

BULTACO

TRAS LA BANDERA A CUADROS



Pequeñas pinceladas sobre la trayectoria histórica de Bultaco

Suele decirse, y es cierto, que resulta difícil resumir en pocas páginas una historia tan intensa y acelerada como la de Bultaco. Pero lo cierto es que hoy toca, y trataremos de hacerlo lo mejor posible, centrándonos en lo más característico y determinante de esta historia, al menos bajo el criterio de este al que le toca escribirla.

Texto: Carlos Polo Fotos: Archivo Motociclismo Clásico

Bultaco vino al mundo, por así decirlo, el 17 de mayo de 1958. En realidad Bultaco sería su marca comercial, porque la empresa fue registrada bajo el nombre Compañía Española de Motores SA, resumido en el acrónimo CEMOTO. El capital social era de 500.000 pesetas, realmente poco para el ambicioso plan que respaldaba, y la factoría fue establecida en una granja llamada Mas Casellas, y situada en San Adrián de Besós, un pueblo cercano a Barcelona. Años más tarde, y según el periodista Barry Brown, enviado especial de la revista Cycle World para probar la prodigiosa Metralla Mk2, la granja aún continuaba manteniendo su esencia de granja. Esta es quizá una de las características más destacadas de Bultaco: por su lado su continuo trabajo de innovación y su afán de mejora, y por otro lado el clasicismo y el tradicionalismo en otros aspectos. Todo ello, claro, no dejaba de ser en el fondo un reflejo de su prodigioso creador, Don Francisco Xavier Bultó Marqués, una personalidad realmente extraordinaria que sin duda merecería un mayor reconocimiento fuera del mundo de las motos, como individuo universal.

Bultó había nacido en 1912, y en 1936 se graduó como Ingeniero Industrial. A estas alturas ya atesoraba una cierta experiencia mecánica y una desmedida afición por el mundo del motor, y en especial por la moto. Como piloto demostró sobradas actitudes antes de la Guerra Civil, llegando a ser Campeón de Cataluña. Su debut como empresario habría de esperar a 1940, año en el que fundó junto a un amigo la Barella y Bultó SL, una empresa dedicada a la manufactura de segmentos para pistón. Apenas medio lustro más tarde, y con su cuñado como elemento conductor, estableció contacto con Pedro Permanyer Puigjaner, otro emprendedor que había levantado un próspero negocio de gasógenos, y buscaba un segmento de mercado alternativo en el que hacerse un hueco. Aunque inicialmente la idea de Permanyer es solamente fabricar motores, Bultó le convenció para construir motos enteras. Así nacería, en 1945, Montesa, en la que Bultó tenía una participación menor y ocuparía la dirección técnica hasta su marcha.

En sus 13 años en Montesa tuvo ocasión de formarse profundamente como técnico, probando y desarrollando ideas, hasta lograr un profundo conocimiento de los motores a ciclo de dos tiempos, un campo en el que demostró ser un verdadero maestro. También tuvo ocasión de destacar como líder, ilusionando más que controlando, y haciendo que técnicos, pilotos y trabajadores en general sintieran la empresa como propia. Pero sobre todo, se forjó como jefe de equipo en competición, logrando él mismo el Campeonato de España de Velocidad en 1948. Fue en

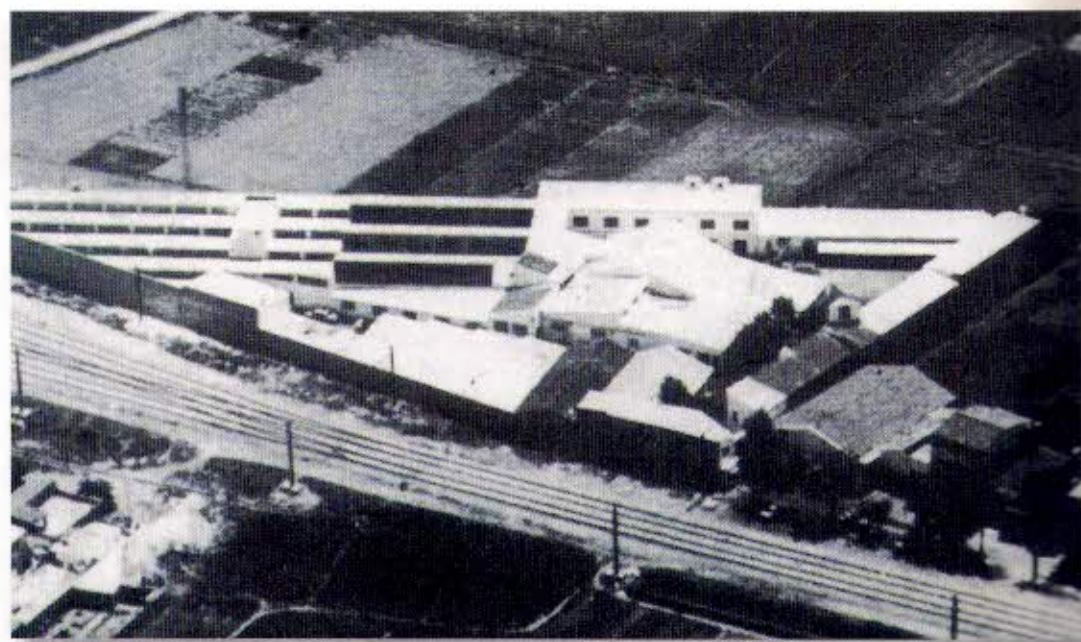
estos años donde desarrolló un axioma que le acompañó para siempre, que acabó siendo un modo de vida para Bultaco: "El mercado sigue la bandera a cuadros".

