

MOTOCICLISMO

NUM. 758 • 26 JUNIO 1982

- Historia de las Yamaha 250
- Prototipos Puch Cobra
- Dos Dias T.T. Italia



EN DIRECTO **Tourist Trophy**

PRECIOS DE LAS MOTOS

AVANCE
12 Horas Jarama



Ducati Kobas
Primeras pruebas en Calafat

HOMBRE

COLECCIONABLE
Técnica 16

Diseñada por Antonio Cobas

Tecfar... para ganar en Montjuic

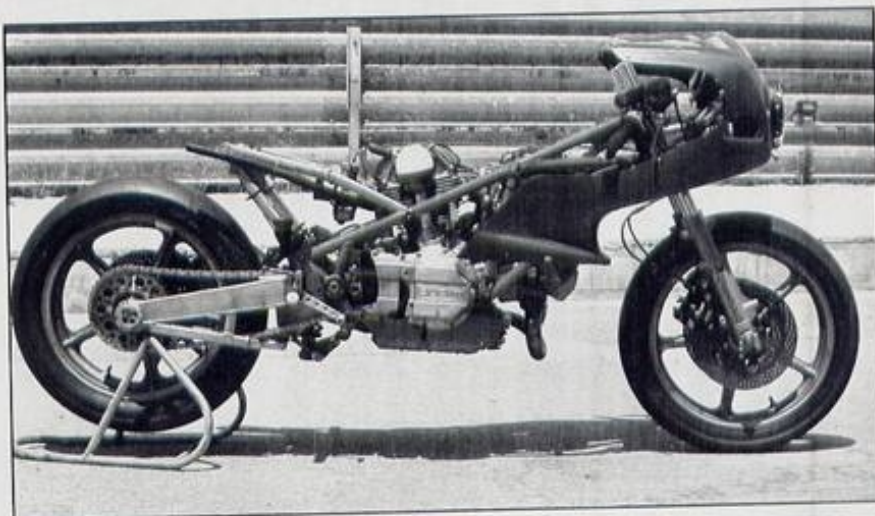
Iniciado en las últimas 24 Horas de Montjuic acaba de dar sus primeros pasos en Calafat a un mes vista de la manga española del Mundial de Resistencia, lo que podría ser el proyecto más espectacular para conseguir una nueva victoria de Ducati en el circuito barcelonés.



Tecfar

HACIENDO trabajar la memoria podemos recordar fácilmente que Salvador Cañellas, tras su caída en entrenamientos, desde la mesa de curas del dispensario de Peracamps me reveló que con el motor 950 Ducati y un buen bastidor se podía ganar a los japoneses en Montjuic. Pocos días después, y en su habitación de la clínica Soler Roig, seguía firme en su idea de conseguir un bastidor capaz de permitir la máxima expresión de los 90 CV. (según Farné) en el sinuoso trazado.

Desde hace años Cañellas estaba pidiendo a Fargas y Farné un chasis moderno que sustituyera definitivamente el «movedizo» bastidor de serie (modelo SS), pero sus deseos no se veían cumplidos por distintos motivos que ahora no vienen al caso. La caída en la veloz curva de San Jorge le hizo poner en marcha de nuevo su idea inicial, y aprovechando una visita de Antonio Cobas empezó a tramar un bastidor exclusivo para el motor Ducati que debería ser diseñado y calculado por el ingeniero padre de las Siroko y, actuales Kobas. Salvador participó a Fargas de este proyecto y conjuntó a ambas partes para tratar el tema en serio y de forma definitiva.



Todavía no se ha decidido la «vestimenta definitiva» de la TECFAR. El carenado Pantah que se probó en Calafat, por Antonio Cobas exclusivamente.

- **Primeras pruebas en Calafat con Cañellas y Cardus.**
- **Equipo para 24 Horas: Grau-De Juan-Cardus.**
- **Ricardo Fargas y Tecnoequip, responsables del proyecto.**

Fargas y Cobas entraron en conversaciones serias y el ingeniero aprovechó un lapso veraniego para empezar un diseño totalmente nuevo y exclusivo para Ricardo. En otoño llegaron los primeros planos y en la factoría Mototrans se inició el trabajo a los mandos de Félix Ferrer, responsable del departamento de prototipos y competición de la firma.

En poco tiempo se ultimó el «potro» y el propio Ferrer empezaba a soldar los tubos de este monoamortiguador de suspensión trasera de flexibilidad variable, destinado a convertirse en el máximo rival europeo de la ofensiva japonesa en la modalidad de Resistencia.

