

MAJJIA PURA

Comparativa

JJ Cobas **RC 30** Montesa

JJ Cobas Prototipo **Bultaco**

Juntar en una sola moto de trial el trabajo de Jacinto Moriana, Antonio Cobas y Toni Gorgot tenía que dar como resultado una moto fuera de serie en todos los aspectos. Y así fue. Hoy, gracias a la colaboración de Manuel Casado y de los hermanos Lozano hemos podido reunir dos de estas motos "mágicas": el prototipo propulsado por un motor Bultaco, y la moto construida en pequeña serie, e impulsada por motor Montesa. Un regalo para los aficionados al trial.





España ha sido la reina del trial desde mediados de los años sesenta. Muchas veces hemos contado como esta especialidad cambió radicalmente con la aparición de Sammy Miller y su Bultaco Sherpa. A partir de ese momento, y hasta casi finales de los setenta, apenas ninguna marca del resto del mundo pudo hacer sombra a las tres grandes (Bultaco, Montesa y Ossa), las tres españolas.

Pero la decadencia de nuestra industria trajo, necesariamente, el ascenso de otras firmas, sobre todo italianas y japonesas. Fueron los años de Honda, y de Fantic, por citar dos ejemplos.

Sin embargo, tanto la afición como la tecnología del trial estaban más que asentadas en nuestro país, tras tantos años de duro trabajo. La desaparición de Bultaco y de Ossa abrió un hueco importante, y unos cuantos aficionados, empresarios y técnicos se unieron para dar lugar a un renacer de las

motos de trial en España. Así, fueron apareciendo Beta, Gas Gas, Sherco, Merlin, Clipic, Mecatecno, JP, Fournalés, JCM y ... JJ Cobas. La mayoría de estas marcas desaparecieron o fueron absorbidas, siguiendo una "evolución natural de la especie". Otras desarrollaron sus primeros modelos hasta recobrar el buen nombre de los fabricantes españoles, como en el caso de Beta o Gas Gas, ambas ganadoras de campeonatos del mundo.

Y no sólo estaban renaciendo las marcas de trial. En velocidad destacaban las Siroko, Arbizu y las Kobas. Estas últimas eran el fruto de un genio de la ingeniería, el gran Antonio Cobas, que ya estaba revolucionando el mundo de la competición con sus innovadoras ideas. Sus chasis cambiaron radicalmente el concepto de moto, y logró destacados éxitos en diversos campeonatos frente a mecánicas mejores y más potentes. Mucho le deben pilotos

como Cardús, Sito Pons o el mismo Crivillé.

Por otro lado, otro de los grandes hombres de la moto y el automóvil en España, Jacinto Moriana. Este, además de mantener equipos de competición, tenía unas importantes instalaciones y una tienda en Barcelona. Lo cierto es que pese a sus éxitos deportivos, la economía de JJ no estaba precisamente boyante. Y lo mismo (o peor) sucedía en Kobas. Pensemos que estamos hablando de 1982, y que la terrible crisis del sector que había exterminado nuestras marcas no era, ni mucho menos, agua pasada. De modo que a Jacinto Moriana se le ocurrió que si unía sus fuerzas con un genio como Antonio Cobas, posiblemente podrían salir adelante juntos.

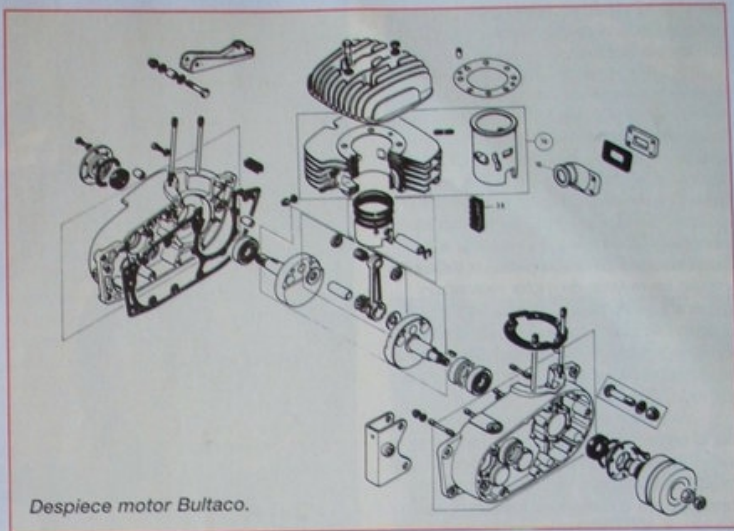
El proyecto más impactante que se le expuso a Cobas fue el de una máquina de trial. Las condiciones impuestas por Moriana fueron que ... la moto fuera buena. Tenía total libertad de creación y ensayo. El



reto era importante, puesto que Cobas nunca había trabajado en este campo. Pero a nuestro ingeniero esta dificultad le incentivó aún más poniéndose inmediatamente manos a la obra.