En 1958 la industria de la moto española atravesó momentos difíciles. Por un lado, existía una enorme y desigual oferta. Por otro, España vivía las consecuencias de una década de crecimiento económico completamente descontrolado. El país ya no se parecía en nada al de 1939; contaba con una pujante industria, la clase media, inexistente hasta entonces, comenzaba a florecer, y los costosos planes estatales se habían traducido en carreteras, presas, pueblos de colonización, concentraciones parcelarias, regadíos y, quizá lo más importante, los comienzos de un turismo de sol y playa que en poco tiempo llegaría a ser el sector económico más importante del país. A cambio, el régimen había adquirido una enorme deuda externa, el déficit y la inflación eran galopantes, el cambio con el dólar resultaba artificial e insostenible y las escasas reservas de divisas se encontraban agotadas. Mariano Navarro Rubio, a la sazón Ministro de Hacienda, cogió el toro por los cuernos y aceleró una estabilización económica que hasta entonces parecía necesaria, y finalmente se reveló urgente. Como consecuencia se produjo un parón económico en algunos sectores —muchas empresas importadoras fueron a la quiebra— y evidentemente el resto se resintió. Pese a lo que nuestros actuales gestores económicos defienden, la práctica demuestra que no existen "compartimentos estancos" en la economía de un país, y los problemas de unos se acaban extendiendo a los demás, en diferente modo y manera, pero extendiéndose en definitiva. En medio de esta tesitura económica Pedro Permanyer decidió suprimir el departamento de competición de la marca, considerándolo un gasto innecesario, y a Bultó esto le sentó

tan mal que decidió marcharse de la firma. Posiblemente hubiera algo más detrás de esto, pequeños resquemores acumulados, o incluso algunas personas entrometiéndose entre los socios —el mismo Bultó apuntó algo de esto en una entrevista— que al final hicieron que Don Paco se fuera de la marca en la que había dejado una profunda huella. Tan profunda que con él se fueron 39 personas, incluidos casi todos los jefes de departamento... con los años Bultó confesaría: "allí di lo mejor de mí mismo".

Parece ser que en principio Bultó no tenía intención de continuar en las motos; gozaba de una posición acomodada, y sus otras empresas mareaban bien. Algunos de sus más fieles le convencieron, y en poco tiempo, apenas unos meses, la revista España Motociclista publicaba, de mano de Dimas Veiga, un curioso avance: "rumores bastante dignos de crédito (...) va a ser construida una nueva marca de motocicletas en nuestra ciudad (Barcelona). Esa nueva montura será una 125 propulsada con motor de dos tiempos, y se asegura que será capaz de alcanzar una velocidad del orden de los 140/150 km/h. En apenas unos meses se transformó una granja en una precaria factoría, se había logrado la cesión de una licencia de fabricación —la de la extinta Aleu, en manos de Manufacturas Metálicas Monfort— y se habían construido y probado los primeros prototipos. El 22 de marzo fue presentada la nueva Bultaco Tralla 101. Con aquel acto se iniciaba la andadura real de una empresa que en el fondo había nacido por una concatenación de casualidades y voluntades comunes. A partir de ese momento, y como no podía ser de otro modo, se desata una frenética actividad deportiva. Las ventas pronto reflejan la contundencia de los argumentos de Don Paco, y en un par de años Bultaco es considerada "una de las grandes", más por sus incon-

Vista de la fábrica Bultaco a comienzos de los años setenta.





Quintanilla, González, Sol, Cama, Sirera y Werring. El Team Bultaco en 1959.



