

# OSSA 125 CC. ENDURO PHANTOM

Escribe:  
EDUARDO RUBIO  
Fotos:  
J. M.º ALGUERSUARI



...Un «pequeño avión»  
que puede revolucionar  
el Todo Terreno.

...Potencia, suavidad, li-  
gera y estabilidad son  
su tarjeta de presenta-  
ción.



## Las 125 cc todo terreno: Nueva sangre para el motociclismo español

A nadie se le escapa que de un tiempo a esta parte, el motociclismo de montaña en nuestro país se ha estabilizado en una única categoría, la de 250 cc.

En trial, TT y Cross, el cuarto de litro ha monopolizado por completo los campeonatos, minimizando cualquier otra iniciativa en cuanto a utilizar una cilindrada inferior.

La clase de 250 ha sido para la industria española de la motocicleta algo así como la sagrada gallina de los huevos de oro, que durante los años que el motociclismo de fuera carretera ha ido evolucionando, ha empujado el prestigio de nuestras marcas allende de nuestras fronteras.

Pero todo cambia, y el mundo motociclista internacional pide a gritos otras sensaciones, y cómo no, los departamentos de marketing y ventas de las tres fábricas españolas, saben muy bien que hay que «bailar al ritmo que toquen»... los consumidores internacionales.

La competencia actual en la clase de 250 cc, en la que día a día, surgen marcas por doquier capaces de ganar una medalla de oro en unos 6 días, obliga a todos los industriales de la moto a buscar nuevas fronteras donde imponer sus productos; 50 cc, 75 cc, 100 cc, 125 cc, 175 cc componen una amalgama de categorías que por debajo de 250 cc tienen un clamoroso éxito en todo el mundo... menos en España.

### ASAMBLEA DE LA RFME: UN PASO ADELANTE

Tras la última asamblea de la RFME, quedó bien claro que las categorías de 75 cc y 125 cc iban a tener en esta temporada 75 un papel relevante, pese a que hace tres años se disputaron una serie de pruebas de 125 en cross, en una ocasión incluso fue campeonato de España Senior, y luego quedó en trofeo RFME para los Juniors; ahora, tras el evidente interés internacional de las categorías «menores» se ha programado una serie de disposiciones que a buen seguro promocionarán entre la «gente joven» este tipo de cilindrada.

En Todo Terreno, se ha disputado el campeonato de España de forma en que la clase de 75 cc (importantísimo para los juveniles) tendrá su propio peso específico en el contexto del campeonato de España, igualmente ocurre con la de 175 cc que engloba de igual modo la 125 (el campeonato de España de TT incluye las siguientes clases, hasta 75, superiores a 75 cc, hasta 175 cc y superiores a 175 cc).

Por lo expuesto resulta evidente, que a partir de este año, las motocicletas «ligeras» van a ir «in crescendo».

Ossa, se adelanta al resto de la competencia con la creación de su modelo «Enduro Phantom» 125 cc que hoy ensayamos en rigurosa primicia para los lectores de Solo Moto.

