

EL MOTOCICLISME A SALT: Ileure, competició i empresa

Laura Albertí i Ibarz
Pep Ros i Nicolau

EL MOTOCICLISME A SALT:

Lleure, competició i empresa

Laura Albertí i Ibarz

Pep Ros i Nicolau

AUTORS:

Laura Albertí i Ibarz
Pep Ros i Nicolau

EXPOSICIÓ, IDEA, PROJECTE I REALITZACIÓ:

Andreu Bover i Pagespetit
Laura Albertí i Ibarz
Pep Ros i Nicolau

FOTOGRAFIES DEL CATÀLEG:

GAS GAS Motos, Núria Clarà, Joan Grasiot, Josep Parés, Ferran Serrano, Jaume Margenat, Família Palmerola Batallé, Marta Font, Núria Casellas, Carme Termes, Família Ferragut Joan, Dolors Casals, Martí Fita, Família Canals Cugat, Narcís Casas, Josep Ma. Pibernat, Joana Galí, Rosa Sala, Manel Ros, Dolors Bosch, Daniel Font (pare), Daniel Font (fill), Antònia Garanger, Emeri Lladó, Carles Arbusé, Enric Mademont, Pilar Martín, Agustí Esteva, Jordi Vilà, Família Solà Roca, Jaume Santana, Lluís Tràfach, Pere Teixidor, Delfí Batallé.

CORRECCIÓ LINGÜÍSTICA:

Toni Ruscaleda – Consorci per a la Normalització Lingüística

IMPRIMEIX:

Impremta Pagès – Tel 972 42 01 07
Anglès (Girona)

PORTADA:

Fotografia de la portada: Narcís Casas en una de les competicions en què va participar.

DIPÒSIT LEGAL:

GI-915/2005

PATROCINEN:

AJUNTAMENT DE SALT
MUSEU DE L'AIGUA DE SALT

Prohibida la reproducció total o parcial,
sense l'autorització de l'autor

ÍNDEX

1 Presentació	9
2 Pròleg	11
3 Introducció	13
3.1 El motociclisme a Catalunya.....	13
3.2 El motor a Salt	18
4 La vessant mecànica: Els tallers de motos	20
4.1 Indústries Narcla S.L.	20
4.1.1 Narcís Clarà i Aliu	27
4.1.2 Les motocicletes Narcla	30
4.2 GAS GAS Motos	35
4.2.1 Josep Parés, amic i col·laborador	38
4.2.2 Un banc de proves: la competició	40
4.2.3 Principal palmarès de GAS GAS com a marca	42
4.3 Els tallers mecànics	44
4.3.1 Motos Catalunya	44
4.3.2 El taller de Dani Font	47
4.3.3 Motos Trafach	49
4.3.4 Motos Pericot	53
4.3.5 Evolució i canvi	54
5 La vessant esportiva: La competició	57
5.1 El motociclisme de competició a Salt, dels precursors als campions	58
5.1.1 Daniel Font, el precursor del motociclisme saltenc	58
5.1.2 Narcís Casas, "O Rei" de l'enduro nacional	65
5.1.3 Josep Ma. Pibernat, de Salt a Dakar passant pel campionat d'Espanya	69
5.1.4 Ferran Alivés, el motocros a cavall d'OSSA i Bultaco.....	71
5.2 La passió de les dues rodes, un rastre profund entre els joves de Salt	73
5.3 Els darrers campions, les noves generacions	76
6 La vessant social: L'ús de la moto	93
7 Relació d'autors i donants de fotografies	111

La realització d'aquesta exposició i aquest catàleg no hagués estat possible sense la inestimable col·laboració de les següents persones:

Ferran Alivés, Patrici Amat, Delfí Batallé, Narcís Casas, Núria Clarà, M^a Assumpció Colomer, Jofre Ferrer, Daniel Font (pare), Daniel Font (fill), Ramon Galindo, Joan Grasiot, Jas Info Service, Josep Parés, Jordi Pericot, Josep M^a Pibernat, Pere Quero, Jordi Quintana, Toni Rusalleda, Jaume Santana, Pere Teixidor, Lluís Tràfach i Dani Galán.

1. PRESENTACIÓ

Molts de nosaltres hem somiat, sobretot en la nostra joventut, amb l'esperit de llibertat que sempre ha anat associat amb la imatge de la motocicleta.

La moto és un referent en la vida de molts saltencs i saltenques. I en el seu moment va suposar una revolució en el transport individual. A Salt, aquesta revolució no va passar desapercebuda, fins al punt que la nostra vila va ser de les primeres a tenir un club de motoristes a les comarques de Girona.

Des de mitjan segle passat, la motocicleta ha estat present en la societat saltenca de forma contínua. A Salt han nascut i s'han fabricat motocicletes, des de les Narcla a les Gas Gas, que actualment surten de la nostra vila per escampar-se i recórrer les carreteres, els camins i els espais lliures de més de quaranta països.

Salt, un poble treballador, va adoptar de seguida la motocicleta i els tallers es van multiplicar a la vila. D'aquí en van néixer les competicions que van portar a pilots saltencs a fer-se un nom destacat en els esports de dues rodes.

Ara, en un moment en què la moto ja no és només un mitjà de transport que dóna solució als problemes de mobilitat de molts ciutadans, principalment urbans, Salt té una important activitat comercial i industrial en aquest sector i conserva una important tradició motociclista, de la qual sereu testimonis visitant aquesta exposició.

Jaume Torramadé i Ribas
Alcalde de Salt

2. PRÒLEG

A Salt les coses canvien, com a pertot, però el que sembla que no canvia es l'afició per les motos.

Amb 41 anys no he viscut tota la història del motociclisme, però sí que una bona part m'ha tingut com a espectador de primera línia. Primer per haver nascut en una casa que en vivia, de les motos, i segon per ser Saltenc.

Molts pensaran: què té a veure ser de Salt i estar relacionat amb les motos?

Doncs només cal fer un tomb per la història, o visitar Salt avui mateix, i ho podran comprovar.

Una Narcla, la Norton, les Ossa i les Montesa, les primeres Bultaco, feien gaudir de diferents maneres els habitants de la nostra vila, uns enllustrant els cromats i fent gala de l'elegància de les seves motos, altres buscant aventures per les carreteres catalanes i els més joves saltant els marges del circuit del Ter.

A Salt, la passió per les dues rodes ha estat present des de l'aparició de les primeres motos al nostre territori, i alimentada per la Narcla, una de les primeres fàbriques de motocicletes del nostre país.

Mentrestant el poble ha anat canviant. Les Derbi paleta que compraven majoritàriament els nouvinguts dels anys 70, començaven a trencar el silenci d'uns carrers que anaven coneixent l'asfalt. Segur que alguns veïns van perdre la simpatia cap a uns vehicles de dues

rodes, que, fins aleshores, en coneixien la marca i el model pel soroll que feien els tubs d'escapament.

Foren aquestes Derbi, amb algun canvi mecànic i un tubarro per millorar-ne les prestacions, sobretot la fressa, juntament amb les Puch, les Bultaco Lobito, les Rieju, les Vespa i Vespino, les que van revolucionar la mobilitat dels Saltencs, tant dels adolescents com dels mes grans, que van trobar en la motocicleta l'aliat ideal per deixar de pedalar.

Salt ha estat una de les poblacions, de tot Espanya, amb un dels índex més alts de vendes de motocicletes per habitant.

Però a Salt no en tenim prou amb mobilitat, ho volem fer amb rapidesa, és per això que de campions no ens en falten, en totes les disciplines i en tots els temps.

Ara Gas Gas, una de les fabriques més importants de motos, amb reconeixement mundial, dóna feina a molts saltencs i saltenques, com ho feia en el seu moment la Narcla.

Encara que el circuit del Ter hagi estat sacrificat per protegir el parc de les deveses, les motos saltenques conduïdes per saltencs i saltencs que conduïxen motos que no ho són, continuen aconseguint èxits, com la nostra vila, que a pesar d'alguna arrossegada cap als anys 70, continua avançant, ara com les motos, amb èxit.

Lluís Tràfach

Regidor de Serveis Públics

3. INTRODUCCIÓ

3.1. EL MOTOCICLISME A CATALUNYA

L'any 1905, Miquel Villalbí va fabricar a Barcelona, de manera totalment artesanal, la que va ser la primera moto fabricada a l'Estat espanyol, de la qual només es van fer cinc unitats.

A partir de 1914 trobem nombrosos intents de fabricar motocicletes. Concretament a Barcelona, hi va haver l'Espanya (1914), l'Iberia (1919) i la Montserrat (1922), que no van deixar de ser bones iniciatives sense continuïtat.

La I Guerra Mundial va representar arreu una interrupció de totes aquestes iniciatives que a Catalunya es van reprendre el 1920, moment en què el mecànic barceloní Salvador Grau Just, fabricant de llantes per a automoció i pilot de proves esportives regionals, va aconseguir el primer lloc a la VII Cursa a Costa els Brucs amb un prototipus de moto que va anomenar S.G.-Motosacoche (S.G pel seu nom i Motosacoche per tractar-se del motor suís

que la propulsava), que va pilotar Joan Boniquet, "Boni".

Tres anys després es va decidir fabricar-la en sèrie i va aparèixer el desembre de 1922. Exceptuant-ne el motor, totes les peces van ser fabricades pel mateix Grau i els seus col·laboradors. L'elevat preu d'aquesta moto, però, va fer que el 1923 es tragués al mercat un model més senzill i econòmic (550 ptes.), una 123 c c amb motor francès Train. No obstant això, les vendes d'aquesta marca no van superar les dues unitats mensuals, de manera que, a finals de desembre de 1931, Salvador Grau va finalitzar la seva carrera com a fabricant de motos.

Paral·lelament, l'any 1923 l'esportista Nil Massó Miró va fabricar una moto de 250 c c amb motor francès Villiers, que es va fabricar en sèrie a Barcelona a partir de 1924, a la recent creada *Fábrica Nacional Española de las Motocicletas Alpha*, amb motors DKW i Villiers en 175 i 250 c c.

A partir d'aquí hi hagueren nombroses iniciatives per a la creació de motocicletes. El 1924, Josep Sugrañes va portar de França la Lutétia. Poc temps abans Antoni Serra, un industrial de la branca de la reparació d'automòbils, va obrir a Badalona la *Sociedad para la Fabricación de Bicicletas, Motocicletas i Autociclos* i va dissenyar el primer model de la marca Patria, que posteriorment trauria altres models. Tot i que eren motos molt boniques i ben equipades, van desaparèixer del mercat l'any 1936, coincidint amb l'esclat de la Guerra Civil.

El mateix va passar amb la marca Simó, de Miquel Sánchez Simó, un jove esportista que va fabricar una moto amb motor de 150 cc com a projecte de final d'estudis a l'Escola Industrial de Barcelona i que li va permetre participar en nombroses competicions, on va guanyar a motos de major cilindrada.

Als anys 30 a Catalunya es fabriquen les JFC, de Juli Fusté, i les Gimson a Figueres, una fàbrica de bicicletes que per evolució natural va arribar a fabricar tres unitats de motos.

Durant els anys 20 i 30 hi va haver un constant aparèixer i desaparèixer de marques. Molts intents que no van prosperar per dife-

rents raons, com per exemple l'augment del preu de la benzina, i el fet que Hisenda gravés la venda de motos amb l'impost destinat a articles de luxe va retardar l'avanç de la fabricació de motos.

La postguerra va portar una època de restriccions, fonamentalment de combustibles i pneumàtics. Per això aquesta època va estar marcada per la recerca de materials alternatius com el gasogen, o materials substitutius del cautxú dels pneumàtics. A més, la majoria de motos que hi havia al país havien estat requisades per milicians i soldats abans de l'any 36.

La precària situació del moment feia molt difícil intentar engegar de nou la fabricació de motocicletes. Només persones amb una elevada capacitat empresarial i tècnica i una gran tenacitat van poder superar els obstacles.

La primera moto de la postguerra, encara que no es va fabricar en sèrie, va ser l'OSSA de la barcelonina Orfeo Sincronic, SA, actualització d'una moto pensada abans de la Guerra Civil i paralitzada a causa d'aquesta. La següent va ser la SSS, produïda per l'empresa Servei Estació, basada en la Lutétia. La mala qualitat dels materials del moment

va fer que la moto patís diverses avaries i no prosperés. No va tenir més èxit la remodelació soferta el 1943 sota la marca Valsolet.

Això no obstant, el vertader naixement de la moto de postguerra s'ha de situar entorn de 1943-44, moment en què, en secret, es van començar a fer les proves de les que serien algunes de les marques nacionals més importants: la Lube, a Bilbao, i Montesa i Sanglas, a Barcelona.

Montesa va néixer fruit de la inquietud d'un jove pèrit mercantil, Pere Permanyer Puigjaner. Davant la competència que hi havia en el negoci de combustibles que regentava i amb l'amenaça d'una crisi al sector, va decidir buscar un nou producte per fabricar. Permanyer va intuir que després de la guerra hi hauria un període d'expansió i que les persones necessitarien mitjans privats de locomoció per accedir als seus llocs de treball, així que va decidir fabricar petits motors auxiliars per a bicicletes.

Buscant recolzament financer va conèixer Francesc X. Bultó, un jove enginyer apassionat de les motocicletes. Es van unir i el 12 de febrer de 1945 van inscriure un vehicle en una prova de regularitat organitzada pel Real Moto Club de Catalunya. Tot i que en aquest

moment no va poder acabar la carrera a causa d'una avaria, unes quantes modificacions van permetre que molt aviat es començés a fabricar en sèrie sota el curiós nom d'una ordre militar medieval: Montesa.

La demanda creixent va fer que aviat augmentessin i diversifiquessin la producció, amb nombrosos models tant esportius com de carretera. La fabricació de motos es va completar amb una important trajectòria esportiva que va servir, com ha sigut a partir d'aquell moment per a la majoria de fabricants de motocicletes, el millor banc de proves per als seus productes. La crisi de motos al país la va fer trontollar, però va ser salvada per l'associació amb Honda.

Sanglas (1945-1985), creada pels germans Sanglas, es va dedicar fonamentalment a les motos de gran cilindrada.

A finals dels anys 40, Óscar Ravá, exdirector de la fàbrica FIAT a Itàlia, d'on va haver d'emigrar per raons de seguretat, va instal·lar-se a Barcelona i va muntar, amb acord amb la firma italiana Moto Guzzi, una fàbrica per a produir, amb aquesta marca, una de les motos lleugeres més difoses del país.

L'any 1949 van aparèixer Clúa i Rieju,

aquesta segona a Figueres, fruit de l'associació de Riera i Juanola, que marcaria fortament la història de la moto a Catalunya.

Orfeo Sincronic, més coneguda com a OSSA, havia començat entorn de 1930 fabricant material cinematogràfic. A partir de 1935 va voler ampliar el seu camp d'actuació presentant, a la Fira de Mostres de Barcelona de 1942, el seu primer model de motocicleta.

El 1946 van signar un acord amb la britànica Norton per fabricar els seus models, però no va prosperar. Així, a partir de 1947 van tornar a treballar en els seus propis dissenys, especialitzant-se en principi en motos de carretera i incorporant a finals dels 60 les motos de muntanya.

OSSA va presentar suspensió de pagaments l'any 1978, moment en què es va convertir en una Societat Anònima Laboral, propietat dels treballadors.

El 1952 Simeó Rabasa presentava la primera Derbi. Aquesta empresa existia des de 1922 dedicada a la fabricació de bicicletes i peces per a Moto Guzzi des de 1948. El 1960 Rabasa va decantar la producció cap al ciclomotor, del qual es van fabricar mils d'unitats en diferents versions. D'entre les

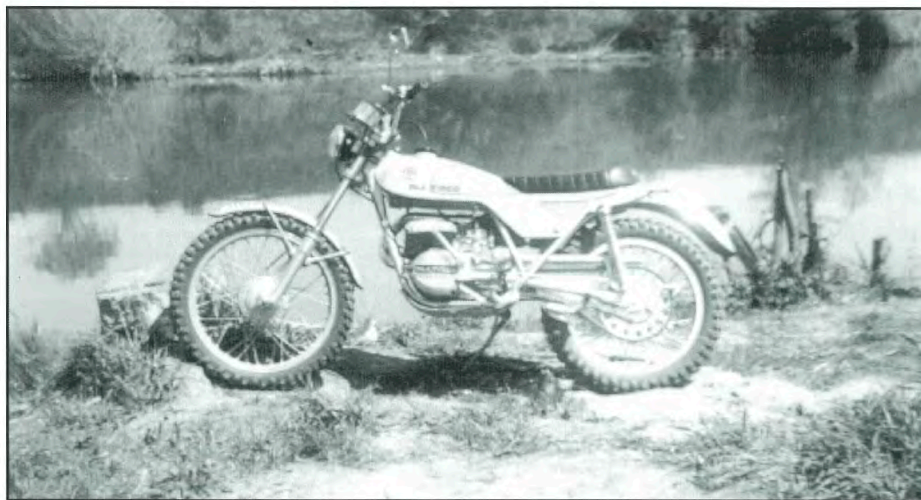
esportives, algunes van ser campiones del món de velocitat.

En aquell moment hi va haver altres marques, amb producció més reduïda però no per això amb menys èxit o qualitat, com la Reddis (1953-70) a Reus, la Taber (1952-55) a Barcelona, Aleu (1952-56) a Esparreguera, la Ruter (1952-59) a Figueres, la Regia (1953-55) a Mataró... i la Narcla (1952-64) a Salt.

El 1959 Paco Bultó, pèrit i enginyer industrial, va deixar Montesa ja que l'empresa no compartia amb ell la passió per la competició, sense la qual Bultó no entenia la moto. Amb un grup de lleials de Montesa va fundar, a St. Adrià del Besós, la *Compañía Española de Motores, SA* (CEMOTO), que esdevindria la fàbrica de motos més important del país: Bultaco. El primer prototipus va veure la llum el 1959 amb el nom de Tralla 101 Gran Turismo. La van succeir un gran nombre de models i d'èxits, tant esportius com de vendes.

La crisi del sector, a mitjans dels anys 70, juntament amb l'avançada edat de Bultó i la seva delicada salut, van fer que la família cedís la firma als treballadors, que es van constituir en una cooperativa laboral. La

*Motocicleta
Bultaco*



manca de diners i no aconseguir els crèdits que esperaven va impedir que la fàbrica continués la seva activitat.

