

**BULTACO STREAKER 74 - 125:**

# EL UNIVERSO INCLINADO

Cuando los que por años, licencia y experiencia hemos acostumbrado nuestra relación con los circuitos a motocicletas sofisticadas, con suspensiones cantiléver, gomas lisas, motores apretados con más de 60 HP, perdemos, desgraciadamente, la relación con la más simple realidad. Se puede ir deprisa, disfrutar de lo lindo, sin tener que gastarse necesariamente medio millón de pesetas en una Yamaha.

Y eso, entre otras cosas, es lo que nos enseñó la nueva Streaker en la presentación a la prensa especializada en el circuito de Calafat. Las nuevas motocicletas de pequeña cilindrada y carretera, de

a unos límites difíciles de intuir al contemplar la moto a primera vista.

## «EL TRAJE DEFINITIVO»

Como son dos los modelos, la 74 y la 125 c.c., nos limitaremos a relataros un giro completo al Calafat con la nueva Streaker 125 c.c. (que es la que disputará la copa). Señalaré que la nueva estructuración motriz, común a ambas motos (únicamente varía el diámetro del émbolo), le confiere una mejor respuesta a bajos regímenes, y, en general, un mejor rendimiento.



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

motos clásicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

Bultaco, han sido todo un hallazgo para hombres como Salvador Cañellas y José María Busquets, depurados velocistas, que en Calafat encontraron sobre ellas una dimensión casi olvidada, y en este sentido yo mismo me incluyo a ambos, por cuanto con estas sencillas, pero muy estudiadas motocicletas se puede conseguir rodar

Por otra parte, las nuevas Streaker, son algo así como el «traje definitivo», tras las últimas pruebas de sastre. Es decir, sobre el anterior modelo Streaker, la «negra y oro», Bultaco ha pulido una serie de detalles, al margen de los de motor, que le confieren definitivamente su apariencia exacta. Lista para satisfacer a los

más exigentes. Entendamos, no obstante, que la Streaker es una moto muy especial para un aficionado muy especial.

La Streaker es algo así como un «avión de caza». ¿Se puede viajar? Sí. ¿Se puede circular por ciudad? Sí, pero siempre con la Streaker viajaremos y circularemos de una forma distinta a cual-

quier otra motocicleta. Por las excelentes cualidades de su chasis, suspensiones y frenos se hace necesario empezar a mentalizarse a entrar a un nuevo mundo, una nueva dimensión: ¡el universo inclinado! (la frase es de Ignacio Bulló, pero es tan propia, que valía la pena plagiarla).

Sin ninguna duda, la mejor vir-



y que llegamos lanzados al final de recta, lo primero que nos va a sorprender es la facilidad de «trayectoria» de la Streaker. Es muy fácil de colocar, con una leve insinuación de la cadera. En este sentido, la moto es muy sensible. Por supuesto que el viraje de final de recta es un «a fondo» como una casa, y en esa circunstancia la moto no se mueve ni un centímetro de su sitio. La frenada es sencillamente perfecta para los kilos y velocidad de esta moto. Quizá, un tacto de freno delantero un tanto duro (ahora, al igual que en los últimos modelos de Streaker negras, la bomba va en el manillar). Aconsejable, hacer el ángulo de final de recta con una marcha larga (se puede hacer en 3.<sup>a</sup>); esto nos dará, gracias a la buena curva del motor, una salida muy limpia y una velocidad respetable. Si lo hacemos con marchas cortas (1.<sup>a</sup> o 2.<sup>a</sup>) quizá mejoremos un poco la frenada, pero saldremos mucho más lentos y deberemos de efectuar dos cambios de «propina».

Así, pues, recordad el ángulo en tercera. Inmediatamente, cuarta, y casi encima del viraje rápido de derechas que sigue después de la pequeña recta de 100 metros a la salida del ángulo, engranemos la quinta, no sin antes haber trazado «muy arrima-

