

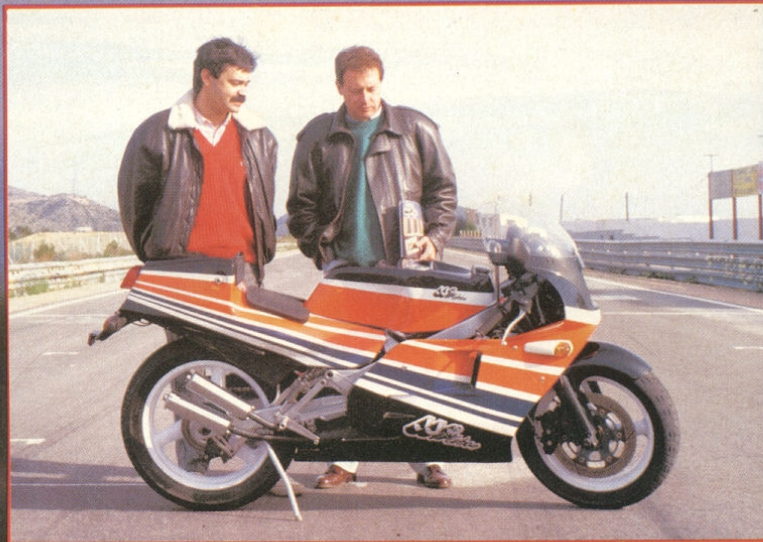
JJ Cobas JY-4

Prueba

Con ritmo de Gran Prix

Nacida como cualquier otra JJ Cobas para correr y desenvolviéndose en circuito sin sorpresas y con tan alto nivel de rendimiento como cabía esperar, la JY-4 busca horizontes más amplios en carretera abierta. Aquí es donde se encuentra la mayor incógnita y la principal expectación de esta prueba, porque la JY-4 es también, aunque cueste un poco admitirlo, una moto «de calle», la primera y única JJ Cobas carreras-cliente de velocidad preparada, equipada y lista para poder recibir una matrícula.





JJ (Jacinto Moriana, a la derecha) Cobas (Antonio Cobas, a la izquierda), un tándem que presenta su primer fruto de carretera.

PARA poder conseguirlo, y para que JJ pudiera enviar a su importador en Japón la primera serie de diez JY-4 pedidas, necesaria y estrictamente de carreras, pero al mismo tiempo matriculables, Antonio Cobas ha tenido que aplicar su talento esta vez en cuestiones menores, al tener que resolver todas las exigencias que plantea una moto de calle, es decir, cuadro de relojes con reenvío de velocímetro, conmutadores en el manillar, llave de contacto, instalación eléctrica completa, intermitentes, faro, piloto, bocina... y todo ello contando como se puede ver con un mínimo, casi nulo, espacio disponible en una moto concebida para circuito.

En carretera

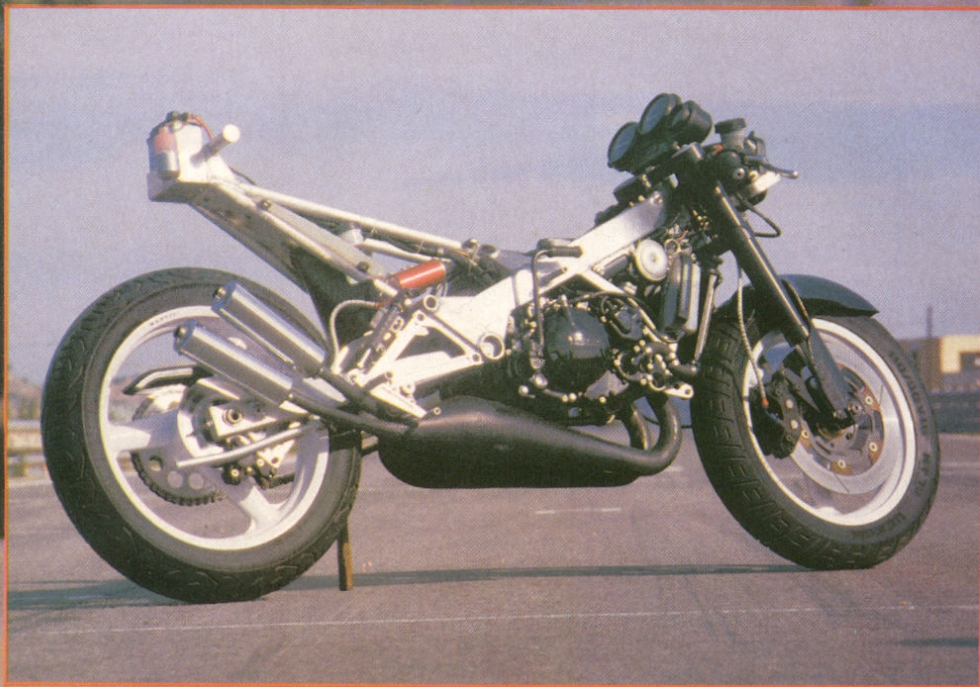
En este sentido y de acuerdo con el importador japonés toda la instalación «superflua» utilizada es, aunque simplificada al máximo, la que equipa de origen la Yamaha TZR 250 y el resultado es un éxito, porque aún con ello encima la JY-4 sigue siendo una moto tan de carreras como cualquier JJ Cobas. El motor TZR, como os comenta César en su apartado técnico, se mantiene, salvo reglajes internos de carburación necesarios por los escapes utilizados, en versión estrictamente de serie y por lo tanto con su bomba de engrase

