exclusiva
ENSAYO

BUCTACO SHERP
TODAVIA

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

A T 350
MAS

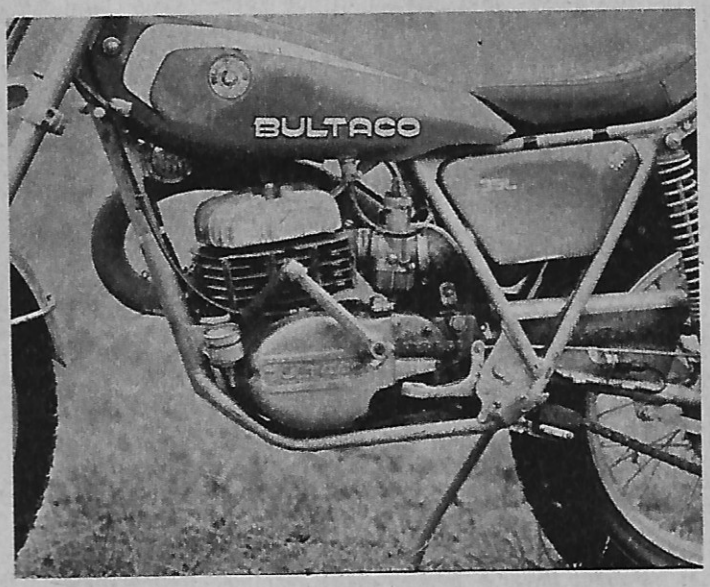
Los británicos, tan tradicionales ellos, se quejan de que en los últimos años el nivel de dificultad de las zonas «no stop» de los trialeo han aumentado considerablemente. Y que la culpa de ello la tienen las ligeras, manejables y potentes máquinas españolas que han hecho ridículamente fácil lo que antes era un verdadero problema para las AJS, Matchless, BSA, Royal Endfield, Triumph o Ariel de los años cuarenta y cincuenta. Y tienen razón. Porque lo que ahora puede hacerse con una de estas motocicletas no podía ni soñarlo B. H. M. Viney, tres veces consecutivas vencedor de los Seis Días de Escocia en los primeros años de la postguerra. Y precisamente esta competición, la mejor y más famosa del mundo, verdadero muestrario de pilotos, máquinas y zonas, es uno de los puntos de referencia de este progreso conseguido, pues pese a que año tras año se aumentan las dificultades, la puntuación del vencedor sigue descendiendo, llegándose a cifras absolutamente increíbles para mil km de recorrido y casi dos centenares de zonas de penalización.

Por eso titulo el ensayo con este «todavía más», porque precisamente esta expresión sintetiza lo conseguido con la nueva Sherpa T 350. Todavía más agresiva, todavía más ligera, todavía más manejable, todavía más suave. Y este todavía más referido siempre a una máquina que, en la última temporada, logró como títulos más significativos los Campeonatos del Mundo y de España.

En estas fotos puede apreciarse la estética de la nueva Sherpa T 350. El aspecto exterior ha mejorado notablemente quedando un conjunto mucho más moderno y funcional. Aquí aparece la máquina desprovista de los aparatos de iluminación con que viene provista para la venta al público. Puede observarse el nuevo conjunto depósito-asiento, en elementos separados, así como los nuevos amortiguadores traseros, y el distinto carburador.

www.motosclasicas80.com
info@motosclasicas80.com

Una vista de detalle de la máquina vista por la derecha. Puede apreciarse el tortuoso camino que sigue el escape, y el voluminoso final que cumple perfectamente su misión suavizante y antirruido.



Por la parte izquierda el nuevo carburador, los amortiguadores traseros más verticales, la nueva palanca del freno y dos accesorios que «sobran» en una moto de montaña, el claxon y el velocímetro, en una posición expuesta a los golpes.

Probar una moto de trial no es difícil. Lo que ya lo es más es llegar a valorar sus prestaciones, pues en esta especialidad no ocurre como en carretera, por ejemplo, en la que cronómetro en mano pueden abstenerse decisivos datos como son la aceleración en salida parada, o la velocidad máxima. En trial es todo bastante más complicado, pues los detalles que hacen que una máquina destaque en determinados aspectos muy difíciles de apreciar.

Porque si se quiere hilar fino, difícil resulta de valorar la adherencia, el frenado, la manejabilidad, la suavidad, el aguante, etc.... Es por ello que, pese a que esta motocicleta tanto puede servir para un simple amante de la excursión de montaña en moto, como a uno que se dedique a la competición —para el primero no habrá paso que se le resista para el segundo, la satisfacción de disponer de una moto puntera—, es por ello pues, que decidí que la mejor forma de apreciar y calibrar todas las características de esta nueva Sherpa T 350 era competir con ella en alguna prueba de trial. Y así lo hice, no en una sino en dos, y los pasados triales de Planolas y de la Llop fueron pues el banco de pruebas de SOLO MOTO para este ensayo.

