




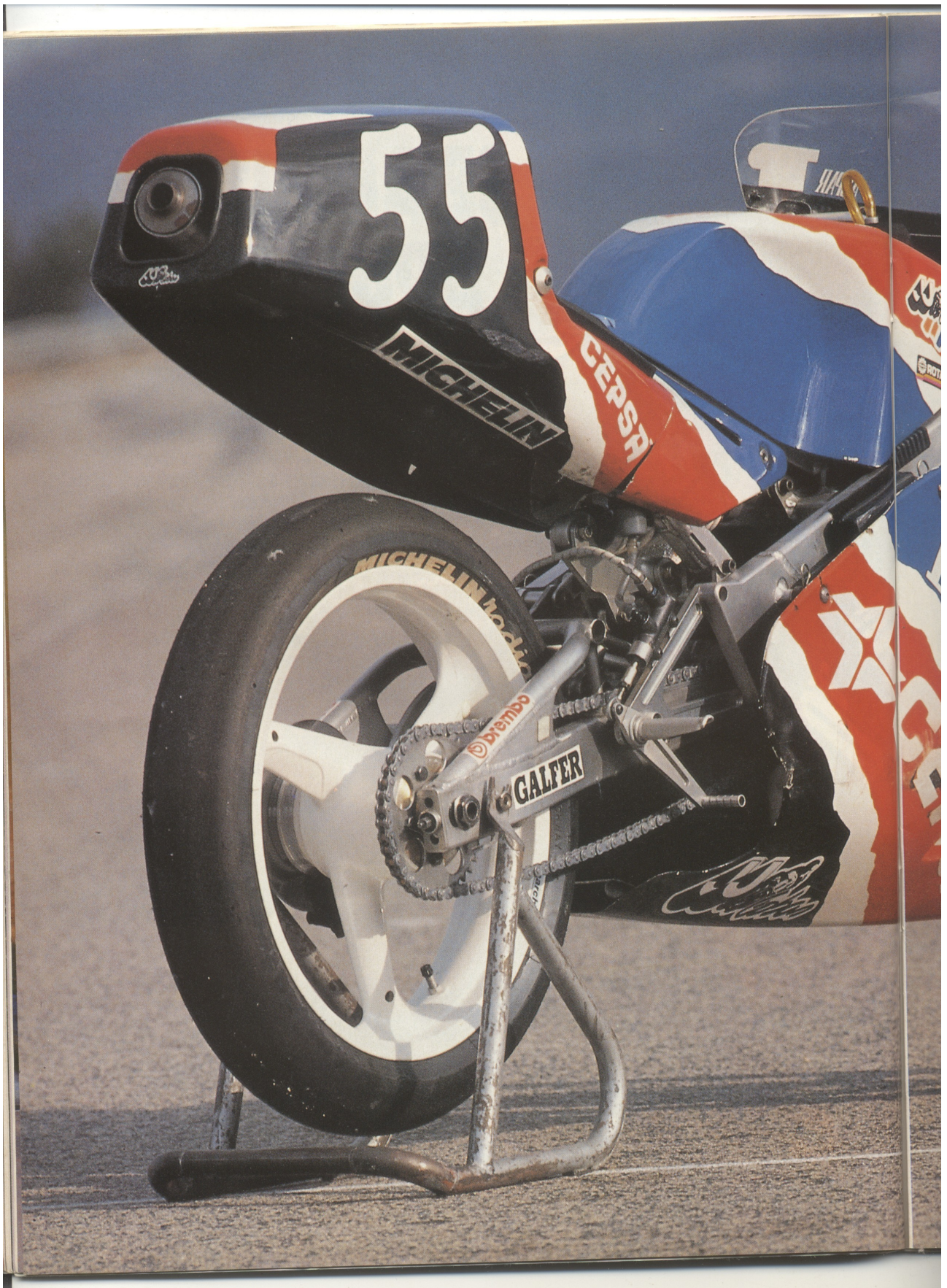
**M** PRUEBA RACING

JJ-COBAS TB-7



# SE ADMITEN APUESTAS

La pasada fue una temporada con muchas sorpresas. A finales de la misma, y después de incontables carreras tremendamente excitantes en las que a veces la diferencia entre el primero y el octavo fue, después de cuarenta minutos de G. P., de menos de un segundo, un jovencísimo piloto de tan sólo 17 años se ha proclamado el campeón del mundo más joven de todos los tiempos.





