



El pilot de trial Marc Colomer va fer una exhibició amb la nova OSSA TR280i, que arribarà als concessionaris el proper 15 de setembre.

De mite a realitat

Pocs, ben pocs hi creien. Fins i tot després de presentar el primer prototip a la fira de la moto de Milà, el novembre passat, molts dubtaven que algú pogués fer reviure una moto catalana que havia mort feia tres dècades. I menys encara en un moment de crisi econòmica en què les aventures empresarials es poden comptar amb els dits d'una mà. Però ara ja no hi ha marge per a la desconfiança: OSSA ha tornat. Té una segona vida i pensa aprofitar-la per tornar a situar-se en l'elit mundial del trial i l'enduro. Amb la fàbrica muntada a Girona i tot a punt per començar a produir les primeres 1.250 unitats de la TR 280i, la moto de trial més lleugera que hi haurà al mercat amb un pes

La primera moto que sortirà de la planta de Girona amb el trèvol de quatre fulles serà una moto de trial, la TR280i, la més lleugera del mercat. OSSA ocuparà una cinquantena de persones, i engegarà motors a l'agost.

de 64,5 kg, OSSA feia la seva primera rodada en públic la setmana passada. El pilot de trial Marc Colomer, campió del món el 1996 i sis vegades campió de l'estat espanyol, era l'encarregat d'exhibir els atributs d'aquesta moto. La TR 280i incorpora, com a novetats tècniques, un sistema d'alimentació per injecció del motor de dos temps, que permet la redistribució de diversos elements de la moto, i situa el dipòsit de combustible de 2,6 litres a la part alta de la moto, per repartir millor els pesos.

OSSA ja té pilot per a competir en el proper mundial, però el seu nom encara es manté en secret. Però els objectius són clars, el primer any aconseguir un dels tres llocs en el podi. Per a l'any vinent el repte també serà l'enduro, ja que la marca té previst comercialitzar un model d'aquesta especialitat. El prototip podria estar enllestit el març del 2011 i començar a fabricar-se l'agost vinent.

Un model de producció avançat.

Si bé les característiques tècniques de la moto són rellevants, també ho és el sistema de producció i de gestió empresarial que han triat els dos socis del projecte, Joan Gurt i Jordi Cuxart.

El pla estratègic de l'empresa preveu una fabricació, aquest 2010, de 1.250 unitats, que ja estan venudes en la seva totalitat a distribuïdors i importadors de tot el món. El 80 % de les vendes són fora de l'estat, especialment a Europa, Austràlia, el Japó, el Canadà i Nova Zelanda. I unes 250 es vendran a l'Estat espanyol, Portugal i Andorra. A partir de l'any vinent, es plantejaran incrementar la capacitat productiva si les condicions de mercat ho requereixen. De fet, OSSA Factory ha rebut peticions de molts països, també dels Estats Units, per a fer comandes. És a dir, que la demanda hi és.

“No fabricarem més motos de les que tinguem col·locades als distribuïdors; seria un error, perquè les unitats de més s'acabarien venent a preu més baix, i això desprestigiaria la marca”, explica Joan Gurt, director general d'OSSA Factory.

La planta de Girona, que ocuparà una cinquantena de persones entre l'agost i el desembre, període en què es produiran totes les unitats, té capacitat per produir 6.000 motos a l'any i tres models diferents. Les dues primeres

motos estan clares, i el tercer model ja és al cap dels enginyers d'OSSA, si bé no han volgut revelar-ne els detalls. En tot cas, es tractarà d'una moto de carretera, de la qual se'n fabricaran menys unitats que de la resta. Com a pista, serà una aposta similar a la que ha fet Triumph. L'OSSA Yankee de 500 cc compliria amb el perfil de “carretera i retro però amb tecnologia actual” amb què pensa l'empresa.

La inversió que s'ha realitzat fins ara és de 4,5 milions d'euros. I aquest exercici es preveu tancar amb prop de sis milions d'euros de facturació. “Pensem que l'any que ve podrem arribar a una producció de gairebé 3.000 unitats d'aquest model. I pel que fa a la facturació, comptem situar-nos prop dels quinze milions”, assegura Gurt.

Les primeres motos arribaran als concessionaris a partir del 15 de setembre. El preu de venda serà de 6.640 euros. La marca no pot oferir preus més competitius perquè “hem apostat per la màxima qualitat de tots els components, i el motor d'injecció, amb una tecnologia molt innovadora, és el més car de tota la moto”.

De gener a juliol, la marca es dedicarà a la investigació i el desenvolupament de nous projectes, de manera que a l'agost estigui tot a punt per produir. Ossa també té un centre a Sant Feliu de Guíxols, on es fa el disseny de la línia

de roba de la marca. La línia de roba anirà incrementant el seu pes en l'estructura de negoci d'OSSA Factory. De fet, hi ha previstes col·leccions també per a dona i infants, i les primeres col·leccions ja es comercialitzen a nivell internacional.

El camí, però, no ha estat fàcil. El març del 2009 aquests empresaris gironins anunciaven –en exclusiva per al setmanari EL TEMPS, vegeu el número 1292– el renaixement de la marca, però ja feia mesos que havien fet mans i mànigues per aconseguir totes les patents de marca. I en van salvar la seva catalanitat per ben poc, perquè, si no s'hi haguessin avançat, uns dies després hauria caigut en mans nord-americanes.

Els directius remarquen que no han tingut ajuda de l'administració, ni de la catalana ni de l'espanyola. “Si avui podem presentar aquesta moto és només per dos factors: l'aposta d'en Jordi Cuxart, soci econòmic de l'empresa, i la motivació i professionalitat de tots i cadascun dels treballadors d'OSSA”, rebla Gurt.

OSSA té una segona vida, i qui sap si arrossegarà de nou la indústria de la moto catalana a l'esplendor que va viure als anys seixanta i setanta. Bultaco, Sanglas, Montesa i després Gas Gas...

Gemma Aguilera

Breus

Foment diu que Catalunya és la nineta dels seus ulls

El Ministeri de Foment ha invertit uns 7.000 milions en infraestructures ferroviàries a Catalunya des de l'any 2005. Segons el secretari d'estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, Catalunya és el territori on els esforços en assumptes ferroviaris assoleixen un volum més elevat. Dels 7.000 milions d'inversió en els darrers cinc anys, més de 6.130 milions corresponen a Adif i 848 milions a la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries. Adif ha destinat 4.788 milions d'euros a la construcció de la línia d'alta velocitat entre Madrid i Barcelona i fins a la frontera francesa.



Dels 7.000 milions invertits en tren, el 75 % són per al TGV Madrid-Barcelona.

1.343 milions s'han invertit en línies d'ample convencional, 568 dels quals en Rodalies. Però si el 75 % és per al TGV Barcelona-Madrid, no deu ser Madrid, la nineta dels seus ulls, es podria preguntar algú.

La Caixa acorda la integració laboral de Caixa Girona

La Caixa ha signat un acord laboral amb el miler de treballadors de Caixa Girona que, a partir de la tardor, s'integrarà a La Caixa. La plantilla es retallarà amb les jubilacions (el 20 % dels empleats, 130 treballadors de més de 55 anys), i l'equiparació de salaris, actualment un 30 % inferiors als de La Caixa, es farà en un màxim de trenta mesos. Una part del personal, però, podrà ser traslladada d'oficina fins a 150 quilòmetres de distància durant un màxim d'un any, amb una compensació econòmica. Els sindicats s'han mostrat satisfets amb el pacte.