

Puch Cobra M-82-C

Doble réplica



Esta es la imagen que presenta la nueva Puch Cobra M-82-C. Dotada de cantilever, la proximidad entre el eje del basculante y el piñón de salida hace innecesaria la presencia de tensor de cadena. La horquilla es una Betor ampliamente dimensionada.

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Con la Cobra M-82-C, Puch se lanza a un decidido ataque en el siempre difícil sector de las cross de 75 c.c., donde sus Cobra son unas clásicas. Así como hasta ahora se debía hablar de unos modelos «excelentes como base de preparación», el planteamiento ha cambiado, puesto que ya se ofrece una máquina «lista para ganar». Es una doble réplica, puesto que es réplica de la vencedora del Trofeo Junior '81 y es la réplica de Puch a sus competidores comerciales.

COMO ya es habitual en la factoría de Gijón, su nuevo producto viene precedido de una larga y exigente experimentación, que, en este caso, además de en fábrica, se ha realizado en los circuitos. Prácticamente igual, aunque en aquella ocasión montaba una suspensión trasera clásica a base de dos amortiguadores, esta moto ya fue vista en manos de Alpea durante el Trofeo Junior del 80.

En aquel año la victoria fue a parar a Llobet y su Derbi, pero el prototipo reapareció en el 81, llevado por Francisco Domínguez. Esta vez, ya en su estado definitivo (con cantilever), sorprendió a todos con una aplastante victoria final, pese a enfrentarse a sus rivales en solitario.

De la pista a la tienda

Había llegado el momento de la comercialización; la experimentación y el desarrollo habían terminado, y el refrendo del título obtenido era una adecuada credencial para la presentación en el mercado. Casi sin dilación, la primera unidad llegada a Simpson ya ha sido vendida.

Siempre que aparece una máquina réplica es lógico preguntarse cuáles son las diferencias que ha experimentado desde su fase de «proto» hasta la versión serie. Es innegable que existen estas diferencias, porque en el modelo original influyen decisivamente los gustos personales del piloto encargado de llevarla, y estos gustos casi nunca han de ser obligatorios para los futuros compradores.

Con todo, el parecido debe ser máximo, puesto que lo normal es que cuanto mayor sea la dispersión menor sea luego la eficacia. En el caso de esta Puch podemos estar de enhorabuena, ya que más que de parecido se puede hablar de identidad.

Comenzando con la estética, que es la primera impresión que se recibe, únicamente varían el color de los guardabarros y la decoración de las tapas laterales. Sin lugar a dudas esto obedece a cuestiones de imagen de marca, pero no afectan en absoluto a la moto, puesto que los plásticos siguen siendo los mismos, de airoso diseño, irrompibles y eficaces, salvo que la tonalidad amarilla del resto de la carrocería sustituye al blanco virgen original.

Otra diferencia apreciable a simple vista es el escape, que abandona la fabricación artesanal por soldadura de distintos elementos para ser sustituido por uno de estampación por tramos. Pero que nadie piense mal, puesto que se trata de un verdadero «tubarro», con difusor desde la salida del cilindro, aunque una primera ojeada pueda hacer pensar lo contrario. Por ello el rendimiento no tiene por qué verse afectado. En la salida se ha colocado una petaca silenciadora cilíndrica, con

la salida de gases ligeramente descendente.

Un chasis de competición

Tanto el chasis como las suspensiones permanecen inalterados con respecto al prototipo. La geometría es la misma, así como los refuerzos, que recibe la estructura en sus puntos más solicitados.

Las suspensiones se confían a una horquilla Betor correctamente dimensionada y a un cantilever de sección rectangular realizado en acero al cromo-molibdeno.

Las llantas son Akront, de perfil antibarro y los frenos van mandados por cable en ambas ruedas, quedando muy bien protegidas las levas. El trasero no es flotante, pese a que la longitud de su tirante de reacción haga pensar lo contrario en un primer momento.

El acabado

La imagen de la M-82-C es moderna y agresiva, quedando todos los elementos muy recogidos y bien protegidos. Si bien en un prototipo de fábrica los acabados tienen una importancia secundaria, en Puch no han olvidado que a los clientes les gusta recibir un producto dignamente acabado, a cambio del dinero que desembolsa.

