

10/12/2019

## LA OSSA MAR

OSSA es el acrónimo de **Orpheo Sincronic Sociedad Anónima**, que era el nombre de una compañía que en el año 1928 empezó a fabricar proyectores cinematográficos y motores fuera borda de la mano de la familia Giró.



**ORPHEO  
SINCRONIC  
S.A.**

**BARCELONA (España)**  
Talleres:  
Calle Viladomat, 199  
Teléfono 31544  
Despacho:  
Rambla de Cataluña, 43  
Teléfono 24752

**OSSA**  
CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS para la FABRICACION de  
Motores para Out-Boards  
**R. SORIANO**

An advertisement for Orpheo Sincronic S.A. featuring a large outboard motor on the right and a small motorboat on the left. The text provides contact information for their Barcelona offices and lists R. Soriano as the exclusive dealer for outboard motors.

La empresa sobrevivió a la Guerra Civil española y, una vez terminada, en 1940 Orpheo Sincronic presentó un prototipo de motocicleta que había sido desarrollado antes de la guerra a iniciativa de Manuel Giró Minguella, pero la idea no tuvo continuidad y tuvieron que esperar todavía once años más antes de que la empresa no empezara a fabricar este tipo de vehículos bajo la marca OSSA.



La decisión de dedicarse seriamente a la fabricación de motocicletas se tomó poco después de terminada la Segunda Guerra Mundial, cuando la empresa decidió crear una moto popular a fin de satisfacer la demanda de la época de un medio de transporte económico. Así, aprovechando la tecnología mejorada de fabricación de motores de dos tiempos adquirida de la empresa alemana DKW por los aliados, OSSA comenzó a fabricar motocicletas.

En 1949, Giró y con el logotipo que se hizo muy popular (un trébol de 4 hojas), empezó a producir motocicletas con un

gran éxito. Por cierto, la primera constancia que se tiene del logotipo del trébol de cuatro hojas de OSSA data de 1949, cuando se incorporó por primera vez al depósito del prototipo de la futura OSSA 125 que se mostró en la Feria de Muestras de Barcelona. Aunque se desconoce exactamente el motivo por el que la marca lo adoptó como símbolo, se ha apuntado que podría estar relacionado con la época en que la empresa se dedicaba al cine: sería una representación simbólica de la "Cruz de Malta", empleada entonces en los obturadores de las cámaras de proyección para garantizar la exactitud del salto entre fotogramas.



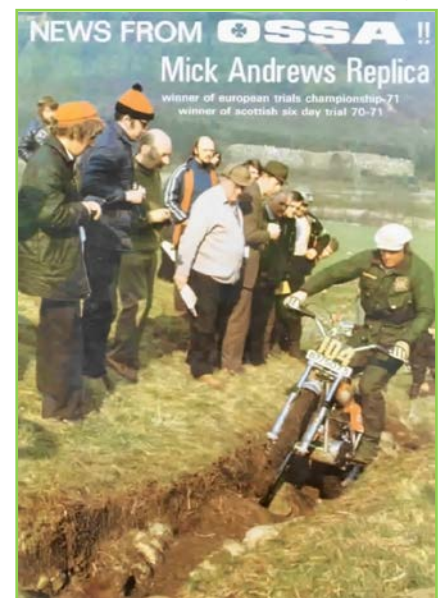
El primer modelo fabricado en serie se presentó este mismo año y salió a la venta en 1951. Era una 125cc de 3 velocidades que llegaba a 75 kilómetros por hora. En pocos años se vendieron 14.000 unidades. A este modelo le siguieron otros, como por ejemplo un ciclomotor de 50cc que podía recorrer 80 kilómetros con un litro de gasolina. El modelo 125A se vendió mucho entre 1949 y 1952, lo cual permitió encarar inversiones destinadas al desarrollo de nuevos modelos. En 1958 la compañía lanzó su única moto con motor de 4 tiempos (en este caso Morini) llamada 175 GT.

A partir de 1964 se incorpora a la empresa Eduardo Giró, hijo de Manuel, uno de los cuatro hermanos copropietarios de Maquinaria Cinematográfica S.A. Eduardo, con el título de ingeniero reciente, era un genio de la mecánica. Se dice que diseñó su primer motor a los 12 años, y a los 15 construyó uno capaz de alcanzar las 15.000 rpm.

El joven Eduardo revolucionaría la marca OSSA, no solo en el aspecto industrial, al ampliar la limitada gama, sino también en lo técnico. Pronto vio que, para sobrevivir, la pequeña empresa familiar tenía que mirar más allá del mercado español. Coincidiendo con ello, OSSA alcanzó su techo de producción durante el "boom" del mercado motociclista de los años 60, logrando un importante volumen de exportaciones al mercado europeo y especialmente al americano.

