

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Hace aproximadamente dos años, Cemoto, presentaba al mercado español su «Frontera 74», la máquina que todos los jóvenes aficionados de 16 años a la montaña, y forofos de la firma del «dedo rampante» estaban esperando.

Tras el increíble éxito de los modelos Lobito, máquina versátil, de buena apariencia y prestaciones interesantes, hacía falta dar un paso más. La Lobito representaba el paso más importante, la iniciación, el poner a disposición del público joven una má-

La suspensión delantera es algo dura, pero robustísima, heredada, sin duda, de sus hermanas mayores. La placa portanúmeros delantera da un aspecto más deportivo a la máquina

ENSAYO « Sinfónico

quina que les permitiera pasear por la montaña, circular por ciudad, y realizar también pequeños recorridos por carretera.

Tras este primer e importantísimo avance hacía falta el de la especialización. Pocas eran las Lobito que guardaban la apariencia original al cabo de unos cuantos meses de estar en poder del usuario. El aficionado al trial, montaba escape de sherpa, y neumáticos de trial en la misma, con el fin de adaptarla al medio en que quería desenvolverse. El «crossista» era el que más fácil lo tenía: cilindro de Sherpa S-100, tubarro, y neumáticos de Pursang... incluso hubo quien pasó su Lobito a carretera. En fin, no hay dudas de que pocas máquinas podrán vanagloriarse de haber sido banco de tantas preparaciones como las «sufridas Lobito». Hay un refrán que reza: «aprendiz de mucho, maestro de poco», y la Lobito se había mostrado como un excelente

aprendiz en todas las modalidades de montaña, pero pedía a gritos una especialización.

Tras el periodo de transición de la Lobito «T», eminentemente trialera, pero conservando aún el cambio de cinco velocidades, los aficionados «dieciseisañeros» vieron colmadas sus esperanzas: «Sherpa 74», «Frontera 74», y un poco más tarde la «Streaker 74», todas ellas dotadas de un motor similar, 74 c.c. y seis velocidades, pero todas ellas también con un comportamiento bien distinto. Dejaremos a un lado la «Sherpa», y nos centraremos sobre el motivo de nuestro ensayo.

Recuerdo la grata impresión que me produjo el ensayar la primera

la mayoría de los casos el primer contacto de un recién estrenado carnet, con una moto de «TT». La «Frontera» era una máquina excelente, pero «Cemoto, máquina demasiado especializada. Había que reestructurar un poco el conjunto, pensando en qué era lo que estaba bien, pero buscando lo que se podría mejorar. ¿Nueve CV difíciles de pilotar o bien perder algo de potencia en favor de un campo más utilizable? Sin duda, la segunda solución, así se ha hecho y con acierto.

**LA NUEVA «FRONTERA 74»
¿UNICAMENTE LA PINTURA Y EL
ESCAPE?**

Las fábricas nacionales tienen por costumbre, o mejor dicho, por buena

Afortunadamente gana la segunda opinión.

¿Para qué modificar un bastidor y unas suspensiones que hasta ahora han dado un excelente resultado? Obviamente esto sería poco práctico, y económico. Dejar el bastidor y suspensiones invariadas, y centrar las mejoras en el motor ha sido lo que los técnicos de «Bultaco», han resuelto. La pintura azul con que va decorada esa máquina es la misma de sus hermanas mayores, y si a esto unimos el escape situado por arriba, tenemos la nueva máquina, pero siempre teniendo en cuenta que lo nuevo es lo que no se ve, pero se nota. Esto es lo más importante.

máquina pequeña. Las botellas son de generosas dimensiones, y la barra de 35 mm. Ø. El recorrido es de 160 mm. El empleo de un aceite algo menos denso mejoraría su comportamiento (de origen salen con 180 c.c. de Aries 700). Las tijas son también de mayor cilindrada, muy robustas y ofreciendo la segura afirmación de que será casi imposible romperlas. En definitiva, todo el conjunto delatero, muy robusto, ofrece el aspecto de «aprovechado» de una hermana mayor.

