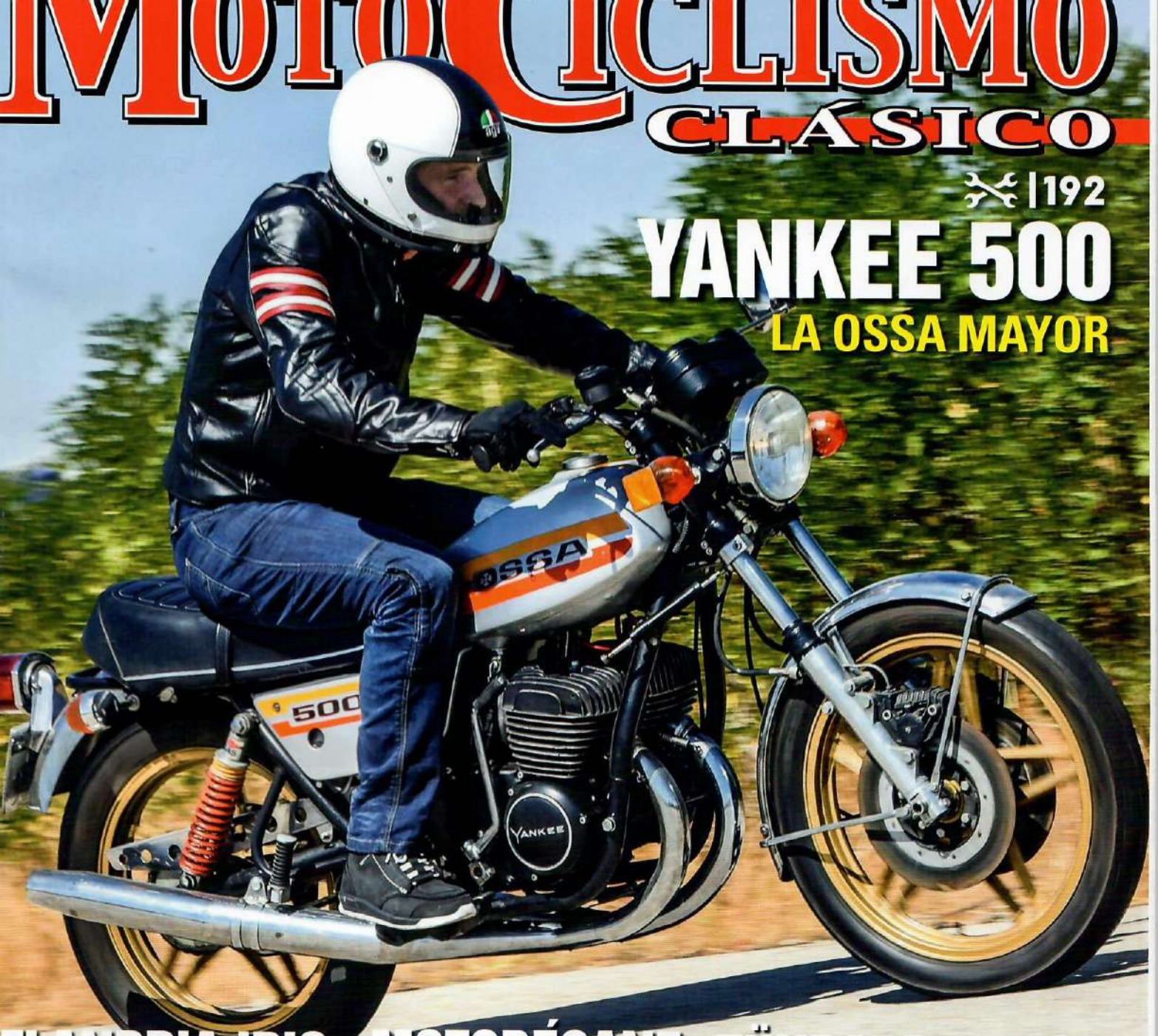
MotoCiclismo CLÁSICO

| 192

YANKEE 500
LA OSSA MAYOR



FLANDRIA IRIS
CALIDAD BELGA

MOTOBÉCANE
LOS FELICES AÑOS 20

ZÜNDAPP 125 GS
EL RODILLO ALEMÁN

MOTO GUZZI 850 T5

MÜNCH-4 1200TTS MAMMOT

EDICIONES MOTOCICLISTAS S.L.