En EEUU y Canadá las motocicletas de fuera de asfalto, sobre todo las de Motocross (deporte introducido en aquellos países entonces) obtuvieron una gran cuota de mercado, y las OSSA estaban muy valoradas por su ligereza y potencia. El modelo Stiletto 250 particularmente y luego los modelos Phantom, fueron de los más habituales en las carreras de motocross. También destacaron en Todo Terreno con la gama de las OSSA Enduro.

A principios de la década de los setenta, Fernando Batlló hizo varios prototipos con múltiples cilindros de 2 tiempos, una OSSA de 525cc y luego una de 977cc, la OSSA BYRA 1000 de cuatro cilindros. La BYRA 1000 participó en las 24 horas Motociclistas de Montjuïc en 1972, aunque tuvo un accidente. En aquella época, sin embargo, la marca obtuvo la máxima popularidad en el Trial gracias al desarrollo de la exitosa MAR en colaboración con el campeón inglés Mick Andrews, quien logró numerosos triunfos en todo el mundo con esta moto.





La marca destacó en carreras del Campeonato del Mundo de Velocidad donde, con el piloto español Santiago Herrero, consiguió buenos resultados.



SANTIAGO  
HERRERO  
(OSSA)  
CAMPEON  
DE  
ESPAÑA  
250 C. C.





Este piloto falleció en 1970, a la edad de 28 años, debido a un accidente que sufrió en el Tourist Trophy, más concretamente en la milla 13 del circuito de la Isla de Man.



SU ÚLTIMA VICTORIA.—El malogrado Santiago Herrero luce al colgar en el lance de la victoria, la última victoria de su carrera deportiva. Fue en Oporto (Portugal), hace un par de semanas, donde, al vencer, se colgó en cabeza del compuesto del mundo. Su última carrera terminó en Oporto. (FOTO CIFRA)

## FUE EL MEJOR DEPORTISTA VIZCAINO 1969

# Ha muerto Santiago Herrero

**RECUERDE** antes un gran atleta internacional en ciclismo, en la modalidad de la pista y en la de ruta, y en la de montaña. Fue el mejor deportista vizcaíno en 1969, cuando ganó el Tourist Trophy en la milla 13 del circuito de la Isla de Man.

En 1969, cuando ganó el Tourist Trophy en la milla 13 del circuito de la Isla de Man, fue el mejor deportista vizcaíno. Su última carrera terminó en Oporto. (FOTO CIFRA)

### Medalla al mérito deportivo

El Gobierno ha otorgado a Santiago Herrero la medalla al mérito deportivo por su destacada actuación en el ciclismo y en la motociclística.

### POR DESEO PROPIO Y DE SUS PADRES SERA ENTERRADO EN BILBAO

El Ayuntamiento de Bilbao ha acordado enterrar al malogrado piloto en el cementerio de San Juan de la Virgen.

### LA MIRA DE AYER

El Ayuntamiento de Bilbao ha acordado enterrar al malogrado piloto en el cementerio de San Juan de la Virgen.

Las motocicletas OSSA pronto se ganaron buena reputación por su fiabilidad dentro y fuera de carretera, además de su idoneidad para las carreras debida a la óptima relación peso/potencia. Sin olvidar mencionar la "Yankee" 500 bicilíndrica de

carretera que cosechó un enorme éxito en España.

A pesar de la entusiasta acogida por el delicado diseño y robustez de sus modelos, la empresa sufrió de una red de distribuidores desorganizada y dispersa en el importante mercado estadounidense. El auge de la motocicleta que hizo florecer un nuevo mercado y comportó grandes beneficios a los fabricantes europeos, fue también la semilla de la desaparición de muchas pequeñas empresas como OSSA.

Con tantas opciones para elegir (tanto los compradores como los vendedores) las redes de venta y mantenimiento no eran sostenibles, y los intentos de mejorar la producción mediante la inversión en nuevas fábricas llevaron a OSSA y muchas otras empresas europeas a una situación muy delicada.

La caída fue muy rápida y fuerte. A partir del año 1975, con la muerte del General Franco y la transición democrática española se abrió una época de gran agitación laboral, por lo que en poco





tiempo la empresa se vio obligada a adaptarse a las exigencias de los 460 huelguistas (la práctica totalidad de los trabajadores de OSSA) para continuar la producción. Esta problemática laboral coincidió con los crecientes costos y la desaparición de las barreras proteccionistas de la economía española que habían beneficiado a la empresa. Dentro del nuevo marco de libre mercado, OSSA no pudo competir con las marcas japonesas que inundaron el mercado ibérico.



