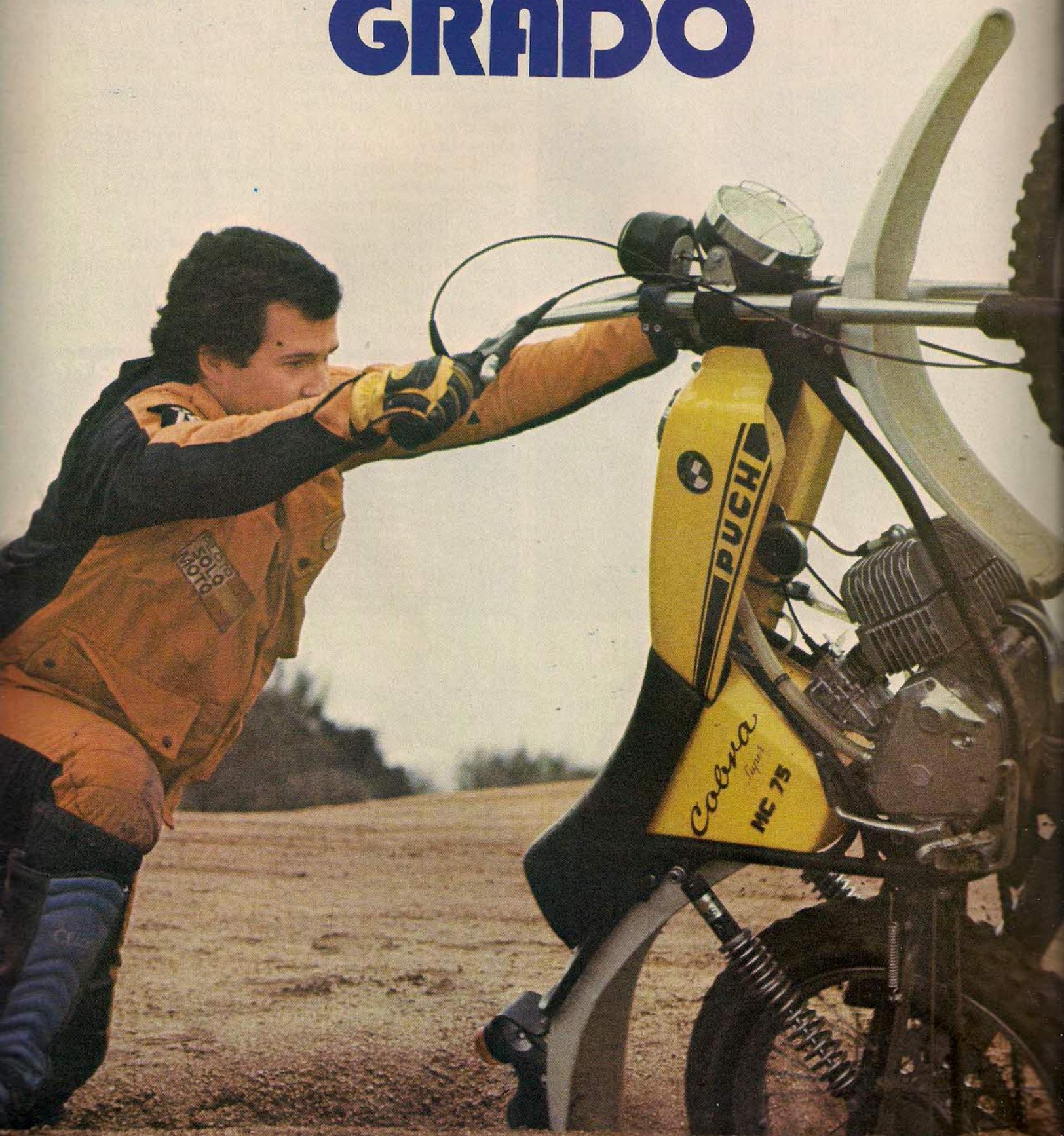


ENSAYO:
PUCH COBRA T.T. 75 C.C.

EFICACIA EN PRIM GRADO



R



Puch, la marca austriaca que, gracias a Avelló S.A. de Gijón, ofrece al usuario español una amplia gama de sus realizaciones en pequeña cilindrada, ha lanzado a la venta recientemente su primera máquina de 74 c.c. una cilindrada que en España y entre la gente joven —por obligación— goza de mucha aceptación.

La Puch "Cobra" 74 c.c. que el equipo de SOLO MOTO recogió en la estación de ferrocarril de Barcelona, venía directa de Gijón, embalada y nueva. Era una de las primeras unidades que habían salido de sus cadenas de montaje y que gracias a la amabilidad de sus dirigentes nos era facilitada para poder llevar a cabo el ensayo.

La experiencia de Puch en los pequeños motores —los 50 c.c.— es amplia, en España. Una variada gama de modelos han salido de su factoría. Y ahora nos encontramos ante el primero de 74 c.c. ¿Algo nuevo para Puch? ¡No! La experiencia obtenida durante dos años por la marca de Gijón, compitiendo en el Trofeo Nacional Junior de cross 74 c.c., les ha hecho dominar al máximo la técnica de esta cilindrada. Si a esto, unimos la experiencia de que goza la sede central de Puch en Austria sobre estos motores, podemos asegurar, sin miedo a equivocarnos, que la Puch "Cobra" es fruto de una serie de experiencias largas, y no el "invento" improvisado de un ciclomotor "engordado".

Puch en España nos ha dado hasta la fecha muestra de su clase únicamente en la fabricación de ciclomotores. Bien es cierto que hace unos años se vieron en el Campeonato Nacional unas 175 c.c. que pese a estar en manos de pilotos no excesivamente punteros, dieron su resultado. Aquel salto de los 50 c.c. a los 175 totalmente de importación, dejó ver a los aficionados a la especialidad la gran calidad de Puch en cilindradas, más altas que las de los "ciclos..."

Los pasados ISDT de Austria nos dejaron muy impresionados también en las cilindradas pequeñas, donde las Puch, con este mismo nombre, o camufladas bajo el del importador italiano Frigerio, daban auténticos recitales en manos de hombres como el famoso Perego...

El gran prestigio de esta marca, nos ha hecho tomar con gran ilusión la prueba de esta Cobra 74 c.c. en montaña. Antes de hablar del comportamiento de la máquina, será interesante resaltar una cosa. La Puch es una moto concebida únicamente para montaña. En ella se han sacrificado aspectos como el de la dificultad de transportar dos plazas o el de la velocidad punta, o los acabados espectaculares, con el único fin de obtener un buen producto de montaña y de competición.

