

www.motosclasicas80.com

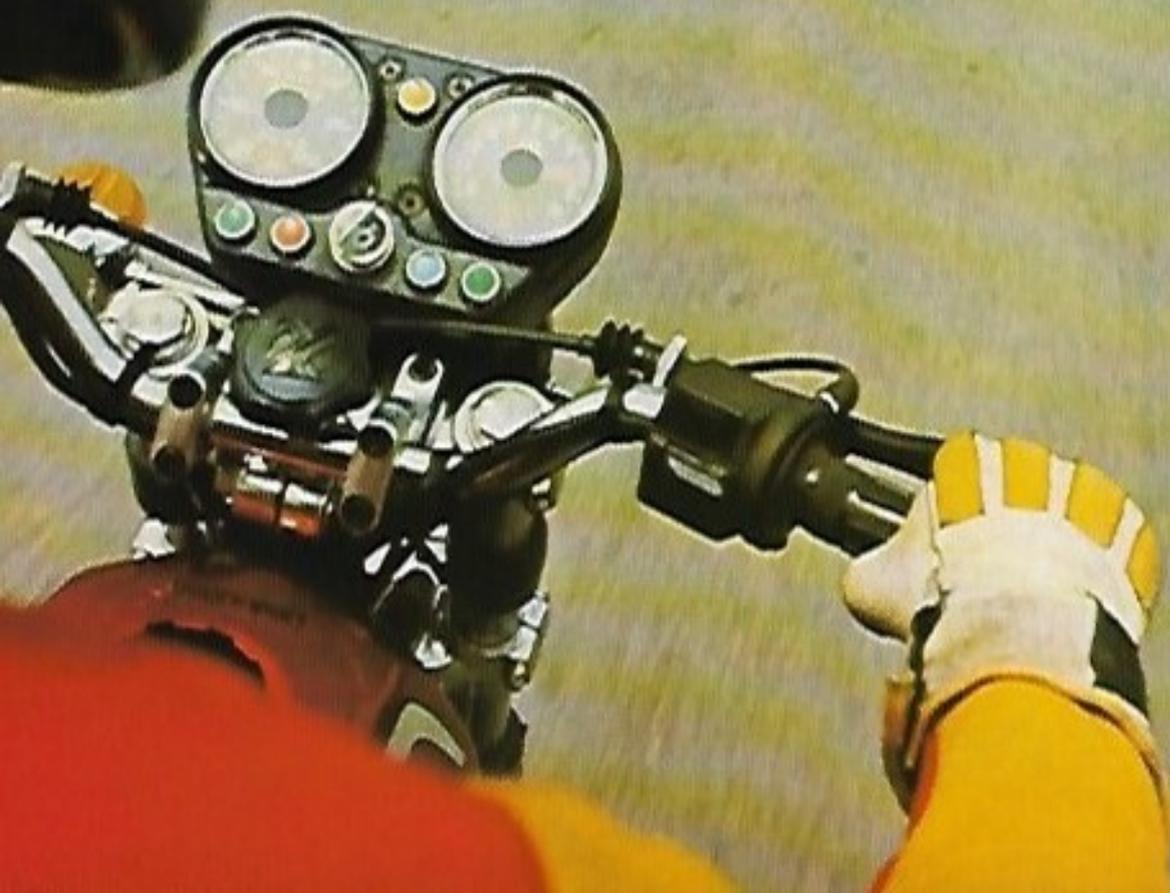
motos clasicas

info@motosclasicas80.com

EMSAÑO

CLIC

METRALLA GT:



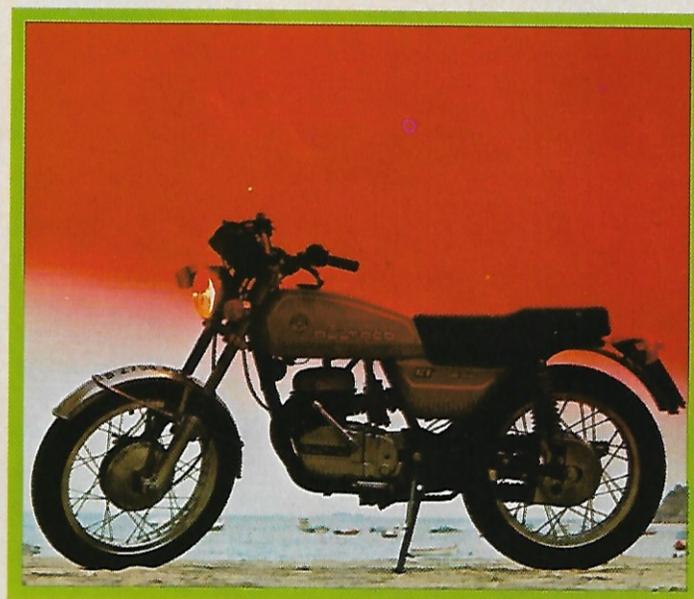
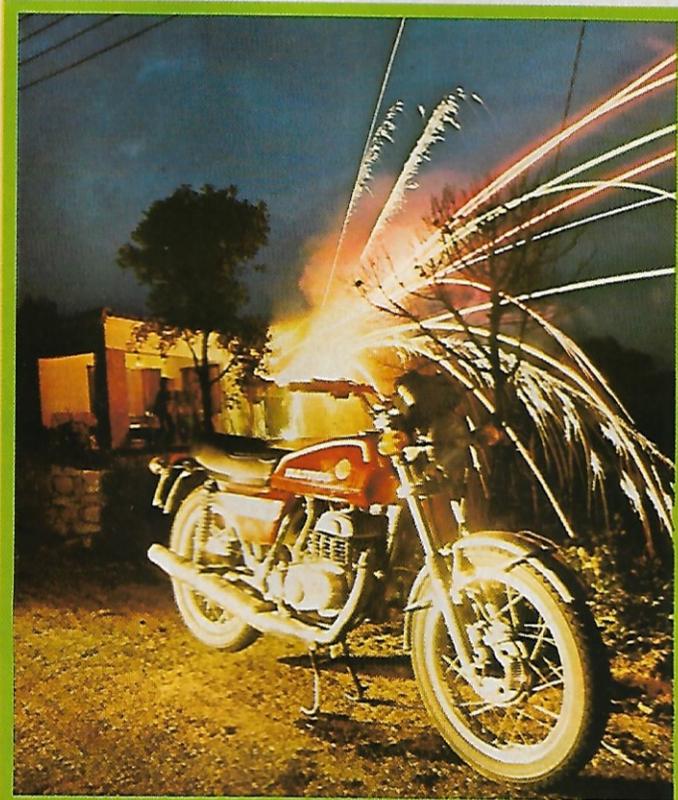


