

# Ensayo comparativo: 4-74 c.c.

# Bultaco "streaker" Derbi 10

# LA BARRERA DE

sm  
ensayo



## EL PRIMER VIAJE

La barbilla en el tapón de la gasolina, las rodillas pegadas materialmente al depósito, las botas en los estribos del pasajero, los codos en las piernas, y los ojos fijos en los diminutos relojes.

¡Qué sensación!  
Una multitud de vibraciones recorren todos los rincones de nuestra anatomía, y en ese momento, por el rabllo del ojo, atisbamos una rueda que lentamente se pone a nuestra altura.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

motos clásicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



# Montesa "crono" Puch C-6

## LOS 100 KMS.



fantástica 74 GS, las fábricas nacionales no se habían preocupado de este sector de la afición.

Las 74 c. c. quedaron poco menos que monopolizadas por las motos de TT. Montesa, Derbi, Puch y Bultaco han producido durante los últimos años cantidades importantes de estos modelos. Quizá, los de mayor venta en números totales en el mercado nacional.

Pero gracias a Bultaco, en primer lugar, con su "Streaker"; luego Montesa, con la "Crono", y últimamente Puch, con su "C-6", y Derbi, con la "1001", hoy os podemos presentar un completo ensayo comparativo de las 74 de carretera.

Estamos seguros, que todas ellas van a tener una gran aceptación en el mercado.

Recuerdo con un cariño

especial mi primer viaje en moto.

Tenía dieciséis años y entrenaba una flamante Junior 74. Aquel verano decidí "ver el mundo por mi cuenta".

La Junior y yo emprendimos rumbo Valencia para llegar a un pueblo precioso (el de mi madre) que está en el límite de las provincias de Cuenca, Valencia y Teruel.

El pueblo se llama Santa Cruz de Moya (os recomiendo la visita).

La ida fue idílica. El viento, mi moto y yo. Libertad por primera vez en mi vida (con los dieciséis años recién cumplidos). Para mí aquello representaba un reto. Me vi sólo y dependiente de mí mismo. Había cierta inquietud en mi interior, acompañada por una satisfacción inmensa.

El regreso fue más com-

Es Juan Porcar, se acerca, se acerca, se acerca, se acerca. ¡Lo consiguió!

No espero ni una décima, hago un quiebro y tomo su "rebufo".

Aguanto su estela y al instante, soy yo quien inicia el adelantamiento.

Ese es el mundo de las 74 c. c.

Dieciséis años son imprescindibles para descubrir todo lo que una 74 de carretera puede ofrecernos.

Desde la utilidad del desplazamiento al instituto, al taller o la oficina, hasta la solemne imposición del casco integral y convertirnos, por unas horas, en pilotos de G. P.

Desde que Derbi cesó en la producción de aquella



# Ensayo comparativo: 4-74 c.c.

plicado. A la altura de Nules (Castellón), la Junior se gripó (aún no sé por qué).

Con el dinero justo en el bolsillo me di cuenta que no tenía suficiente para regresar en tren, moto y yo, a Barcelona. Pero no estaba dispuesto, bajo ningún concepto a dejar mi moto allí.

Miré el dinero que tenía, y lo que me faltaba para embarcar la moto. No era mucho.

¿Cómo haría para conse-

guir el dinero que me faltaba?

¡Eureka!

El depósito de mi Junior está lleno de gasolina (había repostado momentos antes de gripar).

Así pues, me dirigí a un taller de reparación de motocicletas y les dije ¿me compran la gasolina de mi moto?

Quizá esta historia personal se aparte un poco de lo que es este ensayo compa-

rativo, pero no pretendo otra cosa que plasmar la irrepetible sensación de sentirse libre a los dieciséis años.

Con cualquiera de estas cuatro motos que hoy hemos probado exhaustivamente para vosotros, seréis capaces, si existe el ánimo, de ir al Cabo Norte o de correr una carrera.

Las 74 de carretera son el inicio de una pasión. La moto de asfalto. Leer pues con la mayor atención este

trabajo que el equipo SOLO MOTO ha preparado para vosotros.

Imagino que extraer importantes conclusiones

Quisiera que este veratú, a tú, toméis vues "Crono", "Streaker", "100" o "C-6", y, en compañía solos, iniciéis ese viaje (con menos problemas que el mío) que nunca veréis.

Jaime ALGUERSUA

## LA IMPORTANCIA DE UN COMPARATIVO

Quisiéramos que al leer este trabajo sobre las cuatro 74 Sport observarais la meticulosidad con que está hecho.

La fórmula de los ensayos comparativos es el único sistema válido para llegar a conclusiones concretas sobre una motocicleta.

Durante una semana, un equipo de cinco personas han estado pendientes del desarrollo del mismo.

Pruebas cronometradas, pruebas de laboratorio, pruebas en carretera y pruebas en banco, bajo la constante todas ellas de la máxima rigurosidad, han dado unos resultados inapelables.

Leer con atención todos los datos que hemos logrado reunir para vosotros. Llenarán con creces vuestras apetencias informativas sobre estos cuatro modelos, tan importantes para los A-1.

Estamos convencidos que os gustará.

SOLO MOTO

# ¡Como cambian los tiempos!

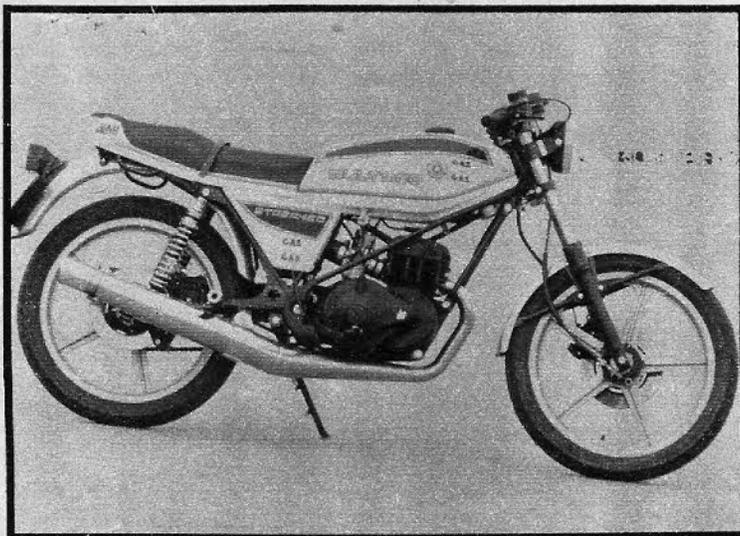
Hubo una época, dorada, pobre y recordada época en que las «pequeñas» 74 c.c. del mercado, la moto para los 16 años, eran tan escasas que había que «trucar» las Derbi 49 para poder ascender al escalafón legal

chos recuerdan también las Derbi Gran Sport color lila, auténticas carreras cliente para circular por la calle. Durante años fuimos aprendiendo a frenar con frenos imposibles, amortiguadores alucinantes y

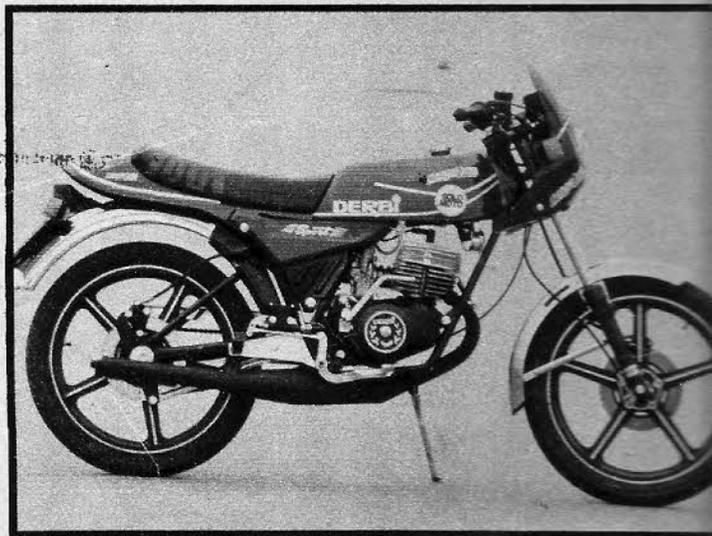
bién entre los mayores. Aquello si que era una bomba. El mercado se animó y las demás marcas empezaron a considerar la fabricación de modelos aptos para las carreras. Hoy, en marzo de 1980, cuatro auténticas

Bultaco, Derbi, Montesa, Puch, cuatro máquinas nacidas, cuatro caracteres distintos, cuatro formas distintas de desarrollar una 74.

Muchos se preguntarán que hemos incluido la Bultaco



Bultaco Streaker: A pesar de seguir teniendo un chasis de características excepcionales, el motor, con sus 6,7 CV. a la rueda, está ligeramente por debajo de las demás motos. La posición deportiva contribuye a compensar la moto con respecto a las demás.



Derbi 1001: El chasis y el motor (7,7 CV. a la rueda) sitúan a esta moto como líder en el plano deportivo frente a sus contrincantes. Sin embargo, es superado por ellas a la hora de introducirla en una ciudad, pues su motor, casi de carreras, se hace algo incómodo de manejar.

que marcaba el límite de esa edad. Vinieron las Bultacos «Juniors» y el panorama cambió aunque lo «adecuado» resultaba una conversión a 100 c.c. por aquello de ser diferente... Mu-

horquillas cuya misión era puramente estética. Una época dorada... sin duda.

