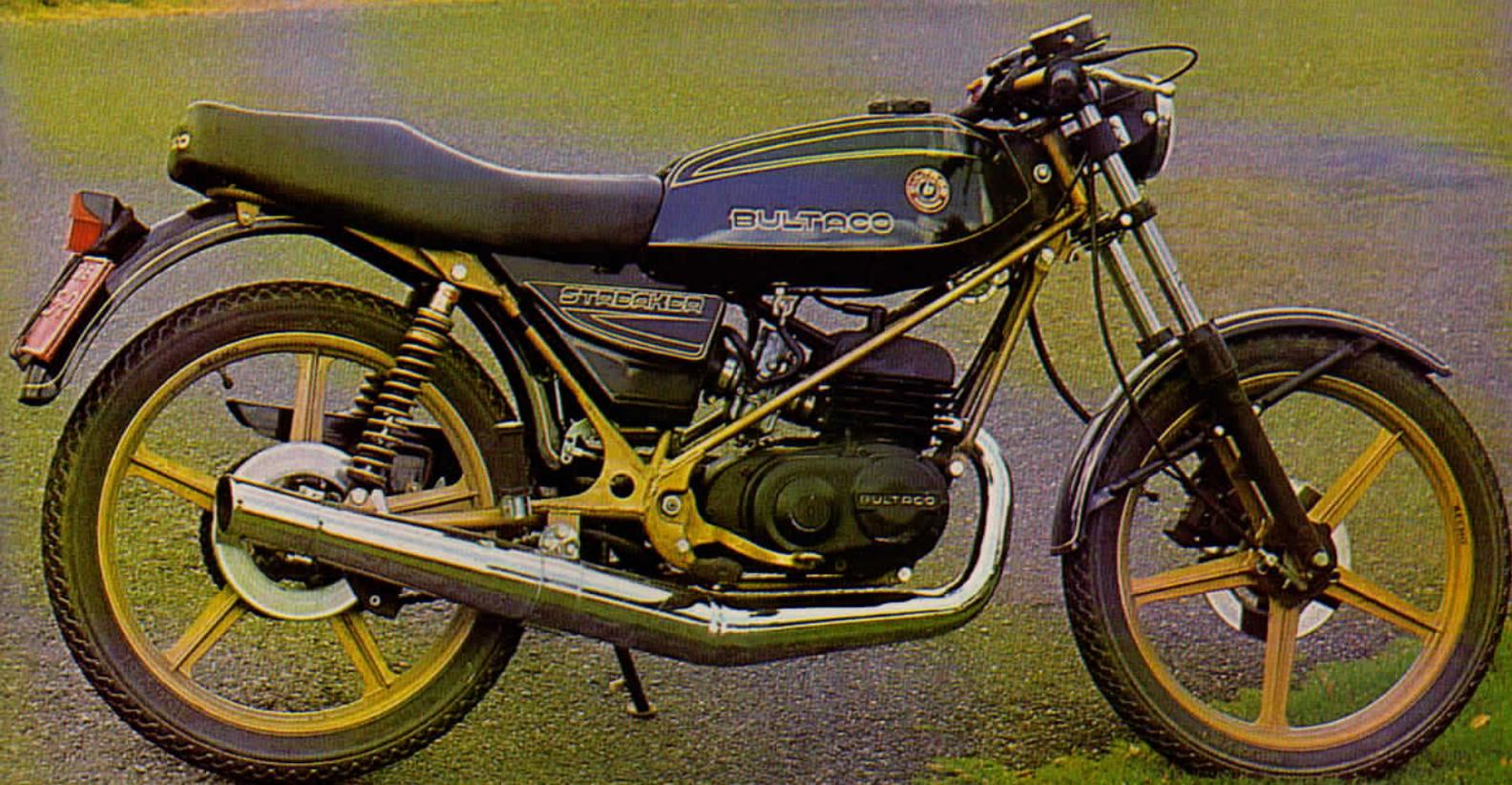


EXCLUSIVA

www.motoclasicas80.com

moto clásicas

info@motoclasicas80.com



BULTACO
STREAKER

74 y 125 c.c.

¡SOÑAR DESPIERTO!



Me es fácil recordar mi época de "los 16"; pienso que, quizás, en esta edad grabamos las mejores vivencias de nuestra vida y damos el más alto valor a las cosas que nos rodean o poseemos; con el tiempo, con la experiencia, deterioramos las ilusiones para convertirlas en meros eslabones del rutinario vivir.

¿Qué le puede importar a Agostini el regalo de una Yamaha 1.000 cuatro cilindros, llantas de aleación, discos etc, etc.? La costumbre, la edad, el dinero que poseemos nos hacen olvidar nuestros primeros pasos en la cotidiana vida; la ilusión de tener un rifle de aire comprimido, la ilusión de tener un buen par de skis, la ilusión, incomparable ilusión, del primer amor, y por qué no, la más grande ilusión de todas o por lo menos de los que sentimos el "gusano" motociclero dentro, la de tener a los 16 años ¡una moto!

Creo que el día que más quise a mi padre fue cuando decidió que su hijo estaba lo suficiente maduro para tener una moto y me compró una Junior 74. La moto de mis mejores recuerdos, de mis aventuras increíbles, de mis sueños de gran piloto y la que marcó definitivamente mi pasión por la velocidad.

