



TOMA DE CONTACTO METRALLA GTS

Un gran corazón

Hace aproximadamente un año, llegó a nuestras páginas la versión moderna de la popular Metralla MK2; la Metralla GT, fue denominada entonces "La Antimetrala" por una serie de condicionamientos que la hacían básicamente distinta al modelo original; la GT era un 250 c.c. de turismo muy pacífica y diametralmente opuesta al carácter deportivo de la MK2.

La moto, en aquella ocasión nos gustó, aunque quedó claro que sus prestaciones era inferiores a su hermana mayor.

La serie de GT que Bultaco puso a la venta el pasado año tuvo una buena aceptación aunque demostraron un defecto congénito en el escape. La moto humeaba y era ruidosa en exceso; por otra parte impedía el rendimiento pleno del motor. Hubo una promesa seria por parte del fabricante en cuanto a sustituir los mencionados escapes; recordad que en el ensayo comparativo de las 250 c.c. la Metralla que dispusimos adoptaba ya la nueva versión de escape que hoy monta la 77: la GTS.

De la GT de 1976 a la GTS de 1977 los cambios sin ser espectaculares a primera vista, puesto que la apariencia externa sigue siendo la misma, son en lo fundamental importantísimos; tanto es así, que la actual

GTS es en todo, muy superior a su hermana GT.

Para mí, hablando en conjunto y sumando todos los factores posibles que inciden en una motocicleta, la GTS es la mejor de las Metralla fabricadas en Bultaco.

Podemos apreciar por el lado izquierdo de la Metralla, su clásico protector de cadenas, siempre útil. El color amarillo no le queda nada mal conjugando con el negro mate del motor. Esto disimula perfectamente las manchas de aceite y grasa.

GTS: LAS BUENAS IDEAS

Resultaba evidente que el intento de poner la MK2 al día, no resultó todo lo convincente que se esperaba en un principio; la GT del 76 era más cómoda, más ratera pero notable-

mente más floja en la parte motriz; si a ello sumamos un motor perjudicado por un escape mal estudiado en principio, nos daremos cuenta que la serie de GT no causaron la impresión que había esperar. Hubo gente descontenta y muchas quejas a los concesionarios; sobre todo por lo que respecta al mencionado escape.

Con la incorporación de los dos excelentes técnicos holandeses, Bultaco en este momento, está en el mejor de los caminos para iniciar con éxito cualquier proyecto bicilíndrico para moto de turismo, pero esta posibilidad, es en cualquier caso un compromiso a medio plazo (por lo menos tres años).

Abandonar la Metralla no era ciertamente una solución plausible, toda vez que en este país estamos auténticamente faltos de motos de carretera; por lo tanto, el departamento técnico de la fábrica de San Adrián empezó a trabajar en el otoño pasado en las mejoras necesarias para convertir a la Metralla GT en una 250 c.c. actual y con un motor totalmente satisfactorio.

En realidad la GT era una buena moto en conjunto; un excelente chasis, una inmejorable posición de conducción y una estética de acorde con un stiling moderno.



EL SECRETO ESTA EN LA "S"

Básicamente el trabajo debía terminarse en el grupo motriz; el resultado, es francamente satisfactorio a tenor de lo visto en nuestra toma de contacto, que no podemos calificar de "Ensayo" por la brevedad del tiempo que hemos dispuesto para confeccionar estas impresiones, motivado, claro está, por las limitaciones propias de una revista semanal.

Para que las siglas GT, tuviera una tercera, la "S", el motor ha sido revisado de forma profunda; en primer lugar se ha sustituido el grupo termodinámico; es decir cilindro, culata y pistón.

Se ha adaptado el conjunto de la MK9; el nuevo cilindro tiene igualmente cuatro transfers pero el pistón lleva una ventana que hace las veces de un quinto transfer.

La carburación ha sido confiada a un nuevo Bing de 32 mm con mando de aire incorporado; la unión del carburador al cilindro se efectúa mediante tobera de goma y bridas de sujeción.

Lógicamente a nuevo sistema de distribución corresponde un nuevo escape, esta vez estudiado detenidamente para no tener desagradables problemas "a posteriori".

El escape incorpora además un tipo de silenciador interior para lograr los tonos permitidos.

Complementado la nueva "respiración" de la Metralla, vamos a resaltar lo más importante y sin duda la pieza fundamental para el éxito pretendido.