Los frenos, de simple leva 125 x 25 mm, son cónicos y con comportamiento excelente. Buen tacto, progresivos, sin llegar a clavarse y permiten detener la máquina en

www.motosclasicas80.com

motos clasicas
info@motosclasicas80.com



«BULTACO FRONTERA 74»: en azul

«Frontera 74». Había que olvidarse de la «Lobito», y pensar en algo muy distinto, en algo más especializado. La «Frontera 74», no era aquella «chacucilla» que muchos habíamos hecho con nuestra «Lobito», para poder hacer «TT», sino que era ya de serie una auténtica «TT», de la cabeza a los pies. Un conjunto robusto, y un manajo de nervios por motor.

Quizás en este último aspecto residió la principal dificultad de manejo en los poseedores de las «Frontera 74», iniciales.

Un motor que rendía casi 9 Cv., pero a 10.500 r.p.m. no podía ser un motor fácil de llevar. Prácticamente había que llevar el puño siempre roscado a tope, y jugar con el cambio de velocidades, o bien «tirar de embrague»; cortar gas suponía encontrarse sin respuesta en el motor, y esto es algo que a los principales les cuesta aprender. No hay que olvidar que la «Frontera 74» representaría en

costumbre, variar sus modelos cada temporada. ¿Puede quedarse anticuada una moto tan rápidamente? No, no es eso. A lo largo del año, los técnicos irán investigando sobre los puntos que pueden llegar a mejorarse, anclaje de suspensiones, un escape de más rendimiento etcétera, en fin, pequeños detalles que sólo se ven al cabo del tiempo.

Cuando veáis esta nueva «Frontera», pensaréis que es la misma que el año pasado, pero que al printarla de azul y colocarle el escape por arriba se nos ofrece como un modelo nuevo. En parte sí, y en parte no.

**BASTIDOR, SUSPENSIONES
Y RUEDAS
NADA NUEVO, PERO
PLENAMENTE COMPROBADO**

Estos elementos son los mismos que equipara el anterior modelo. Un bastidor de simple cuna en tubo de acero, desdoblado bajo el motor, como viene siendo clásico en las máquinas «Bultaco». Bastidor reforzado, de buena rigidez, y apto incluso para un motor de mayor cilindrada, (que admitiría sin resentirse). El basculante, es asimismo muy robusto en sección circular, y adosado en su lado izquierdo, lleva una práctica guía-cadena, de aspecto indestructible.

Las suspensiones tampoco han sufrido modificaciones. Los Betor traseros, de gas y doble muelle absorben bien en terreno bacheado, pero son quizás algo blandos, y no pocas veces al saltar hacen tope con facilidad. Prueba de ello es que en más de una ocasión, y al hacer tope los amortiguadores, el guardabarros trasero toca con el neumático, y se dobla. Unos amortiguadores más duros y un guardabarros más rígido no vendrían mal.

La suspensión delantera peca de lo contrario. Si la trasera es suave la delantera es dura. Ya a simple vista puede verse que no es una suspensión especialmente pensada para una máquina de 74 c.c., sino que es una suspensión «grande» adaptada a una

cualquier circunstancia y terreno. Del delantero, todo elogios, pero del trasero una moción de censura a su accionamiento. La palanca está demasiado alta, y para accionarla hay que levantar el pie del estribo. Un tope en esta palanca, para que no quedara levantada, y el asunto estaría resuelto. Como dato curioso, va mandado por cable, que sale desde el lado izquierdo del tambor (donde está la leva) para dar una curva y desembocar en el lado derecho (palanca de freno).

Hablemos ahora de las ruedas. Las llantas son tipo «WM», en aluminio, sin perfil, y con dimensiones 21 «delante», y 18» detrás (como en las máquinas de superior cilindrada), vienen calzadas con neumáticos de 2,75 y 3,50, respectivamente. El delantero es de trial, pero tiene buen comportamiento en cualquier terreno, aunque podría probarse un 3,00 de cross, menos versátil, pero más específico para «TT».

**CARROCERIA
Y GUARDABARROS**

Los guardabarros están realizados en material plástico, flexible e irrompible. Esta última característica la podemos afirmar con franqueza ya que después de las enganchadas que tuvimos con la rueda trasera... El delantero lleva un práctico faldón para evitar la proyección de barro y agua hacia el cilindro, aunque por la parte



Así es como quedaba el guardabarros trasero al cabo de un rato de circular por terreno bacheado. Los amortiguadores, algo blandos, hacían de tope y el guardabarros flexaba. El resultado ya lo podéis comprobar



Motoplat, etcétera etcetera. En definitiva, los únicos cambios, son relativos a la compresión, transferats, y escape, aunque proporcionando una mejora notable.

ta, a la par que el embrague se siente menos. El selector se mueve con precisión, y, en ningún momento se nos ha saltado una marcha, a pesar de que la localización del punto neutro es facilísima.

