

07/07/2018

## LA SHERPA T

En el 2015 se cumplieron 50 años de la creación de uno de los modelos más míticos de Bultaco, la Sherpa T. La reina del trial, una moto que marcó un antes y un después en la historia de la disciplina y que se mantuvo en producción, en sus múltiples versiones, durante casi 20 años.

En 1960 Bultaco lanzó una moto derivada de la Tralla 101 de carretera (el primer modelo de la marca aparecido en 1959): La Sherpa N, una moto pensada para el uso rural en zonas con caminos en malas condiciones. Esta moto se puede considerar la primera Bultaco de trial.

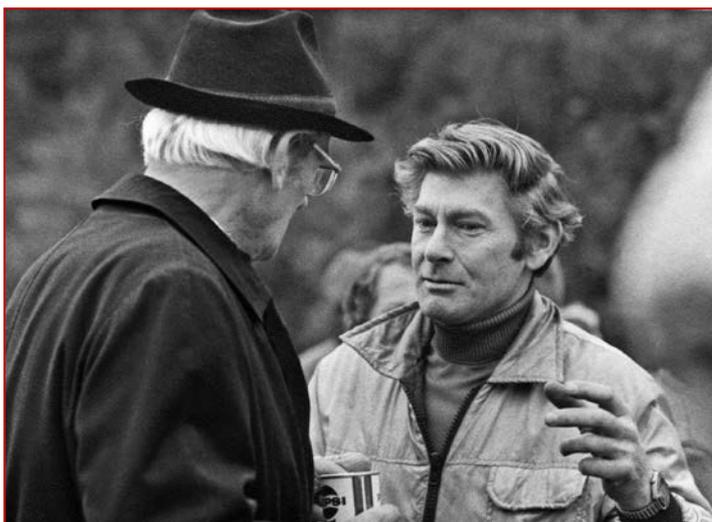
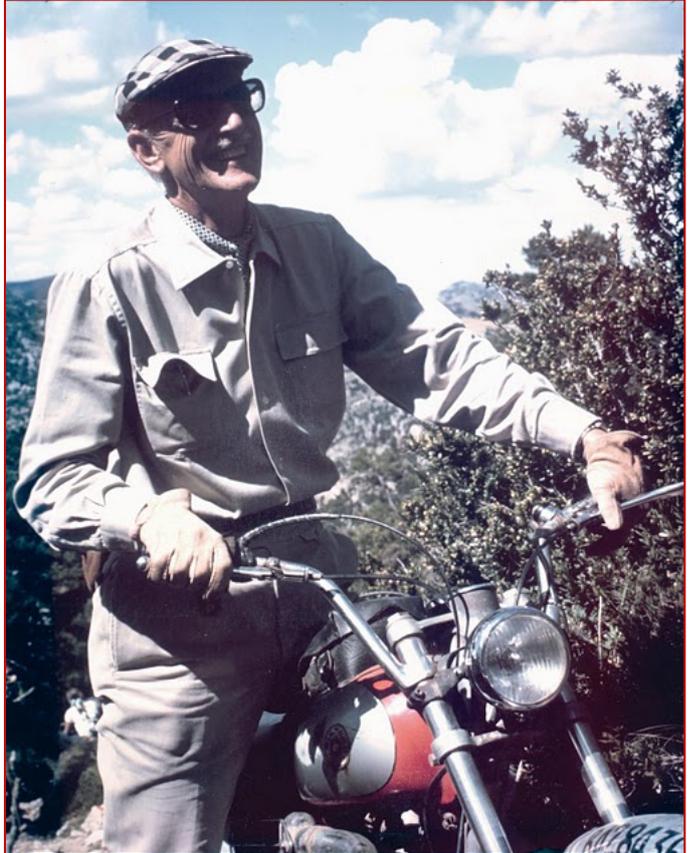
Poco después, Francisco Javier Bultó, fundador de Bultaco, empezó a organizar en su finca familiar de San Antonio, en Cunit, el "Trial de San Antonio". Era más que nada una fiesta para la gente de Bultaco. Se podía participar con todo tipo de motos adaptadas: Tralla, Sherpa N, etc.

Más tarde, Bultó organizó excursiones con sus pilotos, para experimentar de cara a esta prueba, partiendo de un "prototipo" que irían adaptando sobre el terreno. Esta moto sería el origen de la que años después fue la Sherpa T.

