



[www.motoesclasicas80.com](http://www.motoesclasicas80.com)

*motos clásicas*

[info@motoesclasicas80.com](mailto:info@motoesclasicas80.com)

# PUCH COBRA PROFESIONAL

## UNA JUNIOR PARA JUNIORS

Es indudable que el mejor probador de motos es, indudablemente, un piloto que esté en activo y mejor aún si este piloto corre oficialmente con una marca rival,

siempre y cuando se sepa que éste es honrado y justo. Desde luego una moto de 74 c.c. no podríamos dársela a Muñoz u otro piloto de grandes cilindradas, ya

que éstos, acostumbrados a llevar caballos en los motores, siempre encontrarían que una moto de 74 c.c. se quedaba corta de potencia. Entonces quién

mejor que Rafael Olmedo, el gran especialista en las pequeñas cilindradas, para probar esta pequeña y a la vez gran máquina.

Con un peso, estatura y habili-

A pesar de la forma un tanto extraña que adopta el tubarro en su parte central, su efectividad es total, estando justificada su forma no sólo por la potencia, sino por la protección del mismo de caídas y golpes en general.

Los amortiguadores traseros poseen un punto en que se hacen incómodos, sin embargo una vez este punto ha sido vencido funcionan perfectamente. La corona trasera llama la atención por lo enorme de su diámetro.





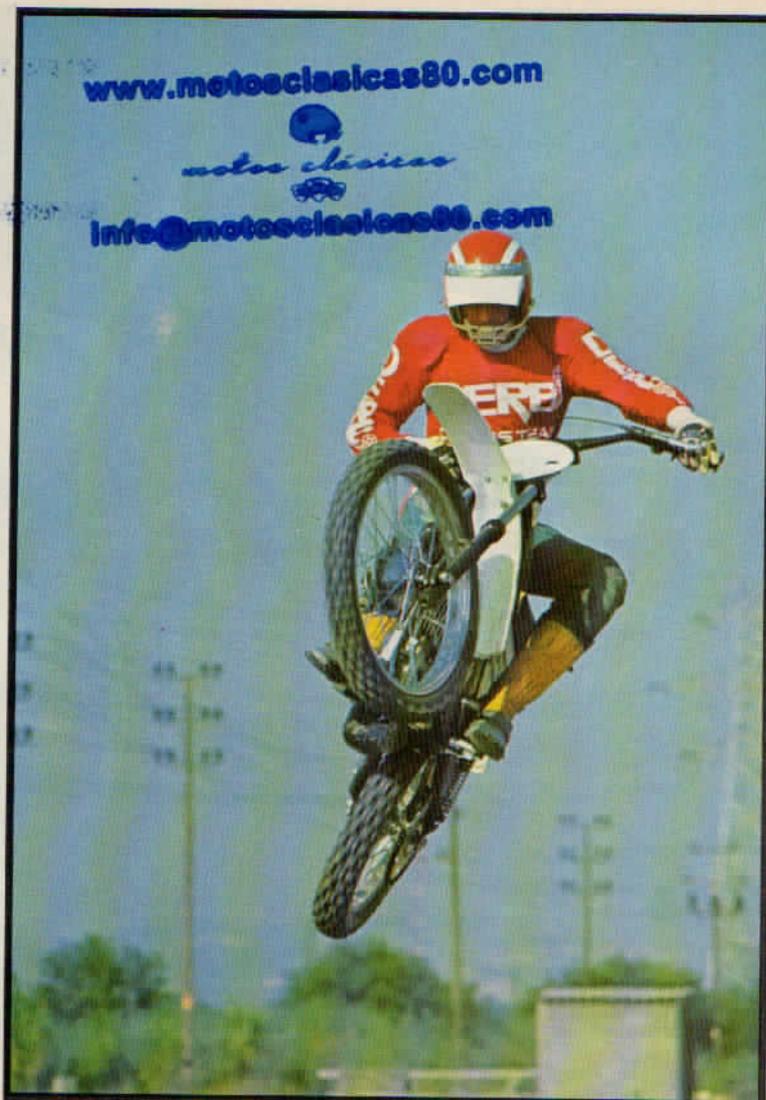
El tapón del depósito está muy protegido por el chasis y la tija de protección.