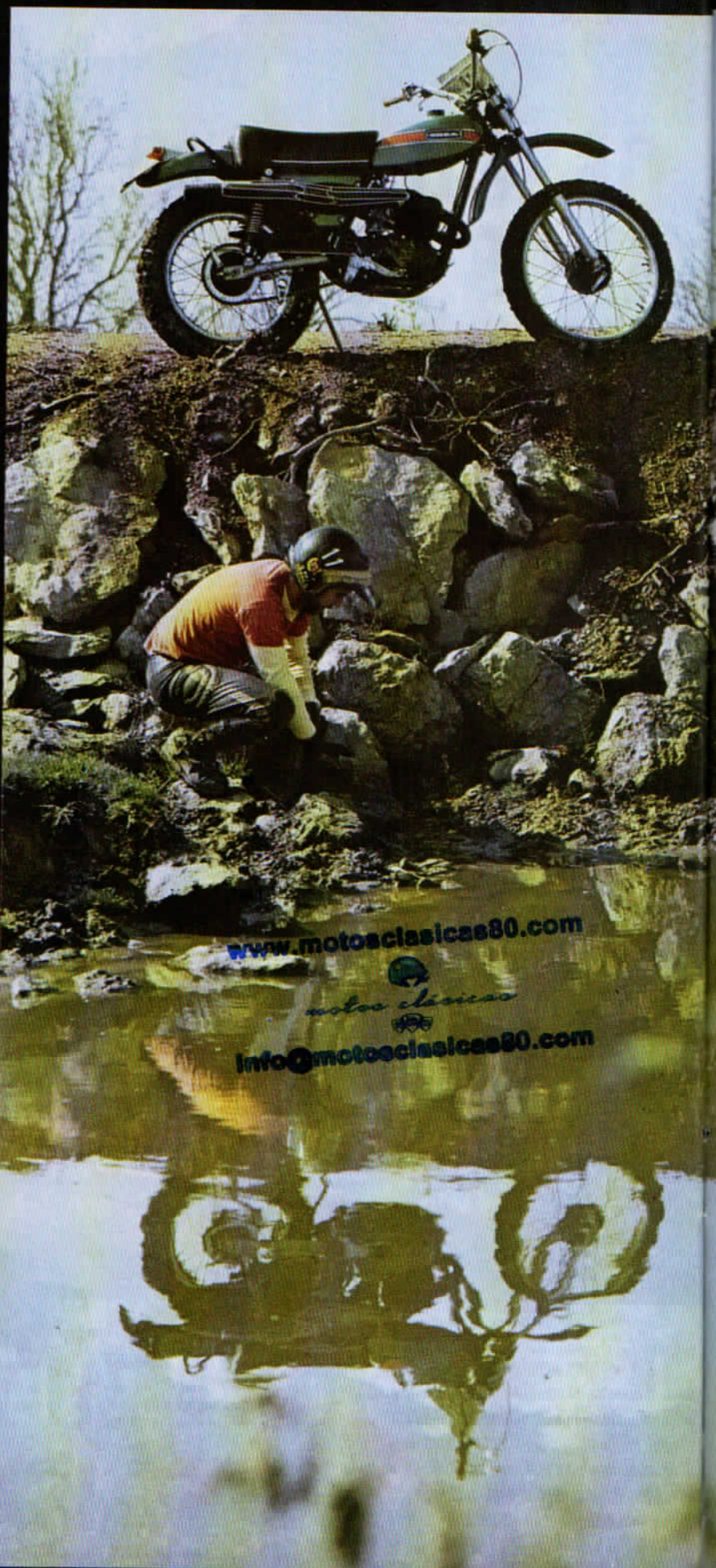
Es de suponer, que muy pronto, Montesa y Bultaco darán adecuada réplica poniendo en el mercado dos modelos de estas características.

Pero a todo esto, hay que empezar a preguntarse si será muy probable que «el gigante de la velocidad», la laureada Derbi ponga interés en la categoría de 75, y a lo mejor la gana...

De cualquier forma no olvidemos que en esta cilindrada, hay intereses de importancia, Puch, Lambretta, Gimson, y alguna que otra marca más, tiene su ojo puesto en este Trofeo RFME de cross y muy probablemente en el campeonato de España de Todo Terreno Senior.

Así, pues, luz verde a las «menores» de 250 cc; Ossa ha empezado el match.

Jaime Alguersuari.



Cuando fui a recoger la OSSA 125 Enduro Phantom, a la factoría de la Zona Franca barcelonesa, confieso que no tenía ni idea de lo que iba a recoger. Nunca había oído hablar de la OSSA de Todo Terreno de esa cilindrada, ni la había visto en fotos. No podía ni imaginarme lo que me iban a dejar en breves momentos, para someter al primer ensayo de «Solo Moto».

