

BULTACO TSS 350 RÉPLICA

'Revival'

Al igual que sucedía en los años sesenta, una Bultaco TSS sigue ganando carreras a lo largo y ancho de nuestra geografía...

■ ALEX MEDINA

En el Campeonato Nacional de Velocidad de Clásicas, una Bultaco TSS 350, pilotada por Juan Bultó, hijo del fundador de la marca del dedo rampante, se ha mostrado imbatible esta pasada temporada.

Como si de un equipo oficial de Bultaco de los años sesenta se tratara, Juan dispone de una réplica de una TSS de 350 cc construida por los hermanos Romero. Jesús, en el banco de pruebas, y Pedro, en soldadura, trabajaron en la desaparecida fábrica de Sant Adrià del Besòs y son los creadores

de esta TSS Réplica. Una moto mejorada y modernizada, con respecto a la versión original, debido a que se ha fabricado con materiales inexistentes en la época en la que las TSS poblaban las parrillas de salida. La necesidad de poder disponer de material de recambio, que en el caso de las TSS es prácticamente inexistente, ha sido otro de los motivos por los que esta TSS Réplica, que Juan conduce con maestría, se distancie en el tiempo con respecto a la versión original.

Más que una réplica, la TSS de los hermanos Romero se puede calificar de una verdadera evolución de la versión original. Una moto muy competitiva con la que los protagonistas de esta historia recorren los circuitos del Nacional Circus: Albacete, Castellolí, Alcañiz, Albacete, Los Arcos y Cartagena, y con la que también acuden a algunas carreras internacionales. Su presencia sigue levantando pasiones, y el sabor de otros tiempos permanece en la memoria colectiva.

Artesanal

Las instalaciones de los siempre dinámicos hermanos Romero están a pocos metros de donde estaba la fábrica de don Francisco Xavier Bultó. Entre sus paredes flota el recuerdo de unos tiempos inolvidables, y de su trabajo artesanal se percibe un conocimiento y una pasión que se reflejan en los pequeños detalles de esta TSS 350 Réplica, que tuve oportunidad de probar en el circuito de Castellolí.

La sensación que me transmitió la pequeña TSS 350 fue la de una moto excepcional tanto en parte ciclo como en motor. No tiene las vibraciones que tenían las motos de su época. Las suspensiones trabajan bien. El tacto del motor es exquisito, con una curva de potencia menos punteada de lo que cabe esperar en este tipo de motos. En definitiva, el haber podido evolucionar la versión original ha dado como resultado una moto con un diseño y concepto de los sesenta

pero que transmite sensaciones imposibles de percibir en aquellos tiempos.

La carrocería es obra del experimentado equipo de Speed Fiber, que, partir de un carenado original, hicieron los moldes y el depósito de combustible; un trabajo impecable.

El chasis es una obra maestra, una fiel copia de la TSS, pues los hermanos Romero tienen los potros donde se sueldan los chasis que fueron en su día de Bultaco. Conserva las medidas del bastidor original, y en su construcción se emplea un tubo de acero al cromomolibdeno con paredes de 1,5 mm de espesor, en lugar de los 4 mm originales. El diámetro también varía, ya que el de los tubos es de 30 mm, frente a los 26 mm anteriores. Es decir que se ha conseguido tener más sección de tubo, pero con menos pared. Las orejas soldadas al chasis han aumentado de tamaño y todo el conjunto es más rígido. Estas pestañas evitan las molestas vibraciones que inevitablemente acaban por provocar que tengas que cortar el puño de gas... El peso del chasis es 8 kg más ligero que el de un TSS original.

La suspensión delantera, con una clásica horquilla no regulable, es heredada de Betor, fabricante de amortiguadores superviviente de lo que en su momento fue una gran industria española que, desgraciadamente, casi se pierde por completo en el tiempo. Los amortiguadores traseros también los han fabricado antiguos empleados de la Betor, que coexistió con Bultaco.

