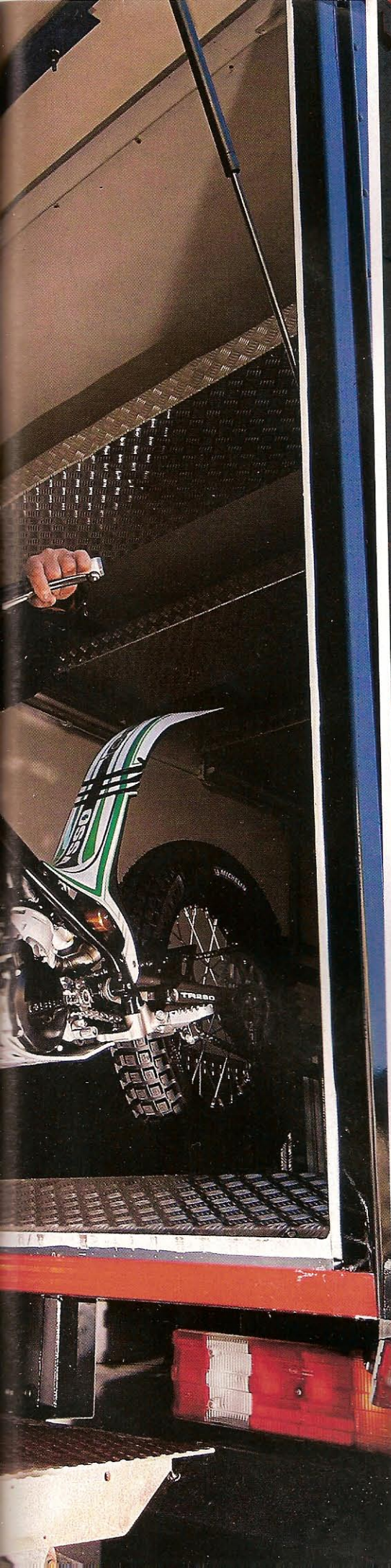


Vuelve el trébol

Un cuarto de siglo después de su desaparición, OSSA, la marca del trébol, regresa al primer plano de la actualidad trialera de la mano de unos nuevos gestores y con un proyecto tan sólido como entusiasmante. La revolución atrebolada llega al mundo trialero.

■ TEXTO Y FOTOS JOAN CARLES ORENGO





Finalmente, la enorme expectación y la emoción que se palpaba en el abarrotado stand de OSSA en el recientemente celebrado Salón de Milán, Italia, sirvió para despejar de un golpe las dudas de los más escépticos, aquéllos que afirmaban que todos los rumores que hablaban de un posible retorno de OSSA no eran más que eso, rumores, un «bluf» sin una base coherente y una broma pesada más, de éstas que con más frecuencia de lo deseable, faltan al respeto de marcas legendarias «perpetrando» proyectos sin prácticamente pies ni cabeza.

Las primeras noticias que nos llegaron en este sentido, además de muy sesgadas, eran realmente incoherentes. Prensa generalista mal informada y peor conocedora hablaba de la reanudación de las actividades de la marca para realizar «réplicas exactas» de modelos legendarios de OSSA, como la Mick Andrews de 1972, quizás el modelo de mayor prestigio de la histórica marca catalana. Un proyecto poco coherente (¿quién iba a comprar una réplica pudiendo hacerse con el original?) y que poco mérito tendría.

Afortunadamente, la realidad era muy distinta y, por primera vez en muchos años, la recuperación de una marca extinta iba a ir acompañada de un proyecto que despierta ilusión, tanto como la innovadora motocicleta que hoy os mostramos con todo detalle en estas páginas.

