

A full-page photograph of a male rider on a green Ossa 350 trial motorcycle. The rider is wearing a red helmet with a white visor, a red t-shirt with 'MONTONA MOTOR CYCLE CLASSIC' printed on it, and blue pants. He is leaning forward on the handlebars, riding up a dirt embankment. The motorcycle is green with 'OSSA' and '350' visible on the fuel tank and engine area. The background is a blurred natural setting with trees and a dirt path.

**D**entro de esta carrera sin freno que protagonizan continuamente los fabricantes españoles, Ossa ha sido la última marca en lanzar al mercado su modelo 77 de trial. Después de Bultaco y Montesa, ahora es la "marca del trébol" la que ofrece una versión muy renovada y mejorada de su máquina puntera en la especialidad.

Esta Ossa 350 causó mucho impacto en su presentación en el pasado Salón de Barcelona. Sin duda alguna, su atrevido diseño y su renovado aspecto han contribuido a que fuera una de las máquinas más esperadas por el aficionado, y en verdad hay que decir que la espectacularidad estaba fundamentada, pues la nueva Ossa trial es realmente muy superior, en bastantes aspectos, al anterior modelo.

Podríamos decir que Ossa ha adaptado su máquina de trial al estilo y exigencias actuales.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

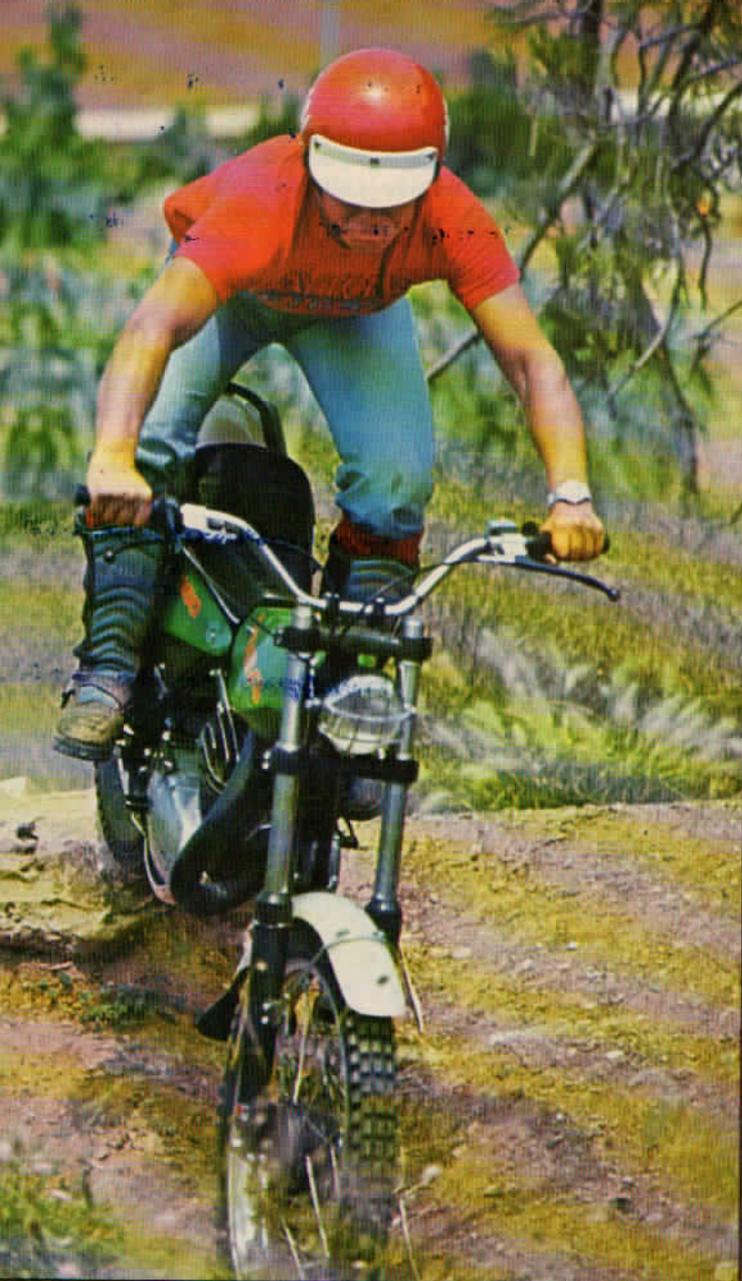
  
motos clásicas  


[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

**LA NUEVA  
OSSA 350  
TRIAL**

**AL ESTILO Y EXIGENCIAS ACTUALES**

texto: Juan G. Luque  
fotos: José M.ª Alguersuari



ás vale un pie a tiempo que... De todas formas la nueva Ossa tiene un magnífico comportamiento en cuanto a manejabilidad y nobleza en sus acciones. La adherencia es también uno de sus puntos fuertes.



