

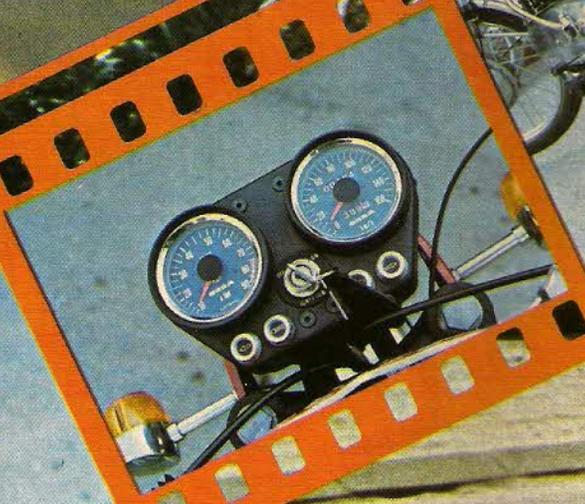
# ENSAYO

Los árabes cerraron el grifo del petróleo por el cabreo que cogieron con los judíos por sus guerras... Y toda Europa, mejor dicho, todo el mundo fue de bolido. Los países más adelantados tomaron sus medidas contra el derroche de combustible, se racionó la gasolina en algunos sitios, en otros se prohibió circular en coche algunos días, etc.

Y claro, mucha gente se empezó a dar cuenta que lo mejor era circular en moto. ¿Por qué? Sentían de aparcamiento, de tráfico, de todo, vamos. Nuestros fabricantes nacionales que tan afanados están en la lucha por conquistar un Campeonato del Mundo de Trial, o por perfeccionar sus máquinas de cross o TT, empezaron a echar la vista atrás y vieron qué había sido de sus antiguas motos de asfalto. Bultaco volvió a sacar una Metrala —renovada— que más atención presta al último Derby —la que se une a este renacer de la ahora es OSSA la que se une a este renacer de la moto de carretera o asfalto, sacando de nuevo un modelo de este tipo. La fábrica barcelonesa ha sacado un modelo sin pretensiones de ser la moto más rápida de Europa o la que tenga más «golpe de gas». Lo que ha pretendido —y con mucho acierto— es hacer una

moto para ir cada día a la oficina, a la Universidad o a los mil recados que hay que hacer. Que te permita hacer carretera con un cierto aire de mantenimiento. Esto lo ha conseguido con un consumo muy reducido y con un carburante muy barato —no es agua mineral, desde luego—, gasolina de 85 octanos... ¡Muy bien!

Es por ello que esta OSSA que ha vuelto a irrumpir en el mercado no es aquella que hace pocos años se fabricaba y tenía tanta aceptación. Es otra y muy distinta, pero de lo que sí estamos seguros es de la aceptación que tendrá ésta: será la misma o mayor... Vaya en moto y no pasará calor en verano, llegará pronto a la oficina cada día y aparcará en la puerta del cine los domingos. Léase lo que le contamos de la OSSA y quizá su coche se pase un verano en el garaje...



