

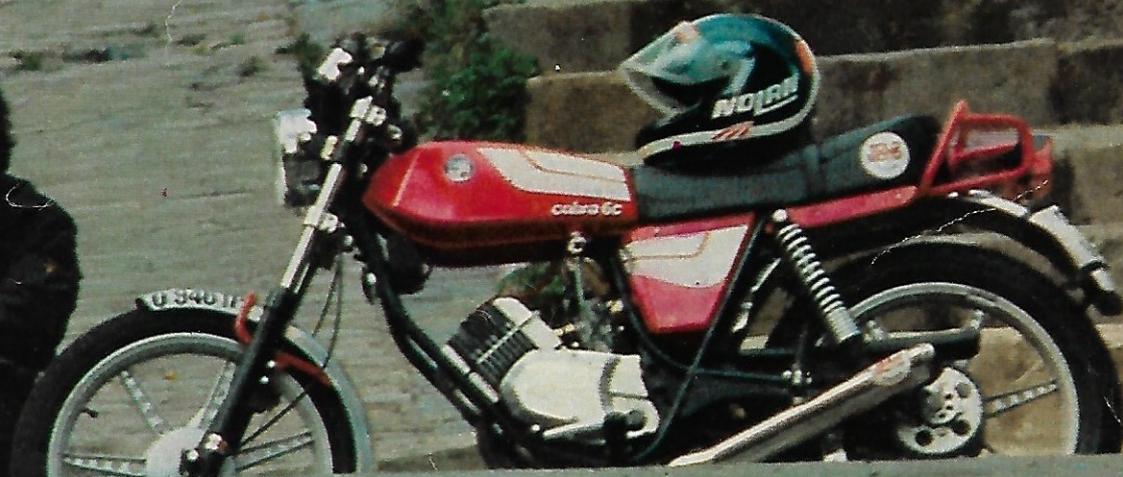
ENSAYO PUCH COBRA 6-C

LA TERCERA EN DISCORDIA

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Hablar de la firma Puch, y concretamente en España de Avello, S. A., es referirse, por lo menos hasta la fecha, a la montaña. Las Puch «minicross» han sido uno de los ciclomotores que mayor impacto han causado entre los más jóvenes aficionados a la montaña, y con algunas preferencias de muchos aficionados, resaltando siempre una elogiada brillantez motriz. Siempre en el plano de la montaña, y con algunos contactos en el asfalto en forma de ciclomotores, y de entre ellos quizá la serie más popular, la «X» (X-20 y X-30). La pregunta siempre estuvo en nuestra mente: ¿Por qué

productos Puch, y esta nueva creación tiene por obligación hacer gala de ella.

¿UNA TT DE ASFALTO?

Cuando enjuiciamos la Montesa Crono indicamos una cierta herencia de la montaña para una moto de asfalto. La Crono no puede negar el ser derivada de la Enduro 74, y lo mismo le ocurre a esta Cobra 6-C, no puede evitar el parentesco muy cercano de la Cobra TT.

Una máquina de gran cilindrada, que alcance velocidades elevadas, necesitará un complejo y estricto estudio hacia el compor-

