

099A TR 280I

# SANG NEUF





Près de trois décennies après être tombé dans le silence, Ossa a réussi son retour en présentant une TR 280i superbement ambitieuse. Soignée dans le choix de ses composants, entièrement repensée dans la disposition de ses éléments, elle devrait être en concession dès la fin de l'été prochain et s'aligner sur les GP indoor et outdoor dès 2011.

Texte : Gérard Trapelcou, photos Charles Benhamou et Stéphane Milachon

Dans un contexte général pour le moins maussade et tandis que les fédérations s'interrogent sur l'avenir de leurs compétitions, l'industrie trial est étonnamment prolifique. Après la mise sur le marché des Xispa axées « petits prix », la présentation d'une Greeves aussi british qu'ambitieuse ou encore le sauvetage de Scorpa – désormais motorisée par Sherco –, voici qu'Ossa fête son retour en grandes pompes et que Jordi Tarrés annonce sitôt ambitionner lui la réalisation de sa propre moto ! Menée par Jordi Cuxart, l'équipe de Geroni Ossa Factory ne peut guère revendiquer de liens historiques avec la mythique Orpheo Sincronic Sociedad Anónima (Ossa) et on imagine bien que son attachement à cette dernière est tant passionnel que commercial. Mais il en va de même pour les récentes Greeves et on se souvient qu'avant d'être rebaptisées Sherco, les motos franco-espagnoles avaient elles aussi été lancées sous une appellation prestigieuse : Bultaco. Espérons que s'être placé sous le signe du trèfle portera bonheur à l'Ossa Factory qui entend, avec sa TR 280i, marquer aussi profondément l'esprit des trialistes du 21<sup>e</sup> siècle que l'avait fait la Mike Andrews Replica (MAR) en 1972. La nouvelle venue n'a en tout cas pas manqué sa présentation, qui s'est déroulée à la mi-novembre, lors du salon de Milan (EICMA) – En 1965 Ossa avait ici même dévoilé le Scrambler, son premier proto trial –. Il y avait foule autour du stand pour s'émerveiller devant son moulin 2-T très compact à injection électronique, son cylindre inversé et basculé sur l'arrière, son réservoir en place du radiateur, ses boîtiers de filtre à air et son radiateur placés verticalement en parallèle dudit réservoir, sa fourche Marzocchi inversée, son amortisseur Ohlins TTX... À nulle autre trial pareille, la TR 280i s'est imposée d'emblée comme le deux-temps le plus novateur du moment.

### le deux-temps le plus novateur du moment

Seul le poids total déçoit un poil. Annoncé à 67 kg, il est dans l'absolu excellent, mais nettement plus élevé que ce que nous avait laissé espérer Josep Serra « Xiu », l'ingénieur dirigeant le projet TRI. Lors d'une interview publiée en mars dernier dans l'hebdo El Temps, Josep Serra déclarait avoir pour but « d'obtenir la moto de trial la plus légère au monde [...] Notre défi est de descendre sous la barre des 60 kilos », et en l'occurrence d'être plus léger que Gas Gas. Un concurrent catalan que Josep Serra connaît bien puisque c'est à lui notamment que les TXT Pro doivent leurs révolutionnaires embrayage et boîte de vitesse. Et ce ne sont pas ses seules







### VERTICAL

Ossa pensant que plus légère est la moto, plus le centre de gravité doit être transféré sur l'avant, le carburant a été placé dans une boîte d'aluminium verticale là où se trouve habituellement le radiateur. Logée juste derrière et en parallèle, la boîte d'air débouche presque au plus haut de la moto, et le filtre devrait être largement épargné par les projections et la poussière. Le radiateur et son ventilateur prenant place en troisième position ils ne craignent ni les branches, ni surtout les bourrages de boue et devraient assurer un fonctionnement à température idéale et constante du moteur.

### RIGIDE

Les tubes d'acier au chrome molybdène constituant le cadre se rejoignent dans des éléments de liaison en aluminium formés par la colonne de direction et la platine de fixation des repose-pieds et du basculeur. De quoi garantir une bonne rigidité à l'ensemble tout en renforçant et allégeant des zones comportant habituellement beaucoup de soudage et de renforts. Le réservoir et le moteur contribuent eux aussi à la rigidité générale.

### MOELLEUX

Avec un amortisseur Öhlins TTX monté sur des biellettes de belle



facture et une fourche alu Marzocchi inversée Ø 40 mm spécialement étudiée, l'amortissement est résolument haut de gamme. L'amortisseur étant du type butée, il permet des réglages en compression et détente très précis et totalement indépendants l'un de l'autre. Afin de ne pas grever le rayon de braquage du fait du fort diamètre de ses fourreaux, la fourche n'a pas de déport d'axe et l'ensemble de l'offset a été reporté sur les têtes. Cette configuration a permis de monter l'étrier de frein derrière le tube plongeur afin de le faire travailler non en traction comme d'habitude, mais en compression.

### BALCULÉ

Retourné et basculé vers l'arrière, le cylindre de 272,2 cm<sup>3</sup> est alimenté via le carter par une injection électronique située à l'avant et surmontée du boîtier de filtre. Orientée vers l'amortisseur, la sortie des gaz débute au niveau de celui-ci et se poursuit dans un échappement au volume supérieur à celui d'une moto conventionnelle. Revendiquant un accès très simplifié à la boîte et aux différents éléments en général l'usine insiste sur l'abaissement induit des coûts de maintenance.



références : l'homme a également bossé pour Scorpa, Rieju, les quads None, les buggys Dunax ou encore la voiture de sport Tramontana.

