

COBAS CONTRA KOBAS



ESCRIBE CON

Un trabajo de DENIS NOYES y VIC MONLLAU
Fotografiado por JAIME ALGUERSUARI



Justo ahora, cuando el bastidor semi-monocasco en "U"... el famoso "bastidor Kobas"... está de moda, como bien lo prueban la Yamaha 500 Campeona del Mundo con Eddie Lawson, la Suzuki HB 500 de Roberto Gallina, la singular Yamaha 250 construida en América por Kenny Roberts, las Armstrong de fibra de carbono y la curiosa Harris 250 con propulsión Rotax, el hombre al que todos han copiado vuelve a la estructura multitubular con tubos redondos de acero al cromo-molibdeno.

Antonio Cobas dice: *«No son los materiales, ni las formas exteriores lo que define mis motos. He cambiado la forma, pero no la fórmula. La JJ-Cobas no es otra cosa que una evolución lógica de la Kobas...»*

¿Por qué ha vuelto Antonio a una estructura que nos hace recordar las inolvidables Siroko?

¿Cuál es mejor? ¿La Kobas o la JJ-Cobas? ¿Y por qué? Para contestar estas preguntas nos desplazamos a Calafat, con el propósito de rodar con ambas motos junto con los cuatro pilotos que colaboraron activamente con SOLO MOTO en este trabajo: Sito Pons, Carlos Cardús, Juan Garriga y Quique De Juan.

Dennis y Jaime también han probado estas motos mágicas que han hecho célebres a su artifice y sus pilotos. Y al final, a base de rodar con ellas, de escuchar atentamente las opiniones y apreciaciones de sus jinetes, hemos llegado a unas conclusiones realmente claras y precisas. Pero, sobre todo, nos hemos divertido mucho.

LOS CRONOS HABLAN

Hace un par de años, y más o menos sobre estas fechas, probé en el Jarama una serie de motos de 250 cc: la Tormo Bartol, la Arbizu, la Siroko y una de las primeras Kobas, todas con sus ruedas de 18 y todas, menos la Tormo Bartol, con motor Rotax. Para mí, la moto más fácil de llevar era la Siroko de Carlos Cardús, seguida de cerca por la moto de Ricardo Tormo. La más difícil y la más

tenía las ideas muy claras... con la Kobas iría más deprisa. Nada de si la moto era más o menos "fácil de llevar" nada de si era "cómoda". No, Carlos se fue directamente al grano, al crono.

Un año y medio más tarde, justo después del G.P. de Sudáfrica, estuve en el Jarama cuando Carlos Cardús y Sito Pons probaron por primera vez sus nuevas motos... cada uno dejando atrás, al parecer, sus "antiguas" Kobas semi-monocasco en "U" en provecho de sus nuevas monturas. Era un

era "más lenta que un carro de polos."

Cardús por su lado dijo que con la JJ-Cobas iría aún más deprisa que con la Kobas, y que con la JJ-Cobas había vuelto a encontrar algo del tacto agresivo de la Siroko, una moto inferior a la Kobas en eficacia y cronos pero más fácil de meter en curvas, más agresiva. Angel Nieto también probó la JJ-Cobas aquel día y su primera impresión fue muy positiva.

Y, como todos sabéis, Sito, después de un desastroso debut en Italia con la Yamaha vol-

vado en el Mundial 1985 si hubiese fallado "lo" de Suzuki.

En total fuimos siete los que rodamos con las dos motos (tres en realidad, la Kobas de Sito y las JJ-Cobas de Cardús y de Sito): Pons, Cardús, Juan Garriga, Quique de Juan, Jaime Alguersuari, Johnny Bohl (probador de nuestra colega *Motocross Reisen & Sport*) y yo.

IMPRESIONES "CALLEJERAS"

Antes de entrar de lleno en



"rara" de tacto era la Kobas de Pedro Xammar. Y cuando probé al día siguiente la Kobas con rueda delantera de 16 la encontré aún más extraña, especialmente para la frenada del final de recta. Pero aquel mismo día Carlos Cardús tuvo su primera toma de contacto con la moto que un año después le llevaría al título Europeo. Y lo que más me acuerdo de aquella prueba, es que Cardús bajó de la moto convencido... "Con esta moto puedo ir más deprisa que con la Siroko."

Yo no. Ni tú... si no eres de aquella docena mágica de campeones en potencia, o por lo menos, un puntero de primera fila del Campeonato de España. Pero Carlos, a pesar de los problemas de acoplamiento y las sensaciones nuevas y, por eso, "extrañas" de la Kobas,

día de contrastes brutales. Cardús estrenaba la nueva JJ-Cobas multi-tubular mientras Sito rodaba por primera vez con sus nuevas Yamaha TZ 250.

Cardús rodaba a gusto, llegando a parar el crono en 1:34, y reinaba un ambiente de optimismo y alegría en el box de JJ. Pero a su lado, en el box de Sito hubo caras largas y momentos de tensión. Según el Team de Sito, él llegó a rodar en 1:35 con aquella Yamaha, pero yo no me lo creía mucho. Nosotros, los de la prensa especializada, publicamos la versión "oficial" dando crédito a aquello de "1:35" y a las palabras de Sito sobre las posibilidades de la Yamaha... "una vez puesta a punto". Pero el que sí habló claro era Tomás Díaz Valdez, del diario AS. Tomás dijo que la Yamaha de Sito

vió a su fiel Kobas, ganando el G.P. de España y acabando cuarto en el Campeonato del Mundo. Cardús, por su parte, en su primera temporada completa en el Mundial rodó en el primer puesto con la JJ-Cobas en tres ocasiones y mostró, sin duda, la alta competitividad de la moto. Tanto, que el equipo de Sito pidió una nueva JJ-Cobas justo después del G.P. de Yugoslavia, pero no llegó Sito a probar la moto hasta los entrenamientos para el round del Campeonato de España en el Jarama, al final de temporada, carrera en la cual se decidió confiar una vez más en su veterana Kobas.

Así, nuestra prueba en Calafat fue la primera oportunidad de Sito para probar a gusto y sin prisas la nueva y pequeña JJ-Cobas, la moto que hubiera lle-

Antonio Cobas junto al equipo de mecánicos que, carrera tras carrera han dado vida a las motos de Sito Pons y Carlos Cardús: "Chus", Santi Mulero, Ginés Girado y Luisito Alberó, flamante Campeón de España Senior con la infatigable Siroko de la escudería JJ.

comparaciones, contrastes y diferencias vitales entre dos generaciones de 250 cc diseñadas por Antonio Cobas, basándonos en las apreciaciones de Sito y Carlos y en las explicaciones del propio Cobas, voy a compartir con vosotros las impresiones de un motorista de calle y corredor de "production", sobre unas motos que no tienen absolutamente nada que ver con las cuatro tiempos de serie que mejor conozco.

La primera moto que me tocó probar fue la JJ-Cobas de Carlos Cardús. Había llovido y la pista no permitía brusquedades. Con slicks y con una moto de Gran Premio sobre suelo mojado, salí a la pista con ciertas precauciones.

La primera impresión es de llevar una 125 cc. Además, la poca distancia entre estriberas y sillín, y entre sillín y los semi-manillares hace harto difícil "entrar" en la moto si mides más de 1,75.

Evidentemente, las válvulas de escape han ampliado la gama de potencia del motor Rotax porque aún sobre agua no era difícil salir de los ángulos de Calafat. Me acuerdo que la última vez, rodando con el motor Rotax sin válvulas de escape, tenía que castigar mucho más el embrague saliendo de boxes y de los ángulos.