**OSSA**  
**1980**

Esta primavera tienes cita en tu concesionario  
**OSSA**  
La vedette de Paris  
La admiración de Milán  
La expectación de....España

**POLIGONO INDUSTRIAL ZONA FRANCA  
CALLE B - SECTOR B. TEL. 335 08 00 (BARCELONA)**

La empresa hizo suspensión de pagos a finales de 1977. Así, pocos años después de su éxito de ventas, innovación y victorias, quedó relegada a una posición marginal. A mediados de 1978 la familia Giró abandonó la empresa, a la vez que se despedían a 190 de los 460 trabajadores. La empresa se convirtió entonces en una Sociedad Anónima Laboral propiedad de los trabajadores y gestionada por ellos mismos, obteniendo a principios de 1979 un importante crédito oficial del Fondo de Protección al Trabajo español, con el que pudieron reanudar las actividades y renovar la gama de modelos de la marca.



Sin embargo, faltos de liquidez y con una política de nuevos modelos inapropiada (salvo la exitosa TR 80 de Trial), a pesar de los intentos de hacer viable la empresa con una especie de fusión con Bultaco en 1979 y su rebautizado nombre OSSAmoto, no se pudieron resolver los graves problemas económicos. Finalmente, en 1982 la fábrica cerró las puertas definitivamente, aunque algunos modelos de Trial se siguieron vendiendo hasta bien entrado 1985, pero montados casi artesanalmente por ex-trabajadores de la empresa.



En marzo de 2009, casi tres décadas después de su cierre, los gerundenses Jordi Cuxart y Joan Gurt anunciaban el renacimiento de la marca cuando ya hacía tiempo que habían conseguido todas las patentes. Ossa Factory, la nueva empresa creada por ellos, presentó oficialmente el mes de noviembre del mismo año su nuevo modelo de Trial, la TR 280i, durante el salón de la motocicleta en el EICMA de Milán, pero esto ya es otra historia.

## Curiosidades

OSSA fabricó: espoletas de bombas para el ejército español, motores a fabricantes de triciclos y motocarros de carga, máquinas de coser, tocadiscos, equipos profesionales de alta fidelidad, motores para karts, fórmulas, motobombas, motoazadas y motocultores e importó: tomavistas y proyectores Bell & Howell, máquinas de fotografía, etc.

A lo largo de su historia, OSSA ocupó varias plantas de producción. Una vez dedicada prioritariamente a la producción de motocicletas llegaron a ocupar tres de diferentes:

1951 - 1967: Barcelona, en la calle Badal, núm. 81-111

1967 - 1983: Barcelona, en la Zona Franca, calle B

1983 - 1985: L'Hospitalet de Llobregat, en la calle del Cromo, núm. 89

Durante años, además, OSSA mantuvo su dirección social en el número 228 de la calle de Mallorca -esquina con la calle Balmes, donde tenía las oficinas (las que empleaba los últimos años sólo para el negocio de cinematografía). Esta sede se mantuvo hasta 1982, año en que el departamento de cine de OSSA se fusionó con la empresa Supersond.

En 1982 el piloto y periodista Joan Porcar participó en la edición del rally París-Dakar con una Desert 350. La moto disponía de algunas modificaciones como basculante de Phantom 77, horquilla y amortiguadores Marzocchi, depósito con más capacidad, soportes delanteros y traseros para latas de gasolina, etc. No pudo terminar por problemas de salud, pero aquella OSSA causó sensación en el desierto africano.



En la década de 1960 y comienzos de la de 1970 era habitual la fabricación de coches de competición artesanales destinados a las carreras de Fórmula IV y fórmulas promocionales. Muchos de estos coches montaban motores de motocicleta de hasta 250cc, especialmente OSSA, Bultaco y Montesa. Los chasis eran diversos: Selex, Hispakart, Tapias, Artés-Guepardo, etc. destacando varias victorias en pruebas locales.



Otra curiosidad en OSSA fue la fabricación de motos de Trial con Sidecar y explícitas para Motoball.

Destacar un comentario de Mick Andrews con respecto a su nombre: "Mi nombre es Mic y no Mike".