### « Ossa m'a permis de repartir de zéro » Josep Serra

Telle que nous l'avons découverte à Milan, la TR 280i avait déjà nécessité près de deux ans de travail. Deux années au cours desquelles l'équipe de Josep Serra est quasiment partie d'une feuille blanche et a pu travailler l'esprit libre : « Ossa m'a permis de repartir de zéro, ce qui a été un facteur déterminant ». Du coup l'homme s'est lâché et a largement redistribué les différents composants de sa trial en fonction de leur poids et de leur température idéale de fonctionnement. Ainsi nous dit-il « qu'une trial ait le filtre à air à l'arrière et le réservoir d'essence en haut ou près de l'échappement nous paraissait insensé ». Et il s'amuse à viser Montesa-Honda en faisant remarquer que chez bien des constructeurs « l'injection a été mise à la place qu'aurait occupée un carburateur, avec le réservoir en haut, sans même lui avoir cherché un autre positionnement possible ». L'Ossa TR 280i n'est pas encore roulante et son moteur ne sera réellement opérationnel qu'en janvier. Débuteront alors les premiers essais de la moto complète et la période de mise au point par Marc Colomer (champion du monde 96 à qui nous devons déjà la Montesa 315 Cota). La mise en production s'ensuivra rapidement puisqu'elle est espérée en juillet afin que la commercialisation soit effective en août 2010. Une dernière partie qui devrait être assurée en France par l'importateur EKO dont le boss, Hervé Michal, a oeuvré une dizaine d'années au sein de Trusty Firm Diffusion.

### QU'OSSA

première vie était déjà sympa, mais avec pareil projet c'était totalement inespéré







# OSSA,

Dans les années 20, un certain Manuel Giro fonde en Espagne une entreprise de matériel de projection pour le cinéma, qu'il baptise Orpheo Sincronic Sociedad Anónima : OSSA ! Mais ce n'est qu'à partir de 1970 que la marque va connaître un succès planétaire, cette fois dans le domaine des motos de trial, grâce à son légendaire pilote Mick Andrews et à sa moto, la MAR. Après une éclipse de plus de 25 ans, voici que renaît Ossa avec une nouvelle machine de trial très moderne, dévoilée au salon de Milan.

Par Jean Caillou, Joël Corroy et John Hulme



**OSSA M.A.R.**  
Mick Andrews  
et Ossa sont  
indissociables  
pour toute une  
génération de  
trialistes.

**M**anuel Giro était un ancien officier de marine qui avait combattu pendant la guerre civile. Produisant des projecteurs de cinéma, il s'intéresse naturellement à la mécanique des moteurs, allant jusqu'à s'acheter une moto, puis une deuxième, pour participer à des courses. Trouvant sans doute sa BMW 500 anémique, il l'équipe d'un 1000 cm<sup>3</sup> de sa conception. Peu après c'est son fils Eduardo qui, pendant ses vacances scolaires, conçoit et réalise un petit moteur deux-temps. Tel père tel fils ! Son père a la bonne idée de lui faire un peu de place dans l'usine et bientôt, en 1951, sort la première moto Ossa de série, une jolie petite 125 cm<sup>3</sup> de route qui sera vendue à plus de 80000 exemplaires grâce notamment à une bonne promotion en compétition.

Dans les années 60, le tout-terrain connaît un gros engouement, notamment aux Etats-Unis qui représente un énorme marché potentiel. Chez Ossa on l'a bien compris, aussi Eduardo Giro commence-t-il à se rendre sur plusieurs épreuves de tout-terrain en Europe. Ainsi naissent les 230 cm<sup>3</sup> de cross et d'enduro (baptisées Stiletto et Pioneer aux USA), présentées fin 1966, et dont le moteur est dérivé de celui de la moto victorieuse aux 24 heures de Barcelone. A l'instar de ses rivaux Bultaco (avec Sammy Miller) et Montesa (avec Gordon Farley), Ossa décide d'engager un jeune pilote de premier plan pour l'aider à développer le modèle trial qui manque à cette gamme, le tout-terrain devenant la priorité devant le coût trop élevé de la compétition sur piste.

### Le bon choix

Ce sera Mick Andrews, qui signe en janvier 1967 et se présente dès le mois suivant au départ d'un trial régional au centre de l'Angleterre, sur une Pioneer à peine modifiée : il termine second derrière Don Smith, le champion d'Europe en titre ! Au mois de mai, Ossa engage rien moins que trois machines

aux Six Jours d'Ecosse, mais, préparées en trop peu de temps et souffrant de moyeux fragiles, les trois abandonneront. Une bien mauvaise entrée en matière, mais qui confortera Eduardo Giro dans son désir de remporter cette épreuve mythique. La saison 67 sera pourtant loin d'être négative, puisque Mick "le grand blond" termine 6ème du championnat de Grande Bretagne (le plus relevé du monde) avec une victoire devant Sammy Miller en personne au célèbre Bemrose, non loin de son "home sweet home".

