

RETOMANDO LOS ORIGENES



Historia y Prueba Streaker

Si Bultaco nació con una moto deportiva, verdaderamente rabiosa para la época, no tiene nada de raro que rubricara su fin con una máquina de similares características y, paradójicamente, igual cilindrada. La diferencia es que en los años setenta, cuando llegaron las Streaker, las 125 ya eran motos pequeñas, juguetes al lado de las grandes supebikes italianas e inglesas que pululaban por nuestro país. El panorama, claro, era muy distinto al de 1959, cuando llegó la Tralla 101.

Texto: Carlos Polo Fotos: Javier Francés

Durante la segunda mitad de los años sesenta, el mercado americano se tragó la mayor parte de la producción de Cemoto: las Matador, Sherpa, Lobitos y Pursang absorbían todos los esfuerzos de la pequeña fábrica, y la verdad es que los beneficios primaron sobre

todas las cosas. La Crisis de Petróleo del 73 vino a cambiar esta situación de un modo radical: los americanos dejaron de adquirir sus "juguetitos españoles", y las ventas de Bultaco en USA descendieron de un modo espectacular.

En esta tesitura el mercado nacional demandaba motos de carretera, pero con los setenta el cliente pedía estéticas y mecánicas nuevas. Así las cosas,

el departamento de diseño de Bultaco tuvo que ponerse a diseñar una nueva gama de motos de carretera pero con un exiguo presupuesto.

Los primeros intentos de relanzar la gama de carretera resultaron más bien penosos, por no decir algo peor; en el Salón de Barcelona de 1972 Bultaco presentó la Mercurio 125 - 22, así como las Junior GT 75 y 125 cc., y en 1974,

durante el Salón de Barcelona, Bultaco mostró sus últimas creaciones para el asfalto: la Mercurio 155 GT, la nueva Metralla, y un atractivo prototipo de una máquina deportiva bautizada como Montjuïc. La Mercurio fue la primera en salir al mercado y no tuvo un éxito excesivo. La Metralla GT empezó a venderse en 1975, y su vida se prolongó mediante la versión GTS, a partir de 1977. La GT defraudó al público, pese a su atractiva estética. Los "bultaquistas" de toda la vida no podían entender que su nueva Metralla anduviera menos que la antigua, mientras que la Montjuïc no pasó de ser un mero ejercicio de estilo.

Como decíamos, en 1977 nació la Metralla GTS, una máquina con mucho más carácter que la GT, aunque naciera lastrada por la mala fama de su antecesora. Y también es el año en el que apareció el modelo que recuperaba el "espíritu del 59", las nuevas Streaker 75 y 125.

La dura crisis por la que estaba pasando Bultaco llevó incluso a los aficionados a pensar que la Streaker podría ser otro fantasma como la Montjuïc. Pese a ser anunciada su presentación en el Salón de Barcelona del 77, lo cierto es que finalmente no llegaron a verse. ¿Eran las Streaker otro golpe de efecto sin ninguna base? Nada más lejos de la realidad, y Bultaco se encargó de demostrarlo poniéndola en el mercado ese mismo año. La marca del puño, debido a sus muchos problemas, no había podido tener a tiempo su nuevo modelo.

Si inicialmente las Streaker iban a montar el motor Mk 15, tuvieron que conformarse con una mecánica mucho más modesta, derivada de una Frontera. Con dos grandes transfers, y otros dos más pequeños perfectamente calculados, se lograba una elasticidad desconocida en motos de carretera.

Para albergar tan poderoso corazón, se elaboró un chasis de un tipo visto pocas veces en la historia del motociclismo mundial, y derivado de una moto de competición de gran cilindrada. Se trataba de un multitubular en tubo de acero, en el que se suprimían todas las

partes curvas para darle mayor rigidez, y unir los tubos rectos formando amplios triángulos. Para poder construir este bastidor con el tubo de menor sección posible (con el fin de aligerar el conjunto) se recurrió a una solución entonces absolutamente pionera: el cálculo de resistencias por ordenador.

Jaime Alguersuari probó una unidad de las primeras Streaker y sus conclusiones no podían ser más satisfactorias: *"¡No hay límites! Hubo algunos momentos en que anduvimos realmente rápidos, casi tan rápidos que no había tiempo para pensar, sólo intuir. Y yo os aseguro, que cuando llevéis una moto que os permita ir tan rápido, que tan sólo podáis intuir lo que se os viene encima, esta moto tiene una estabilidad perfecta"* (...) *"Puedo afirmar que la facilidad de balanceo, izquierda derecha o viceversa es tan sumamente rápido que hay que controlar el impulso."*

El acabado final era bastante bueno, sin poder llegar a ser calificado de extraordinario. Terminada en color negro, como la Metralla Mk II, y fileteada en dorado. Realmente con la Streaker la marca del dedo rampante se reencontró con su público de toda la vida, aunque con un pequeño inconveniente: sus limitadas cilindradas de 75 y 125 cc, muy lejos de los 250 de una Metralla.