La palanca de puesta en marcha es eficaz en su misión e imperceptible para el piloto cuando está plegada.



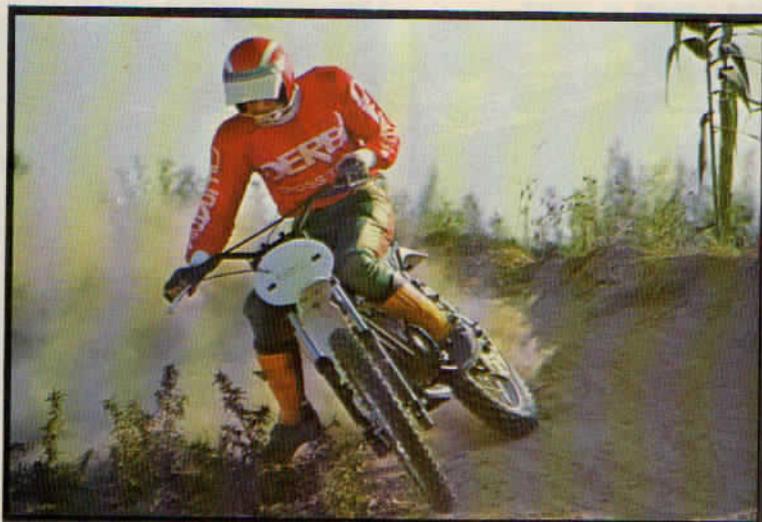
Los amortiguadores delanteros se comportaron efectivos, aunque un poco duros en los primeros metros de recorrido.



Rafael Olmedo nos dio una lección de lo mucho que puede llegar a caminar una máquina de 74 c.c.

La potencia de salida de fábrica, lo cual nos dio cierto temor de que algo no pudiera funcionar todo lo bien que deseábamos, ya que gran mayoría de las motos nuevas precisan de un pequeño repaso de tornillería u otros elementos antes de empezar a probar. Sin embargo y

salida de fábrica, lo cual nos dio cierto temor de que algo no pudiera funcionar todo lo bien que deseábamos, ya que gran mayoría de las motos nuevas precisan de un pequeño repaso de tornillería u otros elementos antes de empezar a probar. Sin embargo y



no con poca sorpresa por nuestra parte, lo único que tuvimos que hacer para realizar el ensayo fue simplemente cambiar la bujía.

#### UNA AUTENTICA CARRERAS CLIENTE

Dos grandes problemas presentan todas o por lo menos casi todas las máquinas carreras cliente, ya que por un lado suelen ser difíciles de entretener (como toda buena máquina de competición) y por otro resulta difícil, para personas inexpertas, conducir estas máquinas, ya que tan sólo rinden una buena potencia a altos regímenes.

Puch ha logrado reunir en esta máquina las experiencias recopiladas en todas sus series y, sobre todo, las reunidas en el modelo anterior de la Cobra, haciendo que una máquina de serie se pueda convertir en una auténtica máquina de competición.