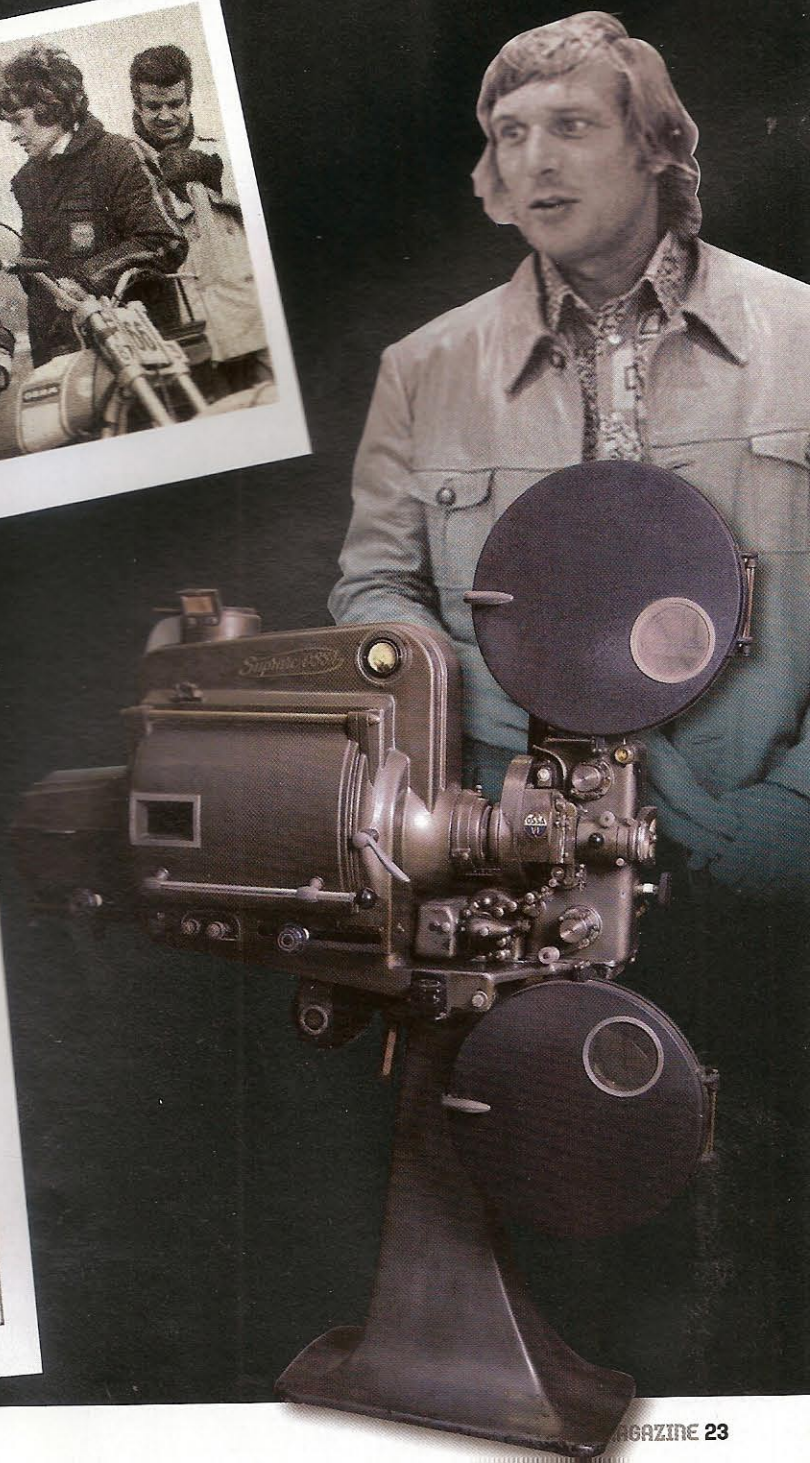
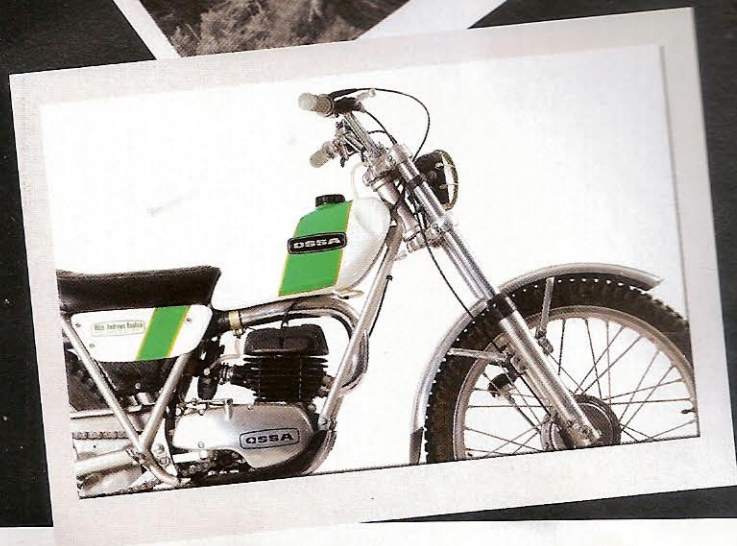
En 1968, la machine sort dans le commerce sous le nom de Pluma (plume) en Espagne, Pennine (du nom des collines du Derbyshire, près de chez Mick) pour le reste de l'Europe, et Plonker aux USA. Son moteur de 230 cm<sup>3</sup> (70mm x 60mm) est une version décomprimée de celui de cross, avec un carbu IRZ plus petit (24 mm). De l'avis général, ce n'est pas une réussite esthétique : avec son garde-boue avant surélevé et son gros ensemble selle-réservoir vert foncé en fibre de verre qui se prolonge au-dessus de la roue arrière, elle ressemble encore trop au modèle enduro (todo terreno) et son moulin est encore un peu brutal.