LA MOTO AL DETALLE

ESTETICA, ACABADO...

Parece casi obligado que cuando se empieza a relatar la descripción de un nuevo modelo, lo primero que hay que teclear en la máquina es la impresión que la estética y el acabado de la moto produce sobre el probador.

Pues bien, esta primera impresión, aparte de ser muy positiva, podríamos decir que ha provocado en nosotros la sensación de hallarnos ante una máquina en la que, por encima de todo se ha buscado la competitividad. Estamos ante un caso claro en el que las mayores atenciones en el diseño y acabado han ido encaminadas hacia el aspecto deportivo de la moto. Desde luego que no vamos a entrar en que si la moto es más o menos bonita ya que, como siempre decimos, éste es el aspecto en el que más interviene el gusto personal del futuro posible comprador. Pero repetimos, la Puch 75 TT da, por encima de todo, el carácter de funcionalidad.

Todo lo dicho hasta ahora descubre ya que el acabado de esta máquina no es precisamente su "fuerte". No podemos decir tampoco que falte nada, ni que se hayan empleado en exceso materiales de poca calidad, pues no es éste el caso, pero desde luego no "sobra" nada. ¿Austeridad a cambio de eficacia es la receta de Puch?

BASTIDOR Y ACCESORIOS

El chasis es un doble cuna, con

una forma muy peculiar, ya que las barras que bajan de la columna de dirección hacen un ángulo notable. La justificación de este diseño lo ignoramos pero, como veremos más adelante, el comportamiento de este "esqueleto" es de lo mejor de la moto. Realmente magnífico. Todo él va pintado en negro, incluyendo el basculante que hace actuar unos amortiguadores Betor de gas, colocados en posición invertida. Delante tenemos una horquilla también de marca Betor, que es el último modelo, en el que las botellas se prolongan incluso por debajo del eje de la rueda. Estas están constituidas a base de llantas Akront, con perfil anti-barro, mientras que los neumáticos son, el Metzeler "six-days" delante, y el Firestone-cross detrás. Se ha buscado la combinación más competitiva para los terrenos difíciles, dentro de lo que hay en el mercado. Los frenos son cónicos, de tambor mandado por varilla el trasero.

Los guardabarros de plástico blanco y blando, de diseño muy acertado, al mismo tiempo que tienen un tamaño más que suficiente para que cumplan con la misión para la que están contruidos.

El depósito y la caja del filtro son de fibra, pintados en un amarillo muy vistoso. Por cierto, que el tapón metálico del depósito deja escapar combustible cuando está lleno.

El cubrecadenas también en plástico, aunque muy acertadamente en color negro. Para la cadena, hay una robusta guía, pero se nota la ausencia de un tensor.

El asiento es amplio y cómodo, y aunque parece bastante alto, luego conduciendo la moto demuestra una posición óptima.

LO QUE INTERESA AL PILOTO

Sentado encima de la máquina, nos quedan muy a mano los puños del manillar, de la marca ideal, las manetas Amal y el mando del acelerador con bloque de plástico. Las manetas llevan protecciones de goma, y todo ello va montado en un manillar de suficiente anchura, cromado, y con refuerzo central. También en el manillar está situado el típico bloque de mandos de luces, claxon y paro. Típico y anticuado.

Todo esto es lo que queda en las manos. En los pies tenemos estriberas plegables, sin muelle y con la particularidad de que si plegamos las mismas aparece por debajo la barra que las sujeta al chasis, de casi la mitad de la longitud de éstas. Esto sin duda anula en parte el efecto que se consigue con que las estriberas sean plegables.

A la derecha queda la palanca del freno trasero, que es un trozo de tubo articulado, con solamente una pequeña muesca al final para evitar que el pie resbale. A la izquierda, el pedal del cambio, bien situado y fácil de accionar; quizás un poco largo.

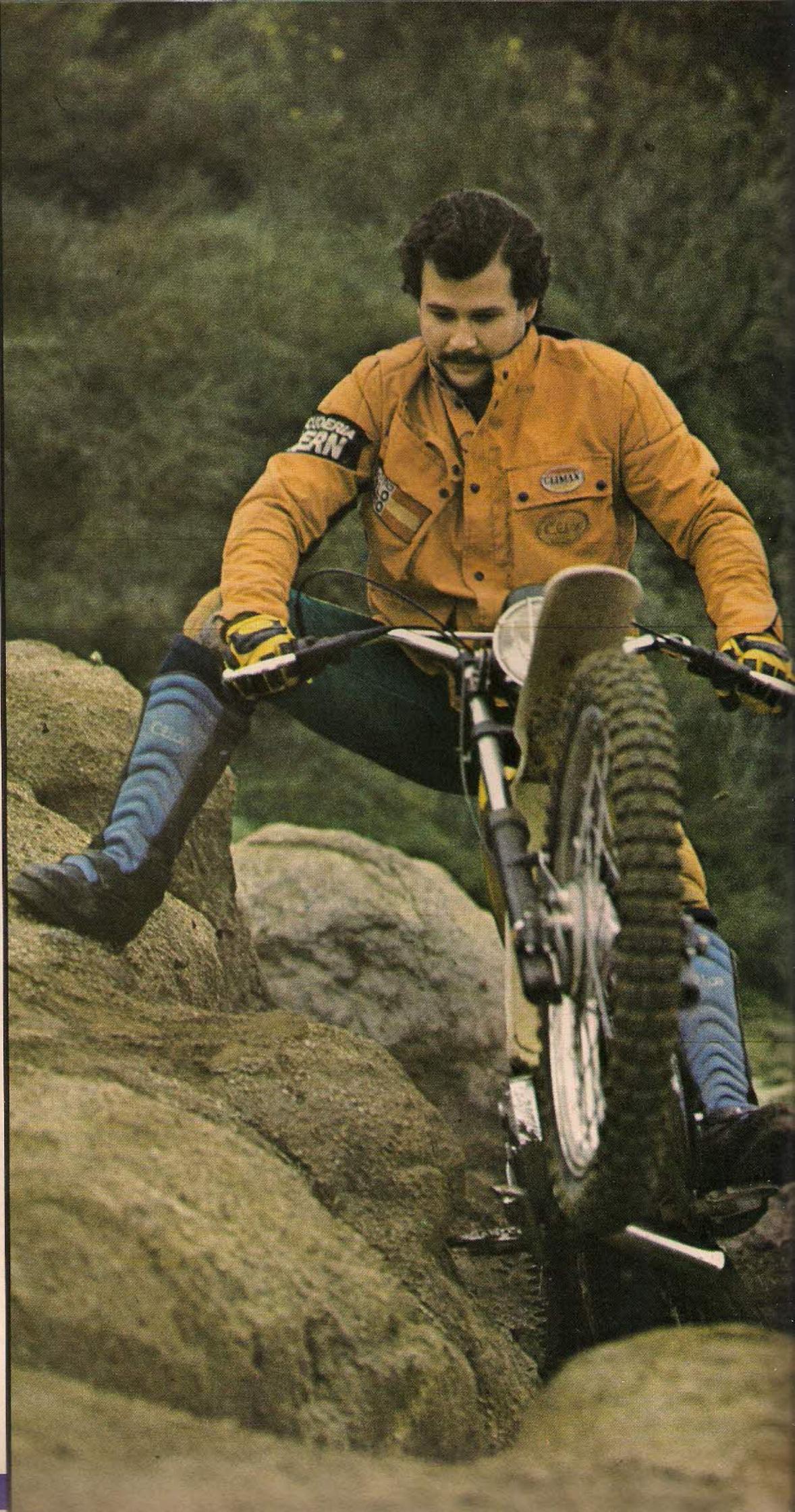
Como últimos accesorios tenemos el velocímetro, situado en el centro del manillar, con cuentakilómetros incluido, la goma de sujeción de la placa de la matrícula, que también sostiene la luz piloto trasero, y finalmente el faro delantero, con rejilla y sujeto con gomas a las barras de la horquilla.

