

www.motosclasicas80.com



motos clásicas



[@motosclasicas80.com](https://www.instagram.com/motosclasicas80.com)



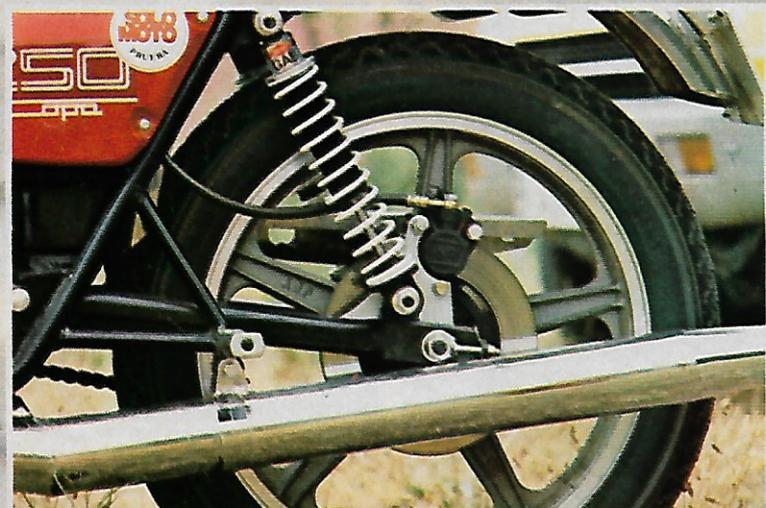
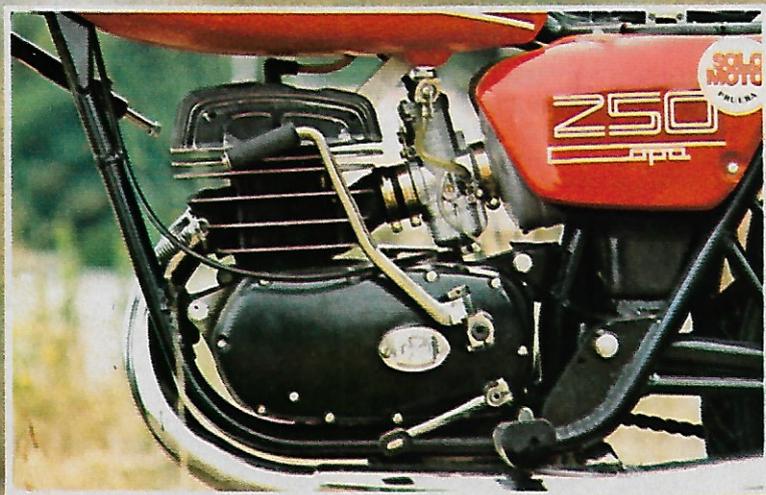
Ossa, sumida en el silencio de la moto de carretera tras los problemas laborales con los que se enfrentó tiempo atrás, lanzaba en el pasado Salón de Barcelona una nueva 250 denominada Copa, variación sobre el mismo tema de las que fueron las primeras motos para la primera prueba de promoción de velocidad en España. Esta nueva 250, con ruedas de aleación, dos frenos de disco, carenado y un cilindro casi de carreras, pone al alcance de todos la moto que hace tres años hubiera hecho las delicias de cuantos rodaban por esos circuitos del país en busca de un lugar en el mundo de las carreras.

TOMA DE CONTACTO: OSSA 250 COPA ¡CON GARRA!



Las nuevas llantas y frenos AJP (disco 260 mm. delante) proporcionan una nueva imagen, así como una excelente frenada.

Nuevo motor con nuevo cilindro y un cambio «de carreras» con un accionamiento suave y preciso. Son dos buenos argumentos para la «Copa 250».



Amortiguadores Betor-gas, confieren un excelente comportamiento en todo tipo de trazado. El disco es un AJP de 230 mm.

