



# BROTOS VERDES

DICEN QUE “EL MUNDO ES DE LOS VALIENTES”. Y ASÍ LO DEBEN ENTENDER LOS RESPONSABLES DEL RENACER DE OSSA. LA MÍTICA MARCA ESPAÑOLA NO RESISTIÓ LOS EMBATES DE LA PRIMERA CRISIS DEL PETRÓLEO, EN 1975. Y, SIN EMBARGO,

AHORA, EN MEDIO DE OTRA CRISIS AÚN MÁS CRUENTA HAN DECIDIDO HACER FLORECER DE NUEVO LAS CUATRO HOJAS DEL TRÉBOL MÁS FAMOSO DE LA HISTORIA DEL MOTOCICLISMO.

Texto: Josep Lluís Merlos - Fotos: Ossa Factory



**Fue una de** las noticias más gratificantes de la última edición del EICMA, el Salón de la Moto de Milán: OSSA vuelve. Y lo hace con algo más que promesas; con una realidad absolutamente entusiasmante. La TR 280i se postula no sólo como una de las motos de trial más atractivas del momento. También pretenden ser la más revolucionaria.

El stand G13 del pabellón número 6 de la Fiera Milano vivió a la una del mediodía del martes 10 de noviembre una expectación inusitada.

Curiosamente, ese mismo escenario acogió en 1965 la presentación de la Scrambler 230, una moto polivalente que marcó la primera

incursión de la firma en el campo del “off road”. Y será otra vez este mismo escaparate el que en 2010 sirva para albergar bajo los focos el segundo proyecto de la “nueva” marca: el revival de la legendaria OSSA Yankee.

Los responsables de la gestión del renacer de la marca, OSSA Factory, se habían planteado fabricar “sólo” 1.200 unidades de su vástago en un primer año de producción.

Los pedidos que en Milán consiguieron formalizar en apenas las tres primeras horas de “vida pública” del modelo triplicaron unas previsiones que, al verse excedidas, no podrán ser satisfechas en su totalidad.

Antes de que empiece a producirse en serie



–verano de 2010- la TR 280i ya es, por expectación, una moto de culto. Un modelo buscado antes de nacer. Una inversión más que rentable, vaya.

Pero los responsables de OSSA Factory no quieren deslumbrarse con la fenomenal acogida que ha tenido el proyecto. Quieren ir paso a paso, y trabajar con la misma cadencia silenciosa que lo han venido haciendo en los ya casi tres últimos años, desde que Joan Gurt comprara los derechos comerciales de la marca a Juan Carlos Rubio (Factory Bike).

Gurt no está sólo en su proyecto, ni mucho menos. Le acompañan –entre otros- Jordi Cuxart, presidente, Joan Roma, y Alejandro

Laplaza, responsables del área financiera.

Todos tienen en común una enorme pasión por la leyenda de OSSA y, especialmente, por el trial. Querían lanzar una marca nueva, y sabían que hacerlo desde la evocación de toda una leyenda como la que fue OSSA podía allanarles el camino.

La primera unidad de la nueva moto saldrá a la venta en el segundo semestre del próximo año.

En determinados ambientes se soñaba con una réplica de la legendaria Mick Andrews, una de las motos con más personalidad en la historia del trial internacional. Pero, tras la fabricación en serie de la TR 280i, los siguientes obje-





tivos comerciales de OSSA pasan por la creación de una moto de calle de cilindrada pequeña, así como la comentada reproducción de otra moto histórica: la OSSA Yankee, aunque esta vez propulsada por un motor de cuatro tiempos, diferente del agresivo dos tiempos que la convirtió en su época (1971 a 76) en la moto más rápida disponible en el mercado español. La alternativa del viejo motor “de agujeros” está descartada al considerarse que no superaría las estrictas homologaciones europeas (Eco III y pronto Eco IV) que regulan las emisiones contaminantes.

