MOTO - CLÁSICAS - BIKETRIAL - TRIAL UCI

trial Magazine

Zona 27

OSSA REVOLUCIONA EL TRIAL

TEST SHERCO 3.2 F 2010

PRUEBA BETA EVO NSB

LLEGA EL OPENFREE

2 DIES SANTIGOSA CLASSIC

BIKETRIAL BAC

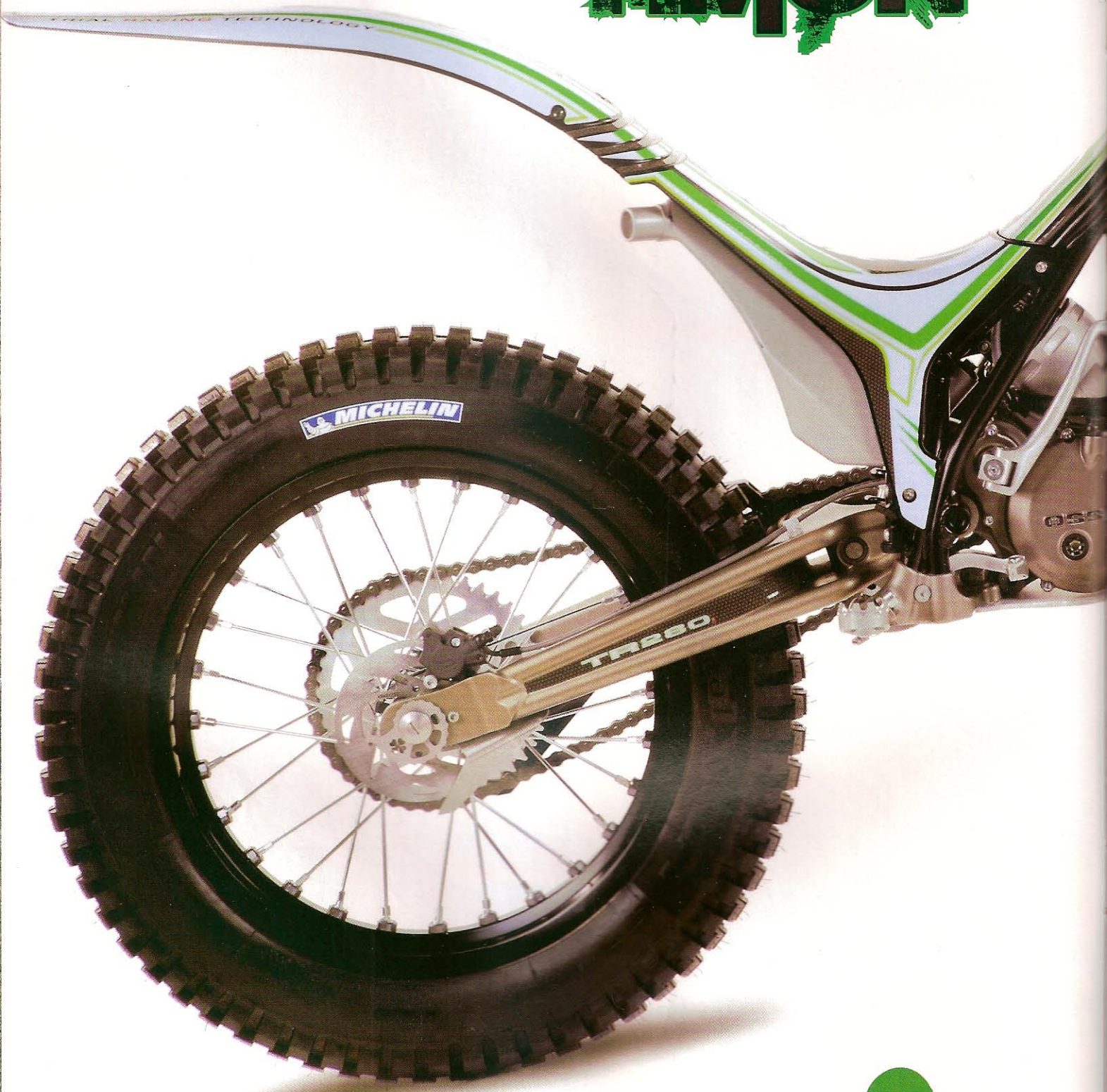
Nº 27 - DIC. / ENERO 2010 4,95 €

8 424094 008056 00027

NOVEDAD

OSSA TRIAL

GOLPE DE TIMÓN



Un golpe de timón es el que dan los buenos patrones cuando en una regata quieren desmarcarse de sus competidores, que ven con sorpresa como de repente su velero se sale de la flota tomando un rumbo absolutamente diferente. Sólo tras el paso del tiempo se sabe si esa maniobra es la que le va a dar la ventaja definitiva y la victoria, aunque me dice un amigo que de la mar sabe mucho que muchas veces son esos patrones, los que toman su propio rumbo, quienes vencen en las regatas.

Y vaya desmarque el que se pegó Ossa cuando en el Salón de Milán dejó a propios y extraños boquiabiertos cuando el equipo de fábrica descubrió a los ojos de la prensa, los aficionados y la competencia –estaban casi todos- la que ya es la moto más esperada de los últimos años.

Realmente el fenómeno Ossa ha representado una fantástica sorpresa para el mundo del trial y desde los primeros rumores sobre la fabricación de la moto en un relativamente corto periodo de tiempo se han colocado en pleno centro de la actualidad. La nueva TR280i es todo un ejercicio de estilo pero al mismo tiempo, y esto es muy importante, toda una declaración de intenciones por parte del competitivo equipo que dirige la marca en forma de un "aviso a navegantes" en el sentido de que la Ossa no quiere ser ni va a ser una moto más.

Sin duda se trata de una propuesta atrevi-

EL EQUIPO

