



VITALE
MAQUINAS

MANUAL DE IDENTIFICACIÓN DE CHASIS DE LAS
MOTOCICLETAS OSSA CLÁSICAS

ATENCIÓN

Este manual de identificación de chasis está sujeto a los derechos de Copyright, cualquier tipo de utilización total o parcialmente por terceras personas está prohibido, para cualquier uso les rogamos se pongan en contacto con los Autores.

VITALE máquinas

vitalemaquinas@terra.es

IDENTIFICACION DEL MODELO

La principal manera de identificar un modelo de OSSA en concreto es por el nº de chasis y motor. El problema que se suele tener es que, en la mayoría de las ocasiones, es difícil de encontrar un modelo “puro”, es decir, que no se hallan practicado ninguna modificación sobre el modelo original y esto es mas común en las motos de campo y de competición, siendo frecuente ver modelos con el motor o parte de él que corresponde con otra versión, suspensiones cambiadas, escapes, etc...

En este manual ayudaremos a poder identificar correctamente el modelo y saber si todos sus elementos son los que le corresponden por modelo y año, y si no es así poder saber a que motos corresponden las diferentes partes que componen la moto en cuestión.

El punto de partida para la identificación será el chasis. Una vez identificado el chasis consideraremos que los demás elementos motor, amortiguación, carrocería, etc...tendrán que corresponder con el chasis del que partimos.

La experiencia nos indica que es muy difícil encontrar modelos exclusivos, prototipos, modelos de tirada reducida, motos “oficiales” o preparaciones especiales con algún valor. Lo mas normal es que las modificaciones que encontremos sobre algún modelo sean consecuencia de trabajos “caseros” y la gran mayoría de las ocasiones no son necesariamente para mejorar el modelo sino que se han practicado para poder reparar o adaptar la moto a modas del momento y otras veces para que un modelo en particular se parezca a otro.

Lógicamente lo primero que tendremos que ver es el número de chasis. Normalmente este va situado en la pipa de dirección, la mayoría de las ocasiones troquelado en el centro o bien sobre la parte derecha (fig.1). En escasos modelos estos fueron troquelados en la parte derecha o izquierda del chasis cerca de las estriberas o en la barra izquierda de la doble cuna cerca de la pipa de dirección. En los modelos de cross el número de chasis estaba marcado sobre una pegatina de aluminio en la pipa de dirección donde aparecen además el mes y año de fabricación así como el modelo (fig. 2). También estos adhesivos aparecen en los primeros modelos de trial Mick Andrews Réplica (MAR) pero también llevaban el número troquelado al lado de la pegatina. En los modelos para USA llevaban otro tipo de pegatina. (fig.3)



fig. 1



fig. 2

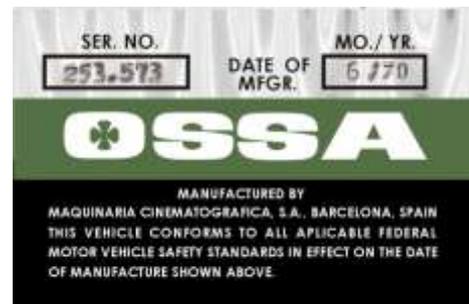


fig.3

El número de chasis comienza por la letra B seguido de un guion y una serie de números de los cuales los dos primeros nos indicaran el modelo concreto. Por ultimo iba troquelado el trébol de cuatro hojas a excepción de los primeros modelos (125, A, B, C, y 150). La dirección del troquel es de abajo hacia arriba. El tamaño de estos números es de 6 mm en los primeros modelos que no tienen el trébol grabado y de 7 mm en los restantes.

El siguiente paso seria comprobar si el modelo que nos indica el nº de chasis corresponde realmente con el que tenemos. Esta situación es mas normal de lo que cabria esperar. Es bastante frecuente encontrar chasis troquelados con otros números que no corresponden con el modelo original. También podemos encontrarnos chasis a los que se les han borrado dicho número o llevaban una pegatina y esta ha desaparecido o bien es ilegible dada su mala conservación.

Identificación del chasis

Lógicamente sabremos con cierta aproximación a que grupo de modelos corresponde la moto a identificar.

A continuación se explican algunos detalles importantes y características únicas para aproximarnos lo más certeramente posible al modelo a identificar. Ahora solo nos centraremos en el bastidor.



125 (Fuelles) y 125 A (Palillos):

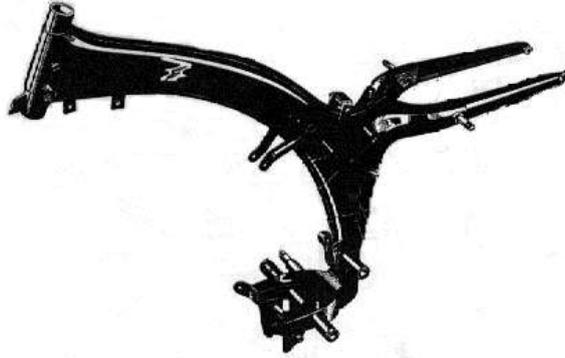
Chasis tubulares de doble cuna y barras paralelas bajo el depósito. Del primer modelo de OSSA, la 125, hubo dos series, se diferencian en que la primera tenía una caja de herramientas en el guardabarros trasero, bajo el asiento, en la segunda serie desaparece esta caja y se sitúa en la parte superior del depósito. La 125 “Fuelles” lleva en la parte derecha del chasis, en la barra que baja desde la pipa de dirección, un soporte para poner un candado que corresponde con otra pieza similar en la tija inferior de la horquilla, la 125 A “Palillos” no lo tiene. Además entre las dos barras que bajan desde la pipa de dirección para hacer la doble cuna, hay un refuerzo triangular donde va sujeto el claxon, en la 125 lleva un taladro de 15mm aproximadamente y la Palillos no lo tiene. Color de los bastidores negro brillante.



Identificación del chasis

125 B y 150 Comercial:

Chasis de chapa estampada, el motor va colgado. En los primeros modelos de 125B llevaba un abultamiento longitudinal por ambos lados en la parte que va bajo el depósito. Color negro brillante.