Ha llovido mucho desde mi adiós a los 16 años; comercial e industrial-

mente, la motocicleta ha evolucionado muchísimo en todo el mundo. Los japoneses terminaron por hacerse los dueños y la motocicleta de carretera alcanzó definitivamente su máximo esplendor. Pero en España no ha habido evolución en este sector, Bultaco, Montesa y Ossa enfocaron sus inquietudes hacia la montaña, la Junior 74 y posteriormente 125 c.c., no dio paso a nuevos modelos; pero siguen habiendo chavales de 16 años, quizá más inquietos y expertos que los de "antes", y sobre todo, sigue existiendo una pasión incontenible por la moto de carretera.

Bultaco ha sido la primera de nuestras marcas en darse cuenta de la necesidad de hacer algo por la "juventud rutera".

Hace muchos meses que desde nuestras páginas venimos hablando del proyecto Streaker, de las intenciones de Bultaco en cuanto a concebir una moto en dos versiones 75 y 125 c.c. directamente enfocada a los "mordidos". Se habló tanto, que quizá la gran desilusión del último Salón de Barcelona fue la ausencia de la moto más esperada del certamen: la Streaker. Sorprendentemente fue Montesa la que sin previo aviso asombró al "respetable" con la exhibición de su 74 c.c./125 c.c. de turismo.

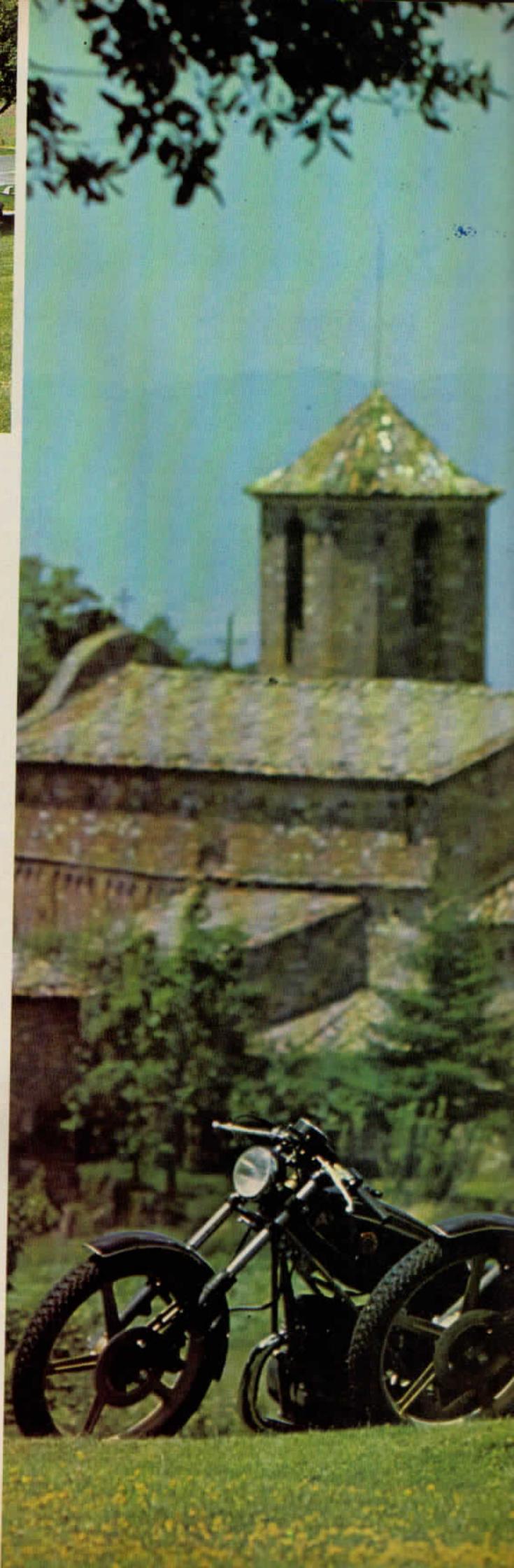
Un bello ejercicio de estilo pero poco prometedor en la práctica, puesto que el propio fabricante anunciaba su producción para marzo del 78.

¿Qué ocurría con la Streaker?

Esta era la pregunta general después del desencanto de no verla en el Salón. Hoy podemos adelantar lo sucedido.

Bultaco no presentó su 74 "nuevo modelo" porque era tal la actividad reinante en la factoría, preparando lo indispensable para su producción en serie, que un día antes del Salón de Barcelona era imposible montar una moto al completo dado que algunos proveedores no habían cumplido con las entregas y faltaban elementos terminados.

Pero lo cierto era que el proyecto estaba muy avanzado, y tenía una fecha límite para su comercialización: últimos de julio.



www.motosclasicas80.com



motos clásicas

1980-89

info@motosclasicas80.com



ESA INDISPENSABLE DEONTOLOGIA (vulgarmente ética)

Vale la pena puntualizar, hoy que tenemos la esperada Streaker en exclusiva, el por qué no publicamos "unas fotos espía" que aparecieron en otra publicación a bombo y platillo.

Se da la casualidad que aquella misma moto la hablamos probado nosotros en "petit comité" y con el ruego expreso de la fábrica de no publicar nada puesto que se trataba de un prototipo y su estado no era precisamente bello; por otra parte, teníamos en nuestro cajón unas diapositivas en color entregadas por la propia fábrica con la moto totalmente terminada, igualmente con el ruego expreso de no publicarlas hasta nueva orden. Y cumplimos con lo prometido.

Sirva la aclaración de dejar sentado cualquier malentendido acerca de nuestra "sagacidad informativa". Espiar por espiar, hoy en día podemos tener "colgado" en la terraza de un piso junto a las fábricas (que están en toda Barcelona) a un redactor de Solo Moto con un teleobjetivo de 800 mm sin prisa alguna y esperando que aparezca "la noticia".

