

**ST  
RA  
DA**

**MOTOCICLISMO**

**NAZIONI  
MOTOCROSS  
SUPERMOTO  
TRIAL**

Un mese di bandiere, lacrime,  
sogni e podii tricolori

**ESCLUSIVA MONDIALE**

**TEST**  
**OSSA TR 280i**

**IN SELLA ALLA TRIAL PIÙ  
RIVOLUZIONARIA DEL 2011**



**ENDURO**

**MONDIALE EWC**

Parole e immagini  
dei protagonisti 2010

**TEST MOTO EWC**

Tutte le KTM ufficiali e  
le iridate di Ahola e Meo

**TEST CINQUANTINI**

Beta, Fantic e HM si sfidano  
sui 2784 metri dello Jafferau

**CROSS**

**TEST HONDA CRF450R**

Si rinnova, per essere sempre più  
facile e gestibile da tutti

**X-FIGHTERS**

Il retroscena dell'evento che  
ha riempito lo stadio Flaminio

**TECNICA MOTORI**

Una stagione di rivoluzioni per  
i propulsori del mondiale MX1



00011

NOVEMBRE 2010

ANNO 8

€ 3,50

in Italia - mensile

9 771722 308002

FUORISTRADA 11 2010

**EPOCA** ELIA ANDRIOLETTI: IL PRIMO ITALIANO DELLA STORIA AL VIA DI UNA DAKAR



# TRIAL TEST

OSSA TR 280I

Testo e foto Pupi Alifredi





# C'SIAMO FATTI LE OSSA

**TORNIAMO A PARLARE DI TRIAL E LO FAC-  
CIAMO CON UNA PROVA DAVVERO SPE-  
CIALE: CON IL NOSTRO TESTER D'ECCEZIO-  
NE DIEGO BOSIS, SIAMO SALITI IN SELLA  
ALL'ATTESISSIMA OSSA PER DIRVI COME VA**