Son de los nuestros

La primera noticia reconfortante fue saber quién estaba detrás del proyecto. No eran unos advenedizos. El ingeniero encargado de desarrollar la nueva motocicleta, un modelo de trial, iba a ser Josep Serra «Xiu», un hombre que, pese a su juventud, atesora ya una gran experiencia en el mundo de la ingeniería aplicada a la motocicleta y cuyo nombre se escribió por primera vez en negrita por ser el responsable del diseño del actual motor Gas Gas de trial, un propulsor cargado de innovadoras soluciones técnicas. La segunda buena noticia la tuvimos cuando, puestos al habla con él, nos confirmó la solidez del proyecto, comentándonos que en el «back stage», en el apartado organizativo y financiero, se encontraba gente muy capacitada, ilusionada y además, o sobre todo, con suficientes recursos económicos propios para ser capaces de llevar el proyecto hasta sus últimas consecuencias.

Y en esta cadena de positivismo, la tercera y definitiva prueba de que nos encontrábamos delante de una de las mejores noticias de los últimos años en el ámbito motociclista español, fue el poder contemplar en directo en Milán la nueva OSSA TR 280i, una moto que, si todo sigue como está previsto - y parece mucho que así será - podrá estar en manos de sus primeros afortunados propietarios el próximo verano.

Obviamente, una vez contemplada la moto y tras cruzar en Milán las primeras impresiones con los responsables de la nueva marca, no íbamos a quedarnos con los brazos cruzados esperando más noticias. Queríamos saber más de la moto, que nos contaran el máximo de detalles de esta aventura, y para ello nos desplazamos hasta la sede de la empresa de ingeniería de Josep Serra, en Girona, situada a escasos centenares de metros de la nave donde dentro de pocos meses empezarán a ser ensambladas las primeras unidades de la OSSA del siglo XXI. Allí nos entrevistamos con

el propio «Xiu» y con Joan Gurt, promotor de la idea y máximo impulsor del proyecto.

LO DICE EL DIRECTOR...

«Tenemos ya 1.200 unidades vendidas, con contrato y aval bancario, y un encargo serio para fabricar 5.000 motos de enduro para Estados Unidos», nos explica el director general de OSSA Factory **Joan Gurt**, empresario gerundense, apasionado de la motocicleta, pero cuya vida profesional se mueve en otros campos de actuación, aunque durante unos años estuvo relacionado con Gas Gas, como responsable del equipo de quads de la marca de Salt, época en la que coincidió con Josep Serra.

- ¿Cuándo y como nace la idea de resucitar OSSA?

«Ya hacía muchos años que me rondaba la idea de adquirir una marca histórica. Veía que había un espacio en el mercado español e internacional, un nicho en el cual una marca con prestigio y unas determinadas características podría tener su sitio y finalmente, el 26 de diciembre de 2008, adquirí la marca OSSA a quien entonces ostentaba su propiedad. Gracias a un amigo Joan Roma (no es el piloto...) que nos reunió con Josep Serra (ingeniero), Jordi Cuxart y Alejandro Laplaza (inversores) creamos el equipo definitivo. A partir de entonces hemos estado trabajando en silencio para tenerlo todo muy bien atado, "limpiando" todo lo que podía haber a su alrededor y registrando la marca en todos los ámbitos posibles. En estos momentos podemos asegurar que somos los propietarios de los derechos del nombre de OSSA en todos los mercados internacionales importantes y para todas sus posibles utilidades. Esto nos da mucha solidez como empresa, puesto que pocas marcas de este tipo, incluyendo las propias españolas de la época, pueden decir lo mismo».

- ¿Por qué OSSA y no otra marca?

