

moto histórica

Una sport-turismo muy acertada que llegó tarde

La última de su hombre



www.motosclasicas80.com


motos clásicas
info@motoscasicas80.com

Hay pocos nombres más ilustres en la historia de la moto española que el de Metralla. Y no solo por su sonoridad o por su acierto, sino, sobre todo, por las motos que lo portaron desde casi inicios de los sesenta hasta mediados de los ochenta. Y no todas fueron un éxito.

Bultaco Metralla GTS A (1979-1984)



Potencia

25 CV

Peso

123 kg

Carnet

A2

Año

1979-1984

(1980 la unidad
probada)



Solo +

- Línea modernizada
- Frenos y parte ciclo
- Motor con buena respuesta

Solo -

- Asiento incómodo
- Frenos pierden eficacia en mojado
- Menos glamour clásico que una Metralla MK2

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Nicolás Ortega

Fotos: Miguel Méndez

Afinales de los setenta, Bultaco está herida de muerte. La empresa ha sido, hace años, todo un referente, pero parece que ha sido incapaz de transformar sus éxitos en futuro: hay claramente potencial técnico: el chasis de las Streaker, presentadas en 1977, lo demuestra, igual que los prototipos de la Pursang MK15 que en ese final de los setenta (o más bien ya en los ochenta) prefiguran un motor completamente nuevo, en unas motos que parecen preparadas para absorber en breve novedades como la refrigeración líquida o el monoamortiguador trasero. Pero no hay dinero. Y sin dinero no hay novedades. Y eso, en aquellos años que yo me atrevería a calificar como de revolucionarios en cuanto a la técnica y novedades, era muy peligroso.

En ese ambiente se desarrolla nuestra protagonista. Los años sesenta vieron el nacimiento de las Sherpa, Pursang y Matador, es decir, de las motos de campo en Bultaco. En los setenta llegan los años dorados: aparecen Alpina o Frontera y las ventas alcanzan cifras importantes en el capítulo de exportación. En 1977, las cosas se están torciendo: los problemas laborales alcanzan un punto álgido, con una huelga de varios meses que hace que las Pursang no lleguen a tiempo al mercado americano y haya que reconvertirlas, en parte, en las famosas Gold Medal. Y se entra en una dinámica de retrasos y problemas financieros de la que ya no se saldrá. Sí, se han lanzado, y con bastante éxito, las Streaker, recuperando un segmento del mercado en el que la marca no estaba: el de las motos para los jóvenes, que hasta hacía pocos años había ocupado la Junior. Y sí, se sigue fabricando una inmortal Mercurio, que en 1976 ha sido rediseñada –sin gran acierto: suspensiones con fundas metálicas en 1976 son anacrónicas– adoptando un cilindro de 175 c.c.



La respuesta del motor, los frenos de disco y un chasis, simple, pero todavía muy eficaz, con neumáticos modernos te hacen olvidar que vas sobre una moto que ya pasa los 40 años

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

y un cambio de cinco velocidades, manteniéndose como la opción económica de las motos de asfalto. Es una gran ciudadana, útil, fiable y económica. En ese mismo 1977 se presenta una nueva Metralla con el apellido GTS y en general, gusta, pero se ve como algo ya pasado: el mercado espera alguna cosa más tras haber visto las Streaker "de los chicos". Quince años contaba ya el concepto y el nombre de Metralla cuando aparece esta GTS que ahora todos conocemos como la amarilla. Pero vamos al principio.

En 1962, la Tralla de Bultaco, su primera moto, ya está acompañada por las primeras Sherpa N y Sherpa S para off-road e incluso de la 155, una moto de más cilindrada y respuesta más tranquila, con un enfoque más GT que la Tralla. Pero en Bultaco hay obsesión por las prestaciones y tienen claro que ese motor 125-155 puede llevarse sin muchos problemas a los 200 c.c. manteniendo "las apreturas" del motor Tralla y andar cerca de los 20 CV. Eso, en un chasis

modificado, mejores frenos, nuevo depósito plano por abajo será el siguiente éxito de la marca y el nacimiento de esta saga: Metralla 62. Habrá que esperar cuatro años para ver nacer la cilindrada que hará famosa a la familia. En 1966 aparece la famosa Metralla MK2: un nuevo motor, con cinco marchas y un cilindro de 244 c.c., en una moto de la que se decía –incluso de forma oficial– que era capaz de pasar de los 160 km/h. Era la 250 2T de producción más rápida del mundo en su momento. Con freno delantero de doble leva, ligera, chasis revisado y suspensiones también puestas a punto, era una moto que parecía algo más deportiva que la media de la época, pero que se convertía en una verdadera RR del momento en cuanto la arrancabas. De hecho, la propia marca ofrece el famoso Kit América para correr con ella: incluye otra carrocería e incluso relaciones nuevas del cambio. Pero las piezas del motor y carburador llevan el ya de por sí potente monocilíndrico, de 27 CV a más de 34. Será la



Metralla 79, oficialmente llamada también GTS o GTS-A y por los aficionados conocida como La palos por sus llantas, será la última Metralla

gran estrella de la familia, la que lleva el nombre de Metralla a todos los quemados del mundo en su época.

