

BULTACO ALPINA 250 C.C.

LA SUAVE PERFECCION...!

ENSAYO DE: EDUARDO RUBIO
FOTOS: JOSE M.^a ALGUERSUARI

La fábrica de San Adrián no para. Falta ya poco para que empiecen sus vacaciones de verano y antes de ellas, Bultaco está lanzando al mercado una amplia gama de nuevas motos: Frontera 250 y 370, la "Streaker" de próxima aparición y la que nos ocupa ahora, la nueva Alpina 250 c.c.

¿Una moto nueva? No exactamente. Y quizás si no se ha hecho una moto nueva es sencillamente porque no hacía falta fabricarla. La que ya existía era una auténtica maravilla y por eso sólo se ha tenido que mejorar, si cabe, algunos de sus aspectos.

Me atrevería a decir, tras probar esta máquina, que en la actualidad es uno de los productos de Bultaco más conseguido, llegando a armonizar en esta moto, la comodidad, la potencia, la suavidad, la belleza de líneas y sobre todo una cosa: un acabado de una calidad magnífica.

Un poco de historia

La moto que hoy viene a las páginas de Solo Moto, nació como el fruto de una necesidad cada día más palpable y clara: la gran afición a la moto-montaña de un sector de público que no podía sentarse sobre una Sherpa o sobre una TT.

Este público, generalmente de edad mayor o femenino, busca en la moto un vehículo que lo transporte por la montaña, cómodamente en su posición de conducción y cómodamente en su mecánica: unos buenos bajos, unos frenos suaves y unas suspensiones que asimilen cómodamente toda rugosidad del terreno.

El público de la Alpina no quiere potencias asombrosas, no desea derripar en los caminos, levantar la rueda o superar zonas de roca como en los Scottish. Por ello la moto de trial no es la suya: asiento pequeño e

incómodo, relación de cambio muy corta que impide ir a una marcha alegre por los caminos y obliga a su vez a efectuar excesivos cambios de marcha, una autonomía de depósito corta, etc.

La moto de TT tampoco: alta de suspensiones, violenta de reacciones de motor, poco dócil de motor en zonas más dificultosas, excesivo consumo, etc.

Y claro, los fabricantes que no son tontos y saben de sobras que es lo que quiere cada uno de sus clientes, se dieron cuenta de que existía una gran mayoría que querían pasearse entre los árboles de una montaña, cruzar un pequeño riachuelo para buscar setas o bajar desde su torre de veraneo a buscar el pan al pueblo... y nació la Alpina...!

¿Qué es una Alpina...?

Si los ensayos de motos los escribiera el doctor Rodríguez de la Fuente, el amigo de los animales, diría que: "la Alpina es una avecilla trepadora, de la familia de las Bultaco y que acostumbra a 'anidar' por todas las sendas bonitas del mundo...", etc.

Como mi amistad hacia los animales se limita a mi canario y mi pastor alemán, veremos como es la Alpina desde un punto de vista más motorista. Básicamente podríamos decir que la Alpina se deriva directamente de la Sherpa de trial, a la cual se adaptan todos los elementos necesarios para convertirla en una moto más cómoda, de mayor autonomía, etc.

Así pues, tanto chasis con sus diversos elementos —suspensiones, frenos...— como motor vienen del trial. La carrocería —depósito, etc.— es muy parecida también pero con unas notables variaciones...

El chasis que equipa esta máquina

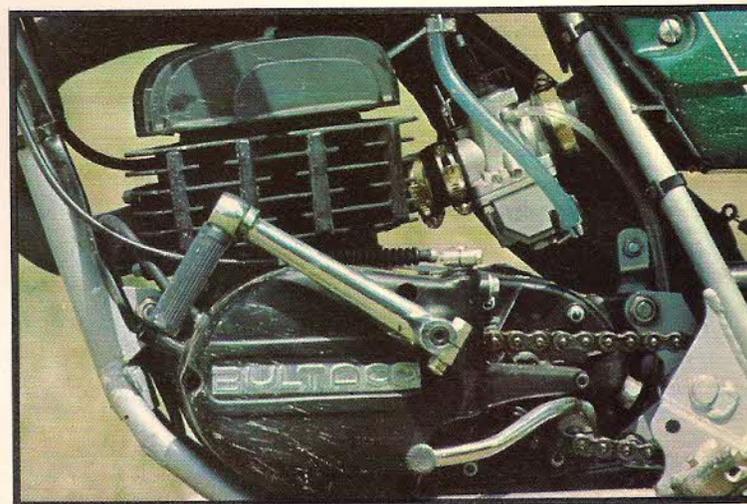
es el de la Sherpa 350, clásico de la marca de cuna simple. Tubo de acero. La horquilla que incorpora es también la de trial, mientras que detrás

son unos amortiguadores Betor gas de depósito separado, los que sustituyen a los de trial habituales. Los frenos de la máquina son también co-

Guardabarro en fibra plástica, blanco.



