

# Quan la moto catalana regnava



EL TEMPS

Manuel Giró, fundador d'Ossa (assegut a la moto), amb Francesc Xavier Bultó, fundador de Bultaco (al sidecar).

**E**ls antecedents de la fabricació de motos a Catalunya comencen el 1922, quan Simeó Rabasa i Singla obre un petit taller de reparació de bicicletes que creix ràpidament. Però no és fins al 1944 quan, juntament amb el seu germà Josep i un petit grup d'inversors, funden l'empresa Bicicletas Rabasa, ja amb la idea de fabricar motos, cosa que aconsegueixen fer el 1949 amb la marca Derbi (Deri-

vados de Bicicletas). Abans, però, havien sortit les primeres Montesa, fabricades a Barcelona, i les Rieju a Figueres. Els inicis de Rieju, com els de Derbi, comencen amb les bicicletes, quan el 1934 en Lluís Riera i en Jaume Juanola (de la fusió dels seus cognoms va sortir el nom Rieju) s'associaren també per fabricar-ne, en un projecte que va quedar estroncat per la Guerra Civil. El 1940 el reprenen i el 1942

Històricament, les motos que sortien de fàbriques catalanes tenien assegurat el prestigi. Però l'arribada de grups estrangers als anys vuitanta, atrets per la possibilitat de comprar marques catalanes en fallida, va capgirar la situació. Avui, algunes insígnies històriques de les nostres motos han desaparegut, d'altres conviuen amb el disseny forà. Però des de fa un parell d'anys, el sector de la moto torna a revifar, i algunes empreses catalanes han pogut treure el cap en un món molt competitiu.

constitueixen la societat davant del notari de Figueres (el pare d'en Salvador Dalí). La primera Rieju motoritzada és una bicicleta amb un motor Serwa francès acoblat, i surt al mercat el 1947. Paral·lelament, en Pere Permanyer i Puigjaner inicià el desenvolupament de la seva indústria de fabricació de gasògens per a l'automoció al carrer de Còrsega 408 de Barcelona. En previsió del final de la Segona Guerra



**Dos models clàssics de dues marques catalanes històriques: Dalt, l'Ossa Odyssey de 250 cc. A la dreta, la Bultaco 146 Astro.**



Mundial, i de la recuperació conseguint de la normalitat en el subministrament de carburants, van considerar que haurien de reorientar la seva indústria vers una activitat diferent a la del gasogen, que en realitat era un recurs d'emergència producte de les circumstàncies. Van obrir llavors una branca nova de les seves activitats, orientada cap al sector de les motocicletes. D'aquesta manera, el 19 de juny del 1945 i després d'associar-se amb Francesc Xavier Bultó (avi del corredor Sete Gibernau Bultó), que era un gran aficionat a l'esport del motor i un motociclista expert, va aparèixer al mercat la primera Montesa.

**Motos com bolets.** Ara bé, quin era el motiu de l'aparició simultània de tantes fàbriques de motos a casa nostra? En aquells temps hi havia una demanda extraordinària d'aquests vehicles, lleugers i barats, i una manca total de fabricació pròpia i d'importacions pel mateix motiu: les dues guerres encadenades, la Guerra Civil (1936-39) i la Segona Guerra Mundial (1939-45). L'aïllament polític que patia l'estat espanyol feia extremadament complicat obtenir les matèries primeres i els components necessaris, i un dels elements més desitjats –i més difícils d'aconseguir– era el volant magnètic per a l'encesa del motor. Per fortuna, Manuel Giró, que tenia una indústria de fabricació de projectors cinematogràfics (Orfeo Sincronic, SA, OSSA), abans de la guerra havia importat uns volants Bosch per fabricar motocicletes, propòsit que aleshores va desestimar.

Permanyer i Bultó li van comprar una partida de cent unitats per 22.000 pessetes, i així van començar a construir les primeres cent motocicletes en sèrie. Ja tenim presentats dos dels altres actors principals d'aquesta història: Francesc Xavier Bultó, més tard creador de la marca Bultaco, i en Manuel Giró, fundador de la marca Ossa.

En Manuel Giró era un enginyer afeccionat al motociclisme (ja havia competit amb la seva moto particular), propietari d'una banda d'una empresa fabricant de projectors de cine, i d'una altra de motors marins forabord. Precisament havia equipat la seva motocicleta particular amb un d'aquests motors, i com que va resultar poc adequat, va decidir-se a fabricar les seves pròpies motos.

Francesc Xavier Bultó va abandonar Montesa, en desacord amb la decisió de Permanyer de suspendre les activitats del departament de competició, i va fundar Bultaco el 1958. També el 1958 es crea Mototrans, amb seu al carrer Almogàvers de Barcelona, amb l'equipament i les llicències necessàries per fabricar les motos d'origen italià Ducati. La diferència principal amb

la resta de fabricants és que es tracta de motos amb motor de cicle de quatre temps, més sofisticats i també més cars que la resta de fabricants, que empen moters de dos temps. També amb motor de quatre temps, però en aquest cas de disseny propi, són les motos fabricades per Xavier i Martí Sanglas, que el 1942 i amb el suport financer del seu pare –industrial del tèxtil– comencen a dissenyar el seu projecte. Es tracta de fabricar motos diferents de la resta: de més cubicatge i presència, per abastir els estaments oficials com a alternativa a les importades BMW, Zündapp i DKW. Les primeres motos Sanglas les serviren el 1947 i aviat es donaren a conèixer perquè eren les que equipava la Guàrdia Civil.