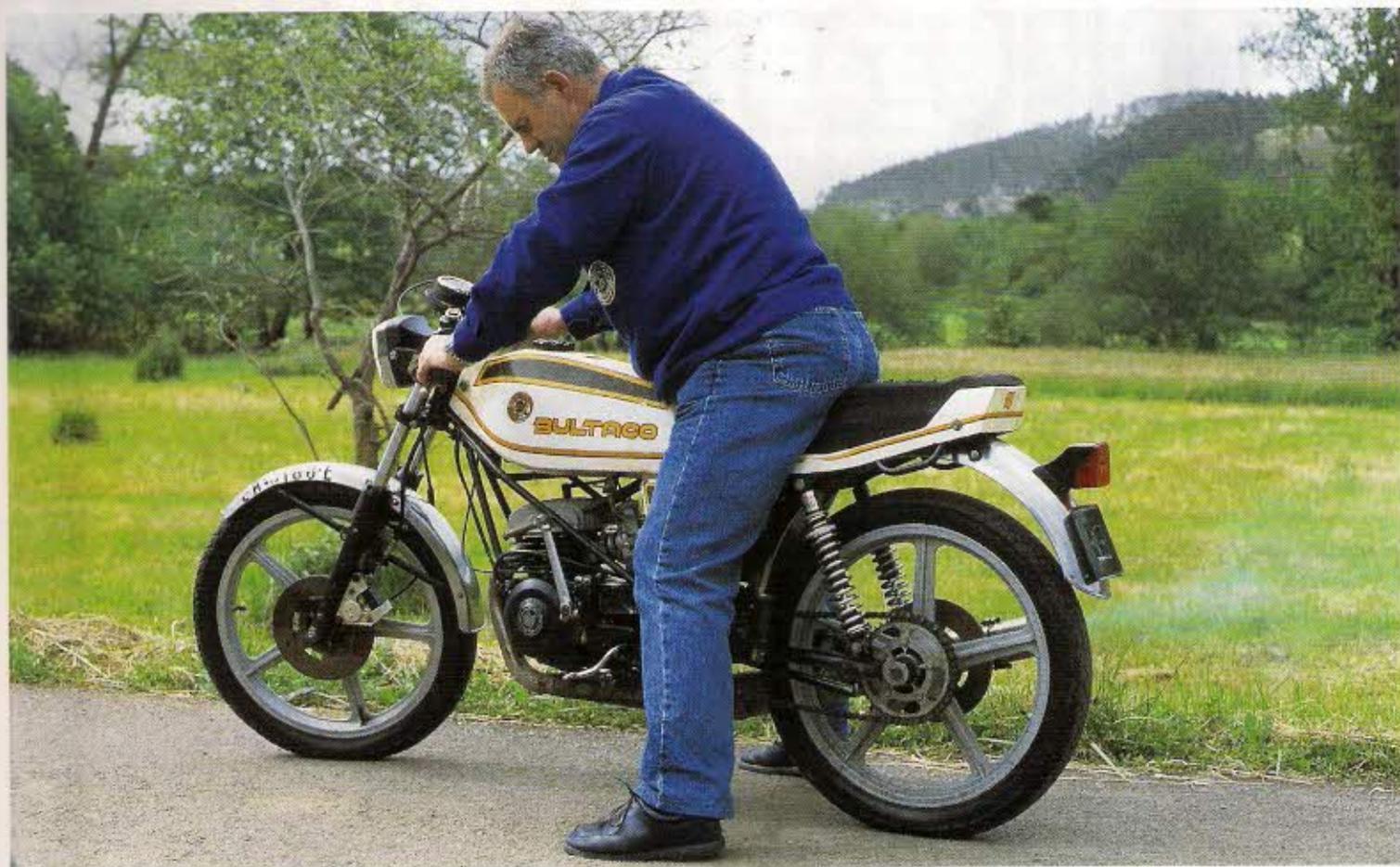
El nuevo modelo Bultaco se completaba con unas soberbias suspensiones, así como con llantas de aleación y frenos de disco. Los periodistas alabaron la confianza que Bultaco depositaba en Recmo, una industria nacional joven a la que nunca se le había dado la oportunidad de montar sus componentes en motos de gran serie. Un último detalle, bastante curioso: la bomba del freno delantero estaba colocada bajo el depósito para *"no cargar estética y excesivamente la parte delantera de la moto"*, y para protegerla en caso de caída.

