

Ossa (empresa)

OSSA fou una empresa catalana dedicada inicialment a la fabricació de maquinària cinematogràfica i més tard a la de motocicletes que estigué activa entre 1928 i 1982. Fundada per l'industrial barceloní Joan Giró,^[1] la fàbrica estava situada d'ençà de la dècada de 1960 a la Zona Franca de Barcelona i el seu nom és l'acrònim d'*Orpheo Sincronic Sociedad Anónima*. El seu logotip era un trèvol de quatre fulles. Encara avui conserva la popularitat que assolí arreu del món, especialment als EUA, entre els afeccionats a les motocicletes de competició.

El 2010, després de gairebé tres dècades del seu tancament, la marca renasqué temporalment de mans d'uns empresaris gironins, que hi tornaren a fabricar motocicletes des de la nova empresa Ossa Factory S.L.^[2]

Contingut

- 1 Història
 - 1.1 Inici de la producció de motocicletes
 - 1.2 El logotip del trèvol
 - 1.3 Els anys d'apogeu
 - 1.4 Decadència i final
 - 1.5 El retorn
- 2 Les fàbriques d'OSSA
- 3 Producció
 - 3.1 Carretera
 - 3.2 Trial
 - 3.3 Motocròs
 - 3.4 Enduro
- 4 Competició
 - 4.1 Velocitat
 - 4.2 Trial
 - 4.3 Motocròs
 - 4.4 Enduro
 - 4.5 París-Dakar
- 5 Cotxes de competició OSSA
- 6 Vegeu també
- 7 Referències
- 8 Enllaços externs



Orpheo Sincronic S.A. (OSSA)



Dades base

Tipus entitat Societat Anònima
Sector Cinema, Motocicleta

Història

Fundació 1928
Fundadors Joan Giró
Successor Ossa Factory (2009)
Dissolució 1982

Activitat

Productes Motocicletes

Organització i govern

Seu central Zona Franca, Barcelona, Catalunya

Persona clau Manuel Giró (Propietari)
Eduard Giró (Gerent i Enginyer)

Web Lloc web oficial (<http://www.ossamotor.es/EN/>)

Història

L'empresa original va començar l'any 1928 fabricant projectors per a la indústria del cinema al mercat espanyol. La seva primera raó social, *Orpheo Sincronic Sociedad Anónima (O.S.S.A.)*, es va canviar posteriorment a *Maquinaria Cinematográfica, S.A.* Durant la dècada del 1920 va destacar com a fabricant d'un dispositiu

dissenyat per a dotar de so les pel·lícules, aleshores mudes, tot acoblant-lo als projectors.

El fill del seu fundador, Manuel Giró, era un ex-oficial de la marina mercant i un apassionat de les curses de velocitat aquàtiques,^[3] on va arribar a aconseguir alguns rècords.

Quan la seva atracció per les competicions aquàtiques va afluixar, es va dedicar a les curses per carretera, comprant aleshores una Norton 500 amb la qual va córrer curses per Europa. En aquells temps aquella moto no era fàcil de controlar, de manera que eren moltes les curses en què acabava per terra. Per això la va canviar per una BMW, però el seu motor va resultar poc potent i va decidir reemplaçar-lo per un de quatre cilindres i 1000cc creat per ell, derivat dels vaixells. La seva creació va esdevenir portentosa en recta, però molt poc fiable als revolts, fins al punt que la primera vegada que va mirar d'agafar-ne un gairebé es va matar. Després d'això es va dedicar a les curses de sidecar, arribant a guanyar-ne el Campionat estatal durant la dècada de 1940, amb Jaume Pahissa de passatger.

Inici de la producció de motocicletes



OSSA 125 de 1951, la popular *Fuelles*

L'empresa va sobreviure a la Guerra Civil espanyola i, un cop acabada, el 1940 *Orpheo Sincronic* presentà un prototipus de motocicleta que havia estat desenvolupat abans de la guerra a iniciativa de Manuel Giró,^[4] però la idea no tingué continuïtat i caldria esperar encara onze anys abans l'empresa no comencés a fabricar aquesta mena de vehicles sota la marca OSSA.^[5]

La decisió de dedicar-se seriosament a la fabricació de motocicletes es prengué poc després d'acabada la Segona Guerra Mundial, quan l'empresa decidí crear-ne una de popular per tal de satisfer la demanda de l'època d'un mitjà de transport econòmic. Així, tot aprofitant la tecnologia millorada de fabricació de motors de dos temps adquirida de

l'empresa alemanya DKW pels aliats, OSSA va començar a fabricar-hi motocicletes tal com varen fer en aquells moments BSA, Harley-Davidson i Yamaha entre d'altres.

