

Clásicos Vintage

EXPERIENCIAS SOBRE RUEDAS Y
ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS



OSSA 49 CC

LLAMADA CARIÑOSAMENTE "OSSITA"

Ocho años después de la 2ª Guerra Mundial las empresas alemanas que anteriormente habían fabricado bicicletas, motos o automóviles se las ingeniaban para volver a recuperar unas industrias que se habían encargado de dar trabajo a un buen número de hombres y mujeres. No sabían aún si podrían producir como antes, sin embargo técnicos e ingenieros lo intentaban de nuevo, no había otra. En 1952 se diseñó un motor pequeño de 50 c.c. para que fuera albergado en una si no bicicleta, casi. No se trataba de uno más de los motores auxiliares que se montaban en bicicletas ya que aunque tenía pedales lo esencial era el cambio de 2 velocidades estilo motocicleta para economías modestas. La fábrica era la Express y el año de lanzamiento debería ser en 1954. En 1951 Don Manuel Giró había iniciado en España la fabricación de motocicletas OSSA, la primera "Fuelles", una máquina robusta sin delirios de velocidad y muy fiable convirtiéndose en poco tiempo en el vehículo ideal para el transporte individual ya que estaba pensada para una sola persona.

En 1954 OSSA ya había versionado tres modelos de aquella 125 c.c. La segunda versión ya llevaba varios cambios y la 3ª fue la "Palillos" nacida en 1953. Mientras el mercado iba funcionando, aunque la competencia era fuerte, ya que en pocos años habían aparecido muchas marcas de motos en toda España, OSSA se había forjado una buena clientela sobre todo al tratarse de una montura austera y que iba por el camino elegido sin florituras ni ganas de ser la más veloz, un vehículo idóneo para ir a trabajar.

El señor Manuel Giró tenía contactos con empresas alemanas dedicadas a la automoción y se había fabricado la primera OSSA en serie al copiar la moto de 125 c.c. DKW de aquellos momentos. Si bien en OSSA ya se hicieron modificaciones sobre todo de bastidor desde el primer momento, sin embargo el Sr. Giró escuchó los argumentos de la gente de Express del deseo de poner ya en el mercado su primer ingenio post guerra, era la Express modelo Radexi de 50 c.c. cuya fabricación se antojaba rentable para los tiempos que corrían. Le gustó tanto la idea que decidió fabricar asimismo en Barcelona aquella pequeña moto o ciclomotor. Aquel primer motor era muy resistente ya que no estaba para nada "apretado", solamente tenía una relación de compresión de 6:1 y giraba a 4.500 r.p.m., el carburador era un Palla de 10 mm. de diámetro de difusor aunque en España se montó un Dell Orto también con el mismo difusor, con esas características es evidente que era un motor duradero. Tenía un solo inconveniente y era que se desgastaba la leva que incidía en el desplazable que engranaba las dos velocidades deviniéndose cambiar de tiempo en tiempo. En Express se rediseñó de nuevo el sistema de cambio de velocidades surgiendo el M-54 y un año más tarde el M-55 ahora con cambio de tres velocidades. En España se siguió con al primer motor, el M-52 y con el desgaste de la leva que se debía cambiar cuando las marchas "saltaban". La última Express-Radexi se fabricó en 1958, en aquel año se fundó la Zweirad Union que unió a las fábricas Express, Victoria y DKW fabricando a partir de entonces otros productos, sin embargo en OSSA se siguió un camino diferente.

Clásicos Vintage

EXPERIENCIAS SOBRE RUEDAS Y
ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS



OSSA 49 CC

LLAMADA CARIÑOSAMENTE "OSSITA"

El moto-pedal OSSA 50A empleó definitivamente ya en 1955 una horquilla delantera con chapa estampada encomendando la amortiguación a unas bieletas inferiores y unos muelles que no aguantaban rompiéndose aunque podías continuar con al velomotor de aquella manera, no pasaba nada y se notaba más bien poco. El modelo aguantó hasta 1959 en que apareció el modelo 50B de color azul metalizado, todo el conjunto más bajo y con la novedad de incorporar amortiguadores traseros pero se seguía con la rotura de los muelles de las bieletas delanteras y la leva del desplazable del cambio de velocidades.

En 1960 se remodela el modelo para fabricarlo reduciendo costes pero conservando la esencia hasta 1963 en que aparece la última versión del moto-pedal ya en colores crema - rojo como sus hermanas mayores, la novedad estriba en la adopción al final de horquilla delantera hidráulica olvidándose de los problemas de las bieletas. Se va fabricando hasta su extinción en 1965 sin embargo el mercado reclama un velomotor OSSA y en la Feria de Muestras de Barcelona de 1965 se muestran tres nuevos modelos de velomotores con mecánica Sachs y todos de 50 c.c. un modelo el Saxonette automático, un segundo modelo el Club con cambio de cuatro velocidades y el Sachs 50, modelo deportivo con cambio de cinco relaciones, un "pepino" pero todo se va al traste ya que el importador de Sachs en España, Harry Walker quiere su parte de la tarta y no se llega a ningún acuerdo, por ello en el año 1968 vemos un nuevo modelo OSSA muy parecido a aquel "Club" pero con motor Ducati-Mototrans, y ese fue el último modelo pequeño de la factoría: La OSSITA 50.

Modelo Ossa 49cc

Año: 1958

Palzas: 1

Cilindrada: 49 cc (potencia 1.2Cv). 2 velocidades en el puño

Motor: monocilíndrico, 2 tiempos

Admisión: carburador (monocuerpo IRZ con alimentación por gravedad)

Transmisión: 3 marchas con palanca en depósito