UNA AUTENTICA NOVEDAD

Desde que Bultaco lanzó en el 72 su máquina de trial de 325 c.c., ésta sólo había sufrido modificaciones —algunas de más calibre que otras—, pero en apariencia la moto seguía siendo la misma. Es por tanto que ahora que puede hablarse de una «nueva» Sherpa, pues poco, muy poco tiene que ver este modelo con su precedente.

Para empezar se ha cambiado el ya «pasado» kit que nacía una sola pieza del conjunto depósito-sillín-tapas del filtro, por un nuevo depósito de más modernas líneas —y un poco más de capacidad—, un sillín más amplio y confortable —lo que es de agradecer— y unas tapas laterales que cubren todo el espacio del nuevo filtro, con un diseño acorde con el nuevo aspecto exterior de la moto. Todo esto puede apreciarse en las fotos mejor que por las explicaciones.

Lo que ya no puede verse tanto a simple vista son las modificaciones de construcción que ha sufrido el chasis, en el que se ha suprimido la tradicional barra vertical de la zona trasera (encima del anclaje del basculante), dándole un aspecto más funcional y práctico. Es ahora un conjunto mucho más sencillo y moderno. Los amortiguadores han pasado a una posición más vertical al adelantarse su punto de fijación al basculante, aumentando, por tanto, el recorrido de la amortiguación trasera. Exteriormente también puede verse el nuevo carburador —ahora es un Bing de 28 mm.— y los nuevos amortiguadores traseros, así como el nuevo diseño del tubo de escape en su parte central —la descendente.

Lo que no se vé es el interior del motor, en el que su cambio importante consiste en el nuevo cilindro, más reforzado y de diseño distinto con lo que parece se suprimirá el conocido campaneo del pistón que aparecía al poco tiempo de uso de la máquina, y además se obtienen unas mejores prestaciones con la misma cilindrada. La parte baja del motor ha quedado igual, con el conocido cambio de cinco relaciones. Lo que es completamente nuevo es el voluminoso filtro de aire que ocupa todo el espacio inferior al sillín.

EN MARCHA

La posición de conducción —de pie, desde luego— me parece correcta. Graduando la inclinación del manillar y de las palancas de mando del freno y del embrague, todo queda en su sitio ideal. Acaso encontré el pedal del freno trasera un poco «escondido» y por tanto de no muy fácil manejabilidad, pero esto se soluciona fácilmente dando a la palanca una mayor curvatura hacia afuera, con lo que el pedal queda justo debajo del pie izquierdo. También es recomendable, para evitar torceduras o peligrosas quedadas en punto muerto, subir la palanca de selección del cambio de marchas, evitando la posición horizontal.

Para poner en marcha la máquina con el motor frío, hay que cerrar el aire —olvídense los «sherpistas» de excitar el carburador— y la respuesta es inmediata. Sorprende rápidamente el susurro del motor —los críticos ingleses calificaron al prototipo de esta moto como el «agresivo susurro»— que apenas aumenta al accionar el mando del acelerador. Realmente en este aspecto se ha mejorado muchísimo, hasta el punto de que una máquina de este tipo es apenas audible a pocos metros de distancia en espacio abiertos, detalle muy importante para poder responder a los detractores de la moto de montaña.

El cambio funciona con precisión, y los sobrados bajos de la máquina permiten arrancar por brusco que sea el soltar el mando del embrague.

Ya en marcha, y en el recorrido de los dos triales, la moto superó todas las condiciones adversas que se le opusieron, y que puedo asegurar que no fue-

ron pocas. Agua y barro abundantes, rocas, arena, hierba y también lluvia en cantidad, es decir, todo a lo que puede verse sometida una máquina de este tipo.

En cuanto a las condiciones climatológicas nada hay que decir, pues desde luego molestan más al piloto que a la máquina, pero hay un detalle agradable, y es que el nuevo carburador Bing permite el reglado manual, al ser los tornillos reguladores del «ralenti» y de la mezcla aire-gasolina, de apreciable tamaño y estriados para poder girarlos con los dedos. Esto es de gran uso por ejemplo para el caso que nos ocupa, en que en pocos días la moto pasó de puntos de funcionamiento tan dispares como son desde la fábrica Bultaco —a pocos metros sobre el nivel del mar—, a las estribaciones del Pirineo —con varios cientos de metros de altura— y otra vez a la costa, en Calella. Todos estos cambios para un carburador tan sensible, serían un verdadero problema, pero sin necesidad de llevar ninguna herramienta encima puede irse acomodando la carburación a las necesidades del terreno.

