

BULTACO PURSANG 250 MK II

REPLICA

ELIAS EVERTS

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Algo revolucionaria es la nueva estética de la Pursang. El acabado, todo en azul, es bastante chocante.

Las fábricas españolas siguen con su aplaudida costumbre de poner en el mercado, tan pronto como sea posible, motos réplica de las utilizadas en las competiciones por los pilotos oficiales de dichas marcas. Esto se viene haciendo

frecuentemente, y podemos decir que los modelos de trial, motocross y todo terreno que Bultaco, Montesa u Ossa ponen a la venta, son réplicas directas de los que utilizan los

Soler, Muñoz, Elías, Casas...

Bultaco ha dado con esta MK 11, un paso adelante decisivo en cuanto a su modelo de motocross de 250 c.c. Esta MK 11 es

réplica tan exacta de las utilizadas este año por Elías,

Bultó o el mismo Harry Everts (en el campeonato mundial), que el piloto belga usó la semana

pasada una moto de serie para ganar una prueba internacional disputada en su país. El mismo Ignacio Bultó,

nos confirmaba que el motor es exactamente el mismo, en todos sus detalles, que él ha

venido utilizando durante toda la temporada y con el que ganó también la semana pasada la

primera manga del motocross de Torelló. Es un motor, como

veremos más adelante, que difiere notablemente del que equipaban hasta ahora las

Pursang de serie y que, como veremos, da unos resultados notablemente mejores.

Así pues, con el lanzamiento al mercado de esta Pursang MK 11,

Bultaco pone en manos de cualquier cliente una moto idéntica a la que utilizan sus

campeones... ¡Sólo las fábricas españolas pueden afirmar esto!

Texto: Juan G. Luque
Fotos: José M^a Alguersuari
Santi Roig

Ignacio Bultó nos demostró lo que se puede hacer con esta moto.

La sonoridad que deja escapar el silencioso, está de acuerdo con las últimas normas de la FIM.



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

¿QUE HA CAMBIADO EN LA NUEVA PURSANG?

Dos son las características principales que hacen que la moto sea totalmente distinta. Una afecta al motor y es, nada menos, que las nuevas dimensiones del cilindro, lo que, por su-

puesto, exige una renovación total de biela, cigüeñal, pistón...

La otra modificación sustancial afecta al chasis y concretamente a su parte trasera, en la que se ha instalado un basculante mucho más largo y unos amortiguadores distintos y en posición variada.

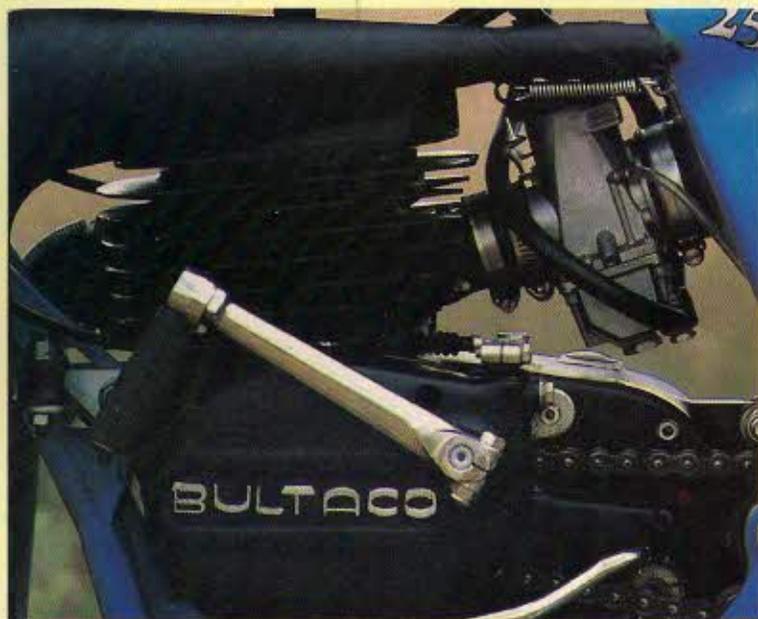
Yendo ya en busca del detalle,

vamos a enumerar las modificaciones que afectan a esta MK 11 con respecto al modelo precedente.

