



PEQUEÑA Y MATONA



Cobra 75 TT



En las décadas de los setenta y ochenta unas motos amarillas quitaban el sueño a muchos adolescentes. A su sonoro nombre – Cobra – se sumaban unas prestaciones nada desdeñables y un excelente comportamiento dinámico. Para llegar a poseerla hacían falta unos padres rumbosos y pudientes – tampoco es que fueran baratas – y el carnet A – 1. Los afortunados que llegaron a ser propietarios de una Cobra se convirtieron, automáticamente, en la envidia de los demás. Hoy ilustra estas páginas una de las Cobras más raras y especializadas, la TT de 1979.

Texto: Carlos Polo
Fotos: Ángel de la Maza

La firma Puch se remonta a 1891, fecha en la que Johan Puch fundó su empresa constructora de bicicletas. En 1903 nació su primera moto, y en el 10 le llegó el turno al primer automóvil. Creció en las décadas siguientes de un modo pausado pero muy seguro, y por el camino fagocitó algunos grandes emporios de su país, como la Austro - Daimler (1928) o la Steyr (1934). Uno de los valores más seguros de la firma fue la gama de moto-

res de dos tiempos diseñada por Giovanni Marcelino, y que empleaban la curiosa técnica de los dos pistones con cámara de combustión común. Desde sus comienzos, en 1923, estas motos demostraron ser fiables y razonablemente rápidas, iniciando la gama con una 125 cc y ampliándola, en los años siguientes, hasta una 500 de cuatro cilindros en cuadro. Así pues, nos encontramos ante una de las firmas que más experiencia tenía en el mundo en el desarrollo de mecánicas de dos tiempos.

Tras la II Guerra Mundial, y con los dos tiempos bipistón como base de su catálogo, Puch experimentó un crecimiento meteórico. Sus motos, baratas, robustas y económicas de mantenimiento era lo que se necesitaba en la dura postguerra y sus exportaciones crecieron alcanzando toda Europa e incluso Estados Unidos. En finales de los cincuenta se produjo la clara apuesta por el sector de los ciclomotores, con el lanzamiento de un nuevo modelo dotado de una mecánica a co-





de dos tiempos con refrigeración forzada. El producto llegó en el momento idóneo, multiplicando las ya importantes ventas de la marca, y llevando a Puch a centrarse en el segmento de los ciclomotores, aunque bien es cierto que continuó fabricando competitivas máquinas de motocross y enduro con sus mecánicas de dos tiempos, sobre todo a partir de 1966, año en el que llegó una nueva generación de motores "convencionales" y se abandonó el sistema bipistón.

En otros números hemos relatado la "epopeya" de Alfredo Avello; sintetizando, en 1940 había creado la Avello y Cía. una

empresa dedicada a la fabricación de tornos, fresadoras y máquinas herramienta. El buen desarrollo del negocio le colocó en una posición económica desahogada, tanto como para emprender otras aventuras. En 1951 se hizo con la licencia de fabricación de la italiana MV Agusta para España, iniciando así una larga singladura en el mundo de la moto, logrando un amplio palmarés deportivo y un exitoso crecimiento comercial. Sin embargo, su vinculación con MV le planteó serias dificultades a finales de los años sesenta, encontrándose con una gama obsoleta de motos monocilíndricas y un anticuado ciclomotor denominado Piles. Los planes de MV Agusta pasaban, en aquellos años,

Certificado de
fabricación de
"nuestra" Puch
Cobra TT.



AVELLO, S. A.
FABRICA DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES PUCH

Avda. de Marado, s/n - Naranjo - GIRON - Teléfono 32 01 00 (3 líneas)

Certificado de Fabricación de Vehículos n.º

Marcas:	PUCH	Modelo:	COBRA	Categoría:	1ª C.
Tipo de vehículo:	MOTOCICLETA				
Fecha de expedición del título:					
Tercero:	77.3	Kg	Peso máximo autorizado:	130	Kg
Peso máximo permitido sin:		Kg	Peso máximo enganche sin:		Kg
Peso máximo bruto sin:		Kg	Peso máximo motor sin:		Kg
Peso máximo total:		Kg	Volumen máxima potencia:		Km/h
Anchura total:	800	mm	Potencia:		CV
Densidad motor cil:		cm	Licenciación vital:	1960	km/h
Eje primario y secundario:		cm	Eje primario y secundario:		cm
Eje primario y secundario:		cm	Eje secundario:		cm
Especie de licencia (placa) modelo cil:					
Nº DEL BASTIDOR:	1001280				
Detonante de fábrica:	Detonante de Motor y Transmisión de Motor				
Motor Marca:	PUCH	Modelo:	COBRA	Tipo:	MOTOCICLETA
Placaje de cilindro:	UNI	Diámetro:	40 mm	Giro:	29.7 mm
Potencia al freno:	0.5 CV (0.45 DIN) (0.45 DIN)	Potencia Din:	1.5 CV		
Modelo:	Puchini 200	Dimensiones:	210 x 15 x 130 x 18		

Por las partes de ambos extremos correspondientes a este vehículo se han otorgado los correspondientes derechos de Adquisición.