Pero un buen día llegaron las «Streaker». Revolución en el ambiente de los 16 años y tam-

bién entre los mayores. Aquello si que era una bomba. El mercado se animó y las demás marcas empezaron a considerar la fabricación de modelos aptos para las carreras. Hoy, en marzo de 1980, cuatro auténticas

Bultaco, Derbi, Montesa, Puch, cuatro máquinas nacidas, cuatro caracteres distintos, cuatro formas distintas de desarrollar una 74. Muchos se preguntarán que hemos incluido la Bultaco

Y se trata pues de una moto cuya producción, al menos por ahora está detenida. Hemos creído que todas estas circunstancias nadan alteran el hecho de que sea una moto cuyo éxito comercial fue rotundo y de las cuales circulan actualmente cientos de ellas por nuestras calles. Además, el mercado de ocasión es muy numeroso y por tratarse de una moto hace apenas tres meses todavía en producción es tan actual como las otras tres.

## Para todos los gustos

Con la reciente aparición de la Derbi 1.001, y la Puch Cobra C-6, las solitarias Bultaco «Streaker» y Montesa «Crono» han visto finalizar su pequeño «feudo». Puch y Derbi han introducido dos modelos cuyas características son en cierto modo afines con las dos primeras.

Mientras la Puch y la Montesa «Crono» mantienen una línea totalmente ciudadana y turística, la Bultaco «Streaker» y la Derbi 1.001, son motos de un carácter marcadamente deportivo, tanto por su línea como por su chasis y motor, siendo la Derbi quien a lo largo del ensayo ha mostrado de una forma contundente este carácter. Siempre ha sido la primera en prestaciones, y en el transcurso de las numerosas y divertidas «picadas» que inevitablemente

tro motos, cuya cilindrada limitada a 74 c. c. ha sido realmente muy bien aprovechada y donde cualquiera de los motores que alberga cada uno de sus chasis se halla muy lejos de lo que antes eran las 74. Son cuatro motos que vamos a juzgar y evaluar en todos sus aspectos.

## Que es un ensayo comparativo

Ante todo no es un desafío, no es una carrera, tampoco es una prueba eliminatoria en la que debamos decidirnos por una sola moto. Un ensayo comparativo sirve para confrontar bajo una serie de pruebas las cualidades o los defectos de una máquina, para determinar que las diferencia unas de otras y en definitiva para que cada uno de vosotros sepa al final del mismo, decidir que moto le conviene más, cual se adapta mejor a sus pretensiones. No vamos pues a dar una clasificación final en la que solamente una sería la vencedora. Cada una de ellas tiene una serie de ventajas e inconvenientes, de pros y contras que únicamente dejarán en claro la diferencia de carácter, de utilización que les caracteriza. Nosotros vamos a daros el mayor número de datos, el mayor número de comparaciones posibles, para que la elección sea igualmente sencilla.

«tests» de la Escuela de Ingenieros, y han tenido que responder ante los cronos en las pruebas de aceleración y velocidad máxima. Además hemos tenido que calcular la frenada y como no hacer el «test» de consumo. Lo normal en una prueba de este tipo, pero que tropieza siempre con la obligatoriedad de la máxima rigurosidad.

De todo ello surgirán las evaluaciones de una pequeña 74 que en estos momentos están quitando el sueño a toda una generación. Unas 74, que tienen verdadero carácter.

## Bultaco «Streaker» 74

La más «vieja» de toda la cuadrilla. Fue la primera en revolucionar el mercado de las 74 con el chasis multitubular estudiado en una computadora. Fabricada primero en color negro, albergaba un motor que dió bastantes problemas. La nueva transmisión por engranajes de las nuevas series, nuevo cilindro y embrague fueron en el momento de su aparición en abril del año pasado un paso de perfeccionamiento dentro de la serie «Streaker». La bomba del freno delantero iba ya situada en el manillar a diferencia de su hermana «negra» que la escondía debajo del depósito y la estética en general había cambiado para dar paso a una moto más actual con un nuevo

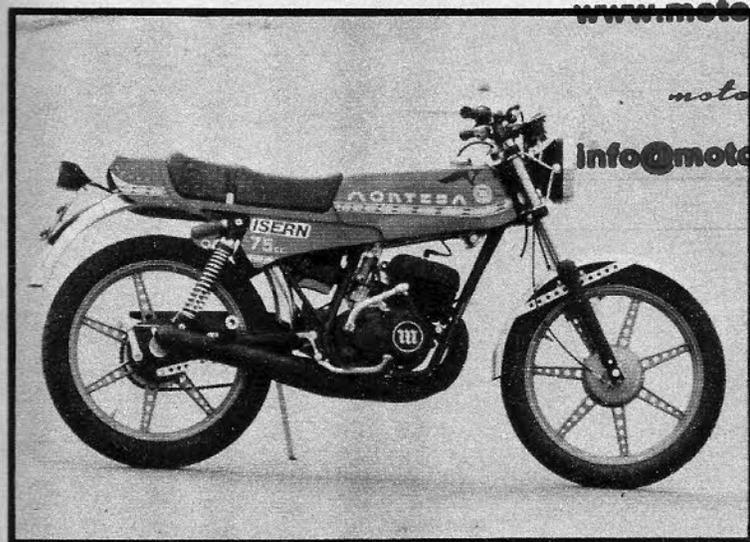
que el ruido mecánico resultaba a veces alarmante para alguien desacostumbrado a él, no causó más problemas que el de tener que ponerle gasolina más a menudo, porque resultó ser la mayor consumidora.

## Derbi 1.001

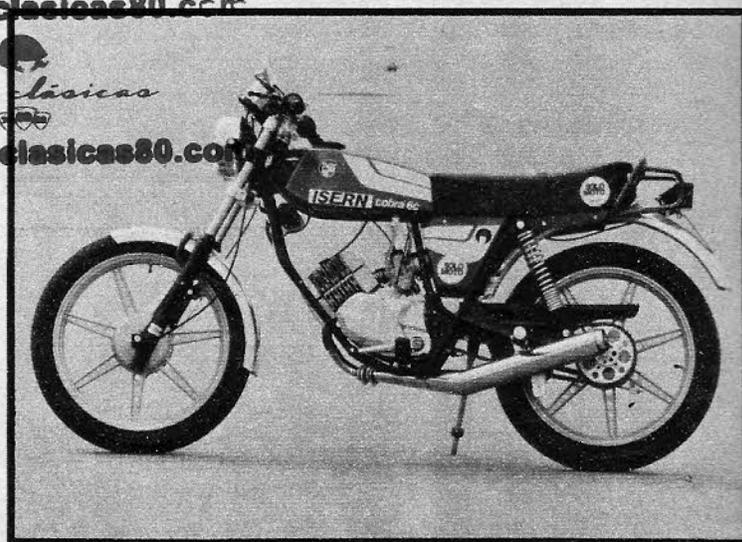
Recien salida del «horno», todavía sin recuperarse del ensayo realizado hace apenas una semana, la novedad de Derbi, se hacía de nuevo a la carretera. El impacto de la suspensión trasera «cantilever» ha sido el argumento de constantes comentarios de cuantos han presenciado la «1.001» a lo largo del ensayo. Es éste un punto que ha hecho pasar por desapercibido algunos detalles de acabado que debemos calificar como realmente pobres. Pero la Derbi 1.001 ha sorprendido a todos por su motor puntiagudo, con una curva de potencia que sobrepasaba en valor máximo (10,343 CV) a las demás, y un carácter altamente deportivo, casi de carreras. Una moto que hay que llevar siempre alta de vueltas, que se ha manifestado en valores absolutos muy superior en prestaciones a las demás.

Es una moto que estéticamente ha originado comentarios dispares, especialmente en lo referente a la pequeña cúpula a la que todos le «cortarian» las

www.motoclasicas80.com



**Montesa Crono:** Esta moto es el mejor compromiso entre las motos deportivas y las turísticas. Un cambio y motor agradables (6,8 CV. rueda), a la vez que robusto y potente, la hacen adaptable fácilmente tanto a la carretera como a la ciudad.



**Puch C-6:** Sin lugar a dudas, es la moto en la que más se han cuidado los detalles generales. Desde los relojes a la llave de contacto, pasando por una infinidad de detalles que la proclaman como la moto mejor acabada de las cuatro que probamos. Su potencia a la rueda es de 7,2 CV.

hemos llevado a cabo, la sangre de las carreras que lleva dentro siempre ha salido a relucir. Ello sin embargo no quiere decir que sea la mejor... ni la peor.

