

**EXCLUSIVA**

**Probamos las novedades de Gijón**

# **Puch Cobra M-82 y M-82 TT «Agua»**

**L**AS fábricas españolas continúan llevando a la serie los productos que durante meses los pilotos oficiales han utilizado en competición y que vistos los resultados no tienen otra alternativa que comercializar en cadena. Este es actualmente el caso de Puch, que en el pasado Salón de Barcelona nos sorprendía con nuevos modelos refrigerados por agua y con freno de disco. Unas motos que resultan muy llamativas y que a buen seguro supondrán el punto de mira de muchos jóvenes.

Hace ya unos meses tuvimos ocasión de probar uno de

los prototipos que Puch había desarrollado para las carreras de enduro, una moto en la cual se había montado una bomba engranada directamente al cigüeñal y alcanzado una cilindrada de 80 c.c. Ahora se ha prescindido de la bomba y se ha dotado al sistema de refrigeración del circuito de unos conductos y de un radiador de mayores dimensiones. Esto se hacía necesario debido al efecto de termosifón que ahora se utiliza y que abarata notablemente los costes.

Por otra parte, la cilindrada es de 75 en vez de los 80, un apartado que para la competición se puede variar sustituyendo

el pistón y el cilindro, dado que la carrera de 39,7 mm. se mantiene, mientras que el diámetro varía, siendo de 48,5 y de 50 mm., respectivamente.

Por lo demás, la moto continúa siendo la misma, a excepción de la placa delantera, el faro y el freno delantero de disco, tres detalles que entran por los ojos, incluso aún más, si cabe, que el empleo de refrigeración líquida, puesto que la fisonomía que la Cobra tenía de por sí de moto grande se acentúa más y le da un aire de moto italiana debido a la similitud de la placa delantera con el modelo Elba, que fabrica

plásticos Acerbis.

Antes de adentrarnos en más conjeturas debemos hacer hincapié en dos claras diferencias que Puch ha mantenido desde el lanzamiento de las Cobras de suspensión cantilever: la Cobra M-82 y la Cobra M-82 TT, dos versiones que son de un mismo producto. La primera, que podíamos enfocar hacia el típico estilo trail, sin pretensiones de competir, utiliza un motor menos apretado y más llevadero y que en definitiva está encaminado para el chaval novel que salta de la nada, o como mucho de un ciclomotor, a por la moto de

Carburador Bing de 28 milímetros, 19,6 CV de potencia y neumáticos Pirelli son algunas particularidades de la M-82 TT.



La Cobra M-82, una moto con un motor menos apretado que su compañera, con carburador Amal de 25 milímetros de diámetro.

75 con aires de carreras. La segunda tiene un objetivo muy distinto, en la cual se parte de la base de que el usuario sabe defenderse con la moto de campo y quiere más. Una moto que no sea la de pasear y que en definitiva le lleve a la montaña a ritmo de 360, con el ímpetu y la fuerza que los dieciséis años obligan, inde-

pendientemente de competir o no.

Prácticamente son pocos los detalles que las diferencian. El chasis es de cromomolibdeno en la TT y tiene dos centímetros más de longitud que la M-82, que emplea hierro. El carburador es un Bing de 28 mm. en lugar del Amal de 25 de la M-82. Los recorridos de las suspensiones son mayores en la versión TT. Los neumáticos son de cross y de trail, respectivamente. El desarrollo es más largo en la M-82, a la vez que el caballete es más corto. Por lo demás, las explicaciones sirven para ambos modelos, ya que tienen un comportamiento básico muy parecido y sólo se diferencian en la respuesta del motor.