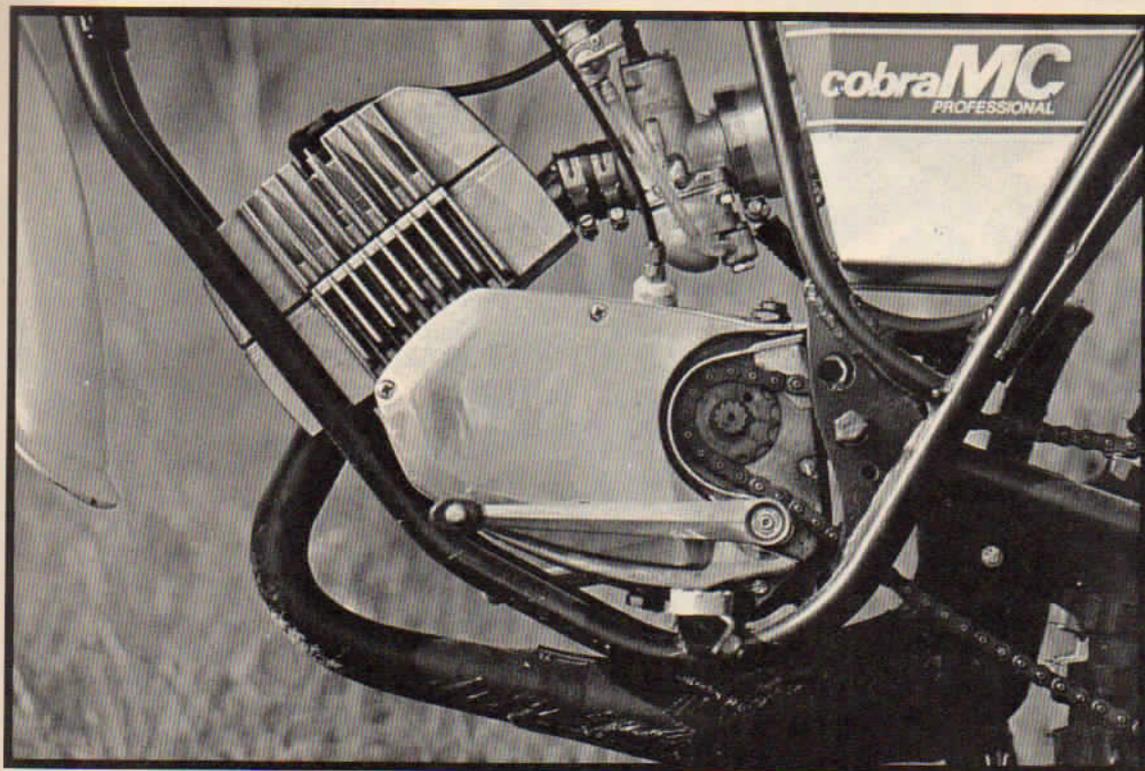
En frío la moto se puso en marcha al primer intento, destacando sobre todo el bien estudiado pedal de arranque, que una vez plegado no molesta en absoluto, ni suele abrirse con el movimiento de la moto, pues lleva un eficaz fijador.

Durante los primeros momentos, la moto se mostró extraordinariamente elástica, con unos bajos que realmente se podían calificar de extraordinarios, para una máquina de competición de esta cilindrada. No olvidemos que un motor de 74 c.c. posee una capacidad muy reducida y en consecuencia, para aprovecharla totalmente, se debe hacer que la potencia llegue a altos regímenes.

Durante el transcurso de la prueba, el motor, sin bajar de rendimiento, perdió los bajos que tanto nos habían sorprendido al principio, pero que en una moto de esta cilindrada prácticamente es imposible que existan, sobre todo si tenemos en cuenta que el motor llega a las 10.500 r.p.m.

El margen de utilización de la moto es muy corto y no se estira mucho, aunque a su favor tiene el hecho de que la potencia llega a medio régimen, lo cual facilita enormemente los cambios de marcha, al no tener que esperar que las revoluciones lleguen al máximo.

El nuevo cilindro, el carburador Amal de 27 mm de difusor y la



relación de compresión que de 12:1 se ha llevado a 14'3:1, han significado unos puntos muy con-

siderables para lograr que la potencia (según fábrica) llegue a alcanzar los 15 CV.

#### LA PUCH PROFESIONAL, ELEMENTO POR ELEMENTO

De una forma general hemos hecho una pequeña descripción de la moto, pero ahora ya ha llegado el momento de tratar individualmente cada uno de sus órganos.

**Cambio:** Las seis marchas están muy bien estudiadas en cuanto a relación, siendo todo el conjunto del cambio, normalmente, mucho más cerrado que el montado en el anterior modelo. Ello es muy lógico si pensamos que esta máquina está diseñada y construida única y exclusivamente para una utilización totalmente deportiva. De las seis relaciones las dos marchas más largas, o sea quinta y sexta, apenas se pueden utilizar ya que son muy largas y normalmente los circuitos donde se organizan carreras para esta categoría son muy cortos.