Y cuando la tuve ante mí quedé gratamente impresionado. Una vez más la OSSA te empieza ya a entrar por los ojos nada más verla. El colorido verde metalizado con las rayas anaranjadas le dan una vistosidad impresionante. Luego te ves ante una Phantom, una Desert o una Pioner. No sabría por cuál decidirme, pues unas cosas recuerdan a una y otras a otra...

## CONCIENCIARSE AL 125...

Quizás el principal problema con que me he encontrado para llevar a cabo este ensayo ha sido el de hacerme a la idea de que llevaba debajo la «mitad de una 250». Acostumbrado siempre a rodar en montaña con un «dos y medio» te has de hacer a la idea de que lo que estás llevando ahora no lo es, y cuando ya estás «convencido» puedes empezar a disfrutar mucho con este «pequeño avión» de OSSA.

La 125 es la ligereza con un motor suave pero que da caballos. Es una moto que recuerda a las japonesas de montaña, pero que las supera en muchísimas cosas. El cuadro y el motor negro hacen resaltar más los colores llamativos y esto ya te hace «verla» con buenos ojos...

## EL MOTOR: CLASICO DE LA CASA

Antes de hablar de las impresiones que se sienten sobre la moto, veamos primero cómo son todos sus órganos y para ello empezaremos por el motor.

Pintado en negro —es mucho mejor a efectos de eliminar calor— es idéntico en su parte baja al de la 250 cc y cambia sólo el cilindro, culata y carburador, así como el escape. Si esta presencia de la parte baja de un motor de 250 cc hace aumentar un poco el peso, nos da en cambio una mayor robustez al conjunto. Y no olvidemos que esto es fundamental en Todo Terreno.

La cilindrada total que es de 123 cc se consigue con unas medidas del cilindro de 54 x 54 mm. Tanto culata como cilindro son en aleación ligera. Las aletas fuertes y bien distribuidas aseguran una buena refrigeración.

La alimentación de este motor se ha confiado a un carburador Amal concéntrico, del 29, con excitador. El encendido es electrónico por volante. El motor da 21 caballos a 8.500 vueltas. Una potencia excelente en un régimen óptimo.

La caja de cambios es de cinco relaciones con selector al pie izquierdo. La transmisión primaria es por cadena duplex, como es habitual en la marca. Los carters inferiores están protegidos por una plancha metálica y los laterales mediante unas soldaduras en forma de asa, hechas en el chasis y que son muy útiles en zonas rocosas.

El escape montado en el lado derecho es el clásico de las Enduro. Sujeto al cilindro por dos muelles y al cuadro por «silenciosos». Tiene también la clásica rejilla cromada para proteger la pierna del calor. El cuadro ha tenido que ser adaptado en su



Neumático trasero Pirelli de nuevo diseño. Obsérvase lo estrecho del conjunto que por recuerda más una moto de trial que de TT.

notas clásicas

La horquilla telescópica Bitor cumple perfectamente su misión. El guardabarros en poliéster es «una presa fácil» de las caídas.



parte trasera para que el tubo pase un poco hacia el interior, haciendo una ligera curvatura. Pese a todo el piloto ha de conducir «un poco de lado» y el posible pasajero lo pasará también un poco mal.

El silencioso va ya incorporado, es decir que no lleva ningún «cartucho» supletorio como la Desert y esto hace que el escape sea muy silencioso, superando en poco a un velomotor.

## CHASIS: HEREDO DE LA PHANTOM

El chasis que monta la pequeña 125 es una herencia total del chasis de cross, es decir,

del de la Phantom. Únicamente se ha modificado el brazo oscilante que ahora es en acero en vez de dural como el de la cross. El aumento de peso no es mucho, pero en cambio se aumenta mucho la resistencia.

Este chasis —que dicen ha sido puesto a punto por De Coster—, es un doble cuna en acero al cromo molybileno. Tiene una originalidad y es que la parte trasera que soporta menos esfuerzos ha sido realizada en el mismo material, pero en tubo de menor diámetro. Las soldaduras perfectas y tras el sillín se ha elevado un poco la parte que sostiene el guardabarros, dándole un aire de asa que sirve tanto para el eventual pasajero como para levantar la moto o moverla en caso de caída.