RIDER CARAMULO - LAS R90S EN EL INFIERNO VERDE - COLLEFERRO SEGNI

Nº 191 - P.V.P: 5,50€
8 413042 070672 00192

OSSA YANKEE 500

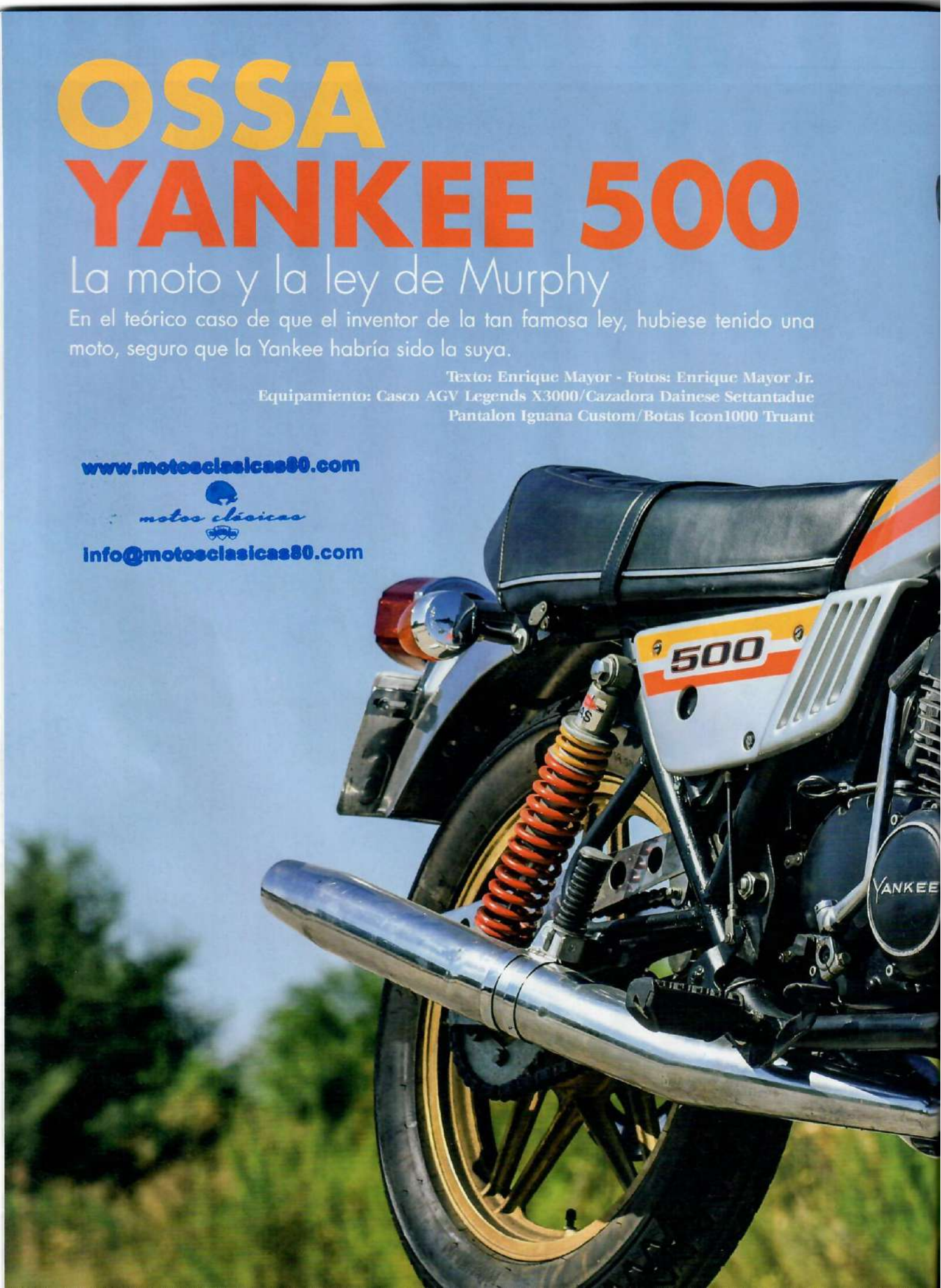
La moto y la ley de Murphy

En el teórico caso de que el inventor de la tan famosa ley, hubiese tenido una moto, seguro que la Yankee habría sido la suya.