Naturalmente, primero hizo un serio estudio de las distintas máquinas del mercado, de sus características y carencias. Su primera impresión fue la de que todas las motos eran muy similares y, para su mentalidad vanguardista, excesivamente conservadoras, por no decir anticuadas. Por ello, de aquellas motos, apenas podía aprovechar las medidas y poco más.

Acometió su propia empresa con decisión y su acostumbrada creatividad. Desechando los viejos chasis monocuna desdoblados bajo el cárter, creó un nuevo bastidor monoviga, del tipo "espina de pescado", en chapa de aluminio de 5 mm. El motor colgaba del chasis, y estaba sujeto a este por la culata, mediante dos tubos "nor-



Despiece motor Bultaco.

males", y por la zona del basculante. Cobas buscaba, sobre todo, la compacidad. Nuestro genio había observado que, pese a la importancia del equilibrio en el trial, las motos estaban totalmente desequilibradas, y pesaban más de un lado que del otro, obligando a los pilotos a compensar con su habilidad esta deficiencia.

Otro asunto que preocupaba a Antonio Cobas era la suspensión trasera, fundamental para una motricidad óptima, y sufridora de una parte importante del trabajo de una moto del trial. De nuevo Cobas fue más allá, y acopló un monoamortiguador de flexibilidad variable y mayor recorrido que las convencionales. Sin embargo, frente a las indudables ventajas de este sistema, también presentaba un serio problema a resolver: la excesiva flexión a la que sometía la cadena. Para solventar esto, el siempre original Cobas recurrió a una solución experimentada poco tiempo atrás por Bultaco: la doble cadena. Aquel sistema, denominado "Dual Line" en la marca del dedo rampante, consistía en una cadena que iba del motor al basculante, y otra del basculante a la rueda trasera. Con ello se lograban, sobre todo, reducir la longitud de las cadenas (y con ello la tensión). Y además, podía montar cualquier motor, sin importar de que lado tuviera la cadena. Pero además, con toda esta acumulación de innovaciones, Cobas logró dos de sus objetivos fundamentales: la compacidad (el monoamortiguador trasero iba casi pegado al motor, y sobre él) y el centrado del motor, puesto que con el "dual line" pudo poner el motor más a la derecha que en ninguna otra moto de trial construida hasta entonces.

Y no terminaron aquí las sorpresas. Como el mismo Cobas confesó al periodista Juan G. Luque en una entrevista "Para mí los frenos de tambor son un atraso, así que había que instalar frenos de disco, como



Moto clásica 75



fuera". Y lo consiguió. Hasta entonces, tampoco se había visto nunca una moto de trial con frenos de disco.

A lo largo de 1983 se fueron filtrando diversos rumores, y el mundillo del trial se iba calentando según se iban conociendo todos estos aspectos. Sin embargo, no pasaba de ser eso, rumores. Hubo que esperar al 13 de octubre de 1983 para confirmar que las notas de prensa que habían ido apareciendo durante el verano contaban verdades como puños. Fue durante el I Salón Nacional de la Bici Moto de Valladolid, y todas las revistas de motor mostraban orgullosos a Moriana y a Cobas junto a la máquina de trial "futurista". Moto Verde la llamaba "galáctica", Solo Moto "vanguardista y sofisticada", y así infinidad de revistas ... ¡de todo el mundo!

Moriana y Cobas habían logrado dar el primer paso. Ya tenían su moto de trial, y las críticas no podían ser mejores. Las expectativas despertadas eran muchas, pero sólo era el comienzo. El siguiente paso fue comenzar a competir, algo necesario para desarrollar la moto. Y aquí llegó otra de las grandes sorpresas de esta historia; el 11 de enero se presentaban los dos pilotos oficiales de la nueva marca: Toni Gorgot y Gabino Renales. Las dificultades económicas que estaba atravesando Montesa, junto al atractivo proyecto de trabajar junto a un genio como Cobas decidió a un mito como Gorgot a dejar su antiguo equipo y embarcarse en la aventura. Gorgot había sido seis veces consecutivas Campeón de España de trial. El gran piloto comentó en El Mundo