freno de doble leva, casi casi la moto que llevaba Torras y lo más importante ¡164 por hora!

Aquellos argumentos fueron el pilar en que se cimentó un mito: la MK2. Más de once años y las Metrallas han formado a buena parte de la España motociclista; pero en realidad la Metralla ya desde su inicio no era otra cosa que un motor de carreras de aquella época que don Paco Bultó quiso poner a disposición del público; sólo importaba una cosa: ¡velocidad!

La moto se aguantaba y corría y de cuando en cuando frenaba, ¿hacia falta algo más? En aquella época los japoneses apenas eran una sombra de lo que son hoy y a nadie producía inquietud cualquier otro razonamiento mecánico que no fuera el de la velocidad (no se conocían ni remotamente los refinamientos mecánicos como ausencia de vibración, poco ruido, buena curva de poten-

LA ANTI METRALLA



¿Curioso el titular? No.

Retrocedamos en el tiempo y detengámonos en 1966. Ha salido la moto más esperada de la época: la Metralla MK2. 250 cc.

¡Qué maravilla! 5 marchas,

cia, etc., etc.); la moto era un «invento» para correr en el que se daba por sabido cualquier tipo de terribles vibraciones, un espantoso ruido y demás consideraciones por el estilo.

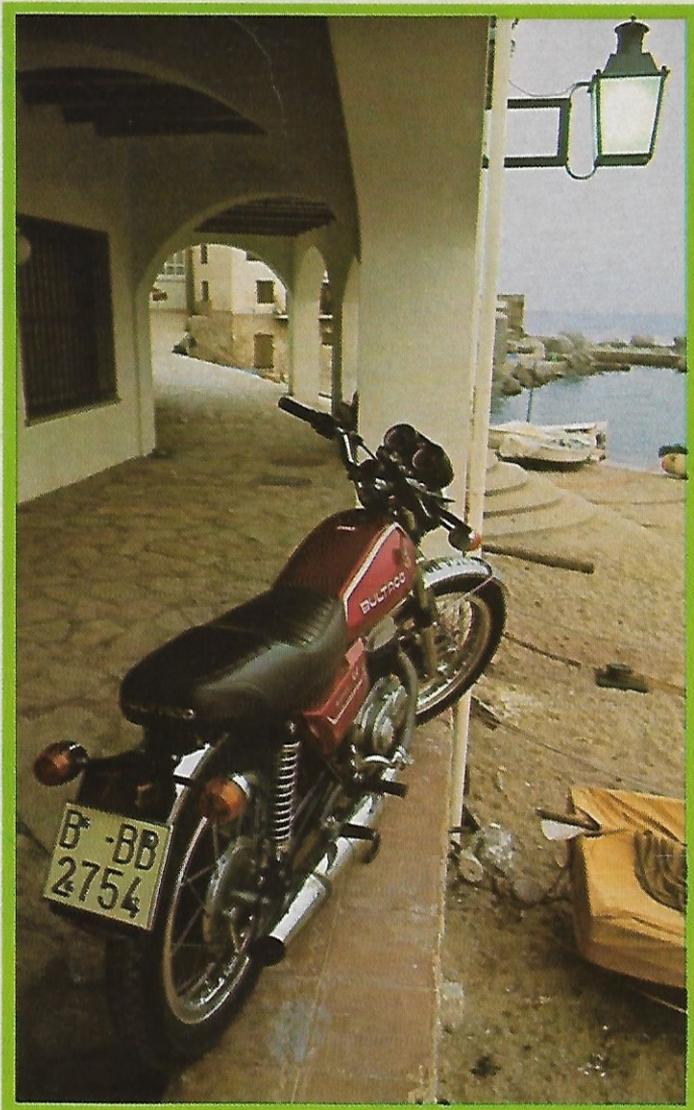
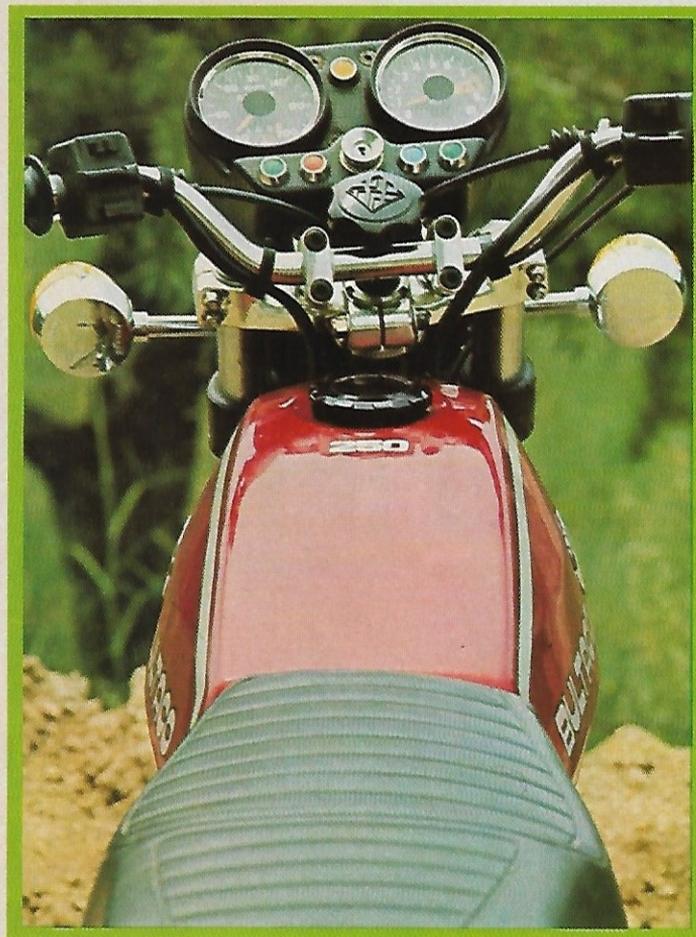
Velocidad, velocidad, veloci-

dad... 66, 67, 68, 69... 73, 74 y por fin 75 ¡había que despertar!

