

La forza della passione

Celebriamo il 60° della Casa spagnola e il suo fondatore, Francisco Xavier Bultò a vent'anni dalla sua scomparsa. Una storia fatta di amore sconfinato verso la motocicletta che inizia con la nascita della Montesa e che prende corpo quando il ricco catalano si mette in proprio per dar vita alla più celebrata e famosa tra le Marche iberiche. Che nel 1964 crea la Sherpa T, simbolo di una grandiosa epoca del Trial e che vi proponiamo nelle sue fondamentali versioni





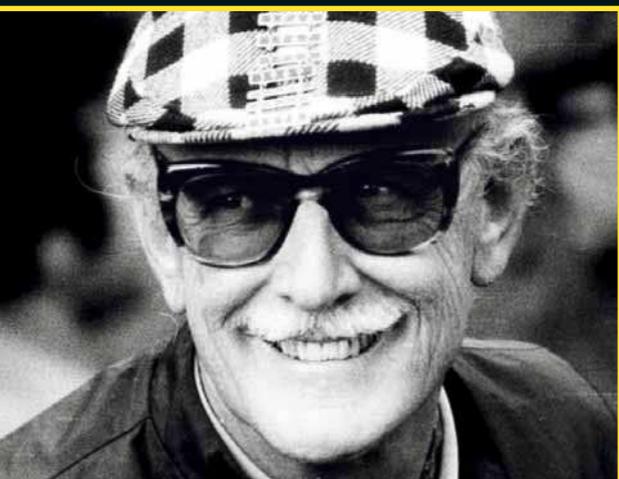


• La prima Sherpa T 250 entra in produzione nel dicembre 1964 ed è subito vincente nel confronto con le moto inglesi. Leggerezza, equilibrio della ciclistica e motore dotato di una forte coppia sono le sue armi vincenti. È costruita fino all'aprile 1967 in 1.273 esemplari, di cui quasi 500 sono destinate agli USA. Il modello viene evoluto con la San Antonio che beneficia del cambio a 5 marce (anziché a 4) e di un motore ancora più elastico.



♦ Francisco Xavier Bultò ha lasciato questo mondo il 3 agosto 1998, all'età di 86 anni. Sono dunque passati già vent'anni, ma il ricordo di questa persona è sempre molto vivo negli appassionati di motociclismo. Questo perché Bultò è stato un rivoluzionario della motocicletta, ha reinventato il Trial e, praticamente con un solo tipo di motore, un semplice monocilindrico a due tempi, ha vinto nel fuoristrada come nella Velocità. La sua fabbrica, la Bultaco, è stata così importante nella storia che ancor oggi gode del massimo rispetto e ammirazione, nonostante la produzione si sia fermata, purtroppo, nei primi anni Ottanta. Un festeggiamento per i 60 anni dalla sua fondazione ci pare d'obbligo. Le fotografie che illustrano e accompagnano la

lunga vita di Bultò ci consegnano un uomo di stile e appassionato, che mantiene sorprendentemente immutata la sua immagine nel tempo. Fisico asciutto, baffetti, pochi capelli nascosti da un berretto inglese, sempre elegante, anche con il camice che spesso indossava. E a volte con l'immancabile sigaretta. Don Paco, come era chiamato dagli amici, ha avuto sicuramente una vita fortunata e non solo perché era figlio di una ricca famiglia della borghesia catalana (suo nonno materno, Manuel Marqués, fu un pioniere dell'industria tessile). Aveva, per dirla semplicemente, una invidiabile base economica, ma senza il suo amore per la motocicletta, e conseguentemente per le competizioni, Francisco sarebbe rimasto nell'anonimato ad amare le



• Francisco Xavier Bultò (1912-1998) è il personaggio di maggior spicco dell'industria motociclistica spagnola. Sostenuto da una enorme passione (a lato è in sella ad una AJS 250, sostituita nel 1932 da una Velocette 350), dopo aver fondato con Pedro Permanyer la Montesa, nel 1958 crea, alle porte di Barcellona, la Bultaco.

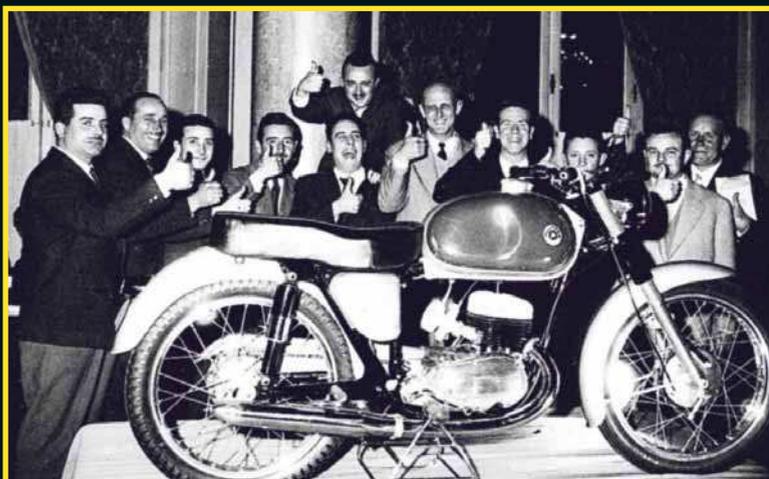


- Il telaio è molto semplice, derivato dalla Sherpa S/N, reso più robusto e modificato nell'inclinazione del canotto. È un monoculla sdoppiato sotto il carter con il caratteristico puntone centrale davanti la scatola filtro che caratterizza quasi tutte le Bultaco sino alla metà degli anni Settanta. La forcella (molto simile alla Ceriani) ha i foderi corti e il perno ruota avanzato. Per aumentare la maneggevolezza il forcellone è molto corto. Un difetto tipico delle Bultaco riguarda la leva di avviamento che in fase di azionamento va ad urtare la pedana.

sue terre nelle vicinanze di Barcellona. Invece le due ruote lo trasformano e lui trasforma le due ruote, diventando un "grande", ben oltre i confini della sua "autarchica" Spagna.

Nato il 17 maggio 1912, Francisco cresce nel benessere. A soli 11 anni è già appassionato di moto e inizia a frequentare il circuito di Terramar, poco distante da casa sua. Bultò sceglie anche i suoi studi e si iscrive con entusiasmo alla scuola di ingegneria industriale, senza far troppo caso agli avvenimenti politici che contraddistinguono la Spagna di quegli anni, lacerata da conflitti sociali e dalla crisi economica che favorisce il colpo di stato del generale Miguel Primo de Rivera che ha il sostegno dei militari, del clero, della borghesia e dei latifondisti. Sono

soppressi i sindacati e i partiti, abolita la libertà di stampa e di associazione, soffocati i movimenti regionalisti. Tutto ciò, e anche quanto accadrà in seguito negli anni Trenta, non turba più di tanto Bultò, sempre più attratto dal fascino della meccanica e della moto. Nel 1928 acquista una DKW, una monocilindrica due tempi di 200 cc, che l'anno dopo sostituisce con una AJS 250. Nel 1932 compra una più sofisticata Velocette 350 KSS con la quale inizia a correre in gare minori con buoni risultati, seguito con preoccupazione dalla famiglia. Nonostante sua madre gli offra un'automobile, Francisco insiste con la moto e continua a correre fino al 1935. Un anno dopo comincia la guerra civile che porterà alla dittatura di Francisco Franco.



- Nella foto a sinistra, Bultò nel 1952 in sella alla Montesa 125. A fianco, lo storico momento della presentazione della prima Bultaco, la Tralla 101, all'Hotel Ritz di Barcellona: è il 21 marzo 1959. Con 12,2 CV e 117 km/h si annuncia come la 125 più veloce del tempo. Verrà costruita sino al 1963 in quasi 4.000 esemplari.

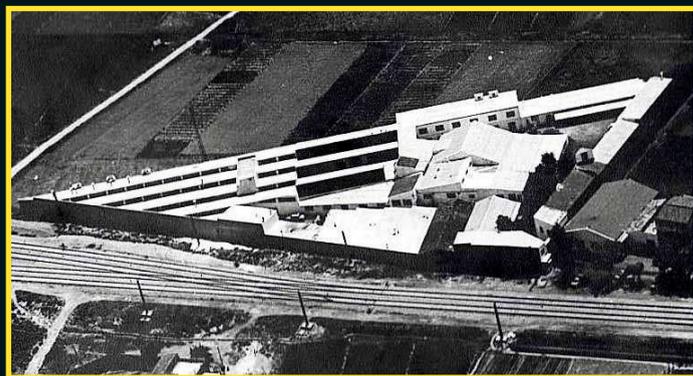


• Anche la vista dall'alto della prima Sherpa evidenzia la cura progettuale. La moto è stretta e nulla sporge in modo fastidioso. Il serbatoio, da 8 litri, ha ampie svasature e si stringe fino alla sella per non ostacolare la guida in piedi. Di serie le leve di freno e frizione erano saldate al manubrio: tutti i piloti le segavano per montare quelle a bracciale, leggermente allentate per evitare di romperle in caso di caduta. Sotto, cerchi in alluminio, freno laterale e ammortizzatori regolabili nella molla.