# OSSA 250 T A GRAN VALLEJERA

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

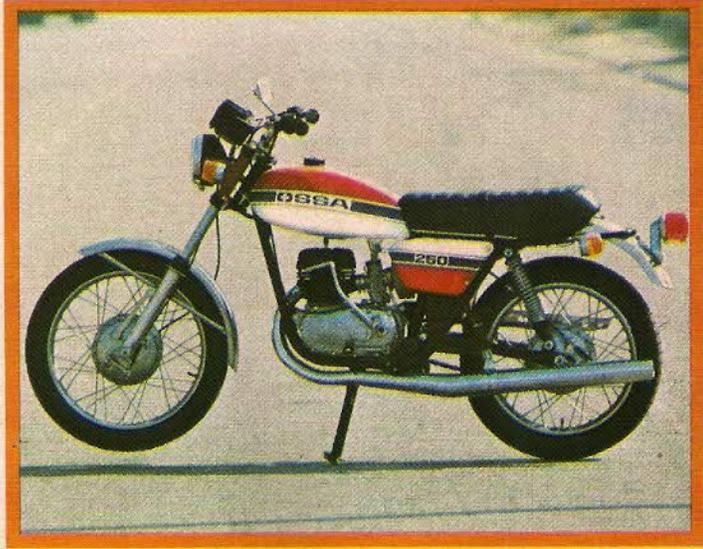
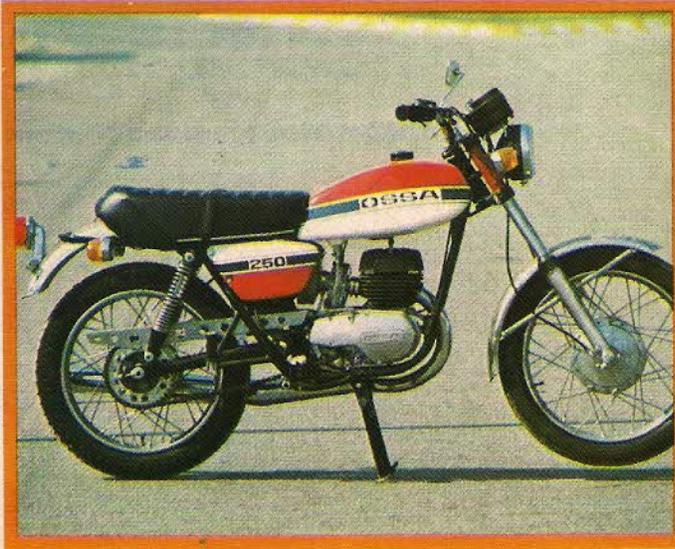


*motos clásicas*



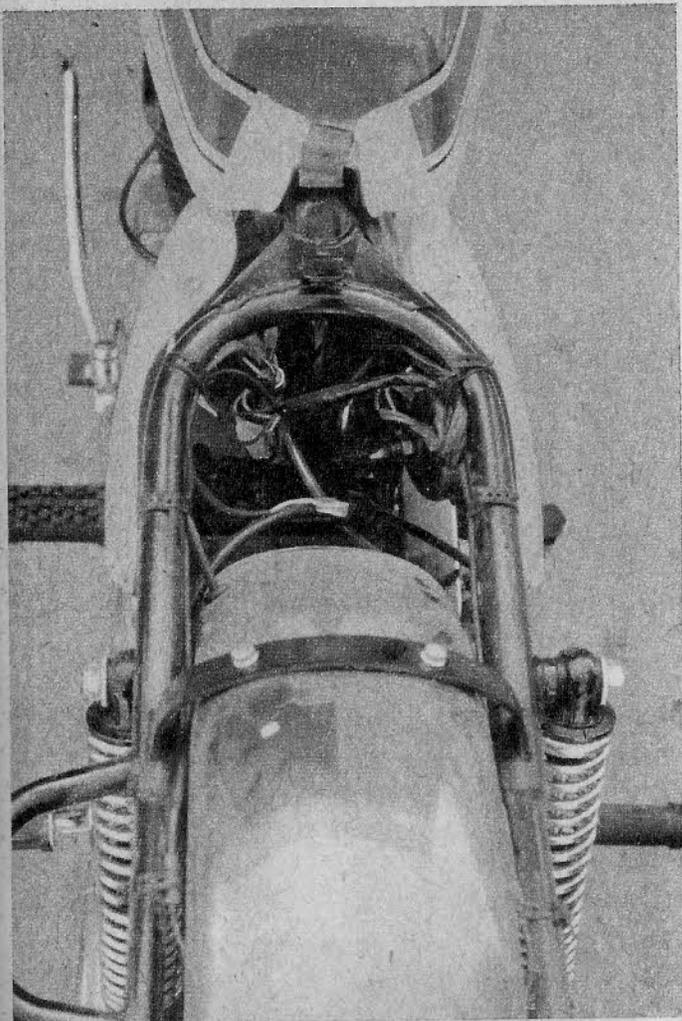
[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)





De línea muy «americana», ¿no? ¡Pero cómo va...! Quique de Juan disfrutó como un camello, cuando le dio por «levantarla» se creía que estaba en un circuito de cross. La OSSA es una moto totalmente nueva, no una «mona vestida de seda», sino una nueva totalmente. La estabilidad en curvas es magnífica, sean rápidas o cortas. A ello ayudan mucho sus amortiguadores y horquilla, pero sobre todo, lo mejor de esta moto es meterla en ciudad. Ahí es donde puedes disfrutar más, sobre todo entre el tráfico, donde un placer, un tanto «morboso» te invade al ver pasar calor a los coches...





