

## **JJ Cobas, pasión por las motos**

Odón Martí

**Escribieron una parte muy importante de la historia del motociclismo en España y no sería justo olvidar todo lo que hicieron porque, desgraciadamente, ninguno de ellos sigue con nosotros. Jacinto Moriana y Antonio Cobas nos dejaron hace tiempo y en octubre pasado murió Ginés Guirado. Ellos fueron las caras más visibles de la escudería JJ, que se convirtió en la marca JJ Cobas y que desde una tienda de coches en Barcelona, llegó a exportar motos a Japón, ganó un mundial con Alex Crivillé y transformó para siempre el diseño de las motos de competición.**

Les conocí muy bien a todos. Les vi crecer como equipo y como empresa compartiendo carreras, viajes y muchas horas de conversación y siempre admiré la increíble tenacidad de Moriana para hacer realidad proyectos que parecían imposibles, el genio técnico de Cobas que revolucionó la construcción de motos de carreras, y las miles de horas de trabajo y noches sin dormir que Guirado dedicó como mecánico a las creaciones de sus jefes y amigos.

Les recuerdo con cierta nostalgia y fue una gran suerte compartir durante años el optimismo eterno de Jacinto, las enseñanzas de Antonio y la alegría de Ginés. Están, no lo duden, construyendo motos de carreras en otro lugar, seguramente mejor que este, y los que les conocimos tenemos la obligación de recordar lo que hicieron.

Por eso me resulta atractiva la idea de intentar reflejar su trayectoria personal a través de aquello que, cada uno en su papel, aportó al motociclismo, que fue mucho, más allá de una lista de carreras y resultados que por otra parte sería interminable.

Para empezar, Antonio Cobas (Barcelona, 1952-2004). El sólo merecería una obra entera que hubiese firmado con gusto el maestro Javier del Arco. Un genio en el sentido más amplio de la palabra, un técnico multidisciplinar que marcó un antes y un después en el diseño y construcción de motos de carreras y de carretera. Para Claudi Boet, ex-director de las revistas Motociclismo y La Moto, Cobas fue “como un artista del renacimiento” un genio adelantado a su tiempo, que propuso ideas y conceptos que en su momento poca gente podía entender. Muchos aficionados a las motos recuerdan de Cobas su chasis de doble viga en aluminio en forma de U, que los fabricantes japoneses copiaron descaradamente, y que hoy día utilizan las motos de competición y de carretera en todo el mundo.

Pero no deberíamos recordar sólo eso. El verdadero mérito de Cobas, su legado para la historia, fue cambiar de arriba a abajo el concepto de diseño y pilotaje de motos de carreras. Hasta que él puso en práctica sus ideas, las motos se pilotaban con la rueda y el freno trasero y todo el peso se cargaba sobre el eje posterior. La rueda delantera tenía poca importancia. Antonio sabía y demostró que el camino correcto era exactamente el contrario.

La rueda delantera se convirtió en el elemento clave, y el diseño general del chasis y la suspensión, el peso y la posición del piloto, tenían como objetivo que el eje delantero guiase al conjunto entero convirtiendo de paso el motor en parte del chasis.

Sus motos eran muy radicales y muchos pilotos jamás se adaptaron a ellas, pero los buenos enseguida comprobaron que eran más ágiles al cambiar de trayectoria, tenían más velocidad de paso en curva y permitían apurar mejor los límites de frenada. Eran en definitiva, más rápidas.

Pero no se quedó ahí. Su aportación vital eran los conceptos y las teorías. Dibujaba en su cabeza sistemas completos, chasis y suspensiones sabiendo que cada pieza era parte y todo de cada conjunto. Como los artistas florentinos que dominaban la pintura, la escultura, la mecánica e incluso la medicina, Cobas tocaba y bien muchas teclas. Empezó con los coches en Teder, una ingeniería que contaba con el apoyo de Alex Soler Roig y que realizó diversos trabajos para equipos de las fórmulas 1430 y 1800, diseñó sistemas de control para centrales nucleares y cuando comprobó como la informática podía ayudarle a desarrollar sus ideas, se convirtió en un experto programador que introdujo otra gran revolución en las carreras de motos, la telemetría.

Porqué Antonio si tenía un elemento en común con el resto de los ingenieros. Consideraba al piloto un mal necesario y resultaba un auténtico fastidio para un tipo tan racional como él, confiar la puesta a punto de sus motos a gente que no podía darle la información clara y precisa que necesitaba. Cuando ordenadores y sensores se lo permitieron, diseñó los primeros programas de adquisición de datos que aunque ya se conocían en los coches, jamás se habían probado en las motos.