EL CAMBIO

La caja de cambios de la GTS es una seis velocidades; en un principio, pensé que era una derivación del utilizado por las TSS, pero en realidad se trata del conjunto que monta las Pursang 125 c.c. Un cambio robusto, bien estudiado y con una relación realmente fantástica, como luego demostraría las pruebas en carretera.

Insisto en la caja de cambios que representa "la gran jugada" de Bultaco para lograr ese aire sumamente deportivo que antes adolecía la GT.

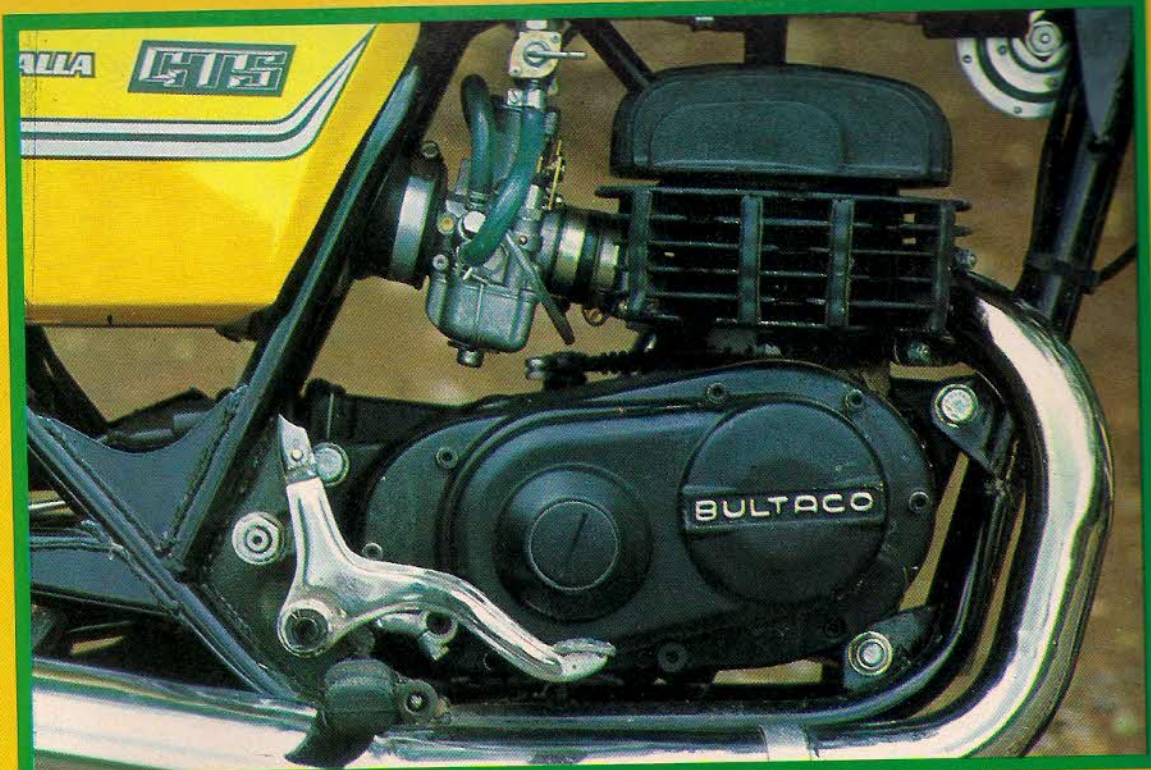
Con las nuevas mejoras introducidas la potencia no obstante no ha ganado mucho; tan sólo un caballo más, a 7.500 r.p.m. (la GT daba 24 a 7.000 r.p.m.); pero ahora, esos 25 caballos (salida de cambio) son totalmente válidos y óptimamente utilizables por dos razones; por el escape bien estudiado y por esa extraordinaria caja de cambios.

Siguiendo en el apartado de las mejoras, Bultaco también ha suprimido el encendido mixto, batería-volante "Femsa" por un Motoplát.