Las suspensiones son Betor. Nada que decir sobre la delantera, una horquilla telescópica con un recorrido de 180 mm, que nos hace tomar los obstáculos como si no existieran. No estaría nada mal que se le instalase ya de fábrica el clásico fuelle de goma que tanto protege.

La trasera ya es otra cosa. De origen monta unos amortiguadores Betor regulables, tomando la clásica posición, no como las máquinas de cross. Estos amortiguadores muestran, a nuestro juicio, muy pronto la fatiga de la conducción de montaña y a los no muchos kilómetros de hacerlos «sufrir» se quedan tan blandos que los riñones nos hacen pensar en unos Telesco quizás u otros un poco más apropiados para el TT.

Los frenos están montados ambos en cilindros de aleación ligera y pintados en negro —por lo de la refrigeración—. Los 122 mm de delante nos gustaron mucho por su progresividad y su eficacia, pero al meter la rueda en un río nos tuvimos que esperar un rato luego, para «apurar las frenadas»... El trasero, en cambio, con sus 150 mm es perfecto. Nada que decir en su contra ni después de «ducharlo» un rato.

Las llantas son las clásicas Akront en aleación ligera y con perfil plano antibarro. Montan neumáticos de cross de la marca Pirelli. Delante 3,00-21 y detrás 4,00-18. Se trata de los nuevos Pirelli de tacos muy largos y que se muestran muy eficaces en todo tipo de terreno. Otro excelente para ellos.

Sobre el vestido de la moto ya vemos cosas que se podrían mejorar. El depósito está bien de diseño, ya que no es ancho y nos permite una buena posición de rodillas para la conducción. Tiene una cabida de nueve litros lo que le da a la moto muchísima autonomía, debido a su poco gasto. Está fabricado en poliéster y es prácticamente el mismo que el de cross, con la diferencia de los volúmenes. Monta dos grifos de gasolina con una estanqueidad buena.

Los guardabarros son de la misma línea que los de las hermanas mayores y también del mismo material... y esto ya sabemos todos lo que significa: que en la primera caída fuerte se romperán. OSSA tendría que solucionar este pequeño detalle, usando quizá material indeformable como ya hicieron otras marcas.

El sillín perfecto. Auténticamente maravilloso. Alto —como es moda— pero con una comodidad asombrosa, cosa que el cuerpo agradece mucho. Su longitud nos permite llevar a otro pasajero, el cual también irá muy cómodo.

Bajo el sillín está el filtro de aire, al cual se llega quitando una tuerca de plástico que sujeta al asiento: muy sencillo. Está formado el filtro por un cartucho alargado y muy estanco fácil de limpiar y desmontar.





La estabilidad de la OSSA es algo admirable. Hay momentos que te parece llevar una Trial...

Una cosa más que añadir sobre el chasis. Encontré que quizá gira poco y esto es una cosa sencilla que cada uno se puede solucionar a su gusto: serrar un poco los topes de la dirección y todo resuelto.

#### ACCESORIOS: LOS JUSTOS Y NECESARIOS

Sobre el faro y a la izquierda está montado el clásico tacómetro de la marca. Fijado como es costumbre elásticamente. El faro, pequeño pero eficaz, está protegido por una rejilla que le «salvará» la vida en la lucha contra las piedras. El piloto trasero es bonito y cumple bien.

Las manetas de freno y embrague, protegidas por una funda de cuero, están fabricadas en dural, así como las levas de frenos, palanca de cambio y freno.

El manillar es de buena medida y a gusto «del consumidor» se podrá acortar o doblar hacia dentro, como ahora está de moda.

En la culata encontramos ya preparado el orificio para instalar el descompresor —cosa que quizá ya podría llevar de fábrica— o en su caso otra bujía. El caballete lateral es bueno y suficiente para rodar con la moto, pero si nos metemos en la competición un caballete central nos irá mucho mejor a la hora de las reparaciones.

