

BULTACO PURSANG MK-7

TRES VERSIONES PARA UN MISMO
MODELO: 125, 250 Y 360 C. C.



TRAS la aparición de la Montesa VR, rodeada de gran expectación por parte de la prensa y afición en general, Bultaco ha presentado su modelo de cross para 1974: la Pursang MK-7.

Aunque Bultaco ha denominado a este modelo de cross MK-7, podemos afirmar que los responsables de la marca desean que llegue al gran público con la denominación de Pomeroy Réplica. El sim-

Los 92 kilos de peso la colocan dentro de las cinco máquinas más ligeras del mundo de moto-cross.



ple hecho de pintar la 250 con los colores azul y blanco de Pomeroy no hace otra cosa que insinuar este agradable adjetivo.

Sin embargo, después de contemplar y probar la MK-7 podemos decir que no tan sólo por los colores le atribuimos el adjetivo Réplica, sino por otras cosas mucho más afectivas.

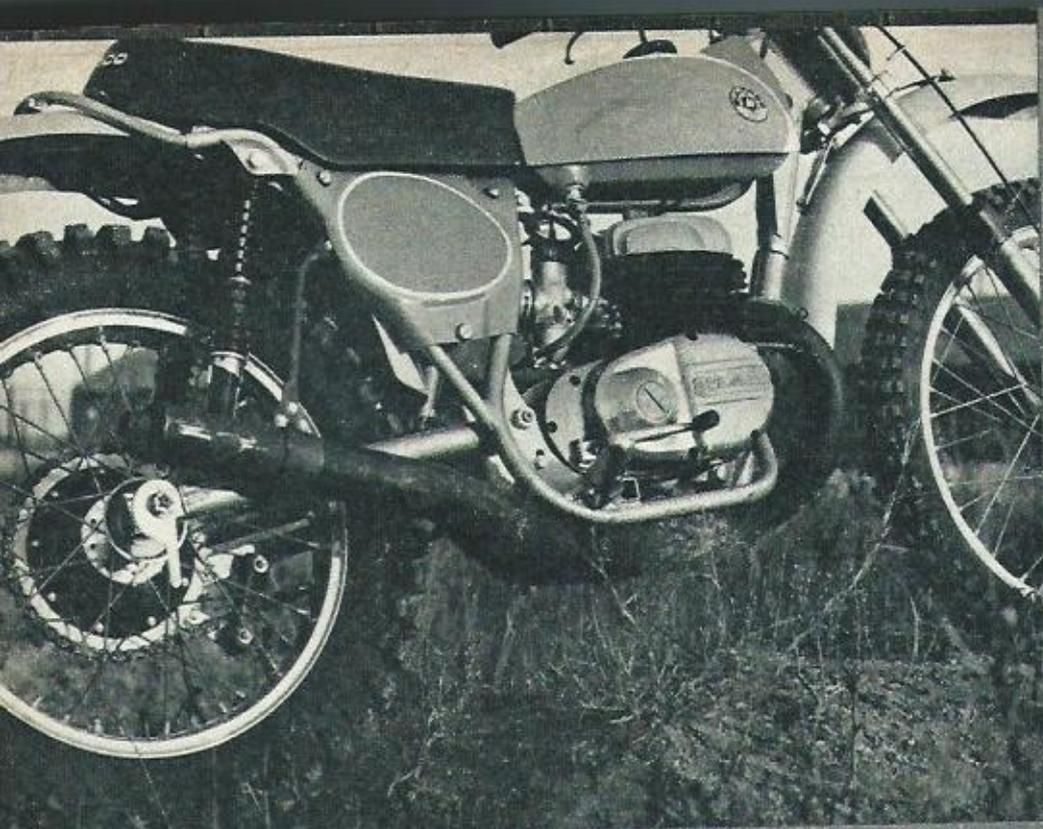
En principio hemos de observar que la MK-7 tiene casi veinte mo-

dificaciones importantes respecto a la MK-6.

En este último ejemplar de Bultaco, el departamento de diseño y desarrollo ha dado un cambio radical en cuanto a su línea de construcción de moto para cross; es una Bultaco completamente distinta a cuantas se han construido hasta ahora.