Creo que es más fácil actuar conjuntamente con los fabricantes y no degenerar los nuevos modelos anticipando fotos que no conducen a otra cosa que a la confusión general, ¿estáis de acuerdo?

QUE BONITA ERES

El titular que encabeza este trabajo es ciertamente lírico, pero no por eso deja de tener en su concepto un mensaje directo.

Hablábamos al principio de ilusiones, de las primeras ilusiones, las auténticas, seguramente las más verdaderas; a mis 16 años tuve una Junior, posiblemente hoy, mañana mismo, a cualquier chaval de 16 años le harían inmensamente feliz regalándole la misma moto que a mí me ilusionó hace once años; pero si la veterana Junior se convierte en una sofisticada, rutilante, agresiva y espectacular



Ligero, estable, en una palabra, eficaz se puede denominar el estudiado chasis de la Streaker.

Streaker, ese chaval estará soñando despierto...

Bultaco no ha hecho una moto con la Streaker, Bultaco ha fabricado ilusión, ilusión con ruedas, Bultaco decidió convertir en realidad lo que desde hace dos años y medio veís periódicamente y en color en las revistas españolas; llantas, discos, chasis calculados con computadoras (como las Kawa de Godier y Genoud) y colores alucinantes como el de John Player. Querían sorprendernos y, a fe, que lo han conseguido.

Podemos verle defectos, es cuestionable que los tiene, pero no se puede negar que la Streaker tiene planta, tiene genio.

En el departamento de investigación de Bultaco se ha trabajado a fondo y sin regateos, una vez se habla determinado como iba a ser la Streaker.

Partiendo de la base de una moto totalmente "a la moda", el primer problema que podía plantear al fabricante era el de la industria auxiliar. Llantas, discos, bombas y pinzas ¿dónde y quién lo podía servir?.. Evi-

dentemente utilizar material de importación no era recomendable por el inevitable inconveniente económico; la solución que finalmente ha tomado Bultaco se me antoja como muy importante. Los frenos y las llantas han sido confiados a una industria nacional con muy poca experiencia en este campo, pero con una ilusión que no conoce límites, se trata de Recmo.

Nuestros fabricantes se quejan, desde tiempos inmemoriales, de la ausencia de una industria auxiliar amplia y digna; quizá la culpa de esa ausencia haya que achacarla a ellos mismos. Bultaco ha dado un voto de confianza a Recmo y la joven empresa ha intentado lucirse con sus fabricados.

A primera vista y tras el breve ensayo que la premura de la revista nos ha permitido hacer, a nosotros nos parece un buen equipo, no obstante, del resultado de llantas y frenos habrán de ser los propios usuarios, o sea vosotros, quienes con los kilómetros marqués la pauta a seguir en cuanto a modificaciones. Por primera

vez un fabricante nacional, de frenos de discos para motocicleta, equipa una moto de serie como primer equipo. ¡Qué haya suerte!

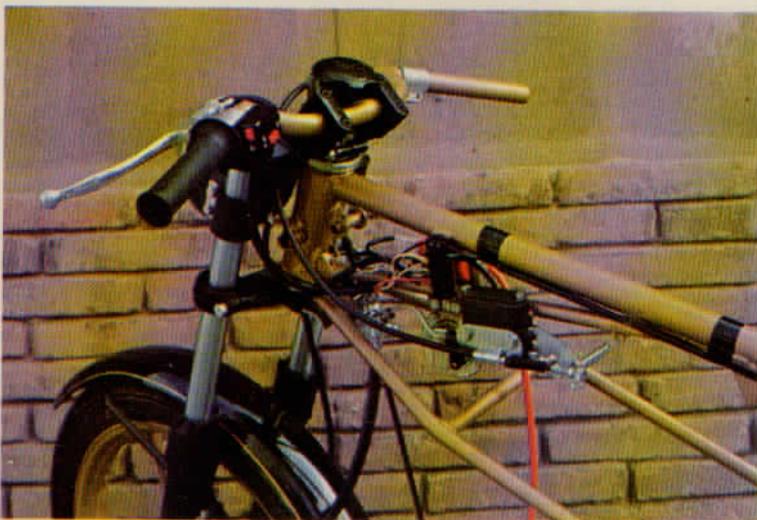
¿POR QUE DOS CILINDRADAS?

Mientras el gobierno anda liado y "patas arriba", con el cambio de ministros, adjudicación de nuevos departamentos ministeriales, supresión de otros y el jaleo político sigue "increciendo", no hay "cristiano" que se decida de una vez por todas a homologar el 1 a los 16 años con la cilindrada de 125 c.c.

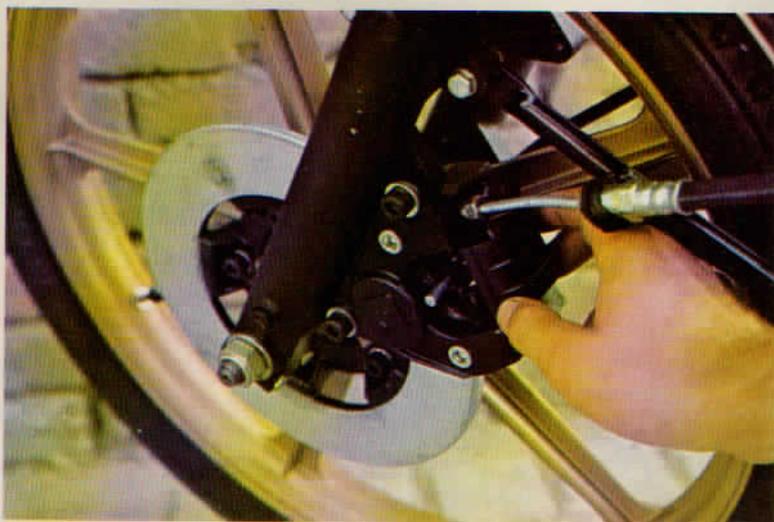
Se habló con insistencia e interés en el pleno motociclista, al que asistieron delegados de la Administración; en un momento pareció que las cosas tomaban visos de solucionarse pero llegaron las elecciones y... total, que mientras no se establezca la Administración no podemos prever la solución definitiva de un problema que está clamando su actualización. La cilindrada de 74 c.c. es un engorro para el fabricante que se ve obligado a producir dos modelos prácticamente idénticos y uno absurdo en la realidad, puesto que "poco duran" los originarios 74 c.c. en las manos de los "decididos".