Pese a tantos halagos, las Streaker tenían sus defectos. Si tenemos en cuenta que su motor era "improvisado", y que su proyecto se había planificado, desarrollado, construido, presentado y puesto en el mercado en un tiempo ré-

■ DETALLES TÉCNICOS ■	
Motor:	Tipo: monocilíndrico, a ciclo de dos tiempos refrigerado por aire Diámetro x carrera: 54,2 x 51,5 mm Cilindrada: 118,82 cc Relación de compresión: 12:1 Potencia máxima: 13,3 CV a 9.000 rpm Par máximo: 1,19 mkg a 7.000 rpm Alimentación: Carburador Bing 84 By-pas 0 26
Transmisión:	Primaria: Cadena dúplex ASA 2035/53 (Joresa) Secundaria: Cadena Embrague: Discos múltiples en baño de aceite Cambio: de seis velocidades en toma constante, con mando al pie Relaciones:
Bastidor:	I 0,292:1
	II 0,484:1
	III 0,638:1
	IV 0,773:1
	V 0,890:1
	VI 1:1
Prestaciones:	Tipo: multitubular, en tubo de acero Suspensión delantera: horquilla telehidráulica Suspensión trasera: basculante con amortiguadores hidráulicos (Betor) Ruedas: llantas de aleación ligera WM 1x 18 (Recmo) Neumáticos del / tras: 2,50 x 18 (rayado) / 2,75 x 18 (esculpido) Frenos del / tras: disco de 220 mm (Recmo) Distancia entre ejes: 1.290 mm Altura del sillín: 760 mm Altura máxima: 900 mm Anchura máxima: 545 mm Altura mínima: 250 mm Altura estribos: 275 mm Peso: 85 kg Velocidad máxima: 125 km/h Capacidad del depósito: 10,5 litros Consumo aprox.: 5 litros x 100 km

cord (las Crono fueron presentadas antes, pero se pusieron a la venta bastante después), el resultado era sorprendente por la calidad final. Las deficiencias técnicas salieron a la luz cuando se presentó la ▶





evolución de las Streaker. A aquel perfecto comportamiento de todos los componentes se le pudo poner un "pero" seguido de un "solucionado en esta evolución". Lo cierto es que a la Streaker "negra" se podían poner pocas faltas y constituía, tal como se ha dicho, una moto realmente soberbia y una magnífica base sobre la que trabajar.

La Streaker "blanca", sucesora de la "negra", fue presentada en el Circuito de Calafat en junio de 1979. Se había trabajado muy seriamente en aquella moto, y las mejoras que los asistentes pudieron observar no se limitaban a un cambio de color y unos retoques estilísticos. Para completar el acto se informó de la convocatoria de una nueva fórmula de promoción, con las Streaker como protagonistas. Realmente, esta era la primera

toma de contacto para la prensa especializada, aunque no la primera aparición de las Streaker "blancas", expuestas con anterioridad en el Salón de Barcelona.

Los trabajos de mejora comenzaron por el motor. Conservando cilindro, pistón y culata, se diseñaron nuevos cárteres motor, cambiando la transmisión primaria de la inicial cadena a un voluminoso disco, mucho más fiable. Se modificó la distribución, para lograr un mejor rendimiento a bajos regímenes (con lo que se logró, indirectamente, alargar notablemente la vida de los embragues). También, y aunque parezca paradójico, se logró aumentar el rendimiento "arriba", y la banda de utilización de potencia, dando el máximo a 8.300 rpm. El encendido, siguiendo las últimas tendencias, pasó a ser un Motoplat electrónico. Si ya

en la primera versión su fiabilidad era realmente buena, en esta segunda la prensa consideró que debía ser indestructible. No en vano *"La fábrica sometió a este motor a pruebas denominadas de "destrucción", que ya por el nombre os podéis imaginar de que se trata"*.