El primer model fabricat en sèrie es va presentar el 1949 i va sortir a la venda el 1951.^{[6][7]} Era una 125 cc de 3 velocitats que arribava a 75 quilòmetres per hora. En pocs anys se'n van vendre 14.000 unitats. A aquest model en van seguir d'altres, com per exemple un ciclomotor de 50 cc que podia recórrer 80 quilòmetres amb un litre de benzina.

El logotip del trèvol

La primera constància del logotip del trèvol de quatre fulles d'OSSA data de 1949, quan s'incorporà per primer cop al dipòsit del prototipus de la futura OSSA 125 que es mostrà a la Fira de Mostres de Barcelona. Tot i que es desconeix exactament el motiu pel qual la marca l'adoptà com a símbol, s'ha apuntat que podria estar relacionat amb l'època en què l'empresa es dedicava al cinema: seria una representació simbòlica de la Creu de Malta, emprada aleshores als obturadors de les càmeres de projecció per a garantir l'exactitud del salt entre fotogrames.^[8]

Cal dir que entre finals de la dècada de 1950 i començaments de la de 1960, Alfa Romeo envià una delegació dels seus advocats a Barcelona per tal d'exigir a OSSA que abandonés l'ús d'aquest logotip, ja que la marca italiana el tenia registrat legalment per als seus automòbils.

Sorprès, Manuel Giró aduï que ni ell fabricaria mai cotxes ni, probablement, Alfa Romeo faria mai motos, argument que convencé els italians d'abandonar les previstes accions legals contra l'empresa catalana. L'afer quedà, doncs, resolt amistosament.^[8]



L'OSSA 250cc monocasc de 1968 que pilotà Santiago Herrero al mundial

Els anys d'apogeu

A partir de 1964 va entrar a l'administració de l'empresa Eduard Giró,^[3] fill de Manel, que era un geni de la mecànica: Es diu que va dissenyar el seu primer motor als 12 anys, i als 15 en va construir un capaç d'arribar a 15.000 rpm. El jove Eduard va adonar-se'n tot d'una que, per sobreviure, la petita empresa familiar havia de mirar més enllà del mercat espanyol. Coincidint amb això, OSSA va arribar al seu sostre de producció durant el "boom" del mercat motociclista dels anys 60,^[9] assolint un important volum d'exportacions al mercat europeu i especialment a l'americà.^[6] Als EUA i el Canadà les motocicletes de fora d'asfalt, sobretot les de motocròs (esport introduït en aquells països aleshores) van obtenir una gran quota de mercat, i les OSSA hi eren molt valorades per la seva lleugeresa i potència. El model Stiletto 250 particularment va ser un dels més habituals en aquells països a les curses de motocròs de finals dels 60 i començaments del 70.



L'OSSA MAR 250cc de 1972

A principis de la dècada dels setanta, Fernando Batlló va fer uns quants prototipus amb múltiples cilindres de 2 temps, una OSSA de 525 cc i després una de 977 cc, l'OSSA BYRA 1000 de quatre cilindres. La BYRA 1000 va participar en les 24 hores Motociclistes de Montjuïc l'any 1972, tot i que va tenir un accident.^[10] En aquella època, però, la màxima popularitat l'obtingué la marca dels seus èxits en trial, gràcies al desenvolupament de la reeixida MAR en col·laboració amb el campió anglès Mick Andrews, qui assolí nombrosos triomfs arreu del món amb aquesta moto.

Les motocicletes OSSA aviat es van guanyar reputació per la seva fiabilitat dins i fora de carretera, a banda de la seva idoneïtat per a les curses deguda a l'òptima relació pes/potència. Tot i l'entusiasta acollida pel delicat disseny i robustesa dels seus models, l'empresa va patir d'una xarxa de distribuïdors desorganitzada i dispersa en l'important mercat nord-americà. Irònicament, l'auge de la motocicleta que va fer florir un nou mercat i va comportar grans beneficis als fabricants europeus, fou també la llavor de la desaparició de moltes petites empreses com OSSA. Amb tantes opcions per a triar (tant els compradors com els venedors) les xarxes de venda i manteniment no eren sostenibles, i els intents de millorar la producció mitjançant la inversió en noves fàbriques van portar OSSA i moltes altres empreses europees a una situació molt delicada.