El 1962, los sobrinos de Bultó: Juan Soler Bultó y Oriol Puig Bultó, participaron en un trial que organizó la FIM en París con la intención de promocionar este deporte en el continente (ya que entonces se practicaba poco más que en las islas británicas), a fin de investigar sobre el terreno aquella desconocida disciplina y mejorar los prototipos de la marca. Ya en 1963, Oriol Puig Bultó participó en los Scottish (6 Días de Trial de Escocia) para probar los nuevos prototipos más evolucionados. Abandonó, pero el rey del trial en aquella época, Sammy Miller, se interesó por aquellas motos de dos tiempos, sorprendido tanto por su ligereza como por la vivacidad del motor.

Aunque antes ya se había organizado algún que otro trial en Cataluña (aparte de los de San Antonio), se puede considerar 1964 como el año del comienzo de esta modalidad en nuestro país, sobre todo después de la celebración en Barcelona del "I Trial del Tibidabo" el 1 de noviembre de ese mismo año. Poco antes de que esto sucediera, aquel verano, se había estado gestando la Sherpa T en la finca de los Bultó.

Sea como fuere, el hecho es que Sammy Miller estuvo el verano de 1964 en Cunit, en la finca de San Antonio, probando el prototipo que le había preparado Don Paco Bultó, sugiriendo algunos cambios.



Terminadas estas sesiones, Sammy Miller manifestó que se encontraba a gusto sobre aquella ligerísima moto, firmó un contrato con Bultaco y se comprometió a colaborar en el diseño de una moto de trial que superara a las pesadas cuatro tiempos inglesas.

La Sherpa T, nombre que recibió el nuevo modelo de Bultaco, se presentó oficialmente en la exposición de Earls Court (Londres) de 1964. En aquellas Navidades, Sammy Miller la estrenó en competición. La versión definitiva apareció publicada por primera vez en un ensayo en la revista Motor Cycling, el 16 de enero de 1965, y su presentación oficial fue en el Salón del Automóvil (en aquellos años era conjunto automóvil y motocicletas) de la Feria de Barcelona de ese mismo año.

A partir de 1966 la expansión de la Sherpa T fue imparable, alcanzando más de 500 victorias y 30 campeonatos estatales en varios países, lo que disparó la demanda, llegando a vender 20.042 unidades en todo el mundo en ese mismo año (esta cifra de ventas no se vio superada hasta 1973, con 23.149 unidades vendidas). De hecho, hacia finales de los años 60 la Sherpa de trial representaba más del 90% de la producción de Bultaco.

El nacimiento de esta moto marca un antes y un después. Con la Sherpa T llegó la gran revolución y la expansión internacional del trial, ya que por primera vez se disponía de motos ligeras, divertidas y eficientes.



A lo largo de los años, la Sherpa T tuvo profundas transformaciones para ir manteniendo su liderazgo tecnológico. En 1965 se comercializó la primera versión, el modelo 10.

Otro hito en la evolución de esta moto fue en 1972, en el que nació la Sherpa T 350, la primera moto de trial de dos tiempos que superaba los 300 centímetros cúbicos.

Bultaco no se olvidó de los más jóvenes y para ellos fabricó la Tirón, Chispa y las Sherpa T de 74 y 125 centímetros cúbicos.

Estos son todos los modelos de Sherpa T que se fabricaron desde 1965 hasta 1981:

### **Modelo 10:** (1965 – 1967)

También conocida como la “Sammy Miller”. El motor de la primera Sherpa T derivaba del de la Sherpa S de motocross de cuatro velocidades y culata radial. El mismo año de su lanzamiento, 1965, se convirtió en la primera moto no británica en ganar los prestigiosos Seis Días de Trial de Escocia.



### **Modelo 27:** (1967 – 1968)

Este modelo se conoció también como la Sherpa “San Antonio”, por haber sido desarrollado en la famosa finca de la familia Bultó. Su principal aportación era el nuevo motor de concepción más moderna y cambio de cinco velocidades. También desaparecía la característica culata radial y se mejoraban suspensiones, sistema eléctrico y estética con un nuevo depósito y sillín.



### **Modelo 49:** (1968 – 1971)

La tercera versión de la Sherpa T representó un hito importante en la evolución de la moto, ya que se mejoró en todos los aspectos, estética incluida. Con este modelo Sammy Miller ganó la primera edición del Campeonato de Europa. La moto disponía de un magnífico motor de 250 c.c.



### **Modelo 80:** (1971 – 1972)

O “Kit Campeón”. El modelo 49 empieza a ofrecer como extra el célebre “Kit Campeón” a partir de 1969, opción que ya se incorporó de serie a partir de 1971 en el nuevo modelo 80. El popular Kit, llamado al principio “Kit Campeón Profesional”, consistía en un conjunto -depósito-sillín-placas laterales- en una sola pieza, más un escape especial y otros accesorios.