En Girona, el día _____ de _____
AVELLO, Sociedad Anónima
[Firma]

El vehículo mencionado ha sido vendido en firme o por liquidación del derecho de propiedad y D. _____

domiciliado en _____ calle _____ nº _____ para su representación en: _____

Girona, el día _____ de _____
AVELLO, Sociedad Anónima
[Firma]

Los triunfos en la competición eran un buen adorno para su depósito.



por la fabricación de caras y sofisticadas máquinas de dos y cuatro cilindros para las que Avello posiblemente no veía futuro en nuestro país, puesto que además exigía un grandísimo desembolso en equipamiento fabril. La MV Avello se había nutrido hasta entonces con éxito de clientes más bien modestos, que buscaban un medio de transporte relativamente económico y fiable. Este tipo de clientes se decantaba, en aquellos años, hacia el turismo "utilitario" en una buena parte de los casos. Y sin embargo, paralelamente creció la clientela que sin medios para un automóvil, y sin carnet de conducir, veía el ciclomotor como un medio de transporte alternativo. A este colectivo importante de trabajadores humildes se unía la juventud de familias pudientes, que podía acceder al ciclomotor como primer vehículo, contando además con unos progenitores que podían costear el "capricho". Como consecuencia, las firmas espec

AVELLO, S. A.

Avenida de Madrid, 100
46100 Sagunto - Val. 461
31100 M. España
Telf. 39 09 00
Teleg. AVELLO / GUION
Tele. 67 303



PUCH
Cobra
T T

Catálogo de piezas de repuesto



adas en este tipo de vehículos – léase
rbi, sin ir más lejos – gozaban de una
vidiable salud económica.

El único ciclomotor de Avello, el
es, contaba con una estética agrada-
te, pero sus soluciones mecánicas tenían
is de una década a sus espaldas. Así
es, el recurso encontrado fue hallar un
evo propulsor para el viejo Piles, y la
cción recayó sobre el motor Puch, en-
ces puntero en técnica y prestaciones.
resultado de esta hibridación fue pre-
ntado en 1970, bajo el nombre de Tri-
el Borrasca 50. La misma denominación
este modelo ya representaba una clara
tura con el pasado, teniendo en cuenta
e abandonaba la habitual secuencia de
s asturianos. El experimento salió muy
m, tanto como para ahondar en el mer-
do del ciclomotor y abandonar, pau-
samente, la producción de motos que
la vez contaba con menor demanda.

Así pues, tras el Trivel Borrasca lle-
el Trivel Borrasca Super, y después el
vel Plus Terral, que aportaba arranque
r pedal y cambio de cuatro velocidades
mando al pie, en lugar de al puño. Es-

tos tres aparatos fueron los antecedentes
directos de la Puch – comercializada ya
bajo esta marca sin
disimulos – Mini-
cross, un verdadero
referente en cuanto a
ciclomotores de cam-
po, que disparó las
ventas de la marca, y
abrió el melón de un
nuevo segmento de
mercado. Realmente la Minicross supuso
un referente porque no se limitaba a ser
un ciclomotor de carretera “trasformado”
en una máquina de campo: el Minicross

LOS SISTEMAS DE ESCAPE PUCH HAN SIDO
DISEÑADOS COMO UN CONJUNTO DESTI-
NADO A PRODUCIR UNA MÁXIMA POTENCIA
CON UN MÍNIMO CONSUMO Y ELIMINAR EL
EXCESO DE HUMO. CUALQUIER MODI-
FICACIÓN A LO LARGO DE LOS MISMOS
AFECTARÁ SERIAMENTE LOS REGLAJES DIS-
MINUYENDO EL RENDIMIENTO.