Nel 1939 scoppia la Seconda guerra mondiale e il conflitto influisce inevitabilmente sulla definizione del suo futuro. La famiglia preme su Francisco affinché si occupi della fabbrica tessile, ma quando incontra Antonio Barella, don Paco prende un'altra strada. Le limitazioni imposte dalla guerra alle importazioni di molti prodotti creano infatti grosse difficoltà all'industria meccanica. Il progetto di Barella prevede una fabbrica che realizzi segmenti per i pistoni destinati ai motori di aereo e auto. Nel 1940, con a disposizione 80.000 pesos dati dal padre di Francisco, nasce la Barella y Bultò SA, una fabbrica che negli anni crescerà fino ad occupare 650 persone, lavorando anche per la Seat e la Renault.

Le moto comunque restano il suo grande amore: sembra che Francisco non riesca a controllare l'interesse verso le due ruote. L'anno decisivo è il 1944, quando incontra un giovane industriale, Pedro Permanyer, che ha messo in piedi, con esito disastroso, una attività nel campo dei combustibili economici (gasogeno). Pedro cerca di uscire da una situazione difficile e Bultò lo convince nel progetto di realizzare una fabbrica di moto, visto che in Spagna non ne esistono più da tempo. Il rapporto tra i due non è esaltante, ma entrambi si rendono conto che possono compiere un'impresa degna di nota, nonostante la difficile situazione del Paese. Infatti alla fine del 1945, e per i primi sei mesi del 1946, tornano a scioperare gli operai di Madrid e ritorna più attivo il movimento partigiano, che sin dalla fine del 1944 ha ripreso ad agire in diverse regioni: in meno di un anno ci sono quasi 2.000 azioni, non sostenute però da una popolazione ancora troppo terrorizzata dal regime. La repressione è durissima, facilitata dal fatto che perdurano le divisioni tra comunisti, socialisti, anarchici e repubblicani borghesi.

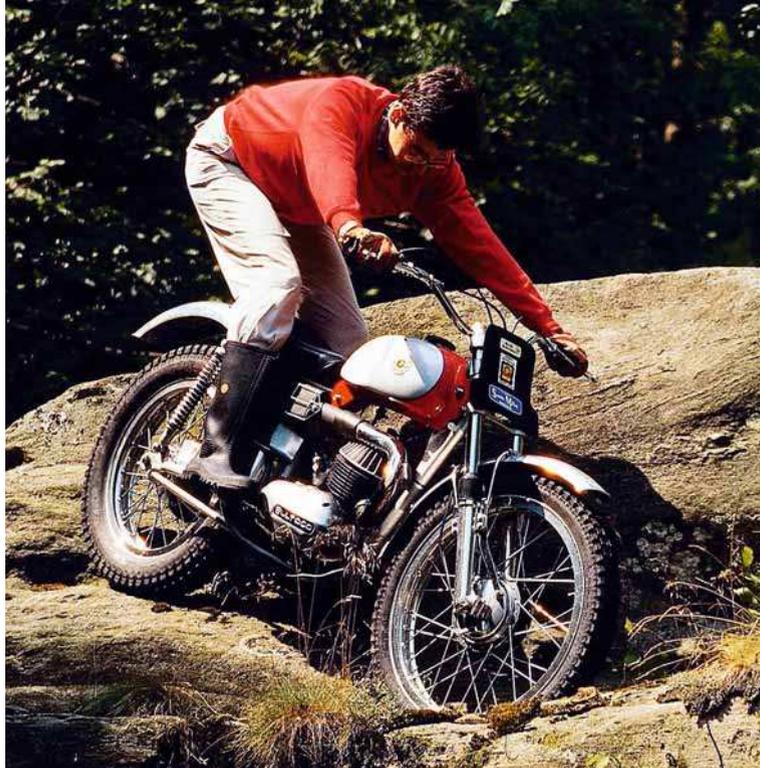


• Vista aerea della fabbrica all'inizio degli anni Sessanta, a San Adrià de Besòs. Il record produttivo della Bultaco risale al 1974 con 24.977 moto. A fianco, Bultò in camicia mostra la sala motori a Juan Carlos di Borbone, re di Spagna dal 1975, dopo la morte del dittatore Francisco Franco, al 2014.



Nonostante questo clima, Bultò si reca a Perpignan, in Francia, e compra come oggetto di studio una Motobécane a due tempi di 98 cc, poi si acquistano dal fallimento di una ditta automobilistica i macchinari necessari. Bultò e Permanyer mirano però a risultati diversi: il primo vuole costruire moto intere, l'altro, più prudente, solo motori da vendere a terzi. Alla fine la spunta Bultò e nasce la Montesa. Perché questo nome? Permanyer a quel tempo sta leggendo un libro sugli ordini cavallereschi medioevali e si imbatte in quello di Montesa, fondato nel 1317. Gli piace e lo fa suo.

La prima moto, progettata da Bultò, arriva nel febbraio 1945 e viene schierata in una gara di Regolarità organizzata dal Real Moto Club di Catalogna; un mese dopo la moto viene presentata alla Fiera di Barcellona ed ha già vinto il GP del Montjuich nella classe 100. La produzione di serie ottiene ottimi risultati di vendita



Caratteristiche tecniche 250 1965

Motore: monocilindrico a 2 tempi raffreddato ad aria, alesaggio per corsa 72x60 mm, cilindrata 244,29 cc, testa con alette di raffreddamento disposte radialmente, rapporto di compressione 8:1. Potenza max 18 CV a 8.000 giri, coppia max 2,65 kgm a 5.000 giri. Distribuzione regolata dal movimento del pistone.

Lubrificazione: trasmissione (primaria a catena) 250 cc olio SAE 10; cambio 500 cc olio SAE 90.

Alimentazione: miscela al 5%, carburatore IRZ 24 EC, diametro del diffusore 24 mm. Capacità serbatoio 8,0 litri.

Accensione: volano magnete Femsa VAR 125-4 con contatti platinati. Distanza tra i contatti 0,35-0,45 mm, anticipo max 3,8-4,1 mm sulla corsa del pistone. Candela KLG FE 55P o Bosch W145 T2.

Trasmissione: primaria a catena a bagno d'olio, rapporto 2,37 (16/38), finale a catena Joresa S 122, rapporto 3,71 (pignone da 14 denti, corona da 52 denti).

Cambio: a quattro rapporti con ingranaggi scorrevoli e innesti a denti frontali. Comando a pedale sulla destra. Rapporti

interni: 0,350 in prima, 0,454 in seconda, 0,831 in terza, 1,000 in quarta.

Frizione: a sei dischi multipli in bagno d'olio.

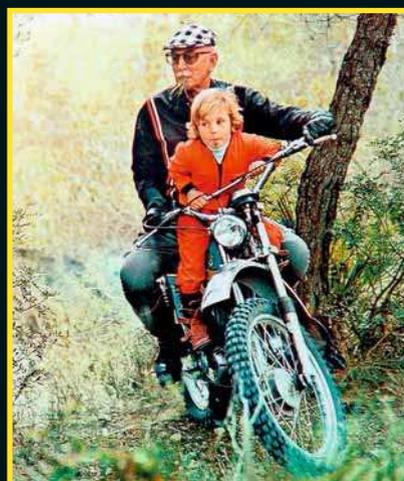
Telaio: in tubi di acciaio, monotrave a culla chiusa con paramotore in alluminio.

Sospensioni: anteriore forcella Bultaco telescopica idraulica, corsa 165 mm e steli contenenti 150 cc di olio SAE 20, posteriore forcellone oscillante con due ammortizzatori Girling con molla a doppio passo regolabile su 5 posizioni, poi Betor regolabili su tre posizioni, escursione 70 mm.

Ruote: cerchi in lega leggera con pneumatici 2,75-21 anteriore e 4.00-18 posteriore. Pressioni di gonfiaggio 0,35+0,56 atm anteriore e 0,30+0,43 atm posteriore.

Freni: a tamburo a camma singola, anteriore centrale da 160x35 mm, posteriore laterale da 140x40 mm.

