

Uuden OSSA 280i tulon kunniaksi:

OSSA trialmallin ensiesiintyminen Suomessa tapahtui vuoden 1967 lopulla. Eino Louhion innostamana olin minäkin sellaisen tilannut, näkemättä kuvia tai edes teknisiä tietoja. Kun sen sitten ensimmäisen kerran näin Arwidsonin Lönnrotin puistikon kellarissa oli ensireaktio pettymys. OSSA Plonker 230 oli korkeampi ja painavampi ja oli selvästi enemmän USA:n markkinoille tarkoitettu trail-mallinen kuin se trialmalli joista olin unia nähnyt. Etulokasuoja oli kiinnitetty ylös, satula oli melkein kahden istuttava ja jarrurummut näyttivät silmissäni RR-kokoisilta. Pehmytvalu IRZ kaasutin, samanlainen kuin Bultaco:ssa, oli enduromallisen teltan takana piilossa. Perää piti jousella kiinnitetty äänenvaimennin joka oli kiinnitettävissä myös pakoputken pään alapuolelle, vapaampaan äänenmuodostukseen.

Ensi käynnistys johti positiivisempaan suhtautumiseen, kone oli mekaanisilta ääniltään hiljainen ja pakokaasujen purkaukset tyhjäkäynnilläkin tuntuvia usean metrin päässä. OSSA:n männänvällys oli kilpailijoitaan kolmannes tiukempi ja männänrenkaat vain millin korkuiset kun Bultaco käytti L-renkaita ja myöhemmin samana vuonna Suomeen tullut Montesa perinteisiä. Kone kesti kilpailijoitaan enemmän käyttöä ennen kuin männänkolina painosti poraukseen. Kovakromia ei ollut vielä trialpyörissä käytössä. Kärjetön sytytys oli uutta, ja ensiövedon öljylle oli tasoruuvi joka loppuun asti puuttui naapurin B-merkkisestä.

Ensimmäiseen kisaan, Lamborelle-trialiin Belgiassa 21.01.1968, oli liian vähän aikaa pyörän tyypitykseen ja tieliikennerekisteröintiin jota kisassa vaadittiin. Ratkaisuna oli ajaa Eikan Bultaco-kilvillä ja –vakuutuksella, tämä rikos on kai jo vanhentunut? Matkalla olimme Pertti Luhtasuon WW-kuplalla ja perävaunulla ja OSSA:n sisäänajo tapahtui Saksan autobahnilla pieninä annoksina, plussa-asteita ei ollut kuin pari.

Itse kisa meni ajokin ominaisuuksiin tutustumiseen mutta OSSA –merkkisenä pyörä keräsi uteliaita katseita, pääsipä jopa Das Motorrad-lehden sivuille Sven Kuusen raportoidessa tästä EM / Henri Groutars sarjan kolmannelta kokeelta. Sven oli Saksan trialin alkuaikojen vaikuttaja joka yhdessä nykyisen 4-stroke classic-trialin ja Classic Nordic Cup:in voimahahmon Rudi Munstermannin kanssa julkaisi Fahrerlager nimistä monistettua lehteä lajin kehittämiseksi. Kisan voittaja oli Sammy Miller mutta paljon suurempi yllätys oli Pepe Luhtasuon sijoittuminen sijalle 10! Loistava suoritus ja todella vaikeiden talviharjoitusolosuhteiden jälkeen. Kilpailun jälkeen ajoimme (siis Pepe ajoi, ei vaihtoehtoja) non-stoppina Disonista Norrtäljeen, mutta myöhästyimme lautasta 15 minuuttia. Paatti näkyi vielä... Talvirenkaat olivat välisäilytyksessä etelä Ruotsissa, menomatalla olivatkin tosi tarpeeseen.

Ensimmäinen OSSA kisa Suomessa oli Valkeakoskella 21.04 1968, voittaja tietysti Luhtasuo, Juhani Tapio samoilla pisteillä toinen. Tom Sjöman Nortonilla kuudes ja OSSA:t sijoilla 11 ja 16.