CHASIS

Se ha variado la geometría en la parte trasera. El basculante es

ahora más largo (34 mm), pero que gran parte de esta mayor longitud es debida a que ahora el brazo móvil va anclado mucho más adelante en el chasis, a fin de conseguir que el eje de articulación esté más cerca del punto de salida del cambio. Con ello se logra una distinta curva de movi-



La Pursang es ahora más larga y algo más alta.

Nuevos amortiguadores, en distinta posición y nuevo basculante, igual a mayor recorrido de suspensión trasera.

El motor, semejante por fuera, es totalmente distinto por dentro. El resultado es una mejor aceleración y una potencia algo más alta.

miento del eje de la rueda trasera y, sobre todo, menos variación en la tensión de la cadena secundaria. Esto último hubiese sido un gran problema con el mayor recorrido de suspensión trasera que ahora se ha logrado.

Los nuevos amortiguadores Betor, de depósito separado y co-

locados en posición mucho más inclinada, proporcionan este nuevo recorrido de 260 mm. Los mismos amortiguadores tienen ahora más recorrido útil (133 a 105 mm antes), debido al depósito separado. La moto queda lógicamente más alta —¡todavía!—, pero siguen habiendo otras mar-

cas que la superan (Malco, Suzuki...).

Así pues, en dimensiones generales, la moto es ahora más larga y más alta.

Los estribos han sido adelantados y el asiento totalmente rediseñado. El soporte del mismo es ahora de hierro, en lugar de fibra,

con topes de goma para evitar las vibraciones. El acolchado ha sido mejorado, proporcionando mayor seguridad y comodidad al piloto.

El acceso al filtro de aire se consigue ahora sacando el sillín, en lugar de a través de una de las tapas laterales.

El resto del chasis ha perma-



Detalle del carburador (ahora Amal), triangulación del chasis silencioso y punto de anclaje de los amortiguadores.

necido invariable y en cuanto a la horquilla delantera es la misma, que da un recorrido de unos 250 mm. Yoicamente los muelles están un poco más pretensados.

Tanto el chasis como el motor están colocados y tienen los soportes necesarios para poder intercambiar los mandos de freno trasero y cambio de marchas.

MOTOR MEDIO NUEVO

Tal como he dicho antes, la parte alta del motor ha sido variada totalmente. El diámetro del cilindro ha pasado a ser de 72 a 70 mm y la carrera de 60 a 64 mm, quedando ahora ésta idéntica a la del motor de 370 c.c. De esta forma, ambas motos equipan cigüeñales y bielas de las mismas medidas, pudiéndose transformar la máquina de un cubicaje al otro con sólo cambiar cilindro y pistón. Solamente el contrapesado del cigüeñal hará que un motor de origen y otro transformado no sean idénticos... pero el funcionamiento, salvo algún pequeñísimo problema de vibraciones, es el mismo.

Con estas nuevas dimensiones, el motor cubica ahora exactamente 246.W. c.c. La potencia estimada es superior, pero lo más importante es que el par máximo está ahora a 6.000 r.p.m. en lugar



Obsérvese dónde va instalado el tensor de graduación de la posición del pedal del freno trasero.

de las 6.700 de antes. Esto, como veremos luego, se refleja en el comportamiento de la máquina.

El carburador es ahora un Amal, de 38 mm (antes era un Bing de 36 mm), mejor adaptado al nuevo motor. El cambio de marchas es exactamente el mismo, pero lo que se ha variado han sido las transmisiones, de forma que la primaria es más corta. Tanto el piñón de salida del cigüeñal, como el del embrague

son más pequeños, pudiéndose equipar así una cadena primaria más pequeña y, al mismo tiempo, más segura. Naturalmente la transmisión secundaria ha sido agrandada, para compensar en la totalidad.

El silencioso ha sido mejorado para adaptar el ruido de escape a las normas intencionales de la FIM en competiciones de motocross.

UNA MAQUINA DE GRAN PREMIO

Ignacio Bultó fue una vez más nuestro inestimable colaborador.