Estos fueron todos los modelos fabricados de:



**CARRETERA**

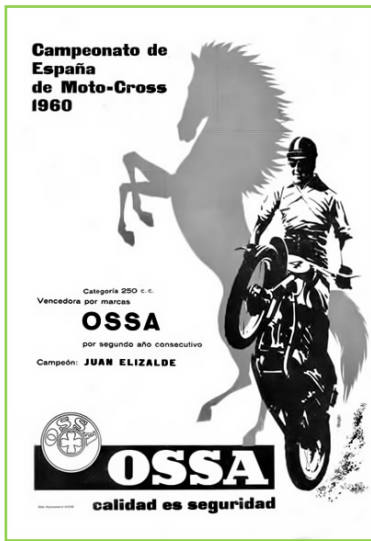
- Fuelles 125, 1951 a 1953
- Palillos 125 (A / B / C / C2), 1953-1963
- Motopedal 50 (A / B / C / D), 1953 a 1966
- Ossita 50
- 125 C2
- Comercial 150
- 160 T
- Sport 175
- Wildfire 230
- Sport 250
- SPQ 250, una Sport 250 transformada en moto de competición en Francia
- 250 T
- 250 TE
- 250 79
- 250 F3
- Yankee 500, con motor de 500cc bicilíndrico de 2 tiempos.





# MOTOCROSS

Stiletto MX y Phantom, un modelo que a mediados de los 70 hizo furor entre los aficionados.





# ENDURO

Enduro 250

Pioneer, con su versión mejorada Super Pioneer Enduro.

SDR, Six Days Replica.

Desert, existiendo la versión Desert Phantom que era una Phantom "civilizada" para poder matricularla.



Prototipo de Enduro AE





Como he comentado anteriormente, OSSA destacó en las especialidades de Velocidad, Motocross y Todo Terreno (Enduro), pero sin duda, los mayores éxitos vinieron de la mano del Trial.

La entrada de OSSA con todo su potencial tecnológico al Trial, contribuyó en gran medida a la popularidad que obtuvo este deporte durante los años 70 en Europa y en EEUU, y junto con las también catalanas Bultaco y Montesa dominaron la especialidad hasta el día de su cierre.





## TRIAL

Pluma 230 (llamada Plonker en el mercado anglosajón), 1967 a 1968

Pluma 250 (llamada Plonker en el mercado anglosajón), 1969 a 1971

MAR (Mick Andrews Replica) 250, 1972 a 1973, con su característico color blanco y franja verde.

MAR (Mick Andrews Replica) 250/73, 1973 a 1977, con la antigua franja verde gruesa convertida en dos de paralelas más estrechas.

MAR (Mick Andrews Replica) 350, 1975 a 1976

MAR (Mick Andrews Replica) 350/76, 1976 a 1977

Explorer, de un bonito color bronce-dorado, era una adaptación para trail de la MAR.

Trial 350/77 y 250/77, 1977 a 1979, cambió el clásico color blanco del modelo por el verde.

Trial 350/80, desde 1980 hasta 1983, re-diseño total del anterior modelo, adoptando un llamativo color amarillo.

Trial 250/80, 1981 a 1983, similar a la anterior pero de color naranja.

Trial 303, 1983 hasta 1985, en color rojo.

## La PLUMA

Hacia septiembre de 1966, más de un año después del lanzamiento por parte de Bultaco de la Sherpa T, OSSA decidió involucrarse seriamente en la recién descubierta disciplina del Trial.

Aprovechando la participación de Mick Andrews con el equipo británico en los ISDT de Villingsberg (Suecia), Eduardo Giró se desplazó y contactó.



En cuanto a Andrews, era ya una firme promesa del Trial que había alcanzado el podio en los Seis Días de Escocia, la prueba más emblemática de este deporte, ininterrumpidamente desde 1963 (aquel 1966 había sido tercero a los mandos de una Bultaco Sherpa T, detrás de Alan Lampkin y Sammy Miller). Aparte de su habilidad pilotando, el inglés tenía grandes conocimientos de mecánica y sabía transmitir con detalle el funcionamiento de una moto de Trial.

Medio a escondidas, Andrews viajó a Barcelona y probó el único modelo aprovechable para competir en Trial,



en aquellos momentos la Pluma 230 (modelo llamado Plonker en el extranjero), entonces más bien una moto de Motocross o de Enduro que de Trial. Andrews y OSSA llegaron a un entendimiento y firmaron un contrato a comienzos de 1967, momento en el que Mick comenzó su labor de desarrollo de la Pluma. Una de las primeras pruebas que disputó fue el Trial de Reyes celebrado en los alrededores de la Arrabassada el 8 de enero de 1967, prueba que ganó cómodamente compitiendo fuera de concurso.

