

es una publicación de LUKE editor

80 ptas.

MOTOCICLISMO

68 páginas

NUM. 668 • 26 JULIO 1980

Calafat
Vitoria

DOMINGO CALIENTE



Siroko OSSA

rotativa

proximo numero
extra verano

Cierre
de preinscripciones

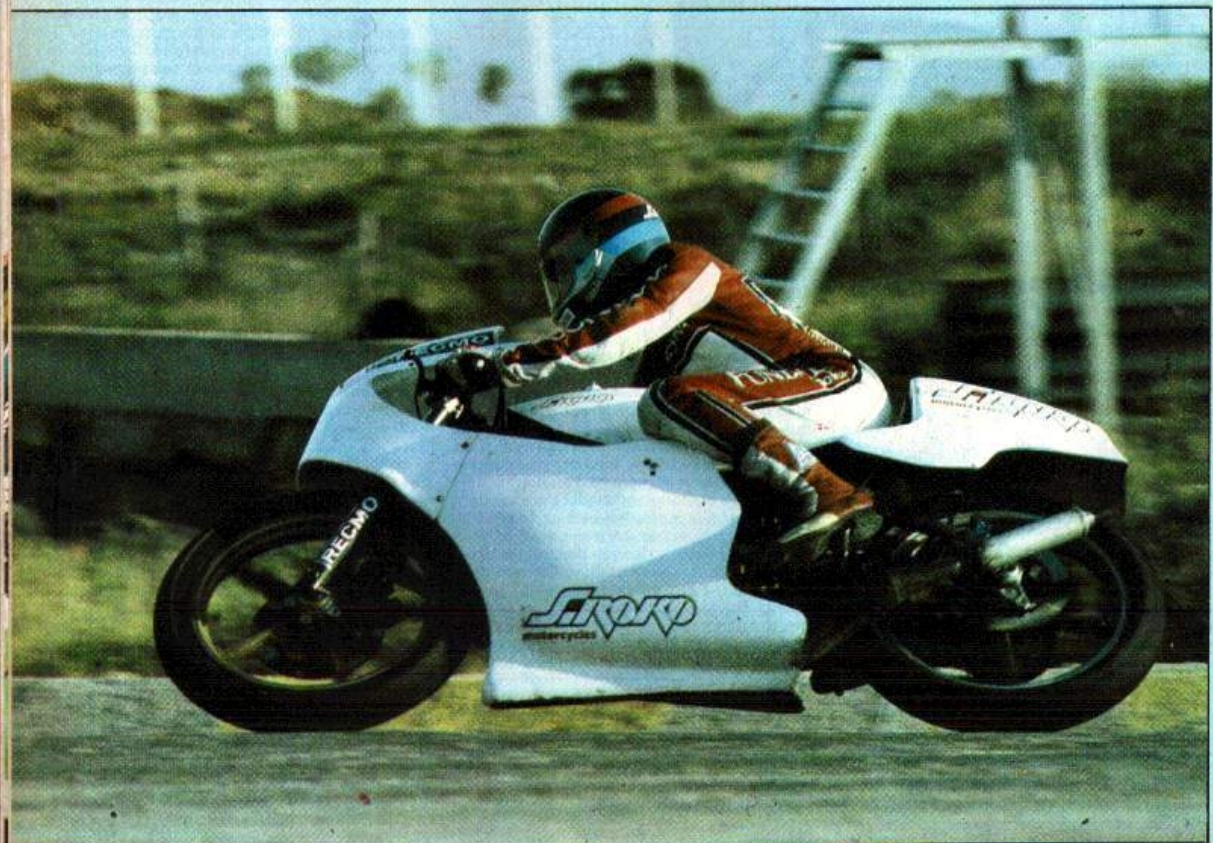
TRIANGULAR JUVENIL Y JUNIOR



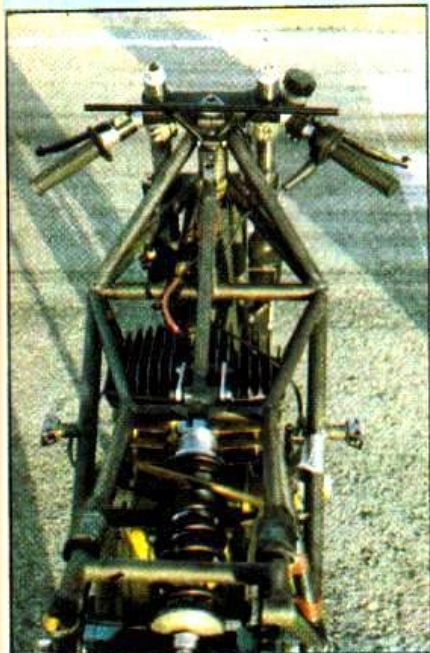


El «multitubular» al desnudo.

La estabilidad es muy buena.



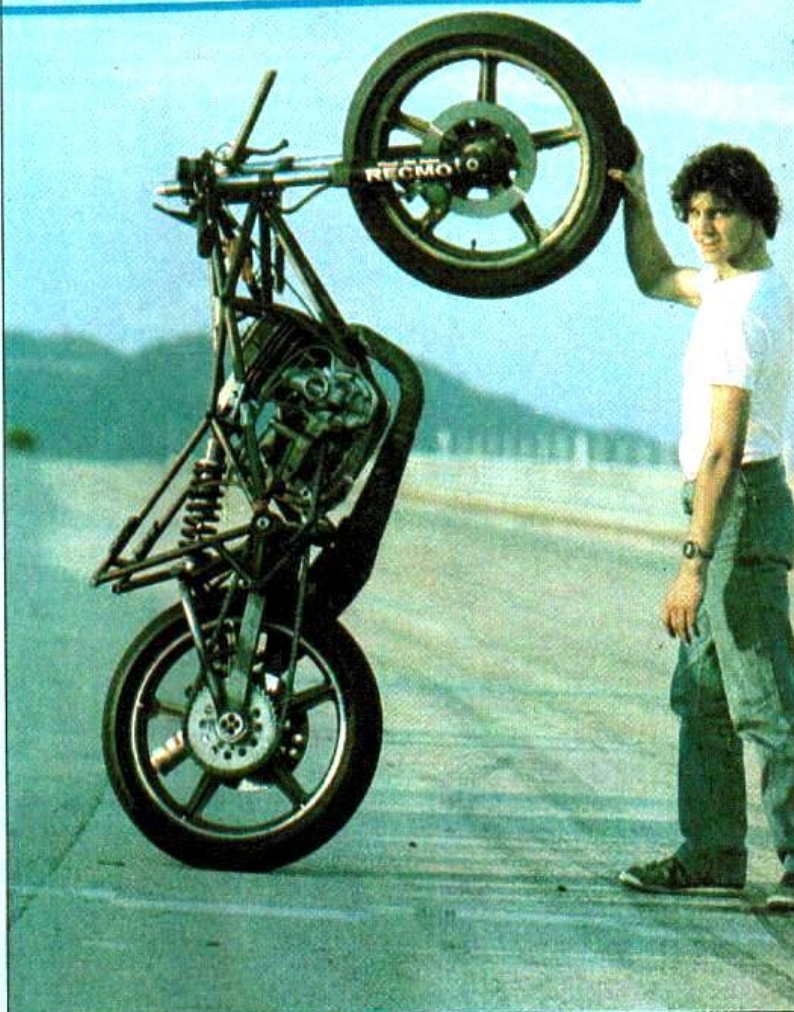
SIROKO-OSSA «rotativa»



Estrecho pero rígido: la base del éxito.

Salta a la vista que es ligera de peso, ¿no?

Ligereza,
estabilidad, potencia
y aceleración, su
mejores armas



Una mezcla explosiva

HABLAR de «armas absolutas» refiriéndose a motos es quizá un poco delicado, pero hablar de ello, si nos referimos a la unión entre este chasis y este motor, no lo es tanto. ¿Arma absoluta...? ¿Para quién?