125C y C2:

Chasis tubular de doble cuna, tienen triangulación de tubos bajo el depósito. El modelo C2 lleva unos soportes para la caja de herramientas y filtro de aire en las barras verticales que van desde la parte baja del asiento hasta el eje de basculante, la C no, y esta lleva unos soportes para la caja de herramientas bajo el asiento. Color negro brillante.



175 GT 4 Tiempos:

Es un chasis de geometrías parecidas a la 125 C, con las adaptaciones correspondientes para alojar el mayor tamaño del motor de 4 tiempos. El color es negro brillante.

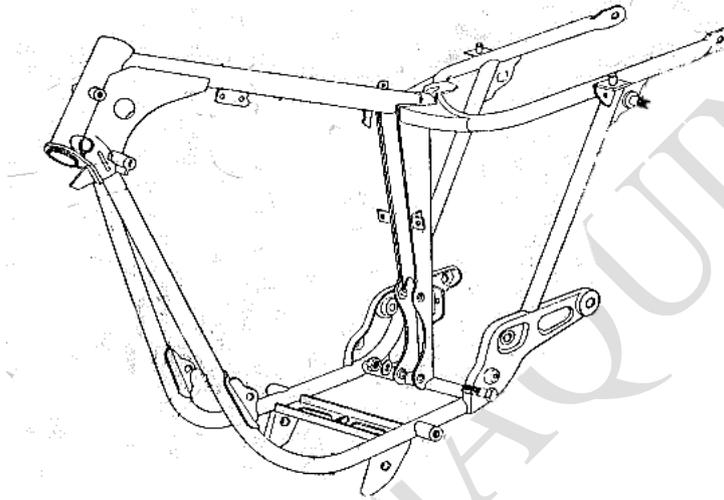


Identificación del chasis

En 1963, con la aparición del motor diseñado por Sandro Colombo, obliga al diseño de nuevos bastidores.

160, 160 GT, 160T, 160T2, 175 Sport y 175 SE:

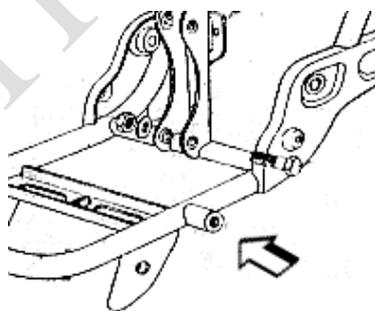
Chasis de doble cuna tubular. Se caracterizan por la barra central que baja desde la parte de unión entre depósito y asiento hasta los anclajes posteriores del motor, esta barra es de chapa estampada de perfil rectangular y completamente vertical.



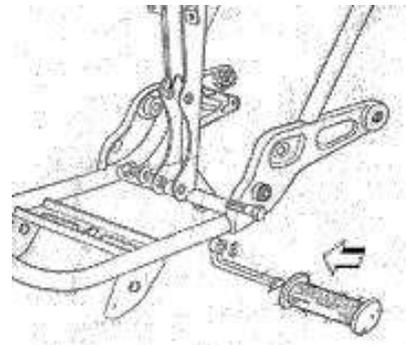
Chasis 160, 160 GT , 160 T y T2

Las 160 T y T2 utilizan un tambor de freno trasero parecido al de algunas 125 por lo que llevan en el brazo derecho del basculante un tope para que el tambor de freno no gire. Los otros modelos lo llevan en el lado izquierdo. La diferencia del chasis entre las 175 es que la SE tienen dos barras de refuerzo desde la parte superior de los soportes de las estribas traseras hasta la barra central. La 175 S y la SE tienen los soportes de las estribas delanteras ajustables y están atornillados cerca del eje de basculante. Color de bastidor negro a excepción de la 160 que es blanco.

Detalle de las estribas



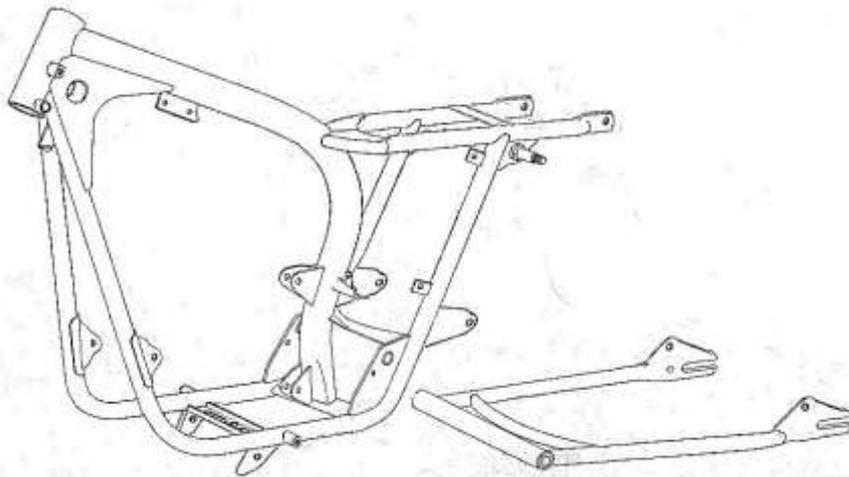
Estribera 160



Estribera 175

Identificación del chasis

160T2/72, 230 Sport, 250 Sport y Sport 72 :

