

# OSSA

## 250 AE

## «ENDURO»

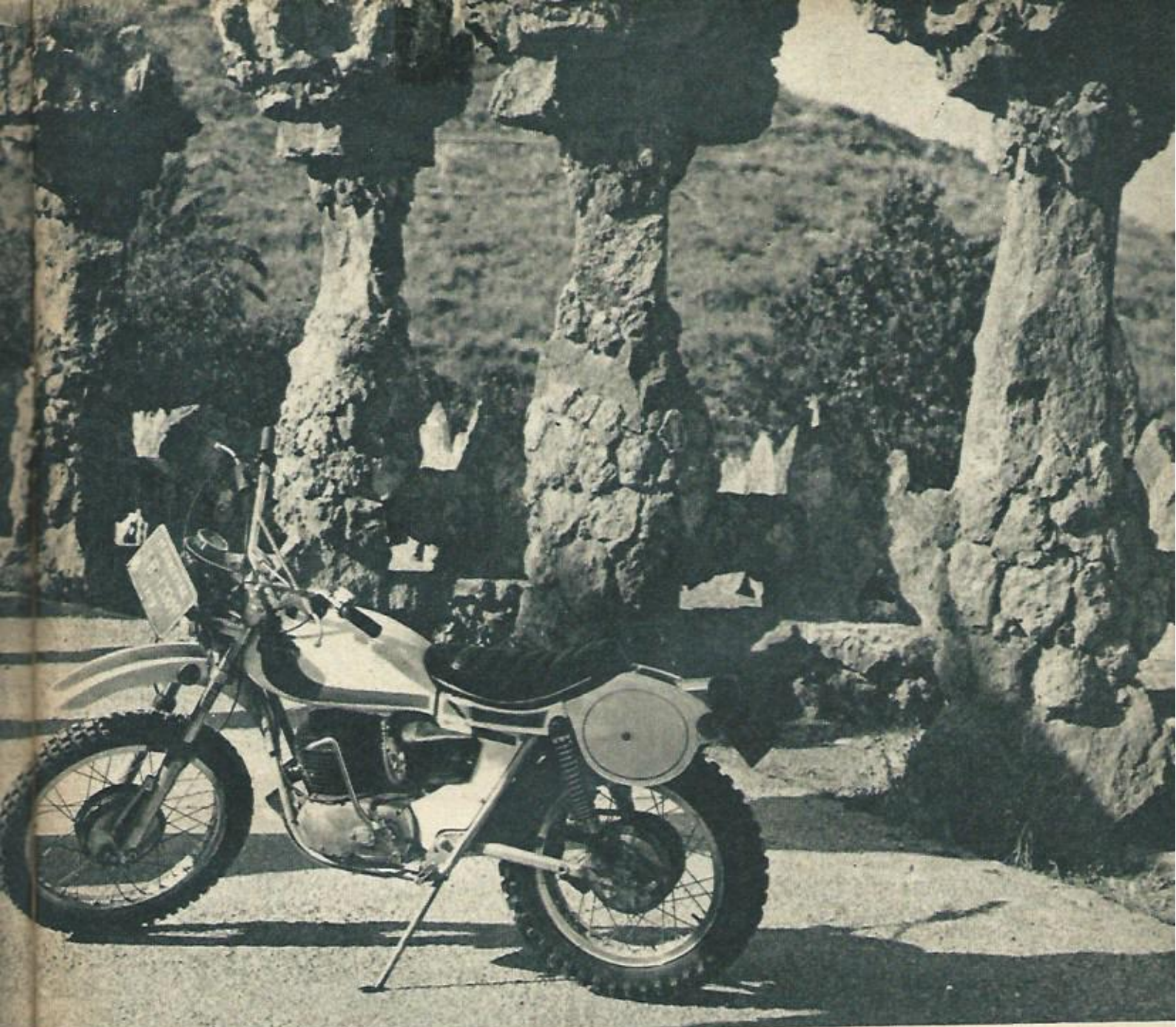
## 73

Las suspensiones de la nueva Enduro son las mismas que montaba el anterior modelo.