Se despertó: tal vez no como a nosotros nos hubiera gustado porque evidentemente once años son muchos años, los suficientes como para haber despertado con un bicilíndrico entre los brazos, pero de cualquier forma Bultaco a tenor del ambiente actual del que indudablemente tienen la culpa los japoneses en su afán de hacer mejores y más baratas motocicletas, creyó que era el momento de hacer una

nueva Metralla en el que la velocidad pasara a un segundo término y en cambio se consiguieran una serie de cosas que por arte y parte de los «hijos del sol naciente» la gente hoy en día que ya no son tontos tienen muy en cuenta a la hora de comprar una moto.

Qué divertida la Metralla MK2; qué «estripadas»; cuántas multas por ruidos innecesarios, qué dolor de riñones después de 300 km de «carretera y manta», cuánta pela en gasolina después de una «quemada» furibunda. En fin, once



años pesan mucho en un modelo.

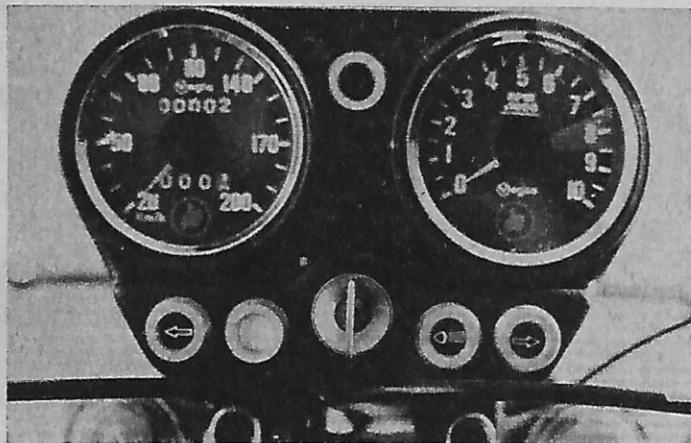
No había otra solución que rizar el rizo; la Metralla a pesar de los pesares ha sido una gran moto y se merecía hacer de ella algo mejor.

La GT, la nueva Metralla se

ha convertido para nosotros, gracias al intenso estudio del departamento de investigación de Cemoto y por las cualidades demostradas en los ensayos, en la ANTI-METRALLA.

¡La Metralla ha muerto! ¡Viva la Metralla!





El tablero definitivo de la GT dista del prototipo en una nueva adopción de chivatos; ahora son mucho más visibles e indicativos (los anteriores eran una amalgama de colores en los que apenas se veía la luz de indicación).