La espectacular salida en Montjuïc.



testables victorias que por sus números: 1.133 motos vendidas el primer año, y 4.171 en 1960. Desde luego, muy lejos de las cifras de Montesa y Ossa, sus grandes competidoras comerciales.

Pensemos que la "limpia" hecha por el Plan de Estabilización y por la crisis del sector, en el fondo, había dejado en mejor posición a aquellas empresas que contaban con infraestructuras y un producto digno. Siempre se ha hablado, a la hora de hacer historia de Bultaco, de sus rivales Montesa y Ossa, pero lo cierto es que no eran las únicas. En España convivían otras grandes empresas, con máquinas muy dignas en las categorías en las que Bultaco trataba de introducirse comercialmente; Roa, MV Agusta (la asturiana, se entiende), Mymisa, Rieju, Derbi, la neonata Mototrans con sus Ducati ...

Ante tanta y tan dura competencia Bultó y su equipo desplegaron una intensa capacidad creativa, y a principios de 1960 el catálogo Bultaco se amplió con otros tres modelos: la 155, moto tranquila y robusta para el día a día, la Sherpa N y la Sherpa S. Antes de terminar el año llegaría también la Mercurio 125. Y paralelamente, aunque en el terreno de la estricta competición, se estaba sometiendo a las más duras pruebas una mecánica de 175 con esperanzadores resultados. En el mismo año Bultaco recogió el guante de intentar batir los récords mundiales de velocidad de la categoría 350 cc... con su motor de 175 cc. Y lo consiguió. La difusión que esta noticia alcanzó en todo el mundo hubiera sido imposible de lograr mediante otro modo, y catapultó a la firma a los mercados europeos, una meta siempre en la cabeza de Don Paco. También para la competición, y de la mano de pilotos sobradamente cualificados y absolutamente fieles -John Grace, Marcelo Cama, Paco González, Ricardo Quintanilla, Juan Soler, Mauricio Aschl... - se evolucionaron las Tralla carrera a carrera, naciendo así las Tralla Sport y Tralla Súper Sport. Lo aprendido en las carreras fue inmediatamente aplicado a los modelos de serie, dando lugar al nacimiento de una de las más prodigiosas máquinas que España haya dado al mundo: la Metralla 62, presentada en junio de 1962. Su potencia y prestaciones la situaban en lo más alto de la producción nacional, pero también mundial en su categoría, despertando alabanzas de la prensa británica, francesa, norteamericana... Unos meses antes Bultó había fichado al más grande y a la vez modesto de los pilotos, un chaval de 19 años llamado Ramón Torras, y que logró una evolución fulgurante de las TSS a base de ponerlas al límite una y otra vez. Paralelamente Bultaco probaba fortuna en todo tipo de deportes motociclistas: regularidad, resistencia... y todas las incipientes especialidades de campo como el trial, el cross o el enduro, tanto en España como fuera. Después de cada victoria o cada fracaso se sacaban las pertinentes co

clusiones y análisis, destinados a mejorar las monturas. Los polivalentes pilotos de Bultaco, como Oriol Puig, José Sánchez o Juan Soler llegaban a acudir a pruebas internacionales de la categoría de los S.D. de Garmisch-Partenkirchen sin ningún apoyo económico de una empresa que aún no estaba en condiciones de respaldarlos. La ilusión y la motivación daban alas a Bultaco.

Para 1963 las ventas de Bultaco han crecido hasta alcanzar las 11.836 unidades. En menos de un lustro la antigua granja reconvertida a fábrica se había convertido en un verdadero modelo de productividad, tratando de situar la oferta de la firma al nivel de la demanda. La red nacional de distribución estaba perfectamente cerrada, y la internacional también, alcanzando las exportaciones un buen porcentaje de lo producido. Tal es así que incluso se diseñaron modelos al gusto de tal o cual país, con claras miras a asentarse en mercados más ricos que el español. Fruto de esta política fueron motos como la 200 – más tarde Saturno – o las versiones 175 y 200 de las Mercurio, amén de las Sherpa especiales. La apuesta por los mercados foráneos, especialmente los anglosajones, era clara, con asistencia a salones y pruebas deportivas, e incluso el co-montaje de equipos de competición, en colaboración con distribuidores locales. Todo ello tendría consecuencias trascendentales en muy poco tiempo. Mientras, en España también crecían las ventas a un ritmo tremendo, auspiciado por las excelentes actuaciones de los equipos de carreras. Los distribuidores provinciales solicitaban a fábrica la presencia de los más afamados pilotos en las carreras locales, conscientes por propia experiencia de la inmediata repercusión de una victoria en las ventas de su concesionario... el mercado sigue la bandera a cuadros... y esto a su vez obligaba a los pilotos a un ritmo infernal de carreras, disputando a veces más de sesenta en una misma temporada. El dominio de Ramón Torres se tradujo no sólo en varios Campeonatos de España de Velocidad, sino en memorables actuaciones en Francia y en Italia, donde llegaría a ser un verdadero ídolo. En todo el mundo las TSS, en realidad sencillas carreras-cliente (nunca fueron motos de Gran Premio ni lo pretendieron) llenaban las vitrinas de Bultaco de campeonatos nacionales logrados por todo el orbe, hasta el punto de que el mismo Luigi Taveri, pentacampeón del mundo, adquirió una para divertirse en carreras en las que no corría con la Honda oficial.

