

LA REVISTA ESPECIALISTA

SOLO MOTO

por fin la OSSA
YANKEE

AÑO 2 • NUM. 65 • 50 PTAS. • 26 NOVIEMBRE 1976



**ELECCION
PILOTO DEL
AÑO**

TOMA DE CONTACTO YANKEE 500

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

¡¡OK. BOYS!!

En 1968, Eduardo Giró inició el diseño de un grupo motriz bicilíndrico y 500 c.c.

Aquel motor, encajaba perfectamente en un proyecto que tenía la compañía norteamericana Yankee sobre la realización de una motocicleta de TT.

El acuerdo no tardó en cerrarse, y de este modo, Ossa empezó a fabricar el motor allá por el 1969-70.

Paradójicamente en España no podíamos ni imaginar las grandes posibilidades que aquel bicilíndrico podía ofrecer a la afición nacional.

Mientras, los motores Ossa-Yankee iban saliendo de la factoría de la Zona franca con destino a los EE.UU.

A través de los siguientes años, la compañía Yankee no supo sacar el provecho que cabía esperar de la idea inicial; los meses se sucedían y las motos producidas por los norteamericanos no encajaban en el mejor mercado del mundo: el suyo propio.

Evidentemente, parecía una utopía el pretender imponer en

el todo terreno una motocicleta de dos cilindros, cuando este campo, está totalmente dominado por la mecánica que mejor se adapta al mismo: el monocilíndrico.

Así, sin pena ni gloria, los motores Ossa Yankee, pasaron a un relativo olvido. Existía un problema de difícil solución.

La casa Yankee no tenía interés en recibir más motores, pero por otra parte, la Ossa tampoco podía hacer uso de ellos puesto que la realización, proyecto y fabricación de los mismos pertenecían, bajo un estricto contrato, a los norteamericanos.

Desde el 72-73 (sobre esa época dejaron de producirse los motores Yankee) la fábrica española ha estado gestionando la posibilidad de desarrollar con este grupo motriz, una moto propia encaminada hacia el terreno más lógico: la carretera.

Como todos sabemos, la Yankee 500 c.c. (le han dado este nombre, imagino, que como tributo a la marca que