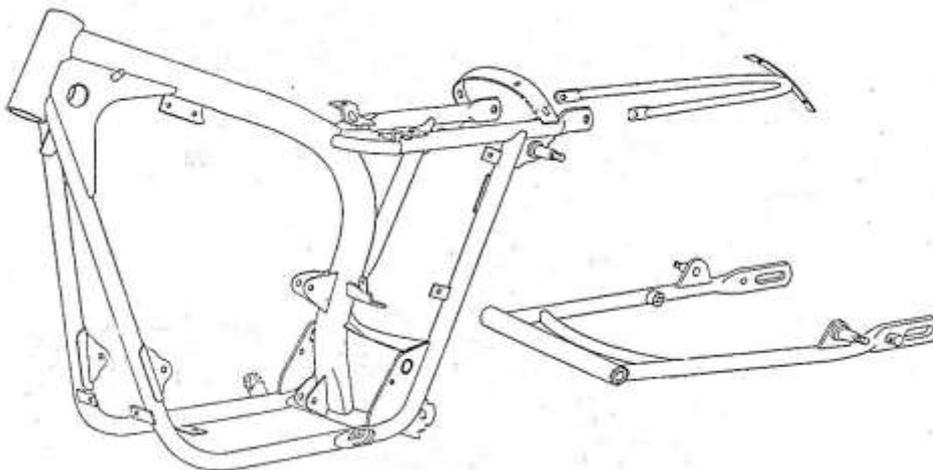


Bastidor 160T2 de 1972

Chasis de doble cuna tubular. Se caracteriza por que la barra central de sección circular que sale desde la pipa de dirección por debajo del depósito llega hasta los soportes traseros del motor formando una curva. La 160 T2/72 tiene los soportes de estriberas delanteras soldadas al chasis bajo el motor, los otros modelos estas estriberas son ajustables y van atornilladas próximas al eje de basculante como en las 175 S y SE. La 160 T2/72 tiene el bastidor de color negro, mientras el resto es de color gris aluminio.

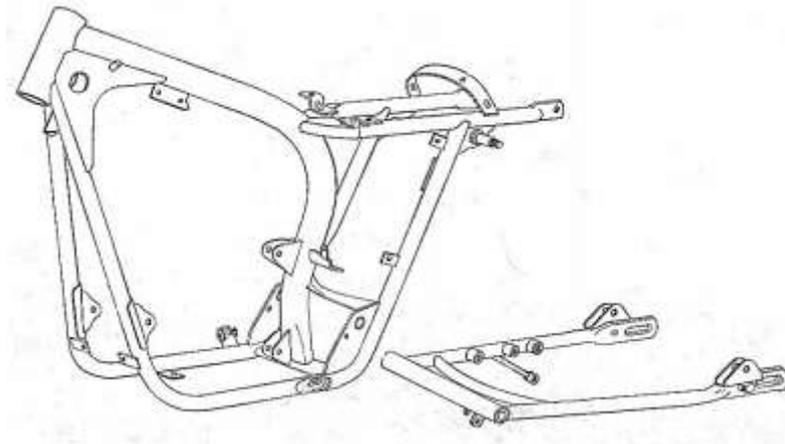
Enduro 125, 175, 230 y 250, Pluma 230 y 250, Stiletto 175, 230, 250 de 4 velocidades:

Hay pocas variaciones en estos modelos, hasta el 68 montaban un puente trasero para sujetar el guardabarros, después fue eliminado y se alargó unos centímetros el bastidor por la parte trasera. En las Pluma variaban la posición de las estriberas, estando estas más retrasadas y ligeramente más altas. También se pueden apreciar diferencias en los basculantes, en los primeros modelos el guía cadenas en forma de "U" estaba atornillado, luego se pasó a que parte del guía cadenas estaba soldado al basculante y en los modelos del 70 volvía a ser atornillado pero con otra forma. También variaban los soportes de los amortiguadores y el sistema de alineado del eje trasero.



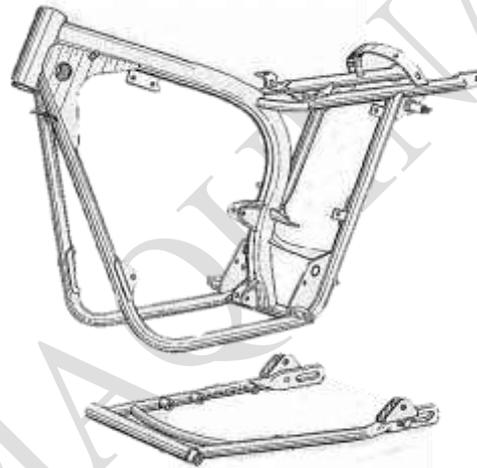
Enduro 68

Identificación del chasis



Enduro 69

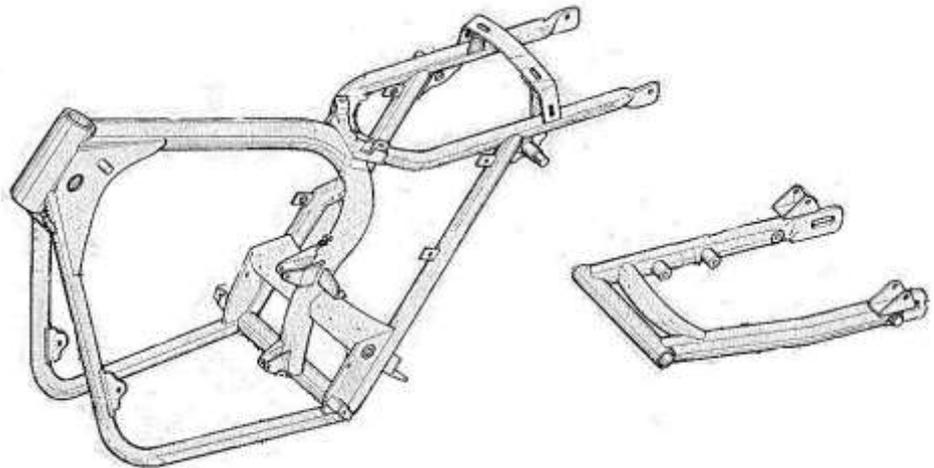
Las Stiletto no tenían soportes para el cubre cárter.