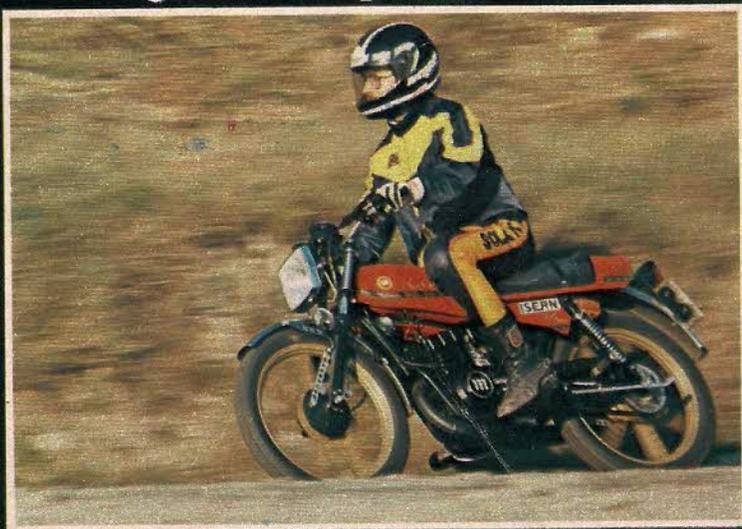
Tenemos ante nosotros cua-

Las cuatro motos que durante una semana hemos ido llevando de un lado a otro, cargando y descargando del remolque, han pasado por el banco de pruebas, han sufrido los

sillín y colín en fibra. El éxito de la «Copa Streaker» en su versión 125 fue un ejemplo de la indestructible mecánica de estas motos. En el ensayo ello se hizo patente de nuevo y aun-

dos prolongaciones inferiores. Denominada «Copa», es sin embargo una atractiva tentación a convertirla en el arma ideal para una «fórmula» de promoción al estilo Crono o Streaker.

# Ensayo comparativo: 4-74 c.c.



## Montesa "Crono"

Es también un viejo zorro dentro de esta categoría. Una moto que se aparta totalmente del carácter deportivo de las otras dos anteriores, aunque fue la segunda más rápida en la prueba de aceleración detrás de la Derbi. De hecho es en cierto modo relativo catalogarlas estrictamente como deportivas o turísticas, puesto que todas ellas admiten una conducción deportiva de la que salen totalmente airosas. Pero la constitución del motor, la curva de potencia que manifiestan en el banco, nos descubren la posibilidad de obtener unos valores de potencia a bajos regímenes que las otras, no poseen y por tanto son mucho más agradables de conducir por el tráfico ciudadano. La estética de la «Crono» es quizá la que más opiniones parecidas ha recogido y que quedaron patentes ya desde el mismo día que salió a la calle. El conjunto depósito-sillín abatible ofrece junto a la incomodidad de un depósito a la misma altura del asiento y por tanto una posición de conducción algo extraña, la ventaja de poseer la mejor accesibilidad mecánica, dejando libre en pocos segundos el acceso al motor y chasis.

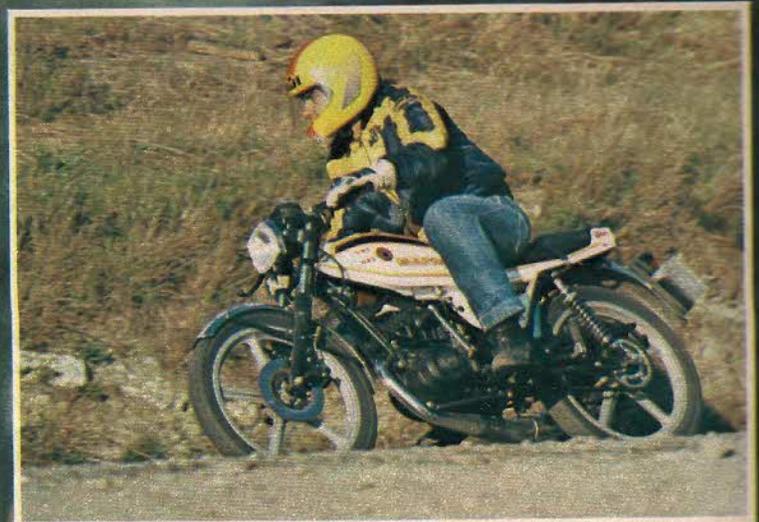
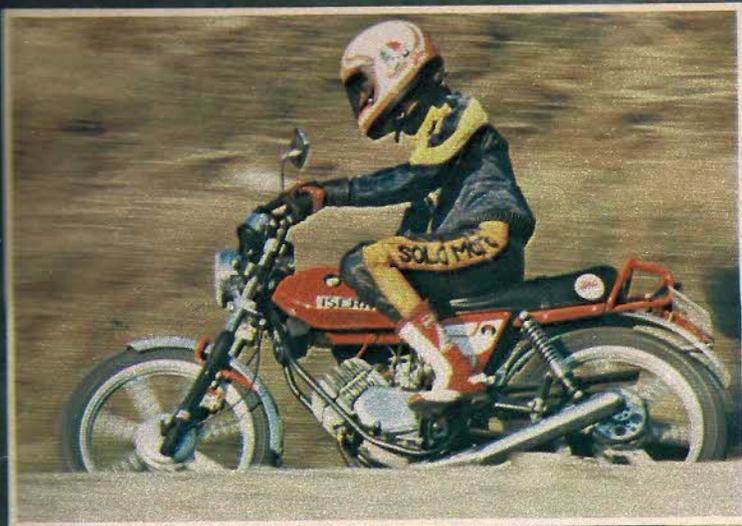
## Puch Cobra

No es difícil enjuiciar esta 74 de la firma de Gijón. Si por un lado, el motor muy elástico, con muchos bajos no llega a la potencia de la Derbi, si permite una utilización altamente agradable en todas las condiciones. Es la más turística, está bien acabada y aunque la estética no sea revolucionaria, de todas ellas la más clásica, responde a las exigencias de una moto para trasladarse por ciudad o

carretera, puesto que combina una buena potencia en bajos con una conducción agradable, buenos acabados y un consumo no muy elevado.

Contrasta la Puch con las demás marcas, y parece como si hubieran pensado en ella como en una moto no estrictamente para los más jóvenes, sino como en una moto para todas las edades capaz de transportarnos sin problemas por el tráfico cada día más denso y difícil de las ciudades. Una moto que sustituye al velomotor sin dejar de perder algunas de las ventajas de este.





[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
*motos clásicas*  


[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

# Ensayo comparativo: 4-74 c.c.

## POSICION DEPORTIVA Y TURISTICA

Las 74 c.c. son algo muy especial dentro de las motos de carretera. Muchos estarán de acuerdo conmigo en que las motos más divertidas que existen son las 74 y las 125. Agiles, ligeras, estables y hasta cierto punto rápidas requieren del conductor un arte muy especial, que te hace sentir un poco piloto de 50 c.c.; el arte de saberte encontrar acomodado en muy poco espacio.

Siempre he pensado que encontrarse cómodo en una 50 es un arte, es el arte del contorsionista, del saber estar cómodo en el mínimo espacio posible.

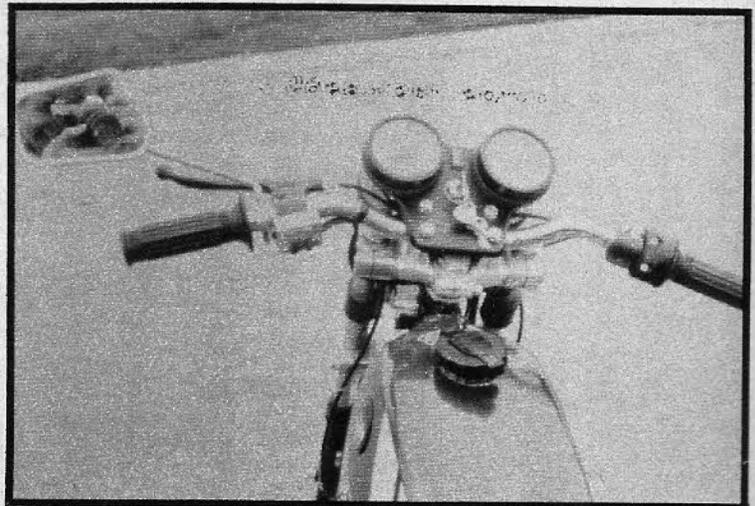
En las 74 este problema también se plantea. Así, pues cuando hicimos las pruebas de aceleración y velocidad punta, comprobamos que las máquinas más anatómicas eran la Streaker, Derbi, Crono y Puch, por este mismo orden.

Un manillar recogido, incli-

nado hacia abajo, con un asiento algo más bajo que el lomo del depósito permite acoplarse perfectamente a la Streaker, haciendo de ellas la moto con la posición más deportiva.

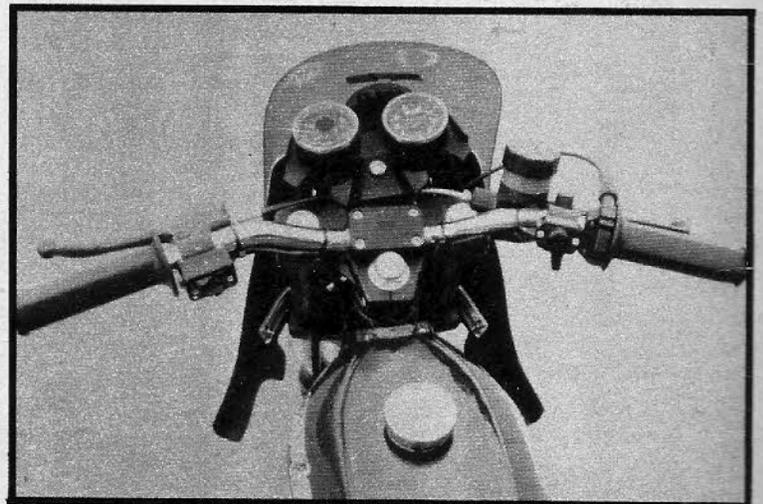
La 1001 la sigue, a pesar de que con la cúpula podría ocupar la primera posición de no ser por el hecho de que Derbi ha preferido montar un manillar más deportivo que turístico.