Ante las dificultades de poder reglarlos en las cortas sesiones de entrenamientos, Juan Bultó llega al circuito con el trabajo hecho en función del tipo de pista: un poquito de compresión, más frenado en extensión, etc. La TSS de Juan se presenta a las carreras únicamente con la posibilidad de tocar in situ la precarga de muelle. El freno delantero, un magnífico tambor de cuatro levas, lo firma AJR.

Motor brillante

En unos tiempos en que la industria de la motocicleta, y especialmente la competición, no estaba reñida con el romanticismo, los diferentes modelos tenían nombre propio, algo que, a día de hoy, tiende a perderse.

En Bultaco no sólo las motos tenían nombre (Lobito, Metrala, Alpina, Montadero...), sino que también los propulsores tenían su propia identidad: éste de la TTS es originariamente un Bandido modelo Pedralbes que destacaba



FOTOS: AGUSTI NUBIOLA



Los hermanos Romero han realizado un trabajo impecable en el chasis, de modo que el comportamiento es más actual de lo que la imagen de la TSS sugiere

porque, al igual que la última Pursang 125 (la roja y negra), la transmisión primaria era por piñones. El cilindro es de Nikasil y al bloque original se le ha acoplado un cambio de seis velocidades. Se alimenta el conjunto con un carburador Mikuni de 44 mm con un sistema de refrigeración consistente en láminas plásticas que lo aíslan del cilindro, para así evitar, en la medida de lo posible, la pérdida de efectividad por problemas de temperatura y poder afinar la carburación, algo vital en este tipo de monocilíndricos de 2T. Aunque la verdad es que, estéticamente hablando, desentonaba un poco con el estilo de la TSS. El conjunto rinde una potencia de unos 60 CV. Lógicamente, el cilindro con tratamiento de Nikasil es en gran medida el responsable de las brillantes prestaciones, y, por tanto, sufre menos deformaciones y está menos influenciada por la temperatura de trabajo que la versión original.

El pistón es un Wiseco forjado que se fabrica en exclusiva para los hermanos Romero. Detrás de esta historia está Hub Zemke, un apasionado de Bultaco al que los hermanos Romero ayudaron en 2002 viajando a Estados Unidos para rehacer su TSS, con lo que pudo colocarse de nuevo en el podio... Por último, el escape es un tubero montado con la metulicidad que acostumbramos a ver en las realizaciones de Pedro Romero.

Sorprendente en marcha

Para ser una 350, el tamaño de esta Réplica evolucionada es reducido. La posición de las esbiteras se ha modificado: están 1 cm más bajas y 6 ó 7 cm más retrasadas. Las piernas quedan flexionadas y abiertas, lo que permite una conducción moderna, algo más complicado con la posición original. La primera velocidad es muy corta, con ella se llega hasta los 70 km/h y está pensada para utilizarla prácticamente sólo para la salida, sin

que haya necesidad de quemar el embrague. La primera impresión que te llevas es la de que este motor podía ser uno de calle, pero a medida que empalmas las marchas sin que baje de vueltas, te das cuenta de que es un purasangre y de lo eficaz del cambio de relación cerrada. Su curva de utilización se limita a unas 1.000 rpm, y con su encendido Motoplat alcanza las 9.500 rpm. En una versión para EE.UU. y sus circuitos rápidos se pueden ganar 1.000 rpm más, pero entonces se pierden muchos bajos. Para el tipo de carreras que se disputan en España, la versión que tuvo oportunidad de probar es ideal. El motor, muy plano, se puede salir de las curvas con facilidad, y si bien seguirá siempre siendo puntagudo por su propia configuración, demuestra cierta elasticidad, un embrague muy suave (impensable en la versión original) y un tacto del cambio agradable. Me costó unas pocas vueltas mantener el motor al régimen apropiado para empalmar las marchas, y esa fue mi única preocupación, pues en cuanto a parte ciclo, a excepción de que hay que acostumbrarse al tamaño, la TSS Réplica se deja llevar con una insolente facilidad. La misma insolencia que mostró Juan Bultó a lo largo del Campeonato de España de Velocidad de Clásicas de 2010, en el que contó su participación por victorias... ●