Aunque la moto no parecía tan competitiva como las Bultaco y Montesa, Andrews consiguió buenos resultados, entre los que destacan el tercer lugar en los Seis Días de Escocia en 1968 y el segundo en 1969. Ese año, su trabajo fructificó con la Pluma 250, modelo que ha sido considerado como la primera moto de Trial de OSSA. El motor tenía 244cc con doble bujía, cambio de cuatro velocidades y una potencia de 18 CV a 8.000 rpm, siendo su característica principal el innovador encendido electrónico (evitando así que el motor fallara al pasar por zonas húmedas y ofreciéndole más estanqueidad).

A partir de la Pluma 250 se fue desarrollando un nuevo prototipo que, hacia 1970, estaba ya en fase avanzada. En marzo de ese año Andrews la pilotó en el IV Trial de Sant Llorenç, puntuable para el Campeonato de Europa, con el resultado de una victoria espectacular (acabó la carrera con 20 puntos menos de penalización que el segundo clasificado, Rob Edwards).

### La MAR (Mick Andrews Replica)

Poco después, en mayo, llegó finalmente su primera victoria en los Seis Días de Escocia después de 9 años de intentarlo. El prototipo de OSSA que pilotó era ya prácticamente una MAR, aunque el conjunto depósito-sillín (de color rojo con franja diagonal blanca) era todavía de una sola pieza.

Fue durante esa época que Mick Andrews se convirtió en el piloto de Trial más admirado, con un carácter muy extrovertido y un estilo de pilotaje que fue a menudo descrito como «espectacular y un poco malabarista».



Unos meses después, durante el verano de 1970, Andrews se instaló con su mujer en Castelldefels, Barcelona, con el fin de centrarse en el desarrollo definitivo de la futura MAR, codo a codo con Eduardo Giró. La mayor parte del trabajo de puesta a punto de la moto la llevaron a cabo en la falda del Tibidabo.







El prototipo iba evolucionando, tanto en el apartado mecánico como en el estético: el inicial color rojo se convirtió en blanco con franja diagonal roja, azul o verde según la versión (también hubo una versión con franja blanca sobre depósito gris azulado). Hacia 1971 se envió a EEUU para empezar la promoción con unas exhibiciones de Mick Andrews, previas al lanzamiento definitivo y



en ese momento se le cambió el color de la banda diagonal en azul. Todas aquellas versiones llevaban aún el depósito-sillín de una sola pieza, pero la mecánica era ya casi la definitiva.



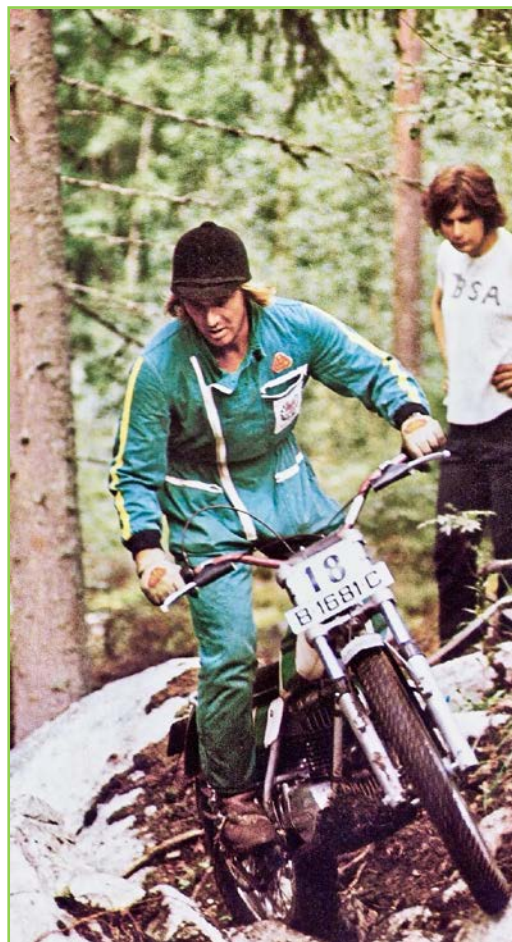
1971 fue el año decisivo: con el prototipo, Andrews ganó de nuevo los Seis Días de Trial de Escocia y además, en su primera temporada completa en el Campeonato de Europa, ganó el título de forma espectacular con cinco victorias y dos segundos puestos sobre nueve pruebas puntuables.

A finales de año se anunció el lanzamiento inminente de la nueva "Ossa 250 MAR".

Como curiosidad, hay que decir que la moto fue mayoritariamente conocida en Cataluña con el apelativo cariñoso de "la Mike Andrews" y, más exactamente, "la Macandrius" (ya que el nivel de inglés entre la población de entonces era más flojo que el actual y la pronunciación llevaba a cierta confusión). Hubo que esperar a comienzos de 1972 para verla, ya que unas inundaciones en la fábrica de la zona Franca de Barcelona hicieron retrasar la producción.