LA HORA DE LA VERDAD

Dado que el carburador no lleva excitador habrá que accionar el estrangulador de aire, y con apenas un pelo de gas dar una enérgica patada. Esta palanca toma fuerza desde muy arriba, y para los que no tengan las piernas muy largas será mejor que empiecen el recorrido un poco más abajo. La respuesta será inmediata, y ya podremos introducir la velocidad. Cinco velocidades muy cerradas, sin apenas salto entre ellas; cinco velocidades que nos permitirán desenvolvernos a nuestras anchas por montaña. De entrada echamos a faltar aquel tirón que tenía la anterior Frontera 74, pero era un tirón que sólo se dejaba notar cuando el motor estaba muy subido de vueltas, mientras que en ésta tenemos potencia ya desde el principio. Al pasar a la sexta velocidad volvemos a encontrarnos con aquel salto, que en el anterior modelo sólo fuera salvable a base de embrague o tras haber estirado la quinta hasta el límite. Pese a llevar la misma relación de cambio, el salto nos parece menor, y el motor coje vueltas en seguida, llevándonos hacia los 80 kilómetros por hora que son su tope. La moto es más fácil de llevar, permite más fallos, y una conducción menos aten-

Tras un breve test por carretera nuestro veredicto es que la estabilidad es impecable, aunque con una suspensión trasera algo suave. La máquina se aguanta bien, y no hace extraños. Los frenos se comportan también bien, aunque del trasero nos quejamos de la posición de la palanca.

Algunas molestias se dejan notarse como son el estrecho sillín (estudiado para montaña), y el escape, que al cabo de un rato empieza a «calentarnos» la pierna derecha.

La conclusión por asfalto es buena, y la solución de una sexta velocidad larga se agradece al rato de circular por carretera, e incluso autopista, pudiendo mantener un cruceo de 75 kilómetros por hora.

En montaña la Frontera parece encontrarse más a gusto. El nuevo motor le confiere un aire más trialer, y las «zonillas» pueden sortearse con facilidad, con una posición de conducción muy descansada, agradecido el doselo al estrecho conjunto depósito-sillín. La manejabilidad es buena, pero con una suspensión delantera dura. Pasadas unas cuantas «zonas» enfoco un camino de montaña, muy empinado. Jugando con la cuarta y quinta recorro parte del camino, pero al colocar la sexta el motor se

delantera queda algo corto y en barro y agua salpica la cara del piloto.

La fibra sigue invariada, con el estrecho depósito de 5,5 litros, heredado de la «Lobito T», el también estrecho asiento, y las tapas laterales albergando el filtro de aire, de cartucho en seco, y perfectamente silenciado. Estas placas hacen las veces de portanúmeros.

Placa portanúmeros frontal, carenando el pequeño faro, pequeño, sí, pero también muy efectivo.

La instrumentación la compone el pequeño velocímetro cuentakilómetros, atornillado a la platina de suspensión. El clásico conmutador de luces en el lado izquierdo, y nada más.

Como punto final hablaremos del manillar, ancho y cómodo, con puños de goma tipo Doherty, y manetas de aluminio pintados en negro, con protectores de goma.

Olvídaba decir con respecto al asiento, que ya de origen, lleva el asidero de pasajero, inútil, molesto, pero obligatorio para cumplir con el código.

