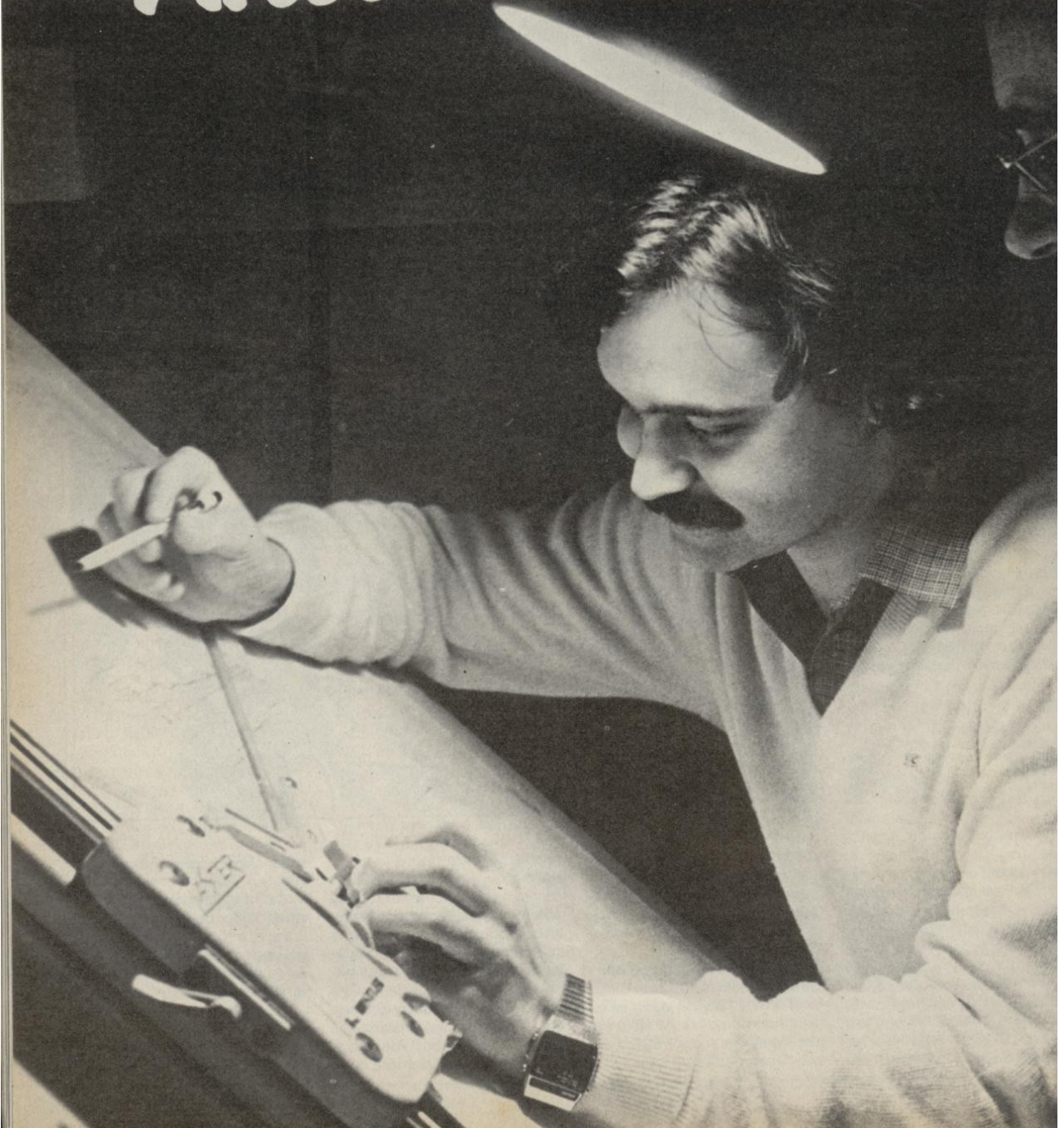
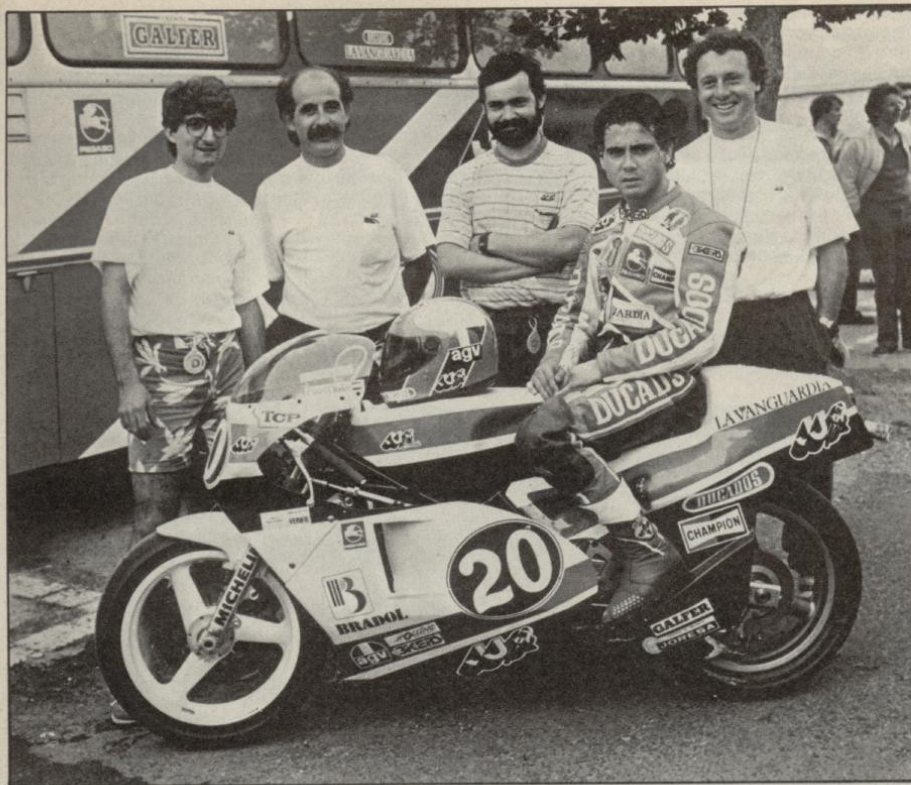