Las tres primeras marchas están muy juntas, lo que permite realizar unas salidas realmente impresionantes, luego la cuarta, quinta y sexta tienen un escalonamiento más fuerte y separado.

La única manera existente para poder aprovechar al máximo las marchas más largas es cambiando la corona trasera por una mayor, sin embargo, con ello per-

Las aletas del cilindro y el motor en general exteriormente no ha sufrido cambios sustanciales con respecto al modelo anterior de serie.

Las reducidas dimensiones del motor favorecen su colocación en el chasis. La palanca del cambio es ligera y precisa.

deremos la efectividad que tienen las tres marchas primeras. En resumen, el cambio ha sido estudiado de forma que en cualquier circuito pueda ser utilizado, aun que quizá se ha pensado demasiado en los circuitos grandes, donde la velocidad punta posee una importancia suprema, por encima de los que existen pocos y muchos para carreras de esta cilindra-

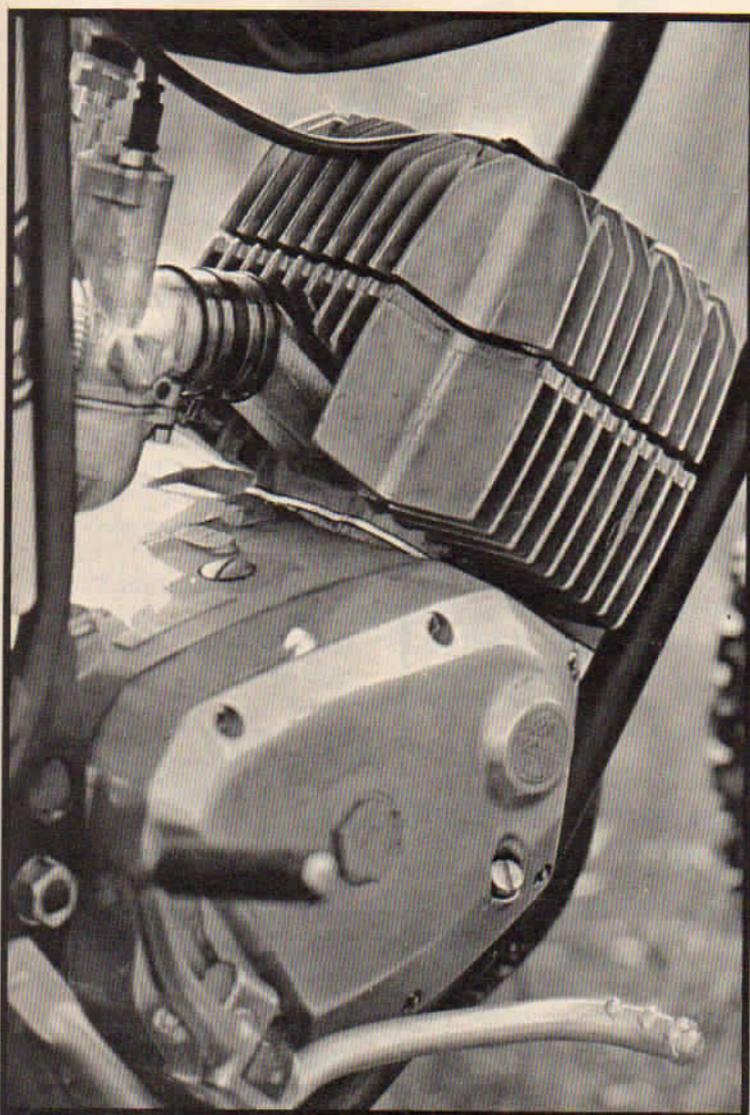
**Suspensiones:** Tanto los amortiguadores Betor delanteros como los de gas traseros, que por cierto llevan doble muelle, poseen un recorrido idéntico; 140 mm. Durante la prueba Olmedo nos manifestó que si bien la horquilla delantera es verdaderamente asombrosa en cuanto a eficacia, sería preferible que ésta tuviera algo más de recorrido, que a pesar de que la estabilidad no se afecta exageradamente por ello, los amortiguadores suelen llegar al tope en los saltos fuertes.