Todo este preámbulo anterior viene a cuento para aclarar el concepto de Bultaco respecto a su orientación al fabricar la Metralla GT que es lo mismo que decir Metralla 5, y el por qué de nuestro titular.

¿ANTIMETRALLA?

Queda ya clarísimo que la velocidad, hoy en día, y mucho más en un 250 c.c. poco importa para un usuario que sabe que nada tiene que hacer ante cualquier otro moto de mayor cilindrada (hace 8 o 10 años las Metrallas aún se defendían bastante bien de las BSA, Triumph y demás inglesas que de cuando en cuando «caían» por España) y por lo tanto había que valorar otra serie de consideraciones mucho más a tono con las exigencias actuales.

En realidad la GT destruye el mito aprovechando el mito; Bultaco ha intentado aprovechar todo lo bueno de la Metralla, suprimir lo censurable y añadir «cosecha nueva» con el fin de obtener una moto de hoy para la gente de hoy, ¿lo han conseguido?... ¡lo han conseguido!

DISECCION DE LA METRALLA GT

Es realmente curioso ver cómo Bultaco, y en realidad todas las marcas nacionales, crean y producen nuevos modelos aprovechando las mismas bases de siempre. Porque en el caso de la Metralla nadie puede negar que es un monocilíndrico, con un motor archiconocido, con chasis de cuna simple, con frenos Bultaco, y un sinfín de etc., etc., ya conocidos, pero en realidad y si prestamos atención, la moto tiene su personalidad propia y en nada nos recuerda a otros modelos de la marca. Hay que reconocer que es un arte en el que nuestros fabricantes se llevan la palma (los japoneses

son unos «primos»; para hacer un modelo nuevo lo cambian todo de arriba a abajo, motor, chasis, frenos, etc., etc. ¿Qué tontos...?

Veamos ahora la concienzuda labor de Bultaco sobre el modelo de nuestro ensayo. ¿Qué queda en él de la vieja MK2?, prácticamente nada. Empecemos por la parte moto.

El chasis nada guarda en común; ahora en la GT es prácticamente un doble cuna salvo la parte frontal que sigue siendo simple. Desde luego el conjunto es ahora mucho más estético y moderno a la vez que lo suponemos más reforzado.

Lleva un cartabón fino de prolongación para la estribera trasera y el motor va anclado del mismo modo que en el MK2.

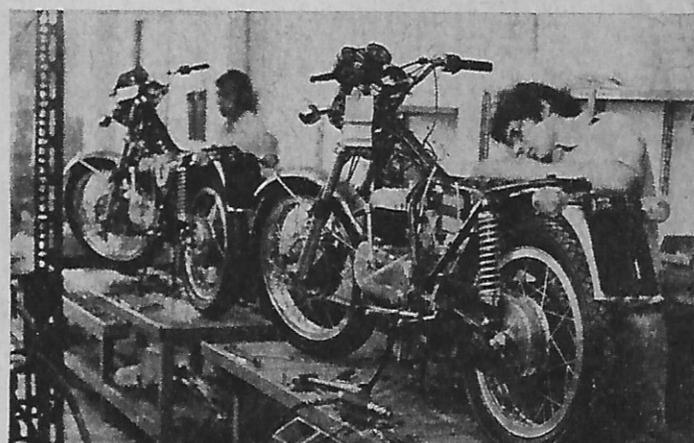
La horquilla delantera es una telescópica Bultaco (muy bien estudiada) con barras sin guardapolvos. Todo el sistema de tijas está superreforzado y por supuesto mucho más moderno que en el anterior modelo (nos merece especial confianza).

Los amortiguadores traseros son los clásicos Betor de 5 posiciones que simplemente siguen cumpliendo.

Las llantas son las Akront comunes tanto para la MK2 como para la GT, pero en esta última la delantera es 19 (3 25) y la trase 18 (también 3 25) como se puede ver, los neumáticos son más grandes de lo usual en una 250 c.c. Son los Michelin M38 (nos recuerdan en el dibujo al XAS que se vende para automóviles).

El apartado frenos no resulta ninguna maravilla, y mucho menos novedad; clásicos Bultaco tanto el delantero como el trasero igual que en la MK2; es de las pocas cosas aprovechadas íntegramente. Los guardabarros son de aluminio, y el delantero en especial, reúne las condiciones de homologación exigidas por los EEUU; es bonito y muy envolvente.

La GT no hubiera sido una Metralla sin disponer del clásico y efectivo tapacadenas protegido por gomas fuelle (una solución que nos convence).



En la nueva nave auxiliar de montaje de Bultaco se están terminando las primeras series de la Metralla GT.

El apartado motor nos reserva agradables sorpresas; su apariencia externa y en realidad la totalidad de los componentes son homólogos del motor Pursang. En teoría ésta puede dar pie a pensar en que tenemos una «bomba» bajo los «reales», pero la gracia, el quid de la cuestión de la GT, radica precisamente en esto: en que es un Pursang «desangrado» es decir, dulcificado.

Como he dicho, los cárteres son idénticos al motos de cross y alberga una caja de cambios de 5 velocidades. La relación es totalmente distinta a la de MK2 (tan sólo la primera sigue invariable) consiguiendo prácticamente un útil y agradable relación cerrada.

