

LA PRUEBA DE MOTOCICLISTISMO



# BULTACO

# CHISPA 50

PARA  
NIÑOS  
DE  
CUATRO A  
CATORCE  
AÑOS

**B**ULTACO, dentro de su extensísima gama de modelos, carecía de una moto enteramente estudiada para la práctica del trial por niños de corta edad (se puede considerar a partir de los cuatro años). Anteriormente disponían de la Tirón, que era un intermedio entre el trial y el turismo; pero ahora Bultaco ha lanzado la Chispa, cuyas características, medidas y prestaciones se adaptan perfectamente a las necesidades de estos niños, cuyos padres desean que sigan sus propios pasos por la montaña.

Tomando como base la Sherpa T-325 se ha construido una moto prácticamente igual, con medidas reducidas y siguiendo una escala, aunque en muchos accesorios es prácticamente imposible mantener esta reducción de medidas, ya que la funcionalidad se lo impide (manecillas de freno y embrague, palancas, puño de acelerador...).

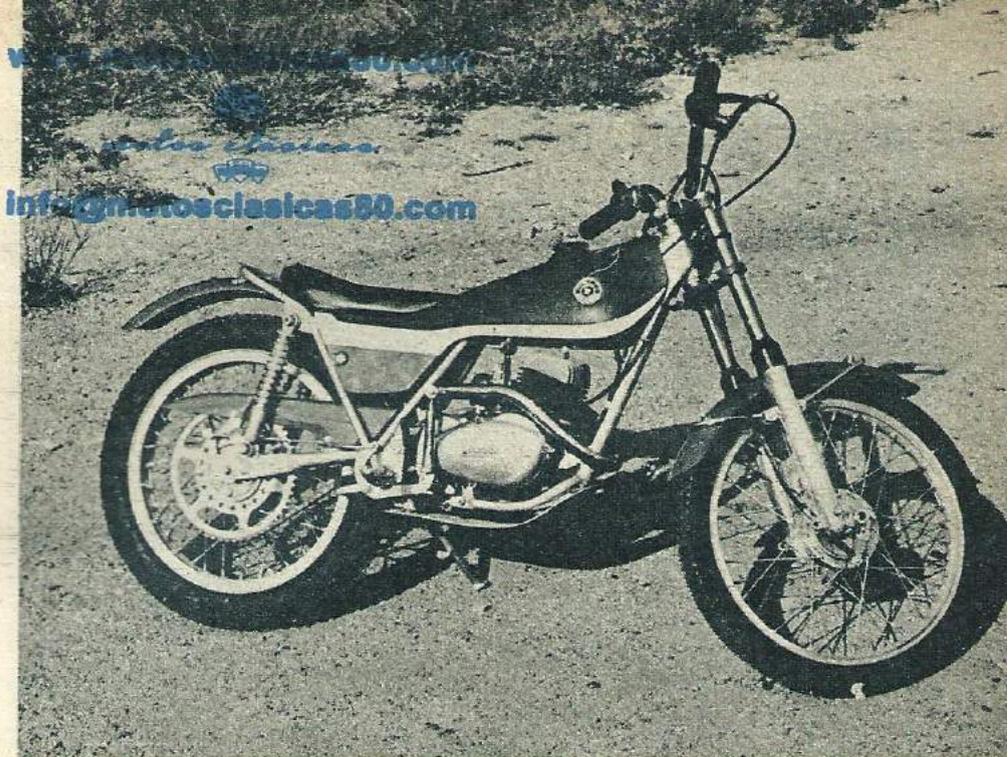
El motor es un Ducati 50 c. c., al que se le ha adaptado un selector de velocidades al pie y se le ha instalado un cilindro-pistón-culata de diseño propio, que sigue las líneas básicas de su hermana mayor, Sherpa 325. Este grupo propulsor va sujeto en un chasis simple cuna desdoblado en su parte inferior de geometría idéntica a la T-325, de la que hereda hasta los refuerzos laterales para darle más similitud. Todo el conjunto plástico del depósito-asiento sigue las líneas de su antecesora con una finalidad aplastante. Los estribos y palancas de cambio y freno trasero siguen asimismo esta línea de semejanza, mientras que el manillar —de medidas muy acertadas— se aleja ligeramente de la forma clásica de trial.

