

Dues rodes i mil posicions

Hi ha moltes maneres de conduir motocicletes. Des del clàssic *yuppie* fins al missatger, cada tipologia de moto defineix el conductor. El món de les dues rodes és cada vegada més complex.



Dalt, l'afició comença ben d'hora. A la dreta, 1. L'aventurer; 2. La Pink Ladies; 3. La *yuppie*; 4. El Custom; 5. El dandy; 6. El lolailo; 7. El JORDI MORE missatger; 8. El RR; 9. El Crivillé Rèplica; i 10. El segona mà.

Després d'uns anys de rècords de vendes, els carrers de les nostres ciutats s'han trobat poblats de motocicletes. Una forta tradició industrial del sector de les dues rodes —fins l'arribada dels japonesos, que va fer tancar, una per una, les fàbriques de motocicletes del Principat, a finals dels setanta—, la benignitat del clima mediterrani, la popularització de les curses del Mundial de Velocitat, i, sobretot, el

col.lapse circulatori de les grans ciutats, han fet que la dèria per posseir i gaudir d'una motocicleta s'hagi ensenyorit de la voluntat de molts catalans i valencians.

Al marge de l'ús de la motocicleta amb finalitats estrictament pragmàtiques, el cert és que les dues rodes configuren un món que ratlla la passió. I, com tota passió, amb els seus defensors i detractors. Un exemple d'això en una escena quotidiana:

qualsevol de les avingudes de Barcelona o València en hora punta; una moto, arraconada al costat de la vorera, un escampall de vidres sobre l'asfalt, el motorista inconscient en el terra, i curiosos observant com una patrulla de la Guàrdia Urbana espera l'arribada de l'ambulància. Els comentaris de la gent van des de l'esgarrifança fins al retret. L'*anti* confirma el vaticini tantes vegades formulat: "Era d'esperar, van com a bo-

jos". L'*apassionat*, a l'altre extrem, també hi diu la seva: "Segur que ha estat un taxista".

Però no totes les passions són del mateix caire, i la proliferació de motos —segons s'estima, el parc d'aquests vehicles, a Barcelona, s'aproxima a les 200.000 unitats, i, a València, a les 70.000— ha anat configurant una diversificació de tendències motociclistes que, amb el pas del temps, poden ser ja perfecta-

El mercat de segona mà de motos relativament noves però amb una tecnologia de fa més de cinc anys, que les ha deixat antiquades, és nombrós i barat.





El mercat de segona mà de motos es nombrós i barat.

JORDI MORERA

ment codificables. Van des dels clàssics *yuppies*, home o dona, amb la seva Honda Scoopy, impecablement vestits, casc de genet, ulleres *Ray-ban* i maleteta entre les cames recolzada en el petit carenat del *scooter*; fins a l'adolescent *lolailo* del barri marginal que, amb la seva Derbi —o ciclomotor a l'ús— de dubtosa procedència, sense casc, sense llums ni prudència, passeja la *titi* al mateix temps que fa miques els tímpanes dels pacífics viants.

Passant, és clar, pels *aventurers* del Dakar urbà que, amb potents i brincaires motors de grans depòsits i llargues suspensions, esquiven automòbils com si fossin roques i traspassen vies de tramvies en desús convertides fantàsticament en rodes de dunes. Composen aquesta tipificació, també, els *RR*, que és com s'anomenen els conductors de les *Racing Replica*; és a dir, motos de cursa de gran cilindrada, amb llums, retrovisors i matrícula. Els *RR* emulen Sito Pons i Joan Garriga, amb l'eventualitat, però, que les seves motos, que arriben a desenvolupar els 140 C.V.

de potència, no troben carrers, carreteres o autopistes on donar cabuda a la globalitat de la seva cavalleria. Els *RR* es poden veure, doncs, estampats com mosquits en carcasses de camions, o bé quedant-se amb la concurrència davant d'un semàfor en vermell, amb una rossa que tomba d'esquena adherida, fent ventosa, en el troç de seient destinat al paquet.

Els *RR junior* són els que podríem anomenar *Crivillé Replica*. Això és, adolescents (com el de Seva), amb petites motos de 80 c.c. o 125 c.c. (com el de Seba), amants de rosçar gas i ignorar els frens (com el de Seva), que es peguen les grans pinyes de les que en surten vius de miracle —i toquem fusta— (com el de Seva), i completament sonats: com el de Seva. Els *Crivillé Réplica* tenen la torna femenina en les *Pink Ladies* de les Vespinos o Derbi Variant; noiets amb faldilla curta, cabellera al vent i cames acuradament escairades sobre el xassís —¿estreps o pedals, perquè? La seva passió és decorar el ciclomotor amb *Snoopys* o matrícules nord-americanes, no acostumen a dur casc perquè es

despentin, però sí ulleres de sol perquè el llagrimaig del vent no esls faci córrer la línia dels ulls.

El mateix vehicle que duen les *Pink Ladies*, el ciclomotor, és el que usen els missatgers. Aquests s'han convertit en poc temps en el terror dels taxistes, amb els quals no poden ni veure's: lliuren unes batalles acarnissades per fer-se seu el carril Taxi-bus. Els missatgers posseeixen una bíblia, el codi de circulació; l'únic, que llegit a la inversa. La seva habilitat al manillar és, però, esfereïdora.

Una altra història són els *dandys* de les BMWs. Tranquils i elegants, fan cua darrere els cotxes, i amb la seva conducció pausada fan seu el reclam publicitari de la marca: *La carretera no és un circuit*. Van ben vestits però no és imprescindible; ja els guarneix la BMW, a qui porten a la tintoreria setmanalment. Canvien de moto quan la BMW canvia de motor, i això succeeix amb un cicle semblant al del cometa Halley. Punt i a part són els *Custom*. Hereus de l'*Easy Rider* i el *Motorcycle Boy*, formen una de les tribus ur-

banes més impactants. El seu delit no és la velocitat ni la potència, sinó el cromat i l'artesanía. Com més llueix la moto, millor. Aquesta és la seva amant, companya, somni, temptació i deessa. Si els Customs poguessin reencarnar-se ho farien en forma de Harley-Davidson.

I la diversificació podria prolongar-se fins a l'infinit, no en va cada motorista té les seves peculiaritats que el fan diferents dels altres. Això no obstant, hi ha una circumstància curiosa que ha fet nàixer un nou motorista, sense que, però, pugui ser classificable amb nitidesa. A les espatlles del *boom* de les dues rodes han quedat un munt de motocicletes que han restat obsoletes. El mercat de segona mà de motos relativament noves però amb una tecnologia de fa més de cinc anys, que les ha deixat antiquades, és nombrós i barat. Molts *motards* que somniaven amb aparells de gran cilindrada, ara els té en el seu abast, de segona mà i a bon preu. Són els *segona mà*. N'hi ha moltíssims.

Eduard Company