**P**ERO la mayor sorpresa de todas ha sido la no conquista del título por parte del binomio español compuesto por Jorge Martínez «Aspar» y la JJ-Cobas con motor Rotax. Pilotando una versión evolucionada de la moto que llevó a Alex Crivillé a la conquista de la corona mundial en 1989, «Aspar», en su primer año fuera del equipo Derbi, parecía que iba por buen camino al comienzo de la temporada, cuando se impuso convincentemente en tres de los cinco primeros G. P. Su caída en Alemania a dos vueltas del final cuando lideraba la carrera, unida a la que había sufrido en Japón eran una muestra de cómo se iba a desarrollar el resto de la temporada para el piloto levantino. Después de ganar magistralmente en el bacheado circuito de Austria, «Aspar» no volvería a subir al «cajón», teniendo que conformarse a final de temporada con un sexto puesto en la clasificación general detrás de un enjambre de Honda. Surgieron opiniones para todos los gustos intentando explicar el sorprendente eclipse de «Aspar».

Algunos opinaban que el equipo estaba demasiado distraído con la puesta a punto de la moto de 250 cc., olvidándose con ello de la renovación del título de 125 cc. Otros decían que los Michelin delanteros —no olvidemos que de los pilotos punteros solamente él usaba neumáticos de la marca gala— no estaban a la altura de los Dunlop de sus rivales. También estaban los que sostenían que los motores Rotax usados en la Cobas eran más difíciles de pilotar que los de HRC, y menos potentes que los nuevos motores austriacos desarrollados exclusivamente para Aprilia. Incluso Antonio Cobas era acusado de no tener tiempo para la «octavo de litro» por causa de su trabajo en la puesta a punto de la 250 cc. y las 500 cc. de Sito Pons. Ya de Eduardo Giro se comentaba que estaba más preocupado con la participación de su joven hijo a lomos de una JJ-Cobas de serie en el Campeonato de Europa que en buscar más potencia para sus motos en el banco.

Pero, sin duda, los comentarios más crueles eran los que acusaban a «Aspar» de haber perdido a sus treinta años, después de cuatro títulos mundiales, la motivación de luchar con los pilotos más jóvenes. En otras palabras, ¡que estaba acabado!

Es una triste realidad de la naturaleza humana el pisar a las personas en sus horas bajas, y mucho más si se trata de un campeón destronado. Con la intención de descubrir la verdadera causa de la decepcionante segunda mitad de temporada de «Aspar» acepté la invitación de Antonio Cobas para unirme a ellos en unas pruebas posteriores a celebrar en el circuito de Calafat. Bien lo primero que descubrí en un so-

## SE ADMITEN APUESTAS

leado pero frío día en Calafat es que la máxima «si no puedes con ellos, únete a ellos» ha sido perfectamente aplicada por «Aspar» y JJ-Cobas. Con ello me refiero al acuerdo alcanzado entre HRC y la firma española para la utilización de motores Honda con kit en sus TB 7 del '91.

## CARGAR EL TREN DELANTERO

Cobas, considerado el «guru» de los chasis en el mundo de los G. P., nos comentaba que «Aspar» es un convencido absoluto de sus teorías sobre la necesidad de cargar el tren delantero de las motos.

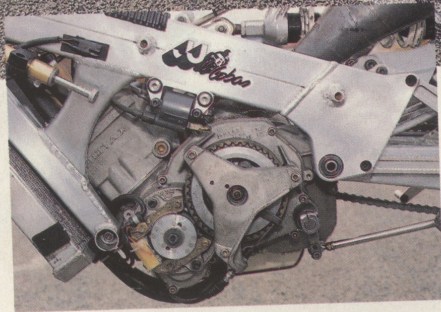
«Aspar» está convencido de mis teorías e incluso es hasta más radical que yo —bromeaba Cobas—. Con la clara superioridad mecánica que tanto las Honda como las Aprilia tenían sobre nosotros, las únicas ventajas que poseíamos era en frenadas, entradas en curva y cambio de dirección en chicanes. Levantando la parte trasera de la moto, mejoramos la manejabilidad, pero llegado un momento la postura era demasiado radical, por lo que tuve que diseñar un nuevo chasis para bajar la parte posterior a un nivel más racional. De cualquier manera, no tenemos el reparto de pesos que nos parece óptimo (60/40 por ciento). Estamos muy cerca (58/42 por ciento), pero todavía no estamos contentos».