EL CONJUNTO MOTRIZ

Exteriormente el motor presenta un aspecto compacto. Destaca el cilindro inclinado notablemente hacia adelante, y el amplísimo aleteado de la culata, que casi esconde al cilindro. Claro que con las dimensiones interiores de éste que ofrece una carrera de sólo 3,97 cm, poco tiene que notarse exteriormente. El carburador es un Amal, con starter, y posibilidad de regular la mezcla aire-combustible. Recibe el aire del filtro situado en la caja de fibra antes descrita. En esta misma caja está también la bobina, que envía la "chispa" a la bujía. El escape tiene una forma simple y, al estar cromado, armoniza perfectamente con el color metálico de todo el motor. La palanca de puesta en marcha tiene un diseño que permite su fácil accionamiento.

Destaca el que no exista ninguna protección inferior para motor y escape, aunque lo dicho en ocasión de otras motos de esta cilindrada y tamaño vale también para ésta, y es que al tratarse de una distancia entre ejes muy reducida, es difícil que los obstáculos lleguen con violencia a las partes sensibles.

Finalmente digamos que el peso de la moto, comprobado por nosotros, es de 81 Kg., lo que como es habitual difiere sensiblemente de la cifra de catálogo (aunque tampoco es una cifra exagerada).



ACCESIBILIDAD MECANICA

Una vez más nos encontramos con una moto que necesita, por su utilización, de una serie de facilidades en su accesibilidad mecánica. No en vano se trata de una máquina que puede emplearse en competición, o en todo caso, se usará para desplazamientos y excursiones por montaña, donde en más de una ocasión tendremos que hacer el "self-service" mecánico.

En principio la moto no lleva

mucho problema.

Las suspensiones no presentan mayor dificultad. Sencillo es cambiar el aceite de la horquilla delantera, y también fácil es sacar y poner los amortiguadores traseros. El manillar y las manetas se regulan con los típicos tornillos Allen, y para quitar el asiento sólo hace falta desatornillar dos palomillas que lo dejan totalmente suelto. El depósito no hace falta quitarlo para nada, y una vez desprovista del asiento, la moto descubre la "caja fatídica". En ella se encuentra el cartucho del filtro, que es del tipo circular, de cartón, semejante al que llevan los auto-

¡EN MARCHA!

Ya hemos visto la descripción de la moto en todos sus aspectos. Es ahora el momento de ver su desenvolvimiento en la tierra, el barro, las piedras o el agua. Seguiremos para ello un desglose de los distintos elementos para sacar finalmente la conclusión del conjunto.

PUESTA EN MARCHA, RUIDOS

La operación de puesta en marcha de este pequeño motor es sumamente sencilla. Podemos decir que es la ya clásica operación que se está unificando en todas las motos, es decir

para una moto de esta cilindrada. Culpa de ello es el que no se monte un "silencioso de admisión", y vaya el filtro directamente montado sobre carburador.

Las mediciones de sonido estáticas, es decir las que se usan en las carreras de TT., dieron un resultado de 94 decibelios —el máximo autorizado es de 105— mientras que las mediciones hechas en marcha —en 3.^a a 30 km/h— que son las que se aplican en circulación urbana —Tráfico internacional— nos dieron 86 db., por el lado de admisión y 85 por el de escape. Pocas veces una moto hace más ruido por la admisión que por el escape.

Haremos notar también en este apartado un importante detalle. El escape va dotado en su parte final, de una pequeña chapa en forma circular que casi tapa la salida. Pensamos rápidamente que sería para evitar que la máquina hiciera más ruido, pese a la lógica pérdida de potencia, y nos imaginamos también que todo el mundo sacaría su chapita para obtener mejores prestaciones pese a ser más sonoros. E hicimos las mediciones de nuevo sin chapita. Los resultados ¡oh sorpresa! —fueron casi exactamente idénticos. Y el motor, sin esta chapa va algo mejor, tal como ya explicaremos más adelante.

POSICION DE CONDUCCION, MANEJABILIDAD

Quizás antes de poner la moto en marcha hubiera sido importante ver qué tal nos sentimos sobre ella. Una cosa hay que lanzar por delante antes de ver a detenimiento este capítulo: la Puch Cobra es una "monoplaza", es decir, que sólo admite una persona sobre ella. Esto viene condicionado por su asiento, muy corto para dos plazas y por carecer de estribos para el pasajero así como del posible anclaje para los mismos. En fábrica, según nos notificó, están pensando ya en la versión "dos plazas" de asiento, que será puesta a la venta rápidamente.

Partiendo pues de este punto, vemos como el asiento es muy adecuado para una persona, duro y anatómico como exige una buena moto de TT. El piloto queda en él en perfecta posición para el dominio de la moto. Manillar de muy buen diseño con una dimensión y disposición me atrevería a decir que modélica, estribos de no tan modélico diseño ya que son poco rugosas en su superficie y con un sistema de abatimiento contra golpes un tanto deficiente.