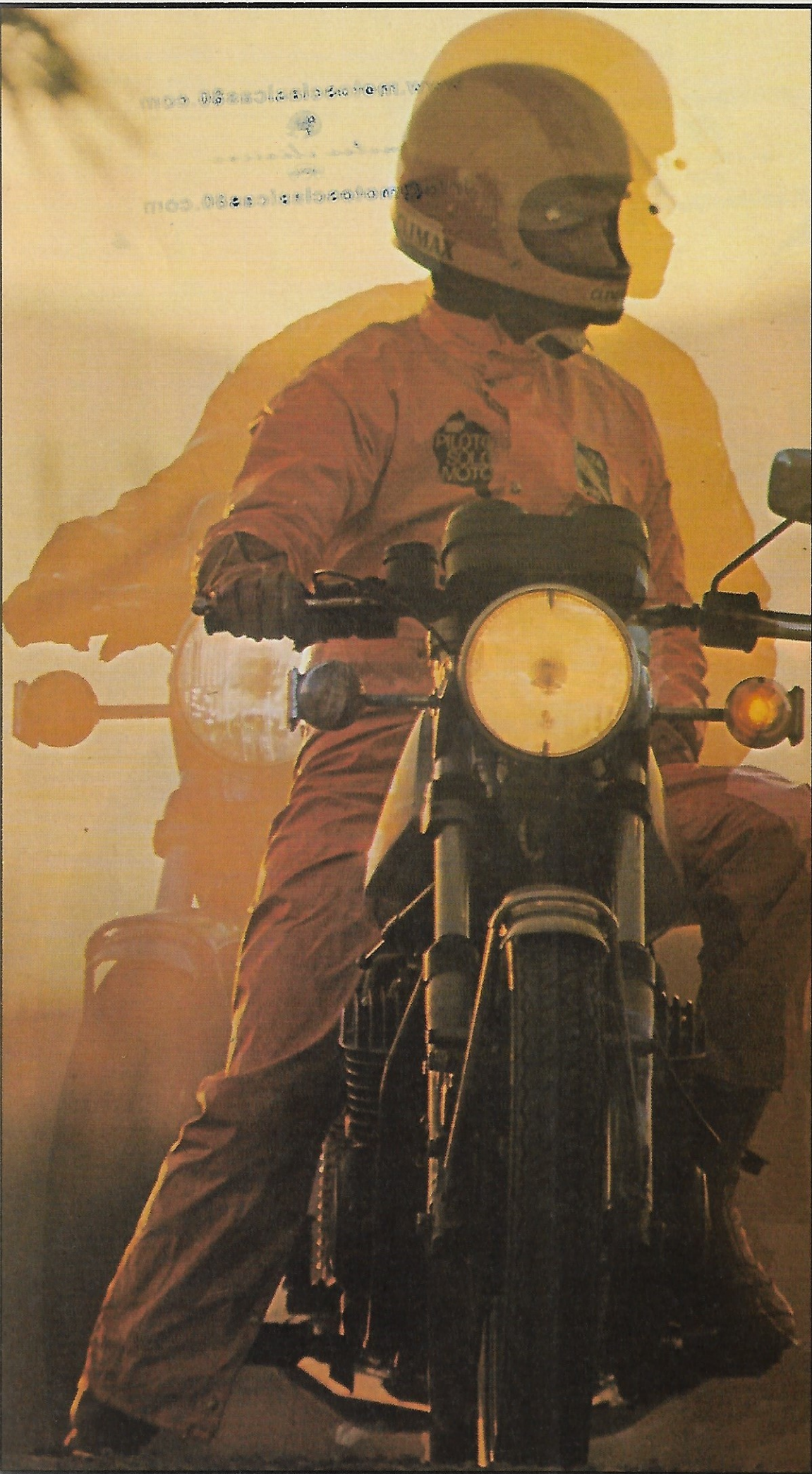


www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com





Aunque la calidad de la foto deja mucho que desear (se hizo a las 6 de la tarde sin apenas luz) valga de referencia para saber de qué es capaz esta "bestia" cuando le aplicamos el puño de gas "más de la cuenta".

dio vida al motor) fue la protagonista de tres Salones.

A todos nos encandilaba, años tras año, imaginando ingenuamente que aquél sería el bueno, el de su salida al mercado.

Hemos tenido que esperar hasta 1976 para ver por fin, que la 500 de Ossa es toda una patente realidad.

A través del tiempo que Ossa ha trabajado sobre la Yankee, la idea original en cuanto a una moto de carretera, no ha variado ostensiblemente.

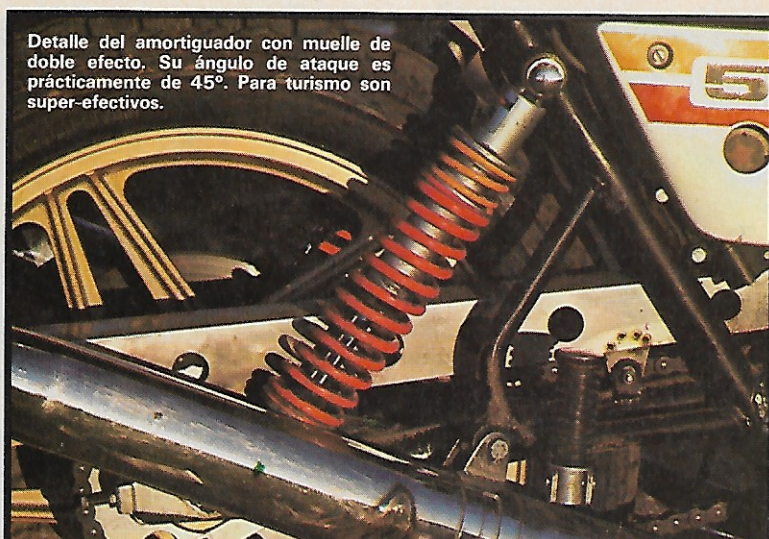
Desde el primer Salón en que apareció, fue paulatinamente puliendo su aspecto, aunque sustancialmente, en los dos últimos años no ha variado notablemente sobre lo ya conocido.