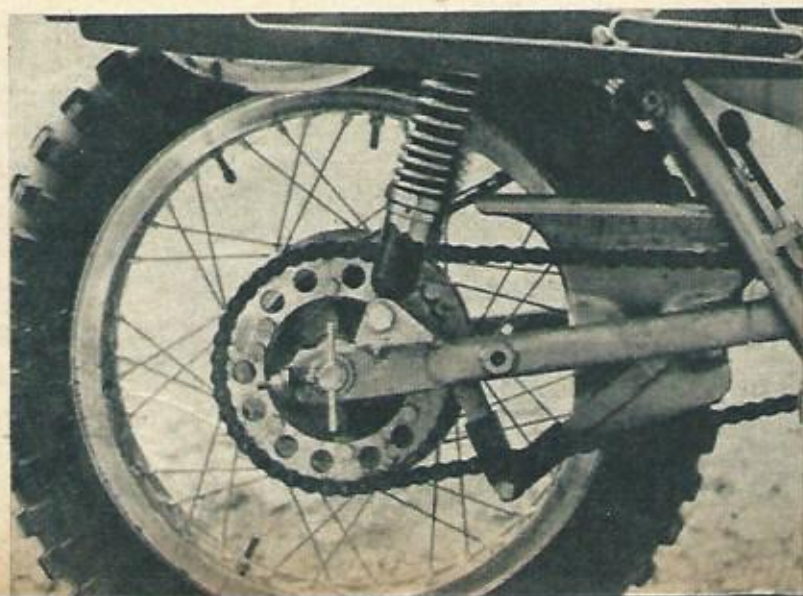


El protector del tubo de escape es suficiente para el acompañante, pero no tanto para el piloto.





Los frenos, aunque exteriormente iguales, han visto aumentada su superficie de frenado.



**A**L igual que Bultaco y próximamente Montesa, Ossa lanza al mercado una nueva versión todo-terreno, aunque, a decir verdad, poco cambia respecto al modelo anterior.

El nacimiento de este modelo de Ossa se produce como un relevo, ya que, junto a los primeros modelos de la Enduro AE-73, van saliendo las últimas unidades de la 250 Sport, y que desgraciadamente no se fabricará más.

¿Por qué? Difícilmente podríamos contestar a esta pregunta; nace una nueva versión de TT y des-

aparece la única máquina de carretera que se producía en España en serie más o menos continuada.

Los pedidos de Ossa, sobre todo del mercado americano, se basan casi exclusivamente en las motos de fuera-carretera (Trial y Enduro), por lo que obviamente la producción de la 250 Sport era una dificultad a la hora de servir los pedidos de ultramar, que potencialmente dejan más dinero que la versión de carretera.

De todos modos, los aficionados a la moto de turismo no deben perder la fe en la marca del trébol, pues es inminente la aparición de la Yankee 500, como quedó evidenciado en el último Salón de Barcelona, en donde la esperada bicilíndrica constituyó la atracción del «stand» Ossa.