Texto: Enrique Mayor - Fotos: Enrique Mayor Jr.

Equipamiento: Casco AGV Legends X3000/Cazadora Dainese Settantadue
Pantalon Iguana Custom/Botas Icon1000 Truant

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com



www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

OSSA YANKEE 500

Yes que solo hay que profundizar un poco en la historia de este modelo para darse cuenta que su trayectoria es cuando menos extraña, llena de circunstancias que hacen de la misma el objeto motociclista mas deseado de los años 70 por los aficionados españoles. Una moto que aparecía en los salones de exposición, pero que no llegaba a los concesionarios de la marca porque no entraba nunca en producción.
Su historia empieza cuando Frank Connera y John Taylor fundan conjuntamente con Dick Mann la Yankee Motors, en Schenectady (New York), con la intención de construir una motocicleta deportiva apta para todo terreno y de alta cilindrada, preferencia que reinaba en aquellos momentos en el mercado americano.
Su primera idea es resolver la motorización con un bicilíndrico de dos tiempos, que les proporcionaría una buena relación peso/potencia, a la vez que un centro de gravedad bajo, lo que en definitiva sería ideal para dotar a la moto de una altura mayor de motor al suelo, perfecto para el tipo de prestaciones que se querían.
No existían grandes problemas en la construcción de la parte ciclo, pues uno de los fundadores, Dick Mann, era un experto en el tema, pero sí en el desarrollo del motor que exigía una inversión muy alta y un largo tiempo de pruebas y puesta a punto. Por este mismo motivo se optó por estudiar la posibilidad de acoplar algún propulsor con las características que en un principio se habían marcado.
Es aquí donde aparece la figura de Eduardo Giró, joven ingeniero responsable del departamento técnico de OSSA, con el que se toma contacto y se llega al acuerdo de estudio y producción, por parte de OSSA. Después de distintos ensayos, aparece en el año 1968 la primera Yankee de 460 cc, que aprovecha cilindros, culatas, pistones y bielas de la monocilíndrica de 230 cc, que se montan sobre un cárter central. A esta primera moto se la denomina 460 MX, tiene una potencia de 36 CV a 4.000 rpm, está dotada de un solo carburador IRZ de doble aguja y 36 mm, cambio de cinco velocidades y freno de disco trasero. En las pruebas realizadas tanto en Estados Unidos como en España, se fueron puliendo distintos aspectos del motor y chasis, incorporando nuevos cilindros y carburadores que pasan a ser dos.

Portada del manual de instrucciones, servicio y catálogo de recambios de la OSSA Yankee 500.

Ossa-Yankee 500

CAN A MEDAL-WINNING ISDT BIKE FIND HAPPINESS AS A SUPER STREET MACHINE?

"YANKEE MOTORS NO ESTABA INTERESADA EN ABSOLUTO EN SEGUIR IMPORTANDO MOTORES DE ESPAÑA, AL TENER UNA COMERCIALIZACIÓN DIFÍCIL EN SU MERCADO."

La parte ciclo con el bastidor de doble cuna de acero al cromomolibdeno se fabricaría como hemos apuntado antes, en EE.UU., bajo la dirección de Dick Mann. Después de distintas vicisitudes en el mercado americano, y siendo su acogida por el mismo mucho menor de lo que se esperaba, el proyecto Yankee toca a su fin en el año 72.

Nos encontramos ante una situación paradójica, por un lado OSSA ha desarrollado un buen motor, pero no puede utilizarlo ya que la realización, proyecto y fabricación de los mismos pertenecían por contrato a los americanos; y por otro Yankee Motors no estaba interesada en absoluto en seguir importando motores de España, al tener una comercialización difícil en su mercado. Y es entonces cuando aparece la autentica y genuina "moto de salón". Esto es, OSSA nos muestra durante tres salones de la motocicleta, a su estrella, anunciando en cada uno de ellos la inmediata comercialización de la misma, produciendo una enorme expectación entre los aficionados y el consiguiente cabreo de estar ante algo para ver y no tener.

OSSA YANKEE 500

Cuadro de instrumentos.
Diseño funcional para facilitar su lectura de una ojeada. Contiene cuenta velocidad, cuenta kilómetros general y parcial, cuenta revoluciones electrónico, testigos luminosos de: punto muerto, carga batería, luces de ciudad y luces de carretera, e intermitentes de dirección.