Las alturas de suspensiones en esta máquina nos hacen sentirnos en una moto algo más grande. Los 330 mm de altura de estribos al suelo permiten lanzar rápidamente el pie y en posición erguida sobre los estribos, la moto sigue siendo muy manejable, con un radio de giro más que aceptable. La posición de palanca de freno y cambio buena.

CHASIS Y SUSPENSIONES

Ya comentábamos antes que, una vez sentado sobre la moto, se aprecia enseguida el piloto de que se queda más alto de lo que se podría esperar normalmente. Esto es de fácil explicación. Este chasis de doble cuna, clásico de la marca, realizado en tubo y de ligero peso, está dotado de unas suspensiones muy "a la moda", es decir, de largo recorrido. La horquilla



herramientas de ningún tipo, ni caja para transportarlas, por lo que aconsejamos proveerse de unas cuantas, y llevarlas encima. Un par de llaves Allen, un destornillador, unas llaves fijas de las más utilizables y una llave de buxas, es lo que nos sacará de apuros.

Con todo ello no tendremos dificultad alguna en acceder sobre el carburador, cuya parte superior se desenrosca, y así, fácilmente, se cambia el cable del acelerador, mientras que la parte inferior necesita de aflojar dos tornillos. La caja es fácilmente accesible, sobre todo por la inclinación del cilindro.

Para quitar las ruedas no hay menor dificultad, equiparándose en ello la Puch a la mayoría de las motos. Tampoco el tensado de la cadena presenta problemas. Los cables de freno, embrague y acelerador se tensan también de forma más simple, y para cambiar el aceite del motor no hay

móviles. Está colocado de tal forma que habría que hacer las mil y una para quitarlo de su alojamiento ya que, si nos atrevemos a soltar la palomilla que lo fija, lo más probable es que la pieza metálica en la que va atorillada dicha palomilla caiga irremisiblemente al fondo de la caja, de donde será dramático el poderla recuperar. Pero es que aun así, la barra del chasis nos impide sacar de su sitio el cartucho. No quedaría más solución que desatornillar la caja de fibra y entonces, por fin, podríamos llegar a sustituir el elemento filtrante. Sin duda, excesivamente lioso y complicado.

Finalmente, el otro punto negativo está en el cable del embrague, ya que éste va anclado en el interior del cárter... si se rompe, no hay que pensar en facilidades precisamente...

Salvo estas dos puntos, totalmente negativos, en conjunto la accesibilidad es correcta.

la supresión del "excitador" y su sustitución por un "mando de aire" sobre el carburador. Cerrado ésta, y sin dar gas, un par de patadas hacen sonar la máquina rápidamente. La palanca de puesta en marcha es cómoda y se puede accionar fácilmente sentado sobre la moto o desde el suelo. Únicamente notamos que la protección de goma que lleva sobre la misma para apoyar el pie se salta fácilmente, con lo que podemos perderla en pocos días. La presión sobre esta palanca, gracias a la poca cilindrada y a su buen diseño, es sumamente ligera y no supondrá dificultad para nadie esta operación.

Cuando el motor emite sus primeros sonidos, podemos ya abrir el aire, pero no arrancar enseguida ya que la moto entonces se ahogará. Es conveniente dejarla calentar un par de minutos e ir haciendo subir de vueltas el motor poco a poco. Una vez efectuado esto se podrá ya introducir la primera —con un ligero tirón de embrague— (al estar frío) y arrancar...

Los ruidos del motor no son excesivos, aunque sí llama la atención el de admisión que es quizás excesivo

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



fabricada por Betor es del tipo "eje adelantado", con botellas negras y un recorrido total de 180 mm. Detrás se completa el conjunto con unos amortiguadores Betor gas de 160 mm de recorrido.

Este amplio recorrido de suspensiones es quizá uno de los puntos más positivos del conjunto. Su comportamiento es bueno, muy bueno sobre todo en la parte delantera en la que la horquilla absorbe todo sin vacilación alguna. Detrás nos resultó algo dura en según que tipo de terreno y en muchos aspectos, sobre todo en terrenos bacheados, la moto tiende a efectuar un movimiento de "abanico" en la parte trasera.

Viendo estos aspectos podemos decir que el comportamiento general del chasis es bueno. En zonas triales se muestra muy ligera y manejable, a lo que ayuda la posición de conducción. En caminos rápidos no

presenta problemas y únicamente se notan algunos extraños al entrar en virajes un poco cerrados, en los que el lanzamiento de horquilla de esta máquina, exige una conducción de acoplamiento previo. Controlado este punto, la moto es cómoda de meter en las curvas y más fácil aún de controlar en derrapajes o al abrir el gas bruscamente en virajes.

Un punto muy favorable de cara a la estabilidad es el de los neumáticos. Un Metzeler delante es una etiqueta de garantía sin igual, sobre todo en piedra o barro. Detrás nos encontramos con un Firestone "cross" de buena sección y de comportamiento aceptable, siendo este neumático el único que se encuentra en el mercado, para estas medidas, del tipo cross.

Otro punto interesante a destacar es que la moto no tiende, por la geometría de chasis, a "levantar la ruer-

da", lo que en momentos se agradece y en otros es problemático.

FRENOS

Los dos frenos montados por esta máquina se presentan a los ojos como muy agradables de vista. Un tambor delantero que nos recuerda el de una cross "dos y medio" o motor mayor y que tiene un comportamiento excelente, un tacto muy agradable, sin bloqueos violentos. Detrás el freno va mandado por varilla, un tacto cómodo, pero algo más flojo en la frenada que el anterior.

Un punto muy negativo de ambos, y sobre todo en una máquina de TT., es el poco servicio que nos prestarán si se mojan. A lo largo de la prueba nos metimos en ocasiones dentro del río y al salir era francamente alarmante al ver lo inútil que se nos presentaban ambos al utilizarlos. Es muy

necesario presionar sobre ellos, mucho rato al salir del agua, para conseguir que se sequen bien.