Mick court beaucoup en cross et même aux ISDT d'enduro, et mène parallèlement des études d'ingénieur pour aider au développement de sa machine. Il manquera juste l'examen final, qui tombe en même temps que le Scottish, sa priorité ! Ces Six Jours 1968 vont mieux lui réussir que l'année d'avant, puisqu'il les termine à la troisième place derrière l'intouchable Sammy Miller sur Bultaco, et Farley sur Greeves. Sa Pennine est désormais une vraie 250, toujours à boîte à quatre rapports, et c'est ainsi qu'elle sera commercialisée à partir de 1969. Le cadre, toujours à double berceau, devient gris au lieu de noir, et le garde-boue avant colle désormais à la roue.

En Angleterre, où sa diffusion est confidentielle (une quarantaine de machines la première année), un concessionnaire de Windsor, Colin Moran, modifie



# C'EST PAS DU CINÉMA



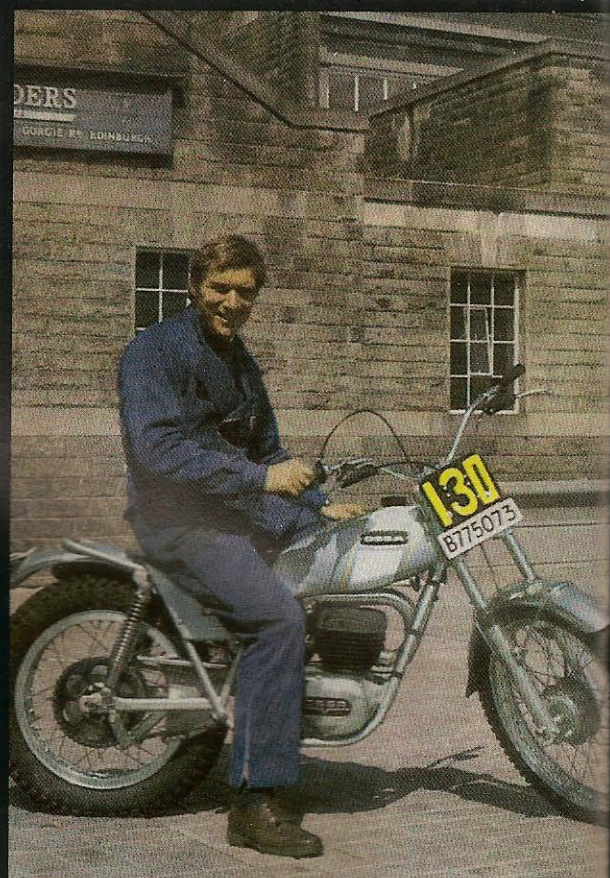




**PREMIERS SUCCÈS**  
Ossa fait le bon choix en engageant Mick Andrews en 1967..

**Tournée aux USA**  
1968 : il fait découvrir le trial aux Américains pour vendre des Plonker.

**MICK GAGNE**  
tout ce qui est possible en 1970 et 71 sur son Ossa d'usine.



## La première Ossa trial : Pluma en Espagne, Pennine en



**PENNINE 1967**  
Encore trop typée enduro, un demi-échec.

des Pennine en remplaçant les réservoir et garde-boue en résine par des éléments en aluminium. Vendues au même prix que l'origine, elles partent comme des petits pains ! Mick Andrews, lui, continue sa progression avec une machine nettement relookée elle aussi et dotée d'une nouvelle culasse. Il décroche une belle deuxième place au Scottish, battu seulement par son pote Bill Wilkinson sur Greeves (l'unique victoire pour cette marque qui se meurt, et la dernière pour un constructeur anglais...), mais devant Miller sur Bultaco.

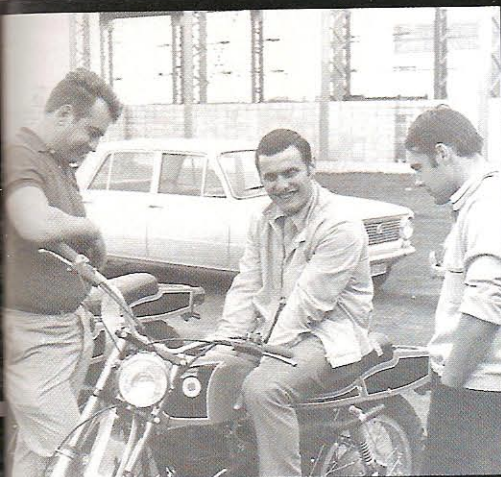
### 1971 : la consécration

A partir de 1970, Ossa demande à Andrews de se concentrer sur le trial, et même s'il continue tout de même à faire quelques apparitions en cross et aux ISDT, ça va payer. Non seulement il apporte à la marque sa première victoire aux Six Jours d'Ecosse début mai, mais également sa première manche du championnat d'Europe (qui ne deviendra Mondial qu'en 1975), en Espagne ! La machine d'usine ne ressemble plus du tout à la série : cadre raccourci, angle de chasse plus faible, échappement sous la selle, carbu de 26 mm et par dessus tout ça un bel ensemble selle-réservoir (un peu dans le style Montesa) peint en gris clair barré d'une bande blanche. C'est en fait le prototype de la MAR (Mick Andrews Replica), dont Mick présente à la Presse un modèle de pré-série en novembre. Dotée d'une boîte cinq, son cadre est maintenant interrompu sous le moteur, ce qui permet à la fois de rabaisser la selle et de gagner en garde au sol, avec un nouveau sabot en matière plastique. Le carbu est toujours un IRZ. Avec ses petits moyeux, ses jantes

en alu et son tout nouveau guidon Renthall, elle ne pèse plus que 91 kg. Annoncée pour la mi-71, elle ne sera disponible que début 1972 et c'est déjà une prouesse pour l'usine catalane, qui connaît une désastreuse inondation due à une crue de la rivière Llobregat, causant des dégâts pour plus de 4 millions de francs de l'époque.