Lo que nunca se ha escrito sobre...
Antonio Cobas





El esfuerzo derrochado por Carlos Cardús a lo largo de la temporada 84 con el nuevo diseño multitubular "TR 1" se ha traducido inmediatamente en la construcción de una corta serie de JJ-Cobas "TR 1 C" que pronto se encontraron en venta por un precio mucho más competitivo que la última hornada de Yamaha TZ 250 con admisión por láminas y llantas de radios. Un precedente insólito para las pretensiones japonesas.

NADA OCURRE POR CASUALIDAD

Antonio nació en Barcelona el 29 de enero de 1952, bajo el influjo astral de Acuario, cuyos designios han regido a lo largo de la Historia los destinos ilustres de Julio Verne, Thomas Edison, Lindberg, Darwin, Galileo y Copérnico.

De acuerdo con los astrólogos, Acuario es la constelación de los genios, futuristas, visionarios, los artífices del Progreso, la fantasía científica, la fluidez creativa y el talento autodidacta.

Cobas pertenece por naturaleza a la estirpe de los grandes precursores. Por su originalidad, su inteligencia privilegiada, el temperamento polifacético, aquella forma tan suya de rechazar por sistema el espejismo de las verdades preestablecidas, y la convicción con que ha logrado imponer al mundo entero sus ideas vanguardistas desde la plataforma más ingrata.

Un campo de operaciones a medio camino entre Europa y África, que alguien dio en llamar poéticamente el país del sueño y la quimera.

España, por supuesto. La España del proteccionismo y las cruzadas antijaponesas. Una industria mortecina, circuitos malditos y presupuestos inexistentes. Bultaco, Derbi, Angel Nieto y Luis Soriano.

Quizás por ello, por el simple hecho de habitar el país de los despropósitos, Antonio logró salirse con la suya. Contra todo pronóstico. Pero que nadie se engañe. Nada ocurre por casualidad.

Al igual que su intrépido colega, el Ingeniero De Cortanze, quien estuvo largo tiempo trabajando en la división Renault Sports (y más recientemente en la puesta a punto del impresionante Peugeot 205 Turbo Rally) mucho antes de iniciar el desarrollo del revolucionario

prototipo ELF, Antonio Cobas posee también una dilatada experiencia en el campo de las cuatro ruedas.

Antonio supo encontrar en Inglaterra, sede de las principales escuderías de la Fórmula 1 internacional, la mejor fuente de inspiración para sus propósitos, organizando a mediados de los 70 su propio centro de preparaciones "Racing" al más puro estilo británico. Talleres de donde saldrían algunos de los más rápidos monoplazas jamás construidos en las otrora célebres F-1430 y F-1800. Un interesante proyecto de Fórmula 3 "made in Spain" con propulsores Seat de cuatro cilindros.

Alex Soler Roig figuraba como mecenas simbólico del emblema "Teder", nombre por el que fueron conocidas estas instalaciones, a cuya inauguración no dudaría en asistir una serie de celebridades del calibre

de Niki Lauda, Emerson Fittipaldi o Teddy Mayer, el viejo manager del Team McLaren, transcurriendo todos ellos largas horas con Cobas durante las habituales escalas de la Fórmula 1 en Barcelona.

Pero la sabiduría de Antonio ha sabido encontrar otros recursos. Antes de que las carreras empezaran a ocupar la mayor parte de su tiempo, Cobas tuvo ocasión de acumular una valiosísima experiencia en diversos proyectos de ingeniería de alta precisión, especializándose como experto en calibrado y puesta a punto de paneles para el control automático de centrales nucleares. Concretamente, Ascó y Lemoniz.

Con semejante "currículum", no le iba a resultar excesivamente difícil revelarse a su debido tiempo como un auténtico pionero en la aplicación intensiva de la informática para el diseño y realización de motos de carreras.

Las inolvidables Siroko constituyen ya un hito histórico en los anales del motociclismo español. A raíz de sus éxitos, diversas fábricas y equipos privados se dirigieron sucesivamente a Cobas para el suministro de bastidores especiales. Primero Ducati, luego la escudería Mototrack, y finalmente BMW.

En los últimos tiempos, Antonio ha trabajado activamente en la polémica JJ-Cobas de Trial, cuyos resultados han causado una relativa decepción, habida cuenta de las tremendas expectativas suscitadas por la audacia de este proyecto.

No obstante, la figura de Antonio Cobas sigue destilando las mayores cotas de popularidad, merced a las formidables prestaciones consumadas en recientes campañas por las rapidísimas Kobas y JJ-Cobas con propulsión Rotax en manos de Sito Pons y Carlos Cardús, contribuyendo así a la proyección internacional de una nueva generación de pilotos españoles destinados a tomar el relevo de un monstruo sagrado como Angel Nieto. Un personaje de leyenda que a lo largo de veinte años en activo ha logrado totalizar la friolera de 13 títulos mundiales para España... ¡Doce más uno, diría Angel!