separado. Esto ha obligado (no había otra solución práctica por cuestiones de espacio) a diseñar un nuevo depósito de gasolina de fibra, que conservando la forma original, incluye en su parte delantera un pequeño depósito suplementario con práctica boca de llenado independiente para el aceite de la mezcla.

El filtro de aire, gracias a ser de espuma, milagrosamente se ha podido ubicar donde físicamente no cabía, es decir, bajo el asiento. La minúscula batería queda oculta bajo el colín y, finalizando con las pequeñas concesiones necesarias para un uso cotidiano, se ha dispuesto una pequeña «pata de cabra» en el extremo derecho del basculante, algo especialmente incómodo, por lo que en la serie definitiva pasará al izquierdo.

Por Barcelona

Calle Gerona. En una amplia acera, frente al escaparate de JJ nos espera la JY-4. La primera sensación es de total extrañeza, pintada con sus colores de guerra parece estar esperando a ser subida en una furgoneta o un remolque para salir de viaje hacia Calafat o Jerez. Junto a otras motos aparcadas, XJ 600, XT 600 y RD 350, la JY-4 abulta la mitad, es «enana», corta, estrecha, no me parece más grande que una



El chasis de aluminio en doble U está derivado del que utilizan las JJ con motor KTM. La doble salida de escape por el lado derecho viene forzada para dejar espacio a la cadena al otro lado.

TZR 125 o una NS 125 y es bastante más baja de asiento que cualquiera de estas dos. Bueno lo de asiento es un decir, en esta JJ Cobas no hay más que la típica y delgada capa de foam negro, pegada sobre la fibra, de las motos de Gran Premio.

Pienso que empezamos mal, al menos para quien está acostumbrado casi en exclusiva a probar motos de media y gran cilindrada de carretera. La más deportiva de todas ellas que recuerdo en ese momento, la Suzuki GSXR me parece una broma al lado de esta Cobas. Si la Suzuki fue bautizada como Hipersport ¿cómo podemos ahora llamar a esta pequeña fiera?

Mientras la miro con verdadero respeto por todos lados, apreciando una terminación artesanal de lujo, que normalmente sólo puedes admirar en los boxes de un Gran Premio o en Bimota, empiezo a inquietarme seriamente además de por la delgada perspectiva de su simbólico asiento por la posición de los reposapiés y del manillar. Pruebo el ángulo de giro en parado y me doy cuenta de que es mucho

menor de lo que me imaginaba. Al probar la postura de conducción el shock es ya definitivo. Para entender más o menos lo que es y mejor que complicadas consideraciones sobre manillar bajo y reposapiés altos, prueba un simple ejercicio. Siéntate en cuclillas, luego incorpórate un poco apoyándote sobre las puntas de los pies, sitúa después los codos junto a las rodillas y baja las manos hasta casi tocar el suelo, si todavía no te has caído; prueba en esa indigna postura a mirar al frente doblando el cuello hacia detrás y ya casi, casi, estarás sobre esta Cobas.