Vista desde atrás se aprecia lo estilizado de la máquina. El manillar queda bastante alto, pero en posición trialera la comodidad es total.



### GRANDES DIFERENCIAS A SIMPLE VISTA

Exteriormente, no hace falta insistir en ello, ya se aprecia que esta máquina es inédita. En un corto trayecto por Barcelona, las frecuentes miradas y comentarios han delatado su evidente novedad así como su atractivo. El diseño de esta moto podríamos decir que es muy atrevido, pues combinar dos colores tan chillones como el verde con que se ha pintado la fibra y el naranja de los muelles de los amortiguadores y de las calcas del depósito, es algo que podía dar como resultado un desastre estético. Sin embargo, por las opiniones recogidas, habrá que reconocer que Ossa ha acertado una vez más, y que ha sabido dar un paso adelante en cuanto a diseño y presentación de motos de montaña, dotando a su máquina

La estética de la moto es totalmente renovadora. No se parece a ninguna otra máquina vista hasta ahora.



de una originalidad de la que carecen muchas otras.

Aparte del pintado, en el aspecto externo de esta nueva Ossa, se advierte que el depósito de combustible tiene forma distinta, igual al que ya experimentaban hace tiempo los pilotos oficiales de trial de la marca. Con ello se ha conseguido ganar aún unos pocos grados en ángulo de giro, al mismo tiempo que una mayor estrechez de molestia entre las rodillas del piloto.

Algo que quizás no se advierte con tanta facilidad es que el basculante ha sido acortado y que se ha variado la posición de los amortiguadores traseros, ahora menos inclinados. Estos van anclados en puntos distintos y en cuanto a los elementos en sí, se ha variado la sensibilidad de los muelles mientras que en el interior el gas sustituye al aceite.

Otros detalles nuevos que saltan a la vista son: el tubo de escape, que ahora es todo de una pieza y que acaba en un amplio y voluminoso pote cilíndrico, éste se muestra muy eficaz a la hora de amortiguar el nivel de ruido. La palanca de puesta en marcha, que pese a recordar mucho a la del modelo anterior, es también nueva.

#### Y UNA SERIE DE DETALLES

Pero hay más. La fijación del eje de la rueda trasera es más eficaz y robusta; el freno lleva un mecanismo de accionamiento y de transmisión

En el lado izquierdo hay un pequeño compartimiento utilizable como caja de herramientas. Lástima que esté demasiado al acceso de cualquiera.

de fuerza al tambor también mejorado, con lo que se gana en suavidad y eficacia; el tensor de la cadena ha adoptado el buen sentido y se ha instalado el muelle sujeto a una pieza soldada al basculante especialmente estudiada para ello. Interiormente los tambores de los frenos han sido también mejorados con lo que al parecer se ha ganado en estanqueidad.

La instalación eléctrica también ha sido rediseñada, destacando en este aspecto el lugar de salida de los cables desde el bajo-motor hacia la bobina, así como el bloque de interruptores que va incluido en el soporte de la maneta del embrague. Las manetas son Amal de nuevo diseño, pintadas en negro, aunque sin protecciones de goma.