#### COMO ES LA ENDURO 73

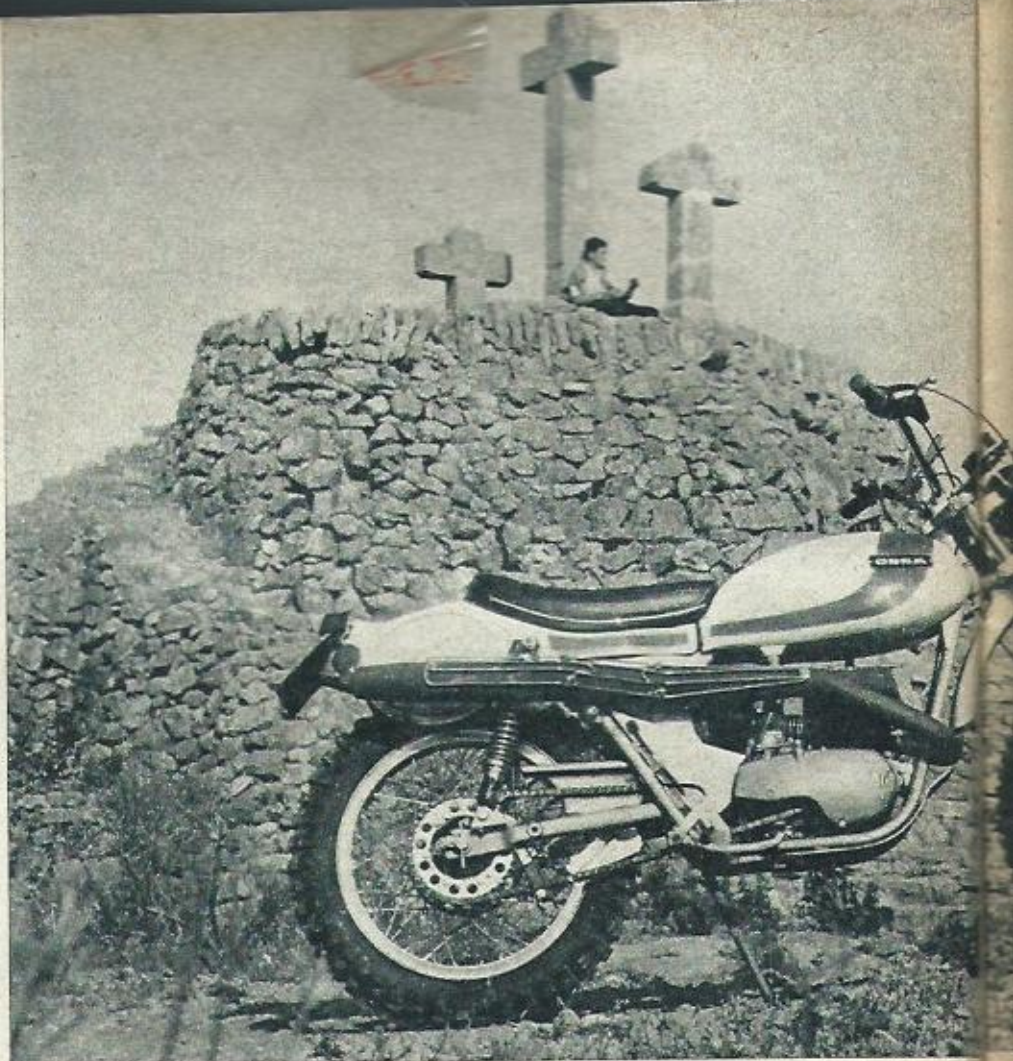
Como decimos más arriba, la Enduro 73 es básicamente igual a su predecesora, la archiconocida Enduro, que tan buenos resultados ha dado a sus poseedores y que ha evidenciado su calidad ininidad de veces en importantes pruebas internacionales de TT.

Pero, como todo modelo nuevo, esta versión aporta unas interesantes mejoras que perfilan aún más a Ossa como una de las mejores máquinas de todo-terreno del mundo.

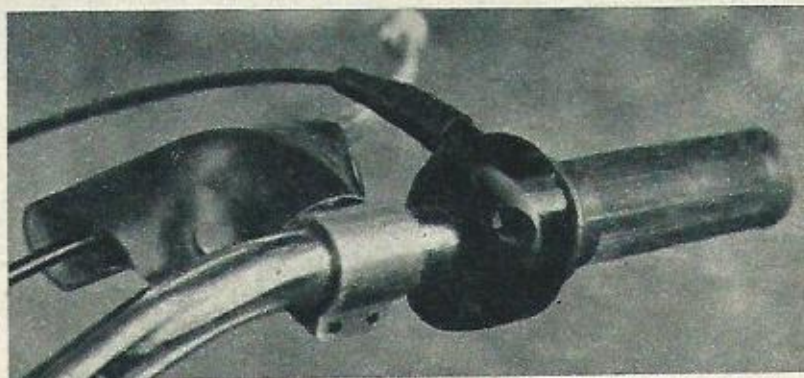
Si la antigua Enduro era buena, la moderna es mejor; los técnicos de la marca han trabajado a fondo para convertir este modelo en una auténtica herramienta para un profesional del todo-terreno.

Los puntos de la máquina trabajados con detenimiento han sido lógicamente aquellos que podían ser susceptibles de mejora, por lo que el chasis, suspensiones y conjunto depósito-sillín no han sido ni tan siquiera modificados, dadas sus excelentes cualidades sobradamente reconocidas.

Tres caballos más de potencia ha sido el resultado de una minuciosa reestructuración de la planta matriz, y con los que la nueva Enduro se revela como una «pequeña bomba» del fuera-carretera.



Manetas de nuevo diseño Amal.

