

Artículo de Miguel Sánchez publicado en la web motos.espirituracer.com sobre la mitica JJ Cobas BMW K1000.



A comienzos de los ochenta el diseñador Antonio Cobas empezaba su mejor década con la elaboración de proyectos para el mundial de cuarto de litro como la [TR1 250](#), lo cual va simultaneando con el soporte dado a [Sito Pons](#) en el salto al medio litro y la preparación de los títulos mundiales cosechados en 1988 y 1989 en los 250 centímetros cúbicos. No obstante, su particular e innovadora forma de concebir los chasis le da alas para la creación de JJ Cobas. Una pequeña marca cuasi artesanal enfocada a la creación de motocicletas de primerísimo nivel. No obstante, esto se ha de enfrentar al mismo problema también vivido por multitud de fabricantes y preparadores independientes. La falta de un motor propio. Así las cosas, BMW aparece en escena para sumar factores y poder crear así la **JJ Cobas K100**.

De todos modos, lo mejor será empezar por el principio. Por ello nos vamos a ir hasta 1983. Año en el que JJ Cobas comienza a dar sus primeros pasos con la idea de crear tanto una motocicleta para el mundial de cuarto de litro como otra para las series del Prototipo F-1 en las Motociclismo Series. Respecto a lo primero, todo acabó cuajando con la TR1 destinada a los piloto-cliente, la cual se vendía sin motor. Pero en lo referido a la segundo el asunto fue más lejos, ya que al ser una montura enfocada al mundo de la resistencia JJ Cobas decidió recurrir al propulsor de la [BMW K100](#).

Ahora, ¿sería esto una iniciativa aislada o contaría con el apoyo, o al menos el interés, de la casa bávara? Pues bien, dado el buen nivel de la propuesta ésta consiguió llamar la atención del gigante automotriz, por lo que para 1983 el ingeniero Eduard Giró comenzó a trabajar en la adaptación del motor con el soporte explícito de BMW. De esta forma,

modificó los pasos de culata, dispuso unos nuevos ejes de levas y cambió el diseño de los grupos cónicos para poder adaptarlos a diferentes circuitos. Sumando todo ello se lograron casi 120 CV a 9.500 revoluciones por minuto, siempre además manteniendo la excelente resistencia del motor de la BMW K100. Llegados a este punto, la JJ Cobas K100 ya tenía el propulsor adecuado para sus metas.

JJ Cobas K100, el acento puesto en el bastidor

Más allá del motor bendecido por la propia BMW, lo más interesante de la JJ Cobas K100 es sin duda su chasis. Obra de Antonio Cobas, con él se quiso llegar a conciliar el carácter de competición con la mayor manejabilidad posible. Con ello en mente, se fraguó una estructura multitubular en acero adecuado a la particular geometría del propulsor que se empleó.

En lo referido a las suspensiones, delante se optó por una horquilla con funcionamiento hidráulico mientras que detrás se montó un sistema con flexibilidad variable estudiado – aquello fue una innovación en el momento – por ordenador al igual que se hizo con la TR1. Además, la forma en la que se instaló la rueda trasera preveía que pudiera ser retirada y sustituida con la mayor brevedad. Todo un detalle para el ámbito de las carreras.

No obstante, su estreno en las 24 Horas de Montjuïc de 1984 contempló el abandono debido a un fallo importante en el novedoso sistema de inyección electrónica. Apenas usado anteriormente en competición, necesitando de una severa puesta a punto para la temporada siguiente contando con el apoyo de la propia BMW.



Además, aprovechando la puesta a punto del motor Antonio Cobas rediseña el chasis de la JJ Cobas K100 centrándose en mejorar el sistema de cardán. Algo que se une a una

mejor refrigeración pero, sobretodo, al hecho de que la joven JJ Cobas fue capaz de entrar con fuerza en el sector de la competición llegando a contar con el apoyo explícito de la propia BMW. Técnicamente puntera, aunque reticente a entrar en según qué competiciones desde hace décadas. Quizás por ello se fijaron en una posible relación comercial con Honda, lo cual finalmente no acabó por cuajar. Fuera como fuese, lo cierto es que la JJ Cobas K100 fue un estreno espectacular.