LA YANKEE: UN BUEN TRABAJO TECNICO

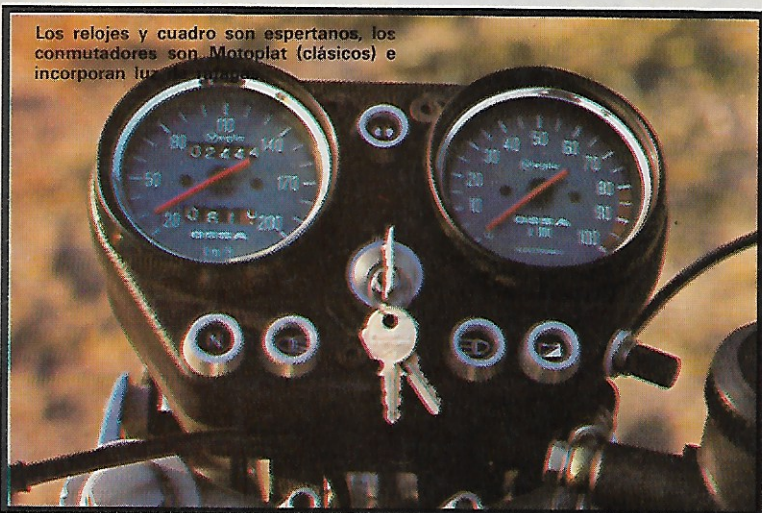
La moto que hoy hemos probado, es exactamente igual, a la que muy pronto se podrán adquirir en las agencias Ossa y tiendas especializadas; pero concretamente ésta, ha sido el amuleto (o uno de los varios que tienen en el departamento de prototipos) con el que se han probado todas las circunstancias posibles. De hecho, el motor de la moto que contempláis en las fotografías tiene en sus entrañas más de 25.000 kilómetros.

A lo largo de su desarrollo, Eduardo Giró, ayudado más recientemente por un equipo de jóvenes ingenieros han trabajado muy a fondo en las partes sustanciales al área del bastidor, o la moto propiamente dicha. El motor, de algún modo no necesitaba dedicarle tiempo. Así, que todo lo referente a chasis, suspensiones, vibraciones, confort y frenos, se ha ido tamizando conienzudamente por la rígida lupa del hombre que creó este motor: Eduardo Giró.

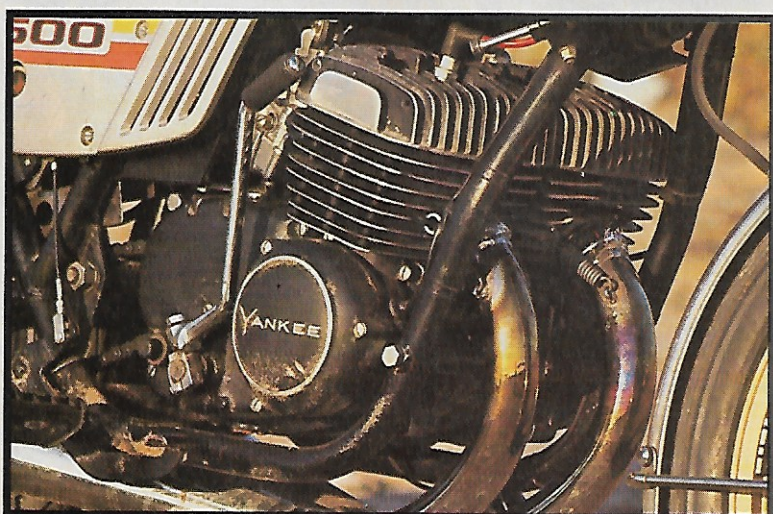
Como podréis ver detenidamente en la parte gráfica-técnica de este trabajo, el chasis es un robusto doble cuna de corte muy clásico pero de probada solvencia. Está realizado con tubo de acero estirado en frío sin soldadura.



Detalle del amortiguador con muelle de doble efecto. Su ángulo de ataque es prácticamente de 45°. Para turismo son super-efectivos.



Los relojes y cuadro son espartanos, los conmutadores son Motoplat (clásicos) e incorporan luz.