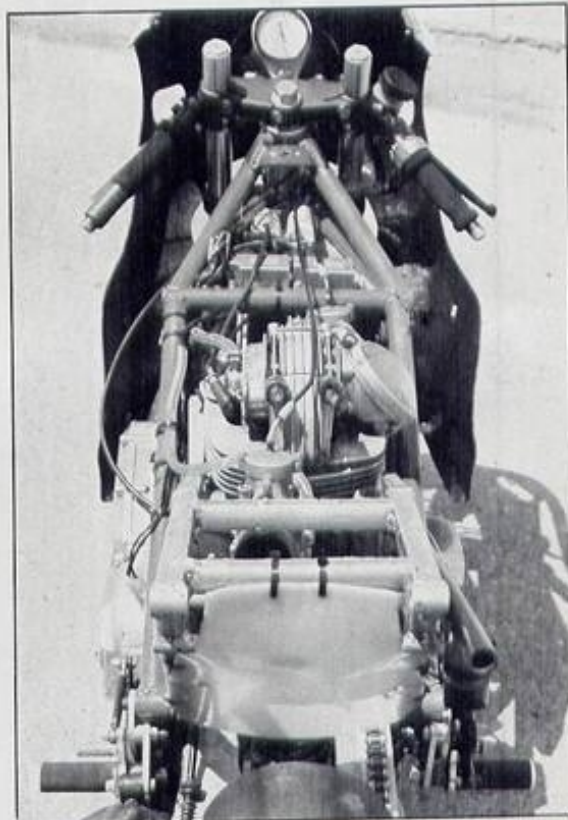
El destino y la difícil situación económica de la sociedad interrumpieron el proyecto al presentarse la suspensión de pagos de forma oficial. Mototrans entraba entonces en una fase de reestructuración socio-industrial y el chasis quedaba totalmente estancado durante el invierno. Diversas presiones exteriores mantenían el entusiasmo en torno al proyecto y de esta forma se reanudó

el trabajo hasta ultimar el primer ejemplar que pudimos ver expuesto en la Expomóvil'82 dentro del Stand de Harry Walker-Tecnoequip, con el nombre de Fargas-Tsubaki. Fue el primer paso definitivo hacia la realidad tangible de la nueva moto.

Tecnoequip-Fargas: objetivo 24 horas

Durante el certamen barcelonés se fue dando forma al proyecto conjunto hasta decidir darle vía libre y apuntar hacia las 24 Horas de Montjuic, con el firme propósito de enfrentarse a los colosos japoneses en el circuito del «Parque», para el triunfo absoluto.

Tecnoequip es la división motociclista de Harry Walquer que importa y comercializa diversos productos para motocicleta. Jorge Carrio y José Castañe, máximos responsables de la división, son asimismo dos entusiastas de la



El chasis y basculante, sin el amortiguador, pesan 8 kilos, con lo que se prevé un peso total en orden de marcha de 140 kg.

Tecfar

na de los equipos participantes.

El debut no podía ser más esperanzador y las sonrisas afloraban en las faces de los implicados. Los reglajes se sucedían y los tiempos bajaban paulatinamente hasta estabilizarse repetidamente en 1'17", asegurando Cardus que estaba rodando tranquilamente y

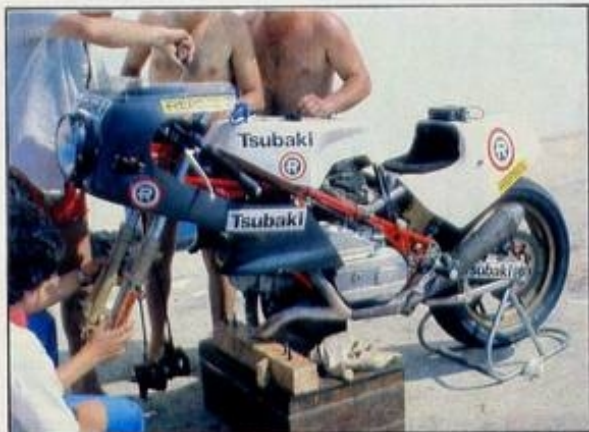
sin tomar el más mínimo riesgo en las frenadas ni en virajes.

Tenemos que hacer el inciso obligado de precisar que el motor que propulsaba la moto era un viejo 860 de la MOTOCICLISMO SERIES 1981 (Tejedo), que tras romper un balancín en la última carrera (Jarama) se le preparó una

culata para poder ir a estas pruebas, en las que el embrague mostró fatiga y patinaba, además de no alcanzar el régimen máximo habitual. De todas formas, en esta sesión se pretendía ver las verdaderas posibilidades del bastidor y hacer los primeros reglajes serios, sin preocuparse nadie en conse-

guir un tiempo de primera magnitud.