**NEL VIAGGIO PER LA  
POLONIA NON  
IMMAGINAVAMO**

**CHE AVREMMO AVUTO  
L'OPPORTUNITÀ DI TESTA-  
RE, PER PRIMI AL MONDO,**

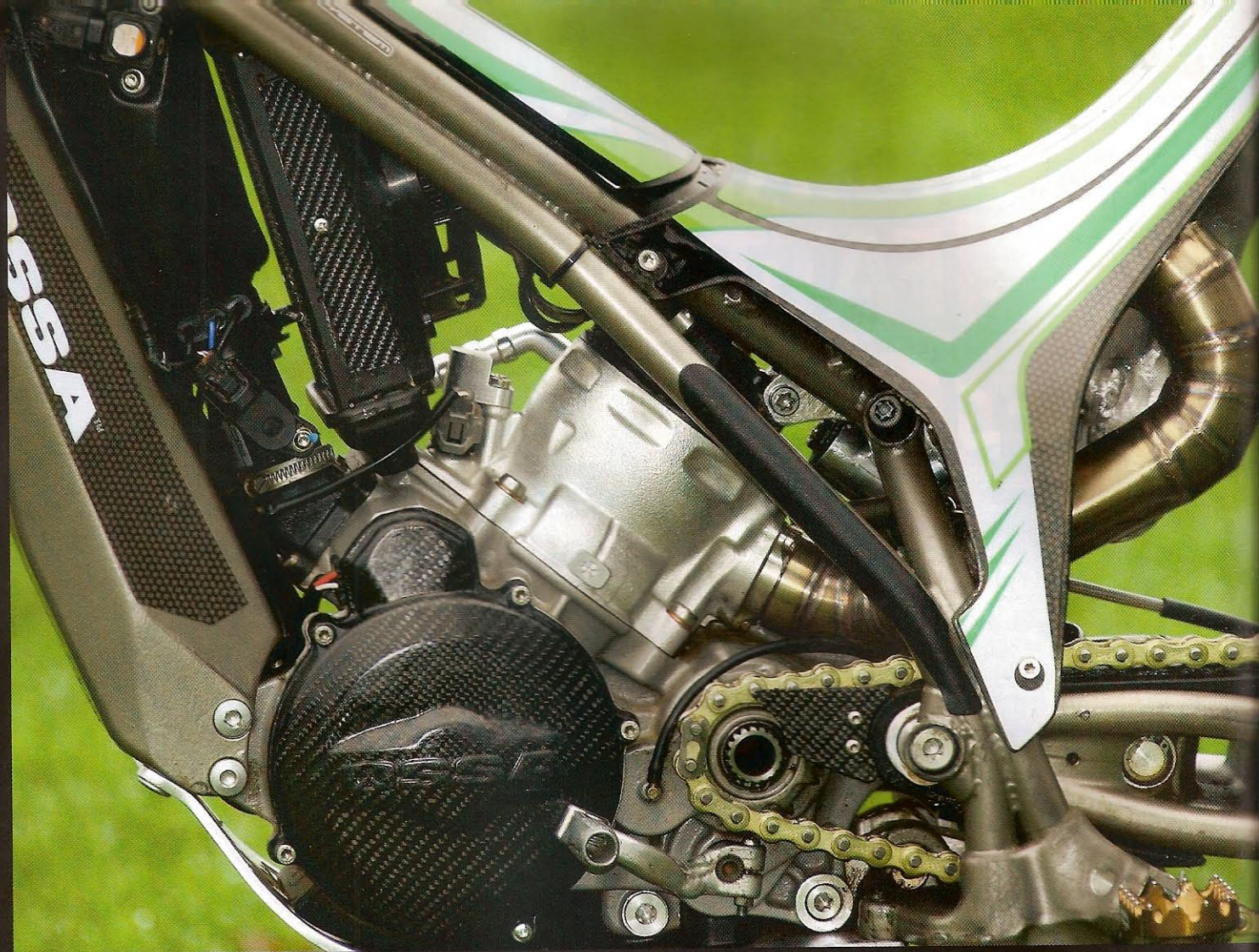
la moto che rende insonni le notti di molti appassio-  
nati trialisti; proprio la novità dell'anno, la nuovissima  
e modernissima Ossa TR 280i.

Ma nel paddock di Myslenice il sogno è diventato re-  
altà e grazie ad una combinazione di fortunati eventi,  
uniti alla disponibilità di Joan Gurt (uno dei tre soci  
fondatori di Ossa) e a quella di Roberto Bianchi (ti-  
tolare SRG e importatore del marchio per l'Italia),  
siamo riusciti nell'impresa. Fondamentale è stata  
anche la presenza come supervisore delle zone  
per conto della FIM, di Diego Bosis, il nuovo tester  
ufficiale di trial di FUORI.

Il tutto è avvenuto il sabato, al termine del Nazioni  
Femminile, sfruttando una piccola zona d'allena-  
mento a bordo della strada che serviva le varie no  
stop, anche perché, visto il tempo inclemente dei  
giorni precedenti, il pericolo frane era consistente  
e la Polizia polacca bloccava chiunque intendesse  
transitare oltre. È corretto precisare che questo test  
è stato fatto con una moto di pre-serie, anche se







La Ossa stravolge il concetto di trial tradizionale: il radiatore è posizionato in mezzo, dove di solito sta il cilindro, poiché quest'ultimo, ruotato di 180° è inclinato verso la parte posteriore. L'alimentazione, a iniezione elettronica (novità assoluta per un 2T trial), si sviluppa davanti e il condotto di aspirazione sale verso il filtro che è posizionato in alto dove di solito c'è il serbatoio, per migliorarne l'impermeabilità e l'accessibilità. Già, e il serbatoio? Quello è nel trave verticale frontale del telaio...



definitiva nelle scelte generali, dalla quale Marc Colomer, collaudatore ufficiale, era sceso un secondo prima. Rimandiamo pertanto la prova approfondita ad un secondo momento, quando potremo testare la moto in libera vendita dai concessionari, magari in una succosa comparativa.