Las ruedas, de 16 pulgadas delante y 15 pulgadas detrás, están equipadas con neumáti-

cos Pirelli de «tacos», especialmente realizados para estas motos pequeñas, que les confiere un agarre sensacional y suficiente para las dimensiones y peso a transportar. Finalmente, la horquilla delantera y los amortiguadores traseros siguen las líneas del modelo mayor, pero con las medidas adecuadas al volumen total de la Chispa.

Todo este conjunto, en su reducción de medidas, es capaz de hacer parar a la gente que circula distraídamente por la calle y mirarla atentamente; en varias ocasiones en que estaba parada en cualquier acera se ha formado más de un grupo de curiosos a observarla y comentarla; extrañándome especialmente varios casos de niñas que se interesaban incluso por el número de velocidades que tenía y por dónde se accionaba, con lo que se demuestra que el motorismo ya empieza a interesar a las féminas desde su más tierna edad.

Para hacer el ensayo era har- to comprometido realizarlo sola- mente un adulto, por lo que «pe- dí prestado» el hijo de un buen amigo mío, que ya tiene su pro- pia experiencia por saber con- ducir estas motos desde hace tres años. Con Jorge —así se llama nuestro piloto ocasional— nos dirigimos a la falda del Ti- bidabo, don- de se encuentran grandes parajes utilizados nor- malmente por los «trialeros» bar- celoneses en sus ratos de ocio. Allí le expliqué que esta moto tenía cambio de velocidades y embrague manual, por lo que de- bería hacer un aprendizaje pre- vio. Después de las instruccio- nes obligadas, Jorge se puso a los mandos, apretó el embrague, metió la primera y, como si lo hubiera hecho toda la vida, sol- tó el embrague paulatinamente, dando el justo gas que necesi- taba y arrancando suavemente



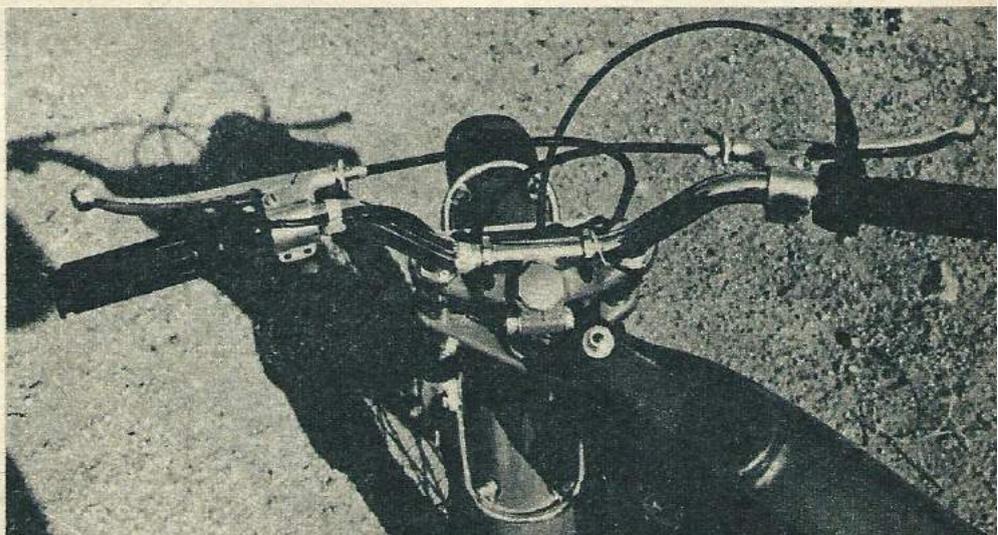
Vista lateral derecha.