Después de diversas detenciones para trabajar en la horquilla y probar un par de modelos distintos, Cardus conseguía rodar en 1'16" varias veces, dejando su mejor vuelta en 1'16"46, registro altamente elocuente a tenor de las condiciones del motor y por tratar-



Queda ahora por hallar la suspensión delantera más adecuada.



Larga jornada de trabajo con Ricardo Fargas, Antonio Cobas, José Castañe (Tecnoequip), con Cardus y Cañellas como pilotos probadores.



Salvador Cañellas estuvo también probando en Calafat: «Es la moto "grande" más manejable y fácil de llevar que he probado en mi vida», diría al final de la prueba.

fianza con vistas a la próxima temporada.

Salvador, sacando toda su sapiencia técnica, dio con algunos defectillos de la dirección y geometría delantera que provocaban «shymmies» en las curvas más rápidas de la pista y en piso rizado. Dialogando con Cobas llegaron a la conclusión que se debían probar unas pletinas de distinto avance y posteriormente trabajar en la corrección de paralelaje de barras y pipa de dirección para conseguir una moto totalmente neutra y de extrema manejabilidad en cualquier situación. También precisó que el freno trasero era excesivamente potente y consideró que sería conveniente montar un disco de menor diámetro o, en el mejor de los casos, probar una pinza pequeña con plaqueta menor que ejerciera menor esfuerzo y diera mayor latitud de frenada, especialmente en los ángulos.

Conjuntamente con Carlos definieron la ubicación exacta del asiento y estribas para poder afrontar una carrera de larga duración con un buen confort que no perjudicase el rendimiento del piloto.

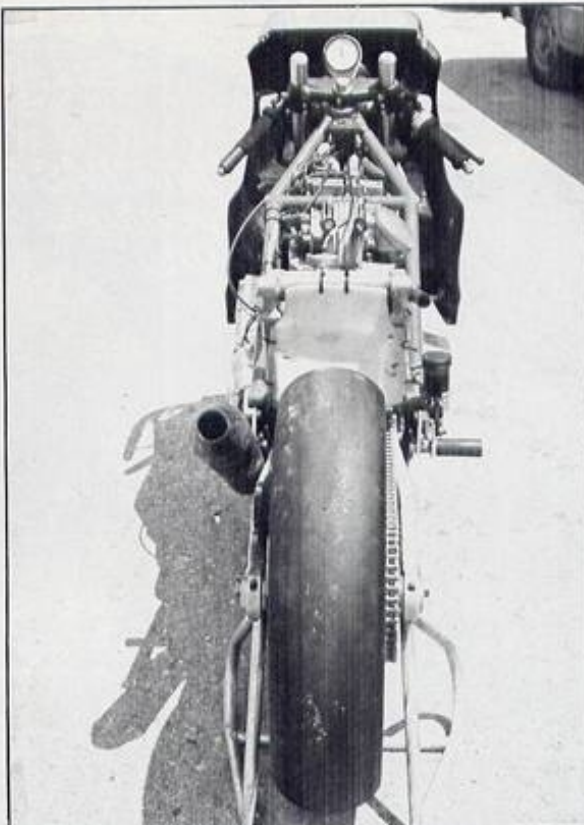
Cuando anocheba decidieron dar por terminada la sesión de pruebas y planificar los trabajos a realizar con vistas a una segunda fase que debe ser ya la definitiva antes de la carrera barcelonesa para la que Fargas montará un motor 950 de 90 CV., con el que se espera poder estar en cerrada lid con los mejores equipos presentes.

Tecfar, una moto de altos vuelos

A pesar de haber sido sólo el primer contacto, tanto Cardus como Cañellas pusieron de realce las cualidades de la moto con gran énfasis y entusiasmo, declarando Salvador: *«Es una moto muy ágil y manejable, fácil de entrar en las curvas y extremadamente ligera en los cambios repentinos de trayectoria como en las eses de Calafat. Es la moto «grande» más manejable y fácil de llevar que he probado en mi vida. Tras el desarrollo y puesta a punto definitiva será una moto difícil de batir en pistas sinuosas. La suspensión trasera es excelente y muy progresiva; sólo le hace falta mejorar la horquilla y la geometría de dirección para ser ideal.»*

Carlos Cardus añadía: *«No me ha costado ningún esfuerzo rodar en 1' 16" en Calafat, lo que es extremadamente indicativo de las posibilidades. Para Montjuic tengo confianza que resulte una moto difícil de seguir.»*

Estos comentarios de los dos hombres que la han «trabajado» en Calafat son la mejor prueba de las excelencias de la TECFAR, una moto que está previsto poner en producción seriada para la próxima temporada, no en vano Fargas ha recibido pedidos de varios países del extranjero a los que ha llegado el eco de su existencia incluso antes de haberse probado en circuito. También



Estrecha, ágil, manejable, la Tecfar-Ducati 950 es una moto hecha a la medida de Montjuic.

