

Una auténtica

ENSAYO: BULTACO

SHERPA 74

por: Juan G. Luque
(textos y fotos)

SHERPA

Pocas son las variaciones introducidas en este modelo respecto a su predecesor, la Lobito T.

Básicamente son sólo tres: el pintado, el cambio de marchas, y el rendimiento del motor; pero el resultado es bastante más de lo que estas simples modificaciones suponen; y el nombre

ahora dado a la moto define perfectamente este cambio. Se llama ahora "Sherpa 74" y es "una auténtica Sherpa".

Efectivamente, el comportamiento de esta pequeña

máquina —pequeña en cuanto a cilindrada— es realmente

magnífico, y aún teniendo en cuenta sus lógicas

limitaciones puede lucir orgulloosamente el

nombre de Sherpa identificando

este emblema como símbolo

de primera línea mundial en

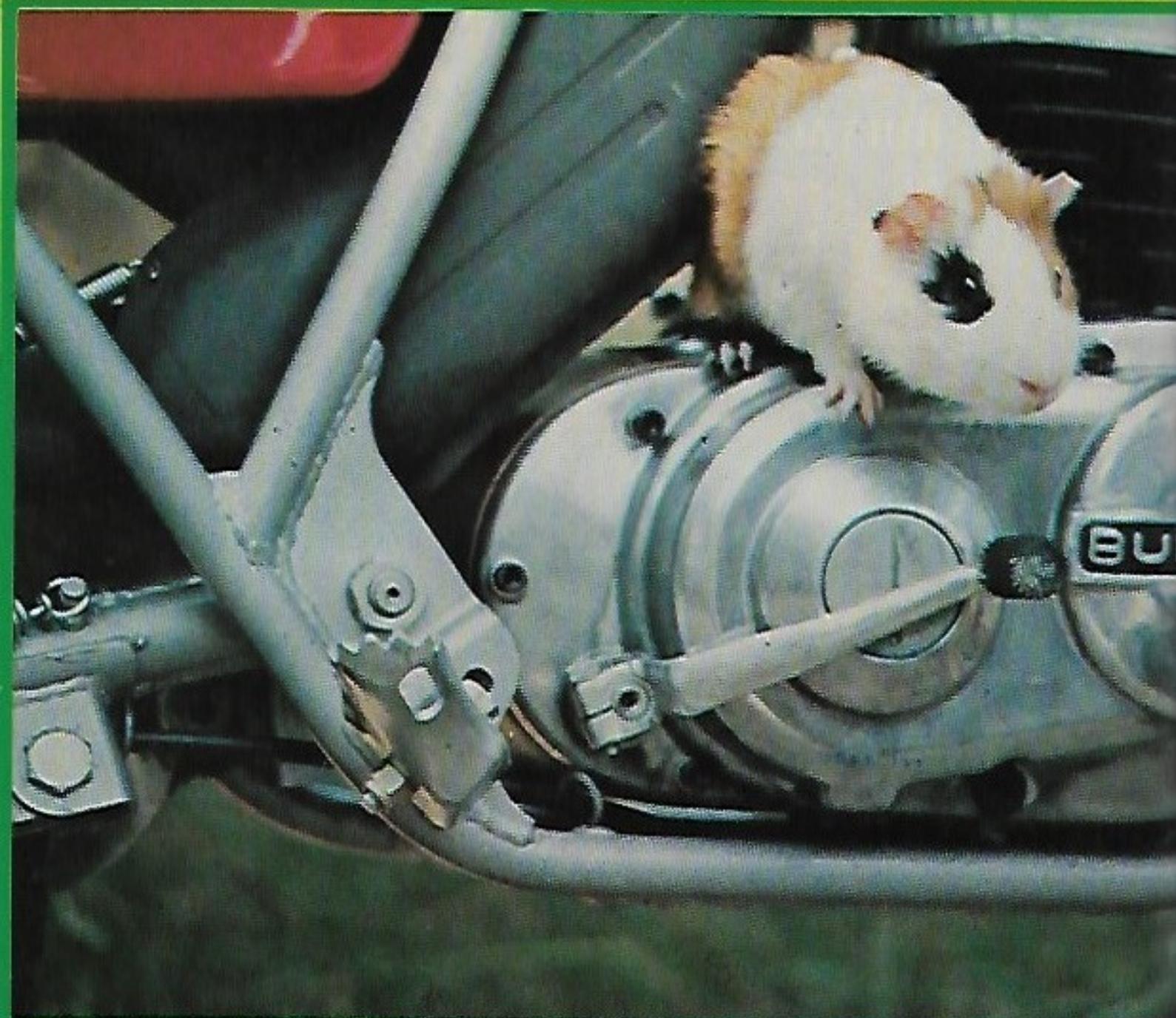
Trials.



www.motoclasicas.com

motoclasicas@motoclasicas.com

info@motoclasicas80.com



UNA REGLAMENTACION A REVISAR

Lástima de cilindrada! Esta es quizá la conclusión final a la que se llega después de haber ensayado a conciencia esta moto y haber conocido sus prestaciones.

La máquina se comporta magníficamente en todo tipo de terreno, el chasis, los frenos, los neumáticos, todo contribuye a hacer de esta "mini-Sherpa" una gran moto de trial. Sólo hay algo que queda en mente, como una duda: el cubicaje. La moto, el motor, está diseñado y construido para albergar algo "más grande". Recordemos que este chasis, quizá no con las mismas dimensiones exactas, fue el que primeramente se pensó para equipar a la Sherpa 350, y se construyeron varios prototipos que fueron probados

exhaustivamente por los pilotos oficiales de Bultaco, tanto en España como en el extranjero. Ignacio Bultó, Fernando Muñoz y después el mismo Manuel Soler fueron sus experimentadores, y de estas experiencias se pudo concretar este "doble-cuna" que equipa a la Sherpa 74, mientras que para la grande se optó por un chasis simple cuna pero extraordinariamente parecido a éste. En cuanto al motor, una simple observación nos permite comprobar que las dimensiones exteriores del carter, incluyendo las tapas que encierran embregue y plato magnético, son exactamente las mismas que en las hermanas mayores de la gama. Lógicamente, la moto, con sus escasos 74 c.c. a cuestas por un lado se resiente de esta

excesiva carga, y por otro se lamenta de que se la haya equipado con un chasis más que sobrado al que no aprovecha al máximo.