El es uno de los mejores artífices de esta MK 11 pues en ella ha trabajado muchas horas correspondiendo a su labor de técnico-probador en la fábrica Bultaco.

Ignacio conoce, como el que más, todos los detalles de la nueva Pursang y además... sabe sacar partido también como el que más.

Durante toda la temporada ha ido perfeccionando este prototipo hasta derivar en el modelo serio que aquí os presentamos.

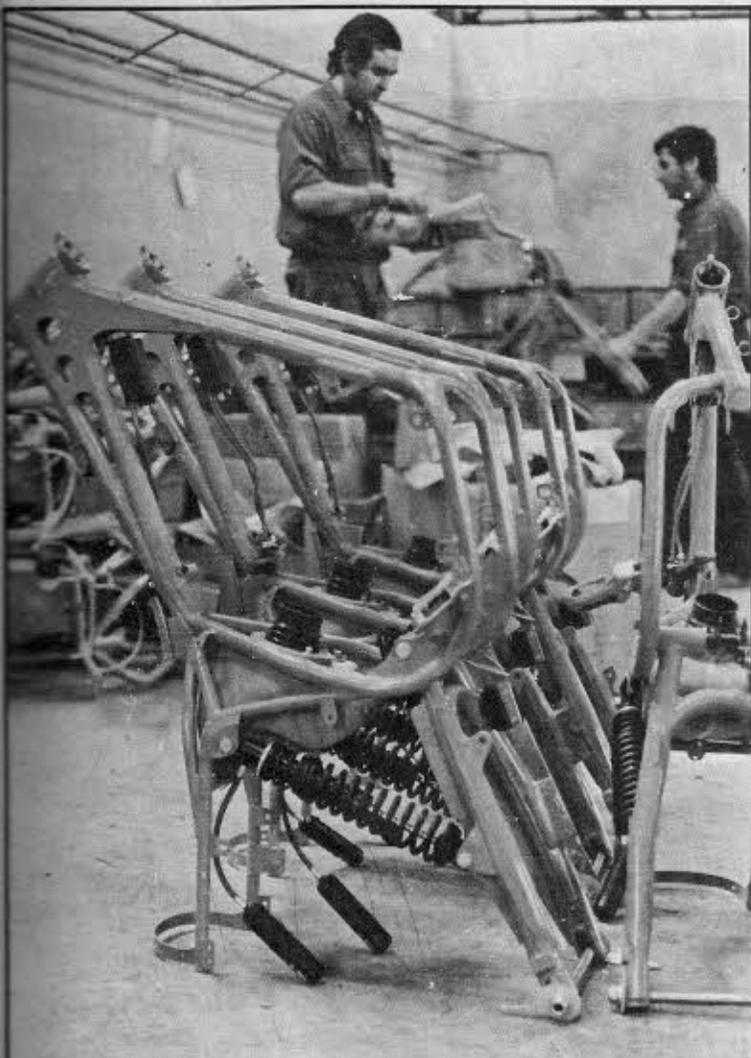
El nuevo motor, y esto se aprecia enseguida, ofrece una curva de potencia mucho más utilizable. En bajos se ha quedado prácticamente igual, si acaso se ha mejorado algo con el nuevo carburador, pero en cambio a media potencia la MK 11 va mucho mejor que su predecesora. Tiene una aceleración mucho más limpia y regular, subiendo enseguida de vueltas pero sin "extraños brusquedades". Pero además, y esto han coincidido todos los probadores, el motor "se estira" notablemente más. Llega más potencia y puede subirse más vueltas. Es decir, abajo la moto empieza igual que en el modelo anterior, pero a partir de ahí nota que "hay" algo distinto. Empieza a acelerar de forma mucho más positiva y se llega a un tope realmente más alto.

En cuanto al chasis, con las nuevas suspensiones, se ha ganado en altura del motor con respecto al suelo, se ha ganado capacidad de recepción en los "baches" y, sobre todo, se ha ganado mucho en estabilidad. El basculante nuevo en diseño, proporciona un mayor agarre en las aceleraciones.