El interés de Bultaco por la velocidad se truncó a la vez que la vida de Ramón Torres. El 31 de mayo de 1965 el piloto catalán perdió la vida en el circuito urbano de Comarruga (Tarragona) y esto afectó tanto a Babó que disolvió la Escudería Dos Tiempos, equipo oficial de la marca. En realidad la firma nunca se retiró de las carreras –habría sido impensable, si tenemos en cuenta la



idiosincrasia de Bultaco – pero este varapalo se tradujo en el fin del desarrollo de una moto de Gran Premio, una máquina mucho más allá de las TSS, con dos cilindros y caja de cambios de diez velocidades, que ya estaba proyectada y que nunca llegó a ver la luz. La que si estaba lista a estas alturas era la Metrala Mk2, una moto con la que la pequeña fábrica catalana volvió a asombrar a todos. Se trataba de la 250 monocilíndrica más rápida del mundo, con unas prestaciones de lujo y una estética contundente. Revistas como Cycle World, Motor Cycle, o la norteamericana Cycle se deshicieron en elogios, con titulares tan sonoros como "Barcelona Bomb", refiriéndose a la Mk2. De todos modos, la

Mk2 sería la última gran deportiva Bultaco de asfalto de la década. Por una parte Bultó estaba verdaderamente afectado por la muerte de Torres. Y por otro, era consciente de que el tiempo de la moto como vehículo "utilitario" estaba llegando a su fin. En toda Europa las posibilidades económicas decantaban a la gente hacia los pequeños coches que firmas como Seat, Fiat, Renault, Citroën o Austin ponían a su disposición por precios módicos. Para sobrevivir la moto debía reconvertirse a un objeto lúdico, destinado a llenar las horas libres de los fines de semana. Y en esta tesitura, el tirón más fuerte lo estaba experimentando la moto de montaña, un segmento en el que Bultaco llevaba varios años ▶

Las Bultacos se desarrollaron perfectamente en el circuito de Montúic, tanto las Metralas 250 como las TSS 350.



José Medrano

Tres momentos de la competición dominados por Bultaco.



trabajando, y que en aquellos momentos ocupaba buena parte del tiempo de su departamento de diseño.

Consciente de sus limitaciones y las de su equipo, Bultó reclutó a los mejores especialistas del momento: en trial el irlandés Sammy Miller contribuyó decisivamente al nacimiento y desarrollo de las Sherpa T, una verdadera revolución frente a los vetustos conceptos británicos. En cross las aportaciones de los hermanos Rickman resultaron indispensables a la hora de diseñar las nuevas Pursang. Y por su parte, fueron los pilotos españoles los que trabajaron de firme para dar a luz las primeras Matador. Con estas tres estrellas, aparecidas en un intervalo de menos de dos años, Bultaco se colocaba en primera fila de las tres especialidades posibles de

motos de campo. Algunas de ellas lograron rendimientos inmediatos, posiblemente más allá de lo que hubieran sido capaces de soñar sus propios creadores, como en el caso de la Sherpa T, vencedora ese mismo año de los Scottish Six Days, siendo la primera moto no británica en lograrlo. Las Matador y las Pursang tardaron algún tiempo en saborear las mieles de los triunfos internacionales (que no los nacionales, tanto en España como en campeonatos de otros países) pero pronto se convirtieron, como en el caso de las mismas TSS en velocidad, en una de las opciones preferidas por los pilotos privados, logrando con ello unas ventas más que satisfactorias. Y entre estas grandes máquinas, cuya evolución tendría un ritmo verdaderamente fulgurante, Bultaco colocaba otras mucho más modestas,

a veces pensadas para iniciar a los más jóvenes, a veces, simplemente, motos honestas para gente cuya única pretensión era pasar un rato agradable montando en moto. Entre col y col, lechuga. Así nacieron o habían nacido las Lobito, Junior, Alpina, Campera... en distintas versiones y cilindradas. Y todo ello sin descuidar el mercado norteamericano, cada vez más importante para Bultaco. De esta necesidad de motos específicas para los yankees llegaron las El Bandido, Montadero, Astro... así como diferentes versiones de las Metralla, Mercurio o Lobito. El mercado norteamericano llega a ser tan importante que para evitar sustos como el que derivó en la creación de las Tigre – una Metralla reconvertida a moto de enduro – Bultaco acabó por comprar la Cemoto East, propiedad de John Taylor, y distribuidora de la marca en aquel país.