Evidentemente, Pomeroy ha influido notablemente en la realiza-

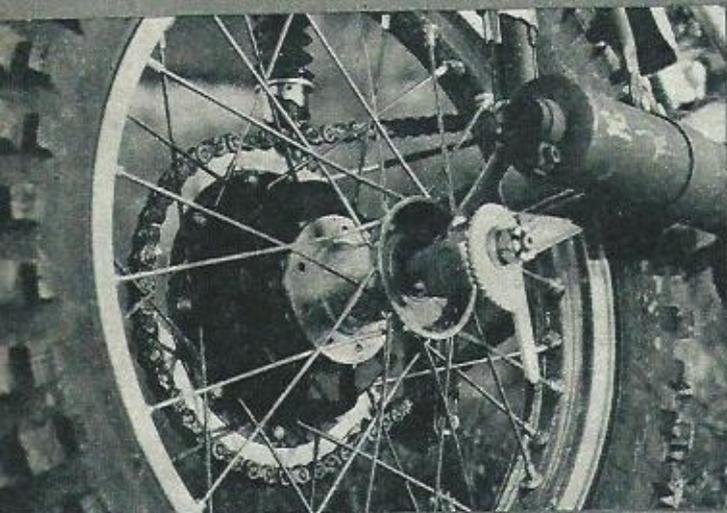
ción del modelo. El aire de la MK-7 es inconfundiblemente Bultaco, pero a simple vista se nota la influencia del Mundial 73; el asiento, duro y pequeño de la MK-6, ha sido sustituido por uno grande y cómodo, quedando instalado al nivel del nuevo depósito. Pero donde hemos notado el sensacional trabajo del departamento de investigación ha sido en el grupo motor-escape: simplemente sensacional. ▶



Tubarro-silenciador de una sola pieza.



Corona de duraluminio, y funcional realización del conjunto guiacadenas, y tirante de anclaje del freno trasero.



Cubo de la rueda trasera realizado en duralumini forjado.



▶ LAS VENTAJAS DE SER LA POMEROY REPLICA

Aunque son muchas, creemos interesante comentar una por una las innovaciones aportadas a la MK-7. Por lo que respecta al bastidor, ruedas, horquilla, etcétera, son las siguientes:

El chasis está construido en tubo ligero de acero con incorporación de cromo-molibdeno (material muy ligero).

El cubo de la rueda trasera está realizado en duraluminio forjado extra ligero (gran resistencia), y la llanta, de nuevo perfil, es de duraluminio tratado térmicamente (nuevo neumático Pirelli 4,50 x 18).

La corona de la rueda trasera y las palancas de freno y embrague son también de duraluminio.

En el apartado de suspensiones, las mejoras son las siguientes:

Amortiguadores traseros Telesco, diseñados especialmente para este modelo, y en la suspensión delantera se han adoptado pequeñas mejoras sobre la excelente horquilla de la MK-6.

Como decíamos antes, el sillín ha sido profundamente modificado. Largo (prácticamente un cómodo biplaza), alto y esponjoso y acabando sobre el depósito (la actual tendencia de las motos de cross del Mundial). El depósito de gasolina es de nuevo diseño (algo más de capacidad) y va pintado según los colores del casco de Jim Pomero; es decir, azul con rayas laterales blancas.

También incorpora protectores de

goma para mandos de freno, embrague y puño de gas, así como guardabarros envolventes de nuevo diseño realizados en fibra de vidrio.

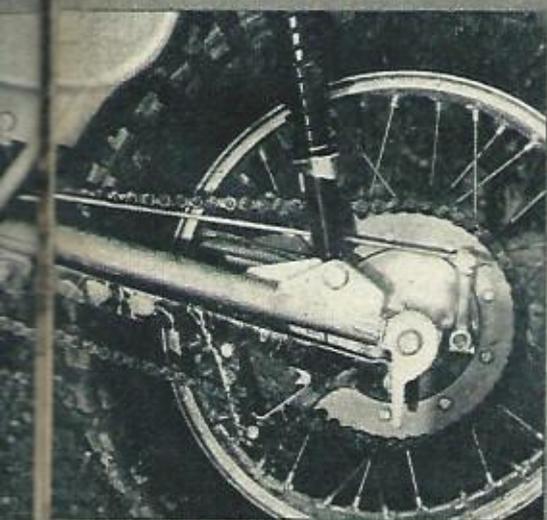
El conjunto guiacadenas y tirante de anclaje freno trasero (misma pieza) es también de nueva realización, muy funcional.