La moto sarà fabbricata a Girona e i suoi quattro soci fondatori, Jordi Cuxart, Joan Gurt, Alexander Laplaza e Joan Roma, non nascondono l'ambizione di riuscire a trasformare la Ossa 280 in un riferimento tecnico per il mondo del trial. Le gare avranno la loro importanza, la partecipazione al mondiale 2011 è assicurata ed è di questi giorni la notizia dell'assunzione del pilota numero 4 al mondo, Jeroni Fajardo.

Da un esame statico è evidente come la moto sia curata in ogni suo dettaglio e sia montata con grande attenzione. Utilizza componentistica di pregio come il cerchio posteriore con anello di tenuta aria raggio per raggio, che evita spiacevoli sgonfiamenti dello pneumatico. Noto anche il bellissimo monoammortizzatore Öhlins TTX con serbatoio separato, scelta dettata dalla vicinanza del collettore di scarico: eventuali surriscaldamenti dell'olio idraulico porterebbero ad una sua maggiore fluidità e quindi ad un irregolare funzionamento. All'EICMA sarà presentata la versione R, ricca di particolari in ergal, carbonio e titanio (alcuni li potete già vedere sulla moto di questa prova, dato che l'esemplare in prova montava già molti di questi dettagli), con forcella upside down e una inedita marmitta Termignoni in carbonio completamente rigenerabile che, oltre ad abbassare ulteriormente il già esiguo peso, contribuirà a rendere ancora più racing l'estetica del mezzo.

## TUTTI IN PIEDI SULLE... PEDANE

Ma sentiamo cosa ci racconta Diego, dopo aver riconsegnato il manubrio della Ossa a Marc Colomer, Campione del Mondo nel 1996 e responsabile dei collaudi dinamici della trial spagnola.

*"La prima presa di contatto trasmette molta fiducia. La posizione di tutti i componenti, manubrio, pedane, leve, non è dissimile dalle concorrenti proposte oggi dal mercato, rendendo il primo approccio quasi familiare. Non abbiamo delle misure da confrontare con le concorrenti, perciò è solo una mia sensazione, che definirei assolutamente positiva, dal momento che non obbliga il pilota a posizioni strane o a nuovi adattamenti. La nuova Ossa TR 280i infonde anche una piacevole sensazione di stabilità, con l'anteriore ben piantato a terra, assolutamente non ballerino, ma nel contempo non pesante. È l'anteriore che preferisco e che ho sempre cercato di ottenere su tutte le moto che ho usato in gara, perché permette di avere una buona direzionalità nella guida. Senti che è una moto molto leggera nel complesso, senti che si muove bene, si sposta con agilità e facilità, garantendo sempre un'ottima aderenza sull'anteriore.*

*Direi che la distribuzione dei pesi è centratissima; per fare un esempio che tutti i lettori possano ca-*







## JOSEP SERRA "XIU", PROGETTISTA: "HO VOLUTO STRAVOLGERE L'IDEA DEL TRIAL"

Presente sotto la tenda del camion SRG, importatore per l'Italia della Ossa, anche il progettista di questa innovativa moto da trial, l'ingegnere Josep Serra, soprannominato "Xiu".

Seppur giovane, vanta molta esperienza nel campo della progettazione meccanica, è considerato creativo ed innovativo, insomma, la persona giusta per occuparsi del progetto della moto che avrà il compito di fare rinascere il marchio del quadrifoglio.

"Ho iniziato a lavorare una decina d'anni fa con Gas Gas e la mia realizzazione più nota è il motore della Pro, quello che a tutt'oggi equipaggia la moto di Raga. Dopo questo periodo, nel quale sono stato legato alla Casa di Girona, mi sono allontanato per dei problemi interni e ho

fondato una mia engineering, assumendo incarichi come freelance. Quando Joan Gurt, uno dei soci di Ossa, nonché proprietario del marchio, ha chiesto la mia disponibilità, ho immediatamente accettato e anche se sono rimasto un freelance, in questo momento sto lavorando in esclusiva per loro.