Decadència i final

La caiguda fou molt ràpida i forta. A partir de l'any 1975, amb la mort del General Franco i la transició democràtica espanyola es va obrir una època de gran agitació laboral, de manera que en poc temps l'empresa es va veure obligada a adaptar-se a les exigències dels 460 vaguistes (la pràctica totalitat de la força de treball d'OSSA) per continuar la producció. Aquesta problemàtica laboral va coincidir amb els creixents costos i la desaparició de les barreres proteccionistes de l'economia espanyola que havien beneficiat l'empresa. Dins el nou marc de lliure mercat OSSA no va poder competir amb les marques japoneses que varen inundar el mercat ibèric. La creixent crisi del mercat de les motocicletes afectà també, entre altres fabricants, a Bultaco i Montesa.^[6]

L'empresa es va enfonsar a finals de l'any 1977. Així, pocs anys després dels seu èxit de vendes, innovació i victòries, va quedar relegada a una posició marginal. A començaments de 1978, OSSA presentà suspensió de pagaments i uns mesos més tard la família Giró abandonà l'empresa,^[6] a la vegada que s'acomiadaven 190 dels 460 treballadors.^[6] L'empresa esdevingué aleshores una Societat anònima laboral propietat dels treballadors i gestionada per ells mateixos, obtenint a començament de 1979 un important crèdit oficial del *Fondo de Protección al Trabajo* espanyol,^[6] amb el qual varen poder reprendre les activitats i renovar la gamma de models de la marca. Malgrat tot, mancats de liquiditat i amb una política de nous models inapropiada (tret de la reeixida TR 80 de trial), tot i els intents de fer viable l'empresa amb una mena de fusió amb Bultaco el 1979 i el seu re-bateig com a OSSAmoto, no es varen poder resoldre els greus problemes econòmics. Finalment, l'any

1982 la fàbrica va tancar les portes definitivament, malgrat que alguns models de trial es van seguir venent fins ben entrat el 1985 (1986 segons altres fonts^[6]), però muntats gairebé artesanalment per ex-treballadors de l'empresa.

El retorn

El març del 2009,^[11] els gironins Jordi Cuxart i Joan Gurt anunciaven el renaixement de la marca quan ja feia temps que n'havien aconseguit totes les patents, salvant-les pels pèls de caure en mans d'empresaris estatunidencs.^[12] Ossa Factory, la nova empresa creada pels gironins, presentà oficialment al mes de novembre del mateix any el seu nou model de trial, la TR 280i, durant el saló de la motocicleta a l'*EICMA* de Milà.^[13]



Una Ossa 250 Copa "Formula 3" de 1981

Les fàbriques d'OSSA

Al llarg de la seva història, OSSA ocupà diverses plantes de producció. Un cop dedicada prioritàriament a la producció de motocicletes n'arribà a ocupar tres de diferents, en dues localitats (Barcelona i L'Hospitalet de Llobregat):

1. 1951 - 1967: Barcelona, al carrer Badal, núm. 81-111
2. 1967 - 1983: Barcelona, a la Zona Franca, carrer B
3. 1983 - 1985: L'Hospitalet de Llobregat, al carrer del Crom, núm. 89

Durant anys, a més, OSSA va mantenir la seva adreça social al número 228 del carrer de Mallorca -cantonada amb carrer Balmes-, on tenia les oficines (les quals emprava els darrers anys només per al negoci de cinematografia). Aquesta seu es va mantenir fins al 1982, any en què el departament de cinema d'OSSA es va fusionar amb l'empresa *Supersond* i es va traslladar al carrer Aribau, número 21.

Producció

Vegeu també: Llista de models de motocicleta de carretera OSSA i Llista de models de motocicleta fora d'asfalt OSSA

Al llarg de la seva història, OSSA tragué al mercat molts models de totes les especialitats. Seguidament se n'enumeren els més destacats, agrupats per especialitats.