La Ossa T no es una sport disfrazada ni mucho menos. Cuando la marca del trébol la presentó en el Salón del Automóvil de Barcelona, muchos pensaron que se trataba de la antigua Sport con una serie de mejoras, pero no ha sido así, sino que nos encontramos con una nueva moto en todos sus aspectos.

Hagamos primero una descripción comparativa de la máquina.

#### MOTOR: UNA MAS «PACIFICO»...

La nueva moto dispone también de un motor dos tiempos, monocilíndrico por descontado, y de aspecto exterior clásico de la casa. ¿Qué ha variado? En primer lugar conservando las mismas medidas (72x60) se ha bajado la compresión a 9:1, mientras que en la antigua era de 11:1. La potencia disminuye también y baja de 26 cv a 23,5 a 7.000 rpm. Eso sí, todo son datos fábrica.

El antiguo carburador IRZ

ha sido sustituido por un carburador AMAL del 32 con «starter» y sin excitador. El cilindro pintado en negro es pequeño, es decir, como la primera serie de las antiguas Sport, y va provisto de los tacos de goma entre las aletas del mismo.

El embrague es el clásico de discos en baño de aceite y el encendido por volante magnético motoplát. La transmisión primaria por cadena dúplex.

Viendo esto y añadiendo que el motor funciona con mezcla al 5% de aceite y gasolina de 85 octanos, nos damos cuenta fácilmente de una cosa y es que la nueva Ossa no es la moto ideal para el «quemado» de turno, sino simplemente un motor para durar mucho y ser muy económico. Suavidad y una potencia es lo que podemos decir del mismo.

#### EL CHASIS: MAS CERCA DEL TT...

En este aspecto va vemos

El asiento es desmontable e incluye la caja de herramientas, aquí puede apreciarse el guardabarros de aluminio y la asa en el chasis.

unas variaciones a simple vista. Pintado en negro es un doble cuna clásico de la marca, pero de tendencia más hacia uno de TT que al de la Sport. Es alto y muy distinto al antiguo. Se le ha dotado de un basculante más largo y las estriberas del pasajero ya no van instaladas de la misma forma que antes sino sobre un triángulo soldado. El manillar es de tendencia muy japonesa: largo y ancho (1.040x790), y unido al muy confortable asiento te dan una postura muy cómoda de conducción. El peso de la máquina ha disminuido de 102 kilos a 98. El depósito, de estilo muy TT, tiene una cabida de 13,5 litros (el anterior la tenía de 15 litros).

En el apartado neumáticos monta ahora un 3,25x18 detrás mientras que antes era un 3.000. Delante es un 3,00x19. Las llantas, de perfil plano.

Los frenos se han aumentado de 158 mm 3 Ø a 165 mm, pero pese a todo se muestran muy poco eficaces, ya que ambos son de la misma medida. Este es uno de los puntos flojos de la moto.

La horquilla delantera, de recorrido largo, es Betor y se muestra magnífica. Detrás amortiguadores de la misma marca, regulables, que cumplen. Un detalle importante: el escape, que es prácticamente el mismo que el del anterior modelo, se ha doblado hacia arriba un poco para evitar las tocadas en el suelo, cosa que se consigue a medias.

El equipo de esta moto es muy completo. Batería para empezar que va alojada bajo el asiento donde también están las herramientas. Tablier con cuentavuelitas y tacómetro (incorporado al parcial). Chivatos para los intermitentes y luz larga y corta. Llave de contacto. Este tablier es fabricado por Veglia, y es igual que el que lleva la Metralla. Muy voluminoso y con unos horribles tornillos que se oxidan en cuanto caen dos gotas.