Il bello di tutto questo progetto è stato quando Joan mi ha dato carta bianca per ciò che riguardava l'idea della moto che avrebbe dovuto avere il compito di riportare in auge il nome Ossa. Ho voluto un po' stravolgere l'idea stessa del motore da trial, spostando i pesi e gli organi meccanici, perseguendo l'idea di accentrare il più possibile le masse.

La moto è leggera e ben bilanciata e il serbatoio messo all'anteriore oltre a non dare fastidio,





## RIVOLUZIONARIA

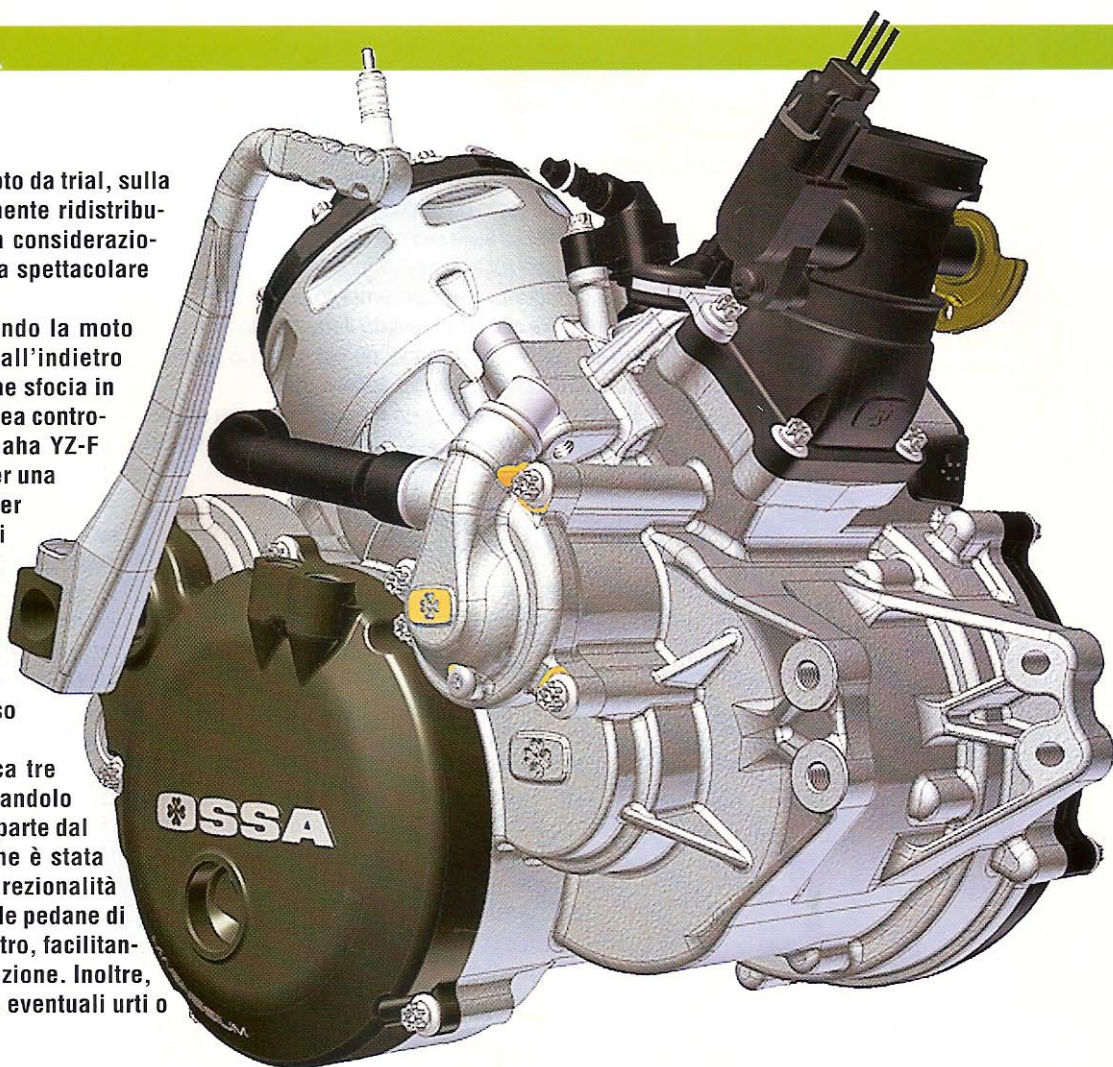
I componenti caratteristici di una moto da trial, sulla Ossa TR 280i sono stati completamente ridistribuiti, secondo una logica che tiene in considerazione le esigenze di un pilota di questa spettacolare specialità.

