

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

OSSA TURISMO COPA-77

¡LO QUE ESPERABAMOS!

Tenía un especial interés en probar esta moto, no únicamente por mi debilidad hacia motos de turismo, sino por algo que para mí era más importante y que se basaba en la repercusión de esta moto en la categoría en la cual participo: la Copa Ossa

Hace aproximadamente dos años tuve la oportunidad de probar el primer modelo de Ossa Turismo que apareció en el mercado. De aquel primer ejemplar al último de este año existe mil años luz y tan sólo existe una similitud en sus colores e instrumental general. Las partes de mayor repercusión tienen en las prestaciones positivas de la moto habiendo sido totalmente cambiadas. Basta decir que la velocidad punta de aquel modelo estaba en unos 125 km/h, una velocidad que el modelo actual posee de cruce (110 km/h) a una velocidad que se puede manejar sin peligro a dañar la mecánica.

Cuando vimos a Eduardo Werra (director del departamento comercial de Ossa) pasearse por los alrededores del circuito de Montjuic, motivo de las 24 Horas, pensamos pedirle la moto y realizar unas fotografías para hacer la presentación de la moto, con cuatro datos. Pero no hubiera sido justo, ni para la moto ni para vosotros, ya que un ensayo se puede realizar haciendo tres o cuatro kilómetros en la moto, ya que es engañar a todos los lectores y corre el peligro de caer en errores que posteriormente pueden afectar a la moto en concreto. Pensad simplemente que, particularmente, me voy casi todo el año sentado en mi Turismo (la mía), y que para juzgar esta moto en su justa medida he tenido que realizar más de 200 km.

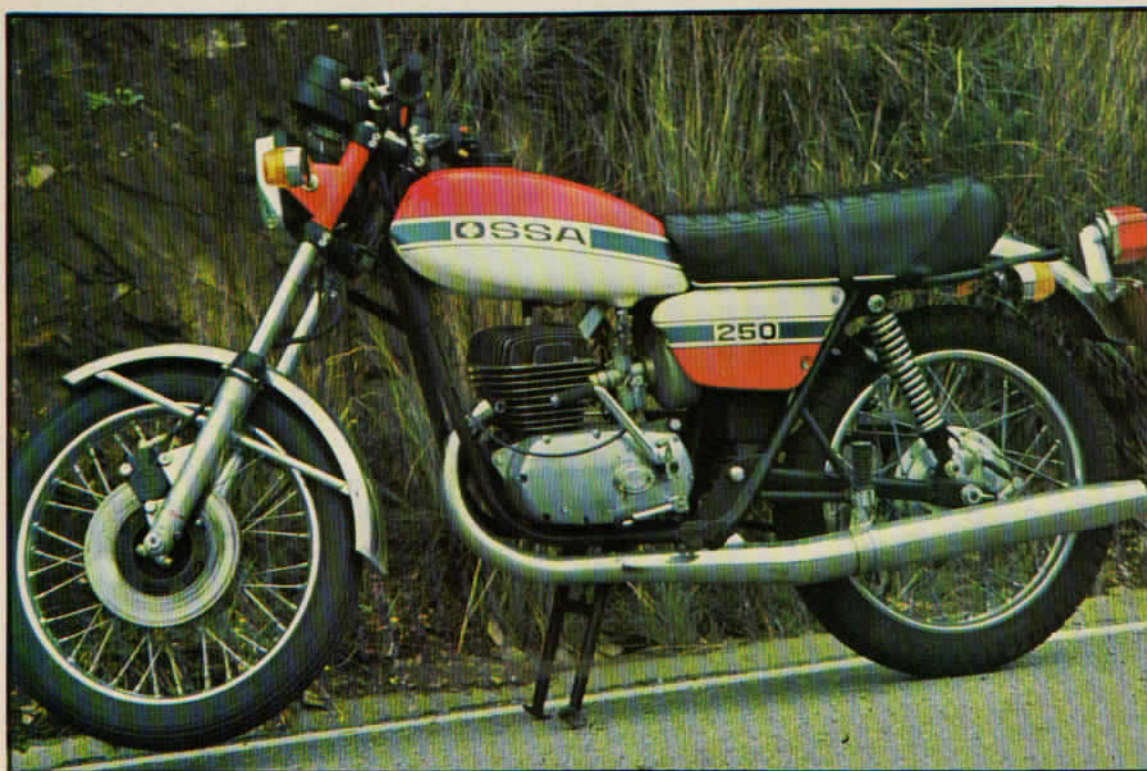
UNA COPA-77 PARA LA TEMPORADA 78

Estoy seguro, segurísimo, de que todos los participantes asiduos a la Copa Ossa de esta temporada leerán este artículo. Hombres como Reyes Boquet, Constantino Martínez, Fernández, Molina, Joaniquet, Foguet, Gudel, etc., no pueden perderse, pues, para la gran mayoría, ésta es su próxima meta.