### **Modelo 91 y 92:** (1972 – 1974)

Aparte de mantener la versión de 250 (modelo 91), Bultaco presentó la Sherpa T 350 (modelo 92), la primera moto de trial de dos tiempos de más de 300 c.c. La versión de 1972 se conoció también como Sherpa "Ignacio Bultó", ya que el hijo mayor de Don Paco era piloto probador y en sus motos siempre se ensayaban detalles técnicos que se aplicaban después en la serie.



**Tirón:** (1972 – 1974)

La Bultaco Tirón fue una moto pensada para los más jóvenes aunque diseñada a imagen y semejanza de la Sherpa T de los adultos. Se vio lastrada por un exceso de peso (cárteres motor grandes), motor excesivo para un niño, por un neumático trasero sin tacos y por unos mandos que los pequeños no podían accionar.



**Modelo 124 y 125:** (1974)

Al finalizar la temporada y para rentabilizar con ventas los éxitos deportivos, se ponen en producción estos modelos de Sherpa con algunos cambios sustanciales, algunos de ellos para reducir peso: chasis de cromo-molibdeno, bujes y corona de dural, nuevas llantas, etc.



**Chispa:** (1974 – 1982)

Se corrigieron los errores de la Tirón creando la Chispa. La Chispa fue un modelo de mini moto infantil de trial fabricada por Bultaco de 1974 a 1982. Su éxito comercial hizo que a lo largo de todo este período no experimentara ningún cambio sustancial y permaneciera con las características generales inalteradas. Destinada a niños de entre 6 y 14 años, la Chispa era una pequeña reproducción a escala de la exitosa Sherpa, contribuyendo a popularizar en Cataluña el "trial infantil".



**Modelo 150 y 151:** (1975)

El modelo 151 fue el último en incorporar el "Kit Campeón". Presentaba pocas variaciones con respecto al modelo anterior: el refuerzo del chasis, la fijación culata-chasis, un nuevo cárter de embrague y un silenciador más eficaz con un diseño diferente en la parte final. Para el mercado del Reino Unido había la opción de poner el depósito metálico de color azul.



### **Modelo 155 y 156:** (1975 – 1976)

El aficionado al trial cada vez era más joven y para fidelizar al cliente desde una corta edad, sin grandes alardes y aprovechando elementos ya existentes, Bultaco crea dos modelos nuevos: una Sherpa de 75 y otra de 125 c.c.

### **Modelo 157, 158 y 159:** ((1975 – 1976)

En 1975 Bultaco volvía a renovar estéticamente la Sherpa T desestimando el famoso "Kit Campeón" y volviendo a los inicios: depósito y placas laterales por separado. Esta moto se conoció entre los aficionados como la "Manuel Soler", dado que el piloto catalán participó activamente en su desarrollo. Con los nuevos modelos 158 y 159 se consiguió mejorar el par motor y la elasticidad de la Sherpa T, así como la suavidad en las respuestas. Para conseguirlo, a la 350 se le cambió el carburador por un Bing 27 y se le aumentó la capacidad del filtro. Con el modelo 157 se abarcaba un nuevo mercado ya que la cilindrada del mismo no era superior a los 125 c.c.



### **Modelo 238:** (1975 – 1976)

En varios países europeos las cilindradas inferiores a 240 c.c. tenían beneficios fiscales, pagaban menos aranceles y su precio podía ser más competitivo. Por este motivo, Bultaco decidió fabricar este modelo de Sherpa con una rebaja sustancial de la cilindrada hasta llegar a los 238 c.c. Se vendió básicamente en Francia, pero ni tan siquiera el bastidor tenía una numeración especial, por lo que es fácil confundirla con el modelo 158 de 250 c.c.

### **Modelo 190 y 191:** (1976)

Pequeños cambios con respecto a los modelos anteriores (158-159), que no difieren apenas en nada.

### **Modelo 182 y 183:** (1976)

En el primer semestre de 1976 se ponen a la venta estos dos modelos de Sherpa con apenas variaciones y novedades con respecto a los modelos anteriores. Quizás lo más destacado sea la modificación de cilindrada.

### **Modelo 184 y 185:** (1976 – 1978)

La eficacia de estos nuevos modelos de 74 y 125 c.c. gana muchos enteros con la nueva distribución y el nuevo cambio, pero el peso sigue siendo demasiado elevado, con un rendimiento muy pobre y desfasado con respecto a la competencia.