Detalle del motor; como veréis en el apartado técnico que hemos preparado en las páginas de blanco y negro, es toda una obra de ingeniería. Muy complejo pero perfectamente resuelto. La palanca de puesta en marcha es muy larga, para evitar el esfuerzo, y se oculta entre las aletas del cilindro derecho.



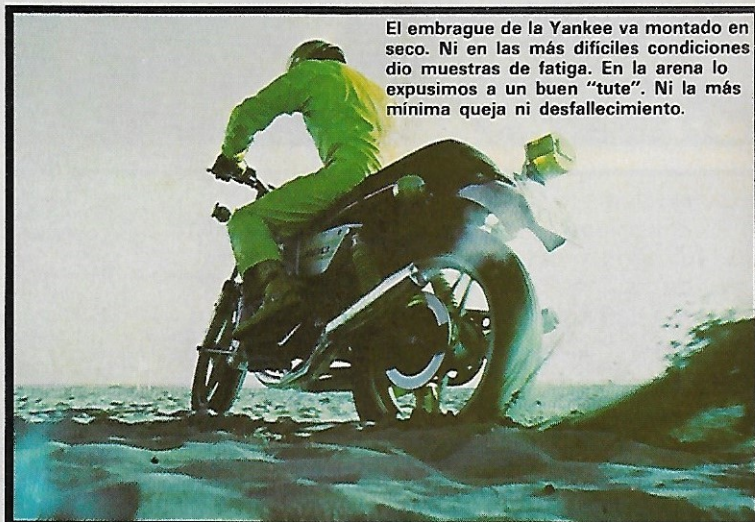
En posición aplanado, muy probablemente se consiga superar la barrera de los 170 kilómetros hora de crónometro. En nuestro próximo ensayo de las tres turismos españolas de 500 saldremos de dudas.

Inicialmente (cuando decimos inicialmente nos referimos a tres años atrás) las llantas iban a ser de radios; pero la tendencia actual, dio la posibilidad de montar en origen un conjunto en aleación ligera.

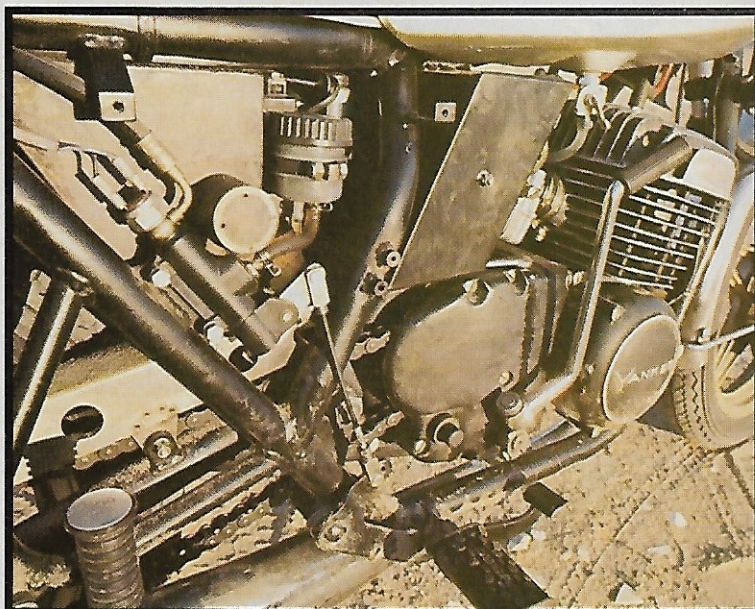
Confiado el proyecto a la conocida marca "TARGA" (fabrica llantas para automóvil) las llantas nacionales, son hoy montadas en serie en la inminente 500. Ni que decir tiene, que su realización, y acabado está a la altura de las europeas.

A pesar del tiempo en que la Yankee ronda los salones, y nunca llegaba a materializarse, podemos decir, que en conjunto la moto está todavía al día. El departamento técnico de Ossa ha confeccionado una moto con todos los requisitos para ser válida en Europa, o en cualquier mercado del mundo;

Que la Yankee se comercialize, ha representado casi un viaje a la Luna. Nuestro genio de la fotografía, ha querido sorprendernos con estas tomas con película de rayos infrarrojos, ¡y es que cuando le da la vena...!