La moto es, en general, mucho más estable y manejable, un aspecto en el que ya siempre destacó la Pursang.

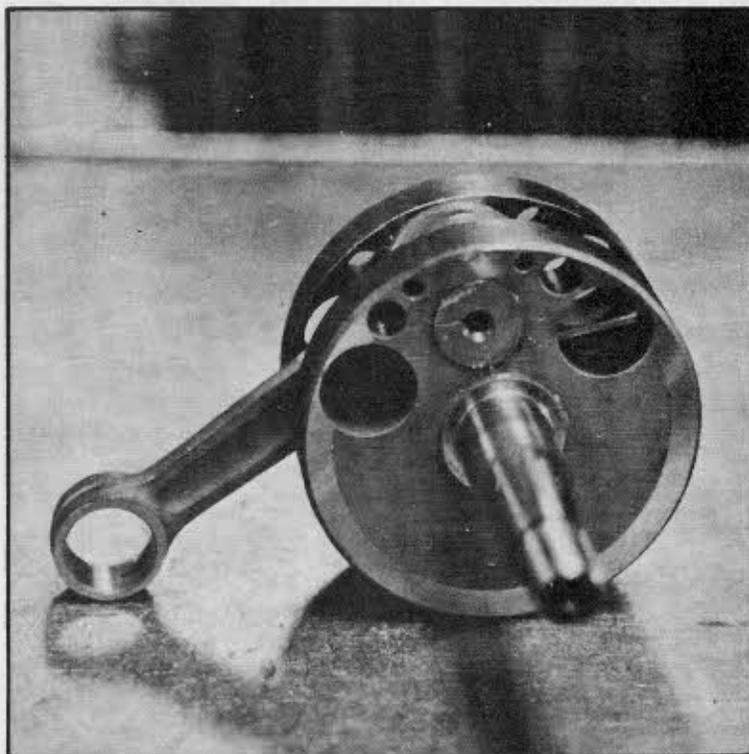
A los resultados nos remitimos.

Elias la ha hecho campeona de España y Everts, subcampeón de Bélgica y cuarta en el mundo ambos con una moto prácticamente idéntica a la que aquí vemos. ¡En vuestras manos está



Un grupo de chasis esperando su turno de montaje. Ya está incorporado el filtro y los amortiguadores Betor de depósito separado. El basculante es otra de las piezas —además de los amortiguadores— enteramente nuevas en esta parte de la Pursang.

