

Exclusiva

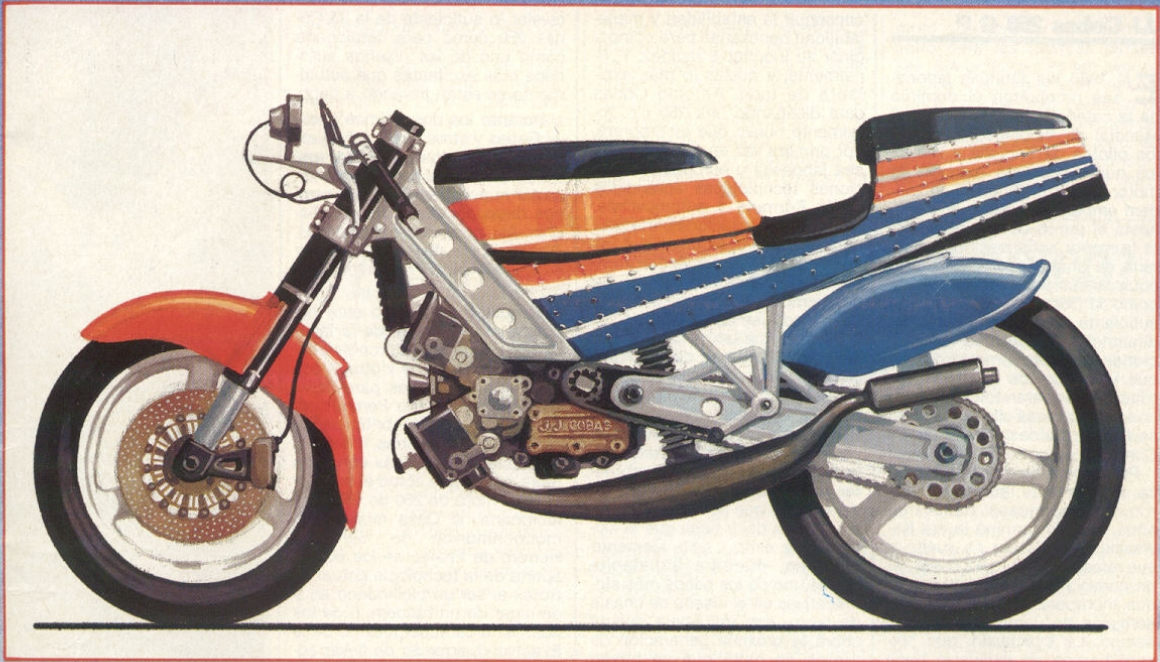
## JJ-Cobas desafía de nuevo

Un secreto muy bien guardado hasta que... dejó de serlo. Al menos en parte. La nueva 250 de G.P. que Antonio Cobas y Eduardo Giró «tramaban» en la fábrica barcelonesa estaba a resguardo del «apetito» de toda la prensa especializada.

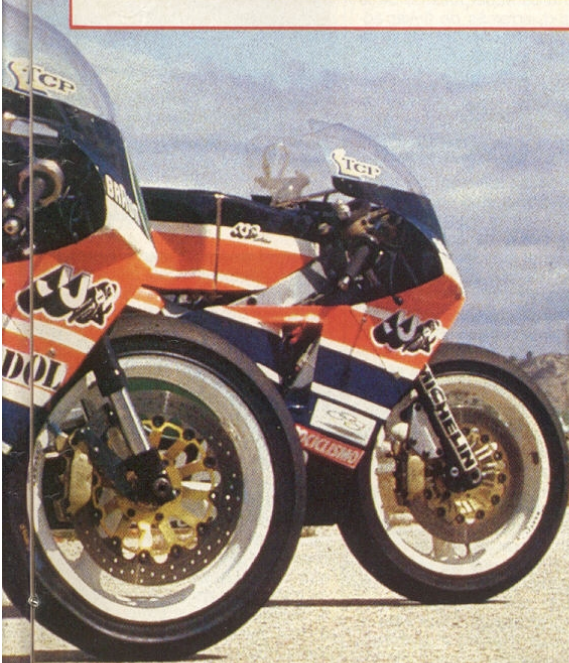
Sin embargo, la publicación, hace unas semanas, de la revolucionaria Exactweld 250, abrió suficientemente las puertas del taller de JJ para que pudiésemos esbozar las líneas maestras de la futura moto. Como suponíamos, se trata de una revolución.