La prima cosa che si nota osservando la moto è la posizione del cilindro, girato all'indietro con un breve collettore di scarico che sfocia in una marmitta d'alluminio. Questa idea controcorrente, adottata anche dalla Yamaha YZ-F 450, in questo caso è stata voluta per una distribuzione migliore dei pesi e per accentrare convenientemente altri particolari come radiatore, ventola e centralina elettronica.

Il filtro aria spostato in alto, nel posto tradizionalmente occupato dal serbatoio, offre una maggiore impermeabilità, un più comodo accesso ed una più facile pulizia.

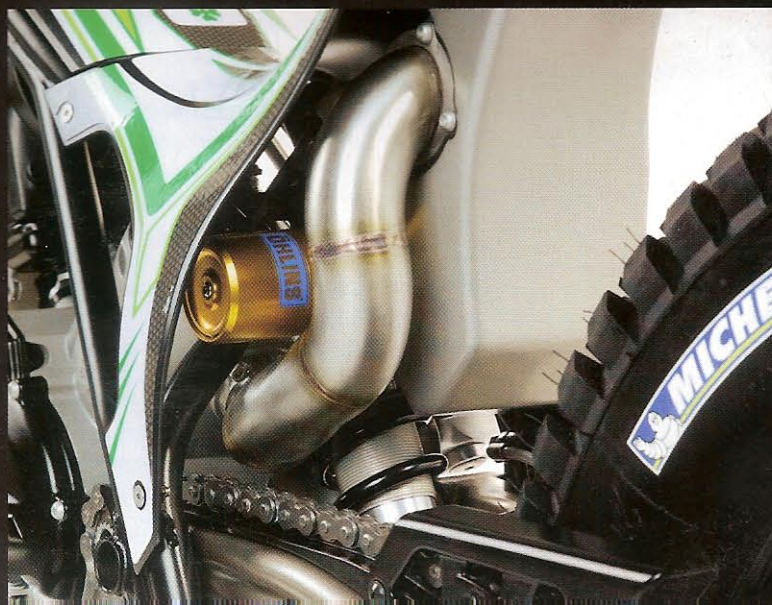
Il serbatoio, della capienza di circa tre litri, è stato spostato davanti, ricavandolo nel trave discendente del telaio che parte dal canotto di sterzo. Questa soluzione è stata voluta per ottenere una migliore direzionalità della moto e permettere al pilota sulle pedane di controllare meglio il proprio baricentro, facilitando il controllo e la gestione della trazione. Inoltre, protegge il radiatore e la ventola da eventuali urti o sporcizia garantendo una maggiore costanza di prestazioni.

Un'altra chicca tecnica, oltre che una novità assoluta nel mondo del trial, è l'iniezione elettronica. Se da una parte permette una facile omologazione Euro 3, dall'altra, autoregolandosi, semplifica e risolve tutti i problemi legati all'incostanza di rendimento legata al variare di parametri come pressione atmosferica, temperatura o umidità dell'aria. In questo caso è stata scelta un'iniezione in modalità indiretta, che al momento è il migliore compromesso per ottenere prestazioni assolute - la moto, stando a quanto dichiarato dai tecnici, ha girato al banco a oltre 14.000 rpm - e un basso impatto ambientale. È ovvio che la messa a punto è costata molto in termini di sperimentazione e messa a punto, ma garantisce, con un occhio al futuro, una possibilità di sviluppo vastissima.



dà anche un certo vantaggio quando le condizioni di gara sono fangose come qui in Polonia, lasciando sempre il radiatore sgombro da detriti e quindi nella condizione di assolvere appieno il suo compito. Inoltre abbiamo voluto giocare la carta della leggerezza, senza intaccare la robustezza. E posso assicurare che la moto attuale è frutto di numerosi test su diversi tipi di materiali, perché vogliamo vendere una moto che non si rompa e non dia alcun genere di problema all'utente finale.