Como podréis observar en las características técnicas, las respectivas cilindradas de las dos Streaker son: 74 c.c. y 118 c.c., ¿por qué 118 y no 125 c.c.? Hasta en este detalle ha pensado Bultaco. Si el motor mayor hubiera sido 125 c.c. su carrera era invariablemente de 54 (motor de Pur-sang 125 c.c.) mientras la carrera del motor de 74 c.c. es de 51,5 mm. Esto supone un buen montón de billetes a todo aquél que desea cambiar la cilindrada de 74 c.c. a 125 c.c., puesto que se ve en la obligación de sustituir el cigüeñal completo y por descontado el pistón, bulón, anillos, etc., etc. Los 118 c.c. de la Streaker "mayor" no es otra cosa que una extrapolación al máximo del motor 74 c.c., es decir, conservando hasta 118 c.c. sustituyendo únicamente el pistón y por supuesto, acoplando en el mismo cilindro la camisa de 118 c.c. Un

La bomba del freno delantero va alojada debajo del depósito para dejar más descargado al manillar en donde originalmente, tendría que ir colocada.

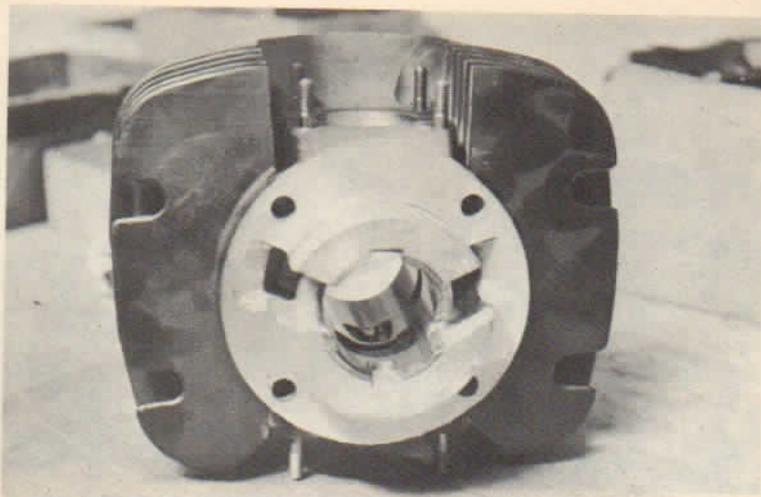


Los frenos de disco actúan muy bien, y son efectivos, influyendo en gran manera en el buen resultado conjunto de la máquina.





Pistón, rodamientos y bulón. De todo ello lo más destacable son los rodamientos por agujas sueltas, al igual que lo llevan las Bultaco de Gran Premio.



El cilindro de la Streaker está muy trabajado. Observad la entrada de los dos grandes transfers laterales y los otros dos pequeños que poseen forma de V.

cambio rápido de cilindrada por muy poco dinero.

UN COMPORTAMIENTO EXCEPCIONAL

Cuando recogimos las dos Streaker de la factoría, se nos indicaba un OK en todos los sentidos; ningún consejo previo ni preocupación. ¡A fondo y duro con ellas!

He de confesar que la primera sensación que he sentido sobre la Streaker me hizo volver la mente atrás y recordar mi época de "cincuentista", cuando andaba liado en el team Derbi con Nieto, Grau y Parés, peleándonos en el Nacional sobre las Derbi Réplicas.

Exactamente la misma sensación de una 50 de GP. Ligeras por todos lados. En ocasiones una moto puede parecerse ligera de delante, fácil de mover o simplemente con un buen reparto de pesos, pero la verdad sobre la Streaker es que sus 85 kilos de peso son una verdadera pluma.

El manillar perfecto, reducido, en forma de U (me hacía recordar el que solía llevar Rudolph Kunz en su

Kreidler de GP hace años), el depósito muy estrecho te hace sentir la moto "dentro de ti" y la posición en general me hacían suponer una imaginaria línea de salida y un juez, serio él, con la bandera en la mano a punto de dejarla caer.

La puesta en marcha es muy simple (diferenciamos que la 74 c.c. monta un Amal de 22 mm de difusor y la 118 c.c. Bing de 26 mm); abrimos los dos grifos, accionamos la leva del aire del carburador, una patada al pedal de arranque (que sigue siendo el mismo y espartano de la Junior) y el motorcito estará murmurando al primer intento; digamos que el escape, al parecer muy estudiado, emite un sonido metálico muy agradable y que el motor por sí mismo es muy silencioso respecto a "ruidos raros" (embrague, cilindro, cambio, etc).