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

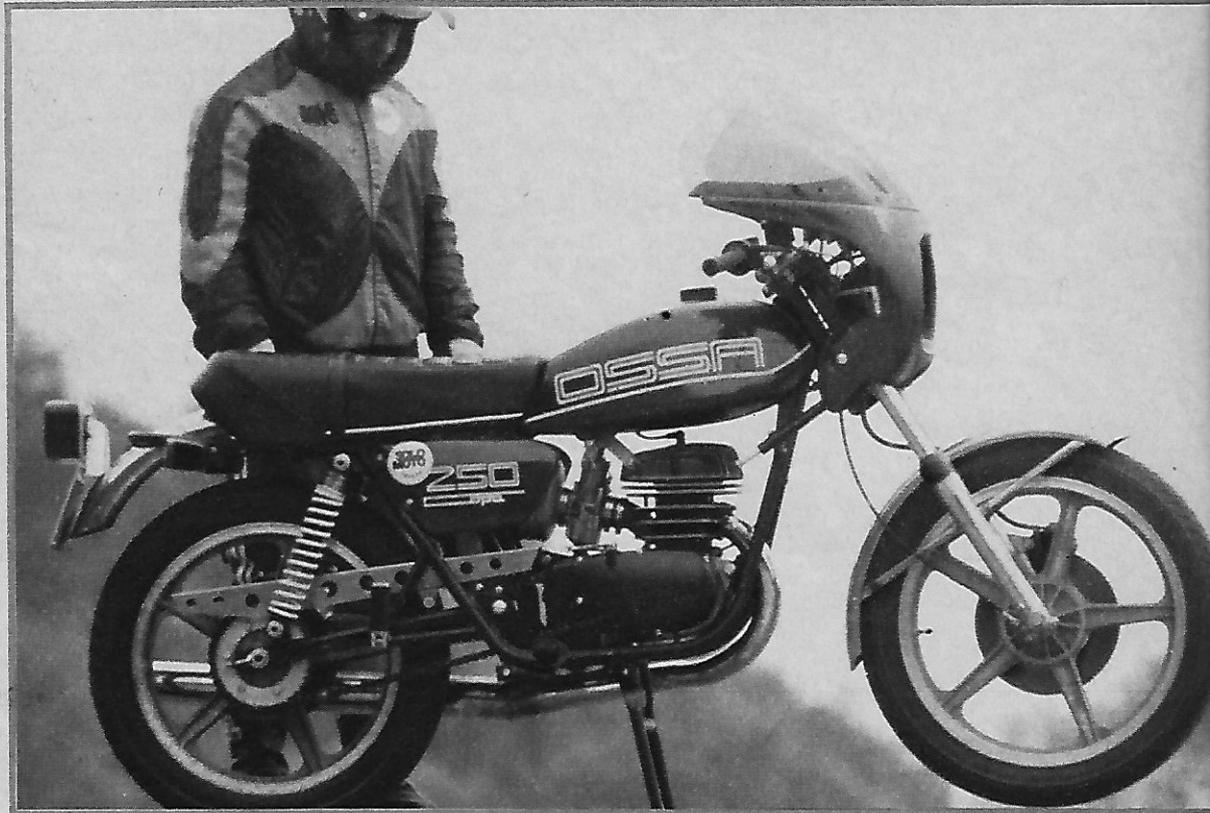
NO QUEDARSE ATRAS

La aparición de la versión 79 de la Ossa 250 en el pasado Salón de Barcelona causó sensación por cuanto muchos no esperaban ese «resurgir» de Ossa en el campo de la moto de turismo. No se trataba de una moto «nueva». Pero la solución adoptada por fábrica para seguir en el mercado de la moto de carretera en la cilindrada de cuarto de litro es totalmente lógica y hasta diríamos totalmente acertada. Existía un modelo sobradamente conocido al que le faltaban esos detalles que la pusieran a tono con los tiempos actuales. Frenos de tambor, unas prestaciones aceptables, pero no exageradas; era, en definitiva, una moto como las que se hacían antes. La «Copa Ossa» y las preparaciones que a raíz de ello se realizaron llegaron a invadir nuestras ciudades y carreteras de modelos preparados que incrementaban notablemente las prestaciones de los modelos originales. Partiendo, pues, de esta base y modernizando el resto de la moto, se podía obtener una máquina atractiva para los jóvenes motoristas. ¿Por qué no, pues, una versión rápida y a la vez turística de lo que fuera la versión «Copa»?

Así, con el nuevo cilindro de cuatro transfers, cuatro aletas, capaz de girar a 8.500 r. p. m. y una velocidad punta con desarrollo largo de algo más de 155 Km/h., un carenado al estilo BMW, ruedas de aleación y frenos de disco en las dos ruedas, todo ello rematado con un nuevo y agresivo color rojo, como queriendo significar que todo ello nada tiene que ver con las «antiguas» Ossa 250, nos encontramos ante una moto de carretera, que sin descartar una utilización ciudadana ofrece unas prestaciones realmente sobresalientes.

Y en este sentido casi parece como si hubiese nacido con tres años de retraso. Porque viéndola uno no puede

El asiento es ahora abatible y con cierre a llave, deja al descubierto la bomba y depósito del líquido del freno posterior, así como la minibatería y el único fusible de la instalación eléctrica.



por menos que imaginarse cómo sería una «Copa» de promoción con estas nuevas Ossa, con frenos de disco, carenado y un motor que casi es un «pepino».