Pero al llegar al ángulo por primera vez, ya con psicosis de slicks sobre agua, tuve un pequeño susto cuando vi que la moto "se caía" hacia el interior de la curva. Así como suena. Yo bajé marchas, di un toque de freno e inicié la inclinación suavemente... pero la moto quería subir al arcn interior, quería inclinar mucho más y ¡de golpe!. Al levantar la moto para no subir al arcén, la moto ya quería volver a la posición vertical y salirse del circuito ¡quería saltar el arcén exterior! Y encima, con slicks sobre suelo mojado... y después de cuatro meses de inactividad casi total (problemas con mi permiso de trabajo). ¡Vaya comienzo! Poco a poco me iba acostumbando a las reacciones de la moto... y me acordaba una vez más de algo que me dijo Pedro Xammar hace dos años: "Una moto que va muy bien al límite puede parecer rara e inestable cuando vas a un ritmo conservador."

¿Hmmmmmmm? El circuito no permitía mucho, pero poco a poco empezaba a ir más deprisa, anticipando las reacciones de la moto y consiguiendo pasar por los ángulos sin más sustos. El truco está en dejar que la moto caiga y después seguir la trayectoria. Más tarde, sobre suelo seco, vería que con la JJ-Cobas se reduce el tiempo entre el inicio de la inclinación y la inclinación máxima... porque la moto se cae literalmente hacia el interior de la curva.

Después de unas cuatro vueltas, volví a boxes para coger la Kobas de Sito. Y la diferencia, es enorme y clara. Con la Kobas me encontraba mucho más a gusto, más cómodo. La postura de Sito (con los manillares menos caídos) es menos exagerada y más cómoda. El mo-

tor de Sito tiene menos empuje, menos mala leche abajo, pero a alto régimen, entre 11.000 y 13.000 rpm parecía acelerar mejor.

Pero la gran diferencia está en el tacto de la moto a la hora de iniciar una inclinación. La Kobas, en comparación con la JJ-Cobas, es más lenta en sus cambios de actitud. No es que requiera más fuerza para meterla en curvas... ambas son como "plumas". Pero con la Kobas vas metiendo la moto poco a poco hasta llegar a la inclinación máxima e ideal para

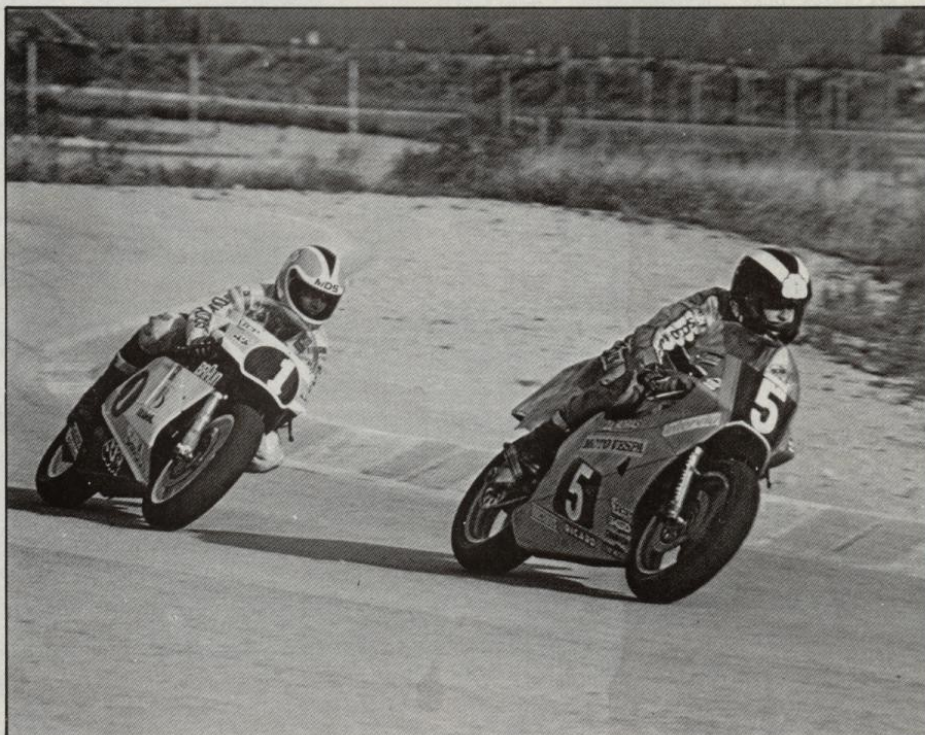
Kobas... igual que tú, amigo lector.

Y por eso, no somos Campeones del Mundo en potencia de 250 cc, porque para Sito y Cardús ya no hay ninguna duda, la JJ-Cobas es la moto más eficaz, la que hará los mejores cronos.

Cobas opina que en manos de Sito o Cardús una JJ-Cobas, ya con motor de válvulas de escape y con una perfecta puesta a punto, puede bajar de 1:32 en el Jarama y meterse de lleno en "los nueve" en Calafat.

dos. Las motos son tan pequeñas, que es como si volases. Poco a poco cogía confianza en las motos y empecé a rozar la rodilla, y frenar con más fuerza, y más tarde. Pero una voz interior me decía "Estás jugando con fuego." Y cuando llegué a bloquear brevemente el freno delantero de la JJ-Cobas en la escalofriante bajada hacia el ángulo, al final de recta... un buen susto... decidí entrar boxes y dejar las heroicidades a los héroes.

No sé que tiempos hice con las 250. Nunca he bajado de 16 en



mantener la trayectoria. Una vez bien inclinada y acelerando, la Kobas y la JJ-Cobas se comportan igual. Pero hay que meter premeditadamente la Kobas en los virajes, mientras la JJ-Cobas se desplaza desde la actitud vertical a la inclinación máxima en un instante.

La JJ-Cobas es una moto de ataque. Una moto que quería enseñarme las trayectorias rápidas de Calafat... pero nunca encontré la decisión para dejarla correr a rienda suelta. Sus locas ganas de tumbar al primer golpe de hombro me ponían nervioso. Especialmente con el circuito mojado.

La Kobas, por ser más convencional de tacto, más "de calle" a la hora de iniciar inclinaciones, me inspiraba más confianza. Indudablemente, si tuviera que correr mañana escogería la

JUGANDO CON FUEGO

Más tarde, con sol y con el suelo casi, casi seco (no estaba seco del todo hasta la última tanda cuando Sito nos dejó a todos asombrados con un tiempo de 1:10,7 (ya casi de noche) nos dedicamos a rodar las últimas tandas con cada moto. Al final no pude hacer más que cuatro vueltas seguidas sobre seco con cada moto, pero la experiencia fue deliciosa. Después de ver a Sito y Carlos tantas veces en los Grandes Premios, ya estaba sentado sobre las mismas motos que todo España ha visto semana tras semana en TVE a lo largo del verano.

El rugir del motor Rotax resulta ensordecedor desde los man-

Los motores desarrollados por Gínés ofrecen una mejor respuesta en bajcs, pero con las preparaciones de Eduardo Giró, las motos de Sito parecían acelerar mejor a partir de 11.000 rpm... (aunque sería preciso ensayar ambas máquinas con idénticos desarrollos para establecer una conclusión definitiva).