Ossa nos ha confirmado la noticia de que esta moto no será homologada para la Copa de esta temporada, que se esperará a la próxima, con el fin de que los pilotos no se vean obligados a desembolsar una gran cantidad de dinero, para correr únicamente las cuatro carreras que faltan para terminar la Copa de este año.

Si algo se puede afirmar de la Copa Ossa, es que es una categoría en la que el piloto se forma totalmente, sobre todo en lo que a movimientos dentro de grupos se refiere. La Copa enseña a saber cubrirse la

palda, a apurar las frenadas, a salir a gas muy pronto, a perder el miedo a inclinarse y a tocarse en los cerramientos de los grupos. En una palabra se aprende



rera sin apenas desperfectos en la moto. O bien a esa gran mayoría que hemos realizado toda una temporada sin el menor problema de ningún tipo y con la única preocupación de tener que quitar la carbonilla entre carrera y carrera, ya que además se utilizan normalmente para ir al trabajo o a la universidad.

UNA MOTO HECHA A IMAGEN Y SEMEJANZA DE LOS PILOTOS DE LA COPA

Cuántas veces hemos pensado todos los que tenemos una Turismo: "Si tuviera un poco más de motor", "Si en vez de un tambor, llevase un disco", "Si pudiéramos cambiar las manetas de freno y embrague". Pues bien, al fin todo se ha logrado, empezando por un freno de disco, siguiendo por un motor más potente y si cabe mucho más dócil que el anterior (ya de por sí muy noble) y terminando, entre otras cosas, con unas palancas y empuñaduras mucho más agradables de tacto que las montadas hasta ahora.

AJP ha creado un freno realmente eficaz y suficiente para este modelo. Su capacidad de frenada nos asombró y puedo asegurar que asombrará todavía más a todo aquel acostum-



El cuadro no ha sufrido modificaciones, constando de dos relojes (cuentarrevoluciones y velocímetro), un cuentakilómetros total y otro parcial, e indicadores luminosos de intermitencia y luces.



La parte trasera de la moto no ha sufrido modificaciones importantes.



Potente y estético es el nuevo faro delantero.



El motor está equipado con unos tirantes desde la culata al chasis, con lo cual se reduce el efecto de las vibraciones. El carburador es un Bing de 32 mm con starter.

correr en situaciones muy duras, aunque no excluye la palabra nobleza, pues a pesar de todo existe un gran compañerismo entre todos, quizá por aquello de "si hoy te he cerrado yo, mañana me lo harás tú", siendo esta