Y esa fue otra gran revolución que le permitió, a él y a muchos otros que le siguieron, perfeccionar hasta lo impensable el comportamiento y puesta a punto de las motocicletas. Recuerdo como me enseñaba en la trastienda del box del equipo Honda Pons sus programas, la forma en que trabajaban de forma coordinada y casi mágica todos sus sensores, y como mostraba sonriente, con ese punto de socarronería tan suyo, su habilidad para adivinar detalles que ni los pilotos eran capaces de captar. Con sus líneas de código metidas en una centralita electrónica, el genio había conseguido cuadrar el círculo. Diseñaba las motos, sabía como se comportarían antes de construirlas y de alguna forma las pilotaba. Gracias a las cámaras onboard y sus maravillosos sensores, Antonio también daba vueltas al circuito. Los que teníamos la suerte de aprender algo de su trabajo, compartir algunos minutos con él, nos quedábamos asombrados, una y otra vez, viendo lo que era capaz de intuir, de saber, segundos después de que la moto llegase a manos de los mecánicos.

Fue un hombre muy especial. Educado, discreto, compartía generosamente sus conocimientos, tenía un humor fino y divertido y un asombroso sentido común. Le respetaban hasta los japoneses, que ya es decir, y su talento merece compartir el olimpo de los elegidos con colegas como Colin Chapman, André de Cortanze o Adrian Newey.

### **Moriana: amigo y mecenas**

Dicho esto; ¿que habría sido de Cobas sin Moriana?. La historia nos contaría cosas distintas, sin ninguna duda. Todos los que les conocieron afirman de forma unánime que no habrían sido nada el uno sin el otro y aquí entra en escena el segundo protagonista de este relato. Jacinto Moriana (Barcelona 1948-1998), un emprendedor empresario y apasionado por las motos propietario de JJ Automóviles, una empresa de compraventa de coches fundada en 1976 y situada en la calle Girona de Barcelona. La primera J era por Jacinto y la segunda por su socio Juan Sabí, que vendió su parte de la sociedad a Moriana poco tiempo después de poner en marcha la empresa.

La tienda de coches dio paso a la de motos y con la ayuda de Jorge Lasheras, director general de Yamaha, que necesitaba el empuje de Jacinto para relanzar la red comercial y las ventas de la marca en España, el negocio creció rápidamente y JJ llegó a convertirse en uno de los

concesionarios con más éxito en todo el país. La escudería JJ nació en 1977 y sus siglas se hicieron muy pronto populares en todas las carreras del Campeonato de España en una época de circuitos urbanos y en la que los trazados permanentes eran una quimera.

Moriana también cambió muchas cosas. Era un hombre con una energía indestructible, con mil proyectos en su cabeza, un durísimo negociador y un tipo inteligente que veía con claridad los beneficios que el deporte y una buena imagen de marca podían aportar a su red comercial y por ello hizo algo que hoy día nos puede parecer absurdo por obvio. Todos los miembros de su escudería iban siempre uniformados y ... limpios ¡¡. Sabía que todos sus clientes, los que veían a la escudería JJ en televisión y revistas, tendrían gracias a esa buena imagen, la certeza de hallarse ante un proyecto serio y profesional.

Era una época, los años 70, en que el motociclismo de competición era un deporte casi amateur, incluso en el campeonato del mundo. Desorganizado, bohemio y con un punto cutre. Un repaso a anuarios de esa década convencerán de ello al más escéptico. Moriana introdujo uniformidad, imagen, limpieza y orden, y sus motos siempre aparecían en pista perfectas y relucientes. Tenía un montón de sueños y estaba decidido a hacerlos realidad. “Era un auténtico mecenas – explica Manolo Burillo, manager de Sito Pons – y el socio ideal de Antonio”. Moriana era un hombre de trato exquisito, un vendedor de ilusiones en el buen sentido de la palabra.

Unas horas con él bastaban a cualquier incrédulo para creer en cualquier proyecto tanto o más que el propio Jacinto gracias a una capacidad de seducción poco común. Eso le permitió superar dificultades, en una época extremadamente difícil, ante las que otros con menos fuerza e ilusión se habrían rendido a las primeras de cambio.