Antonio Cobas. Este es el hombre, y ésta es, en breves rasgos, su obra. Nada ocurre por casualidad.

Escribe: Vic Monllau
Fotos: Equipo
SOLO MOTO

RECORDANDO MONTJUIC

Todo empezó en 1978, mediante la asociación con Paco Asensi y la fábrica de llantas y accesorios Recmo, para el diseño y posterior construcción en serie de un avanzado bastidor multitubular bajo el emblema de "Siroko Motorcycles". Pero antes, tuvieron que pasar muchas cosas.

«Mi primer trabajo en el campo de la moto fueron cuatro soldaduras en la Ossa que Alberto y Alvaro Rodá debían pilotar en las 24 Horas de 1.972 —precisa

nuestros servicios en concepto de consultores técnicos...»

Pero no bastaron estas circunstancias para alejar a Antonio de su cita anual con Montjuic, preparando minuciosamente las Honda del malogrado Ernesto Maragall, piloto de origen venezolano con residencia en Cataluña y perfectamente apto, por tanto, para introducir en España cualquier tipo de motocicleta con matrícula extranjera.

«Corrimos varias ediciones con una Honda 450 bicilíndrica, y también con una 900 Yoshimura, formando equipo con Jacky

rie de artículos técnicos para las páginas de SOLO MOTO...»

«Hasta que un buen día tropecé con Paco Asensi y me dijo muy seriamente: "Tengo ganas de hacer una buena 250 para venderla a los privados. En España nadie ha vuelto a hacer nada desde la época de las TSS"... ¡Y así nacieron las Siroko!»

PRIMERA VICTORIA

Jacinto Moriana, Uno de los principales distribuidores que

llermo Tell. Sólo trabajábamos dos personas. Uno era yo, y conmigo, Pedro Xammar. Allí lo hacíamos todo, con frecuentes desplazamientos para probar a Calafat...»

«La primera Siroko fue creada, diseñada y construida a lo largo de 1.978, empleando como base el motor bicilíndrico de la Yamaha TZ 250. Pero luego nos encontramos prácticamente sin medios para seguir el Campeonato de España, y llegamos a un acuerdo con Jacinto Moriana para hacer correr las Siroko bajo los colores de la escudería JJ...»

«Los pilotos eran Mingo Gil y Pedro Xammar. Y yo acudía regularmente a las carreras para ocuparme de los chasis en representación de Siroko, mientras que Jacinto se hacía cargo de la organización del equipo y la preparación de los motores...»

Xammar dispuso la mayor parte de la temporada 79 en la puesta a punto definitiva de la moto. Pero al final, la fortuna acertó a sonreírle en Calafat, triunfando por sorpresa en la última manga del "Superprestigio" y adjudicándose la quinta plaza absoluta en la clasificación del certamen.

«En 1.980 el equipo sufrió una profunda reestructuración con el apoyo de Roberto Pérez y los efectivos de Control 94, al tiempo que JJ organizaba por cuenta propia una escudería paralela con Gil y Cardús...»

«Inicialmente, nuestros pilotos debían ser Luis Miguel Reyes y Pedro Xammar. Pero una mañana, al entrar en el taller, alguien me dijo: "Hay un chico que quiere verte"... ¡Era Sito!»

«Tenía apenas 19 años. Prácticamente un Junior. Acababa de ganar la Copa Streaker y la manga final del "Criterium", y vino a ver si podíamos prestarle un chasis, pagándose el motor de su propio bolsillo. Al principio no le tomamos demasiado en serio. Pero luego volvió con Manolo Burillo, y no tardamos en ponernos de acuerdo para alinear una tercera moto para toda la temporada...»

El trabajo de dos años comenzaba a arrojar los primeros frutos. Reyes venció en Cullera y Calafat, encabezando durante algunos meses la clasificación provisional del Campeonato, para inclinarse finalmente ante la Derbi de Angel Nieto en la carrera de Esplugas.

Los hombres de Siroko se lo jugaron todo a una carta, inscribiendo precipitadamente a su mejor piloto sobre el inédito prototipo con propulsión Rotax que Antonio acababa de ultimar con una partida de motores recién llegados de Austria. Triste



Antonio Cobas, Emerson Fittipaldi y Josep Castañer conversando animadamente ante el primer F-1800 surgido de las instalaciones "Teder".

Antonio— Acababa de terminar el primer curso de Ingenieros. El preparador de la máquina era Joaquín Planas y la puesta a punto corría a cargo de Federico Van der Hoeven, conocido ex-piloto de Derbi al que más tarde volvería a encontrarme como cliente en mi taller de preparación de Fórmulas...»

«Teder surgió de una iniciativa conjunta con Javier Pérez Sala y Jordi Coma-Cros. Fue el primer taller de este tipo en toda España. La clientela era numerosa y trabajábamos también para Selex, Firma especializada en la construcción de monoplasas que a menudo requirió

Samaranch. Nunca olvidaré aquel año que se incendió la moto en el curso de una caída colectiva, al poco rato de haberse otorgado la salida. Todo lo que trajeron fue una especie de "hierro negro" retorcido por completo...»

«La actividad de Teder se prolongó durante un par de años. Lo dejamos, por diversos motivos, en 1976. Fue entonces cuando participé con Juan Torres y Eduardo Puig Galí en la fundación de TCP. Una pequeña industria dedicada a la fabricación y modelaje de carenados y accesorios de fibra sintética, que me permitía compaginar mi tiempo libre con una se-

actualmente poseen Montesa, BMW y Yamaha en la región catalana, después de haber hecho fortuna con la compra de automóviles, siempre ha permanecido estrechamente vinculado a los proyectos de Antonio. Mucho antes de iniciar su singladura conjunta bajo el lema JJ-Cobas.

