La revista internacional para todos los motociclistas

MOTOCICLISMO

OCTUBRE 1968 Número 10 Año 55 Fascículo 2.108 Pesetas 10



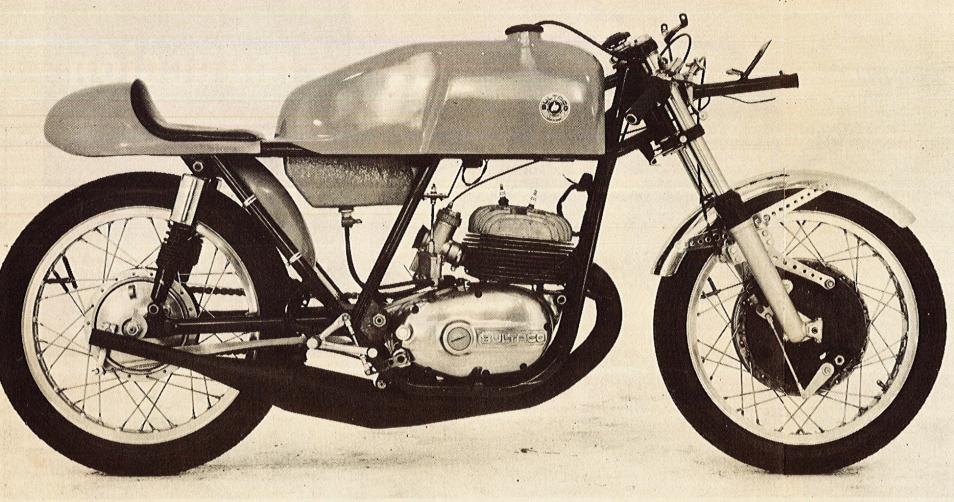
EDICION EN ESPAÑOL



Novedad

BULTAGO I. S. S. 350 C.C. DE COMPETICION

La máquina por su lado izquierdo donde se ve el piñón de salida totalmente descubierto. La barra que sobresale por delante del manillar es para la colocación del carenaje. El cuadro es de construcción muy ligera y robusta similar al que equipa el modelo El Bandido.



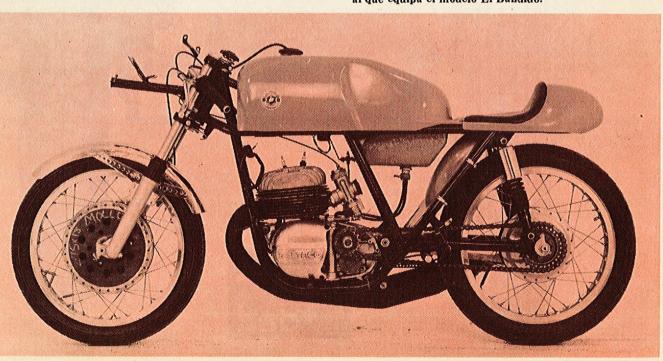
La nueva Bultaco 350 c.c. de competición es de línea agresiva y moderna. Es el fruto de un largo estudio que se llevó a cabo en el Departamento Técnico de la firma de San Adrián y que relalizó su primer ensayo en el IV Trofeo Fiestas de Invierno. El depósito de gasolina es de gran capacidad y de diseño muy particular.

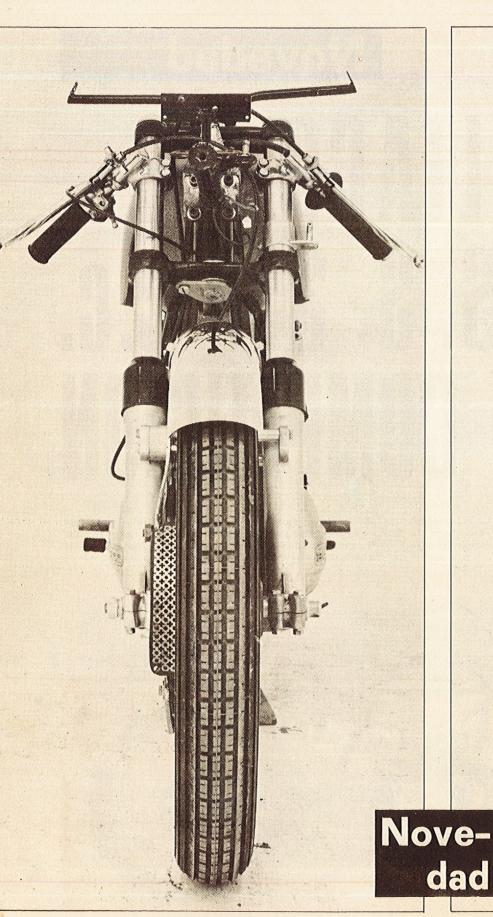
50 CV. y 220 Km/h.

