



Ossa ressorgeix de les cendres

El col·legiat Josep Serra és l'enginyer del projecte que ha ressuscitat la històrica marca

El jove enginyer col·legiat Josep Serra "Xiu" és un dels artífexs del renaixement de la mítica marca de motos Ossa, que es va materialitzar en la presentació del model TR 280i al saló de la motocicleta de Milà, un dels més importants del món. Amb aquesta moto, avalada pel campió de trial Marc Colomer, torna una marca catalana que va ser molt reconeguda als anys setanta, i que conserva fans arreu del món.

Després de passar per empreses com Gas Gas i de col·laborar en projectes de les marques Rieju i Scorpa, Josep Serra ha posat el seu enginy al servei d'Ossa Factory, una iniciativa impulsada pel qui va ser el responsable de la divisió de quads de Gas Gas, Joan Gurt. Per al desenvolupament del projecte, Serra ha col·laborat estretament amb el mecenes Jordi Cuxart, president d'Ossa Factory; amb el mateix Gurt, director general de la companyia; amb Alejandro Laplaza, director financer; i amb Joan Roma, director de la divisió de motor. A tots ells s'ha unit el pentacampió Marc Colomer, que ha estat l'encarregat de les proves i la posada a punt de la TR 280i. Es preveu que la moto surti al mercat al llarg d'aquest estiu.

La TR 280i neix amb un concepte molt innovador. L'equip d'Ossa ha treballat en la redistribució dels diferents elements de la moto per tal d'optimitzar els pesos i la temperatura de treball d'alguns dels seus components. El dipòsit de combustible, la caixa del filtre de l'aire i el radiador s'han col·locat pensant en les necessitats d'una moto de trial, amb un clar objectiu: fer que la nova Ossa TR 280i sigui una referència en aquesta especialitat, com ho va ser en el seu moment l'Ossa MAR –Mike Andrews Replica– de l'any 1972.

El motor

El posicionament òptim dels diferents elements mecànics han permès la introducció d'un motor molt petit amb el cilindre inclinat cap enrere, perquè així la injecció i la caixa de filtre es puguin situar a la part alta de la moto. El nou motor és de dos temps, i es caracteritza perquè és molt compacte, amb el càrter d'una sola peça. El canvi s'extreu des del lateral dret i el cigonyal pel costat oposat. Tenint en compte que el càrter fa de xassis i és part resistent del conjunt, s'ha pogut fer un bloc compacte. D'aquesta forma se simplifica la possibilitat d'accedir a les relacions de canvi. En definitiva: el manteniment resulta més econòmic perquè manipular el propulsor és més senzill.



El dipòsit de combustible, de tres litres de capacitat, s'ha situat al lloc on la majoria de motos de trial munten el radiador, per tal de millorar la distribució de pesos. L'equip d'Ossa ha tingut clar que com més lleugera és una moto de trial més necessari resulta tenir el centre de gravetat avançat.



En col·locar el radiador darrere del dipòsit i de la caixa de filtre, s'evita que es cobreixi de fang, amb els consegüents problemes que comporta el fet que el motor no pugui treballar a la temperatura apropiada. Tot i que en una moto d'una altra especialitat cal aplicar canalitzacions d'aire fresc, en una moto de trial no. Com que el mateix dipòsit de combustible protegeix el radiador, la TR 280i pot treballar a una temperatura constant, sense estar condicionada per la possible brutícia del radiador.

D'altra banda, la inversió del cilindre ha permès muntar l'admissió pràcticament en vertical després del dipòsit de combustible, i d'aquesta manera l'entrada d'aire a través del filtre se situa en un dels punts més elevats de la moto. Per tant, l'estanquitat del filtre és màxima, i accedir-hi és molt senzill, a través d'una tapa. A l'interior, sota d'aquesta mateixa tapa, es col·loquen alguns elements del sistema d'injecció. En aquesta ubicació els components no pateixen ni per la temperatura del motor ni per la humitat.

En la distribució dels elements de la moto s'ha tingut molt en compte la temperatura a la qual treballarà cadascun d'ells. Com que té el cilindre inclinat i porta l'escapament cap enrere, a partir del monoamortidor del darrere es pot definir l'escapament, i el seu volum és superior al d'una moto convencional.



El xassís

Fabricat en alumini i acer al crom molibdè i condicionat al disseny del motor, el dipòsit de combustible s'ha incorporat a la part davantera de la moto, de manera que forma part resistent del conjunt. Als xassissos de crom molibdè hi sol haver moltes soldadures i, per tant, pes, però a la TR 280i s'han muntat peces d'alumini forjat. La pipa d'adreça, el dipòsit d'alumini tractat, els estreps i el suport de les bieletes s'han fet amb el mateix material. La resta és d'acer al crom molibdè, amb una estructura molt senzilla i soldada en TIG (acrònim anglès de gas tungstè inert).

Les suspensions s'han desenvolupat conjuntament amb les empreses Öhlins (darrere) i Marzocchi (davant). La suspensió del darrere munta un innovador sistema de bieletes que queda molt protegit i integrat, i s'uneix directament a la peça forjada del xassís. S'ha adoptat el sistema TTX d'Öhlins a l'especialitat del trial, amb el qual les vàlvules del pistó i els reglatges hidràulics s'han col·locat a l'exterior. Aquesta tecnologia ja s'ha utilitzat en motocròs per aportar senzillesa i accessibilitat a nivell de reglatges. La suspensió davantera és una forquilla invertida Marzocchi, un tipus de suspensió que fa molts anys que no s'aplicava en l'especialitat del trial. Però, a diferència d'altres experiències en les quals s'ha adaptat una suspensió de cros o enduro, per a la TR 280i s'ha dissenyat una forquilla invertida exclusiva per a l'especialitat amb barres d'alumini. La forquilla invertida permet un angle de gir més reduït i la disminució de l'efecte de flexió en la torsió.