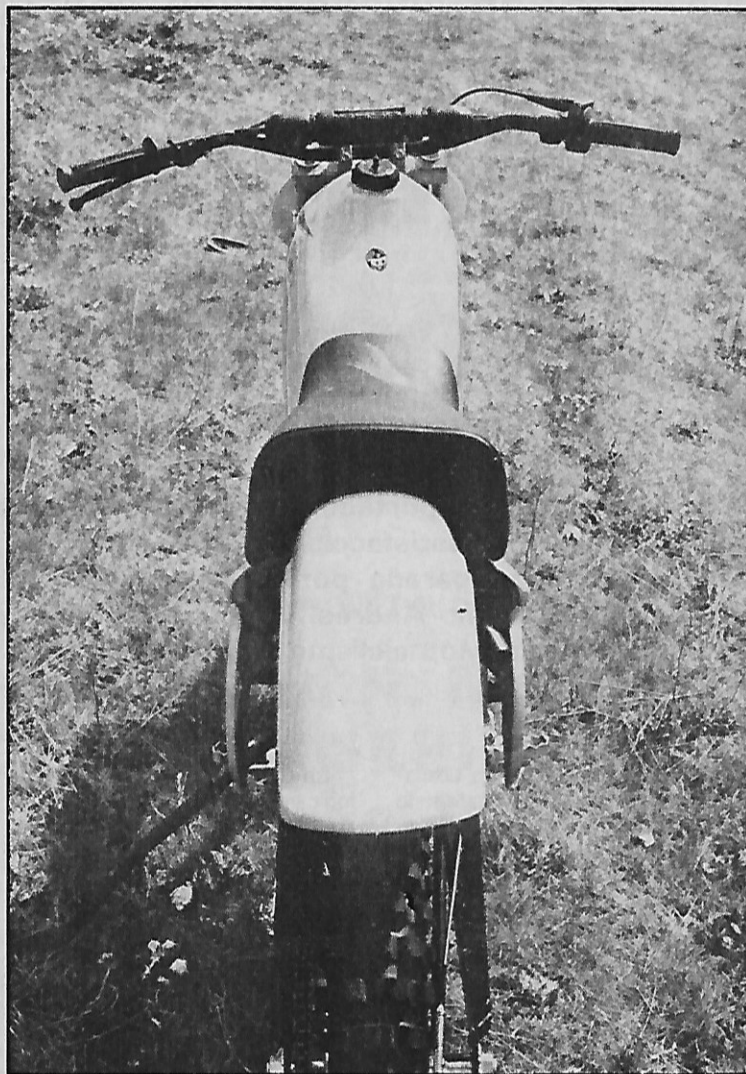
En este sentido se ha realizado un esfuerzo notable y por todas partes se aprecia cuidado en las terminaciones. Merece comentario una simpática calcomanía situada sobre el depósito, en la que se recuerda la conveniencia de utilizar casco. Claro que esto sobra totalmente en una moto destinada a la competición... (!).

El color amarillo es consistente y de tono agradable, amén de estar perfectamente igualado en todos los componentes. En contraste con él encontramos el naranja del chasis y la horquilla, y este mismo color combinado con blanco en los fileteados laterales.

El manillar tiene unas proporciones adecuadas y su relación de distancias con el cómodo asiento permite una adecuada postura de conducción.

No es necesario insistir en el hecho de que todos los accesorios que en la actualidad son imprescindibles se encuentran presentes: así encontramos acelerador de salida lateral, guardapolvos en las manetas, estriberas correctamente dentadas, protección en el puente del manillar, papillones para evitar que se giren las cubiertas, etc.

En resumen, Puch ha lanzado un nuevo modelo de cross 75 c.c., que puede dar muchas satisfacciones a los aficionados a esta marca, y lo que es más importante, sin necesidad de acudir a un mecánico para que exprese las posibilidades del conjunto.



La colocación relativa entre manillar y asiento permite una correcta postura de conducción.



El tubarro forma difusor desde la salida del cilindro. El motor mantiene el aspecto habitual.