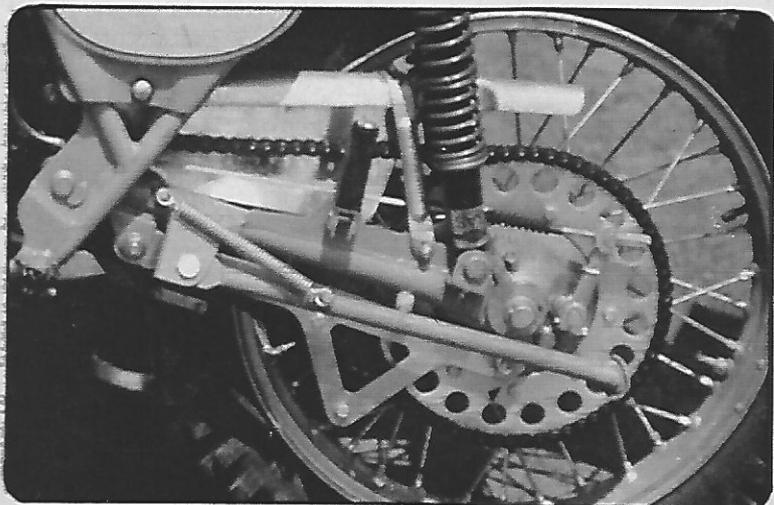
EL MOTOR, LA GRAN MEJORA

En el motor está la novedad de esta moto. Se trata del clásico monocilíndrico dos tiempos de la firma, archiprobado, archiconocido, y archifiable. Lo primero que advertimos es el

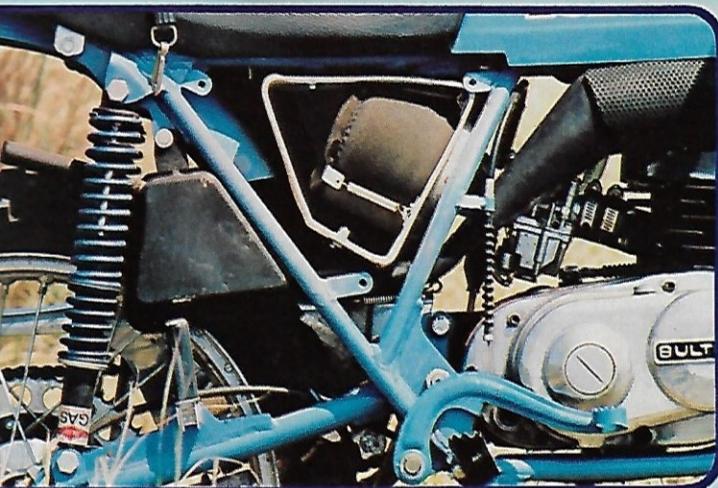
nuevo escape, un tubarro orientado hacia arriba, y terminado en un voluminoso silencioso que queda oculto por la tapa lateral derecha. La fijación de este silencioso se hace mediante un muelle y dos tornillos en el bastidor. El sonido que éste emite no es desagradable, pero molesta un poco a altas vueltas.

Respecto al cilindro, se ha buscado un mayor campo de utilización. Para ello se ha trabajado en los transfers, y se ha reducido la relación de compresión, que es ahora de 10,5:1 (antes 13:1). Se ha mantenido el mismo carburador, pero variando los pasos. El resultado obtenido ha sido una elasticidad, respuesta a cualquier régimen (dentro de unos límites), y un motor menos apretado y más duradero. El pago lo ha sufrido a la potencia, que ha disminuido en 1 Cv., siendo ahora de 7,74 a 8.000 r.p.m., pero con un par de 0,72 mkg a 7.600 r.p.m. Una disminución de potencia que no parece tal, ahora que el motor es mucho más elástico, y puede llevarse tranquilamente sin temor a ahogarse. Las dimensiones interiores son 43x51,1 mm, dando una cilindrada exacta de 74,78 c.c. El resto de las características siguen iguales: Cambio de seis relaciones, con mando al pie izquierdo; embrague de discos múltiples en baño de aceite, encendido por volante

El guíacadena posterior es magnífico y cumple su misión a la perfección. El caballete lateral está situado quizá demasiado vertical y hace que la moto quede inestable en terreno no muy liso



Esto es lo que se ve desde el puesto de conducción. Un ancho manillar, buenas manetas y puños, y casi perdido entre tanto espacio, un pequeñísimo velocímetro



ando las placas laterales portanúmeros damos acceso al filtro de aire, de mucho en seco, efectivo, y silenciando completamente la admisión.