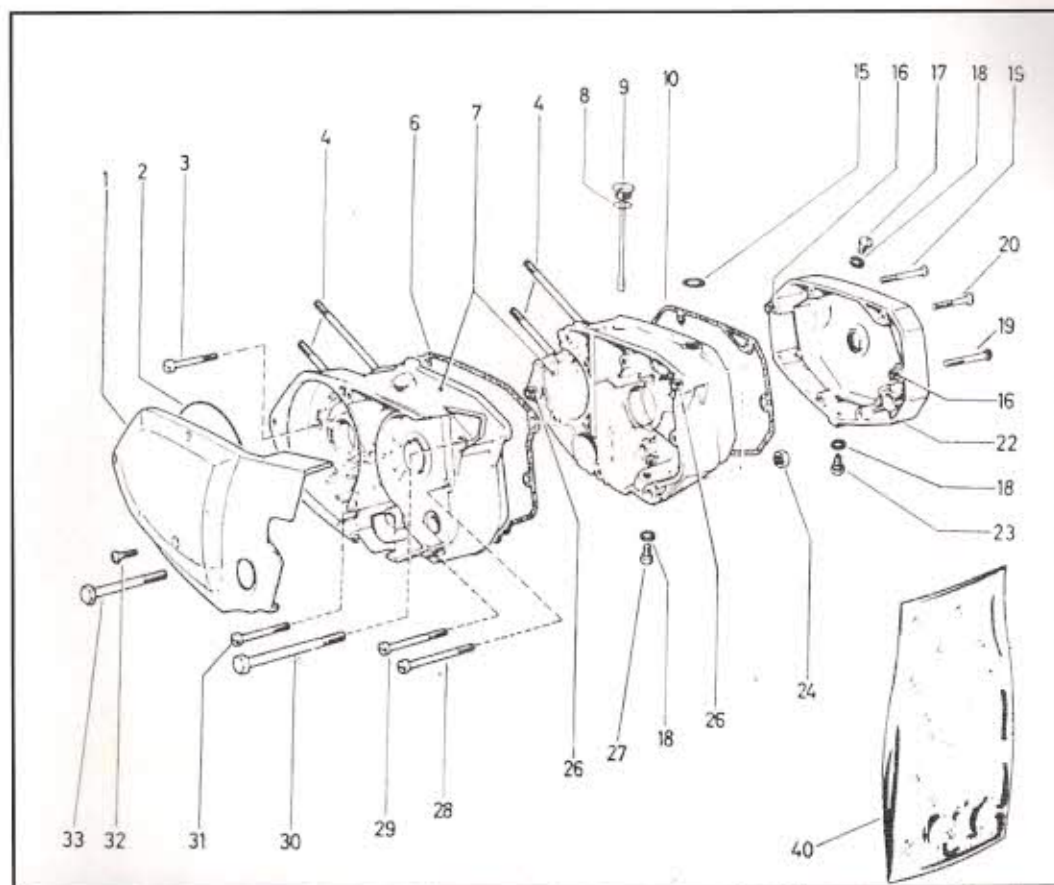
había sido concebido directamente como
una pequeña “off road”, que con peque-
ños trucos se convertía

en toda una “moto
ligera” para las prác-
ticas del cross o del
enduro. La relación
de la firma de Astu-
rias y Puch llegó a
ser tan buena que el
ingeniero Johan Puch

– descendiente del fundador de la marca
– colaboró en el desarrollo de nuevos mo-
delos y en la evolución de los existentes.

La Minicross tenía un antecedente

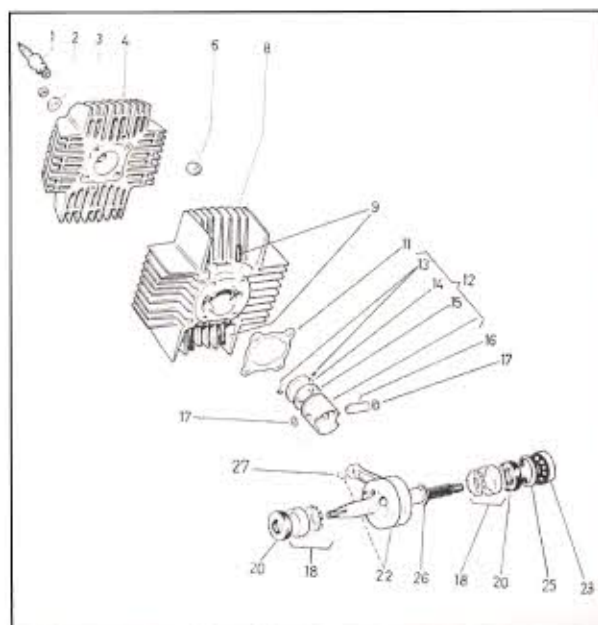
“En realidad la Cobra podía considerarse un Mi-
nicross supervitaminado y mineralizado, ya que he-
redaba de este el bastidor, el propulsor – con mayor
diámetro de pistón, por supuesto – y la estética. Pero
con sus 10 CV a 7.800 rpm pasaba a ser una cosa
bastante seria.”



