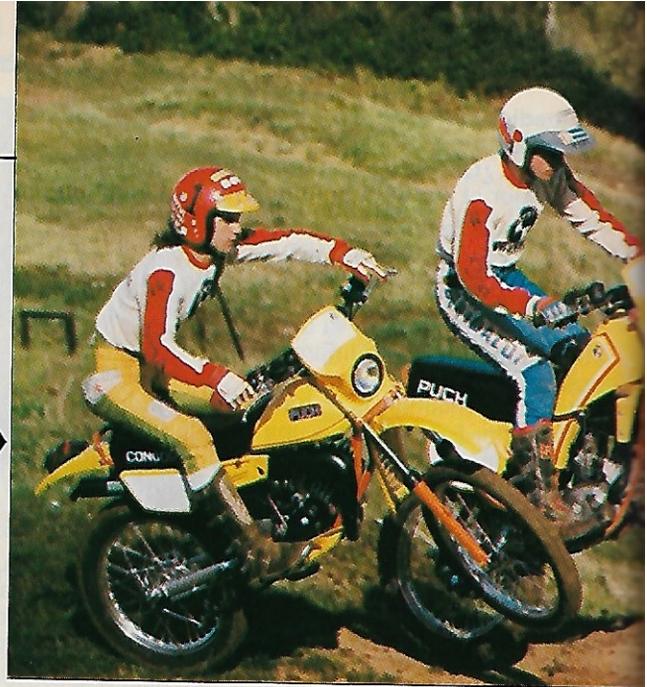


Puch Condor MD

«Ciclomotor del año»

«Pequeña pero con clase»

Elegido «ciclomotor del año» por todos vosotros, la Puch Condor representa la última evolución de la gama de fuera carretera para los «14 años». Las nuevas siglas MD reflejan el notable cambio: monoshock para la suspensión posterior y disco en la rueda delantera. Una buena combinación.



La Puch Condor MD, el ciclomotor del año elegido entre los lectores de MOTOCICLISTA, es la hermana pequeña de la estirpe «amarilla» de motaña que culmina en las populares Cobra.