Luces.
La "Yankee" monta un potente faro equipado con lámpara halógena, que asegura una perfecta iluminación y una inmejorable visibilidad en conducción nocturna.
Incorporación en los mandos de luces, de un botón que permite lanzar ráfagas luminosas.

Bastidor.
Ha sido diseñado en acero especial, lo que le confiere una rigidez y robustez óptimas.
El anclaje del grupo motor se efectúa por un revolucionario sistema de fijación al bastidor mediante unos soportes especiales de goma, que aislan ambos elementos y eliminan totalmente las vibraciones, proporcionando así al vehículo un alto nivel de confort y seguridad.

Suspensión delantera.
La horquilla delantera es hidráulica-telescópica, equipada de aceite apto para la mayoría de temperaturas ambientales. Su gran sensibilidad de respuesta absorbe en alto grado las irregularidades del piso, proporcionando un gran confort en ruta y estabilidad.

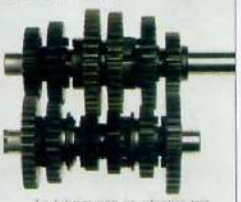
Suspensión trasera.
Horquilla basculante trasera equipada de amortiguadores individuales a gas, monotubo de largo recorrido, cada uno con dos muelles de distinta flexibilidad, pudiendo variar la tensión de los muelles según la carga o el tipo de carretera por el que se circule.

Frenos.
Para ofrecer un máximo control y seguridad en el frenado la "Yankee" va equipada delante y detrás de frenos hidráulicos de disco, de gran diámetro y gran rendimiento en frenadas prolongadas. La horquilla delantera va provista de un anclaje especial para poder acoplar un segundo freno de disco.

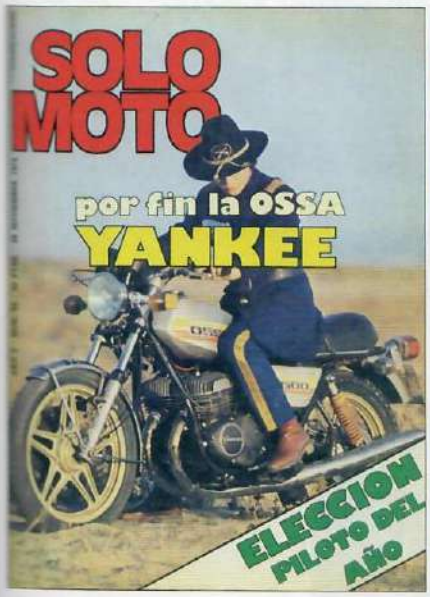
Asiento.
Un ancho y super-cómodo sillín proporciona todo el confort necesario, para la conducción de la máquina en largos recorridos.
Dotado de cerradura de seguridad, es basculante para permitir el acceso al equipo de herramientas, a la batería y al depósito de aceite que se encuentran debajo de él.

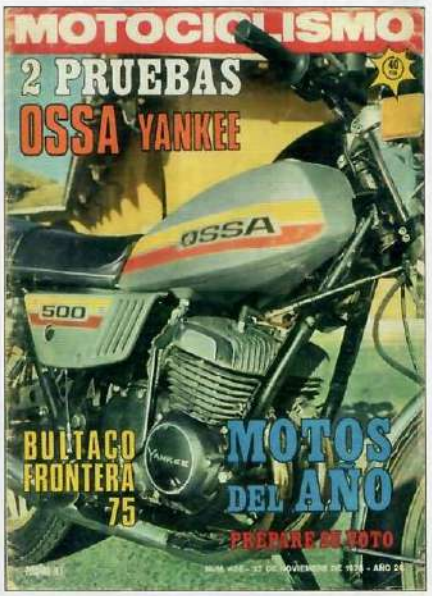
Encendido motor.
Se realiza mediante dos volantes magnéticos Motoplat, electrónicos. Uno proporciona la corriente del encendido, y el otro actúa de alternador para la carga de la batería.
Este moderno sistema elimina totalmente la necesidad de regulación del avance del encendido.

Grupo Motor.
Es el fabuloso motor "Yankee". Un motor de dos tiempos y dos cilindros en paralelo, de muy altas características técnicas, con cambio de seis velocidades.