**LA APORTACIÓN DE EDUARDO GIRÓ FUE DECISIVA PARA EL DESPEGUE DE OSSA. EN UNA FASE INICIAL, CASI TODA LA GAMA DE LA FIRMA ESTABA ENFOCADA HACIA EL ASFALTO, PERO POSTERIORMENTE EL “OFF ROAD” CENTRÓ TODOS LOS OBJETIVOS.**

La colaboración de los diferentes distribuidores que pretenden tener, tanto en España como en el resto del mundo, jugará un papel determinante en el relanzamiento de la marca del trébol de cuatro hojas. En el caso de España será Salva García, ex piloto de OSSA y actual Seleccionador de trial del equipo de la RFME, el encargado de gestionar el mercado nacional.



#### LA LEYENDA CONTINÚA

OSSA –acrónimo de Orfeo Sincrónico Sociedad Anónima- nació como una extensión de las actividades que la familia Giró venía desarrollando dentro de la industria textil.

En 1928 su producción se centraba en la fa-

bricación de proyectores profesionales de cine, altavoces, e incluso tocadiscos (aunque en una serie limitada destinada a los trabajadores de la fábrica).

Pero, tras la adquisición de la antigua fábrica de automóviles que Nacional Pescara tenía en Barcelona, la principal ocupación de la firma se centró a partir de 1940 en la fabricación de motocicletas de dos y cuatro tiempos. Otros productos como barcas fuera borda propulsadas por motores Soriano (la náutica fue una de las grandes pasiones del fundador de la marca: Manuel Giró), motocultores, máquinas de coser (de origen suizo), o incluso un monoplaça de Fórmula IV llevaron el marchamo de OSSA con la esperanza de una mejor acogida.

La aportación de Eduardo Giró, hijo del creador de la marca, fue decisiva para el despegue de las creaciones rubricadas por OSSA.

En una fase inicial, casi toda la gama de la firma estaba enfocada hacia el asfalto, pero posteriormente el “off road” centró todos los objetivos. Un error que llevó al desastre a las tres grandes marcas catalanas del momento, y en el que ahora los refundadores de OSSA no quieren incurrir.

De campo o carretera, fueron motos apasionantes. Al nombre OSSA se sumaron apellidos ilustres para el recuerdo: Sport, Copa, Yankee, Enduro, Explorer, Dessert, Phantom...

Modelos extraordinarios con dos denominadores comunes: estaban muy bien hechas, y... eran preciosas!

La crisis económica internacional de 1975 provocó la caída de algunas marcas españolas de motocicletas. Al cierre de Sanglas, Bultaco y Montesa (más tarde absorbida por Honda), sucedería dos años más tarde el de OSSA, que intentó subsistir durante cuatro años más a base de una gestión cooperativa por parte de los trabajadores que no consiguió llevar el proyecto a flote.

#### DOS NOMBRES PROPIOS.

La historia de OSSA bascula en dos grandes nombres: Santiago Herrero y Mick Andrews, más allá de los de sus creadores.

Según Angel Nieto, Herrero –madrileño de nacimiento pero bilbaíno de adopción- era el



**OLIVERAS SERÍA UNA PIEZA CLAVE EN LA HISTORIA DE LA MARCA. POR SUS EXPERTAS MANOS PASARON LA MAYORÍA DE MOTOS DE LOS GRANDES CAMPEONES QUE MILITARON EN LA MARCA CATALANA**

mejor piloto español de finales de los sesenta junto con otro piloto tristemente desaparecido: Ramón Torras. El de Zamora tenía devoción por ambos.

Santiago empezó compitiendo para Bultaco, aunque también corrió algunas carreras con Derbi y, especialmente, con las Lube oficiales creadas por Luis Bejarano, hasta que esta marca que tanto prometía desapareció del panorama.

En 1967, Herrero se cruzó con Giró. “El técnico” –como le conocían todos- acababa de presentar su proyecto de final de carrera: una 250 propulsada por un motor con válvula rotativa, con chasis monocasco realizado con estructura de panel de abeja, que era toda una revolución.