La verdad es que una vez sobre la moto la situación no es tan trágica después de un poco de adaptación, aunque siempre, y se ha buscado intencionadamente, tu peso bascula hacia la parte frontal y en buena parte por ello reposa sobre tus muñecas. Sentirse inicialmente incómodo, fastidiado, dentro de un mono que de pronto parece dos tallas más pequeño, incapaz de pilotar con soltura y con tus reflejos bloqueados es al principio lo más fácil. Mientras Jacinto Moriana nos proponía una larga

excursión por carreteras de montaña, nada menos que al Montseny, con algo de autopista y carretera general para poder probar la nueva JY-4 en todos los ambientes, pensaba que iba a ser totalmente incapaz de ir con el grupo formado por Jacinto con una XT 600; César, con RD 350, y Nacho Olano y Germán Anllo, fotógrafo y colaborador respectivamente de MOTOCICLISMO con XJ 600.

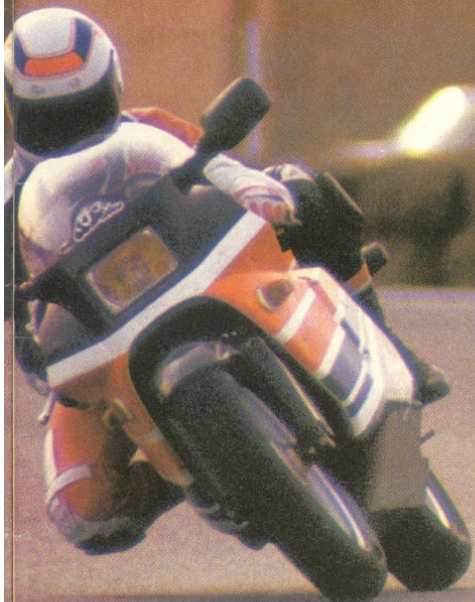
Saliendo de Barcelona y entre coches me sentía totalmente fuera de lugar pero muy satisfecho por el fácil tacto del motor, lo único que no es estrictamente de carreras y que representa una importante ayuda para que la conducción empiece a ser un poco más fácil. Aunque me esperaba que con la JJ Cobas no sería nada cómodo ir despacio muy pronto me encuentro con la sorpresa de unas reacciones muy nobles y progresivas. Con la geometría de dirección escogida por Cobas para ella, con llanta delantera de 2,75 x 16 en lugar de la 3,50 de carreras y con neumáticos Pirelli Demon de sección ancha pero moderada y al margen de la postura, la JY-4

puede ser pilotada con la misma facilidad que una 125 de calle.

Lo más raro en cualquier caso, en este ambiente donde te miran con gran extrañeza y asombro, es que eres con mucha diferencia el más bajito de todos los que circulan por la ciudad. Casi pasas desapercibido por debajo de las ventanillas de los coches y desde cualquier otra moto se dirigen hacia ti mirando siempre hacia abajo. Pero no sufres problemas de inferioridad, con un poco de práctica la JJ Cobas se convierte en un asombroso cohe-te en la ciudad que pasa y cabe por cualquier sitio, con un motor muy elástico y nervioso y con un ruido de escape «normas FIM» que hace hervir la sangre.

Procurando mantener la cabeza fría pasan los primeros kilómetros y nos alejamos de Barcelona por autopista. En el marcador veo los primeros 30 km. recorridos pero sigo agarrotado y sin mucha soltura. Me veo muy poco capaz de reaccionar ante cualquier imprevisto. Pronto Jacinto me hace señas de que le adelante y pruebe a dar gas a fondo.

● Con la autopista despejada lo



hago, mientras busco la mejor forma de articularme hasta encargar dentro del carenado, pegando las rodillas y codos al depósito y apoyando el casco en el hueco practicado para ello. En la nueva JJ Cobas de Gran Premio 88 Antonio Cobas está utilizando un muñeco, al que ha llamado «Mani» para poder encontrar la posición de conducción ideal. Cuando diseñó esta JY-4 todavía no lo tenía, pero alguien de 1,70/1,75 de carne y hueso hizo su papel muy bien y el resultado es formidable. Todo lo incómodo que me encontraba al principio cambia de golpe para sentirme en la mejor y única postura adecuada para trazar curvas a 180/200 km/h. Aunque esta Cobas utiliza el mismo desarrollo final de serie (que queda algo corto) me parece una velocidad muy «lógica» para tratar de mantenerla indefinidamente. Con suspensiones de tacto seco y dura, la JY-4 es un arma de absoluta precisión que responde instantáneamente a cualquier impulso o sugerencia de cambio de trayectoria que hagas. El amortiguador de dirección en uniones de asfalto parece totalmente necesario y

cuando los demás, menos César, que con la RD ha conseguido seguirme muy de cerca, han quedado ya atrás, me detengo para ajustarlo en un punto algo más duro que elimine algunas sacudidas frontales que he recibido.