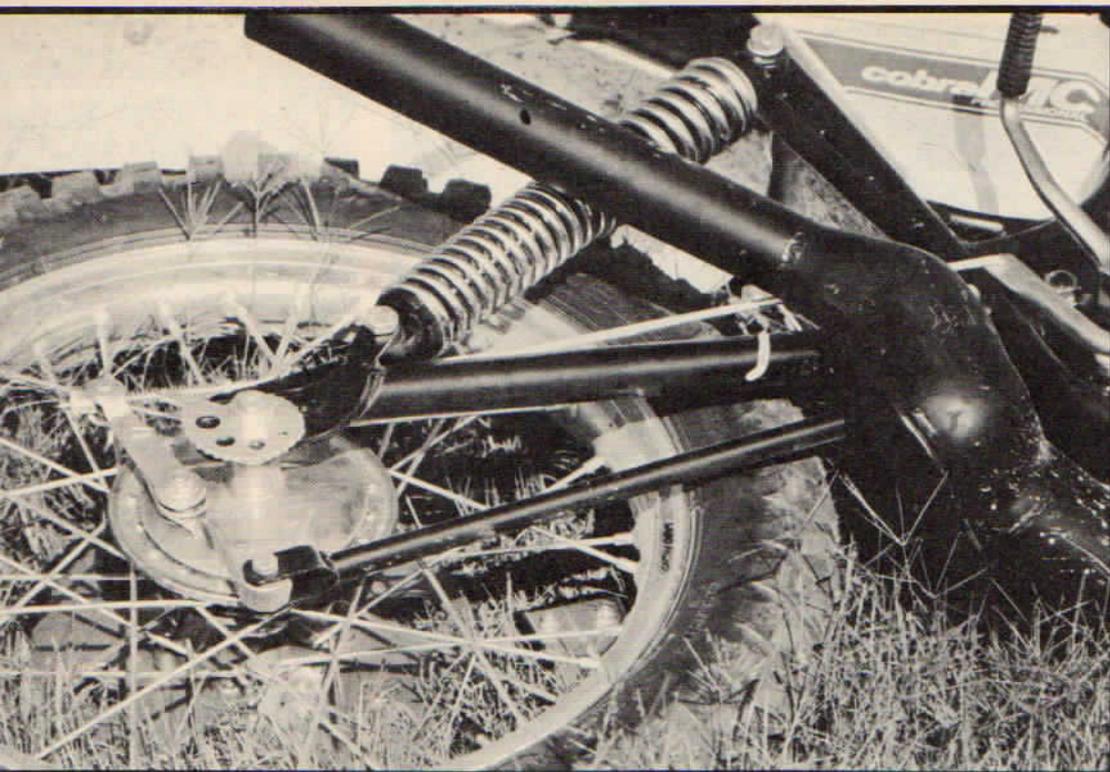
En lo que respecta a los amortiguadores traseros de gas, éstos tienen un tacto muy especial, que justo en el momento de tomar tierra, el grado de dureza que deben vencer es un poco duro e incómodo, aunque justo pasado este punto inicial, las cosas se suavizan de nuevo y la acción de estos es perfecta. Tanto por los amortiguadores como por la concepción del chasis, la moto resulta alta y cómoda en cuanto a posición.

**Frenos:** En motocross, de la eficacia de los frenos depende en gran parte el éxito en una carrera y en Puch lo saben muy bien. Unos frenos progresivos, eficaces, que no se claven más que cuando el piloto lo desee para poder trazar una curva en un momento apurado. Así deben ser los frenos.

La Cobra posee estos frenos progresivos y eficaces, sobre todo el delantero, ya que las zapatas del trasero todavía no se habían adaptado bien al tambor, ya que era nuevo y tenía un tacto muy raro.