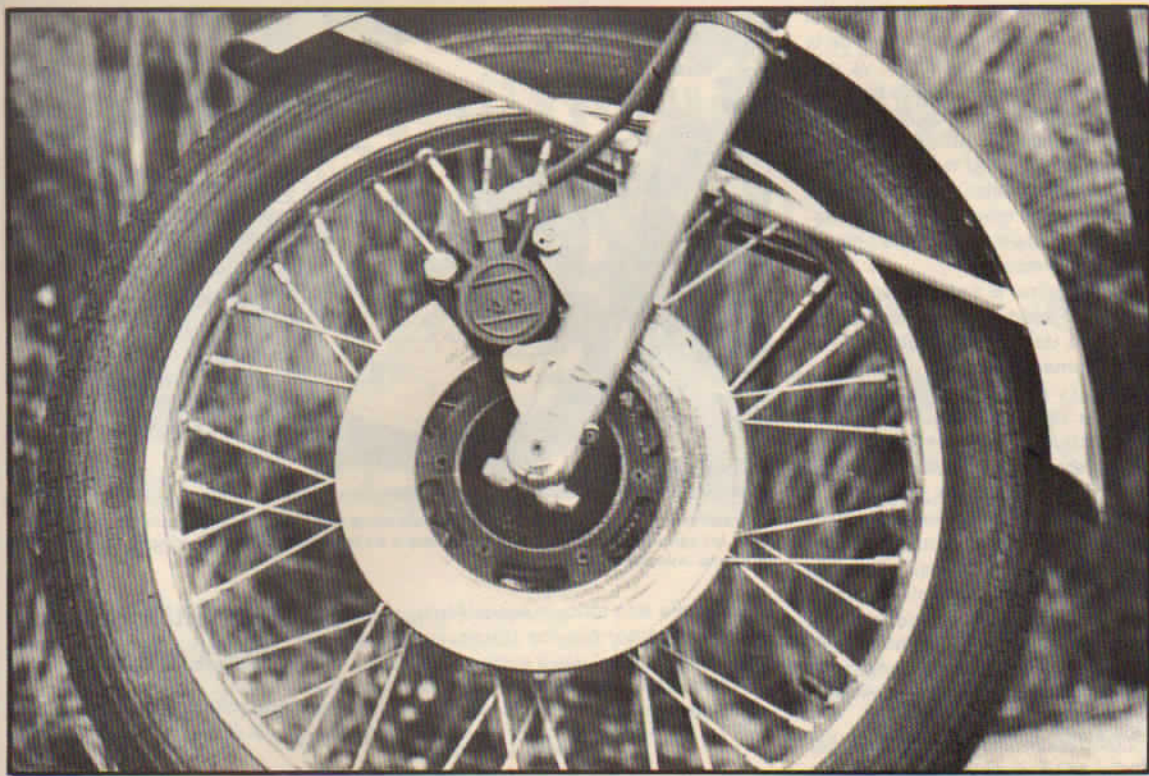
la filosofía que todos aceptamos dentro de la Copa (hasta cierto punto, claro).

UN COMPROMISO QUE NOS BENEFICIA A TODOS

La ventaja de utilizar, como base de esta serie de turismos, las experiencias recogidas en todo terreno, adaptándolas a la velocidad, dan como resultado un compromiso perfecto entre la potencia, estabilidad y robustez. Robustez tanto de motor como de chasis y si no que se lo pregunten a aquellos pilotos que se han llegado a caer hasta dos veces en una carrera, y han logrado terminar la ca-

brado a los tambores que hasta ahora montaban las Ossa T, y con los que, si uno quería demostrar su habilidad en el arte de frenar, tenía que estrujar la palanca del freno delantero hasta la misma empuñadura, además de lijar antes de cada carrera el tambor y las zapatas. Aunque en ocasiones no era todo esto suficiente y entonces el montón de pacas de paja que había delante se hacían grandes por momentos hasta que te encontrabas sentado en ellas, con la moto por sombrero.

Quiero daros algunos consejos sobre su utilización. Id con mucho cuidado cuando tengáis que apurar una frenada estando algo inclinados, pues el único inconveniente que le he



Una de las modificaciones más importantes que ha sufrido el modelo actual de la Ossa Copa 77 se basa en la adopción de un freno de disco, el cual, por cierto, es tremendamente eficaz. La marca es AJP.

da se realiza en línea recta y sobre un piso simplemente regular.

Con la incorporación de la bomba del freno, las manetas han dejado de ser de un material plástico y han pasado a convertirse en metálicas, con lo cual se gana en precisión a la hora de actuar, aunque se pierde la resistencia que las de plástico tenían frente a las caídas. No todo se puede tener.

Las empuñaduras también han cambiado, siendo las que ahora se montan mucho más agradables de tacto, no produciendo el cosquilleo de las otras en la palma de la mano. Quizás este efecto también haya sido mejorado con el montaje de un manillar algo más pequeño y con el que se notan menos las vibraciones, además de conseguirse una posición algo más recogida sobre la moto.

La incorporación del freno de disco delantero ha traído consigo el cambio de las botellas de suspensión, que ahora tienen una forma muy similar a las anteriores, pero con los soportes correspondientes para albergar la pinza de freno.