Calafat con las "cuatro tiempos" y ésta era la primera vez que rodaba con una dos tiempos de G.P. en "el circuito de los vientos". Pero estas motos, hechas para ir al límite, son motos para rodar por debajo de "11". Son motos para ganar el Mundial y a tiempos por encima de 1.18 parece, desde el borde de la pista, que van paradas. Y desde los mandos tenía la sensación de estar jugando

con fuego, especialmente en el caso de la JJ.

Hay que admirar a los jóvenes leones de 250 cc como Cardús y Pons que han llevado las motos de Antonio Cobas desde el principio. Bajaron de sus motos de copa de promoción para subirse en las precisas y revolucionarias motos de Antonio. Ellos hablan el mismo idioma que Antonio, y Antonio hace sus motos sin tomar en cuenta consideraciones de comodidad y "facilidad" de manejo. "Si después de llevar una de mis motos el piloto dice que le duelen los brazos, pues... ¡al gimnasio! Porque el problema está con los brazos, no con la moto."

Otros pilotos, como Carlos Lavado, se acostumbran rápidamente a las flexaciones y los meneos de las Yamaha "carreas clientes" y desconocen la rigidez y las reacciones abruptas pero siempre previsibles de las motos de Antonio.

Angel Nieto, acostumbrado a las super-rígidas monocascos con amortiguación convencional de Jan Thiel, jamás se ha mostrado tan agresivo y tan a gusto a los mandos de las motos de Cobas, aunque con ellas ha ganado un Campeonato de España, (con Siroko), ha hecho un quinto puesto en Hockenheim (también con Siroko) y ha ganado una manga calificatoria en Daytona (con Kobas).

Carlos Lavado o el exigente Christian Sarron son todavía capaces de ganar el Mundial de 250 cc con las flexibles Yamaha 250 cc que ni Angel Nieto ni Sito Pons pueden hacer andar. Un desconocido Andy Watts sobre una moto "normalita" puede en un día de inspiración dejar atrás a pilotos mucho mejor conocidos con motos teóricamente superiores.

Y Angel Nieto, después de muchos años participando en todas las fases de evolución de las motos de Antonio Cobas, está a punto de dar el salto a 250 cc sobre una moto cuyo diseño de chasis y suspensiones viene de los años 70. Una moto que, si va bien, va a fundirnos muchos esquemas...

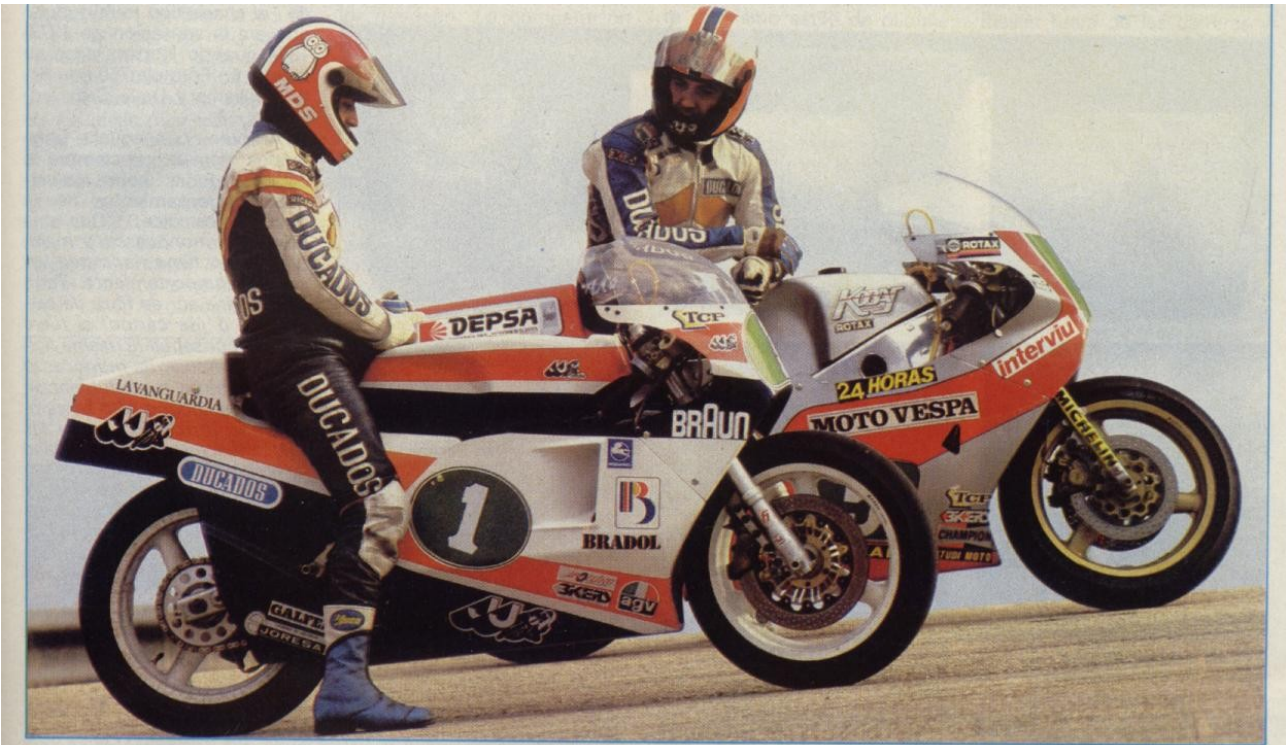
No se puede llegar a conclusiones definitivas, ni contando con la opinión experta de los mejores pilotos de España. Correr en moto es un acto de fe, y también es jugar con fuego.

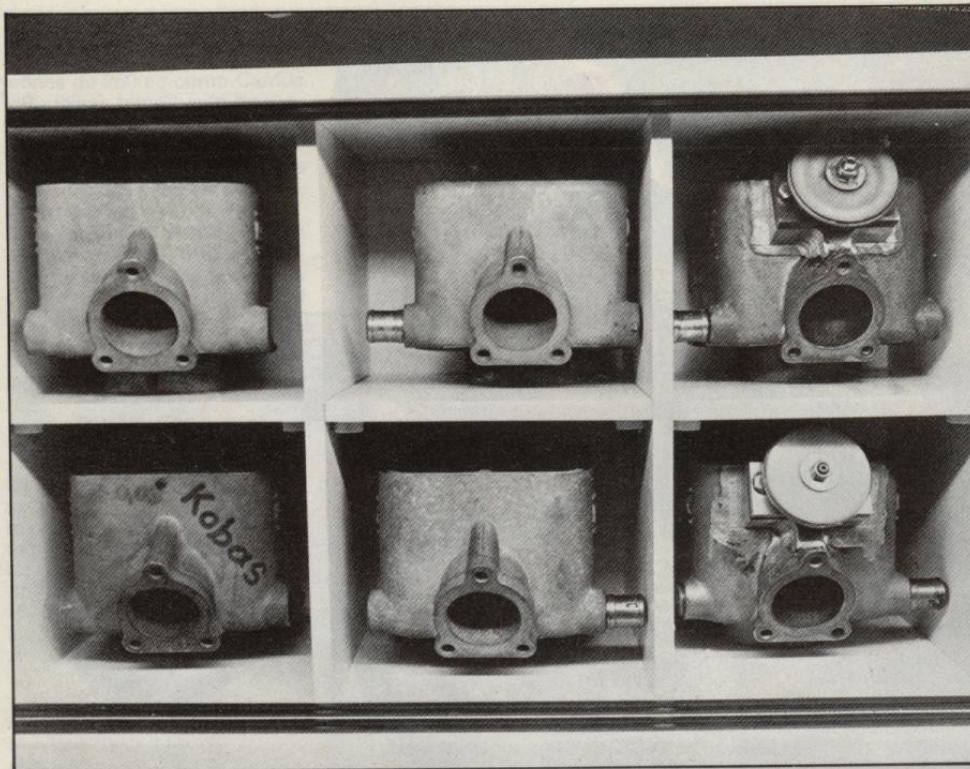
Sito y Angel no confiaban en las Yamaha y no querían arriesgarse con ellas, pero por mucho que tengamos fe en Antonio Cobas y por mucho que sus pilotos crean en sus máquinas, definitivamente no hay armas absolutas. Y probable-