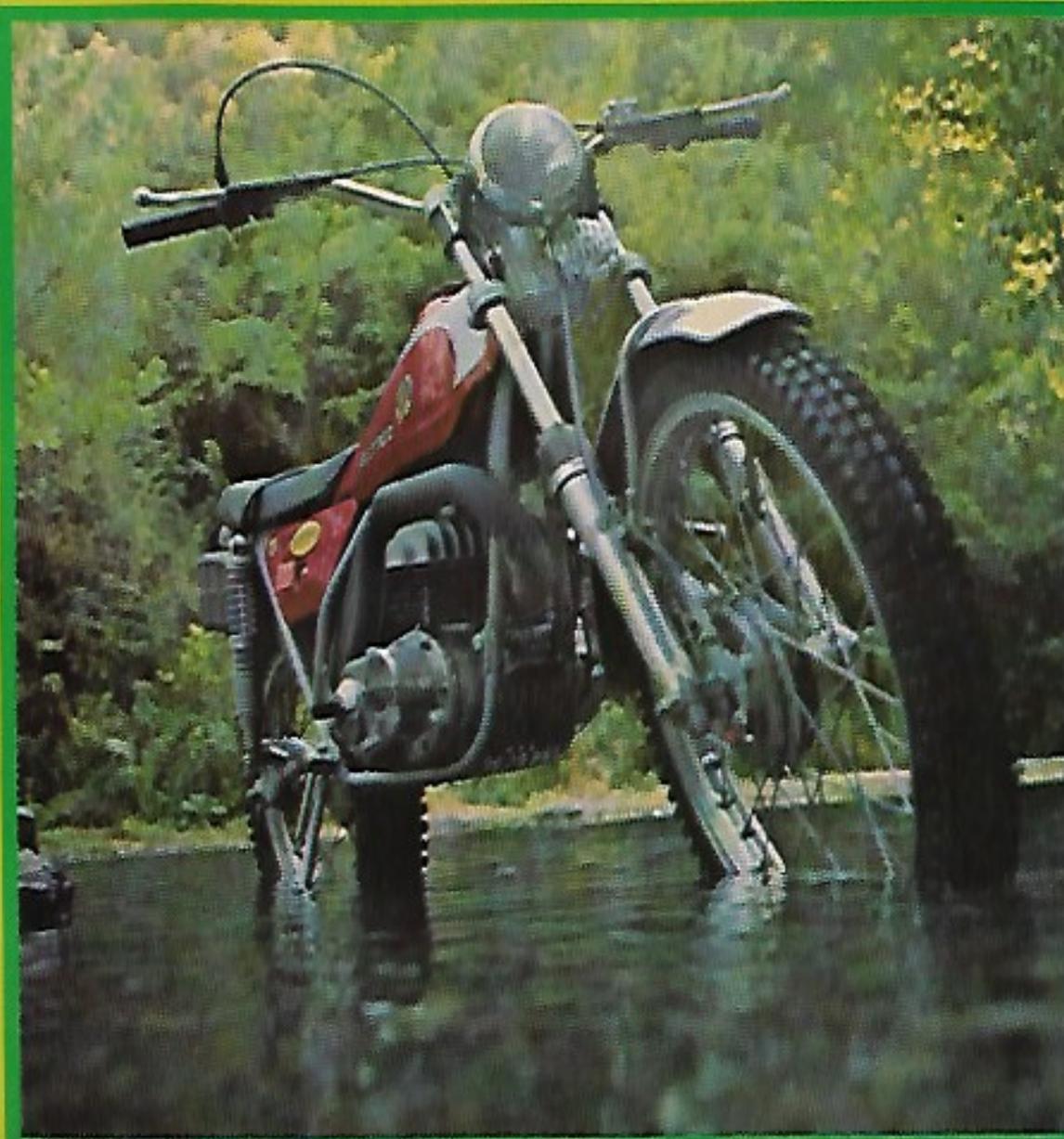
No hemos probado la versión de 125, pero es fácil imaginar que con este cilindro mayor, la máquina debe tener lo que le falta a la versión de 74 c.c. No hemos probado la versión de 125 porque es seguro que su aceptación será mínima en comparación con la 74 c.c. El motivo es muy fácil de adlvinar y está en la reglamentación de los permisos de conducir que, a los 16 años, con el A-1, deja tan sólo vía libre hasta los 75 c.c. Teniendo en cuenta que España en este aspecto está en diferencia con la mayoría de los países de Europa occidental y de

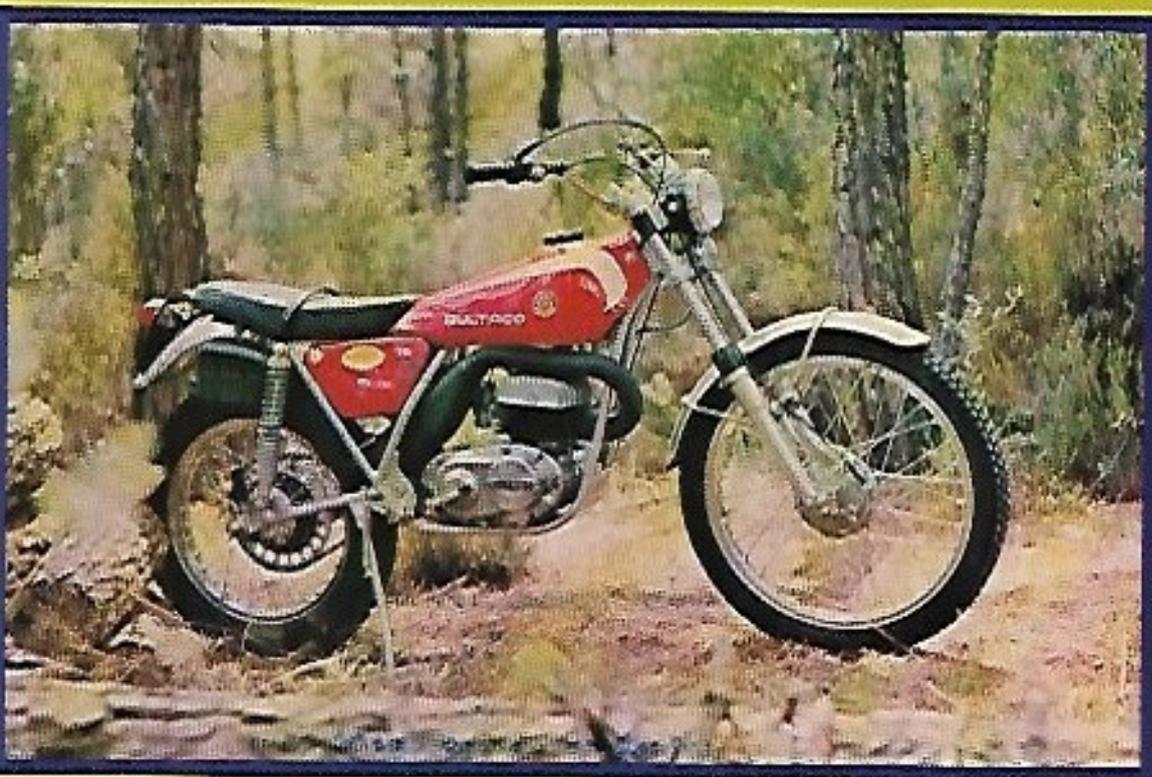
Norteamérica, donde se permiten hasta 125 c.c. a los dieciseis años, y que las fábricas españolas, y Bultaco entre ellas, exportan un buen número de máquinas, es lógico que hayan querido buscar un "soporte" que sirva igual para una 74 c.c. que para una 125 c.c., con los lógicos perjuicios que antes hemos comentado para la versión pequeña.