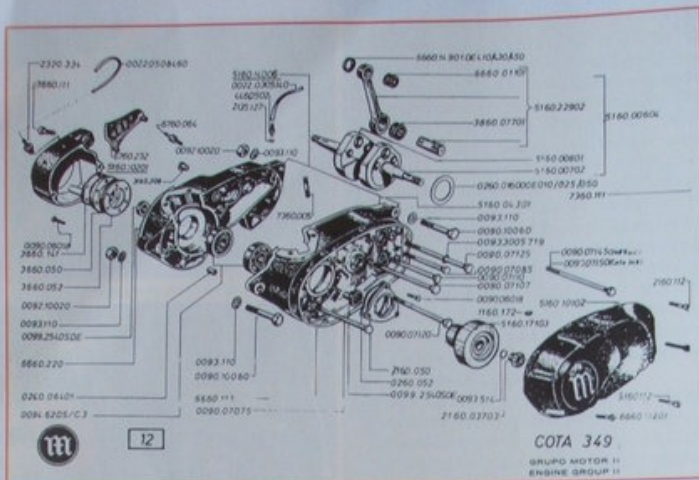


Deportivo al periodista Raymond Blancafort "Estoy muy ilusionado y por ello me voy a volcar en el proyecto. Cuando Montesa me anunció su oferta para el próximo año, debido a sus circunstancias actuales, pensé en dejarlo ... pero aquí nos hemos reunido los hombres que me ayudaron a empezar y ello hace que me sienta muy involucrado en el proyecto, sea casi una cuestión personal". Por su parte, Gabino Renales era un joven

piloto, muy prometedor, proveniente de la también española, con la que había realizado una buena temporada.

El objetivo que se marcaron, o al menos el que la prensa marcó a la nueva firma, fue nada más y nada menos que el Campeonato Mundial para ... 1984. Tales eran las esperanzas creadas. Y hablando de todo un poco, nos habíamos olvidado mencionar que la JJ Cobas estaba propulsada





JJ Cobas en trial. Renales se conformó con la tercera posición, detrás del "hombre fuerte" de la temporada, el corredor de Merlin Luis Gallach.

El mundial de 1984 dio comienzo en el Trial de Sant Llorenç, en Olot (Gerona). El piloto más fuerte del momento era Eddy Leujene piloto de Honda, marca que tras muchos intentos comenzaba a ver resultados en la especialidad de trial. Para esta prueba JJ Cobas tenía reservada una sorpresa, y es que sus máquinas pasaban a estar propulsadas por un motor Bultaco.

Pero si en el nacional las Cobas estaban colocándose en entre los primeros puestos, el mundial iba a ser otro cantar. Ni en Olot, ni en Italia, ni en Bélgica, Inglaterra o Irlanda consiguieron destacar, demostrando que no se puede vender la piel del oso antes de haberlo cazado.

En España como ya hemos comentado, las cosas iban bastante mejor. El 25 de julio, en el trial de Orduña (Bilbao) Renales logró su primer triunfo, por delante de Gallach y de un Gorgot que, a estas alturas de la temporada, empezaba a mostrar síntomas de agotamiento. Precisamente a



78 moto clásica

este piloto le hizo una entrevista Alex Medina, de Motociclismo, y en ella se mencionaban muchos asuntos muy interesantes:

Pregunta (...) Una cosa es tener que poner una moto a punto y otra estar cambiando los motores cada dos por tres, además de las suspensiones, es decir, todo
 Respuesta: Esto es cierto, pero todo tiene una explicación. Estamos trabajando en una moto completamente nueva que va a ser una auténtica revolución en el mundo del trial en donde nadie, ni en España ni afuera está arriesgando nada de nada. Nosotros hemos dado un paso de gigante y naturalmente esto es un riesgo, un riesgo que yo he aceptado y que luego se verá recompensado. Nos situaremos muy por delante de todo el mundo (...)

P (...) ¿Cómo es posible que un motor como el Bultaco que está de sobra probado, que tú lo conocías a la perfección a estas alturas todavía lo estás modificando carrera tras carrera?

R: Bueno, en principio yo tenía el último motor que llevó Manuel Soler en el Mundial y con el que hizo su último resultado con Bultaco, un segundo en Francia. Este motor era una maravilla pero tuvimos la mala fortuna de que de que se nos coló un tornillo en el cilindro y naturalmente se fue a hacer puñetas. A partir de ese momento hemos seguido con motores Bultaco pero de estricta serie. Hemos probado varios y en este momento llevo un trescientos cuarenta. Tienes que tener en cuenta que en estos motores la colocación del filtro del aire es fundamental y un motor pensado para el chasis Bultaco es una cosa, y el tener que adaptarlo a un chasis que no tiene nada que ver con todo lo visto hasta ahora es otra muy distinta.