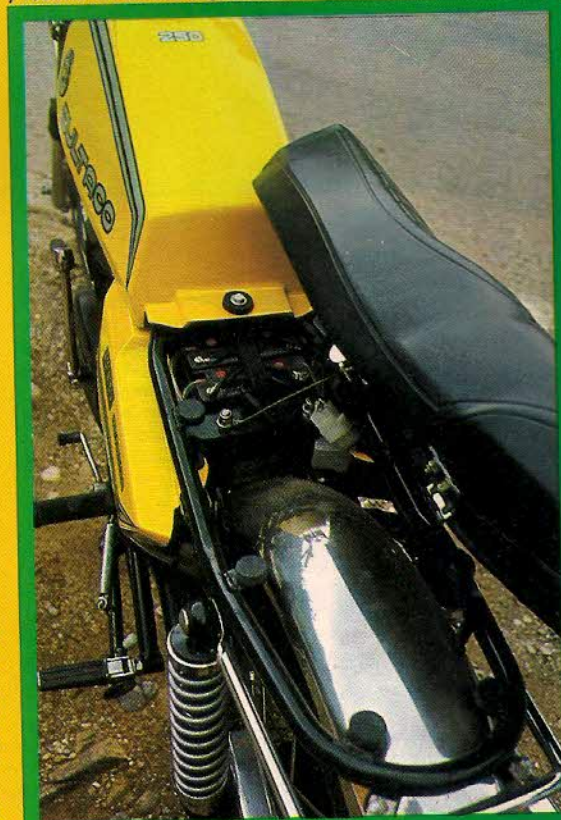
Originariamente el equipo Femsa montaba dos baterías de seis voltios unidas en paralelo; el volante mantenía su carga, en teoría, y las baterías mantenían toda la instalación eléctrica. Digo en teoría, porque tal como quedó demostrado en el ensayo de las cinco turismos, el equipo eléctrico de la Bultaco, duraba "a plenas facultades" casi, casi lo que una cerilla; es decir, se descargaba de inmediato.

Los amperios que salían para mantener todo el conjunto de luces, intermitentes, chivatos, stop, etc. no entraban luego en la misma cantidad, para mantener el equilibrio de la carga.

Bultaco, rompiendo por lo sano,



Detalle del motor; el color negro, no hay duda, le sienta muy bien a la Bultaco de carretera. La palanca de freno es una piza estampada, bien estudiada y perfectamente anatómica; debajo se intuye la salida del cambio que inicia su periplo para acabar por medio de varilla y reenvío en el lado izquierdo.



El asiento de la Metralla es abatible y deja al descubierto las dos baterías: pueden guardarse pequeños documentos y alguna cosa más.



El escape de la GTS ha sido en esta ocasión objeto de detención estudio por parte del fabricante; es de esperar que no surjan problemas como fue el caso de la GT.

adopta ahora otra postura, que por lo que a nosotros se refiere tampoco nos acaba de convencer.

El encendido, un electrónico Motoplát mantiene directamente las luces de la moto, larga, cruce, relojes y stop, igual que un encendido convencional, y las dos baterías de seis voltios en paralelo, asisten a los intermitentes y claxon. Una solución un tanto complicada. O se monta un

equipo eléctrico de primer orden, como el que lleva la Derbi 2.002 por ejemplo, con una batería de 12 voltios, y un buen rectificador, que se comprometa a mantener toda la instalación incluido el arranque eléctrico y lámparas de iodo si me apuran, o se monta un encendido normal, sin más.

Las dos baterías, son en este caso un peso casi innecesario.

MAS VARIACIONES

Como ya hemos dicho, se ha respetado en conjunto la base de la Metralla 76; pero al margen del motor se han modificado aquellas pequeñas cosas que convierten a la GTS en el mejor equilibrio entre la antigua y salvaje MK2 y la actual. Por lo que respecta a la suspensión delantera, se han sustituido los muelles por otros



Vista del lado derecho de la GTS; la línea, dentro de la objetividad particular, está al día y el amarillo la realza.

más absorbentes. El comportamiento del conjunto simplemente impecable. La llanta delantera de la GT 1976, era una 19; ahora monta 18 igualando la trasera. Han sustituido los neumáticos Michelin M 38 por los Pirelli.

El freno delantero, un doble leva clásico en la marca, tuvo serios problemas de frenado en el ensayo de la GT el pasado año; hoy el trabajo ha sido fructífero.

Un nuevo forro y un reglaje afortunado de las levas le dan una potencia y resistencia poco habitual en frenos de tambor.

En el apartado de los relojes se ha sustituido la consola, por dos relojes

independientes; ambos Vaglia, mucho más exactos.

NUESTRAS IMPRESIONES

Bajo el depósito y junto a la columna de la cuna, está dispuesta la llave de contacto; una vez conmutado, cerramos el aire por medio de la leva del nuevo Bing y sin apenas dar gas el motor girará al primer intento.

La tradicional postura de la Metralla, es siempre excelente; una vez sentado te sientes en la forma más idónea para afrontar el más largo viaje.