En la moto que se nos facilitó de pruebas no encontramos ninguna herramienta ni lugar para llevarlas. Pienso que se tendría que solucionar este detalle y quizás el mejor lugar sería bajo el asiento, donde se podrá aprovechar un pequeño espacio.

El basculante lleva hechos los orificios pa-

ra montar estribos y también un taco de goma en el que apoya el caballete y así no hace ruido con las vibraciones.

#### LA PUESTA EN MARCHA: UNA CARICIA

Una vez abiertos los dos grifos de gasolina y excitado el carburador hasta que se desborde, nos bastará con «acariciar» el Kick para que la moto se ponga en marcha. ¿Cómo se logra esto?

Sencillo. Con una palanca de puesta en marcha muy larga y que por tanto desmultiplica mucho el esfuerzo y con la compresión. Este motor comprime 8 a 1. ¡Asombroso! Mientras Sachs, Zundapp o Puch, por ejemplo, comprimen en esta cilindrada de 12 a 1, ó 13 a 1, la fábrica OSSA sigue aquí la técnica japonesa y lo hace con esta compresión que le darán al motor mayor suavidad y mucha más vida.

Si la máquina la tenemos bien carburada y el encendido electrónico está en perfecto estado, la puesta en marcha será perfecta e instantánea y esto no lo olvidemos es en Todo Terreno básico. Si no, empezaremos la carrera con 50 puntos.

#### ¡Y LLEGO LA HORA...!

Cuando recibí la moto, ésta tenía apenas 2 kilómetros y con ella así, me la cargué en el remolque y me fui a ver la Subida en Cuesta TT de Mollet del Vallés.

La moto llamó rápidamente la atención. Los aficionados no habían visto nunca aquella pequeña joya de 125 cc y me hicieron in-

finidad de preguntas, a las que contesté de buen grado.

Puesta en marcha empecé a subir por caminos de montaña. La potencia y suavidad que da este motor te hacen sentir en unos momentos sobre una moto de cross y en otros sobre una de Trial.

Puedes circular a pocas vueltas en cualquier marcha y subirás por donde quieras. Si te apetece el golpe de gas, verás cómo la rueda delantera se levanta del suelo y sales como un «tiro» lanzado. Las últimas vueltas de este motor son en verdad impresionantes.

El silencioso escape no influye en nada sobre el comportamiento de la máquina pese a los largos recorridos. Esta nos dará la misma potencia en todo momento y no notaremos la menor fatiga. Sí en cambio se nota algo, el calor del escape en la pierna según te sientes en alguna apurada situación.

La horquilla delantera magnífica. Absorbe los golpes secos con las piedras muy bien. Excelente. Los amortiguadores ya dije que cuando han sido bastante castigados empiezan a acusar el esfuerzo. Gracias al sillín quedé muy bien de los riñones.

El cambio sensacional. Ningún problema para cambiar de marcha o reducir en caso apurado. Las marchas entran perfectamente e incluso puedes prescindir del embrague perfectamente para efectuar dichos cambios sin que la moto lo acuse. El embrague, de discos en baño de aceite es muy suave y progresivo, y no acusa tampoco el esfuerzo al que pueda ser sometido en una zona de trial.

Las palancas de freno y embrague están sujetas al chasis por unos cables que evitarán se pierdan si llegasen en un golpe a soltarse.

motos clásicas

www.motosclasicas80.com



El carburador es un Amal fijado elásticamente. Obsérvese junto a la palanca de cambio —unida con un cable— la especie de «asa» que protege los carters.



Detalle del freno trasero con las conexiones para el «stop». En el basculante se observa el orificio para instalar los estribos.

La posición de conducción es muy buena. Quedas un poco alto —como es moda ahora— sobre el sillín, pero todo te cae perfectamente bajo las manos o los pies. Las rodillas se adaptan bastante bien al depósito.