Las medidas de diámetro y carrera son las mismas para los motores de este tipo en Bultaco, es decir 72 x 60. El cilindro dista un abismo del original MK2; ahora es idéntico al de Pursang con cuatro transfers de carga adoptado el diagrama de distribución para turismo.

La carburación viene garantizada por el Amal 32 tipo Mikuni con leva manual de aire y la relación de compresión sin ser elevada no es despreciable: 10:1.

El embrague es el clásico y conocido de discos múltiples aunque parece que los muelles tienen más presión y en teoría no debe de dar los típicos problemas tan corrientes en las Metralla.

El encendido es un Femsa (del que hablaremos más adelante), y está asistido por dos baterías de la misma marca (6 vol.) colocadas junto al filtro del aire y protegidas por dos tapas de fibra de diseño nipón y ¡olé!

Hablar de potencia es poco significativo si nos limitamos únicamente a los números, requiere un comentario acerca de la idea de Bultaco al potenciar el motor de la GT.

Pero de momento ahí están los datos del fabricante; la GT ofrece a 24 CV a 7.000 rpm. mientras la MK2 daba casi 28 (27,6) a 7.500 rpm. (se

entiende que son datos de catálogo), hay diferencia. ¿verdad?

LO MAS IMPORTANTE DE LA GT: LA POTENCIA SUAVE

Sungo que habréis deducido por el inicio de artículo que la GT no es precisamente un «trueno» o una moto «estripadora» como era la MK2, y no lo es, porque Bultaco no ha querido que lo fuera.

Por lo que habéis leído acerca del motor deduciréis que con la base de un motor Pursang y un cilindro cuatro transfers pueden sacarse muchos CV pero ¿de qué modo?

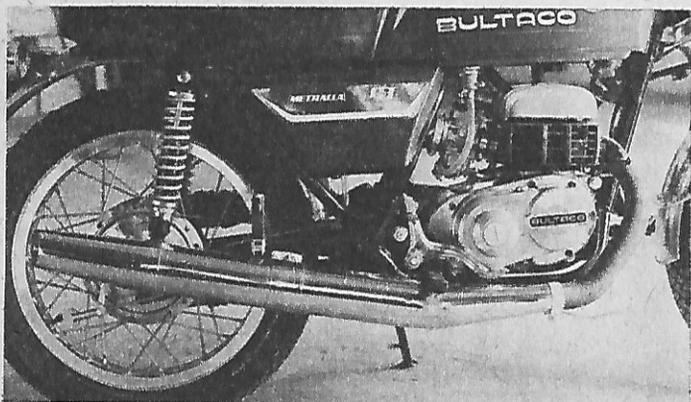
Vibraciones a cualquier régimen, ruidos excesivos (obligación de montar mucho más frenos) poca elasticidad, gran consumo, y en fin, una serie de etcéteras, que obviamente hacían desestimar la idea de un «pepino ruidoso».

Por eso el departamento de banco de pruebas (Manolo Marqués y el señor López como responsables y el señor Nomen como supervisor) ha trabajado en conseguir de este motor una curva de potencia muy plana intentando evitar vibraciones y sobre todo ruidos de escape y de motor.

Al final han obtenido el resultado apetecido, pero con una merma evidente de CV respecto al antiguo motor; pero en cambio tenemos una utilización más efectiva a cualquier régimen (ayuda sobremediana el buen escalonamiento del cambio) un consumo reducido y una velocidad aceptable de cruce, con la garantía (damos fe) de una durabilidad mecánica mucho mayor que la anterior planta motriz.

¿Vale la pena el cambio?, creo francamente que sí.

Es todo el conjunto de la GT, motor suave, excepcionalmente estable, muy cómoda, agradable la línea y fácil de mantener, lo que hacen de ella una moto de hoy del recuerdo de ayer.



El largo escape de la GT influye sobremanera en la buena curva de potencia del motor y también en los caballos de menos respecto a la antigua MK2. La palanca de freno está en vías de modificación. El codo del escape (sin cromar) va entrado a presión con muelles de retención.

Pero no olvidemos, sobre todo aquellos que gustamos de las emociones y que nos importa un pimiento la suavidad, el confort, etc., etc., que tiene en potencia un auténtico motor de carreras.

A la GT, o mejor dicho a su motor, bastan unos cuantos retoques para tener casi 30 CV; a saber: incorporación de un tubarro (con silencioso) de Pursang MK8, aumentar la compresión a 12:1, montar un carburador de 36, unos ligeros retoques a las lumbreras de admisión y escape (limpieza y redondeo con el hotoflex).

Con esto, ya hay suficiente para asustar a niños, ancianos y perros, pero que conste que yo no he dicho nada ¿eh?

SOBRE LA METRALLA

No repetiré que el acabado de la moto en general es de muy buen nivel; la estética de lo mejorcito que ha salido de la factoría de Cemo. Contribuyen muchos factores, entre ellos, el que sea una moto de carretera en la que siempre te lucas más que en una de montaña. El apartado relojes ha sido muy bien llevado por Bultaco, que no ha dudado en importar todo el conjunto de tacómetro y cuentakilómetros; los chivatos, que en un principio eran toda una birria han sido sustituidos ahora (prácticamente no hay ni una sola unidad con los chivatos originales) por unos mucho más efectivos que indican intermitencia, luz larga y contacto (también punto muerto).