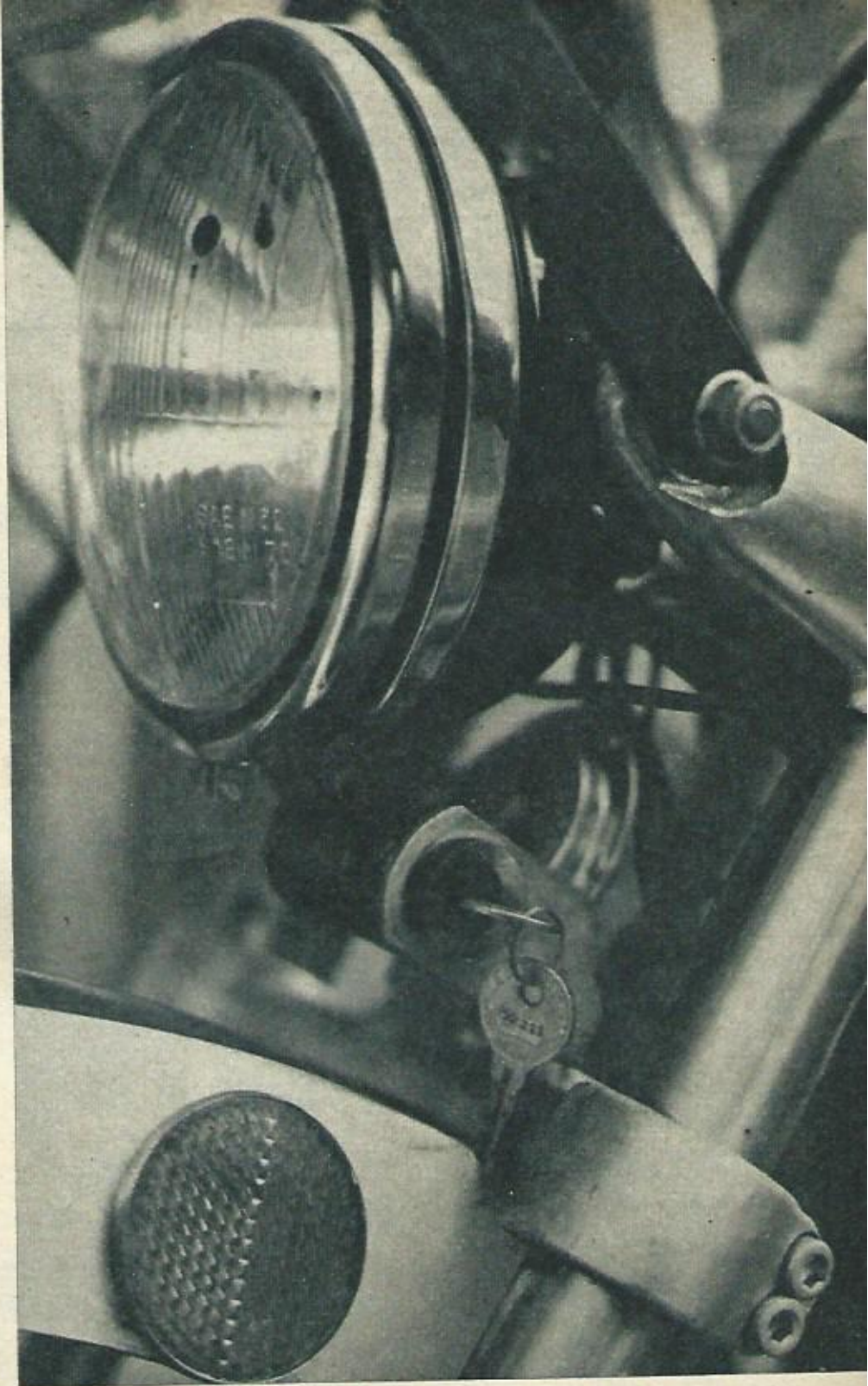


Tres caballos más, con la misma relación de compresión, hacen de la Enduro 73 una gran máquina de competición-cliente.





Tubo de escape de nuevo diseño.



Captafaros en la aleta delantera, llave de encendido y nuevo faro, un Lucas.

No cabe duda que estos tres caballos suplementarios han sido conseguidos a base de una mejor distribución del cilindro (admisión y escape) y la modificación del habitual IRZ de 29 milímetros por un Amal de 32.

Las demás características del motor permanecen invariables; la

misma relación de compresión (11,5:1), la misma relación de cambio (cinco velocidades con idéntica desmultiplicación), el mismo encendido (electrónico Moto-plot).

Es evidente que los cambios radican en el cilindro y en la carburación.

La Enduro 73 equipa un Amal concéntrico de 32, instalado en una goma elástica que comunica directamente con el cilindro, tal y como viene haciendo Montesa en sus Cappra. Este sistema lo utiliza Ossa por primera vez en las motos de serie y, francamente, nos ha satisfecho.