Ni la Crono, ni la Puch tienen opción a competir en este apartado, pues sus características netamente turísticas las alejan del campo deportivo en cuanto a posición del conductor se refiere. Sucedería lo contrario a la hora de buscar posiciones la cabeza de serie, pues el manillar excesivamente ancho de la Puch resulta en algunos momentos hasta incómodo, por la posición casi irracional a que obliga.



Puch ha realizado en el apartado relojes un esfuerzo por ofrecer un producto que confiera cierta calidad y acabado a la moto en general. Dos grandes relojes, visibles y llave de contacto en el centro del tablier. El conmutador de luces es el mismo en todas las motos. Simplemente desfasado.

Derbi monta unos pequeños, imprecisos y aprovechados relojes. El acabado del interior de la cúpula es deplorable. Esperemos que las próximas series cuiden algo más el detalle. A la derecha, el interruptor de intermitentes se acciona a derecha o izquierda. En el lado izquierdo del manillar, el conmutador «universal» de luces.



### POSICION TURISMO

Primera	Montesa.
Segunda	Puch.
Tercera	Derbi.
Cuarta	Streaker.

### POSICION DEPORTIVA

Primera	Streaker.
Segunda	Derbi.
Tercera	Montesa.
Cuarta	Puch.

## ESTABILIDAD, SUSPENSIONES Y NEUMATICOS

SOLO MOTO fue la primera revista nacional y una de las primeras europeas en medir técnicamente los centros de gravedad de las motos y así poder relacionarlos con las impresiones prácticas de los probadores.

Guiarse por tan sólo impresiones personales es desvirtuar y falsear los resultados. En el laboratorio de la Escuela Superior de Ingeniería de Barcelona nos facilitaron unos datos realmente sorprendentes.

De todas las motos las impresiones prácticas nos daba unánimemente dos motos realmente sobresalientes en cuanto a estabilidad. Se trataba de la Streaker y la Derbi, seguidas a corta distancia por la Crono y, finalmente, por la Puch.

A pesar de que la Streaker es la moto que en vacío posee el centro de gravedad más elevado, la estudiada posición del conductor hace que automáticamente ese centro situado a 44,07 cm. del suelo se sitúe automáticamente mucho más abajo. La Puch es lo contrario. En principio es la moto que en vacío nos ha marcado el centro de gravedad más bajo 43,43 cm., sin embargo, un asiento cómodo, pero muy alto, un manillar excesivamente ancho y unos amortiguadores blandos para exigencias deportivas (para las cuales no ha sido pensada la moto) le hacen perder esa propiedad teórica que podría ser su estabilidad.

Tal vez el compromiso más justo entre centro de gravedad bajo y buena posición del con-

ductor se lo lleve la 1001, a la que dentro del apartado de suspensiones sería criticable el haber montado un amortiguador convencional en el cantilever, un cantilever que en cuanto suben dos personas y la carretera es ligeramente rugosa, la rueda trasera va rozando constantemente con el guardabarros, aun cuando esté el muelle en la posición más dura.

De los neumáticos poco se puede hablar, ya que a pesar de llevar instalados los tres tipos más corrientes de neumáticos Michelin M-38 (Puch y Derbi), Pirelli (Crono) y Mandrake Pirelli (Streaker) para estos excelentes chasis y la escasa potencia que puede rendir una 74 c.c. son más que suficientes y cumplen bien con las exigencias que de ellos se puedan demandar.

Estabilidad real con todos los conceptos aplicados (centro de gravedad, reparto de pesos, pesos absolutos, posición del conductor, etc.).

Primera	Streaker.
Segunda	Derbi.
Tercera	Crono.
Cuarta	Puch.



Bultaco ofrece poco pero al menos bueno. Es el único velocímetro con cuentakilómetros total y parcial. El mando de luces es por supuesto el mismo de todas.

El cuadro de instrumentos de la Montesa «crono», sin ser nada del otro mundo, es al menos una buena intención en cuanto a presentación. Los relojes van montados elásticamente y el velocímetro sólo incluye cuentakilómetros total. El conmutador de luces...



## MANDOS, RELOJES, INTERMITENTES, LUCES

Hablar de mandos en nuestras pequeñas 74 es casi vergonzoso. La industria nacional tardó varios años hasta que Motoplát fabricó unos conmutadores que con el tiempo —y paciencia— fueron mejorando. Ello, sin embargo, parece privilegio exclusivo de las máquinas grandes, como si una 75 no tuviera luces, claxon, botón de paro, intermitentes... Siguen privando los sistemas arcaicos, tipo conmutador universal o al estilo intermitentes Derbi, que se vale de un elemental conmutador situado a la derecha para accionarlos. Es la única máquina que equipa intermitentes y debemos decir en su favor que éstos funcionan siempre sin fallo alguno gracias a un particular sistema que alterna el destello delantero y posterior de forma que nunca lo hacen ambos a la vez.

Las cuatro máquinas utilizan el mismo tipo de conmutador de luces, que incluye el botón de paro y claxon. Totalmente desfasados y poco prácticos, piden a gritos unos conmutadores como deben ser.

Igualmente, el apartado relojes parece ser una necesidad todavía por descubrir en nuestro país. Puch es la única marca que se ha preocupado por ello, y ambos instrumentos, tanto velocímetro, que incorpora cuentakilómetros total, como cuentarrevoluciones, son al menos grandes y estéticamente más a la altura de las actuales tendencias fuera de nuestras fronteras. El cuentarrevoluciones es muy impreciso a partir de 6.000 r.p.m. Es también la única con llave de contacto y se halla situada entre ambos relojes.

Bultaco ofrece calidad, pero poco. El velocímetro, único ins-

trumento instalado en la moto, es preciso, de dimensiones generosas y posee cuentakilómetros total y parcial.

Montesa ofrece al menos buenas intenciones en cuanto a instrumentación. Cuentavuelgas y velocímetro, montados elásticamente en una pletina metálica cromada. Nada del otro mundo, pero al menos tiene ciertos aires de buen acabado. Lleva sólo cuentakilómetros total.

Derbi merece nuestra total desaprobación. Los relojes han sido aprovechados de algún otro modelo, son pequeños y van colocados en una pletina de plástico llena de aristas vivas.

El apartado luces es un punto que ha mejorado sensiblemente desde aquellas «oscuras» Junior de hace unos años. Evidentemente, sin la colocación de una batería tampoco pueden pedirse milagros. Diríamos que es en todos los modelos suficiente, sin que por ello queramos decir que podemos viajar con absoluta seguridad, especialmente cuando el motor cae de régimen. La Bultaco Streaker es la que proporciona una mejor iluminación, bastante superior a las demás. Sin embargo, nuestras críticas van dirigidas al piloto trasero. Todas equipan el diminuto piloto rectangular, que si bien es visible, no deja de ser discreto, y es en las máquinas de poca cilindrada donde la seguridad pasiva debería cuidarse al máximo. Un piloto de dimensiones más generosas no rompería la estética, y conservando la misma bombilla podría hacer más luz simplemente utilizando una pantalla reflectora detrás de la bombilla.

## PUESTA EN MARCHA

Las cuatro motos llevan carburador con starter y la operación de puesta en marcha no reviste ningún secreto. Cuando el motor está frío, es necesario cerrar el mando del aire en el carburador y sin dar gas al motor de cualquiera de ellas se pondrá en marcha sin dificultad. La Puch mostró al final del ensayo cierta tendencia a ahogarse. Es la única que monta un carburador Amal de 25 mm. Las demás llevan Bing de 26 mm.

En cuanto a la palanca de puesta en marcha, cada moto emplea un sistema diferente, siendo la Crono la única que puede ser accionada con una velocidad engranada y apretando el embrague. La comodidad de la palanca es un te-

ma ampliamente discutible, puesto que todo depende del «tamaño» del usuario. Tanto la Puch como la Derbi utilizan elementos similares, tipo Ossa que proporcionan un buen brazo de palanca. Para conseguir el mismo efecto, Montesa adopta una palanca doblada hacia adelante, y su accionamiento es de las cuatro, el más engorroso. Además, el pie se engancha con la estribera cuando llega a su posición más baja. Bultaco sigue fiel a su tradicional palanca con el extremo replegable, y es la más cómoda de las cuatro.

Primera	Bultaco.
Segunda	Derbi.
Tercera	Puch.
Cuarta	Montesa.