Entre temps, Mick gagne à son guidon pratiquement tous les trials possibles, à commencer par un second "Scottish" en mai 1971, et le championnat d'Europe avec cinq victoires sur neuf manches ! Mick Andrews a fait du bon boulot, et il a été écouté : la MAR est un énorme succès, notamment aux USA où il part régulièrement en tournée, ou en France. L'usine en produit 200 à 300 par mois. Tandis qu'en France c'est toujours Seurat qui distribue la marque (voir encadré), en Angleterre l'ancien officiel Royal Enfield Peter Fletcher devient le troisième importateur Ossa et les ventes s'envolent. Sur le plan sportif, Magical Mick est toujours sur le toit du monde en cette année 1972 avec une troisième victoire consécutive en Ecosse, et encore cinq victoires sur 10 manches européennes (dont on ne garde que les six meilleures) et bien sûr le titre à la clef. Pourtant il souhaite encore améliorer le produit, mais l'usine semble préférer se reposer sur ses jeunes lauriers. C'est ce qui va pousser Andrews, homme de défis et relevant d'une grave blessure rendant son avenir sportif incertain, à accepter l'offre de Yamaha, qui cherche développer la future TY. Il quitte donc Ossa et roulera pour la marque japonaise dès 1973, ce qui provoquera des réactions inattendues de certains aficionados, qui iront jusqu'à lancer des pierres devant ses roues lors de la première manche du championnat d'Europe, en Espagne !





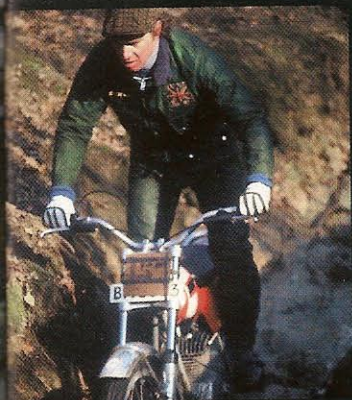

**les OSSA en France**  
DEUX MODÈLES DE 230 cc

CROSS - 28 cv DIN à la roue arrière  
5.000 F.

TRIAL - 16 cv DIN à la roue arrière  
4.350 F.

**ESSAI SUR DEMANDE**

C. S. M. - 8, Rue du Docteur-Leray  
Tél - 961-60-73 ARGENTEUIL



**PILOTE OFFICIEL**  
1967 : Marcel Seurat (à gauche) et Jacky Vernier confient une Pennine à Alain Chaligne.

**MONARCH OF THE HIGHLANDS**  
1972 : Sur sa MAR rouge, Andrews

remporte son troisième Scottish d'affilée.

**OSSA FRANCE**  
Première publicité Ossa dans Moto-Revue en septembre 1967.

## Europe et Plonker aux USA.

### Ossa sans Andrews

La MAR ne va plus beaucoup évoluer. Le meilleur pilote de la marque est le Suédois Thore Evertson, qui termine 8ème du championnat d'Europe 73, et 6ème en 74 avec une victoire en Tchécoslovaquie et une belle troisième place au "Scottish" (que Mick Andrews remporte cette année-là sur la Yam...). En Angleterre, c'est Dave Thorpe qui est le plus en vue, mais il n'est pas très présent hors de son pays. Ossa présente néanmoins une nouvelle version de la MAR (qui conserve ce nom malgré le départ d'Andrews), la Mk 2. Dotée d'un embellage plus lourd, d'un carbu Amal Concentric plus fiable, de nouveaux moyeux censés être plus étanches, d'un sabot en dural et d'un réservoir aminci de 4,5 l, elle se vend toujours très bien. Au total, environ 7000 MAR seront produites.

Mais au fur et à mesure que les années passent, on sent bien qu'il manque un pilote de développement du niveau du Géant Blond. Les Ossa de trial semblent figées, si ce n'est en Angleterre où le nouvel importateur Cliff Holden propose une confidentielle version à cadre chromé et suspension cantilever, et les ventes baissent inexorablement. En 1975, sort en plus de la 250 une version 310 cm3, baptisée 350 MAR. Son réservoir blanc s'orne d'une double virgule jaune et rouge. L'année suivante, la 350 reçoit un carbu Bing made in Spain, des garde-boue en plastique blanc, ses amortisseurs sont plus inclinés et les carters moteur sont standardisés avec ceux de la gamme cross, mais c'est tout ce qui change. Les nombreuses grèves n'arrangent rien : au contraire, l'usine en manque de liquidités tombe sous le contrôle de l'Etat.

## OSSA EN FRANCE

Septembre 1967: Moto Revue annonce l'importation en France de la marque Ossa par Marcel Seurat. Ancien coureur de vitesse (il fut vice-champion de France 500 cm3 en 1964), Marcel a été conquis par le tout-terrain, pratiquant le moto-cross sur une Triumph-Rickman 500 Métisse, puis sur une 360 Maico. Mais c'est surtout la perspective de développer l'enduro en France, et la possibilité d'importer des motos de ce type, qui l'incite à se rapprocher de la marque Ossa qui commence à faire parler d'elle. Marcel Seurat dirige alors à Argenteuil une entreprise de chauffage-sanitaire d'une trentaine d'employés, la Sanichauf. C'est sous cette enseigne qu'il débute l'importation des Ossa, mais très vite il crée une structure dédiée à la moto baptisée CSM (Centre de Sports Motocyclistes), également basée à Argenteuil. Sa première publicité Ossa, dans Moto Revue (unique hebdo moto de l'époque) de septembre 1967, annonce deux modèles : une 230 cm3 de cross au prix de 5000 francs et une de trial (de "16 cv DIN" !) au prix de 4350 francs, soit environ 4000 euros actuels.