quiera. Quitamos una marcha, y con un poco de decisión, lo haremos en quinta «a fondo». En esta circunstancia, se pone de manifiesto el excelente chasis de la Streaker, sin olvidar las suspensiones. Imaginaros un viraje con el peralte al revés, y sesgado, con trazada difícil de realizar y con el piso en no muy buenas condiciones. Se puede hacer en 5.<sup>a</sup> a fondo, pero sólo se supone que se puede hacer. ¡Hay que probar! Y cuando lo hacemos, con la respiración entrecortada, notas en las posaderas cómo los amortiguadores traseros absorben perfectamente la bestial carga que están soportando los neumáticos Michelin M 28, y éstos, a su vez, sin un «falso aviso» se sujetan como lapas. El motor gruñe a «plena carga» y la moto sigue inclinada a más de 90 kilómetros por hora. ¡Perfecto! Tras este viraje de izquierdas (quizá el más antipático de Calafat), tenemos uno leve de derechas, que es la antesala de un breve tramo recto de unos 50 ó 60 metros con viraje muy franco de derechas y que nos coloca ante las famosas «eses» de Calafat. Todo este trozo se recorre con la Streaker en 5.<sup>a</sup> como una exhalación. Al abordar el último viraje de este tramo, seguimos con la 5.<sup>a</sup> engranada (observad lo poco que reducimos gracias a la exce-

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[Info@motosclasicas80.com](mailto:Info@motosclasicas80.com)

tud de esta moto radica en la facilidad de «poner el mundo al revés», de viraje a viraje.

1-31: «PAS MAL, MON AMI...»

Cuando al terminar de rodar, a «ritmo sabrosón», Salvador Cañellas, José María Busquets, Juan

Porcar y yo, vimos que habíamos rodado en tiempos de 1-31 con una 125 c.c. de estricta calle, empezamos a pensar que esto de la Streaker es un asunto muy inquietante... Os voy a relatar una vuelta completa al circuito del mar.

Suponiendo que ya hemos efectuado la vuelta de reconocimiento

dos» al arcén de la izquierda para ganar el máximo de metros. Barbilla en el depósito y las rodilleras apretadas, nos deslizaremos, tras salir de este derechas, por una leve recta de 200 metros, donde pondremos 6.<sup>a</sup> y colocaremos la moto a la derecha de la pista casi pisando el arcén. Se aproxima una curva contraperaltada de iz-

lente relación de cambio y buena curva del motor) y nos colocamos lo más rápidamente posible a la derecha de la primera ese, lo más abierto posible. Seguimos en 5.<sup>a</sup>, una plegada fuerte y con el manillar conducimos la moto como en un raíl, al cambio de sentido, buscando la salida de la ese. Puño a fondo, de nuevo la barbilla en el

depósito y 6.<sup>a</sup>, hacia el viraje de derecha que precede a la salida de la S. Una recta de unos 200 metros, y reducimos tres marchas, no sin antes haber apurado la frenada; casi «subidos» en el arcén de la izquierda, dibujamos el viraje en 3.<sup>a</sup> y salimos con gas (en este punto, tanto Cañellas como Porcar se quejaban de los estri-

bos, ¡tocaban en el suelo!). Cuarta, quinta, y de nuevo cuarta, para abordar el viraje más largo del circuito. Es un derechos que hay que entrar muy bien para poder abrir a lo largo de su recorrido. A mitad del mismo dejamos caer la quinta y en esta marcha salimos de nuevo a la recta de meta. Luego sexta, y «vuelta a empezar».

¡Atención, copistas!

No está en nuestro ánimo hacer publicidad parcial para una u otra fórmula de promoción, ya que

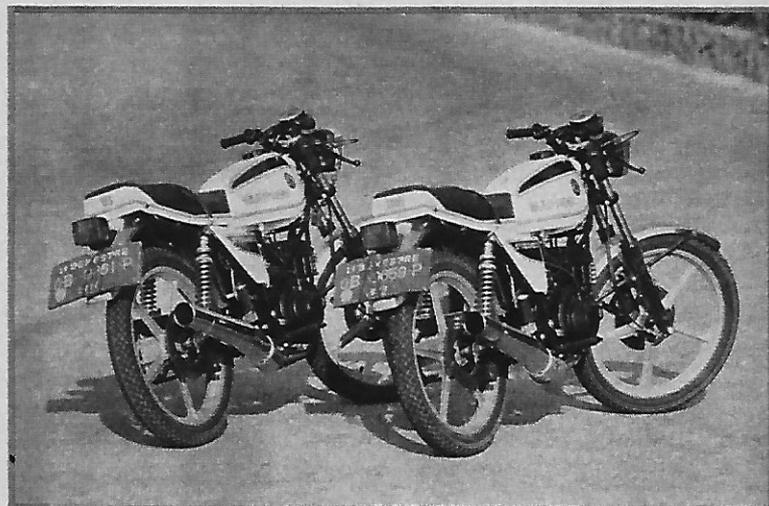
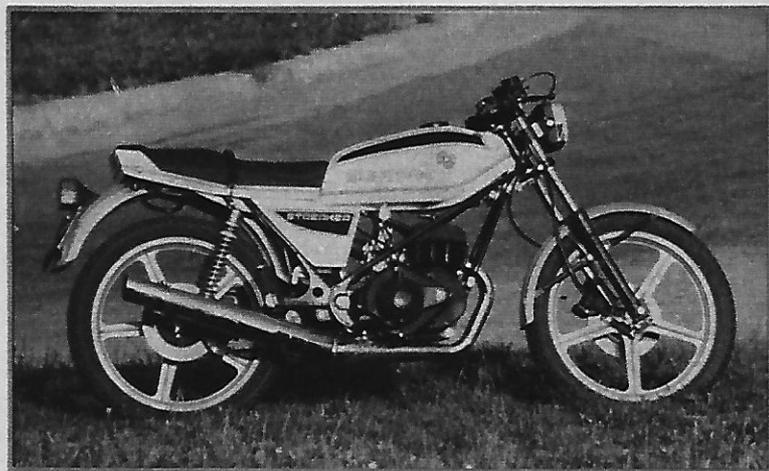
tanto Bullaco como Montesa se lanzan a la promoción de la velocidad, pero si quiero dejar constancia que la Streaker se nos ha revelado como una auténtica «purasangre». Estamos convencidos que la Crono también va a dar satisfacciones a sus pilotos, porque después de haber girado en 1-31 y décimas en el Calafat como