La majoria de marques van sortir de petits tallers de reparació que davant la creixent demanda van llançar-se a la fabricació de motos. A partir de 1958, en què es tenen documentades 58 fàbriques a tot el país, va començar una crisi que va portar a la majoria d'aquestes al tancament. La crisi va ser a causa, sobretot, de la competència estrangera, especialment les quatre marques japoneses Yamaha (absorbí Sanglas), Honda (absorbí Montesa), Suzuki i Kawasaki (absorbí Derbi), les noves tarifes de l'impost

de luxe, l'augment de l'impost que gravava les motocicletes, la inflació creixent dels anys 70, els entrebancs dels bancs a l'acceptació de crèdits.

A partir d'aquí ha tornat a augmentar el nombre de vendes de motos, mantenint-se més o menys estable en els darrers anys, i permetent que noves empreses nacionals, com la saltenca GAS GAS Motos, hagin pogut entrar al mercat i assolir l'èxit a nivell internacional.

* La informació continguda en aquesta introducció ha estat tret del llibre **HERREROS, F. AZNAR, J.L.:** *Historia del motociclismo en España*. Edita: RACC, 1998.

3.2 EL MOTOCICLISME A SALT

La història del motociclisme a Catalunya no seria la mateixa sense l'aportació de la Vila de Salt. Des que als anys 20 Joaquim Bosch, i potser alguns altres, va començar a utilitzar la motocicleta com a eina per als seus desplaçaments laborables fins a l'actualitat, el motociclisme ha tingut un paper molt important en la vida de molts saltencs i saltenques.

La motocicleta no només va servir per a substituir la bicicleta com a mitjà de transport per anar al lloc de treball, o com a element que ampliava les possibilitats per a gaudir del temps de lleure. L'interès per la motocicleta va anar més enllà. Així, l'any 1952 Narcís Clarà treia a la llum la Narcla, la primera moto fabricada a Salt, un producte de qualitat que no passaria desapercebut a la història del motociclisme. No seria l'únic. Trenta-tres anys més tard, un petit negoci, GAS GAS Motos, que havia començat com a botiga, posaria al mercat el seu primer model de moto de muntanya. Un treball rigorós i una clara especialització els convertirien, en pocs anys, en un referent internacional en la fabricació de motos de muntanya. Aquesta

especialització no era casual. L'interès per unir la motocicleta i el muntanyisme havia començat molt abans, als anys 60, a l'entorn del taller mecànic de Dani Font.

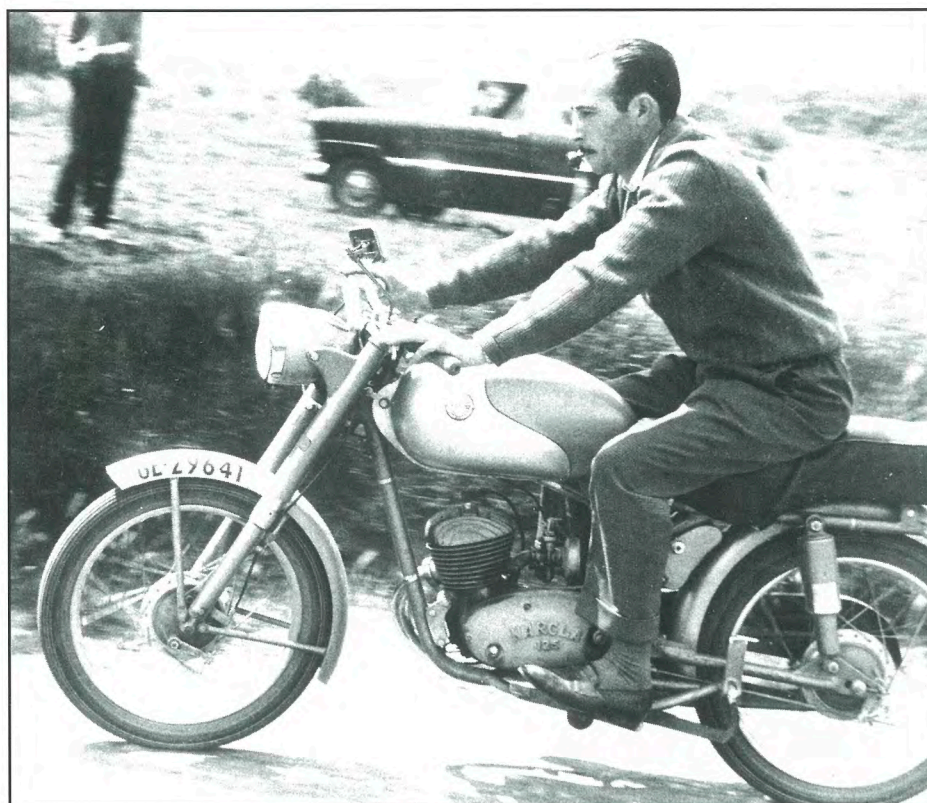
En aquell moment només es comercialitzaven les motos de carretera. Durant molts anys, Font es va especialitzar en adaptar aquests tipus de vehicles per a competir en circuits de muntanya. A l'entorn del seu taller va anar creixent, entre un ampli grup de joves saltencs, l'afició pel motociclisme esportiu. D'aquesta afició en sortirien pilots de gran talent, tenint potser el cas més emblemàtic en Narcís Casas, conegut com a "O Rei", que en la dècada dels 70 va obtenir entre d'altres 7 títols nacionals i nombrosos d'internacionals.

Va ser el mateix Casas, juntament amb un altre brillant corredor, Josep Ma. Pibernat, els que convertirien amb il·lusió i esforç la seva afició en una de les empreses més importants de Salt: GAS GAS Motos.

Al seu costat, nombrosos tallers mecànics, amb grans professionals al seu davant, han mantingut i recolzat al llarg del temps la passió pel motociclisme.

Aquesta història, que singularitza el municipi

*Motocicleta
Narcla circulant
pels carrers
de Salt*



de Salt, va ser la que va motivar que des del Museu de l'Aigua s'engegués, ara fa uns mesos, el projecte de l'exposició "El Motociclisme a Salt: lleure, competició i empresa", amb l'objectiu de reconstruir aquesta història i recuperar un important patrimoni documental i gràfic al seu entorn,

així com el testimoni d'alguns dels seus protagonistes.

Avui us presentem, a través de les pàgines d'aquest catàleg, el resultat d'aquest treball, que de ben segur tindrà continuïtat en el futur.

4. LA VESSANT MECÀNICA: Els tallers de motos

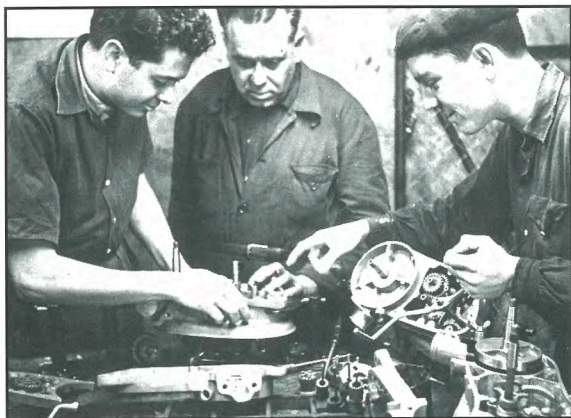
A Salt, des de finals dels anys quaranta i principis dels cinquanta tenim documentats diversos tallers mecànics especialitzats en diferents tipus de vehicles. Les motocicletes han ocupat un lloc molt important en l'activitat de molts d'aquests tallers. Alguns s'han especialitzat en la reparació i venda de motocicletes. D'altres, com Indústries Narcla o GAS GAS Motos, han fet un pas més enllà i han aconseguit crear, cada un en un moment i una situació diferent, vehicles que formen part, per mèrit propi, de la història del motociclisme.

4.1 INDÚSTRIES NARCLA S.L.

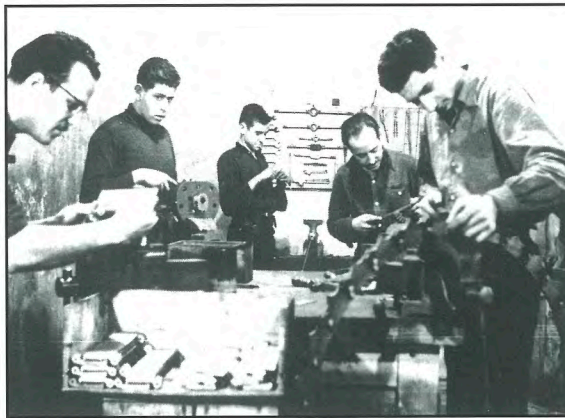
Indústries Narcla va néixer com un petit taller anomenat La Mecànica Moderna. Aquest taller va ser fundat per Miquel Portabella Pous al carrer Colón nº 12 de Salt. La Mecànica Moderna va començar la seva activitat fent reparacions, tot i que més tard, ja en companyia d'altres socis, es va dedicar a la fosa de ferro, d'alumini i d'altres metalls, a més de realitzar construccions mecàniques de diversos gèneres.

L'any 1940, concretament en un document signat l'11 de novembre, Miquel Portabella va admetre com a socis a Narcís Clarà Aliu (que treballava a la fàbrica Gassol), al seu cunyat Manel Pallàs Brugué i a Joan Vallosera Quintana. Es conserva un document d'11 de gener de 1942 on s'estableixen les condicions dels quatre socis. En aquest document s'establí que el taller s'anomenaria "Mecànica Moderna" de Miquel Portabella, i que aquest exerciria com a representant de l'empresa en assumptes directius i administratius. En contrapartida havia de donar comptes, mensualment, de la marxa del taller i presentar un balanç anual als altres socis. La maquinària era propietat dels quatre socis.

És a partir d'aquest moment quan es diversifica l'activitat de la Mecànica Moderna, amb tasques com la fosa de metalls i la fabricació de peces i construccions mecàniques diverses. Segurament, una de les feines més curioses que va dur a terme l'empresa va ser la fabricació de peces per al Dr. Barraquer, de Barcelona, que els encarregava tot el material que anteriorment havia adquirit a Suïssa. En temps de guerra també van fer



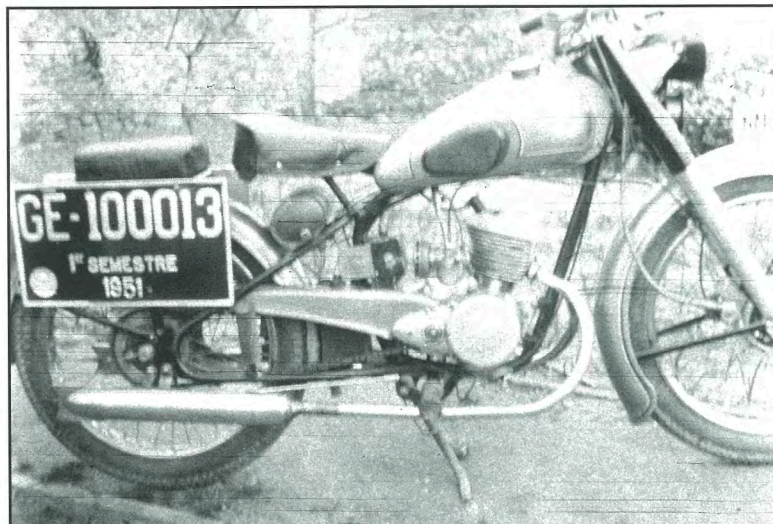
Manel Pallàs i dos operaris més en un moment de la fabricació de la motocicleta Narcla.



Imatge del taller d'Indústries Narcla, S.L.

peces per recanvi de camions i així van anar adaptant-se a les necessitats de cada moment per tirar endavant el taller.

L'any 1952 hi va haver un important canvi a l'empresa. En una escriptura signada el dinou de juliol el taller va passar a anomenar-se **Indústria Narcla S.L.** (Societat Mercantil de Responsabilitat Limitada). En van formar part els següents socis: Miquel Portabella, Narcís Clarà,



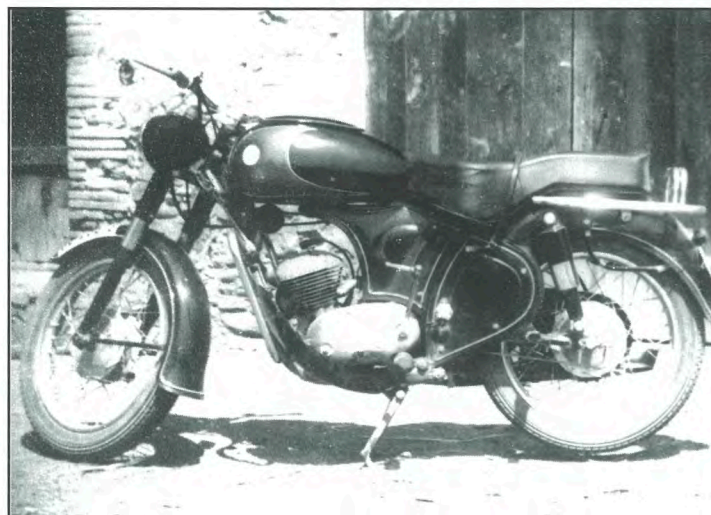
Un dels primers models de Narcla.

Manel Pallàs, Enrique Cat, Francesc Bover i Miquel Solé. Aquesta nova empresa manté el domicili social al c/ Colón,12, però el que canvia substancialment, tal com es veu en els Estatuts o Pactes Socials és l'objecte de la societat, que passa a ser la construcció de motocicletes amb la marca "Narcla", així com els seus accessoris i recanvis, i la construcció i reparació d'altra maquinària i altres activitats relacionades amb la indústria mecànica.

En un contracte privat signat a Girona el nou d'agost de 1952 s'inclou dins la societat a Enrique Cat Miró, Miquel Solé i Vernet i Francesc Bover i Roura.

En un document de 1953 signa també un tal Isidre Llorens, un empresari que tenia un negoci de pells, i alhora era el president del sindicat de la pell. Va entrar a Indústries Narcla com a soci capitalista, ja que l'empresa en aquest moment necessitava diners.

L'u de març de 1953 es va donar d'alta a Indústria la primera moto. El set de març del mateix mes tenim constància de la compra-venda de la primera motocicleta Narcla. El comprador va ser Manel Pallàs Brugué, i va signar com a venedor Enric Cat. El preu de venda d'aquesta primera moto va ser de quatre mil cinc centes pessetes.

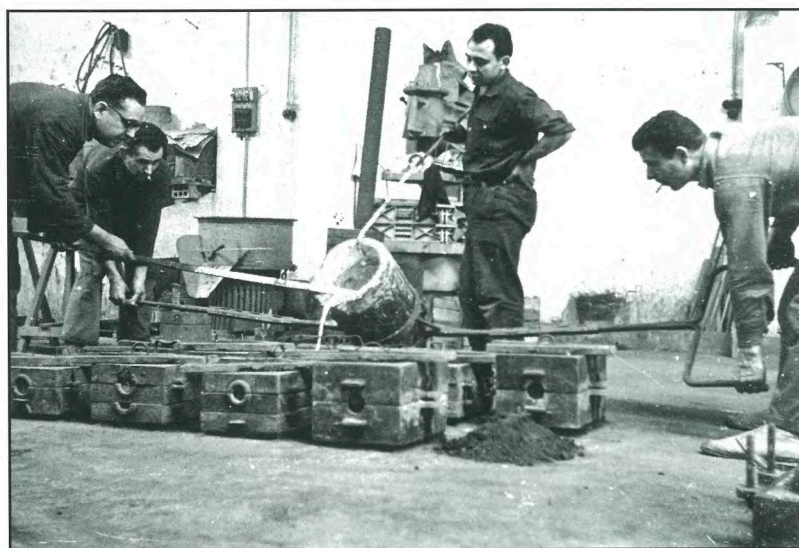


Dos models de motocicletes Narcla.

El procés de fabricació d'aquestes primeres motos era totalment artesanal, totes les peces eren fetes a mà pels treballadors de l'empresa. La creació d'una moto anava des de la fosa de l'alumini, la realització de les peces, el muntatge de les motos, la pintura...

Amb el temps, però, això va anar canviant i es van anar encarregant peces a fora, a empreses especialitzades, peces com el manillar, les rodes, els fars, el seient... Al final de tot fins i tot la pintura es feia a fora, en un taller del carrer Figuerola de Girona. Encarregar aquests treballs a fora feia el treball més econòmic, ràpid i, en conseqüència, més competitiu en el mercat.

Dues imatges del procés de fosa realitzat als tallers d'Indústries Narcla.



Imatge dels treballadors de la fàbrica.



Així, Indústries Narcla S.L. va anar creixent i va arribar a tenir uns trenta treballadors, alguns dels quals van començar a treballar com a aprenents i a la llarga es van convertir en operaris especialitzats. Majoritàriament contractaven aprenents i els formaven ells mateixos i els especialitzaven a fer una feina concreta. Hi havia pocs operaris, només cinc o sis que ho sabessin fer tot, la majoria eren peons especialitzats: fundidors, torners, mecànics...

L'empresa facilitava la formació dels seus aprenents, que quan plegaven a les sis de la

tarda havien d'anar a l'Ateneu de Girona, situat prop del cinema Modern, a aprendre dibuix lineal, molt necessari sobretot per als torners, ja que si havien de fer una peça nova abans l'havien de saber dibuixar amb precisió. Aquestes classes estaven subvencionades per la fàbrica Grober.

A l'empresa també hi treballaven cinc dones, la majoria a l'oficina però n'hi havia dues que treballaven en el procés de fabricació de les motos: una d'elles col·locava els raids a les llantes, els centrava i compensava, i l'altra, amb l'ajuda d'una plantilla, feia els forats necessaris al càrter de la moto.



*Imatge d'alguns
dels treballadors
de la fàbrica amb
el gos Slin.*

Amb els bons resultats de l'empresa fins i tot el taller es va fer petit i es van haver de traslladar a un nou local al carrer Pedret de Girona.

Amb el temps, però, les coses van anar canviant. En els llibres de comptes dels anys 1954-55 es comença a detectar un cert dèficit de l'empresa, dèficit que s'anirà accentuant en anys posteriors.