Su vida se cruzó con la de Cobas, probablemente, en 1976, año en que Antonio entró a formar parte de la revista Solo Moto como consultor técnico saltando a la fama casi de inmediato cuando tuvo la osadía de replicar en las páginas de la revista a una vaca sagrada del periodismo, el inglés Vic Willoughby, que tras publicar un análisis técnico encontró todas sus tesis rebatidas por un insolente jovencuelo que además... tenía razón. Moriana era muy amigo de Jaime Alguersuari, editor de Solo Moto y es muy posible que de allí arrancase una amistad que se prolongó durante más de veinte años.

Desde el primer momento, Moriana intentó contar con Cobas como responsable técnico de su escudería, pero Antonio estaba metido de lleno en otros proyectos. En 1978 construyó su primera motocicleta de carreras, la Siroko, a instancias de Paco Asensí, industrial y propietario de Recmo, fabricante de pinzas de freno. En esa moto empezó a aplicar todas sus teorías incluyendo la adopción de un motor Rotax con válvula rotativa. Esa moto ganó su primera carrera en 1979 con Pere Xammar y en 1981 su primer campeonato de España. La Siroko era una moto muy distinta a las conocidas, pero ni los medios ni los resultados la habían convertido en protagonista del nacional dominado por Derbi. A causa de la falta de recursos o quizás porque el proyecto había llegado a su fin, Cobas decidió cambiar de aires.

### **De Siroko a Kobas**

Ese mismo año, Antonio y Manolo Burillo, manager de Sito Pons, fundaron Tecomsa (Técnica de competición,S.A.) y con más voluntad que medios crearon una nueva moto, la Kobas, con chasis semimonocasco, que era una evolución de la primera Siroko. Esa moto, que equipaba suspensión trasera de progresividad variable, fue la que lanzó a Pons a la fama tras una serie de buenos resultados y una espectacular victoria en el GP de España de 1983.

Con esa moto, Carlos Cardús consiguió un brillante campeonato europeo, pero a final de temporada, los caminos de Cobas y Pons se separaron momentáneamente y Antonio comenzó su vinculación a JJ.

Entretanto, la escudería JJ había avanzado en su propio camino. La ayuda de Alex Medina, periodista que vivió muy de cerca aquellos años, me ha permitido reconstruir los pasos del equipo.

Moriana daba ayudas a pilotos como Jorge Navarrete o José María Mallol en el nacional de velocidad, y una apuesta decidida por el Criterium Solo Moto a partir de 1979 con Carlos Cardús entre otros pilotos. La escudería JJ estuvo presente en Motocross con pilotos como Toni Elías, Enduro con Carlos Mas, Trial con Joan Cuso, Toni Gorgot y Gabino Renales, rallies con el propio Jacinto y Javier Marqués y la pareja Pascual- Vila, amén de diversas pruebas de resistencia. De hecho, JJ ya utilizaba motos de Antonio. Eran Siroko pintadas con sus colores.

Y aquí interviene el tercer protagonista de esta historia, Ginés Guirado (Purchena, Almería 1952-2012) que con quince años dejó su pueblo natal y con unas pocas nociones de mecánica tras trabajar como aprendiz, llegó a Barcelona donde años más tarde montó un taller y comenzó a trabajar en competición con Luis Ricart y José María Mallol. En 1976 se incorporó a JJ y se convirtió en el mecánico jefe de la escudería durante casi una década.

Guirado merece ser uno de los protagonistas de este relato porque los primeros años de JJ y algunos de sus mejores proyectos, los que les permitieron alcanzar notoriedad internacional, no se podrían entender sin su figura y participación. No era sólo un mecánico, era el alma en la que Cobas y Moriana depositaban sus sueños aunque de forma un poco especial, con pocos medios y plazos imposibles, y confiando siempre que sus manos y capacidad de trabajo permitirían a las motos llegar a la parrilla de salida aunque fuese en el último segundo.

Como en las 24 Horas de Montjuïc de 1984 cuando la JJ Cobas BMW de resistencia se acabó de montar tan al límite que entró en el circuito a hombros de Ginés y otros mecánicos, con el circuito ya cerrado y motos en pista y los pilotos, Cardús y Pons, al borde del infarto.

Ginés era un apasionado de las motos. Vivía de ellas y para ellas y sólo así se entiende que fuese uno de los pilares insustituibles de la escudería en épocas, la mayoría, con grandes problemas económicos. Lo más fácil habría sido dedicarse a los coches en un gran concesionario. Algo más relajado y mejor pagado, pero él y su bigote no sabían estar lejos de los circuitos. De una forma u otra estuvo siempre ligado a JJ a pesar de participar en proyectos sin éxito como el de Angel Nieto y ser durante mucho tiempo el ángel de la guarda de Carlos Cardús. Era un hombre extremadamente cordial, apasionado, visceral y comprometido con su trabajo. Y divertidísimo fuera de él.