Carretera

- Fuelles 125, 1951-1953
- Palillos 125 (A/B/C/C2), 1953-1963
- Motopedal 50 (A/B/C/D), 1953-1966
- Ossita 50
- 125 C2
- Comercial 150
- 160 T
- Sport 175
- Wildfire 230
- Sport 250
- SPQ 250, una Sport 250 transformada en moto de competició a França
- 250 T
- 250 TE
- 250 79

- 250 F3
- Yankee 500, amb motor de 500 cc fabricat prèviament per a l'empresa nord-americana Yankee^[14]

Trial

- Pluma 230 (anomenada *Plonker* al mercat anglosaxó), 1967-1968
- Pluma 250 (anomenada *Plonker* al mercat anglosaxó), 1969-1971
- MAR (Mick Andrews Replica) 250, 1972-1973, amb el seu característic color blanc i franja verda^[15]
- MAR (Mick Andrews Replica) 250/73, 1973-1977, amb l'antiga franja verda gruixuda convertida en dues de paral·leles més estretes
- MAR (Mick Andrews Replica) 350, 1975-1976
- MAR (Mick Andrews Replica) 350/76, 1976-1977^[14]
- Explorer, d'un bonic color bronze-daurat, era una adaptació per a trail de la *MAR*^[14]
- Trial 350/77 i 250/77, 1977-1979, canvià el clàssic color blanc del model pel verd
- Trial 350/80, 1980-1983, re-disseny total de l'anterior model, adoptant un llampant color groc
- Trial 250/80, 1981-1983, semblant a l'anterior però de color carabassa
- Trial 303, 1983-1985, en color vermell



Una OSSA 150 de 1958



Una OSSA Yankee 500 de 1976

Motocròs

- Stiletto MX
- Phantom, un model que a mitjan anys 70 va fer furor entre els aficionats^[16]

Enduro

- Enduro 250^[14]
- Pioneer, amb la seva versió millorada *Super Pioneer Enduro*
- SDR, *Six Days Replica*
- Mountaineer
- Desert, existint-ne la versió Desert Phantom que era una *Phantom* "civilitzada" per a poder-la matricular^[14]



Una Super Pioneer 250 de 1975

Competició

Velocitat

L'empresa estigué competint durant anys de forma més o menys oficial en tota mena de disciplines, fins que decidí de dedicar-s'hi seriosament el 1965, tot desenvolupant nous models de velocitat (com també de motocròs, enduro i trial). Aquell any, dos prototipus de motocicletes amb motors de 175 cc varen ocupar contra pronòstic el primer i el segon lloc final a les 24 Hores de Montjuïc -a la categoria dels 175cc-, davant dels potents equips de Bultaco i Montesa (doblant fins a 25 voltes a la Montesa classificada en tercer lloc). Aviat arribaren altres bons resultats: una victòria a la prova estatal del Gran Premi d'Espanya de 1966 (a Montjuïc), victòria absoluta el 1967 a les 24 hores de Montjuïc (i segon lloc en la categoria de 250cc), quart lloc en el campionat del món de fabricants de 1968, tres Grans Premis guanyats el 1969, etc.

En aquella època, a finals dels 60, OSSA va destacar sobretot en la cilindrada dels 250 cc amb la innovadora motocicleta de xassís monocasc dissenyada per Eduard Giró. El millor pilot d'aquesta moto fou l'espanyol Santiago Herrero, qui morí en un accident durant el Tourist Trophy de l'illa de Man l'any que anava camí de guanyar el campionat del món, el 1970,^[17] després d'haver-ne guanyat quatre Grans Premis. Arran d'aquesta pèrdua, OSSA es va retirar oficialment del motociclisme de velocitat i es va concentrar en les especialitats de trial, motocròs i enduro.



Santiago Herrero poc abans de morir el 1970

D'altra banda, cap a finals de la dècada de 1970, OSSA llançà sengles fórmules de promoció dels seus models de carretera (la 250 T i la Yankee 500), anomenades Copa OSSA i Copa Yankee respectivament. Les competicions constaven de diverses curses i calia participar-hi amb una d'aquestes motocicletes, sense modificar. Al llarg dels seus pocs anys d'existència, aquestes Copes serviren per a donar a conèixer joves valors que pocs anys després destacaren en curses de velocitat, entre els quals Luis Miguel Reyes, guanyador de la *Copa OSSA* de 1977.