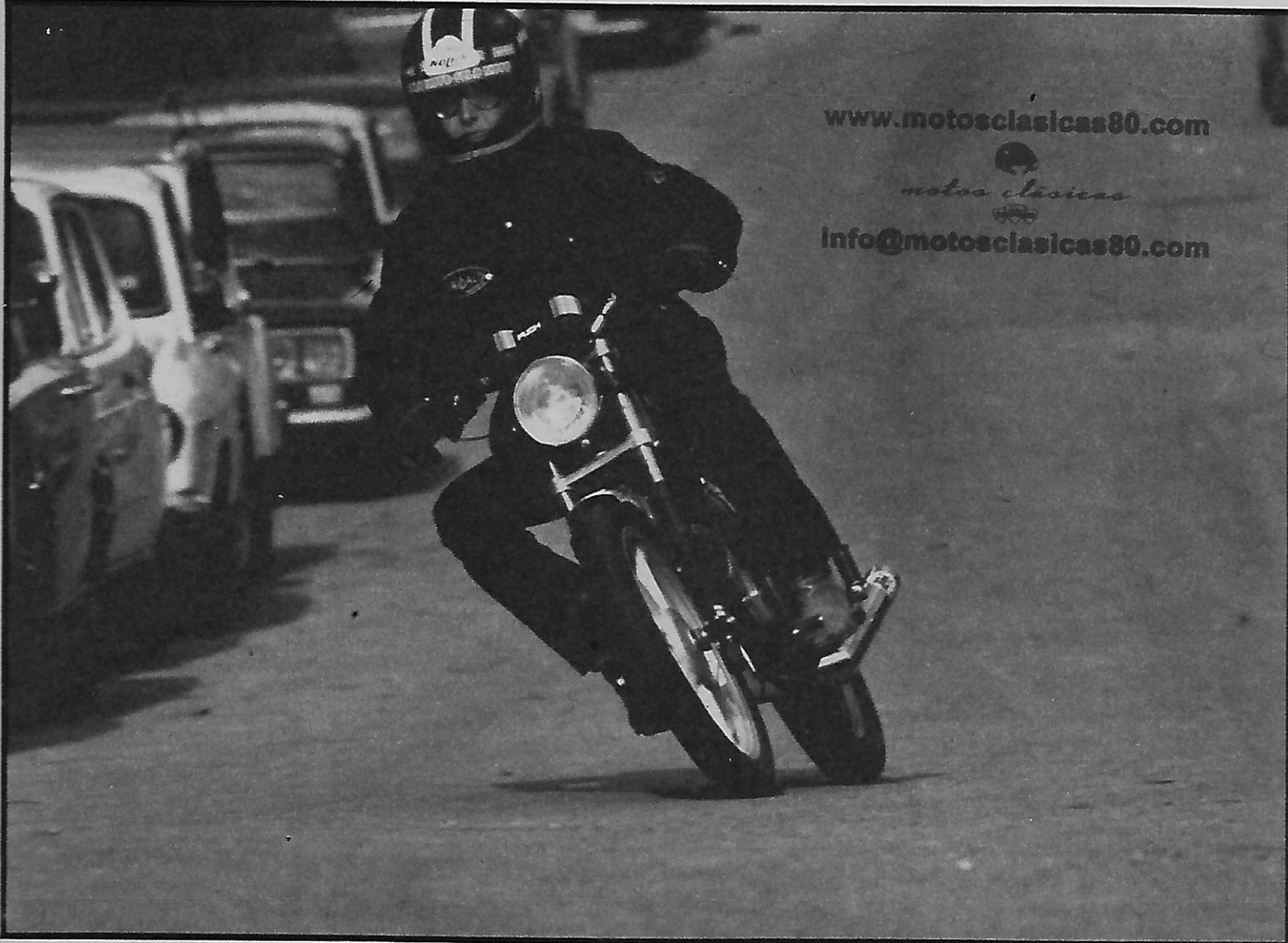
Así, pues, el aspecto que causa a primera vista esta 6-C es el de una Cobra TT a la que se le hayan colocado ruedas de aleación y neumáticos de carretera. Para los «puristas» de la carretera, esto quizá pueda parecer anatemático; pero el comportamiento de esta máquina les hará olvidar, en parte, esta característica para dar paso a las cualidades.

Bastidor de tubo de acero, de doble cuna, permitiendo la salida al escape central, muy similar al de la TT pero con algunas pequeñas variaciones destacando a primera vista un pseudo-colín formado por un armazón de tubos, logrando un efecto estético discu-

minación nocturna; entre ellos, llave de contacto y un avisador de luz «larga». Francamente muy buena dotación y completada por un potentísimo faro. El mejor conjunto, en una 74 c. c.

Las suspensiones, firmadas por Betor, son de correcto acabado probada fiabilidad: telescópica de 115 mm. de recorrido, la primera, y oscilante, con amortiguadores regulables, la trasera.

Ruedas de aleación con freno de tambor. Exactamente el mismo equipo que montan las Crono. Con sinceridad, nos hubiera gustado más encontrar unos frenos de disco. No es que los tambores de expansión interna vayan ma-



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

en Puch no se aventuraban a lanzar una 74 de carretera? Nuestra pregunta ha hallado por fin la respuesta en esta Cobra 6-C, la máquina con la que Puch se lanza a la aventura del asfalto.

La responsabilidad de introducirse en el mercado de los A-1 no es poca. Entrar en pugna abierta con productos de la elaboración de una Bultaco Streaker o de una Montesa Crono no es tarea fácil, y a esta Cobra 6-C se le ha encomendado este difícil «trabajo de Hércules».