### **1984, punto de partida para JJ Cobas**

La marca JJ Cobas, la protagonista principal de este relato, nace en 1984. Con todos nuestros protagonistas implicados y un cuarto aunque con una vinculación esporádica, Eduardo Giró. Brillante ingeniero y diseñador de la legendaria Ossa monocasco de Santiago Herrero, que ya había colaborado con Cobas en la época de Tecomsa con Pons y Burillo. Personaje con un carácter peculiar, Giró era un especialista en motores que tuvo siempre muy claro su papel junto a Jacinto y Antonio y que consiguió extraer hasta el último CV de potencia de los motores Rotax con válvula rotativa que se habían convertido en parte indisoluble de las JJ.

La solidez técnica de Giró fue también muy importante porque dio fiabilidad a las motos y permitió a Antonio olvidarse de los motores para centrar todo su esfuerzo en chasis y suspensiones.

Desde 1984 a 1989 el equipo desarrolló un montón de proyectos. Con algo más de dinero y la tutela comercial de Moriana, Cobas dio rienda suelta a todo su talento. Hicieron debutar (aunque por los pelos) la BMW de resistencia, causaron sensación en las 200 Millas de Daytona con Pons, Cardús y Nieto, lanzaron una avanzadísima moto de Trial que en manos de Toni Gorgot no tuvo el éxito esperado (probablemente demasiado adelantada a su tiempo) y pusieron en pista la TR1 250 y la Suzuki con chasis multitubular. Hacían mucho pero querían más.

Y en 1986, el inglés Alan Carter, que volvía locos a Guirado y Giró estrellando todas las motos que ponían en sus manos, consiguió para la marca la séptima posición en el mundial de 250. En la foto de Paco Peña que acompaña este texto junto a Moriana, Cobas, Guirado, Herri Torrontegui y Juan Echaide.

1988 fue un año importante. Como ingeniería, JJ comenzó a prestar servicios externos a clientes y el primero fue el Team Pons que recuperó a Antonio, y entretanto, dieron el salto de los circuitos a las calles. Sabían que el impulso de las carreras les podía permitir la aventura de producir motos de carretera. El primer botón de muestra fue la exportación a Japón.

A través de un complejo proceso en el que intervino el hijo de un industrial español, apasionado de las motos y residente en Tokyo, se consiguieron agilizar los trámites para conseguir la homologación para el mercado japonés. Moriana vio la oportunidad y no dudó. JJ Cobas pudo exportar 100 unidades de la JY4 de 250 cc con motor bicilíndrico Yamaha. Costaban 1.450.000 pesetas de la época y aunque apenas rodaron, muy pronto se convirtieron en piezas de coleccionista. El impacto internacional se había conseguido. JJ Cobas empezaba a tocar con solvencia ámbitos muy distintos.

Aunque el más importante seguía siendo la velocidad en circuito. De forma discreta, la marca trabajaba en el desarrollo de la pequeña TB5 125 que hizo historia en 1989 ganando el mundial del octavo de litro gracias a un ciclón llamado Alex Crivillé, que tras poner patas arriba Derbi rompiendo todas las ordenes de equipo habidas y por haber, se puso en manos de Moriana, Giró y Cobas, para protagonizar una excepcional temporada en la que la JJ Cobas demostró ser, de largo, la mejor moto.

Los tres veteranos se encontraron un diamante en bruto que consiguieron pulir y modelar para forjar un campeón, un brillante piloto que se convertiría en ídolo de masas muy a pesar suyo. La victoria de Alex permitió mostrar al mundo la capacidad de JJ Cobas para ofrecer a pilotos privados una moto fiable, barata y capaz de ganar un mundial. Ese fue el punto de despegue hacia la creación de una auténtica factoría destinada a la competición.

### **De la fábrica soñada a la retirada del mundial**

La fábrica de Sant Andreu de la Barca materializó en 1990 todos los sueños de Antonio y Jacinto. Quedaba muy lejos el sótano de la calle Girona donde la oficina técnica dio sus primeros pasos y cuya leyenda (la del sótano) ampliamente relatada en revistas y periódicos, tenía la virtud de sacar de sus casillas al siempre flemático Cobas. Amplio espacio, un completo utillaje industrial y un avanzadísimo equipo informático permitían a la empresa afrontar cualquier idea.