El chasis permaneció igual que en la primera versión, pues sus buenos resultados hacían innecesaria ninguna modificación, aunque se mejoró la terminación de las soldaduras y la pintura. Tampoco las suspensiones, de probada eficacia. Las llantas y los frenos seguían siendo Recmo, aunque las primeras pasaron a ser reforzadas, ya que las primeras tenían muy poca resistencia a los impactos. Y en cuanto a los frenos, la bomba del disco delantero dejó su ubicación y se colocó en el manillar. La rectificación, de





DETALLES TÉCNICOS

Motor: Tipo: monocilíndrico, a ciclo de dos tiempos refrigerado por aire
Diámetro x carrera: 43 x 51,5 mm
Cilindrada: 74,78 cc
Relación de compresión: 11,5:1
Potencia máxima: 9,07 CV a 8.300 rpm
Alimentación: Carburador Bing 84 By-pas 0 26
Encendido: Magneto alternador a volante electrónico (Motoplát)

Transmisión: Primaria: Engranajes
Secundaria: Cadena
Embrague: Discos múltiples en baño de aceite
Cambio: de seis velocidades en toma constante, con mando al pie
Relaciones:

I	3,425:1
II	2,066:1
III	1,567:1
IV	1,294:1
V	1,123:1
VI	1:1

Bastidor: Tipo: multitubular, en tubo de acero
Suspensión delantera: horquilla telehidráulica
Suspensión trasera: basculante con amortiguadores hidráulicos (Betor)
Ruedas: llantas de aleación ligera WM 1x 18 (Recmo)
Neumáticos del / tras: 2,75 x 18 (esculpido) / 2,75 x 18 (esculpido)
Frenos del / tras: disco de 220 mm (Recmo)
Distancia entre ejes: 1.275 mm
Altura del sillín: 760 mm
Prestaciones: Altura máxima: 900 mm
Anchura máxima: 570 mm
Altura mínima: 250 mm
Altura estribos: 275 mm
Peso: 85 kg

Velocidad máxima: 100 km/h
Capacidad del depósito: 9 litros
Consumo aprox.: 5 litros x 100 km

hecho, venía haciéndose ya en las últimas Streaker "negras". La razón es que todo el recorrido que se hacía desde el manillar hasta debajo del depósito confería al freno delantero un tacto demasiado esponjoso, bastante molesto.

Finalmente, la estética de la moto sufrió un auténtico revés: del negro con filetes dorados pasó al más inmaculado blanco, sólo roto por unos filetes negros. Este cambio de color venía dado por una mayor identificación de las Streaker con la competición y la deportividad, ya que las TSS 50 y 125 de Tormo y Nieto usaban de esta terminación. Se conservó en depósito, pero el asiento se estrechó en la parte trasera, y se añadió un colín.

Desde 1979 las Streaker 75 y 125 cc se mantuvieron en producción, casi hasta el día del cierre. Aquellos rumores acerca de una Streaker 250 cc no llegaron a verse materializados en los catálogos Bultaco, aunque sí en un prototipo que finalmente fue desechado. Posiblemente fuera por motivos económicos, ya que las dudas expuestas por algunos periodistas especializados acerca de si este chasis resistiría, fueron desechados por pilotos como Alex Crivillé, que obtuvo su primera victoria en una carrera en cuesta a lomos de una Streaker con motor Metrala. Sería idiota llegar a especulaciones sobre "motos salvadoras", sobre modelos que podían haber cambiado el destino de la fábrica. Tal vez si la Streaker 250 hubiera nacido en 1974 ... pero en 1979 ya era tarde. Las Streaker, por su estilo, por su

carácter, por su genio, pasaron así a ser una especie de "testamento motociclista" de Don Francisco X Bultó. Aquellas motos rápidas, ligeras y endiabladamente manejables, capaces de vencer a máquinas mucho mayores, recuperaron el estilo que Bultaco no debió perder nunca, el "espíritu del 59".

En realidad, el concepto de esta moto excepcional se puede resumir tal y como lo exponía la prensa especializada del momento: *"La Streaker no es precisamente una moto de turismo; Bultaco ha hecho una ilusión; una auténtica moto de capricho (...) lo que es en realidad la Streaker, es una carreras cliente vestida de ciudadana. Todo en ella deriva de la competición"*. O quizá mejor con estas otras: *"La Streaker es algo así como un "avión de caza" ¿Se puede viajar? Si ¿Se puede circular por ciudad? Si, pero siempre con la Streaker viajaremos y circulemos de una forma distinta a cualquier otra motocicleta Por las excelentes cualidades de suspensiones y frenos es necesario empezar a entrar en una nueva dimensión ¡el universo inclinado! (...) La principal cualidad de esta moto radica en la facilidad de poner el mundo al revés viraje a viraje"*

Para mostraros estas Streaker hemos recurrido a nuestro amigo Viriato de la Fuente Camus, un reconocido "bultaquista" que nos tenía preparadas dos ejemplares en perfecto estado de conservación: una 125 "negra" y una 75 "blanca".