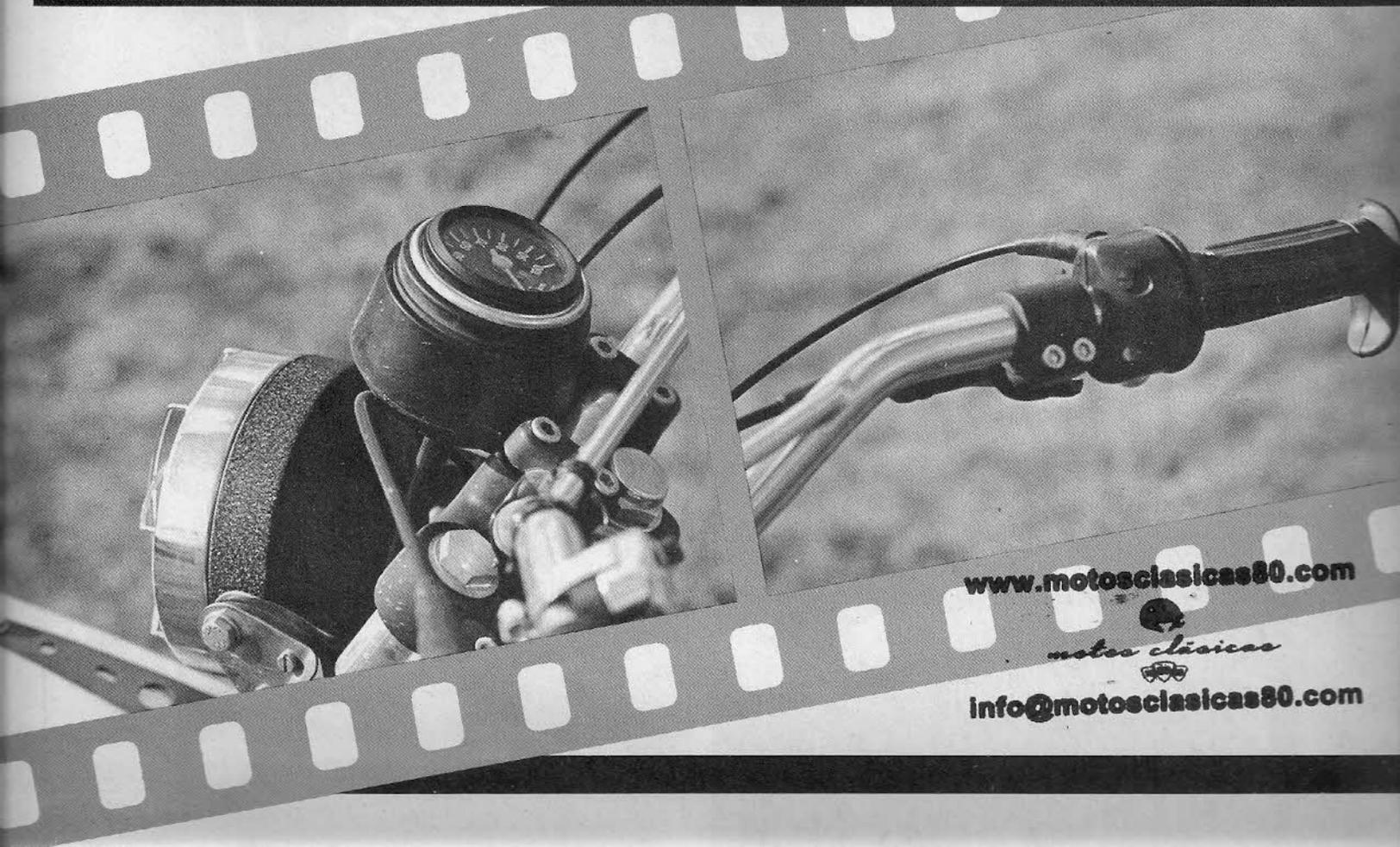
EL COMPORTAMIENTO GENERAL...

Una serie de problemas internos surgidos con la máquina que nos entregaron (se le encontraron unos problemas de fundición dentro del cilindro, con la consiguiente pérdida de potencia) nos obligan a no querer dar una serie de datos exactos como serían consumo, aceleración, bajos, etc., y que resultarían falseados. En nuestro próximo ensayo comparativo, y subsanados estos fallos, se verán las cifras. Mientras, podemos adelantar lo ya expuesto y algo más del conjunto total... La Puch "Cobra" se ha mostrado como una máquina buena y con muchas posibilidades de actuar con éxito en TT. Recordad que el comparativo, la Cobra desvelará aún varios secretos, debido al mencionado problema.

Tres hombres de excepción: Pibernat, Quesada y Cantó colaboraron con nosotros en nuestra prueba... e incluso a la hora de empujar.

Debajo vemos unos detalles del cuentakilómetros —el que equipan varios modelos de la marca— y del puño de gas con el curioso extremo que cuelga para evitar deslizamiento de la mano.