Detalle del freno trasero, corona de 56 dientes y del amortiguador Betor.



Detalle freno delantero, con el guardapolvos del cable del mismo en la parte inferior.



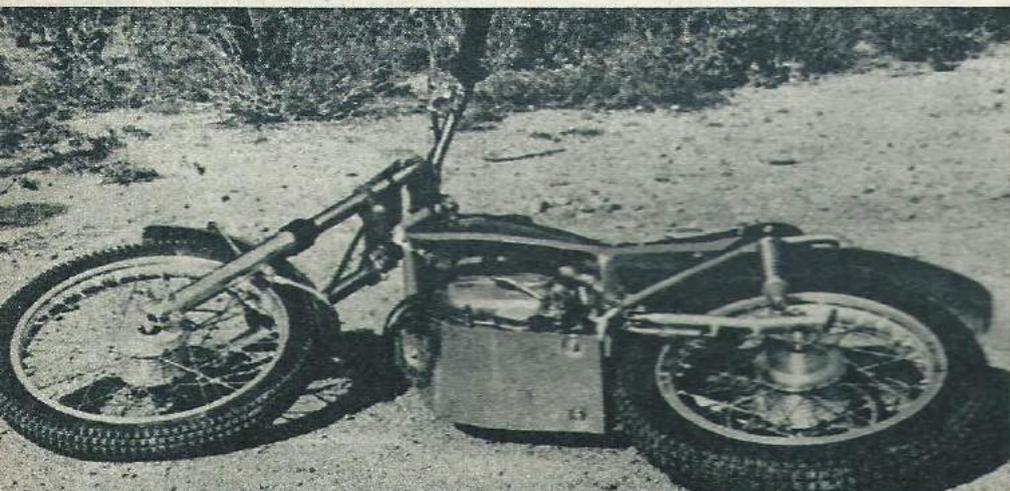
Detalle del manillar y mandos, con el botón de masa para el paro, completamente aislado.



Se puede apreciar la estrechez de todo el conjunto y la anchura del manillar en relación con el resto de la moto.



Vista superior con la palanca de cambio en el lado izquierdo.



Protección del carter y vista general inferior.



Vista lateral izquierda.

## BULTACO CHISPA 50

y sin fallos. En pocos minutos se hizo dueño de la situación, viraba de un lado a otro, saltaba los pequeños obstáculos que le imponíamos y en las paradas pronto aprendió a poner punto muerto para parar el motor con el botón de masa y apoyar la moto en el caballete lateral. Cuando creímos que nuestro nuevo colaborador ya podría darnos una primera impresión, nos reveló que la encontraba algo pesada de maniobrar, pero que para hacer caminos le gustaba mucho; no obstante, le era imposible ponerla en marcha porque «la palanca iba muy dura». En este punto le damos toda la razón, ya que por su corta longitud se manifiesta excesivamente costoso hacerla trabajar incluso para un adulto; no obstante, en fábrica nos han anunciado que ya tienen a punto unas palancas más largas, con lo que el esfuerzo a realizar es netamente inferior y realizable por los niños.

A la hora de hacer «filigranas» se muestra muy dócil y manejable, aunque nuestro Jorge no estaba todavía acostumbrado a la posibilidad de detención del motor en pasajes extremadamente lentos, ya que sus experiencias se han basado siempre sobre motores de embrague automático.