Es conocida una anécdota que dice que, una vez comercializada, se envió una unidad al importador de la marca en EEUU y este, luego que la recibió, remitió un telegrama a la fábrica con el siguiente mensaje: «*La moto no interesa a nadie, parece un juguete*».

Un poco desorientados, los dirigentes de OSSA enviaron a Mick Andrews hacia EEUU para que hiciera una gira de demostraciones con la MAR. Una vez regresado a Europa, se recibió en la fábrica de Barcelona un nuevo telegrama del importador americano que decía textualmente: «*Enviar rápidamente 2.000 motos de Trial -urgente -*».







La MAR fue en su momento una moto revolucionaria en el sentido de que rompía con todo lo que había acontecido como estándar en una moto de Trial. Para empezar, su particular estética (blanca con franja diagonal verde) no dejaba indiferente a nadie y fue uno de los motivos de su éxito, ya que muchos aficionados la consideraban como la más bonita del mercado.

Era una imagen que difería claramente del rojo predominante entonces (tanto las Sherpa T como las Cota eran de este color). También la decisión de volver a la antigua separación del depósito y tapas de filtro contravenía la innovación creada por Montesa en 1968 con la Cota 247 (conjunto depósito-sillín de una sola pieza) y seguida después por Bultaco con su Kit Campeón.

Finalmente, la MAR apostaba por un sillín largo, ancho y confortable, contrariamente a lo que hacía la competencia, con sillines casi simbólicos. En pocas palabras, la MAR representaba el inconformismo dentro del mundo de las motocicletas de Trial y fue tachada a menudo de «*extravagante, iconoclasta y rompedora*».

El motor de la MAR era también especial, ya que según se decía «no tenía bajos, era pura potencia: dabas gas y salías de cualquier lugar». Aparte de más potente, la MAR era más pequeña y ligera que sus rivales del momento, a pesar de que justamente su elevada potencia complicaba el pilotaje. Esta circunstancia, sin embargo, quedaba minimizada por una bien estudiada relación de cambio. El bastidor era de doble cuna abierto por la parte inferior, con la protección del cárter inicialmente sintética y, en futuras versiones, metálico. Por otra parte, una de las características técnicas más discutidas de la moto era su larga palanca de arranque, ya que tenía fama de incómoda e incluso peligrosa.

La primera versión de la MAR salió al mercado al precio inicial de 40.918 pesetas y 48.500 pesetas matriculada (menos de 300€ al cambio actual). Era una moto muy especial, adaptada al



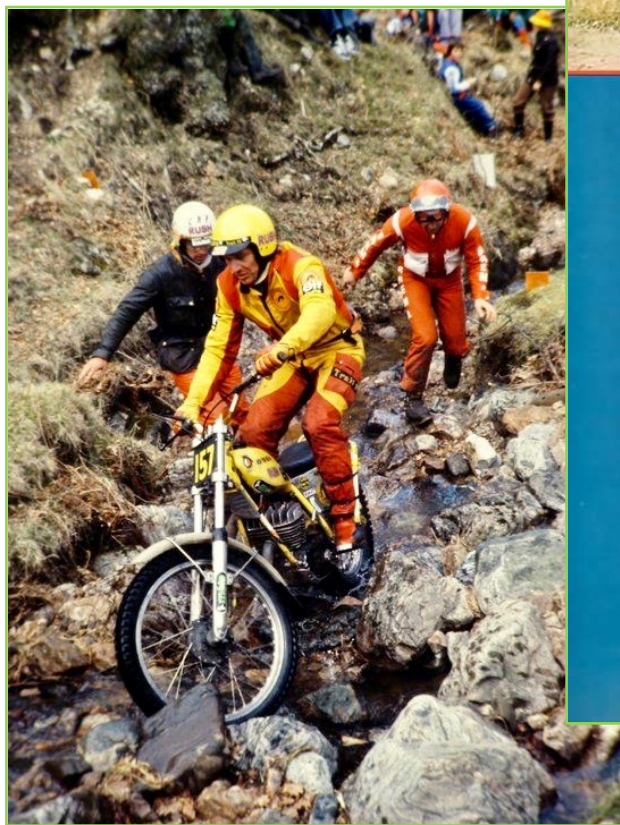
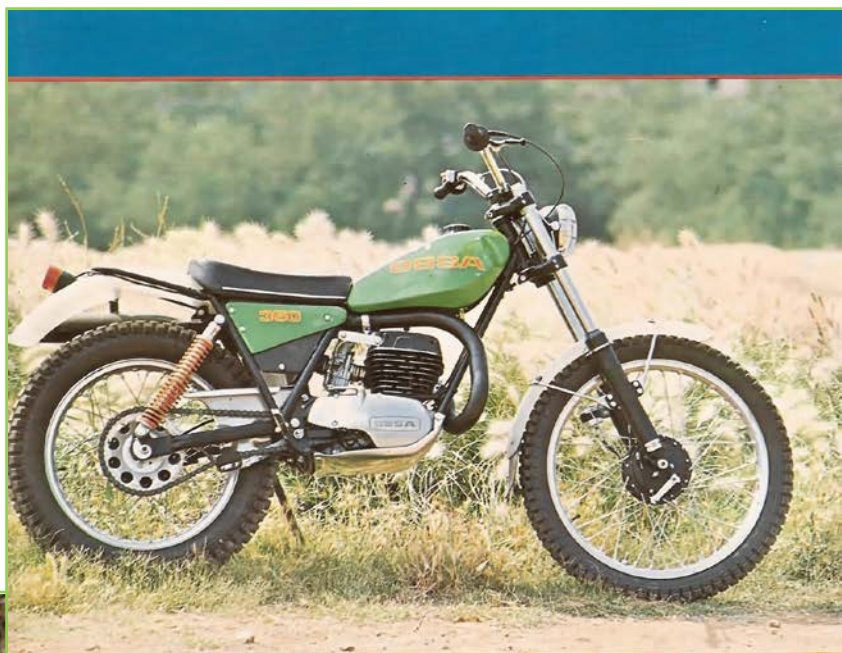
pilotaje del campeón inglés, que obligaba a una conducción muy avanzada al ser un poco más corta que sus competidoras y llevar el motor y estribos más atrasados. Se vendieron más de 7.000 unidades en todo el mundo en menos de dos años.