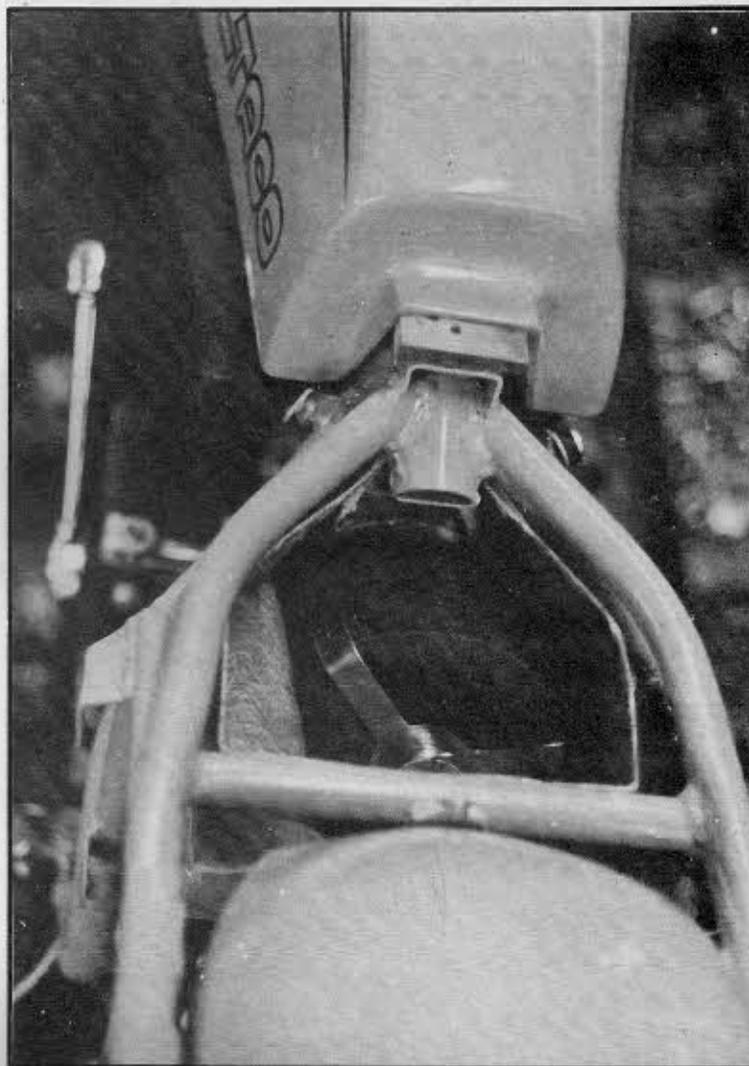
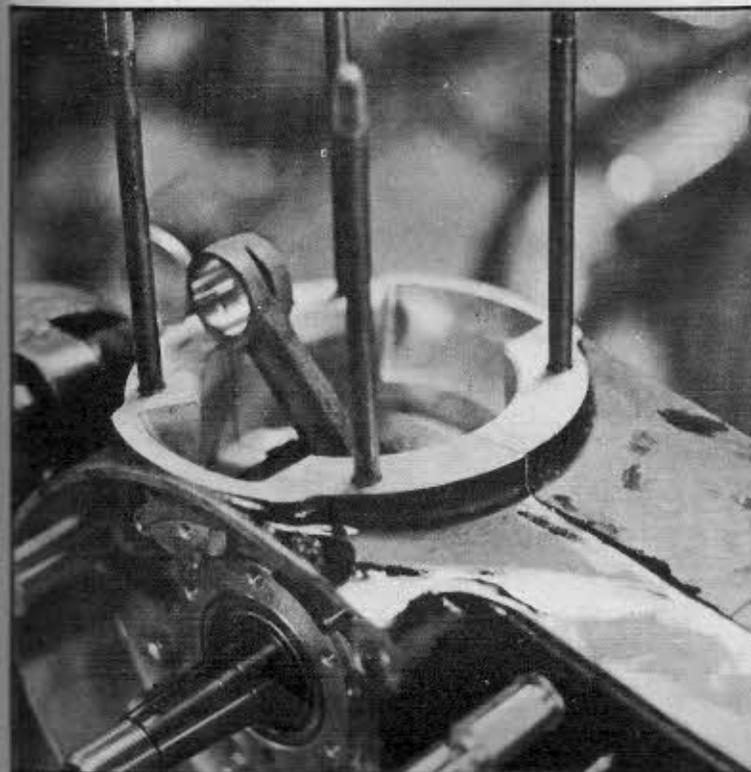
Cigüeñal y biela muestran su aspecto. Los agujeros de contrapeso es la única variación existente entre los motores de las dos distintas cilindradas.

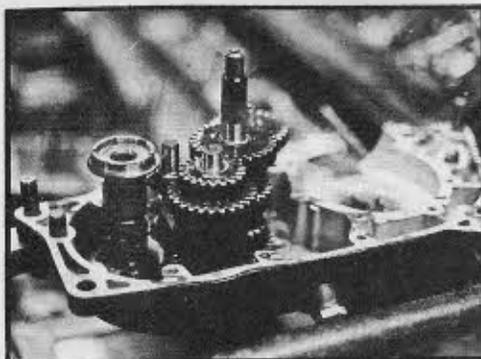


El filtro de aire, cuyo acceso se consigue ahora tras sacar el asiento. Tiene un volumen considerable que alberga al conjunto filtrante de espuma.

Detalles de construcción de esta nueva Pursang quedan reflejados en estas fotografías, entresacas del proceso de montaje. Con la máquina al "desnudo" pueden apreciarse mejor algunos aspectos importantes, como la geometría del chasis, o peculiaridades del motor. La mejor forma de ir viendo estas partes es comentar una por una las fotos.