Otro dato a tener en cuenta radica en que el aumento de potencia no ha supuesto necesariamente un mayor régimen de giro del motor, ya que éste sigue siendo el mismo que de la anterior Enduro; 25 CV. a 6.800 r. p. m. la Enduro 72, por 28 CV. a 6.800 la Enduro 73.

Este detalle nos garantiza que, a pesar del aumento de potencia, la durabilidad mecánica permanece inalterable.

Otro punto que ha sido mejorado, y que indudablemente debía serlo proporcionalmente al aumento de potencia, han sido los frenos.

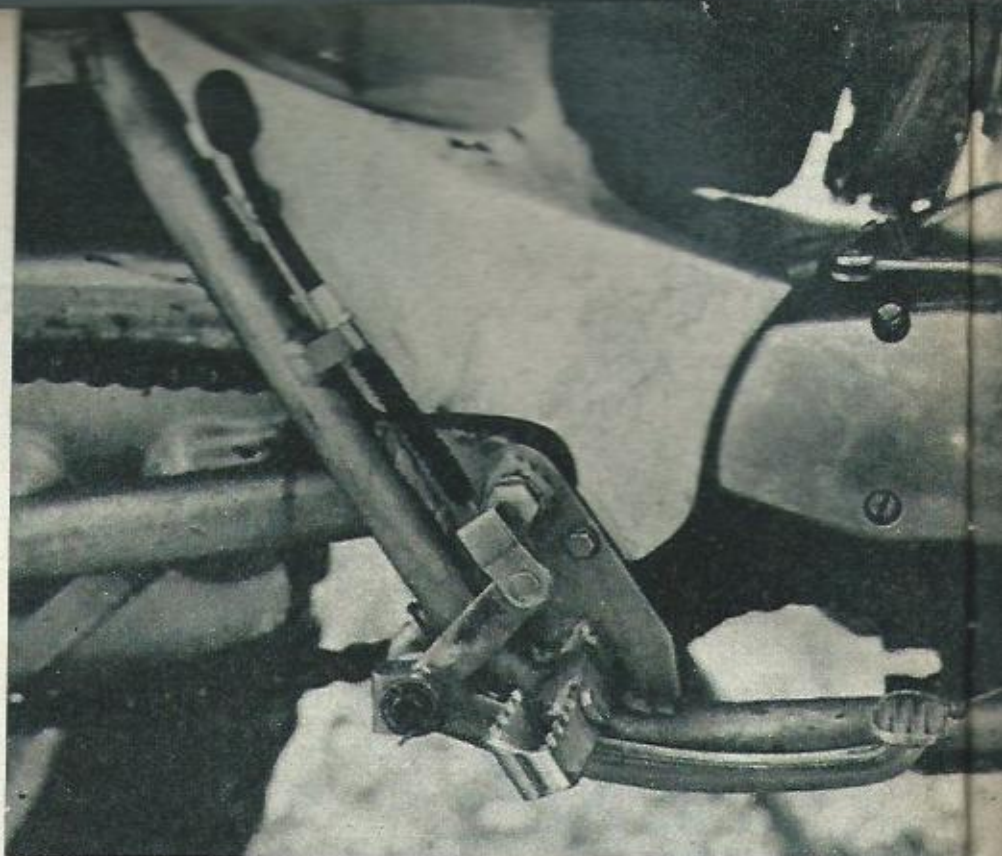
Exteriormente idénticos, la superficie de frenado de la Enduro 73 se ve incrementada en 5 milímetros de diámetro respecto a la 72 (72:  $153 \times 41$  mm; 73:  $158 \times 41$  milímetros).

La frenada es progresiva, aunque en asfalto adolece de la potencia suficiente, defecto este común a todas las máquinas de este tipo. El neumático trasero ha sido modificado por otro de mayor dimensión, cambio lógico si tenemos en cuenta la mayor aceleración con que se ha dotado a la nueva versión:  $4,50 \times 18$  detrás y  $3 \times 21$  delante (el anterior modelo montaba  $4 \times 18$ ).