No en vano fue la sorprendente Montesa con bastidor Siroko de la escudería JJ, pilotada en el "Criterium SOLO MOTO" por un jovencísimo Carlos Cardús, el binomio que en 1.979 le ofreció a Antonio Cobas su primera victoria.

«Siroko tenía su razón social en un viejo edificio de la calle Gui-



El núcleo de la epopeya Kobas: Manolo Burillo, Antonio y Sito Pons.

debut para una máquina todavía en fase de experimentación. Reyes cubriría escasamente tres vueltas, retirándose acto seguido con el motor fuera de combate.

A modo de consuelo, y tras un enojoso repertorio de consultas y reclamaciones, la Federación atribuía a Siroko el Campeonato de Marcas en la categoría de 500 c.c. a tenor de los resultados obtenidos por Benjamín Grau y Mauricio Aschl sobre sus habituales Siroko con mecánica TZ 350.

Fue precisamente Grau quien logró en Alicante el primer éxito de una Siroko-Rotax, semanas después del fiasco de Esplugas.

La última victoria realmente destacable de una Siroko —yamaha iba a protagonizarla Cardús, en el mismo escenario donde Xammar iniciase un año

antes su propia cuenta: Calafat.

Al igual que Xammar, Carlos se imponía en la manga de clausura del "Superprestigio SOLO MOTO", en presencia del francés Hervé Guilleux, invitado especial de Antonio Cobas a los mandos de una máquina similar.

EL "CRACK" DE SIROKO

Ya en 1.981, la colaboración de Guilleux jugaría un papel decisivo en la puesta a punto de las nuevas Siroko-Rotax, proporcionando a Cobas sus primeros puntos en el Campeonato del Mundo con un magnífico cuarto puesto en el Gran Premio de Argentina.

De regreso a Francia, Guilleux causó sensación en Nogaro y Paul Ricard, hostigando de principio a fin a la temible Kawasaki de Jean-Françoise Baldé.

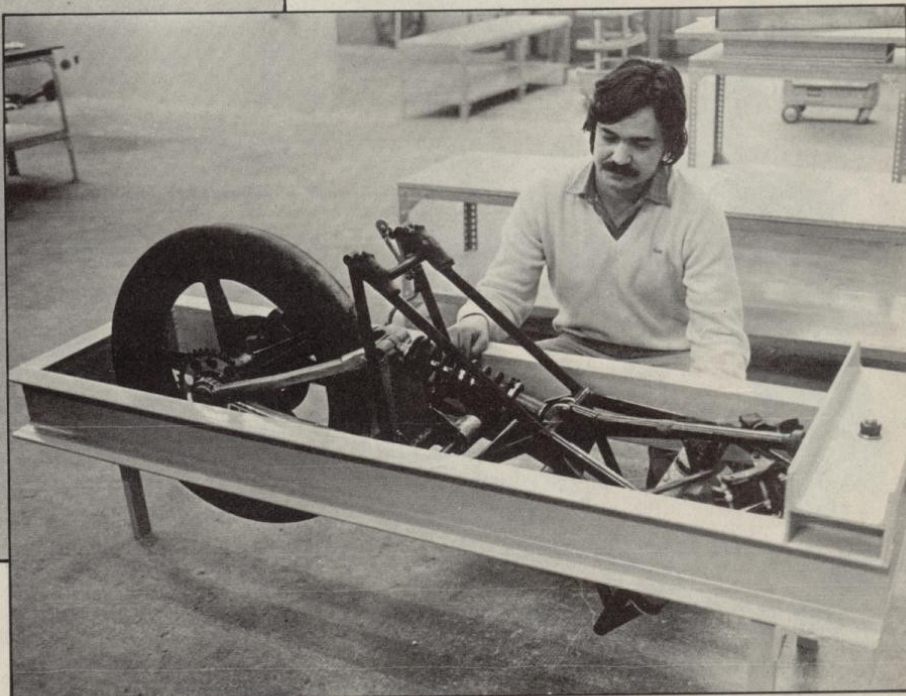
En el curso de su enfrentamiento, las células fotoeléctricas del vertiginoso viraje de Signes, al final de la inmensa recta del Mistral, atribuyeron a la moto española un respetable record de velocidad instantánea que iba a permanecer dos largos años imbatido, hasta

reluce.

«La situación financiera de Recmo iba de mal en peor. El principal soporte de la escudería acabó siendo Manolo Burillo. Fue Manolo quien costeó la participación de Sito en los Grand Prix de Bélgica, San Marino, Inglaterra y Finlandia...»

«Después de haber corrido en circuitos como Spa, Silverstone o Imola, Sito volvió con las ideas muy cambiadas sobre el Campeonato de España y los circuitos urbanos. Y al dejar yo

El bastidor que proyectó a la fama las aptitudes de Antonio: el diseño multitubular Siroko con suspensión "Cantilever".



que Cardús logró pulverizarlo en 1.983 con otra creación de Antonio Cobas: la Kobas "MR 1" Campeona de Europa.

Tras la retirada de Derbi, Angel Nieto pasó a ser el número uno del equipo, logrando un memorable quinto puesto en Hockenheim para concentrarse posteriormente en el Campeonato de España, donde sus actuaciones iban a contarse por victorias.

Nieto consiguió el título y Sito el Subcampeonato, mientras Loris Reggiani perdía por un mísero el Campeonato Italiano tras un convincente triunfo en Murgello, haciendo correr su Siroko bajo el seudónimo de "SWM - Rotax".