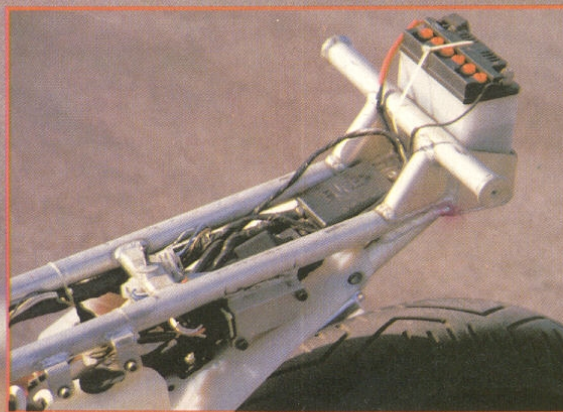
En autopista, la JJ Cobas tiene el límite de un motor de 50 CV, que no ha sido exprimido a tope de sus posibilidades, únicamente mejorado en escape y carburación, pero sólo pensando en las más rápidas superbikes pue-

des sentirte insatisfecho, y al hablar exclusivamente de velocidad, pero no de sensaciones, porque en la JY-4 son muy especiales en buena parte por su estable comportamiento, pero también por lo sorprendentemente cerca que te encuentras del asfalto.

De la autopista pasamos a un buen trazado de curvas de amplio radio en carretera general. Allí cuesta llegar a tomar confianza total porque nada te avisa de que hay un límite ni remotamente próximo. Imposible rozar con algo que no sean las rodillas y tampoco es plan de atacar de esta forma... La RD siempre puede seguir en medio del tráfico a la Cobas aunque con dificultades en aceleración y en apuradas de frenada. El disco delantero es de una potencia desmesurada con sólo usar dos dedos, tanta que en la serie pasará de 320 mm. a 300 mm. El disco trasero es sólo un «compact» de 180 mm., totalmente nulo en carretera, pasará a ser de 200 mm.

Cuando ya en las estribaciones del Montseny empiezan los baches y las curvas cerradas, la

En la parte posterior, bajo el asiento y en el colín, se albergan gran parte de las instalaciones «de calle», un trabajo de precisión.





JY-4 muestra su peor cara, dura y seca de suspensión te castiga enormemente las manos y te hace golpear contra el depósito, justo donde te puedes imaginar y no es amiga de permitirse improvisaciones ni alegrías. También en ángulos cerrados es donde por su postura de conducción te encuentras más específicamente incómodo con mínimo de palanca de sus semirres.

Sin conocer el trazado y subida a Santa Fe, aut santuario de los más queridos y aficionados a la cond deportiva en Cataluña, la demuestra una efectividad presionante como la com da en circuito. Sobre asfalto y casi a estrenar, sin b en curvas de media velocidad y de trazado bastante blando aunque no las conozcas JY-4 te anima a consumir tus reservas de prudencia carretera abierta y hay que mucha sangre fría para no a «cegart» totalmente.

Con una RD, en el mismo momento y en la práctica, n mucho más despacio, per diferencia es que mientras JY-4 «ni ves, ni presientes» de está el límite, en la RD pre ronda a tu alrededor. L taja de la RD en cualquier se encuentra en que puede: pido durante mucho más ti con menos cansancio y s cesidad de tener que es para ella trazados y asfalto cialmente adecuados.

La JY-4 puede ser una fi sa moto para pilotos de fi mana, nunca para viajes la hay que tener en cuenta qu drán que pasar, si no viene mundo del circuito y su f ción es sólo de carretera, p cierto periodo de adaptac aprendizaje. De momento s japoneses afortunados y ces de pagar 1.800.000 pe van a poder disfrutar de la

En España y en Euro principio no se venderá, a como nos decía Jacinto M todo depende de la acogid pueda tener y de los aficior que se interesen por ella. todos estos, que serán s muy numerosos y aunque doloroso, hay que precisar puesta en la calle, en Españ dría costar alrededor 2.000.000 de ptas. Elevado, es el precio de la exclusi de haber tenido a nada r que Antonio Cobas trabaja diseñando para ti, y también qué no, el precio para una na inversión.