Al iniciar la partida nos encontramos un poco extraños, como si faltara moto. Un leve gesto, muy leve, y la moto cambia de trayectoria, ¡sorpresa!, esto no es una 500, ni tan siquiera una 250 c.c. Verdaderamente es-

tábamos manejando una pluma.

La relación de cambio se ha estudiado de nuevo para la Streaker, por lo que el motor, a pesar de derivarse directamente del de la Frontera, aporta una distinta escala en el cambio. Una primera muy corta (quizás en exceso), un salto notable y una segunda, a su vez, relativamente lejos de la tercera. El resto de velocidades están muy bien puestas, muy juntas y con muy poca caída de régimen de marcha a marcha si sabemos apurar el cambio.

La primera impresión a destacar son quizás los frenos.

Bultaco, por razones de limpieza de conjunto, ha querido que el recipiente del líquido de freno y la bomba del mismo quedaran ocultos bajo el asiento y por lo tanto es actuado a través de un cable; el sistema es ingenioso, sobre todo porque en caso de caídas te puedes ahorrar mucho dinero en bomba de freno, pero el resultado no es lo eficaz que cabría esperar. Es evidente que el esfuerzo aplicado directamente sobre una maneta que acciona una bomba es más

eficaz que si éste se efectúa a través de un cable. La frenada en la rueda delantera de la Streaker no es ni mucho menos criticable, sobre todo después de haber rodado unos 200 km (cogimos las motos recién salidas de la cadena). La frenada fue continuamente a más, pero el tacto es un poco esponjoso. El trasero, ¡perfecto!, es de aquellos frenos que no se notan; progresivos hasta la exageración y violento si clavamos la palanca.

Entre la 74 y la 118 no existe diferencia alguna que no sea la propia de la cilindrada; los dos motores tienen exactamente el mismo carácter, sólo que una de las dos "llega más rápida a los virajes".

Cuando Juan Porcar y yo nos deslizábamos por autopista en busca de "emociones fuertes" las dos Bultaco iban "duras" de motor; a este propósito debo señalar que los futuros usuarios de las Streaker no deben de buscar en la autopista ni en las "líneas rectas" el medio ambiente de su montura. La 74 c.c. muy bien rodada, está capacitada para llegar a la barrera de los 100 por hora.

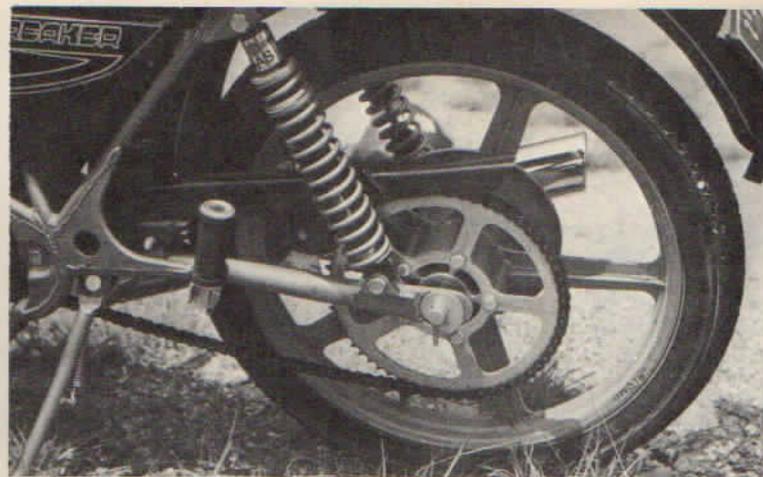
La bomba de freno trasero está instalada en el interior del chasis, por encima del eje del basculante, con lo cual se logra una mayor protección. En esta fotografía se puede apreciar también la pieza basculante que soporta la parte trasera del motor.

Al lado izquierdo del motor lleva la palanca de puesta en marcha y el rápido cambio de marchas.





Bajo el asiento se encuentra un pequeño hueco para las herramientas.



La Streaker 74 lleva una corona trasera de unas dimensiones realmente importantes, con el fin de lograr que el rendimiento del motor sea interesante en cualquier marcha.

Para la 118 su máxima está sobre los 120 kilómetros, en ambos casos con el piloto aplanado.

Creo que hay que destacar el buen trabajo de Bultaco en el apartado vibraciones. Las dos motos prácticamente carecen de ellas (salvo en el depósito de combustible). Tanto en el manillar como en las estriberas son muy tolerables, y por debajo de lo normal en unas motos de estas características.

SU MEJOR ARGUMENTO: LA ESTABILIDAD

Quien no haya subido el Collformich, en pleno macizo del Montseny, no sabe lo que es una carretera torturada, con un piso cambiante y poco amigo de florituras y exigente con las frenadas.

Allí pusimos a prueba a las Streaker.

Creo que todavía no he salido de mi asombro a pesar de que hace unas tres horas que la moto está aparcada bajo la redacción de la revista.

¡No hay límites! Hubo algunos momentos en que andamos 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 podéis intuir lo que se os viene encima, esta moto tiene una estabilidad perfecta.

La misma conducción que una GP; no me creéis si os digo que sobre la Streaker, poniendo ganas y apoyando la barbilla en el depósito, váis a sentir la misma sensación de Nieto sobre su 50 c.c.

No tiene la potencia de una 250 c.c., pero a base de llevar a fondo el puño, cambiar muy rápido (fundamentalmente) y trazar con decisión, difícilmente se os escapará ninguna moto en un tramo de bajada y con virajes de por medio. Puedo afirmar que la facilidad de balanceo, izquierda-derecha o viceversa es tan sumamente rápido que hay que controlar el impulso. La moto a pesar de estar virando de izquierdas a 90 sólo espera una leve indicación para invertir la inclinada.