El cambio tiene su salida por el

lado derecho, pero en Bultaco han homologado sus motos según normas EE.UU., y el accionamiento del mismo se efectúa por el lado derecho; para ello un ingenioso sistema de varilla y reenvíos traslada el movimiento aplicado al lado izquierdo al derecho donde está situado el eje del cambio.

Tanto el embrague como la caja de velocidades están perfectamente conseguidos. Como dato, diré que la Metralla GT es la primera moto que he montado después de los 30 días que he estado enyesado tras mi accidente en el Jarama; cuatro dedos rotos son lo suficientemente delicados

para no querer saber nada de un cambio duro; el de la Bultaco fue admitido perfectamente por un pie en inmediato período de recuperación y por lo tanto, ya os da una idea de su falta de dureza. Una de las cosas desagradables de la Metralla 76 era el tacto blanduzco de las manetas plásticas, realizadas por Motoplát; en esta ocasión, utilizando este tipo de manetas y conmutadores, he notado una notable mejora en conjunto. Más dureza general, mucho mejor tacto, muy bien; imagino lo que en Motoplát habrán trabajado para lograr eliminar aquel desagradable tacto esponjoso.

Detalle del carburador Bing de 32 con mando de aire incorporado. En la revisión de los 500 kilómetros el emulsor ha de ser sustituido por otro más pequeño. En el ensayo mostró una seria tendencia al "ahogo".

Los relojes son Vaglia; el acabado de esta parte de la moto deja mucho que desear, pero las lecturas son bastante fiables.

El freno delantero es toda una delicia, nos ha gustado, hacia mucho tiempo que no probábamos un freno a tambor tan eficaz.



La ausencia de la consola, deja la parte delantera y los relojes muy al descubierto; ciertamente era la solución más fácil, para evitar aquel "mamotreto" pero no la mejor para dar un buen aspecto a este sector de la moto.

EN MARCHA

La nota que destacaría por encima de todo en esta moto es su cambio: genial, genial, genial.

La GTS, por obra y gracia del nuevo cambio, tiene otro carácter a pesar de seleccionar prácticamente la misma potencia.

La conducción en ciudad no requiere andar subiendo y bajando la palanca de las velocidades; la potencia de la Metralla sin ser excesiva tiene como contrapunto un excelente par (2.48 kg a 5.500 r.p.m.) motor; ello permite rodar en segunda y tercera velocidad constantemente, teniendo siempre una sana respuesta a bajo régimen; en realidad la utilización de las seis marchas tiene razón de ser en mejorar exclusivamente el apartado deportivo, al motor, le sobran kilos (potencia) para rodar y aceptar regímenes bajos sin tirones ni vibraciones.

LA CARBURACION: UN PROBLEMA A RESOLVER

Quizá lo más sorprendente, por lo destacado, ha sido el tremendo fallo de carburación que ha mostrado la GTS.

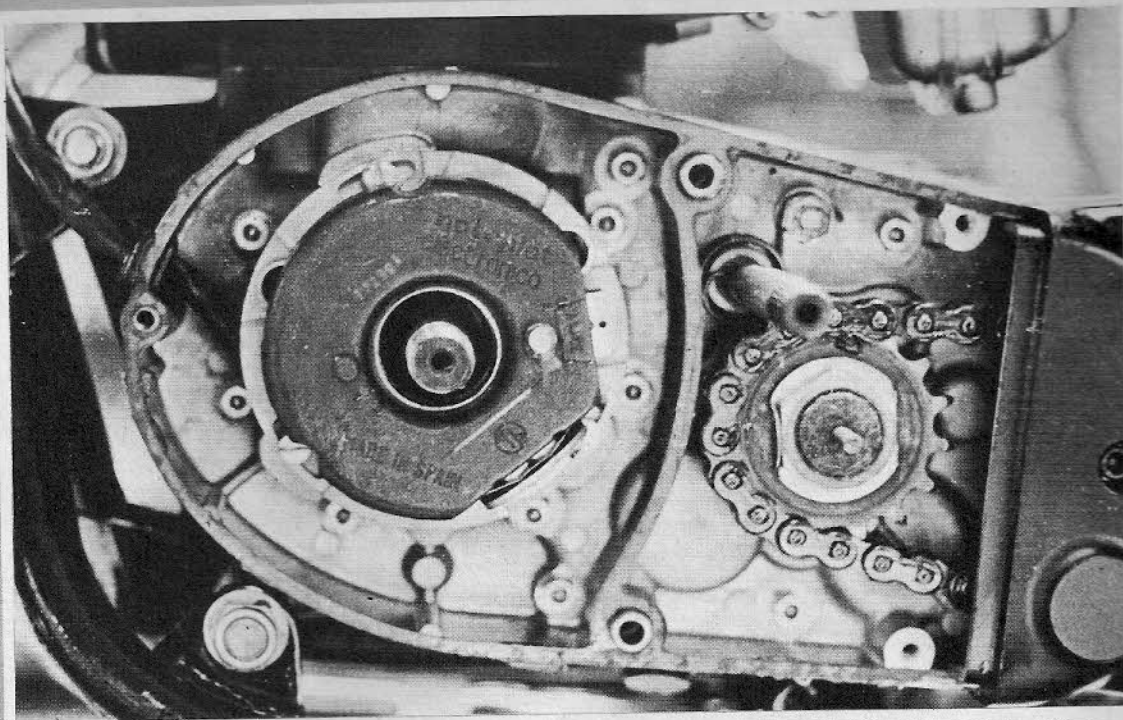
En carretera o en ciudad, es una delicia apurar el motor y andar rápido; la respuesta es inmediata y os aseguro que el cambio es una auténtica "ametalladora".