Los puños son Motoplát e incorporan bocina (muy buena), mando de luces, intermitentes, etc. No nos gustó nada su tacto, sobre todo el del freno. En el guardabarros trasero monta un piloto de gran tamaño y ambos frenos encienden el «stop».

Las estriberas del piloto son

de goma muy anchas y cómodas cara a las vibraciones y por su parte el pasajero tiene en el lado izquierdo un asa metálica soldada a chasis que sirve para agarrarse o para subir la moto en el caballete, operación muy sencilla.

#### SOBRE LA MOTO...

La puesta en marcha de esta máquina es prácticamente instantánea. En frío sólo hay que poner el «starter», abrir los grifos de gasolina y sin dar gas dar una patada a la larga y clásica palanca de la moto y listo... ¡Eso sí, no olvidarse de dar media vuelta a la llave! Yo me pasé media hora dando «cocos».

Muy bien este punto de la máquina. Ya sobre la moto te das cuenta muy pronto de que no tiene la «patada» de la otra Ossa, que es muy distinta y que es una moto para hacer calle por encima de todo, y para moverte con cierto respiro en carretera, pero en trayectos cortos.

La máquina no experimenta vibraciones más que cuando llega a los 100 km/h. y es entonces cuando el motor que suena muy fino y rítmico empieza a hacer algunos «cantos» raros...

La máquina, que puede llevar mucho en ciudad, es ideal en virajes de esquina, donde a pesar de que te encuentres con el camión del Danone repartiendo sus mandangas puedes salir vivo. La estabilidad me gusta muchísimo pese a que el escape toque algunas veces en el suelo.

La comodidad es maravillosa y vas en todo momento con el cuerpo descansado a lo que contribuyen los amortiguadores traseros. La horquilla delantera es muy progresiva y cumple a la perfección.

El motor ya he dicho que no tira tanto, pero ayudado del cambio que ahora es de 5 marchas y no de 4 como antes se puede sacar mucho provecho del mismo. Los frenos no me gustan. Son muy insuficientes, sobre todo el delantero y esto te evita hacer todo tipo de apurada...

Pero veamos cuál es la opinión que le mereció a nuestro piloto SOLO MOTO, Enrique de Juan, la máquina. Su opinión será interesante.

—¿Qué opinas del chasis?

—Muy bien. Es corto, como me gustan a mí, y sobre todo lo mejor es que se coge mucho en todo tipo de curvas y esto es muy importante. Es un poco alto pero esto tiene su ventaja ya que en terrenos malos te puedes defender bien. Es un chasis «muy trialero»...

—¿Y el motor...?

—Es muy bueno hasta los 100 por hora, luego hace ruidos. Yo creo que es un motor para hacer trayectos cortos o ciudadanos. Quizá no sea muy elástico y en cuanto a los bajos tiene los normales de uno de este tipo.

—¿Hace los 140 Km/h.?

—Su punta está alrededor de los 125-130 kilómetros.

—¿El cambio?

—Muy bien las marchas. Muy escalonadas y con una relación muy agradable. La quinta hace perder quizás un poco de potencia.

—¿Suspensiones...?

—A mi gusto es lo mejor de todo. Inclinas mucho y no repica nunca. La delantera es comodísima.

—¿Frenos?

—Normal. Me gusta más el trasero que el delantero. El tacto de la maneta, muy malo...

—¿Ibas cómodo en la moto?

—Vas muy encima del manillar, que es lo que requiere el chasis. Muy cómoda. El equipo se podrá mejorar algo como estriberos, guardabarros, etcétera.

—¿Cómo la definirías?