Carlos con la moto de Sito, Sito con la moto de Carlos, y Dennis pilotando sin complejos las monturas de ambos. De acuerdo con nuestro probador, la gran diferencia reside en el comportamiento de las motos al abordar los virajes. En comparación con la máquina de su rival, la Kobas de Sito resulta más cómoda de manejar, aunque algo más lenta en sus cambios de actitud, obligando al piloto a ir metiéndola poco a poco en la curva hasta llegar a la inclinación idónea para mantener la trayectoria deseada, mientras que la JJ-Cobas de Cardús alcanza su máxima inclinación de forma instantánea.







Rotax ponía a disposición de Sito Pons y del alemán Manfred Herweh los nuevos cilindros experimentales con válvulas de escape a partir del Grand Prix de Austria, ofreciéndoselos más tarde a Cardús, ya en las postrimerías de la temporada. Mucho más elemental que el célebre "Power Valve" de las Yamaha TZ 250, el dispositivo desarrollado por la marca austriaca consta simplemente de una membrana accionada "automáticamente" por la depresión reinante en los conductos de escape, en función del régimen y sin precisar ningún tipo de intervención mecánica: Una solución destinada a equipar las unidades de serie en 1985.

mente nunca las habrá. De eso hablaremos más adelante.

LOS IMITADORES

Durante la temporada 1984 hemos visto dos intentos de copiar la Kobas semimonocasco. Kenny Roberts mandó a hacer motos "Kobas Réplica" pero con mejores materiales y mejor soldadura. Y un ejemplo más cercano es el de la Harris-Rotax 250.

Steve Harris admite abiertamente, igual que Roberts, que han copiado a Antonio. Harris incluso dice que Cobas ha sido

la primera persona en muchos años capaz de reconocer los verdaderos méritos de la construcción monocasco para la clase de 250 cc.

La Harris sin embargo ha ido por el suelo en repetidas ocasiones y las "Kobas réplica" del Team Roberts jamás han funcionado como Kenny esperaba.

¿Por qué? ¿Falta de fe por parte de los pilotos? ¿Falta de magia por parte de los constructores? ¿Falta de un Antonio Cobas en la mesa de diseño? ¿Falta de un Sito o un Cardús a los mandos?

Lo que está claro es que la ciencia no lo explica todo y el factor humano es enormemente importante. Técnicos japoneses con presupuestos gigantescos han llegado a conclusiones muy diferentes a las de Antonio Cobas, y pilotos como Carlos Lavado y Christian Sarron han ganado títulos mundiales con motos que pilotos como Angel Nieto y Sito Pons consideran casi inconducibles. ¿Por qué?

Y justo en el momento cuando personas tan famosas y documentadas como Kenny Roberts y los hermanos Harris en-

cargan copias de la Kobas nuestro genio local les fur todos los esquemas "volviéndose" al chasis tipo multi-tubular que era la sensación de 1974 cuando Norton lanzó un ataque en Fórmula 750 con Peter Williams y Dave Croxford. ¿Por qué?

Y Antonio, con aquella eterna mítica sonrisa que siempre deja con dudas sobre los verdaderos pensamientos del dueño, nos dice, "Que mi moto sea monocasco o multi-tubular no tiene nada que ver con su comportamiento. También podría ser de fibra de carbono... o ¡de cartón! si fuera posible conseguir la misma rapidez. Al cambiar de monocasco en aluminio a multi-tubular cromo molibdeno sólo he cambiado la forma exterior y los materiales. Pude haber hecho la mismísima Kobas pero con otra forma y otros materiales, seguramente alguien hubiera dicho que la nueva moto superior o inferior basándose en el folklore de formas y materiales."

Escuchad, escuchad, y mirad como se sonreía con su moto de Rioja en la mano. ¡Qué cuchen Roberts y Harris y otros imitadores!

"La JJ-Cobas es la continuación, una evolución lógica de la Kobas, que en su día era la evolución de la Siroko. Cuando yo miro a mi moto no veo ni la Kobas ni secciones rectangulares de aluminio. La JJ-Cobas es la Kobas en otros materiales, con otra forma... diferencias que no tienen importancia... pero ya con modificaciones de geometría delantera y con el centro de masas trasladado hacia adelante."

En otra sección de este trabajo Vic Monllau ha tratado de la evolución de las motos de Antonio Cobas. Aquí nos limitamos a hablar de las diferencias y el porque de las diferencias entre la Kobas, ganadora del G.P. de España y cuarta en el Mundial con Sito, además Campeona de Europa y la nueva JJ-Cobas primera filadora del Mundial 84 con Carlos.

COBAS CON PAELLA

Después de la jornada en Catalunya y con paella y vino nos vamos a matizar. Quique de J. exclamó: "La JJ me hace pensar en la John Player No. 750 de Rodés. Llegas a la curva y la moto se tumba de golpe. Un momento estás recto y al próximo estás ¡con la oreja en el suelo! Pero si tuviera que correr mañana escogería la Kobas porque estoy más acostumbrado a ella y a su posición ha-

do llevado la Kobas-Yamaha en el 82."

Jaime Alguersuari, dos veces subcampeón de España en 50 cc y en 500 cc, hizo muy pocas vueltas con la JJ-Cobas, pero habiendo probado a fondo tanto la Siroko como la Kobas, tenía las ideas muy claras: "Me encanta. Se lleva como una 80 cc y tiene algo del tacto agresivo de la Siroko."

Juan Garriga, campeón de España de 250 cc con Yamaha, dijo: "Con esta moto puedo atacar a gusto en las curvas. Con la Yamaha tomo las curvas según como ha quedado la mo-

Juan querían decir lo mismo. Cada uno ha comparado la moto con las motos que ellos mejor conocen. La comparación con la John Player en principio nos extrañó, pero es que en sus primeros días como piloto, Quique de Juan llevaba las Norton de serie y las de chasis Seeley. Cuando cogió por primera vez la John Player quedó asombrado por lo fácil que era llevarla y por su tendencia a tumbar sin apenas esfuerzo por parte del piloto.

Para Jaime, después de muchos años a los mandos de las Yamaha 250, 350 y la OW-31

de F-750, la moto que le abrió los ojos fue la primera Siroko. Para Jaime la JJ-Cobas requiere el mismo estilo de pilotaje, acoplado siempre al máximo y atacando, que una moto de pequeña cilindrada, y entra en las curvas con la facilidad de las Siroko.

Juan Garriga tiene algo de experiencia con las Kobas, pero su bae de comparación es la Yamaha TZ. Pons, Cardús, Garriga y Alguersuari, si tuvieran que correr "mañana" no dudaron en escoger la JJ-Cobas. Quique, después de dos años sin correr en 250 cc, Johnny

Bohl, probador de motos de calle sin experiencia ninguna en carreras, y yo, con cuatro meses fuera de las carreras y con casi toda mi experiencia a los mandos de motos derivadas de la serie, hubiéramos escogido la Kobas.