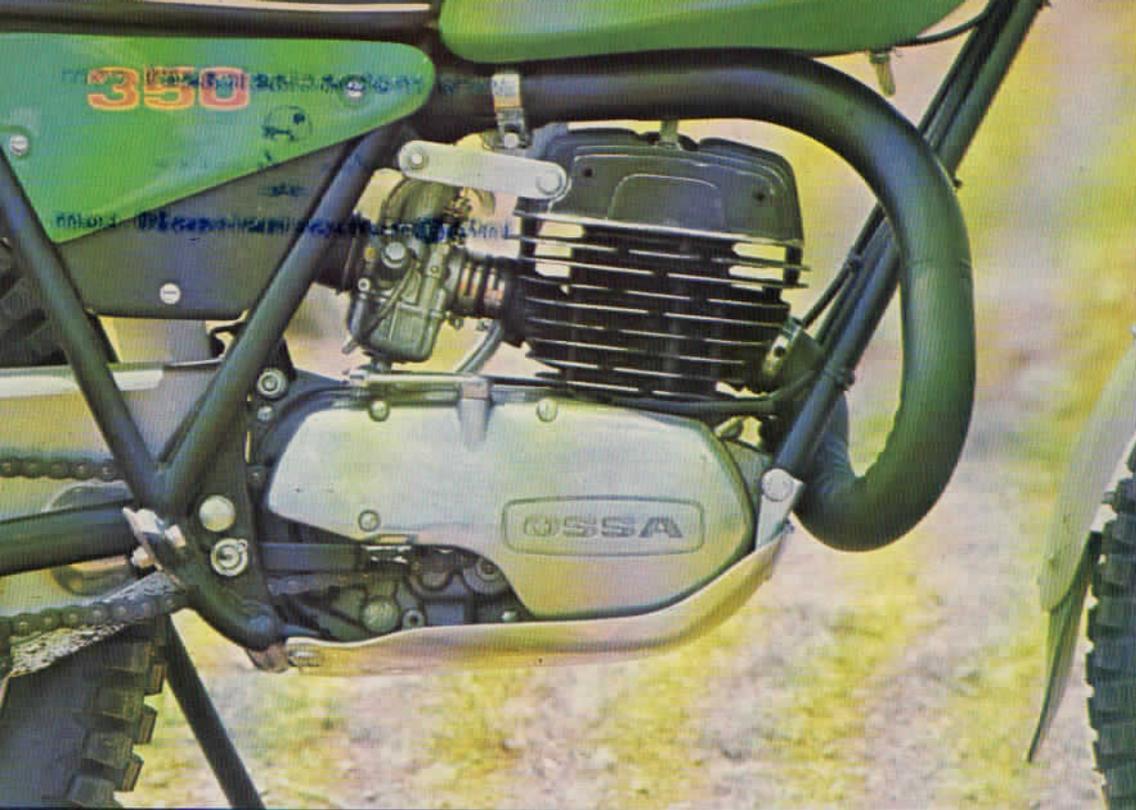
El faro delantero y el piloto trasero son nuevos, siendo el grupo óptico anterior sujeto al estilo Cota, mucho mejor que en el modelo precedente.

Los guardabarros son en plástico blando, llevando incluido el delantero un faldón antibarro muy eficaz para proteger al motor.

Las fijaciones del motor al chasis son más rígidas y robustas, algo muy importante en esta máquina en la

La protección inferior del motor de la Ossa de trial siempre ha sido un ejemplo en el género.





El motor visto desde el lado derecho. El escape adopta una curva muy pronunciada saliendo de entre las dos barras del chasis doble cuna. El freno trasero se acciona desde este lado.



que el motor es parte integrante del mismo. También la plancha protectora va sujeta de mejor forma, con lo que todo ha ganado en rigidez.

En la culata, al estilo de lo de las demás marcas, se han adosado unos tirantes de sujeción al chasis, con lo que el motor queda de esta forma totalmente estático.

Una modificación importante, porque rompe con la tradición de la marca, es que el encendido ha dejado de ser del sistema electrónico para pasar a utilizar platinos. Es sabido que ello constituye una ventaja innegable a bajo régimen, algo muy importante en las motos de trial.

Finalmente, el resto de modificaciones quedan ya totalmente ocultas porque afectan al motor en su interior. Se ha buscado una curva de potencia mucho más adecuada al trial actual, pues es sabido que el aumento de cilindrada ha sido por encima de todo una búsqueda de lograr mayor suavidad y respuesta a un bajo régimen de giro del motor.

#### PERSONALIDAD OSSA

Sin embargo, a pesar de toda esta serie de modificaciones, la moto mantiene la personalidad original que le diera Mick Andrews en el primer modelo "réplica" de la moto campeona de Europa.

Se mantiene el famoso chasis de doble cuna interrumpido en el motor, el cambio de cinco relaciones, la posición de conducción muy erguida y con las estribas bastante avanzadas, una distancia entre ejes muy corta y una tendencia clara de la máquina a ir con una rueda.