Muy bueno y de primera división es el de Ossa factory. La tripleta de directivos está formada por Jordi Cuxart como presidente, con Joan Gurt y Alejandro Laplaza en las funciones de director general y financiero respectivamente. El "Txiqui" Beguiristain de la marca y encargado de que todos los engranajes estén bien engrasados es un auténtico hombre todo terreno, Joan Roma, que además actuará como director de la división motos – Ossa también va apostar fuertemente en el tema de ropa y complementos- mientras que en el apartado técnico los honores le corresponden a Josep Serra "Xiu", quien desde su empresa Xiu Research and Development ya ha dejado claro que con la TR280i tiene una plantilla de primera línea, que será puesta a punto sobre el terreno nada menos que por Marc Colomer, excampeón del mundo y uno de los pilotos probadores con más bagaje y saber hacer.

A nivel comercial Ossa ya ha cerrado acuerdos con distribuidores de peso en los principales países con buen mercado de trial, como Francia, Inglaterra e Italia. En nuestro país serán nada menos que Salva García y el propio Marc Colomer los responsables de velar por el suministro a la amplia red de concesionarios que se está formando.

da, agresiva e innovadora. La inyección electrónica en una moto de trial funciona, pero de momento sólo en manos de un gigante con la tecnología de Honda y sobre un motor de cuatro tiempos, y los técnicos de Ossa han decidido aplicarla a su moto confiando plenamente en la capacidad de desarrollo de Kokusan. Pero no acaban aquí las sorpresas ya que además se ha variado completamente la disposición en la moto de elementos como el filtro de aire, depósito de combustible, radiador, cilindro y salida del escape. Pero vayamos por partes.

>> REVOLUCIONARIA

Conociendo a Josep Serra "Xiu" siempre se pueden esperar sorpresas, por algo es uno de los técnicos más inquietos del mundillo y sólo hace falta recordar el motor de la GG Pro que rompió moldes por su ligereza y por sus medidas hace ya ocho años, y que aún hoy en día continúa siendo uno de las mejores armas de las motos salidas de la factoría de Salt.