El lanzamiento de esta moto viene precedido por la calidad que siempre ha envuelto a los

tamiento en carretera. Montar el motor de una Kawasaki 1000 en un bastidor de TT podría tener funestos resultados en la carretera, ya que las geometrías no estarían estudiadas para ello. Sin embargo, en una máquina de cilindrada pequeña, moto que no tenga unas muy elevadas prestaciones, se podrán hacer algunas concesiones al respecto, con la excusa lógica y permitida de que el aumento de maniobrabilidad que un chasis de TT conlleva no afecta a la estabilidad, ya que las velocidades alcanzadas por un motor de 74 c. c. no serán, como ya hemos dicho, elevadas.

Quizá estuviera más acorde un colín de fibra, siguiendo con la línea del depósito. Ya que hablamos de él, este depósito, con tapón de cierre por presión, presenta una capacidad de seis litros, más que suficiente para una máquina de esta cilindrada, yándonos un radio de acción de unos 120 kilómetros.

Siguiendo con la línea marcada por éste, un amplio asiento de correcto mullido, y cumpliendo con la misión encomendada. Frente al depósito, un pequeño, pero completo, tablero de instrumentos, con velocímetro y cuentarrevoluciones por minuto, dotados de ilu-

pero un disco es más «novedoso», apura más y sería también. Quizá estuviera más acorde un buen argumento de ventas. Las perforaciones en los brazos de la rueda tampoco son un aspecto estético que me acabe de convencer. Consultados en fábrica con respecto a los frenos de tambor, la respuesta de los técnicos ha sido que no han encontrado un disco que les ofreciera las ventajas que estos tambores para una 74 c. c. Efectivamente, la frenada es buena, pero no compartimos el criterio de los técnicos. Estas ruedas vienen calzadas por neumáticos Michelin tipo M-38, de

dimensiones 2,75 x 18" delante y x 18" detrás.

L MOTOR

El mismo 72 c. c., de dimensiones 48 x 39,7 mm., que ha equipado hasta ahora a los modelos obra, con camisa de «fundición gris», pistón de dos aros y cuatro transfers. La relación de compresión es de 11:1, y la admisión se ha confiado a un Amal de 5 mm. de diámetro de difusor, admisión convencional, por des-

El motor, un auténtico manajo de nervios, con un comportamiento magnífico llevándolo a altas velocidades. Es, sin duda, lo mejor de la moto.

contado. La caja del filtro de aire viene alojada en el espacio bajo el asiento, silenciando efectivamente el sonido de la aspiración. La potencia no ha sido declarada.

En cuanto a los «bajos», transmisión primaria por engranajes, caja de cambios de seis relaciones y embrague de discos múltiples en baño de aceite. Salida de palanca de cambios con accionamiento en el lado izquierdo, de recorrido un tanto largo, pero preciso.