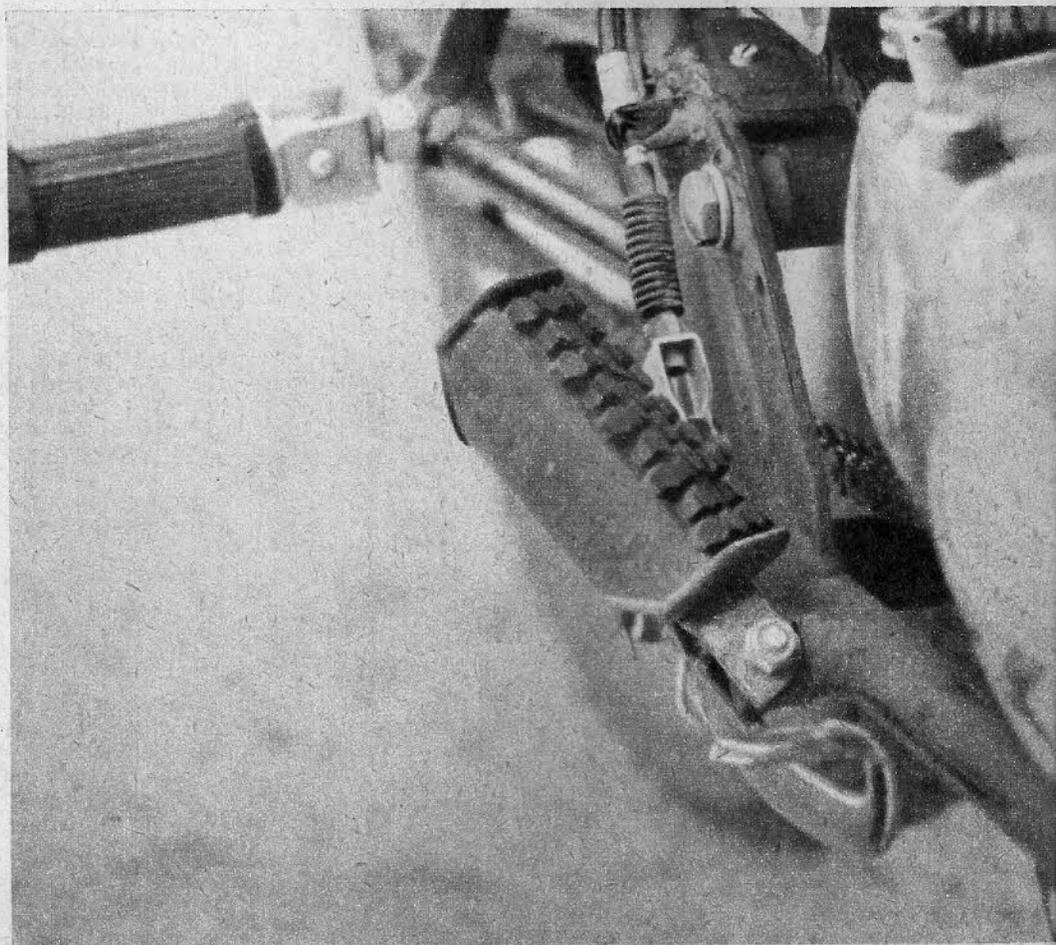
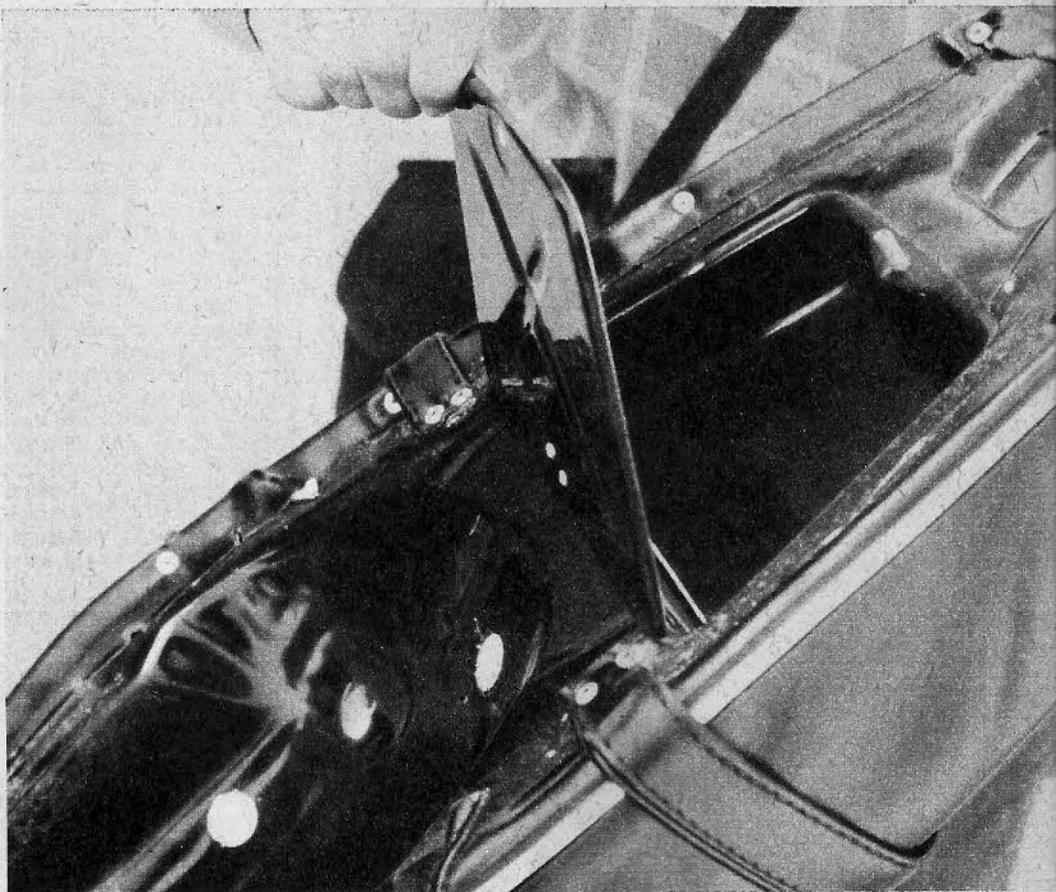
—Una máquina perfecta para ciudad, que creo es lo que ha pretendido hacer Ossa, sin grandes prestaciones. Muy cómoda y con un precio normal en las actuales épocas (72.100 pesetas f.f.). En carretera es tonto salir en el año 75 con algo que no tenga dos cilindros.