*La nueva JJ Cobas 250 llevará un motor bicilindrico en V original y un chasis revolucionario. Un nuevo reto del fabricante barcelonés que sigue más que nunca en la cúspide de la técnica de la moto.*





## JJ Cobas 250 G.P.

EN 1986 las fábricas japonesas recobraron el dominio de la categoría de 250 c.c. en el Mundial de Velocidad, copando los pilotos de Yamaha y Honda los nueve primeros puestos. El motor Rotax bicilíndrico en tándem empezó a mostrar su edad, hasta el punto de que ni siquiera la mayor sofisticación en materia de chasis que ofrecían los equipos europeos más punteros, como JJ Cobas y Armstrong, fue suficiente para contrarrestar las diferencias en fiabilidad y prestaciones que experimentaron los que utilizaron los motores austriacos comparándolos incluso con las carreras-cliente japonesas más rápidas de Cardús y Cornu.

Pero ahora Europa contraataca, exactamente igual que hicieron los japoneses hace tres años, cuando terminó la era Kawasaki. Jorg Moller ha vuelto a sus raíces, a MBA, para construir un nuevo y revolucionario motor que incorpora válvula rotativa y admisión por láminas al mismo tiempo. La Exactweld, que presentábamos en exclusiva hace unas semanas, ya ha corrido en circuito como parte de su programa de desarrollo, en el que por primera vez un motor de competición ha sido diseñado desde el principio para formar parte integrante del chasis. La Garelli bicilíndrica en V lleva camino de

conseguir la estabilidad y manejabilidad necesarias para compaginar su indudable rapidez. Y, finalmente, y quizás lo más excitante de todo, Antonio Cobas está diseñando una 250 c.c. totalmente nueva que incorporará, por primera vez en una moto, ya sea japonesa o europea, las lecciones tecnológicas aprendidas de la Fórmula 1 automovilista, además de soluciones inéditas para problemas inherentes a las dos ruedas, que convertirán a la nueva JJ Cobas en la moto de dos tiempos de competición más sofisticada jamás construida.

Durante una breve visita a Barcelona, justo antes de las Navidades, tuve la oportunidad de estudiar el hasta entonces proyecto de alto secreto de JJ Cobas. Pero a cambio de permitirme ver los detalles nunca vistos de la nueva moto, tuve que prometer no revelar un aspecto crucial del diseño, que se refiere al chasis. Ni que decir tiene que si Cobas tiene éxito y este elemento funciona, marcará indudablemente uno de los pasos más significativos en el diseño de chasis de moto, con influencia directa sobre la próxima generación de motos de calle que se hayan dado en los últimos años. Sé que esto puede sonar como un exceso de entusiasmo por mi parte; pero créeme, no sobreestimo la importancia del avance tecnológico que él pretende dar con su nueva moto de Gran Premio.

Pero mientras tanto, se puede

revelar lo suficiente de la JJ Cobas 250 como para catalogarla como uno de los diseños europeos más excitantes que actualmente se están llevando a cabo.

Durante los dos últimos años, JJ Cobas y otros equipos han estado suplicando a la fábrica austriaca para que construyera un motor nuevo, pero ésta, por razones desconocidas, no lo ha hecho. Así que, como Exactweld, JJ Cobas ha decidido construir su propio motor de nueva generación.

El equipo catalán lo está haciendo con el apoyo de la fábrica Rotax que les ha proporcionado dibujos técnicos y otros tipos de asistencia vitales para llevar adelante el proyecto. Pero al contrario que la moto británica, el nuevo motor JJ Cobas, diseñado por Eduardo Giró (más conocido fuera de España como el creador de otra moto de 250 de GP revolucionaria, la Ossa monocasco monocilíndrica de Santiago Herrero de finales de los 60), se aparta de la tecnología actual de Rotax al ser un bicilíndrico en V en lugar de un tándem, o de los dos cilindros superpuestos de la Exactweld, además de llevar admisión por láminas en lugar de las válvulas rotativas.