UN MANOJO DE NERVIOS

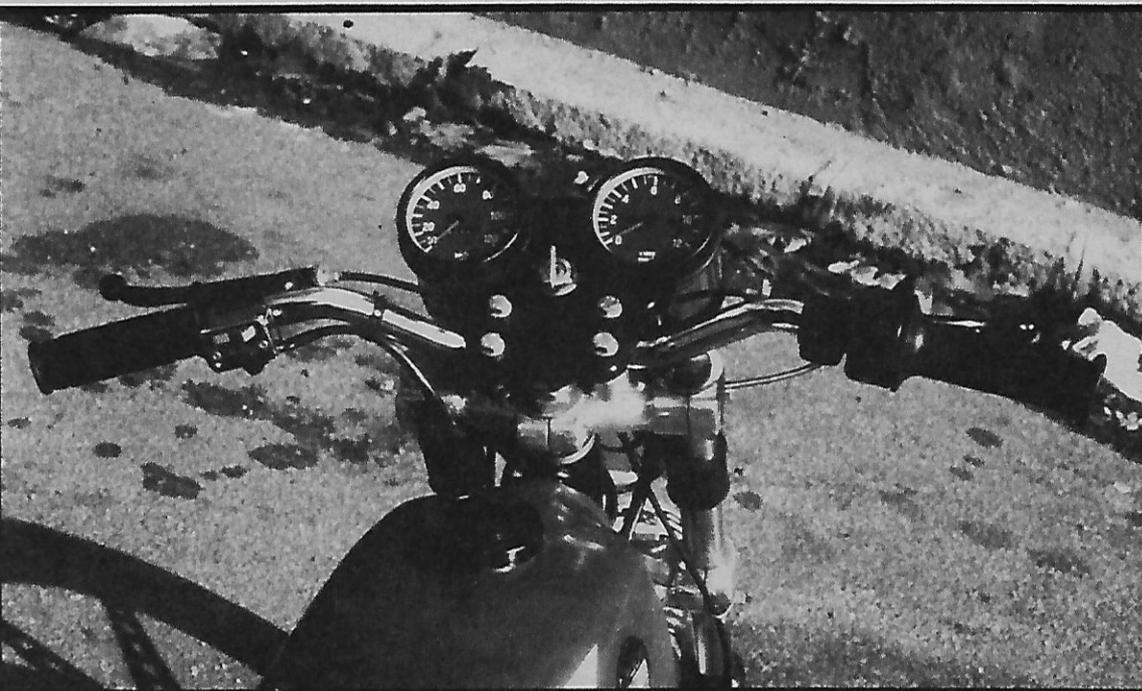
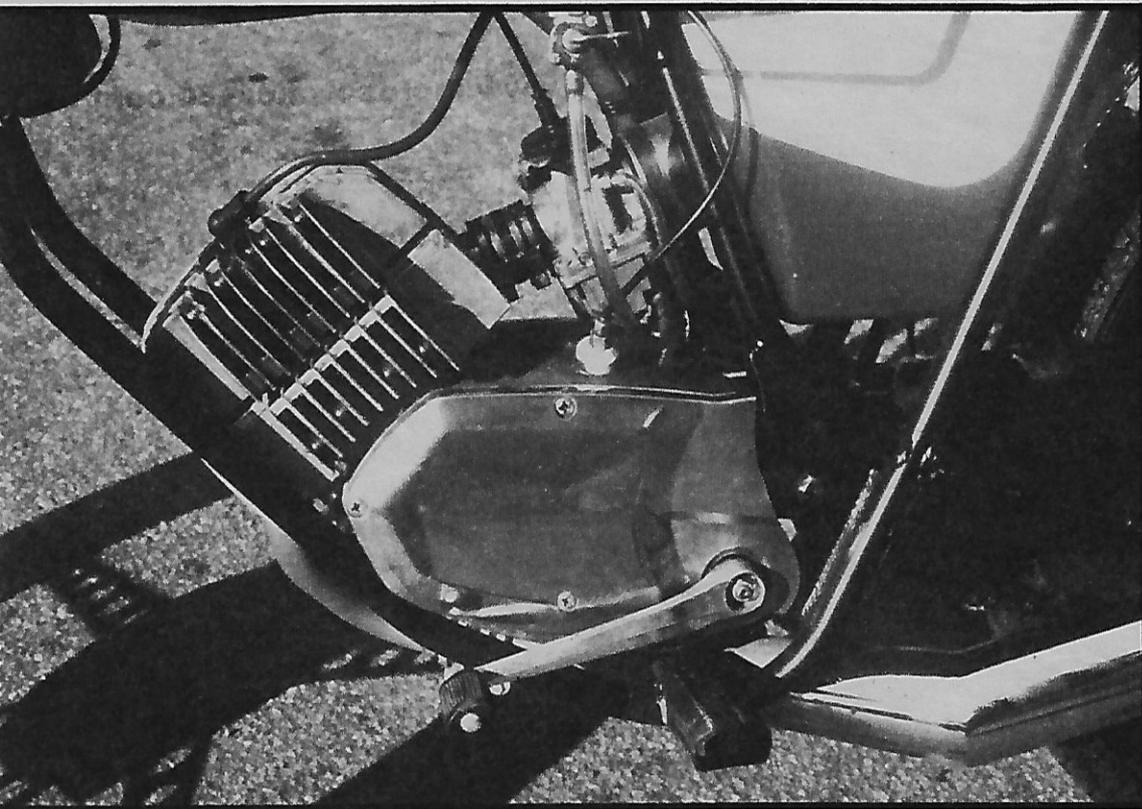
La posición de conducción no presenta más dificultad que unas estriberas demasiado adelantadas, por lo que en carretera en segui-

da tendremos la invitación para colocar los pies en las estriberas del pasajero. Este inconveniente se debe, sin duda, a la herencia del TT. Por otro lado, el asiento es cómodo y el manillar cae bien en las manos. Puesta en marcha inmediata con accionamiento de «starter», teniendo en cuenta que los días durante los que realizamos el ensayo fueron fríos y uno de ellos con lluvia continua. A pesar de ello, la puesta en marcha fue siempre inmediata. Primera, hacia abajo, con un pequeño chasquido delatador de que la marcha ha sido insertada. El embrague, suavísimo y sin ofrecer resistencia; tampoco ha dado muestras de arrastre, aunque el aceite debe estar muy frío.