Juntos ganaron el campeonato de España de aquel año, y emprendieron la aventura del mundial junto al mecánico Esteban Oliveras y un SEAT 1500 pick up como principal medio de transporte por toda Europa.

Oliveras sería una pieza clave en la historia de la marca. Por sus expertas manos pasaron la mayoría de motos –de todas las especialidades- de los grandes campeones que militaron en la marca catalana.

Aquella OSSA monocasco era menos potente que las Yamaha de sus rivales, pero mucho más ligera y manejable. Y pronto se convirtió en la pesadilla de pilotos como Kel Carruthers (que luego sería el preparador de las motos de, ni más ni menos, Kenny Roberts), Kent Andersson (que llegó a correr para Derbi), o el carismático Phil Read, por citar a algunos.

En 1969 Herrero y OSSA casi ganan el mundial de 250. Fueron terceros tras la victoria en

**MAQUINA**  
MOTORS

**TE ACERCAMOS  
A TU PASIÓN**



**Kawasaki**  
CONCESIONARIO OFICIAL

**Grupo Maquina**

**MAQUINA BARCELONA**

C. Sant Elies, 10 • Barcelona • 93 531 52 15

**MAQUINA MOLLET**

Avd. de Gaudí 73 • Mollet del Valles • 93 570 62 95

**MAQUINA SANT CUGAT**

C. Borrell, 9 • Sant Cugat • 93 674 88 78

**MAQUINA VALENCIA**

Avd. del Cid, 62-64 • Valencia • 96 370 04 03

**QUALITY BIKE**

C. Provença, 297 • Barcelona • 93 457 13 01

[www.maquinamotors.com](http://www.maquinamotors.com)





**AHORA, TRES DÉCADAS DESPUÉS, VUELVE EL MITO. Y OSSA REGRESA EN MEDIO DE UNA CRISIS TAN BESTIA COMO LA QUE PROPICIÓ EL FINAL DE SU PRIMERA ERA**

tres Grandes Premios, y sólo una mala racha en las cuatro últimas carreras les privó de un título que ya tenían en el bolsillo.

1970 tenía que ser su gran año. Tras abandonar en Alemania, y después de una segunda posición en Francia, la victoria en Yugoslavia animó extraordinariamente a Herrero para repetir el éxito en la cuarta carrera de un año con doce Grandes Premios en el calendario: el Tourist Trophy. Herrero hizo caso omiso a los consejos de Nieto que en Opatija le recomendó insistentemente no acudir al peligrosísimo circuito de la Isla de Man, una pista con un extenso reguero de muertes en su historial.

Era el 6 de junio, Santi ocupaba la tercera posición de la carrera de 250 cuando salió proyectado contra una pared al tocarse con un participante –Stanley Wood- en la curva Westwood. Herrero moría dos días después en un hospital de Douglas a los 27 años de edad.

Hasta que Sito Pons no consiguió su primer título en 250 tuvieron que pasar 18 años para que los pilotos españoles se reconciliaran con las cilindradas medias.

Mick Andrews revolucionó el mundo del trial. Empezó a correr con motos inglesas, las primeras directamente orientadas a la práctica de este deporte a partir de adaptaciones realizadas sobre las BSA, Ariel o Matchless. Pero luego sucumbió a los encantos y bondades de Bultaco. La marca de Sant Adrià del Besós marcaba el paso en las competiciones internacionales, en parte gracias a la aportación como piloto y como técnico de Sammy Miller, uno de los rivales más directos de Andrews en las



## FASHION Y COOL



Los dos últimos años, toda una generación de “teenagers” españoles ha vuelto a popularizar el escudo de Bultaco, omnipresente en sudaderas, camisas y toda clase de prendas. No sabían el significado de aquel logo con un puño cerrado y el pulgar rampante, pero se convirtió en un ícono imprescindible para estar a la última.

islas, y el padre de la moto de trial por excelencia: la Sherpa.

Del mismo modo que Paco Bultó encontró en Miller un filón, los Giró creyeron que Andrews podía ser su alternativa.