Barry Sheene de su propio equipo Sheene-Bultaco



Al iniciarse la década de los setenta Bultaco estaba en un momento dulce, con sus ventas en recuperación, tras una caída generalizada que marcó la transición a la moto lúdica. En 1966 Bultaco había alcanzado las 20.042 unidades producidas, aunque desde entonces las ventas habían descendido a casi la mitad. Sin embargo la diversificación, y la efectividad de sus motos en competición hicieron que hacia 1969 iniciara una recuperación que en el 70 ya mostró una clara línea ascendente, que no pararía hasta 1975. Las exportaciones fueron creciendo, hasta llegar al 80 % de la producción de la firma, circunstancia que en algunos casos derivó en una menor atención al mercado nacional. Con el tiempo, esto también pasó factura. En buena medida este crecimiento acabaría siendo uno de los problemas que dieron al traste con la firma. La demanda hizo que los responsables de Bultaco trataran de incrementar la producción a marchas forzadas, mediante la contratación de personal. En un

régimen excesivamente protector con el obrero, casi paternalista, esto se traducía en requisitos hoy impensables para el despido, y en indemnizaciones millonarias cuando éste se producía.

De cualquier modo, en Bultaco quisieron aprovechar el tirón comercial de sus motos, favorecido por un importante ritmo de crecimiento económico en todo el mundo y sus grandes victorias internacionales a manos de pilotos como Lampkin, "Bimbo" Pomeroy, Bengt Aberg o "Ginger" Molloy, en España Ignacio Bultó, Manuel Soler, Narcís Casas, Fernando Muñoz, Domingo Gris, Jorge Capapey. En general todas las Bultaco destinadas a competición eran carreras-cliente, lo que no es óbice para que con un poco de ayuda oficial se lograran títulos en Inglaterra, Italia, Bélgica, Francia o Estados Unidos. Apenas existían disciplinas para las que no se adaptara un modelo de Bultaco, desde el enduro al dirt-track y del motocross a la velocidad. El trial era casi un coto de la firma, con ocasionales cesiones no voluntarias a Montesa y a Ossa. La industria británica de motos de trial, a estas alturas, ha sido arrasada por las motos españolas capitaneadas por Bultaco, y firmas de larga tradición como Cotton o Greeves tuvieron que buscarse otro segmento en el que mojar el pan.

Una curiosa circunstancia vino a forzar el retorno de Bultaco a la velocidad, y además en una categoría en la que Don Paco nunca demostró mucho interés: la de 50 cc. La quiebra de Piovaticci dejó en rango de saldo un material de primera, y la Federación Española, en una peculiar actuación lió a

Bultaco para que se hiciera cargo de éste, y fichara además a Ángel Nieto como piloto principal para la aventura. Todo ello suscitó una agria polémica con Derbi, menospreciada por la Federación tras haber logrado el hito de varios títulos mundiales. Nieto se hizo con el entorchado mundial, y poco después, cuando los problemas económicos resultarían casi insalvables, Ricardo Tormo recogería el testigo, sumando cuatro títulos mundiales que unir al ya nutrido palmarés de Bultaco.

Todo esto hacía pensar que la década de los setenta sería la mejor para la firma. Pero en esto llegó la Guerra del Yom Kippur, y los países árabes decidieron emplear su arma más letal: el petróleo. La absoluta dependencia del mundo industrializado de este recurso nos situaba en una delicada situación que nadie había previsto. El precio se disparó y la economía global entró en una espiral de crisis como no se había visto desde el Crack del 29, con una inflación imparable, recesión... La moto lúdica, el juguete de los mayores, pasó a ser en un par de años un objeto de lujo. Y además, por otro lado, los constructores japoneses, con sistemas innovadores de manufactura, entraron en avalancha en los mercados más liberalizados. Sus motos eran buenas y sobre todo muy baratas, haciendo una dura competencia a todos los fabricantes tradicionales. Solo un segmento se escapaba de la cabeza de sus ingenieros, el trial, como si esta especialidad requiriera de un secreto mágico propiedad de los constructores españoles... y algún italiano. Precisamente en el trial Bultaco continuaba ejerciendo un dominio absoluto, con pilotos