Por último, destacamos la pletina (nuevo diseño) que sujeta la culata con el chasis.

EN EL MOTOR ESTA EL SECRETO

El grupo motriz es aparentemente el mismo de la MK-6, exteriormente son los mismos carters, mismo cilindro y misma culata, pero en su interior palpita una «nueva vida».

Lo fundamental del motor de la



MK-7 es, sin duda, la adopción de un tubarro-silenciador integral, es decir, de una sola pieza. La mayoría de las marcas equipan sus modelos de cross con silenciosos acoplados superficialmente.

Toda la distribución de la camisa (cuatro «transfers» de carga), sistema de admisión, culata, encendido y carburación, están estudiados meticulosamente en función a un tubarro con silenciador.

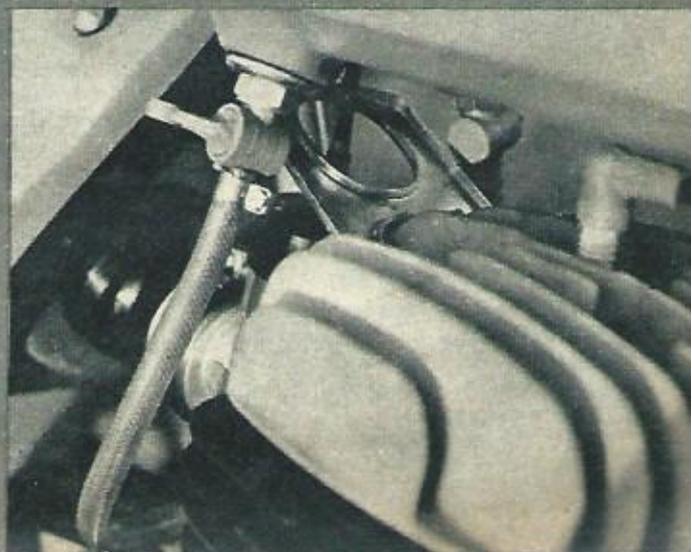
Es fácil comprender que no ha sido sencillo conseguir unos resultados tan satisfactorios utilizando, en un motor de dos tiempos y además para la competición, un tubarro con silenciador, pero la realidad es palpable: mayor potencia, mejor curva (más elasticidad) y total ausencia de vibraciones.