Si la moto que probé en Calafat era la de diseño más racional, os aseguro que si hubiese tenido que probar la anterior la habría ¡¡odiado!! Antes de intentar acoplarme sobre la moto tuvimos que quitar la espuma que «Aspar» coloca en su colín, y que le obliga a cargar más el eje delantero. Esta espuma suplementaria hace que Jorge quede prácticamente encajado en la moto (¡¡fijaos lo poco que se mueve sobre la moto en comparación con los otros pilotos de la categoría, clara reminiscencia de sus tiempos como piloto de 80 cc.).

Una vez sentado sobre la moto, se da uno cuenta rápidamente de que es una Cobas: asiento muy alto, las manos «allí abajo» agarrando un manillar bien cerrado. Como os habréis imaginado, una posición tan radical castiga mucho hombros, brazos y, sobre todo, muñecas. Para ser honesto, al subirme a la moto creí que no iba a divertirme durante la siguiente hora.

## CONTROL

Pero estaba en un estado de tal radicalidad que la Cobas pueda parecer, en parado o



**EL CHASIS ES EXCEPCIONAL. LA MOTO SE LLEVA DE UN LADO A OTRO EN LAS «CHICANES» CON SUMA FACILIDAD Y AL MISMO TIEMPO ES SÓLIDA COMO UNA ROCA EN LAS CURVAS RÁPIDAS. EDUARDO GIRÓ TRABAJÓ A FONDO EN EL PROPULSOR ROTAX, PERO LA FÁBRICA AUSTRIACA FAVORECIÓ AL EQUIPO APRILIA.**

a baja velocidad se transforma cuando se rueda en circuito a un ritmo más alegre. Aun siendo el muelle del amortiguador un poco blando para mi peso, la suspensión trasera funcionó excelentemente, absorbiendo sin mayores problemas los baches del circuito. En el momento de dar gas saliendo de las muchas curvas lentas de Calafat, nunca hubo problemas de tracción, a pesar del peso tan extremo que soporta el tren delantero. Esto es una ventaja importante con respecto a la Honda de Capirossi, que, con una distribución de peso similar, pero con un anticuado cantilever trasero, tenía continuos problemas de tracción. Sus dos fuertes caídas en Suecia y Checoslovaquia fueron motivadas justamente por esto. El control que el chasis Cobas te proporciona sobre la moto da una inmensa sensación de seguridad a la hora de pilotar. Esta moto es la más ágil de cuantas he probado este invierno. Observando la moto en parado y viendo el peso que soporta la rueda delantera y lo alto que va sentado el piloto, uno se imagina que acusará una tendencia a caer dentro de la curva. Pero las apariencias engañan. Tanto en línea recta, en curva rápida como en la chicane, la Cobas impre-

siona por su estabilidad, cosa poco usual en una moto con una geometría de dirección tan radical.

*«Estás equivocado —me decía Cobas cuando le comenté esto mismo—, actualmente esta moto tiene una geometría bastante conservadora en comparación con la mayoría de las otras motos de G. P. Por supuesto que modificamos las medidas en función del circuito, pero podemos decir que el ángulo de dirección que usamos es de 26° con un avance de 98 mm. Esto es lo que hace que nuestra moto sea estable. Si se usara este mismo avance en una Honda de fábrica, tendría problemas a la hora de pasar por la chicane por causa de su poco peso en el tren delantero. Levantando la parte trasera consigo dos cosas: una es tener espacio para que la suspensión trasera trabaje sin problemas, y la otra es cargar peso sobre el eje delantero, mejorando con ello precisión y rapidez en la dirección, sin sacrificar estabilidad.»*

Espero que todos los ingenieros de chasis japoneses hayan tomado nota, porque una clase como ésta no se recibe todos los días.

A pesar de esta geometría, en la cual

la corta distancia entre ejes es importante para conseguir una moto ágil, «Aspar» utiliza en su moto un amortiguador de dirección muy duro, más que cualquiera que yo haya probado en cualquier 125 cc. El lo lleva así no por problemas de geometría, sino para intentar controlar la repentina entrega de potencia de los motores Rotax a la salida de curvas lentas. Ni siquiera la válvula de escape con la que probé la moto mitiga la tendencia de la rueda delantera a perder aplomo e incluso perder contacto con el suelo. Si lo que se quiere es salir acelerando de los ángulos sin perder la trayectoria elegida, aflojar el amortiguador de dirección demostró no ser una buena idea. De cualquier manera, éste no es el peor de los problemas con los que te encontrarás al pilotar una JJ-Cobas. Estos realmente empiezan en el momento que intentas mantener la velocidad de paso por curva.