Trial

L'entrada d'OSSA amb tot el seu potencial tecnològic al trial, va contribuir en gran mesura a la popularitat que obtingué aquest esport durant els anys 70 a Europa i els EUA, i juntament amb les també catalanes Bultaco i Montesa^{[18][19]} va estar dominant l'especialitat fins al dia del seu tancament, de tal manera que el trial ha estat considerat gairebé un esport nacional català.



Mick Andrews amb l'Ossa 350 verda el 1978

Per tal d'entrar amb força en aquesta especialitat, OSSA va fitxar el pilot britànic Mick Andrews i amb la seva col·laboració^[5] va desenvolupar una moto revolucionària, la MAR (*Mick Andrews Rèplica*), que fou un èxit de vendes. La seva estètica (blanca amb franja diagonal verda) va marcar època.^[6] Segons un reportatge aparegut a la premsa especialitzada el desembre de 1971, poc després de la seva presentació, «els seus acabats voregen la perfecció; és la millor moto de trial existent».^[20]

La MAR es va gestar durant l'estiu de 1970 a la falda del Tibidabo (just on actualment hi ha la Torre de Collserola de Norman Foster), on Andrews la posava a prova en estreta col·laboració amb Eduard Giró,^[20] mentre s'estava amb la seva dona a Castelldefels, Baix Llobregat, on s'instal·là temporalment durant la fase de desenvolupament de la moto.

Amb Mick Andrews, OSSA va guanyar els Sis Dies d'Escòcia de trial tres anys seguits (1970, 1971 i 1972), i dos campionats d'Europa també seguits.^[21]

Destacaren com a pilots de la *MAR*:

Pilots de trial destacats amb OSSA			
 Mick Andrews	 David Thorpe	 Thore Evertsson	 Bill Wilkinson
 John Metcalfe	 John Reynolds	 Chris Sutton	 Renato Chiaberto
 Albert Juvanteny	 Francesc <i>Quico</i> Payà	 Joaquim Abad	 Toni Gorgot

- Els campionats europeus de trial obtinguts per OSSA en la seva història foren aquests:

Any	Campió
1971	 Mick Andrews
1972	 Mick Andrews
Total	2

Nota.- Fins al 1974 inclòs el Campionat era d'Europa, i a partir de 1975 va passar a anomenar-se Campionat del Món.

Motocròs

Des d'un començament les OSSA van guanyar curses i campionats arreu del món, sobretot en la categoria de 250 cc, malgrat no aconseguir mail cap títol mundial de l'especialitat. La *Phantom 250* va ser pilotada per grans corredors, destacant-ne:

Pilots de motocròs destacats amb OSSA		
 Gaston Rahier	 Håkan Carlqvist	 Claude Jobé
 Marty Moates	 Narcís <i>Vampir</i> Roca	 Ferran Alibés

Enduro

En les categories de 250 i 350 cc, OSSA va obtenir molt bons resultats, sobretot a partir de mitjan anys 70 amb les Enduro i *Super Pioneer*, pilotades entre d'altres pel català Ton Marsinyach.

París-Dakar

El pilot i periodista Joan Porcar va participar en l'edició de 1982 del ral·li París-Dakar^[22] amb una *Desert 350*. La moto disposava d'algunes modificacions com basculant de *Phantom 77*, forquilla i amortidors *Marzocchi*, dipòsit amb més capacitat, suports davanters i posteriors per a llaunes de benzina...^[23] No va poder acabar per problemes de salut, però aquella OSSA va causar sensació.



L'OSSA Desert 350 que pilotà Joan Porcar al Ral·li Dakar de 1982

Cotxes de competició OSSA

A la dècada de 1960 i començaments de la de 1970 era habitual la fabricació de cotxes de competició artesanals destinats a les curses de Fórmula IV i fórmules promocionals. Molts d'aquests cotxes muntaven motors de motocicleta de fins a 250 cc, especialment OSSA, Bultaco i Montesa. Els xassissos eren diversos: Selex, Hispakart, Tapias, Artés-Guepardo, etc.^[24]

Entre altres èxits, el 1967 Carles Giró guanyà amb un Artés/Guepardo-OSSA, amb motor de la firma de 230 cc, la cursa de Fórmula IV al Circuit de Montjuïc. Al Premi Ciutat de Granollers de 1968, Manuel Traver guanyà la prova de Fórmula IV amb un Artés-Guepardo-OSSA (el tercer fou Jean Claude, també amb un Artés-Guepardo-OSSA). El 1969, amb el mateix cotxe, Traver fou segon a la VI Pujada al Pont de Vilomara (el tercer fou Alfons Palmer també amb un Artés-Guepardo-OSSA).^[24]