Entre el cambio de seis marchas y relación cerrada y el carburador Mikuni se consigue extraer potencia y finura del monocilíndrico

EL APUNTE Versión original



Las Bultaco TSS (Tralla Super Sport) fueron unas de las motos de competición más populares de los años 60 sobre las que una larga serie de pilotos, oficiales de la marca o poseedores de las unidades carreras-cliente, compitieron tanto en España como en el Mundial.

Con la versión de 125, con la que Salvador Cañellas se adjudicó en 1968 el GP de España disputado en Montjuïc, el primero para un piloto español, Bultaco logró su segunda victoria en un GP, tras la de Ginger Molloy (GP del Ulster de 250, 1966).

Molloy, neozelandés que corrió el Mundial con Bultaco desde 1965 hasta 1969, tuvo su mejor año con las TSS en 1968, cuando quedó quinto en las cilindradas de 250 y 350, y tercero, con la versión de 125 cc. La versión de 350 aprovechaba el motor de cross de 360 cc, reduciendo el diámetro y conservando la carrera, para lograr una cilindrada de 347,95 cc para un motor que rendía 47 CV de potencia a 8.500 rpm. Un joven Barry Sheene fue uno de los pilotos que destacó con la saga de TSS, y gran parte del mérito de la competitividad de sus motos se lo debió a su padre Frank, un auténtico apasionado de las motos fabricadas en Sant Adrià del Besòs.



Puesto de mandos típicamente de carreras... a la antigua usanza. Tacómetro, soporte de toma de tiempos, y nada más.



Cilindro con paredes recubiertas por tratamiento antifricción y pistón especialmente forjado por Wiseco.



Los tambores, de 210 mm de diámetro, los firma AJR. En el delantero la maneta consigue accionar cuatro levas.



El carburador Mikuni consigue un funcionamiento impecable, y parte del secreto está en haberlo aislado del calor.



El depósito de fibra, así como el resto de la bella carrocería, es obra de los especialistas de Speed Fiber.

Bultaco TSS 350 Réplica Hnos. Romero

MOTOR	
TIPO DE MOTOR	1 cil., 2T, aire
CILINDRADA	347,95 cc
DIAM. X CARRERA	69,2 x 64 mm
COMPRESIÓN	N.d.
POTENCIA MÁX.	60 CV aprox. a n.d. rpm
PAR MÁXIMO	N.d.
ALIMENTACIÓN	Carburador Mikuni 44 mm
ENCENDIDO	Motoplat
ARRANQUE	A empujón
EMBRAGUE	Multidisco en baño de aceite
CAMBIO	De 6 relaciones
TRANSMISIÓN	Cadena sellada
PARTE CICLO	
TIPO CHASIS	Doble cuna en acero Q-Mn
BASCUANTE	Doble brazo en acero
GEOMETRÍAS	N.d.
SUSP. DELANTERA	Horquilla Beter n.d. mm
SUSP. TRASERA	2 amortiguadores Beter directos al basculante, n.d. mm, ajustables en precarga
FRENO DELANTERO	Tambor AJR 210 mm, de 4 levas
FRENO TRASERO	Tambor AJR 210 mm, de 2 levas
NEUMÁTICOS	Dunlop KR 825 de 2,75 x 18 y 3,75 x 18
PESOS Y DIMENSIONES	
PESO DECLARADO	98 kg (en seco)
LARGO X ALTO X ANCHO	N.d.
DISTANCIA ENTRE EJES	N.d.
ALTURA ASIENTO	N.d.
CAP. DEPÓSITO	N.d.
GUÍA DEL COMPRADOR	
PRECIO	N.d.
GARANTÍA	N.d.
FABRICANTE	Hermanos Romero, 93 381 40 51