La relación es perfecta; una primera amplia, con una leve caída de régimen respecto a la segunda y a partir de ahí una progresión perfecta en el escalonamiento hasta llegar a la 6.ª. Tanto es así, que en primera pueden perderse 1.000 r.p.m. al pasar a segunda, pero con habilidad y arrojo, si hay virajes de por medio, el motor no cede de marca a marcha más de 200 r.p.m. Eso en cuanto a manejar la moto "a fondo"; por lo que respecta a medios, es decir a un régimen de 4 a 5.000 r.p.m., tiende inmediatamente a ahogarse por exceso de gasolina.

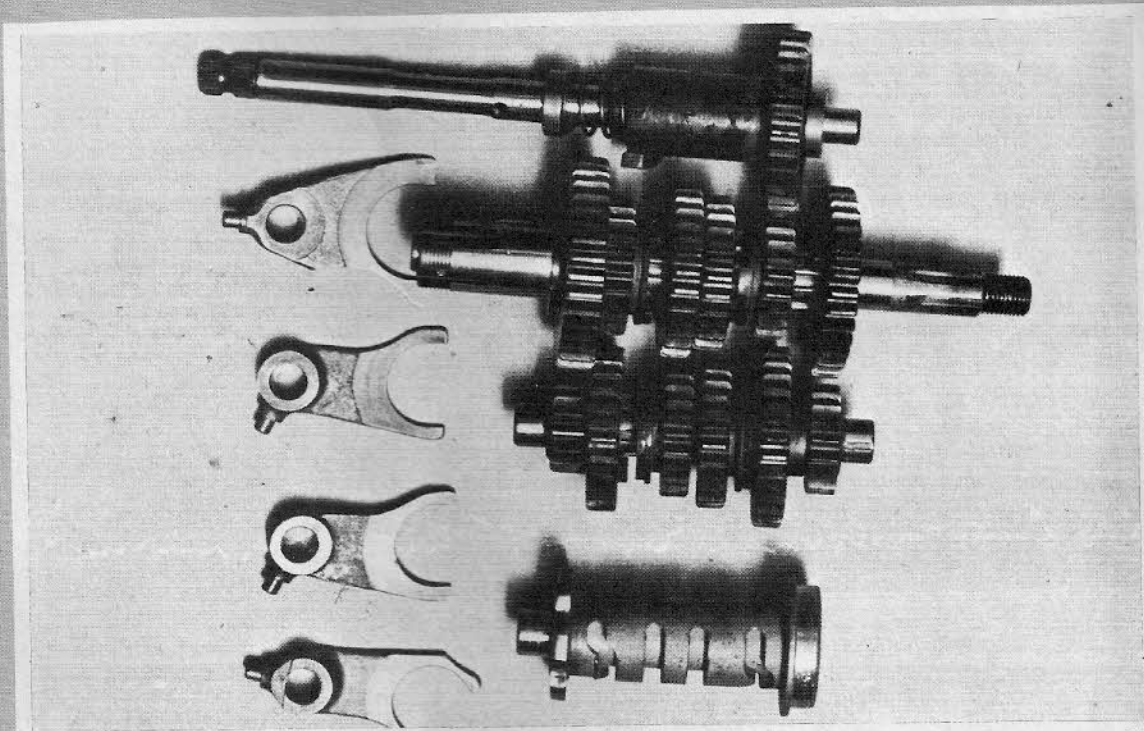
En este caso hay que introducir una marcha inferior y volver a empezar.