Puestos ya sobre las zonas, pude apreciar un extraordinario funcionamiento de las suspensiones. Quedé gratamente impresionado al circular sobre piedras de considerable tamaño, pues la absorvencia tanto de la horquilla delantera como de los amortiguadores traseros me pareció sensacional, muy superior al modelo anterior. Pero no todo acaba aquí, pues el motor ofrece unas posibilidades realmente fabulosas. Por lo visto, con el nuevo cilindro y carburador ha logrado ganarse mucho en «vueltas» pues las marchas pueden estirarse bastante más, sin quedarse «cortado» a media subida. Es decir, hay más campo de aprovechamiento de las relaciones cortas, y al mismo tiempo la «salida», al abrir gases, es mucho más potente sin dejar de tener la suficiente y deseada suavidad para que la rueda trasera no pierda adherencia con el suelo. Creo que a ello debe contribuir el mayor recorrido de la suspensión trasera, y que entre ambas mejoras se logra el resultado sinceramente superior.

Total, con las mejoradas suspensiones, y con el motor de nuevas prestaciones, se logra ese «todavía más» a que me he referido al principio.

Otro factor importante es su manejabilidad. Contribuye a ello la suavidad del motor, y posiblemente también la dulce amortiguación, pero prácticamente no hay pirueta que se resista a esta máquina. Zonas en las que se imponía un giro rápido y violento, o un paso ajustado entre rocas, o una salida rápida y apurada de un punto difícil, resultaron ser de gran simplicidad, y como su peso, sin ser un prodigio en cuanto a ligereza, es lo suficientemente bajo como para permitir «tirar» de su parte delantera siempre que sea necesario, resulta que encontré una manejabilidad verdaderamente asombrosa.

Pude comprobar cómo pasos difíciles eran superados con bastante más facilidad por la máquina que yo conducía que por las de otros participantes con el modelo anterior, especialmente en aquellos lugares en los que se exigía una progresión rápida y enérgica, no exenta de suavidad. Una delicia.

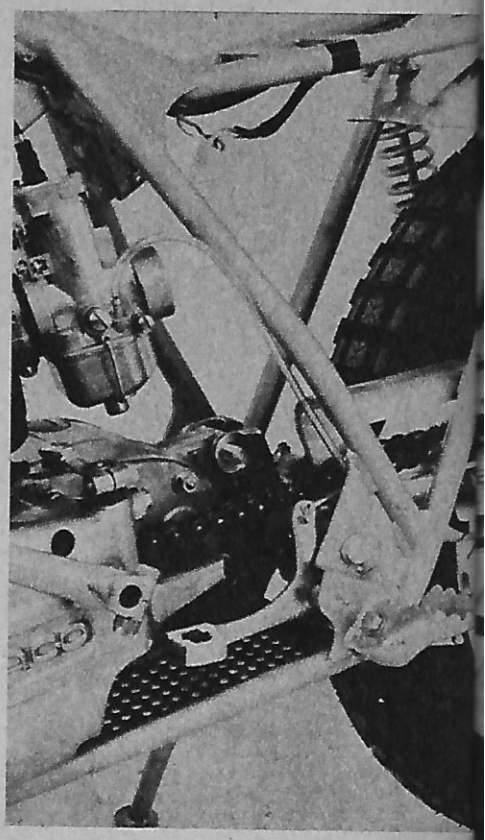
Todo esto hay que pararlo, y pude comprobar que los frenos cumplen sobradamente con lo exigible pese a su aparente pequeño tamaño, además de guardar una estanqueidad bastante importante. Por lo menos, su secado es notablemente rápido. De todas formas me pareció bastante distinto el sistema de frenado en descenso muy pronunciado, pues tal como me indicó en el transcurso de uno de los triales Ramón Tresserras, la suavidad de las suspensiones de esta moto produce una tendencia a levantarse ligeramente la rueda trasera cuando se desciende lentamente por «paredes» verticales, produciendo el parado del motor si se actúa sobre el freno trasero sin apretar el mando del embrague. A nuevas máquinas, nueva técnica.

Creo que poco queda que añadir. La adherencia de los Pirelli de trial es de sobras conocida, y la suavidad del embrague también. El consumo, es el acostumbrado en las máquinas de este tipo —con un depósito pueden recorrerse entre cuarenta y sesenta kilómetros por montaña— aunque varía enormemente según el terreno y el tipo de conducción.