austriaco, nacido en 1964, y lógico en un país en el que las disciplinas de campo contaban con multitud de adeptos antes de que en el nuestro dejara de ser una "extravagancia" de unos pocos. La ventaja con la que contaba la Minicross es que adoptaba el eficiente motor Puch de cuatro velocidades que rendía, según el fabricante, 3,8 CV a 5.000 rpm, una cifra verdaderamente importante para la época, y que hizo reaccionar en varios sentidos a otros fabricantes.

Sobre la base de la Minicross nació toda una gama de ciclomotores, que encontraron una buena acogida entre el público. Las cifras de la Puch española hablan por sí solas: de los 1.525 unidades de 1970, se pasó a 7.880 en 1971, 8.571 en 1972 y en 1973, tras la salida del Minicross, se alcanzaron los 13.977. Las ventas continuaron creciendo de modo imparable, dando alas a la empresa que se esforzó por salir del letargo sesentero e incrementó continuamente su oferta. En el '72, mismo año de nacimiento de la Minicross, llegaron también la Carabella, la Coronado y el Dakota, este último una especie de Minicross para la exportación que rendía - con sus 49 cc - casi 5 CV a 6.600 rpm, y que por tanto en España precisaba de matrícula y carnet de conducir A-1, puesto que su velocidad máxima superaba los 70 km/h. Para 1973 el Carabella se desdobló en De Luxe y Especial. Para 1975 la sorpresa fue el X 30, pero sobre todo, un nuevo modelo que derivaba directamente de todo un campeón: el Cobra MC 75, cuyo origen hemos de buscarlo en la máquina empleada en el Campeonato Junior de Cross 75 cc. En realidad la Cobra podía considerarse un Minicross supervitaminado y mineralizado, ya que heredaba de este el bastidor, el propulsor - con mayor diámetro de pistón, por supuesto - y la estética. Pero con sus 10 CV a 7.800 rpm pasaba a ser una cosa bastante seria. Basta recordar que las Streaker de 1977 rendirían en su momento 12,5 CV para asombro de propios y extraños. No sólo la potencia era más que aceptable en la Cobra: su comportamiento y su fiabilidad permitían a los novatos adentrarse en el mundo del cross con garantías.

Sin lograr las cifras de ventas de los populares ciclomotores, la Cobra encontró una buena respuesta en el público



PUCH COBRA 75 TT



"la Cobra 74 TT, una moto, que contaba con una excelente mecánica y un bastidor y unas suspensiones evolucionados desde las anteriores Cobras, y pensada para la práctica del todoterreno"



tanto como para que la firma asturiana se esforzara en mejorarla según evolucionaba el modelo original de competición. Fruto de este trabajo llegó la Cobra Super MC 75, a la que acompañó una versión carreras cliente denominada Cobra Profesional, con 15 CV de potencia y caja de cambios de seis velocidades.

La originaria empresa Avello estaba experimentando en estos años un esplendor nunca conocido, y el constante crecimiento de las ventas – 41.643 unidades para 1979 – obligó a ampliar las antiguas instalaciones de Natahoyo y abrir una planta nueva en Tremañes. La plantilla alcanzaba en estos momentos los cuatro centenares de trabajadores, y las instalaciones eran modernas y efectivas. Y fue precisamente en este año cuando llegó nuestra protagonista, la Cobra 74 TT, una moto, que contaba con una excelente mecánica y un bastidor y unas suspensiones evolucionados desde las anteriores Cobras, y pensada para la práctica del todoterreno. Paralelamente, la dedicación a la competición continuaba dando sus frutos: primero vino la victoria (en su categoría, naturalmente) en el Trofeo Senior de TT. Luego la revista Motociclismo anunció, con gran asombro, que Puch (la nuestra) "mandaba un piloto con una 74 cc a los ISDT de Alemania". Ese piloto era Jordi Monjonell, el oficial de fábrica.

A partir de aquí las Cobra continuaron su evolución, siendo nuestra protagonista la última con depósito cuadrado, ya que las siguientes – Cobra M82, etc – adquirieron un depósito "de joroba" y una estética más acorde con la década que comenzaba, la de los ochenta.