El fallo, se hizo patente a lo largo de todo el tiempo que permaneció en nuestras manos; era obvio, que el ahogo era responsabilidad directa de la carburación; el Sr. Sol, jefe de afinaje de Bultaco, el hombre que experimenta todos los modelos de la casa antes de dar el visto bueno para su puesta en fabricación nos ha aclarado el problema.

Antes de poner la nueva Metralla en manos de los futuros clientes, los carburadores Bing con starter incorporado, son modificados por lo que respecta al pulverizador (chimeña). Monta en origen un 273 que es sustituido en la primera revisión de los 500 km por un 270. Esa medida se ha tomado para que la moto vaya "grasa" en los kilómetros iniciales de rodaje y se eviten en gran manera los peligros de gripaje. Lo cierto es, que mientras el emulsor no es sustituido en la revisión, hay que andar con cuidado para no quedarse con la bujía engrasada. Como ya he dicho, esta Metralla tiene poco que



El encendido es ahora Motoplat, sustituyendo al Femsa; se encarga de alimentar las luces y el stop.



El corazón de la GTS, su cambio de cinco velocidades, adopta el mismo que monta la Pursang 125 c.c. Una delicia en carretera.

ver con su hermana 76; estoy casi convencido de que es capaz de hacer los 400 metros salida parada en menos de 16 segundos. Su velocidad máxima, 140 kilómetros crono (comprobados) la alcanza inmediatamente y en cualquier circunstancia, a este respecto indicaré, que con mi peso, 60 kilos, la moto quedaba claramente corta de desarrollo.

Las vibraciones, no sé porqué extraña razón, se me antojan menores que en la otra Metralla, perfectamente tolerables y dentro de los límites normales de un monociclo dos tiempos.

SUS POSIBILIDADES

Hasta ahora he hablado del cambio, de su facilidad de

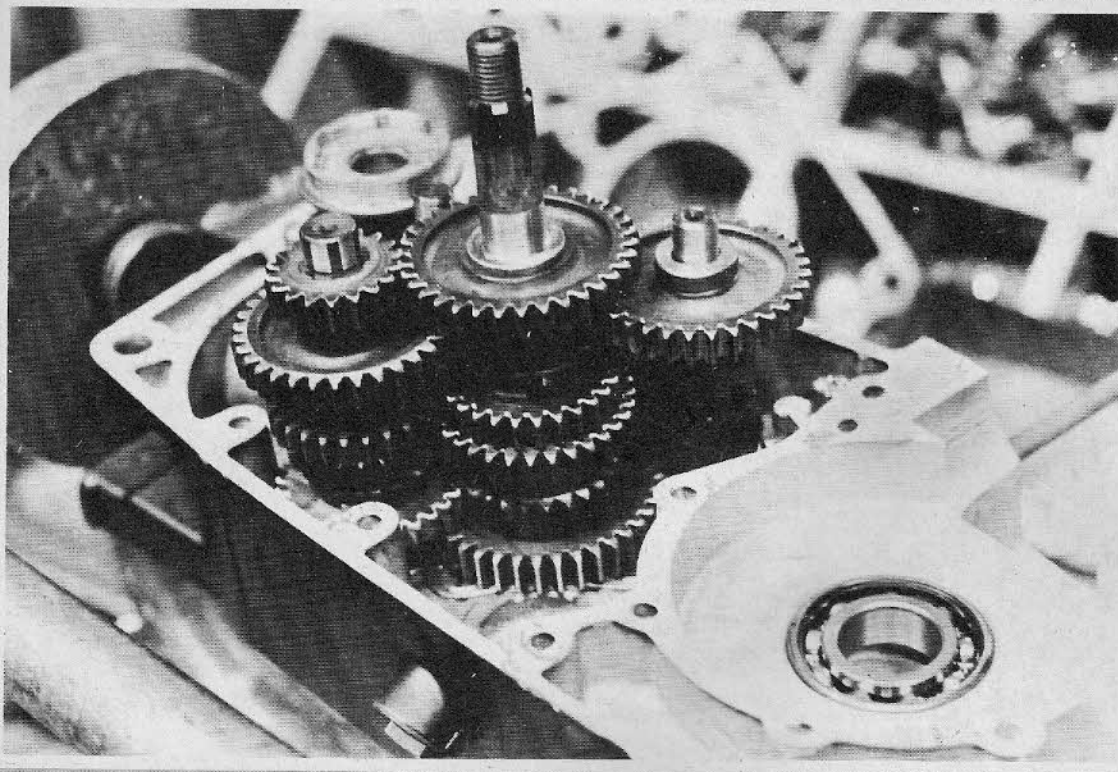
aceleración, y de su buena velocidad punta, pero donde estas virtudes se conjugan inmejorablemente es en carretera virada; aconsejo a los amantes de la marca y de la carretera, prueben una GTS en su "carretera preferida". Se va, muy, pero que muy, deprisa. Repito que el cambio es una ametalladora, (como el de mi Yamaha, por poner una comparación), una vez hemos dejado la primera tenemos cinco marchas utilizables (no cuatro como en el cambio de cinco marchas).