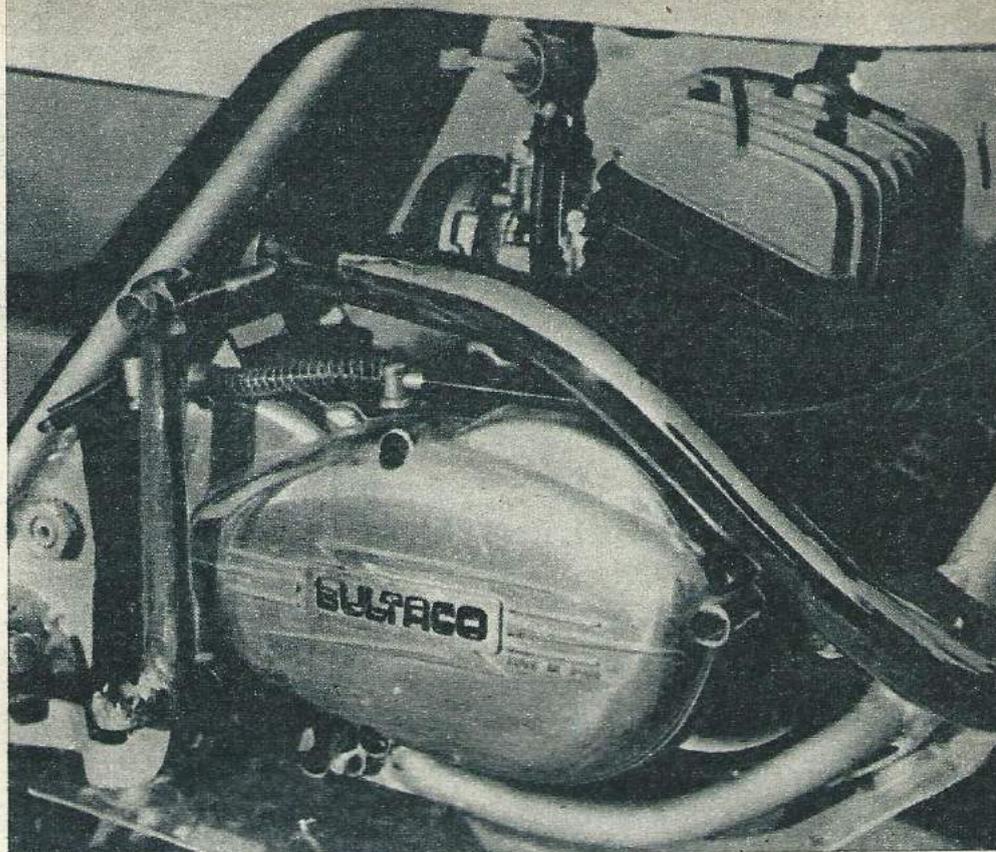
La potencia, en este motor, es quizá algo brusca para los inicios de los niños, pero con dos o tres días de práctica se supera y asimila rápidamente esta novedad; de todas formas, este 50 c.c. sólo proporciona 2,17 CV. a 5.000 r.p.m., por lo que en primera y a medio gas se puede decir que se utiliza

sólo el 50 por 100 de esta potencia. A pesar de lo reducido de estas cifras, se pueden remontar pendientes de considerable desnivel, incluso con pesos elevados de una persona adulta, lo que no deja de maravillarnos y hasta extrañarnos. El cambio de velocidades con selector exterior es de manejo fácil y preciso, mientras que el embrague es de una suavidad y progresividad excelentes, y casi me atrevería a decir perfectas.