L'any 1956, la Delegació d'Indústria de la Província de Girona reconeix el vehicle "Motocicleta Narcla".

El vint-i-dos de març de 1960 es va celebrar l'acta de cessió i venda de quatre participacions del capital d'Indústries Narcla S.L. a Isidre Llorens i Margarita Llovera per un preu total de cent mil pessetes.

Indústries Narcla S.L. va deixar de fabricar motos l'any 1964. El fet que deixessin de fabricar motocicletes es deu a diferents factors. D'una banda la forta competència. Van aparèixer nombroses marques, Derbi, Montesa, Soriano... empreses amb molt de capital, amb les quals no es podia competir.



L'altra causa molt important va ser la mort de Narcís Clarà, que no tan sols havia sigut el creador de la motocicleta sinó una persona de referència a l'empresa.

Un temps abans, a causa de la forta competència d'altres marques, la venda de motos havia començat a baixar. Per això es va començar a diversificar la producció i van passar a fabricar maquinària general, sobretot màquines eina. Una de les màquines que més èxit va tenir, coincidint amb l'empenta que havia agafat la indústria tèxtil, va ser la fabricació d'una màquina de fer puntes, la Fortis, també invent de Narcís Clarà. El model utilitzat per Clarà va sortir de la Grober. Van portar la màquina al taller un dia al vespre i Clarà es va tancar a desmuntar-la, peça per peça, numerar les peces, copiar-les i tornar a muntar la màquina. Es van fer dos models de la Fortis, la de seixanta quatre pues i la de quaranta vuit. Aquesta màquina es va vendre sobretot al Nord, i a Calella de Palafrugell (unes deu o dotze).

Tenim documentat, a partir d'un document de vint-i-nou de gener de 1970, que en aquest moment Indústries Narcla es va transformar temporalment en una Cooperativa amb local al carrer Pedret nº 1 de Girona. El personal, així com el local i la maquinària de l'empre-

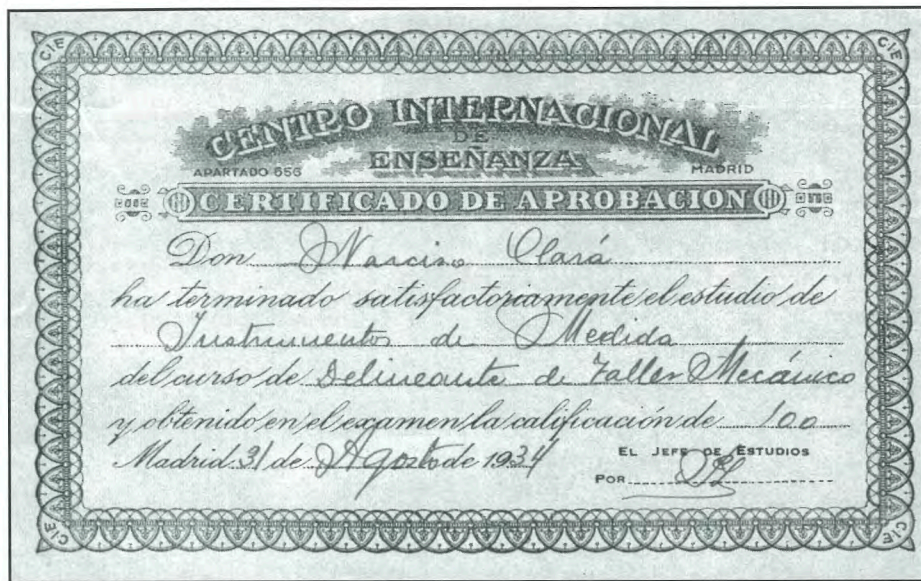
sa, que eren propietat d'Isidre Llorens, van passar en aquest moment a formar part de la cooperativa. El President de la Junta Rectora de la Cooperativa era Joan Grasiot Tarrés, Pere Tarrés Capdevila era el Secretari de la mateixa i Jaume Busquets Comalada el Tresorer.

Cap del socis de la Cooperativa hi va poder aportar capital, ja que no els van concedir els crèdits demanats i per tant la cooperativa va ser inviable i es va haver de dissoldre poc temps després. El personal va quedar cessat, i es van haver de considerar despatxat sense obtenir cap compensació.

4.1.1 Narcís Clarà i Aliu

El creador i impulsor de les Motocicletes Narcla va ser Narcís Clarà i Aliu. Clarà va néixer a Salt el tretze de març de 1913. Va estudiar a les escoles de Salt, primer amb el Sr. Vila i després amb Lluís Moreno fins els catorze anys. Quan va acabar l'escola va entrar a treballar a la manyeria de la fàbrica Gassol, alternant la feina amb els estudis de dibuix i mecànica que va fer per correspondència a través del "Centro Internacional de Enseñanza" de Madrid.

Certificat de superació dels estudis d'Instrumentos de Mesura obtingut per Narcís Clarà al Centro Internacional de Enseñanza de Madrid.



Durant la guerra va passar a treballar a can "Benetti" de Girona, on es fabricaven armes, i una vegada acabada la guerra va tornar a la manyeria de la Gassol per restaurar tot el material que la guerra va destrossar.

Arrel de la feina, cada vegada s'interessava més per la mecànica, fet que, juntament amb una gran creativitat, el va portar a fabricar, pel seu compte, tot tipus d'aparells. Narcís Clarà i el seu cunyat, Manel Pallàs es trobaven sovint al cobert de casa dels Pallàs, i a la seva pròpia casa i es dedicaven a experimentar amb diferents tipus de maquinària.

Aquestes investigacions els van portar a fabricar una màquina per fer escombres de bruc, una altra per segar, peces per a dentistes, material sanitari, bombes d'aigua, bicicletes amb motor...

A més, tal com comenta la seva família i amics, Clarà s'aixecava a les nits, es tanca va al seu despatx a rumiar idees noves que després feia fabricar al taller. Sempre pensava la manera d'anar guanyant temps, millorar, fer les coses més ràpidament.

Ben aviat es va interessar pel funcionament



Narcís Clarà



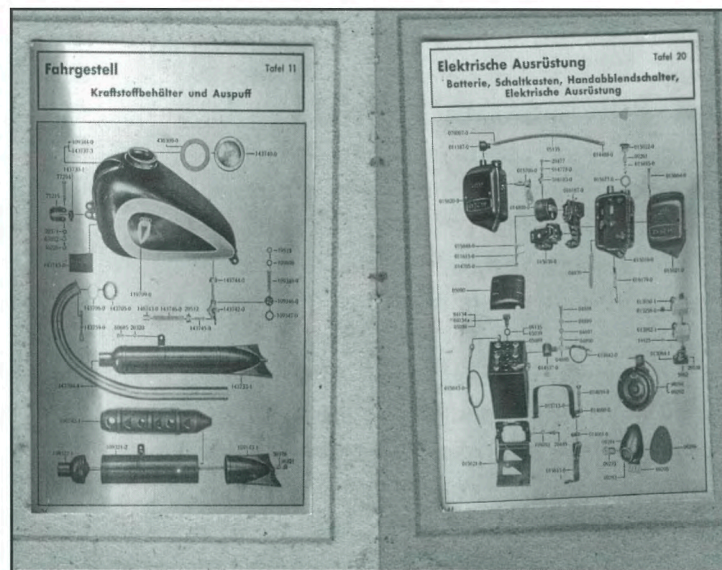
Manel Pallàs

de les motocicletes, i quan tenia la oportunitat en desmuntava i en tornava a muntar alguna, per tal de conèixer el seu funcionament.

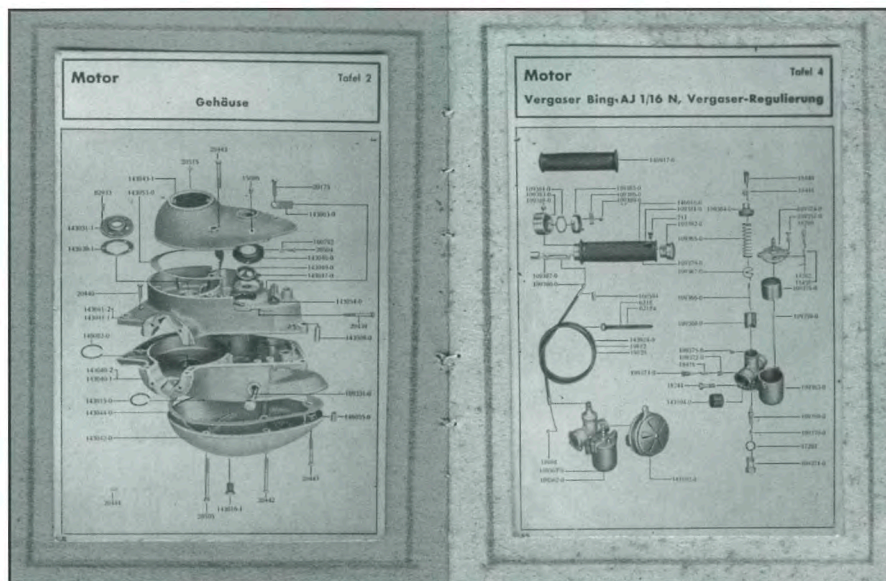
Segurament arrel d'aquesta afició i interès per investigar i crear màquines, i de la possessió d'un llibret d'un moto alemana, la DKV, va sortir la idea de crear una moto pròpia.

En primer lloc van copiar el motor, i després la resta de la moto. Així va néixer, l'any 1952, la NARCLA (NAR = Narcís i CLA = Clarà), una motocicleta que amb poc temps va tenir molt bona acceptació i de la qual se'n van fabricar i vendre nombrosos exemplars.

Narcís Clarà va morir el tres d'octubre de 1958.



Imatges del llibret de la motocicleta alemanya DKW que va servir d'inspiració a Narcís Clarà per a la fabricació de la motocicleta Narcla.



4.1.2 Les motocicletes Narcla

Les motos Narcla es van fabricar i vendre entre els anys 1952 i 1964. En principi era copiada de l'alemanya DKV (un llibret petit de publicitat d'aquesta marca va inspirar la fabricació del motor) i, potser també tenia referències de la NSU, també alemanya, ambdues líders mundials en disseny de motos. Especialment en el cas de DKV, es van dedicar al desenvolupament i investigació de motors, desenvolupant una tecnologia pròpia que va servir d'inspiració i referència

per a la creació de la Narcla.

Entre els anys 1953 i 1955 es va fabricar el model 3-A, una moto de dos temps i 123,11cc. (52x58mm.), que oferia una potència de 5 CV a 4800 rpm. S'alimentava a través d'un carburador Dell'Orto de 17 mm., canvi de 3 velocitats, suspensió davantera telescòpicohidràulica, rodes de 2'75x19 i una velocitat màxima de 70 a 75 km/h.

La producció, que entre 1953 i 1954 era de deu-dotze unitats anuals, es va incrementar notablement a partir de 1955, en què va



*Imatges publicitàries
extretes dels
llibrets de la
Festa Major de Salt.
La segona és
de l'any 1955.*

pujar fins a 51 motos l'any. En aquest any va aparèixer el model 4-A amb canvi de 4 velocitats. Amb poques modificacions va donar lloc, l'any 1956, al 4-B i al 1960 a les 4-D i 3-B (amb quatre i tres velocitats respectivament).

Amb un aspecte exterior gairebé idèntic, les 4-A i 4-B incloïen suspensió al darrera i un "carenat" molt bonic sota el seient que cobria també la cadena de manera integral. El motor tenia també una potència de 6 CV a 6.000 rpm i agafava una velocitat màxima de 90 km/h.

La 3-B era la versió tranquil·la, amb canvi de marxes amb versions helicoidals. També van treure la 4-D, que en el moment va representar el "bon gust" i tenia un acabat molt més luxós amb rodes de 2'75x19 o 3'00x17, mentre que a la 3-B només podien ser de 2'50x17.

La principal diferència entre els models de la Narcla era el disseny, si portaven o no carenat, el disseny d'aquest, el color (la de tres marxes era de color verd fosc i la de quatre marxes taronja butà) però el motor, fabricat en acer i plata, era bàsicament el mateix.

Els treballadors de l'empresa van celebrar, amb un dinar a Canet d'Adri, que havien aconseguit fabricar una motocicleta diàriament.

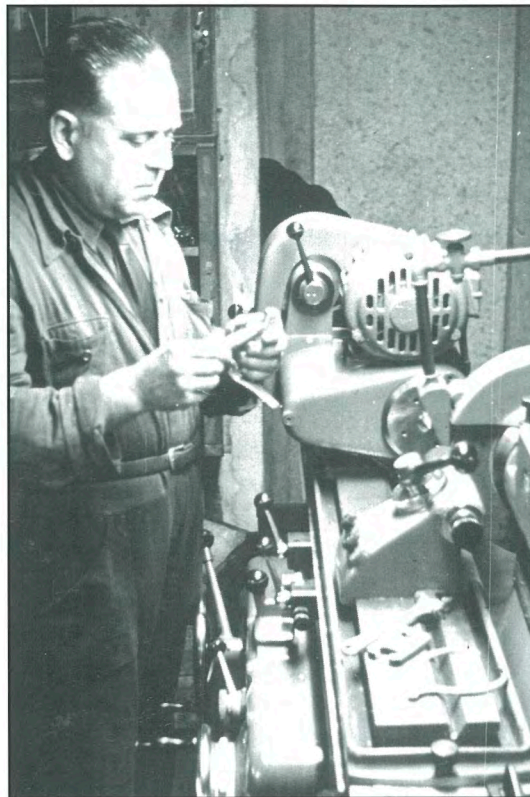
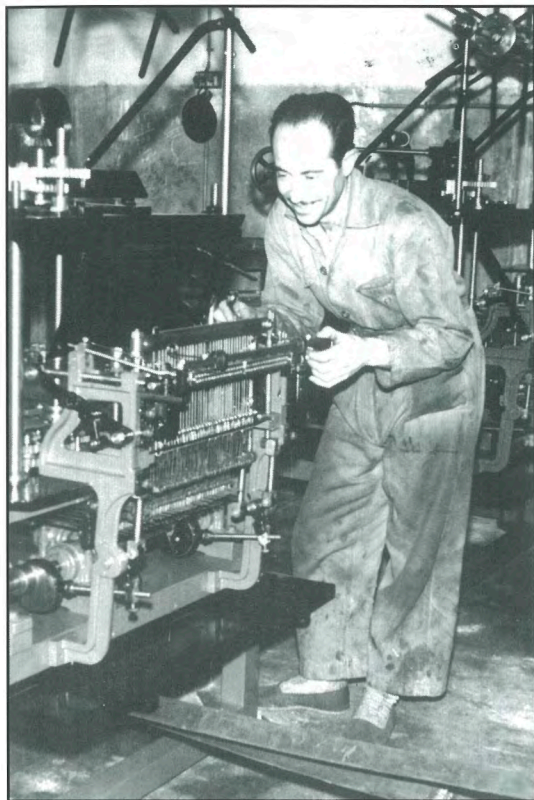


Entre els anys 1956 i 1960 es va arribar a la fabricació d'una moto diària, un gran èxit que l'empresa va celebrar amb una costellada a Canet d'Adri.

Les motos que més es van vendre van ser les de tres marques, que van tenir un gran èxit. A més, destacaven pel seu baix consum de benzina. En aquest sentit, van guanyar diverses vegades una cursa que se celebrava a Montjuïc, on el premi era per a la motocicleta que consumia menys combustible. A Sitges, a l'autòdrom de Derramar també van guanyar diversos premis a la moto que con-

sumia menys. Era també una moto molt resistent.

La venda de les motos Narcla va anar a càrrec del Sr. Arnau, de la Gran Via de Girona, que en va agafar la representació i la va vendre sobretot a Catalunya. També va tenir un gran èxit a Alacant (sobretot pel representant, Joan Despí), a les Balears i al Nord. Els clients de motos Narcla van ser, fonamentalment, treballadors que la compraven com a eina de treball, va representar el pas de la bicicleta al motor.



Imatges del treball a l'interior de la fàbrica.

La competència més important del moment van ser les motos Soriano, Montesa i Lube. Més tard va sortir a Barcelona la marca Ossa, tradicionalment dedicada a la fabricació de màquines de cinema que va crear una motocicleta que va ser una còpia de la Narcla.

En els darrers temps també es va fabricar un tricicle amb motor, del qual se'n van fer pocs exemplars, només deu o dotze, amb un xassís a darrera i motor a davant. El tricicle no es va arribar a patentar mai.



Targeta d'Indústries Narcla.

4.2 GAS GAS Motos

Narcís Casas i Josep M^è Pibernat van ser, durant els anys setanta, dos dels pilots més importants de l'Enduro nacional. En plena carrera esportiva van iniciar, juntament amb dos pilots més de Bultaco, Johny Regàs i Pere Arpa, una aventura que els portaria a ser un referent de la fabricació de motos de fora de carretera, de motos de muntanya.

La seva història va començar d'una manera tan senzilla com la passió per les motos. Així, el desembre de 1974 els quatre pilots es van associar amb l'objectiu d'obrir una botiga de motos al carrer Llarg (al costat d'on hi ha la pastisseria Font), que van anomenar *GAS GAS Motos*. La botiga era la representació oficial a Girona de Bultaco.

Poc temps després, Regàs i Arpa van deixar el negoci per a dedicar-se exclusivament a la seva carrera esportiva.

Casas i Pibernat van continuar amb el seu petit negoci, ubicat als baixos de la casa de qui va ser el seu primer mecànic, Daniel Font. La botiga va anar creixent i es va anar expandint fins a començar a obrir-se, l'any 1979, al mercat exterior, inicialment important les motos italianes SWM.



Narcís Casas en un moment de la competició.

A principis dels anys vuitanta, al carrer Ramón y Cajal va néixer *Remoto*, dedicada exclusivament a la importació de recanvis i accessoris per a motocicletes. Casas i Pibernat van entrar, poc a poc, amb *Remoto*, en una xarxa comercial amb països de la Unió Europea, ampliant progressivament els mitjans de distribució.