como Vesterinen o Schreiber. En España, además, al problema económico se sumó un cambio de régimen político. Laboralmente, se entró en una época de huelgas salvajes y de intransigencia de los sindicatos, para agravar los problemas. Rápidamente se buscaron salidas, entre ellas un retorno a las máquinas de carretera, que recuperaban parte de su afición. En 1975 se presentó en el salón del Automóvil de Barcelona la Metralla GT, que aparecerá en su versión definitiva en el verano de aquel mismo año. Desde luego, no es una máquina a la altura de su antecesora (realmente era peor moto que la Metralla Mk2 del 66). Al año siguiente Bultaco padeció su primera huelga; Don Paco siempre había mantenido una fe inquebrantable y una absoluta confianza en sus obreros, por lo que esta huelga lo dejó sin respuesta y además le costó su primer infarto. Todo el trabajo preparado para sorprender a sus fieles en el Salón de Barcelona de ese año quedó inacabado, y la

La exportación de Bultaco llegó hasta el Lejano Oriente.

Ángel Nieto corrió con otras Bultaco.



firma sólo puede presentar como novedad la Mercurio 175 GT, de cinco velocidades.

Repuesto del infarto, el trabajo continuó, salvando a duras penas todos los obstáculos. Poco después salió a la calle la Streaker, una deportiva monocilíndrica en 75 y 125 cc que recuperaba el carácter agresivo de las motos de carretera de la firma, y del que las nuevas Metralla carecían. También vio la luz la Metralla GTS, una Metralla GT con algunos de los vicios de su antecesora corregidos y seis velocidades. Pero en mayo de 1977 a los problemas de la empresa se sumó uno mucho más duro, y es que uno de los pilares de Bultaco, José María Bultó, fue asesinado por el Exèrcit Popular Català. En realidad, José María Bultó era el hombre de los números en la empresa, un avezado empresario que tal vez hubiera sido capaz de sacar a Bultaco del atolladero. A la tragedia personal y familiar de los Bultó se unía este varapalo provocado por cuestiones políticas, muy en boga en aquellos años. Pero si los responsables de la firma están echando el resto en esta vorágine de problemas, también los sindicatos en poner zancadillas, que en mayo de 1978 vuelven con los problemas laborales. Tal es la situación que La Hoja del Lunes de Barcelona publica el 7 de agosto que Bultaco será absorbida por la firma austriaca Puch, aunque todo queda en un susto. Uno de los trasfondos fundamentales de esta situación es la sobrecarga de personal que la empresa soportaba. En aquel momento la plantilla era de 460 obreros, necesaria para producir las motos que se habían vendido en 1979 (25.149) pero excesiva para las 18.615 que salieron en 1976. La curva de ventas descendía a toda prisa, a la vez que se incrementaban las deudas de Bultaco. Para superar

la crisis Dº Paco se vio obligado a algo que posiblemente nunca hubiera pensado: reducir los gastos dedicados a las competiciones. De todos modos hemos de aclarar que a estas alturas Bultaco era una empresa gigantesca (el segundo constructor de Europa, como ya se ha indicado en algún momento) y no estaba bajo el control absoluto de Bultó, más dedicado al diseño y la competición. Las reducciones de presupuesto no tuvieron la incidencia pensada, y en el segundo semestre de 1979 volvieron los conflictos laborales. Es en este momento cuando Bultó decidió coger el toro por los cuernos (en octubre) e intentar compensar los errores cometidos, sobre todo desde la Dirección Comercial. El principal fallo de estos había sido no controlar la rentabilidad por unidad fabricada. Pero sobre todo, en esta situación pesaba el brutal descenso de ventas en USA que había pasado de 12.000 a 2.500 unidades de venta.

Muchos veían la alianza con los japoneses una salida a esta difícil situación que se agravaba por momentos, y por tanto no resultaba extraño encontrar noticias en este sentido en la prensa general. El Correo Catalán publicó como noticia la visita de siete japoneses a la fábrica Bultaco, acompañados de Bultó, Chalamanch y Juan Soler. Inmediatamente Cemoto respondió con una nota de prensa en la que explicaba que Honda había iniciado contactos hacía ya un año con la idea de que Bultaco fuera su distribuidora en España, y además transfiriera tecnología a la firma catalana. Con esto parecieron calmarse los ánimos, y en noviembre se alcanzó un acuerdo entre la dirección, los proveedores y los trabajadores. Pero al mes siguiente no se hicieron efectivas ni la nómina ni la paga extra de Navidad y los trabajadores ocuparon