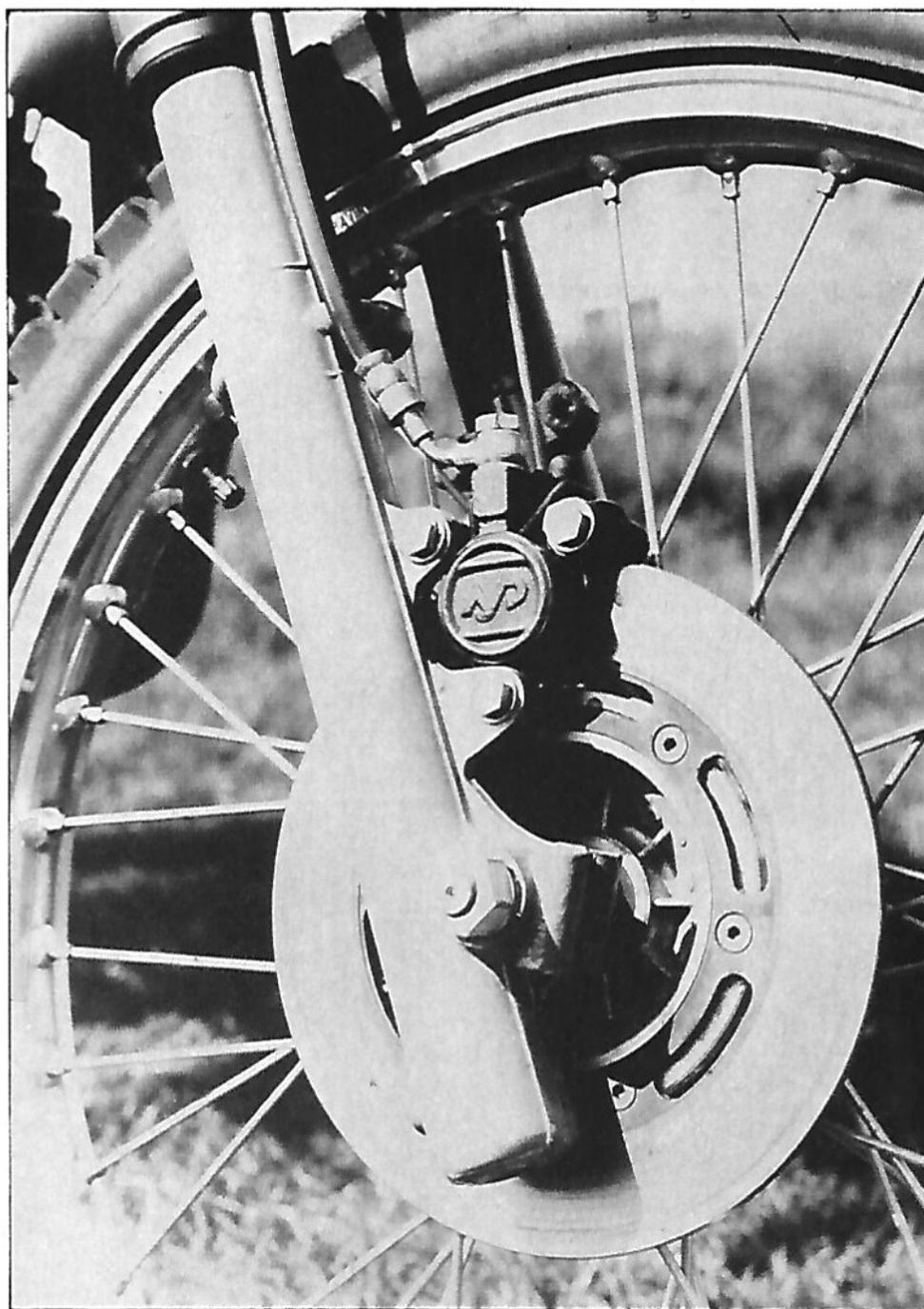
Desde hace unos meses teníamos la intención de probar las nuevas Cobras de la fábrica Avello. Puestos al habla con el señor Trancho, no hubo problemas para dar vía libre al ensayo, el cual se hizo en exclusiva para Motociclismo, a partir de las dos únicas motos existentes, y que servirán para la homologación de Industria.