Aunque es evidente que Cobas difícilmente puede a servir como moto «únic para todo dada su extremac pcialización. Piensa que si

En circuito o carretera la JY-4 siempre demuestra su inequi personalidad «racing».

tas la misma cantidad en una moderna superbike japonesa, en el mismo momento de extender el talón o firmar un buen montón de letras, estarás firmando el principio de su imparable depreciación. En el caso de la JY-4, como todo lo exclusivo y escaso, en el momento en que la com-

sientas culpable, ya no tendrás que hacerlo más. Si vienes lanzado por la recta subiendo marchas y bien metido en el carenado (¡parece más grande que cuando la probé en carretera!) verás aproximarse muy deprisa los carteles de 200 y 100 de la rápida curva de izquierdas de final de recta. Sabes que en el mismo ápice de ésta comienza la brusca bajada que termina en el ángulo de derechas. La tentación de «cortar» trazada en la recta hacia el ápice (y salir a la bajada por el lado derecho) es grande pero es mejor abrirse y tumbar en la rápida para bajar por el lado izquierdo y frenar inmediatamente después del ápice. Siempre parece que «esta vez sí me ha pasado» pero la frenada de la JY-4 es muy superior a cualquier cosa que hayas probado por la calle (¡cualquiera!) y si no te descontrolas bajarás cuatro marchas como una metralleta para tirarte después al ángulo, acelerando inmediatamente desde medio régimen (unas 8.000 r.p.m.) Si titubeas al entrar no te meterás en problemas como ocurriría con la TR-2 sino que, simplemente, perderás un poco de tiempo.

Estira la segunda en la corta recta que hay antes de la rápida de derechas siguiente. Lo mejor es meter cuarta sin estirar del todo la tercera y, sin cortar, entrar trazando fino apurando el asfalto hasta el arcén exterior. Resulta sorprendente lo rápido que se puede entrar en esa rápida de derechas pero vuelta tras vuelta vas explorando un poco más, un poco más...

Si esta vez lo has hecho bien meterás quinta y te acercarás a una velocidad preocupante a la chicane rápida izquierda-derecha que se toma en tercera. Se puede frenar muy tarde antes de ella pero muchas veces merece la pena no forzar en la frenada y asegurarse el entrar por el lugar correcto, cargando mucho peso en la rueda delantera y lanzando el cuerpo hacia el interior. Lo importante de esta chicane es enlazar bien con la segunda parte, de derechas, con el gas abierto otra vez y dejar que la moto salga disparada hacia el arcén izquierdo a la salida de la secuencia. No hay que rozar con la rodilla en la mitad de derechas (al contrario que en las curvas anteriores), pues eso supone desperdiciar medio metro precioso en el interior de esta curva para hacer la trazada lo más recta posible.

Con la moto inclinada, el gas abierto y el motor alto de vueltas en tercera te encuentras con la curva de derechas anterior a las famosas eses de Calafat. Hay que frenar bastante fuerte con la moto tumbada y, en carrera, cuidar que nadie se te meta por dentro, pues ya no podrás intentar superarlo hasta cuatro curvas más tarde en el segundo ángulo de Calafat. Con una moto de calle no puedes ni soñar en frenar tan fuerte con la moto inclinada mientras inicias la traza-

unidades ya están prácticamente listas para ser enviadas a Japón, donde tienen asignados desde hace tiempo impacientes clientes. Queda por ver si JJ Cobas puede alcanzar un éxito similar al de Bimota con su DB-1 (más que posible, porque a pesar del precio la cilindrada es mu-

da ni entrar tan rápido como con la JY-4. Sales pegado a tu derecha para levantar bruscamente la moto de un caderazo y tumbarla de golpe hacia el lado izquierdo para las eses.