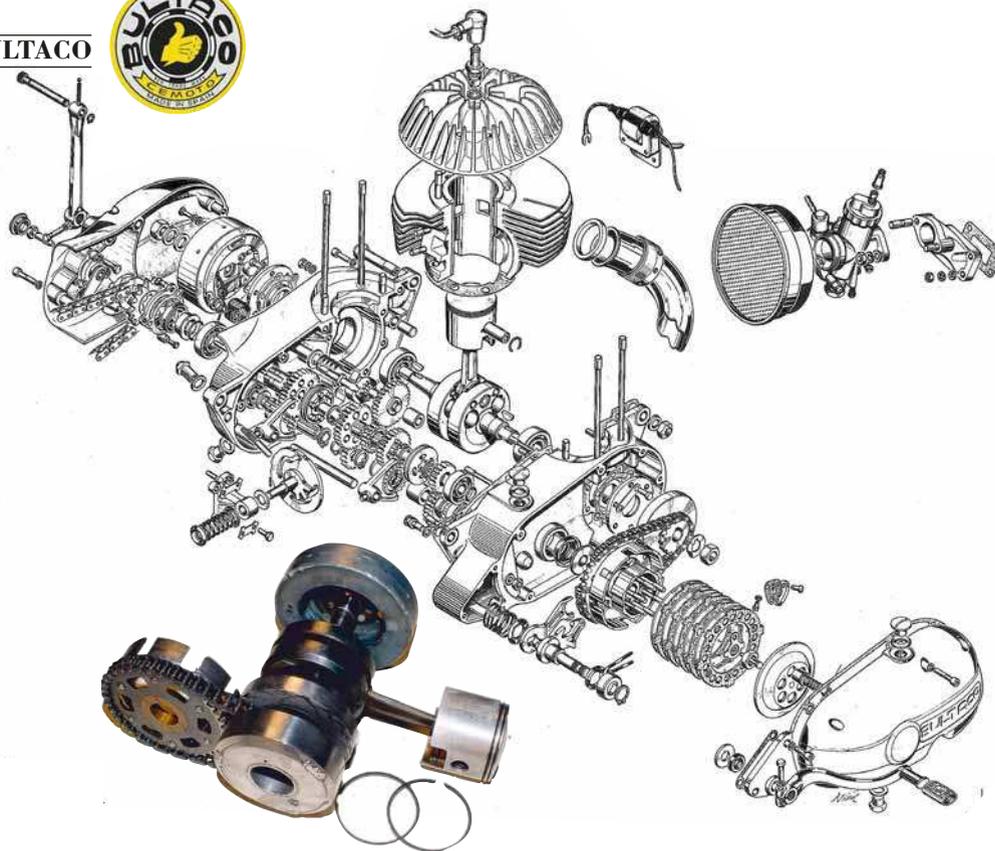
Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.015, interasse 1.315, altezza sella 800, larghezza manubrio 810, luce a terra 230, larghezza manubrio 810, larghezza motore 390, altezza filtro aria 620. Peso a vuoto circa 92 kg.



• A sinistra, Bultò con la moglie in uno scatto del 1963. La coppia avrà ben 10 figli, alcuni dei quali, come Juan Soler, Ignacio e Alvaro, saranno anche ottimi piloti, in particolare nel Trial e nel Cross. A lato, il patron della Bultaco porta in moto il nipote, "Sete" Gibernau che avrà una brillante carriera in MotoGP.



• Il basamento è strutturato per reggere anche cilindrate maggiori e sulla destra porta la primaria con catena, priva di tenditore, che prende facilmente gloco (è uno dei difetti più noti anche per la scarsa qualità del materiale della catena stessa). Nel disegno del motore 200 (per la prima versione Sherpa N) è raffigurato solo un volano supplementare accanto alla catena della primaria. L'adozione del secondo volano supplementare (vedi foto), adottato per migliorare il tiro e la regolarità di funzionamento ai bassi regimi, avviene dopo la "cura" di Miller e la maggiorazione del motore a 250. Il pistone, leggermente bombato, ha due segmenti a L.



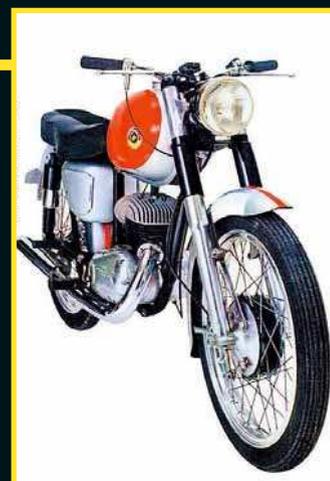
in Spagna, tanto che pochi anni dopo si deciderà di cambiare sede, trovando una fabbrica più grande. Dal 1949 Bultò si dedica a tempo pieno alla Montesa ed è convinto dell'importanza strategica delle competizioni. Partecipa tra l'altro alla Sei Giorni di Varese nel 1951. Negli anni Cinquanta convince a fatica Permanyer di quanto siano importanti le competizioni e la Montesa, specie con la nuova 125 cc, si impone come macchina emergente, cogliendo ottimi risultati. Ricordiamo, ad esempio, il 2°, 3° e 4° posto nell'Ultra-Lightweight TT del 1956. Le divergenze fra Pedro e Francisco col tempo si fanno sempre più nette. La Spagna sta precipitando in una profonda crisi economica: anche

se dal 1951 al 1958 la produzione industriale nazionale è cresciuta in media dell'8% l'anno, il tenore di vita degli spagnoli continua ad essere uno dei più bassi d'Europa, con salari medi infimi e una inflazione molto alta. Un anno dopo il Governo interverrà nel tentativo di ridurre l'inflazione e l'enorme debito pubblico con il "Piano di stabilizzazione economica" che prevede una progressiva rinuncia all'autarchia e al protezionismo per favorire la libertà di commercio e di investimento, nonché la trasformazione della peseta in una valuta convertibile con relativa svalutazione per incrementare le esportazioni e penalizzare le importazioni. Il mercato della moto in Spagna si è ridotto del 50%, pertanto

TRALLA



• È la prima Bultaco (1959-1963, sigla 101), brillante 2 tempi di 124,9 cc con cambio a 4 marce e ruote da 19". Dal 1963 al 1967 sarà sostituita dalla Tralla 102, con estetica simile alla Metralla, e motore potenziato da 12,2 a 15 CV. Le due serie totalizzano 6.646 esemplari.



Sammy Miller: la Sherpa è nata così

Anche se ha gareggiato con ottimi risultati nel Mondiale Velocità e nella Regolarità, Sammy Miller - classe 1933 - è ricordato soprattutto per la sua straordinaria carriera nel Trial, dove ha vinto 11 Campionati inglesi, 5 Sei Giorni di Scozia, 2 Campionati europei, il tutto dal 1959 al 1970. Per i suoi meriti sportivi è stato inserito nella Motorcycle Hall of Fame nel 2007 e insignito della medaglia dell'Ordine dell'Impero Britannico nel 2009. Miller è stato anche il "papà" della Sherpa T, la moto che ha rivoluzionato il Trial, ponendo fine al monopolio delle 4 tempi inglesi. Questi i suoi ricordi relativamente al suo periodo in Bultaco.

"La Bultaco era già nota in Inghilterra per i modelli da Cross sviluppati in collaborazione con i telaisti Rickman. Don Shorey, pilota ufficiale Bultaco nella velocità con le TSS 125 e 250, aveva chiesto alla Casa una moto da fuoristrada per allenarsi nella stagione invernale partecipando ai numerosi Trial che si svolgevano in Inghilterra. Gli fu messa a disposizione una Sherpa N 200 da Regolarità, modello che era stato presentato nel 1960 come 125, appena un anno dopo la fondazione della Bultaco. La moto di Shorey fu oggetto di alcune modifiche per adattarla al Trial e dimostrò buone prestazioni. Venne quindi prodotta in piccola serie, completamente riservata all'Inghilterra. Francisco Bultò era molto interessato a questa iniziativa perché aveva intuito il potenziale del mercato trialistico, per il momento solo in Inghilterra ma con prospettive di affermazione in tutto il resto del mondo. D'altra parte Bultò si rendeva conto che per sviluppare una vera moto da Trial, disciplina sconosciuta in Spagna, occorreva il supporto di un bravo pilota inglese che fosse anche un buon tecnico. Consigliato dai fratelli Rickman, Bultò si mise in contatto con me nell'autunno del 1964. Nello stesso periodo la BSA aveva deciso di

chiudere lo stabilimento dell'Ariel dove lavoravo e questo mi diceva chiaramente che per me non c'era futuro in quella azienda. L'offerta di Bultò giungeva a proposito. Ma prima di prendere una decisione così radicale volevo delle garanzie. Dopo aver provato la Sherpa di Shorey chiesi di avere un colloquio. Bultò fu molto cordiale e sportivo. Mi portò subito nella sua fattoria in campagna. Qui, su un percorso realizzato per l'occasione, provai la Sherpa N 200 di serie. La maneggevolezza era quella di un cammello, ma vedevo buone possibilità di sviluppo purché la cilindrata venisse aumentata a 250. Ci lasciammo in attesa che fosse approntato il nuovo motore. Poco dopo ritornai in Spagna portando la mia Ariel 500 quattro tempi per confrontarla con la moto spagnola su un vero percorso trialistico con tanto di prove speciali. Avevo l'entusiastica collaborazione dell'ingegner Alberto Nomen e del suo staff tecnico. Furono 12 giorni di lavoro intensissimo. Si stava fuori tutto il giorno, dalle 7 alle 21, salvo la pausa per il pranzo e la tradizionale siesta. Il pranzo era ad una lunga tavola dominata dalla figura di Bultò, attorniato da familiari e tecnici. Bultò era notevole per classe e volontà. Mentre fuori dal tempo sembrava l'ambiente, quasi cristallizzato in un'altra epoca, con il padrone di casa immerso nel ruolo di signore quasi medioevale. Ma l'impegno era incessante, anche a tavola. Alla fine era nata una moto tutta nuova. La maggior differenza tra la Sherpa e l'Ariel era legata all'effetto volano: con l'Ariel chiudendo il gas la moto procedeva ancora per il forte effetto delle masse rotanti, mentre sulla Bultaco la stessa manovra causava l'arresto e sovente lo spegnimento del motore. Così abbiamo aumentato le masse volaniche e abbiamo lavorato sulla distribuzione per migliorare tiro e dolcezza. Per quanto riguarda la ciclistica abbiamo ridotto di 3° l'angolo del cannot-



to di sterzo, migliorato le prestazioni della forcella aumentando la corsa a 165 mm e rendendola più soffice, avanzato di 2,5 cm il perno della ruota anteriore per migliorare la precisione di guida. Con parafanghi in alluminio e serbatoio in vetroresina il peso della moto era ben al di sotto dei 100 kg, un record. Leggerezza e manovrabilità davano grande confidenza. Sono riuscito a superare a zero una zona letteralmente impossibile per l'Ariel. Potevamo essere soddisfatti! Purtroppo allora in Spagna imperava l'autarchia, i metalli e certi prodotti erano scadenti. In particolare catene, cuscinetti e ingranaggi duravano poco. Il carburatore sembrava un colabrodo, la forcella lamentava rotture alla testa e in corrispondenza del perno, il motore diventava presto rumoroso per il formarsi di giochi eccessivi. La Sherpa costava poco, ma aveva un costo di gestione piuttosto elevato. Comunque, superava di gran lunga tutti i precedenti modelli da Trial."