### Difficiles débuts

C'est d'abord le Parisien Jean-Jacques Chevreux qui est chargé de promouvoir la nouvelle Ossa 230 Pennine au célèbre trial de Montbéliard, mais il s'arrêtera au bout de quatre zones après avoir cassé tous les éléments en fibre de verre... Seurat n'est pas lui-même passionné par le trial, lui préférant le cross. Pourtant en 1968, il tente de passer la vitesse supérieure en s'attachant les services de l'un des meilleurs pilotes Inter de l'époque, Alain Chaligne, qui abandonne sa Bultaco pour une Pennine 250. Hélas cette moto ne trouvera pas sa place en France, puisque sur les 250 Ossa importées par CMS entre 1968 et 1971, seulement une dizaine sont des motos de trial.

A partir de 1971, les affaires se développent, et Marcel Seurat crée la SMVS (Société de Mécanique Vernier et Seurat) avec Jacques (Jacky) Vernier, un des meilleurs crossmen français du moment qui est aussi... son gendre ! Ils importent les motos Ossa ainsi que des équipements tout-terrain et des accessoires. En 1972, la nouvelle MAR (Mick Andrews Replica) arrive enfin sur le sol français et la SMVS en vend 88 pour cette première année. Cette moto est bien née et ses ventes, aidées par les succès de Mick en championnat d'Europe et en Ecosse, vont rapidement s'envoler.

### Période faste

En 1973, ce sont 380 MAR et 125 Explorer (la version rando de la MAR, dotée d'une grosse selle, d'un plus grand pignon de sortie de boîte et d'un plus gros réservoir de couleur or) qui seront vendues dans notre pays, soit au total 505 Ossa de trial. Ce beau chiffre passe à 635 en 1974 (385 MAR et 250 Explorer) et encore 560 en 1975 (205 MAR 250 cm3, 250 MAR 350 cm3 et 105 Explorer). A partir de 1976, la SMVS doit déménager de ses locaux trop exigus de la région



parisienne, et s'installe en Bourgogne, dans la zone industrielle de Savigny-les-Beaune. La passion de Marcel pour les grands crus explique peut-être aussi ce judicieux choix géographique... Mais en même temps, les ventes de trial chutent en France, tandis que l'usine espagnole commence à connaître ses problèmes financiers et ne bénéficie plus des résultats sportifs de Mick Andrews, parti chez Yamaha trois ans plus tôt. Ce sont donc à peine plus de 300 motos de trial, toutes cylindrées confondues, qui sont vendues en 1976 sur notre territoire. Petite embellie avec l'arrivée des nouvelles TR vertes, vendues à 385 exemplaires en 1977, mais seulement 150 en 1978 et 110 en 1979.

En 1980, la nouvelle Ossa Gold 350 débarque, mais assez tardivement dans la saison, et 125 motos de ce type sont vendues en France cette année-là. En 1981, seulement 55 Gold 350 et 14 Abricot 250 trouvent preneur et en 1982, l'ultime série d'Abricot importée en France, annonçant le chant du cygne, se vend seulement à 95 exemplaires. C'en est fini des Ossa et de la collaboration avec Marcel Seurat, qui entre-temps avait repris l'importation Husqvarna pour la France.