Tutto il progetto ha ruotato intorno all'iniezione elettronica e per la taratura abbiamo potuto contare sull'esperienza della Kokusan, un prodotto che secondo noi è il massimo a livello di qualità; il lavoro è stato impegnativo per entrambi, ma i risultati ottenuti sono molto soddisfacenti".





Le prime impressioni di Diego Bosis sulla Ossa sono di una moto molto intuitiva e facile, con un avanzamento rigoroso, ma molto manovrabile. L'unica miglioria appare la frizione, ottima per l'amatore, ma poco rapida se si affrontano zone hard.

pire, è come guidare una Gas Gas con l'anteriore della Montesa, cioè una moto molto facile ed intuitiva con una direzionalità rigorosa. La componentistica è ottima, la sospensione posteriore è tarata già molto bene e trasmette al pilota una grande stabilità, dal momento che possiede un grande potere d'assorbimento sulle piccole asperità. Onestamente non posso esprimere un giudizio della sospensione impegnata nel superamento di grossi scalini, perché dove abbiamo testato il mezzo non ne abbiamo avuti a disposizione, perciò rimando questo discorso ad una prova più approfondita.

Negli spostamenti fatti con il posteriore, cosa assai importante, come la ruota tocca il terreno ci si trova

fermi: non esiste nessun genere di sbilanciamento o di ondeggiamento e questo si traduce, se si è impegnati in zona, in meno piedi appoggiati a terra. Per ciò che riguarda il motore, premettendo che non sono andato a fondo con il gas, la prima cosa che ti colpisce è la sua linearità d'erogazione. Non è un motore ruvido che fa sentire costantemente la propria presenza, è molto pastoso nell'erogazione, sembra quasi un motore elettrico, decisamente bello e facile da gestire. Il rumore di scarico è piacevole e assai contenuto, segno che la generosa marmitta d'alluminio fa il suo dovere. Fino a metà gas, la moto risponde benissimo, anche in salita non fa vuoti e non ha scoppi irregolari, da ciò si deduce che l'iniezione Kokusan è già molto avanti come sviluppo e messa a punto. Sono certo che la scelta di montare un' iniezione gioverà anche all'utenza degli appassionati, facilitando la messa in moto - non si deve toccare nulla al di fuori della leva d'avviamento - e renderà le escursioni in quota prive di fastidiosi smagrimenti della carburazione, dal momento che ci penserà da sola, attraverso la centralina elettronica, ad ingrassare la miscela aria benzina. In piedi sulle pedane si percepisce la snellezza della Ossa: la moto, infatti, è parecchio stretta e anche molto bassa, poco ingombrante. A differenza di ciò che accade su moto di altre marche, dove la larghezza trasversale si sente molto di più, qui non hai intralci e gli spostamenti del corpo sono sempre facili e assecondati. Unico neo, la frizione è pastosa e poco rapida, serve qualcosa di più "cattivo", ma se l'utilizzo sarà normale va benissimo così com'è. I freni mi sono sembrati a posto, calcolando che l'ho usata sempre nell'acqua, danno progressione ma anche prontezza nel bloccaggio. In conclusione, è una moto "sincera", che trasmette sensazioni positive, bella tanto per il pilota esperto quanto per il semplice appassionato".

## CHI È IL NOSTRO TESTER?

Chi è Diego Bosis? Beh, se lo chiedete ad un trialista non avrà dubbi nel rispondervi che è stato uno dei più grandi piloti italiani, che ha mietuto nella sua lunga carriera moltissimi successi. Classe 1967, ha debuttato nel Mondiale a sedici anni in sella ad una Fantic 240.