Al motor no emite un sonido escandaloso, pero en cuanto abramos gas el tímido y metálico patareo se transformará en un agudo silbido.

Salida fulgurante sin necesidad de «castigar demasiado el embrague. La primera relación es corta y con un pequeño salto antes de empalmar con la segunda. Las restantes entrarán sin dilación,

El lanzamiento de la horquilla delantera es demasiado vertical, como en las motos de TT. Esto aumenta la maniobrabilidad, pero causa una extraña sensación en curvas largas. El freno delantero, de tambor, cumple, pero en las apuradas deseáramos más un disco.



con un cambio preciso, pero quizá algo largo de recorrido. Hay que conducir con el motor muy alto de vueltas; no es que no admita los medios regímenes, pero un 75 c. c. que desarrolle una potencia elevada precisará una conducción nerviosa.

La primera sensación extraña proviene de la dirección. El lanza-

El tablero de mandos es completísimo, con cuentavueltas, velocímetro, llave de contacto y avisador de luz «larga».

miento de la horquilla es poco, casi como en una TT, y teniendo en cuenta que la posición de las estriberas nos obliga a conducir adelantado, cargando el peso sobre el tren delantero, la sensación no es muy agradable en curvas rápidas. Se gana en maniobrabilidad, en efecto, pero da cierta inseguridad. La frenada es segura, más potente la trasera que la delantera, que exige cierta presión sobre la maneta para detener la máquina cuando vamos a velocidad «respetable».

La suspensión trasera es regulable y se comporta a la perfección; en cuanto al freno, es un tanto brusco, pero de una efectividad fuera de toda duda.

las manos firmes en el manillar. El ángulo de inclinación llega a ser elevado, sin que las estriberas lleguen a rozar el asfalto.

La velocidad máxima la situamos (crono en mano) en 93 km/h., muy cerca de lo que marca el velocímetro. Aplanado, con los pies en las estriberas del pasajero y en terreno llano. El error del velocímetro es despreciable, no así el del cuentarrevoluciones por minuto, que en la máquina motivo de nuestro ensayo regalaba generosamente las revoluciones.

La conducción nocturna nos depara otra grata sorpresa, con una iluminación magnífica que permite mantener los mismos promedios que de día. Un aspecto sumamente agradable.

El consumo ha sido quizá algo alto: cinco litros por cada 100 kilómetros; pero teniendo en cuenta que el puño de gas en ningún momento supo lo que era bajar del tope.

Resumiendo. La más ligera de las 74 del mercado (81 kg.), con una agresividad motriz que la coloca en primera línea. Una estabilidad magnífica, pero algo comprometida por el lanzamiento de la horquilla, esta Cobra 6-C se interpone en la lucha de las 74 centímetros cúbicos.

Para la Montesa Crono y la Bultaco Streaker, esta Puch supone ya un duro rival.