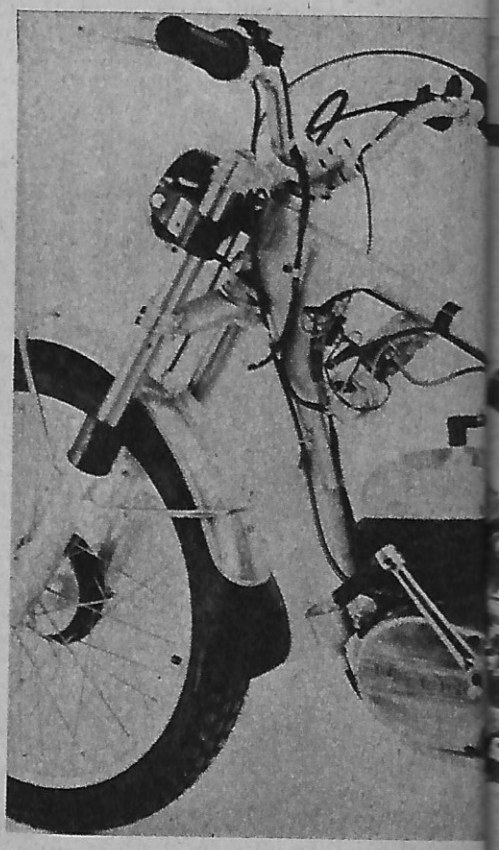
Algunos defectillos sí que los hay. Por ejemplo encuentro bastante incómodos los puños que se sirven de origen. El plástico de que están construidos es bastante duro, con lo que falta adherencia, que desaparece casi por completo en mojado. Deberían sustituirse por unos de goma. Encuentro antiestético que todavía sigan utilizándose en demasía la colocación de los hilos de conducción eléctrica por encima del manillar, fijadas con anillas metálicas o, en algunos lugares del chasis, con simple cinta plástica. El botón de paro tiene una solución mucho más limpia, al estilo japonés, insertándolo en el bloque del puño del gas y con el hilo camuflado por el interior del manillar. También, para los que deseen conservar el sistema de iluminación, debería ponerse un bloque de mandos al estilo de la smotos de carretera, pero desde luego suprimir este sinfín de hilos que aparecen por demasiados sitios.

Una sugerencia es que podría servirse la moto en dos versiones. Una, lista para matricular, con todos los accesorios que se exigen, es decir, luces, avisador acústico, aparato de stop, etc., y otra lista para competir, suprimiendo todo este conjunto de aparatos inútiles en el momento de participar en un trial, y sustituir los guardabarros y cubrecadenas por los infinitamente más prácticos de material plástico. Ya sé que son más atractivos de apariencia metálica, pero dado que por montaña poco dura su impecabilidad, creo que debe sacrificarse lo bonito por lo práctico.

Conclusión: una máquina extraordinaria, entusiasmante para el simple aficionado, y a tope de competitiva para el que se dedique de pleno al trial. Tan sólo algunos detalles de poca importancia indignos de una moto de este calibre.



La zona trasera con los amortiguadores de m irregularidades y los grandes golpes, el aparat y el corto guardabarros trasero.

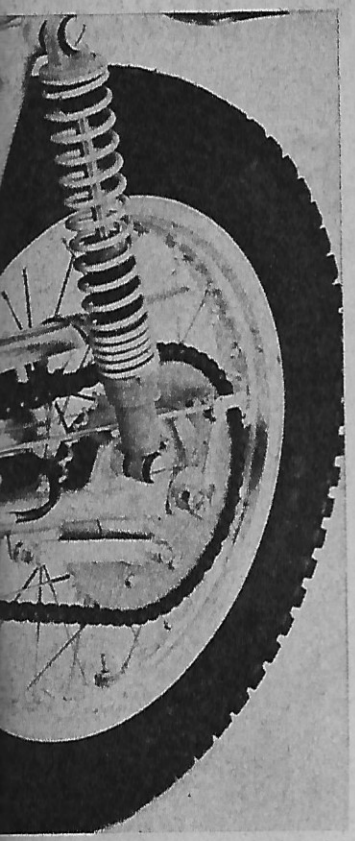


Una vista más detallada del motor. Puede apre del freno trasero.