Hablando con los fabricantes, su opinión al respecto, y que compartimos plenamente, es que igualar nuestra reglamentación con la de Francia, Italia, Inglaterra, Alemania, Estados Unidos, Japón, etc., sería un acierto indudable. Facilitaría y abarataría los costes de producción de estos modelos, permitiéndole una mayor y mejor

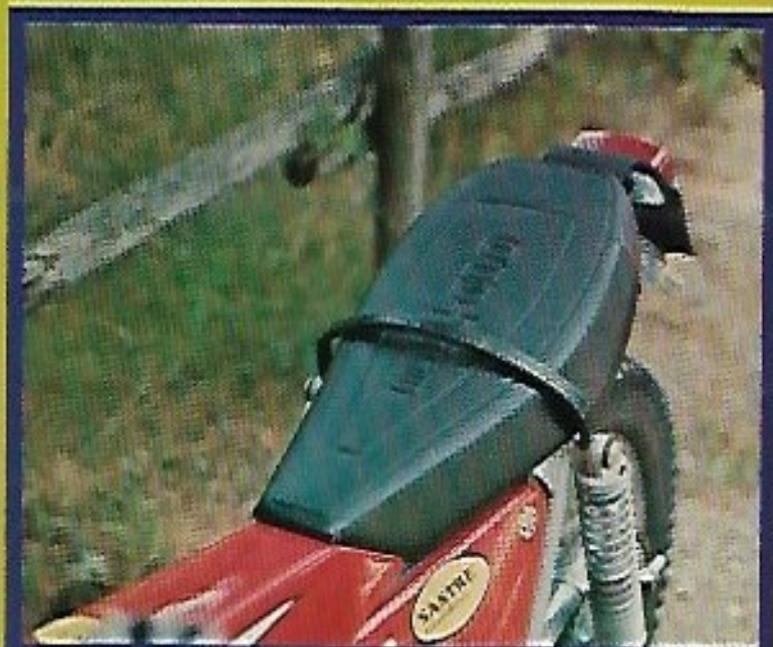
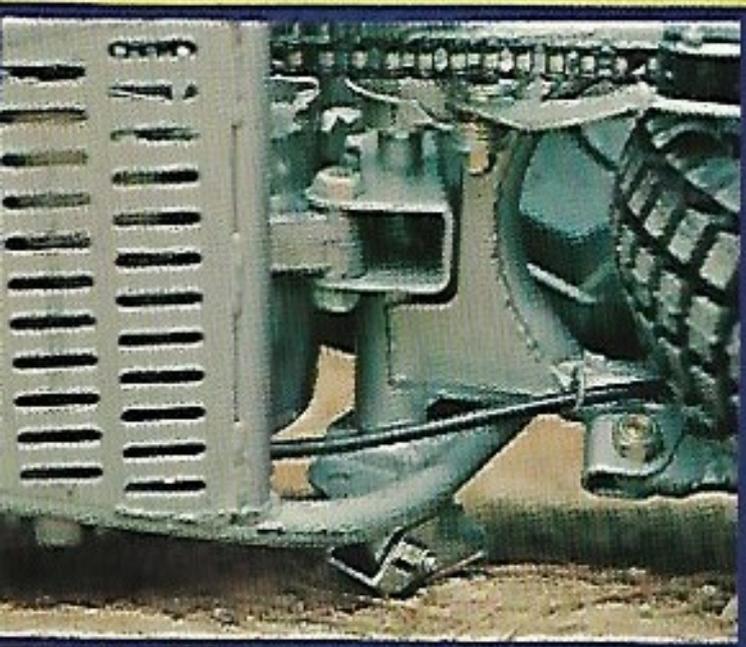


exportación, y el mercado interior ganaría con sus posibilidades más amplias para esta gran masa de clientes de 16 años. Además, añadimos nosotros ya con el gusanillo de la competición dentro, una categoría 125 c.c., bien sea en trial, velocidad, todo terreno o motocross, para pilotos de 16 años, es ya algo más importante que lo que se ofrece ahora con los 74 c.c.; es una mejor escuela y un mejor banco de pruebas para los futuros ases. Si puede servir de algo, sólo hay que fijarse en la experiencia de años que llevan estos países antes citados, y que son precisamente los más avanzados técnicamente y motorísticamente. Ojalá pudiéramos haber probado la 125, como única versión, y con las mismas perspectivas de mercado que va a tener esta Sherpa 74.





Efectivamente, el primer desplazamiento de la horquilla es realmente difícil y así, las pequeñas irregularidades del terreno son despreciadas completamente por la suspensión delantera y transmitidas totalmente al manillar y al piloto. Sin embargo, este funcionamiento deficiente parecía estar en contraposición con lo experimentado ante dificultades mayores. Visto lo anterior, la verdad es que ya dudaba bastante de la eficacia de dicha horquilla cuando la enfrentara ante rocas y escalones de tamaño respetable; pero se trataba de probar la moto, y puesto que había dudas, el mejor modo de resolverlas era sometiendo al elemento en cuestión a las peores adversidades. ¿Resultado? Positivo completamente. La horquilla que tan mal comportamiento había demostrado en pequeñas irregularidades, absorbía perfectamente los enfrentamientos más bruscos con rocas de tamaño respetable, incluso para una trialera de las grandes. Naturalmente esto no encajaba... Pero hay más. Otra



Tal como hemos comentado en preámbulo, son tres las novedades principales que este modelo de Bultaco tiene con respecto al anterior, la Lobito 74-T. La prueba de ésta se publicó en el SÓLO MOTO n.º 12, del 15 de agosto del año pasado, y decíamos entonces que se había construido una máquina totalmente nueva, equipada de motor, chasis, depósito, etc., todo nuevo. Y muy pocos puntos eran criticables. Ahora, con esta actualización y cambio de nombre, se ha pretendido mejorar lo mejorable de la Lobito-T, y con un sutil cambio de nombre eliminar este nombre de la gama de Bultaco y pasar a crear un escalafón de Sherpa, desde la 74 a la 350, pasando por la 125 y la 250. Para los amantes

de un tipo de moto de utilización más versátil, con un desarrollo más largo, potencia más alta y mayor comodidad y rapidez, se espera a final de verano la Frontera 74, que vendrá a ser una hermana pequeña de las conocidas motos de todo-terreno de la casa. Pero esto ya vendrá. Ahora nos ocupa esta Sherpa 74 a la que hemos calificado de "auténtica Sherpa" y el apodo habrá que justificarlo.

ELEMENTOS COMUNES PARA TODA LA GAMA

Pasando a describir la máquina, iremos dándonos cuenta de que se han utilizado profusamente piezas que equipa también la Sherpa 350.