OSSA le fichó y le pidió una dedicación exclusiva al trial, especialidad que había compaginado con el moto-cross.

Giró y Andrews –que fijó su residencia en Castelledefels (Barcelona)- empezaron a trabajar en un primer prototipo de trial. Era un incesante ir y venir de la fábrica a las zonas que había en Collserola, al pie del barcelonés Tibidabo.

Y así, en 1970, en el Trial de Sant Llorenç del Munt (Terrassa), que entonces “sólo” puntuaba para el campeonato continental, llegó la primera victoria de una moto que más tarde se llamaría MAR: Mick Andrews Réplica.

Juntos ganaron tres ediciones de los Seis



Este reciente “boom” que los productos licenciados por Bultaco, y también por Montesa –aunque en menor medida-, ha animado a los responsables de OSSA a crear su propia línea de “styling”.

De momento no se plantean el lanzamiento de otros productos de merchandising (relojes, lapiceros, mochilas, etc.), pero sí tienen clara la necesidad de crear toda una línea de prendas de vestir, con aire retro, que promete calar hondo.

Del mismo modo que el EIMA de Milán ha sido el escenario del renacer de OSSA, el Salón Pitti Uomo –la principal feria europea del mundo de la moda-, también en Italia, servirá como plataforma de lanzamiento de la línea de ropa y complementos que la marca se plantea con el diseñador Oscar Parella al frente, un experto en la materia y, por añadidura, un apasionado –y buen conocedor- no sólo de la historia de OSSA sino de la moto en general.

Basada en cuatro estilos diferenciados –Brittish Vintage, Six Days Trial, TT Man y Dirt Track- la colección de prendas de OSSA no estará disponible en las tiendas de moto sino en los principales centros de distribución de moda. Determinadas piezas de su catálogo sólo estarán disponibles a través de la singular página web de la marca ([www.ossafactory.es](http://www.ossafactory.es)).

Tejidos orgánicos y pieles de primerísima calidad conforman la materia prima básica de la línea Ossa Factory, reflejada en cazadoras, barbour, camisetas, camisas e incluso gorras, al más puro estilo Mick Andrews, que ya conforman una colección tan interesante como variada.

No se la pierdan y pongan un trébol en su vida. Ya saben que da buena suerte. Y más si es de cuatro hojas.

Días de Escocia (1970, 71 y 72) y dos Campeonatos de Europa (1970 y 71), el antecedente de lo que más tarde sería el Campeonato del Mundo de Trial.

En 1974, Andrews abandonó la marca catalana para fichar por Yamaha, pero en 1978 regresó a OSSA para un período de tan sólo dos años en el que no se consiguieron resultados destacables.

Ahora, tres décadas después, vuelve el mito. Y OSSA regresa en medio de una crisis tan bestia como la que propició el final de su primera era. Los analistas internacionales dicen que empieza a vislumbrarse luz al final de túnel. Dicen que en el marchito panorama de la economía mundial están apareciendo “brotes verdes”. Yo los he visto. Son del verde OSSA, del mismo color que la franja que cruzaba el depósito de las MAR.

## TR 280i: CLÁSICOS REVISITADOS

El prototipo presentado en Milán, la TR 280i nace como sucesora de la Mick Andrews Réplica, que tuvo su máximo apogeo entre 1971 y 1977, y de la TR 250, un producto nacido en paralelo a la oficialidad de la marca, y que apenas duró desde 1979 a 1981 a pesar de contar con aportaciones técnicas firmadas por el mismo Antonio Cobas.

Con aquellas motos, Mick Andrews –pero también David Thorpe o John Metcalfe- triunfaron en las carreras del campeonato de Europa, como en España lo hicieron Toni Gorgot, Pere Ollé, Quim Abad, Quico Payà o Albert Juvanteny entre otros.

La MAR fue una moto que destacó por la calidad de sus acabados y por la elasticidad de su motor, pero sobre todo por su ligereza. Y éste es precisamente el gran reto que también se plantea la TR 280i: ser la moto de trial más ligera del mercado, por debajo incluso de la Gas Gas, actualmente la más liviana.