Juan G. LUQUE

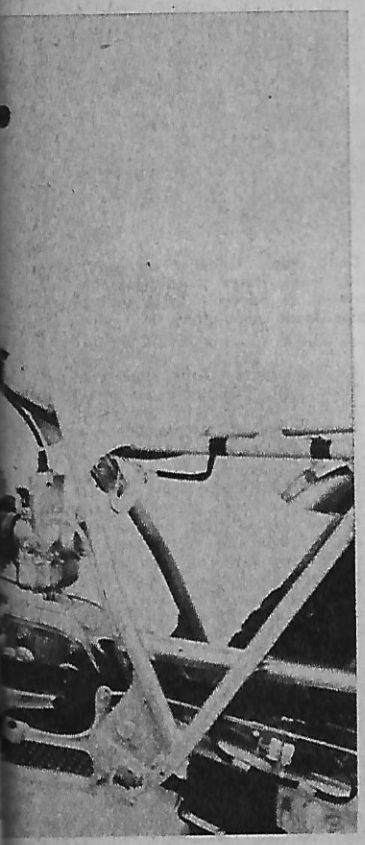
Fotos: José M. ALGUERSUARI

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

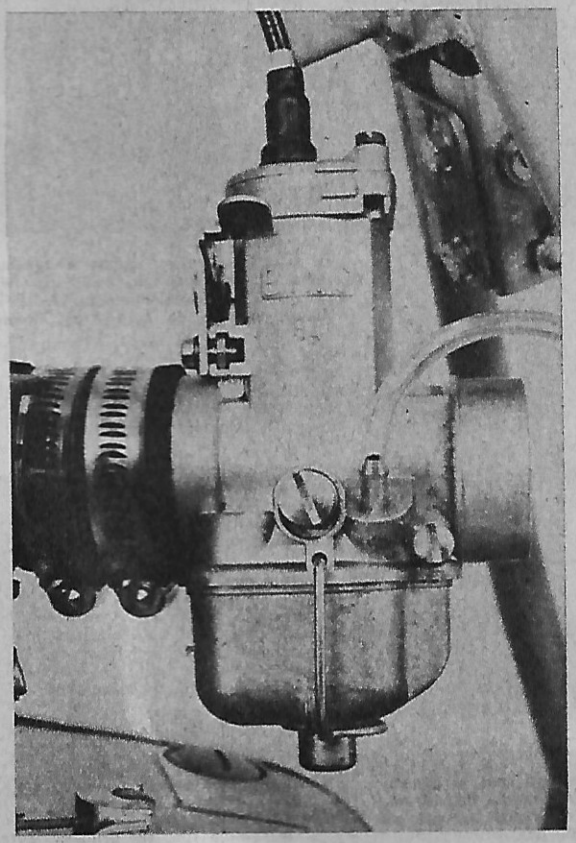


desigual para absorber las pequeñas
stop, el chasis sin la barra central

La moto al desnudo. El chasis, que conserva las mismas dimensiones que el anterior, de diseño mucho más funcional. El motor, de aspecto exterior idéntico al precedente modelo —salvo el carburador— y todo el aparato eléctrico, verdadera maraña de cables debajo del depósito de gasolina.



el nuevo carburador y la palanca



Detalle del carburador Bing, que ahora equipa a las Sherpa, y que proporciona una mayor versatilidad al también regenerado motor. Pueden verse los dos grandes tornillos de regulación que permiten su manejo manual, así como la cubeta desmontable por un simple clip.

ficha tecnica

FICHA TECNICA:

BULTACO SHERPA T 350

MOTOR: 2 tiempos, 1 cilindro.
Diámetro por carretera (mm): 82.2 x 60.
Cilindrada (cc): 326.03.
Relación de compresión: 9.1.
Potencia máxima (HP a rpm): 18.5 a a 6000.
Par motor (mkg a rpm): 2.6 a 4000.

CARBURADOR: Bing 28 Ø.

CAMBIO: 5 velocidades en toma constante.
Relaciones:
1: 0.263 : 1 3: 0.442 : 1
2: 0.342 : 1 4: 0.723 : 1
5: 1.000 : 1

ENCENCIDO: Magneto alternador a volante.

TRANSMISIONES: Por cadenas.
Cadena primaria: 3/8".
Cadena secundaria: 5/8".

ENBRAGUE: Discos múltiples en baño de aceite.

SUSPENSIONES: Con amortiguadores hidráulicos.
Delantera: telescópica.
Trasera: Basculante.

NEUMATICOS: Pirelli Trial.
Delantero: 2.75 x 21".
Trasero: 4.00 x 18".

FRENOS: De expansión interna.
Delantero: 125 Ø x 25 mm.
Trasero: 125 Ø x 25 mm.

MEDIDAS GENERALES

Largo total: 2005 mm.
Distancia entre ejes: 1315 mm.
Altura sillín: 780 mm.
Altura mínima: 315 mm.
Capacidad depósito: 5 litros.
Peso en vacío: 90 kilos.