

24/09/2014

BULTACO y la SHERPA 199B

El origen de Bultaco se remonta a mayo de 1958, más concretamente al **17 de mayo de 1958**.

El 24 de marzo de 1959 Bultaco lanzó su primera moto, la Tralla 101 de 125cc. Apenas dos meses más tarde Bultaco participó en su primer Gran Premio del campeonato español de velocidad, ocupando siete de los diez primeros lugares, iniciando así una carrera de éxitos que duraría hasta el día de su cierre.

Paralelamente, **Bultaco** progresaba en el trial, con éxitos como la primera participación de la marca en los Seis Días de **Escocia**, en **1963**. Con estas experiencias, ese mismo año **Francisco X. Bultó** decidió que el futuro de la empresa era el fuera de asfalto.

Con la aparición de la **Sherpa T** de trial en **1965**, Bultaco inició una larga era de dominio de esta disciplina. Una moto de **trial** que revolucionó este deporte a mediados de los 60 y que marcó un punto de inflexión en la marcha de la empresa.

Hasta entonces el trial era un **deporte** casi exclusivamente **británico**, tanto de pilotos como de motos, ya que además eran máquinas pesadas propulsadas por motores de cuatro tiempos de 500cc. Entre el campeón norirlandés de trial **Sammy Miller** y el primogénito de "Don Paco", **Ignacio Bultó**, colaboraron para producir una moto ligera, con un motor de dos tiempos de 250cc muy ágil y potente.

Desde su nacimiento en **1964**, la **Sherpa T** se convirtió en imbatible y condenó las de cuatro tiempos al olvido de un día para otro, popularizando de paso el **trial en Europa** (donde se convirtió durante los 60 y sobre todo los 70 en un fenómeno de masas), y más tarde en EE.UU.

Aunque **1973** había comenzado con un gran éxito deportivo, aquel fue un mal año para Bultaco, ya que la fuerte **crisis** que sufrieron los EE.UU. provocó el aumento del precio del petróleo y el debilitamiento de la **economía** estadounidense. Esto, unido a la entrada de las marcas japonesas en el mercado motociclista americano, provocó un giro fatídico en las ventas de la marca **atalana**, que empezaron a bajar en ese país.

Las convulsiones socioeconómicas ocurridas después del fin de la dictadura en España dejaron la empresa tocada de muerte. En abril de **1976**, pocos meses antes de trasladarse a una nueva fábrica en Sant Adrià, la empresa sufrió su primera **huelga** y tuvo que cerrar durante varios días. Estos problemas internos serían la causa de que la marca no fuera capaz de sacar al mercado las grandes novedades que se esperaban para el Salón del Automóvil de Barcelona de ese año.

Mientras tanto, la situación de la empresa iba empeorando, aunque en **1977 Bultaco** era el primer fabricante del sector en España y el segundo en Europa, con un nivel de **exportación** del 44,55% de una producción anual de 22.000 unidades y unas ventas de unos 9 millones de euros.

Bultaco reconocía que se habían cometido muchos errores, traducidos en importantes bajas de producción, entre ellos: falta de visión de futuro, previsiones erróneas, secuencia desordenada en las series producidas, falta de gestión de stocks, ausencia de departamento de investigación y desarrollo y una mala gestión.

En mayo de **1978** comenzaron los **problemas** laborales serios. A partir de ese momento, los hechos se precipitaron y diversos problemas comerciales, financieros, laborales y de todo tipo acabaron provocando el **fin** de la empresa.

A pesar de su popularidad y rentabilidad económica inicial, debido a la fuerte crisis industrial y las presiones del mercado Bultaco tuvo que cerrar en 1979.

La familia **Bultó** cedió la empresa a los trabajadores, que se constituyeron en cooperativa laboral e intentaron conseguir créditos de la administración sin éxito. Una vez reanudadas las actividades en 1980, se montaron y vendieron algunos modelos con las piezas que habían quedado en la fábrica y luego se mal vendieron los recambios a precio de peso, se desguazó la maquinaria y utillajes con igual finalidad y fue vendida incluso la colección de motos de competición histórica de la marca.

La realidad se impuso y **Bultaco** cerró definitivamente en **1983**. Unos años más tarde, en 1987, se desguazaron las naves de la fábrica y se vendió todo como chatarra.

Uno de estos modelos que se vendieron antes de cerrar fue la **Sherpa 199B**.