L'empresa va derivar, l'any 1985, en fàbrica de motos. Tot i que Pibernat i Casas s'havien especialitzat esportivament en l'enduro, es van decantar en principi per la fabricació de trialeres, encert que els va donar ben aviat el reconeixement internacional en aquest sector. El motiu principal va ser que Bultaco estava entrant en una forta crisi que la va portar a tancar, moment en què Josep M^a Pibernat va anar a córrer amb la marca italiana SWM, i OSSA començava també a tenir problemes, així que els corredors van començar a veure que quedava un forat, un buit en la fabricació de motos de trial, que era on veien més possibilitats de mercat.

Amb aquesta perspectiva, Narcís Casas, Josep M^a Pibernat, Daniel Font i Ferran Sellabona van crear una moto de trial. Van fer un prototipus a partir d'algunes coses que coneixien d'aquí, altres que coneixien d'Itàlia, on "Piber" estava treballant bastant, i així va néixer aquesta primera moto.

La fabricació en sèrie va començar perquè van trobar tota una sèrie de components en el mercat, que ja existien, algunes coses de Bultaco, altres de SWM i van ajuntar-ho. El resultat va ser molt bo. Amb aquesta primera moto ja van guanyar el campionat del món de Bèlgica.

Com que la primera moto es va dur a terme l'any que el cometa Halley va ser visible des de la terra, es va utilitzar aquest nom per a la moto: Halley 325, una moto extraordinàriament lleugera, ideal per a practicar trial. El primer any en van fer vint o trenta.

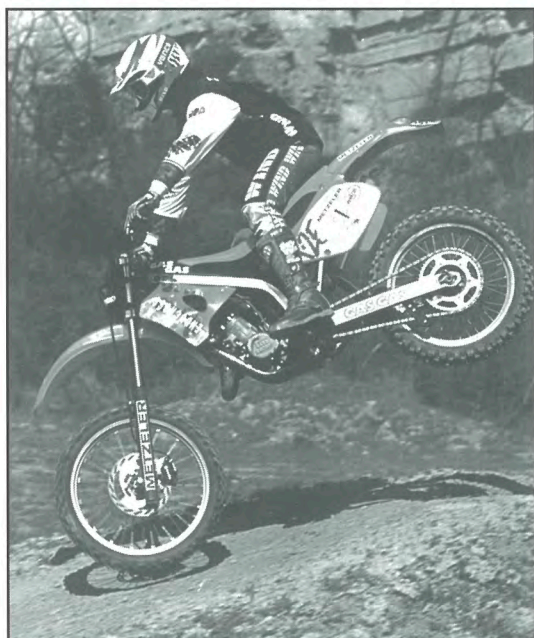


Motocicleta Halley, primer model fabricat per GAS GAS Motos.

A partir d'aquí la botiga va anar quedant en segon terme per donar prioritat a la introducció d'una cadena de muntatge cada vegada més professionalitzada, que va permetre que la xifra de producció s'anés multiplicant ràpidament. Més tard vindrien altres models, com la Trial 88, la Trial 89, la Delta (1991), la Contact (1992), ...

En els primers models de motos les peces i els components no eren tots fabricats per ells, sinó que en van trobar alguns ja fets al mercat. Amb el temps, però, van preferir fabricar les seves pròpies peces, amb la seva pròpia idea i experiència.

Els primers models només eren aptes per al seu ús *off-road*, ja que no tenien seient, estaven dissenyades per a ser pilotades a peu dret, i alguns models no disposaven de fars. Aquest elevat grau d'especialització va ser el que ben aviat els va donar un gran èxit.



Motocicletes GAS GAS en plena competició.

L'any 1993 van iniciar la fabricació de motocicletes d'enduro, i amb el temps han anat diversificant la seva producció amb altres tipus de motocicletes (motos per a nens, quads...) i material esportiu. En el moment actual GAS GAS Motos fabrica més de vint-i-cinc models diferents de motocicletes, inclosos els quads, i exporta a quaranta-cinc països.

L'any 1999, la ràpida evolució i posterior implantació en els mercats dels seus produc-

tes van aconsellar a l'empresa que s'ampliés amb l'entrada d'un nou soci, el grup inversor Excel Capital Partners, iniciant així la seva expansió a Nord-Amèrica.

Finalment es va obrir una nova línia amb la fabricació d'una moto de cros, els quads i les motos infantils.

La línia esportiva de la fàbrica ha determinat des dels orígens el seu tipus de clients, que es divideix, fonamentalment, en dos segments. D'una banda, joves esportistes a qui agrada la competició. De l'altra, un client molt aficionat a la moto, una persona d'entre trenta-cinc a quaranta-cinc anys que està ben situada, de nivell mitjà-alt, a qui agrada sortir el diumenge amb els amics i és molt aficionat a la natura.

4.2.1 JOSEP PARÉS, amic i col·laborador

Josep Parés sempre ha estat íntimament lligat a la trajectòria de GAS GAS i dels seus fundadors. La seva afició a les motos també va començar de ben petit, amb la referència d'altres joves saltencs que, si bé tenien més edat, de seguida van esdevenir per a ell, i per al seu amic Josep M^e Pibernat, un referent a qui imitar.



*Josep Parés amb la seva primera
motocicleta.*

La seva primera moto va ser una Osseta petita, de 49 cc., que li va comprar el seu padrí, i que pilotava fins i tot abans de fer els catorze anys i tenir el permís. De seguida se la va preparar per les carreres, convertint-la en una moto ràpida que podia apallissar les Derbis i les Vespas. Amb aquesta moto va participar a les gimcanes amb Daniel Font, que va ser una mica el seu mestre, i amb la resta del grup de corredors saltencs. A vegades corria amb la seva pròpia moto.



Participant en una gimcana.



Josep Parés amb la OSSA 125 del seu pare.

D'altres, amb la moto del seu pare, una OSSA 125.

La seva vinculació amb GAS GAS ve de molt antic. Quan l'empresa va començar a fer els primers motors, Pibernat li portava els càrters a casa per tal que ell els comprovés, tot i que en aquell moment treballava en un taller de cotxes com a cap de taller. Els dissabtes i els diumenges preparava aquests motors, i després hi anava Daniel Font a muntar-los.

Més tard, l'any 1994, els hi va fer una moto d'injecció, una trialera de dos temps amb injecció.

La seva carrera, però, ha estat durant molts anys com a Comissari Tècnic en diverses competicions: el ral·li Costa Brava, el Guilleries, el Mundial de Motos, la Fórmula 3000, la Fórmula 1, el Dakar... s'ha dedicat a verificar tot tipus de vehicles en gairebé tots els tipus de competicions que existeixen.

La seva formació, per a dedicar-se a aquesta feina, ha hagut de ser extraordinàriament àmplia. Després d'haver treballat en diferents disciplines esportives, quan va arribar a la Fórmula 1 es va haver de treure la superlicència, de la qual es va examinar a Madrid. Per completar la seva formació, ha estudiat informàtica bàsica, programació, electrònica, automoció, injecció...

Paral·lelament, en algun moment que ha tingut lliure, s'ha dedicat a fer assistència a les curses al seu amic Pibernat, al Mundial d'Enduro, al Dakar...

L'any 96 va deixar tot el que era el sistema de competició per incorporar-se, definitivament a GAS GAS, on es dedica a l'assistència tècnica i la formació als seus concessionaris, a resoldre les seves consultes i problemes. Els concessionaris de l'empresa s'estenen en el moment actual a quaranta-cinc països. Només a Espanya n'hi ha més d'un centenar.

4.2.2 UN BANC DE PROVES: la competició

La fabricació i evolució de les motos ha girat, des de sempre, a l'entorn del millor banc de proves del món: la competició. Als anys setanta, època daurada del motociclisme espanyol, els grans pilots van sortir de Bultaco, Montesa, OSSA, agafant el relleu als anys vuitanta les italianes SWM i les alemanyes Maico, i després altres com Cagiva, Honda o Yamaha. Només una marca espanyola agafaria el relleu de les ja citades: GAS GAS Motos.

Al principi van ser els mateixos Casas i Pibernat els que corrien amb les seves pròpies motos i quan ells ho van deixar van anar buscant substituïts.

A partir de l'any 86 l'empresa va entrar en el món de la competició i va obtenir importants triomfs. L'any 1986 seria Gabino Renales qui correria per GAS GAS, obtenint el subcampionat nacional i el campionat del món l'any següent. Darrera seu hi ha hagut molts altres pilots, per exemple Jordi Tarrés, Paul Edmondson i Petteri Silvan, que van ser, els anys 1994 i 1999, respectivament, Campions del Món d'enduro, o Xavier Puigdemont i el

mateix Edmonson que han estat campions nacionals en les categories de 125 i 250 cc (2 temps) i Marc Puigdemont en la de 250-4.

Tarrés va ser fitxat l'any 1993, any en què va començar el reconeixement internacional de la marca. Després d'un breu però exitós pas per les bicicletes, Jordi Tarrés va passar, l'any 86, al món de les motos i va revolucionar el trial a nivell mundial.



Jordi Tarrés

Va començar a competir amb la marca italiana Beta, iniciant una carrera plena de triomfs. Exceptuant una petita crisi l'any 88, Tarrés mantenia any rera any el lideratge. L'any 1992 la seva relació amb Beta va entrar en crisi i molts van donar la seva carrera per finalitzada. Estaven molt equivocats.

Tarrés va iniciar una nova etapa amb GAS GAS, que en aquell moment ja comptava amb màquines bastant competitives. Així l'any 93 Jordi Tarrés esdevindria el primer pilot de la història en guanyar un mundial amb una moto fabricada al seu país. Amb la nova escuderia, el pilot tornaria a guanyar diverses carreres.

Durant el trienni 93-95 va guanyar el Campionat del Món de Trial, i va ser un autèntic boom de vendes i exportació. Tarrés es va retirar de la competició l'any 1997.

Els èxits de GAS GAS també s'estenen a l'enduro amb pilots com Jordi Arcarons, Santi Piella, Ferran Serarols o Xavier Puigdemont. Ha aconseguit dos campionats d'Europa i un títol mundial. Gairebé tots els pilots que hi ha actualment al mercat han estat vinculats, en un moment o altre, a GAS GAS. També han tingut corredors indirectes, que corrien a través de les seves filials a altres països.



Jordi Arcarons durant una prova.

Avui GAS GAS continua tenint la seva seu a Salt i ha esdevingut l'empresa espanyola líder en el sector de la motocicleta de fora de carretera amb una producció diària de setanta-vuitanta motos. També lidera el trial internacional, nacional i català de la mà de pilots com Adam Raga, Jeroni Fajardo i altres joves pilots que són garantia de continuïtat.



Competició d'enduro.

4.2.3 Principal Palmarés de GAS GAS com a marca

Títols de Campiona del Món de Trial: 3
(1993, 1994 i 1995)

Títols de Campiona d'Europa de Trial: 4
(1996, 1997, 1998 i 1999)

Títols de Campiona d'Espanya de Trial: 10
(1987, 1990, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 2002 i 2004)

Títols de Campiona del Món d'Enduro: 4

(1994-125cc., 1999-250cc. i scratch, 2003-125cc.)

Títols de Campiona del Món d'Enduro Júnior:
1 (1999-250cc.)

Títols de Campiona d'Espanya d'Enduro: 21
(1992-80cc. i 125cc., 1993-125cc., 1994-125cc., 250cc. i scratch, 1995-125cc., Sup a 175cc. i scratch, 1996-125cc., Sup a 175cc. i scratch, 1997- Sup a 175cc. i scratch, 1998-250cc., 1999, 2000-250cc., 2002-152cc., 250cc. i 400cc. 4t i 2004- Superiors)

Títols de Campiona d'Espanya d'Enduro
Júnior: 3 (1992-125cc. 1993-80cc., 1994-80cc.)



*Imatges durant
una prova de trial*

4.3 ELS TALLERS MECÀNICS

El primer taller mecànic del que tenim constància al municipi de Salt és el que va obrir Narcís Salleras l'any 1948, al c/ Processó nº 26. A partir d'aquí n'hi va haver molts d'altres, ocupant un lloc molt destacat els que s'han dedicat a la reparació i venda de motocicletes.

4.3.1 Motos Catalunya

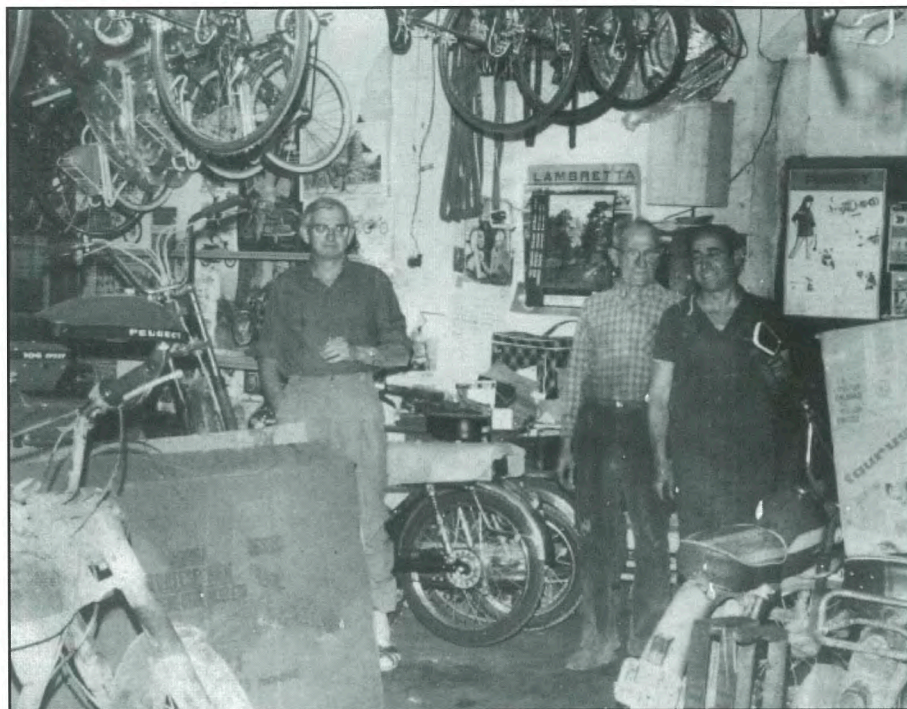
L'any 1961 Pere Teixidor Passoles va obrir el taller que encara avui, en mans del seu nét, continua l'activitat. Pere Teixidor va començar com a treballador al Taller Campassol que es dedicava a la reparació de bicicletes, amb un sou de catorze pessetes setmanals. L'any 61 Campassol li va traspasar el negoci, que va haver d'anar pagant a poc a poc, amb la col·laboració del seu pare que es va fer càrrec del seu deute mentre ell va haver d'anar a fer el servei militar.



Cal ciclista i baster.

Tot i que al principi va continuar amb la reparació de bicicletes, de tant en tant hi anaven alguns motoristes a posar vent a les rodes o a canviar una bugia, introduint-se, així, en el món de les motocicletes. Les primeres motos amb què van treballar van ser la Lutetia del Dr. Macià, que la utilitzava per fer les visites a domicili i la d'en "Xicu Bonic", un carnisser que la utilitzava per anar a comprar la carn.

*Una imatge
del taller de Motos
Catalunya*



Des de llavors van anar combinant la feina de les bicicletes amb el de les motos, que cada vegada s'utilitzaven més tant com a eina per a treballar com per anar a passeig en el temps de lleure. El seu no va ser un cas aïllat. Molts dels tallers d'aquest moment van començar com a tallers de bicicleta i quan van arribar les motos les van incorporar. En aquest moment van haver d'aprendre a reparar les motos, necessitant a vegades, en

aquest nou ofici, el consell d'altres professionals com l'Auradell o en Pagès de Girona.

Motos Catalunya també venia motos tot i que no tenien cap representació. Venien Montesa per a l'Auradell, OSSA per a en Pagès... i cobraven una comissió de les vendes. També els compraven les peces necessàries per a arreglar les motos ja que ells tenien la representació.

*Taller de
Motos Catalunya*



En aquests primers anys van treballar sobretot amb OSSA i Montesa, tot i que també amb Narcla o amb Rieju de Figueres. Pere Teixidor recorda que en principi tot eren motos de cilindrada petita, fonamentalment de 49 cc. Però poc a poc la gent va començar a comprar motos més grans, de 125 o 150 centímetres cúbics.

A mesura que els seus clients es va anar guanyant millor la vida, i els cotxes van anar baixant de preu, van fer el canvi, que es va notar força en el món de les motos, ja que va baixar molt el nombre de reparacions. També els va afectar el fet que a Salt es possessin

més tallers mecànics, no obstant això, el negoci sempre va funcionar i sempre va tenir un o dos treballadors, i al llarg del temps, una vintena d'aprenents.

Pere Teixidor sempre va compartir l'afició dels seus clients i també va tenir diverses motos. La primera va ser una Ratco de quatre temps molt antiga que va comprar bé de preu, però mig estavellada i amb el ciguenyal trencat. La va arreglar, posant-li un dipòsit molt petit que ells mateixos van fabricar, així com altres peces com la suspensió, i la va fer servir durant molt temps.

4.3.2 El taller de Daniel Font

Dani Font va començar la seva trajectòria com a mecànic de motos a l'edat de tretze anys, quan va ser aprenent de Pere Teixidor a Motos Catalunya. Als catorze anys va anar a treballar a Can Ciurana de Girona, on es va estar fins als vint anys, moment en què va haver d'anar a fer el servei militar. Quan va tornar va estar cinc o sis anys al taller de Miquel Casals fins que finalment es va establir pel seu compte.