El embrague de la Yankee va montado en seco. Ni en las más difíciles condiciones dio muestras de fatiga. En la arena lo expusimos a un buen "tute". Ni la más mínima queja ni desfallecimiento.



el problema radica en que el precio en estos mercados no podría competir de ningún modo con los modelos análogos de las marcas japonesas.

Pero en nuestro país, por precio (no podemos prácticamente elegir otras opciones) y en general por su aspecto, tiene todas las garantías de calar hondo en el mercado.

ALGO QUE NO PODEMOS CALLAR

Como podréis observar, en el encabezado de este trabajo la palabra "ensayo" que en teoría tendría que presidir estas páginas, ha sido sustituido por el de "toma de contacto".

En honor a la verdad y a una elemental ética profesional, no se os puede negar a vosotros lectores, la posibilidad de conocer los detalles de este "mini-ensayo".

Me explicaré.

El viernes día 19, sostuvimos una larga conversación en la fábrica OSSA con su director comercial Eduardo Werring.

Llegamos a un acuerdo respecto al día de la cesión de la moto para el ensayo.

Las revistas de la competencia, tendrían prioridad absoluta sobre la moto puesto que han ayudado a Ossa en la promoción de la Copa Ossa, y etc., etc., etc. Como poéis imaginar, asentimos en todo, no teníamos alternativa.

Las revistas de Madrid tendrían la moto viernes tarde, todo el sábado y domingo hasta la 1 del mediodía.

A partir de este momento, podríamos empezar a trabajar los hombres del Solo Moto.

Muy justo el tiempo, pero en fin, "a la fuerza ahorcan" y sólo había una moto disponible para el ensayo.

Como está previsto, la moto salió de OSSA el viernes a las 7 de la tarde.

El sábado por la mañana, la moto se gripó en la Autopista y ahí se terminó el ensayo de las revistas de la competencia.

Menos de 200 kilómetros (según nos dijeron los técnicos de Ossa).

Como estaba previsto, el

domingo tenía que recoger la moto para nuestra revista. No pudo ser.

La moto estaba en fábrica y hasta el lunes no se podría arreglar.

El lunes a las 7,30 (de la mañana) me personé en la factoría. En efecto, una gripada motivada por un carburador defectuoso, tenía a nuestra Yankee inmóvil sobre un banco de trabajo.

Después de pruebas y más pruebas, inseguridad en cuanto a ceder la moto para el ensayo, y el tiempo corriendo en contra nuestra pudimos, a las 4 de la tarde, tener la moto en nuestras manos.

Como os podéis imaginar, la Yankee ha rodado bajo mis piernas no más de 120 kilómetros.

La premura del tiempo, y la inexcusable obligatoriedad de entregar las páginas a la imprenta obligaban a esta rapidísima toma de contacto.

No reconocerlo ahora públicamente ante vosotros, sería un tremendo fraude del que bajo ningún concepto deseo firmar con mi nombre.

Esta y no otra, es la auténtica verdad de este ensayo.

Hubiera preferido probar la moto con una semana de tiempo y llegar a conclusiones más auténticas. Pero al parecer hay a quien no le importa la autenticidad de los hechos sinó el hecho en sí.

Esperando entendáis la sinceridad de estas palabras, me comprometo ahora mismo, a preparar un Maxi-Ensayo-Comparativo, entre las tres 500 españolas.

Es decir: la Ossa, la Ducati y la Sanglas.

A este trabajo vamos a dedicar prácticamente la revista si hace falta.

Lo importante, lo que me interesa por encima de todas las cosas, es que a vosotros, no se os escatime ni un ápice de información.

Por lo que respecta a Ossa, sólo resta agradecerles el interés en solucionar el problema técnico, evidentemente, ajeno al motor.

MIS IMPRESIONES SOBRE LA YANKEE

Mirando la gallarda bicilíndrica, salta a la vista la compacta armonía que guardan entre sí todos sus componentes.

El motor llena la totalidad

de la cuna, los escapes flirtean con el bastidor para asomar ligeramente encarados al cielo, el asiento encaja con el resto del conjunto; en definitiva entra en confianza al primer contacto.