LAGTS

Pero aparece en 1966, justo cuando el motociclismo de montaña está naciendo. En Bultaco (igual que en el resto de las empresas españolas de la moto), los años siguientes se dedican prácticamente solo a desarrollar esas motos: Pursang, Sherpa y Matador se llevan gran parte del tiempo de desarrollo de la marca. El asfalto verá cómo pasan los años sin grandes cambios. Sí, se introduce una nueva Mercurio -155 GT naranja- y se trabaja en ese proyecto que no llegó de la Montjuïc 350 de calle, pero la sport de asfalto de la marca será esa MK2 -ya un poco anticuada en los setenta-. Por ello, en 1974 se muestra en el Salón de Barcelona la nueva Metralla GT. Lleva un cuadro completo, con testigos luminosos e intermitentes, un depósito de líneas cuadradas y de fibra. Y un motor de estilo moderno, derivado de los Pursang del momento, pero tranquilizado. 24 CV se declaran en una moto cuyo nombre ya avisa de que se ha virado en el concepto hacia algo más turístico y utilitario; algo más GT, precisamente. Pero la moto vibra, el escape es ruidoso y no convence. En fábrica lo saben y rápidamente se ponen a trabajar en la sustituta: la GTS. Esta vuelve a un cuadro más simple, suspensiones más duras, frenos mejores y un concepto más sport -de ahí la S-. Pero, sobre todo, un cambio de 6 velocidades. Unido a los frenos y suspensiones, la Metralla vuelve a destacar entre las deportivas de su tamaño.

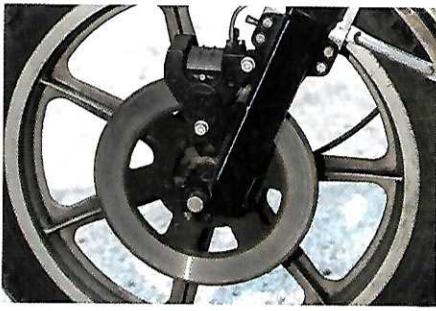
Como decía, esta Amarilla nace en 1977. Y llevar radios y frenos de tambor en esta época tampoco está de moda ya. La moto va bien, pero en Bultaco son conscientes de que hace falta algo más moderno. Aunque está esa enorme crisis sobre ellos. Ideas hay: dibujos y rumores de una Streaker 250 e incluso 350 o 400 o aquella Montjuïc que todavía se dice de cuando en cuando que llegará. Algo hay que hacer en el segmento, pero no se tiene claro ni qué hacer ni con qué dinero. Tampoco parece inteligente rediseñar por completo la Metralla. Hasta que no queda más remedio. En 1978 se trabaja en esa modernización de la Metralla. Al año siguiente llega la moto al mercado y vuelve a gustar, pero tanto en fábrica como en la prensa

como en el aficionado existe la sensación de que es una moto de transición hasta que lleguen esas maravillosas novedades en las que se trabaja, con motores de 350, con chasis Streaker o hasta, ¿por qué no?, con el nuevo motor MK15. Pero lo cierto es que no. De transición, nada. La Metralla 79, oficialmente llamada también GTS o GTS-A y por los aficionados conocida como La palos por sus llantas de aleación, será la última Metralla, que continuará en producción hasta los últimos días de la fábrica, sobre 1984-1985.

La palos es una moto muy especial para mí. Dicen muchos de los aficionados a la marca del dedo rampante que solo la MK2 es una auténtica Metralla y que ese estilo redondeado y oscuro es el verdaderamente elegante. A mí personalmente la GTS A me parece el canto del cisne: una gran moto, muy bonita y elegante, divertida de llevar como pocas motos. Pero que llegó muy tarde y con asuntos por resolver, como veremos. Para empezar, la moto llega en 1979-1980, poco antes de que lo hagan motos como la Yamaha SR 250 o las XS 400, que estaban, en todo, a años luz de la Bultaco. Llegó con una instalación eléctrica mixta, con batería de 6V y plato magnético que daba más problemas que ventajas. Y un asiento en espuma, estilo Streaker, integrado en un colín muy bien dibujado: precioso, pero incómodo.