El chasis se nos mostrará siempre perfecto en todo tipo de accidentes si tenemos muy en cuenta el llevar las suspensiones en buen estado. Según el clima —frío o calor— es muy interesante cambiar la densidad de los aceites de la horquilla.

Pese a sus 90 kilos de vacío y 100 kilos llena de gasolina, esta moto es extraordinariamente manejable. Nos permitirá todo tipo de error de conducción, siempre que nuestros conocimientos sepan «arreglarlo» a tiempo.

Disfruté mucho con la pequeña OSSA. Hice caminos trialeros y pude allí comprobar

que las relaciones del cambio son perfectas y puedes en segunda o primera subir por donde te apetezca.

En barro la moto se muestra muy noble. Los neumáticos Pirelli la ayudan mucho y la suavidad de su motor le permiten hacer diabluras ante un obstáculo imprevisto que se nos presente en el camino.

#### «UN PEQUEÑO AVION»

Así se podría definir esta joya que OSSA va a poner a la venta muy pronto en España. Una moto que puede ser utilizada en la competición —este año se está dando mucho auge a las categorías pequeñas en TT— con mucho éxito y sobre todo si el piloto es un hombre de constitución pequeña. Se encontrará

mejor entonces con este «pequeño avión» que con su hermana mayor «el Jumbo».

Si no quiere ser utilizada en competición puede tener también un gran público entre los noveles de la moto de montaña. Las mujeres encontrarán poco peso, mucha suavidad, una puesta en marcha fácil y ligera, y potencia si ya le perdieron el miedo.

Exito seguro para la 125 Enduro Phantom. Una moto competitiva que puede acabar en el TT con la hegemonía de los motores Sachs en las pequeñas cilindradas, o que puede hacer disfrutar mucho al experto y al novato que quieran saber lo que da de sí una 125 OSSA en Todo Terreno.

#### OSSA 125 cc ENDURO PHANTOM

#### FICHA TECNICA

##### MOTOR

Monocilíndrico refrigerado por aire  
Diámetro-carrera: 54 × 54 mm  
Cilindrada: 123 cc  
Compresión: 8 a 1  
Potencia máxima: 21 cv a 8.500 rpm  
Carburador: Amal 29 mm  
Encendido: electrónico  
Lubricación: por mezcla al 5 %  
Puesta en marcha: Por Kick starter

##### TRANSMISION

Primaria: por cadena duplex  
Embrague: múltiples discos en baño de aceite  
Cambio: de cinco relaciones  
Relación:  
1: 1,360; 2: 1,245; 3: 1,182; 4: 1,135; 5: 1,1  
Cantidad de aceite: 1 litro  
Transmisión secundaria: por cadena

##### CHASIS

Cuadro: Doble cuna tubular en acero y cromo molybileno  
Suspensiones: Delantera horquilla Betor telescópica 180 mm. Trasera amortiguadores Betor regulables  
Frenos: a tambor: 122 mm delante y 150 detrás  
Neumáticos: Pirelli cross 300 × 21 y 400 × 18

##### DIMENSIONES

Longitud: 2.020 mm  
Ancho máximo: 850 mm  
Altura máxima: 1385 mm  
Distancia al suelo: 220 mm  
Capacidad depósito: 9 litros  
Peso: 90 kg vacía.

## BULTACO también en DIAGONAL

Avda. Generalísimo, 317 (Teléf. 258 10 48)  
Paseo Maragall, 89 (Teléf. 255 62 46)  
P. de Gracia, Parking Magestic (Teléf. 251 62 88)

ALQUILER DE MOTOCICLETAS SIN CONDUCTOR

DUCATI - ROAD 350 - BULTACO - SHERPA  
MONTESA - COTA 247 - ENDURO

VANGUARD División Motos

Londres, 31 - Tel. 239 38 80 - 259 13 25 BARCELONA-15

# BULTACO

## tauwé

# DIAGONAL

BARCELONA

RECAMBIOS · ACCESORIOS MOTORISMO  
COMPRA · VENTA MOTOS · FACILIDADES  
TALLER ESPECIALIZADO