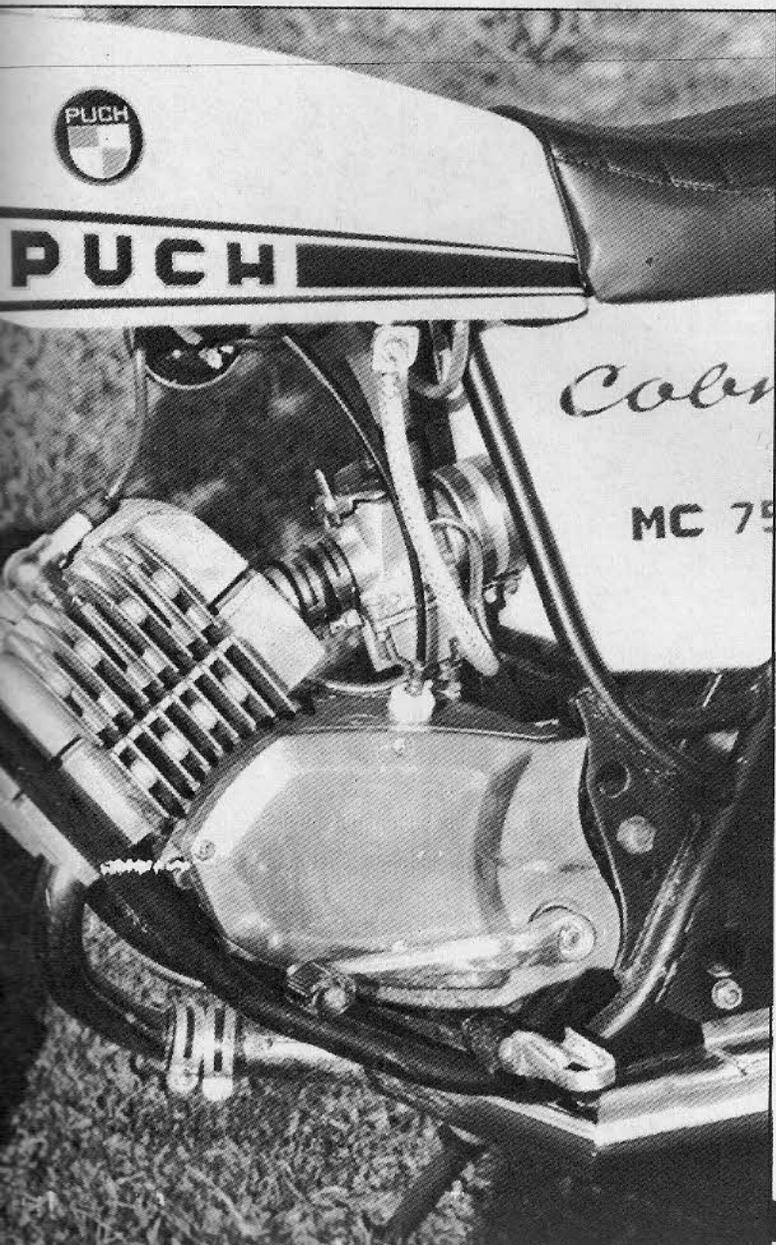




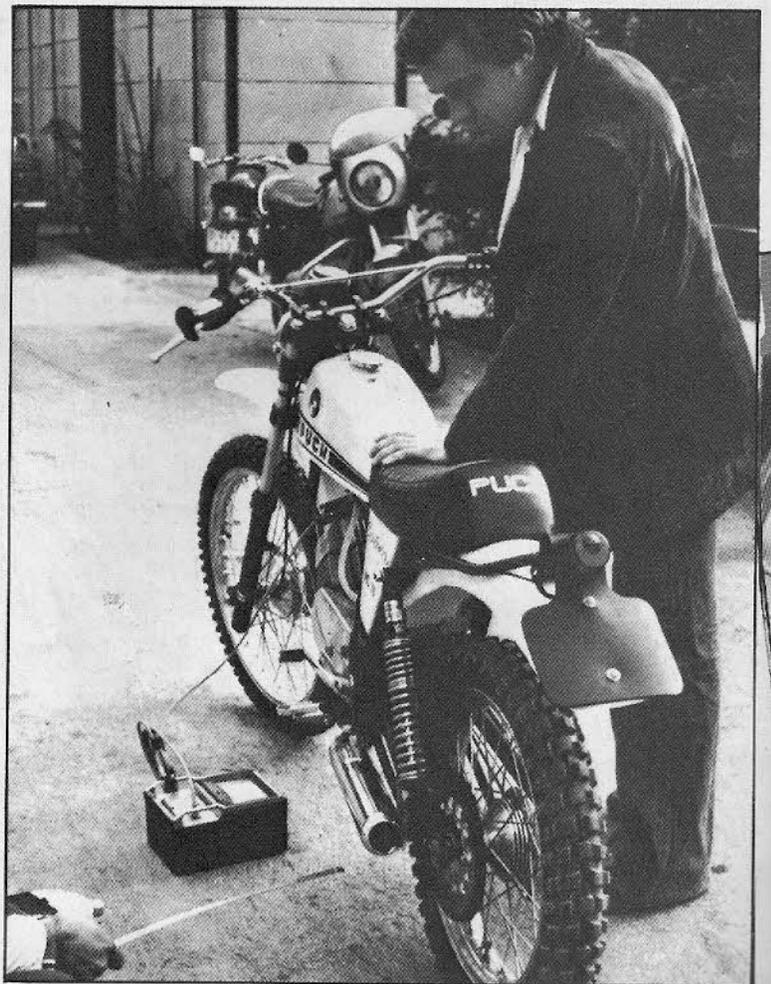
www.motosclasicas80.com

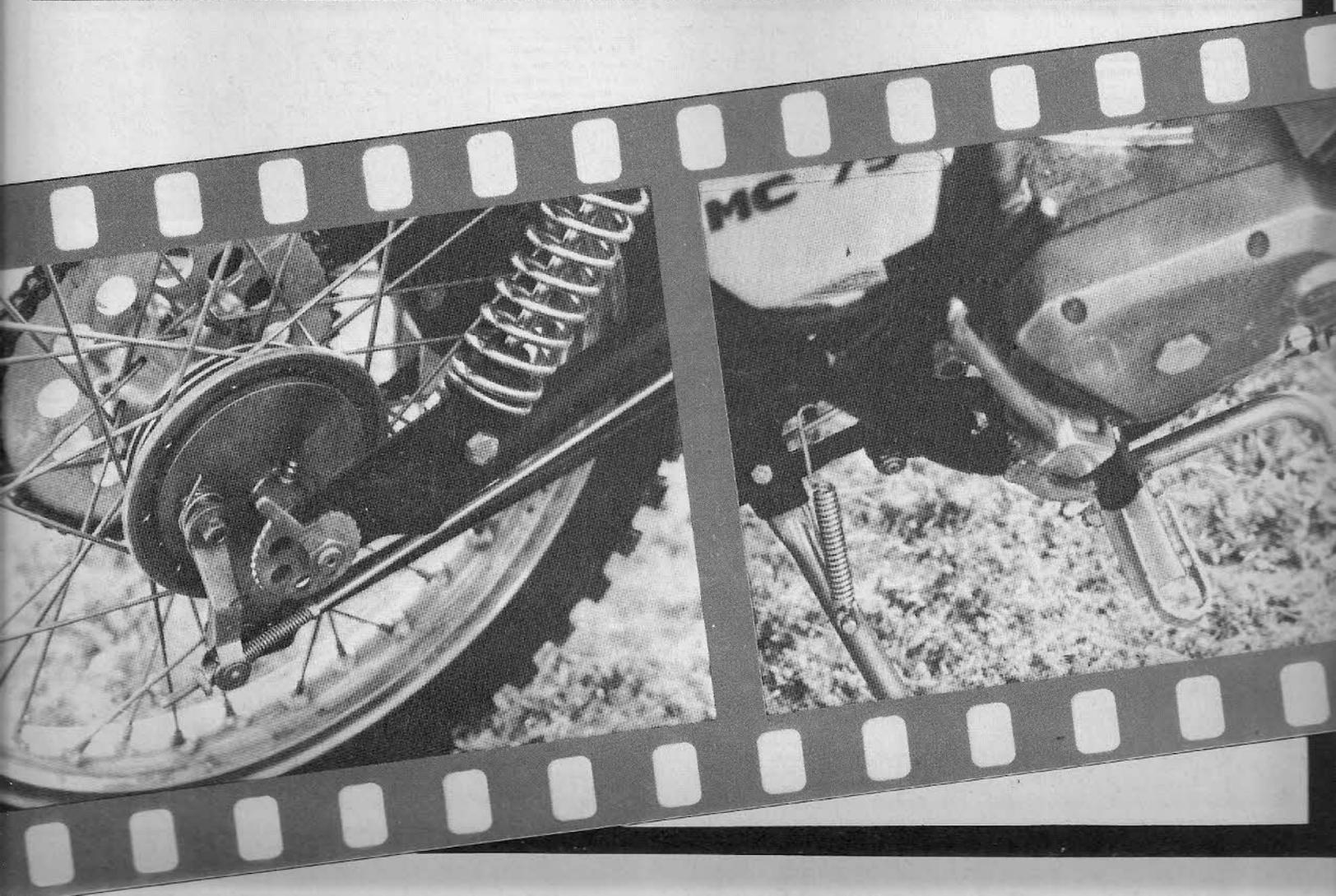
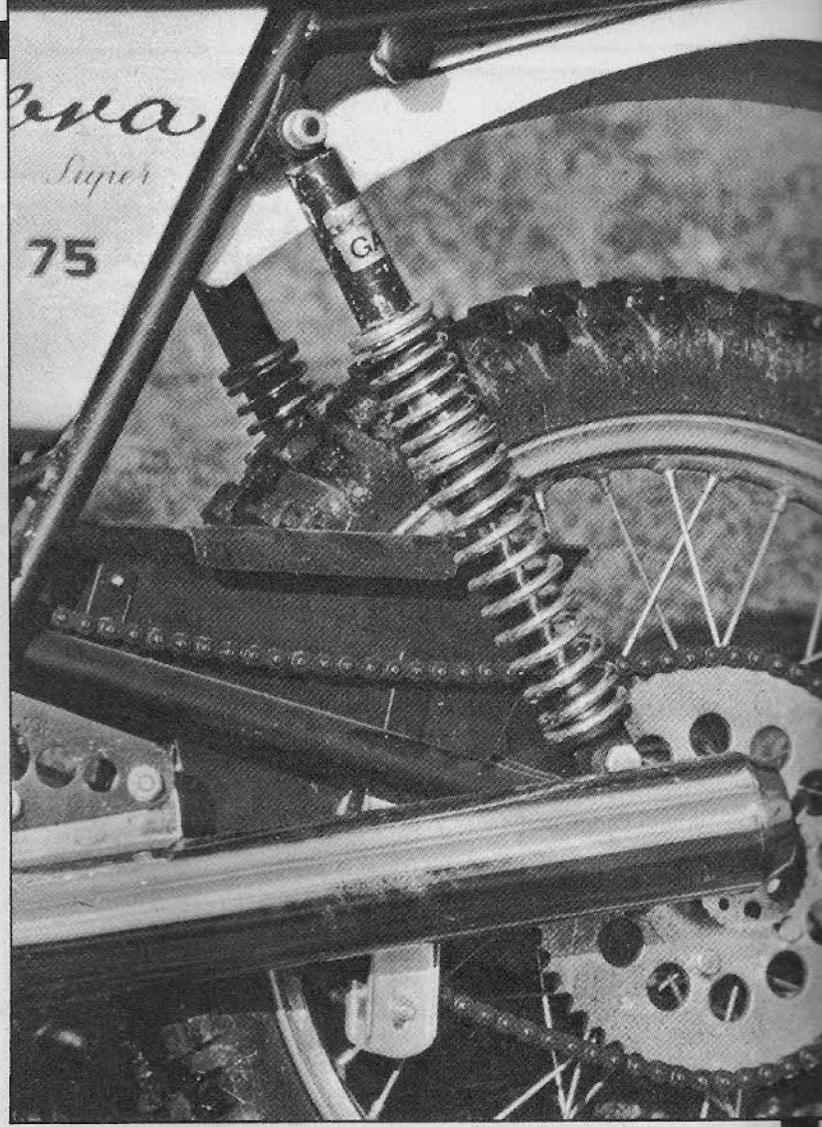
motos clasicas

info@motosclasicas80.com



A la izquierda arriba vemos un detalle del estudiado y cómodo manillar junto al depósito de fibra plástica. Debajo un detalle del motor, pequeño y compacto. A la derecha un momento de la prueba de ruidos efectuados con cuentavuelas electrónico. En la página de la derecha vemos arriba un detalle de la horquilla Betor de magnífico resultado así como el perfecto guardabarros delantero. A su lado los amortiguadores traseros, Betor gas de buen comportamiento. En la parte inferior un detalle del freno trasero comandado por varilla así como el pedal de sencillo pero eficaz diseño que lo comanda.





FICHA TECNICA

DIMENSIONES

Longitud total	1990 mm
Distancia entre ejes	1310 mm
Radio mínimo de giro	
Anchura máxima (manillar)	725 mm