Su puesta en marcha carece del consabido arranque eléctrico (a los "moteros" puros, les trae sin cuidado); típico en Ossa, la palanca de puesta en marcha es muy larga con una gran demultiplicación de brazo.

Los grifos abiertos (en frío se hace imprescindible el uso del mando de aire en los carburadores) y casi con seguridad a la primera patada el bicilíndrico estará trabajando.

Sobre la moto, la posición no reclama modificación alguna.

Las estriberas, el manillar, el grosor del asiento, todo en una palabra está estudiado para "quedar bien" sobre la moto.

La postura, es quizá la más racional para una conducción deportiva.

No obliga a inclinar excesivamente el cuerpo, ni nos encaja como en un sillón. Hay movilidad y sobre todo un perfecto ángulo con el manillar (mido 1.73).

Quizá, la primera sensación agradable antes de empezar a rodar nos llega del cambio. Ni un ruido (la primera en muchas ocasiones requiere insistir en la palanca pues parece que no haya ni engranado), suave hasta la satisfacción, y con un recorrido en el que no cabe ni un suspiro entre marcha y marcha.

De agradecer la incorporación de palanca de cambio con talonera (en este cambio de seis velocidades se aprecia en toda su dimensión).

Cuando iniciamos el recorrido, el sonido del motor hasta 3.500 r.p.m. es ciertamente indiferente, por no decir monótono y hasta poco agradable.

No deja de recordar palpablemente que son "dos motores Ossa".

Tenía gran interés por comprobar el trabajo de los técnicos de la marca en el apartado vibraciones. La Yankee, incorpora un sistema de anclaje de motor por pletinas y silentbloks, que probablemente se denominará Filtro-Elastic (filtra-vibraciones por elasticidad) que ha sido patentado.

Es ciertamente una de las características más notables de esta moto.

Al relenti (1.000 r.p.m.) la moto vibra poco, subiendo el régimen hasta 2.000 ó 2.500, surge una acusada vibración, que incluso se deja notar visualmente puesto que el motor tiembla notablemente.

A partir de ahí, el principio físico que rige el sistema Filtro-Elastic, se pone en marcha y la Yankee se convierte en una balsa de aceite.

Ni en los pies, ni en las manos ¡nada de nada!

A través del escaso tiempo que he tenido esta 500 entre mis manos, esta característica y su sorprendente capacidad de aceleración han sido para mí las notas más destacables.

Como decía, el sonido poco atractivo de la moto en punto muerto y hasta 3.000 r.p.m. se empieza a convertir en un silbido a partir de 4.000 r.p.m. Después de comprobar la eficacia de los frenos y tomar contacto con los mandos primarios (embrague, frenos y tacto de gas), compruebo la tan aireada capacidad de acelerar de esta Ossa.

Primera, segunda, tercera (el cuentavuelts sube sin titubeos a 9.000 r.p.m. en estas marchas intermedias) apurando y con habilidad, no cede una marcha a la otra más de 600 r.p.m. en estas circunstancias la moto es un puro silbido y el cambio un verdadero cañón que nos multiplica con fuerza por seis veces.

En este extremo, la aceleración se aprecia en toda su amplitud puesto que nada absolutamente nada vibra bajo de mí; (prácticamente impensable que un dos tiempos a su máximo régimen no tenga vibraciones).

Con un sitio despejado y con ganas de "estripar", podemos terminar este tanteo a lo "dragster" con la 6.ª marcha engranada y el cuentavuelts a 7.500 r.p.m. acariciando los 175 kilómetros por hora de cuentakilómetros.

Por el mencionado problema de tiempo, no se ha podido recoger tiempos de crono, pero estoy convencido de que esta 500 supera con facilidad la barrera de los 14" en los 400 metros.

Casi aseguraría que en esta distancia muy pocas motos de cualquier cilindrada pueden superarla.

Quitando la tapa derecha, accedemos al depósito de aceite, con su controlador visual de nivel, al depósito del líquido de freno trasero, y al filtro de aire de los carburadores.

Como todos los datos que hoy he obtenido son relativos, sólo puedo decir que su velocidad punta está por encima de los 160 kilómetros "de verdad".