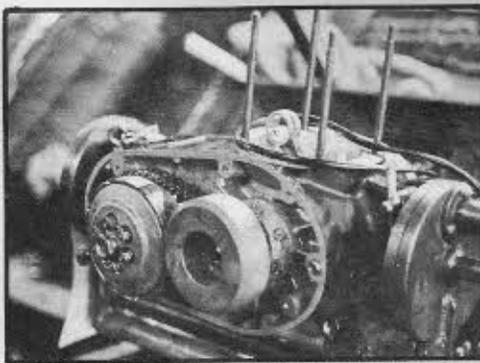
La biela asoma desafiante de las entrañas del nuevo motor. Ahora, con las dimensiones que tiene la nueva "dos y medio", es posible pasar de ésta a la 370 con sólo cambiar pistón y cilindro.



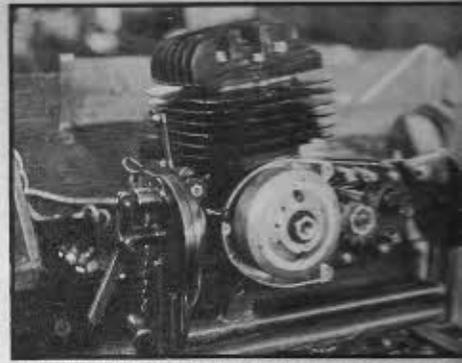


Detalle del grupo de engranajes del cambio de marchas. Es el mismo que en el modelo precedente.

Ya con las ruedas y el motor, se puede adivinar el carácter de la nueva Pursang. Véase la nueva inclinación de los amortiguadores traseros y la apreciable longitud del basculante.

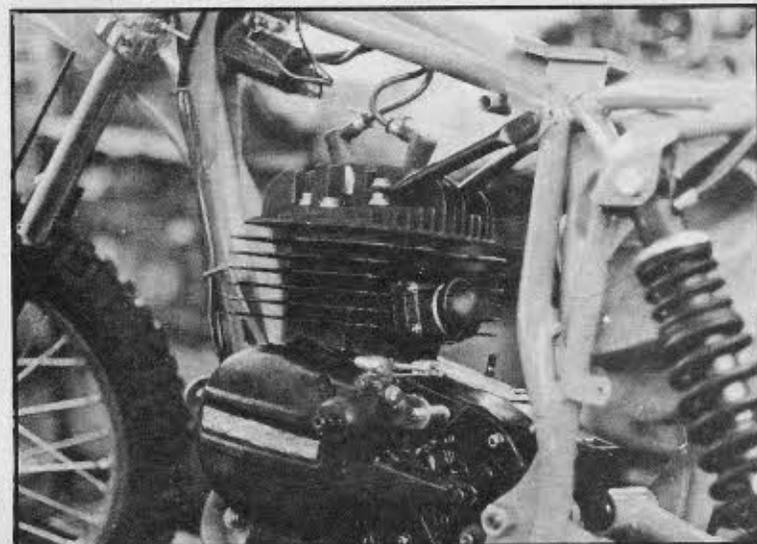
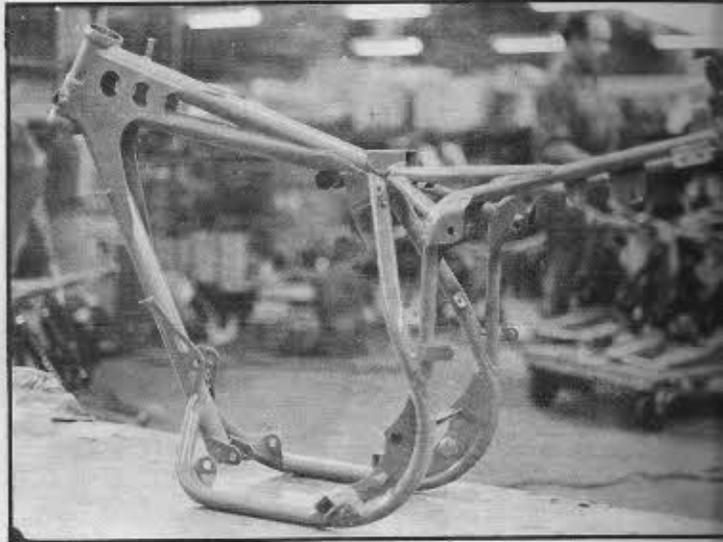
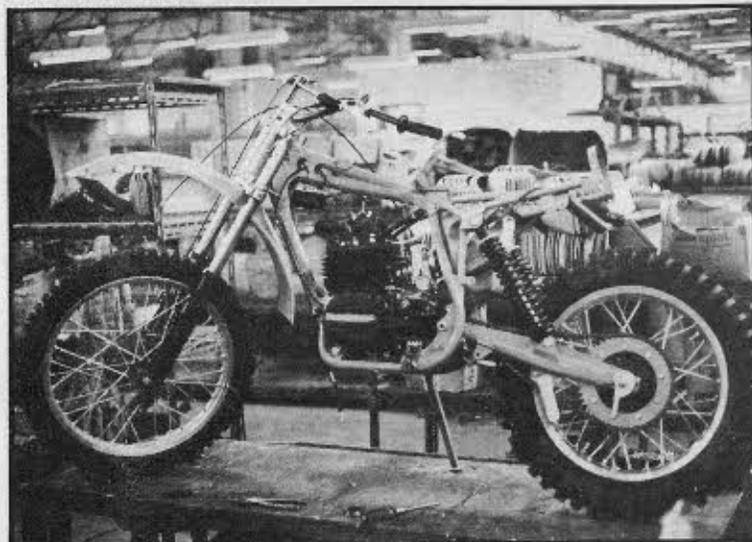