Altura máxima	1045 mm
Altura del sillín	830 mm
Altura de las estriberas	330 mm
Altura mínima sobre el suelo	205 mm
Peso en vacío (comprobado)	81 kg

TRANSMISION

Primaria, tipo y relación	engranajes 25/92
Cambio, número de relaciones	seis
	1.ª 11/36
	2.ª 15/33
	3.ª 19/30
	4.ª 21/26
	5.ª 20/21
	6.ª 21/20
Secundaria, tipo y relación	cadena 14/55
Embrague	multidisco

PRESTACIONES

Consumo	6-7 l/100 km
Velocidad máxima	aprox. 85 km/h
Acceleración 200 metros salida parada en asfalto	14,8 seg.
Distancia de frenado en asfalto a 60 km/h (datos sujetos a variación)	17,4 m

MOTOR

Ciclo	2 tiempos
Tipo	Monocilíndrico
Cubicaje exacto	71,84 c.c.
Diámetro por carrera	48 x 39,7
Relación de compresión	12:1
Potencia máxima y régimen	9,8 CV a 7800 r.p.m. (dato de fábrica)
Par máximo y régimen	
Distribución	4 transfers
Encendido	Electrónico Motoplát
Lubricación	Mezcla al 4 %
Alimentación	Carburador Amal L 2625
Refrigeración	Por aire
Puesta en marcha	Palanca-kick
Relación peso-potencia	8,1 kg/CV