# Ensayo comparativo: 4-74 c.c.



9

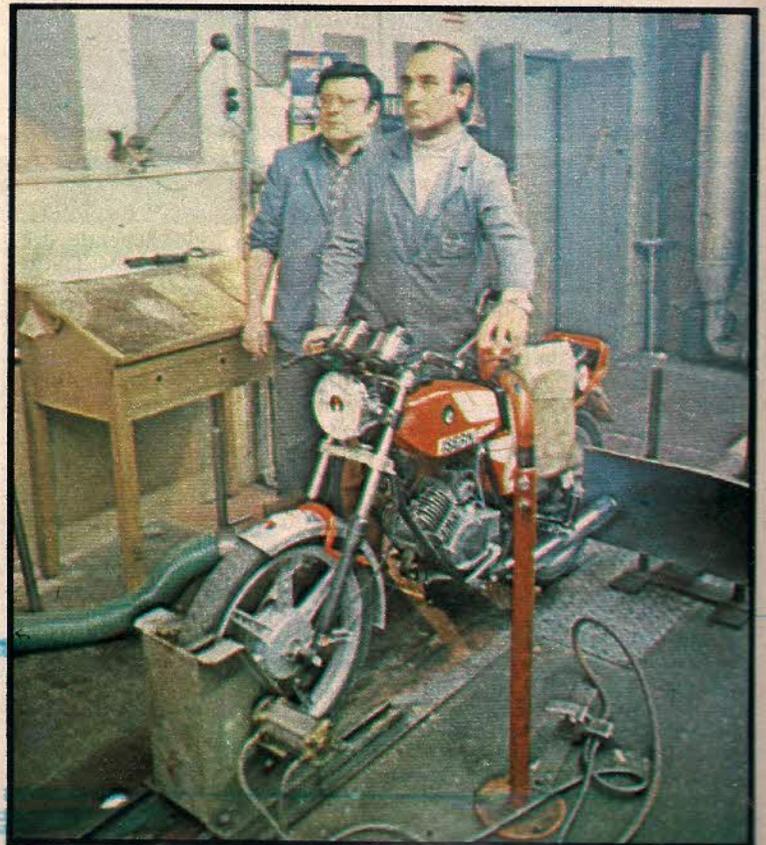
Foto 9.—José Alfonso en plena prueba de aceleración con la Crono.

equipo nos ayudaron en la difícil tarea de las lecturas de potencias.

Foto 10.—El equipo de SOLO MOTO al completo. De izquierda a derecha, Santi Roig, Juan Porcar, Claudio Boet, Toni López (el tío de la barba) y José A. Mota.

Foto 12.—Entre nosotros, en SOLO MOTO, existe una frase que nunca podemos olvidar: «Para los que trabajamos en SOLO MOTO, nunca llueve, nunca hace frío, ni nunca se hace de noche... y si lo hace como si no lo hiciera». Prueba de ello es que la prueba del fuel-test se hizo a las doce de la noche en el polígono de Martorellas. Siempre el tiempo y el espacio de nuestra revista se nos quedan cortos.

Foto 11.—El banco de pruebas es algo tan esencial para dar un veredicto exacto en este tipo de pruebas, como el agua para el pez. Tombas y todo su



11



# Ensayo comparativo: 4-74 c.c.

## CAMBIO

Las seis motos disponían de cambio con seis relaciones, pero a pesar de esta coincidencia, obligada, sin duda, hoy en día, la barrera entre las motos turísticas y deportivas nos han hecho dividir la prueba en dos grupos.

En el primero se encuentran la Derbi y la Streaker, con unos cambios de relación muy cerrada y unos recorridos de palancas realmente dignas de una moto de competición, por su rapidez y precisión. Sin embargo, esa precisión se perdía a la hora de buscar el punto muerto en un semáforo. Era casi imposible encontrarlo si uno no lo había insertado antes de detener la moto por completo.

No así sucedía con las motos del otro grupo, las turísticas. Las palancas con recorridos larguísimo eran mucho más lentas de acción; pero, sin embargo, por ciudad se agradecía, pues el punto muerto se encontraba con facilidad. La Crono era la única de las cuatro motos que utilizaba palanca de cambio con taconera.

CAMBIO	
1.ª	Derbi
2.ª	Bultaco
3.ª	Montesa
4.ª	Puch

## FRENOS: BULTACO, LA MEJOR

La frenada de las cuatro motos mostró características muy dispares. Derbi y Bultaco equipan, tanto delante como detrás, frenos de disco de 220 mm. firmados por Recmo que demostraron unas notables diferencias entre ellos. Puch y Montesa equipan el mismo tipo de llanta de aleación con freno de tambor de 150 mm. Los cuatro frenos se comportaron de forma muy diferente a lo largo de la prueba efectuada. La velocidad de marcha de la moto era de 40 km/h. y en el momento de la frenada se apretaba el embrague accionando ambos frenos a la vez.

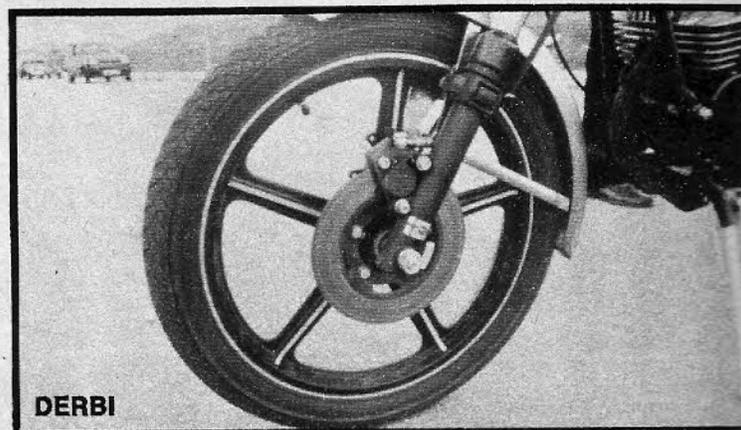
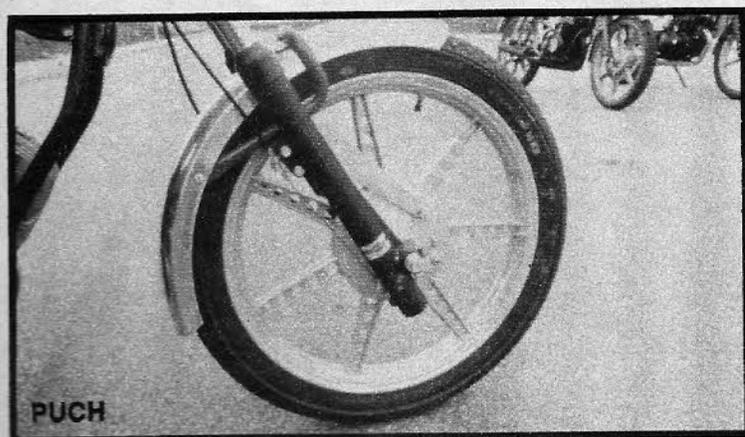
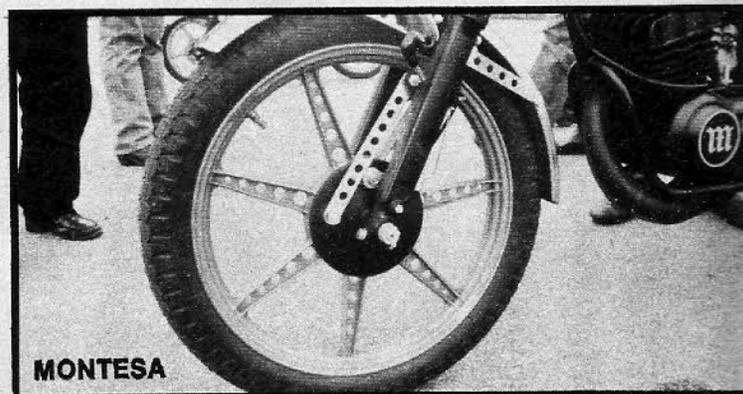
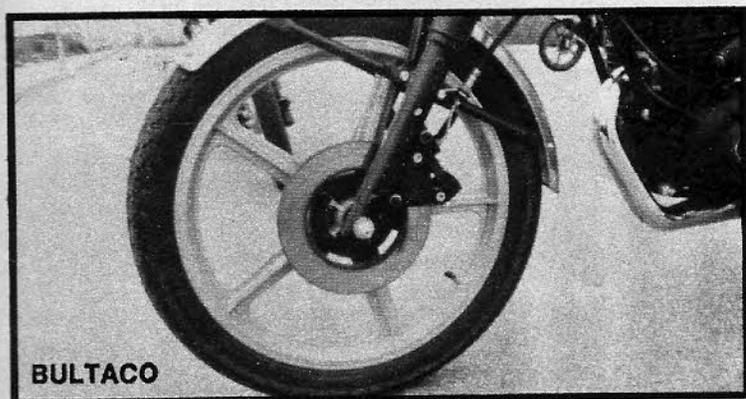
La mejor frenada correspondería a la Bultaco, que indudablemente está equipada con unas pinzas y discos que funcionan a la perfección. 4,90 metros para Bultaco en la frenada.

Derbi es la otra máquina que equipa dos frenos de disco. Sin embargo, es éste un punto urgente a revisar por cuanto la frenada fue peor que la Montesa «Crono» con sistema de tambor. 6,90 metros son demasiados. El freno delantero es de poco tacto y la maneta, tantas veces criticada por nosotros, demasiado ancha. El freno trasero, excesivamente blando, llegando a comprobar que todo el conjunto de reenvío llegaba a flexar en exceso. El conjunto trasero precisa de mayor rigidez, a la vez que tanto la bomba como la pinza «sudaba» constantemente líquido hidráulico.

La Montesa «Crono» fue la segunda mejor frenada. 6,30 metros, con un freno de tambor del que únicamente encontramos un exceso recorrido de la

leva delantera. Sin embargo, y extrañamente tratándose de la misma rueda, el freno de la Puch resultó excesivamente pobre. Especialmente detrás, donde es difícil encontrar la palanca de accionamiento con el pie, puesto que ha sido colocada excesivamente escondida. El delantero tiene un tacto demasiado blando. Comparando ambos frenos observamos que en la «Crono» la leva del tambor trasero acciona en sentido contrario al de Puch, lo cual repercute inevitablemente en una mejor frenada.