Syksyllä lähdimme Einon kanssa jälleen uusia kokemuksia hakemaan, tällä kertaa Pariisiin. Vaimot mukana. Kisana St. Cucufa Trial, siihen aikaan tunnetuimpia mannermaalla järjestetyistä. Kaikki jaksot sijaitsivat pariisilaiste retkeilymetsikössä Bois du Bolognessa. Ainutlaatuinen kokemus oli Paris Ouest kehätien ylitys: paikalle komennetut gendarmit pysäyttivät liikenteen heti kun kuulivat trialistin lähestyvän, en tarvinnut edes pysähtyä. Ylitin itseni tuloksella 7 sija, Gordon Farleyn voittaessa. Palkintotilaisuus oli Pernodin sponssaama, juomapöytä oli ainakin kymmenen metriä pitkä. Varsinaisena palkintona kuvani `koristi` Motor Cycle lehden etusivua, lehti oli siihen aikaan Euroopan suurlevikkeisimpiä kaksipyöräjulkaisuja. Kyllä innosti.

Montesa näkyi sitten ensimmäisen kerran tuloksissa 22.09.1968 Raimo Klingbergin voittaessa Paraisilla joten OSSA oli Espanjan merkeistä toinen Suomeen tulija Bultacon jälkeen.

Oman Plonkerini möin vaimoni veljelle Pohjanmaalle Kannukseen jossa se palveli jokunen vuosi yleiskäytössä ennen häipymistä tuntemattomaan. Eikka sijoitti OSSA moottorinsa Montesan runkoon ja ajeli sillä koko vuosi 1969 tyytyväisenä.

230 Plonker jäi harvinaisuudeksi, vain nämä kaksi tulivat Suomeen eikä tiettävästi yhtäkään muihin pohjoismaihin. !969 tuli täysi 250 kuutioinen pienemmällä etujarrulla ja alalokasuojalla mutta näitä ei Suomeen hankittu, Ruotsissa Tan-Trading aloitti sillä sikäläisen maahantuonnin.

Mutta Mick Andrews teki hyvää työtä ja täysin uusi OSSA 250 MAR, MickAndrewsReplica, oli sitten niin minun kuin monen muun toiveiden täyttymys. Ainakin yksi löytyy entisöitynä, valkoviheä kaunotar on useampana vuonna ollut Erkki Petäjän Scramble ja Trial tapahtumassa varsinaisen OSSA- fanin,osaajan ja keräilijän, Erkki Pietolan käsissä.

Ensimmäisen kerran MAR oli mukana Forssassa 14.05.1972 tuloksina sijat 2 ja 5 ajajina Tarmo Välisalo ja allekirjoittanut. Voittaja oli silloin Yrjö Vesterinen, allaan ensimmäinen Bultaco 325. Omani ei ollut vielä lopullisissa kilvissä, historia toistaa itseään.

Antti Syvälahden OSSA MAR oli silloin hänen viimeinen uutena hankittu trialpyörä, mutta kun mies oli tänä vuonna 80 vuotta juuri täytettyään kokeilemassa useampaakin pyörää Vuohimäessä, niin kuka tietää vaikka olisi tulossa iloiseen Classic-porukkaan vielä mukaan? Saksassa ainakin löytyy samanikäisiä harrastajia.

Antin OSSA sai myöhemmin sivulle Jorma Teriön rakentaman sivuvaunun, käyttäjinä Pekka Syvälahti ja Juha Tuohino. MAR:ista kehittyi lopulla myös 350-malli, ainoa Suomessa löytyy Tarmo Välisalolla, suorana Espanjan tuontina käytettynä. Kuvakin hänestä ja OSSAsta on säilynyt Trial-Sanomien sivulla, numero 4 ,1992.

Eikä stereoperäisten OSSA merkkisten trialpyörien Suomen tarinat tähän loppuneet. Tehtaan vetäessä henkeä, lue taistellessaan taloudellisten tosiasioiden kanssa, tuli pitkäkö hiljaisuus jonka aikana Arwidsonin edustus siirtyi Raimo Eräkareelle Friisilän trialympäristöön.

Raimo saikin vaikeuksien jälkeen irroitettua joitakin pyöriä tehtaalta, ja keltaisia 350 saatiin Suomeen, yksi hyväkuntoisista löytyy Paavo Kymäläisen tallista.

Ja vielä lopuksi historian toistumisesta: ensimmäisen Plonkerin koeajot lumettomalla alustalla tapahtui kantatien 51 laajennustyömaalla, Masalaan johtavan tien risteyksessä. Nyt Joa Hindrén tarjoaa uuden 280i:n makutestit kantatie 51:n varrella sijaitsevalla Vuohimäen trial-alueella, samalla kun tien laajennustyömaat ovat jälleen käynnissä.

Muisteli Lasse