La lubricación se efectúa por mezcla del aceite con la gasolina, mediante un nuevo sistema automático de bomba independiente, que proporciona en todo momento una mezcla idónea aceite-gasolina.
Otra novedad el diseño especial del filtro del aire que además del filtrado de impurezas, consigue una eficiente y notable disminución del ruido producido por la aspiración en la admisión.
Los dos carburadores con starter incorporado, proporcionan a la OSSA 500 unas prestaciones brillantes, una reserva de potencia y un nervio que envidian muchas otras máquinas de mayor cilindrada.





Las dos principales revistas de motos de la época se hicieron eco en sus portadas de la tan ansiada llega de la Yankee 500.

"SUS FRENOS DE DISCO DELANTE Y ATRÁS, LLANTAS DE ALEACIÓN, FARO HALÓGENO Y EL COLMO DE LA MODERNIDAD"

Al fin en 1976 y una vez resueltos los problemas de contratos y exclusividad con los americanos, la moto entra en producción en el mes de diciembre de ese mismo año. Los colegas de las revistas del motor pueden probarla en su versión definitiva, no sin sufrir distintas vicisitudes (la dichosa ley de Murphy), como gripar en el transcurso de las pruebas.
En todo el tiempo transcurrido desde la primera Yankee de 1968 hasta la versión a comercializar por OSSA en España en 1976, el departamento técnico de la misma, con Eduardo Giró a la cabeza, supo limar y perfeccionar un modelo hasta llevarlo a una concepción Sport única en su época; independientemente de su motor, su color gris metalizado combinado con unas rayas de color naranja y amarillo en el depósito, tapas laterales y amortiguadores traseros. Sus frenos de disco delante y atrás, llantas de aleación, faro halógeno y el colmo de la modernidad, el engrase separado (que tantos problemas causaría), hacen de la moto algo extraordinario para lo que se fabricaba en nuestro país por esas fechas.
La posición del piloto es cómoda siempre y cuando se mida más de 1,70 cm, si no se corre el riesgo de llegar de puntillas al suelo. Nos encontramos ante unos mandos Motoplat que montaban en su día muchos modelos y que sus años de utilización en la moto, causarían no pocos problemas dada su mala calidad; situándose en la piña izquierda los correspondientes a la luz de faro y posición, y en los de la derecha los de los intermitentes, con la peculiaridad de adoptar en este mando el botón para la puesta en marcha eléctrica como mando de ráfagas. Cuenta con un cuadro ya obsoleto para este modelo con velocímetro con totales y parciales, y cuentarrevoluciones, los dos ▶

heredados de su hermana menor la turismo 250, pero con la diferencia de incorporar sobre este modelo el piloto del punto muerto. Faro y pilotos Cev y Gonelli, con bombilla halógena el primero, montados sobre silentblocks para evitar las vibraciones y que se fundan prematuramente. El conjunto anterior no destaca en la absoluto por su calidad, echamos de menos otros como los montados en las Hondas, Kawas o las inglesas con Lucas. La industria española de componentes, estaba a años luz de las extranjeras, y así lo determinan los múltiples problemas que las famosas "piñas" Motoplat daban en la OSSA Yankee.

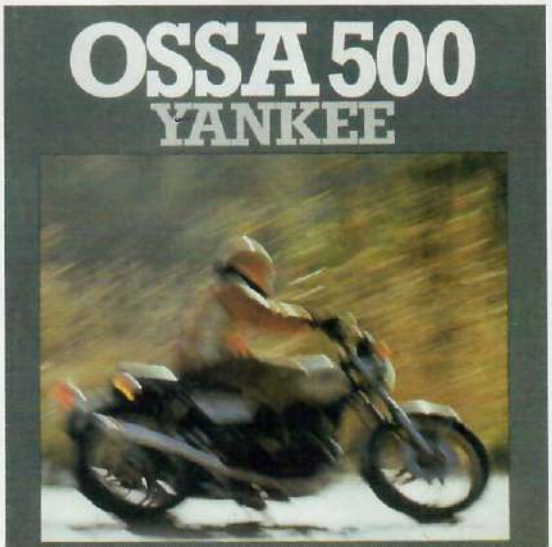
OSSA siempre se ha distinguido con respecto a otras marcas españolas por tener una buena puesta en marcha, y este modelo no iba a ser la excepción. La larga palanca de arranque con una buena desmultiplicación, hacen que previa apertura de los dos grifos y cierre del mando del aire en el carburador izquierdo, la moto se ponga en marcha a la primera patada. Pero no se te ocurra tocar lo más mínimo el mando del gas, ya que la moto se ahogará siempre. Antes habremos retirado la estribera derecha para tener más recorrido, y una vez puesta en marcha volveremos a alojar la palanca en el hueco al efecto del aleteado de la culata derecha.