Stiletto 250 70

Stiletto 250 de 1971, Stiletto TT, Enduro 175, 250 de 1971, 72 y 73, Enduro 350:

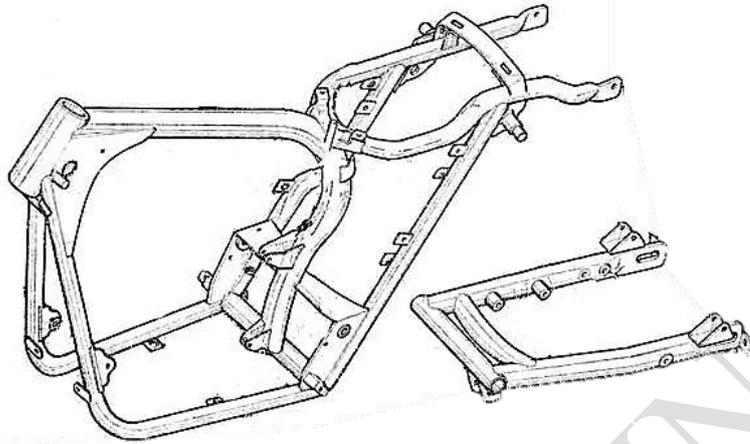
Los bastidores evolucionan de los modelos anteriores, pero al montar motores de 5 velocidades, varían la posición de los anclajes de motor abandonando su simetría con respecto a la barra central del chasis y desviándolos ligeramente a la izquierda. Los ejes de basculantes se montan sobre casquillos de nylon. Los de Stiletto no llevan soporte para la pata de cabra ni soportes de cubre cárter y como utilizan las fibras similares a los modelos anteriores, los soportes para el conjunto del depósito están situados en la parte superior de las cartolas de dirección. La pieza de refuerzo que une los dos soportes del eje de basculante tiene una sección de media caña solo en las Stiletto.



Stiletto 250 71

Identificación del chasis

En los modelos de Enduro encontramos los soportes para el depósito de gas más avanzados y cerca de la pipa de dirección, la pieza de refuerzo de los soportes del eje de basculante es horizontal, tiene soporte para pata de cabra en el basculante y soportes para cubrir cárter. El de la Enduro de 1973 en sus diferentes cilindradas presenta un arco sobre el soporte del amortiguador izquierdo.



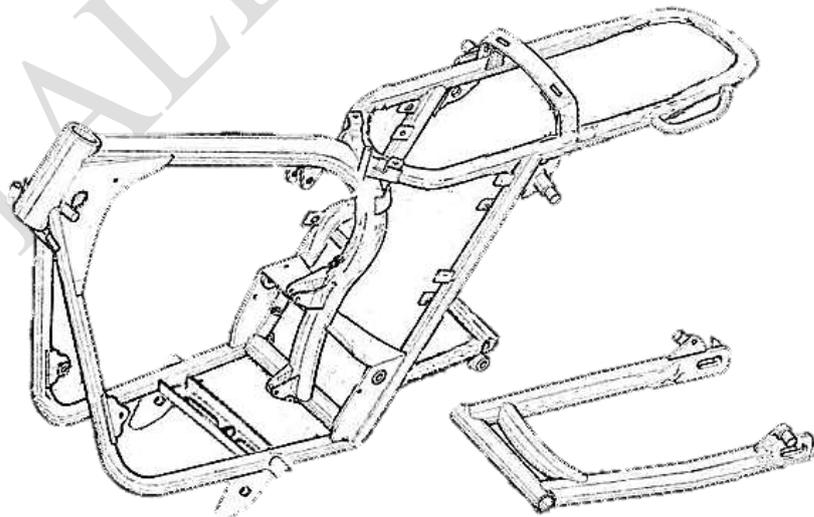
Enduro 73

Los colores son gris aluminio (bastidor y basculante) para todos los modelos de Enduro 73 y Stiletto (RAL9006), negro brillo para las Enduro del 71 y 72.

Turismo 250, Copa 77, Copa 79, F3, TE:

Estos modelos comparten chasis, este está derivado de las anteriores de carretera pero adaptados a los motores de 5 velocidades, la única diferencia es que en el de F-3 no lleva soporte para el caballete, en su lugar monta un soporte para pata de cabra, lleva así mismo unos refuerzos a la altura del eje de basculante y un soporte para el guardabarros trasero en la parte central del chasis.

Los colores son: Negro brillo a excepción de la F-3 y TE en rojo 3002 y la TE 83 en azul eléctrico.



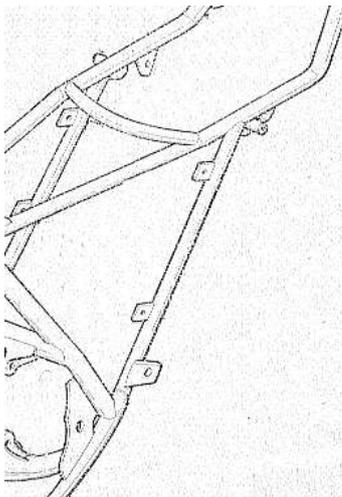
Identificación del chasis

Phantom 125, 175 y 250 de 1974, 250/75, 125 y 250 del 76, 250/77 y Desert TT:

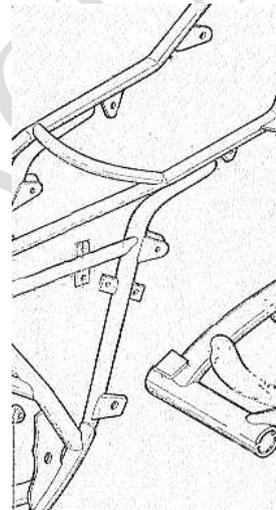
Chasis de doble cuna en cromo-molibdeno, desdoblamiento del chasis a la altura de la unión deposito-asiento tanto hacia la parte trasera como hacia el eje de basculante, formando un espacio bajo el asiento para la caja del filtro de aire.

Los modelos de 1974 se identifican por la posición del anclaje superior del amortiguador trasero, este va en la unión de la barra horizontal superior, cerca del soporte del asiento, con la que baja hacia el eje de basculante, esta barra es completamente recta y lleva en la del lado izdo. un soporte para el escape así como otro en el anclaje inferior del motor. Otra característica fundamental es que es la única que tiene el basculante de aluminio. Este chasis es prácticamente igual al de la Desert Phantom 1ª serie. Color negro brillo y basculante sin pintar.

La Phantom 250 de 1975 y Phantom 125 de 1976 tienen el soporte superior del amortiguador trasero caído ligeramente sobre la barra que baja hacia el eje de basculante, esta barra hace una curva en la parte superior y va unos centímetros paralela al asiento. Los soportes del escape son iguales que la Phantom 74. Este chasis se puede confundir con el de la Desert 2ª serie, la diferencia fundamental es que la Desert tiene unos soportes bajo el deposito para los tirantes de culata, la Phantom no. Color negro brillo y basculante en gris aluminio (RAL 9006).