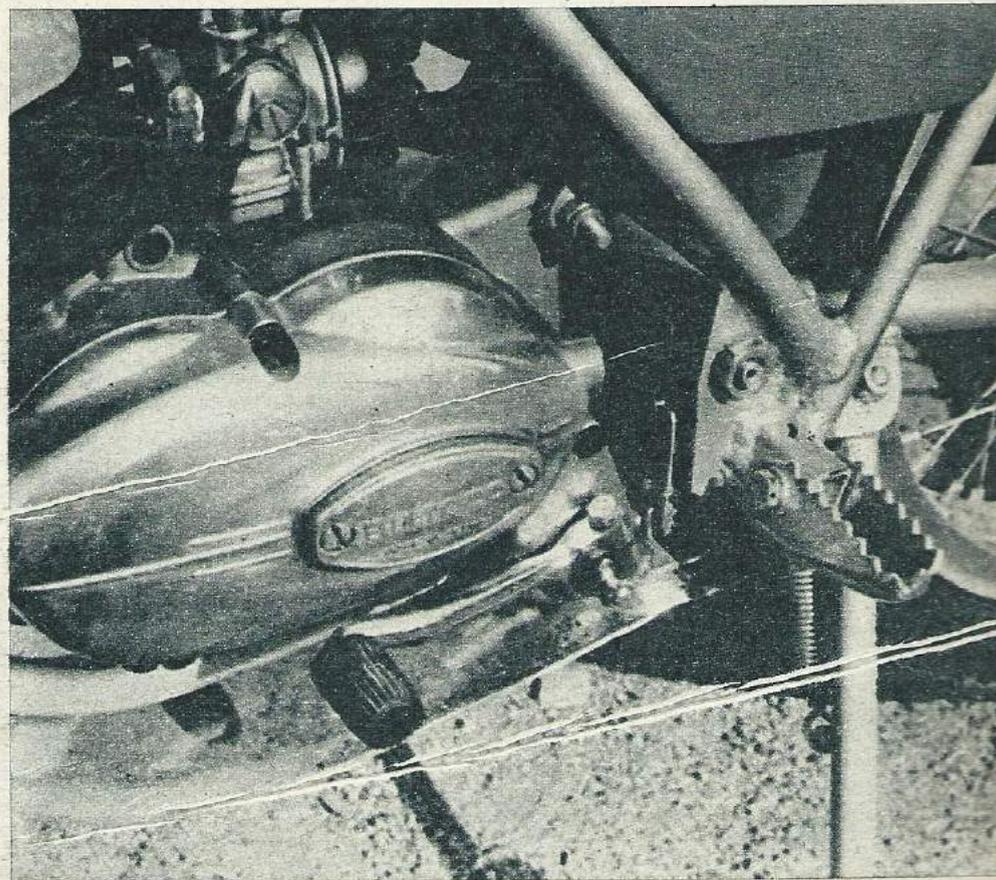
### UN FRENADO SENSACIONAL

Bien sabido es de todos que el frenado en trial no necesita de grandes proezas, pero sí que debe ser adecuado, suave y sin brusquedades; dicho de otra forma, debe tener tacto y sensibilidad. En la Chispa se han logrado dar estas condiciones a los dos diminutos tambores de 90 mm. de diámetro con una perfección envidiable. Las palancas se hunden con facilidad y sin resistencia, proporcionando la detención necesaria sin llegar a clavar la rueda a menos que no se ejerza la máxima presión bruscamente. Esta gran particularidad es muy adecuada en las bajadas, ya que así se logra mantener una velocidad fija, jugando sólo con la presión ejercida sobre los frenos, y todo ello sin el riesgo de clavar ninguna de las dos ruedas.