Poco después se presentaba a la prensa la primera de las JJ Cobas trial a la venta. Su precio era de 350.000 pts de las de entonces, bastante superior al de sus

competidoras. Como paradoja, montaban un motor Montesa, mientras los pilotos oficiales se afanaban en afinar los motores Bultaco de sus máquinas. El resumen del probador de Motociclismo concluía: una moto muy manejable, con unas suspensiones muy válidas, un chasis muy rígido, unos frenos excelentes y un motor muy al día, que si bien posiblemente no está a la altura de disputar un campeonato del mundo, si es muy válido para cualquier trialero con un alto nivel de pilotaje. Es una moto distinta para una clientela que quiera adelantarse al futuro, que requiere una conducción distinta a la que estamos acostumbrados".

Poco después Motociclismo comentaba que ya estaban a punto. Naturalmente se explicaba que la temporada de trial había servido, sobre todo, para corregir errores de diseño. Se habían mejorado los frenos, la suspensión trasera, etc. Sin embargo





go, seguían montando, como la de la toma de contacto con la prensa, motores Montesa. La razón de esta sinrazón la aclaró Xammar, mecánico y hombre de confianza del equipo: "Es simplemente por un problema de recambios. Tenemos que pensar en el cliente y el Montesa es un motor muy válido y que está en mejores condiciones de servir recambios que Bultaco, un motor con el que se han encaprichado tanto Toni como Gabino"

Mientras, la lucha por el título seguía fuertemente reñida. Gallach no cedía un paso, y Codinas, Gorgot y Renales le seguían de cerca, esperando que fallara. Pero eso no sucedía. En la novena prueba

del Campeonato de España, celebrada en Torelló, Gallach volvió a ganar seguido de los dos pilotos de Cobas. A estas alturas, Gorgot estaba tercero en la clasificación, y Renales quinto. Cuando llegó la última prueba, la de Igualada, Gallach ya era campeón. Renales, como consuelo, ganó su segundo trial de la temporada, mientras Gorgot solo pudo hacer un cuarto puesto. La temporada terminó con Gallach primero (204 puntos), Andreu Codina segundo (Montesa, 167 puntos) Antonio Gorgot tercero y Gabino Renales cuarto. La buena noticia es que, merced a la regular actuación de los dos pilotos, JJ Cobas consiguió en Campeonato de España de constructores. La mala era que Gor-

got anunció su irrevocable retirada, con lo que el trial perdía a uno de sus mejores hombres. Lo que más había pesado en aquella decisión era su madurez, frente a la fortaleza y pujanza de los jóvenes pilotos (como Codinas) y también, porque no decirlo, la cotización a la baja de los pilotos de trial, habida cuenta de la crisis que atravesaba el sector.

Aquí, mas o menos, terminó la historia. Las trece motos construidas constituyeron toda la producción de JJ Cobas en trial. Al año siguiente ya no hubo ni equipo oficial ni más motos de trial. Tanto a Moriana como a Cobas le habían ido surgiendo retos más atractivos, como las BMW de resistencia o las 125 cc de competición con las que Crivillé logró su primer campeonato del Mundo. Ya durante 1984 habían estado preparando una moto de circuito para Carlos Cardús, y la evolución de la firma continuó por esos derroteros, abandonando el campo.

LA PRUEBA

Nuestros lectores pueden comprender perfectamente la dificultad de encontrar dos JJ Cobas de trial, y más aún una con motor Montesa y otra con motor Bultaco. Y no contaremos lo que costó lograr reunirlos, para poder comparar una y la otra. Pero se consiguió, y hoy podemos mostrar en estas páginas una de las ocho JJ Cobas "Montesa", y una de las tres JJ



equilibrio es más fácil de guardar, sobre todo para alguien que no está "viciado" con la costumbre de montar habitualmente en motos de trial.

A lo que no es nada fácil acostumbrarse, a poco que uno haya montado en máquinas de esta especialidad, es a la

transmisión y suspensión trasera. El tirón habitual al dar gas de golpe, queda suavizado por la acción combinada del monoamortiguador y del sistema dual line. Por lo visto, esto fue lo que más desconcertó a Gorgot, a Renales, y a todos los pilotos que en su momento probaron esta moto.



Por lo demás, las diferencias entre estas motos son tan visibles como las que pueda haber entre un motor Bultaco y uno Montesa. El Bultaco es más elástico, mientras que el Montesa funciona más arriba, y es necesario emplearse más a fondo con el cambio. Aquí también se notan las diferencias, puesto que se conservan intactas las excelencias del Bultaco y la tosquedad del de Esplugas.