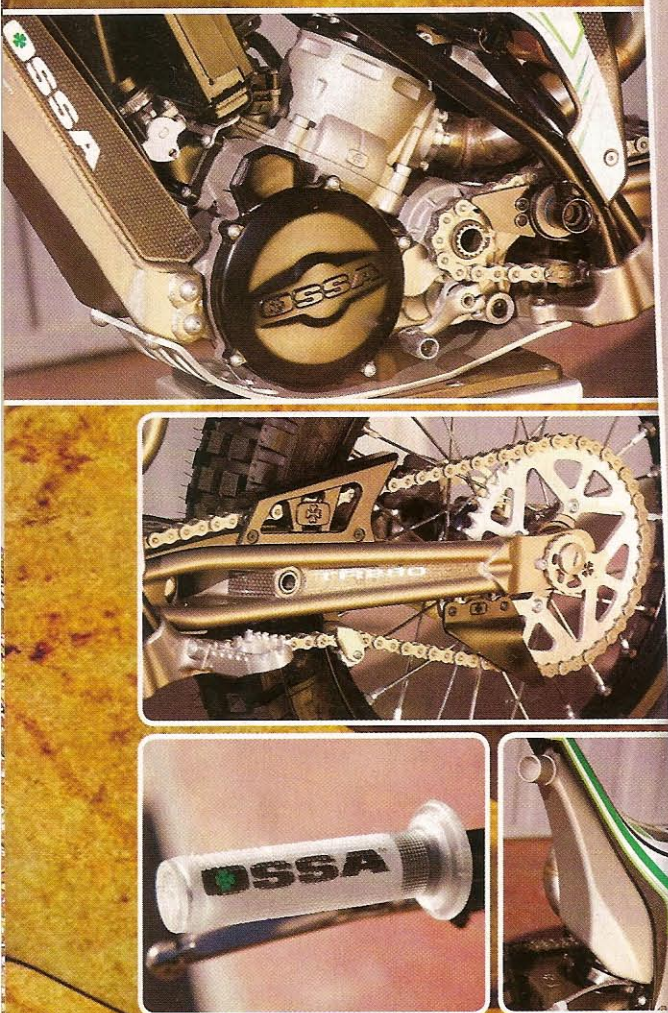
«Se estuvieron barajando otras, pero lo cierto es que ésta reunía todas las características que buscábamos en cuanto a solidez de su historia, carisma, éxitos deportivos, romanticismo, un logo atractivo, posibilidades de explotación en otros campos y además, en relación a otras marcas españolas como por ejemplo Bultaco o Montesa, no había estado "maltratada" con utilidades poco correctas de la misma».

- ¿Mantuvisteis algún contacto con la familia Giró, fundadores de la marca?

«Sí que nos pusimos en contacto con ellos, pero la verdad, no mostraron demasiado interés. Quizás porque no creyeran en la seriedad de nuestro proyecto o porque no querían recordar malos momentos del pasado, lo cierto es que lo dejamos correr. Ahora, en cambio, sí que se han interesado y se han acercado a nosotros. Quieren ver la moto, las instalaciones... Entiendo perfectamente su postura inicial, porque la verdad es que los pasos que dio OSSA en manos del anterior propietario no fueron demasiado positivos, mercadeando con la marca, licenciando a gente que vendía camisetas de baja calidad por internet, etc. Supongo que ahora, viendo que somos gente seria, se ha podido producir este cambio de actitud».

- El prototipo casi definitivo de vuestra futura moto es realmente especial. ¿Era esto lo que teníais en mente desde el principio cuando decidisteis relanzar OSSA?

«Uno de los primeros pasos que dimos una vez nos hicimos con los derechos de la marca, fue un sondeo entre mucha gente para ver con



qué asociaban el nombre de OSSA, y en una gran mayoría lo era con el trial. Por otro lado, teníamos muy claro que asumíamos una gran responsabilidad con el nombre de OSSA, una marca con un gran pasado y por lo tanto, que lo que hiciéramos con ella tenía que estar a la altura y constituir un éxito. La moto debía ser especial e innovadora y además, teníamos que crear en torno a ella un ambiente del mismo nivel. Creo que lo hemos conseguido y la demostración de ello fue la expectación creada en el Salón de Milán, que por cierto nos ha dado un premio especial al stand que mayor impacto causó en la feria».

- Bien, y ahora el futuro. ¿Cuáles van a ser vuestros siguientes pasos?