Tengo que añadir que el cambio de los Michelin M 38 por los Pirelli no sólo no afecta ni compromete la estabilidad de la moto, sino que me atrevería afirmar que la mejoran. Los Pirelli (mis viejos amigos de tantas 24 Horas) son realmente sor-

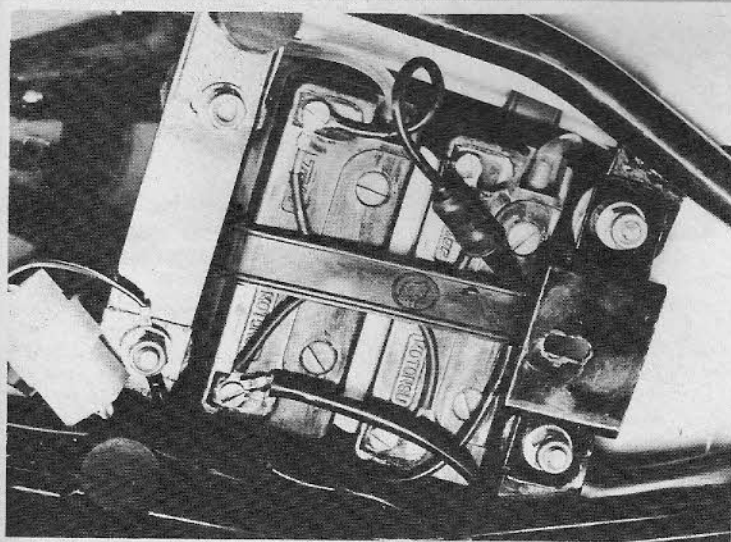
prendentes; no tendrán la uniformidad ni la potencia de adherencia de un Michelin sobre asfalto excelente, pero son francamente superiores en el terreno de lo general, es decir, en utilización mixta.

A todo esto, la frenada del doble leva delantero, es ahora perfecta, ni una queja. Frena y mucho; quien tenga costumbre del disco tal vez no se sienta identificado con el tacto, pero a mí, os aseguro que me ha traído queridos recuerdos de mis "primeras carreras", de los admirados Oldani... el trasero cumple modestamente; exige quizás excesiva presión para lograr el resultado apetecido.

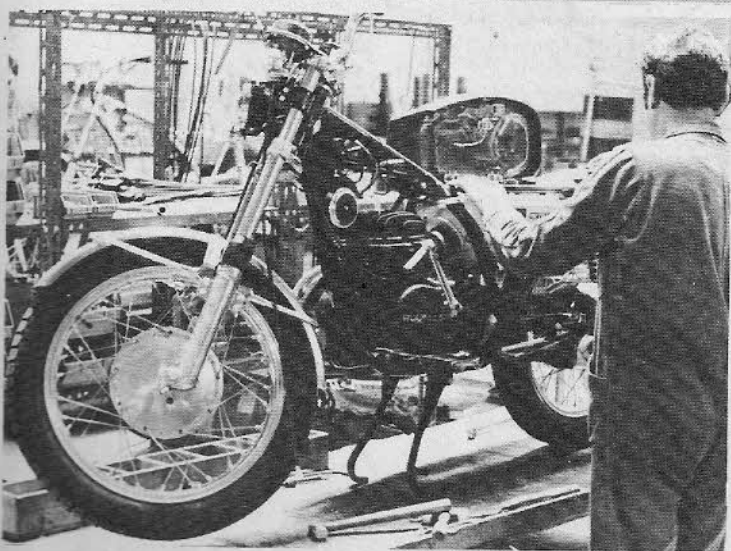
Sobre el chasis y lanzamiento de horquilla no voy a extenderme; ni una sola queja; ojalá la Yankee tuviera un



Detalle del cambio colocado en el cárter.



Detalle de las dos baterías en paralelo. Un lujo inútil.