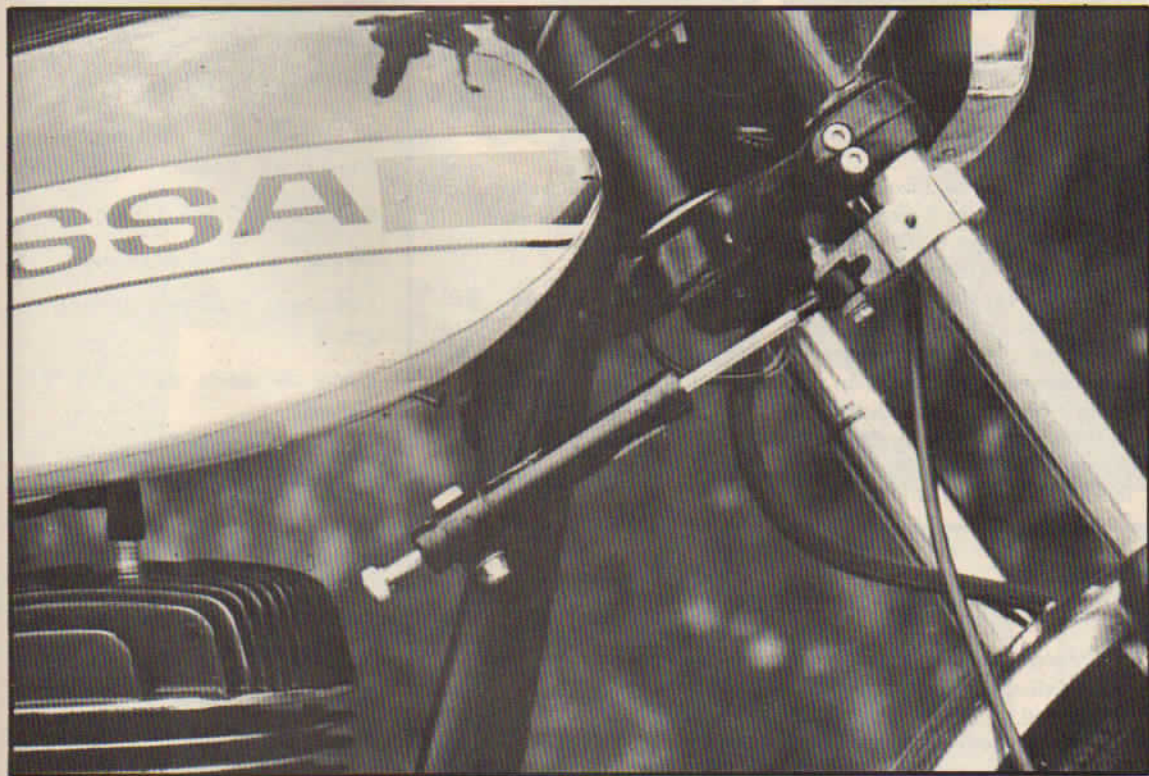
Para terminar con el apartado de los frenos, me gustaría hacer constar que la moto la probamos con neumáticos Pirelli y que con los Michelin M-38 que normalmente (y a pesar de los premios entregados por Pirelli) se utilizan en esta categoría, el comportamiento en situaciones críticas posiblemente mejore todavía más.

LA ESTABILIDAD: TAN BUENA COMO SIEMPRE

Desde siempre la Ossa T ha sido una moto estable, sin embargo con la Copa muchos han sido los que se han preocupado de utilizar aceites especiales y en regular tanto la altura de las barras como la presión de los amortiguadores traseros, con lo cual han conseguido que, partiendo de una estabilidad muy buena, se lograsen unas máquinas con unas prestaciones todavía más superiores en este campo.

El modelo que tuvimos la oportunidad de probar sigue la tendencia general en cuanto a estabilidad se refiere. Es buena. Sin embargo queremos hacer constar que con tan sólo subir las barras delanteras, utilizar un aceite más apropiado en ellas y regular para cada circuito la presión de los amortiguadores traseros, esta buena estabilidad puede ser mejorada notablemente notándose, sobre todo, estas mejoras a la hora de trazar curvas rápidas, ya que el clásico zigzag de la moto se puede hacer que desaparezca.

Se agradece también el montaje de un amortiguador de dirección regulable en cinco posiciones:



El amortiguador de dirección es de la marca Betor y tiene cinco posiciones de presión.

encontrado ha sido el de su poca progresividad y, si el piso no es muy bueno, os podéis llevar algún susto. Como consecuencia, cuidado también cuando lo utilizéis con algo de tierra, ya que se puede llegar a clavar, cosa que no sucede cuando la freno-

Las nuevas palancas de freno y embrague han dejado de ser plásticas y han pasado a convertirse en unas prácticas de hierro, que no flexan y ofrecen un tacto muy bueno.