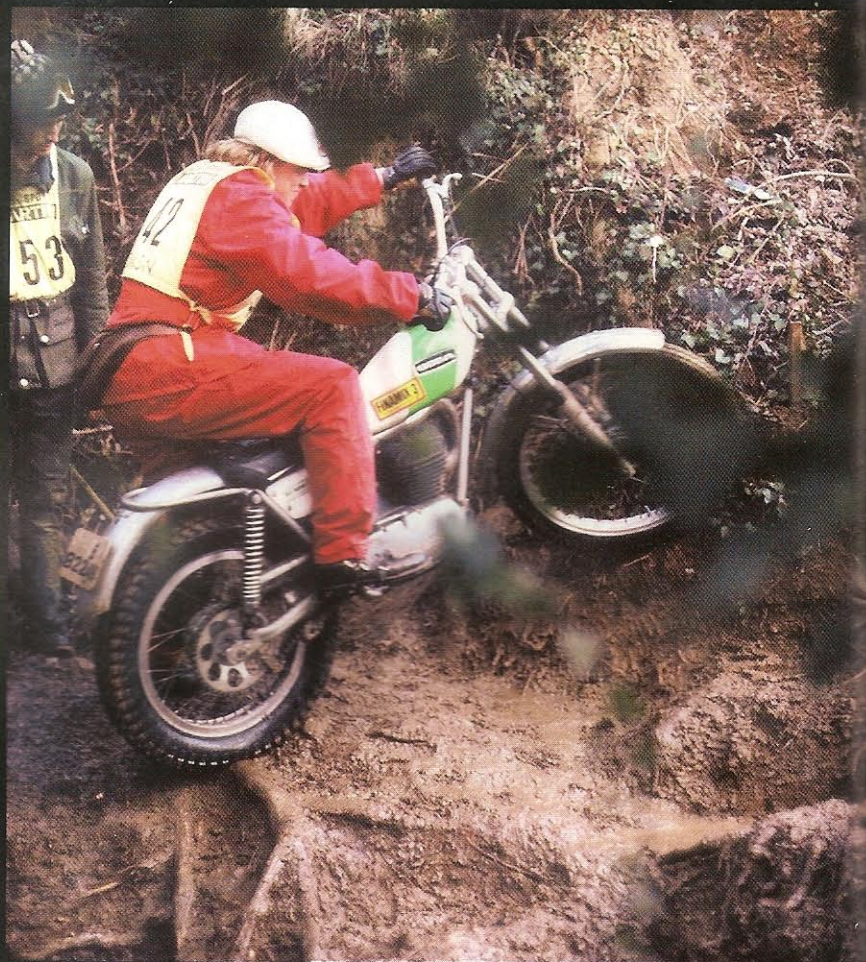
## Soutien sportif

Côté compétition, Marcel Seurat a toujours maintenu une grosse présence Ossa dans les championnats français de trial, exactement comme en cross et en enduro. Il ne fut toutefois jamais récompensé par le titre de champion de France Inter, la suprématie de Charles Coutard sur le trial français des années 70 ayant fermé bien des portes aux autres prétendants. Patrick Renaud-Badet parviendra toutefois à placer son Ossa devant la Bultaco de Charles à plusieurs reprises, tandis que Guy Totems amènera la sienne à la troisième place du championnat de France Inter 1976, juste devant Renaud-Badet.

A partir de 1978, Marcel Seurat confie à Joël Corroy la gestion du service course Ossa en France. Une longue amitié liait les deux hommes et Marcel avait notamment aidé Joël à monter en 1975 le magasin Trail 70, concessionnaire exclusif Ossa à Vesoul. L'équipe est toujours constituée des chefs de file Guy Totems et Patrick Renaud-Badet, mais aussi des frères Pauli (Olivier et Didier), des frères Scheppler (Denis et Thierry), de Henry Jacquier, Guy Santoni, Georges Graziani et de Jacques Iltis en side-car. Joël met alors au point une TR 350 à admission par clapets, avec laquelle Mick Andrews va même rouler en Mondial, pour son retour sur la verte espagnole... qui, pour le coup, devient jaune, la couleur préférée du Grand Blond et celle de Trail 70 !

Enfin, en 1980, Fred Michaud, tout auréolé de son titre de Champion de France Inter, passe sur la nouvelle Ossa Gold pour le championnat français ainsi que sur quelques épreuves du Mondial. En tout, 13 ans de présence qui ont laissé une belle trace de tétines dans le petit monde du trial, si l'on en juge par les réactions que suscite aujourd'hui le retour de la marque.

Un grand merci à Lysiane Seurat et à Claude Pourchot pour leur aide précieuse.



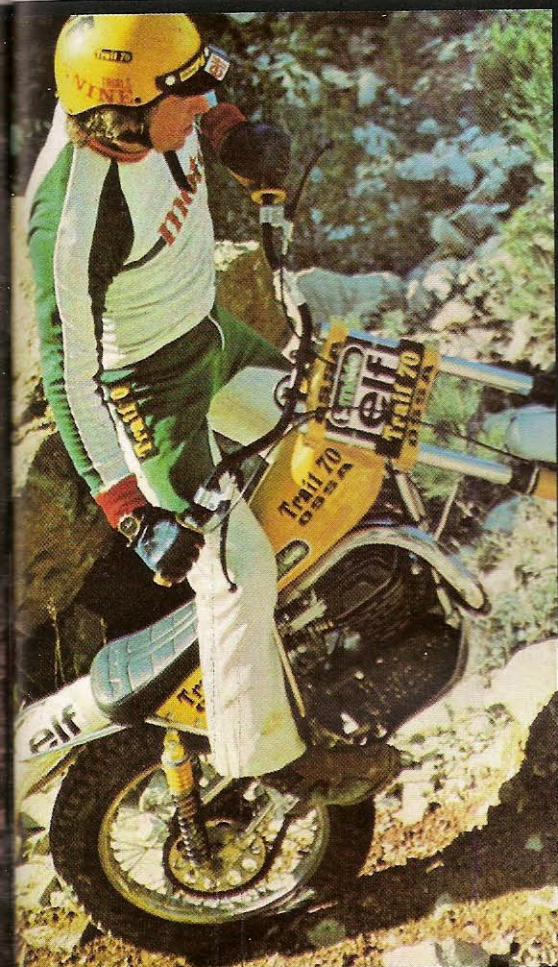
## Mick Andrews Replica :

### Andrews is back !

En 1977, les Ossa sont rebaptisées TR250 et TR350, et changent de couleur : cadre et moteur noirs, le reste vert jardin. Grâce à l'aide financière conjointe des importateurs anglais, français et italien, Mick Andrews fait son grand retour (la TY ayant à son tour cessé d'évoluer). Il se remet au travail sur les nouveaux modèles et se classe à une honorable 6ème place mondiale. Ses meilleures années sont toutefois derrière lui, c'est alors le règne de Vesterinen et de sa Bultaco ! Mais grâce aux nombreux stages qu'il anime, notamment en France, les ventes repartent un peu. Fin 78, on annonce de bonnes nouvelles pour Ossa avec l'octroi d'un prêt gouvernemental pour remettre l'usine à flots (rien à voir cette fois avec la crue du Llobregat !). Un prêt qui sera plus que triplé en janvier 79, pour atteindre un total de 12 millions de francs de l'époque (environ 10 millions d'euros actuels), mais un prêt sous conditions. Sous la présidence d'un nouveau directeur, un progressiste du nom d'Antonio Jorda, les employés sont gérés en coopérative selon le principe de l'égalité des salaires, quelque soit la fonction, dans le but de maintenir l'emploi : ainsi un pilote est-il payé autant qu'un ouvrier, une secrétaire ou un chef d'équipe ! En pratique, ce beau principe créera d'énormes tensions et ne tiendra pas.