FRENADA (40 km/h.)	
Bultaco «Streaker»	4,90 m.
Montesa «Crono»	6,30 m.
Derbi «1001»	6,90 m.
Puch C-6	7,10 m.



## ACELERACIONES 100 Y 400 METROS

Las pruebas de aceleración y velocidad punta me revelaron muchas cosas. La posición, la rapidez del cambio y su relación de marchas, la velocidad de la moto, etcétera, han sido detalles cuyo conjunto hizo a la Derbi marcar los mejores cronos de las pruebas.

Tanto en los 100, como en los 400, como en la velocidad punta, la Derbi fue la mejor.

Sin duda, la cúpula, el potente motor y la rapidez de la palanca de cambios jugaron un factor esencial en estas pruebas, sobre todo en las de aceleración.

La barrera de los 100 km/h fue

materialmente cruzada únicamente por la 1001 (al marcarnos en la mejor de las pasadas 105,88 kilómetros/hora). La Crono, por su parte, moralmente también la alcanzó, pues sus 99,99 km/h son, de hecho, 100. Puch se aproximaba con sus 97,29 km/h, y la Streaker era la más lenta de estas rápidas 74, con 94,73 km/h.

Podrís observar que en los 100 metros la Streaker se sitúa por delante de la Crono, cuando en los 400 sucede al contrario. El secreto está en el ágil cambio de marchas de la Bultaco. Las pruebas se realizaron con la misma persona (55 kilos).

### PRESTACIONES

	100 M.	400 M.	VELOCIDAD MÁXIMA (km/h)	LECTURA VELOCÍMETRO
Bultaco	08,39 s.	22,08 s.	94,73	99
Derbi	07,49 s.	20,06 s.	105,88	122
Montesa	08,66 s.	21,46 s.	99,99	103
Puch	08,37 s.	20,67 s.	97,29	96

## LAS MOTOS EN EL LABORATORIO

(Pruebas efectuadas por el Laboratorio de Resistencia de Materiales de la Universidad Politécnica de Barcelona-Lerma)

### STREAKER: PESO PLUMA

Tanto Montesa, como Puch, como Bultaco, tienen prácticamente el mismo reparto de masas, siendo la diferencia aproximada de cinco kilos de diferencia entre la rueda trasera y la delantera. Sólo Derbi es mucho más ligera delante, con una diferencia de siete kilos.

Bultaco resulta la más ligera de las cuatro, con un peso total de 80,7 kilos, con el depósito sin gasolina. Montesa es la más pesada, con casi 10 kilos de diferencia.

### REPARTO DE MASAS Y PESO TOTAL

	KG. DELANTE	KG. DETRAS	KG. TOTAL
Bultaco	38,1	42,6	80,7
Derbi	37,6	44,6	82,2
Puch	40,8	45,6	86,5
Montesa	42,0	47,3	89,3

### EMBRAGUE: PUCH, CASI JAPONÉS

Bultaco, siguiendo siempre su tradición, nos tiene acostumbrados a unos embragues algo más duros que los demás. Sin embargo, la leva, de generosas dimensiones, logra prolongar el cansancio que sentiremos a lo largo de muchos kilómetros de constante accionamiento de la palanca. Es interesante comprobar la gran diferencia hallada en la medición del esfuerzo sobre la leva de embrague entre la Bultaco y el resto de las motos. 7,9 kilos para la Streaker, mientras que tan sólo 3,25 para la Puch. Lo dicho, casi japonés.

### FUERZA MAX. ACCIONAMIENTO EMBRAGUE (KG.)

Puch	3,25
Montesa	5,75
Derbi	5,87
Bultaco	7,90

## CONSUMO: MONTESA, LA MAS AHORRADORA

Hallar el consumo de estas 75 encierra un pequeño compromiso. Si partimos de la base de ser personal «formales», que circulamos por ciudad con una velocidad máxima de 60 km/h, nos estaremos engañando, puesto que el mercado de estas 75 es el de los dieciséis-dieciocho años y todos sabemos lo que sucede a esa edad. Además, siendo, en general, máquinas con una potencia máxima a regímenes más bien altos, todos sabemos de antemano «dónde» van a funcionar estos motores. Pero la ciudad no permite, en determinados motores y debido al tráfico,

sobrepasar ciertas velocidades, y, por tanto, rinde inútil ascender el motor a regímenes elevados, por lo que determinamos el consumo sobre la media de dos tipos distintos de conducción. Un «fuel-tester» con 250 cc. de mezcla al 4 por 100 de gasolina super adosado al depósito se hacía consumir rodando por un mismo circuito con la marcha más larga y a 60 km/h. La misma cantidad fue gastada después en la misma máquina en conducción deportiva y gas a tope. Estos fueron los resultados:

### CONSUMO

	60 KM/H	V. MAX.	MEDIA	CAPACIDAD DEPOSITO	AUTONOMIA
Montesa	2,3 litros	4,2 litros	3,31	9,5	287 km.
Puch	3,7 litros	5,3 litros	4,55	6	131 km.
Derbi	3,9 litros	5,4 litros	4,66	6	128 km.
Bultaco	5,1 litros	6,4 litros	5,75	9	156 km.

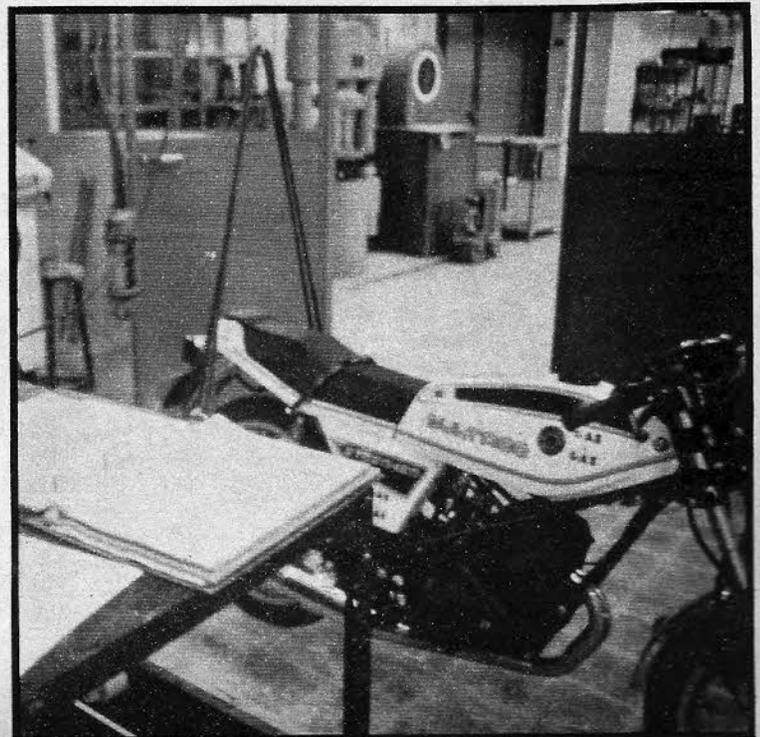
Tanto Montesa como Derbi utilizan tapones metálicos con cierre a llave. El de la Derbi es todo lo contrario a un tapón estanco y deberemos cambiar la goma interior si no queremos perder la gasolina a chorros. Bultaco usa el tradicional tapón a rosca y Puch un sistema a presión.

## CENTRO DE GRAVEDAD: PUCH, EL MAS BAJO

Si el centro de gravedad es un factor determinante en la estabilidad de una moto, aquí las cuatro dan unos valores muy próximos que las hacen prácticamente iguales. Sin embargo, Puch es la que da un valor más bajo.

### ALTURA DEL C.d.G. SOBRE EL SUELO (cm.)

Puch	43,43
Derbi	43,78
Bultaco	44,07
Montesa	44,26



# Ensayo comparativo: 4-74 c.c.

## LAS DESTRUCTIVAS VIBRACIONES EN LA DERBI

Aunque la Bultaco alcance en el manillar valores mucho más altos que en la Derbi, que gira hasta 10.000 r.p.m. en su punto de potencia máxima, ésta deja sentir las vibraciones de una forma destructiva. Durante el ensayo, la mitad de los remaches del guardabarros delantero se rompieron para después desolarse uno de los soportes de dicho guardabarros. El cubrecadenas trasero, en material plástico, también se rompió.

Montesa ha solucionado al menos el problema de las vibraciones en el manillar, montando éste sobre «silent-bloks», reduciéndose éstas de forma muy efectiva. Casi la mitad de las vibraciones de la Streaker y Puch, que se llevan la palma a regímenes de 6,7 y 8.000 r.p.m., alcanzándose en ambas valores de 100 mm/s. en el manillar.

VIBRACIONES (mm./s.)					
	r. p. m.	Estribera izquierda	Estribera derecha	Manillar	Asiento
DERBI	2.000	4,5	6	7	4
	4.000	12	15	14	12
	6.000	15	20	24	10
	8.000	22	28	45	22
	9.800	28	45	70	24
MONTESA	2.000	5	5	10	5
	4.000	8	20	32	22
	6.000	18	24	65	27
	7.200	30	40	50	9
PUCH	2.000	5,5	8	8	7
	4.000	16	17	70	32
	6.000	26	40	60	14
	8.000	32	100	100	17
BULTACO	2.000	8	6,25	7,5	7,5
	4.000	11	12	17	7,5
	6.000	24	28	78	9,5
	8.000	50	32	100	7

## EN EL BANCO DE PRUEBAS

Y llegó la hora de la verdad, la hora del banco de pruebas.