- «Nuestro plan estratégico como empresa es a cuatro años vista, con una inversión en este plazo de tiempo de seis millones de euros. Hemos pasado ya uno y durante los tres próximos, nuestra idea es lanzar una serie de modelos del nivel de esta TR 280i, es decir, motos muy especiales, sofisticadas y dirigidas a nichos de mercado muy concretos. Dentro de tres años veremos el resultado de todo ello, nos reuniremos de nuevo y veremos hacia donde tiramos. Creemos que dentro de tres años el mercado será muy diferente al de ahora, se habrá producido una enorme limpieza y será entonces el momento de ver hacia dónde debemos ir. También tenemos claro que

no debemos convertirnos en una empresa sobredimensionada con unos enormes gastos de mantenimiento y que no pueda invertir en "I+D". Nuestra idea es totalmente lo contrario: crear un departamento de ingeniería potente y estoy seguro que con ello tendremos nuestro sitio asegurado. Ahora no somos nadie, pero hemos creado una expectación increíble que se ha traducido en más pedidos en firme de los que podremos fabricar. Esto significa que hay un hueco para gente como nosotros».

- ¿Y los pasos a seguir con este prototipo?

- «El mes de enero tienen que estar en marcha dos prototipos cien por cien funcionales. Una de esas motos se irá a Japón para trabajar con Kokusan en la inyección y la otra empezará las pruebas dinámicas en manos de Marc Colomer, quien está ya probando cosas sueltas. En abril saldrá la primera preserie para repartir una moto por importador, con el objetivo de que la puedan enseñar a sus clientes y en agosto, estarán ya a la venta de cara al cliente final. El precio final dependerá de los componentes últimos, que intentaremos sean los mejores del mercado. Calculo que estará sobre los 6.500 euros».

- ¿Qué expectativas de ventas tenéis?

- «Muy buenas. En estos momentos podríamos hablar de más de 2.000 unidades, todas ellas, vendidas con contrato y aval bancario. Pero este primer año nos vamos a limitar a

1.200 unidades. En 2011 la previsión es de unas 3.000, lo que supondría aproximadamente el treinta por ciento del mercado mundial de trial, un mercado que creemos se reajustará en cuanto a marcas viendo la desinversión que están realizando algunas de ellas. Estas 1.200 unidades las hemos tenido que limitar a cuatro países principales: España, Francia, Italia e Inglaterra. El resto -y estamos recibiendo constantemente pedidos de todo el mundo- van a tener que recibir este primer año cantidades simbólicas. La expectación es enorme y tenemos ya una oferta en firme para fabricar 5.000 motos de enduro en exclusiva para el mercado americano, que vamos a estudiar detenidamente...».

Y LO DICE EL INGENIERO JEFE

«Me han dado carta blanca para hacer la moto totalmente a mi gusto» comenta **Josep Serra «Xiu»**, ingeniero jefe del proyecto y un hombre que tras pasar diez años trabajando en Gas Gas, primero como ayudante de Josep Rovira Paxau y finalmente como jefe del departamento de desarrollo, creó su propia empresa de ingeniería, desde la cual colaboró con diferentes marcas de dos y cuatro ruedas. En Gas Gas conoció a Joan Gurt, que se encontraba al frente del equipo de competición de quads y quien ahora le ha encomendado el proyecto de su vida: crear una moto partiendo de cero.



- ¿Qué parámetros te dieron para diseñar la nueva OSSA?

- «Lo mejor de todo es que no me pusieron condiciones de ningún tipo, salvo que la moto fuera innovadora, de la máxima calidad, y diferente al resto. Diseñar una moto partiendo de cero es un auténtico sueño, puesto que no te ves condicionado en ningún sentido. Puedes crear un motor y una parte ciclo perfectamente interrelacionados el uno con la otra».

- ¿Cómo se define el proyecto definitivo?