Esto se consigue con la utilización de un motor de dos tiempos –descartada la vía más ecológica, pero más cara y pesada, del motor de válvulas- y con el empleo de componentes fabricados con materiales de poco peso. Pero, sobre todo, por una redistribución de pesos que rompe con todo lo visto hasta el momento.

Se trata de un producto resultante de la conjunción de componentes de altísima calidad, que Ossa Factory pretende ensamblar en una nave de nueva creación en Girona.

Josep Serra “Xiu” es el responsable técnico de la nueva OSSA. Su creación arrastra la esencia de un estilo que se forjó en su época en Gas Gas, pero también recoge la herencia acumulada en marcas como Rieju o Scorpa, donde también ha colaborado. Para el desarrollo de esta moto, OSSA Factory ha confiado en todo un ex campeón del mundo como es Marc Colomer, quien orientará los primeros pasos de la marca en el mundo de la competición. La experiencia del piloto de La Garrotxa en el desarrollo de nuevos modelos ha dado siempre grandes frutos en marcas como Montesa, Gas Gas o Scorpa, y su capacidad para descubrir nuevos talentos también está más que probada.

A finales de enero, Colomer ya dispondrá de unas primeras unidades a partir de las que el modelo hará su evolución dinámica.

Los pesos están distribuidos en la TR 280i de una manera muy diferente a la convencional. El filtro de aire ahora ocupa el lugar del depósito de carburante, y éste está colocado donde esperaríamos encontrar el radiador de un propulsor con refrigeración líquida, como es éste. Ahora, este radiador queda más elevado, por lo que en cierta medida minimizamos los posibles bloqueos que elementos como la arena o el barro puedan ofrecer.

Dicho motor, muy pequeño y compacto, evoca los esquemas de algunos propulsores lanzados por Vertematti.

Con un solo cilindro, girado 180 grados, tiene el escape enfocado hacia la parte trasera, ocupando la frontal del mismo el sistema de inyección electrónica sin batería, firmado por la japonesa Kokusan, que es uno de los elementos diferenciadores de la nueva OSSA. Una distribución inédita en trial, pero que ya conocíamos en motos de cross y de enduro.

La parte ciclo combina el aluminio forjado con el cromo molibdeno, lo que permite reducir el volumen total de las uniones de soldadura, y por tanto reduce peso.

La calidad que Marzocchi aporta para la horquilla, o Öhlins para el monoamortiguador trasero (con un sistema de bieletas), son toda una declaración de principios para una moto que presume de pesar sólo 67 kilos.



**Motor:** 272,2 cc, monocilíndrico dos tiempos con admisión por láminas directamente al cárter  
**Refrigeración:** Líquida  
**Diámetro x Carrera:** 76x60 mm  
**Alimentación:** EFI Kokusan Batery-less System  
**Encendido:** Volante magnético digital CDI Kokusan  
**Embrague:** Mando hidráulico  
**Caja de cambios:** 6 velocidades  
**Transmisión Primaria:** por engranajes, secundaria por cadena  
**Chasis:** Perit tubular en acero CR-MO, con pipa y parte inferior forjada aluminio  
**Suspensión delantera:** Horquilla invertida regulable con barras de aluminio de diam. 40mm Marzocchi  
**Suspensión trasera:** Sistema de progresividad variable con monoamortiguador TTX Öhlins  
**Freno delantero:** Disco de 185mm Ø con pinza de cuatro pistones  
**Freno trasero:** Disco de 150mm Ø con pinza de dos pistones  
**Rueda delantera:** De 28 radios con neumático 2,75x21  
**Rueda trasera:** De 28 radios con neumático 4,00x18 sin cámara  
**Pedal arranque:** Aluminio forjado  
**Pedal de cambio y freno:** Aluminio forjado con puntera retráctil  
**Distancia entre ejes:** 1.328 mm  
**Altura asiento:** 655 mm  
**Capacidad depósito:** 3 litros  
**Peso en vacío:** 67 kg