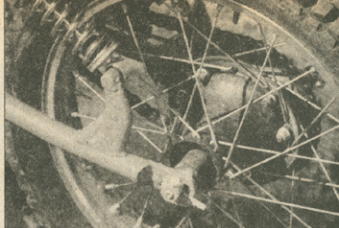


Motocikel je na pogled nenavaden, toda prijeten



Nastavek na nihajki omogoča vgraditev blažilcev pod ostrim kotom

Hitrost v trialu ni pomembna, kajti potrebna je spretnost in še enkrat spretnost ter motor, ki mehko in močno potegne iz najnižjih vrtljajev.

Dober trial motocikel je prav toliko vreden kot dobri baletni copatki. Kajti privrženci triala pravijo, da je to svoje vrste balet.

Ossa je španska tovarna motociklov, priznana enako kot sta cenjena Bultaco in Montesa. Španci pa slovijo po terenskih motociklih.

Ossa dela solidne motocikle. Toda trg terenskih motociklov je dodobra zasičen. Zato je za uspeh potrebna še -pika na l-, oziroma nekaj več. Tako so motocikli te tovarne zares svojsko obarvani in tudi po tej pti izstopajoči iz konkurence.

Prvi motocikel, predhodnik Ose 250 trial je imel 100 kubikov več v motorju ter živo rumeno livrejo. Razstavljen je bil pred tremi leti v Parizu. Zanimive tehnične rešitve ter takrat nenavaden design so ga postavili v ospredje zanimanja.

Model 250 trial je sledil kasneje, za popestritev ponudbe. Tehniki so zmanjšali 350 kubičnemu modelu prostornino ter prilagodili krivulji moči ter navora ter posegli po oranžni barvi. Zvezda je bila pojava.

Motocikel, namenjen tudi aktivnemu trialu, ni zasnovan tako kot konkurenca, ki ima vitke in nežno oblikovane motocikle. Ossa je robustna, izgleda kratka, visoka in široka, kot zver pred odločilnim skokom.

Kljub temu je motocikel dopadljiv in do potankosti premišljeno oblikovan. Zato zaslužio krmilne ročice ter krmilo najvišjo oceno, enako ročici menjalnika in zadnje zavore, ki sta dovolj varno stisnjeni k motorju, čeprav ne predkopni. Zato nevarnost pred zlomom ob udarcu v oviro obstaja. Prav tako je tudi serpentinasto oblikovani izpuh izpostavljen udarcem, ki pa

Ossa 250 Trial

Pomaranča

Oranžna barva in prožen motor sta zaščitni znak tega motcikla - Namenjen je ljubiteljem baleta med skalami, v blatu ter na kozjih stezah



Ossa je spredaj malce pretožka

Tehnični podatki

Motor: Ossa enovaljni zračno hlajen dvotaktni, vrt. x gib 70x60 mm, prostornina 239 kubika, kompresija 1:9, moč ni podana. Primarni prenos moči preko dvojne verige, sekundarni z verigo, menjalnik je petstopenjski, sklopka večploščna v oljni kopeli.

Okvir: Dvoje cevni, razstavljljiv, krommolibdenove cevi

Vzmetenje: hod spredaj 180 mm, zadaj 80 mm

Kofesa in gume: iz lahke litine, guma spredaj Pirelli 2,75x21, zadaj Pirelli 4,00x18; zavori bobnasti ø 110-120 mm.

Dimenzije: dolžina 2000 mm, širina 620 mm, višina 1120 mm, višina od tal 340 mm, teža praznega motcikla 83 kg.

škodijo le izgledu. Torej velja za mižati na eno oko.

Okvir je robustna dvojnica cevna konstrukcija, ki se odlikuje tudi po tem, da je mogoče prednji dve cevi pred motorjem zamenjati, kar sta v konstrukcijo vijačeni. Odlična rešitev! Kajti plezanje čez ovire se vedno ne konča srečno in menjava celega okvirja ni najboljša cena rešitev.

Motor je posnetek težjega modela. Z zmanjšano vrtno ter gibom so konstruktorji sestopili na prostornino 239 kubika, uplinjač je pri obeh modelih enak - Ama 27 mm, vžig pa elektronski firme Motoplant. Menjalnik je petstopenjski, dobro stopnjevan. Sklopka pa je neobčutljiva za trpinčenje.

Motor je res vreden najvišje ocene, kajti z najnižjih vrtljajev krepko potegne in tudi na visokih ne izgubi živahnosti - v nasprotju s konkurenco, ki se visokim vrtljajem običajno izogiba. V slabo bi mu štel le, da ni toliko iskrič, da bi motocikel v hipu spravil na zadnje kolo, kar bi pred določeno vrsto ovir vsekakor bilo vozniku v pomoč.

Voznikov položaj je pravniji in trial sedež nudi dovolj udobja tudi na asfaltu (zato pa je električna oprema - luči - pod nivoom). Motocikel je za malenkost pretožak spredaj in tako precej občutljiv na voznikove gibe - spreminjanje težišč. Toda ko je postavljen na zadnje kolo, je mehak in ubogljiv. Zato motocikel v prvih trenutkih vožnje deluje neposlusno in zahteva določen čas privajanja.

Voznik lahko ob nakupu izbira tudi znamko vzmetenja: prednjo vilico iz hiše Betor ali Telesco, zadnje blažilce pa Betor, Telesco ali Corte & Cosso. Zavori sta dobri, zadnja celo prednjači. Obe pa sta -nepremočljivi-.

Ossa 250 Trial je primerna tako za nedeljskega ljubitelja alpskih stez kot za zagrnjenega privrženca triala. In tudi draga ni pretirano - za mejo stane malce več kot 100.000 dinarjev.