Sin embargo, Antonio no se dejó deslumbrar por la euforia. Dice un sabio proverbio, que no siempre es oro todo lo que

Siroko a finales de Agosto, Manolo me confió discretamente el desarrollo de un nuevo chasis con vistas al Mundial 82, mientras Sito concluía su temporada con el equipo Siroko. Y así fue cómo empecé a trabajar en la Kobas monocasco. El resto ya es Historia...»

EL ENIGMA DE LA "FALSA KOBAS"

La etapa Kobas, emblema que aún sigue conservando la escudería regentada por Manolo Burillo, supuso para Antonio un verdadero ejercicio de estilo, abandonando para siempre las servidumbres del "Cantilever" para diseñar un impo-

nente monocasco de aluminio con la suspensión posterior asistida por un sofisticado sistema de flexibilidad variable.

En su primera campaña completa en el "Continental Circus", Sito compartía con Christian Sarron y Didier De Radigues el podium de Imatra. Un año después, con la "MR 1" de la escudería JJ, Cardús conquistaba en una sola temporada el Campeonato de España, el título europeo y el triunfo absoluto en el "Superprestigio SOLO MOTO".

Virtualmente idéntica al diseño original, la "MR 1" continuaba en plenitud de facultades a lo largo de 1.984, adjudicándose de forma clamorosa el Gran Premio de España ante el aplauso de su majestad el Rey. Sin embargo, Antonio sigue considerando a la "MR 1", la moto que proyecto a Sito Pons

EL CODIGO «SECRETO» DE ANTONIO COBAS

AÑO	PROYECTO	MARCA	MOTOR	C.C.
1978	"780"	Siroko	Yamaha	250
1979	"790"	Siroko	Yamaha	250
1979	"791"	Siroko	Montesa	250
1980	"801"	Siroko	Yamaha	250
1980	"802"	Siroko	Yamaha	350
1980	"803"	Siroko	Bultaco	250
1980	"804"	Siroko	Ossa	250
1980	"805"	Siroko	Rotax	250
1981	"810"	Siroko	Rotax	250
1982	"MR 1"	Kobas	Rotax	250
1982	"MR 2"	Kobas	Rotax	250
1982	"TF 1"	Tecfar	Ducati	950
1982	"TF 2"	Tecfar	Ducati	950
1983	"TF 3"	Tecfar	Ducati	750
1983	"SC 1"	Cobas	Suzuki	1000
1983	"RC 1"	JJ-Cobas	Trial	350
1984	"RC 2"	JJ-Cobas	Trial	350
1984	"RC 3"	JJ-Cobas	Trial	350
1984	"TR 1"	JJ-Cobas	Rotax	250
1984	"RK 1"	JJ-Cobas	BMW	1000
1984	"TR 1 C"	JJ-Cobas	Rotax	250

guen como en la vieja "MR 1", en contra del diseño original, donde las dimensiones del balancín y los brazos de palanca semejaban un poquito más a la JJ-Cobas "TR 1" con bastidor multitubular utilizada este año por Carlos Cardús...»

LA CLAVE "SECRETA"

Más de veinte proyectos distintos jalonan la actividad desarrollada por Antonio entre 1.978 y 1.984, desde los tiempos heroicos de Siroko, hasta su reciente asociación con Jacinto Moriana para edificar de común acuerdo la realidad de JJ-Cobas.

«Siempre he preferido reservarme las denominaciones "técnicas" que habitualmente me ingenio para distinguir la realización de un nuevo proyecto. Pero tampoco es ningún secreto: "MR" significa "Monocasco Rotax", del mismo modo que utilizo la expresión "TR" para indicar que se trata de un "Tubular Rotax"...»

«La contracción "TF" quiere decir Tecfar... "SC" hace referencia a la "Suzuki Cobas" de Bultó y Lasheras, y para la BMW recurri a las siglas "RK", aludiendo obviamente a un proyecto de Resistencia con el famoso motor "K-100" de cuatro cilindros horizontales...»

«Pero todo esto, no es más que un código interno para no traspapelar mis propios proyectos. En realidad, nunca me he parado a pensar más de un segundo los nombres que les pongo...»

«La moto de Trial, por ejemplo... ¡Ni siquiera me acuerdo por qué la llamé "RC"!»

«Al principio, me encontraba un poco influenciado por la Fórmula 1, y al igual que sigue haciendo March, durante mi etapa en Siroko empleaba las dos primeras cifras para designar el año, mientras la tercera me servía para diferenciar convenientemente el proyecto...»

«Así, por ejemplo, "780" sería la denominación del primer prototipo Siroko con motor Yamaha que en 1.978 llevamos a Calafat para hacer las primeras pruebas con Pedro Xammar...»

«El proyecto "790" corresponde a la versión modificada de 1979, con la distancia entre ejes un poco más larga y diversas variaciones en los soportes del motor para neutralizar las vibraciones...»

«La "800" nunca llegó a existir, porque "sonaba mal". De manera que a la versión aerodinámica de 1980 la llamamos "801", incorporando una nueva geometría para la suspensión trasera, con la pipa de di-

hacia una plaza de ensueño en el cómputo definitivo del Campeonato del Mundo, como el "hijo bastardo" de la dinastía Cobas.