Este es el nuevo cilindro, aunque las novedades están dentro. Asimismo podéis ver el escape, un tubarro dotado de silencioso en su parte final. Nótese lo alta que queda la palanca de freno con respecto a la estribera, lo que es realmente incómodo a la hora de frenar

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

MOTOR

Número de cilindros: 1. Ciclo: 2 T. Diámetro por carrera: $43 \times 51,1$ milímetros. Cubicaje: 74,78 c.c. Relación compresión: $E = 10,5:1$. C.V. a r.p.m.: 7,74 a 8.000. Par mkg. a r.p.m.: 0,72 a 7.600.

BUJIA

Rosca: $\varnothing 14$ mm. Longitud rosca: 12 mm. Separación electrodos: $0,4 + 0,5$ mm. Tipos recomendados: Champion L-78, Lodge 3HN y Bosch W260T1.

ALIMENTADOR

Marca: AMAL. Tipo: 2.600. Diámetro: 25. Surtidor principal: 160. Surtidor piloto: 35. Válvula gas: 2,5. Aguja: 2 B1, tercera posición. Emulsió: 106.

SUSPENSION DELANTERA

Tipo: Telescópica. Amortiguador: Hidráulico. Tubo central: $\varnothing 35$ mm. Recorrido: 160 mm. Aceite: Aries 700. Cantidad: 180 c.c. por botella.

TRANSMISION

Primaria. Relación primaria: $928:1$. Cadena primaria: Duplex 53 pasos. Embrague: Discos múltiples en aceite. Aceite primaria: SAE 30. Cantidad: 300 c.c. Rellenado: 250 centímetros cúbicos. Secundaria. Píñon salida cambio: Z-14. Corona de cruce: Z-64. Cadena: $\frac{1}{2}$, 126 pasos. Relación secundaria: $4,571:1$. Relación total: $13,384:1$.

SUSPENSION TRASERA

Tipo: Oscilante. Amortiguador: Betor gas. Recorrido.

RUEDAS

Delantera. Llanta: WM $1 \times 21''$. Perfil T.R. Neumático: $2,75 \times 21''$ Trial. Trasera. Llanta: WM $2 \times 18''$. Perfil T.R. Neumático: $3,50 \times 18''$ Cross.

CAMBIO

Velocidad: 1.ª. Relación: 0,921. 2.ª: 0,396. 3.ª: 0,497. 4.ª: 0,626. 5.ª: 0,771. 6.ª: 1. Aceite cambio: SAE 30. Cantidad: 500 c.c. Rellenado: 500 c.c.

FRENOS

Delantero y trasero: 1 leva $\varnothing 125 \times 25$ mm.

MEDIDAS GENERALES

Longitud total: 1.950 mm. Distancia entre ejes: 1.280 mm. Altura asiento: 840 mm. Manillar: alto por ancho: 1.080×830 mm. Altura mínima: 320 mm. Altura estribos: 350 mm. Capacidad depósito: 5,5 litros. Peso en vacío: 86,5 kilos. Gasolina: 96 NO. Aceite: 5 por ciento mineral SAE 40 y 4 por ciento especial 2 T.

ENCENDIDO

Tipo: Magneto alternador a ruptor. Marca: Motoplát. Separación contactos: $0,35 + 0,45$ mm. Avance al punto: $3,1 + 3,3$ mm.

me viene abajo, y me veo obligado a llevar la quinta a tope de vueltas. La estabilidad es magnífica y las derrapadas pueden corregirse fácilmente. El motor permite fallos, y el bastidor también. Circulando por caminos de montaña con esta máquina es cuando más me he divertido; desde luego mucho más que con el anterior modelo.

Por último, llevé la moto a un pequeño circuito de cross. La estabilidad seguía siendo magnífica, pero el

motor quedaba algo corto, como es lógico. La suspensión delantera empezó a ablandarse, pero la máquina tenía una cierta tendencia cabezona, y al saltar muchas veces caía con la rueda delantera. La suspensión trasera se mostró ya decididamente blanda, y las enganchadas de la rueda con el guardabarros trasero fueron continuas.

CONCLUSION

«Bultaco» consiguió, con el anterior modelo, una máquina capaz de cumplir con las necesidades del TT «Turístico» para una pequeña cilindrada, pero dotándola de un motor excesivamente agudo, y algo difícil de llevar. El nuevo modelo guarda todas las virtudes del anterior en cuanto a estabilidad y comportamiento, pero con la gran ventaja de una mejor elasticidad.

Texto: SANTI ROIG
Fotos: JOSE M.ª ALGUERSUARI