El depósito, las placas laterales, el filtro, etc. son piezas que han ido variando en su diseño, pero permanece la idea original, lo que demuestra su validez. El motor se ha ido dulcificando, pero conservando también su personalidad propia. Quizás el cambio de comportamiento que demuestra esta máquina sea debido sobre todo a la adopción del carburador Bing, pero en conjunto sigue siendo una Ossa, en la que por fin se ha logrado superar el difícil paso del 250 c.c. a una cilindrada superior, consiguiendo una máquina tan eficaz, en comparación con la competencia, como lo fue en su día la primera Mick Andrews réplica.



En el lado izquierdo está la típica palanca Ossa de puesta en marcha. El motor responde a la primera sollicitación. También en este lado está la palanca del cambio de marchas.

Los amortiguadores, con un pintado de muelles en naranja de lo más vistoso, adoptan una nueva posición de inclinación y anclaje en el chasis y basculante. El último tramo del escape, todo en una sola pieza, es voluminoso y eficaz.

#### MUY MANEJABLE

Como siempre nos encontramos con el problema que supone valorar las prestaciones de una moto de trial. Aun en un caso como éste, en el que estamos examinando una máquina

Uno de los dos tirantes de sujeción de la culata al chasis. El carburador es el Bing de cubeta rectangular.

cuya dedicación principal debe ser la competición o, como mínimo, la práctica de una especialidad muy determinada, obtener unas conclusiones precisas, como las que pueden obtenerse cronómetro en mano con cualquier otro tipo de moto, es prácticamente imposible. El único método para obtener datos y poder plasmar unas conclusiones en un texto, es fiarse de la propia intuición y experiencia, a poder ser contrastándola con la de otras personas, con el fin de establecer un contraste de pareceres del que pueden muchas veces extraerse conclusiones casi absolutamente válidas.

En el caso de la Ossa de trial, como en otras máquinas de este tipo, hemos llegado a la obtención de unos datos favorables y otros más bien negativos.

Por ejemplo, debemos elogiar la puesta en marcha. Fácil, gracias al amplio radio de giro de la palanca-kick, aunque deba adoptarse la siempre incómoda postura en las motos de trial para apoyar el pie encima de ella.

La moto nos ha respondido siempre a la primera solicitación, incluso después de tumbarla en el suelo, con el lógico riesgo del ahogo.

Sobresaliente pues en este apartado.