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

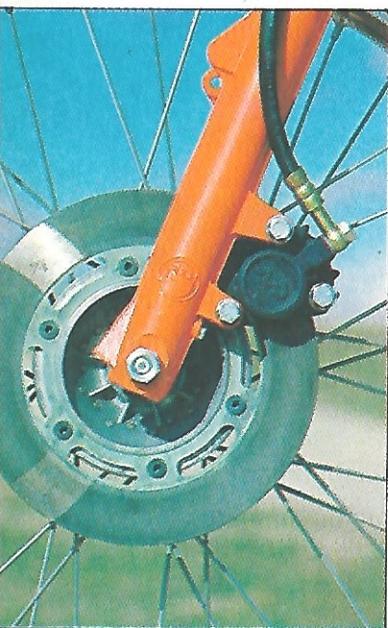


www.motosclasicas80.com

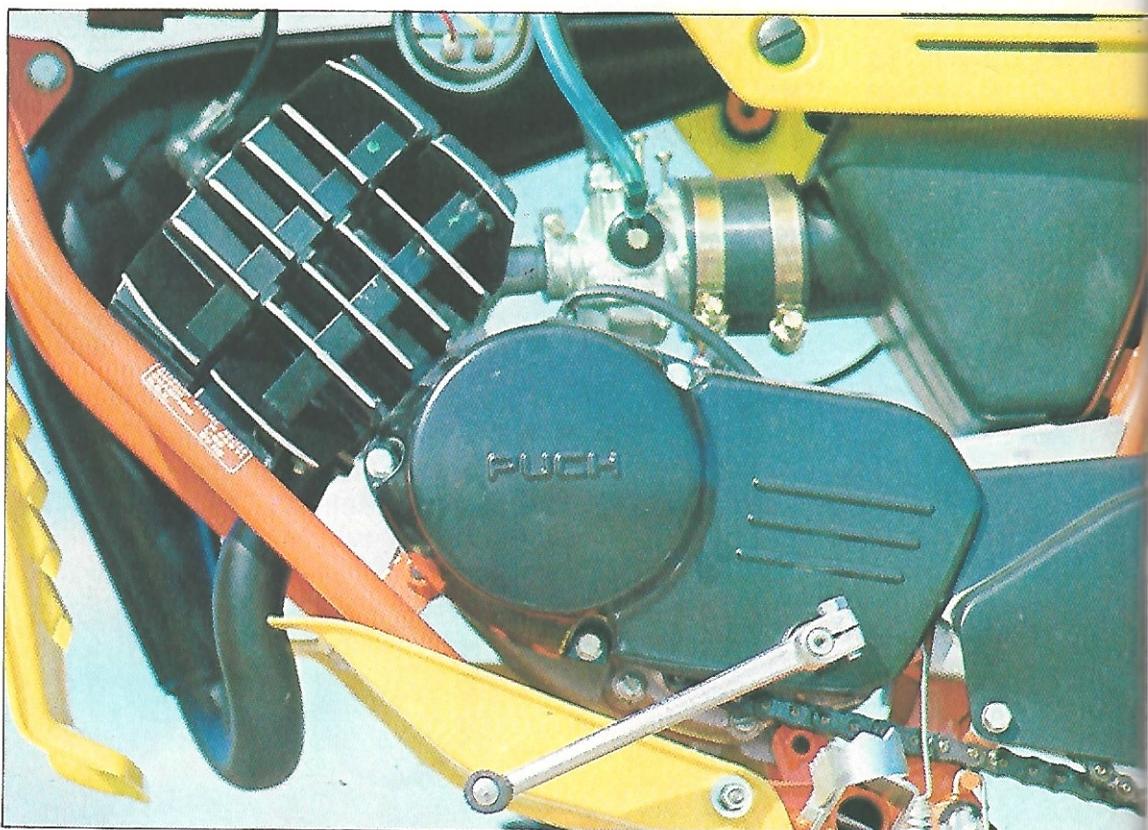
motos clásicas

info@motosclasicas80.com





Nuevo freno de disco formado por AJP.



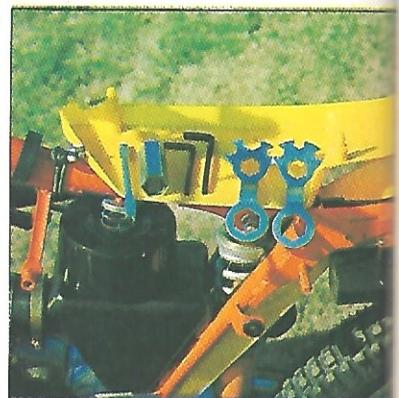
Motor ya conocido refrigerado por aire y cuatro marchas de las anteriores Condor.



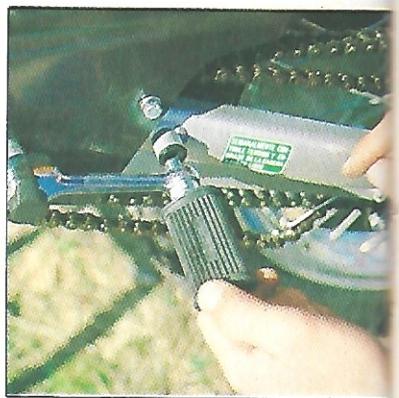
Amortiguador Telesco para el monoshock.



Estrecha y alta, como todas las actuales Enduro.



Buena dotación de herramientas.



Sistema bien hecho y práctico para fijar los pedales como estribos traseros.

DE todos es conocida la limitación a que son sometidos los ciclomotores, por esta razón no se puede pedir «peras al olmo», no hay que salirse de madre, un ciclomotor será siempre un ciclomotor, no correrá a más de cuarenta e irá provisto de pedales. Todo lo demás resulta inútil, nuestra legislación nos reprime y aún debemos estar contentos por tener la licencia de ciclomotor a los catorce años.

Con estas premisas los fabricantes trabajan «su» producto buscando una línea bonita, con una combinación de colores que resalte a la vista. La Puch Condor «MD» cumple estos requisitos, y algunos más, pues tiene un reclamo publicitario total dentro del público juvenil: freno delantero de disco y suspensión trasera mono-shock.

Nuestros lectores la han votado como mejor ciclomotor del año y esto siempre es importante, nuestro mercado nacional está en el ciclomotor, y aunque para muchos siempre será la hermana pequeña, no hemos de olvidar que es el arma ideal para luchar en el tráfico de la ciudad, y para empezar a dar los primeros pasos por el campo. Es decir, el arma polivalente.

Nuevas aportaciones

La primera vez que topamos con ella fue en el stand Puch del salón de Barcelona. En aquella ocasión quedamos sorprendidos, primero, de que las Cobra de 75 se presentasen con freno de disco y refrigeración líquida, y seguidamente «alucinamos» al ver la Condor con freno de disco y mono-amortiguador.

Ahora que ya se ha probado, que reflexiono tranquilamente en la redacción de Motociclismo, pienso que las aportaciones no han sido numerosas, pero la moto ha variado, es diferente y donde de verdad se ha mejorado el producto es en el acabado. Entre que una moto frene o no frene no hay mucha distancia a recorrer, para un fabricante debe ser más fácil hacerlo bien, pero normalmente no es así, y nos encontramos con motos que no frenan. Otro tanto ocurre con la suspensión, pero nunca se llega a un equilibrio. Es un problema de acabado y de cali-

dad, y sobre todo de falta de puesta a punto.

En la Condor se ha trabajado en los tarados de suspensión, ya no existen las reacciones y rebotes típicos de un ciclomotor, pero tampoco llega a estar a la altura de una 75. Se puede decir que se encuentra a medio camino entre el pasado y el futuro.