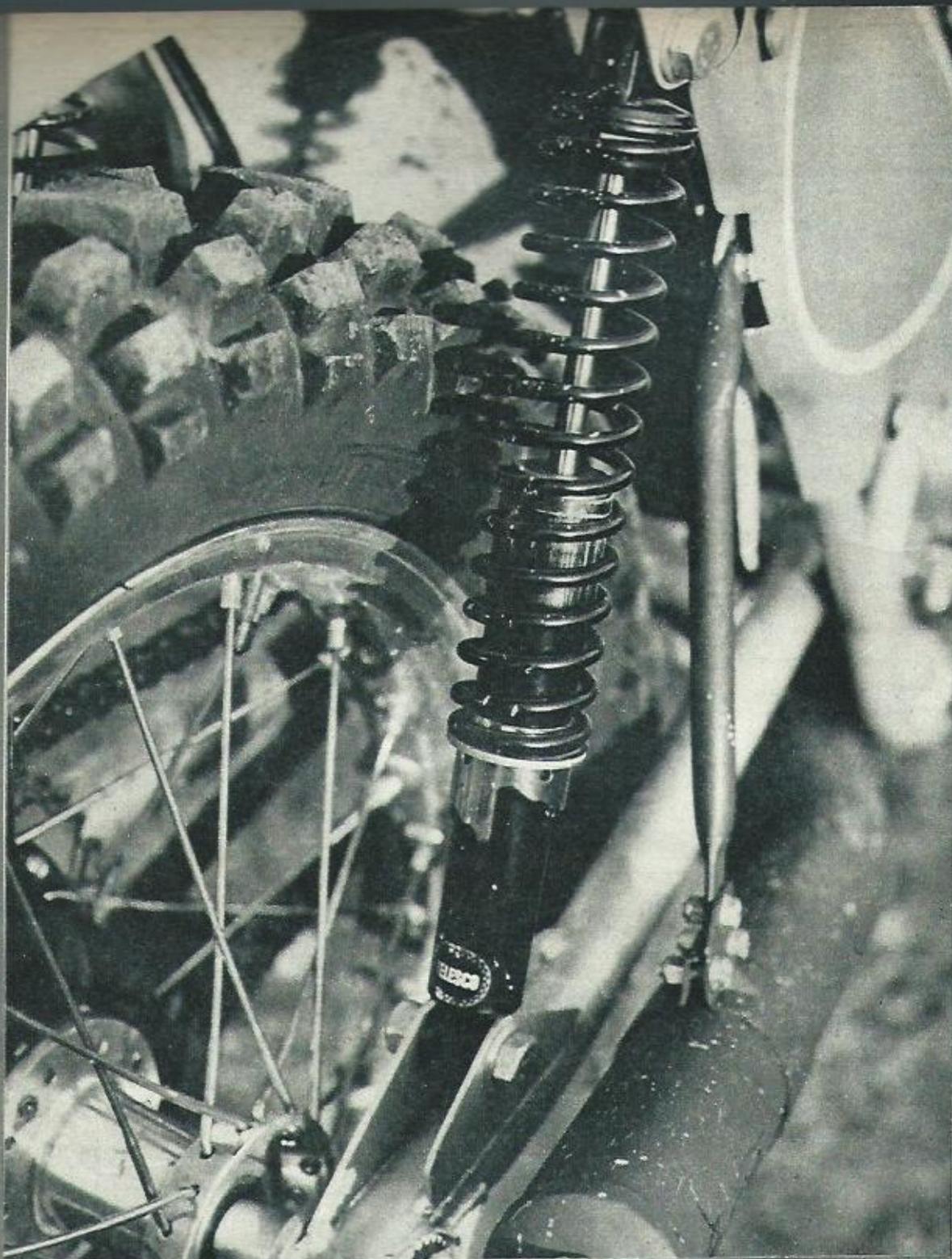


**BULTACO
PURSANG
MK-7**

El campeón de España de 250 c. c., Jorge Capapey, montando en la nueva creación de Bultaco.

Una pletina de nuevo diseño que sujeta la culata con el chasis.





Amortiguadores Telesco de diseño especial para la MK-7.

El cigüeñal y la biela son de nuevo diseño (más reforzados), y el embrague ha sido rediseñado.

Creo que no es necesario extenderse más sobre este tema, pero sí será interesante resumirlo en números.

Los 36,3 CV. a 7.500 r.p.m. representan una respetable potencia, con la ventaja de disponer a cualquier régimen de muchos más caballos que en los modelos anteriores de la marca.