En nuestro próximo ensayo comparativo, tendremos datos auténticos con el servicio oficial de OMEGA.

ESTABILIDAD Y FRENOS

Ossa ha dotado a la Yankee de un conjunto de discos Brembo (uno delante y uno detrás) de probada solvencia. Las dos botellas de la suspensión incorporan los anclajes para montar dos discos.

En cuanto a su resultado, sólo diré que frenar frenan muchísimo ambos; aunque les falta una mínima progresividad; hay que andarse con cuidado con la brusquedad, sobre todo en piso mojado o sobre rayas amarillas.

El radio de giro, sin ser tan grande como el de la Sanglas 500 S, por ejemplo, es suficiente para mover sin problemas la moto en parado; los 160 kg (algo más en orden de marcha) se mueven con extrema facilidad, aunque en circulación urbana la anchura general de la moto, limita un poco las típicas coladas entre filas.

En carretera, la Yankee se mueve sola; acelerar, frenar, cambiar de posición para adelantarse, es un vals a ritmo de rock; cuestión de segundos. Destaquemos que el moto, a pesar de tener un cambio tan cerrado (primera, segunda y tercera, están prácticamente juntas, un pequeño salto, casi imperceptible, une a las 4.^a, 5.^a y 6.^a, que a su vez están igualmente muy juntas) tiene una curva de utilización muy buena.

La potencia se diluye a través de una curva muy llana, contrariamente a lo que se podía suponer.

Al empalmar marchas, el "empujón" llega desde el primer momento, sin ningún vacío, y se prolonga (empujando cada vez más a la moto) hasta llegar al régimen máximo.

Esta sensación de fuerza, multiplicada por seis marchas, es un... punto y aparte.

Diré que el tacto del gas, es mucho más duro de lo normal puesto que debe de mandar la bomba de aceite (para evitar problemas Ossa monta en origen una bomba japonesa Mi-

kuni).

Muy bueno el trabajo de Betor en los amortiguadores traseros.

Son de gas, provistos de doble muelle; Ossa, les ha dado un ángulo de ataque muy pronunciado. En amortiguadores de turismo son una auténtica delicia. Censurable la dificultad de modificar alguna de las tres posiciones de trabajo.

La horquilla delantera, es a nuestro juicio la parte más floja del conjunto. Peca de blanda y acusa inmediatamente la transmisión de potencia a la rueda trasera.

En carretera virada, hay que andarse con mucho ojo y sobre todo una concentración absoluta, en especial si el piso es defectuoso.

Apurando marchas, la Yankee va de viraje a viraje, "volando"; se nota que se anda más rápido de lo normal porque hemos de cortar y apaciguar los ánimos; de lo contrario, se acumula de tal manera el trabajo que se hace difícil mantenerse sobre la línea ideal de trazado.

No puedo enjuiciar imparcialmente la estabilidad de la Yankee.

En piso defectuoso la he visto comprometida. La moto tiende a perder rueda de delante y detrás en las ocasiones de máxima solicitud (atrás, se hace necesario un tarado más duro).

Repito, que en el tramo que he probado en este ensayo (carretera de Gavá a Begas) se hacía difícil apurar el motor.

En la Yankee, y ésto lo digo totalmente convencido, hay muchos CV.

Espero poder tener en breve el suficiente tiempo para comprobar en todo tipo de asfalto su comportamiento.

En carretera general se ha revelado como una "silenciosa exhalación".

A 4.000 r.p.m. mantenemos 100 kilómetros por ahora, a 5.000 120 kilómetros, a 6.000 r.p.m. 140 y a 7.500 r.p.m. 170 kilómetros (de marcador, aunque estoy convenciéndome de que eran muy exactos).

A cualquiera de los regímenes mencionados, la moto no vibra ni un ápice (ni en las manos ni en los pies) y sólo tenemos como compañero sonoro de viaje al aire.

No se podría distinguir en esta situación, de cualquier

cuatro tiempos.

Respecto a los consumos, nada que decir, con tan pocos kilómetros es imposible llegar a una conclusión, por lo tanto quedan pendientes hasta nuestro próximo ensayo comparativo.