Fue un periodo de gran actividad con numerosos proyectos en marcha. La atención a los clientes de la TB5, la colaboración con Sito Pons en Honda, el desarrollo del BMW M3 de Pep Bassas en el campeonato de España de rallyes, la creación de la PV-61 que Aspar pilotó en el mundial de 250, la TB6 de 125, Trial, Fórmula Renault, CER con Nissan. un proyecto de colaboración con Minardi en Fórmula 1 para el diseño de un cambio secuencial y una revolucionaria Mountain Bike.

Y pese a todo, la crisis post-olímpica pudo con ellos. Tres años después de triunfar con Crivillé, comenzó el declive de todo el proyecto. Las ventas de motos en el mercado español cayeron en picado pasando de 125.000 a 25.000 unidades, la red comercial entró en números rojos y numerosos proyectos deportivos se cancelaron por falta de patrocinio. “Las carreras quedaron afectadas por la crisis del mercado que alcanzó a JJ en plena expansión. Las dificultades fueron insuperables”, explica Carles de Montserrat, ingeniero que fue durante 12 años mano derecha de Antonio Cobas y que ahora dirige la oficina técnica y de diseño de SEAT Sport. Sin clientes ni patrocinadores, JJ Cobas no tuvo más remedio que abandonar el mundial.

Curiosamente, ese año también vio la retirada de Ginés Guirado como mecánico. Cerró para siempre su caja de herramientas, y se reinventó pero no dejó las motos. Fundó junto a Javier García Hospitality, una empresa especializada en catering en eventos deportivos. “El mejor restaurante sobre cuatro ruedas del mundo” como lo definió su amigo Karlos Arguiñano. Dirigiendo Hospitality, que marcó un antes y un después en la calidad de restauración y atención al público en los circuitos, Ginés continuó ganándose la vida y no abandonó las carreras gracias a que Repsol confió en él la atención a sus invitados hasta su muerte a causa de un cáncer a finales de 2012.

JJ Cobas, pese a todo, seguía trabajando. Asesoraba al Team Pons, desarrolló la PSH con motor Honda monocilíndrico y colaboraba con Montesa y HRC en la 315R de Marc Colomer, pero 1996 fue el año del último proyecto, una Trail con motor Yamaha y avanzadas soluciones técnicas que nunca llegó a entrar en producción. Todo eso, sin embargo, no era suficiente.

La crisis había alcanzado a JJ Cobas Engineering en el peor momento, en plena expansión, y no fue posible rentabilizar inversiones y afrontar pagos. Es posible que con un poco más de tiempo, el proyecto hubiese podido consolidar su estructura afrontando la situación con más recursos, pero no se pudo hacer más de lo que se hizo. Con un mercado en caída libre y sin patrocinadores, seguir adelante era imposible.

Todo terminó en agosto de 1998. Jacinto murió de un ataque al corazón y sin el impulso de su socio y amigo, Cobas no tuvo ni empuje ni ganas para seguir con el proyecto y la fábrica. El sueño se había roto para siempre, desaparecieron las empresas pero no la marca JJ Cobas que sigue siendo propiedad de la familia Moriana, y Antonio se integró de forma definitiva en el Team Pons para trabajar en la puesta a punto de las Honda de 500 hasta que el cáncer se lo llevó en 2004.

La marca que impulsaron Cobas y Moriana creó y diseño 29 motos de competición distintas desde 1984 a 1995. En Velocidad, Trial, Enduro y Resistencia. En numerosas categorías y con motores Rotax, Ducati, BMW, Montesa, Bultaco, Suzuki, KTM, Autisa, Yamaha, MBA y Honda. Y ganó diez títulos, desde la resistencia al mundial de 125 como relata el libro “Antonio Cobas, uno de los grandes”.

Se fueron mucho antes de lo que tocaba y la vida fue muy injusta con ellos. Pero dejaron tanto que el motociclismo tiene con ellos una deuda difícil de saldar.

En el recuerdo tenemos sus motos y sus victorias, pero lo verdaderamente importante de personas como Jacinto, Antonio, Ginés y todos los que les rodearon y ayudaron, fue su ilusión y capacidad para convertir sueños en realidades. Hicieron posibles proyectos imposibles y reescribieron los conceptos de diseño de las motos de carreras.

Se ganaron un lugar en la historia.