En su día se divagó sobre la posibilidad de adoptar un motor de arranque para esta moto, no llegando a buen fin. Con la moto en marcha, nos encontramos ante un embrague muy suave y un cambio de marchas de seis relaciones de una gran precisión y corto recorrido, curiosamente adopta el modo de palanca punta-tacón a la que es necesario acomodarse. Seguimos sin entender a quién se le ocurrió una idea tan trasnochada,

La moto vibra hasta las 2.000 revoluciones, pese a la adopción de un sistema Fibro-Elastic de anclaje de motor por pletinas y silentblocks, patentado por OSSA, a partir del cual la moto carece en absoluto

"OSSA SIEMPRE SE HA DISTINGUIDO CON RESPECTO A OTRAS MARCAS ESPAÑOLAS POR TENER UNA BUENA PUESTA EN MARCHA, Y ESTE MODELO NO IBA A SER LA EXCEPCIÓN."

mos con una moto manejable pero dotada de una gran potencia, que hace aconsejable familiarizarse progresivamente a ella. Siempre seremos los primeros en la salida de semáforos, y su velocidad punta real es muy alta. Las sensaciones que se experimentan son totales, la moto empuja desde la primera marcha con fuerza, engranándose el resto muy suavemente y tirando hasta las 7.500 rpm en sexta, donde nos encontramos con aproximadamente 170 km/h en el marcador. Enlazar curvas con ella se convierte en un placer, pero cuidado por su potencia y gomas porque



En la portada del catálogo de la OSSA Yankee 500 utilizaron una foto movida para intentar transimitir la sensación de velocidad y deportiviad de la moto. Con el eslogan "La OSSA Mayor" dejaban claro que era la moto de mayor cilindrada fabricada por ellos y a la postre lo

se nos puede acumular el trabajo, sobre todo en piso bacheado. Todo ello con un consumo que supera los 10 litros a los 100, uno de sus puntos flacos.

El motor que equipa la definitiva Yankee es de 448 cc, que no se abre, como tradicionalmente ocurre, por su parte central, sino que está formado por un cárter central único abierto por las tapas laterales. Los cilindros, como se puede observar, provienen de la versión 250 Copa, siendo estos y sus culatas independientes. La carburación se encomienda a sendos Bing de 32 mm. El engrase separado queda encomendado a una bomba de aceite mecánica Mikuni. La dosificación se produce de acuerdo con la apertura que le demos al puño de los gases, lo que en teoría nos debería dar una mezcla perfecta según la marcha de la moto. En la práctica se demostró que dicho sistema era la principal fuente de problemas, siendo la causante de no pocos gripajes, por lo que los usuarios procedían a anularla y realizar la mezcla directamente con la gasolina, el deposito para el aceite de la bomba se encuentra bajo el asiento y cuenta con una capacidad de 2,5 litros, tiene un visor de nivel accesible en la tapa lateral derecha.

El encendido se encomendó a dos volantes Motoplat electrónicos, situados en los extremos del cigüeñal, uno de ellos el de la izquierda garantiza la chispa a las bujías, siendo el de la derecha el que ejerce como alternador, dotando a nuestra moto de una muy buena fuente de luz.

La Yankee venía equipada de serie con un disco delantero y uno trasero marca Brembo, pudiendo pedirse como opción colocar dos discos delanteros, como así ocurre en nuestra moto y que se muestran más que suficientes para parar los 158 kg que pesa el conjunto, aunque son de un tacto más que delicado en mojado. La amortiguación es marca Betor tanto en los traseros como en los delanteros, siendo los primeros de gas con muelle de doble paso regulable. Todo el conjunto se comporta correctamente en suelo en buenas condiciones, pero los problemas se pueden acumular cuando nos encontramos ante piso bacheado. La moto ▶

"LA YANKEE ACABA SU ÉPOCA EN EL AÑO 1978, ESTO ES DOS AÑOS DESPUÉS DE SU INICIO DE COMERCIALIZACIÓN, MURIENDO CON ELLA LA MOTO MÁS RÁPIDA DE CALLE CONSTRUIDA EN NUESTRO PAÍS"

viene dotada de un amortiguador de dirección de dudosa efectividad.