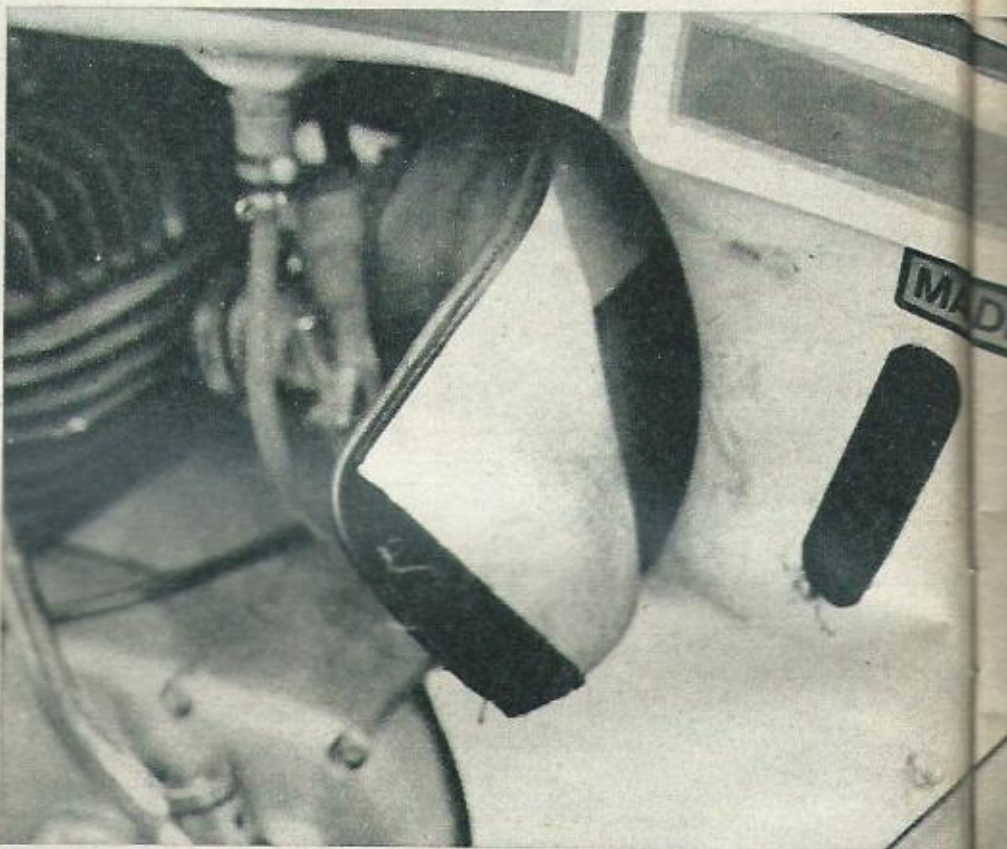
También han sido modificados los tradicionales colores de la Enduro 73, aunque no el esquema del dibujo, que permanece inalterable.

El tradicional rojo butano y las rayas negras perfiladas en blanco han sido sustituidos por el blanco y rayas rojas perfiladas en oro.

Volviendo de nuevo al motor, destacaremos la nueva versión de tubo de escape, que indudablemente contribuye a la consecución de esos tres caballos suplementarios; cubierto de una capa de pintura mate rugosa, adopta las mismas formas sobre el chasis que el de