Si lo has hecho bien, abriéndote mucho, puedes empezar a abrir gas en cuanto las ruedas hayan acariciado la línea blanca del arcén izquierdo de la primera curva. Si te pasas, como hice yo una vez, la JY-4 te lo perdonará y la larga derrapada (con pequeños rebotes rápidos fruto de la falta de puesta a punto) es difícil que te lleve al suelo. Con una moto de calle aceleras mucho más tarde y más suave. Hay una curva de derechas seguida de una de izquierdas que desemboca suavemente en la recta hacia el ángulo. Muchas veces no se cambia el cuerpo de lado para esa pequeña «ondulación horizontal» de derechas, sino que se endereza la moto y se hace la segunda parte de las eses a base de manillar exclusivamente. Haciendo esto te ahorras después el tiempo necesario para volver a cambiar el cuerpo de lado (siempre muy fácil e intuitivo con la JJ), pero pones también de manifiesto la mayor lentitud de la dirección de la JY-4, en comparación con la TR-2.

Sales acelerando a tope de vueltas en tercera e inclinado hacia la izquierda intentado que el empuje no te lleve demasiado hacia el exterior y te sitúas, mientras metes la cuarta, en el lado de la corta recta que hay antes del ángulo. Como en todas las frenadas fuertes, la JY-4 es muy precisa y estable. Puedes levantar suavemente la rueda trasera en un intento de no acabar en el mar (esa es la sensación que se tiene desde los mandos) y dejarla caer después para entrar, lo más tarde posible, en el ángulo. Aceleras fuerte en segunda, estiras también la tercera y dudas un segundo entre meter cuarta y volverla a quitar inmediatamente en la frenada para la parabólica de derechas siguiente o hacer chillar el motor un poco en tercera. En cualquier caso puedes entrar muy ágilmente en tercera y, manteniéndose bien pegadito al arcén derecho, preparar la apertura de gas en cuanto intuyes la salida y cambias la moto de inclinación con el gas a tope (nuevamente con una facilidad inimaginable para una moto de calle). Lo que consigues con ello es trazar la curva de izquierda de entrada a meta en cuarta a fondo y el cuerpo ya metido totalmente en el carenado...

Lo suyo es mandar algunos amigos con una pizarra para que te marquen, en la pequeña recta después del puente sobre ese río que ya sabes, un emocionante «Pepito, 1, +6». Con una JY-4 no sería demasiado fantasmada y, si vas en compañía de cualquier superdeportiva de calle, será seguramente cierto. □

César AGÜÍ

nos «R», es mucho más que una «hipersport», o una de las nuevas «doble R» de Honda en cilindradas medias. A fin de cuentas «motos de serie». Es la única pura sangre de circuito, con motor práctico y utilizable, dispuesta para rodar con sensaciones, y a veces, un auténtico ritmo de empuje en carretera. En curriendo los trazados que le encuadran, básicamente toda la única condición de tener asfalto, me parece que te viera una Cobas... □

e

Se debe definir el empuje en cuenta su pedigrí como resultado de la gar en el circuito colores.

ito del mismo y el Demon puede con ella. No se pue tan deprisa como con un ro da igual: como no te

ondo es mejor si tenemos a la filosofía de la moto: el concepto de «moto de mio» y ponerlo al alcance de la calle. Con el equi de neumáticos, motor y lantanas más estrechas que aran Premio) se puede ir risa y sentir lo mismo que TR-2 pero sin los inconvenientes aquélla: puedes pasar el r vueltas sin fundir instante una biela, salir varias r cambiar gomas en cada y aprender poco a poco te sustos continuos en las ntas.

es el equivalente, en esta esa subida de montaña ces como la palma de tu a la que irías todos los fi mana si tuvieses la JY-4. i cabeza la cinta «Cardús (o Alan Carter, o Echaide, s preferencias) y acompá lar una vuelta al «circuito

e haya una palanca de utilizarla es, no sólo in sino también una peque a a la moto. Lanza un pie blante y empuja mientras l embrague. El motor TZR on facilidad y emite a tras silenciosos especiales o que haría hervir la sanalquiera que haya estado dock de un circuito.

salir sin más que hacer n poco el embrague (has 4.000 r.p.m.) y si, incons nte, has mirado por el re l entrar en la pista no te

JJ Cobas JY-4

Análisis técnico

Del circuito a la calle

EL desafío de construir una moto utilizable por carretera abierta y que no perdiese su personalidad de moto de Gran Premio tuvo su primer asalto en forma de la moto con motor RD. En una carrera de Resistencia en Jerez demostró, pese a los problemas de encendido, que la concepción inicial (un chasis de JJ-KTM con motor Yamaha bicilíndrico) era buena para circuito, pero los Rallyes que Jacinto Moriana corrió con ella pusieron de manifiesto la cruz de la moneda: era prácticamente inconducible en carretera lenta y ba-cheada.