Sin duda, para esa cantera de jóvenes pilotos Junior que están deseando entrar en el mundo de la velocidad, sea por la puerta del «Criterium AGV», sea por la de las carreras locales.

No hay duda de que una Yamaha, o cualquier bicilindrico estable, batirá por motor a esta moto, pero tampoco hay duda de que cualquier moto de cross o carretera «transformada» a circuito será fácilmente batida por la Siroko-Ossa.

La historia de esta mezcla o asociación es interesante.

SIROKO-OSSA «rotativa»

AÑO 79: CARDUS Y PONS

Podríamos decir que el nacimiento de esta máquina tuvo lugar a lo largo del pasado «Criterium». Dos cosas quedaban claras allí: los chasis Siroko eran superiores al resto, y el motor Ossa «rotativo» preparado por Juan García Gascón era el mejor «mono».

Cardus, el hombre de «JJ» que se batió con la Siroko-Montesa decía: «No tengo problemas de chasis, pero me falta motor, sobre todo para seguir a la Arisco bicilíndrica.»

Por su parte, Sito Pons, con la Ossa rotativa, tras vencer en la final del Criterium, comentaba... «No hay color entre los motores: el mío era el mejor, ahora bien, me costaba aprovecharlo por falta de chasis...»

¿POR QUE NO UNIR ESTOS DOS ELEMENTOS?

Y se hizo. Durante todo el invierno se trabajó en Siroko para poner a punto un nuevo chasis que alojara este particular motor. El creador del mismo, García Gascón, colaboraba dejando una unidad para que se hicieran las pruebas y tomaran medidas. Todo funcionó bien y, de esta forma, cuando falta un mes para la primera carrera del «Criterium», ya está lista la nueva moto, no sólo para los pilotos oficiales, sino también para la venta.

«ES LA SIROKO MAS LIGERA DE TODAS»

Antonio Cobas, «padre» de las Siroko, me explicaba mientras Xammar y Pons se iban vistiendo para probar la moto...

«Esta es la moto más ligera de todas las que se han hecho en la fábrica, incluidas Yamaha, Montesa, Bultaco, Derbi, etc. Con el depósito lleno estará en unos 92 kilos, que aún se pueden rebajar si se monta basculante de aluminio, llantas de electrón y un largo etcétera de opciones para el cliente. Pero el peso de la moto de serie es ese: ¡92 kilos!»

Básicamente, el bastidor sigue toda la línea de los Siroko, es decir, a base de un multitubular con sistema cantilever, pero presenta algunas novedades, como la de, por primera vez en Siroko, llevar unos tubos doblados en la parte delantera de la «cuna»... «Ha sido para poder alojar bien el carburador, ya que al ser de admisión «rotativa» lo lleva en un lado.»