ESTETICA

Indudablemente, la estética de la «Copa 250», aun siguiendo la línea de las primeras 250, ha cambiado como consecuencia del nuevo carenado, las ruedas de aleación y el color, ahora en rojo con el nombre rotulado en grande sobre el depósito.

Los gustos en este sentido son muchos y en sólo dos días de haber mostrado la moto por nuestras calles los comentarios se han mostrado muy dispares. Sin embargo, la adopción del carenado, los nuevos intermitentes y las ruedas de «palos» son un buen argumento para que a muchos se les haga la «boca agua».



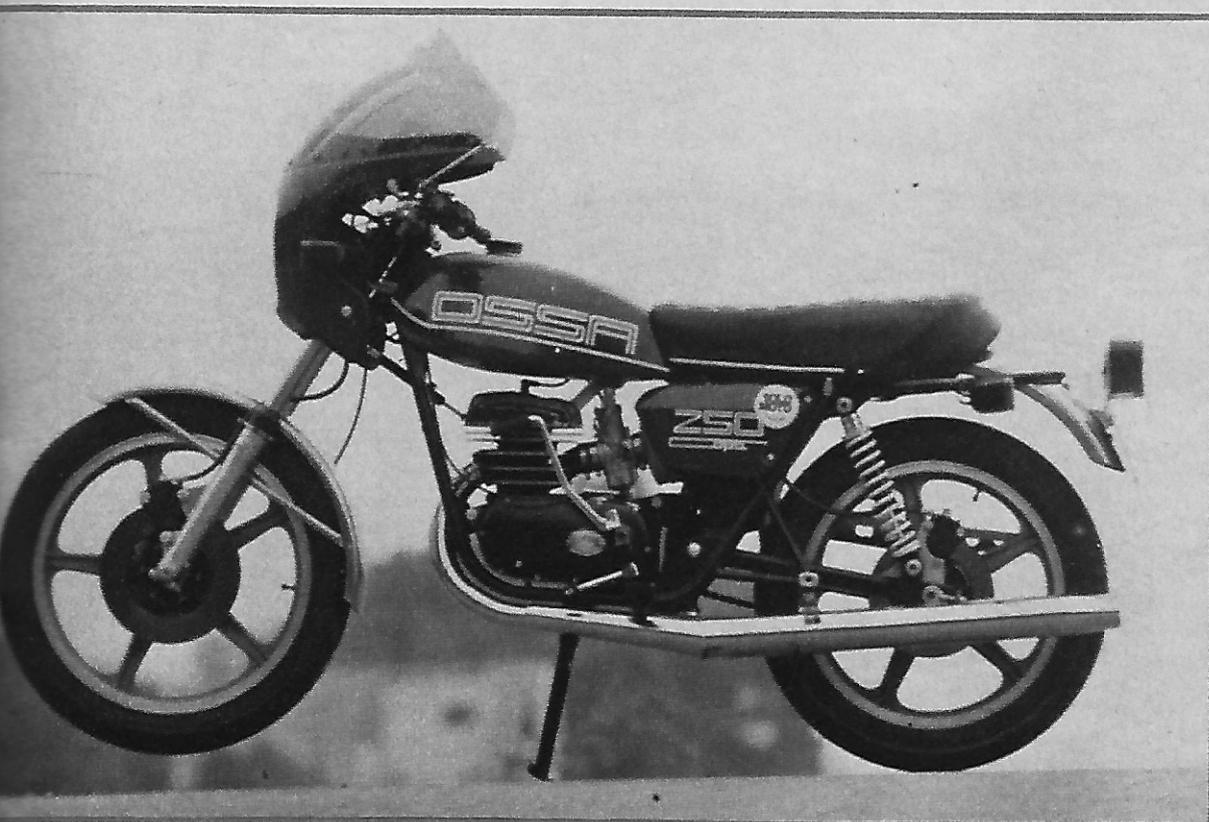
MOTOR Y CAMBIO

Este es el secreto de la nueva «Copa». Aunque más adelante haremos un ensayo exhaustivo de este nuevo modelo, las primeras impresiones son totalmente satisfactorias. Cuesta al principio acostumbrarse. Se nota en seguida que quiere rodar alto de vueltas y que a partir de 6.000 r. p. m. puede ser un verdadero tiro. Con una potencia, según fabri-

El carenado, con una cúpula de doble altura para desviar la corriente de aire de la cabeza del piloto. Muy útil en conducción continua por autopista o carretera general.

ca, de 26 CV. a la rueda a 7.500 r. p. m., rozando la zona roja tenemos una curva de potencia que, sin ser muy plana, ofrece un buen margen de CV. utilizables en un amplio campo de régimen de giro. ¿Es un motor difícil de llevar? No, en





absoluto; porque el nuevo cambio de relación cerrada permite conservar siempre el régimen óptimo para tener la potencia deseada.