Las manetas, así como las cajas de conmutadores y puño de gas son diseño integral (tipo Lucas) fabricado por Motoplat que nos da la sensación de querer introducirse en la industria auxiliar de la moto (falta nos hace).

Esta explicación se hace necesaria para ponernos sobre aviso de lo primero que veréis una vez sentados sobre la GT. La comodidad de un mullido sillín, bien estudiado para

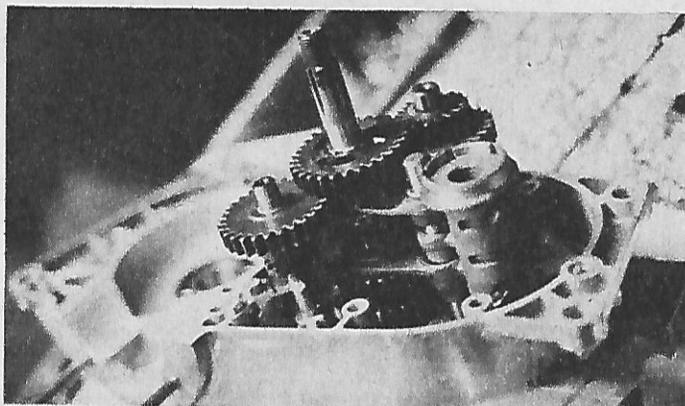
dos plazas y el encaje perfecto de las manos sobre un manillar super bien estudiado, harán olvidar ipso facto cualquier idea premeditada de comparación entre la GT y la MK2 ¡qué diferencia!

Rápido movimiento de llave hacia la izquierda, apertura de los grifos de gasolina (no nos acaban de convencer, recordamos los de goma y bola que montan las Cappra) cerramos el aire (en frío) patada y... podría sonar mejor pero no olvidemos que es un mono. Desde luego el largo escape (recuerda en apariencia y en sonido al de la Ossa sport) es mucho más «buen chico» que el de MK2.

Embrague apretado (notamos un tacto extraño, no desagradable, propios de manejar por vez primera manetas que no son de metal) e introducimos primera (suficiente para notar que el cambio no es nada suave aunque sí preciso). En este punto resaltamos que Bultaco ha dispuesto el cambio a la izquierda (dichos yankees) pero para ello no ha variado las características del motor para obtener el eje del selector de ese lado, sino que por medio de un montaje casi ingenieril, a los que son tan aficionados en San Adrián, consiguen por medio de varillas y levas dicho objetivo bajando el selector en el lado derecho.

Primera sorpresa que a buen seguro sorprenderá a todos aquellos futuros poseedores de GT; al soltar el embrague notaréis que desembraga muy arriba, y en el momento justo de engranar la transmisión, el motor da un tirón (como si encajara violentamente). Si a esto unimos que la primera es muy larga, encontraremos una cierta dificultad con dos plazas si tenemos que salir en una pendiente. El tirón se puede solucionar con un aceite más denso (un SAE 30) aunque en invierno tenderá a patinar, pero de cualquier forma es aconsejable; lo de la relación de primera es más difícil, aunque es sólo cuestión de hábito.

Una vez en marcha, conviene esti-



Detalle del cambio de la GT; una relación cerrada a prueba de «bombas».

rar un poco la primera (5 o 6.000 rpm.), y tendremos una buena segunda y evitaremos el pequeño salto existente; a partir de ahí, las restantes relaciones están encajadas con menos de mil vueltas de una a otra (divertidísimo) y teniendo en cuenta la sensacional curva del motor siempre tenemos buena potencia a mano.

Por ciudad no hace falta decir que es un juguete, aunque notaréis enseguida que «estripando» de semáforo a semáforo no apreciaréis el clásico tirón de la MK2 (nada por abajo, para entrar en potencia a partir de 6.000 vueltas).

En la GT no hay «tirón», pero sí en cambio desplazamiento, o sea metros recorridos; entre marchas llegas muy rápido al máximo (8.000 rpm.) pero de forma tan progresiva y con tracción proporcional que no se nota la aceleración.

Al rato de manejarla ya se notan muchas cosas de importancia: la estabilidad se adivina sorprendente antes de intentar hacer el «Cocoto» por carretera; frenos deficientes (hay que tirar como una mula de la maneta) pero que paradójicamente no hacen fadding, e incluso mejoran su rendimiento con el uso. Postura de pies solamente regular; a diferencia de la Benelli 250 que probamos en nuestro anterior número, en la GT queda uno bastante estrecho de pies (la poca anchura de un monocilíndrico) pero la estribera de la derecha que va encajada sobre el tubo de escape, no cumple totalmente su misión por una mala disposición del pedal de freno que queda muy alto; el pie queda con el talón sobre el escape y pérdida de sensibilidad de la planta si se quiere tener la punta del zapato cerca o sobre el pedal de freno (ahora en Bultaco están modificando esta palanca).