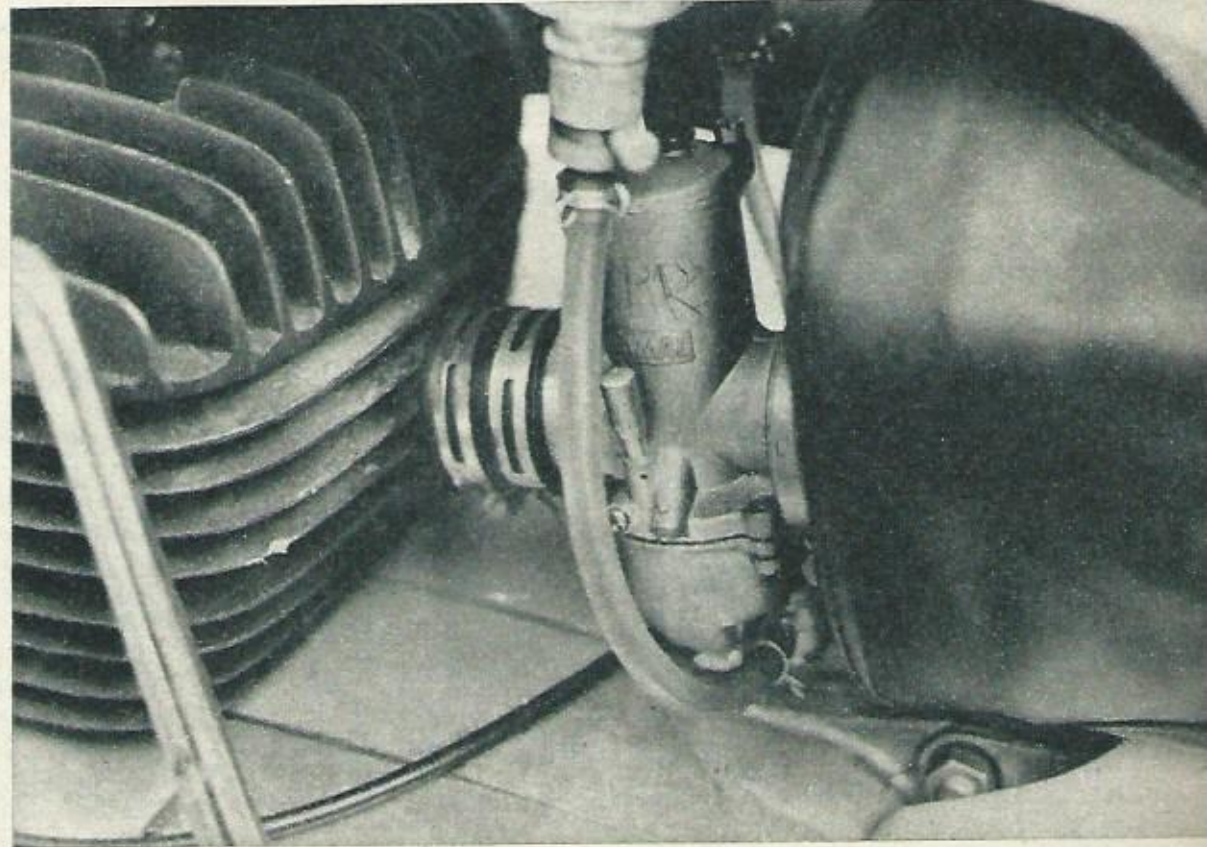
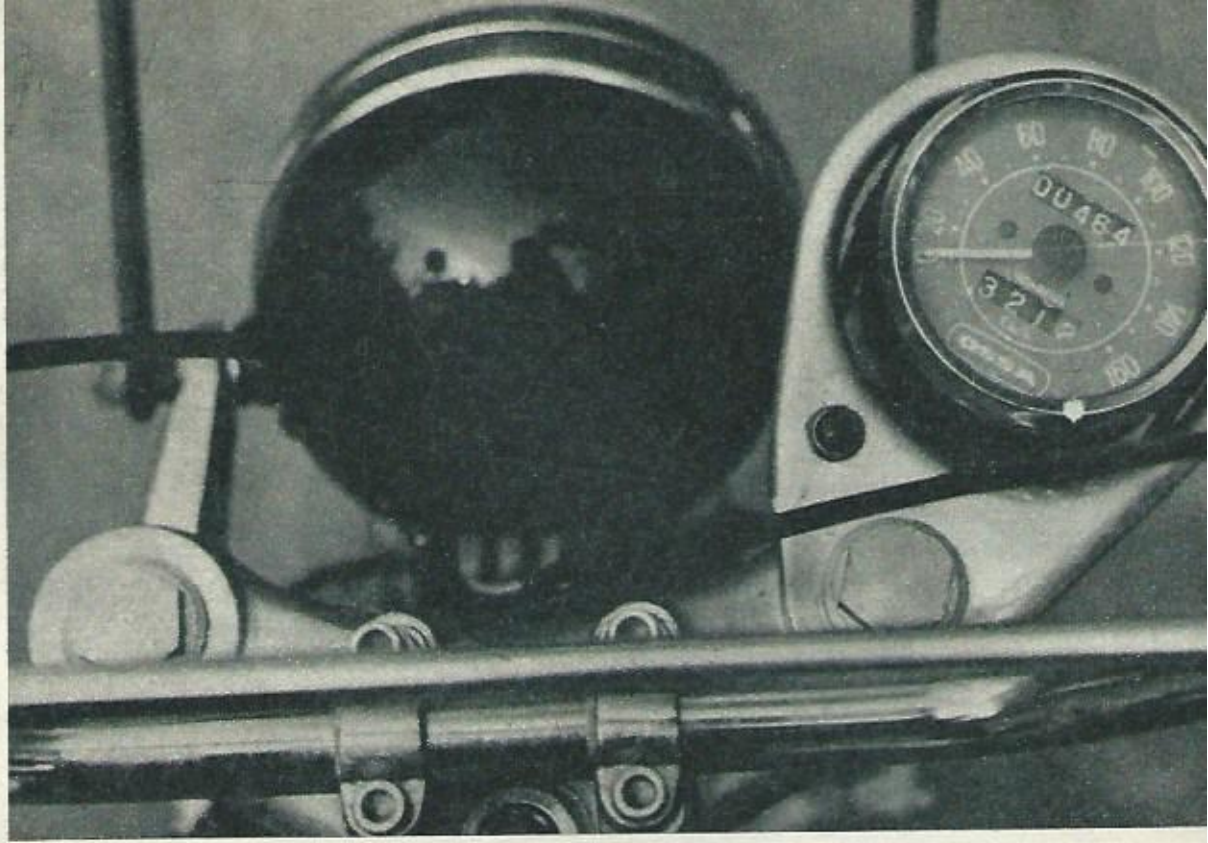
Al igual que la Bultaco SD, la Enduro lleva un cable desde el freno y el cambio al chasis, para impedir que se metan ramas que entorpezcan su funcionamiento.