En cuanto al motor, la diferencia entre la 74 c.c. y la 118 c.c. es ciertamente notable. La 118 tiene una mayor gama de utilización, donde haces un viraje en tercera permitiéndote el lujo de cortar y volver a dar, con la 74 c.c. debes de hacerlo "enroscado" con pena de perder de vista a la 118.

Por supuesto que en los de subida la 74 c.c. requiere siempre una marcha más corta y por lo tanto menos velocidad.

No obstante, he dicho antes que los dos motores tienen el mismo carácter. Dos tautos; uno muy graso (el primer cuarto) en el que incluso parece haber poca definición de carburación, y otro a partir de medio de gas, en el que el motor "toma aire" y se empieza a estirar. El sordo sonido metálico se convierte en una turbina y parece no querer acabar nunca la marcha engranada hasta colocar la siguiente. El cambio es un modelo de precisión y las seis marchas entran con suavidad.

En carreteras de curvas la bondad del chasis, las perfectas suspensiones

El piloto trasero es verdaderamente bello y efectivo, ya que tanto de noche como de día produce una potente luz que es distinguida fácilmente, sobre todo, cuando se acciona alguno de los frenos.



y la posición en general, te permiten entrar los virajes con el motor en par continuamente. Por otra parte, la Streaker te permite corregir cualquier error, cambiar la trazada, frenar dentro del viraje aunque haya mal piso.

Siempre que tengáis el espíritu fuerte y la moral para llevar "arriba" la 74 c.c. o la 118 c.c., podréis sorprender a los de "las motos normales". El consumo es discreto y podemos aproximarnos sobre los 5-6 litros. A los 100 en conducción rápida. La Streaker no es precisamente una moto de turismo; Bultaco ha hecho una ilusión; una auténtica moto de capricho. Una super sport no lo es porque muy poco super deportivo se puede ser con 74 o 118 c.c.; lo que es en realidad la Streaker, es una carreras cliente vestida de ciudadana. Todo en ella deriva de algún modo de la competición y las suspensiones no son la excepción.

Tanto delante como detrás están taradas con el punto justo de dureza para ir rápido; tal vez no muy cómodas para turismo, pero perfectas para enroscar. Los neumáticos Michelin M

38 dan en esta moto la medida exacta de sus posibilidades.

CONCLUSIONES

La toma de contacto de más de 200 kilómetros sobre las dos primeras Streaker que han salido de la cadena de montaje de Bultaco, ha sido lo suficiente reveladora como para afirmar que en conjunto la Streaker es una pequeña maravilla.

Tiene defectos de forma, como puede ser un pobre, muy pobre acabado. El chasis es un modelo en su género de cómo no debe de soldarse un chasis; y la pintura del mismo mucho me temo durará poco en plan "John Player".

Pero en su base, en su conjunto, la Streaker es una moto que me ha cautivado. Una extraordinaria motocicleta con la que se pueden hacer diabluras.

Si tuviera 16 años y mi padre me comprara una Streaker ¡estaría soñando despierto!

Texto y Fotos:
Jaime Alguersuari

A pesar de lo voluminoso del escape, este está perfectamente instalado por debajo del motor y por mucho que se incline no llega a tocar al suelo. Algo parecido sucede con las estriberas, las cuales para que toquen al suelo hay que ir muy "ciego". La última parte del escape puede ser desmontada para cambiar la fibra del silencioso y para limpiarlo fácilmente. Una ventaja más.





La postura que se adopta en la Streaker es muy parecida a la de una máquina de carreras, aunque algo más civilizada. El manillar es muy práctico y ayuda a transmitir al piloto la agresividad que la moto lleva dentro.

LA STREAKER: UNA TECNICA A TENER EN CUENTA

Podría suceder que la Streaker fuera un modelo más de los que aparecen y desaparecen con un mayor o menor éxito, pero nosotros, que la hemos probado a fondo, nos atrevemos a asegurar que éste no será un modelo más sino que marcará la pauta de una nueva técnica en Bultaco, una técnica renovada en algunos conceptos y totalmente original en otros.

Bultaco siempre ha intentado realizar unas motos de carretera que tuvieran en su haber todo cuanto un motorista desea: rapidez, ligereza, poco consumo, belleza de líneas, robustez, etc.... Los modelos Metralla cubrieron perfectamente la trayectoria de la firma durante unos años. Años en que estas motos se convirtieron en uno de los estándares mejores de la empresa de San Adrián. Soplan nuevos aires que están barriendo todo, estos aires (al igual que los huracanes) tienen un nombre y en este caso se llama Streaker. Meses de trabajo, pruebas, cambios, se han empleado para que todos vosotros y nosotros podamos disfrutar de una auténtica moto de turismo-sport de pequeña cilindrada.

EL CURIOSO CHASIS DE LA STREAKER

Es indudable que una de las características más sobresalientes de la Streaker es su manejabilidad y estabilidad. A ello contribuyen, sin ninguna duda, el buen comportamiento de las suspensiones, pero en gran parte el responsable de este comportamiento ejemplar es el chasis.

La conjunción de una moto muy ligera, con un bastidor muy rígido a todos los niveles, ayudado por la rigidez de las llantas de aleación, hacen de esta moto algo muy especial en cuanto a su estabilidad y manejabilidad.

Esta rigidez del chasis se obtiene con una geometría del bastidor fuera de lo común en motos de serie, y está inspirado en modelos de competición de gran cilindrada. En efecto, para conseguir que un bastidor sea rígido es necesario unir rigidamente los puntos del mismo que estén sometidos a esfuerzos variables. Estos puntos son: la columna de dirección, los

anclajes del motor, los anclajes de la horquilla basculante y los anclajes de los amortiguadores.