SHERPA S



• Nel 1960 debutta la prima Bultaco da Cross, di 125 cc, seguita nel 1961 dalla 175 e dal 1962 dalla 200 (a sinistra). La produzione complessiva supera i 5.000 esemplari e si conclude nel 1972 con la 125 (sopra), che sarà sostituita dalla Pursang.



• *“Tecnici e stilisti della Bultaco sono riusciti a conciliare magnificamente eleganza e funzionalità nella Sherpa T 250, che l'anno scorso (1969) ha vinto ben 10 Campionati nazionali di Trial (in Spagna, Inghilterra, Belgio, Svizzera, Irlanda, Finlandia, Svezia, Francia, Canada e Australia) e che anche in questa stagione sta mietendo allori dovunque.”*

Così scriveva Motociclismo nella prova del 1970, anno della vittoria nel Campionato europeo - il Mondiale sarà istituito nel 1975 - di Sammy Miller (che aveva già vinto nel 1968).



Permanyer resta prudente sulla gestione dell'azienda, decidendo nel 1957 di tagliare le spese e di chiudere il Reparto corse nel 1958. Bultò è assolutamente contrario e si arriva alla rottura fra i due. La Montesa continuerà la sua strada e uscirà dopo qualche anno dalla crisi grazie al brillante tecnico Leopoldo Milà (progettista della Impala e successivamente co-autore della Cota) e al bravo pilota-ingegnere Pedro Pi, ingaggiato come tecnico nel 1960. Per Bultò i sogni non sono comunque finiti perché, oltre a ritirare il proprio capitale dalla Montesa, pari al 30,9% del valore, si porta via il progetto di un suo motore che poco più tardi sarà montato sulla Tralla 101.

Don Paco torna a dedicarsi alla sua fabbrica di segmenti, ma l'amarezza per la vicenda Montesa lascia un segno profondo. La nascita della Bultaco è alle porte.

Sostenuto da operai, tecnici e piloti della Montesa, pronti a lasciare l'azienda per seguirlo in una nuova avventura (sono in tutto ben 39), don Paco installa in un granaio, a San Adrià de Bèsos, la prima officina Bultaco. Il nome è ripreso dal telex che unisce Bultò con l'abbreviazione di Paco. Ci si mette subito al lavoro per realizzare la prima moto che deve essere sportiva e facilmente elaborabile per le competizioni. Il motore a due tempi c'è già, si tratta di confezionare la ciclistica: si lavora giorno e notte e in pochi mesi nasce la Tralla (è un tipo di frustino) 101. Bultò ha anche il tempo per progettare il Marchio della rivincita sulla Montesa e decide per una mano a pugno chiuso col pollice rivolto verso l'alto. È il segno dei corridori quando vogliono dire che tutto è a posto e gli viene suggerito dal pilota John Grace. Sotto compare la scritta CEMOTO, ovvero Compa-

METRALLA



• Nel 1962 è il turno della Metralla 200 da 18 CV e 130 km/h. Quattro anni dopo arriva la versione Mk2 di 250 cc con cambio a 5 marce, ottimisticamente dichiarata per 27,6 CV e 164 km/h.



- La Sherpa T 250 del 1968-71, nota anche come 49 (lettera iniziale del telaio) è una evoluzione della San Antonio, ulteriormente messa a punto nelle sospensioni e con sovrastrutture, sempre in vetroresina, meglio sagomate (il serbatoio è da 7 litri). Nel 1970 è modificato il basamento come nella 250 qui sotto, dotata del Kit Campeon che prevede serbatoio e fianchetti in un sol pezzo e un diverso impianto scarico.

nia Espanola de Motores - Societat Anònima. La data di nascita ufficiale della Bultaco è il 17 maggio 1958.

Meno di un anno dopo, il 24 marzo 1959, la Tralla 101 viene presentata ufficialmente all'Hotel Ritz di Barcellona e già da aprile inizia la produzione. Due mesi dopo il debutto la moto viene portata in pista nella classe Turismo al GP di Spagna: Grace, ex pilota Montesa passato alla corte di Bultò, è a lungo secondo, poi è costretto al ritiro. Ma il debutto della Bultaco è significativo. Nel 1960 un'altra tappa importante riguarda la nascita della 125 TSS (Tralla Super Sport), considerata la miglior moto da competizione accessibile da un privato e successivamente proposta anche in cilindrata maggiori. La Bultaco è ormai una realtà emergente non solo per la produzione di moto stradali di piccola e media cilindrata (su tutte la famosa



Metralla - mitraglia - 200 e poi 250 cc) e non solo in pista. Si avvicina infatti il momento della rivoluzionaria Sherpa T.

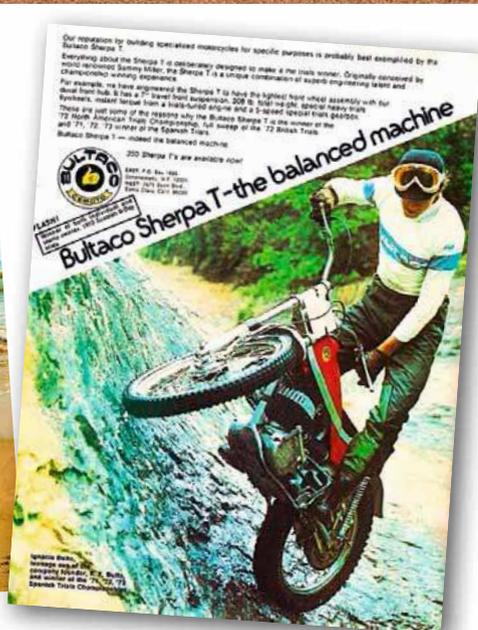
Bultò ha radunato attorno a sé un gruppo di fedelissimi, tecnici, meccanici e piloti, e anche se alla fine le decisioni le prende lui, tiene



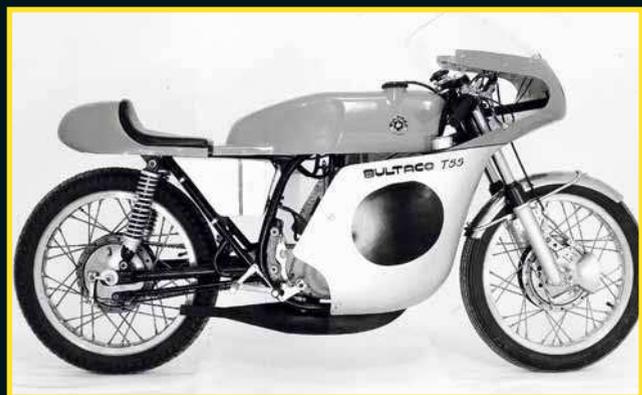
- Sin dal 1966 è possibile acquistare il kit racing che include anche il cambio a rapporti ravvicinati e l'accensione elettronica. L'ultima serie, GT del 1975 e GTS del 1977 (con freno a disco e cambio a 6 marce, in foto), hanno circa 24 CV e toccano i 145 km/h. Ben 18.489 gli esemplari costruiti in tutto.



• Nel 1972 il Kit Campeon è di serie e alla 250 si affianca la 350 portando l'alesaggio da 72 a 83,2 mm. Altre novità sono il carburatore da 25 anziché da 27 mm, volani più pesanti per incrementare la già favolosa elasticità, imbiellaggio ed alberi del cambio rinforzati, tamburo della frizione in lega leggera, 4 paraolio (anziché 2) sull'albero motore. Sotto, due pubblicità e Giacomo Agostini che nel 1972 partecipa a dei corsi di guida patrocinati dalla Bultaco.



TSS



• Le corse sono nel DNA della Bultaco e la prima TSS (Tralla Super Sport) nasce nel 1961 di 125 cc. Disponibile via via in cilindrata maggiori (250 e 350), fino al 1970 è una delle migliori moto per i privati. Nel 1965 arriva il raffreddamento ad acqua. La 350 nel 1968 tocca i 48 CV.