Esto es lo que opinó Enrique de Juan después de someter la moto a un largo ensayo en todo tipo de circunstancias. ¡Animo, Ossa, ya tenemos una moto que será la gran reina del tráfico! Ahora va a por los dos cilindros, en 500 o en 250... ¡Es igual!

**EDUARDO RUBIO**

Fotos: J. M.<sup>a</sup> Alguersuari

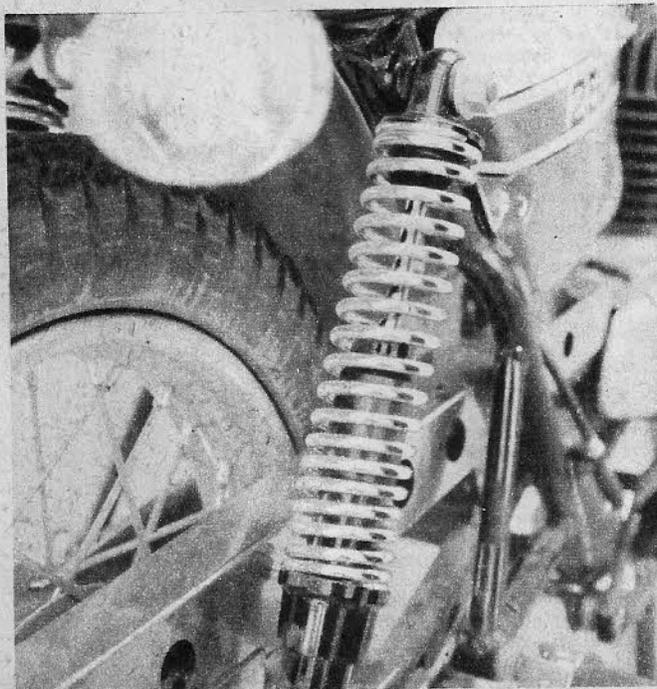
Ensayo: E. de Juan



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
*motos clásicas*  


[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



Diversos aspectos de la moto: asiento, estriberas que se pliegan en el sentido de la marcha, intermitentes, amortiguadores regulables y cubrecadenas agujereado.