FICHA TÉCNICA

Chasis: Multitubular de acero al cromo molibdeno.

Basculante: Aluminio de estructura cuadrada con refuerzos inferiores.

Suspensión: Monoamortiguador de flexibilidad variable.

Amortiguador: De Carbón de 320 mm.

Recorrido rueda trasera: 140 mm.

Peso bastidor y basculante: 8 kg.

Horquilla: Marzocchi. Modelo y medidas por definir.

Ruedas: Campagnolo magnesio. Posible Beymag para 24 Horas.

Frenos: Brembo hidráulicos, 2 delante y 1 detrás.

Características estructurales: El motor se ha situado más elevado que en las Ducati convencionales mejorando la distancia al suelo. A pesar de su aparente longitud sólo es 30 mm. más larga que una SS en distancia interaxial. La parte trasera del bastidor es desmontable, siendo únicamente el soporte del asiento de aluminio.

Cadena: Tsubaki sinterizada autolubrificada.

Motor: Ducati-Mototrans 950 cc.

hay varias peticiones de pilotos españoles que practican la Resistencia en nuestro calendario interior y que ven factible salir al extranjero con esta moto cuya estabilidad y agilidad están varios niveles por encima de todo lo que se conoce hasta la fecha.

El bastidor diseñado por Antonio Cobas es un multitubular concebido en exclusiva para el motor V-TWIN Ducati con la técnica de triangulaciones no deformables. La suspensión trasera es otra de sus aplicaciones propias de flexibilidad variable, con endurecimiento progresivo que permite aceleraciones francas en plena curva y en el máximo ángulo de inclinación sin riesgos de pérdida de adherencia rueda/suelo por falta de suspensión.

El chasis y basculante, de chapas de aluminio, pesa ocho kilos sin el amortiguador, lo que permite pensar en conseguir un peso total del orden de los 140 kilos en la versión definitiva que participará en las 24 horas de Montjuic.

Esta suspensión es un primer paso hacia la actual que equipan las Kobas monocasco, pero simplificada y con mayor facilidad de reglajes. Dos únicas bieletas de reglaje son tenidas en consideración, de las cuales únicamente la posterior requiere ser manipulada para conseguir los reglajes que precise cualquier circuito.

La amortiguación se confía a un «De Carbón» de 320 mm. entre agujeros (extendido), que permite un desplazamiento de la rueda de 140 mm. con un endurecimiento progresivo muy superior en toda la escala de valores al mejor de los cantilever convencionales.

En el aspecto «habitáculo» todavía falta completar la parte de carrocería, ya que para este primer contacto TCP ha trabajado sobre un depósito de Kobas retocándolo y adaptándolo a las necesidades del bastidor y motor, lo que explica el extraño aspecto del depósito cuya capacidad actual es de 10 litros, pero en versión definitiva será de 24 tal como autoriza el reglamento FIM. El asiento que aparece en las fotos es ya definitivo, salvada hecha de ligerísimos retoques para la total adaptación al reglamento técnico y a las últimas puntualizaciones de los pilotos que la llevarán en Montjuic, que serán, salvo cambios de última hora, Min Grau, Quique de Juan y Carlos Cardus.

El carenado que se utilizó en estas primeras pruebas fue uno derivado de la Pantah, al que se le incorpora un faro halógeno de grandes dimensiones. No obstante se ha previsto asimismo uno más reducido en caso de ser preferido por los pilotos, ya que en el circuito barcelonés la aerodinámica pasará a segundo término tras las modificaciones provocadas por la «Chicana» de San Jorge.

La TECFAR ha recibido su espaldarzo definitivo a un mes vista de las 24 Horas, donde ha de convertirse en uno de los principales polos de atracción del público español y posiblemente sea la máxima preocupación de los pilotos extranjeros que vengan con las siempre superiores japonesas.

Carlos DOMINGUEZ