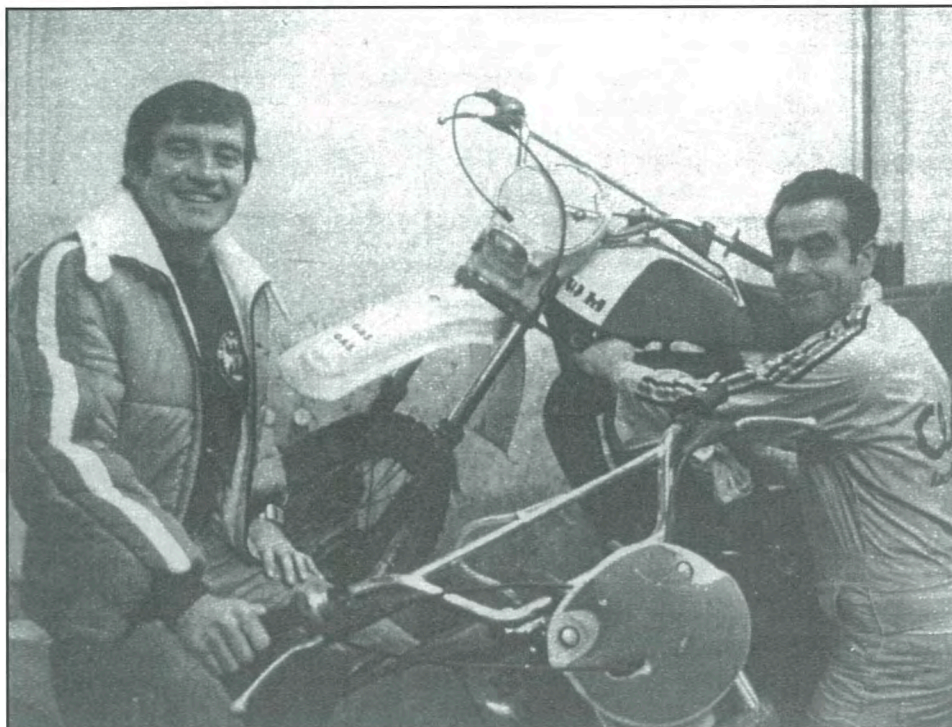
Daniel Font va ser, segons algun dels seus clients i amics, el promotor del motociclisme a Salt. Fins als anys setanta només es comercialitzaven motos de carretera, que no estaven preparades per a competir ni per anar a muntanya, de manera que s'havien de fer, s'havien d'adaptar. Els aficionats compraven motos de carretera Bultaco, Montesa, OSSA... i mecànics com Daniel Font les arreglaven per competir. Se'ls posava un manillar més gros, canviaven els pneumàtics, posaven un plat més gros perquè poguessin pujar les pujades, feien la reducció més curta... Així el motociclisme a Salt, en la vessant esportiva va néixer, pràcticament, al taller de Font. Entre els seus clients i amics hi havia Narcís Casas, Josep M^a Pibernat,

Patrici Amat, Jaume Santana, Ferran Alivés... va ser en aquest taller on es va anar formant el grup de motoristes de Salt. Segons testimonis del moment, el divendres, dia previ a les curses, el taller de Dani Font semblava un "boxes" de competició.



*Taller de motos de Narcís Font
al carrer Llarg.*

*Daniel Font i
Josep M.
Pibernat
en el taller
del primer.*



Font era un mecànic molt destre. Jaume Santana explica una de les seves habilitats com a mecànic. Segons el seu testimoni, les motos que ell arreglava no tenien mai “la perla” (és a dir, mai se’ls creuava la bugia), avaria molt habitual a les motos del moment. Feien sortides a la platja, cap a la zona de St. Feliu i sovint a Quart hi trobaven altres grups amb els que feien curses (no hi havia el trànsit actual), En el decurs d’aquestes curses,

les motos que havia arreglat en Daniel Font potser tenien altres averies però “la perla” mai, mentre els motoristes que competien amb ells, a la que feien dos quilòmetres seguits, ja havien de parar a canviar les bugies.



Imatge de taller.

4.3.3 Motos Trafach

El Març de 1956 Lluís Trafach i Arnau, va inaugurar un establiment dedicat a la venda i reparació de motos i bicicletes. El local estava ubicat a la cantonada de can Vilà, davant de can Tona, al terme municipal de Girona. Al costat de "Motos i Bicicletes Trafach" hi havia

en Roura, l'ebenista, davant, en Baldiri l'esmolador de serres, i al seu costat en Cabruja.

El símbol franquista del jou i les fletxes, que donava la benvinguda a Girona, era el suport ideal per desar les motos, sense cavallet, dels clients que acudien a Can Trafach, cosa que molestava molt a "la pareja" de la guàr-

dia civil que vigilava per la seguretat de la zona.

L'experiència adquirida, fent d'aprenent de ca l'Arnau (històrica botiga de motos i bicicletes de l'avinguda Jaume I de Girona), li va permetre aconseguir ràpidament una bona clientela. La seva especialitat era la reparació de motocicletes. Li agradaven especialment les marques Narcla, Lube, Norton i Lambretta, però també reparava bicicletes, que aleshores era un dels principals mitjans de transport.



Imatge del Sr. Trafach amb una Lambretta.

A mitjans dels anys seixanta, aprofitant que plegava en Casals (el taller mecànic del carrer Generalísimo nº 14), en Lluís Trafach es va traslladar al seu local (ara carrer Major, 14).

Els temps eren molt durs, per tirar endavant, en Melcior Triola (el primer empleat de can Trafach) i "el jefe" (com li deien a en Lluís), es veien obligats a treballar fins altes hores de la nit i algun diumenge al matí. La visita de "la pareja" per escalfar-se una estona amb l'estufa d'oli brut, trencava la monotonia d'aquelles hores nocturnes.

Eren també temps d'il·lusió, fomentada per la joventut d'en Melcior, que amb l'afició a les curses de motos, arrossegava clientela cap al taller. El més popular però eren les gimcanes amb moto. Es feien a totes les festes majors i en Melcior Triola, que no s'en perdia cap, va quedar durant varis anys subcampió de Girona. En Daniel Font i en Pere Auradell s'alternaven sempre el primer lloc.

Una sessió de gimnàstica, rodillos amb bicicleta, una dutxa amb l'aigua freda del pou fora el pati i un bon esmorzar, eren el preàmbul de cada jornada de treball. Les hores lliures servien per entrenar, sobretot a la zona del riu Ter, on posteriorment va quedar esta-

blert un circuit, al Pla dels Socs, que va servir de pista d'iniciació a molts saltencs aficionats a les dues rodes.

Amb l'evolució de les motocicletes, va evolucionar també la botiga, que va anar adaptant-se a les necessitats del mercat.

LA NUEVA /
Lambretta 175 tv

LA PRIMERA Y UNICA SCOOTER DEL MUNDO
EQUIPADA CON FRENO DE DISCO

- comodidad
- elegancia
- estabilidad
- silenciosa

NUEVOS MODELOS 150 LI Y 125 LI

3.000.000
DE LAMBRETTAS EN EL MUNDO

LAMBRETTA
LA SCOOTER
QUE DURA MAS

Para ventas consulte en:

TALLER REPARACION MOTOS

Luis Trafach Urrutia

Calle Mayor
Teléf. 4187-260

SANTA EUGENIA DE TER

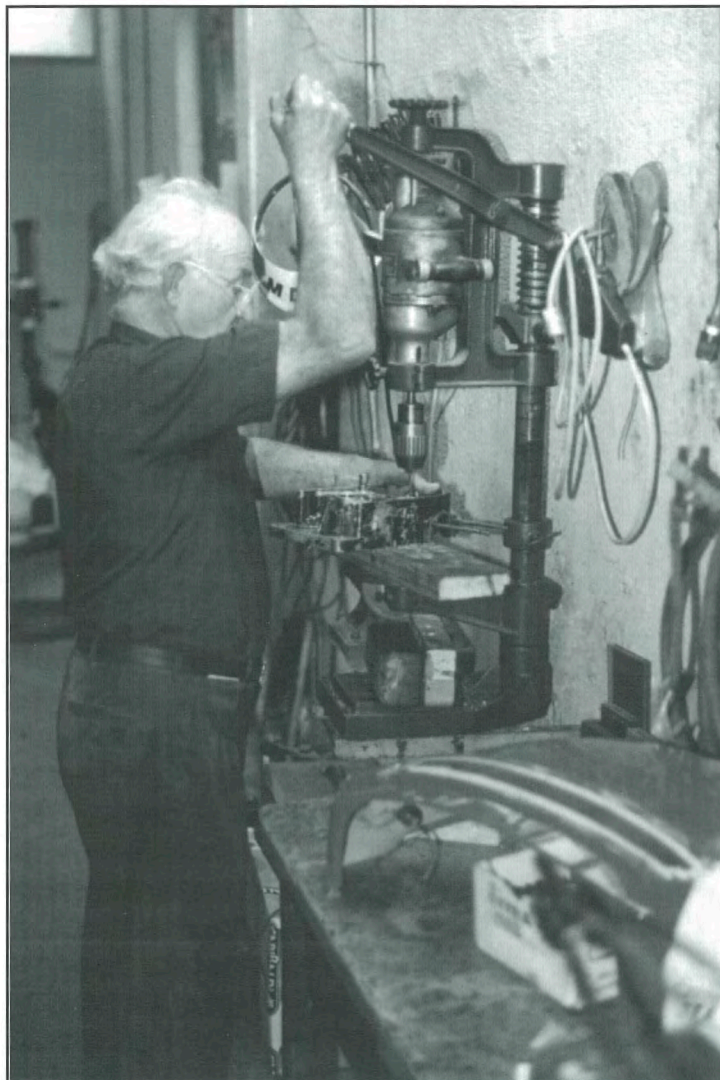
Publicitat de Can Trafach al Programa de la Festa Major de Sta. Eugènia de l'any 1963.

L'any 1972, es va incorporar a l'empresa el primer fill de Lluís Trafach i Maria Tomàs, Miquel. Va començar d'aprenent, però de seguida es va comprometre en la gestió de l'empresa, sobretot en les compres. Va ser una dura tasca convèncer al "jefe", a l'hora de comprar equipaments de motocròs, barbours i altres accessoris que aquells anys es van posar de moda.

Les OSSA, Bultaco, Montesa, Vespa entre altres, que sortien de motos Trafach han estat un referent en la joventut de molts saltencs. Reunions de mes de vint motoristes, cada diumenge al matí, per anar a fer una excursió, o simplement per anar a voltar al circuit del Ter, va ser la tònica habitual dels anys setanta i principis dels vuitanta.

Posteriorment al llarg dels anys s'hi van incorporar la resta dels cinc fills del matrimoni, la M^a Àngels, amb tasques administratives, i en Lluís, primer d'aprenent i més tard, juntament amb l'Imma, reactivant el món del ciclisme, coincidint amb l'aparició de les bicicletes de muntanya. Van ser ells dos qui regentaven la nova botiga especialitzada en ciclisme, situada al n^o 6 del mateix carrer Major. Es va anomenar Trafach Bikes.

L'última incorporació familiar, li tocava per



Treballant al taller

edat, va ser la Dolors, realitzant tasques d'administració.

A motos Trafach hi ha treballat un gran nombre de persones, començant d'aprenents i convertint-se en mecànics especialitzats, que els ha permès independitzar-se, exceptuant en Joan M^a Casanovas, que ha continuat la seva tasca a l'empresa des que va començar l'any 1974. Actualment hi treballen 12 persones.

La proliferació de les marques japoneses i italianes, i la tendència en alça que mostraven els concessionaris oficials, va propiciar un canvi de funcionament a Motos Trafach, que va deixar de ser una botiga multimarques, convertint-se en concessionari oficial Yamaha, l'any 1995.

Actualment Motos Trafach S.L. s'ha convertit en un dels més importants concessionaris d'aquesta marca a tota la península, situació que va cridar l'atenció a Piaggio a l'hora de nomenar, l'any

2002, un nou concessionari de les marques Piaggio, Vespa i Gilera a la província de Girona, proposant a la família Trafach aquesta oportunitat.

Aleshores, Motos Trafach va inaugurar una nova botiga a l'avinguda Sant Narcís, de Girona, on va situar la concessió Yamaha.

Mes Motos XXI, S.L., es com s'anomena la concessió de les marques del grup Piaggio, te la seu al carrer Major 14, curiosament el mateix lloc on en Casals, el ciclista del carrer Generalísimo 14, va ser també taller oficial Vespa, ara fa cinquanta anys.



Publicitat de Motos Trafach.

4.3.4 Motos Pericot

El gener de 1985 va obrir les seves portes Motos Pericot. Jordi Pericot, que havia après l'ofici a Gas Gas Motos va iniciar tot sol el seu negoci dedicant-se, exclusivament, a la reparació de motos. En el moment actual, juntament amb la seva esposa i un parell de treballadors, venen i reparen tot tipus de motos i complements i tenen la representació de GAS GAS Motos, amb qui treballen directament. A la resta de marques hi acceixen a través del seu concessionari.

Amb el temps s'han anat especialitzant amb el tipus de moto que ha sigut més popular a Salt des dels anys seixanta, la moto de muntanya.

Jordi Pericot va fundar el primer taller al carrer Montseny, que en aquell moment s'anomenava calle Chile, i des de l'any 1992, concretament van obrir pel Pont de la Puríssima estan al c/ Marquès de Camps.

Pericot es va dedicar durant quatre anys a la mecànica de competició fent de mecànic del corredor Xevi Puigdemont. Era, però, una feina molt sacrificada que les exigències del seu propi taller l'han obligat a deixar.

Com passa a molts tallers, ja des del temps de Daniel Font, el taller acaba esdevenint un punt de trobada pels aficionats a la moto. El mateix Jordi Pericot amb la seva pròpia moto de carretera participa, dos o tres vegades l'any, amb la seva dona i uns quants motoristes més, que segons diu ja són més amics que no pas clients, en alguna sortida llarga, o es troben diversos diumenges a l'any per fer excursions.

4.3.5 Evolució i canvi

L'afició a la moto és una afició que no es perd al llarg de la vida. La majoria de tallers compten amb clients que han tingut la seva primera moto als catorze o als setze anys, una moto de cilindrada petita, i amb el temps han anat canviant amb motos més grosses, de 75, 125, 500... centímetres cúbics. La moto va evolucionant amb la persona, va creixent amb ella.

Des dels inicis del motociclisme fins a l'actualitat les motos han canviat molt, i hi ha qui diu, que en els darrers tres o quatre anys, aquest canvi encara ha sigut més accentuat. Fa deu o quinze anys les motos anaven evolucionant, però sobretot en els darrers anys hi ha hagut un canvi radical.

No només ha canviat el disseny, el canvi més important ha estat en la mecànica, que cada cop incorpora més electrònica. Totes les motos l'han incorporat, fet que ha marcat un punt d'inflexió, una abans i un després en la seva evolució.

Anteriorment, segons expliquen alguns mecànics, tot eren motors de dos temps i ara tot són de quatre temps, i molta gent no havia remenat mai una vàlvula. El de dos temps és mescla d'oli i benzina i no porta ni cadena de distribució ni corretja, ni vàlvules, ni arbre de lleves... mentre que el de quatre temps és com un motor de cotxe però molt més petit, amb un cilindre o dos, va amb gasolina i l'oli al motor. És un motor més complexe.

Això abans era propi de motos amb gran cilindrada mentre que actualment fins i tot hi ha alguna 50 cc. que ho és, i a partir de 125 cc. ho són totes, per bàsiques que siguin. Per tant, segurament són les motos petites, ciclomotors, scooters... les que han sofert una major evolució.

L'evolució del vehicle ha marcat també un canvi en l'ofici de mecànic, no només en la seva formació, ja que abans un mecànic es feia, aprenia treballant al taller, es formava

amb la pràctica del taller a diferència d'ara que l'ofici s'aprèn en un centre de formació. La mecànica es va complicant amb el temps i cal estar al dia, fer cursos de formació i reciclatge contínuament.

A més les motos es fan menys malbé. Les primeres motos no eren, mecànicament, tan bones com les actuals i sovint tenien averies, algunes peces es gastaven... de manera que exigien molta més especialització per part dels mecànics. En una moto s'hi treballava, es desmuntava, s'arreglava, segons diuen els mecànics més veterans, es feien invents, gairebé.

Ara sovint l'única opció és canviar la peça, no es pot arreglar o és més econòmic canviar-la, de manera que l'ofici, a poc a poc, es va perdent.

Jordi Pericot, explica, per exemple, com una cosa tan típica de l'ofici com canviar la llanta de la roda, ja gairebé no se sap fer, només es conserva en tallers que, com ells, restauen motos antigues i cal conservar l'ofici per poder reparar-les.

Com diu Lluís Trafach, les eines també han evolucionat amb el temps, res tenen a veure les pistoles pneumàtiques, les claus de "chi-

charra" o els vacuòmetres digitals, amb els taladres manuals, els trepants per fer arandelles o els mandrins per augmentar el diàmetre dels xicles del carburador que s'utilitzaven aquells temps.

Una varilla metàl·lica, col·locada a cau d'orella, servia per detectar la ubicació de les avaries. Ara, un mini ordinador connectat a la moto, indica les avaries que impedeixen el bon funcionament del motor. Algunes, però, no han canviat, la clau anglesa, el martell i les alicates encara s'utilitzen en gran nombre de reparacions, però l'electrònica ha fet que els ordinadors tinguin un lloc molt important en els tallers actuals. Per exemple, com explica Jordi Pericot, una Gas Gas de quatre temps, per pujar el ralenti, per posar el ralenti a lloc, cal connectar-la a un ordinador.

Un altre dels temes que estan marcant l'evolució dels tallers mecànics és el del reciclatge, un tema complicat pels tallers, ja que els costa molts diners. Tots han de tenir una empresa que els gestioni els residus i que periòdicament els va a buidar pneumàtics, anticongelant, líquid de frens, oli, plàstics han de tenir un contenidor per plàstics, un per draps bruts, un per líquid de frens etc.

El que ha estat sempre de gran utilitat a l'hora de reparar una moto és l'oli, abans per desenfargar les peces rovellades, ara amb olis de millor qualitat, per aconseguir l'eficàcia extrema de les peces més precises.

La reutilització dels olis també ha sofert amb els anys un canvi notable, ara una empresa especialitzada en tractament de residus el porta a una planta de depuració per ser tractat, abans anava directament a l'estufa d'oli brut o bé per greixar les cadenes de les motos.

Encara no és obligatori però hi ha acord en la necessitat de reciclar i alguns tallers ja ho han implantat. Les despeses que això els genera farà replantejar de nou el seu treball, i potser caldrà fer com els tallers de cotxes, que cobren el reciclatge al client, ja que és qui realment genera el residu, el mecànic només el recull.

Les motos han format part de la vida de molts saltencs i saltenques. Molts d'ells han trobat en aquesta afició el seu ofici, hi ha hagut una llarga tradició de tallers mecànics. Si resseguim el registre de matrícules industrials, des del primer taller de Narcís Salleres, obert l'any 48 fins a principis dels anys 70 en podem documentar una vintena, dedicats alguns als automòbils i un nombre

important als vehicles de dues rodes, bicicletes i motos.