Se hizo necesario un replanteamiento de la moto de Gran Premio en dos planos. Por uno, lograr un comportamiento accesible a los no expertos, y por otro, el equipar a una «pura sangre» con todos los accesorios y complementos de una moto de calle.

Para lograr lo primero, Cobas diseñó una nueva geometría de dirección en que el típico decalaje entre barras de horquilla y pipa de dirección, responsable de la tremenda agilidad en circuito (y de la imprecisión por la calle), dejaba paso a una más convencional con las barras y el eje paralelos. El avance disminuyó un poco para ajustar la respuesta del sistema.

El otro cambio especial se refirió a la rueda delantera. La llanta de 3,5 pulgadas de ancho que sujetaba el neumático de 12 cm. de ancho y perfil bajo de Gran Premio dejó paso a un conjunto de calle: llanta de 2,75 y neumático triangular de perfil alto: 110/90.

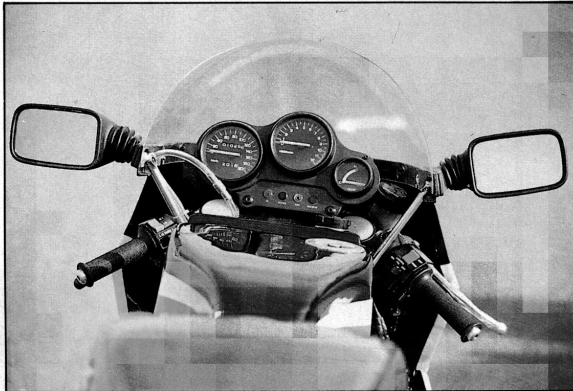
El resultado ha sido óptimo logrando conjugar los dos mundos si bien las prestaciones absolutas en circuito se han visto muy mermadas; lógico si consideramos que ésta es una moto de calle al fin y al cabo.

La posición de conducción de la JY-4 es algo menos drástica que la de la TR-2 (la multitubular de Gran Premio), con el asiento un poco más bajo y los manillares algo más altos. La diferencia es pequeña y sólo se nota por contraste con la auténtica de Gran Premio.

El reparto de pesos de la JY-4 no cedió paso a su «civilización». Al contrario. El motor TZR, muy corto, ha permitido a Cobas situarlo muy adelantado para adelantar el C. de G. (más peso sobre la rueda delantera que en la TR-2..., aunque menos que en la nueva moto con motor en V).

El proceso de «meter» en el cuerpo de la Gran Premio todos los accesorios de calle es algo más que

Ese es el lema del folleto publicitario de los productos JJ Cobas, pero sólo con la JY-4 se ha llevado a cabo. Un paso decisivo en su trayectoria que ha costado más de lo que podría esperarse a primera vista.



El tablero, proveniente de la TZR, y los retrovisores no empañan una visión que te transporta a los Gran Premios.

soldar unas pletinas extras. Como Augusto ya comenta, todo el sistema eléctrico y luminoso viene de la TZR de serie. Hay algunos detalles interesantes. El faro está «embutido» en la cúpula para no tener que adelantarla. Ello impediría su homologación en el Campeonato Japonés de F-3 (la cúpula no puede adelantar el eje delantero). La batería está situada en el colín contradiendo un poco la teoría de disminuir el momento polar de inercia..., concesiones a la calle: hay que meterla en algún sitio. El cuadro de instrumentos, por último, está sueto a la horquilla, una solución muy poco purista, pero no había sitio para meterlo en la cúpula. Un cuadro más «racing» sería deseable, pero nuevamente las exigencias del mercado japonés se imponen con sus avisadores luminosos de exceso de velocidad, velocímetro limitado a 180 km/h. etc.

La JY-4 es, por lo demás, «una auténtica moto de carreras». Muchas de las piezas son las mismas o intercambiables con la TR-2 o la JC-3 (la KTM).

El chasis es una doble U en aluminio que ha necesitado un refuerzo adicional para contrarrestar el que el motor vaya anclado sobre silentblocks y no ejerza funciones estructurales. Se ha tenido que diseñar un soporte especial para el silentblock inferior que contrarresta la reacción de la cadena en el pi-

ñón de salida. La carrocería es idéntica a la de las motos de Gran Premio, con los añadidos necesarios o el tabicado interior del depósito que separa el del aceite del de gasolina.