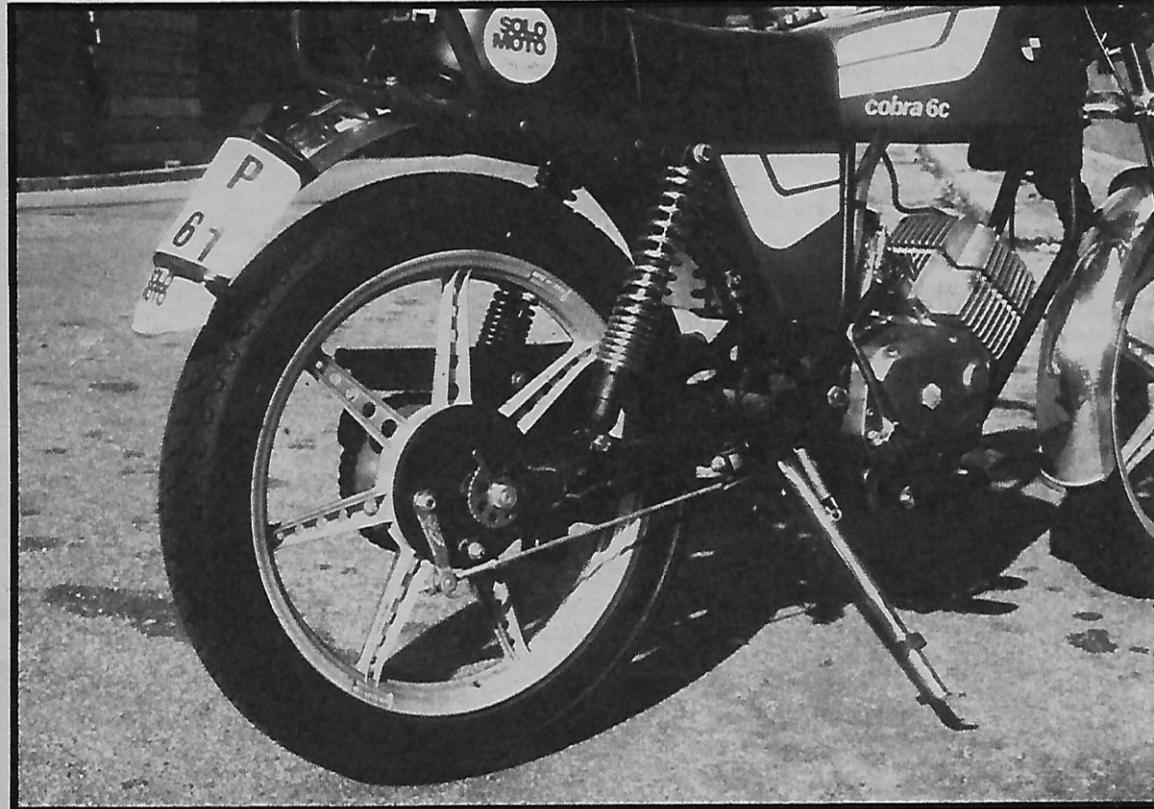
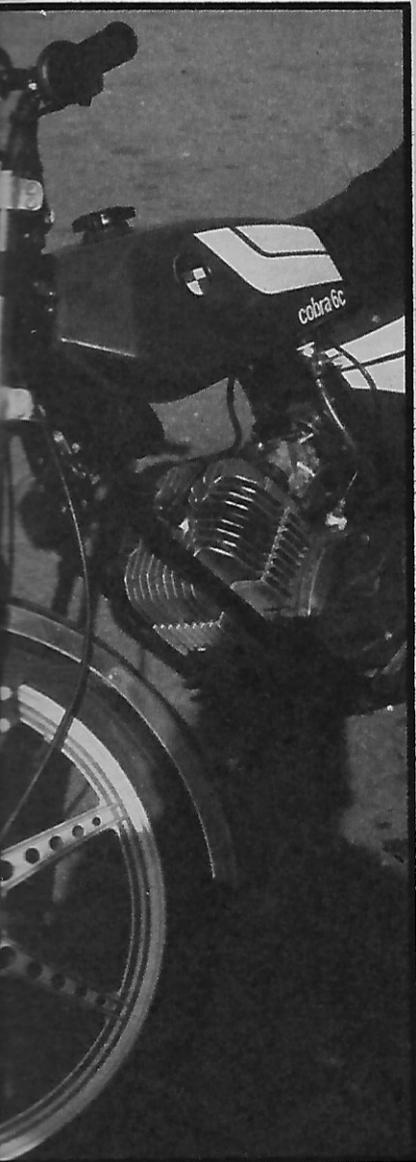
Santi ROIG
Fotos. Juan PORCAR

PROS

- Motor brillante.
- Maniobrabilidad.
- Iluminación.
- Comodidad.
- Acabados.

CONTRAS

- Lanzamiento de horquilla.
- Posición estriberas.
- Consumo.



El comportamiento general es bueno, con una horquilla algo dura, pero efectiva. En carretera de curvas cortas y enlazadas se puede disfrutar lo indecible, siempre y cuando se lleve el motor alto de vueltas y cada indecisión se vea acompañada por una reducción en el cambio y se tengan

Las ruedas de aleación son idénticas a las montadas en las Montesa «Crono»; una estética un tanto especial, pero que ha tenido éxito en algunos sectores.