Todo este conjunto hacía de la Yankee una moto rápida y deliciosa de conducir, con la que había que andarse con cuidado si no se quería acabar en el hospital. Su agresividad era única en su época para una moto de calle, y en el ánimo de convertirla en una moto de carreras, se le cambiaba el manillar por los Brevettato de cinco piezas de la época, y tantos inventos que a la postre le dieron una imagen bastante negativa entre los aficionados, acusándola de moto frágil en todos su aspectos desde el chasis hasta el motor. Lo que de verdad ocurría es que queríamos hacer de una moto de calle, una de casi competición, y esto demuestra que en algunos casos como el que nos ocupa, es un boomerang que se vuelve contra el fabricante.

La magnífica respuesta de las Copas OSSA de iniciación para los aficionados y posteriormente de la Copa Yankee tuvieron mucho que ver en lo anterior, dotando a los modelos anteriores de una imagen de moto de competición, si bien su gran aspecto positivo es que sirvieron de semillero de futuros campeones.

La Yankee acaba su época en el año 1978, esto es dos años después de su inicio de comercialización, muriendo con ella la moto más rápida de calle construida en nuestro país.

El ejemplar que os presentamos ha llegado a mis manos con los defectos consabidos de su utilización carreras-calle de la época, siendo las sabias manos de Jesús Colmenero las que la han llevado al aspecto actual.

Desgraciadamente no son muchos los ejemplares que han llegado a nuestros días en un correcto estado, es una moto escasa para los coleccionistas y de indudable valor puesto que representa uno de los momentos culminantes de nuestro motociclismo, con todos sus peros de calidad en los componentes y en su mecánica (bielas de una calidad regular, cigüeñal, y apertura de motor), que a partir de este momento empezará a ver cómo inicia su senda descendente que culmina en los 80 con la desaparición de las grandes fabricas españolas, deglutidas por las japos.

No hay derecho a que uno pueda disfrutar de "mayor", lo que fue su ideal de moto con 25 años. A mí por lo menos me hubiese gustado hacer derrapadas entonces y no ahora.

Una moto única en el panorama motociclista clásico español, alejada de otras realizaciones como las realizadas por Ducati o Sanglas mucho más clásicas y con una filosofía conservadora. En definitiva OSSA quiso entrar en el mercado con una realización fuera de los estándares autocráticos y aburridos de la época; parecería que averiguaba la nueva España que nos llegaba con la democracia y que tanto ansiábamos, cada vez que podía-

OSSA
YANKEE 500

Motor:	2 cilindros, dos tiempos
Dimensiones:	72 X 60 mm
Cilindrada:	488 cc
Potencia:	58 CV a 7.500 rpm
Compresión:	8:1
Alimentación:	Carburadores Bing de 32 mm., starter incorporado
Engrase:	Separado por bomba automática Mikuni
Encendido:	Por volante magnético Motoplat
Peso:	158 Kg
Distancia entre ejes:	1.407 mm
Longitud total:	2.135 mm
Anchura:	721 mm
Ruedas:	Llantas integrales de aleación ligera
Neumáticos:	3.25x19 y 4.00x18
Cambio:	Seis marchas
Embrague:	Discos en seco
Suspensión delantera:	Horquilla telescópica hidráulica
Suspensión trasera:	Amortiguadores monotubo a gas con doble muelle, con precarga regulable, de largo recorrido inclinada
Depósito de gasolina:	18 litros; reserva de 4,5 litros
Depósito de aceite:	2,5 litros
Fijación motor a bastidor:	Sistema flotante patentado por OSSA
Frenos:	Hidráulicos de disco Bembo, opción doble disco en rueda delantera
Faro delantero:	Lámpara halógena, ráfaga incorporada
Batería y carga:	12 voltios, 14 Ah, alternador Motoplat
Velocidad Máxima:	185 km/ hora –según fábrica–
Precio en 1976:	162.500 ptas

N.A.: Mi agradecimiento personal a D. Jesús Colmenero, que ha sabido restaurar esta moto con todo el cariño y afición que sólo un amante de la