Caratteristiche tecniche 350 1972

Motore: a 2 tempi, monocilindrico verticale raffreddato ad aria, testa e cilindro in lega leggera e camicia in ghisa; alesaggio per corsa 83,2x60 mm, cilindrata 326,03 cc. Distribuzione regolata dal pistone. Rapporto di compressione 9:1. Potenza max 21 CV a 5.000 giri, coppia max 3,15 kgm a 4.500 giri.

Accensione: con volano magnete alternatore Femsa VAR 41-52 sulla sinistra dell'albero motore e bobina AT esterna. Distanza tra i contatti 0,35-0,45 mm; anticipo max 2,6-2,7 mm sulla corsa del pistone. Candela grado termico 145 scala Bosch a filetto lungo con distanza fra gli elettrodi di 0,5 mm.

Lubrificazione: trasmissione (primaria a catena) 300 cc

olio SAE 30; cambio 500 cc olio SAE 90.

Alimentazione: miscela benzina e olio SAE 40 al 5% oppure 4% utilizzando olio speciale da gara. Capacità serbatoio carburante 4,5 litri. Carburatore Amal 625, diffusore da 25 mm, getto massimo 140, getto minimo 20; polverizzatore 105, ago tipo U alla seconda tacca, filtro aria a matassa lavabile in nylon.

Frizione: multidisco in bagno di olio, nello stesso vano della trasmissione primaria a catena.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi scorrevoli e innesti a denti frontali. Comando a pedale sulla destra, spostabile sulla sinistra. Rapporti interni: 0,263 in prima, 0,342 in seconda, 0,442 in terza, 0,723

in quarta, 1,000 in quinta.

Trasmissioni: primaria a catena da 3/8"x0,295 in bagno di olio, rapporto 2,375 (denti 16/38); finale a catena da 1/2"x0,305, rapporto 4,000 (pignone 13 denti, corona 52).

Telaio: monotrave a culla chiusa, sdoppiata sotto il motore, in acciaio al cromo-molibdeno.

Sospensioni: anteriore forcella telescopica idraulica a perno avanzato da 165 mm di escursione; 170 grammi di olio SAE 20 per ogni stelo. Posteriore con forcellone oscillante e due ammortizzatori teleidraulici Betor a molle scoperte da 100 mm di escursione, regolabili su tre carichi di molla.

Ruote: cerchio anteriore in alluminio WM1 con pneumatico 2,75-21": pressione 0,35 atm per il Trial, 1,0 atm su strada;

cerchio posteriore in alluminio WM2 con pneumatico 4,00-18": pressione 0,3 atm per il Trial, 0,9 atm su strada.

Freni: a tamburo laterale monocamma, anteriore da 125x25 mm, posteriore da 140x40 mm, con mozzo in lega leggera e piste cromate per le guarnizioni di attrito.

Impianto elettrico: a 6V con volano magnete alternatore da 40W; faro con lampada da 35/35W, fanalino posteriore con lampada da 4,5W e stop da 18W.

Dimensioni (in mm) e peso: interasse 1.330, lunghezza 2.020, larghezza 810, altezza manubrio 1.040, altezza sella 750, altezza minima da terra 260 mm, altezza da terra filtro aria 620. Peso in ordine di marcia 96 kg.

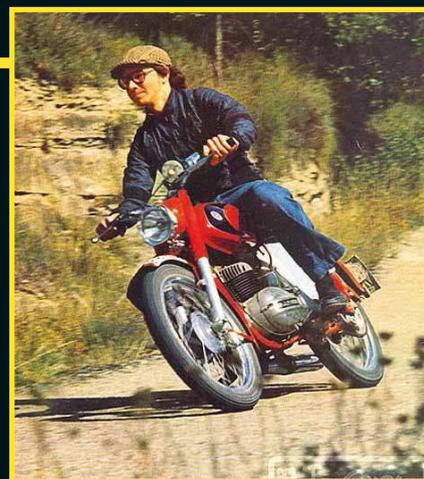
in gran conto il parere degli altri. Tra l'altro la collaborazione con personaggi stranieri, soprattutto inglesi, gli consente di trovare dei validi importatori per esportare in altri Paesi le sue moto, ottenendo ulteriore ossigeno al mantenimento ed ampliamento della fabbrica. E poi non va dimenticato che Bultò è un pioniere del fuoristrada e già utilizzava la AJS per le escursioni in montagna. L'incontro nel 1964 con il campione Sammy Miller, reso possibile dai fratelli Rickman che sono gli importatori inglesi della Bultaco (e che saranno determinanti nel realizzare la Pursang da Cross) è fondamentale: da una parte l'industriale di forte carisma che ha la necessità di ampliare la propria gamma e

di esportare il più possibile, dall'altra la stella del Trial britannico, il quasi imbattibile pilota della Ariel. I due si piacciono, hanno stima l'uno dell'altro. Miller viene chiamato in Spagna per dare una opinione sul prototipo della Sherpa e viene praticamente sequestrato da Bultò con cui lavora tutto il giorno. In appena 12 giorni la Sherpa viene definita nella messa a punto e sale di cilindrata da 194 a 244 cc. Presentata al Salone di Earls Court a Londra alla fine del 1964, è in gara dall'anno dopo. Vince al debutto la prestigiosa Scottish Six Days Trial: è la prima vittoria di una Marca non inglese e la prima importante della Bultaco nel fuoristrada. Da quel momento la Sherpa T la si trova ovun-

JUNIOR



• Nato nel 1966, il modello Junior è una proposta economica per il mercato spagnolo e resta in produzione come 125, 100 e 74 cc (potenza da 9 a 7 CV), fino a metà anni Settanta. In Spagna 74 era il limite massimo di cilindrata per le moto che si potevano guidare da 16 anni.





que. Ed è la prima di una famiglia di moto di straordinario e inimitabile successo: dal 1965 al 1979 vince 5 Mondiali (consecutivi), 4 titoli europei, 7 Scottish Six Days Trial e ottiene 82 titoli nazionali. E con la Bultaco corrono i piloti più forti: oltre a Miller ricordiamo Lampkin, Rathmell, Vesterinen, Schreiber, Gorgot, Soler. Le 4 tempi inglesi vanno in pensione con la rapidità di un fulmine e solo Montesa e Ossa, arrivate dopo, riescono a contenere il fenomeno Sherpa T. Il Trial diventa l'attività principale della Bultaco, ma le corse di Velocità non sono affatto abbandonate.

Pur vivendo nel 1965 la tragedia della morte del suo fortissimo pilota Ramon Torras (il ritiro dalle competizioni viene scongiurato dalla pressione operata su Bultò dai suoi dipendenti), nel 1966 don Paco ha la soddisfazione della prima vittoria iridata della TSS, nella classe 250, con il neozelandese Molloy al Gran Premio dell'Ulster. Più tardi, dal 1976 al 1981, la Bultaco vincerà anche quattro titoli mondiali nella classe 50 con Nieto e Tormo.

Dal punto di vista personale Francisco ha una famiglia molto unita. Si è sposato a 33 anni ed è padre di ben 10 figli. Alcuni di questi amano come lui la moto: Juan Soler, per esempio, è campione di Trial spagnolo e diventa in seguito Direttore del Reparto esperienze, ma bene si comportano anche Ignacio, che corre nel Trial, ma anche nella Velocità, e Alvaro che diventerà campione nell'off-shore. Tra i parenti stretti ci sono Oriol Puig Bultò, il nipote, valido crossista e regolarista, e successivamente a capo del Reparto corse, e Manuel Gibernau, marito di una sorella di Bultò (e papà di Manuel "Sete", due volte vice campione del mondo della MotoGP nel 2003 e 2004 e vincitore di 9 gran premi) che per un certo periodo ricoprirà la carica di Direttore commerciale.

MERCURIO



• Altro modello economico e molto popolare in Spagna, proposto con motori di 125, 155, 175 e 200 cc, inseriti progressivamente a partire dal 1960. Moto estremamente affidabile e a vocazione turistica, ottiene un gran successo di vendita e resta in produzione fino al 1981 con oltre 30.000 esemplari.

La Bultaco raggiunge una bella dimensione industriale: vi lavorano un migliaio di persone e la produzione tocca le 20.000 unità l'anno, la maggior parte destinate all'estero, Stati Uniti in particolare. Nei primi anni Settanta don Paco si rende conto che qualcosa sta cambiando. Il boom economico industriale degli anni Sessanta, sostenuto con milioni di dollari dagli USA, che ha in effetti attirato gli investitori stranieri interessati alle materie prime e alla possibilità di sfruttare manodopera a bassissimo costo, pare finire. In Spagna nel 1973-1974 la crisi petrolifera accentua la recessione economica e la morte del dittatore Franco nel novembre 1975 cambia totalmente la realtà sociale del Paese. Arriva finalmente la democrazia ed emergono tutte le contraddizioni e la povertà degli spagnoli. L'economia del Paese è a pezzi, industria ed agricoltura sono tra i più arretrati d'Europa, i conflitti sociali esplodono, si chiedono lavoro e diritti, stipendi non più da fame. La Spagna esce dall'isolamento e apre i suoi confini alle importazioni: giapponesi, tedeschi e italiani sono pronti ad invadere coi loro prodotti il mercato spagnolo. Per la Bultaco, come per le altre Case motociclistiche spagnole, si aprono incerte prospettive.