una 125 de «calle», hay que empezar a pensar que esto de las fórmulas de promoción es un asunto para tomarlo en serio. Divertido, rápido y barato.

Jaime ALGUERSUARI

Las cilindradas de las motos están especificadas mediante números en la parte trasera del colín. La única diferencia exterior es en la corona de la rueda trasera, ya que la 74 lleva una corona mayor que la 125.

Con el 1-31-0, en Calafat, Jaime Alguersuari dejó bien claro que las Streaker son motos de auténtica «pura sangre».



Tres años de licencia Junior y a Senior. Nueva categoría, nuevas ilusiones y el mismo dinero que el año anterior, lo cual complicaba bastante más las cosas. Se acabaron las Copas Ossa, los motores de una misma marca más o menos igual de potentes. Ahora la cosa es más complicada. El Trofeo Senior estaba abierto a todas las marcas y preparaciones. ¿Una Yamaha 125? Eso, eso es lo que necesitaba para poder correr el Trofeo Nacional Senior con aspiraciones. Pero triste realidad cuando se me ocurre ver la cuenta corriente. La Yamaha se fue volando en mi imaginación igual que había llegado. Luego pensé en transformar una Derbi 2002 a

125 c.c., pero era poco menos que imposible y, finalmente, apareció ante mis ojos una negra Streaker. Era totalmente de serie, con sus 118 y pico de centímetros, «... pero con un poco de suerte» pensaba en mis adentros, «con algún milagrito» me autoconvencí de que podría dar guerra en el Trofeo Senior de 125 c.c.

Era tan estrictamente de serie que cuando en León (primera carrera del Trofeo) se me ocurrió montar una bujía fría, se engrasó. La temporada fue buena conmigo y mi inseparable Streaker; 4.º, en León; 2.º, en Manresa; 1.º, en San Feliú de Codinas, etc. No me podía quejar, y ella tampoco se quejaba. Nos subíamos

los dos en el R-5, ella detrás, estirada, reposando, y yo conduciendo. Su ligereza me permitía colocarla detrás del coche sin problemas, sólo teniendo en cuenta de no inclinarla del lado del embrague, pues se salía el aceite.

Al finalizar la temporada una avería en la última carrera en Cullera nos hizo perder la oportunidad de llevarnos el Trofeo Senior de 125 c.c., y lo peor del caso es que la culpa de la avería fue mía: ajusté tanto la carburación que se hizo un agujero en el pistón. Pero aun y sin puntuar en esta carrera nos clasificamos terceros absolutos al final del Campeonato, lo que me valió la angustiosa

sorpresa de que automáticamente me pasaban a la categoría Súper y me tenía que despedir de mi Streaker, porque ya sí que con una moto de serie en Súper estaba la cosa difícil. Creo que un recuerdo como el que me proporcionaron las carreras realizadas con aquella Streaker será difícil que vuelva a conseguirlos, pero nos queda la satisfacción de haber realizado unas buenas carreras con una moto que lo único que las diferenciaba de las que circulaban por la calle era un tubarro de Frontera que se me ocurrió montar, con el cual lo único que ganaba era más ruido.