### **Modelo 198 y 199:** (1978)

El modelo 199 aparecido en 1978, adoptó un innovador depósito de plástico irrompible, más estrecho en la zona de las rodillas, que arrinconó para siempre el anterior de fibra de vidrio (aunque en el Reino Unido se exportaba con uno de aluminio por cuestiones legales). Esta nueva Sherpa T presentaba otras importantes innovaciones estéticas, como el nuevo diseño de asiento, filtro de aire y tapas laterales, guardabarros en plástico rojo y pintura negro mate en todo el motor, botellas de horquilla y manillar. En cuanto al motor, se redujo la anchura debido al cambio de la tapa de embrague y se aumentó la potencia. Finalmente, el bastidor se alargó en la parte posterior aumentando así la rigidez.



### **Modelo 184A y 185A:** (1978 – 1979)

La estética de estos dos modelos con propulsores de 74 y 125 c.c. cambia radical y drásticamente. Entre varios detalles de colores y piezas, lo más destacado es el cambio de los guardabarros de aluminio, que son sustituidos por unos de plástico blanco.



### **Modelo 221:** (1978 – 1979)

En un intento de aumentar las ventas en el sector de la moto de excursión, Bultaco lanza al mercado una Sherpa con un kit llamado "Kit Pirineos", que consiste en un depósito de mayor capacidad en plástico azul irrompible, un asiento biplaza, un asa metálica trasera, unos reposapiés para el pasajero y una transmisión secundaria adaptada al formato trial-excursión.



### **Modelo 184B y 185B:** (1979)

En 1979 se presenta la cuarta y última versión de las Sherpa 74 y 125. Más cambios radicales en relación a sus antecesoras. Ahora el modelo es azul en lugar de rojo. Depósito en polietileno con un acabado mucho mejor que el de sus hermanas mayores. Este modelo es muy atractivo, por su parecido con la 350 campeona del mundo.



### **Modelo 198A y 199A:** (1979 – 1980)

El departamento de desarrollo tecnológico de Bultaco no pasaba por su mejor momento y, ante la imposibilidad de presentar grandes cambios técnicos, en 1979 se volvió a renovar la estética, cambiando el clásico color rojo por el azul, tanto en el depósito y placas, como en los guardabarros y chasis. Color que empezaba a dominar en todos los modelos de la marca y que para la Sherpa no iba a ser menos. También fueron cambiados y mejorados chasis, anclajes del motor, basculante, etc.



### **Modelo 198B y 199B:** (1981)

En plena crisis de Bultaco (crisis que acabó comportando su cierre), la nueva Sherpa T se presentó en el Salón de Barcelona de 1981. Dotada de un nuevo cambio de seis velocidades y un chasis recortado a la cola (en un intento de perder peso), era una réplica del prototipo desarrollado por Yrjö Vesterinen durante la temporada de 1981 en la que el finlandés volvió a Bultaco, financiado por los importadores europeos. Fue la última versión de la Sherpa T y significó el paso final en el desarrollo de la moto de trial más célebre de todos los tiempos, después de haber dominado la disciplina del trial durante más de quince años. Uno de los rasgos más característicos de esta moto era su chasis pintado de blanco, por lo que era conocida como "la blanca".



### **Palmarés:**

Desde su debut en competición en manos de Sammy Miller, la Sherpa T ganó, entre otros, cinco Campeonatos del Mundo consecutivos (todos los que se celebraron mientras la fábrica estuvo activa), cuatro Campeonatos de Europa, siete veces los Seis Días de Escocia, quince Campeonatos de Finlandia, once de España, nueve campeonatos británicos y siete de Francia. Como ejemplo de su potencial, en 1974 Bultaco ganó todos los principales campeonatos de trial que se disputaron en todo el mundo.

Como curiosidad, la Sherpa T ostenta un récord que probablemente permanecerá imbatido para siempre: el de mayor altitud alcanzada por una motocicleta por sus propios medios en el Himalaya, concretamente 5.156 metros. Sin embargo, fue finalmente superado por otras dos expediciones en lugares diferentes, también a bordo de motocicletas Bultaco Sherpa T: la expedición Moto Igualada-Kilimanjaro (5.895 metros en el Kilimanjaro en 1974) y la Moto Igualada-Aconcagua (6.800 metros en el Aconcagua en 1977).

Para finalizar quisiera dar las gracias a Miquel Graells, por dejarme compartir sus ilustraciones de la Sherpa T.