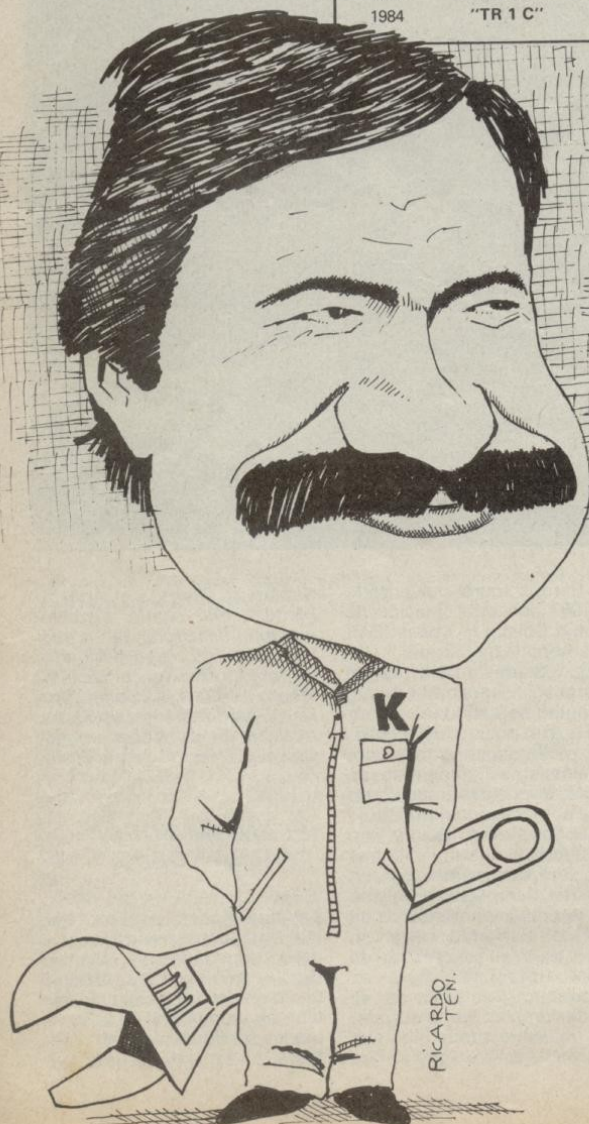
«La verdadera Kobas es la "MR 2" que Sito estrenó en Silverstone y vosotros habéis tenido ocasión de probar en Calafat —sostiene Antonio— La "MR 1" fue concebida como un simple prototipo experimental con el propósito de ser inmediatamente reemplazada por la "MR 2" después de un par de carreras...»

«Técnicamente hablando, la "MR 1" estaba muy mal construida. Insisto. No dejaba de ser una especie de "laboratorio rodante" para preparar una idea más elaborada. Y esa idea era la "MR 2"...»

«El problema es que yo tenía que hacerme todo en la escudería: ir a las carreras, hacer todos los planos, ocuparme, personalmente de los proveedores, y a veces, hasta hacer la comida. De tal manera que la entrega definitiva del proyecto "MR 2" no llegó a producirse hasta Diciembre de 1982... ¡Cuando ya había abandonado el Team Kobas!

«Desarrollé el proyecto contemporáneamente con la Suzuki de Resistencia para la escudería Mototrack. Pero incomprensiblemente, la "MR 2" no llegó a estar lista hasta el verano de 1984. Y aún así, las tácticas ultraconservadoras de Eduardo Giró impidieron que llegaran a aplicarse las suspensiones específicamente estudiadas para esta máquina...»

«Las suspensiones de la "MR 2" aparecida en Silverstone si-



rección situada un poco más baja, y un basculante más ancho para adaptarnos a las nuevas proporciones de los neumáticos...»

«Las motos que nos proporcionan nuestro primer Campeonato de Marcas en la categoría de 500 c.c. pilotadas por Benjamín Grau y Mauricio Aschl fueron las "802", básicamente idénticas a las tradicionales "dos y medio" de la marca salvo una sutil variación en los anclajes para montar el propulsor TZ 350 por mediación de "silent-blocks". En las 250 c.c. prescindíamos de ellos, pero el motor "tres y medio" producía siempre mayores vibraciones...»

«La primera Siroko con propulsión Rotax fue la "805", mucho más rígida y compacta que las Siroko - Yamaha. Pero el impresionante juego de Dunlop que Hervé Guilleux se trajo consigo al "Superprestigio" pronto nos indujo a cambiar una vez más el basculante y la geometría del tren posterior...»

«No parábamos. Los neumáticos "crecían" tan deprisa, que cada año había que diseñar un nuevo basculante. Y eso fue lo que dio origen a la "810", una moto que lleva ya conquistas tres Campeonatos de España. Primero con Nieto, al año siguiente Cardús, y finalmente, el título Senior de Luisito Alberó...»

«También hicimos un buen número de monocilíndricas. La "791" era la Montesa que pilotó Cardús en el "Criterium", aprovechando el chasis de la antigua "780" con motor Yamaha...»

«La Bultaco fue producto de una iniciativa personal sobre un rapidísimo motor "Astro" de cuando Xammar lo ganaba todo en Senior...»

«Y la Ossa representaba un principio de acuerdo con Juan García Cascón para el suministro regular de una serie de motores previamente equipados con válvula rotativa...»

«Algunas de estas motos fueron pilotadas en el "Criterium" por mi propio hermano, Jorge Cobas. En conjunto llegaron a fabricarse un total de 52 unidades Siroko en sus diferentes versiones, las cuales lograron venderse en su inmensa mayoría. Según tengo entendido, quedaban solamente cinco o seis chasis por vender cuando se tomó la decisión de cerrar la empresa, pocos meses después de mi partida...»

TIEMPO PARA "4 TIEMPOS"

En la producción de Cobas

tampoco falta una serie de realizaciones con motores de cuatro tiempos, máquinas oportunamente detalladas por Dennis Noyes a lo largo de la "Prueba Racing" ya publicada en el N° 460 de nuestro "SOLO MOTO Actual".