Y viendo a la TR280i está claro que los directivos de la marca le dejaron partir de un

lienzo en blanco a la hora de diseñar a su nueva criatura. De entrada el depósito de combustible, de tres litros de capacidad, se sitúa en una posición absolutamente novedosa en donde en una moto convencional se ubica el radiador, formando además parte del bastidor. Con ello se consigue un buen reparto de pesos y un centro de gravedad óptimo. El bastidor está fabricado en aluminio en la parte de depósito, pipa de dirección y soporte de bieletas y en acero tratado al cromomolibdeno el resto.

El filtro de aire tiene las entradas en la parte superior del bastidor, al estilo de la también nueva Sherco, buscando también una aportación de aire más limpio y de forma más fácil. Tiene una forma tipo embudo bajando hasta la altura del cuerpo de inyección y se accede a él a través una práctica tapa situada en donde en una moto convencional encontraríamos el tapón del depósito de combustible.

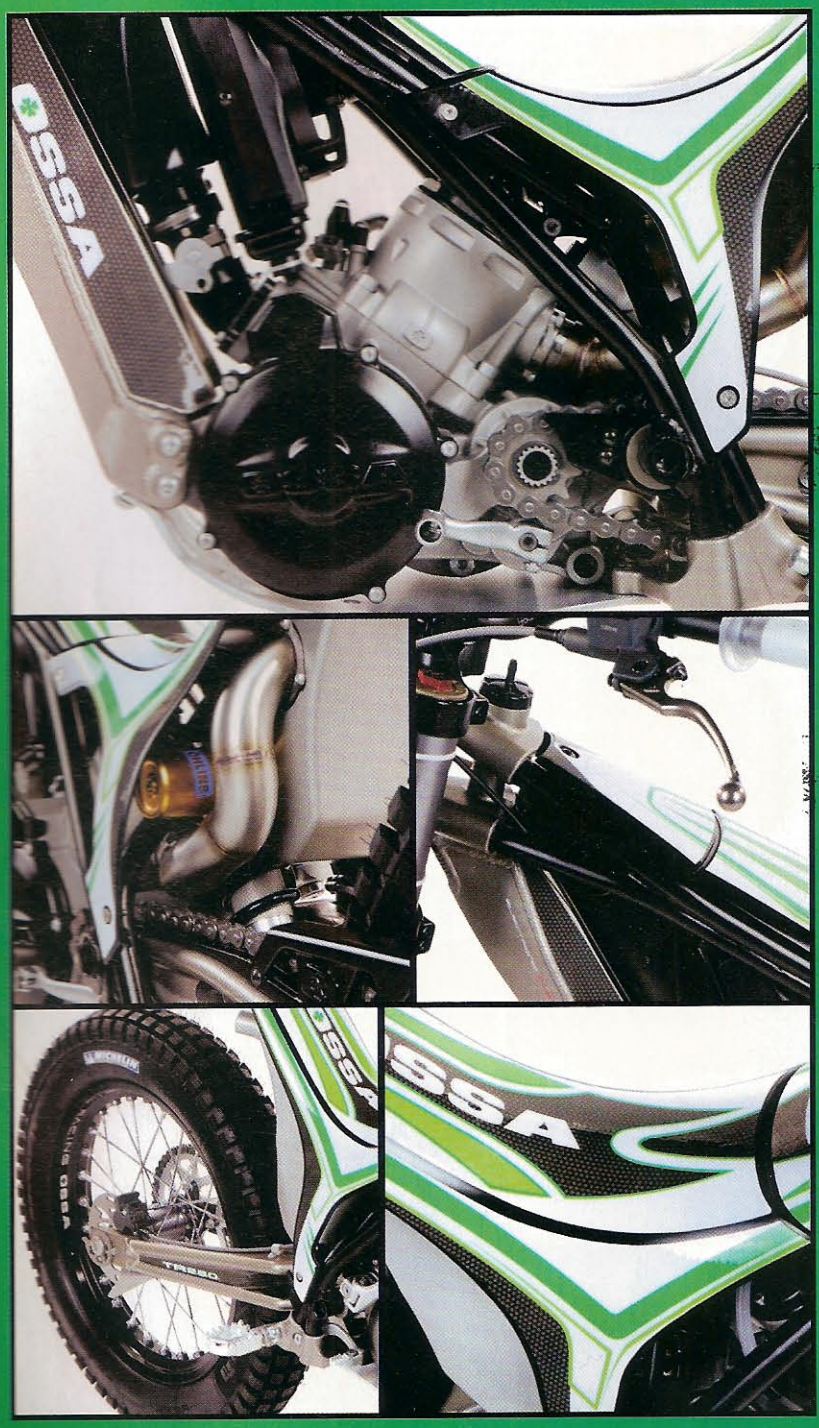
Tras el depósito y el filtro se ubica el radiador, en una posición absolutamente inusual e innovadora. Está muy protegido y a salvo de los típicos "tapones" de barro que recibe una moto convencional a poco que las condiciones se compliquen, aunque a muchos les chocará el hecho de que tampoco reciba caudal de aire para refrigerarlo, algo que se ha tenido en cuenta garantizando que la capacidad de disipación del calor es más que suficiente en la posición escogida con el trabajo del electroventilador. Por otra parte en Ossa apuntan además un punto positivo en la estabilidad de temperatura a la que siempre trabajará el propulsor, evitando las fuertes oscilaciones que se dan en las motos convencionales al pasar de una zona a un camino o en el caso de que el radiador se ensucie por el barro despedido por la rueda delantera..