El chasis es el que se ha comentado anteriormente, doble cuna, reforzado en los puntos de mayor sollicitación, con protector del motor incorporado — algo estrecho en relación a éste —, basculante del mismo tipo que la 350 y sus mismos amortiguadores traseros (Betor), cuyo funcionamiento es tan bueno, como exigua es su duración. La horquilla delantera ha experimentado una mejora y vale la pena explicar un poco su funcionamiento. En principio, con la moto completamente nueva y sin ningún tipo de rodaje, esta horquilla puede parecer extraordinariamente dura, incluso a alguien poco entendido le parecerá que está clavada. Sin embargo, su utilización nos da bastantes respuestas a esta aparente irregularidad.

Esta prueba que acabó de confirmar lo antes apuntado y además ayudó a descubrir el misterio, es muy sencilla de hacer. Circulando por asfalto, a poca velocidad, y apretando bruscamente el freno delantero, la horquilla ni se inmutaba, se producía el lógico bloqueo de la rueda — ya que entonces son las zapatas quienes reciben toda la carga de la inercia de la moto y el piloto — y seguidamente la peligrosa patinada. Si el mismo experimento a velocidad mucho mayor, el frenazo era absorbido perfectamente por la horquilla, que flexionaba con toda corrección, y la moto se detenía sin producirse ninguna clavada.

Esta anomalía en el funcionamiento de la horquilla delantera tiene su origen en los retenes que

equipa. Los anteriores modelos padecían de pérdidas de aceite

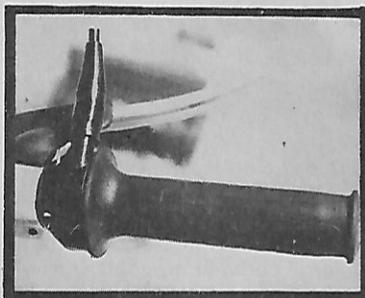
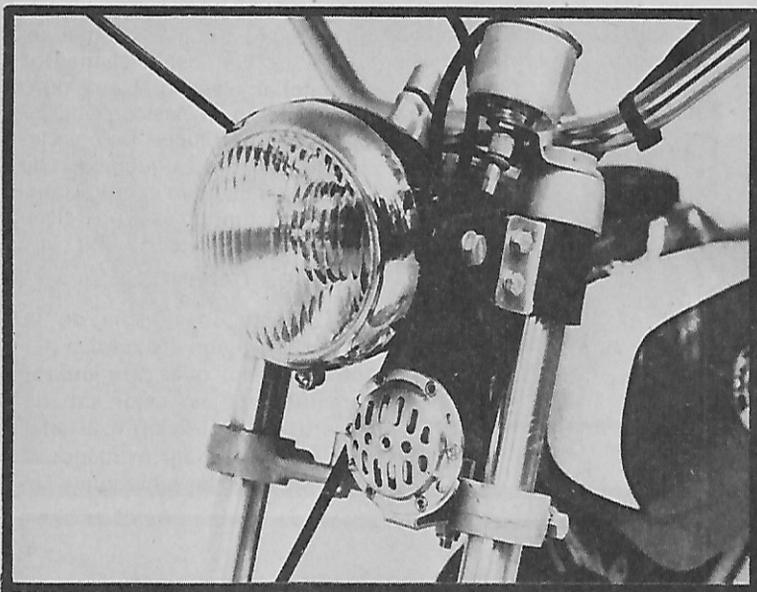
gando a mostrar un compartamiento excelente, muy superior

camente lo mejor que hay en el mercado en estos momentos, sobre todo con estas dimensiones.

EL MOTOR, RETOCADO CON ACIERTO

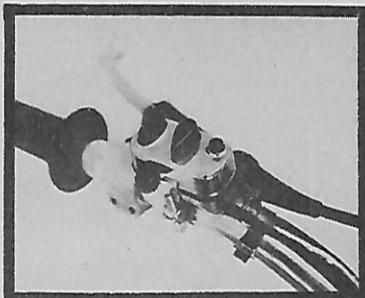
Dos de las principales limitaciones que tenía la Lobito-T han quedado superadas completamente con las innovaciones de que ha sido dotada esta Sherpa

vien en ahora otras tres, perfectamente escalonadas entre sí y sin ningún tipo de "vacío" notable entre tercera y cuarta, terminando al final en una sexta que es más larga de lo que era la quinta de la Lobito. De esta forma tenemos ahora una última relación que permite circular a mayor velocidad de forma más desahogada para el motor en los tramos rápidos. Esta es una de las mejoras más sustanciales. Pero además, también se ha "tocado" un poco el motor, en su distribución, de manera que la potencia es sensiblemente superior por cuanto el régimen máximo de giro es más alto. Se consigue de esta forma llegar "más arriba" en las marchas cortas y poder así confiar más en la máquina ante la perspectiva de una temible rampa o tramo accidentado. Juntando estas dos mejoras, y dado que a ser una moto de poca cilindrada exige una conducción alegre, con el motor siempre bastante revoluto



por dichos retenes, con lo que muy pronto se formaba una pasta de aceite y polvo en las barras que produce efectos "mortales" sobre la horquilla, que además de quedarse sin el aceite necesario, queda amenazada por los elementos extraños que cada vez entran a las botellas con mayor facilidad. Para solucionar este fallo se han colocado ahora unos retenes mucho más estancos, que garantizan un mejor funcionamiento, pero que exigen un cierto período de rodaje. Quiere esto decir, que los fenómenos e irregularidades que antes hemos explicado, quedan prácticamente eliminados con el uso —unas decenas de kilómetros— y que estos retenes producen un rozamiento muy alto con las barras, que dificultan el primer movimiento de la horquilla. Es algo parecido que lo que sucede al arrancar una moto. Para pasar de velocidad cero —moto parada— a movimiento, hace falta mucha más fuerza en el motor, que no para moverla cuando esta ya lleva velocidad, ya que entonces las fuerzas dinámicas de rozamiento son mucho menores que las estáticas.

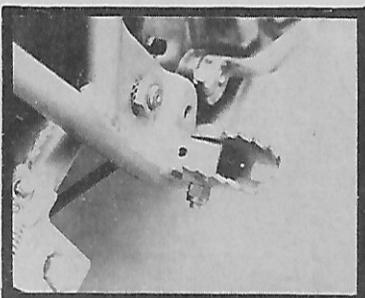
Quizá me he extendido demasiado en este apartado de la horquilla delantera, pero creo que vale la pena, por cuanto es éste un elemento primordial en una moto de este tipo, y por cuanto la experiencia y los resultados obtenidos en este ensayo deben ser interesantes para aquel que aún no conoce la moto, y que podría encontrar extraña la "presentación" de dicha horquilla, que al principio, repito, produce rareza por la dificultad, casi imposibilidad, de flexionarla, a menos que actúe una fuerza exterior muy grande. Pudimos comprobar como, a medida que hacíamos kilómetros, su funcionamiento se tornaba cada vez más dócil, lle-



En la foto superior, un aspecto frontal de la Sherpa, con el faro, avisador acústico y velocímetro. Tres accesorios poco prácticos en trial pero necesarios legalmente. A la derecha, en pequeño, el puño de gas de goma blanda. Por fin se han suprimido los de plástico.