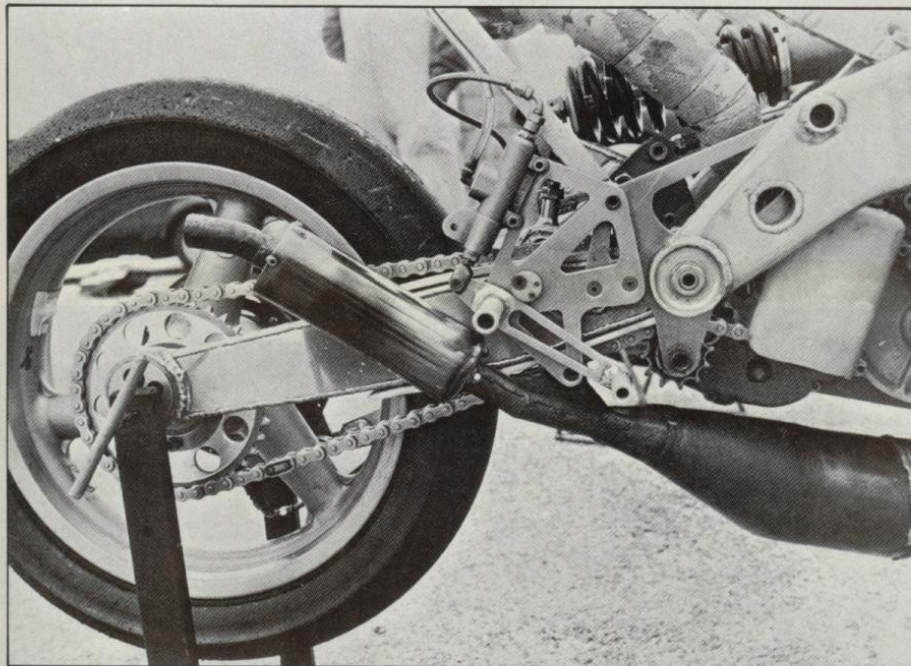
Quique lo explica así: "Estoy seguro que un tío del Mundial o un corredor de primera fila en activo del Campeonato de España se quedarían con la JJ-Cobas, pero "un piloto normal" encontraría muy bruscas las tumbadas de la JJ-Cobas y muy exagerada su posición de conducción, especialmente la posición y sobre todo los manillares caídos de la moto de Cardús."

Johnny Bohl de Motorrad Reisen & Sport, un auténtico "motorista de calle" confesó que con la JJ-Cobas se encontraba "perdido". Añadió que, "Para mí la JJ-Cobas no tiene "feeling" (tacto) se cae en las curvas tan deprisa que me asusta. Sólo empieza a ir bien cuando vas deprisa, pero yo con esta moto no puedo ir suficientemente deprisa para que la moto esté a gusto. La Kobas, sin embargo, tiene un tacto mucho más normal, puedes sentir la moto entrando poco a poco en las tumbadas. Me siento más seguro con la Kobas porque su tacto es semejante a una moto de carretera." Antonio Cobas escuchaba todos los comentarios con la misma sonrisa de siempre. Los comentarios en sí sólo tienen validez si se considera también la experiencia de la persona que comenta: "Mi moto no está hecha para ir lentilla y supongo que a poca velocidad debe ser horrible. Esta moto sólo va bien cuando está llevando muy deprisa y con decisión, a ritmo de Gran Premio."

Más o menos lo mismo que me dijo Pedro Xammar hace dos años cuando probé la Kobas, una moto que en su día era revolucionaria y rara, pero que hoy en día tiene tacto "normal."

Las opiniones que más pesan son las de Carlos Cardús y Sito Pons.

Carlos: "La primera vez que probé la moto estuve convencido. Dije, ésta es para mí, como mi Siroko. Con la Kobas iba más deprisa que con la Siroko y la Kobas era claramente mejor que la Siroko, pero aquella Siroko tenía una agilidad y tacto agresivo que no tenía la Kobas. Cuando la probé por primera vez estuve convencido. Hoy estoy más convencido todavía. Volver a rodar con la Kobas es ir para atrás. Era una gran moto, pero la JJ-Cobas es

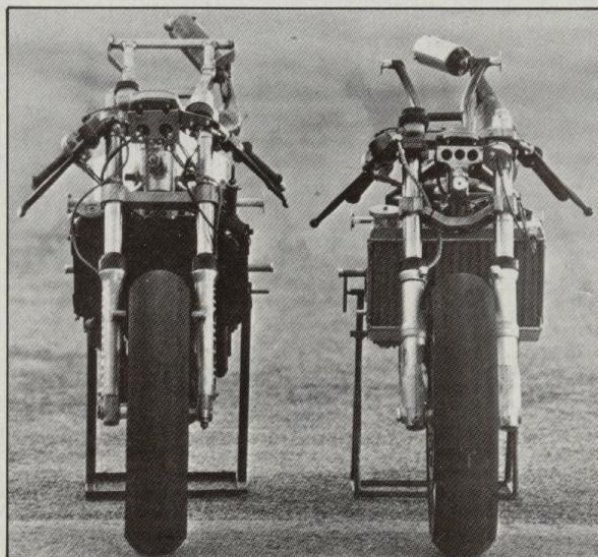


A partir del Grand Prix de Holanda, disputado en el circuito de Assen, la Kobas de Sito pasaba a incorporar este ingenioso "tensor de cadena", mediante un piñón libre ubicado en la parte inferior del basculante, compensando así los esfuerzos torsionales generados por la transmisión.

to después del último meneo. Con ésta pongo la rueda delantera exactamente donde yo quiero."

De hecho Quique, Jaime y

La JJ-Cobas con bastidor multitubular presenta una sección frontal más compacta y reducida que la Kobas con monocasco de aluminio. Ambas máquinas emplean llantas de 16 pulgadas en las dos ruedas, pero las pletinas especiales de la JJ-Cobas sitúan su columna de dirección 40 mm por debajo de su ilustre antecesora.





muy superior a la Kobas con monocasco en "U".

Ginés añadió, "¡Nuestro chasis es para 80 CV!"

Sito: "Para poner a punto las suspensiones a mi gusto y encontrar una posición de conducción ideal para mí hay mucho trabajo por hacer, pero no hay ninguna duda: La JJ-Cobas es una moto de carreras mejor que la Kobas, y no sólo por razones prácticas de robustez de chasis en caso de caídas y facilidad de encontrar materiales en España, sino porque con la JJ-Cobas llegas al límite más deprisa. Entrar y tumbas y llegas al máximo de inclinación más deprisa. Con esta moto irás más deprisa, harás mejores cronos, y por eso es una moto de carreras superior."

Santi Mulero: "Yo sé que la JJ-Cobas es mejor que la Kobas porque Sito lo dijo desde el primer momento. No tenía la menor duda. Bajó de la moto y lo dijo. Además, hoy ha rodado en 1:10,7, a ocho décimas de su record absoluto en Calafat y con la moto sin poner a punto. Está claro."

Yo añadí: "Parece que hemos llegado a una conclusión... que Cobas se escribe con "C."

Y Cobas, más sonriente que nunca, dijo, "Sí, eso sí. Y ya era hora que alguien lo dijera. ¡Un buen titular para el artículo!"

Ginés: "Mejor todavía: "Cobas se escribe con "JJ-C."