El motor de Giró es un bicilíndrico en V como el Yamaha de dos cigüeñales, que utiliza cilindros Rotax y un cárter diseñado en consecuencia. Al contrario que la moto japonesa, lleva los cilindros dispuestos en un ángulo de 90° (en la Yamaha van a 70°). La razón de esta disposición, al igual que ocurre en la Cagiva 500, es que se necesita un ángulo mayor para poder montar los carburadores Dell'Orto o Mikuni convencionales, en lugar de los superespeciales carburadores monocuerpo de doble entrada, mucho más compactos, que montan las motos japonesas.

Sin embargo se prevé una forma alternativa de alimentación, un microprocesador que controle el encendido y la mezcla, muy probablemente vía inyección. A este respecto, las lecciones aprendidas con el sistema electrónico Bosch que se utilizó en la JJ Cobas BMW de Resistencia puede que sean de mucha ayuda. Giró espera tener listo el motor, que incorpora pistones, bielas y caja de cambios Rotax, para probar en el banco, a principios de este año.

Alrededor de este nuevo motor, Antonio Cobas ha diseñado un chasis con una parte frontal relativamente convencional, una horquilla White Power invertida, pero con una suspensión trasera completamente diferente a cualquier otro diseño de Cobas anterior. El chasis propiamente dicho deriva del Kobas en U de alumi-



Eduardo Giró espera tener listo el motor de este año.

La Exactweld, la JJ Cobas y la Garelli son la respuesta de Occidente.

nio en el que se basaron tantos chasis japoneses. Sin embargo, es la manera en la que Cobas intenta construir su chasis para que el piloto se presente con la moto que puede ser la moto de competición más eficaz en utilización de la era moderna, lo que es más excitante (y original, por lo menos en el mundo de las dos ruedas, hasta ahora). La tecnología que se emplea es muy avanzada y hasta ahora no ha sido probada en la esfera motociclista, pero si el pequeño equipo español consigue que funcione, se habrán adelantado a sus poderosos rivales japoneses, además de hacer avanzar las fronteras de la tecnología de la moto de una forma que beneficiará también a los motociclistas «de calle».

La moto completa se espera que esté lista en los próximos cuatro meses, pero está en el aire para cuándo estará lista para competir. Jacinto Moriana, patrón del equipo, explica su dilema actual: «El Rotax está acabado como motor competitivo a máximo nivel, así que sabemos que no podemos ganar con nuestra moto actual, excepto en circunstancias especiales com

Antonio Cobas intenta dar un salto hacia delante con soluciones de Fórmula 1 aplicadas por primera vez a una moto.







motor para rodar en el banco a prin-

va MBA de Jorg Moller representando el descaro oriental.

en Silverstone (cuando Alan Carter iba en segunda posición durante el Gran Premio de Inglaterra, bajo una lluvia torrencial, hasta que se cayó a dos curvas del final). Pero para desarrollar nuestra nueva moto, debemos contar con los servicios de un piloto de primera fila, que querrá

seguir compitiendo mientras la probamos. Además, debemos tener un piloto que tenga un buen grado de habilidad técnica, quizás algo más sofisticada que la del resto. Actualmente no ha firmado nadie todavía con nosotros. Pero confío plenamente en que Antonio y Giró crearán la

moto que será un auténtico desafío para las fábricas japonesas. Sin embargo, es tan avanzada que, indudablemente, necesitamos realizar gran cantidad de pruebas antes de poder competir con ella. A pesar de todo, espero que nuestros sponsors continuarán apoyándonos mien-

## ¿UN NUEVO SALTO TECNOLÓGICO?

Es muy posible. A la vista del boceto de la última realización de JJ-Cobas parece claro que han decidido huir de la ofensiva japonesa... pero hacia adelante. Y de triunfar supondrá un impacto a la técnica de la velocidad, como lo supuso, en el terreno de los bastidores, la Kobas semimonocasco de hace cuatro años.

El elemento clave de la moto es su motor «autoportante», un viejo sueño de A. Cobas, y de muchos otros, que hasta el momento sólo había encontrado realización en el caso de la BMW-Cobas.

El uso del motor como elemento estructural permite aligerar peso, pues nos ahorramos una buena parte del bastidor y el refuerzo de cárteres necesario es muy inferior. De hecho, lo que se hace es aprovechar al máximo un elemento (el motor) que de otra manera «descansaría» en cuanto a estructura, muy por debajo de sus posibilidades.