El desarrollo de las primeras Tecfar con motor Ducati de 950 c.c. tuvo lugar durante el periodo de transición entre el equipo Siroko y el Team Kobas, financiadas por el inevitable Ricardo Fargas y la firma comercial Tecnoequip.

La "TF 1" haría su presentación en el Expomóvil de 1982 con destino a las 24 Horas de Montjuic. Pero la escasa calidad de los materiales empleados por Mototrans en la consumación del proyecto acabaría impulsando la urgente aparición de la "TF 2", algo más corta que su fugaz antecesora y construida en Vilassar de Dalt mediante un riguroso proceso de soldadura al argón bajo la responsabilidad directa de Joan Puig... ¡"Tavi"!

Dada la premura de tiempo con que fue acometida su realización, la "TF 2" tuvo que renunciar a su primer objetivo: las 24 Horas. No obstante, Cardús cubriría sobradamente su expediente, ganando con ella todas las mangas que corrió en la primera edición de las "Motociclismo Series".

La Tecfar "TF 3", propulsada por un bicilíndrico Pantah 750 con distribución por correa dentada, así como la "SC 1" solicitada por la escudería Mototrack, corresponden a un nuevo paréntesis en la faceta profesional de Antonio, coincidiendo con el éxodo repentino del Team Kobas.

«Ambos proyectos evolucionaron de forma simultánea en las postrimerías de 1982. Pero al contrario de la Suzuki, máquina que empezó a competir de inmediato con excelentes resultados, la "TF 3" sufriría aproximadamente un año de demora en su realización...»

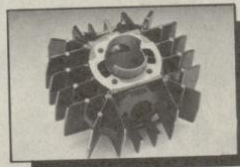
LA AVENTURA DEL TRIAL

Por aquel entonces, las expectativas de Antonio habían cobrado ya una nueva dimensión. Los primeros contactos con Jacinto Moriana comenzaron a fraguarse en enero de 1983. Pero Cobas no empezó a trabajar de pleno en la organización JJ hasta finales de marzo, porque Manolo Burillo insistió en que volara junto a Sito al Grand Prix de Sudáfrica bajo un régimen de colaboración similar al sostenido con Eduardo Giró

METRAKIT

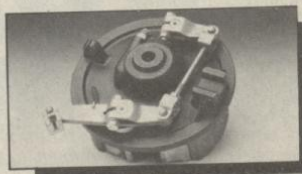
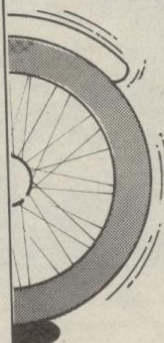
Desde siempre primeros en arrancada.

La calidad de los productos METRAKIT es ampliamente conocida. Nuestros equipos motor, cilindros, tubarros y bielas se distinguen no sólo por su fuerza sino también por su duración y resistencia. Con ellos siempre has sido el primero en arrancar.



Y desde ahora primeros en frenada.

Y ahora también podrás ser el primero en frenar. Ya que los equipos de freno METRAKIT dotados de un sistema de doble leva te aseguran un 70 % más de frenada. Conscientes de lo que significa aumentar la seguridad en la conducción de tu vehículo te invitamos a probarlo METRAKIT tiene garra y además se agarra.



para el desarrollo de los motores.

«La 350 de Trial fue el primer proyecto que abordé dentro de la nueva sociedad JJ-Cobas, mientras procuraba darle esporádicamente una mano a Cardús con la Kobas "MR 1" en su imparable carrera hacia el título europeo...»

«A pesar de todo, mi apoyo tuvo un carácter meramente "didáctico", adiestrando a Carlos en el reglaje óptimo de las suspensiones. Realmente, no me parecía ético estar muy metido en la preparación de una moto hecha con anterioridad para otro cliente...»

El proyecto no era ninguna bicoca. La JJ-Cobas de Trial ha experimentado hasta la fecha tres distintas fases de desarrollo: "RC 1", "RC 2" y "RC 3", o por decirlo de otra manera: "gama 10", "gama 20" y "gama 30".

«La "RC 1", que a efectos internos denominaríamos "RC 10" no pasó de ser un simple planteamiento de plano, que nos permitió hacer las primeras pruebas sobre el mismo papel para llegar a la "RC 11" y más tarde a la "RC 2", previas modificaciones para albergar un filtro de aire de mayor volumen que, a la postre, nos obligaría a variar también la forma del subchasis trasero y la viga del bastidor...»

«La "RC 2" fue la primera moto que empezó a correr con motor Montesa. Las primeras unidades con propulsión Bultaco serían las "RC 25" y "RC 26", y la última la "RC 35", mientras la moto que hemos resuelto poner en venta, siempre con propulsores Montesa, corresponde más exactamente a la especificación "RC 31"...»

«El salto de la "gama 20" a la "gama 30" obedece a una redistribución general de las masas, al acortarse ligeramente el basculante para desplazar el peso hacia atrás. Reforma de suficiente envergadura como para justificar plenamente la confección de unos nuevos planos...»

COBAS CONTRA KOBAS

Las Kobas con "K" y las JJ-Cobas con "C" han causado estragos por doquier. Y no sólo entre el público y los medios especializados. Tampoco la FIM ha podido escapar a las confusiones. Y así, en su Boletín de Otoño, donde aparecen habitualmente las clasificaciones oficiales de todos los Campeonatos, Sito Pons ha visto adjudicarse la cuarta plaza en la categoría de 250 c.c.... ¡Pilo-

tando una JJ-Cobas!

La moto que sin duda hubiera manejado Sito en 1985, de no mediar el compromiso con las Suzuki de Roberto Gallina. ¿Os lo imagináis?