Juan PORCAR

## EL MOTOR. LA MISMA CABEZA CON OTRO CUERPO

La primera aplicación a la serie del nuevo motor Bultaco con transmisión primaria mediante engranajes se ha producido con la nueva gama de modelos Streaker.

El cilindro, pistón, culata y demás órganos termodinámicos han sido conservados, ya que las pres-

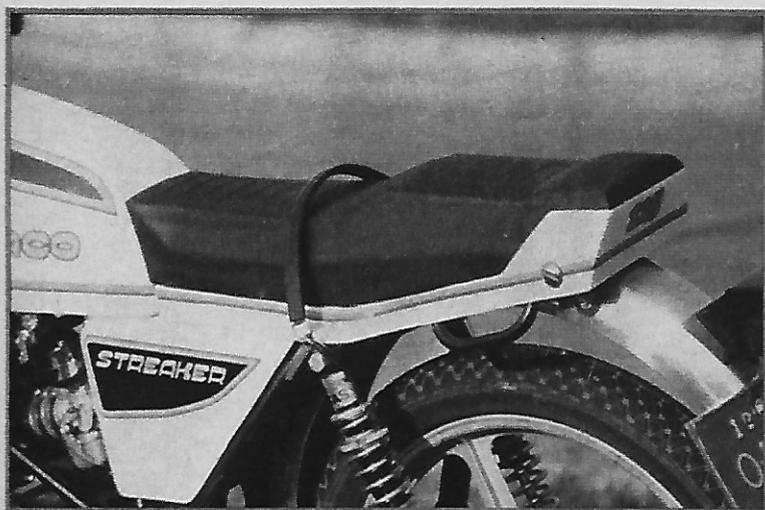
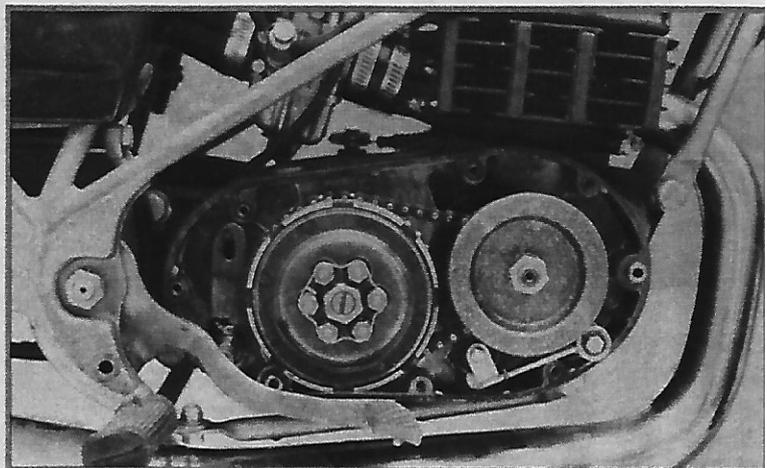
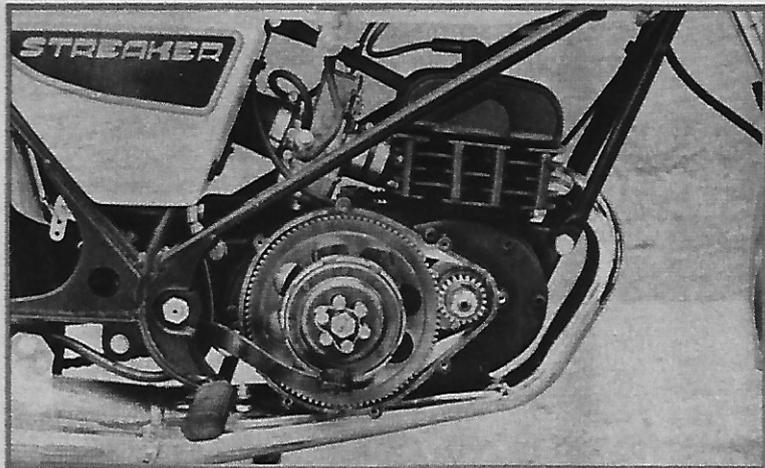
nes se puede apreciar con toda claridad un silbido metálico similar al que producen las Vespas, aunque con una menor intensidad. El escape ha sido mantenido también el mismo. Realmente éste es tremendamente efectivo y no sería descabellado, por mi parte, decir que se trata casi de un tubarro bien estudiado para este tipo de motor, pues para el Trofeo Senior estuvo realizando pruebas con un tubarro de Frontera y la diferencia, si la había, era imperceptible. Por este motivo no os aconsejo que lo cambiéis, a no

embrague. La escasez de bajos en aquellos motores ha sido finalmente superado.