Nella sua carriera ha corso come pilota ufficiale per Aprilia, Beta, Fantic, Montesa e Gas Gas, arrivando per ben due volte, nel 1987 e nel 1990, al secondo posto nella classifica mondiale, alle spalle dell'allora mostro sacro Jordi Tarres.

È stato, inoltre, per sei volte Campione Italiano nella massima categoria, piazzandosi secondo in altrettante occasioni. Ha chiuso la carriera nelle fila delle Fiamme Oro, contribuendo a dare ulteriore lustro a questa carismatica istituzione sportiva. Chapeau!



## OSSA, DAL 1940 A OGGI

Ossa, marchio carico di ricordi, che negli anni che vanno dal 1972 al 1984 ha progettato e costruito moto che hanno avuto una parte determinante nella storia delle competizioni e nello sviluppo stesso del trial. La sua storia parte da lontano: agli inizi la Ossa (Orfeo Sincronic Sociedad Anonima, dove "orfeo" viene dal greco "coro, orchestra"), costruiva proiettori per il cinema e altoparlanti, poi macchine da cucire. La prima moto Ossa in vendita è una 125 del 1951. Ma è negli anni 70 che il marchio fa il salto di qualità vero e proprio. Sotto il segno del quadrifoglio, hanno corso piloti come Andrews, Gorgot, Pajà, Jouvanteny, e in Italia l'indimenticabile coppia, Tosco, Teobaldi. Vincitrice nel 1971 del Campionato Europeo (il mondiale nascerà nel 1975) con il prototipo della moto che maggiormente identifica il marchio, la 250 MAR, fu anche prima nella Sei Giorni di Scozia e si aggiudicò svariati campionati nazionali.

Fu sempre all'avanguardia dal punto di vista tecnico: il telaio a culla aperta nel trial fu una sua idea, copiata da tutti e mai più abbandonata. Propose moto come la 350 yellow, con parti in alluminio, telaio smontabile e ammortizzatori inclinati che in qualche modo prefiguravano l'imminente arrivo del monoammortizzatore. Visse poi un periodo assai difficile che coincise con la grande crisi industriale che attanagliò tutta l'Europa all'inizio degli anni Ottanta e tra svariate vicissitudini fu costretta a sospendere la propria attività.



nueva — OSSA  
trial  
250-TR

MICK ANDREWS  
sobre OSSA virtual  
campeón de  
Europa de Trial





IL 2T È GUIDA ALLO STATO PURO.  
LEGGEREZZA, CAMBI DI  
TRAIETTORIA REPENTINI. LIBIDINE



### DATI TECNICI DICHIARATI OSSA TR 280I

Motore: monocilindrico, 2 tempi, immissione diretta, raffreddato a liquido, cilindrata 272,2 cc, alesaggio x corsa 76 x 60 mm, rapporto di compressione nd, potenza e coppia massima nd. Alimentazione a iniezione elettronica EFI Kokusan battery-less, miscela al 2,5%, capacità serbatoio carburante 3 litri, capacità olio cambio e frizione 700 cc, Gear Extreme 75W, accensione digitale CDI Kokusan, avviamento a pedale. Frizione multidisco a bagno d'olio con comando idraulico, cambio 6 marce. Telaio in tubi di acciaio al cromo molibdeno con elementi pressofusi in alluminio. Sospensioni: anteriore forcella rovesciata Marzocchi con steli da 40 mm, Optional forcella tradizionale Marzocchi da 40 mm in alluminio. Posteriore pregressivo con monodammiatore Öhlins FTX. Cerchio anteriore 2,75x21" a 28 raggi, posteriore 4,00x18" a 28 raggi. Freni: anteriore a disco da 185 mm con pinza a 4 pistoncini. Posteriore a disco da 150 mm con pinza a due pistoncini. Dimensioni (in mm) e peso: interasse 1.328, altezza sella 655 mm. Peso a secco 67 kg.