Sito Pons con las JJ-Cobas de la escudería... ¡Kobas! Gracias a esos "fantasmagóricos" puntos obtenidos por Sito, a la escudería JJ-Cobas le bastaba un séptimo puesto de Cardús en el Grand Prix de Francia para conquistar una plaza de honor en el Campeonato de Constructores, justo por detrás de Yamaha y de la Real con motor Rotax pilotada por Manfred Herweh.

Sin embargo, aún apuntándose la "Pole-Position" en el Jarama y pese a haber ostentado efímeramente el liderato en di-

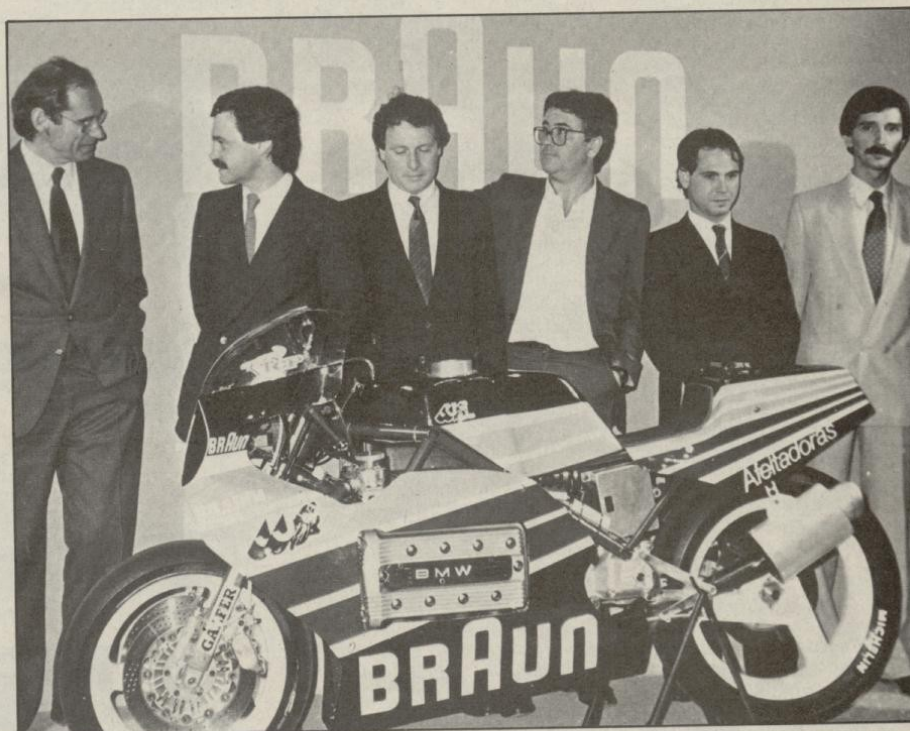
todo es que la moto no ha requerido la menor modificación desde su debut en el Jarama a principios de temporada. La puesta a punto de la "TR 1" se ha limitado a unos cuantos ajustes sobre el mismo material, conservando las mismas geometrías de suspensión y dirección, sin necesidad de repetir un solo plano...»

«A diferencia de la "RK 1", la BMW de Resistencia, que nos obligó a rediseñar la geometría de la suspensión trasera después de los problemas planteados en Montjuïc, dando así lugar a la versión "RK 11" que ganó el "Open Class" del Superprestigio con Hervé Guilleux, con la "TR 1" de Velocidad nunca ha sido precisa una versión "RK 11". Por decirlo

rada por Carlos, salvo el embellecimiento de las piezas y una mejoría notable en la calidad del recubrimiento anti-oxidante. Pero lo cierto es que del proyecto "TR 1" apenas ha quedado un solo plano utilizable...»

«El lanzamiento en serie de la "TR 1 C" nos ha obligado a repetir por completo un montón de planos, ganando de paso unos "gramitos" por aquí y otros por allá, de tal modo que las nuevas motos de serie van a pesar un kilo menos que la JJ-Cobas oficial de la temporada 84...»

«Las motos se venderán sin motor, y el diseño original está integrado por más de 400 piezas diferentes, y con 39 tipos distintos de tornillería, pese a



La JJ-BMW de cuatro cilindros con inyección electrónica y transmisión por cardán: Formidable desafío para Antonio Cobas y Eduardo Giró.

versas fases de los Grand Prix de España, Francia y Yugoslavia, los resultados de Cardús suponen una pobre referencia. La nueva JJ-Cobas "TR 1" con bastidor multitubular oculta un potencial muy superior al que en sí refleja la fría lógica de los resultados.

«Es la primera vez que consigo hacer un chasis por debajo de los 4 kilos —afirma Antonio— Para ser exactos: 3.950 gramos con la pintura incluida...»

«Pero lo más sorprendente de

así... ¡Ni siquiera hemos tenido que variar la posición de las es-triberas!»

«Todo esto nos ha facilitado enormemente las cosas en el momento de programar una pequeña serie de "TR 1 C" versión "Cliente" a partir del prototipo "TR 1" que ha estado evolucionando en el Campeonato del Mundo pilotado por Cardús...»

«Básicamente, la "TR 1 C" es idéntica en un 80 por ciento a la "TR 1" empleada esta tempo-

nuestra preocupación por unificar al máximo los componentes...»

«Todas las piezas irán provistas de una rigurosa nomenclatura informática, con vistas a poder controlar por ordenador la organización del almacenamiento y suministro de recambios...»

«Nuestro funcionamiento será, a todos los efectos, como el de una gran fábrica. En este sentido, requiere los mismos condicionantes hacer diez motos que diez mil...»