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

EL MOTOR Y SU MOVILIDAD JUVENTUD

¿Cuántos años hace que veo este motor montado en las Ossa? Sinceramente ni me acuerdo. Pero su mérito reside esencialmente en eso: en que a pesar de los años, interiormente este motor está en una constante evolución. Hasta ahora el máximo exponente de esta evolución en carretera ha sido este modelo, en el que no sólo se ha logrado extraerle potencia sino que también se ha logrado una curva de aceleración proporcional a la potencia, pensándose indudablemente en que esta moto no sólo va a participar en competiciones sino que gran mayoría de los kilómetros que se recorrerán en su existencia se harán por ciudades y carreteras, con un uso eminentemente turístico y práctico.

Si bien el cilindro ha sido considerablemente mejorado, lo más importante de este motor indudablemente es el cambio, en el que tres pifiones han sufrido variaciones considerables: el correspondiente a la primera, la tercera y a la quinta.

Con estas modificaciones se ha conseguido que, aprovechando la gran elasticidad del motor, la primera marcha sea algo más larga con respecto al anterior modelo, la cual, unida a una tercera que posee un escalonamiento más proporcional entre segunda y cuarta, da como resultado final una relación entre las cuatro primeras marchas bastante cerrada y muy conveniente para los circuitos españoles. La quinta es la marcha que queda más "descolgada", pero esto se ha hecho con vistas a poder hacer que la moto posea tres ingredientes importantes: una buena y larga salida en primera, un fácil y rápido cambio, además de ser efectivo en cuanto a resultado y poder alcanzar una velocidad punta notable.

Este cambio permitirá una mayor elasticidad a la hora de calcular los desarrollos adecuados a cada circuito, e indudablemente entre la potencia acelerativa y la relación de cambio, tanto en los circuitos urbanos como en los permanentes, los resultados serán óptimos.

El carburador Amal ha sido sustituido por un Bing de 32 mm de difusor, que según parece permite una mayor simplificación a la hora de cambiar la moto, así como una mayor elasticidad para cambiar los surtidores, ya que los cuatro tornillos del anterior modelo se han convertido en la clásica abrazadera que sujeta la cuba a presión.

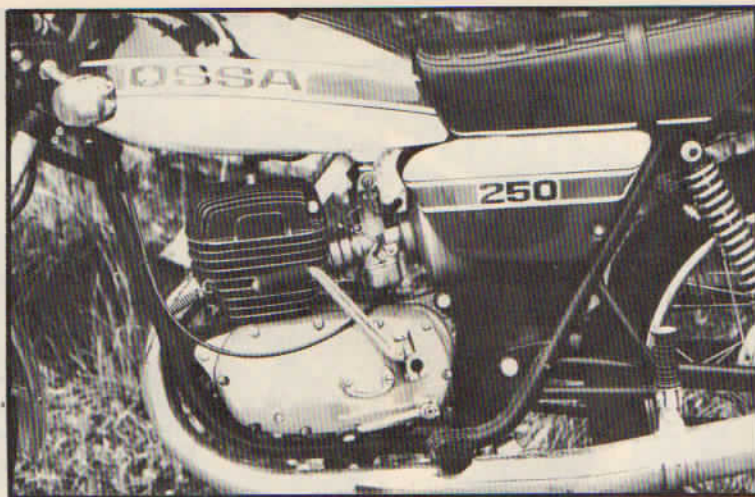
Uno de los cambios que se han efectuado en el exterior del motor ha sido el relativo a la palanca de puesta en marcha. Esta es ahora más corta y casi igual (por no decir idéntica) que la utilizada en el modelo Yankee. Ella obliga a realizar un mayor esfuerzo para vencer la compresión, pero como ventaja tiene el hecho de que esta palanca no molesta a la pierna cuando está plegada, cosa que la otra hacía, sobre todo cuando uno intentaba acoplarse lo máximo a la máquina.

La puesta en marcha, tanto con el uso diario como a primera hora de la mañana, no crea problemas, ya que la eficacia del starter cuando el motor está frío sigue siendo absoluta. No olvidéis, cuando se utilice el starter, que no se debe dar nada de gas.