En él salieron a flote lo que ya pensábamos, sobre cada una de las motos.

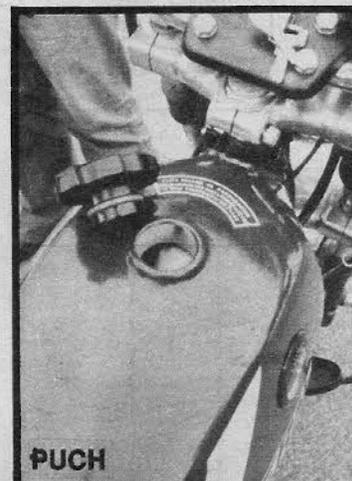
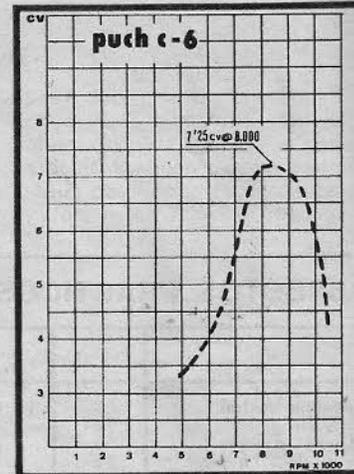
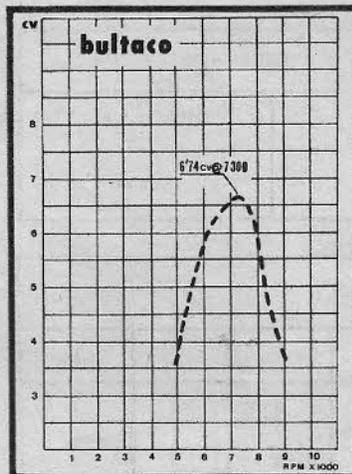
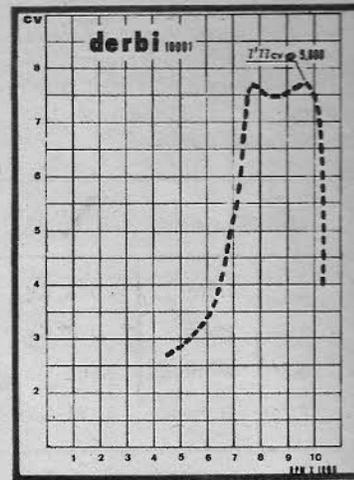
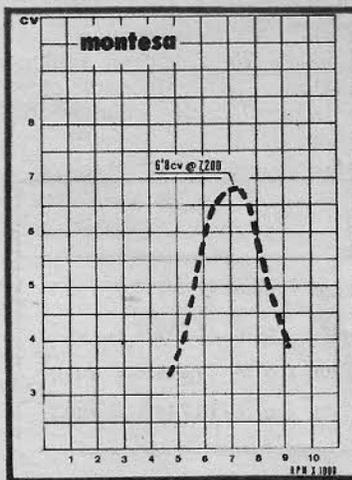
La más potente fue, sin duda alguna, la Derbi, pero también era ésta la moto con el motor más indomable, difícil de llevar con facilidad por dentro de una ciudad. Apenas en 1.000 r.p.m. (de 6.500 a 7.500 r.p.m.), la potencia en la rueda pasaba de 4,148 CV. a 7,703 CV. en el más puro estilo competitivo.

El polo opuesto lo era la Puch. Una moto dócil, agradable de tacto, que hace honor a su estética turística, pero que no se deja «pisar» en la velocidad punta.

Muy similar a la Puch lo es la Crono. Su motor es el que empieza a empujar desde más abajo (a 4.7000 r.p.m. ya da 3,3 CV.) y sigue una escalada casi, casi tan dócil como el de la Puch.

La Streaker defraudó un poco en el banco. Su motor, que en frío parecía estar a la altura de lo que de una moto deportiva se esperaba, cuando la temperatura subió de intensidad esta 74 fue perdiendo poco a poco los bajos, hasta hacer muy difícil la medición exacta por debajo de las 5.000 r.p.m.

Para saber con exactitud las revoluciones del motor, y dado el pésimo funcionamiento del cuentarrevoluciones de las motos (de las que lo llevaban), se



# Ensayo comparativo: 4-74 c.c.

tuvo que desmontar las tapas de encendido y comprobar las revoluciones con un cuentarrevoluciones mecánico que aplicábamos al cigüeñal, dando unas lecturas exactas.

Las pruebas de banco las hicimos en colaboración con Francisco Tombas y su equipo de Derbi, fieles incondicionales e inmejorables colaboradores nuestros.

## Potencia máxima (en piñón salida)

1.º	Derbi	10,343 CV., a 9.800 r. p. m. (7,777 CV. rue.)
2.º	Puch	9,654 CV., a 8.000 r. p. m. (7,259 CV. rue.)
3.º	Montesa	9,062 CV., a 7.200 r. p. m. (6,814 CV. rue.)
4.º	Bultaco	8,964 CV., a 7.300 r. p. m. (6,740 CV. rue.)

## ASPECTOS PRACTICOS

En lo referente a aspectos prácticos, Montesa se despegaba del resto, gracias sobre todo a un kit de depósito y asiento que realmente con muy poco espacio de tiempo te permite tener la moto completamente desnuda. Maniobra que se agradece sobre todo cuando se debe trabajar en el motor.

### ASPECTOS PRACTICOS

1.º	Montesa
2.º	Bultaco
3.º	Puch y Derbi

## ASPECTOS PRACTICOS

	Puntos	Derbi	Puch	Crono	Bultaco
Caballete central	0-5	0	0	0	0
Caballete lateral	0-5	5	5	5	5
Manetas y levas	0-5	3	5	5	3
Pedal de arranque	0-5	4	4	3	5
Antirrobo	0-10	4	5	4	4
Reposapiés pasajero	0-10	5	5	5	5
Reglaje amortiguadores	0-10	5	5	5	5
Llenado gasolina	0-10	5	5	5	5
Capacidad caja herramientas	0-10	5	7	5	5
Desmontaje sillín	0-10	0	0	5	0
Tensor cadena	0-5	0	0	0	0
Acceso filtro de aire	0-10	5	0	5	5
Acceso bujías	0-10	10	10	10	10
Acceso encendido	0-10	7	7	7	7
Acceso carburadores	0-10	10	10	10	10
Acceso embrague	0-10	7	7	7	7
Reglaje faro	0-5	5	5	5	5
Optica	0-5	5	5	5	5
<b>PROMEDIO</b>	<b>0-8,05</b>	<b>4,72</b>	<b>4,72</b>	<b>5,05</b>	<b>4,72</b>

## EQUIPO SEGURIDAD

Puch se ha esmerado mucho en este aspecto y así nos ha ofrecido un producto que en términos generales supera a los otros modelos. El cuadro de relojes es con mucho el más completo de todas las motos, incluyendo un indicador de luces largas que en las demás motos brilla por su ausencia.

### EQUIPO SEGURIDAD

1.º	Puch
2.º	Derbi y Bultaco
4.º	Montesa

## EQUIPO SEGURIDAD

	Puntos	Derbi	Puch	Crono	Bultaco
Depósito líquido de frenos en manillar o chasis	0-5	5	—	—	5
Botón paro manillar	0-5	5	5	5	5
Faro iodo	0-5	0	0	0	0
Ráfagas	0-5	0	0	0	0
Mando luces manillar	0-5	3	3	3	3
Stop en dos frenos	0-10	0	0	0	0
Avisador Stop	0-5	5	5	5	5
Avisador función. luces	0-5	0	5	0	0
Retorno automat. caballete	0-5	0	0	0	0
Retrovisores regulables	0-5	0	0	0	0
<b>PROMEDIO</b>	<b>0-5,5</b>	<b>1,8</b>	<b>2,0</b>	<b>1,44</b>	<b>1,8</b>

## EQUIPO GENERAL

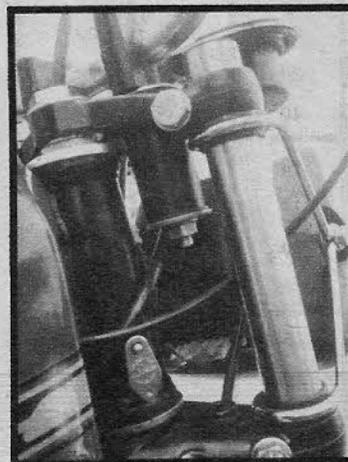
La cuidada elección de componentes para esta Puch C-6 la sitúa, una vez más, líder en este apartado de equipo general. La llave de contacto en el cuadro de relojes, el indicador de la luz larga y unos relojes grandes, precisos (sobre todo el velocímetro) hacen de esta moto la más cuidada de equipo de todas las 74 de carretera que actualmente están a la venta en nuestro país.