Se quedaron atrás el hacer patinar el embrague en cada semáforo para evitar quedarnos con la moto calada en medio de una jungla de automovilistas desoosos de que ello nos sucediera para poder tener la justificación, una

**Esta es la gran diferencia entre la Streaker del año pasado y éste. La transmisión primaria ha sido sustituida de una con cadena por otra con engranajes.**

mejor rendimiento a bajos regímenes y una mayor robustez. La fábrica puso este motor a pruebas denominadas de «destrucción», que ya por el nombre os podéis imaginar de qué se trata. Los motores aguantaron más de lo calculado. Estas pruebas en banco pudimos constatarlas tanto en el circuito de Calafat, cuando realizamos la primera toma de contacto, como durante la prueba que para medir los consumos exactos y las velocidades puntuales recorrimos más de 150 kilómetros ininterrumpidamente por autopistas



El asiento delantero sigue igual de cómodo, pero no así el trasero, que ha perdido comodidad. Las suspensiones siguen siendo muy duras para la conducción puramente turística, pero es el precio que exige las prestaciones deportivas de la moto.

Las prestaciones que ellos ofrecían eran realmente buenas (ver ensayo comparativo de las 125 c.c. en el número 185 de SOLO MOTO), pero, sin embargo, los cárteres y la transmisión primaria han sido objeto de un profundo cambio. Ahora son más voluminosos, para poder albergar en su interior el no menos enorme disco de transmisión primaria, que sustituye a la clásica y no tan fiable cadena doble.

La utilización de este tipo de transmisión ha variado, sobre todo el sonido del motor (no del escape), ya que a bajos regíme-

nes se puede apreciar con toda claridad un silbido metálico similar al que producen las Vespas, aunque con una menor intensidad. El escape ha sido mantenido también el mismo. Realmente éste es tremendamente efectivo y no sería descabellado, por mi parte, decir que se trata casi de un tubarro bien estudiado para este tipo de motor, pues para el Trofeo Senior estuvo realizando pruebas con un tubarro de Frontera y la diferencia, si la había, era imperceptible. Por este motivo no os aconsejo que lo cambiéis, a no

ser que vayáis a disputar alguna carrera en la que se permitan las modificaciones y alguien os haya construido un tubarro especial para este motor. Todos los demás inventos sobre escapes, os garantizo que lo único que os harán ganar será una multa por exceso de ruidos. Dos puntos muy importantes han sido considerados a la hora de crear estos dos nuevos motores. El primero, la robustez del conjunto propulsor, que en el anterior modelo de 74 c.c. tenía problemas, motivados principalmente por el deseo de querer hacer un motor relativamente potente, aun con el sacrificio del rendimiento a bajos regímenes, lo que producía, evidentemente, el que todo aquel propietario de una Frontera 74 o una Streaker de esta misma cilindrada se hubiera convertido en un corto plazo de tiempo en un docto usuario del

## BULTACO STREAKER 74 y 125

### FICHA TECNICA

MOTOR	74 c.c.	125 c.c.
Número de cilindros .....	1	1
Ciclo .....	2 T	2 T
Diámetro .....	43 mm.	54,2 mm.
Carrera .....	51,5 mm.	51,5 mm.
Cilindrada .....	74.788 c.c.	118.821 c.c.
Relación compresión .....	11,5:1	11,5:1
Potencia de salida al cambio ...	8,84 CV.	14,04 CV.
	a 8.300 r.p.m.	a 8.300 r.p.m.

#### Carburador

Marca: Bing. Diámetro: 26 mm.

#### Transmisión

Primera: Por piñones. Relación primaria: 4,181:1. Secundaria: Por cadena 1/2 (ISO. 42). Relación secundaria: 2,588:1; 2:1. Relación total: 10,820:1; 8,362:1.

#### Cambio

Velocidad: 1.ª, 3,425:1. 2.ª, 2,066:1. 3.ª, 1,567:1. 4.ª, 1,294:1. 5.ª, 1,123:1. 6.ª, 1:1.

#### Encendido

Electrónico.

#### Suspensiones

Delantera: Telescópica. Recorrido: 120 mm. Trasera: Oscilante. Amortiguadores: Betor.

#### Ruedas

Neumático delantero: 2,75 x 18" esculpido. Neumático trasero: 2,75 x 18" esculpido.