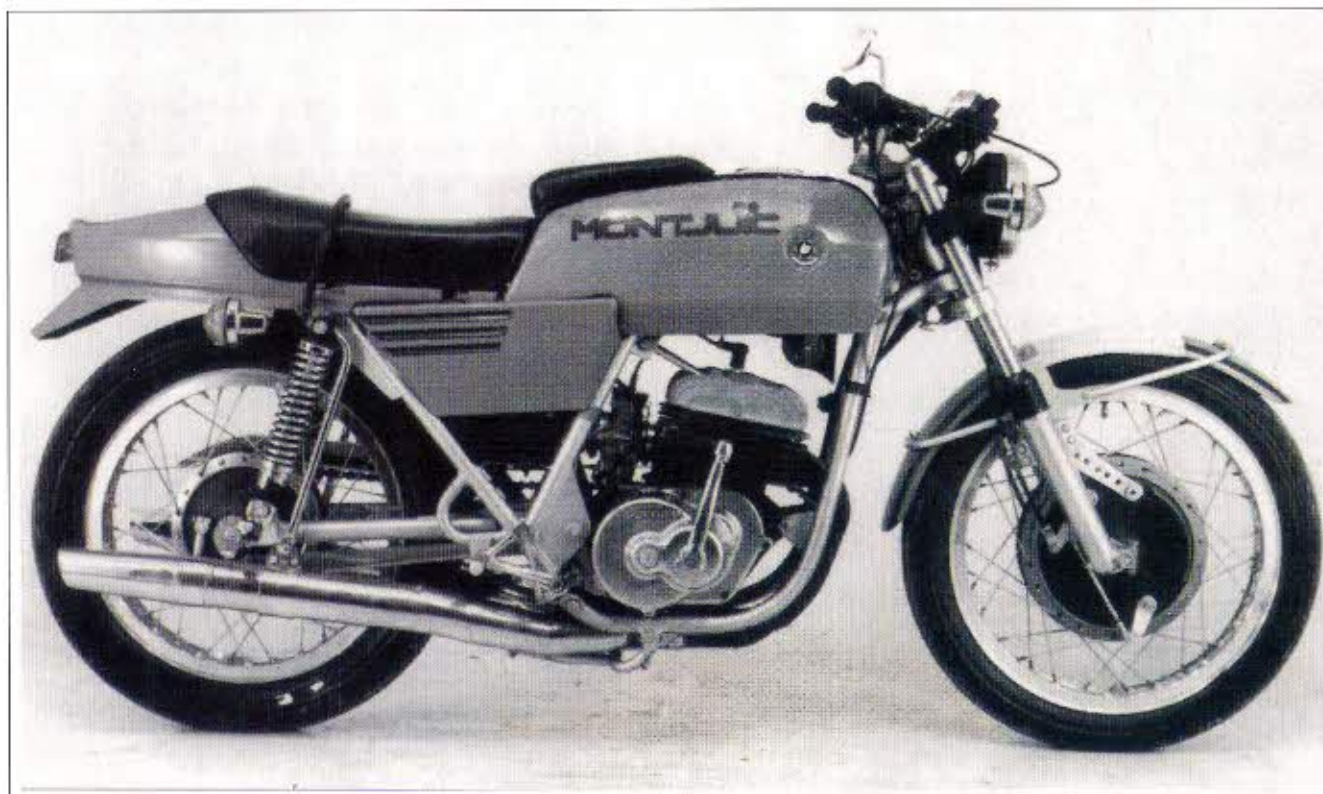
la fábrica. Tras arduas negociaciones se logró llegar, una vez más, a un acuerdo. Pero eso fue sólo un respiro. El 7 de enero de 1980 la dirección abandonó la fábrica para siempre. El Consejo de Administración dimitió a pleno, devengando en Juan Chalamanch plenos poderes. Total, que cuando los trabajadores regresaron de las vacaciones de Navidad se encontraron con un cierre patronal y ocuparon de nuevo la fábrica. Así empezaron unas nuevas negociaciones cuyo caballo de batalla será la reducción de plantilla. En esta tesitura los trabajadores negaron la entrada a la fábrica a Don Paco Bultó, y además quemaron un busto con su efigie a la entrada provocándole una profunda desilusión que hará que nunca más retorne a las instalaciones de Bultaco. La frustración de ver su pérdida se reveló como una tragedia personal, algo que entonces ni entendió ni le importó a los sindicatos y a la administración.

La patronal alegó entonces que el descenso de ventas en USA no permitía a la empresa dar más de sí. Además, los japoneses, en determinadas situaciones, estaban vendiendo por debajo de coste, algo imposible para Bultaco. Los trabajadores, a su vez, presentaron las cifras de ventas en España (12.000 motos vendidas en 1979, frente a las 6.000 de 1975). Fuera como fuere, una reducción de personal Bultaco no tenía ninguna esperanza de sobrevivir.