Alguns han sigut un referent, per haver esdevingut pioners en el seu àmbit: Narcís Clarà, que va ser el creador d'una de les primeres motocicletes del nostre país; Daniel Font (1962), el taller del qual va donar origen i va vehicular una afició a la moto de muntanya que encara avui continua i que ha convertit els pilots saltencs en clar referent del motociclisme, Miquel Casals (1956), o Pere Teixidor (1961) que van ser dels primers en instal·lar un taller al municipi; Narcís Casas i Josep M^{re} Pibernat, que han convertit un petit negoci en un referent internacional de la fabricació de motos de muntanya...

D'altres continuen una tradició que han heretat dels seus pares i avis. I n'hi ha alguns, més recents, que garanteixen el relleu i el fet que el motociclisme continuï estretament lligat a la vila de Salt.

5. LA VESSANT ESPORTIVA: La competició

La competitivitat i la rivalitat han estat característiques constants i definitòries de la pràctica esportiva. Les diferents disciplines han fixat proves, torneigs i campionats on els esportistes han lluitat per aconseguir la millor marca, el millor temps, la millor puntuació. L'essència mateixa de l'esport radica en la superació constant, posar-se a prova contínuament, la voluntat de millorar, tant en relació als competidors com a un mateix. Si a la rivalitat entre esportistes s'hi afegeix la competència entre màquines de diferents marques que els diversos equips d'enginyers han fabricat, la confrontació esportiva es multiplica.

Els fabricants de motos van veure en les curses una base d'experimentació i de provatura pels diferents models que havien de comercialitzar. Les millores tècniques i mecàniques que es posaven a prova en les competicions varen servir per experimentar canvis en els models de cara a millorar els diferents components de les màquines i el seu rendiment en general. Alhora, la rivalitat entre les marques assegurava una fidelització dels motoristes que era reproduïda en

diferents àmbits socials, generant un estat d'atenció permanent que repercutia directament en la indústria. Finalment, el triomf en les curses contribuïa a donar a conèixer tant la modalitat esportiva com la marca guanyadora.

A l'Estat espanyol, les diferents modalitats esportives i competitives del motociclisme varen començar gradualment i varen tenir, com en altres camps de l'esport, una evolució amb alts i baixos que fins als anys setanta no s'estabilitzà. Les curses de velocitat i resistència s'iniciaren a principis del segle XX. El primer Campionat Motorista Espanyol es va celebrar en el circuit de Sitges l'any 1909 i la primera cursa de resistència de 12 hores de durada va tenir lloc a Segovia organitzada pel Club Moto Sport Español l'any 1919. Faltaven encara uns quants anys perquè comencessin les mítiques 24 hores de Montjuïc, la prova reina de la resistència, la primera edició de les quals va tenir lloc el juliol de l'any 1955.

Fora dels circuits i de les carreteres, la primera cursa d'aquesta modalitat en un camp

que durant un temps va anomenar-se tot terreny, va tenir lloc el 2 de març de 1952 organitzada per la Peña Motorista de Barcelona i anomenada Prueba de Regularidad por Circuito de Montaña. Tot i que aquesta cursa va tenir un precedent remot l'any 1932, quan es va organitzar una Prova per Camins de Muntanya en un circuit de 12 quilòmetres per la serra de Collçerola, a prop de Cerdanyola. Pel que fa al motocròs, una de les primeres proves que es varen celebrar va tenir lloc el 26 de desembre de 1953 organitzada pel Moto Club Vic al Castell d'en Planes. Finalment, el trial va ser introduït a l'Estat per Paco Bultó, que va organitzar a la seva finca de Sant Antoni, a tocar de Vilanova i la Geltrú, una primera prova l'any 1960, reservada exclusivament a la gent de Bultaco.

A partir d'aquests precedents s'anaren desenvolupant curses i proves arreu del territori, que passaren a configurar un calendari de proves puntuables pel campionat d'Espanya en les seves diferents disciplines. Les ganes i el fervor d'aquells primers motoristes, més aventurers que esportistes, varen assentar les bases d'un motociclisme esportiu que ha donat grans noms i segueix produint grans pilots.

5.1 EL MOTOCICLISME DE COMPETICIÓ A SALT, DELS PRECURSORS ALS CAMPIONS.

5.1.1 Daniel Font, el precursor del motociclisme saltenc.

Els precedents de la competició de motos a la vila se situen entorn la figura de Daniel Font. Nascut a Salt el desembre de 1935, va aprendre de mecànic a can Pere Biciclista, més endavant Motos Catalunya, a l'edat de 13 anys, passant al cap d'un any a can Ciurana de Girona. Als 17 anys va començar a participar en les diferents proves per motos que tenien lloc arreu de les poblacions gironines: gimcanes, velocitat, motocròs, motoball...

A diferència d'altres pilots del seu nivell, ell participava com a pilot privat, sense córrer per cap casa. Va participar en diferents edicions del ral·li Girona – Mataró – Girona, a la “prova del litre” entre Girona i Pont Major, al campionat de Motoball disputat a la plaça de toros de Girona i a proves del Campionat de Catalunya de Motocròs, i, com a dada curiosa, en el primer i únic motocròs amb sidecar disputat a Girona, concretament a la població de les Planes.



*Imatge de Daniel Font
damunt de la seva moto.*

Daniel Font va començar amb una Derbi que li va costar quinze mil pessetes, per més endavant comprar-se una Lube Rent per anar a córrer i fer gimcanes que li'n va costar vint mil en un moment en què el seu sou era de dues-centes cinquanta pessetes a la setmana. Aleshores, però, es gastava menys que en l'actualitat, ja que amb unes vint-i-cinc pessetes setmanals per anar al cine i a prendre un tallat amb la xicotona en tenia prou. La resta quedava per a ell i d'aquesta manera es va poder comprar les motos.

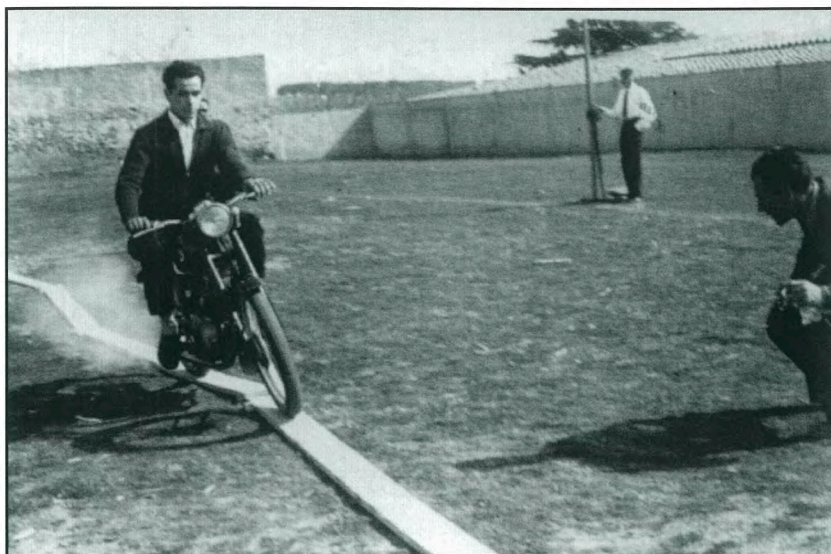
En aquells anys finals dels cinquanta, periòdicament se celebraven curses urbanes, com per exemple les disputades pels carrers de la ciutat de Girona. Eren organitzades pel Moto Club Girona. El recorregut començava a la Clínica l'Esperança, continuava per la plaça Catalunya, passant després pel carrer de la Rutlla, Joan Maragall, Lorenzana i seguia a continuació per la plaça del Mercat, i així anar seguint aquest circuit. Altres circuits a la ciutat estaven situats a la zona dels Químics i a la Devesa. L'equipament dels pilots en aquell primer moment no era gaire professional: es limitava a sabates, pantalons i jaqueta de cuir. Un equipament molt senzill, molt allunyat de la granota amb proteccions.

*Dani Font
preparat per
començar la cursa*



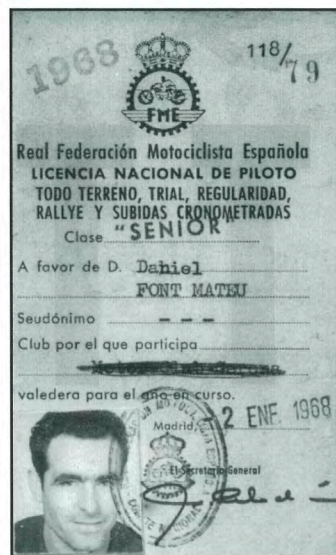
*Dani Font
en un moment
de la competició
de trial.*





Durant la participació en una gimcana.

Llicències de pilot de Daniel Font



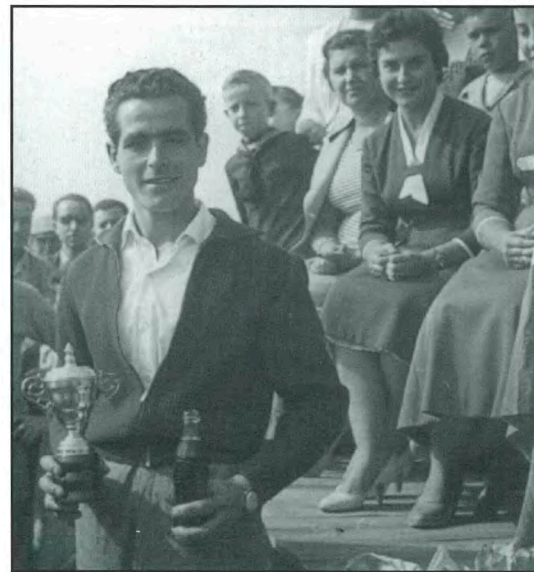
La premsa esportiva de l'època es feia ressò dels campions provincials, i de Daniel Font deia: *Tiene 29 años y se halla en uno de sus mejores momentos. Lleva ya unos diez años participando en carreras y "gimkahnas", con motos y velomotores. Ha conquistado varios galardones, como el PRIMER PREMIO DE LAS FERIAS DE LA SANTA CRUZ en Figueras y el PRIMER PREMIO DE LAS FERIAS DE NTRA. SRA. DEL TURA, en Olot.*

Aparte de otros premios, logró en dura lucha con campeones regionales, el segundo puesto en la importante SUBIDA DE OLANA, de la provincia de Lérida. Le agrada la "gimkahnna", por lo que dispone de excepcional habilidad y espera participar en el Moto-Cross, deporte que ya tiene experimentado con varias participaciones recientes.

Durant deu anys va disputar aquest tipus de proves i campionats per tot el territori català. Mentrestant, va anar a treballar a can Miquel Casals, taller de bicicletes i motos que estava situat on actualment hi ha Motos Tràfach. Finalment, l'any 1962 va obrir el seu propi taller als baixos de casa seva, vertader punt de trobada i naixement del motociclisme a



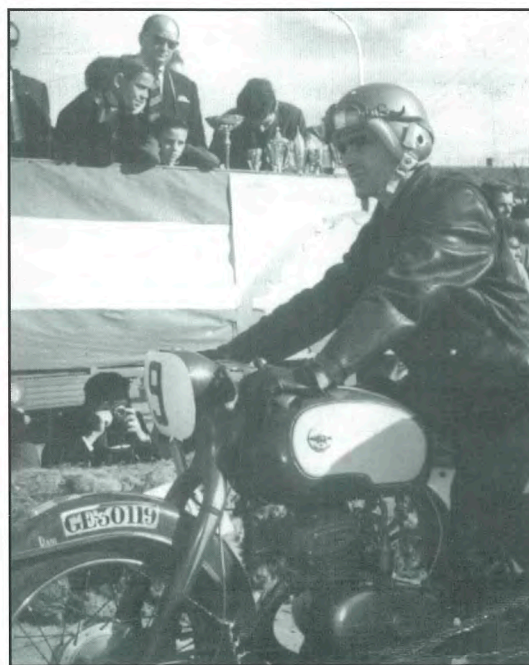
Amb els trofeus obtinguts



Salt. Al seu redós apareixen uns joves, Narcís Casas, Josep Ma. Pibernat i Ferran Alivés, futurs campions que configurarien part de l'elit del motociclisme català i, per extensió, espanyol. En el seu taller es preparaven les motos que pilotaven aquells joves. Per exemple, Josep M^a Pibernat va comprar-se una Bultaco de carretera que va ser adaptada per córrer per la muntanya els diumenges. En el taller, li varen col·locar un manillar gros, una coberta de tacs, un plat més gros.



En aquell moment, i ben bé fins als anys setanta, les motos no es venien preparades per córrer, sinó per anar per carretera, de manera que cadascú se les feia adaptar. Durant aquells primers anys de competicions tothom anava amb el mateix tipus de moto, tothom tenia més o menys les mateixes condicions, de manera que la destresa del pilot tenia un paper molt important, per sobre del de la màquina.



Imatges de Dani Font durant la seva carrera esportiva.



Dani Font amb un grup de motoristes

La vinculació de Daniel Font amb el motociclisme va continuar amb la col·laboració amb diferents pilots fent de mecànic, l'organització del Trial de Girona, la fundació del Raig Moto Club Salt, les trobades de motos antigues i, sobretot, com a mecànic del seu fill, Daniel, que va assolir el Campionat d'Es-

panya de Tot Terreny Júnior l'any 1986, fent un extraordinari paper en tot el campionat, fent primers llocs en diferents curses com, per exemple, la VII edició dels Dos Dies d'Enduro de Castellolí.

5.1.2 Narcís Casas, "O Rei" de l'enduro nacional

Els inicis de Narcís Casas en el món de les motos vingueren de la mà dels motoristes aglutinats entorn del taller de Daniel Font. L'ambient del taller, les xerrades, la preparació de les motos, l'excitació del soroll dels motors... tot això i el mateix Daniel Font, Patrici Amat i d'altres varen alimentar l'afició d'un jove Narcís Casas que treballava de paleta i que, en les seves hores lliures, acompanyava aquells pilots més grans que ell a les sortides a la muntanya.

Una de les primers motos que va tenir va ser una Derbi Sport amb la qual acompanyava els altres a Rocacorba. Amat recorda que quan arribaven més o menys a l'alçada de Canet, Casas deixava la seva moto, perquè ja no podia més i pujava a darrera de la seva Bultaco. Molt sovint Amat el deixava conduir, ja que reconeixia que Casas tenia molta idea i perícia. De fet, Casas va ser el primer que va pujar a Rocacorba amb moto, i ho va fer amb la moto d'Amat. Mentre la resta del grup, en el qual hi havia Font, Josep Ma. Pibernat, Nando Alivés i altres, s'havia parat a esmorzar, ell va agafar la moto i va acabar de pujar.



Imatges de Narcís Casas en el transcurs d'una cursa.



Aquesta precoç destresa, continuada pràctica i ferma afició, sens dubte varen impulsar el jove Casas a participar en les primers proves de trial, curses tot terreny i curses en pujada al manillar d'una Montesa Cota, on va començar a recollir èxits l'any 1970. Francesc X. Bultó es va fixar en el jove pilot i el va fitxar per Bultaco, equip amb què correria tota la seva vida esportiva. La temporada següent, ja a l'equip oficial i competint amb una Matador conjuntament amb Casimir Verdaguer, Josep Ma. Casanovas i Joan Antoni Soler, va guanyar el seu primer Campionat d'Espanya. De fet, a la primera cursa disputada a la capital de l'Estat, els Dos Dias de Madrid, ja va quedar primer. A partir d'aquell moment i coincidint amb l'estrena de la dècada dels setanta s'obria un període que va abraçar els deus anys en els quals Narcís Casas va dominar el campionat d'Espanya. No en va li varen posar el sobrenom de "O Rei" en comparació a l'astre brasiler del futbol, amb l'única excepció de l'any 1974, quan a causa d'una lesió va cedir el títol de campió a Marsinyach, que pilotava una OSSA. La lluita entre aquests pilots i la gran rivalitat entre les màquines Bultaco, Montesa i OSSA va contribuir a una dècada gloriosa del motociclisme català i espanyol, d'on sortiren grans pilots com el mateix Casas i el seu futur soci a Gas Gas,



Narcís Casas

Pibernat, el mateix Marsinyach, Toni Soler, "Bubu" Casanovas, Josep Ma. Sucarrats, Bartolomé Quesada, Joan Riudalbas, etc.

El mateix any 1971, Casas va participar en el campionat d'Europa, on per primera vegada hi competien pilots i equips espanyols, guanyant la medalla d'or a l'ISDT de l'illa de Man. L'any següent, a part de renovar el títol

espanyol, va guanyar la medalla de bronze en els ISDT de Txecoslovàquia. Va ser l'any que el seu gran rival dins Bultaco va passar a Montesa, augmentant encara més la pugna entre les dues marques. Els títols europeus se li resistien i l'any 1973 només va poder fer vuitè en un campionat, el d'Europa, on va brillar espectacularment a la cursa de la Valli Berganasche, quedant sisè d'un total de tres-cents participants. Va ser l'any que va guanyar les XXIV Hores de Moià. L'accident patit a la primera prova del campionat d'Espanya de l'any 1974, xocant frontalment amb Casanovas quan ambdós s'havien perdut al Prats de Lluçanès, li va deixar unes seqüeles que provoquen la seva retirada durant la meitat del campionat. Tot i això, va aconseguir quedar segon.

Va ser només un miratge. L'any 1975 i 1976 els Campionats d'Espanya es varen dividir per primera vegada en cilindrades. Casas va guanyar els dos anys seguits en les categories superiors a 175 c.c. Després, es va llençar a conquerir el campionat d'Europa, on va aconseguir uns bons resultats (quart a Alemanya, cinquè a Itàlia, etc.) i on se'l començava a reconèixer com un gran pilot. A la classificació final de 1975 va fer cinquè, però a la prova dels Sis Dies a l'illa de Man va guanyar la medalla de plata, barrant-li el

pas a l'or els continus problemes mecànics. L'any 1976, pilotant una Bultaco Frontera 370, va fer quart i va guanyar la medalla d'or a l'ISDT d'Àustria.