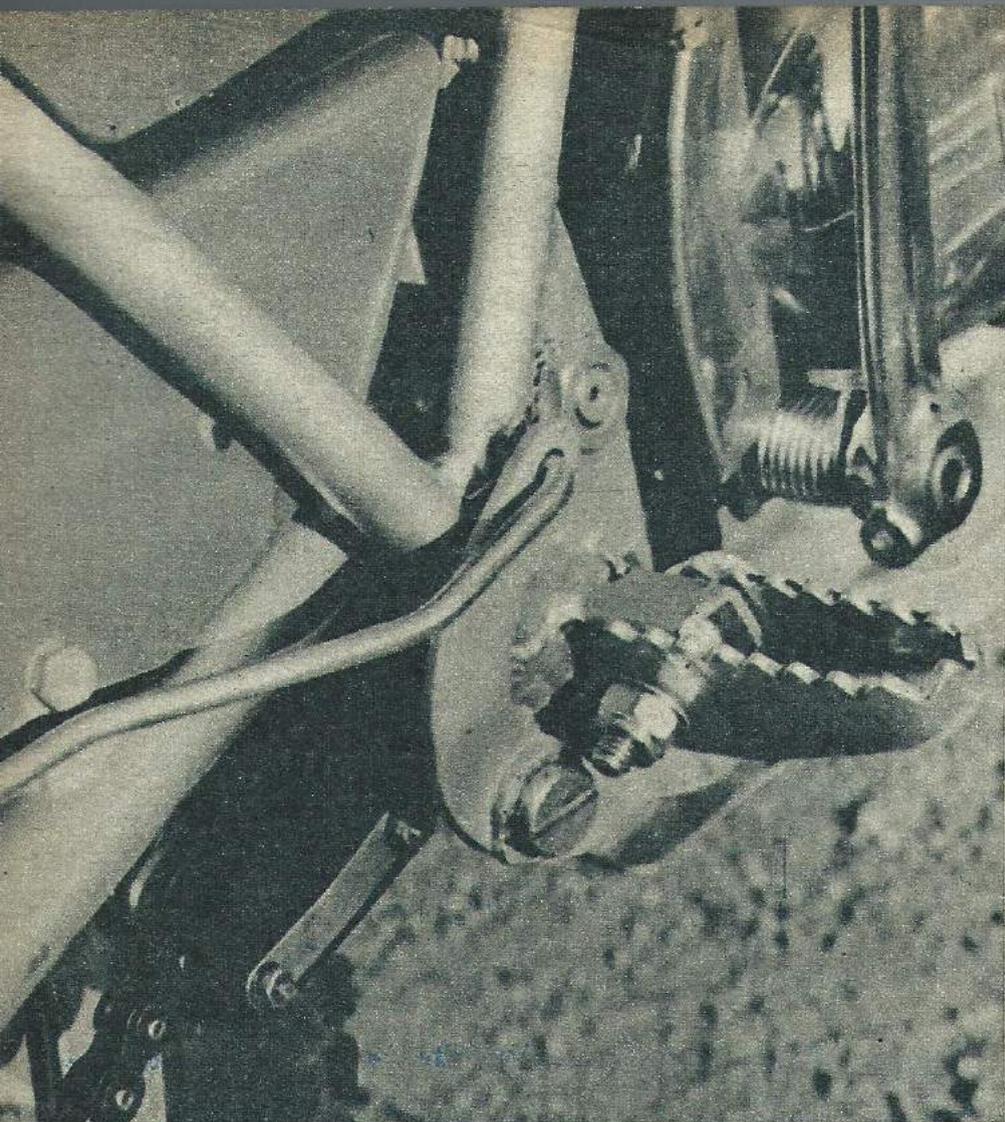
En el apartado suspensiones, debemos volver a felicitar a Bulzaco por la elección y derroche de medios de que han hecho gala en este diminuto modelo. La horquilla delantera, hidráulica, es de gran recorrido y suavidad, permitiendo que se hunda progresivamente según el trabajo que realiza. Los amortiguadores traseros cumplen perfectamente su misión al compás