El 14 de abril de 1980 se presentó ante el juzgado la temida petición de suspensión de pagos, que el juez aceptó en sólo cuatro días. Las especialidades deportivas que aún se mantenían (cross y trial) darían penas, sufrieron un nuevo revés con la marcha de Lampkin. El 3 de mayo la Junta General de Accionistas nombró a Juan Chalamanch Director General con un poder definido: reducir la plantilla de 460 a 200 empleados. Además era necesario lograr un crédito oficial de 480 millones de pesetas destinados a reabrir la fábrica con una producción de 10.000 motos al año y, finalmente, lanzar la Sherpa T340 ensayada por Soler, así como la Pursang Mk 15 de 250 cc. Los sindicatos una vez más no tragaron. Exigían una producción de 15.000 motos al año y una plantilla de 400 empleados, con lo que sólo se despediría a 60. La dirección, entre la espada y la pared, aceptó y el 7 de julio se reanudó la actividad (con 412 trabajadores). Pocos días antes de esto Soler y Soler lograron en el trial de Francia las primeras plazas, ambos con Bultaco. Después Soler se fue a Montesa, algo imperceptible poco tiempo antes. La actividad retomó poco a poco, ya que los proveedores no concedían ningún crédito a la casa. Bultaco no contaba apenas con liquidez. Volvieron a la venta, por disponibilidad de piezas, los modelos Chispa, Metralla, Pina y Streaker. Los técnicos y pilotos trabajaban a todo gas intentando poner a punto

Barry Sheene acoplado perfectamente a su Bultaco.





Sherpa T 340 de basculante rectangular y el motor Mk 15 125 de cross, así como la Mk 15 de 420 cc. Pensaban que con estos proyectos se conseguirá salvar la empresa. Y tal vez se hubiera logrado, porque del motor Mk 15 podría bien haberse desarrollado toda una familia de motos, tanto de carretera como de monte, ya que es un magnífico propulsor. Pero la falta de dinero pesaba como una losa y, salvo la Sherpa T, ninguno veía la serie. Tampoco un nuevo intento de sacar adelante el proyecto de la esperada deportiva Montjuïc. Ya que no existen posibilidades económicas para moldes y troqueles, se preparó una especie de Metralla con un

motor antiguo de 400 cc. A este invento se le bautizará como Metralla 400 o Talismán

Tan difícil era la situación económica, que el encargado de competir con la nueva Sherpa T 340 hubieron de pagarlo los importadores europeos. De otro modo no se habría conseguido que un piloto de elite como Vesterinen retornara a la firma. La espiral del desastre se fue cerrando rápidamente. En marzo del 82 otro de los históricos de la firma y familiar de Don Paco, Oriol Puig Bultó, abandonó Bultaco para pasar a Derbi. Poco después, tras hacerse público el acuerdo Honda-Montesa, se rumoreó que Cemoto estaba en tratos con Suzuki. El ele-

vado número de trabajadores y la conflictividad laboral fue el impedimento a salvar. Y como siempre, gracias a los sindicatos, no hubo acuerdo, y los japoneses se decantaron por la Puch de Avelló, en Asturias...

Y entre tanto, ¿qué hizo la administración? Pues proponer una solución global, un crédito de mil millones con la condición de una fusión Bultaco-OSSA-Montesa-Derbi, siempre y cuando la empresa resultante se quedara con 853 empleados de los 1.677 que sumaban. Algo curioso, dado que las dificultades para el despido, que al final resultaron insalvables, las regulaba y legislaba el mismo Gobierno que exigía el despido de 824 trabajadores. Naturalmente los sindicatos no aceptaron. Exigieron cobrar la totalidad de los despidos y los atrasos, y el dinero no daba ni para eso. Cuanto menos para relanzar la empresa. Así, cuatro años después, y con el cómplice silencio de la prensa, los que habían sido trabajadores de Bultaco se repartieron las migajas obtenidas de la venta de los bienes de la firma, y así terminaba la más fabulosa aventura en la fabricación de motos que España había dado. De hecho, Bultaco llevaba muerta mucho tiempo.

Resulta curioso los ríos de tinta que ha sido capaz de arrastrar una empresa cuya existencia apenas superó las dos décadas. Pero es que Bultaco, a la postre, fue un fenómeno muy especial, capaz de marcar para siempre deportes como el trial, y de hacer las cosas de un modo diferente, con estilo propio. Un estilo que, en definitiva, nos llegó a todos al alma. ☺

Al final se salvó el honor con la Bultaco GTS.