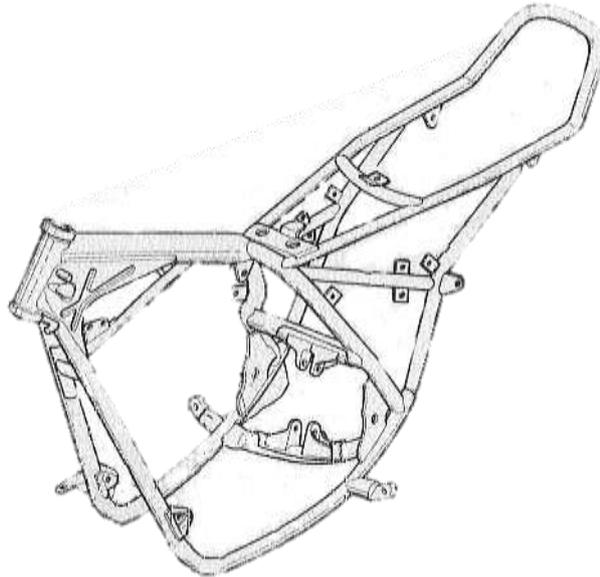
Phantom 74



Phantom 75

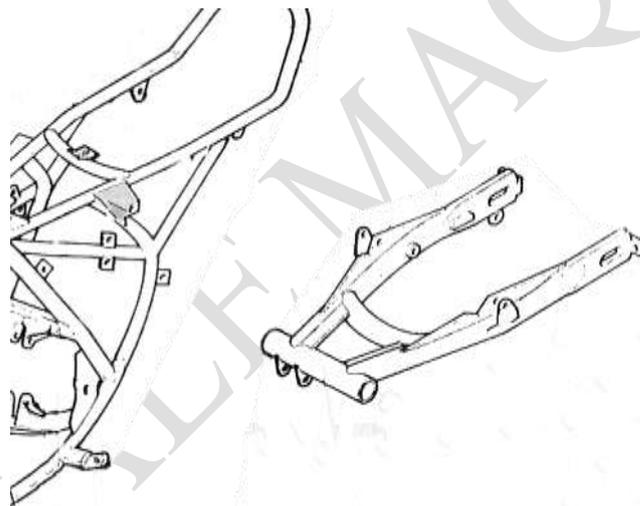
El modelo de 1976 lleva una inclinación de amortiguadores de 45° aprox. La barra que baja desde el soporte del asiento hasta el eje de basculante esta dividida en dos tramos, en la unión de estos tramos esta el soporte del amortiguador, y desde ahí sale una barra de refuerzo hacia la parte delantera. Tiene un soporte para el escape de bufanda en la barra delantera derecha así como en la barra que baja también por la parte derecha desde la unión del deposito-asiento hasta el eje de basculante, esta barra hace una curva para permitir el paso del tubo de escape. También tiene una barra de refuerzo desde las barras de la doble cuna muy cerca de la pipa de dirección hasta la altura de la espina central, debajo del deposito. Este bastidor no se puede confundir con cualquier otro modelo. Color de chasis y basculante en gris aluminio (RAL 9006).

Identificación del chasis



Bastidor Phantom 250/76

La 250 de 1977 se caracteriza porque el soporte superior del amortiguador esta situado a la altura de la parte central del asiento y su forma es como una caja de pletinas de hierro. El basculante es mas largo que en cualquier otro modelo con refuerzos longitudinales y el soporte del amortiguador muy avanzado hacia el eje de basculante. Tiene el mismo refuerzo bajo el deposito que la Phantom 76. Color del chasis y basculante gris ligeramente oscuro (RAL 9007).



Phantom 250 1977

La Desert TT es igual que la Phantom de 1977, la diferencia fundamental es que lleva pata de cabra con el soporte en la doble cuna del chasis, a la altura de la palanca de cambio y el n° de bastidor esta troquelado en la parte derecha del chasis cerca de las estribas.

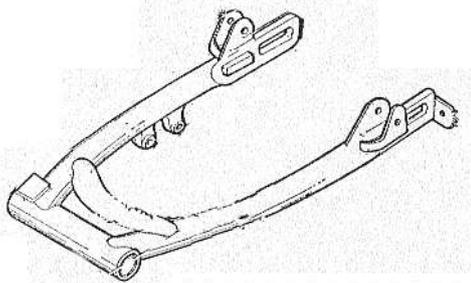
Ningún bastidor Phantom lleva el n° troquelado, ni soportes para el claxon, interruptor de freno, llave de bloqueo de dirección o pata de cabra, a excepción de la Desert TT

Desert 250 de 1974 y 1976, Desert Fuego 250, Desert 350:

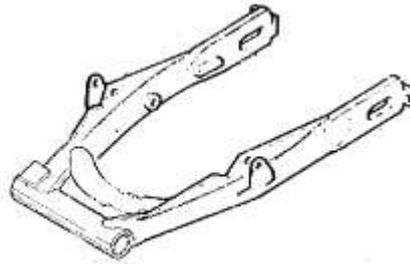
Los bastidores de estos modelos son muy similares a los de algunas Phantom. La Desert 250 del 74 comparte chasis con la Phantom del mismo año con algunas pequeñas diferencias. Se pueden encontrar dos tipos de bastidor en esta Desert, uno sin soportes para claxon, interruptor de freno, llave de dirección y otro con estos accesorios, algunos tienen unas pletinas para poner un cubre carter de fibra de vidrio y ambos tienen soporte para la pata de cabra en el basculante que es de hierro a diferencia de la Phantom 74. De esta Desert se hizo una serie reducida para USA, la diferencia estaba en el basculante, el de exportación tenía