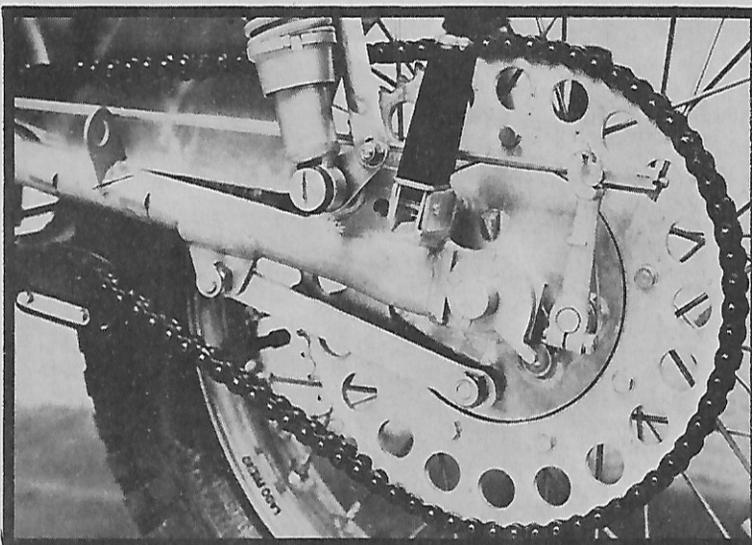
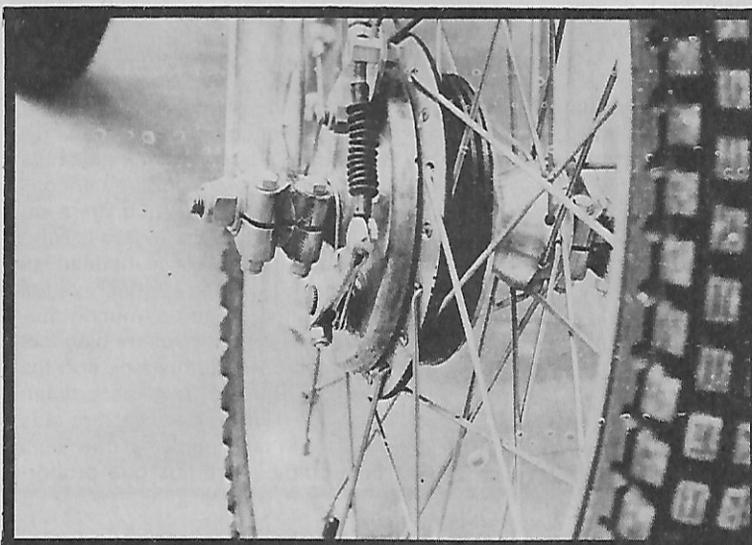
A la derecha vemos al tambor delantero y el trasero, donde también se aprecia el tensor de cadena y las estriberas plegables para el pasajero. El plato es de grandes dimensiones para conseguir una relación final lo suficientemente corta.

Arriba, en pequeño, el antiestético y pasado de moda cajoncito de mandos; y debajo de estas líneas, la estribera del piloto, plegables y con muelle.



incluso a la del modelo antiguo —en la Lobito T— que pecaba de tendencia al rebote y tenía una sensación de "sólo-muelle" que ahora ha desaparecido.

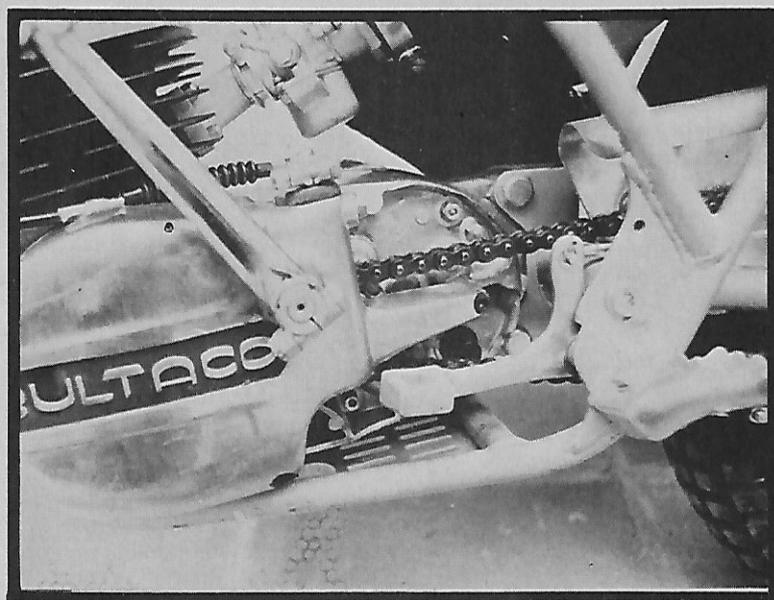
Las ruedas y los neumáticos son los mismos, con llantas de aluminio sin perfil, y cubiertas Pirelli de agarre muy bueno, prácti-



74. En primer lugar, y como dato más importante, el cambio ha sufrido una renovación total. Se ha pasado de cinco a seis relaciones con el resultado final, después de variar también la relación secundaria, de que las tres primeras marchas quedan más o menos como antes, pero a continuación

cionado, el perfecto escalonamiento de las seis marchas ayuda perfectamente a conseguir el tipo de conducción que la moto exige aunque sea a base de hacer uso abusivo del selector.

El resto del motor ha permanecido invariable. Embrague múltiple en baño de aceite, encendi-



do por volante magnético, carburador Zenith con excitador y starter, y filtro de aire de buenas dimensiones y entrada por la parte más alta y escondida posible.

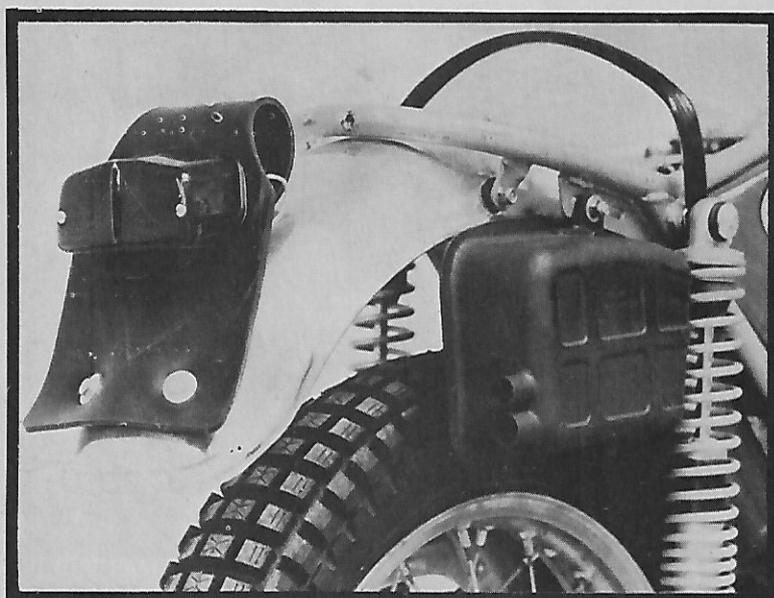
El tubo de escape es idéntico en diseño y elementos principales a los de las "hermanas mayores", con la inconfundible caja final, anti-ruido, anti-chispas, anti-incendios, en fin ¡anti-detractores de la moto!