Este es el motor, pintado en negro como el de la Sherpa, carburador Amal.



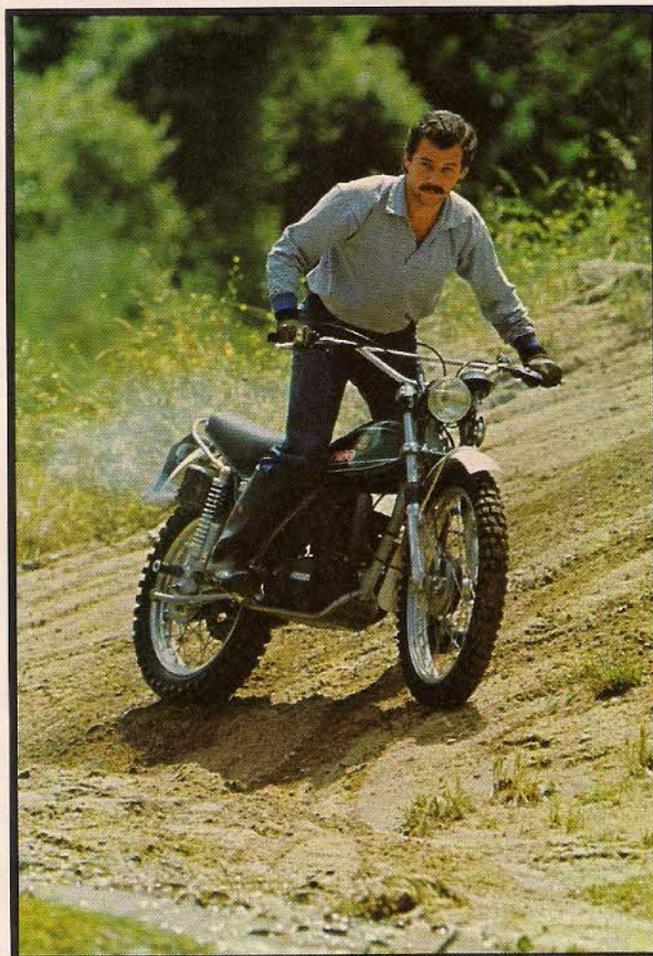


munes a los trial y únicamente en la carrocería —la fibra— se ha cambiado algo el diseño, que siendo muy parecido al de la Sherpa, es en esta máquina más grande de cabida y pintado en un verde metálico con adornos en blanco. Del mismo color son los guardabarros que ahora equipa la máquina en fibra plástica irrompible y que han sustituido a los de la anterior versión que eran metálicos, con la consiguiente mejora en peso y duración.

El asiento sigue siendo el dos plazas cómodo y estilizado de la anterior, que cuenta en su parte trasera con una cómoda asa metálica para el pasajero. El motor es básicamente el mismo que el del anterior modelo: 237,55 c.c. que corresponden a un diámetro de 71 mm por una carrera de 60 mm. Compresión de 9:1 con una potencia, según fábrica, de 14,1 CV a la rueda, a 5.500 r.p.m. El par está situado. Dispone de un volante más grande que el de trial para el encendido que ahora es de la marca Motoplat y se han efectuado unas considerables mejoras en el embielaaje. Amal en la carburación, con filtro de espuma al que se accede por una de las tapas laterales.

El acabado y su equipo...

El acabado de esta máquina podemos calificarlo de muy bueno. El pú-



blico al que va destinada, gente de edad, es de las personas que gustan tenerlo todo en su sitio y bien puesto. Bultaco ha cuidado esto.

Buena calidad en las pinturas y fibras. Cables perfectos y detalles de terminación muy cuidados. El equipo de la moto es bueno: claxon electrónico de nuevo diseño y situado a un lado del faro. Cuentakilómetros visible y bastante eficaz, batería en algunas versiones —las de exportación—, caja de herramientas situada junto al guardabarro trasero de acceso sencillo por dos tornillos, llantas de aluminio, faro protegido por una rejilla, etc.

Podemos pues decir, que el poseedor de la máquina tendrá a su disposición todo lo necesario y bien puesto en su sitio, sin regatear esfuerzos en ello por parte de la fábrica.

La naturaleza a tu alcance...!