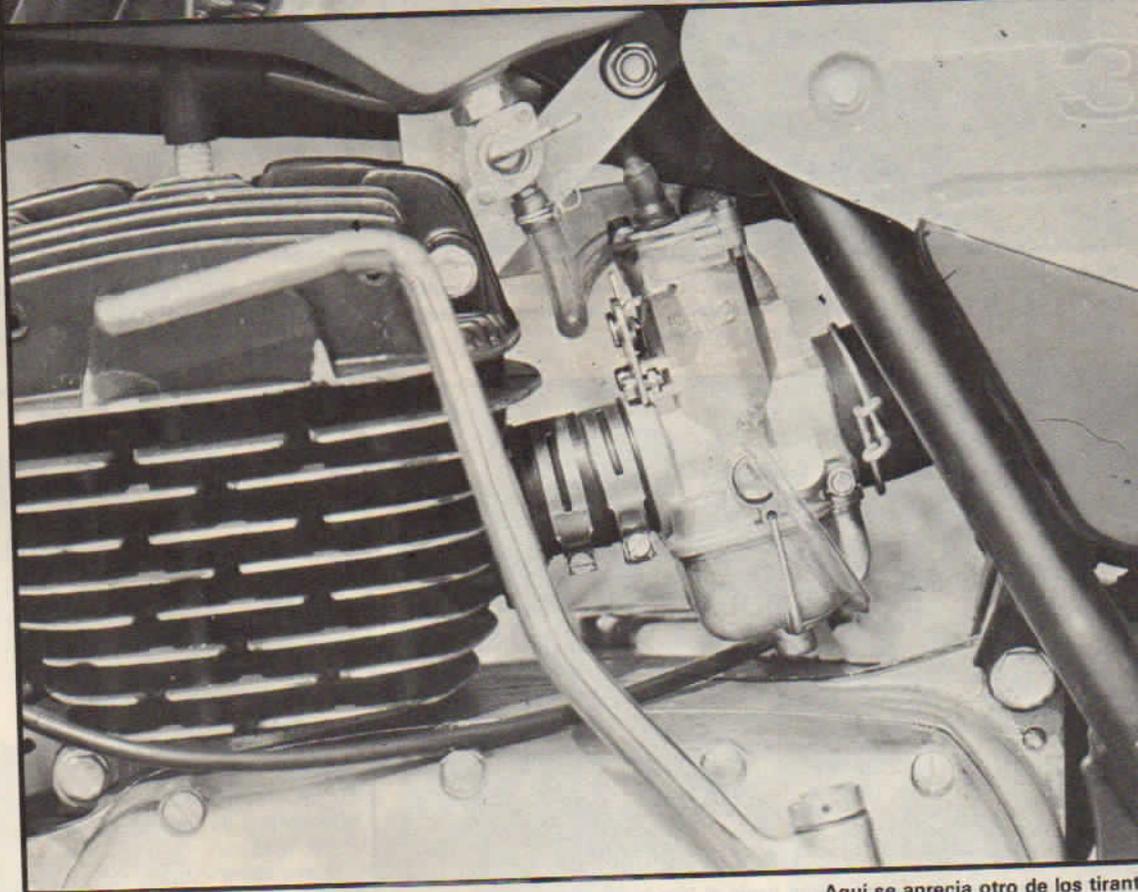
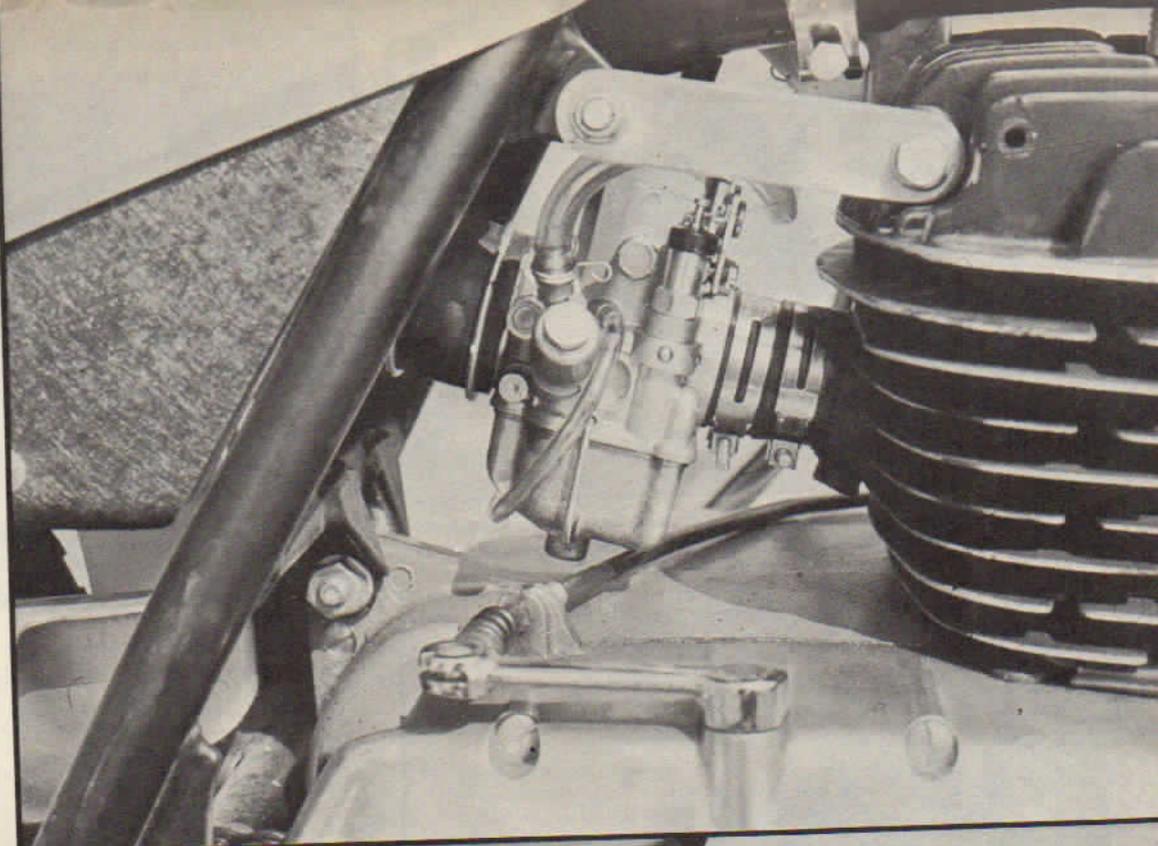
En cambio nos ha sorprendido notablemente la ruidosidad de la caja de cambios. Casi fuera de lo normal puesto que no estamos acostumbrados a un ruido tan evidente. Nada que objetar en cuanto a la precisión con que se engranan las cinco relaciones ni en cuanto a su nula dureza —tampoco suavidad, también hay que decirlo— pero el "cloc" de cada cambio en verdad que nos ha sorprendido. Quizás era fallo de nuestra moto en particular, o quizás era un fallo de juventud de la máquina pero, aunque sea sólo una molestia sonora, existe.