De la culata salen dos tirantes que llegan hasta el tubo que pasa por debajo del depósito, para lograr disminuir las vibraciones.

Para finalizar el análisis general de la moto y apartándonos del aspecto mecánico, debo señalar que el faro es auténticamente elegante (a mi gusto personal) y provee al conductor de la moto de un buen campo de visibilidad nocturna. Sólo me cabe hacer una sugerencia a Ossa, con respecto al faro y con vistas a la Copa 78: se trata de que piensen en dejar desmontar la óptica delantera, ya que ésta, cada vez que alguien se cae, se rompe y se debe sustituir. Además, como la óptica queda cubierta por la placa del número, no se notaría su ausencia con vistas a mantener todo lo virgen posible la estética original de la moto.

Como resumen final poco cabe por añadir, salvo que si hasta ahora la



La palanca de puesta en marcha, al ser más corta que la anterior, requiere del piloto que haga un esfuerzo mayor; sin embargo tiene a su favor el detalle de que no llega a tocar a la pierna mientras está plegada.

Copa había sido todo un espectáculo, el año próximo, con los discos y el nuevo motor, las luchas entre grupos van a quitar el hipo a más de un espectador.

Texto y Fotos:
Juan Porcar

CARACTERÍSTICAS TECNICAS

Motor: monocilíndrico, dos tiempos.

Diámetro por carrera: 60 x 72 mm.

Cubicaje: 250 c.c.

Carburador: Bing de 32 mm.

Encendido: volante magnético

Motoplata electrónica. Batería 6V.

Cambio: de cinco relaciones.

Embrague: multidisco en baño de aceite.

Piñón de salida de motor: 13 dientes.

Corona trasera. 36 dientes.

Chasis: doble cuna en tubo de acero.

Freno delantero: disco AJP

Freno trasero: tambor 163 mm. de diámetro.

Suspensión delantera: telescópica de 155 mm. de recorrido.

Suspensión trasera: amortiguadores de 85 mm. de recorrido y tres posiciones.

Neumático delantero: Pirelli 3,00 x 19. Neumático trasero: Pirelli 3,25 x 18

Distancia entre ejes: 1373 mm.

Capacidad del depósito: 13,1/4 litros.

Peso: 107 kg.

Aceite horquilla delantera: 220 c.c. de Merak 8

Capacidad del cárter: 1.000 c.c. de SAE 90.

DIFERENCIAS ENTRE LOS DOS MODELOS DE TURISMO Y COPA-77

Al igual que se hizo con los dos tipos de Ossa T que actualmente se utilizan, del modelo 77 también se fabrican dos versiones la Turismo y la Copa. Para conocer las diferencias que entre unas y otras existen, publicamos a continuación la relación de piezas que varían de la Turismo 77, a la Turismo 76 y la diferencia asimismo existente entre la Turismo 77 y la Copa 77.

TURISMO 77

—Motor sujeto al chasis para reducir vibraciones y mejorar la estabilidad.

—Nuevo faro delantero de moderna línea, gran luz y mejor fiabilidad. Mando de ráfagas.

—Instalación eléctrica de nueva generación con cables y conectores modulares.

—Palanca de freno y embrague metálicas que no flexan.

—Grifos de gasolina de alto caudal; puede funcionar la moto con uno solo.

—Como el modelo anterior, la moto puede funcionar con gasolina de 90 octanos.

—Nuevas guarniciones de puños más cómodos.

—Nuevo pedal de puesta en marcha.

—Freno delantero más eficaz.

—Suspensión delantera con reglaje mejorado.

—Motor más potente y elástico, consumo de gasolina reducido con respecto al modelo anterior.

—Carburador Bing de 30 mm. de difusor con starter. Mezcla al 3,5 %.

COPA 77 (Además de lo anterior)

—Freno delantero de disco AJP.

—Desarrollo más largo y apto para ir en 5.º largo tiempo (corona de 36).

—Manillar más apto para uso sport.

—Amortiguador de dirección hidráulico.

—Motor más potente a regímenes medios y altos. Carburador Bing de 32 mm de difusor con starter.

—Consumo reducido, temperatura de funcionamiento más baja. Mezcla 3,5 % y en consecuencia menos nivel de humo.

—Cambio de marchas con relaciones más cerradas entre las cuatro primeras y una quinta más larga, que permite una mejor velocidad punta, y una velocidad de cruce más elevada.