La utilización del tubarro-silen-

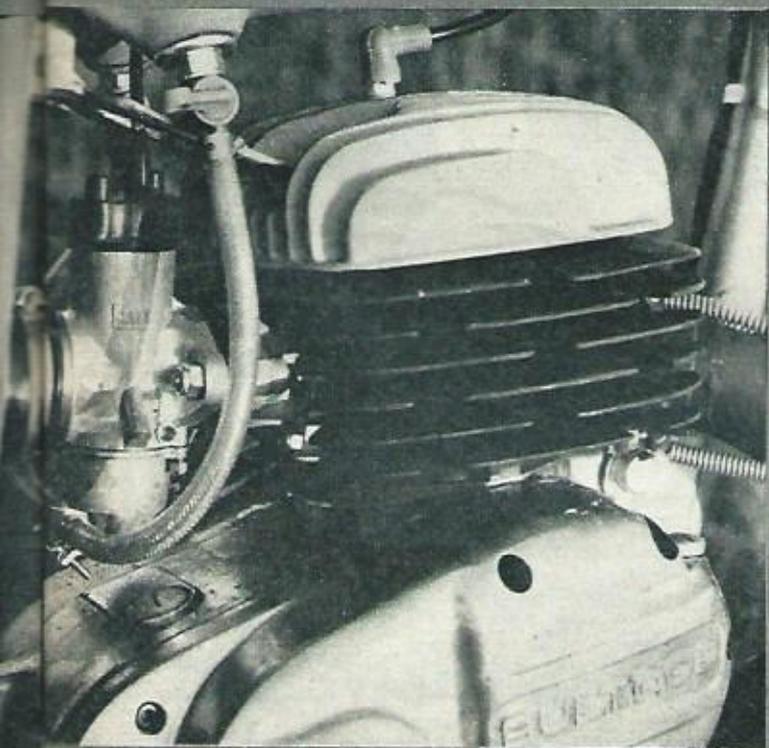
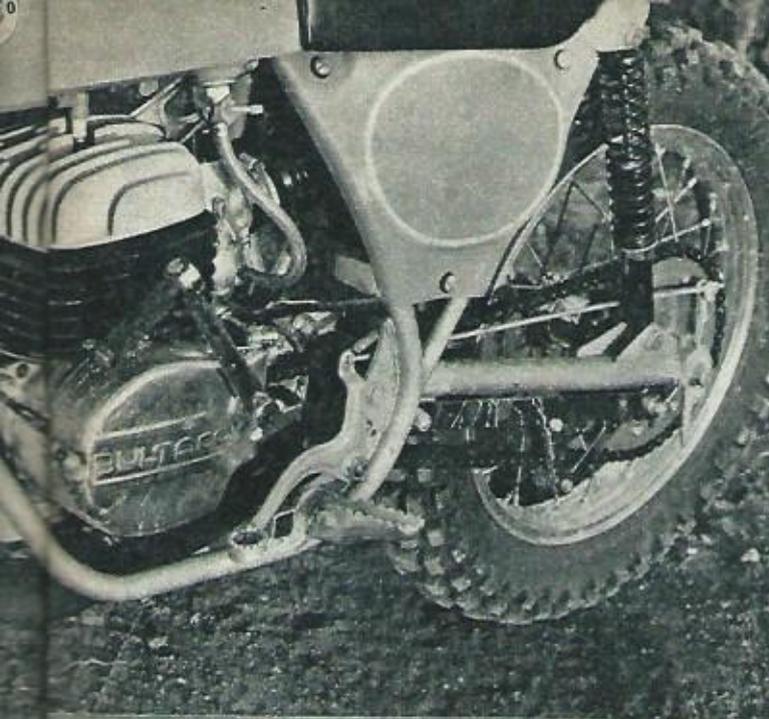
ciador es, sin duda, el gran hallazgo de Bultaco.

Tal vez algunos lectores se preguntarán el porqué de esta medida; la utilización de silenciosos en las motos de cross se ha hecho necesaria ante la obligatoriedad de no rebasar cierto número de fonos en algunas pruebas internacionales e incluso puntuables (Gran Premio de Inglaterra). También ante la opinión pública, cada vez se hace más evidente que las competiciones en las que intervenga el motor (auto-

móviles, motocicletas, canoas, fuera borda, etcétera) deberán regirse por unas ciertas normas antipolución y de sonoridad.

Bultaco ha dado el primer paso en serio.

Volviendo al tema que nos ocupa, destaquemos también que el empleo masivo del duraluminio ha dado como resultado un peso total de 92 kilos, y en consecuencia coloca a Bultaco entre las cinco motos de cross más ligeras del mundo.



36,3 CV. a 7.500 r. p. m. se albergan en este sencillo pero magnífico motor de la Pomeroy Réplica.

PEQUEÑO ENSAYO, GRANDES CONCLUSIONES

Para finalizar con la presentación de la MK-7 sólo me resta escribir mi apreciación personal después de una breve prueba y transcribir la opinión de Jorge Capapey y Domingo Gris sobre el modelo.

En cuanto a mí, que no soy un experto en materia de cross, me ha dejado sorprendido por una serie de cualidades, que no hace falta ser gran crossista para notarlas. Su manejabilidad, su estabilidad y