EN CARRETERA: RAPIDO, TRANQUILO Y COMODO

Un ensayo de 300 kms. por carretera con un 60 por ciento de auto-

pista es lo suficientemente indicativo como para hacerse una idea real de cómo puede ir una moto.

Antes de iniciar la excursión, llenado de depósito, 13 litros con gasolina extra 98 y un buen aceite (Bardhal, Sopral, BP, etc., etc.), es importante utilizar un aceite de este tipo. No olvidando por supuesto de poner a cero el contador parcial del cuentakilómetros para tener una idea muy aproximada del consumo.

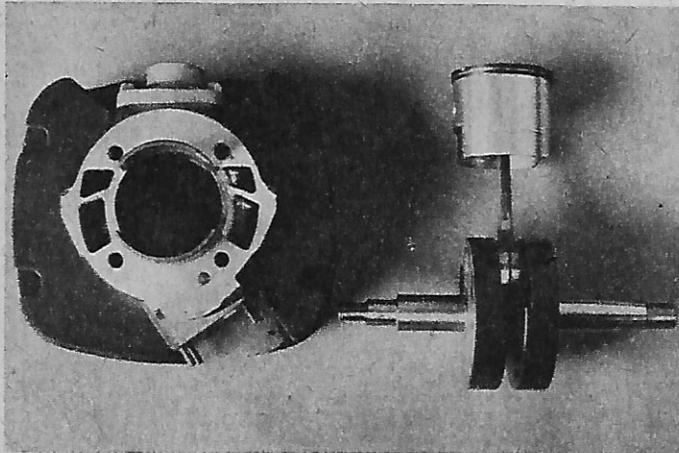
Casi setenta kilómetros de autopista por delante; empalmamos las cinco marchas con alegría, y ahora, todo el trabajo queda para la 5ª.

Vaya por delante que los relojes nos merecieron bastante confianza, en especial el cuentakilómetros (el cuentavuelvas siendo bueno, no tanta).

En posición normal y sin vacilación se consiguen 8.000 rpm. que son casi 140 de marcador (falta muy poco para los 130 reales). Las vibraciones sólo dejan notar en las empuñaduras de forma bastante apreciable (estoy hablando con el motor al régimen máximo) pero en cambio, ni un solo hormigueo en los pies (en la MK2 acababas el viaje bailando una samba después de andar 50 kms. a tope) en este plan de marcha puedes atreverte sin problemas con cualquier tipo de viaje. A tope la GT va donde quieras sin fatigarse.

Como es normal, quise probar el máximo de lo que era capaz la moto con unas condiciones «favorables», así que, montando un número a base de pies en las estriberas traseras, casco integral aplastado en el depósito y brazos pegados al mismo, conseguimos casi 160 de marcador a 10.000 rpm. del tacómetro (?), (de cualquier forma la aguja del mismo sube muy serenamente y sin «locuras».

Esta velocidad teórica, es en realidad de 140 crono (tomado con crono manual por mí, y comprobado por De Juan y Grau con una BMW 90 S y una Norton 850 que seguían a la GT en el ensayo; la BMW daba



Detalle del cilindro cigüeñal y pistón. Como veis es un cuatro transfers (Pursang) y el cigüeñal prácticamente es el mismo que el de cross. Con estos dos elementos y las indicaciones que apuntamos en el ensayo podemos inscribirnos tranquilamente en una carrera.

150 en su marcador y la Norton 140 clavados).

Terminada la autopista nos internamos por carretera comarcal en Gerona pero con muy buen piso.

ESTABILIDAD: SOLO PARA EXPERTOS

La estabilidad de la GT plantea un problema de importancia. En una moto que no se aguante mucho, se pueden hacer «virguerías» hasta cierto punto, justo donde se sabe que no se aguanta; pero en una moto como la GT, que se tiene TODO lo habido y por haber, es un auténtico dilema llegar a límite.

Para ello hay que ser el propietario y hacer antes algunos miles de kilómetros. Los Michelin M38 realmente extraordinarios, piden vorazmente más ángulo de inclinación y lo problemático del caso es que el que va encima lo nota ¡madre mía! hasta dónde llega esto.

En este terreno, en el de los virajes, no hay CV que valgan contra una GT.

El motor empalma de forma casi automática cada marcha, teniendo siempre el par motor en el sitio preciso; el gas no está casi nunca en zonas medias; o arriba o abajo, esa es la conducción que pide la GT y es precisamente esa la conducción imposible de practicar en un motor de la potencia arriba, es decir a vueltas (os aseguro que en virajes vals más de prisa con una GT que con una MK2).

Los frenos cumplen discretamente, te obligan a tomarte tus buenos metros y a tener la mano inquieta en la maneta cuando ves algo que no «te gusta» en la carretera. Es indudable que se echa a faltar un disco (parece ser que Zona 3 lo va a comercializar próximamente).

Volviendo a los neumáticos, admito que todo no son rosas ¡ojó! con las rayas amarillas de la carretera pues son extremadamente sensibles

a ellas y también a la tierra o arena (todos los neumáticos lo son algo, pero los Michelin se llevan la palma), la amortiguación es muy buena en asfalto en conducciones, y dura en pisos no «muy cristianos» ¡pero con dos plazas la moto queda de coña (decididamente la GT sale con los amortiguadores dispuestos para dos plazas).