Sul mercato interno, per la prima volta, devono affrontare la concorrenza straniera che spesso offre prodotti migliori a prezzi analoghi se non inferiori. A questo primo fronte di crisi se ne aggiunge un altro. La Bultaco infatti perde progressivamente il suo mercato più importante, quello americano. Non sono solo le nuove normative anti-inquinamento a mettere un freno alle due tempi spagnole, ma soprattutto la concorrenza giapponese che è entrata negli anni Settanta in modo prepotente in ogni settore del fuoristrada. Il crollo delle vendite negli USA

segue a pag. 53



• Sulle Sherpa del 1972-1974 il serbatoio tiene solo 4 litri di miscela, ha il tappo laterale con sfiato e un unico perno di fissaggio anteriore oltre alle viti che fissano i fianchetti che fanno corpo unico. Altra novità introdotta la piastra inferiore della forcella arcuata per serrare più in basso gli steli.

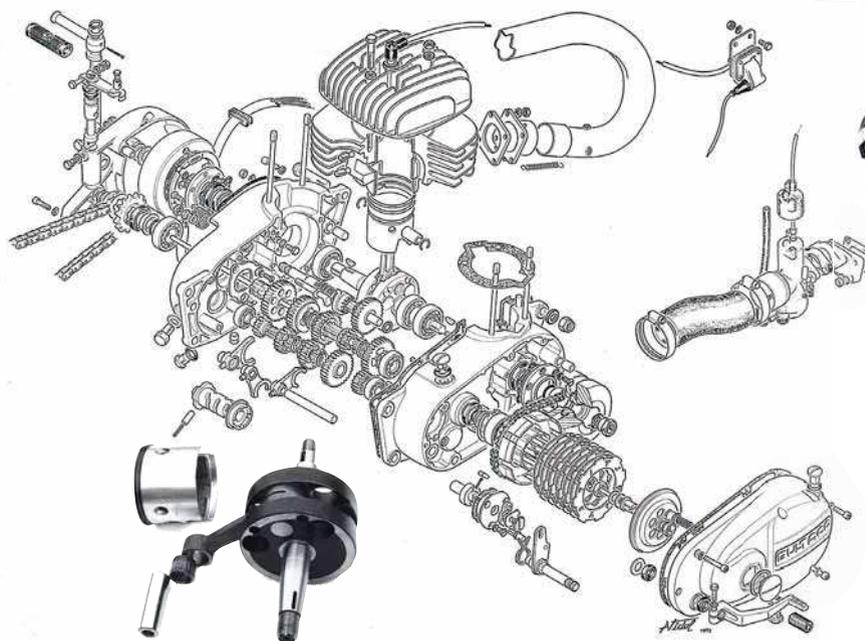


• A sinistra, una Mercurio 155 del 1973 (per ragioni fiscali la cilindrata è ridotta da 153,1 a 147,7 cc), 5 marce, 9 CV e 100 km/h. A destra, l'ultima Mercurio, la GT 175 del 1976 (12,5 CV e 112 km/h), ormai sul viale del tramonto e costruita in soli 2.450 esemplari.

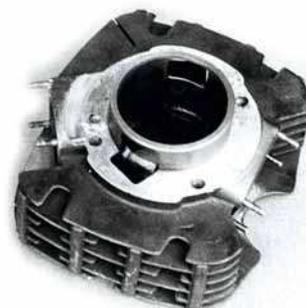




• Sulla Sherpa del 1975 il telaio è al cromo molibdeno ed è privo del caratteristico tubo centrale discendente; l'ancoraggio del motore avviene attraverso una sorta di ganascia in lega leggera, attraversata dal fodero dove scorre il perno del forcellone. Quest'ultimo, è stato allungato verso la parte anteriore, portando il perno più vicino al pignone di uscita cambio, migliorando le condizioni di lavoro della catena e degli ammortizzatori.



• La curiosa forma "a pera" della camera di scoppio, il cilindro in alluminio con camicia in ghisa dotata di travi supplementari, in unione ai due fori posti sul mantello del pistone. Robusto l'albero motore. La catena della primaria ha il tenditore.



MATADOR



• Dopo le prime modeste Scrambler Campera e Sherpa N, nel 1963 esce un modello più professionale per la Regolarità, prima di 200 cc poi di 250 cc (a sinistra, 1966). A destra, la Mk 4 del 1971 in versione Sei Giorni.



Caratteristiche tecniche 350 1975

Motore: a 2 tempi, monocilindrico verticale raffreddato ad aria, testa e cilindro in lega leggera e camicia in ghisa; alesaggio per corsa 83,2x60 mm, cilindrata 326,03 cc. Distribuzione regolata dal pistone. Rapporto di compressione 9:1. Potenza max 18,5 CV a 6.000 giri, coppia max 2,6 kgm a 4.000 giri.

Accensione: con volano magnete alternatore Femsa VAR 41-52 sulla sinistra dell'albero motore e bobina AT esterna. Distanza tra i contatti 0,33-0,35 mm; anticipo max 2,8-3,0 mm sulla corsa del pistone. Candela grado termico 160 scala Bosch a filetto lungo con distanza fra gli elettrodi di 0,35-0,45 mm (alternative Bosch W 160 T 30, Champion N-11Y, Firestone F-27LP, Lodge CLNY, KLG FE 55P).

Lubrificazione: trasmissione (primaria a catena) 300 cc olio SAE 30; cambio 500 cc olio SAE 90.

Alimentazione: miscela benzina e olio SAE 40 al 5% oppure 4% utilizzando olio speciale da gara. Capacità serbatoio carburante 6,5 litri. Carburatore Bing T/84, diffusore da 28 mm, getto massimo 125, getto minimo 35-65; polverizzatore 273, ago alla prima o seconda tacca.

Frizione: multidisco in bagno di olio, nello stesso vano della trasmissione primaria a catena.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi scorrevoli e innesti a denti frontali. Comando a pedale sulla destra, spostabile sulla sinistra. Rapporti interni: 0,263:1 in prima, 0,342:1 in seconda, 0,442:1 in terza,

0,723:1 in quarta, 1:100 in quinta.

Trasmissioni: primaria a catena da 3/8"x0,295 in bagno di olio, rapporto 2,375 (denti 16/38); finale a catena Joresa Spezial 55 da 5/8"x0,255, rapporto 4,181 (pignone 11 denti, corona 46).

Telaio: monotrave a culla chiusa, sdoppiata sotto il motore, in acciaio al cromo-molibdeno.

Sospensioni: anteriore forcella telescopica idraulica Telesco a perno avanzato da 165 mm di escursione; 180 grammi di olio SAE 10 per ogni stelo. Posteriore forcellone oscillante e due ammortizzatori teleidraulici Betor a molle scoperte da 100 mm di escursione, regolabili su tre carichi di molla.

Ruote: cerchio anteriore in alluminio 1,6x21" con pneumatico 2,75-21", pressione 0,35

atm per il Trial, 1,0 atm su strada; cerchio posteriore in alluminio 1,85x18" con pneumatico 4,00-18", pressione 0,28 atm per il Trial, 1,0 atm su strada.

Freni: anteriore e posteriore a tamburo laterale monocamma da 125x25 mm, con mozzo in lega leggera e piste cromate per le guarnizioni di attrito.

Impianto elettrico: a 6V con volano magnete alternatore da 40W; faro con lampada da 35/35W, fanalino posteriore con lampada da 4,5W e stop da 18W.

Dimensioni (in mm) e peso: interasse 1.315, lunghezza 2.005, larghezza 840, altezza manubrio 1.095, altezza sella 825, altezza minima da terra 315 mm, altezza da terra filtro aria 650. Peso a vuoto 92,5 kg (42 ant + 51,2 post).



• Alcuni dettagli della Sherpa T 350 che vincerà il primo Mondiale (1975). Il carburatore non è il classico Amal ma un Bing e c'è una nuova cassa filtro ricavata nella triangolazione centrale del telaio. Sulla testa c'è la predisposizione per il decompressore. Entrambi i freni sono da 125 mm con la pista interna cromata, anziché in ghisa, per evitare bloccaggi e l'insorgere di ruggine.