Embrague suavísimo, al gusto y técnica actual y mandos de frenos igualmente suaves. La posición de conducción muy cómoda, de pie por supuesto. Los estribos plegables aunque sin muelle y con un dentado que evita toda posibilidad de deslizamiento. Una vez en posición erguida el piloto tiene una agradable sensación de dominio sobre la máquina, posiblemente facilitada por lo cerca que queda el manillar.

El asiento ofrece una buena comodidad para los tramos en que elijamos la posición de ir sentados, aunque con las lógicas incomodidades de las piernas muy dobladas y otras particulares de las motos de trial.

#### EL MOTOR ES OTRA "COSSA"

Efectivamente la moto tiene un



Aquí se aprecia otro de los tirantes del carburador en detalle, excitador y posibilidad de res...

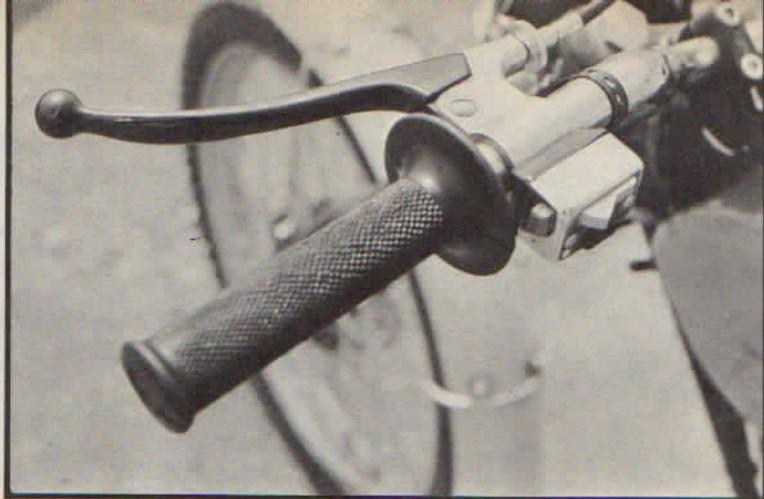
comportamiento muy personal en cuanto al chasis se refiere. La corta distancia entre ejes la hace muy manejable, por lo menos en cuanto a obtener giros cerrados y cambios de dirección muy apurados. La adherencia de la rueda motriz sigue siendo magnífica —ya la destacamos en el modelo anterior— manteniéndose la rueda trasera siempre pegada al suelo. Falta saber ahora si una moto tan corta y ágil no mostrará después la "otra cara", en cuanto a unas reac-

ciones extrañas en determinados tipos de terreno o situaciones apuradas. A nosotros no nos sorprendió en ningún momento y siempre se mostró como muy noble.