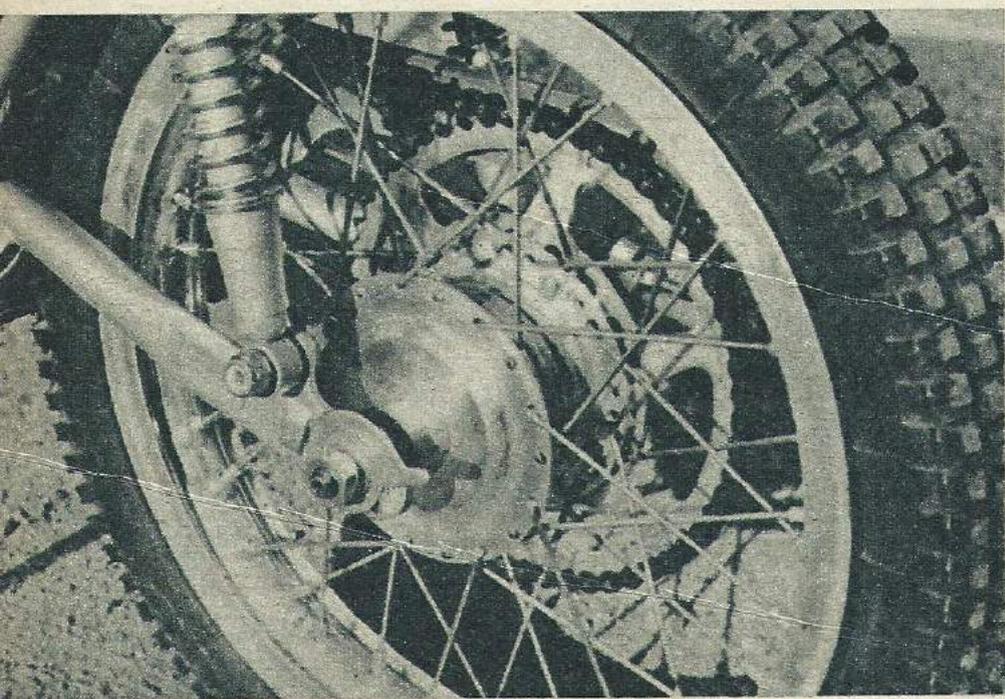
Motor lado derecho con la palanca de puesta en marcha completamente empotrada; esta palanca será más larga y ligeramente más avanzada, terminando cerca del grifo de gasolina. La curva del tubo de escape se ha realizado de tal manera que está completamente protegido por el tubo principal del chasis.



Desde el extremo de la palanca del cambio y tras el propio carter se puede ver todo el selector del cambio que ha sido necesario hacer completamente nuevo para permitir que se accionara desde el pie, ya que este motor tiene originalmente el selector en el puño.



La palanca de freno tiene esta extraña forma circular para dar más brazo de palanca y simplificar el montaje, el mando es por varilla. El tensor de cadena viene equipado de serie. Obsérvese el perfil de las estriberas.



El tensado de la cadena se realiza por el sistema de excéntrica, al igual que en las Sherpa mayores.

## BULTACO CHISPA 50

del largo brazo oscilante que los sujeta en su parte inferior. Con este conseguido conjunto se permite una adecuada asimilación de los baches y obstáculos sin efectuarse rebotes ni saltos que hagan variar la trayectoria elegida.

La posición de conducción es muy buena (para un niño), mientras que las estriberas y palanca de freno, de perfil serreteado, fijan los pies, evitando deslizamientos que pueden ser perniciosos.

### ALGUNOS CONTRAS

Aparte del problema que entraña la puesta en marcha por la palanca ya citada, debemos