Cierre de filtro de aire, con funda de plástico.

la anterior Enduro; este escape incorpora una rejilla de protección que se muestra ineficaz para el conductor, pues al menor descuido

es muy fácil quemarse, no siendo así para un segundo ocupante, pues la rejilla cumple en la parte trasera con su cometido.



Nuevo carburador Amal de 32 mm., con sujeción elástica, que sustituye al IRZ.

#### COMPORTAMIENTO EN MONTAÑA

Si en el primer contacto con la máquina, y las sucesivas evolucio-

nes por ciudad y carretera, la Enduro 73 nos mostró excelentes cualidades, en el terreno para la que está concebida lo confirma plena-

mente. Sin discusión alguna, esta moto está realizada pensando exclusivamente en terrenos difíciles y en la competición más severa. No



Neumático trasero de cross, de 4,50 x 18, Pirelli.

es, bajo ningún aspecto, una máquina sofisticada con la que se puede «hacer ruido» por la ciudad, ni tan siquiera una moto cómoda para circulación urbana. Quien adquiera una Enduro para «pasearse», no eli-

ge la moto apropiada. Radicalmente: esta Ossa es la «anti-road» por excelencia.

Ahora bien, quien compre una Enduro para la práctica del todo-terreno, o simplemente para ini-

ciarse en la montaña, adquirirá con ella la garantía de una máquina a toda prueba. Robusta, estable, eficaz y brillante.

Es una herramienta durísima y provista de un motor que sorprende incluso a los ya iniciados en las pruebas de todo-terreno.

En nuestro breve ensayo por la montaña hemos constatado la presencia de ese suplemento de potencia que anuncia el fabricante en su catálogo. El motor se muestra más «rabioso» que el anterior y sobre todo mucho más elástico.

La primera es sólo utilizable con un cuarto de gas y como mero formulismo para introducir la segunda. Si se nos ocurre apurar el puño del gas en primera habrá que conocer de antemano las reacciones de la máquina, o de lo contrario podemos tener una sorpresa algo desagradable, ya que el poderoso neumático de 4,50 x 18 barrerá el suelo con una fiereza fuera de lo común.

La estabilidad queda fuera de todo comentario, ya que está garantizada por el clásico chasis que equipan las últimas versiones de Enduro de la marca y que tan fantásticos resultados han venido dando. Igual hay que decir de las suspensiones.

El aumento de potencia pone de relieve una vez más las cualidades de estabilidad del conjunto.

Destacaremos la incorporación de una batería de 6 voltios, instalada bajo el asiento y tras la carcasa de plástico, y que Ossa ha decidido montar de origen en todas las unidades, ya que las normas americanas de homologación así lo exigen.

Hablando de la parte eléctrica, es notable la instantánea puesta en marcha en cualquier condición en que se encuentre la moto. (Es aconsejable purgar el carburador hasta hacer desbordar un chorrito de gasolina.)

En carretera, la velocidad punta de la Enduro es posiblemente la más elevada de las motos de todo-terreno que hayamos probado, pues con seguridad supera la barrera de los 130 km/h.