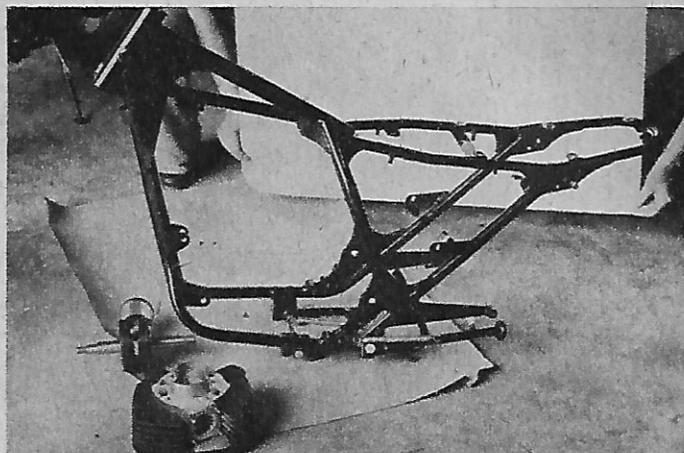
Vale la pena para los muy expertos, montar a la primera de cambio unos Koni Ceriani, Marzochi o algo por el estilo (los Betor no son malos ni mucho menos) en cuanto al freno de dirección lo mejor es suprimirlo (el clásico plástico que regula la presión de la horquilla) y montar un amortiguador de dirección (Kawasaki de 6 posiciones ideal).

Ya es de noche, el fin de semana largo (puente de San Juan) es sólo un recuerdo, y volvemos a Barcelona; coches, coches, coches, coches...

¡Qué delicia ir en moto y pasar la larga y humeante caravana!

La GT no había acabado aún sus sorpresas; normalmente cuando se hace un ensayo nos olvidamos (por regla general todas las revistas) del apartado luces. Pues bien, las de la GT son SORPRENDENTES, sí, sí, con mayúsculas. Parece alimentada con batería de 12 vol.

Tanto la de cruce como la larga son excepcionales (bravo por Fensa) aunque hay que dar su parte de agradecimiento al motor. La cursa tan plana de la GT, permite tener siempre el motor en el «sitio», es decir con quilos, con potencia, o con vueltas (como os vaya mejor). Al cortar un viraje, la luz baja poco (principal defecto de todas las dos tiempos) porque a pocas vueltas en los motores normales no hay potencia y al no haber potencia no hay tensión eléctrica; en la GT esto no ocurre y por lo tanto la luz es firme y potente en cualquier circunstancia. Será sin duda una de las cosas que más os gustaría probar ¡un dos tiempos con buena luz! parece mentira...



Detalle del chasis, mucho más elaborado que el anterior Metralla y disponiendo de caballete lateral y pata de cabra.

Estoy terminando la excursión y también el ensayo (las yemas de los dedos ya me pican de tanto teclear y la Olivetti hecha humo desde hace rato) baste deciros que el consumo es realmente bueno considerando que he andado a «tutti maneta».

8 litros (7,9) a los 100 no es una

mala cifra (deben de ser unos 5 a 100-110 de promedio en autopista).

Bueno, y colorín colorado, este ensayo se ha acabado...

(Psch, Psch, vale la pena tener una GT).

Ensayo efectuado por:
Jaime Alguersuari
Fotos de: J. M. Alguersuari

CARACTERÍSTICAS METRALLA GT

Motor: 2 tiempos y 1 cilindro 250.
Diámetro x carrera: 72 x 60 mm.
Relación de compresión: 10:1.
Potencia máxima a la rueda: 24 CV (DIN) a 7.000 rpm.
Carburador: AMAL Ø 32 mm.
Cambio: 5 velocidades en toma constante: I. 0.350:1 - II. 0.563:1 - III. 0.733:1 - IV. 0.880:1 - V. 1:1.
Encendido: Magneto alternador a volante — Flywheel magneto.
Transmisiones: Por cadena — By chains. Cadena primaria: Duplex 2035 (3/8"). Cadena Secundaria: ISO-42 (1/2").
EMBRAGUE: Discos múltiples en baño de aceite — Multiple plates in oil bath.
Suspensiones: Con amortiguadores hidráulicos: Delantera: telescópica — Telescopic. Trasera: Basculante — Swinging arm.
Neumáticos: Universal: Delantero: 3.25 x 19". Trasero: 3.25 x 18".
Frenos: de expansión interna: Delantero, doble leva: Ø 160 x 35 mm. Trasero: Ø 160 x 35 mm.
Medidas generales: Largo total: 1.960 mm. = 76.7".
Distancia entre ejes: 1.310 mm. = 51.5".
Manillar, alto x ancho: 985 x 630 mm. = 38.7" x 24.8".
Altura sillín: 750 mm. = 29.5".
Capacidad depósito: 13 litros = 2.86 imp. gallons.
Velocidad máxima: 145 kph = 90 mph.
Peso en vacío: 110 kgs. = 243 lbs.