El problema es el neumático Michelin delantero, que chirría y protesta cuando intentas forzarlo hacia fuera en el ápice de la curva. Hasta ese momento la estabilidad de la Cobas ha sido soberbia. A pesar de mi excesivo peso y de su único disco delantero, el comportamiento en frena-

da es intachable (Antonio nos contaba cuánto le había costado convencer a «Aspar», que usaba doble disco hasta en las 80 cc, de las ventajas de peso —2 kilos— del monodisco).

Con la ya tan comentada postura de conducción, en esta moto se hace necesario el famoso sistema antilevantamiento de la rueda trasera que Antonio usa en sus motos para evitar la pérdida de adherencia del tren posterior.

La horquilla invertida que usa la TB 7 tiene un comportamiento realmente excelente. En frenadas muy fuertes el hundimiento es mínimo, con lo que se puede perfectamente entrar en curva con el freno accionado. Este tipo de frenadas tienen el inconveniente de cargar terriblemente antebrazos y muñecas, pero lo más grave es, de todas formas, la falta de confianza que transmite el Michelin delantero. Tengo que admitir que un ya anticuado neumático como el Dunlop KR825 tiene más agarre, transmitiendo mayor sensación de seguridad al piloto.

## CUESTION DE NEUMATICOS

El hecho es que tanto «Aspar» como Cobas cometieron un grave error táctico al firmar un contrato con Michelin para la temporada 1990. Fueron los únicos punteros en la categoría en hacerlo. Michelin ya había anunciado públicamente su decisión de abandonar la categoría de 125 cc. para concentrar sus esfuerzos en las cilindradas superiores. Aparentemente, a Cobas se le hizo creer que tendrían compromisos exclusivos si firmaban con ellos. El problema vino cuando al responsable de este acuerdo se le olvidó cumplirlo. Cuando se hizo evidente que hasta los pilotos que usaban Dunlop de serie tenían ventaja, hubo promesas de nuevos neumáticos para la siguiente carrera, los cuales nunca llegaron.

Para compensar los problemas de neumáticos, «Aspar» debe de haber pilotado continuamente sobrepasando los límites de seguridad. Analizando esto, la aparentemente inexplicable caída en Nürburgring a dos vueltas del final cuando lideraba tranquilamente la carrera, puede tener su explicación. Creo que este problema de neumáticos ha sido el factor principal de la caída de rendimiento del equipo Cobas en la segunda mitad del campeonato. Por experiencia propia os puedo asegurar que si no tienes confianza en tus neumáticos no vas a ningún lugar.

A mitad de temporada no sólo las Honda, sino también las Aprilia, ya propulsadas con el motor exclusivamente diseñado por Rotax para la casa transalpina, eran claramente superiores a la Cobas. Parece una extraña política por parte de

**SE ADMITEN  
APUESTAS**



**TRAS LOGRAR UN SORPRENDENTE ACUERDO CON HRC, LA JJ-COBAS DE «ASPAR» YA NO VOLVERÁ A SER PROPULSADA POR UN MOTOR ROTAX.**

la casa austriaca el negarle al único equipo que le ha dado un título mundial los nuevos motores. «Entiendo su decisión —nos dice Cobas—. Es lógico si analizamos que Aprilia es el mayor comprador de motores de calle de la fábrica. El problema fue que el desarrollo de este nuevo propulsor no les dejó tiempo para dedicarse a mejorar los antiguos motores, por lo que tuvimos que trabajar totalmente solos. No quiero pecar de pretencioso si te digo que estoy convencido de que al final de temporada nuestros motores eran más rápidos que los de las Honda con kit. Esto dice mucho en favor del trabajo realizado por Eduardo Giró. Eduardo ha hecho muchas pruebas, pero las carreras se sucedían rápidamente y no hubo ocasión de trabajar con más calma. Entre la última carrera del Campeonato del Mundo y la última del campeonato español, Giró tuvo algunas semanas de tranquilidad. El resultado se reflejó en seguida, ya que las motos rodaron en tiempos sensiblemente inferiores a los del G. P. corrido en el mes de mayo.

«Nos ha servido de experiencia. Este año desarrollaremos nosotros mismos nuestros motores y tendremos un ingeniero trabajando continuamente en España, para que el desarrollo del motor no se es-

tanque con el comienzo de las carreras y así poder ir aplicando las mejoras durante la temporada.»