Digamos que la luz es muy buena. El motor de la Yankee va provisto de dos volantes magnéticos. Uno, el de la izquierda garantiza la chispa a las bujías, el otro, (lado derecho del cigüeñal) es una realización de Motoplat muy afortunada y ejerce las funciones de alternador.

La batería es una Yuasa de 12 voltios, permanentemente respaldada por el volante-alternador de Motoplat.

El faro de esta Ossa lleva una lámpara halógena, pero admite perfectamente (en caso de rallye) dos faros suplementarios de iodo.

PRIMERAS CONCLUSIONES

A pesar de no poder ejercer un juicio amplio sobre la Yankee, en esta breve toma de contacto he podido destacar varias cosas.

Su ausencia de vibraciones a régimen medios y altos, su gran capacidad de aceleración, y su buena velocidad punta.

En cuanto a sonoridad, digamos que no es muy ruidosa (pero un poco humeante) aunque el motor destaca por un desagradable sonido de cilindros (la unidad que hemos probado llevaba muchos kilómetros, aunque no creo que sirva de excusa, el ruido es realmente antipático).

El acabado en general es vistoso, pero ciertamente mediocre de calidad.

El conjunto delantero, faro y relojes podía ser fácilmente mejorado en cuanto a diseño.

Resumiendo, se puede decir que Ossa ha logrado un motor prácticamente de carreras, con un nervio y prestaciones muy superior al nivel medio de las 500 del mercado, pero con la posibilidad de que este grupo motriz se adapta perfectamente a una circulación tranquila.

De cualquier forma, ¡mucho ojo! con los futuros usuarios de esta moto.

Adaptarse a su potencia y a su relación de cambio necesita un período largo de "rodaje"; es un "aparato" de mucho cuidado y si no se está acostum-

brado y se pretende hacer el valiente..., las consecuencias pueden ser desagradable.

Este ensayo, es por fin la garantía de que la Yankee va a salir al mercado; yo he visto con mis propios ojos como se están montando las primeras unidades de serie, ya hay motores terminados y se prepara una de las cadenas de montaje para normalizar la fabricación de la 500.

Por otra parte, también pude comprobar la acumulación de stock de piezas comunes a la Yankee (llantas, asientos, depósitos, etc., etc.)

La Yankee, me ha demostrado hoy, que es la moto idónea para crear una fórmula de auténtica promoción y aprendizaje.

Que la moto es un tiro, ya no hace falta decirlo...

Un texto de JAIME ALGUERSUARI

Fotos de: J.º ALGUERSUARI
(Y hace de general Custer, nuestro querido y bien amado Santi Roig)

Motor: 2 C 2T.
Diámetro por carrera: 72 x 60 mm.
Cilindrada: 488 c.c.
Potencia máxima: 58 CV a 7.500 r.p.m.
Carburadores: Bing 32 con starter.
Filtro de aire: de diseño especial con silencioso de admisión.
Engrase: separado, por bomba Mikuni.
Encendido: por volante Motoplat electrónico.
Peso: 158 kilogramos.
Peso máximo admitido (tara): 318 kg.
Distancia entre ejes: 1.047 mm.
Longitud: 2.135 mm.
Anchura: 721.
Ruedas: con llantas de aleación y neumáticos Michelin, de dimensiones 3,25 x 19" delantero y 4,00 x 18" el trasero.
Cambio: de seis marchas.
Embrague: siete discos en seco.
Horquilla delantera: telescópica hidráulica.
Amortiguadores traseros: Betor o gas y doble muelle, con regulador de largo recorrido.
Capacidad del depósito: 18 litros (4,5 reserva).
Capacidad del depósito de aceite: 2,5 litros.
Fijación del motor al bastidor: flotante con silentbloks, sistema patentado por OSSA.
Freno delantero: de disco Brembo (opcionalmente se pueden montar dos discos).
Freno trasero: disco Brembo.
Faro: lámpara halógena.
Batería y carga: 12 V. y 14 Ah. Alternador Motoplat.
Velocidad máxima: 185 km/h.
Indicador de punto muerto.
Indicador de carga de batería.
Indicador de luz larga.
Precio f. f. 162.500 ptas.