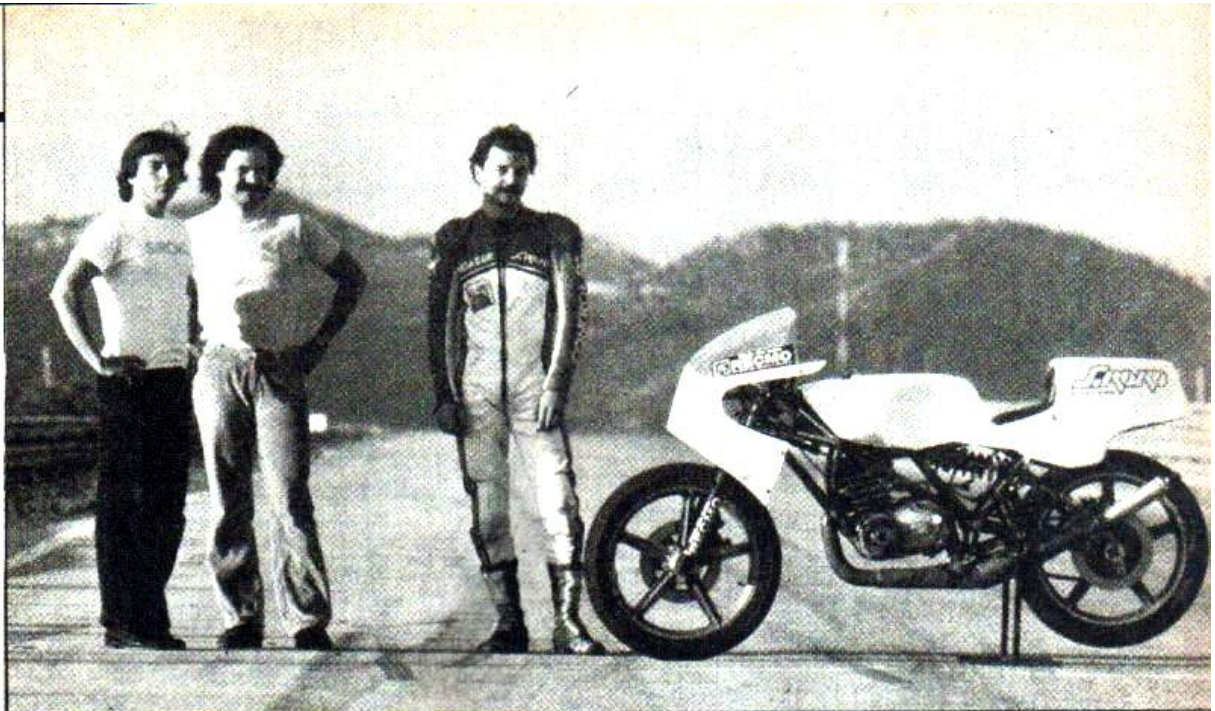
Asimismo, previniendo el aumento de potencia y las posibles vibraciones, se ha instala-

do todo el motor sujeto con «silentblocs» de goma.

La distancia entre ejes es de 1.315 mm. y el resto de medidas son «top secret», por el momento. «Es para evitar las copias e imitaciones que algunos chapuceros están haciendo por ahí.»

El chasis, construido en tubo especial de cromomolibdeno, al que se le dan luego unos tratamientos térmicos especiales para conseguir mayor resistencia, pesa unos cinco kilos, y el basculante menos de tres en la versión de tubo. El de aluminio, más ligero pero opcional, está sobre los dos kilos.

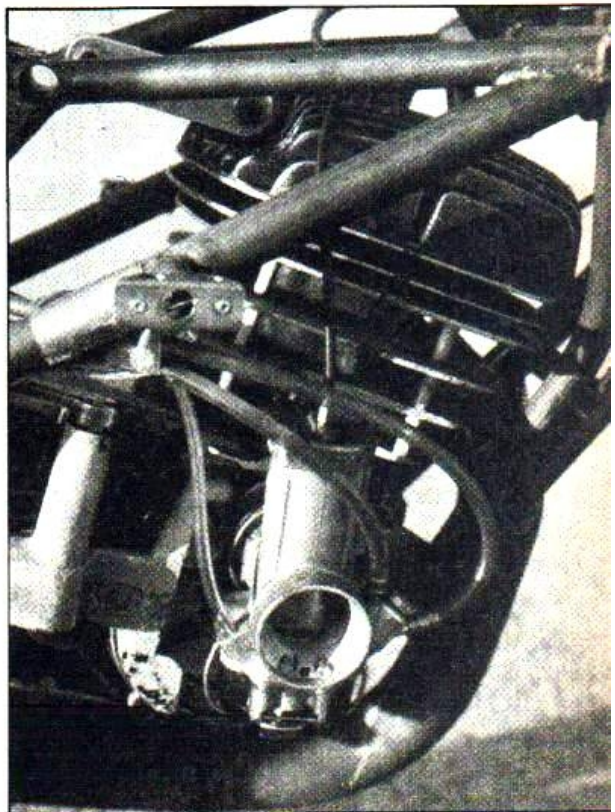
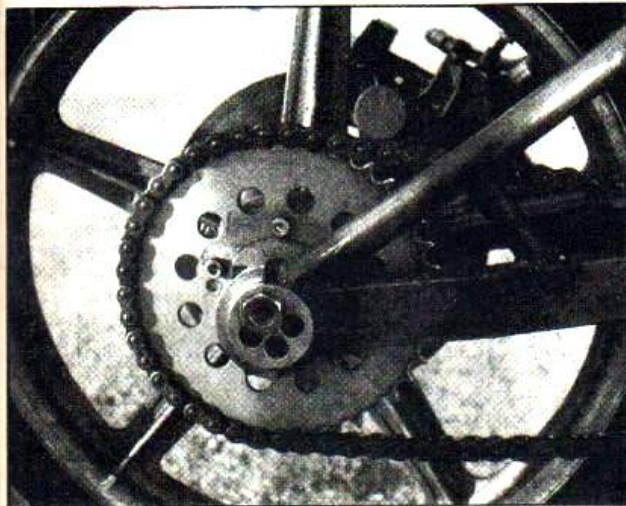
Clásica de la casa Siroko es la amortiguación: una horquilla Betor de aire, pero trabajada en su interior. El amortiguador trasero único es un «De Carbon» de gas, con doce posiciones de reglaje de hidráulico y regulación constante del muelle.