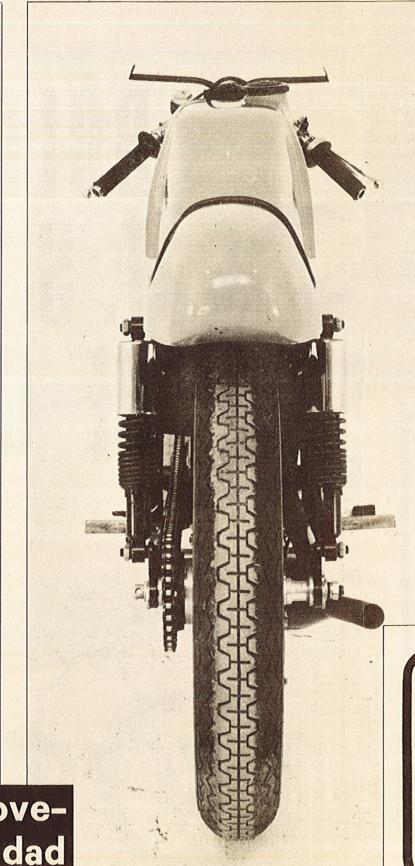
OMPAÑIA Española de Motores, S. A. (C. E. M. O. T. O.) es la fábrica más joven de España de motocicletas, con una experiencia que la ha situado en una posición internacional envidiable con sus productos estudiados para el deportista. Siempre sus fabricados han ido dirigidos al entendido, al que sabe apreciar las cualidades de una motocicleta dedicada a un trabajo duro, como es el de la competición. Fuera de nuestras fronteras, en cualquier faceta motodeportiva, es fácil encontrar máquinas Bultaco ocupando los primeros puestos. Pilotos extranjeros de primera categoría han hecho sus primeras armas con estas motos españolas. Tenemos, por ejemplo, a los campeones del mundo, Ralph Bryans y Hans G. Anscheidt; el ex ofi-

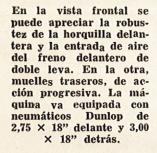
cial de Honda Tommy Roob; los privados como Findlay, Carruthers y muchos más. Bultaco en pocos años ha hecho un trabajo digno de elogio, prueba de ello ha sido el nombramiento de exportador de primera clase por el Ministerio de Comercio.

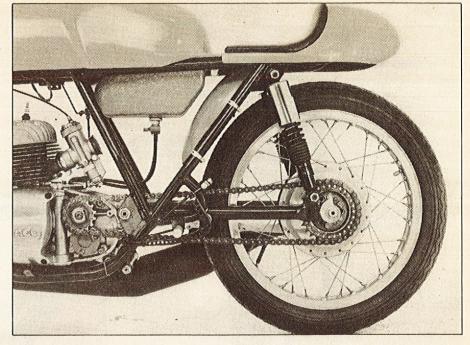
Hoy traemos a nuestras páginas una auténtica novedad, totalmente conseguida y puesta a punto en la factoría de San Adrián del Besós. Se trata de una máquina de velocidad de 350 c. c. La primera vez que la vimos fue en el pasado Gran Premio de Alicante, al mando del oficial Molloy; después ha sido experimentada en los grandes premios puntuables para el mundial 68, hasta conseguir su puesta a punto. Por ello podemos dar un amplio reportaje de esta máquina que pronto se

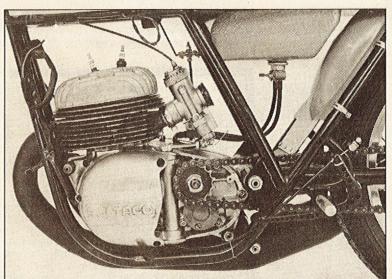












Detalle de la suspensión trasera; los amortiguadores son marca Girling. Se aprecia la fabricación en poliéster del depósito. Esa cadena es capaz de impulsar la máquina a 220 kilómetros por hora.

El aspecto del motor es imponente; lleva doble encendido transistorizado y un carburador Dell'Orto de diámetro 35 mm. alimentado desde el depósito a través de dos grifos; buena medida de seguridad... ;50 CV dispuestos a ser domados!

pondrá a la venta para aquellos pilotos privados que la quieran adquirir.

MOTOR

El motor es completamente diferente al clásico Bultaco. Este está derivado del modelo El Bandido de cross, con otra relación de cambio y cinco velocidades. Es monocilíndrico de dos tiempos con un diámetro y carrera de 83,3 y 64 milímetros "supercuadrado". Su relación de compresión es de 11,1; la potencia está situada en los 50 CV. a 8.500 r. p. m. Como se ve es un motor poco revolucionado. La admisión es clásica con carburador Dell'Orto de 35 milímetros con taza separada Amal. Transmisión primaria por engranajes con una relación de 70 × 24; piñón salida de cambio de 15 dientes.

El cambio es de cinco relaciones: 1.a, 0,593; 2.a, 0,793; 3.a, 0,961; 4.a, 1,12, y 5.a, 1,217.

El embrague, de discos múltiples bañados en aceite. El equipo eléctrico es Femsatronic, de doble encendido; el avance de chispa de 3-3,25 milímetros.

SUSPENSION

La suspensión delantera es la clásica Bultaco-Llobe, es telescópica con amortiguadores interiores hidráulicos. La suspensión trasera es de horquilla oscilante con amortiguadores Girling.

CHASIS

El chasis es clásico doble cuna, con alguna derivación del modelo montado en "El Bandido y en los modelos T. S. S., con un tubo bastante fuerte y ligero.

VELOCIDAD

La velocidad máxima conseguida con una relación de 29/15 a 8.500 r. p. m., en quinta, ha sido 220 K./H.