Identificación del chasis

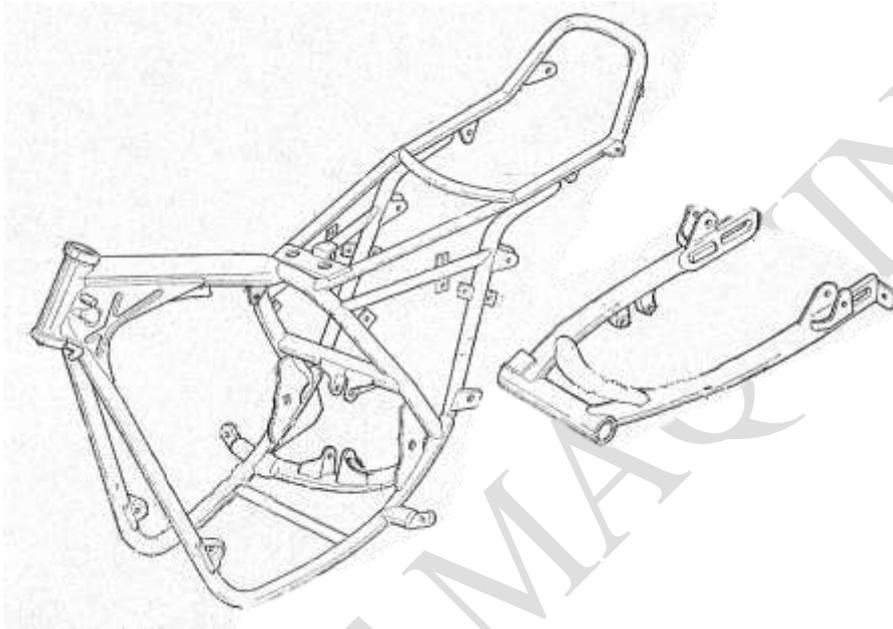
refuerzos longitudinales y montaba amortiguadores (Koni) colocados verticalmente, también llevaba un tensor de cadena especial fabricado por Bolger.



Desert 74

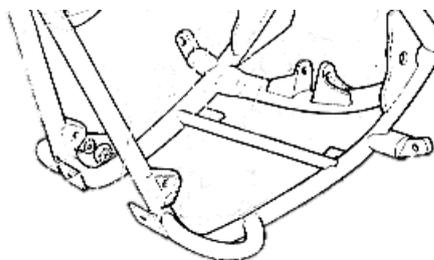


Desert USA



Desert 76

En las Desert de 1976, Fuego y Desert 350 el chasis deriva del Phantom de 1975 con los elementos necesarios para accesorios como claxon, cerradura, pata, etc...Bajo el deposito tienen unos soportes para los tirantes de la culata, poseen una barra de refuerzo bajo el motor cerca del soporte trasero, en el modelo Fuego y Desert 350 llevan, al igual que la Phantom 76, un refuerzo entre la espina central, debajo del deposito, hasta las barras de la doble cuna por debajo de la pipa de dirección. También encontramos en estos modelos unas “orejetas” de protección cerca de los soportes delanteros del motor y soportes para el cubre cárter.



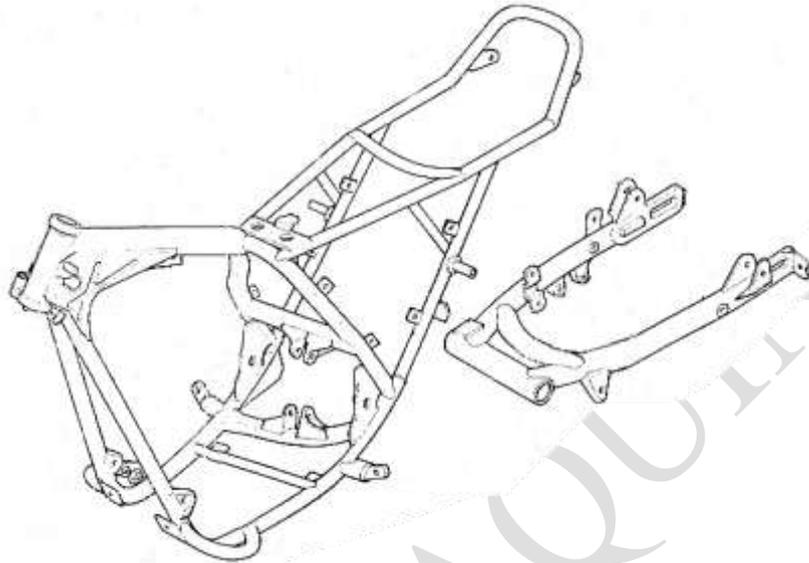
Detalle de refuerzo y protecciones

En 1978 apareció un modelo solo para USA, donde se montaba, se hicieron pocas unidades y se denominó la Black IV DAYS el bastidor es igual que la Desert 76.

Identificación del chasis

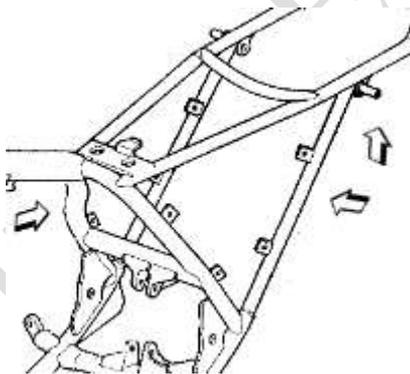
El color de la Desert Phantom de 1974 es negro brillo y el basculante gris aluminio (RAL9006), basculante negro en la versión USA. La Desert 76 y la Black Six Days son iguales que la 74, la Fuego 250 es todo gris incluyendo el basculante (RAL 9007) y la Desert 350 chasis y basculante en negro brillo.

Super Pioneer 250 de 1974, 1976 y 1978, Super Pioneer 350 y Enduro Phantom 125 y 175 primera y segunda serie:

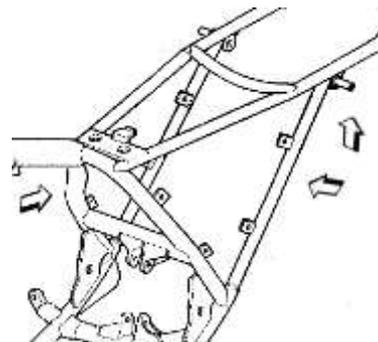


Chasis Super Pioneer 2ª serie

Estos modelos comparten el mismo bastidor, habiendo unas pequeñas diferencias en el soporte superior del amortiguador de las Super Pioneer 250 del 74 y Enduro Phantom 125 y 175 primera serie y las posteriores. Como se aprecia en los dibujos, los amortiguadores se inclinan en las segundas series y aparece un refuerzo en este punto.