Manolo Burillo: "Nosotros estuvimos convencidos que la mejor 250 cc sería la JJ-Cobas



desde que la vimos por primera vez en manos de Carlos en el Jarama. Pedimos la moto después del G.P. de Yugoslavia, pero después de hablarlo con Eduardo Giró decidimos no hacer ningún cambio a mitad de temporada. ¡Bastante tiempo habíamos perdido ya con la aventura Yamaha! Cuando la probamos en el Jarama nos gustó mucho pero no queríamos precipitarnos y por eso seguimos con la Kobas."

Durante esta charla sobre pella en el Hotel del Infante, Jaime hacía de interlocutor, juez y árbitro, guiando la conversación y evitando que perdiéramos el hilo del tema principal.

Jaime: "Sito, tú estás decidido, ¿no? Si es para el Mundial de 1985... ¿prefieres la JJ-Cobas?"

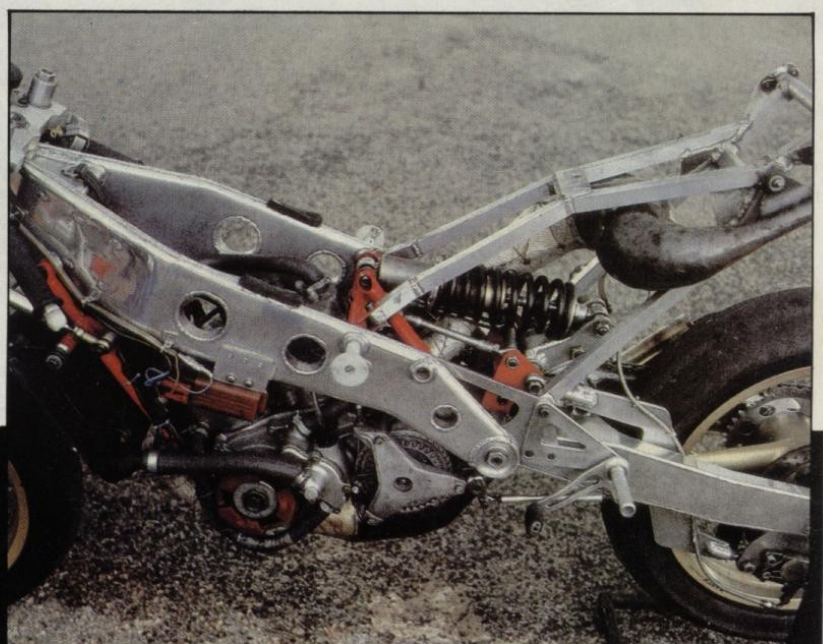
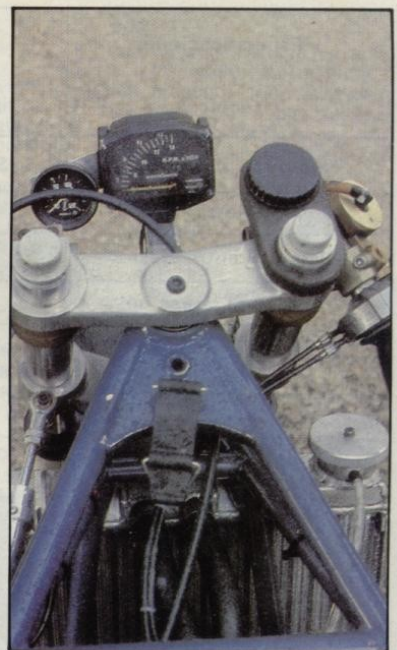
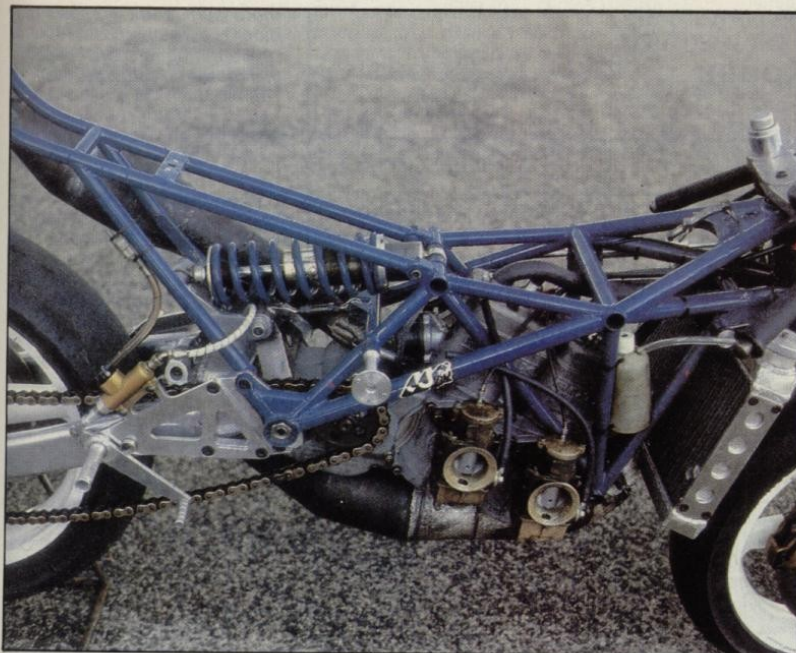
Sito: "Si es para el Mundial 1985 prefiero ¡la Gallina-HB Suzuki 500! Pero si fuese para 250, la JJ-Cobas."

Cobas: "Si Sito saliera con esta moto en las mismas condiciones que el año pasado con la Kobas, estoy seguro que bajaría un segundo y medio en el Gran Premio de España."

Jaime: "Pero... ¿estamos hablando de 1:31,7 para una 250 cc en el Jarama!"

Antonio se limitó a sonreír, dejando bien claro que sabe exactamente de qué tiempos estamos hablando.

Jaime: "Pero Cardús salió en

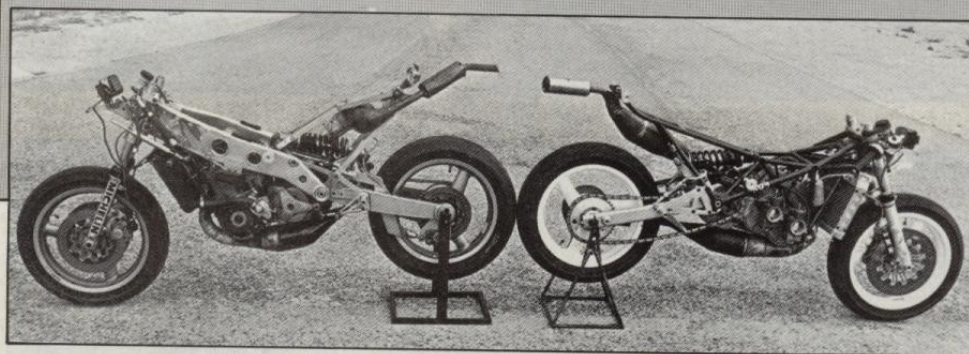


La nueva JJ-Cobas aparece a simple vista como una máquina más ligera y compacta, diferenciándose de la Kobas por la estructura del chasis, el desplazamiento de las masas hacia delante, la utilización de un basculante más largo y un nuevo diseño para la suspensión trasera, aún conservando el esquema original.

