

JJ Cobas JY4

250 cc • 1984-5 • España

Diámetro x carrera: 56,4 x 50 mm • Potencia: 50 CV a 9.500 rpm

Velocidad máxima: 204 km/h • Colección Fundació Can Costa

La historia de la motocicleta está llena de diseñadores de talento que retan a las grandes marcas y las ganan. Tres nombres destacan en los últimos tiempos: Erik Buell, John Britten y Antonio Cobas. Buell abandonó Harley-Davidson y se labró una reputación con sus brillantes motos de turismo con motores Harley muy modificados. Britten, solo en el aparente desierto neozelandés, demostró sus excelentes cualidades como diseñador realizando la Britten V1000, una de las motos de carreras más singulares jamás creadas. En los años ochenta, el joven ingeniero barcelonés Antonio Cobas desafió —y a menudo ganó— a los mejores equipos oficiales del mundo con sus brillantes diseños de chasis. Cobas venció en España, en Europa y en el mundo, coronando su hazaña con el título mundial de 125 cc en 1989, conseguido por el entonces prometedor Alex Crivillé.

Los chasis de carreras de Cobas se caracterizaban por su ligereza y simplicidad, y en eso algo debía a su mentor, Eduardo Giró, creador de la exitosa aunque desafortunada Ossa de Santiago Herrero a finales de los sesenta. Otros fabricantes, sobre todo japoneses e italianos, seguían muy de cerca lo que este brillante técnico estaba haciendo con Eduardo Giró. Su enorme prestigio, especialmente en Japón, hizo que le encargaran una moto de turismo, y Cobas, animado por el mismo espíritu que el equipo de diseño de Bimota, creó una réplica matriculable de la que el piloto andorrano Xavier Cardelús había llevado al campeonato de Europa de velocidad en 1987: la JY4. Producida en una corta serie bajo la marca JJ Cobas, todas las unidades fueron vendidas casi al instante. Hoy sólo queda una en España, el resto está en colecciones japonesas.

La moto lleva un motor Yamaha TZR de 250 cc con refrigeración líquida, basado en la famosa serie de motores de carreras TZ y preparado por Giró. El resto es un clásico de Cobas. El chasis doble viga de aluminio (su sello personal) era tanto una apuesta de futuro como un guiño al pasado. Por un lado, el famoso bastidor monocasco de Herrero era obra de su amigo Giró, y por otro, a lo largo de los años ochenta la producción japonesa de motos deportivas se caracterizó por los chasis-caja de aluminio. En algunos aspectos, Cobas seguía imperativos de diseño similares a los de Erik Buell en América; como Buell, su formulación es muy avanzada para su época (un carenado con atrevidos diseños y colores, y accesorios sobrios similares a los de las motos de competición), pero a diferencia de éste, Cobas sólo ha hecho ocasionales incursiones en el diseño de motos de serie, prefiriendo guardar su talento para la competición. —UG



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com