Indudablemente, la forma más perfecta de unir rigidamente entre sí todos estos puntos, sería mediante la unión con tubos rectos de cada punto con todos los demás. Pero esto es demasiado complicado y pesado, además, ocurre que la forma del bastidor se debe adaptar a otros órganos de la moto como son: el asiento, sujetadores, depósitos, etc.

Sin embargo, la solución está por ese camino, y se trata de ir prescindiendo en lo posible de tubos curvados (en este caso totalmente), hacer una triangulación de varios puntos claves hacia los puntos a unir rigidamente. La triangulación es efectiva puesto que un triángulo es el único indeformable por tensiones en los vértices, quedando de esta forma cada tubo siempre en situación de compresión o de extensión, esfuerzo que mejor soporta un tubo.

Así, la teoría dice que se deben calcular los esfuerzos de cada nudo respecto a los demás, con lo que el resultado de la fuerza de compresión o de tracción resultante se traduce en una medida de tubo que soporte estas fuerzas en cada caso.

Esto supone un cálculo excesivamente complicado para resolverlo matemáticamente, puesto que la solución es un sistema de muchísimas ecuaciones con muchísimas incógnitas, por lo que debe recurrirse para resolverlo a un ordenador potente.

Esto es lo que se ha hecho en Bultaco, con los resultados que tenemos a la vista.

En este tipo de ejecuciones "de computadora" suele llamar la atención el reducido diámetro de algunos tirantes de unión entre nudos, que da ser calculados según métodos más "antiguos", esto es, más a ojo, sin duda se diseñarían más gruesos, aunque evidentemente, sin necesidad, y con el consiguiente aumento de peso.

Así, en el chasis de la Streaker, se ha logrado prescindir por completo de tubos curvados (un tubo curvado no resiste bien ningún tipo de esfuerzo en sus extremos), y usando el motor como parte integrante de la estructura (chasis interrumpido) usa como nudos principales los anclajes del basculante y otro situado en el centro de la espina superior del chasis, uniendo desde ellos los demás puntos con tubos según los gruesos calculados con ayuda del ordenador. La sujeción del motor se completa por una falsa doble cuna delantera desmontable que tiene como misión soportar el peso del motor, pero que no interviene en la rigidez del chasis.

En resumen, una técnica de vanguardia



El faro delantero va montado sobre unos silent-blocks que indudablemente harán alargar más la vida de las bombillas.

hecha a conciencia que da el resultado lógico en estos casos: Perfecto.

FRENOS

Los frenos actúan correctamente si tenemos la precaución de hacerles un buen rodaje previo para que las placas se amolden a los discos, ya que éstos son de aluminio y precisan un mayor tiempo de adaptación que los de hierro o acero.

Con el propósito de no cargar estética y excesivamente la parte delantera de la moto, la bomba del freno delantero ha sido colocada bajo el depósito, siendo guiada desde la leva del manillar mediante un cable, lo cual le da una pequeña esponjosidad de tacto, aunque los resultados son buenos. La bomba trasera está

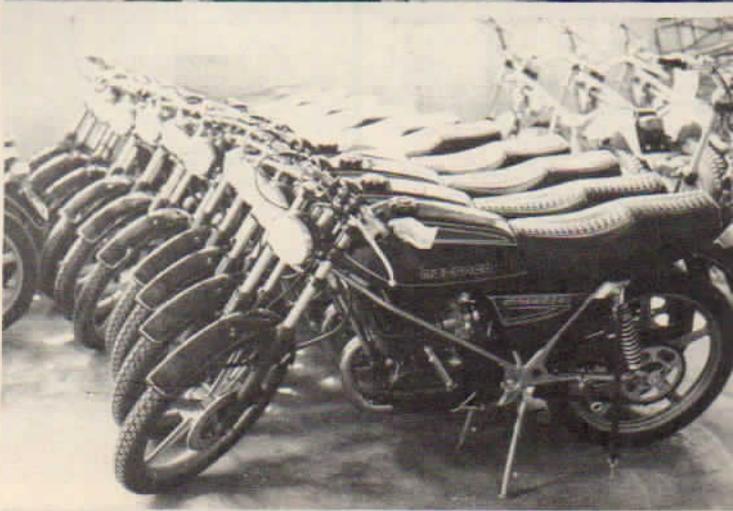
perfectamente protegida en el interior del chasis, justo por encima del eje del basculante.

Tanto el disco delantero como trasero poseen un diámetro de 220 mm y son de aluminio.

MOTOR

Derivados inicialmente de la Fronte, los motores de la Streaker han sufrido notables variaciones, con las que se ha ganado, sobre todo, una buena elasticidad, ya que el uso que se le va a dar es netamente turístico. Asimismo se ha logrado no perder la potencia en máximos regímenes.

La utilización de dos transfers de grandes dimensiones en el cilindro, así con-





dos más pequeños que toman la mezcla por el interior del pistón mediante una abertura colocada en él, ha mejorado notablemente el rendimiento del motor. El rodamiento del bulón se realiza por medio de agujas sueltas. Asimismo, la biela está con apenas dos décimas de tolerancia en su unión con el pistón, en tanto que la cabeza de la misma posee una holgura de unos 25 mm, técnicas estas empleadas también en la construcción de las motos de gran premio. En términos generales la única diferencia entre una y otra moto en el aspecto motor se encuentra principalmente en el diámetro del cilindro y del difusor del carburador, ya que en la 125 es de 26 mm y de la marca Bing, en tanto que en la 74 es de 22 y de la marca Amal.