En plena crisis de Bultaco, la nueva Sherpa T modelo 199B “la blanca” se presentó en el Salón de Barcelona de **1981**. Dotada de un nuevo cambio de seis velocidades y un característico chasis pintado de blanco recortado por 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.

Aunque no la tuve cuando correspondía (sí la 199) era una moto que merecía toda mi **admiración** y más cuando veía aquellas fotos de **Vesty** debidamente uniformado con aquella equipación azul tan profesional que llevaba. No paré hasta conseguirla. La encontré en La Coruña un febrero de **2007**.

Vi un anuncio en internet que se vendía esta moto documentada en Bilbao, pero en un estado deplorable. No me atreví a comprarla sin que pasara el vendedor la correspondiente ITV, cosa que dudo mucho que lo hiciera nunca, pero como vino con la pegatina puesta, acto seguido la cambié de nombre y la dejé en casa del mejor preparador de clásicas del momento para que la pusiera a punto.

José Luis había hecho varias Sherpa 199B por lo que se la pediría igual, pero con diferente "look". La quería con tonalidades **negras, blancas y doradas**.

Me la trajo el 14 de junio de 2009 al "Trial del Gall" en Ripoll para **estrenarla**, pero no lo hice hasta una de las pruebas de la Copa Catalana de Clásicas celebrada en **Gironella** el 4 de octubre de **2009**. Es cierto que paseé con ella en el Festrial (amarillo) y también en el trial de Port de la Selva, pero donde realmente la puse a prueba fue en los Dos Días de Santigosa Clàssic celebrados a finales de octubre. Trial extremadamente embarrado.

El 8 de noviembre de 2009 lo recordaré toda la vida por ser el trial en el que he participado con las **condiciones climatológicas** más desfavorables que he visto nunca: ¡**MAEZTU!**

La **Sherpa** no se escapó de esta meteorología, le entró **agua** al motor, rompiéndose al final de la jornada. La tuve que llevar al mecánico para hacer el **motor** nuevo, que había durado 5 meses escasos.

En la temporada 2010 la llevé en algunos triales de la copa catalana, también algún social o evento trialero, pero de lo que guardo un buen recuerdo es del paseo por la **nieve** en la nevada del 8 de marzo. No es normal que nieve en los alrededores de **Barcelona** y menos aún poder practicar **trial** sobre ella.

No guardo un buen recuerdo de la prueba de la copa de España celebrada en Mallorca el 20 de marzo. No por la prueba en sí y tampoco por la moto, si no porque fue en la que se hizo daño en la mano mi amigo Josep Soldevila.

Tampoco quiero olvidar aquel 22 de mayo por mi **caída** en Robregordo y que a la postre sería lo que me haría cambiar del nivel verde al amarillo para posteriores pruebas.

Acabé el año 2010 volviendo a participar en los 2 Días de Santigosa Clàssic con la Sherpa 199B

En el 2011 no la cogí ninguna vez. Se la dejé a mi yerno Asier para correr en la copa de España de Ripoll y Los Ángeles de San Rafael.

En el 2012 tampoco la usé demasiado, un par pruebas de la copa catalana, algún entreno, los 2 Días de la Costa Brava y para acabar... fue la encargada, el 16 de diciembre, de pasearme por el **Circuit de Catalunya** en el 1er Trial Solidari.

Al acabar la temporada decidí cambiar de posición el **freno**. No frenaba demasiado y pensé que quizás, al ponerle a la izquierda el sistema con **varilla**, el resultado sería más **eficiente**.

Con este sistema, en el 2013 hice dos triales: Les Gunyoles y los 2 Días de la Costa Brava. Como no me aclaraba con el freno a la izquierda, lo volví a pasar a la derecha, perdiendo **eficiencia** de frenado. Ahora también le cambio el "look" pasando del negro "bomboncito" al **azul** original de chasis **blanco**.

Actualmente voy con el freno a la derecha y con el "look" azul, aunque no descarto volver al negro y blanco.

De momento solo la he llevado un par de veces no haciéndolo más porque me ha **decepcionado**. No me siento a gusto con ella y por eso prefiero utilizar otras motos y marcas.

Es cierto que si no tuviera ninguna más de trial esta sería la elegida. La moto va bien, responde en bajos y altos, no frena demasiado pero es **noble** y ofrece **confianza**, pero **Bultaco** tiene otros modelos que ofrecen mejores condiciones que ésta.

Como vengo haciendo normalmente en todos mis artículos, lo acompaño con una galería de imágenes. Espero que os gusten.