- «Tras varias reuniones, se decidió diseñar una moto diferente, que presentara innovaciones, pero que éstas no supusieran un tiempo de desarrollo demasiado largo. He aplicado una serie de cosas que tenía claras y aún quedan algunas ideas en el tintero. Primero vamos a lanzar esta moto, que aunque la veáis muy original, sus conceptos no suponen asumir ningún riesgo, y cuando esté consolidada la empresa, vendrán cosas más revolucionarias, por decirlo de alguna manera».

- ¿La moto de serie será exactamente igual a ésta?

- «Tal como hemos comentado, en muy poco tiempo Marc Colomer empezará con las pruebas dinámicas de la TR 280. Quizás el concepto más criticado haya sido la horquilla invertida, porque existe la impresión general de que no resulta adecuada para el trial. Lo cierto es que tampoco se ha diseñado de cero una invertida

BOCETO EN BLANCO. La Ossa ha sido desarrollada sin referencias previas. Disfruta de un diseño completamente diferente a lo visto en el trial actual. El motor con el cilindro girado -admisión delante y escape detrás- así como el depósito en el lugar habitual del radiador son las dos grandes novedades de la TR 280.

Recomendado por:

KTM

SUZUKI

Patrocinador oficial de:

ifme

UNA MOTO PARA TODOS LOS TERRENOS.
UN SEGURO PARA TODOS LOS BOLSILLOS

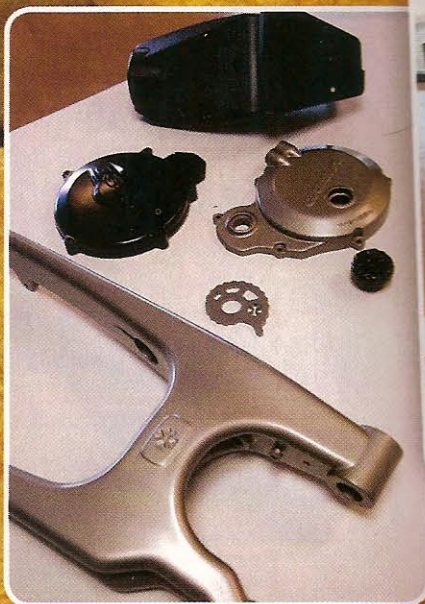
El seguro de tu moto Trail desde: **110€**



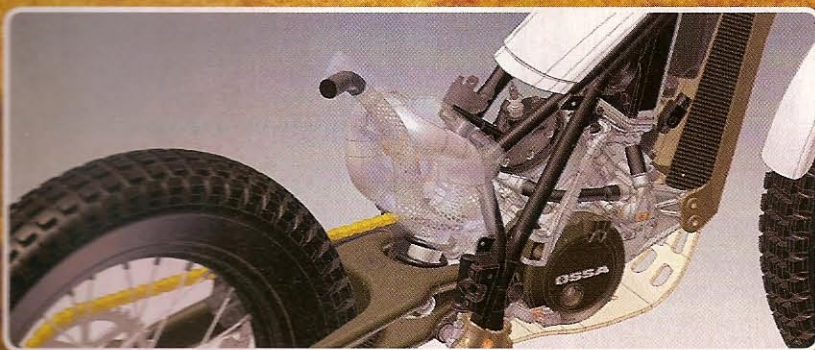
lineadirecta.com

bankinter.