Una GTS captada en su fase de montaje.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

MOTOR

N.º cilindros: 1
Ciclo: 2 T
Diámetro x carrera: 72 x 60 mm.
Cubicaje: 244,29 c.c.
Relación de compresión: 10:1
CV a r.p.m.: 25 a 7.500
Par máximo mkg. a r.p.m.: 2,48 a 5.500

CARBURADOR

Marca: Bing
Tipo: T-84 Bg-pas
Diámetro: 32 mm.
Surtidor principal: 145
Surtidor piloto: 40
Válvula gas* "O"
Aguja: 1-posición centro
Emulor: 273

TRANSMISION

-Primaria-: Z=16 - Cadena duplex
Piñón sobre cigüeñal: Z=38 - AJA 2.035
52 pasos
Relación primaria: 2,375:1
-Embrague-: Discos en baño de aceite
N.º de discos: 6+6
Aceite: SAE 30
Cantidad: 300 c.c.
Rellenado: 250 c.c.
-Secundaria-: Totalmente protegida
Piñón salida cambio: Z=16 - Cadena ISO
42 1/2"
Corona de arrastre: Z=45 - N.º de pasos
131
Relación secundaria: 2,812:1
Relación total: 6,678:1

CAMBIO

Velo- cidad	Eje prin- cipal	Eje inter- medio	Relación
1.ª	Z=21	Z=31	0,292
2.ª	Z=25	Z=28	0,484
3.ª	Z=31	Z=21	0,638
4.ª	Z=34	Z=19	0,773
5.ª	Z=35	Z=17	0,890
6.ª	Z=37	Z=16	1

Aceite cambio SAE 140
Cantidad 600 c.c.
Rellenado 400 c.c.

ENCENDIDO

Tipo: Electrónico
Marca: Motoplat
Bujía: Lodge CLNY
Bosch W 145 T30
Champion N12Y
Avance al p.m.s.: 2,7 = 2,9 mm.

SUSPENSION DELANTERA

Tipo: Telescópica
Amortiguador: Hidráulico
Recorrido: 130 mm.
Aceite: Arias medio
Cantidad: 120 c.c. por botella

SUSPENSION TRASERA

Tipo: Oscilante
Amortiguador: Betor hidráulico
Recorrido: 70 mm.

RUEDAS

Delantera: Llantá WM 2/1,8 x 18" PTR
Neumático 3,00 x 18"
Trasera: Llantá WM2/1,8 x 18" PTR
Neumático 3,25 x 18"

FRENOS

Delantero: Doble leva Ø 160 x 35 mm.
Trasero: Ø 160 x 35 mm.

DIMENSIONES GENERALES

Longitud total: 2.050 mm.
Distancia entre ejes: 1.345 mm.
Altura asiento: 775 mm.
Manillar alto x ancho: 1.013 x 660 mm.
Altura mínima: 195 mm.
Altura estribos: 295 mm.
Capacidad depósito: 13 lts.
Gasolina: 96 NO
Aceite: 5 % SAE 40
4 % Especial 2T

chasis y una geometría de horquilla como ésta.

Respecto a los amortiguadores, no hay queja.

Considero totalmente válida a la GTS, como la moto ideal, tal vez la mejor, para iniciarse en las carreras de promoción junior. Suprimiendo lo superfluo, relojes, tapas laterales, batería, faro, stop etc., colocando un tubarro adecuado, un buen reglaje de carburación, subiendo la relación de compresión a 11:1 y una buena bujía fría, tenemos una moto para ganar carreras en esta clase. Estoy convencido que las seis velocidades de este motor o un aumento de potencia de 7 o 8 caballos (nada difíciles de obtener siguiendo las mencionadas indicaciones) la harían temible en los circuitos españoles.

CONCLUSIONES

Evidentemente algo ha pesado negativamente a la hora de hacer un balance. El problema de carburación; dando por buena la justificación de la propia fábrica al respecto y entendiéndolo que es una circunstancia subsanable en la primera revisión, la GTS nos ha parecido una excelente motocicleta. Repito que la mejor Metralla salida de la factoría Bultaco.

Este verano puede ser la moto ideal para todos aquellos que deseen una moto relativamente asequible de precio y sobre todo dura.

Yo particularmente la aconsejo.

Si pudiéramos evitar las inevitables vibraciones, la GTS no tendría nada que envidiar a sus iguales de cilindrada de otras marcas, ni siquiera de importación.

La adopción de las seis marchas y el nuevo conjunto termodinámico le han dado a la GTS un excelente un gran corazón.

Texto: Jaime Alguersuari
Fotos: J. M.ª Alguersuari