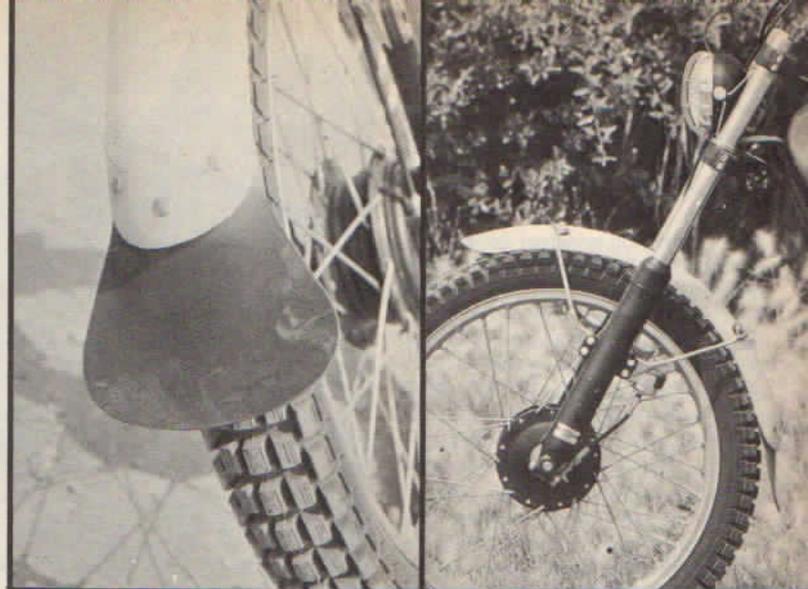
Los frenos funcionan estupendamente. Para llegar a clavar el trasero —cosa que sucede en algunas motos con facilidad— hay que llegar a presionar con muchísima fuerza mientras que, antes de llegar a este punto, ya ha mostrado su eficacia. El delantero es muy bueno, con mucho de

suavidad y progresividad, algo prescindible en trial. Si de verdad conseguido mejorarse en cuanto estanqueidad —cosa que en este no tuvimos ocasión de probar honestamente— se habrán logrado par de frenos realmente magníficos.

Pero las diferencias más notables en el comportamiento de la máquina se encuentran en el motor. La

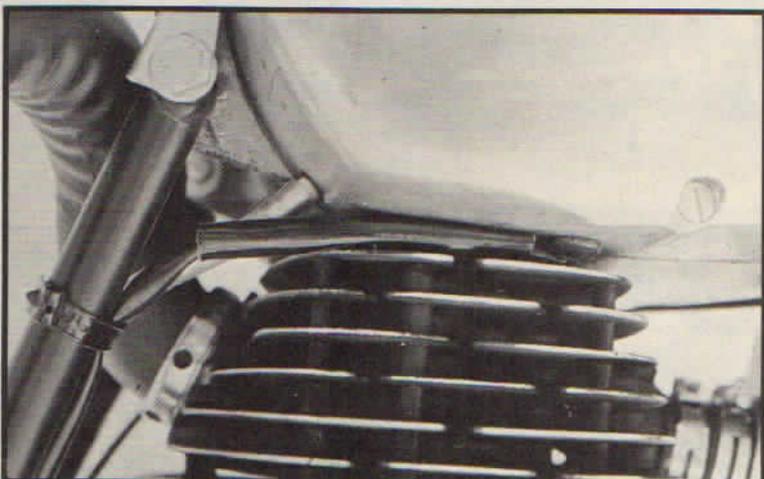


Las manetas pintadas en negro y los puños de goma rugosa son perfectamente eficaces. El bloque de interruptores es el nuevo que va incorporado a la maneta del embrague.



El guardabarros delantero, de plástico como el trasero, incorpora un faldón de goma.

La horquilla tiene mayor recorrido al alargarse las barras por encima de la tija de sujeción.



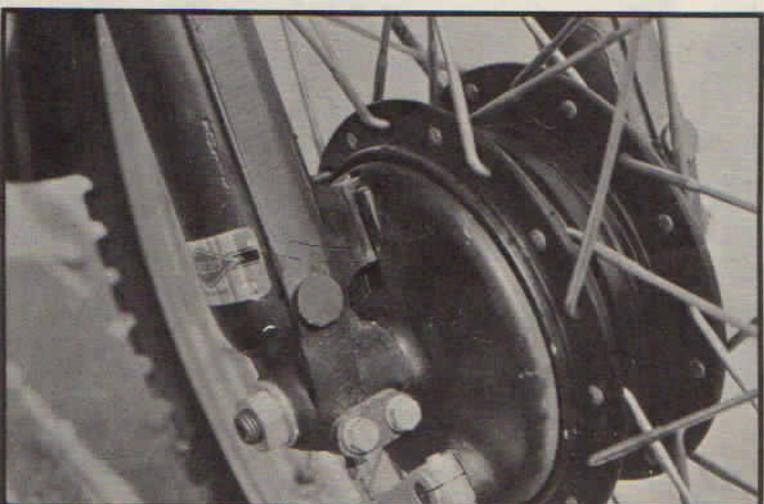
Justo debajo de la última aleta del cilindro está la salida de los hilos de conducción eléctrica a la bobina. El calor del motor deberá ser muy bueno para evitar la peligrosa penetración de humedad por este punto.

aquella persona a la que le toca convivir en una sociedad a la que no está acostumbrada, ha tenido que adaptarse a las exigencias actuales.