DATOS MANUTENCION

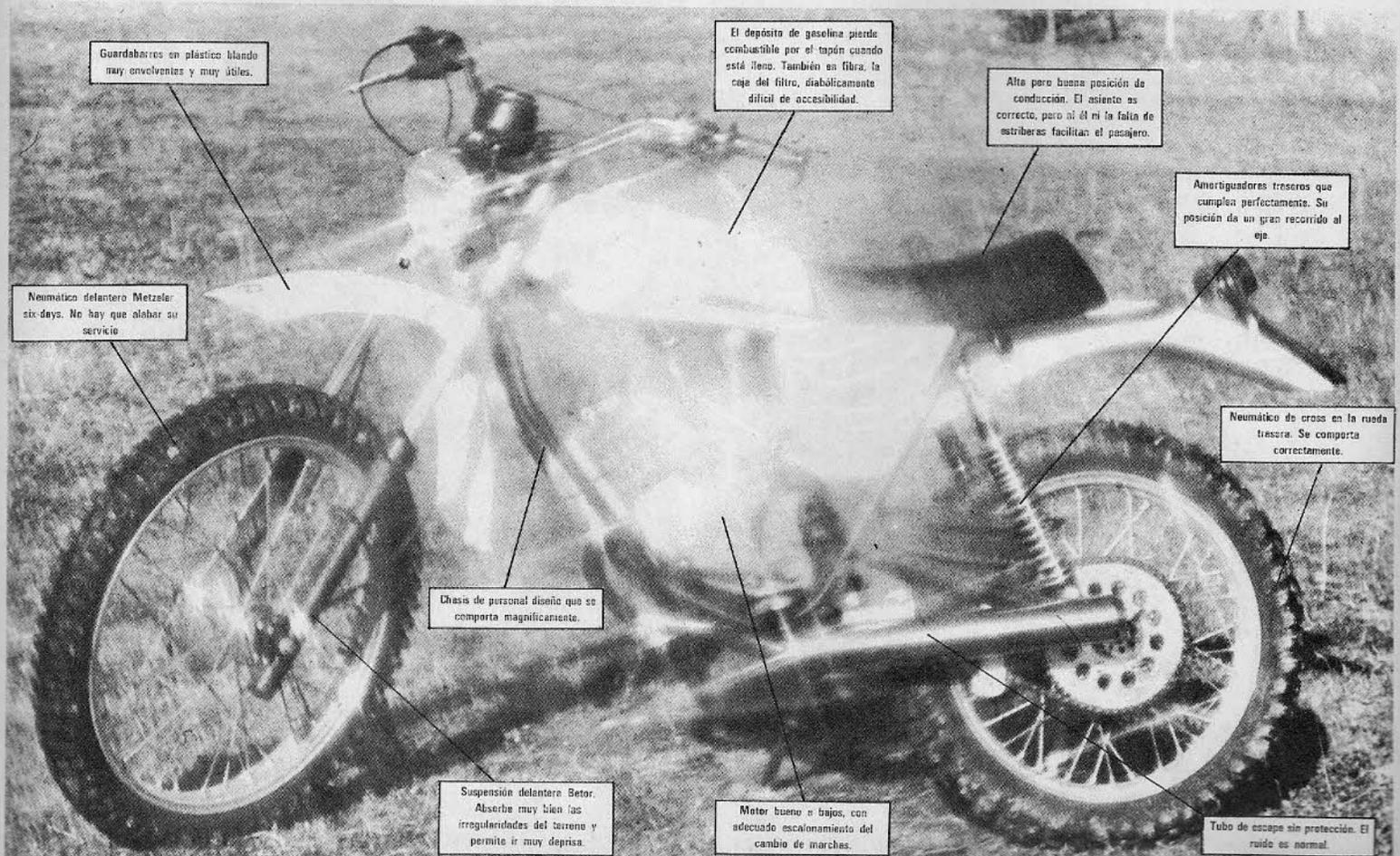
Capacidad depósito combustible	5,5 litros
Capacidad cárter	1,1 litros
Deja adecuada	Champion LB5 o similar
Punto encendido	1 mm de avance
Surtidor prim. carburador	140
Pulverizador	105
Aguja	n.º 2 B 1
Posición	Ranura n.º 4
Copuerta	n.º 25
Ralenti	20
Aceite horquilla (por barra)	150 c.c. Motak-B
Aceite mezcla combustible	4 % SAE 30-40
Presión neumático delantero	0,5-0,8 kg/cm
Presión neumático trasero	0,4-0,7 kg/cm

PRECIOS

Moto completa franco-fabrica	NO COMUNICADOS
Moto matriculada y sin seguro	
Manillar	
Maneta freno delantero	
Maneta embrague	
Puño acelerador	
Tapa lado embrague	
Tapa lado contrario	
Tubario completo	
Depósito combustible	
Falanca cambio	
Cilindro	
Cigüeñal	
Bielra	
Neumático delantero	
Neumático trasero	
Filtro aire	
Carburador completo	
Guardabarros delantero	
Guardabarros trasero	
Faro delantero	
Piloto trasero	
Mordazas frenos	
Cubrecadenas	
(no facilitados por fábrica)	

PARTE CICLO

Bastidor	Tubular, doble cuna
Suspensión delantera	Horquilla Bator 180 mm
Suspensión trasera	Amortiguadores Bator gas 180 mm
Freno delantero	Cónico, 120, 120 mm
Freno trasero	Cónico, 110 mm
Llantas	Akront
Neumático delantero	Metzeler Six Days 2,50 x 21
Neumático trasero	Firestone cross, 3,50 x 18



Guardabarros en plástico blando muy envolvente y muy útiles.

El depósito de gasolina pierde combustible por el tapón cuando está lleno. También en fibra, la caja del filtro, diabólicamente difícil de accesibilidad.

Alta para buena posición de conducción. El asiento es correcto, pero si él ni la falta de estriberas facilitan el pasajero.

Amortiguadores traseros que cumplen perfectamente. Su posición da un gran recorrido al eje.

Neumático delantero Metzeler six days. No hay que alabar su servicio.

Chasis de personal diseño que se comporta magníficamente.

Neumático de cross en la rueda trasera. Se comporta correctamente.

Suspensión delantera Bator. Absorbe muy bien las irregularidades del terreno y permite ir muy deprisa.

Motor bueno a bajos, con adecuado escalonamiento del cambio de marchas.

Tubo de escape sin protección. El ruido es normal.