### EQUIPO GENERAL

1.º	Puch
2.º	Bultaco
3.º	Crono y Derbi

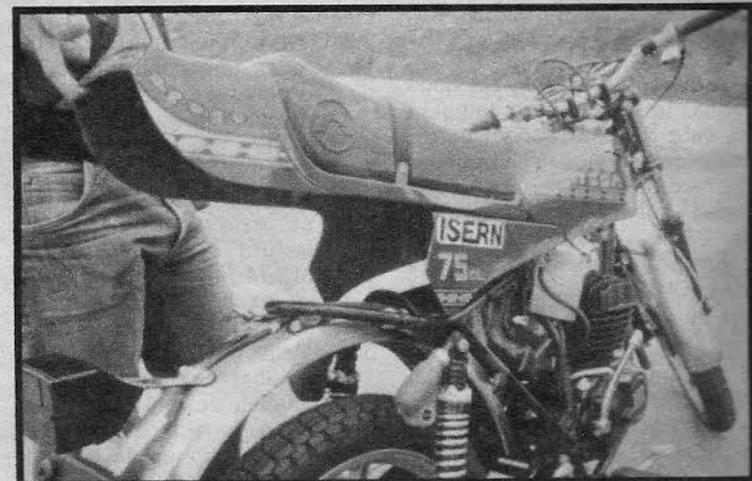
## EQUIPO GENERAL

	Puntos	Derbi	Puch	Crono	Bultaco
Caballete central	0-10	0	0	0	0
Caballete lateral	0-5	5	5	5	5
Luces	1,10	5	5	5	5
Palanca de arranque	0-5	4	4	3	5
Retrovisores	0-5	0	0	0	0
Reposapiés pasajero	0-5	5	5	5	5
Engrase auto cadena sec.	0-5	0	0	0	0
Protector cadena secund.	0-10	0	0	0	0
Antirrobo	0-5	4	5	4	4
Tapón depósito a llave	0-5	5	0	5	0
Avisador luz ciudad	0-5	0	0	0	0
Avisador luz carretera	0-5	0	5	0	0
Velocímetro	0-5	2	3	3	5
Totalizador diario	0-5	0	0	0	5
Cuentarrevoluciones	0-5	5	5	5	0
Llave contacto	0-5	0	5	0	0
Ráfagas	0-5	0	0	0	0
Freno de dirección	0-5	0	0	0	5
<b>PROMEDIO</b>	<b>0-5,55</b>	<b>1,94</b>	<b>2,44</b>	<b>1,94</b>	<b>2,27</b>

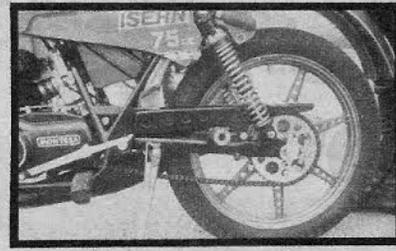
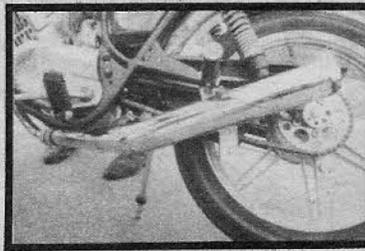
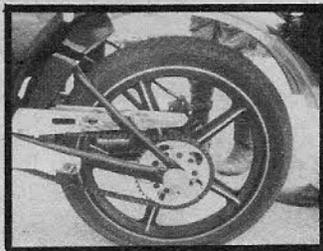
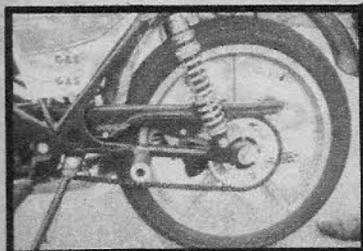


El amortiguador del cantilever Derbi es un Betor regulable en cinco posiciones. De fácil acceso a través de una de las tapas laterales, su reglaje no reviste problemas.

La accesibilidad mecánica es en la Montesa la más conseguida. Todo el conjunto depósito-sillín se levanta al estilo Cota 349. Montesa es además la única en montar el manillar sobre «silentbloks».



# Ensayo comparativo: 4-74 c.c.



<b>BULTACO "STREAKER"</b>
<b>PROS</b>
Posición conducción Estabilidad Frenos Palanca puesta en marcha Cuentakilómetros parcial Cambio Luz Peso
<b>CONTRAS</b>
Consumo Ruido motor Leva freno delantero Conmutador luces Cuentarrevoluciones (no hay)

<b>DERBI "1001"</b>
<b>PROS</b>
Posición conducción Estabilidad («cantilever») Velocidad punta Consumo Palanca puesta en marcha Cambio Suspensiones Intermitentes
<b>CONTRAS</b>
Acabados Frenos Relojes Conmutadores Leva freno delantero Ausencia de bajos Tapón depósito pierde

<b>PUCH</b>
<b>PROS</b>
Acabados Relojes Llave contacto Motor (bajos) Consumo
<b>CONTRAS</b>
Manillar Conmutadores Frenos Colocación pedal freno trasero Accesibilidad mecánica

<b>MONTESA "CRONO"</b>
<b>PROS</b>
Motor Kit fácil accesibilidad mecánica Consumo Capacidad depósito (autonomía) Frenos Tapón gasolina (llave) Manillar montado sobre silent-bloks
<b>CONTRAS</b>
Palanca puesta marcha Conmutadores

www.motosclasicas80.com  
motos clasicas

## RESUMEN COMPARATIVO

Info@motosclasicas80.com

MODELO	(c. c.)	Potencia CV	Veloc. máx.	100 m.	400 m.	Frenada (40 Km/h.)	Consumo	Peso (Kg.)	P. V. P.
BULTACO	74,788	8,9 a 7.300 rpm.	94,73 Km./h.	08.39 s.	22.08 s.	4,90 m.	5,75	80,7	123.754
DERBI	72,98	10,343 a 9.800 rpm.	105,8 Km/h.	07.94 s.	20.06 s.	6,90 m.	4,66	82,2	117.750
MONTESA	74,8	9,062 a 7.200 rpm.	99,9 Km/h.	08.66 s.	21.46 s.	6,30 m.	3,3	89,3	111.315
PUCH	72	9,6 a 8.000 rpm.	97,29 Km/h.	08.37 s.	20.67 s.	7,10 m.	4,5	86,5	120.015

## LOS DATOS TECNICOS

MOTOR:	STREAKER	DERBI	MONTESA	PUCH
<b>CILINDRADA:</b>	Monocilíndrico dos tiempos.	Monocilíndrico 2 T.	Monocilíndrico 2 tiempos.	Monocilíndrico 2 tiempos.
<b>RELACION DE COMPRESION:</b>	74,788 cc. (43x51,5 mm.). 11,5:1.	72,98 (44x48 mm.). 12:1.	74,8 (42x54 mm.). 15:1.	72 cc. (48x39,7 mm.). 11:1.
<b>CARBURADOR:</b>	Bing: 26 mm.	Bing: 26 mm.	Bing: 26 mm.	Amal: 25 mm.
<b>ENCENDIDO:</b>	Electrónico.	Electrónico.	Volante alternador.	Volante alternador.
<b>TRANSMISION:</b>	Primaria por engranajes.	Primaria por engranajes helicoidales.	Primaria por engranajes helicoidales.	Primaria por engranajes.
<b>EMBRAGUE:</b>	Multidisco en baño de aceite.	Multidisco en baño de aceite.	Multidisco en baño de aceite.	Multidisco en baño de aceite.
<b>CAMBIO:</b>	6 velocidades (3,425/2, 0,66/1, 567/1, 294/1, 123/1).	6 velocidades (12/35-17/31-20/27-22/24-25/23-27/2).	6 velocidades (2,6/1, 9/1, 4/1, 1/0, 9/0, 8).	6 velocidades.
<b>CHASIS:</b>	Doble cuna.	Doble cuna.	Simple cuna desdoblado.	Doble cuna.
<b>SUSPENSIONES:</b>	Delanter: telescópica 120 mm. Trasera: horquilla oscilante con amortiguador Betor-gas.	Trasera cantilever amortiguador Betor-gas. Delanter: telescópica 125 mm.	Delanter: horquilla telescópica. Trasera: brazo oscilante con amortiguador hidrobag-telesco. Expansión interna de 150 mm.	Trasera: oscilante con amortiguador hidráulico (5 posiciones). Expansión interna: 150 mm.
<b>FRENOS:</b>	2 discos Recmo 220 mm.	2 discos Recmo 220 mm.	Aleación: 2,50 x 18. delante; 3,00 x 18. detrás.	Aleación: 2,75 x 18. delante; 3,00 x 18. detrás.
<b>RUEDAS:</b>	Aleación: 2,75x18. delante y 2,75x18. detrás.	Aleación 2,25x18 delante y detrás.		
<b>DIMENSIONES</b>				
Longitud total:	1.925 mm.	1.885 mm.	1.870 mm.	1.890 mm.
Distancia entre ejes:	1.275 mm.	1.285 mm.	1.240 mm.	
Altura asiento:	760 mm.		840 mm.	
Altura mínima:	250 mm.	305 mm.	270 mm.	

**NUESTROS COLABORADORES:** Deseamos al final de este ensayo expresar a todos cuantos de alguna forma han colaborado en su desarrollo el agradecimiento del equipo SOLO MOTO, puesto que no han dudado en echarnos una mano para llevar a término este comparativo. Ellos son: ISERN, DERBI, GAS-GAS, LERMA y MAQUINA MOTORS.

Equipo SOLO MOTO: Claudio Boet, Juan Porcar, Santiago Roig, José A. Mota.  
Con la colaboración de: Toni López.  
Fotos: José M. Alguersuari, Jaime Alguersuari, Juan Porcar, Santi Roig.