Sin embargo, un detalle negativo queda como lastre en esta máquina, y es la falta de una marcha larga. Cuando las demás marcas de la competencia han instalado ya una solución para este problema, esperábamos que Ossa también lo hiciera. El cambio de cinco marchas de esta moto es ideal para trial, pero la quinta se queda corta, muy corta, para los

tramos rápidos o de carretera en los que si se quiere llevar un ritmo rápido sin que el motor sufra y perdamos lo bueno que tiene abajo, hace falta una relación última mucho más desmultiplicada.

En definitiva, un aspecto renovado muy visible, una personalidad propia mantenida sobre todo en el comportamiento de la moto y un motor que se ha adaptado al trial actual. Puede y debe ser el caballo de batalla para recuperar un puesto que Ossa había perdido en los últimos años.



La botella acaba con una prolongación hacia el interior que sirve como freno para el tambor. Es una solución limpia que siempre ha adoptado Ossa desde los primeros modelos de montaña.

demuestra haber ganado muchísimo en bajos. La adopción del encendido clásico, una carburación adecuada y una termodinámica mejorada han conseguido un grupo motriz mucho más acorde con las exigencias actuales. La Ossa tiene ahora una respuesta siempre a punto para cualquier régimen y en cualquier situación. Una respuesta a la que hay que acostumbrarse puesto que muy posiblemente

cada piloto la encontrará distinta en las motos de otras marcas. Pero ahora existe esta respuesta del motor, existen estos bajos que exige el trial actual, con un tirón progresivo pero potente, que permitan superar un gran obstáculo después de un tramo delicado recorrido a muy bajo ritmo y en posición forzada.

El motor de la Ossa sigue teniendo personalidad propia, pero como

## FICHA TECNICA OSSA 350 TRIAL

### CHASIS

Tipo: Tubos múltiples.  
Material de su construcción: Acero.  
Frenos, tipo: Mecánicos a tambor.  
Diámetro, del.: 122 mm.  
Tras.: 122 mm.  
Suspensión, tipo: Horquilla telescópica.  
Marca amortiguadores: Betor.  
Marca y tipo de neumáticos, del.: Pirelli Trial.  
Tras.: zpirelli-Trial.  
Medidas, del.: 2,75 x 21.  
Tras.: 4,00 x 18.  
Altura mínima estribos: 107 mm.  
Altura mínima suelo: 305 mm.  
Altura máxima manillar: 1.1434 mm.  
Anchura manillar: 825 mm.  
Altura máxima asiento: 845 mm.  
Capacidad depósito: 61/4 l.  
Capacidad reserva: 3/4 l.  
Capacidad aceite cárter: 11.  
Tipo del mismo: SAE-90 especial cambios o SAE-30 normal automoción.  
Capacidad aceite horquilla: 220 c.c.  
Tipo del mismo: Hidrolex-4 E.P.L.

### MOTOR

N.º de cilindros: 1.  
Ciclo: 2 tiempos.  
Diámetro y carrera: 77 x 65 mm.  
Cilindrada total exacta: 302 c.c.total.  
Carburador, marca, tipo y diámetro: Bing, T-84 O 28.  
Gicleur principal: 125.  
Gicleur secundario: 45.  
Posición aguja: 2.º muesca (origen extremo opuesto cono).  
Bujía, marca, tipo: Champion N-94.  
Grado térmico: 9.  
Caja de cambios, n.º de relaciones: 5.  
Desmultiplicación de cada una: 1.º) 1:4,31; 2.º) 1:3,46; 3.º) 1:2,40; 4.º) 1:1,62; 5.º) 1:1.  
Embrague, n.º de discos y material: De discos múltiples.