**Del cel a l'infern.** Les marques esmentades segueixen camins comercials diferents. Mentre Rieju es manté com una empresa purament familiar, amb un creixement limitat, Derbi desenvolupa models més ambiciosos, de fins a 350 cc, però l'aparició al mercat del popular Seat 600, amb la consegüent crisi del sector motociclista, els fa rectificar i orienten l'estratègia cap

**A la fi dels setanta, les marques catalanes tenien problemes financers. Aleshores van arribar les marques japoneses**

a la creació de models senzills i molt populars. Així, el model Antorcha omple els carrers i passa a ser conegut popularment com "Derbi Paleta". En canvi, els altres fabricants de motos de dos temps, Montesa, Bultaco i OSSA opten per especialitzar-se en motos de muntanya, i acaparen els títols de trial, primer el d'Europa i després els mundials, amb un gran èxit comercial als mercats internacionals i especialment al nord-americà.

Entrem ja a la dècada dels setanta i mentre Derbi guanyava títols mundials de velocitat en les categories de baixa cilindrada amb Àngel Nieto, el panorama motociclista mundial anava canviant amb l'aparició de les marques japoneses, de tecnologia molt avançada i preus competitius. A l'estat espanyol les lleis proteccionistes feien que tot seguís igual i la gent es desplaçava per les ciutats amb motos de tot terreny o trial. Les exportacions se'n ressentien i les marques catalanes, ancorades en una tecnologia que començava a ser obsoleta, reclamaven el manteniment del proteccionisme.

Tot esdevingué molt ràpid: a la fi dels setanta totes les marques tenien problemes financers, que van ser aprofitats per les marques japoneses per entrar per la porta del darrere: Yamaha absorbí Sanglas, i de retruc, Ducati Mototrans, després d'una fosca operació en què hi estava implicada la Banca Garriga Nogués –amb el financer Javier de la Rosa al capdavant–. OSSA va fer suspensió de pagaments el 1976 i després d'una llarga agonia acabà tancant portes, com Bultaco, que, després d'una primera fallida el 1980 i de convertir-se en societat anònima laboral, tancà definitivament el 1982. Justament, aquest any Montesa també fa suspensió de pagaments, i Honda aprofita per tancar un acord amb la companyia en què es compromet a distribuir amb la seva xarxa comercial europea les prestigioses Cota de trial, mentre l'extensa xarxa de Montesa a l'estat ven les Honda, que immediatament comença a fabricar

## CAMPIONATS MUNDIALS DE TRIAL GUANYATS PER MARQUES CATALANES

**Campionat del món de trial a l'aire lliure ('outdoor')**  
Nota: fins al 1974 només existia el Campionat d'Europa



Any	Marca	Pilot
1968	Bultaco	Sammy Miller
1969	Montesa	Don Smith
1970	Bultaco	Sammy Miller
1971	OSSA	Mick Andrews
1972	OSSA	Mick Andrews
1973	Bultaco	Martin Lampkin
1974	Bultaco	Malcom Rathmell
1975	Bultaco	Martin Lampkin
1976	Bultaco	Yrjö Vesterinen
1977	Bultaco	Yrjö Vesterinen
1978	Bultaco	Yrjö Vesterine
1979	Bultaco	Bernie Schreiber
1980	Montesa	Ulf Karlson
1993	Gas Gas	Jordi Tarrés
1994	Gas Gas	Jordi Tarrés
1995	Gas Gas	Jordi Tarrés
1996	Montesa	Marc Colomer
2000	Montesa	Dougie Lampkin
2001	Montesa	Dougie Lampkin
2002	Montesa	Dougie Lampkin
2003	Montesa	Dougie Lampkin
2004	Montesa	Takahisa Fujinami
2005	Gas Gas	Adam Raga



Gràfic: MIQUEL BENITEZ

motos amb la seva marca a la fàbrica d'Esplugues de Llobregat. El 1986 es fa amb el control definitiu de Montesa, que deixa de ser una empresa per passar a ser una marca dintre del grup Honda. Derbi s'especialitza en la producció de ciclomotors i resisteix independent fins al 2001, en què és absorbida pel grup italià Piaggio, fabricant, entre altres marques, de les populars Vespa.

La família Bultó tornà a fer un intent i el 1983 va treure la marca Merlin, que abans de tancar uns anys després, aconseguí situar-se en l'elit del trial mundial. Però encara quedaven un parell de sorpreses agradables: l'any vuitanta naixia ALFER a Sant Cugat, una

fàbrica petita (unes 1.000 motos l'any), però molt especialitzada en motos infantils i de tot terreny i que avui continua en plena activitat. Una mica més tard, a mitjan anys vuitanta, Gas Gas, un concessionari gironí de Bultaco dirigit pels antics pilots Narcís Casas i Josep M. Pibernat, decideix, davant la crisi de l'antiga marca, fabricar les pròpies motos, amb les quals ja han guanyat deu títols mundials en trial i tot terreny. Actualment factura 54 milions d'euros anuals i exporta a més de cinquanta països, i enguany ja han guanyat el campionat del món de trial Indoor i són líders en el de trial a l'aire lliure, en tots dos amb el pilot d'Ulldecona Adam Raga.

Mentrestant, les nostres marques continuen compartint l'espai amb Honda, Yamaha i Piaggio, que van venir per quedar-se.

La moto catalana continua compartint espai amb les marques foranes, sovint més innovadores, i algunes, més barates

Joan Nebot