El cambio es, pues, la segunda «figura» de la nueva Ossa, un cambio que durante las 6 Horas de Huesca en manos de la pareja Pelegrín-Martínez demostraron su perfecto funcionamiento, así como el del motor, terminando en segunda posición.

Existe, sin embargo, un problema, especialmente en la conducción en dúo. El desarrollo final se quizá excesivamente largo. Ello, aunque permite obtener una velocidad final cercana a los 145 kilómetros/hora, hace que la primera sea excesivamente larga, especialmente en conducción ciudadana. Un diente menos en el piñón de salida, para aquellos que deban conducir por ciudad, será la solu-

El nuevo «cokpit», con velocímetro y cuentakilómetros total y parcial, y cuentarrevoluciones electrónico. En la parte superior, tres chivatos indicadores de intermitentes, luces y contacto. Obsérvese el manillar plano, consecuencia de la posición del carenado. Parece que es uno de los puntos inmediatos a solucionar.

ción fácil y barata, sin que ello repercuta en el comportamiento del motor.

ESTABILIDAD. SUSPENSIONES

Los nuevos amortiguadores Betor-gas posteriores son, quizá, de lo mejor que hemos probado hasta la fecha.

En cuanto a la horquilla delantera, de la misma marca, cumple perfectamente su cometido y sólo le achacaríamos el mismo defecto de los modelos anteriores. Excesivamente largas. Pero la colocación de un amortiguador de dirección regulable ha supuesto la eliminación de los fallos de ligereza de dirección y en este sentido se ha conseguido una moto realmente estable, gracias también al chasis, heredado de las antiguas T. T. y que sigue siendo el mismo de los anteriores modelos. Podremos inclinar cuanto deseemos. En este sentido sólo nos encontraremos con el problema del caballete central, que toca en las curvas de izquierda. Sería necesario recortar el pequeño brazo soldado sobre el que apoyamos el pie para subir la moto sobre el caballete.

POSICION DE CONDUCCION. CONFORT

En este apartado se ha tenido que llegar a una solución de compromiso. El montaje del carenado ha obligado a diseñar un manillar casi plano que obliga al

piloto a tomar una postura algo forzada. Ello se debe a la altura exagerada del sillín, que fuerza demasiado la posición del piloto, encontrándose éste con los brazos colocados demasiado hacia abajo. La anchura del manillar nos parece también excesiva. Sin embargo, tras varias pruebas efectuadas en fábrica con varios pilotos parece que se soluciona este problema.

El carenado y las nuevas suspensiones hacen de la 250 «Copa» una moto realmente agradable de llevar por carretera y autopista. Siendo, además, las vibraciones casi inexistentes, al menos para el piloto, sólo encontramos a falta de un manillar algo más alto que descausen, en la medida de lo posible, los brazos.

FRENOS

Por fin, y parece la tendencia general en las motos actualmente en producción las ruedas son de aleación (AJP) y los frenos de disco se generalizan en ambas ruedas. En este sentido, el delantero es muy progresivo y potente, siendo de sobra conocida la efectividad de los conjuntos AJP.

En cuanto al posterior, un disco de 230 mm. (el delantero es de 260 mm.) peca de un recorrido de pedal demasiado corto y en situación de apuro la rueda posterior clavará.

Sin embargo, proporciona una frenada progresiva y totalmente efectiva.

UNA MOTO CON GARRA

Este podría ser el calificativo para una moto que, siguiendo la evolución —lentamente— común a todas las marcas nacionales, ofrece un producto con todos los accesorios imprescindibles de una moto de nuestros días. Evidentemente, quedan cosas por mejorar, especialmente la posición de conducción, que puede llegar a hacer fatigoso un viaje de considerable distancia.

Pero las excelentes prestaciones, un consumo que oscila entre 7 y 7,5 litros y una línea especialmente atractiva para los más jóvenes que deben limitar su economía a una 250, hacen de la «Copa» una firme candidata a sus aspiraciones.

Claudio BOE

Fotos: Juan PORCA

CARACTERISTICAS

Motor: Monocilíndrico dos tiempos, cuatro transfers.
Cilindrada (72 x 60 mm.): 250 c.c.
Relación compresión: 7,2:1.
Carburador: Amal 34 mm. con Starter.
Cambio: 5 velocidades con relación cerrada.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Chasis: Doble cuna abierto.
Encendido: Electrónico Motoplat. Batería 6V 5A.
Frenos: Delantero: Disco 260 mm. AJP.
Posterior: Disco 230 mm. AJP.
Ruedas: Aleación Targa-AJP.
Neumáticos: 3,00 x 18 delante.
3,25 x 18 detrás.
Peso vacío: 107 kilogramos.