



Les motos catalanes tornen a sonar

“**M**olta gent busca la seva moto, el model que va tenir de jove i ara, penedit de no haver-la conservada, la volen recuperar a través del mercat de clàssiques. Uns altres volen comprar el model que somniaven aleshores, quan no tenien prou diners per entrar al concessionari. I també em vénen a veure molts que volen exactament la marca i el model que recorden que tenia el seu pare.” Enric Casanovas és el propietari d’un dels portals de moto clàssica més importants de Catalunya (www.cien-motos.com) i d’un magatzem de grans dimensions a la Selva del Camp (Baix Camp), on es pot trobar gairebé qual-

Qui no recorda aquell soroll, tan especial, de les Montesa? O el disseny de les Ossa? O les prestacions de les Bultaco?... Totes aquestes marques, la flor i la nata de la indústria catalana, van desaparèixer en els anys convulsos del final de la dècada dels 70 i principi dels 80. Però algunes d’aquestes unitats tornen a la vida gràcies a la moda, creixent, de restaurar-les i tornar-les als carrers i carreteres. Les motos catalanes mai no s’han oblidat.



JORDI PLAY

El propietari d'aquesta Benelli Sei, una 750 cc molt escassa, fa tres anys que espera que se'n completi la restauració. Una gran part de les peces les fabriquen al taller mateix.

sevol moto, per difícil que sigui, i els milers de recanvis que es necessiten per a restaurar aquells vehicles mítics.

Casanovas creu que “ara es viu plenament la moda de la moto catalana, sobretot Bultaco, Montesa i Ossa, tot i que també tenen molta sortida les Ducati”. I, fins i tot, destaca especificitats locals: “La gent de Barcelona demana les Montesa Impala, aquestes que diuen que roben últimament.” El negoci d'Enric Casanovas també es nodreix de col·leccionistes: “N'hi ha molts, encara que no ho sembli, que van començar amb 20 motos o 30 i ara en tenen 300. Són gent ben situada econòmicament, al voltant de la cinquantena, i que volen que l'afecció sigui continuada pels seus fills, que tenen vint anys.”

En general, els qui cerquen motos clàssiques catalanes saben perfectament quin model els interessa i estan disposats a passar per un llarg procés de

restauració i recuperació d'un model que no sempre es pot comprar en situació de circular. “Si no troben la moto que busquen en bon estat, doncs se l'emporten com estigui i ja trobaran la manera de recuperar-la i tornar-la a l'estat original.”

La crisi, com a tot arreu, s'hi nota. Però Casanovas disposa d'un catàleg molt ampli, tant de motos com de peces originals, que el pot fer resistir amb relativa facilitat, “Si algú necessita una peça és fàcil que jo la tingui, per més que costi de trobar.” A més, ara és un bon moment per a comprar perquè van entrant al mercat remeses de motos, sovint en perfecte estat de conservació, que provenen de col·leccionistes que no tenen més remei que vendre els seus tresors per obtenir ingressos urgents.

Però l'adquisició d'una moto clàssica implica, la majoria de vegades, un procés llarg i complex. D'entrada, cal

prestar atenció a la documentació legal que acompanya —o no— un vehicle que va ser fabricat fa trenta anys, quaranta o encara molts més. Sovint se'n poden recuperar tots els permisos i traspassar la propietat al comprador, però hi ha alguns casos en què la moto s'haurà de quedar dins d'un garatge, per més que funcioni. De vegades és possible de rematricular-les com a vehicle històric i, en algunes ocasions, una moto pot traspassar la seva identitat a una altra, sempre que sigui exactament del mateix model. Tot plegat, un mercat ple de grisos on el frau té espai per a moure's.

De tota manera, un cop solucionats els possibles inconvenients legals, el nou propietari haurà d'afrontar un procés de restauració amb garanties. Naturalment, no serveix un taller normal, on ja s'ha oblidat com funcionava aquella mecànica de les Bultaco o les Ossa. I aquí és on entren els especialistes.

De rovellades a lluent. “La majoria vénen de sota la palla o els cartrons. Algú ha buidat un magatzem o un garatge i, de cop, diu ‘Hòstia! Això té rodes!’” I algunes acaben al taller de Fredi Sanjuan –de 58 anys–, un mecànic veterà de la fàbrica d’Ossa, a la Zona Franca, que ha muntat una petita factoria en un garatge de la Garriga (Vallès Oriental). S’hi amunteguen una gran varietat dels últims exemplars dels centenars de models que van produir les marques catalanes al llarg del segle XX. Bultaco, Ossa, Montesa, Derbi, Sanglas... Noms mítics que van regnar en la major part de les competicions dels anys 60 i 70 i que omplien els carrers i les carreteres de molts països d’Europa i Amèrica, els Estats Units inclosos.