ACCESORIOS... A LA ESPAÑOLA

El depósito de carburante es el mismo que equipaba la Lobito-T, pero con pintado de Sherpa (rojo y gris), el asiento es el de dos plazas que ahora equipa casi toda la gama de Bultaco, y que puede ser sustituido opcionalmente por el de una plaza, clásico en la 350.

aunque desde luego no es tan "trialero" como el monoplaza. Las estriberas para el pasajero complementan esta posibilidad "biplaza".

El manillar es el mismo de la Sherpa 350, que en esta moto, toda ella de menos dimensiones, queda un poco desproporcionadamente ancho. A algunos quizá les guste, pero personalmente encontraría más acertado que fuera un par de centímetros más estrecho por cada lado. En él se instalan las clásicas manetas Amal, y los puños Clíce de goma, mucho mejores que los antiguos de plástico. Los elementos luminosos son los clásicos Bultaco, que, para quien los vaya a utilizar —cosa rara si la moto se usa para lo que está construida— diremos que propor-

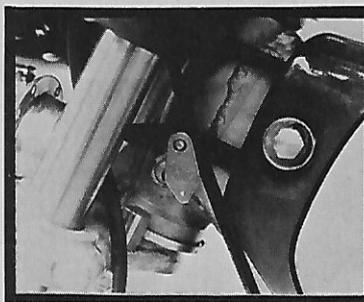


Este asiento grande, con la reglamentaria correa de sujeción para el pasajero, se instala para poder legalizar la moto como "dos plazas". Estéticamente no queda mal, ya que dicho asiento pese a ofrecer bastante comodidad no tiene unas dimensiones excesivas,

cionan la iluminación justa para ver los obstáculos importantes que puedan situarse a nuestro paso y... nada más. El velocímetro cuentakilómetros está sujeto en el manillar de forma práctica y bien visible.

Finalmente llegamos al punto

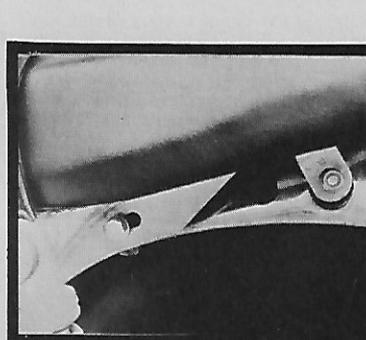
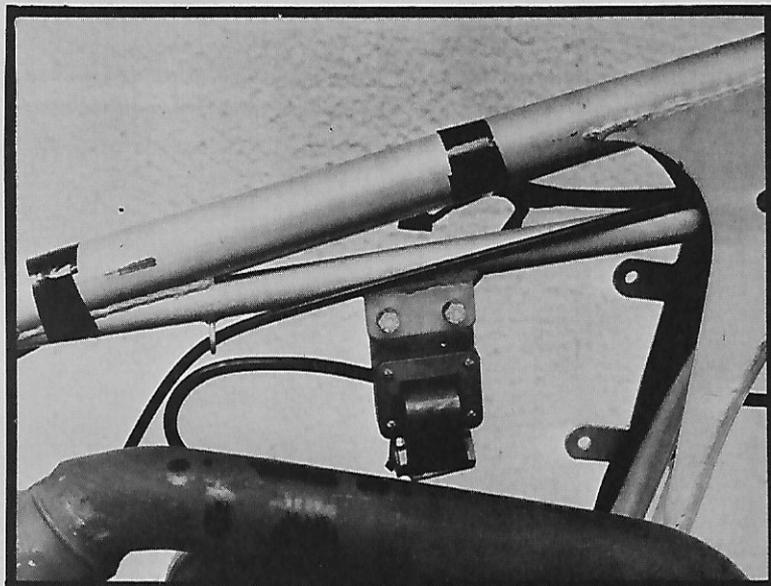
negro en cuanto al equipamiento de la moto, que lo constituyen los guardabarros y cubrecadenas metálicos, absolutamente imprácticos en motos de montaña, ya que su mayor belleza queda eliminada a las primeras de cambio (es decir



a la primera caída), y entonces empiezan los ruidos, rozamientos con la cadena, con las ruedas, en fin, un asco. Esperemos que un día u otro se decidan en Bultaco a equipar sus máquinas de trial, ya de fábrica, con estos elementos en material plástico. Lleva también, como no, el clásico y aborrecible mando de luces, paro y claxon, de diseño más que superado y que no va nada en acorde con el acabado actual de las motocicletas.

POR ESOS CAMINOS...

La puesta en marcha de la moto se hace con la clásica palanca Bultaco, que para utilizar correctamente es mejor situarla primero en la posición más alta, pero ya en bajada, ayudándose para ello con el embrague. De



En la foto superior, a la izquierda, vista lateral del motor, con el pedal del freno y estribera. Por fuera nada de nuevo, todo está dentro.