902 123 014



DISEÑO METICULOSO. La concepción de la TR 280 ha contado con un gran desarrollo de ingeniería. Josep Serra ha arriesgado buscando ir más allá, ser inconformista. El tiempo dirá si sus ideas son acertadas o no para el trial. La calidad de fabricación de la moto será otro de los aspectos en los que OSSA buscará marcar nuevas referencias trialeras, aunque ello implique un precio más alto.



específica para el trial. Nosotros creemos en las ventajas de esta horquilla y no nos hemos querido cerrar de entrada. Para ello hemos empezado con Marzocchi el desarrollo de un nuevo modelo, que, de llegar a la serie, tendríamos en exclusiva durante un tiempo. Pero no se trata de la que veis en las fotos: será una nueva con las botellas bastante más largas, para eliminar las flexiones y seguramente unas barras más finas. Por otro lado, hemos solucionado el tema del ángulo de giro atrasando el anclaje del manillar y colocando el eje centrado. Luego, dependiendo del resultado de las pruebas y de lo que pida la gente, decidiremos cuál utilizamos o incluso si vendemos la moto en dos versiones, una más sofisticada con esta horquilla y otros elementos, como el amortiguador Öhlins, y otra más económica».

- Pero las novedades de la OSSA no se limitan a esta horquilla...

- «No. Por ejemplo, hemos buscado avanzar el centro de gravedad de la moto. Por este motivo, el depósito está en la zona frontal y también ayuda a ello la posición más adelantada de la horquilla. Con motos tan ligeras, el peso del piloto adquiere un enorme protagonismo, y éste va normalmente en la parte trasera, razón por la que, si no quieres que la moto sea imposible de conducir por una excesiva ligereza delante, hay que optar por redistribuir algunas masas».

- ¿Y la inyección o el cilindro inclinado hacia atrás?

- «Es todo un conjunto de cosas. Evaluamos distintas soluciones, dos o cuatro tiempos, inyección, carburador... y finalmente nos decidimos por la inyección, desarrollando un equipo propio con Kokusan, lo mismo que hemos hecho con Marzocchi en el tema de la horquilla. Además, las tendencias del mercado se decantan claramente por la inyección. Otra ventaja es su auto adaptación a los cambios de altura, que en algunos trials resultan muy importantes.

Una vez decididos por la inyección, aprovechas sus ventajas: primero eliminas la necesidad de que la gasolina caiga por gravedad. Esto te permite por ejemplo, colocar el depósito donde quieras. Al girar el cilindro hacia atrás y haber eliminado el depósito (que tampoco se ve afectado por el calor del motor) puedes levantar la caja del filtro, mejorando la pureza del aire que entra y la protección contra el agua. El radiador en una moto de trial funciona siempre con ventilador y por lo tanto no hace falta que esté en la parte delantera, tan expuesto a la suciedad y, sobre todo, al barro. Los sensores que incorpora la inyección también se encargan de disparar el ventilador cuando es necesario. El tema de la longitud del escape, que tiene gran influencia en la curva de respuesta del motor, se ha solucionado integrándolo en la zona del silenciador».

- Otra novedad es el amortiguador...

- «Es el mismo discurso de la horquilla. Los fabricantes se limitan a montar elementos que ya están en el mercado. Hemos querido ir más allá, acudiendo a los mejores especialistas y los hemos contratado para que desarrollen un producto nuevo que funcione mejor que lo estándar. Éste ha sido el caso de Öhlins, que ha aplicado su concepto más avanzado, el TTX de válvulas exteriores compensadas e independientes para compresión y extensión, al trial, porque nosotros se lo hemos pedido».

- ¿No tenéis miedo de que haya cierto recelo en la clientela ante tanta novedad?

- «No, estamos convencidos de lo contrario, hemos preguntado mucho y si nos hemos decidido por este proyecto es porque hemos detectado que hay un número considerable de posibles clientes que quieren cosas realmente diferentes. Por otro lado, y como cosa curiosa, te puedo decir que la aparición de las nuevas Yamaha de motocross con el cilindro también inclinado hacia atrás nos ha dado una credibilidad enorme ante la gente, que ven que no debemos estar muy equivocados...».

- ¿Cómo andaréis de peso?

- «Hace falta ver cómo será la moto definitiva, pero calculo que estaremos entre uno y dos kilos por debajo de la competencia más ligera».

- ¿Planes para competición?

- «En un futuro sí, pero no el primer año, que dedicaremos a la puesta a punto de la moto».