

Un poble sobre dues rodes

L'afecció dels valencians a tot allò que faça olor de benzina va nàixer, a mitjan segle XX, amb l'aparició de les primeres motocicletes construïdes artesanalment. A més, el País Valencià ha estat el bressol de pilots tan importants com Tormo o 'Aspar'.

La passió dels valencians per l'esport de les dues rodes començà tard, si tenim en compte regions com ara Catalunya, autèntic bressol del motociclisme des de principi de segle. No és fins després de la guerra del 36-39 que, pels carrers del País Valencià, comencen a veure-s'hi motocicletes dissenyades i construïdes per valencians.

Una producció artesanal. L'origen de la majoria de les motocicletes fabricades al País Valencià es troba als petits tallers dedicats a la reparació d'automòbils i de motors diesel. Els pioners de la fabricació d'aquestes màquines seguien, principalment, dos patrons a l'hora de construir una motocicleta d'una qualitat mínima: o bé copiaven un motor d'un model estranger o bé n'obtenien un de segona mà.

Si sempre s'ha considerat Catalunya pionera de la indústria motociclista, amb les fàbriques Montesa, Bultaco i Ducati al capdavant, els valencians van tenir un inici en el món del motor més lligat a la producció artesanal que no a la producció en sèrie. L'any 1940, un mecànic torner de Meliana, Jesús Roig Martí, va construir la primera motocicleta després de la guerra, gairebé sense voler. Roig volia construir un motor de benzina estacionari que l'ajudara a moure les moltes politges que tenia al taller i va aplicar-hi el quadre d'una bicicleta. De cop i volta havia construït una moto rudimentària amb un motor de quatre temps, la



ARXIU

Romar, que es va fabricar en dos models de 75 i 125 cc i que va agradar força als seus clients. Dels tallers de Roig a Meliana, en van eixir una vintena de motors, durant els vuit anys que va durar aquesta producció artesanal. Aquest cas és el més paradigmàtic de la producció de motocicletes al País Valencià, que comença en uns tallers mecànics que produeixen tota classe de maquinària i que a poc a poc s'especialitzen en la fabricació de motocicletes gràcies a una demanda creixent.

Tot amb tot, la fàbrica valenciana de motocicletes més important de la postguerra va ser la BJR, situada a Algemesí i propietat dels germans Esplugues. El 1942 els Esplugues començaren a introduir-se en el camp de la motocicleta des

del seu taller mecànic a base de construir motorets que fixaven a les bicicletes. El 1951 abandonaren aquesta feina i passaren als motors de 125 cc. Així principiava una producció en sèrie de motocicletes que va durar fins ben entrada la dècada dels 60. Durant la dècada dels anys 50 es vivia al país una autèntica "primavera industrial" del motociclisme. Més d'una vegada, emperò, els resultats foren comercialment arriscats, com en el cas de la Moan d'Antoni Carmo. Aquest model té l'honor de ser l'única motocicleta submergible de tota la història de l'esport de les dues rodes. Només se'n van fer dues unitats, i fins i tot una demostració (segons les cròniques de l'època, sense gaire èxit) de la seua resistència dintre les aigües de

Per a solventar els problemes de fluid electric del seu taller, un mecànic de Meliana, Jesús Roig, va construir un motor. Poc després el col·locà a una bicicleta i Roig, sense voler-ho, va entrar a la història del motociclisme valencià com un dels primers constructors.

Les millors motocicletes del País Valencià

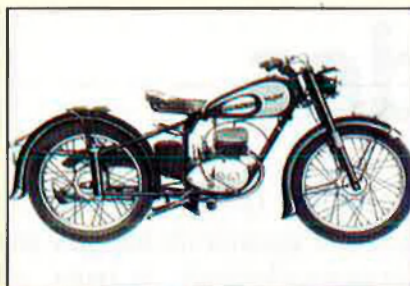
Tot i que la indústria del Principat ha estat pionera a l'hora de construir les millors motocicletes del país i de crear una indústria al seu voltant, amb productes com Derbi, Bultaco, Montesa..., el País Valencià també ha tingut una llarga tradició de constructors de motos. Heus ací un petit catàleg de les millors motocicletes valencianes que s'han construït.

—**B. J. R.** Algemesí (Ribera Alta), 1942-1962. Es va comercialitzar amb el nom de Baesal, i era obra dels germans Esplugues. N'hi havia versions de 50, 65, 100, 125, i 175 cc, a més de motocarros.