Els darrers dos anys de pilot professional van culminar amb dos nous campionats d'Espanya, on no semblava tenir rival, cinquena classificació al campionat d'Europa l'any 1977 i medalla d'or a l'ISDT de Suècia l'any 1978. Malauradament la lesió l'afecta i, en un estrany paral·lelisme amb la marca Bultaco, on s'agreuja la situació, comença a veure forçadament estroncada la seva carrera de pilot professional. L'any següent, el 1979, el metge va recomanar-li quasi amb obligació la retirada per l'empitjorament de la lesió a l'esquena. En el campionat anava empatat a punts amb una nova figura emergent de l'enduro català, Carles Mas, que va aconseguir el títol per Montesa davant un Casas lesionat que va quedar segon. El pilot i la marca deixaren els circuits, les curses i les pistes. En un total de nou anys de competició activa, Narcís Casas va participar en un total de cent norant-una carreres, aconseguint noranta victòries.

Però la vinculació de Casas amb el món de les motos no va acabar amb la seva faceta de pilot. Després de deixar l'etapa professio-

*Narcís Casas
en un altre
moment de la
competició*



nal va continuar amb la botiga GAS GAS que havia obert al taller de Daniel Font i des d'on importava i venia les motos SWM i Bultaco, abans que aquesta marca desaparegués. Allà va ser on va sortir la idea, conjuntament amb el seu antic rival Josep Ma. Pibernat, de crear una nova marca de motos de trial i enduro amb el nom de la botiga, GAS GAS, on Casas va saber impregnar-hi l'esperit de Bultaco: la passió per les curses com a ingre-

dient fonamental per aconseguir el prestigi internacional que actualment gaudeix.

A part de la marca GAS GAS Motos, Narcís Casas va estar vinculat de nou al món de la competició guanyant un subcampionat del món en dues categories com a seleccionador de l'equip nacional d'enduro, l'any 1985, als Sis Dies Internacionals de la Cerdanya. Va saber transmetre als joves pilots compo-

nents de l'equip la seva experiència recent com a pilot, aportant la seva particular visió de professionalitat i modernitat en la competició i l'equip. Igualment, la seva concepció de la competició va propiciar la seva innovadora idea d'introduir una categoria de 4T a l'enduro amb la intenció de poder incorporar a les curses les motos de trial, que començaven a ser molt populars a nivell de mercat entre els motoristes dels anys vuitanta. El resultat va ser un augment dels participants amb aquest tipus de motos que varen passar, alguns d'ells, a màquines més competitives.

5.1.3 Josep M. Pibernat, de Salt al Dakar passant pel campionat d'Espanya

La passió de Josep Ma. Pibernat, conegut popularment com "Piber", li ve de temps. El seu pare tenia una Peugeot i quan ell tenia deu o onze anys li agafava per anar a voltar. Als catorze anys es va comprar una Derbi, que trucava per anar a la muntanya amb Narcís Casas, Daniel Font i Patrici Amat, entre altres. Tot i que els dos darrers eren més grans, Pibernat s'enganyava amb ells.

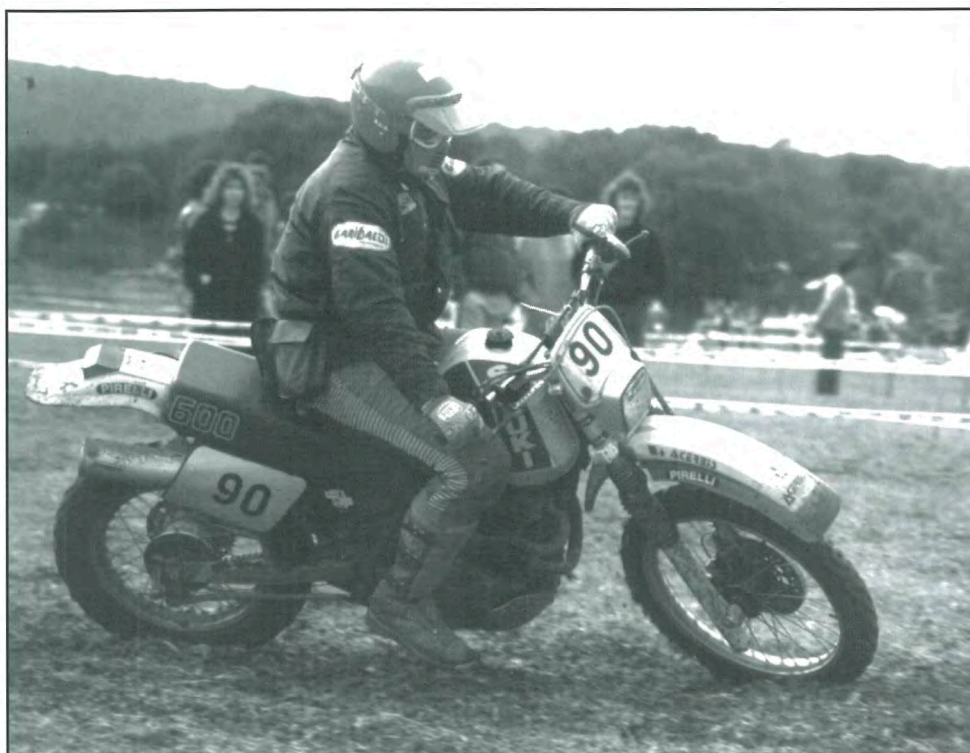
Sempre intentaven pujar a Rocacorba, i la roca sempre se'ls resistia: un dia perquè es quedaven dins el riu, l'altre no podien travessar, l'altre dia s'espatllava la moto, l'altre es quedaven a Canet...

Aquella primera moto que va tenir se la va pagar ell mateix. Va ser un esforç important, però la major part del sou, si no tot, anava destinat a la compra de les motos, peces i altres objectes. En aquella època feia de fuster amb Guanter, de Girona. Després es va comprar una moto de tipus "mosquito" per anar a col·legi i quan es va considerar amb capacitat va adquirir una Bultaco. Des de llavors va començar a participar en curses de motocròs i tot terreny. A principis dels anys 70, Narcís Casas, aleshores ja pilot professional per la marca de Paco Bultó, va parlar d'ell a Bultaco en el moment que buscaven un altre pilot per a les seves màquines. L'any 1973, amb poc més de vint anys, va començar la seva faceta de pilot professional participant en l'edició d'aquell any del campionat d'Espanya d'enduro i anant a córrer als Estats Units.

Fins l'any 1981 va seguir corrent com a professional, set anys amb Bultaco i tres amb una marca italiana. Va ser diverses vegades subcampionat del campionat d'Espanya, mentre

*Daniel Font
va introduir
a molts altres
joves pilots
saltencs en
l'afició pel
motociclisme.*

*A la foto
Daniel Font
Bardera.*



que al campionat d'Europa va participar en cinquanta curses, i va guanyar quaranta-nou medalles en total. Una altra prova en què va córrer va ser la dels Sis Dies, prova formada per equips nacionals on, en deu participacions, va guanyar un total de set medalles d'or, una de plata i una de bronze.

Durant els anys vuitanta es va dedicar a participar en proves mítiques de l'enduro, la

Baja Aragón, el París Dakar l'any 1987, on va fer divuitè corrent amb Suzuki a l'edició que va guanyar Cyril Neveu amb Honda, i l'Incas Rally al Perú. Aquesta darrera prova, de la qual només s'han celebrat tres edicions, començava a la capital, Lima, i seguia un recorregut per tot el país al llarg de vint dies: Nazca, Cusco, Arequipa. Titicaca, Machu Pichu, el desert d'Araca... repartida en etapes diàries de cinc-cents o sis-cents quilò-

netres. La bellesa i l'atractiu d'aquesta prova no era tant la dificultat de la navegació, pràcticament nul·la, sinó l'aventura en si mateixa. Era una prova d'enduro on el pilot es trobava sol contra tot, la muntanya, la pluja, les avaries, la neu, les assistències podien tardar dies en arribar al lloc on era el pilot. El públic potser no gaudia tant d'un tipus de prova com aquesta i preferia l'espectacularitat del motocròs. En canvi els pilots fruïen de les sensacions que els produïa obrir camins i passar per indrets no transitats. A la prova del Perú es podia passar en poques hores de zero a cinc mil metres, creuar rius que no es podien travessar, circular per antics ponts de fusta, passar de 40^º al nivell del mar a trobar-se neu a dalt la muntanya. Sense oblidar els problemes d'altura, el conegut com a mal de soroche, causat pel poc oxigen del indrets més elevats.

Una altra prova d'enduro en què va participar, compaginant-la amb la seva faceta empresarial al capdavant de GAS GAS Motos al costat de Casas, va ser el Ral·li de Tunis. Des de llavors, la seva activitat motera ha disminuït entrant amb més força la part dedicada a la producció d'un marca pròpia que va engegar amb el seu antic rival a l'enduro nacional.

5.1.4 Ferran Alivés, el motocròs a cavall d'OSSA i Bultaco

La primera moto de Ferran Alivés va ser una Derbi Matic, una moto de carrer de petita cilindrada (49 c.c) que va comprar a can Tràfach quan encara no tenia 16 anys. Hi va haver d'anar el seu pare a signar, conforme li donava permís per poder anar amb moto, ja que legalment, per edat, encara no en podia conduir. A partir d'aquí va començar la seva afició. Va ser amb aquesta moto, aixoplugat sota el paraigua del taller de Daniel Font, que va començar a fer coses que els altres pilots no feien: anava al Ter, al Pla dels Socs, feia salts... tot el que podia fer la moto. No era una activitat nova per a ell, ja que anteriorment, amb la bicicleta, ja havia fet les primeres proves. Més tard va comprar una Bultaco Sherpa a Motos Codina de Girona, un dels pocs models d'aquesta casa que hi va haver a la ciutat. Li va costar trenta-sis mil pessetes, que va pagar a terminis.

Quan Ferran Alivés va començar a anar amb moto l'any 1971-72, les màquines, a diferència d'èpoques anteriors que s'havien d'adaptar i preparar per a cada tipus de competició, ja es venien preparades per córrer i

ja n'hi havia d'específiques per a cada disciplina: trial, enduro o motocròs. La seva carrera va començar pel trial amb una Sherpa. Després l'afició es va decantar cap al tot terreny o enduro, com va dir-se més endavant, una disciplina que li agradava més. Es va vendre la Sherpa per comprar-se una Bultaco Matador de color negre, amb la qual va començar a córrer les primeres curses.

Poc temps després, la casa Pagès de Girona li va deixar una Ossa TT per córrer. Amb aquesta moto va participar en curses de tot terreny puntuables per al campionat d'Espanya. El servei militar va interrompre la seva carrera esportiva, però li va servir per descobrir el motocròs, on li va semblar que es guanyaria millor la vida, ja que es realitzava en circuits tancats, es feia pagar per entrar, i hi havia més primes. Quan va acabar el servei l'any 1975, es va comprar una Ossa de motocròs i l'1 de gener de 1976 va ser contractat per córrer amb aquesta marca de motocicletes (empresa tradicionalment dedicada a la fabricació de maquinària cinematogràfica), convertint-se en corredor d'aquesta escuderia i participant amb les seves motos en nombroses competicions.

Durant el primer any de contracte la marca posava a disposició del corredor dues motos

OSSA-250 Moto-cross, i dues més durant el segon. Alivés va participar a les proves del Campionat d'Espanya de 250cc, a les proves puntuables per al Trofeu Nacional de 500 cc, a les proves no puntuables per al Campionat d'Espanya de 250 i 500cc i els campionats internacionals que es van celebrar a Espanya. L'any 1977 va obtenir el dotzè lloc en el Campionat d'Espanya.

Tot i que el seu contracte amb OSSA preveia que es pogués renovar l'any 1978, l'1 de gener d'aquest any la "Compañía Española de Motores, SA", CEMOTO, fabricant de les motos Bultaco, i el concessionari GAS GAS signaven un acord de col·laboració per a la participació del corredor en les competicions de motocròs d'aquell any. Bultaco va subministrar dues motos de 250 cc i un motor de 370 cc, així com els recanvis i materials necessaris per a les competicions de l'any. Durant els tres anys en què va durar la seva carrera com a corredor, Alivés va participar en nombroses competicions i va obtenir èxits notables. En el primer moment, corrent en la categoria júnior amb OSSA, va ser, entre d'altres, el primer triomfador del circuit permanent de motocròs de l'Escuderia Girona, del I Moto-cross Fiestas de Santovenia per davant de Bultaco i Montesa, i va tenir un paper destacat en altres competicions pun-

tuables per al Campionat d'Espanya, com el VI Premi San Antolín, on va quedar quart; la prova de Burgos, on, a causa de problemes mecànics, va quedar vuitè, tot i que en principi anava primer; el premi de Guadalajara i el Moto-cross Alcarreño, on va quedar tercer i segon respectivament, quedant també en els primers llocs a la prova de Castelló i fent primer en el Moto-cross de les Fires de Sant Lluç d'Olot. Moltes vegades van ser problemes mecànics o caigudes el que li va impedir assolir la primera posició.

Els seus nombrosos èxits van fer que durant la temporada següent participés en la categoria sènior formant part d'una nova generació de pilots que van ser una important competència pels veterans professionals, obtenint també posicions molt destacades en les proves puntuables per al Campionat d'Espanya.

En la premsa del moment se'l qualifica com a jove promesa, un corredor intrèpid i genial, un home temible, amb frases com *Fernando Alivés, uno de los puntales de Ossa, tuvo una actuación sencillamente extraordinaria.*

Com es pot llegir a la premsa del moment, però, els models d'OSSA presentava problemes mecànics importants, sobretot en el canvi de marxes, provocant que els seus "joves i voluntariosos" pilots no obtinguessin

els resultats esperats. A finals de la temporada de 1978 la premsa es feia ressò de la suposada retirada de la competició del pilot. El motiu principal, la dificultat econòmica que suposava per a un particular córrer motocròs després de la fallida d'OSSA.

5.2 LA PASSIÓ DE LES DUES RODES, UN RASTRE PROFUND ENTRE ELS JOVES DE SALT

Altres pilots saltencs es varen destacar per la seva afició i dedicació a les motos. Els motociclistes de Salt van anar agafant cert renom, no tan sols els corredors professionals, com Casas i Pibernat, que van sortir del no res i van arribar a dalt de tot, sinó que n'hi va haver molts altres, que tot i no arribar a ser professionals, també van participar en proves destinades a professionals i/o amateurs, com per exemple les pujades cronometrades als Àngels, que es feien a través del RACC, el ral·li Costa Brava, que en els seus inicis es feia en moto, o les curses en circuits urbans, com per exemple les realitzades a la Devesa de Girona.

En el cas de Jaume Santana, les ganes de córrer en moto per la muntanya li varen sorgir durant una excursió a la Mare de Déu del Mont, on va veure que hi havia unes motos que s'enfilaven igual que els muntanyencs, pels mateixos indrets. Això el va entusiasmar, de manera que un any, per les fires de Girona, a l'estand de Bultaco on s'exhibien aquestes motos, va comprar-ne una juntament amb el seu company Jaume Font, que va adquirir una Sherpa. Així, la seva afició a les motos va anar creixent i arran de la coneixença de Jaume Font amb un enginyer de Bultaco amb qui havia fet el servei militar, ambdós joves van aconseguir que la marca els subministrés una moto de competició, a part de la que tenien. Li van posar la numeració de d'aquesta altra moto d'ús diari, i la feien servir per a competir. Es van treure la llicència i ambdós van participar en diverses proves. Tenien divuit anys.

Gràcies a un furgó que tenia Jaume Font, van poder anar a diferents proves del campionat d'Espanya de tot terreny o enduro, els Trials de Reis, a les diferents proves de motocròs que es feien a Figueres, Girona, Vilafant o Moià, on va participar amb una Bultaco SD fent equip amb Masgrau i Pibernat. L'objectiu no era anar a guanyar el primer premi, aquest sempre se l'emporta-



ven pilots com Pere Auradell, de Girona; Claveguera, de Figueres, o Daniel Font, de Salt. En casos com les curses de les Fires de Girona, on participaven més professionals, ells anaven només a omplir, ja que no tenien opció a guanyar. Amb el patrocini de Bultaco van millorar molt en la competició al no haver de preparar la moto entre setmana per poder córrer durant el cap de setmana. Així anaven participant en diferents proves i anaven puntuant per la marca.

Tot aquest món va començar a canviar a principis dels vuitanta, quan varen començar



Jaume Santana va participar en diverses proves tant d'enduro com de motocròs.

a sortir motos de gran cilindrada i es varen canviar els tipus de proves. Les primeres eren cronometrades per camins trialers, on es buscava l'habilitat i la potència, la destresa compartida entre moto i pilot, per passar després a fer cronometrades en pistes, amb camins amples on la velocitat comptava més que no pas el pilotatge. Aquest període va coincidir amb la desaparició de les marques de les motos nacionals i la irrupció de les motos japoneses.



Excursió a Rocacorba

Altres noms de joves de la vila que cremaven benzina amb les seves muntures de diferent cilindrada per les carreteres i camins dels entorns varen ser els germans Estanyol Xarpell, Alfons Mateu, Ramon Solé, Josep Mató i tants d'altres.

5.3 ELS DARRERS CAMPIONS, LES NOVES GENERACIONS

La tradició motociclista a Salt va seguir amb nous valors que, en diferents disciplines, varen continuar demostrant el valuós planter de pilots saltenc. Durant els anys vuitanta i noranta tres noms varen destacar: Lluís Trafach, Daniel Font (fill) i els germans Puigdemont.

Lluís Trafach, que havia begut motociclisme pràcticament des del seu naixement, va començar a participar en un tipus de competicions que fins aleshores no s'havien dut a terme: les curses amb Vespa. Aquesta modalitat esportiva amb aquest tipus de moto va començar a principis dels vuitanta, quan la proliferació de models Vespa entre els joves i les curses espontànies que realit-

zaven varen animar a la casa mare a l'organització de proves, centrades sobretot en la resistència. Les curses tenien lloc en circuits tancats i solien ser esponsoritzades pels concessionaris de la marca. En el cas de Girona, es corrien les 6 Hores Vespa Casademont. La competició, amb diverses proves que puntuaven pel campionat d'Espanya, es dividia en dues categories, les "sèries" i les "protos" i cadascuna d'elles amb les cilindrades de 200 i 125 cc.