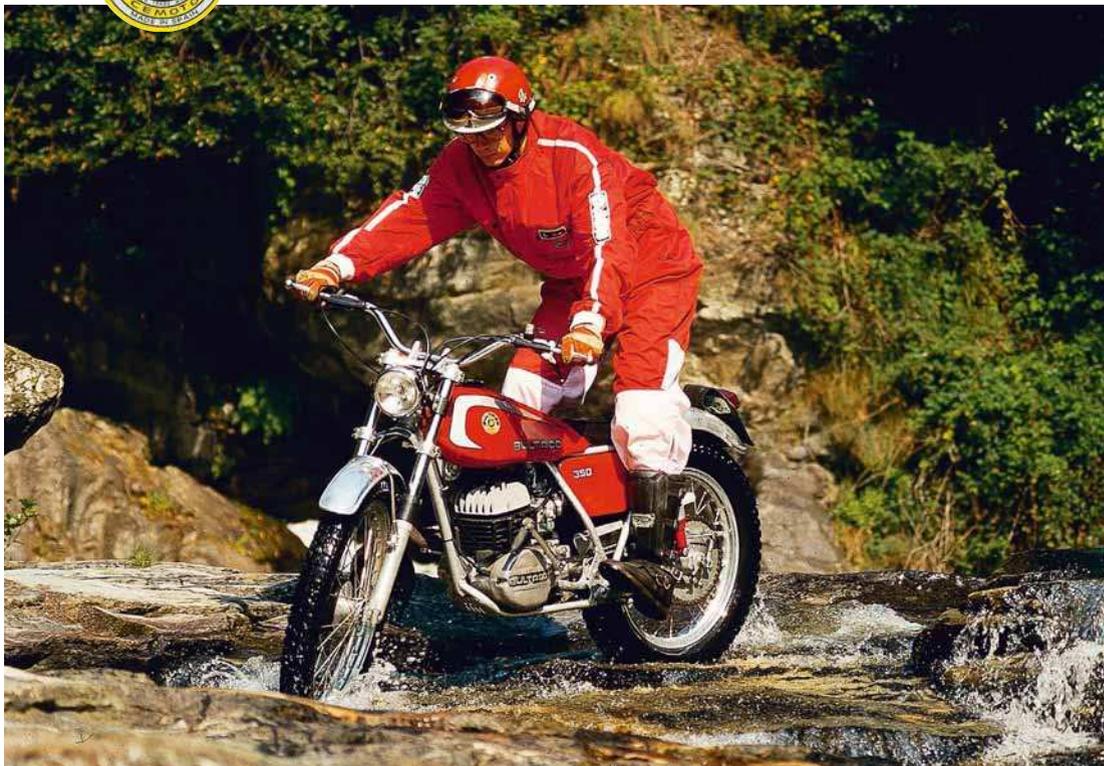


• A destra, il prototipo del 1973, noto come Biflèche, con doppio serbatoio, motore e alcune componenti della ciclistica della Pursang 250 da Cross. A sinistra, la Mk 9 350 del 1975, enduro sempre più versatile. La produzione finisce nel 1979.





• Nel 1975 si abbandona la soluzione del monoblocco serbatoio-sella, in favore di parti separate, caratterizzate dal bellissimo serbatoio in vetroresina (da 6,5 litri), dalla stretta sella "autografata" e dalle fiancattine, sempre in vetroresina. I parafanghi sono in alluminio lucidato. L'impianto di scarico, detto a "boomerang", è ben occultato ed è l'evoluzione di quello introdotto sulla 250 del 1971-'72. Dispone di due silenziatori, uno centrale e l'altro integrato nel terminale, e offre un risultato davvero eccellente. Nell'altra pagina, vista del nuovo telaio e una pubblicità che vede in azione il Campione del mondo Martin Lampkin.



ALPINA



• La Bultaco è la prima a creare un modello da motoalpinismo, che chiama appunto Alpina. Sviluppata sulla base della Sherpa, debutta nel 1971 come 250 e sale a 350 cc nel 1973 (a fianco). Sopra, la 250 del '77-'80. È un grande successo con oltre 28.000 esemplari costruiti.

segue da pag. 49

porta conseguenze devastanti a livello economico e il capitale di Bultò non è sufficiente a tamponare le perdite di bilancio e tantomeno può essere indirizzato nello sviluppo tecnologico. Stessa sorte stanno subendo la Montesa e la Ossa.

Nonostante le vittorie della Sherpa T, ancora iridata nel biennio 1978-1979, la situazione dell'azienda è sempre più critica: ciò comporta licenziamenti, scioperi e una confusa gestione che interessa ovviamente la produzione. La Sherpa T è ancora un modello che si vende bene, mentre Frontera, Pursang e stradali come Metralla e Streaker sono sempre meno apprezzate. Nonostante arrivi la vittoria iridata di Schreiber nel Mondiale Trial del 1979, la Bultaco soffre sempre più la concorrenza, non solo giapponese (Honda in particolare), ma anche italiana, con Coutard che ottiene la prima vittoria della SWM. A fine anno la situazione è così grave che si ferma la produzione e si chiude il Reparto

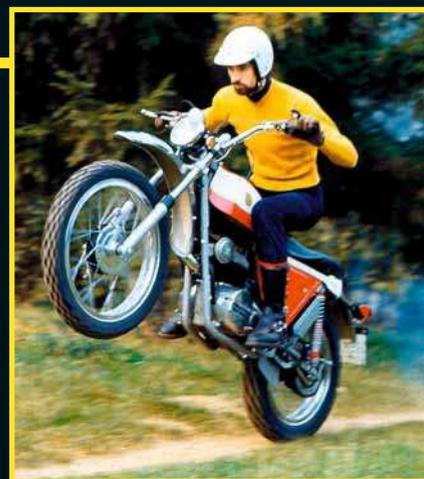
segue a pag. 57



EL MONTADERO



- Derivata dalla El Bandido, modello solo per gli USA, arriva nel 1968 come maxi enduro. Prodotta fino al 1972 in più versioni, viene costruita in 7.000 esemplari. Motore da 350 o 360 cc. Potenza circa 32 CV. Il suo posto sarà preso dalla più evoluta Frontera.





• Dal 1976 al 1978 la Sherpa è iridata con Vesterinen. Il modello introdotto nel 1977 è il tipo 199 con motore nero (potenziato da 18,5 a 20,8 CV), cambio a sinistra, e sovrastrutture in plastica. Il serbatoio è più rastremato e piccolo, da 5 litri. Anche il telaio è leggermente modificato.



Caratteristiche tecniche 350 1978

Motore: monocilindrico a due tempi raffreddato ad aria, testa e cilindro in lega leggera, camicia in ghisa, lavaggio a due travasi principali e due secondari; alesaggio per corsa 83,2x60 mm, cilindrata 326,03 cc, rapporto di compressione 9:1, potenza max 20,8 CV a 6.500 giri, coppia max 2,76 kgm a 4.000 giri.

Accensione: con volano magnete alternatore Femsda tipo VAR 41-52, sulla sinistra dell'albero motore e bobina AT esterna. Distanza tra i contatti 0,35-0,45 mm. Anticipo dell'accensione 2,5-2,7 mm pPMS misurati sulla corsa del pistone; candela Lodge CLNY o Champion N12Y a filetto lungo, distanza tra gli

elettrodi 0,4/0,5 mm.

Alimentazione: carburatore Bing tipo T/84 by-pass; diametro diffusore 28 mm, getto max 123, getto min 40, polverizzatore 273, ago alla 1° o alla 2° tacca, valvola gas n. 5. Miscela al 2%, capacità serbatoio 5 litri.

Lubrificazione: trasmissione primaria 300 cc di olio Sae 30; cambio 600 cc di olio Sae 40.

Cambio: a cinque rapporti, con ingranaggi scorrevoli, innesti frontali e quinta in presa diretta, comandato a pedale sulla sinistra. Rapporti interni: 0,223 in prima; 0,342 in seconda; 0,442 in terza; 0,723 in quarta; 1,000 in quinta.

Frizione: a dischi multipli

(6+6) in bagno d'olio.

Trasmissione: primaria a catena da 3/8"x0,215 in bagno d'olio, sulla destra, rapporto 2,375 (denti 16/38); finale a catena 5/8"x0,255" sulla sinistra, rapporto 3,545 (denti 11/39).

Telaio: monotrave in acciaio al cromo molibdeno con culla aperta e piastra paramotore in lega leggera.

Sospensioni: anteriore forcella teleidraulica Betor, steli da 35 mm, escursione 165 mm, posteriore forcellone oscillante con due ammortizzatori idraulici Betor regolabili su 3 posizioni di molla, escursione 145 mm.

Freni: anteriore e posteriore a tamburo laterale da 125x25

mm a camma singola.

Ruote: cerchi WM 1,6x21 anteriore, WM 1,85x18 posteriore pneumatici 2,75-21 ant e 4,00-18 post, pressione 0,3 bar ant e post in fuoristrada; 1 bar ant e 0,85 bar post per uso stradale.

Impianto elettrico: a 6V con volano magnete-alternatore Femsda da 40W; fano anteriore con lampada 35/35W e fanalino posteriore con lampada 4,5W e stop 18W.

Dimensioni (in mm) e peso: interasse 1.315, lunghezza 2.005, larghezza manubrio 840, altezza max 1.095, altezza min 310, altezza sella 825, altezza pedane 380, altezza filtro aria 650. Peso 92,5 kg a vuoto.

PURSANG



• La prima Pursang 250 viene realizzata dagli esperti telaisti inglesi Rickman e debutta nel 1965. Due anni dopo tocca alla Mk 2, sopra, interamente progettata in casa: ha 5 marce e 34 CV. Le Pursang vinceranno diversi Campionati nazionali, ma mai un Mondiale.