—**Cimera.** Algemesí (Ribera Alta), 1952-1955. Escúter amb un motor de quatre temps i 250 cc de cilindrada. Se'n van fabricar també versions turisme i rural amb dispositius per a les faenes agrícoles.

—**Elig.** Elx (Baix Vinalopó), 1955-1963. Inspirada en un model anglès, aquesta moto, molt venuda a tota la seua comarca, portava motors Hispano Villiers de 125 i 197 cc.

—**F. S. M.** València, 1949-1955. Ve-



lomotor de 65 cc produït per un taller mecànic de la ciutat. A més se'n va construir un model de 125 cc.

—**Jimbell.** València, anys 50. Feta per un gitano valencià, Jiménez Bello, el règim franquista l'utilitzà propagandísticament com a exemple de la integració social de la seua ètnia en la societat de l'època. La moto, en realitat, era anglesa, de la marca Sun, i havia estat introduïda de contraban al País Valencià.

—**Minimarcellino.** Sagunt (Camp de Morvedre), 1969-1973. Minimoto plegable que va arribar a presentar-se al Saló de Milà de motos del 1967.

—**Piqueres,** Alberic (Ribera Alta), 1952-1955. Aquesta moto, la va fer un pilot de competició, Jenaro Piqueres,

que a més volia fabricar-ne en sèrie. La Piqueres disposava d'un motor de 125 cc a dos temps i s'havia inspirat en els models de la marca Montesa de l'època.

—**R. M. H.** València, 1961-1966. Motocicleta amb models de 125 i 197 cc feta pels coneguts comerciants del sector, Rafael Miralles i Fills.

—**S. B.** València, 1948-1963. Produïda per un taller mecànic que fabricava motors, aquesta motocicleta va tenir versions de 72 i 82 cc, amb models per a home i dona.

—**Setter.** Elx (Baix Vinalopó), 1953-1965. Una de les motos més importants fabricades al País Valencià per les moltes unitats construïdes, de 50, 60, 75 i 125 cc.

—**Villof.** València, 1949-1965. Realitzada per un taller mecànic de la ciutat, aquesta motocicleta s'havia inspirat en la marca alemanya DKW.

—**V. S. C.** Alacant, 1950-1955. Velomotor construït per Vañó Sanchez i Companyia, una empresa que es dedicava a la construcció de components de l'automòbil.

l'Albufera. Potser la motocicleta amb més difusió en tot el País Valencià els anys 50 va ser la Setter d'Elx. El 1953 se'n va començar la producció amb un ciclomotor de 60 cc en dues versions, masculina i femenina, i sota el lema comercial de "La Petita Motocicleta". Les coses anaven molt bé per a l'empresa quan el 1959 va presentar el seu model de 74 cc i, poc després, el de 125 cc. A principi dels anys 60 la Setter es va deixar de construir i la fàbrica d'Elx va començar a fabricar els ciclomotors Terrot / Torrot de petit cubicatge. Però aquesta època daurada del motociclisme no va durar gaire, perquè el 1955 el Ministeri d'Hisenda va publicar un decret que feia obligatòria la matriculació de les motocicletes de 50 i 125 cc i les gravava amb un impost de luxe.

Això va impedir la consolidació d'una indústria en contínua expansió i va obligar a una reorientació comercial dels seus productes. Així el 1963 l'empresa italiana Lambretta va inaugurar un càmping anomenat la Cala de la Vila-Joiosa-Benidorm al qual tenien accés gratuït durant uns dies els usuaris d'aquest ciclomotor.

La passió per la velocitat. Si bé la primera cursa esportiva de motociclisme va ser el 10 de desembre del 1899 a Barcelona, entre el passeig de Sant Joan i la plaça de Tetuan, la història de les curses de velocitat al País Valencià és més aviat lenta. La majoria de grans premis de motociclisme de la primera del segle XX es van fer a Catalunya. Al País Valencià les curses se solien fer coincidir amb

les festes patronals de les ciutats o dels pobles on es duïen a terme. Així se'n van començar a fer, els anys 50, en circuits urbans de la geografia valenciana, com ara el Trofeu de Tardor d'Alacant, que es disputava al circuit de Vistahermosa, o el Trofeu Magdalena de Castelló. També hi havia unes altres curses, des de principi de segle, les anomenades "curses de costa", com la pujada al Gurugú, organitzada pel Moto Club Alacant. Fins el 1950 no es va disputar en terres valencianes una prova del Campionat d'Espanya de Velocitat. Aquest any Alacant i la ciutat de València, van acollir dues proves del Campionat d'Espanya de Velocitat, en què les motos catalanes de la casa Montesa van triomfar en totes les categories.