#### Frenos

Sistema: De disco, mando hidráulico. Delantero y to: 220 mm.

#### Dimensiones

Longitud total: 1.925 mm. Distancia entre ejes: 1.275 mm. Altura asiento: 760 mm. Manillar alto X ancho: 90 x 570 mm. Altura mínima: 250 mm. Altura estribos: 275 mm. Peso en vacío: 86 kilogramos. Capacidad depósito: 9 litros.

vez más al día, de tocar la botina.

La nueva 74 ha ganado un me-

ta con el gas completamente a máximo, sorprendiéndonos mucho el que, después de mañana pa-



car sin peligro a reacciones raras.

Su chasis permite con toda facilidad montar un motor de mayor cilindrada, hasta un 250 c.c., como algunos pilotos ya han probado. Evidentemente ello no es recomendable para una utilización prolongada por el hecho de que las resistencias a las que está calculado el motor son otras inferiores. No sería nada extraño que dentro de poco tiempo Bultaco lanzase al mercado una 250 de idénticas características técnicas que estas Streaker.

De momento me entristece únicamente no ser junior para poder tomar parte en la Copa Bultaco que este año se celebrará, porque tras haber rodado en Calafat con Cañellas, Jaime, Ignacio, Bultó y Juan Bultó una carrera con 30 Streaker y 30 quemados debe ser inolvidable. Me conformaré con verlas, que no será mucho menos divertido.

Texto: JUAN PORCAR  
Fotos: JOSE M.<sup>a</sup> ALGUERSUARI

El filtro de aire queda escondido por las tapas laterales. Se hecha en falta un lugar lo suficientemente espacioso para las herramientas y accesorios necesarios en un viaje.

liza para una 74 c.c., cuando llegábamos a los peajes el motor seguía manteniendo sin ningún problema el ralenti del principio.

La velocidad punta conseguida con la 125 c.c. después de sacar el promedio de todas las mediciones nos daba una velocidad punta de 110,9 Km/h., habiendo logrado en la mejor medición 113,7 kilómetros por hora, pero ello es susceptible de ser mejorado, dado que la moto era totalmente nueva y, con toda la seguridad, tras dos mil o tres mil kilómetros la velocidad punta será prácticamente igual que el del anterior modelo, que oscilaba sobre los 120 Km/h.

La 74 c.c. dio una medición de 90 Km/h. en el promedio de todas las tomas, consiguiendo, en el mejor de los casos, 94,7 Km/h.

La autonomía de la 125 c.c., sin contar la reserva, es de 115 kilómetros, y a pleno rendimiento el consumo fue de 5,9 litros, mientras que en la hermana pequeña es de 3,9 litros, lo que le da una autonomía de unos 220 kilómetros.

#### UN CHASIS PARA MUCHOS AÑOS

Se tardará mucho tiempo en superar las prestaciones que ofrece el chasis de la Streaker. Su estudio profundo, en el que se incluyó una computadora, dio sus frutos. Ligerero, rígido y eficaz. Se sale de todas las normas marcadas hasta el momento en España e incluso en Europa para motos de serie de pequeña cilindrada. Probablemente no creo equivocarme si digo que la Streaker es la mo-

to con mejor estabilidad del mercado europeo en la cilindrada pequeña.

#### LOS PRINCIPALES CAMBIOS

Los cambios más importantes, con respecto al anterior modelo, son principalmente en lo referente a la estética. Se han perdido los colores negros con filetes oro y se han sustituido por unos totalmente opuestos, como, por ejemplo, el blanco. Se ha conservado el mismo depósito, pero se ha cambiado el conjunto asiento-colin, el motor, el faro ahora es algo mayor y cuadrado, más en consonancia con la moto, y la bomba del freno delantero, que ya en las últimas series del anterior modelo estaba colocado en el manillar en vez de estar escondido bajo el depósito, perdiéndose eficacia en la frenada.

La maneta del freno queda muy alejada del manillar, un manillar que, por cierto, es ligeramente más ancho que en la anterior versión, aunque tiene las mismas características. Esta mayor anchura ha sido motivada por la adopción de la bomba de freno en el manillar.

Montado sobre estas motos uno se siente transformado en un Tormo con su «taza de café». La posición te incita a ir deprisa, porque la seguridad que te «regala» la moto es enorme. La moto exige trazadas limpias redondas, pero también permite rectifi-

La bomba de freno en el manillar ha obligado a que éste sea ligeramente mayor.