## CARACTERÍSTICAS

### Motor

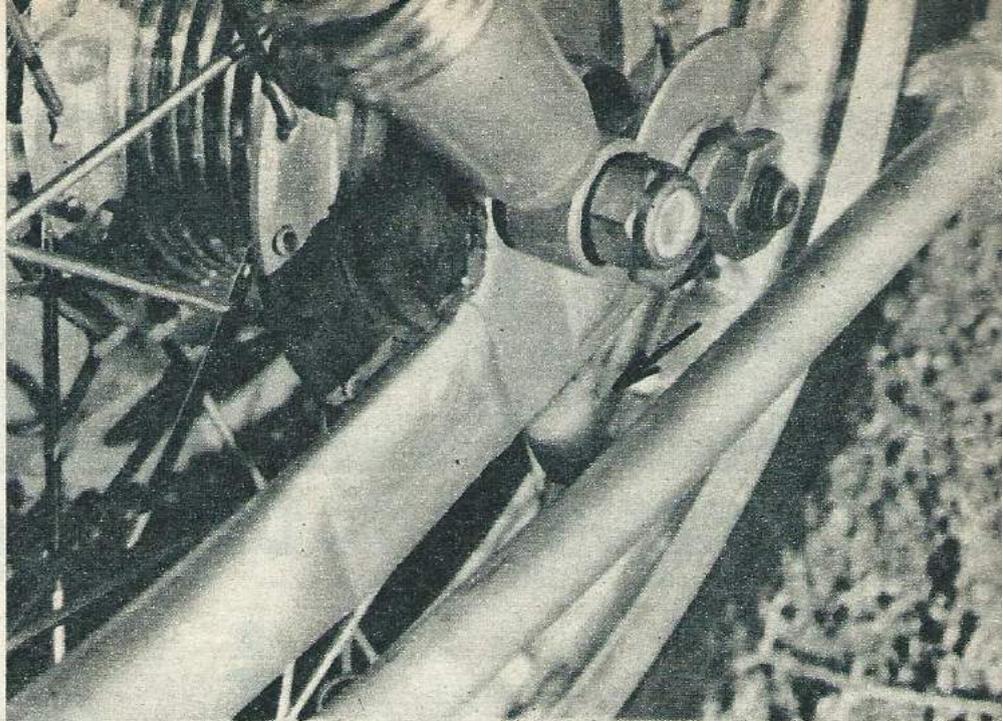
**Número de cilindros:** 1. **Ciclo:** 2T. **Diámetro y carrera:** 38 x 42 mm. **Relación de compresión:** 8:1. **Potencia máxima:** 2,17 CV. a 5.000 revoluciones por minuto. **Par máximo:** 0,32 mkg. a 4.000 revoluciones por minuto. **Cilindrada:** 47,633 c.c. **Carburador:** Dell'Orto SHA 14/12. **Gicleur principal:** 55. **Bujía:** Lodge HN y H14. **Grado térmico:** 175. **Sistema de encendido:** Magneto alternador. **Caja de cambios, número de relaciones:** 3. **Desmultiplicación de cada una:** 2,83:1, 1,61:1, 1,48:1. **Embrague:** De discos, dos intermedios y dos de arrastre. **Desarrollo secunda-**

hacer un pequeño inciso en el exceso de peso (42 kg.), teniendo en cuenta los medios de los pilotos a quienes va destinada esta moto. Este exceso puede ser debido a la excesiva robustez de algunos componentes, tales como la horquilla delantera y el basculante trasero. Por otra parte, la altura mínima del suelo es algo reducida y la placa protectora del carter es la principal culpable, por estar fijada sobre unos asientos que la distancian unos dos o tres centímetros del chasis.

A pesar de estos pequeños detalles negativos, debemos reconocer e inclinarnos delante de esta magnífica realización de Bultaco, que también ha pensado en los alevines que el día de mañana deberán reemplazar a las figuras de hoy.

**CARLOS DOMINGUEZ**

rio. Número de dientes piñón: 13. Número de dientes corona: 56. Bastidor: De acero simple cuna. Frenos: Expansión interna de diámetro 90 mm. Suspensión, tipo: Telescópica hidráulica. Marca amortiguadores: Betor. Ruedas: Delantera, 2,00 x 16, trasera, 2,5 x 15, Trial Pirelli. Altura mínima estribos: 300 mm. Altura mínima suelo: 227 mm. Altura máxima del manillar: 835 mm. Anchura del manillar: 635 milímetros. Altura del asiento: 570 mm. Distancia entre ejes: 997 mm. Capacidad depósito: 1,750 litros. Peso en vacío: 42 kilos. Capacidad aceite carter: 300 c. c. Tipo del mismo: SAE 30. Capacidad aceite horquilla: 70 c. c. a cada lado. Tipo del mismo: Aries Medio.



El caballete lateral dispone de un tope de nylon para proteger los golpes contra el brazo izquierdo del basculante trasero.