Primera serie



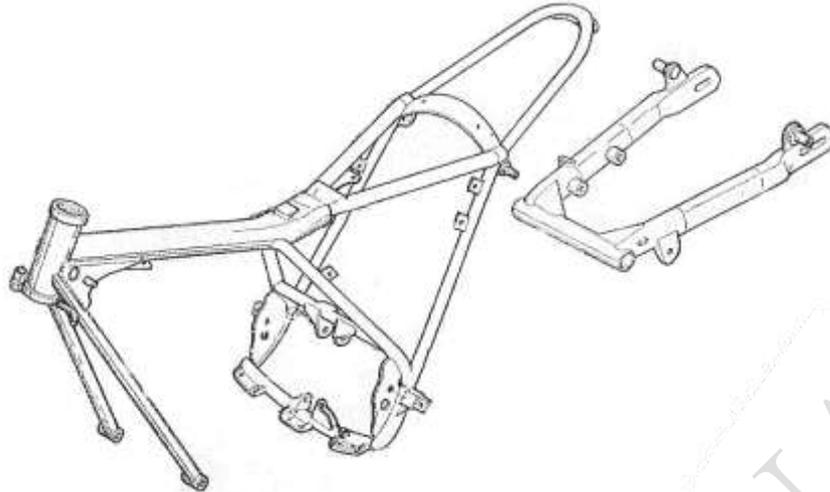
Segunda serie

Todas tienen una curva en el lado derecho del chasis para el paso del tubo de escape, además de “orejetas”, soportes para cubre carter y barra de refuerzo central bajo el motor. Los basculantes se diferencian de otros modelos por los casquillos roscados para los reposapiés del pasajero, lleva soportes del cubre carter.

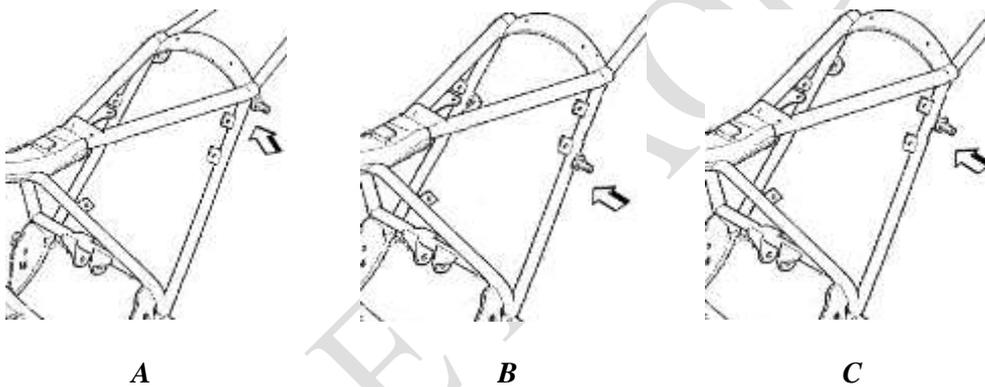
Todas van pintadas en negro brillante con basculante en gris aluminio (RAL 9006) a excepción de la Super Pioneer 350 que tanto chasis como basculante son gris mas oscuro (9007).

Identificación del chasis

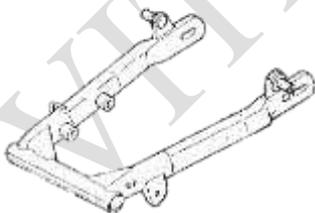
Trial Mick Andrews Réplica 250 de 1971, 74 , 76 y 77, 350 de 1975, 76 y 77, TR77 250 y 350 1ª y 2ª serie, Explorer 250 y 350 1ª y 2ª serie:



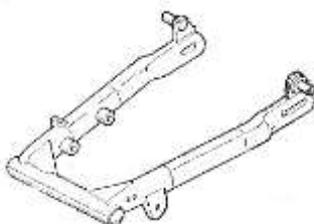
Todas las motos para trial de las series Mick Andrews Réplica con motores de 250 y 350 así como todas las TR-77 y Explorer básicamente llevan el mismo bastidor abierto por la parte inferior. Las diferencias se encuentran en la posición de los soportes de los amortiguadores tanto en el chasis como en el basculante, estos también pueden tener longitudes diferentes. Tienen pequeñas diferencias en el soporte central del guardabarros trasero. Los de TR-77 tienen soportes para los tirantes de culata.



En los dibujos se pueden comprobar las diferentes posiciones del soporte superior del amortiguador. La figura **A** corresponde a las MAR 250 de 1971 y 1974, a la 350 1ª serie de 1975 y a las Explorer 1ª y 2ª serie. La figura **B** se refiere a las MAR 250 y 350 del 76, por último la figura **C** corresponde a las MAR de 1977, a las TR 77 1ª y 2ª serie tanto en 250 como de 350 y a las Explorer 3ª serie.

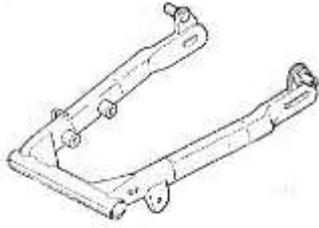


Este basculante corresponde a las MAR 250 TR72 y Explorer 1ª y 2ª serie, su longitud, medido desde el centro del eje de basculante hasta el final es de **47cm**. Y los soportes de los amortiguadores están adelantados sobre el eje de la rueda. Con la misma distribución de soportes pero mas corto (**44,5cm.**) es el basculante de la MAR 250 del 74 y de la 350 del 75. Los de Explorer tenían soportes para los reposapiés del pasajero. Las versiones de MAR TRI y TRA del 72 no llevaban soporte para la pata de cabra.



El siguiente modelo es el que montan las MAR 250 y 350 de 1976. Es el basculante mas corto, mide **44 cm.** y los soportes de los amortiguadores están en su extremo.

Identificación del chasis



Por último el de los modelos MAR de 1977, TR 77 en todas las versiones y Explorer 3ª serie. Este basculante es de la misma longitud que el primero (47cm.) , pero los anclajes de los amortiguadores están en la misma posición que los modelos de 1976.