L'escenari de les proves fins el

1953 va ser el vell circuit habilitat al passeig de l'Albereda de València, amb dues rectes d'un quilòmetre i un revolt de 180 graus a cada costat. Aquest mateix any les proves del campionat d'Espanya van passar al passeig de València al Mar, avui avinguda de Vicent Blasco Ibàñez. El 1965, al circuit de Vistahermosa d'Alacant, es va tornar a veure una cursa puntuable del campionat espanyol de velocitat que va acabar amb uns quants participants per terra, quan un gos va ficar-se pel recorregut. Els premis dels participants en aquestes curses eren d'unes 6.000 pessetes per als guanyadors i de 4.000 per als sots-campions.

Les curses, sobretot durant els anys 50, eren esdeveniments populars que congregaven una gernació d'aficionats als carrers de les ciutats valencianes on es disputaven. D'una altra banda, els pilots utilitzaven sovint les motocicletes per a la seua faena diària i les transformaven el cap de setmana per poder competir. Però durant els anys 70, amb la incursió dels primer pilots professionals i de les motocicletes especialment adaptades per a córrer, l'esport de les dues rodes es va professionalitzar definitivament.

La millor generació de pilots.

A mitjan anys 70 va aparèixer en els campionats regionals i estatals un jove pilot nascut a Canals. Es deia Ricard Tormo i en pocs anys va capgirar el motociclisme valencià amb els seus triomfs en el campionat del món en les categories de 50 cc i 125 cc els anys 1979 i 1981. Tormo va posar fi a l'hegemonia d'Àngel Nieto en el campionat d'Espanya, quan el 1979 va guanyar-lo ell en 125 cc, després de vuit victòries consecutives del pilot madrileny en aquesta prova. Els aficionats encara recorden els duels de Tormo i Nieto en el mundial de velocitat, com el de la prova de Silverstone als Estats Units d'Amèrica, el 1982. El valencià era el millor sobre els traçats mullats, però tenia avaries contínues a la motocicleta, de forma que la seua estratègia en les curses era molt diferent de la de la resta de



La majoria de les motocicletes fetes al País Valencià els anys 50 i 60 es fabricaven en petits tallers.

participants. Tormo prenia molt d'avantatge sobre els rivals, quan Nieto esperava l'errada del rival per guanyar les curses.

El 1980 i l'any següent Tormo tornà a guanyar el campionat d'Espanya de 125 cc amb una motocicleta MBA, però llavors va aparèixer en escena un dels pilots valencians més importants des dels temps: Jorge Martínez "Aspar". L'alzirenc va ser sots-campió de 125 cc el 1981, darrere el seu mestre, Ricard Tormo, i va ser campió de 50 cc. S'obria així una carrera esportiva brillant, enquadrada en una renovació total dels pilots de motociclisme. Una nova generació d'esportistes com Manuel "Champi" Herreros, Julià Miralles, o "Aspar" mateix, va dominar el motociclisme del país i d'Europa durant els anys 80. Tot i les expectatives

creades, la mala sort va fer que el pioner de tota aquesta generació, Ricard Tormo, tingués un accident el 1984, al polígon industrial de Martorelles (Vallès Oc.), prop de la fàbrica Derbi, quan s'hi entrenava, i que l'obligà a retirar-se del món del motor. "Aspar", va ser llavors l'abanderat i el millor representant d'aquesta generació de pilots durant els dinou anys que va durar la seua carrera esportiva, en la qual va guanyar 36 títols: quatre de mundials, tres en 80 cc els anys 1986, 1987, 1988, i un en la categoria de 125 cc, l'any 1988, quan va fer doblat amb una Derbi. A més, va ser una vegada campió d'Europa i dotze d'Espanya, en les categories de 80 cc, 125 cc i 500 cc.

Un altre dels pilots valencians més importants va ser el torrentí Manuel "Champi" Herreros, que va brillar amb llum pròpia en les cilindrades petites els anys 80. "Champi" va ser el 1989 el darrer campió mundial de la categoria de 80 cc amb una motocicleta Derbi abans que l'especialitat fóra eliminada del calendari de les competicions mundials.

Fet i fet, doncs, amb la inauguració del Circuit de Xest molts especialistes del món del motor ja avancen que les pàgines de la llarga història del motociclisme valencià es tornaran a omplir d'èxits.

Mario Reyes

Imatge d'una cursa a la ciutat de València, l'any 1954. La progressiva desaparició dels circuits urbans va arraconar aquestes curses i va traslladar-les als circuits de velocitat.