Uno de los mejores documentos sobre la Cobra que nos ha legado la prensa es una comparativa publicada por Moto Verde, en la que nuestra protagonista comparte cartel con la Montesa Enduro



DETALLES TÉCNICOS

Motor:	Tipo: Monocilíndrico, a ciclo de dos tiempos refrigerado por aire Diámetro x carrera: 46,85 x 43 mm Cilindrada: 74,125 cc Relación de compresión: 12:1 Potencia: no declarada Alimentación: Carburador Bing de 26 mm
Transmisión:	Primaria: engranajes Secundaria: Cadena Embrague: discos múltiples en baño de aceite Caja de cambios: de seis velocidades, con mando al pie
Bastidor:	Tipo: Doble cuna en tubo de acero Suspensión del: Horquilla telehidráulica Suspensión tras: Horquilla oscilante con amortiguadores Betor de gas con depósito separado Freno del: De expansión interna, 105 mm Freno tras: De expansión interna, 130 mm Neumáticos del/tras: Pirelli 2,50 x 21 cross / Pirelli 3,50 x 18 cross Peso en vacío: 77,5 kg
Prestaciones:	Velocidad máxima: 85 km/h



Cuando este número este en la calle el silencioso provisional habrá sido sustituido por el original.

75 y la Derbi 74 C-6. Como el mismo periodista apuntaba, habían escogido "los tres modelos que tienen pretensiones de ser válidos para competición". Desechaba, por ese mismo motivo, otras máquinas del segmento como la Rieju 74 TT o la Bultaco Frontera 74 "porque son motos que, si bien se adaptan a alguna de las utilidades anteriormente enunciadas, renuncian de partida por su planteamiento general, al uso en competiciones de todo terreno". Como introducción, definía a la Cobra diciendo "tiene un motor agresivo y potente, con tirón y nervio. Su estructura es de moto de 50 cc, basándose aquí una de sus grandes cualidades la ligereza y manejabilidad".

En la cuestión del peso la Puch resultó claramente más ligera que sus contrincantes, arrojando sobre la báscula 77,5 kg, por 92 de la Derbi y 87 de la Montesa. La Puch era claramente más ligera, con lo que contaba con una ventaja de partida, sobre todo si consideramos la reducida cilindrada de las tres.

A la citada comparativa, que continuaremos trayendo a colación cuando convenga, se suma la presentación realizada por Motociclismo en su número del 10 de

noviembre, en el que advierte que aun no está a la venta, y la fábrica todavía no ha facilitado datos técnicos. Sin embargo, la prueba arroja algunas conclusiones como "En el motor se han hecho grandes progresos: se ha variado toda la distribución y ahora tiene más bajos y se estira más en altos. Contribuye a esto también la adopción de un tubo de escape tipo "bufanda", con un eficaz silencioso final que mejora sensiblemente el rendimiento".

Volviendo a la comparativa, y centrándonos en sus prestaciones, "la Puch Cobra ha sido netamente más rápida que sus dos rivales en la aceleración". El motor de la Cobra, a pesar de tener su origen en un 50 – como la Derbi, por cierto – daba un excelente resultado, al que contribuía decisivamente un escalonamiento muy bien pensado de las relaciones de su caja de cambios.

En su manejo, de nuevo la Puch hacía valer su ligereza y limitadas dimensiones, haciendo más sencillos los giros cerrados. También en el apartado de frenos se encuentra bien dotada, dando confianza al piloto. Una pega que lastró a nuestra protagonista, y sin la que posiblemente se hubiera impuesto con facilidad en todas

las pruebas a las que fue sometida, era el neumático trasero, poco adecuado para el campo, y que perdía adherencia en los momentos más difíciles. A pesar de ello los probadores de Moto Verde concluyeron asertos como los siguientes "... tanto en la prueba de cross como en la de montaña por motor fue la Puch la más destacada" o "En líneas generales se puede decir que la Puch es la más deportiva por su potente motor y gran manejabilidad".

La Cobra 74 TT fue una excelente máquina, desarrollada en Natasch, a partir de un ciclomotor. Fue el sueño de miles de adolescentes, que veían pasar a sus orgullosos propietarios camino de la clase con una pequeña moto potente, atractiva, superior a los ciclomotores que la mayoría de los "pequeños motoristas" podían permitirse. Pero además fue una importante moto – escuela para los aficionados al enduro, que encontraron en la Cobra una máquina con la que iniciarse en la competición con garantías. Hoy tienen ganado su sitio en las colecciones de motos de campo clásicas, y aun así una opción válida para unos ratos de diversión, siempre que no hayamos creído demasiado "a lo ancho".