En resumen, la MAR fue considerada en su momento como «*la apoteosis del Trial*». En un reportaje aparecido en la prensa especializada en diciembre de 1971, poco después de su presentación, se afirmaba que «*sus acabados bordean la perfección; es la mejor moto de Trial existente*».

Aunque Mick abandonó la marca al final de la temporada de 1973, ya que aceptó una millonaria oferta de Yamaha, dejó atrás una larga etapa durante la que contribuyó en gran medida a aumentar la popularidad de la marca catalana en Europa.

Una vez a la venta, la MAR demostró estar al mismo nivel, por lo menos, de sus competidoras y se convirtió en la tercera en discordia tanto en la vertiente deportiva como en el tema comercial.

La OSSA MAR se mantuvo con esta denominación en cuatro versiones más sin apenas modificaciones, concretamente hasta el verano de 1977. A partir de entonces, los modelos de Trial de la marca catalana se comercializaron como OSSA TR.



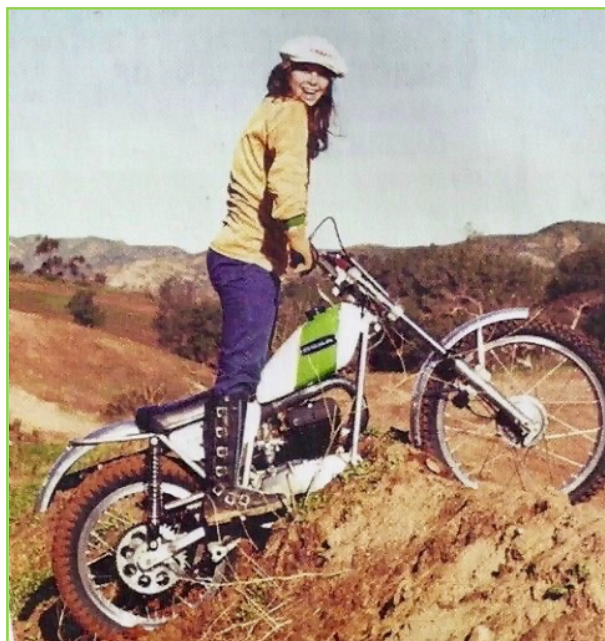
A blue graphic advertisement for the OSSA 350 TRIAL. At the top, the word 'OSSA' is written in large yellow letters with a pink cross logo to the left. Below it, '350 TRIAL' is written in white. A larger pink cross logo is centered below the text. At the bottom, the phrase '¡¡ LA SUPERACION !!' is written in white. Two small inset images show the green OSSA 350 Trial motorcycle from different angles.

Cabe decir que Mick Andrews volvió a pilotar para la firma catalana en 1978 y colaboró en el desarrollo de otro modelo de OSSA que pasó a la historia: la TR 80, conocida como "la amarilla".