La horquilla delantera, aunque parezca extraño, me ha gustado más que el tren trasero. Esta es una «Comec» que más adelante se sustituirá por una Telesco a la que se están dando los últimos toques. Pero me ha gustado por eso que mencionaba anteriormente, el tarado, ahora se tiene tacto y se puede conducir la moto con cierta seguridad. El mono-shock no tiene la suavidad de la horquilla, a pesar de lo cual las mejoras con respecto a los dos amortiguadores son impor-

tantes: nuestra unidad, que se estrenó durante la prueba no tuvo tiempo suficiente para que el amortiguador se rodase. El sistema de suspensión es muy simple, no tiene bieletas, y el amortiguador Telesco va anclado directamente sobre el basculante, éste tiene una apariencia bastante fiable y está fabricado en cromomolibdeno. Para montar el mono-shock se ha partido del anterior bastidor de la Condor, una doble cuna de gran rigidez, hasta llegar a la parte final de la espina en donde se sujeta el amortiguador.

La frenada es el otro apartado diferente con respecto a la anterior Condor, el freno de disco AJP (pinza, bomba y disco) mejora mucho el comportamiento de la moto. El tacto es diferente para aquellos que estén acostumbrados al tambor, más duro de accionar y con

menos recorrido, pero las ventajas son notables, la moto frena, y si te lo propones se levanta la rueda trasera.

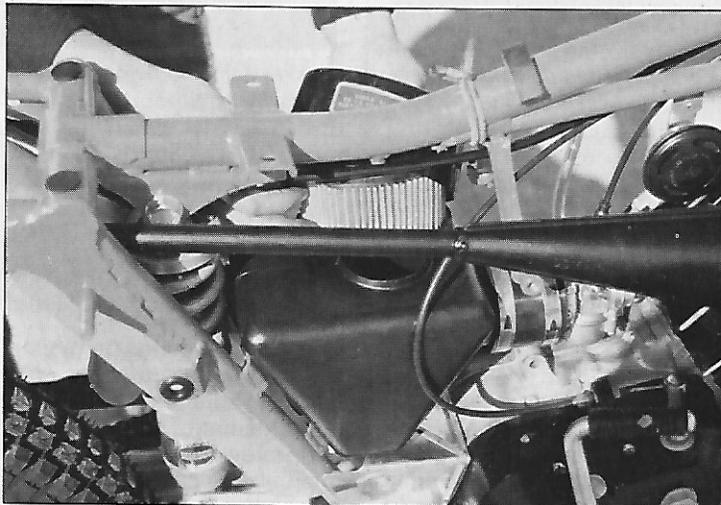
Con un disco delante, el tambor de la rueda trasera no llega a estar a la misma altura, frena bien, pero tiende a clavar la rueda. Los pedales han cambiado el sistema de sujeción, antes se soltaban y molestaban. Ahora están siempre en posición recogida, eso hace que a veces te olvides de que estás encima de un ciclomotor, pero enseguida el motor te lo recuerda.

2 CV. a 5.500 r.p.m.

El motor no ha cambiado prácticamente, es el mismo del anterior Condor, tiene la fuerza que puede dar 2 CV.; para un uso en ciudad está bien, para aprender a caminar por el campo también, para una urbanización o un pueblo, perfecto, pero para subir a la montaña es corto de potencia.

Con estas cuatro frases se define la personalidad de este pequeño motor, no tiene vuelta de hoja, no correrá a más de cuarenta, y sin embargo tiene un cierto nervio en bajo y medio régimen muy atractivo. Es a altas revoluciones cuando el motor encuentra un tope imaginario en la curva de potencia, la moto no estira para no superar los límites legales, esto se consigue montando un carburador de 12 mm. que repercute en un bajo consumo de gasolina (del orden de dos litros a los cien kilómetros).

Por el monte, al Condor mono-shock, le cuesta algo subir las pendientes en marchas largas, y necesita despertarle a base de reducir velocidades. Eso sí, en primera y segunda es capaz de coronar cualquier rampa. En cambio, en terreno llano y carretera el motor se desenvuelve a la perfección, es divertido y alegre. Y el chasis ayuda notablemente a llevar una conducción deportiva, la moto se aguanta, y tumban con ella no tiene límite, sólo el que nosotros queramos darle. La posición de conducción incita a correr, te sientes cómodo, rápidamente olvidas que llevas un ciclomotor. Es una moto pequeña pero con mucha clase. □



Fácil acceso al filtro de aire.

Ficha técnica

Motor: Dos tiempos.
Números de cilindros: Uno.
Refrigeración: Aire.
Diámetro x carrera: 38 x 43 mm.
Cilindrada total: 48,8 c.c.
Relación de compresión: 11:1.
Potencia máxima: 2 CV. a 5.500 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto SHA-A/12-12.
Encendido: Volante magnético 6 V 18 W.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Cambio: 4 velocidades.
Bastidor: Doble cuna.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Recorrido: 180 mm.
Suspensión trasera: Mono-shock, con un amortiguador Betor.
Recorrido: 160 mm.
Freno delantero: Un disco AJP.
Freno trasero: Tambor.
Llantas: Akront sello rojo.
Neumáticos: 2 1/4 x 21, ó 2 1/2 x 21 delante; 3 1/4 x 18, ó 3 x 18 detrás.
Peso: 60 Kg.
Capacidad depósito: 4,5 litros.
Precio: 109.000 ptas.

P.L.
Fotos: E. IRIS