Quizás los más jóvenes o los más quemados no sabemos disfrutar tanto de la naturaleza en montaña, por culpa de las motos que llevamos. Pero cuando te sientas sobre una Alpina te sientes obligado a disfrutar de ella. La máquina te mira con malos ojos si intentas levantar una rueda, o entrar cruzado en una curva... la Alpina se siente flemática, tranquila, silenciosa, suave.

FICHA TECNICA

DIMENSIONES

Largo total:	1960 mm.
Distancia entre ejes:	1270 mm.
Manillar máxima:	830 mm.
Altura máxima:	1095 mm.
Altura estribos:	400 mm.
Altura mínima sobre suelo:	305 mm.
Peso:	101 kilos.

TRANSMISION

Primaria:	cadena simple.
Secundaria:	cadena, 11 - 42.
Cambio:	clase.
Embrague:	Multidisco en baño de aceite.

DATOS MANUTENCION

Capacidad depósito gasolina:	8,5 litros.
Capacidad depósito aceite:	No hay.
Capacidad cárter, embrague:	300 c.c. de SAE 30; cambio 400 c.c. de SAE 140 c.c. Champión N 12Y o Lodge CLN 1.
Bujía adecuada:	180 c.c. de SAE 20 en cada botella.
Presión neumático:	1 en ambas ruedas (piloto de 70 kg).

PARTE CICLO

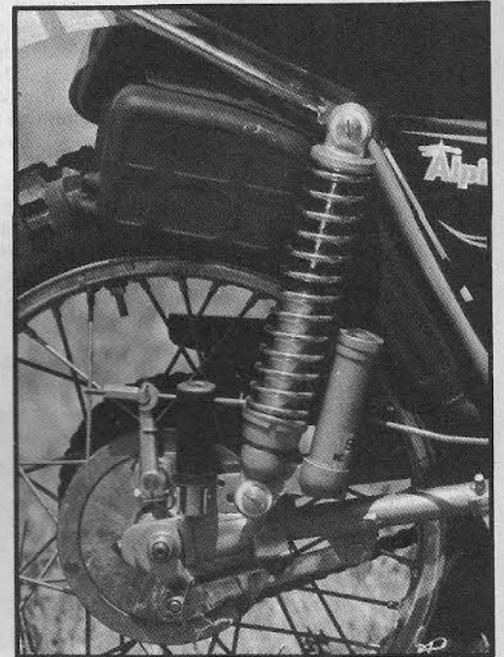
Cuadro:	Simple cuna en tubo de acero.
Suspensión anterior:	Horquilla telescópica 165 mm.
Suspensión posterior:	Amortiguador Betor 90 mm.
Freno anterior:	Tambor 140 mm.
Freno posterior:	Tambor 140 mm.
Llantas:	Aluminio Akront.

MOTOR

Ciclo:	dos tiempos.
Tipo:	Monocilíndrico.
Cilindrada exacta:	237,55 c.c.
Diámetro y carrera:	71 x 60 mm.
Relación de compresión:	9 a 1.
Potencia máxima y régimen:	14,1 CV, a 9500 r.p.m.
Encendido:	Electrónico Motoplát
Lubricación:	Mezcla al 5%
Alimentación:	Amal 27 con "Starter".
Refrigeración:	Aire.
Puesta en marcha:	Kick.
Relación peso-potencia:	7,85 kg/CV.

PRESTACIONES

Consumo:	Aprox. 6-7 litros/100 km.
Velocidad máxima:	no determinada.
Aceleración:	no determinada.



Amortiguador Betor gas y silencioso.

Quiere que la lleves despacio, responde con docilidad a una insinuación tuya y quiere junto con su piloto disfrutar de la naturaleza. Su ruido es

tan escaso que podrás escuchar los pájaros cantar por el bosque, sus suspensiones resultan tan cómodas que fácilmente olvidas que vas por una

Detalle del faro, cuentakilómetros, y claxon.

senda de montaña y quizás busques la garita del peaje pensando que estás en autopista...

Del motor sólo se puede decir una cosa: maravilloso. Su suavidad es asombrosa, cambias de marcha, cortas gas, vuelves a reemplenar la marcha sin tirón alguno, el chasis que es un poco más largo entre ejes que el de la Sherpa, por el alargamiento de su basculante, resulta cómodo en terreno difícil y con una conducción esmerada se pueden llegar a superar auténticas zonas trialeras, casi como con una Sherpa, ya que el desarrollo, pese a ser más largo, conserva el encanto necesario para ello.

Todos aquellos que tengáis a mano una Alpina, sea del padre o de un amigo, probar un día a hacer una excursión con ella. Sacaros de la cabeza la aceleración brusca, el derrape o la zona trialera rebuscada... para eso ya existen otras motos. Poned las botas, coged un bocadillo... (si queréis incluso la novia...) y disfrutad de una Alpina...