Vegeu també

- Yankee (empresa)

Referències

- FÀBREGAS, Pere A. «Mutua Universal: Los primeros cien años (1907-2007) (<http://www.fabregaspere.com/dmdocumentos/2006.99.98.Mutua.castella.10.pdf>)» (PDF) (en castellà). *fabregaspere.com* p. 13-15. Barcelona: Mutua Universal, 2007. [Consulta: 18 maig 2013].
- «La marca de motos Ossa vol recuperar el primer nivell mundial (<http://www.vilaweb.cat/noticia/3757044/marca-motos-ossa-vol-recuperar-primer-nivell-mundial.html>)». Vilaweb, 22-07-2010. [Consulta: 22 juliol 2010].
- «OSSA Todo Terreno de cine (<http://www.enduromagazine.com/02reportajes/03varios/ossa/index.html>)» (en castellà). *enduromagazine.com*. [Consulta: 15 setembre 2009].
- Herreros 1998: «La autarquía de los años cuarenta» p. 39-41
- «OSSA (<http://frikindomotarra.blogspot.com/2008/09/ossa.html>)». *Fricandó motarra*, 29-09-2008. [Consulta: 5 desembre 2011].
- Herreros 1998: «1945: Cataluña» p. 75-81
- ORENGO, Joan Carles; HERREROS, Francisco. «Ossa». A: Soler, Cristina (coord.). *La moto catalana. 1905-2010, Història d'una indústria capdavantera (Guia de l'exposició del Museu de la Moto de Barcelona)*. Bassella: Fundació Museu de la Moto Mario Soler, agost 2011, p. 48. D.L. B 29846-2011.
- DOMÍNGUEZ, Carlos «Historias de la Moto. OSSA, Cenizas de oro (<http://www.lamaneta.org/motoguapa/ossa.es/FM02.jpg>)» (en castellà). *Fórmula Moto*. Editorial Luike [Madrid], núm. 70, octubre 2010, p. 73.
- FREIXA, Elena «Catalunya, bressol d'èxits de dues rodes (http://www.ara.cat/ara_premium/cronica/Catalunya-bressol-dexits-dues-rodes_0_443355718.html)». *Diari Ara*. Edició de Premsa Periòdica ARA, SL [Barcelona], núm. 104, 13-03-2011, p. 30-31 [Consulta: 14 març 2011].
- «The 1000cc OSSA (BYRA) (<http://hem.passagen.se/ossa/ossa4.htm>)» (en anglès). *hem.passagen.se*. [Consulta: 15 setembre 2009].
- AGUILERA, Gemma; COT, Salvador «Ossa reneix. Quatre fulles, dues vides (http://www.eltemps.net/art2.php?num_id=179)». *El Temps*. Edicions del País Valencià, S.A. [València], núm. 1292, 17-03-2009.
- AGUILERA, Gemma «De mite a realitat (http://www.eltemps.net/web/index.php?option=com_k2&view=item&id=1132:de-mite-a-realitat&Itemid=176)». *El Temps*. Edicions del País Valencià, S.A. [València], núm. 1363, 27-07-2010.
- «Revolutionary New Two Stroke - Ossa TR 280i (<http://twostrokemotocross.com/2009/11/revolutionary-new-two-stroke-ossa-tr-280i/>)» (en anglès). *twostrokemotocross.com*, 14-11-2009. [Consulta: 15 novembre 2009].
- MOLINARI, Giorgio; ALAJMO, Gustavo; GALLI, Roberto; PASQUINO, Michele. «Spagna». A: *Moto Catalogo 1977'78* (en italià). Milà (Itàlia): Edizione A.I.D. S.p.A., 1977, p. 178-182. A.T. Milano 112 14-4-75.
- «OSSA (http://www.twncclub.ch/classic_trial_files/Ossa/Ossa1.htm)» (en anglès). *Classic trial files*. twncclub.ch. [Consulta: 15 setembre 2009].
- «1977 OSSA Phantom GP III. The last of the breed (<http://www.motorcyclemuseum.org/asp/classics/bike.asp?id=119>)» (en anglès). *Classic bikes*. motorcyclemuseum.org. [Consulta: 15 setembre 2009].
- VIGNATI, Alejandro. «Santiago Herrero, otra víctima del Tourist Trophy». A: *Motociclismo* (en castellà). Esplugues de Llobregat: Plaza & Janés, 1972, p. 47. ISBN 84-01-70016-7.
- HAILWOOD, Mike; WALKER, Murray; SMITH, Jeff; CURRIE, Bob; PUIG BULTÓ, Oriol. «Motorismo de montaña y trial». A: *Motos. Carreras de velocidad. Moto-Cross. Trial* (en castellà). Barcelona: Editorial Hispano Europea, 1975, p. 364. ISBN 84-255-0245-4.
- COT, Salvador. «Les tres motos catalanes que van guanyar a tothom (<http://elmon.cat/noticia/218212/les-tres-motos-catalanes-que-van-guanyar-a-tothom>)». *elmon.cat*. El Món, 14-08-2017. [Consulta: 16 agost 2017].
- «Mike Andrews - The Magical (<http://www.ossamotor.es/CA/mick.php>)». *ossamotor.es*. Ossa Factory, 2010. [Consulta: 2 juliol 2010].
- LINATI BIGAS, Alejandro. «Competiciones y campeonatos». A: *Iniciación al Moto-Cross, Trial y Todo-Terreno* (en castellà). Barcelona: Editorial De Vecchi, SA, 1975, p. 103. ISBN 84-315-12210.
- «Primer piloto español que participa en la "París-Dakar" (<http://hemeroteca-paginas.elmundodeportivo.es/EMD01/HEM/1981/12/25/MD19811225-033.pdf>)» (PDF) (en castellà). *Hemeroteca*. El Mundo Deportivo, 26-12-1981. [Consulta: 15 setembre 2009].
- «Curiosidades (<http://web.archive.org/web/20070410014644/http://personal.telefonica.terra.es/web/vitalemaquinas/curiosidades.htm>)» (en castellà). vitalemaquinas. Arxivat de l'original (<http://personal.telefonica.terra.es/web/vitalemaquinas/curiosidades.htm>) el 2007-04-10. [Consulta: 15 setembre 2009].
- «OSSA (1.960 - 1.970) (<http://www.autopasion18.com/HISTORIA-OSSA.htm>)» (en castellà). *autopasion18.com*. [Consulta: 24 març 2013].