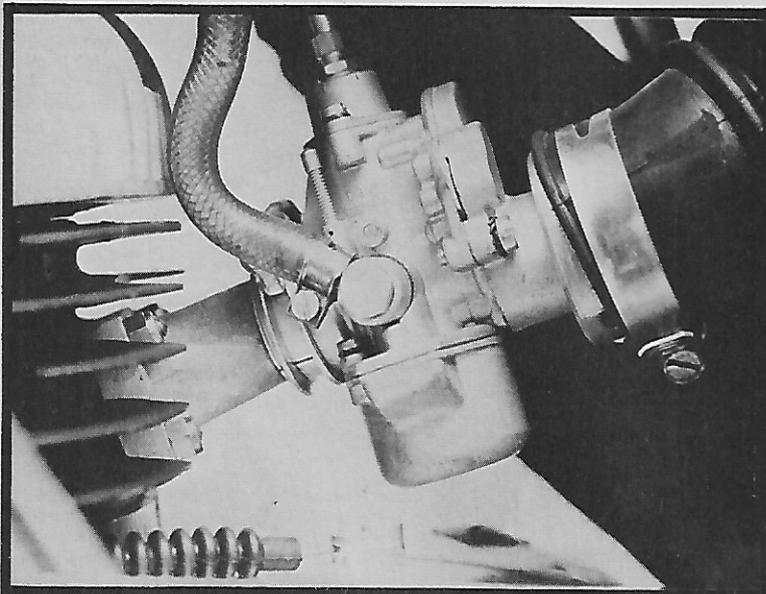
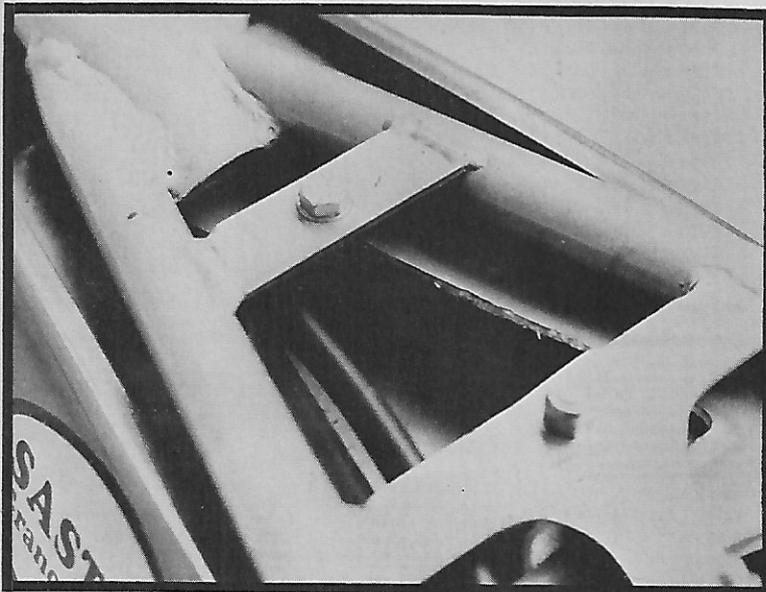
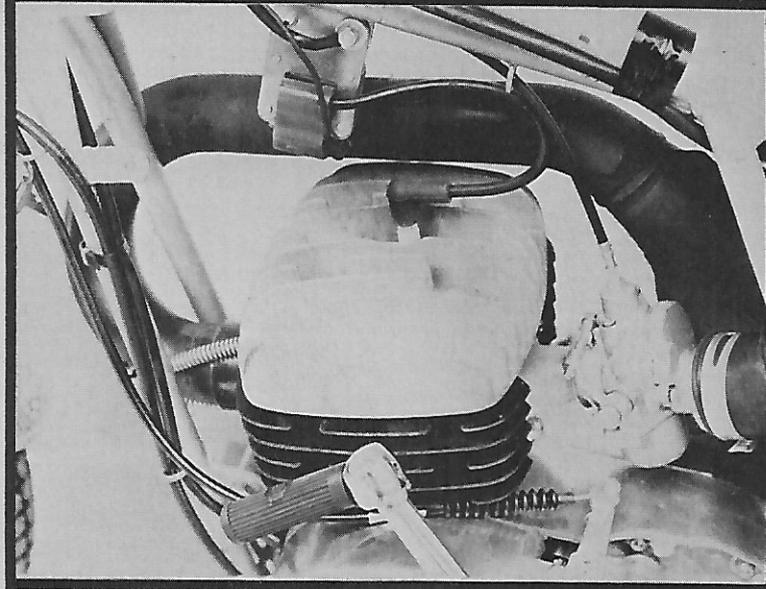
Abajo, a la izquierda, la parte trasera de la moto, con el soporte de la luz y matrícula, y el voluminoso escape "anti-todo".

Encima de estas líneas, de arriba a abajo, el cierre de seguridad junto al tornillo que sujeta el depósito (el único). En la foto grande la parte del chasis que queda debajo del depósito, y en la que puede apreciarse el refuerzo, del que cuelga el soporte de la bobina y ésta. Debajo, los dos tornillos de difícil manejo con los que se consigue soltar el asiento y el guardabarros, y así poder maniobrar con facilidad en el motor.

esta forma cuando nos apoyemos sobre ella para hacer girar el motor, aprovecharemos mejor nuestra fuerza. De todas formas en este motor es poca la que se deba hacer, y con cerrar el paso del aire es suficiente para que el motor responda. Si hubiera tozudez, el excitador puede ayudar a obtener rápidamente una mezcla abundante y rica en el cilindro que permita el arranque inmediato. El ruido del escape es muy bajo, y se oye más el mecánico, que debe provenir de la cadena primera. El pistón no hace ningún ruido de holgura, ni aun haciendo subir de vueltas el motor excesivamente.

Sentado en la motocicleta, los pies quedan adelantados y muy altos, como invitando a tomar la posición de pie, que es sin duda la adecuada. Entonces los pies y las manos quedan perfectamente colocados, adoptando el cuerpo una forma un tanto "colgada" hacia adelante que es muy útil para transitar por los más difíciles sitios.

Embrague y freno delantero se



En la foto superior, una vista del cilindro, culata y carburador. Este último lo podemos ver en más grande encima de estas líneas. Como puede apreciarse lleva excitador y starter.

En la foto pequeña, arriba a la derecha, el sistema de hacer retroceder el eje trasero para tensar la cadena, a base de una leva excéntrica.

En las fotos centrales, a la izquierda el orificio de entrada del aire al filtro, por debajo del asiento. A la derecha la entrada a dicho filtro, para lo cual debe atravesarse una espuma y una rejilla metálica.

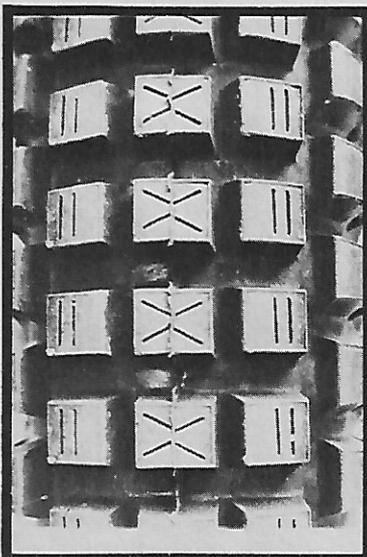
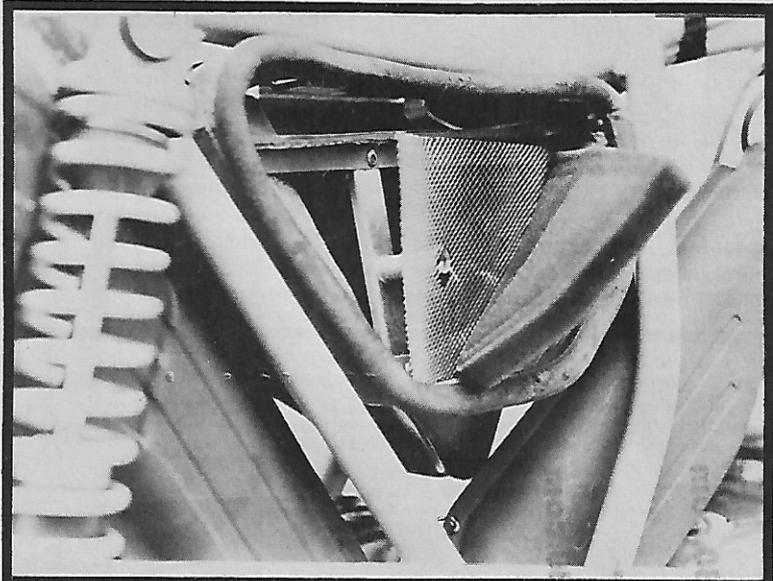
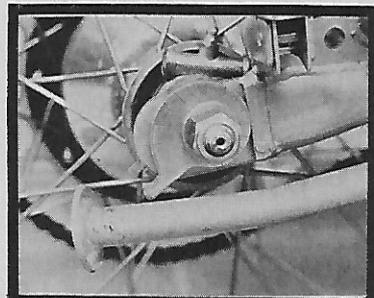
En la otra foto pequeña, el "calzado" de la Sherpa, el Pirelli-Trial.