Las suspensiones, ruedas y frenos son de primera línea. La horquilla invertida WP de 54 mm. de diámetro es impecable en toda circunstancia, igual que la suspensión trasera con amortiguador WP regulable en todo: hidráulico en compresión y extensión, precarga de muelle y longitud total.

El conjunto de freno delantero es Lockheed, con bomba de caudal regulable y pinza de cuatro pistones idénticas a las utilizadas por todos los punteros de 500. El disco delantero será de 300 mm. Detrás hay un disco de aluminio de 200 mm. «creemos que es mejor uno de acero para ir por la calle pero en Japón insistieron en mantener el de competición. Cuando el cliente les diga a sus amigos que ya le toca cambiar el disco trasero éstos se darán cuenta de que se trata de una auténtica moto de carreras, y eso es importante allí», contaba Antonio Cobas al respecto.

Las modificaciones en el motor son mínimas. Unos escapes especiales rebajan algún Kg. en el peso, dan más potencia arriba y dan a la moto, con sus dos silenciosos paralelos por el lado derecho (como

las Honda RS carreras clientes) una estampa sin igual. La carburación ha sido modificada para ajustarse a las nuevas condiciones de escape y filtro (de espuma y sin caja). Hasta el desarrollo es el original pese a que la moto podría con un par de dientes menos; quizás porque si lo hiciesen habría problemas con la primera, ya hay que hacer patinar un poco el embrague al arrancar.

El peso total es de 105 kg. en seco. Esto y la excelente penetración aerodinámica permitían llegar a la JY-4 a los 193 km/h., en la recta de Calafat frente a los 127 de una TZR de serie, en pruebas realizadas por JJ..., una auténtica diferencia.

La moto respira calidad y precisión en los acabados. Pletinas de sujeción de estribas, soporte de amortiguador de dirección, soldaduras del chasis, etc..., son para quedarse mirando la moto en el garaje durante horas. El precio está en consonancia. Si pensamos en que la moto de Gran Premio tiene los mismos elementos y materiales, con la diferencia del motor, y que cuesta algo más de dos millones de pesetas (sin IVA), nos damos cuenta de que es inevitable..., es una auténtica moto de carreras. □

Ficha técnica

MOTOR

Motor: Bicilíndrico dos tiempos refrigerado por agua, admisión por láminas y válvula de escape.

Cilindrada: 249 c.c.

Diámetro por carrera: 56,4 x 50 mm.

Relación de compresión: 6,4:1.

Potencia máxima: 50 CV, a 9.500 r.p.m.

Par máximo: 3,5 kgm. a 9.000 r.p.m.

Carburadores: Dos Mikuni de 28 mm. ϕ con entrada para engrase separado.

Transmisión primaria: Por engranajes rectos.

Relación: 22 x 56.

Transmisión secundaria: Cadena. Relación: 14 x 41.

Caja de cambios: Seis velocidades. 1.º: 2,461 (35%), 2.º: 1,750 (49%), 3.º: 1,315 (65%), 4.º: 1,063 (79%), 5.º: 0,961 (89%), 6.º: 0,852 (100%).

Sistema eléctrico: Alternador. Batería de 12 V 4 A.h.

CICLO

Carrocería: Carenado integral en dos piezas. Colín independiente.

Chasis: Estructura en doble U de duraluminio soldado en atmósfera de Argón. Peso aprox. 6 kilogramos.

Suspensión delantera: Horquilla invertida White Power de 54 mm. de diámetro. Regulable en precarga de muelle. 105 mm. recorrido.

Suspensión trasera: Sistema progresivo con amortiguador White Power regulable en precarga de muelle hidráulico (compresión y extensión) y longitud total: 120 mm. recorrido.

Freno delantero: Un disco de 300 mm. de ϕ , pinza de cuatro pistones y bomba de caudal regulable Lockheed.

Freno trasero: Un disco de aluminio de 200 mm. de ϕ .

Rueda delantera: Llantá Marvic de 2,75 x 16. Neumático Pirelli Demon 110/90-16.

Rueda trasera: Llantá Marvic de 3,50 x 17. Neumático Pirelli Demon 140/70-17.

Depósitos: Dos litros de aceite y 20 de gasolina.

Peso en vacío: 105 kg.