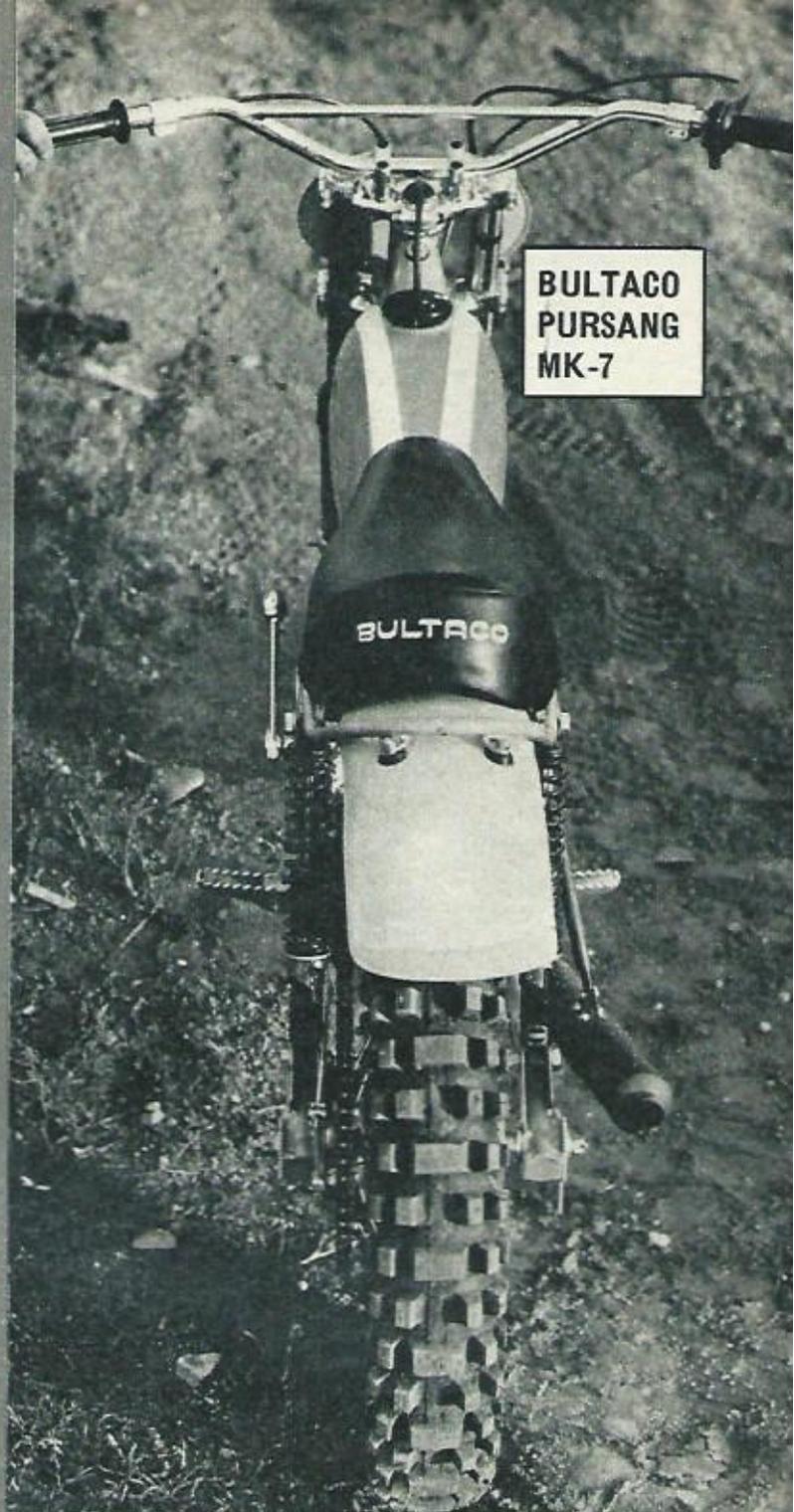
sobre todo su extraordinario motor, dócil, furioso, violento y templado, todo a un mismo tiempo canalizado sin duda por el sensacional y casi imperceptible escape, hacen de la MK-7 o Pomeroy Réplica (como se quiera) una herramienta sensacional para la práctica de la velocidad sobre tierra.

Según Capapey y Gris, las primeras unidades de la MK-7 fueron probadas por ellos, y desde un principio les pareció superior en varios aspectos (sobre todo de

motor) a sus Pursang oficiales; tanto es así, que los pilotos de Bultaco correrán en el 74 con la MK-7 idéntica a la actual, provista de las lógicas mejoras de las motos oficiales.

Por último, señalaremos que la MK-7 se producirá en tres modelos, es decir, 125 c. c., 250 c. c. (la del artículo) y 360 c. c., con motor de este cubicaje (similar al de la moto de 24 Horas de resistencia) y no de 325 c. c.

JAIME ALGUERSUARI



**BULTACO
PURSANG
MK-7**

Bello aspecto de la MK-7.