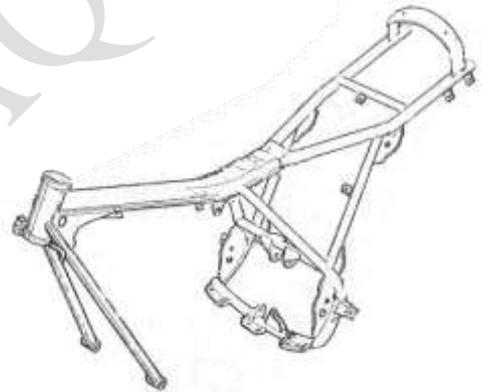
Los colores de estos bastidores y basculantes son todos gris aluminio (RAL 9006) a excepción de las TR77 primera serie que son negro brillo y de la TR77 segunda serie que es verde (RAL 6011).

TR-80 250-350, TR303 y TUYO:

En la TR80 el bastidor es multi tubular, manteniéndose el motor colgado, las barras que sujetan el motor por la parte delantera son desmontables. En la segunda serie se montan pequeños refuerzos cerca de la caja de filtro. La 250 monta el bastidor de la 350 segunda serie. En la 303 se cambian las triangulaciones del chasis de la 80 bajo el deposito por una espina central igual a la de las MAR, las barras delanteras de sujeción de motor vuelven a ser fijas. Se elimina el puente del guardabarros trasero. En todas se reduce la altura de la pipa de dirección con respecto a modelos anteriores de trial. Las TUYO usan el chasis de la TR80, en la trasera llevan un portabultos y desde ahí una barra de refuerzo a cada lado, hasta la altura del eje de basculante. Los colores son amarillo en la TR80 350 (RAL 1018 con algunas variaciones entre series), TR80 250 naranja (RAL.....), TR303 rojo (RAL 3002), TUYO chasis negro, basculante gris aluminio (RAL 9006).



Chasis TR80



Chasis TR303

Andrés Menéndez
Victor Menéndez
©VITALE máquinas

RELACIÓN DE NÚMEROS DE CHASIS Y MOELOS

SERIE	Nº	MODELO	CC.	AÑO
A	10	125 (Fuelles)	125	1951
A	4219	125 A (Palillos)	125	1953
A	14000	125 B (1ª serie)	125	1956
B-3	30000	125 B (2ª serie)	125	1959
B-3	35000	125 C	125	1960
B-3	37000	125 C2	125	1961
B-5	50001	150	150	1958
B-6	60001	Motoball	250	1983
B-8	80001	175 GT (azul)	175	1960
B-8	80300	175 GT bicolor	175	1962
B-9	90001	Enduro Phantom	125	1975
B-9		TUYO	250	1983
B-10	100001	160	160	1963
B-10	103000	160 GT	160	1964
B-11	110001	Desert	250	1975
B-12	120001	Enduro	350	1976
B-13	130001	Super Pioneer	175	1974
B-13		Enduro Phantom	175	1976
B-14	140001	Turismo T	250	1975
B-15	150001	Sport	175	1964
B-15	154000	Sport	175	1965
B-15	155001	Stiletto	175	1969
B-15		Stiletto	175	1970
B-15	155640	Enduro	175	1970
B-16	160001	Phantom	125	1974
B-17	170001	Phantom	175	1974
B-18	180001	Phantom	250	1974
B-18		Desert	250	1974
B-19	190001	Phantom	250	1975
B-20	200001	160T	160	1964
B-21	210001	160 T2	160	1969
B-21	215000	160 T2	160	1972
B-22	220001	MAR	250	1974
B-23	230001	MAR	250	1975
B-24	240001	MAR	350	1975
B-24		MAR	250	1975
B-25	250001	Enduro	230	1967
B-25	250200	Enduro	230	1968
B-25	250701	Enduro	250	1969
B-25	251741	Enduro	250	1970
B-26	260001	Stiletto	230	1967
B-26	260087	Stiletto	230	1968
B-26	260401	Stiletto	250	1969
B-26	261001	Stiletto	250	1970
B-27	270001	Pluma	230	1968
B-27		Pluma	250	1969
B-27		Pluma	250	1970
B-28	280001	Sport	230	1967
B-28	280700	Sport	250	1969
B-28	281000	Sport	250	1972
B-30	300001	Enduro	250	1971
B-30	303301	Enduro	250	1972

SERIE	Nº	MODELO	CC.	AÑO
B-31	310001	Super Pioneer	250	1972
B-31	313999	Super Pioneer	250	1978
B-32	320001	Stiletto	250	1971
B-32	322001	Stiletto	250	1972
B-33	330001	Explorer	250	1972
B-34	340001	MAR	250	1972
B-35	350001	Stiletto	175	1971
B-36	360001	Enduro	175	1971
B-36	361001	Enduro	175	1973
B-37	370001	Stiletto TT	250	1971
B-38	380001	Enduro	250	1973
B-44	440001	Explorer	250	1974
B-45	450001	Explorer	250	1975
B-46	460001	Phantom	250	1976
B-47	470001	Desert	250	1976
B-47		Desert Black IV Days	250	1978
B-48	480001	Phantom	125	1976
B-51	510001	Yankee	500	1976
B-53	530001	Super Pioneer	350	1976
B-54	540001	EnduroPhantom	125	1976
B-55	550001	Explorer	350	1976
B-56	560001	MAR	230	1977
B-56		MAR	250	1977
B-58	580001	MAR	350	1977
B-60	600001	Phantom	250	1977
B-61	610001	Explorer	350	1977
B-63	630001	TR77	230	1977
B-63		TR77	250	1977
B-64	640001	TR77	350	1977
B-66	660001	Copa	250	1977
B-67	670001	Desert Fuego	250	1979
B-69	690001	Copa	250	1979
B-69	691001	Copa	250	1984
B-71	710001	TR77	350	1980
B-72	720001	TR77	250	1980
B-73	730001	TR80	350	1980
B-74	740001	Desert	350	1980
B-75	750001	TE	250	1984
B-76	760001	TR80	250	1981
B-77	770001	Urbe	250	1981
B-78	780001	F3	250	1981
B-79	790001	TUYO	350	1983
B-120	1200001	TR303	350	1984

Andrés Menéndez
Victor Menéndez
©VITALE máquinas