«La JJ-Cobas posee una geometría de dirección muy distinta de la Kobas. Pero lo que a mí me preocupa no es la dirección en sí — sostiene Antonio

Cobas —, sino la actitud del bastidor al mover la dirección. Y en este sentido, influye decisivamente el posicionado de las cotas de corrección de las platinas. en las Kobas, por ejemplo, las barras de la horquilla se encuentran ligeramente retrasadas respecto al eje de dirección, mientras que en la JJ-Cobas, las barras se hallan dispuestas por delante del eje, modificando por completo los parámetros de dirección y haciendo así más rápidas sus reacciones...»

Especificaciones	Kobas	JJ-Cobas
Técnicas		
Tipo de estructura:	Semi-monocasco	Multitubular
Material de construcción:	Aluminio	Cromo-Molibdeno
Distancia entre ejes:	1.395 ± 20 mm.	1.360 ± 12 mm.
Altura pipa dirección:	40 mm. más baja en la JJ-Cobas	
Angulo de lanzamiento:	Ambas motos, al igual que casi todas las 250 c.c. de Grand Prix poseen un ángulo de "unos 28 grados"	
Capacidad del depósito:	19 litros	20 litros
Peso en seco:	96,5 kilos	91,5 kilos



Jarama con una JJ-Cobas y no rodó así. ¿Qué pasa? No me vas a decir que el equipo de Carlos no puede hacer andar la moto. Tú estás en ello. Y no me vas a decir que Carlos no la puede hacer andar como Sito."

Contesta Carlos: "Cuando yo salí en el Jarama, con "pole position" ¿eh? la moto todavía era nueva. Estuvimos trabajando todavía en las suspensiones y no teníamos el motor con válvulas de escape. Antonio está hablando de la JJ-Cobas como la tenemos ahora, no como estaba entonces."

Jaime: "Si todos estamos de acuerdo sobre la superioridad de la JJ-Cobas... ¿qué pasa con Yamaha? ¿Cómo pueden el Sr. Sarron y el Sr. Lavado ganar carreras con una moto que el Sr. Garriga, campeón de España con TZ, considera muy inferior a la Kobas? ¿Puede Yamaha volver a ganar un campeonato del Mundo con su TZ cantilever flexible y vieja."

Cobas: "¡Por supuesto que sí! Mira, Jaime, este año hubo una sola JJ-Cobas... ¡con "C"! contra unas 150 Yamaha TZ. Yamaha tiene más medios que

Jacinto. Y estamos olvidando un tema muy importante... los neumáticos. El neumático es la única parte de la moto que toca el suelo y allí es donde un fabricante como Yamaha tiene la ventaja sobre un equipo privado. Yo hago mis motos según los neumáticos que puedo comprar. Si tuviera a mi disposición el abanico de neumáticos que Sarron tiene a mano las cosas serían diferentes. Yo he dado a mis motos una suspensión trasera ideal para los neumáticos que se venden. Pero Sarron no está limitado por neumáticos comerciales. Yo he visto a Sarron entrar en boxes, quejándose de la suspensión, y he visto como los mecánicos en vez de tocar un punto de hidráulico se limitan a montar un neumático prototipo de carcasa más dura o más blanda. Juegan con una ventaja importantísima.

Jaime: "Si es precisa una suspensión progresiva con gran recorrido ¿cómo explicas que la Garelli de Nieto tenga dos amortiguadores convencionales?"

Cobas: "Prefiero no hacer comentarios."

Jaime: "Pero, si la moto de Jan va bien nos va a fundir muchos esquemas ¿no?"

Cobas: "Sí."

Jaime: "Entonces, no hay armas absolutas ¿verdad? Yamaha todavía puede ganar el Mundial con una TZ cantilever y en cualquier momento nos puede salir un piloto inspirado como Andy Watts en Silverstone y nos puede ganar con una moto "antidiluviana". Y tal vez Angel Nieto llevando una moto que en teoría no debe ser competitiva, pero que es una versión aumentada de la 125 cc monocasco que Angel ha llevado durante estos últimos años, puede ganar un mundial. El piloto inspirado que cree en su moto sigue siendo el factor clave, el que puede romper esquemas, ¿no?"

Cobas: "Por supuesto. En la velocidad todo es posible."

Quique: "Yo creo que, dejando aparte los neumáticos, hay tres factores y que en orden de importancia van así: Motor, piloto y chasis. Con un buen motor, un piloto mediocre con chasis mediocre puede incluso ganar carreras. Y un piloto fuera de serie puede hacer andar una

moto con motor y chasis mediocre, pero un chasis superior no va a ningún sitio si el piloto y el motor no están a su nivel. Cobas: "No se puede hablar así... ¡Es que así no se puede hablar!"

Al final, y en teoría, todos estamos más o menos de acuerdo con Quique... pero también con Antonio que protesta diciendo que no hay manera de establecer ningún orden de importancia entre piloto, motor y chasis. "Lo importante es el conjunto y como se adapta el piloto al chasis y como se adapta el chasis a la moto."

Jaime: "Que no hay arma soluta."

Cobas: "¡Y gracias a Dios no la haya! Estropearía todo el factor piloto siempre será factor clave."

LAS DIFERENCIAS

Lógicamente Antonio no quiere revelar sus cifras exactas de geometría. Con tantos ingenieros intentando copiar sus medidas hay que guardar en secreto las medidas exactas de geometría. Sin embargo, unas dimensiones generales acompañadas en nuestras páginas los comentarios de Antonio sobre las diferencias superficiales y las diferencias importantes entre Kobas y la JJ-Cobas.

Cobas: "No he variado el ángulo de dirección, que queda unos 28 grados como en todas las 250 cc competitivas del momento. La diferencia de geometría está en las cotas de corrección del eje de dirección. En la pletina superior de la Kobas las barras se encuentran un poco más atrasadas respecto a la posición del eje. Por el contrario en la JJ-Cobas las barras se encuentran adelantadas respecto al mismo eje."

Antonio ha buscado y ha conseguido hacer más rápidos los cambios de dirección sin sacrificar la estabilidad del tren delantero. Así, junto con las diversas modificaciones de geometría ha modificado también el reparto de masas, desplazando el centro de masas hacia delante. Esto se ve, si tomamos en cuenta que la JJ-Cobas es 35 mm más corta a pesar de haber hecho de que su basculante sea 30 mm más largo.

La JJ-Cobas emplea una horquilla de Forcella Italia con un "simulacro" de anti-dive regulable en cinco posiciones que actúa sobre el recorrido final endureciendo en la última parte del recorrido y dando progresividad a la horquilla y reduciendo (junto con el tirante "bo

merang" que hace "agachar" la moto cuando se frena con el freno trasero) el hundimiento de la moto en las frenadas. A nivel de tijas, la Forcella Italia tiene reglajes de hidráulico.

La Kobas tiene una horquilla Kayaba sin reglajes exteriores. Para alterar los reglajes con ella, hay que desmontar la horquilla. La Kobas de Sito no es la primitiva Kobas "MR1" ganadora del G.P. de España. Aquella moto, igual que la Campeona de Europa de Carlos, tenía un bastidor idéntico en geometría y reparto de pesos pero con unas líneas mucho menos estilizadas que la nueva "MR2". La Kobas de esta prueba hizo su debut en Silverstone. El nuevo basculante es de chapa de 3 mm en vez de 2 mm y este basculante, junto con el tensor de cadena secundaria a través de un sistema de piñón (semejante al sistema de Ignacio Bultó en sus Pursang de cross), han reducido las torsiones y han prolongado la vida útil de cadena y coronas, eliminando así el roce de la cadena secun-

tan fuerte como la fibra de carbono y casi, casi tan elástico. Con la moto de bastidor de aluminio cada caída pone en peligro la integridad del chasis."