En 1979, les Ossa sont entièrement vertes (cadre compris). Andrews descend à la 16ème place mondiale, puis repart chez lui créer les Majesty (sur base Yamaha, avec son pote John Shirt), non sans avoir participé à la création du nouveau modèle qui





**MAR 1972**  
La Mick Andrews Replica se vend très bien mais Andrews va quitter Ossa.

**OSSA JAUNE**  
La Ossa à clapets de Mick en 1979 porte les couleurs de Trail 70.



**1980 : LA GOLD**  
Le nouvelle 350 est entièrement jaune.

**1978 : LE RETOUR !**  
L'excellent dessin de Yann Renauld dans Moto Verte au retour du Grand Blond.

**TONI GORGOT**  
L'Espagnol apporte à Ossa une dernière victoire en GP, en 1981. (Photo JC Roche)

**CORROY HIMSELF**  
Il fait courir les Ossa en trial et pilote lui-même une Abricot 250 en Mondial.

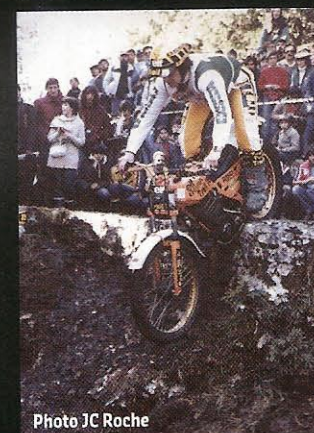
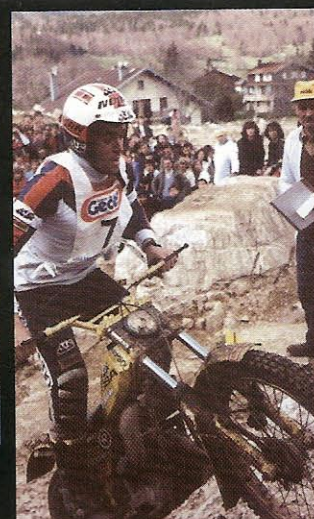


Photo JC Roche

## best seller mondial pendant cinq ans !

fait sensation au Salon de Paris, fin novembre : la TR80 Amarillo (ou Gold chez nous...) est une nouvelle 350 toute jaune ! Son moteur (noir) à boîte cinq, dépourvu des clapets et des six ou sept rapports essayés sur le prototype, cube 302,5 cm<sup>3</sup> (77 x 65 mm) et bénéficie de l'allumage électronique Motoplat, d'amortisseurs encore plus inclinés et surtout d'un échappement doté d'un véritable pot de détente (une première en trial) et d'un silencieux terminal en alu, étudiés en partenariat avec le Professeur Gordon Blair, de l'Université de Belfast.

Malgré de gros problèmes financiers, Ossa parvient à engager l'Espagnol Toni Gorgot comme premier pilote. Hélas un accident de la route va le priver des trois premières manches du Mondial, qu'il terminera tout de même à la septième place, pas mal pour une première saison ! Il est aussi le meilleur étranger et Best Newcomer en Ecosse en terminant 7ème. Sur des motos de série, des anglais signent aussi quelques belles perfs, comme Norman Shepherd qui bat son frère Rob, alors officiel Honda, pour une quatrième place lors d'une manche du championnat d'Angleterre, après une honorable semaine écossaise.

### Une fin inexorable

Mais les grèves continuent, les employés demandant à être mieux payés. Or la production diminue, les sous-traitants ne faisant plus crédit, alors qu'Ossa est contrainte par les directives gouvernementales de ne licencier personne... Malgré tout la 350 est rejointe par une nouvelle 250 du même tonneau, baptisée

Naranja ou Abricot en raison de sa belle couleur orange (Apricot dans les pays de langue anglaise). Puis c'est la concurrence des nouvelles machines italiennes (Italjet, SWM et bientôt Fantic) qui commence à se faire sentir : Gorgot ne peut faire mieux que huitième au Mondial 1981, non sans avoir donné à la Gold son unique victoire en Grand Prix (en Italie) et remporté deux titres espagnols consécutifs. Il quitte finalement Ossa pour Montesa l'année suivante, et gagnera même le Scottish 83 pour cette marque !

Les ventes d'Ossa continuent à chuter, et ce n'est pas la dernière série de machines, peintes en rouge et rebaptisées "303", qui changera la donne. Elles auront bien du mal à trouver preneur en Italie où elles seront toutes envoyées... De nos jours la 303 est un vrai collector ! On entendra aussi parler d'un nouveau modèle, appelé Domino, doté d'un frein arrière à disque et d'une partie de l'échappement passant par le cadre, mais il ne sera jamais produit. En 1984, l'importateur anglais Holden passe la main à Peter Quinn, mais lui-même va vite se tourner vers une marque plus prometteuse, JCM... C'en est fini de la marque Ossa ! Fini ? Oui, mais seulement jusqu'à aujourd'hui puisqu'au Salon de Milan, Ossa vient d'annoncer son retour en trial avec une nouvelle machine qui présente des solutions apparemment avant-gardistes, sous la houlette d'un motoriste talentueux, Joseph "Xiu" Serra (plus connu pour le moteur de la Gas Gas Pro). Retour gagnant ? On ne demande qu'à le croire, en souvenir du glorieux passé de la marque espagnole !



**PARFAITE**  
à sa sortie,  
Ossa n'a pas su  
la faire évoluer.