Es el caso de la TT, sobre la cual se estaba trabajando para obtener una óptima carburación; se montaba una placa portafaro de diseño anterior en espera de la nueva.

## Un comportamiento deportivo

En esta primera toma de contacto nos hemos limitado a tomar referencias con respecto a lo visto anteriormente. La misma estabilidad del chasis, suspensiones, posición de conducción..., que no varían, y que dejamos de un lado para contratar la respuesta de los nuevos cilindros de nikadil, que están refrigerados por agua.

Sobre todo la M-82 ha evolucionado a una dosificación y a un aumento de potencia,



El frenado delantero está confiado a un disco AJP de 220 milímetros de diámetro en las dos versiones.

FICHA TÉCNICA	M-82	M-82 TT
Motor:	Dos tiempos.	
Número de cilindros:	Uno.	
Refrigeración:	Líquida.	
Diámetro X carrera:	48,5 X 39,7.	
Cilindrada total:	73,3 cc.	
Potencia máxima:	16,2 CV.	19,6 CV
Carburador:	Amal 25 mm.	Bing 28 mm.
Encendido:	Electrónico (Motoplat).	
Embrague:	Multidisco en baño de aceite.	
Cambio:	Seis relaciones.	
Transmisión primaria:	Por engranajes.	
Transmisión secundaria:	Por cadena.	
Bastidor:	Doble cuna.	
Suspensión del.:	Horquilla Betor, 35 mm. Ø.	
Recorrido:	220 mm.	250 mm.
Suspensión trasera:	Cantilever.	
Recorrido:	220 mm.	240 mm.
Freno delantero:	Un disco AJP de 220 mm.	
Freno trasero:	De tambor, cónico y 120 mm.	
Llantas:	Akront.	
Neumáticos:	Michelin	Pirelli.
Medidas:	2,50 X 21 y 3,50 X 18 2,50 X 21 y 100/90-18.	
Longitud total:	2.115 mm.	
Distancia entre ejes:	1.376 mm.	
Anchura máxima:	1.160 mm.	
Distancia al suelo:	345 mm.	
Peso:	85 Kg.	
Depósito de combustible:	7 litros	

que, a nuestro juicio, aun sin llegar a las cifras que anuncian, supone un gran paso que cambia radicalmente la personalidad que la M-82 tenía.

El sistema de refrigeración tiene una capacidad de 1,2 litros de agua y su funcionamiento durante el ensayo fue correcto. Sin embargo, el radiador sobresale excesivamente por el lado derecho de la moto y en caso de una caída resulta muy vulnerable. Aunque es un punto a revisar, ya está incluido en los próximos proyectos del departamento de prototipos, para situarlo, tipo Suzuki, debajo del depósito con los correspondientes deflectores.

En anteriores ensayos criticamos la frenada de la Cobra, sobre todo en la parte delantera. Hoy lo han corregido con el freno de disco, el cual, en un primer momento, tiene un tacto duro y de poco recorrido con respecto a lo que se está acostumbrado en la moto de carretera. Esto es debido, y a todas las motos «verdes» con freno de disco le ocurre lo mismo, a que tienen que montar un pistón de mayor diámetro para conseguir una frenada eficiente en barro.

Aunque esto se nota en los diez primeros minutos, luego te acostumbras y acabas cogiéndole el tranquillo.

Otro detalle que tampoco acaba de estar definido es el envío de la bomba al disco, que en esta unidad sufría diversas tensiones, que iban a ser corregidas.

Ahora, las nuevas Cobras sólo necesitan una modificación de la suspensión y un sistema progresivo que permita más recorrido a la rueda que el del cantilever tiene. Y no es que el cantilever funcione mal, e incluso para la M-82 es más que correcto, pero para competición, con caballos, agua y freno de disco, sólo falta el mono-amortiguador.

**Pepe LOPEZ**