La JJ-Cobas, según Antonio, es una moto "con muchos fusibles." Las estriberas están diseñadas para romperse en las caídas para no destruir las pletinas y para no doblar o dañar el bastidor.

"Una prueba contundente de la robustez de la JJ-Cobas y de la eficacia de sus "fusibles" es que la moto de Carlos sigue completamente intacta a pesar de todas las caídas sufridas a lo largo de la temporada."

Puesto que Jacinto Moriana tiene prevista la comercialización de una serie limitada de 10 JJ-Cobas "Cardús Réplica" el piloto privado o escudería pequeña tendrá con estas motos mucho menos riesgo de destruir un bastidor en una caída. Y en el peor de los casos, el acero siempre resultará más fácil de soldar.

Otras diferencias superficiales y visibles son: En la Kobas el escape trasero sale por el lado

SE CIERRA EL TRIANGULO

Y así llegamos al final. Fue bonito volver a oír el rugir de los motores Rotax en Calafat. Fue bonito comer paella con Antonio, y los dos hombres y los dos equipos que han hecho famosas sus motos. Sólo faltaban dos hombres más para tener reunidos en pleno los equipos de Sito Pons y Carlos Cardús. Faltaban "el tecnic" Eduardo Giró y el patrón de JJ, Jacinto Moriana.

Han pasado ya muchos años, pero todavía me acuerdo de Antonio Cobas como redactor técnico de *Solo Moto* durante la primera época de la revista. Me acuerdo de cuando vió las flamantes Yamaha TZ 250 del Team Winston que Benjamín Grau y Jaime iban a llevar en el Campeonato de España de 1976 dijo: "Con estas motos no vamos a ninguna parte". Me acuerdo también que tuvo una polémica con Vic Willoughby, entonces el rey de los redactores técnicos de Europa, algo

de cigüeñales, bielzas y pistones".

Años después estuve hablando con Willoughby por teléfono y me preguntó sobre el "joven ingeniero que había diseñado las Siroko multitubulares," motos que a Willoughby le gustaron mucho.

— "Pues es el mismo chico del artículo de la Yamaha de Nueva Orleans."

Silencio.

— "¿Vic?"

— "Pues, felicítale la moto... y el artículo..."

Vic Willoughby no fue el único en dudar de Cobas. Aquí en España nos parecía imposible que las buenas soluciones pudiesen encontrarse en casa. Un bastidor de Holanda, de Inglaterra o de U.S.A. tenía que ser mejor, por la fuerza, que uno de origen doméstico.

Pero los resultados de Sito Pons y Carlos Cardús han convencido a todos... hasta a los mismos españoles, los críticos más duros para todo artista nacional.

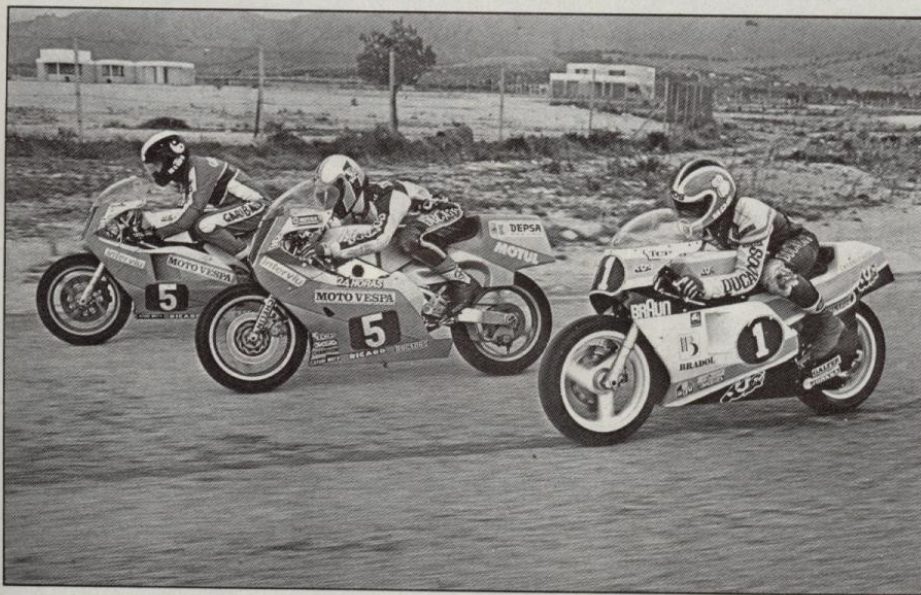
No hay nada claro. Los que imitaban a Cobas se han volcado en el bastidor semi-monocasco en "U" mientras Cobas ha vuelto a los tubos de acero y la estructura multitubular para continuar la evolución de sus bastidores. Yamaha sigue con suspensión cantilever y en Garelli hasta se confía en dos amortiguadores convencionales. Armstrong sigue con fibra de carbono. Suzuki G.B. con aluminio a base de paneles en "nido de abeja", Harris nos habla de "materiales especiales de los laboratorios de Alcon." Pero Cobas, con tubos de acero, nos habla de... ¡91,5 kilogramos!

Y después de sus recientes éxitos, todos los ojos se centrarán sobre las ya perfeccionadas JJ-Cobas de 1985.

El triángulo de Cobas... Siroko, Kobas y JJ-Cobas... tiene magia y en manos de Cardús, de un piloto que lleva toda su vida profesional pilotando sus atrevidas motos, JJ-Cobas, española y fruto de la ilusión de Antonio y Jacinto Moriana, tiene que arrancar como una de las marcas favoritas para el Campeonato del Mundo de 250 cc... como en los viejos tiempos de OSSA, Santi Herreo y Eduardo Giró.

Antes era una monocilíndrica revolucionaria contra la furia de las grandes marcas japonesas e italianas con bicilíndricas y terciilíndricas. Hoy la lucha es más igualada.

Suerte, Carlos y "JJ", y que la fuerza os acompañe.



daria contra el basculante.

La JJ-Cobas de esta prueba no llevaba tensor ninguno, pero en carreras lleva un tensor de patín que Antonio considera adecuado. Sito y su equipo, sin embargo, estuvieron considerando el uso del tensor con piñón para su JJ-Cobas.

Finalmente Antonio vuelve a poner énfasis en las ventajas prácticas de la JJ-Cobas: "En España, obtener aluminio de buena calidad es un gran problema y un gasto importante. El cromo-molibdeno es más asequible, más fácil de soldar,

derecho mientras en la JJ (igual que con la Siroko) sale por el lado izquierdo. La JJ-Cobas de Cardús lleva un solo disco delantero de 300 mm y pinza Brembo de doble pistón. La Kobas y la JJ-Cobas de Sito llevan doble disco Brembo delante. Cardús opina que para circuitos menos rápidos el sistema de un solo disco es mejor, pero que para circuitos ultrarápidos tal vez sería mejor dos discos. En Calafat, desde luego, el disco sencillo de la moto de Carlos era más que suficiente.

sobre un artículo de Antonio sobre una Yamaha V-4 presentada en el Salón de Nueva Orleans. Vic estaba indignado, convencido de que ningún "joven periodista español" pudo haber llegado a las mismas conclusiones que él sin haberle copiado.

Me acuerdo que Antonio, un fiel lector de los artículos de Vic, me dijo, dolido por las acusaciones de Vic, "Que yo sepa, Vic Willoughby no ha sacado ninguna patente sobre los derechos de opinar sobre la distribución de masas y equilibrado

Dennis Noyes