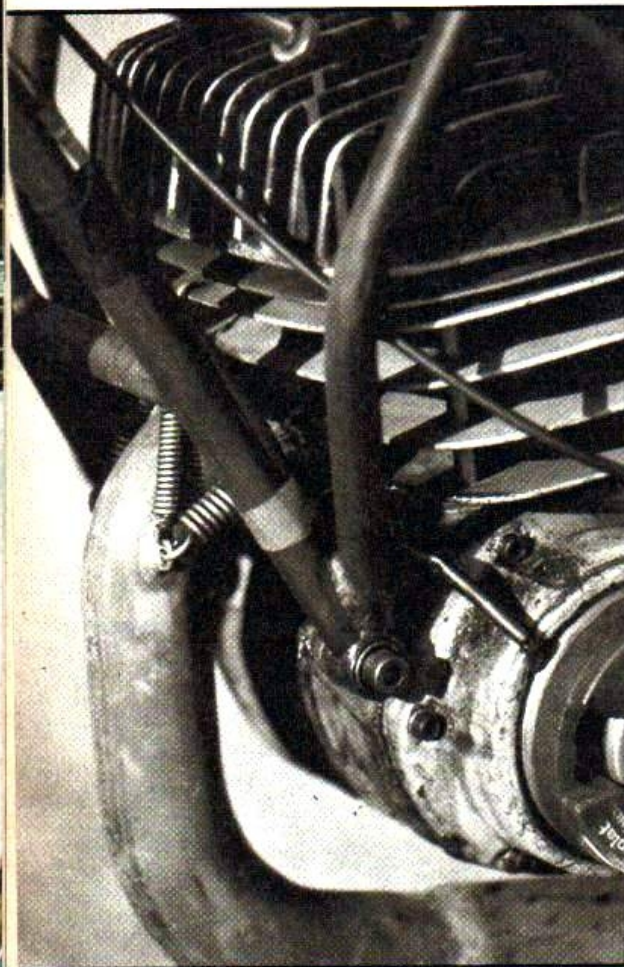
Junto a la Siroko-Ossa, Antonio Cobas, «padre de la criatura»: Xammar, quien puso a punto el chasis, y Pons, que lo hizo con el motor.

El motor Ossa «rotativo» de García Gascón da unos 42 CV... ¡Lo mejor son los bajos y su extraordinaria aceleración!