Giró consiguió aumentar los 41 CV. al cambio que daba a principio de temporada hasta 43 CV. a 12.900 r.p.m. Para ello usó un carburador Dell'Orto de 38 mm., mandrinado hasta 39,3 mm., el ahora obsoleto encendido digital Rotax —Cobas está desarrollando su propio encendido variable computerizado— y manteniendo la válvula de escape electrónica. En la fábrica catalana, al contrario que en Aprilia, se piensa que los dos kilos de la instalación para mover la válvula de escape (batería, cables y motor de accionamiento) están compensados por la mayor flexibilidad que da el motor. En comparación con otros motores de válvula rotativa, el Cobas-Rotax empuja desde más abajo y con mayor suavidad. A 11.500 vueltas, que es cuando la válvula está abierta completamente, surge una aceleración extra que va hasta las 13.000 r.p.m., aguantando el motor un sobrerégimen de unas 400 r.p.m., lo que me permitió mantener una misma marcha entre curva y curva, ahorrando con ello fracciones de segundo.

Ya comparando este motor con el de la moto de Capirossi, es claramente per-

ceptible que la entrega de potencia en el motor japonés es mucho más suave. El motor austriaco tiene una pequeña ventaja en cuanto a potencia en altas, por lo que la correcta elección de la relación de cambio es fundamental para poder aprovechar la clara superioridad de su chasis. Para ello se cuenta con innumerables combinaciones.

Pero lo que sí está claro es que si el neumático delantero no está a la altura del resto, no irás muy lejos. Las caídas de «Aspar» así lo confirman.

## ENTRAR ACELERANDO

Durante la prueba, la caja de cambio de la TB 7 acusaba una clara falta de precisión en las reducciones, lo que me llevó a parar en boxes para verificar si no había perdido alguna pieza. Todo estaba OK, pero tuve serias dificultades para conseguir engranar la primera marcha, utilizada en Calafat actualmente tres veces. Me di cuenta de que si mantenía el motor desembragado hasta el ápice de la curva, la relación entraba bien. He de confesar que para mí el tener que estar pendiente del Michelin delantero y prestar atención al deslizamiento del neumático trasero ya era suficiente trabajo. ¿Os imagináis toda

esta tarea y al mismo tiempo estar pendiente de una horda de aullantes Honda pilotadas por kamikazes italianos chocando los carenados? Si para los aficionados que vemos las carreras del «octavo de litro» éstas nos parecen apasionantes, para un piloto envuelto en la batalla deben de ser más excitantes todavía.

Volviendo a la caja de cambio, los problemas durante las reducciones desaparecían completamente en las aceleraciones, en las que el accionamiento era suave y preciso. De todas formas, la moto con la que Crivillé ganó el Campeonato Mundial, y que probé el año pasado, se pilotaba con mayor suavidad y facilidad. En la TB 7 de «Aspar» la caja de cambio es demasiado dura y el acelerador demasiado brusco, con un claro vacío en el momento de acelerar saliendo de una curva lenta. Me pregunto si este comportamiento es el de un motor de válvula rotativa exprimido al máximo o es simplemente la forma como le gusta a «Aspar». A Jorge no parece importarle el vacío en aceleración en salida de curva, porque, como pude observar durante la jornada de pruebas, ¡él entra en las curvas acelerando!, no teniendo que esperar a que el circuito se «enderee» para hacerlo.

Comparando el motor Honda con el Rotax, he de admitir que el propulsor japonés es mucho más fácil de llevar. Por ello, la nueva JJ-Cobas que «Aspar» estaba rodando ese mismo día es la moto más racional e interesante para esta temporada. El motor austriaco está claramente anticuado, o si no, ¿cómo entender el diseño de un motor totalmente nuevo para la fábrica italiana? Cobas nos comentaba que la imposibilidad de tener acceso al nuevo motor no fue determinante para llegar a un acuerdo con HRC, acuerdo perseguido hace ya tiempo tanto por Jacinto Morriana como por él mismo. De hecho, algunos de los clientes de la marca española, como Julián Miralles o Adi Stadler, montan motores Rotax preparados directamente en la fábrica austriaca. Pero, eso sí, serán motores de los antiguos.

Sin duda, la Cobas-Honda es, en teoría, una moto ganadora, ya que reúne el mejor motor con el mejor chasis. Supongo que los responsables del equipo habrán aprendido la lección del año pasado con respecto a los neumáticos, y si a ello añadimos la indudable calidad como piloto de «Aspar», las apuestas están abiertas. En un conocido «bookmaker» londinense, un tal señor Cathcart ha apostado a favor de la reconquista del título mundial por Jorge Martínez «Aspar». ¡Adelante, amigo, que los millones de Cathcart están en tus manos!

**Alan Cathcart/M. P. C.**  
Fotos: **E. Jiménez**