Resulta curioso que el motor Bultaco mostrara un funcionamiento más competitivo, sobre todo si tenemos en cuenta que la 340 era casi una improvisación sobre la base de la 350, y que el último año de Bultaco en competición había sido 1982, mientras que el motor Montesa 349 era plenamente actual, y esta marca tenía equipo oficial compitiendo. Pero así eran las cosas.

El resumen que puede extraerse de esta prueba es que estamos ante unas máquinas realmente avanzadas, y un tanto incomprendidas. Como tantas veces en este país, fue un técnico nacional el que abrió un camino que más tarde el resto de las marcas, sin excepción, han seguido. Nadie concibe hoy una moto de trial sin frenos de disco, sin monoamortiguador, sin chasis de aluminio. Todo ello hoy parece habitual, y quizá no seamos conscientes de la dificultad que planteaban estas soluciones en 1984. En la actualidad el aluminio es un material muy habitual, y asombra el empleo, por ejemplo, de la fibra de carbono. Tal vez dentro de poco nuestras cazuelas y sartenes estén fabricadas en fibra de carbono, y tengamos al ver este producto las mismas sensaciones que tenemos ahora al ver el aluminio. Pero en 1984 las cosas no eran tan sencillas.

Faltó constancia, tal vez dinero. Quizá no fuera el mejor momento para la aventura trialera de Cobas y Moriana. Pero lo que nadie puede negar es la validez del proyecto, y la clarividencia del trabajo de Cobas. Esta prueba no es más que una demostración palpable de que por mucho que el pese a algunos detractores extranjeros (y nacionales), España es algo más que un país de playa, toros, paellas y solecito. Nuestro especial agradecimiento para los hermanos Lozano y Manuel Casado por habernos prestado sus "joyas".

Texto: Carlos Polo
Fotos: Ángel de la Maza / Enrique Mayo



MOTOR

Marca: Bultaco

Tipo: Monocilíndrico a ciclo de dos tiempos refrigerado por aire.

Diámetro x carrera: 85 x 60 mm

Cilindrada: 340,47 cc

Relación de compresión: 9:1

Potencia: 20,8 CV a 6.000 rpm

Alimentación: Carburador Amal 2627 de 27 mm

Engrase: Por mezcla

Encendido: Volante magnético Femsa VAR 41-51

TRANSMISIÓN

Primaria: Cadena Joresa

Secundaria: Doble cadena; una desde el piñón de salida hasta el eje del basculante, y otra del eje del basculante a la corona de la rueda trasera

Cambio: de seis velocidades, con mando al pie

Relaciones:

I:	17/30
II:	19/26
III:	22/24
IV:	28/26
V:	30/16
VI:	33/13

BASTIDOR

Tipo: Monoviga, en chapa de aluminio de 5 mm de grosor

Suspensión delantera: Horquilla telehidráulica marca Telesco

Suspensión trasera: Horquilla oscilante con monoamortiguador marca Rolling

Frenos del/ tras: un disco de fabricación propia de 160 mm de diámetro, con bomba marca AJP.

Llantas: Akront sello rojo

Neumáticos del/tras: Michelin Competición 2,75 x 21/ 4 x 18

PRESTACIONES:

Capacidad del depósito: 4,5 litros

Peso: 80 kg

MOTOR

Marca: Montesa

Tipo: Monocilíndrico a ciclo de dos tiempos refrigerado por aire.

Diámetro x carrera: 69 x 64 mm

Cilindrada: 349 cc

Relación de compresión: 9:1

Potencia: 17 CV a 5.500 rpm

Alimentación: Carburador Amal 2627 de 27 mm

Engrase: Por mezcla

Encendido: Volante magnético Moto-plat

TRANSMISIÓN

Primaria: Engranajes helicoidales

Secundaria: Doble cadena; una desde el piñón de salida hasta el eje del basculante, y otra del eje del basculante a la corona de la rueda trasera

Cambio: de seis velocidades, con mando al pie

Relaciones:

I:	10/30
II:	12/39
III:	15/26
IV:	18/23
V:	22/19
VI:	25/15

BASTIDOR

Tipo: Monoviga, en chapa de aluminio de 5 mm de grosor

Suspensión delantera: Horquilla telehidráulica marca Telesco

Suspensión trasera: Horquilla oscilante con monoamortiguador marca Rolling

Frenos del/ tras: un disco de fabricación propia de 160 mm de diámetro, con bomba marca AJP.

Llantas: Akront sello rojo

Neumáticos del/tras: Michelin Competición 2,75 x 21/ 4 x 18

PRESTACIONES:

Capacidad del depósito: 4,5 litros

Peso: 80 kg