“Fas restauracions perquè estàs com un llum”, diu Sanjuan. “Ni tan sols pots cobrar per hores, perquè la factura resultaria desorbitada. Pensa que, de vegades, per treure un caragol sense trencar res t’hi pots passar tres dies. Per això, al final, sempre has de fer un preu polític.” El taller de la Garriga és un caos aparent on, en realitat, tothom sap perfectament on és aquella peça que pot retornar la vida a una Bultaco Metralla que fa trenta anys que no sona o a una Sanglas 400 que és poc més que un munt de ferralla. I, si no, cal cercar recursos extra. “Sempre acabo trobant les peces que em fan falta. Hi ha gent que conserva recanvis originals en algun lloc i moltes vegades es fa servir l’intercanvi sense diners pel mig. Tu tens això, doncs t’ho canvio per allò altre, que a mi no em fa servei. De vegades, de dues motos en mal estat en fas una de sola que torna a funcionar.”

Cadena de muntatge. Fredi Sanjuan comparteix taller amb dos jubilats que coneixen aquells vehicles com ningú. L’un va treballar durant dècades a Derbi (“Quines peces sé fer? Totes!”) i l’altre, soldador, va arribar a formar part de l’equip de competició de Sito Pons, els anys 80. A més, tenen la col·laboració de pintors, electricistes i més tècnics externs que s’encarreguen de l’acabat de les motos, un cop han recuperat l’aspecte i les funcions originals. La feina és completament artesanal, i ells mateixos fabriquen bona part dels recanvis,

JORDI PLAY



El taller de Fredi Sanjuan s’ha especialitzat en la reparació de qualsevol model d’Ossa, especialment l’Ossa Yankee 500.

a més de millorar alguns dels possibles defectes de disseny que no havien detectat els enginyers a la seva època. “Jo tardo molt –diu Sanjuan–, però faig les coses com m’agradaria fer-les si fos per a una moto meva. M’és igual estar-m’hi quinze hores més, però a ningú no se li afluirà un caragol ni tindrà un problema mecànic per culpa meva.”

Cada model i cada marca tenen dificultats específiques i, a més, arriben en graus de conservació molt diversos. Alguns estan completament rovellats i alguns altres són un recipient on ballen peces inconnexes. Portar una moto a aquell taller no és com dur un model japonès a un concessionari actual. “Al-

guns es desesperen perquè passen els mesos, i els anys, i la restauració va molt a poc a poc. Però és que no puc avançar fins que no trobo el recanvi que necessito i, en alguns casos, això vol dir que la moto es pot quedar mesos aturada. Però, al final, tot acaba quadrant i el client se’n va feliç”

El garatge presenta una insòlita concentració espontània, en diversos estats de restauració, d’un dels models més envejats per qualsevol col·leccionista: l’Ossa Yankee 500, una moto llegendària que es va fabricar a Barcelona entre el 1976 i el 1979. “Ossa és la marca que més m’agrada”, afegeix Sanjuan. “I sobretot la Yankee. N’he reparades

JORDI PLAY



Fredi Sanjuan ha instal·lat una petita cadena de muntatge d'alguns motors Ossa, que, per les seves característiques, presenten un funcionament especialment complicat.

unes 25 i cada vegada en surten més; així doncs, m'he especialitzat en aquest model. N'he corregit alguns defectes originals perquè jo, quan treballava a la fàbrica, ja sabia quins eren. Per això he dissenyat algunes millores per a les bieles, els retenidors, el sistema de greixatge..." Una petita cadena de muntatge, hereva de l'original de la Zona Franca, facilita el retorn d'algunes unitats recuperades d'aquest model a les carreteres catalanes, on la seva capacitat d'acceleració va adquirir una justa fama entre els afeccionats més temeraris.

Les darreres catalanes. "La fàbrica va anar malament, però aquelles

motos tenien sortida", diu Jesús Caro, gerent d'Automotostar, al carrer de Casp de Barcelona. "Ara em dedico a Yamaha i Honda, però nosaltres érem coneguts a tot Barcelona per l'Ossa Yankee. Per això l'hem posada a l'inici de la nostra pàgina web (www.automotostar.net), perquè no tothom pot posar una moto com aquesta president el seu taller. No és igual com col·locar-hi una Honda Scoopy, no fotem."

A Jesús Caro encara li agrada de tocar aquells models ("mira, ara mateix tinc un motor de Yankee per reparar") i considera que "eren motos mítiques, com la Montesa Impala". De fet, d'Automotostar van sortir les darreres

dotzenes d'aquelles bicilíndriques de dos temps, quan Ossa es va convertir, els darrers mesos de vida, en una cooperativa de treballadors. La factoria havia deixat de funcionar parcialment i el muntatge final es feia al taller de Jesús Caro, que va fer algunes modificacions –bàsicament d'estil– sobre el model original i el va rebatejar amb el nom d'Ossa Yankee Star. "Les que van sortir d'aquí portaven matrícula de Barcelona FZ. Van ser les últimes".

Ep, de moment.

*Gemma Aguilera
Salvador Cot*