

**Nuevas JJ-Cobas**

# Made in Europe

**A**UNQUE Antonio Cobas ha sido pieza fundamental en el equipo de Sito Pons en el Campeonato del Mundo, no ha olvidado a los privados. En su habitual trabajo en JJ-Cobas ha rediseñado las carreras-cliente de la firma para dar forma a las nuevas TB 5 (la 125) y TRA C (la 250).

## 125: la «anti-Honda»

Las 125 monocilíndricas han constituido un éxito de ventas notable para JJ. Las parrillas del Nacional están repletas de ellas, y en el Mundial, J. R. Bolart ha ido poniendo a punto el modelo del '88. El principal problema que sufrieron las TB 2 fue la aparición de numerosas grietas en el chasis como consecuencia de las vibraciones generadas por el monocilíndrico y del tipo de anclaje de motor utilizado.

Este año todo es nuevo. El motor Rotax 128/89 ha recibido un árbol de equilibrado como los que tendrán, la próxima temporada, las Garelli y Aprilia. Aunque esto impli-

ca más inercia de elementos móviles, se evitan muchos problemas de carburación y de cansancio del piloto. El bastidor es nuevo, con anclajes, diferentes para el motor, y la suspensión posterior, desplazada a un lado para permitir que el escape, que sale hacia atrás, no tenga que curvarse para esquivar el amortiguador. El funcionamiento no sufre en absoluto y se gana algo de potencia, mientras que el amortiguador trabaja más frío. El basculante es más rígido que el del pasado año, mientras que la cadena es más estrecha para disminuir el peso y los rozamientos, un aspecto muchas veces olvidado. El disco de freno delantero pasa a ser de 280 mm.

El motor proporcionado por Ro-

tax, además del encendido digital y el cambio extrible, por supuesto, se ve beneficiado por el trabajo de la fábrica durante este año: cilindro, culata y escape nuevos, carburador de guillotina, etc. La guerra de potencia con las Honda, el otro gran contingente de motos privadas, pues Aprilia no piensa hacer una serie de la moto de Corrado Catalano, estará dura. En este Mundial se ha demostrado que una Honda de serie bien preparada puede correr mucho pero también hay técnicos de renombre que piensan que un Rotax tiene más posibilidades gracias a la válvula rotativa y su concepción general, más «de carreras» que el motor «de cross» de las Honda.

Por chasis no va a ser. Todos los pilotos que han utilizado la JJ este

año han elogiado sin reservas la geometría y suspensiones (que este año mejorarán con la adopción de una horquilla invertida White Power, no montada para las fotos). La aerodinámica, algo provisional en la moto de este año, es modificada con un carenado más estrecho en fibra de carbono. Una Honda de serie cuesta un millón trescientas mil pesetas, frente a los dos millones redondos de la JJ-Cobas, que incluye todo el kit de relaciones de cambio y un completo cajón de accesorios y recambios. Parece mucho, pero si pensamos en que con la Honda tienes que «tirar» toda la moto menos el chasis y los cárteres para comprar los componentes europeos de calidad que trae de serie la moto española, todo cobra sentido.

Por chasis no va a ser. Todos los pilotos que han utilizado la JJ este

Por chasis no va a ser. Todos los pilotos que han utilizado la JJ este

## 250: a por el Europeo

Las motos de Cobas ya han ganado dos Campeonatos de Europa (Cardús y Cardelús), verdadero campo de batalla de las motos privadas. La TR4 C es una evolución más de la moto del año pasado de Cardelús: basculante reforzado, etc. De cara al 89 se rediseña la parte delantera para montar una rueda de 17 pulgadas, como la tra-

sera, y se sobredimensiona el basculante pensando en llantas de gran anchura (4,75 o 5"). La suspensión trasera, como en la 125, se desplaza a un lado para que el escape posterior salga más recto, y la carrocería es de fibra de carbono.

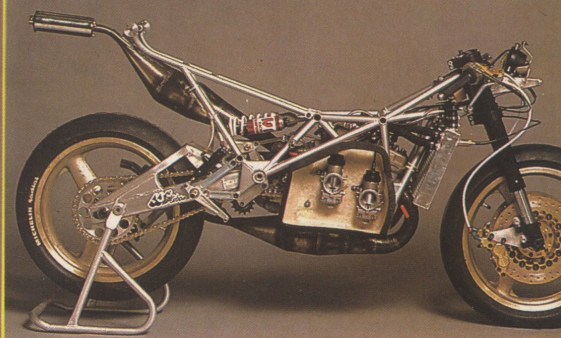
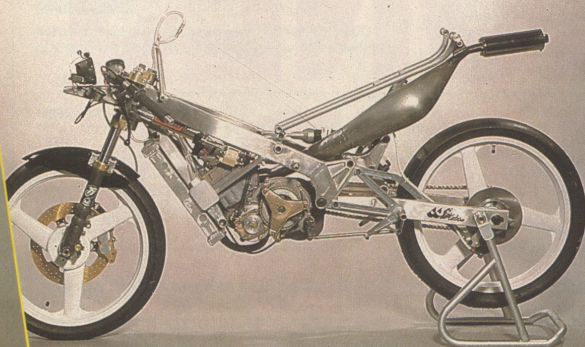
El motor Rotax ha arrasado este año en el Europeo montado en las Aprilia. La JJ-Cobas utiliza la próxima evolución del mismo, con terminología elaborada pero sin el árbol de equilibrado de la 125. Los

frenos también comparten elementos, aunque lógicamente con doble disco.

Las Aprilia carreras cliente con motor Rotax longitudinal se han mostrado este año como las motos privadas más competitivas en dura pugna con las Yamaha, en especial a principio de temporada, en que marcaron, con Casanova y Auinger, las vueltas rápidas del G. P. de USA... y eso que Cardelús, que conoce bien las dos, ha termi-

nado por aceptar que la JJ tenía mejor chasis que la Aprilia.

Con 2.600.000 pts., incluyendo el kit de cambios y repuestos, la JJ-Cobas 250 está algo por debajo del material de importación alternativo. El asesoramiento técnico que JJ proporciona a sus compradores y la facilidad de conseguir recambio (más barato para el Rotax que para los motores japoneses) la convierten en una opción muy lógica para el privado. C. A.



Las nuevas JJ-Cobas 125 y 250 se derivan estrechamente de sus predecesoras de este año pero incorporan todas las modificaciones necesarias para adaptarlas a las últimas novedades en motores, neumáticos, etc. Una de las mejores opciones para un privado.