La produzione Sherpa T

Modello	Esemplari	Periodo	Numero telaio
250 Sammy Miller	1.273	12/1964-4/1967	10.00.001-10.01.275
250 San Antonio	699	7/1967-5/1968	27.000.001-27.000.700
250	4.705	11/1968-4/1971	49.000.001-49.004.706
250	2.931	4/1971-4/1972	80.000.001-80.002.932
250	1.795	9/1972-nd	91.000.001-91.001.796
350	4.577	2/1972-9/1973	92.000.001-92.004.578
250	739	2/1974-nd	124.000.001-124.000.740
350	2.107	1/1974-nd	125.000.001-125.002.108
350 (per piloti ufficiali)	12	nd/1974-nd/1975	133.000.001-133.000.013
250	598	10/1974-nd	150.000.001-150.000.599
350	579	10/1974-2/1975	151.000.001-151.000.580
250	1.640	7/1975-nd	158.000.001-158.001.641
350	499	4/1975-6/1976	159.000.001-159.000.500
250	499	5/1976-nd	182.000.001-182.000.500
350	789	4/1976-nd	183.000.001-183.000.790
74	3.429	7/1976-4/1979	184.000.001-184.003.430
125	1.249	7/1976-nd	185.000.001-185.001.250
125	1.099	3/1978-nd	185.001.251-185.002.350
125	369	6/1979-nd	185.002.351-185.002.720
250	1.299	10/1976-2/1977	190.000.001-190.001.300
350	1.450	10/1976-nd	191.000.001-191.001.451
250	2.820	nd/1978-nd/1980	198.000.001-198.002.821
250	894	nd/1981-nd/1982	198.002.822-198.003.092
350	5.959	5/1977-nd	199.000.001-199.005.960
350	6.914	10/1978-nd	199.005.961-199.012.875
350	1.777	5/1981-nd	199.012.876-199.014.653
Totale	50.701 (350 = 24.663 / 250 = 19.892 / 125 = 2.717 / 74 = 3.429)		

Le vendite in Italia

Le prime Bultaco in Italia arrivano alla metà degli anni Sessanta grazie a Plinio Pasetti di Milano, già importatore Norton e Triumph. Il modello su cui punta l'importatore italiano è la Pursang da Cross, mentre sono pochissime le Metralla e Matador. Negli anni Settanta, con il crescente interesse per il Trial e il Motoalpinismo, le vendite aumentano considerevolmente, ma dal conteggio sono ovviamente escluse le Pursang che

ammontavano a circa il 10% del totale. Nel 1977 si chiude il ciclo di Pasetti e si apre quello di Tartarini (Italjet) tramite la Sun International. Indicativamente sono state immatricolate in Italia circa 4.000 moto. I dati in nostro possesso non sono purtroppo completi e riguardano solo alcune annate che sono: 1970 = 28, 1971 = 260, 1972 = 397, 1973 = 320, 1975 = 314, 1976 = 481, 1981 = 436.



• A lato, Jim Pomeroy in sella alla Pursang, primo americano a vincere un GP di Cross, in Spagna nel 1973. La Pursang viene prodotta anche di 125, 370 e 420 cc, chiudendo la carriera nel 1981. Sopra, la Mk 12 370 del 1978-1979.



• La T 350 (sigla 199A) con 6.914 unità dal 1978 al 1980, è la Sherpa maggiormente prodotta. È in blu con motore nero e adotta il telaio aperto inferiormente e con piastra in alluminio. Regala alla Bultaco il suo ultimo Mondiale, nel 1979, con Bernie Schreiber. Ma è anche l'ultima Bultaco veramente competitiva. La versione con telaio bianco del 1981 (la 199B) con motore di 340 cc e cambio 6 marce chiude la storia (Vesterinen sarà comunque 2° nel Mondiale 1980 e 3° nel 1981).



• La sola Sherpa T messa al banco da *Motociclismo* è quella del 1979. Queste le prestazioni rilevate: potenza max alla ruota 17,16 CV a 7.000 giri (19,55 all'albero), coppia max 2,23 kgm a 4.000 giri (2,54 all'albero). Inoltre, velocità max 95,870 km/h, peso a vuoto 92 kg, consumo medio 16 km/h, consumo in gara 10 km/l.

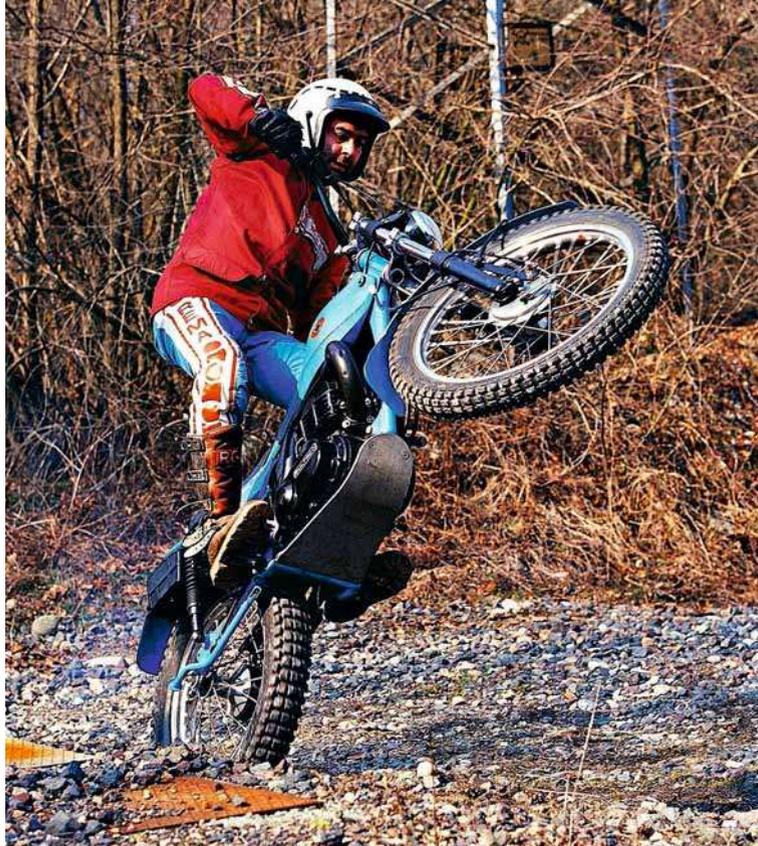
LOBITO



• È il modello non specialistico di maggior successo dedicato ai giovani. Proposto con cilindrata di 74, 100, 125 e 175 cc, robusto e divertente, viene prodotto dal 1966 al 1976. In foto le versioni più apprezzate, quella del 1969 (a lato) e quella del 1973.

segue da pag. 53

corse. Piloti (quelli che restano), tecnici e operai sono costretti a stipendi bassissimi. Bultò si ritira e l'azienda viene affidata a Juan Chalamanch, già nel consiglio di amministrazione. Nel 1980 la produzione è discontinua, riparte a luglio quando in fabbrica sono rimasti circa 200 addetti. I prezzi delle Sherpa - che non beneficiano di aggiornamenti importanti - salgono troppo e la 350 è a listino a 182.806 pesetas, quando la Montesa Cota 349 campione del mondo del 1980 costa 144.800. Nel 1982 si tenta un accordo con la Suzuki che non va a buon fine. La produzione è scesa a meno di 400 moto al mese, con le vendite che in Spagna sono crollate a 70-90 moto, sempre al mese. Dopo l'estate fallisce il progetto di una sovvenzione statale all'industria spagnola che prevede l'unione di Ossa, Montesa, Derbi e Bultaco. La situazione della fabbrica nel 1983 è disperata con una attività così ridotta che si fatica persino a produrre i ricambi. Inevitabile quindi la chiusura. Negli anni successivi ci sono alcuni tentativi di riportare in vita il Marchio. Nel 1997 la Piaggio acquista momentaneamente i diritti del nome Bultaco e fa costruire alla Derbi (già di sua proprietà) la Lobito 50. Un anno dopo il francese Marc Teissier, già socio della Scorpa, fa suoi i diritti del Marchio, utilizzabile però solo per alcuni Paesi europei, per realizzare una nuova moto da Trial, avvalendosi del tecnico Josep Paxau (ex Gas Gas) e dell'ex pilota Andreu Codina. Nasce così la Sherco (acronimo di Sherpa Bultaco) essendo impossibile utilizzare il nome Sherpa, registrato nel frattempo da una Marca giapponese di pneumatici. La Bultaco Sherco "regge" fino al 2001, poi Teissier non potrà più usare lo storico Marchio. Nel 2014 infine altra rinascita dovuta ad un gruppo di industriali catalani: che scelgono le moto-bike elettriche.



50-125 GP

- Rilevando la squadra corse Piovaticci, e con il sostegno finanziario della Federazione motociclistica spagnola, la Bultaco torna al Mondiale, partecipando con successo alla classe 50. Nel 1976 e 1977 trionfa con Angel Nieto (8 GP vinti nelle due stagioni), successi ripetuti da Ricardo Tormo - nella foto - nel 1978 (con 5 GP vinti) e nel 1981 (6 GP vinti), quando la Bultaco si è già ritirata e il giovane spagnolo corre da privato. Nello stesso periodo la Casa partecipa anche nella 125, sempre con la ex Piovaticci, con risultati meno competitivi: Tormo vince un solo GP nel 1979, mentre a Nieto va meglio: un GP vinto ma tanti podi nel 1976 che gli valgono il 2° posto finale e 3 vittorie per il 3° posto finale l'anno dopo.