Nuestra Metralla es una unidad del primer año de comercialización completa, 1980. La moto, como ves, es granate: hay quien ha escrito que solo se hicieron en gris plata: no es cierto; yo conozco al menos otra granate y otra azul, los dos colores que se ofrecieron, en menor medida que la conocida plata. Solo ha tenido dos propietarios: el primero, que recorrió gran parte de Europa con ella hasta que en el año 2000 la dejó parada, y yo. Se restauró hace tres años, con sus colores de serie (el colín siempre es gris plata) y algunas modificaciones para mejorar su utilización actual: el carburador es un Keihin, la instalación eléctrica se ha simplificado para prescindir de la batería y se ha montado un encendido moderno, en sustitución del Motoplat electrónico de serie. Se ha mantenido el escape estilo Pursang que siempre llevó su primer propietario: según él se lo puso el concesionario donde la compró, en la primera revisión, y va mejor. En la restauración se probó el suyo (cromado y quizás más elegante) y la moto no iba mucho peor, pero, a pesar de lo que se pudiera pensar, hacia más ruido. No se han

El cuadro introducía los dos relojes (cuentakilómetros y cuentavueltas) en una capilla de goma, de estilo moderno para los cánones de entonces, junto con tres testigos que no tienen mucha visibilidad.



Llantas de aleación y frenos de disco con pinzas Recmo. Delante se podía montar el segundo disco, pero no le hace ninguna falta. Las llantas le dan el mote a esta Metralla.



Uno de los detalles por cuidar en la restauración de una Bultaco es emplear los tornillos adecuados: iban firmados, con un Bultaco 80. No, el 80 no es el año. Siempre llevaron esa leyenda.



El colín y asiento, igual que el faro, pueden parecer igual que los de Streaker, pero no lo son. Estos son más grandes. El asiento es de espuma, sin tapizar. No es muy cómodo.

montado tampoco los intermitentes de serie (que requieren la batería) y se ha modificado (como ya estaba desde antes) la llave de contacto: de serie va escondida entre el depósito y la pipa de dirección, por el lado derecho de la moto, pero también traía, de fábrica, un agujero en el centro del cuadro, justo para instalar la misma cerradura de contacto, con su llave, conservada con el dedo rampante.

EN MARCHA

Rodar con la Metralla GTS palos es una auténtica gozada. El sonido y el olor del 2T te transportan a otra época. Pero el par disponible, la respuesta del motor, llena desde abajo, los frenos de disco, con un tacto que no todas las motos modernas tienen y un chasis, simple, pero todavía muy eficaz, con suspensiones bien puestas a punto y neumáticos modernos te hacen olvidar que estás sobre una moto que ya pasa los 40 años. Con el encendido y el carburador mejorados, arranca en dos o tres patadas a pesar de llevar meses parada; el embrague, revisado y nuevo, actúa bien, aunque como buen embrague Bultaco, es delicado de ajustar entre ese punto en que desliza y ese otro en el que arrastra la moto hacia delante en frío. El cambio, por el contrario, siempre fue motivo

de alabanza, tanto en escalonamiento como en tacto. Y la posición de conducción muy neutra y recta, en una moto que se nota muy pequeña (más que casi cualquier 125 moderna) y muy ligera (se declaran 123 kg). Acelera muy bien, con el motor lleno siempre: no es el clásico 2T de carreras que solo empuja arriba. Cuando sube de vueltas sí hay vibraciones que te llegan claras a manos y pies, pero no son muy molestas. Con 25 CV declarados la moto es capaz de alcanzar los 140 km/h, pero no es la velocidad que debes mantener; sin embargo, entre 110 y 120 km/h, tienes la sensación de poder cruzar el mundo. Con aceites de mezcla modernos apenas ahuma y huele poco y con neumáticos actuales permite divertirte de verdad si encuentras una carretera revirada y con buen asfalto: a más de una moto moderna puedes sorprender tanto frenando como saliendo de las curvas o en pleno ápice. Frena mucho y muy bien; puedes tumbar bastante y transmite bien el agarre y puedes acelerar a fondo muy pronto, que acelera sin retardos y cambiando de marcha pronto gracias a esas seis marchas, de relación más bien cerrada. La Bultaco Metralla GTS palos fue el canto del cisne de Bultaco, una gran moto que, hoy en día, aún lo sigue siendo.

Motor: 1 cil., 2T, aire

Cilindrada: 244,29 c.c

Potencia máxima: 25 CV a 7.500 rpm

Par máximo: 24,3 Nm a 5.500 rpm

Alimentación: Carburador Bing T84-32 mm

Cambio: 6 velocidades

Embrague: Multidisco en baño de aceite

Transmisión: Por cadena

Chasis: Simple cuna en tubo de acero

Suspensión delantera: Horquilla convencional 130 mm de recorrido

Suspensión trasera: Doble amortiguador Betor 70 mm de recorrido

Freno delantero: Disco fijo de 220 mm con pinza Recmo de dos pistones

Freno trasero: Disco fijo de 220 mm con pinza Recmo de dos pistones

Neumáticos: 3,00 x 18" y 3,25 x 18"

Distancia entre ejes: 1.345 mm

Altura asiento: 780 mm

Depósito de gasolina: 13 l

Peso en seco: 123 kg en vacío