Bibliografia

- HERREROS, FRANCISCO; AZNAR, José Luis. *Historia del motociclismo en España* (en castellà). Barcelona: RACC & Hipòtesi Edi-Balmes Edició SL, 1998. D.L. B-46204-1998. ISBN 84-920886-5-6.

Enllaços externs

- Web oficial d'OSSA Factory (<http://www.ossafactory.es/>) **(català)** **(anglès)** **(castellà)**
- Web del fan suec d'OSSA Mats Nyberg (<http://ossa.2y.net/>) **(anglès)**
- Web de tribut a la marca, amb història, imatges, etc. (<http://www.ossamoto.es/>) **(castellà)**
- Article sobre la fàbrica d'OSSA a la Zona Franca al web *Amoticos.org* (<http://www.amoticos.org/t12985-la-fabrica-ossa-de-la-zona-franca>) **(castellà)**
- Cronologia fotogràfica de tots els models de la història d'OSSA (<http://www.lamaneta.org/motoguapa/HistoriaOSSA1%20C.html>) **(castellà)**
- Pàgina amb revistes escanejades de tots els models produïts per OSSA (<http://motosclasicas.org/ossa/index.html>) **(castellà)**



A Wikimedia Commons (https://commons.wikimedia.org/wiki/P%C3%A0gina_principal?uselang=ca) hi ha contingut multimèdia relatiu a: ***Ossa (empresa)***

Obtingut de «[https://ca.wikipedia.org/w/index.php?title=Ossa_\(empresa\)&oldid=18746545](https://ca.wikipedia.org/w/index.php?title=Ossa_(empresa)&oldid=18746545)»

-
- La pàgina va ser modificada per darrera vegada el 20 ago 2017 a les 15:56.
 - El text està disponible sota la Llicència de Creative Commons Reconeixement i Compartir-Igual; es poden aplicar termes addicionals. Vegeu les Condicions d'ús. Wikipedia® (Viquipèdia™) és una marca registrada de Wikimedia Foundation, Inc.