Es destacable del motor la relación del cambio, ya que en las tres primeras marchas el salto de relaciones entre una y otra son notablemente mayores que entre las tres últimas, con el fin de lograr que las relaciones más largas puedan de esta forma ser mejor aprovechadas y no como sucede con algunos cambios, que al introducir una última relación excesivamente larga, la moto en muy pocas ocasiones la puede aprovechar.

El tubo de escape es muy agradable estéticamente, siguiendo las líneas generales de hoy en día. El silencioso actúa bien, aunque cuando el motor llega a un régimen muy alto, éste no es suficiente para aguantar el rugir del motor y lo que antes era un pequeño silbido se convierte en una sorda "sirena".

ESTETICA, ACABADOS Y VARIOS DETALLES MAS

La estética tiene un claro matiz bultacista, aunque a nuestro juicio se hubiera podido sacar más partido de este modelo en cuanto al diseño del depósito y asiento se refiere. La luz del faro no es muy potente, ya que la moto no lleva instalada una batería. Los mandos de selección y accionamiento de las luces se encuentran en el lado izquierdo del manillar.

En el centro del mismo se encuentra colocado un optimista velocímetro, calibrado hasta los 160 km/h, el cual en su interior lleva un cuentakilómetros parcial y otro total.

El piloto trasero es realmente bello de diseño, siendo todo él de plástico. En su parte inferior se encuentra el soporte de goma flexible para la matrícula.

Los guardabarros son de metal, teniendo una forma bastante efectiva, aunque no tuvimos ocasión de probarlos sobre agua que es donde realmente se ve la verdadera utilidad de éstos.

El depósito está realizado en fibra y su capacidad es de 10,5 litros, lo cual le con-

fiere a la moto una autonomía aproximada superior a los 200 km.

Tanto las tapas laterales de la moto, como los guardabarros y el depósito, llevan unos perfiles dorados sobre fondo negro con los que se logra dar una aire de seriedad, y a la vez categoría, a una moto de pequeña cilindrada.

El motor está pintado en color negro mientras el chasis, con el fin de lograr un armonioso conjunto, está revestido del mismo color dorado de los perfiles.

Algo criticable son los acabados de las soldaduras del chasis, ya que éstos podrían dejarse mucho mejor de lo que están y aunque no alteran las buenas prestacio-

nes de la moto, contribuyen a que todo el conjunto no posea ningún aspecto negativo.

Sería preciso que Bultaco tomase en cuenta nuestra opinión y practicara unos controles de calidad, con el fin de que piezas como éstas, que son realizadas por industrias anexas a la fábrica, estuvieran algo más controladas con el objetivo de que mejorasen los acabados.

La pintura del chasis tampoco nos acabó de convencer, ya que con una simple raspada con la uña salta.

Estamos seguros que Bultaco nos escuchará y que estos pequeños detalles serán solucionados, ya que son "tonterías

muy importantes", aunque parezca una contradicción.

En resumen, la moto nos ha gustado mucho, las soluciones no han sido obra de un día, sino de muchas horas de dedicación y el resultado ha sido todo un éxito. Y como decíamos al principio, la Streaker seguramente será la moto que marcará la pauta en las próximas motos de turismo de Bultaco, por lo que no resultaría extraño que dentro de no demasiado tiempo apareciera una 250 c.c. basada esencialmente en la moto que hoy os hemos presentado. La Streaker vale la pena.

Antonio Cobas, Juan Porcar

CARACTERISTICAS TECNICAS

STREAKER 74 c.c.

Ciclo
Tipo
Diámetro x carrera
Cilindrada
Relación de compresión
Potencia máxima
Par máximo

CARBURADOR

CAMBIO:
6 velocidades en toma constante

ENCENDIDO:

Bujía

TRANSMISION:

Cadena primaria
Cadena secundaria

EMBRAGUE:

SUSPENSION:

Delantera

Trasera

RUEDAS:

Delantera

Trasera

FRENOS:

Delantero y trasero

MEDIDAS GENERALES:

Distancia entre ejes
Altura sillín
Altura x anchura manillar
Altura mínima
Altura estribos
Capacidad depósito
Peso en vacío

STREAKER 125 c.c.

2 tiempos
Monocilíndrico
43 x 51'5 mm
74'788 c.c.
12'5:1
8'9 CV a 8500 r.p.m.
0'80 mkg a 6500 r.p.m.

Amal 2800 O 22

I 0'292:1; II 0'484:1; III 0'638:1;
IV 0'773:1; V 0'890:1; VI 1:1

Magneto alternador a volante
(Motoplát)
Champion L-82

Duplex ASA 2035/53
(Joresa)
ISO - 41 (Joresa)

Discos múltiples en baño de aceite

Telescópica con amortiguador hidráulico.
Recorrido 120 mm
Basculante con amortiguador Betor (gas)

Llanta WM 1 x 18"
Neumático 2'50 x 18" rayado
Llanta WM1 x 18"
Neumático 2'75 x 18" esculpido

De disco Ø 220 mm

1290 mm
760 mm
900 x 545 mm.
250 mm
275 mm
10'5 litros
85 kg

2 tiempos
Monocilíndrico
54'2 x 51'5 mm
118'82 c.c.
12:1
13'3 a 9000 r.p.m.
1'19 mkg a 7000 r.p.m.

Bing 84 By-pas O 26

Duplex ASA 2035/53
(Joresa)
ISO - 45