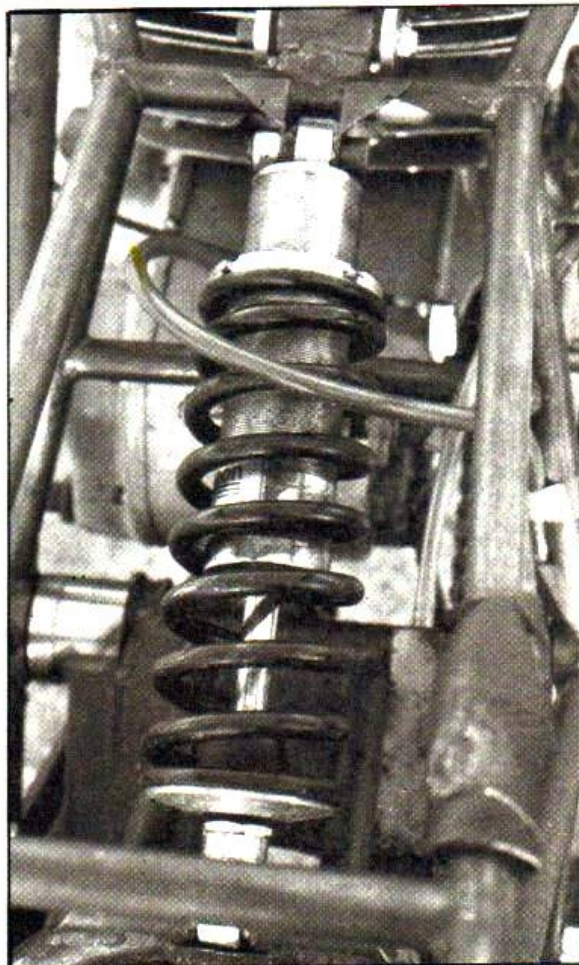
Tanto delante como detrás, frenos y ruedas Recmo. El basculante es de «cromo», pero opcionalmente se pone de «dural».



SIROKO-OSSA «rotativa»



Este es el tubo curvado, una cosa inusual en la casa Siroko. El escape va fijado con muelles y silentbloqs.



Una vez más «De Carbon» es la firma que suministra el amortiguador de gas, de doce posiciones de reglaje.

Otros detalles interesantes de este bastidor son el cojinete de rodillos que monta la dirección y el eje de basculante, de rodillos cónicos, naturalmente.

Ruedas de la casa Recmo en aluminio —en opción las de electrón— con medidas WM 2,50 x 18. La trasera se puede aumentar a 2,75 opcionalmente para alojar un neumático más ancho. Monta los Michelin «slick», SV 12 delante y SC 15 detrás.

Los frenos son también REC-MO, un disco delante perforado

de 260 mm. y otro detrás. Bombas hidráulicas especiales y las nuevas pinzas «super ligeras» de color azul... Opcionalmente también, se puede montar otro disco delante, pero según la marca, no es necesario.

El «kit» que se monta es de una sola pieza, depósito-colin con 18 litros de capacidad de gasolina. El carenado, último modelo de TCP, es de dos piezas.

La moto se entrega completa a falta de motor, cables, cadena y desarrollos

OSSA «ROTATIVO»: ¡QUE AVION!

Pedro Xammar, que está acostumbrado a un motor Yamaha y que desde su lejana época de junior apenas montaba sobre monocilíndricos, sólo pudo decir esto la primera vez que entró en contacto con la «Ossa Rotativa»... «¡Qué avión! es una aceleración continua y, sobre todo, tiene unos bajos muy buenos, es donde más se nota la válvula rotativa. Para pistas como Calafat es ideal este motor, que te deja correr mucho en la recta y, al mismo

tiempo, en los tramos difíciles, como las «eses» o la salida de los virajes, te da unos buenos bajos y una gran aceleración desde pocas vueltas.»

«Sito» Pons, el piloto que «apabulló al personal» en la final del «Criterium» con este asombroso motor, decía... «Ahora se puede aprovechar a fondo esta joya. Ya no hay problemas para dar gas en cualquier sitio.»

¡Ah!, el precio del conjunto, sin motor, supera en muy poco las doscientas mil pesetas...

Eduardo RUBIO