**Estabilidad:** Si algo realmente tiene interesante esta máquina es





érvase el depósito de la Puch, ludo de negro, que sobresale ramente por debajo del plástico lo cubre y sirve para darle una na estética a la moto.

estabilidad. La moto puedes arla" hacia cualquier lado, s no se debe hacer ninguna rza extraordinaria, para llevarla donde uno desea. La moto no e vicios de ningún tipo y a ar de su altura, muy propia a el cross, uno se encuentra ro sobre ella ya desde el pri- momento puesto que es la íca moto que "vive". Te sien- parte integrante de ella y en secuencia notas en cada mo- nto dónde y cómo reacciona la to.

os Metzeler que lleva monta- , tanto delante como detrás, dan sin duda a lograr el buen

resultado que la moto en general brinda a quien la lleva.

**Comodidad:** El conjunto que forman el asiento, el depósito, los estribos y el manillar hacen de esta Cobra una máquina realmente cómoda. Con las rodillas puedes coger firmemente la moto, pues la estrechez de toda la moto es asombrosa. Según las impresiones que compartimos con Olmedo, la Puch Cobra es la máquina nacional que más eficacia ha logrado en la forma que ha dado a los depósitos.

Estos poseen una capacidad de tres litros y medio y están alojados por debajo de la espina dorsal del chasis, estando cubiertos por una placa de plástico, que hace que un depósito eficaz pero antiestético se convierta en un elemento realmente bello.

Uno de los detalles que confirma definitivamente el buen acabado de las Puch es el tirante que fija el tambor de freno trasero.

El tapón está muy protegido de los golpes, al estar semioculto bajo el tubo central del chasis.

**Motor:** Como complemento al primer comentario que hemos realizado, hemos de decir que el motor posee un rendimiento extraordinario a medios regímenes, mientras que los bajos, en cuanto el motor está caliente, se pierden mucho y es preciso trabajar mucho con el cambio, para evitar que el motor "caiga".

El embrague es auténticamente suave y progresivo, actuando desde mitad de recorrido.

El rendimiento del motor apenas decae cuando éste se calienta, muy en contra de lo que les sucede a muchos, que con las dilataciones de materiales las potencias se hundien.

#### DIFERENCIAS CON RESPECTO A LA PUCH COBRA ANTERIOR

La potencia, como ya hemos mencionado, ha sido elevada a 15 CV. a un régimen de 10.500 r.p.m. El carburador es de 27 mm de difusor y la compresión de 14'3:1. En el pistón se ha acortado la falda para permitir una mayor admisión, colaborando al

buen rendimiento del motor, el tubarro completamente pegado al chasis, con el fin de que quede todo lo protegido posible.

El cambio es más cerrado de relación y tanto los radios como los tambores de freno y las llantas han sido reforzados para poder resistir las presiones a las que son sometidos en una carrera.

Como colofón final, cabe señalar que Puch no ha escatimado y así ha utilizado en esta moto materiales como el cromomolibdeno en el basculante trasero, manillar y las cunas del chasis.

En resumen, hemos llegado a la conclusión de que Puch ha sabido aprovechar en toda su plenitud las experiencias recopiladas durante su permanencia en los circuitos y ha logrado hacer una máquina auténticamente pura sangre de competición, partiendo de una máquina totalmente de serie. También cabe decir, antes de terminar, que esta máquina, tal y como la sirve Puch, no es preciso modificarle nada para poder tomarse la Copa Junior de 74 c.c., muy, muy en serio. Una vencedora en potencia.

Texto: Juan Porcar  
Fotos: José M. Alguersuari

#### Características técnicas:

Motor: dos tiempos monocilíndrico.

Carrera: 39'7 mm.

Diámetro: 48 mm.

Cilindrada: 72 c.c.

Relación de compresión: 15:1.

Potencia: 15 cv.

Carburador: Amal de 27 mm de difusor.

Caja de cambios: 6 relaciones.

Embrague: multidisco en baño de aceite.

Neumático delantero:

21 x 2'50 Metzeler.

Neumático trasero: 18 x 3'50 Metzeler.

Capacidad depósito: 3'5 litros.

Suspensión delantera: Betor de 180 mm de recorrido.

Suspensión trasera: Betor de gas y 180 mm de recorrido en doble muelle.

Chasis: de doble cuna.

Encendido: electrónico.