accionan con una excelente suavidad y progresividad. En este aspecto, en pocos años se ha avanzado una enormidad, y se hace difícil recordar aquellos modelos, predecesores de los actuales, que requerían todo un esfuerzo y habilidad para hacer la más simple de las operaciones. El freno trasero también funciona con la misma dulzura y eficacia, que es la misma que en la Sherpa 350; pero todo ello se va superado por el pedal que acciona el cambio de marchas. Pocas veces he probado un cambio tan suave y preciso. Al principio creía en muchas ocasiones que no había llegado a engranar la siguiente relación, ya que el paso de una a otra se realiza casi sin darse cuenta, como cuando se está acostumbrado a escribir con

puede costar de encontrar el punto muerto.

PRUEBA EXAHUSTIVA

Hechas estas comprobaciones nos decidimos a someter a la moto a todo tipo de "sufrimientos". Comenzando por el "tratamiento" a base de rocas y escalones de gran tamaño que antes he



comentado cuando he hablado de la horquilla delantera, pasando por "inmersiones" de unos buenos palmos de agua o desafiando la inclinación de una u otra rampa y terminando con "tramos cronometrados" por caminos de variada confección. Todo ello fue experimentado en bastantes ocasiones, y aparte del cambio de marchas, del que ya he resaltado sus magníficas cualidades, destacaría el frenado, que lógicamente debe funcionar sin problema, sensorialmente bien, si tenemos en cuenta que son los mismos que los de la Sherpa 350.

La manejabilidad y ligereza — pese a que se podría ganar aún bastante en peso, teniendo en cuenta la cilindrada— es muy buena, debido al tamaño y dimensiones de la máquina, cualidades que resaltan aún más si la comparamos con una de grande. Se gira en cualquier sitio, se "sube" a brazos a donde sea, se "tira" de ella en cualquier momento, en fin, todas las cualidades de estas motos de montaña de pequeño paso y tamaño.

Las suspensiones actúan de

una máquina normal y se acciona una de eléctrica. Es de lo mejor de la moto, tanto en suavidad como en precisión — en todo el ensayo, durante varios días y muchos kilómetros, no hubo fallo alguno— y tan sólo con la moto parada, en algunas ocasiones,

forma excelente, con las salvedades antes mencionadas del rodaje necesario en la delantera, y de la corta duración (pocos cientos de kilómetros) en perfecto estado de funcionamiento de la trasera. Con ambas, delantera y trasera, en perfecto estado, este apartado debe recibir todos los elogios.

Si además, complementamos el apartado amortiguación con el de calzado, obtendremos unas respuestas sanísimas en cuanto a adherencia en cualquier sitio y en cualquier tipo de terreno, muy importante en este tipo de motos de pequeña cilindrada que necesitan sobre todo de la adherencia, prescindiendo de una inercia de la que pocas veces se podrá disponer.

Nos queda por describir la prestación del motor. En las marchas cortas, primera y segunda principalmente, las que utilizaremos para los lugares de más difícil paso, la suavidad es muy buena respondiendo la moto desde muy "abajo", casi parada la máquina, y subiendo de régimen con buenas maneras, rápidamente, y hasta unos límites bastante aceptables, de forma que puede abordarse una rampa de

proporciones más o menos considerables, preferentemente en primera, y con buenas garantías siempre y cuando no se deje bajar de vueltas al motor. Si enfilamos una subida más larga, utilizando la segunda, o incluso la tercera, y pilotando igualmente con el motor muy alto de régimen, no tendremos muchas dificultades a menos que nos encontremos con obstáculos intercalados de mayor envergadura, de aquellos que necesitan de la potencia suplementaria y sobrada que sólo puede dar un motor de mayor cubicaje, porque lo que no puede esperarse de un motor de 74 c.c. es que estemos forzándolo en una situación casi extrema y entonces aún le exijamos una sollicitación aún superior e instantánea.

Para terminar, digamos que, por tramos rápidos de montaña, tendremos que utilizar el cambio en muchísimas ocasiones, pero iremos bastante rápidos y sobre todo seguros, en un chasis que se utiliza incluso para motocross.

En fin. El motor va muy bien, superior a la ya antigua Lobito T, y ofreciendo unas prestaciones muy trialeras y nobles para este tipo de moto y de cilindrada.

FICHA TECNICA BULTACO SHERPA 74

MOTOR

Ciclo: dos tiempos.
Tipo: monocilíndrico.
Diámetro por carrera: 43 x 51.5 mm.
Cubicaje: 74 c.c.
Relación de compresión: 13 a 1.
Potencia aproximada: 6 CV a 6.000 r.p.m.
Carburador: Zenith 18 MX.
Encendido: motoplat.
Puesta en marcha: kick.
Engase: por mezcla al 5%.

TRANSMISIONES

Primaria: por cadena 3/8".
Secundaria: por cadena 1/2".
Embrague: multidisco en baño de aceite.
Cambio de marchas: seis relaciones.

CHASIS

Tipo: doble cuna.
Suspensión delantera: horquilla telescópica Bultaco.
Suspensión trasera: Basculante, amortiguadores Betor.
Neumático delantero: Pirelli 2.50 x 21.
Neumático trasero: Pirelli 3.75 x 17.
Frenos: expansión interna.
Delantero: 125 mm diám.
Trasero: 125 mm diám.
Distancia entre ejes: 1.285 mm.
Altura sillín: 770 mm.
Altura mínima: 260 mm.
Capacidad depósito: 5,5 litros.
Peso aproximado: 80 kg.

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Horquilla delantera de buen funcionamiento aunque necesita un cierto período de rodaje, ya que al principio es muy dura.

El mismo depósito de la Lobito-T, ahora de color rojo y gris y con la misma capacidad, suficiente en una moto de montaña.

Sillín biplaza, cómodo y no exageradamente grande. No molesta en absoluto.

Amortiguadores Betor, de gran eficacia, y dando una gran adherencia y comodidad.

Neumáticos Pirelli, eficacísimos, y llantas de aluminio sin perfil.

El motor ha mejorado en potencia, lo que unido a la suavidad que ya tenía, le dan un comportamiento muy bueno para ser un 74 c.c.

Cambio de marchas sensacional. Suave, preciso, y con unas relaciones perfectamente escalanadas. Lo mejor de la moto.

Frenos magníficos para esta moto, suaves y potentes.