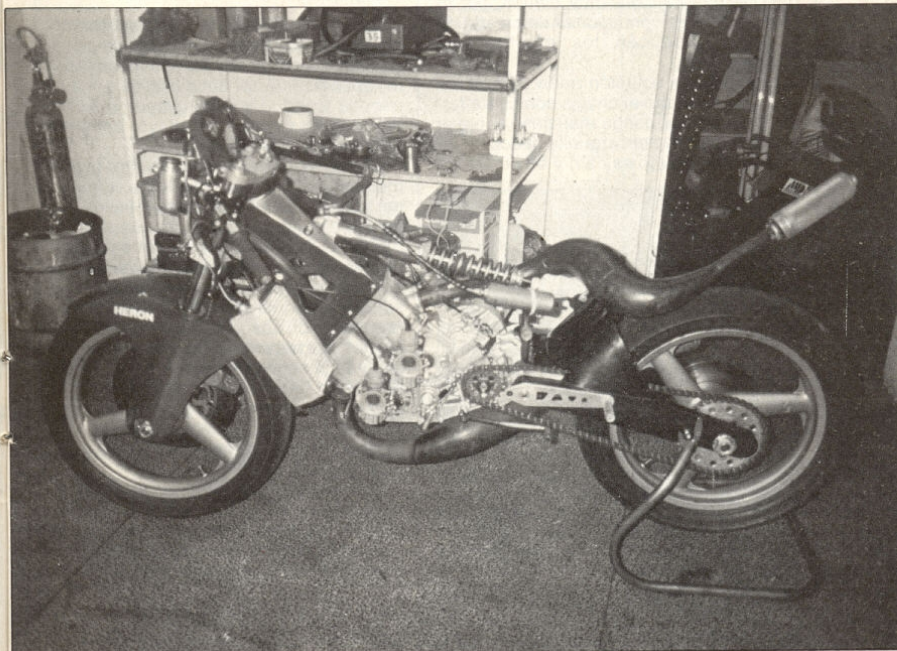
Otro aspecto interesante, reflejado en el boceto, es la posibilidad de que se haya prescindido de estructura metálica para todo lo que no sea unir el basculante con

la pipa de dirección (a través del motor), utilizando una carrocería autoportante que nuevamente aprovecha al máximo las posibilidades estructurales de cada pieza, un concepto muy aeronáutico. Bastarían unos refuerzos de fibra de carbono en forma de larguero sobre el interior del colín para que éste resistiera lo necesario.

En este diseño no se incorpora lo que cabía esperar en una moto tan pretendidamente revolucionaria como ésta, una suspensión delantera por paralelogramos de algún tipo. Sin duda la búsqueda de eficacia desde el primer día, algo habitual en las JJ-Cobas, e imprescindible en una fábrica pequeña como la catalana, les ha llevado a utilizar una «simple» White Power invertida. Detrás no creo que haya nada distinto a lo visto. Lo más importante será, sin duda, su integración en la estructura centralizada en el motor.

Este es el verdadero concepto de la moto, que ha necesitado de un motor nuevo y propio para poder llevarlo a cabo. Un auténtico salto tecnológico.

CESAR AGÜI



tras la desarrollamos, y esto quizás significará también que tendremos que seguir corriendo durante algún tiempo con la moto actual. Pero, por supuesto, el futuro está en nuestra nueva moto. Tiene un concepto totalmente diferente de todo lo que se ha visto antes en competición.»

Estoy seguro que el mundillo de la competición fuera de España tiene demasiado respeto a lo que el equipo JJ-Cobas ha conseguido para tomarles a la ligera. Después de haber llevado a pilotos del calibre de Sito Pons, Carlos Cardús y Juan Garriga a lo más alto del Mundial, donde son ahora miembros de los equipos japoneses de fábrica, el téam JJ Cobas ha jugado un papel vital en la evolución reciente de las competiciones de velocidad, y con el chasis de doble viga en U, Antonio Cobas inició una corriente de diseño que ha sido seguida por otros por todo el mundo, además de ser la inspiración de una nueva generación de motos de calle. Puede que esté a punto de hacerlo de nuevo. □

ALAN CATHCART