El motor es otro compendio de novedades ya que es extremadamente pequeño y compacto. De entrada sorprende el cilindro inclinado hacia atrás con la admisión por la parte delantera y el escape saliendo directamente por la trasera con un recorrido corto que ha levantado la controversia entre los expertos en este tema, ya que de todos es conocida la continua batalla en las motos de trial para conseguir un recorrido de escape lo suficientemente largo para dotar al motor de una respuesta óptima en bajos y al mismo tiempo una buena estirada en las subidas de vueltas. De todas formas en la Ossa nos confirman que el volumen es más que suficiente e incluso superior al de muchas motos convencionales.

El diseño del propulsor vuelve a sorprendernos agradablemente ya que el cárter es de una sola pieza formando parte del chasis, con lo que el cambio situado en el lateral derecho es extraíble, mientras que el cigüeñal lo es por el izquierdo. Toda una ventaja a la hora de trabajar sobre todos sus componentes, haciéndolo más fácil y por ende más económico.

>> ¡Y ESPECTACULAR!

Aunque nunca vamos a discutir la premisa de que contra gustos no hay disputas, sí que está claro que la Ossa ha levantado una ola de pasión entre los aficionados. La moto es una verdadera preciosidad y su diseño no deja indiferente a



nadie, con unas formas y una combinación de materiales espectaculares, destacando el basculante que es una auténtica obra de arte. El diseño de los plásticos recobra los colores verde y blanco tradicionales de la marca y le da también un toque exclusivo frente a sus competidoras.

Sus componentes destilan calidad por los cuatro costados y prueba de ello son las suspensiones. El prototipo presentado monta una horquilla invertida desarrollada exclusivamente por Marzocchi para esta moto, aunque parece que en la serie será posible escoger entre esta y una convencional. El amortiguador trasero tampoco se queda atrás, ya que nada menos es un Öhlins TTX con depósito de gas separado, todo un lujo y una garantía de funcionamiento.

Las etapas a cubrir por parte del fabricante a partir de hoy son el inminente montaje de varios prototipos con los que Marc Colomer va a ultimar los detalles antes de fabricar una preserie de una docena de unidades entre febrero y marzo. Los componentes definitivos de la moto deben llegar a fábrica justo antes del verano para iniciar el montaje justo después de vacaciones, entregándose las primera.