Visto por el lado derecho, se aprecia el embrague y la cadena primaria, que vuelve a ser del tipo más resistente. Ello se ha conseguido tras cambiar tanto el piñón del cigüeñal como la corona del embrague.



Un motor todavía por terminar. Por el lado izquierdo sobresalen el volante magnético y el piñón de salida del cambio.

El bastidor completamente desprovisto de accesorios. Ello, resistente, admite tanto el motor de 250 como el de 370.



El motor que aquí vemos corresponde a la 370, lo que se aprecia por el doble encendido. Los tirantes, que sujetan la culata al chasis, contribuyen a dar rigidez a la moto.

Importantísima la labor de comprobar el equilibrado de un cigüeñal.



CARACTERISTICAS TECNICAS

BULTACO PURSANG MK 11 250 (370)

MOTOR

Monocilíndrico, dos tiempos.
Diámetro x carrera: 70 x 64
(85 x 64).
Cilindrada: 246,3 c.c. (363,2 c.c.).
Relación de compresión:
11 a 1 (10 a 1).

CARBURADOR

Amal 2.000
Difusor: 38 mm.
Surtidor principal: 430 (400).
Surtidor marcha lenta: 30.

TRANSMISION

Primaria:
2,375 : 1 16/38.
Secundaria:
4,166 : 1 12/50
IV: 535 : 1 13/46.

CAMBIO DE VELOCIDADES

Cinco marchas:
I 0,428 : 1
II 0,537 : 1
III 0,670 : 1
IV 0,833 : 1
V 1 : 1

EMBRAGUE

6 x 6 discos en baño de aceite.

EQUIPO ELECTRICO

Encendido electrónico Motoplax.

SUSPENSION DELANTERA

Telescópica hidráulica.
Recorrido: 240 mm.

SUSPENSION TRASERA

Basculante hidráulica.
Recorrido amortiguadores: 133 mm.

RUEDAS

Delantera: 3,00 x 21.
Trasera: 4,50 x 18.

FRENOS

De expansión interna.
Delantero:
125 x 25 mm (140 x 30 mm).
Trasero:
140 x 30 mm.

DIMENSIONES GENERALES

Capacidad depósito combustible
9,4 litros.
Longitud total: 2.100 mm.
Longitud entre ejes: 1.420 mm.
Alto y ancho manillar:
1.200 x 840 mm.
Altura del asiento: 940 mm.
Altura mínima: 350 mm.
Altura estribos: 400 mm.