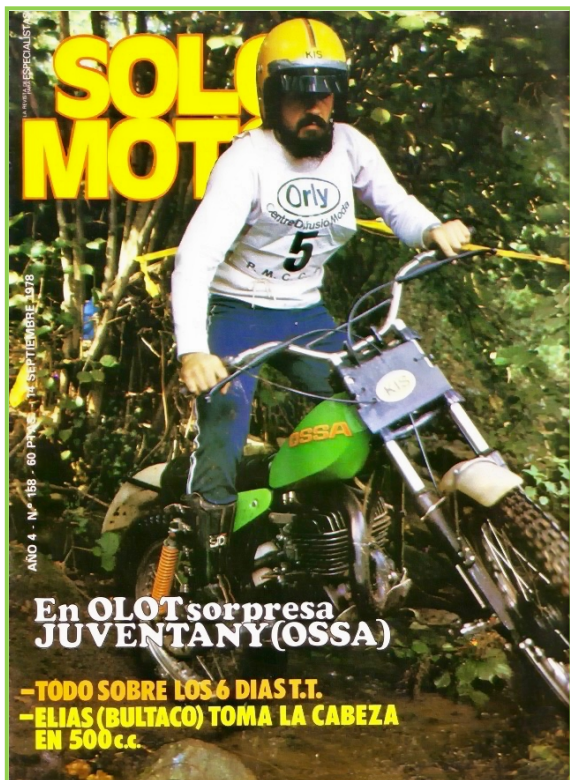
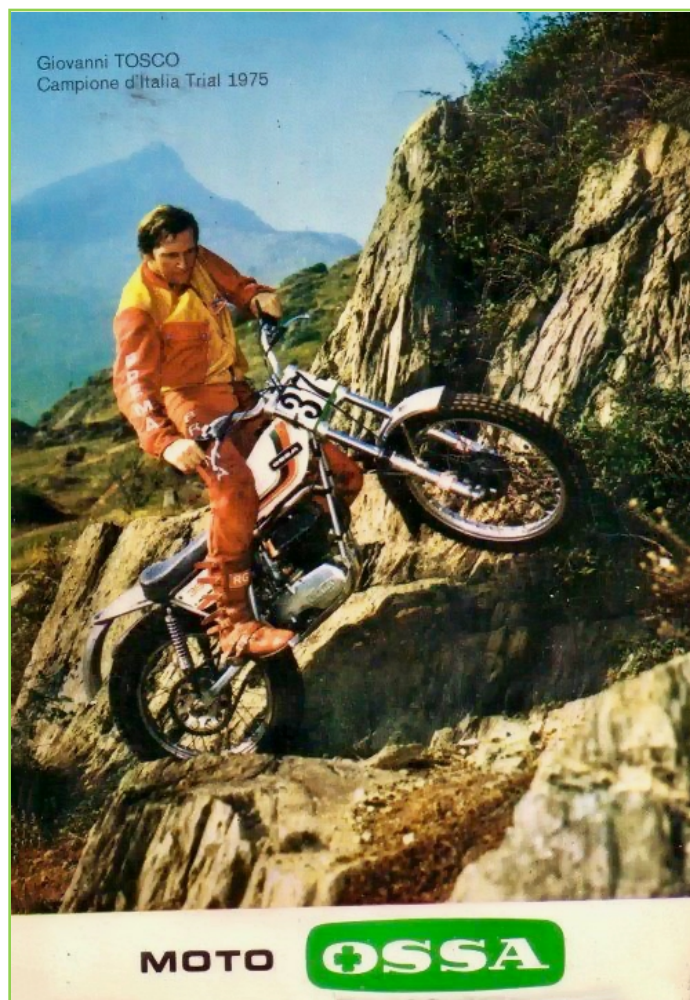


Durante años, las Sherpa, Cota y MAR fueron consideradas las mejores motocicletas de Trial del mundo y alcanzaron todo tipo de éxitos deportivos.

Destacaron como pilotos de OSSA: los ingleses Mick Andrews, David Thorpe, Bill Wilkinson, John Metcalfe, John Reynolds y Chris Sutton, el sueco Thore Evertsson, el italiano Renato Chiaberto y los catalanes, Albert Juvanteny, Quico Payà, Joaquín Abad, Carlos Jordà, Gabino Renales y Toni Gorgot.



Debbie Evans (MAR)



Albert Juvanteny (TR77)



Quico Payà (TR80)





Toni Gorgot (TR80)

Acabo agradeciendo la colaboración de Miquel Graells que me ha ayudado a plasmar en imágenes parte de la historia de OSSA.