L'equip format per Lluís Trafach i Manel Velázquez va participar a la final del campionat d'Espanya de Resistència en Vespa en l'edició de 1984 disputada al circuit madrileny del Jarama en la categoria "proto" de 125 cc. Quan faltava només una volta per acabar la cursa, i amb dues voltes d'avantatge sobre els altres pilots, una caiguda accidental va acabar amb el trencament del manillar de la moto. Enlloc de continuar a peu amb la moto arrossegant, el pilot va entrar a box, sortint de la pista i provocant la seva desqualificació.

Aquest incident, però, no va minvar la seva afició. L'any següent, la parella Trafach – Santolaya guanyava el Campionat Nacional Protos Vespa a Girona, tot i quedar sisens a la classificació de la cursa d'aquell dia dispu-



Lluís Trafach i Manel Velázquez amb el manillar trencat de la Vespa a la cursa del Jarama de l'any 1984.

tada al polígon de Celrà. Aquest mateix circuit va ser on es varen celebrar altres edicions de la prova on també hi participà Trafach fent equip amb Gibrat. Al cap de poc temps les curses i el campionat deixaven de

celebrar-se en uns moments en què la casa Vespa passava per una situació de replantejament del seu model de funcionament com a empresa.

Daniel Font Barneda va començar a pujar amb moto ben aviat. El seu pare li va fabricar una moto petita, a la seva alçada, quan tenia

ben pocs anys. Des de llavors, les dues rodes i el motor el varen acompanyar. Va fer de copilot en alguna prova de motocròs amb sidecar quan era un adolescent al costat del seu pare al manillar de la moto. Amb aquests precedents no era d'estranyar que la seva vocació esportiva amb l'enduro donés fruits.



Va començar a participar en campionats d'enduro, amb el seu pare fent-li les tasques de mecànic, on va demostrar la seva vàlua en la categoria de Júnior Superior a 125 cc. L'any 1985, a la prova del VII Enduro de Castellolí va quedar segon corrent amb KTM i arribant a la classificació final en els primers llocs. Però va ser l'any següent, el 1986, quan va conquerir el títol de campió d'Espanya de la Real Federación Motociclista Española després d'una excel·lent temporada, on amb la seva KTM va guanyar diferents proves puntuables pel campionat, com el XIII Enduro Segre o el VIII Enduro de Castellolí.

Formats en el trialsín i el trial, els germans Xevi i Marc Puigdemont són els darrers pilots campions que han sortit de Salt. Ambdós es varen formar al damunt de bicicletes, una experiència que els va servir quan van fer el salt a les motos. Participant amb el Raig Moto Club Salt amb la marca GAS GAS i el treball mecànic de Motos Pericot, un equip completament saltenc, els dos germans va anar guanyant proves i títols.

Xevi va guanyar l'any 1986 el Campionat Provincial de Catalunya i d'Espanya en la categoria juvenil, l'any següent va obtenir el tercer lloc de Catalunya i també el



Dani Font Bardera amb una edat molt jove al damunt d'una moto fabricada pel seu pare.

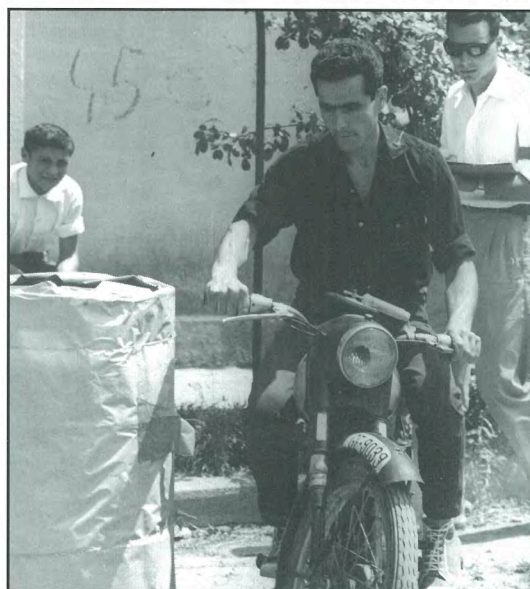


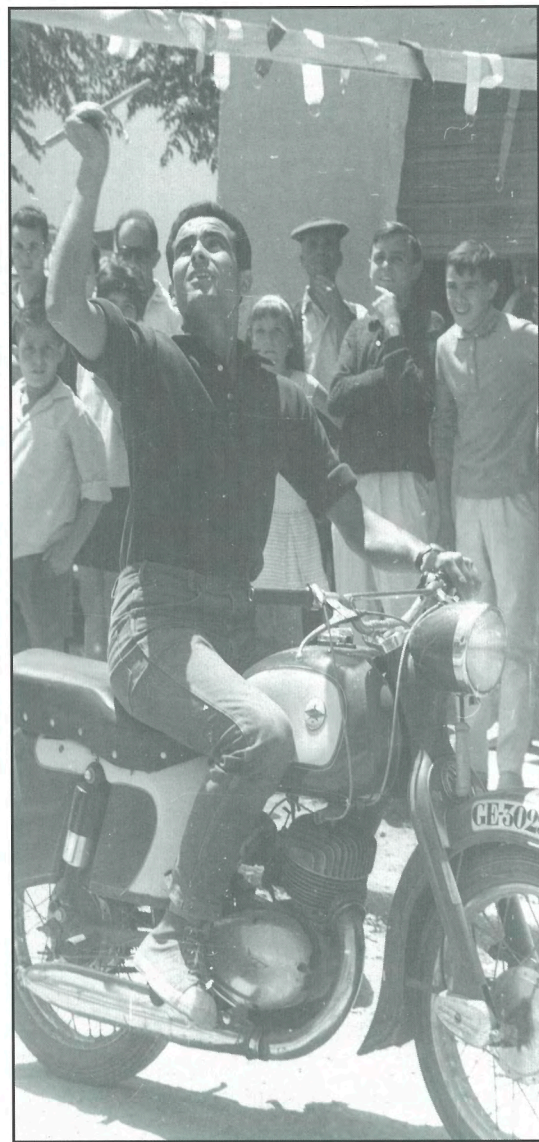
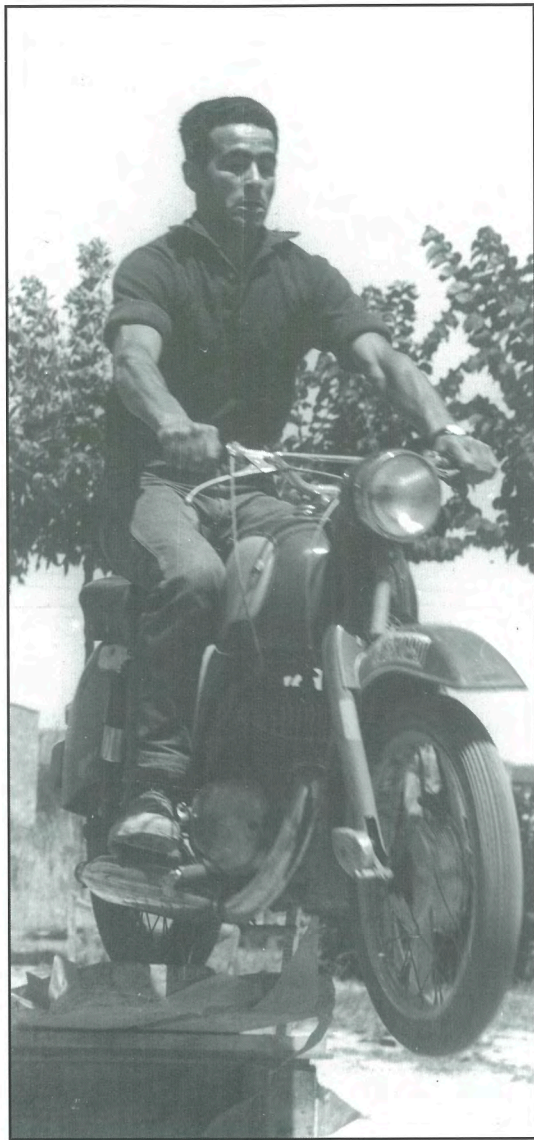
Daniel Font fill amb el seu pare en una prova de motocròs amb sidecar i ja com a pilot professional al costat del seu pare.

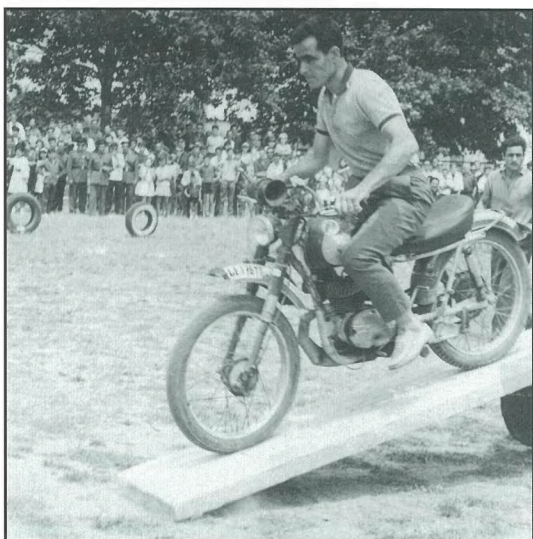
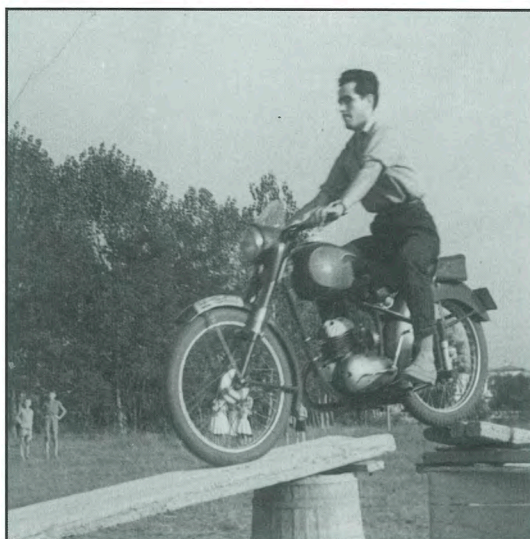
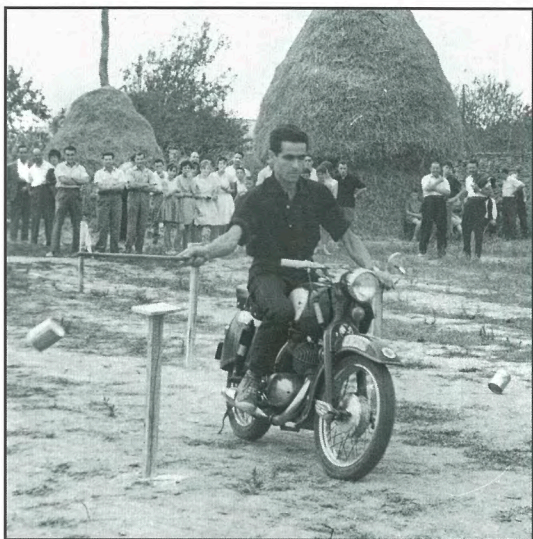
d'Espanya. L'any 1988, disputant el campionat del món amb diverses proves a Itàlia, França, Suècia i Àustria va classificar-se en el lloc vint-i-vuitè. Finalment, l'any 1990 va passar al motocròs, disciplina en la qual va tenir l'honor de ser el primer pilot espanyol a guanyar una prova puntuable per al campionat del món en la categoria dels 80 cc, l'any 1993, i en la categoria dels 250 cc l'any 1998, a Escòcia, ambdues amb GAS GAS.

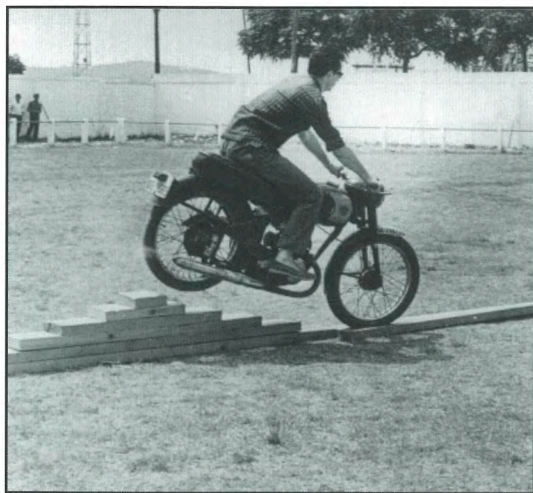
El seu germà Marc va passar del trialsin al trial l'any 1988, quedant campió provincial i vuitè de Catalunya. L'any 1989 va se el primer classificat espanyol al Sis Dies d'Escòcia i l'any següent ja va assolir el subcampionat de Catalunya, així com també el d'Espanya. Finalment, formant equip amb Esteve, Roma i Pou, va quedar en tercera posició en la categoria Vaso en els Sis Dies disputats l'any 1995 a Polònia.

Les gimcanes van tenir molt d'èxit durant els anys cinquanta i primers seixanta. Les diverses proves d'equilibri, curses lentes i habilitat configuraven el programa d'aquest tipus de competicions que es varen disputar, entre d'altres llocs, a l'antic camp de futbol de Salt.





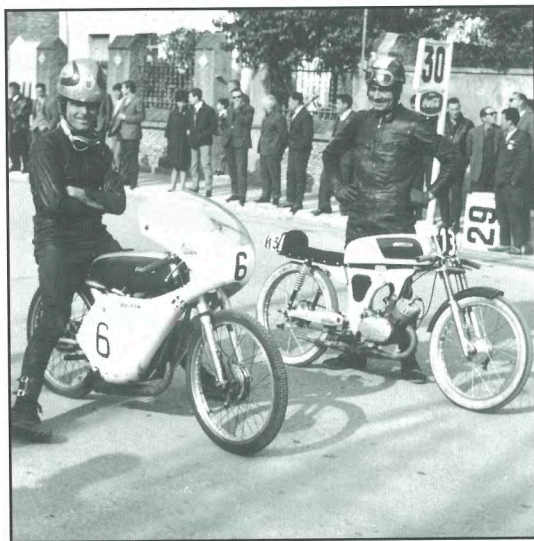


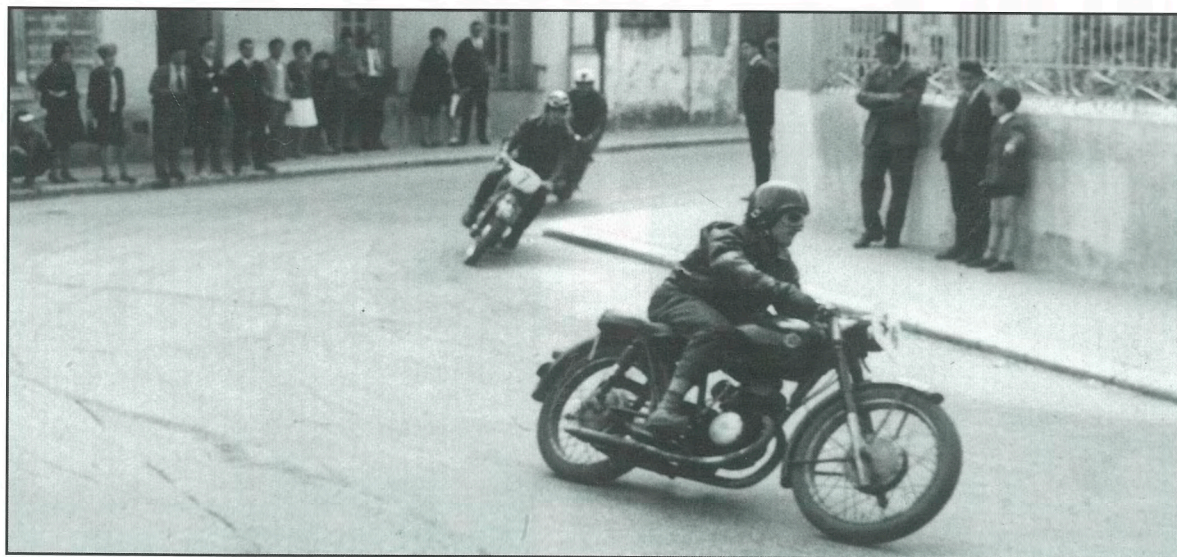


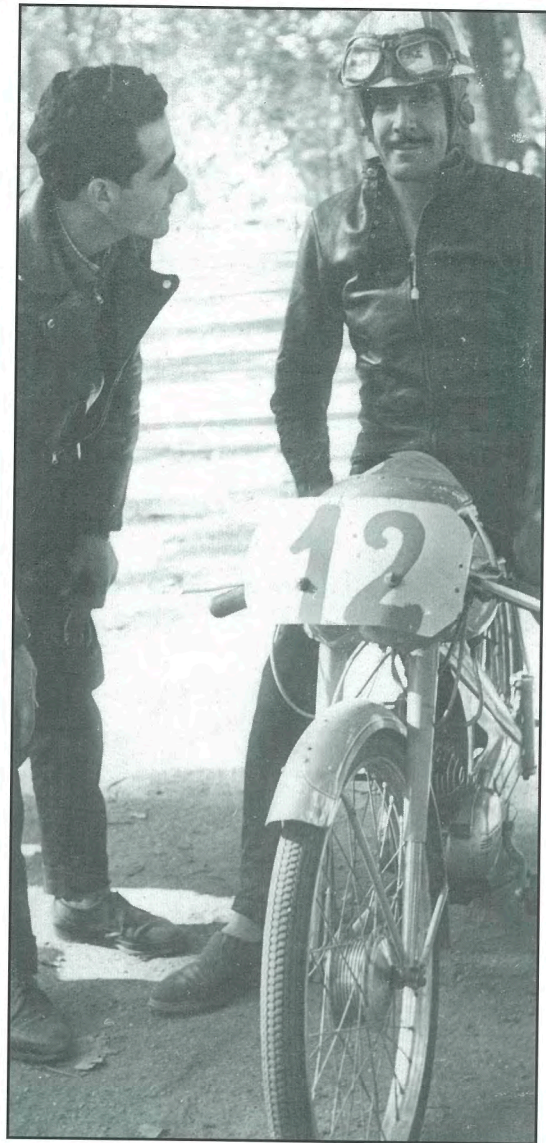
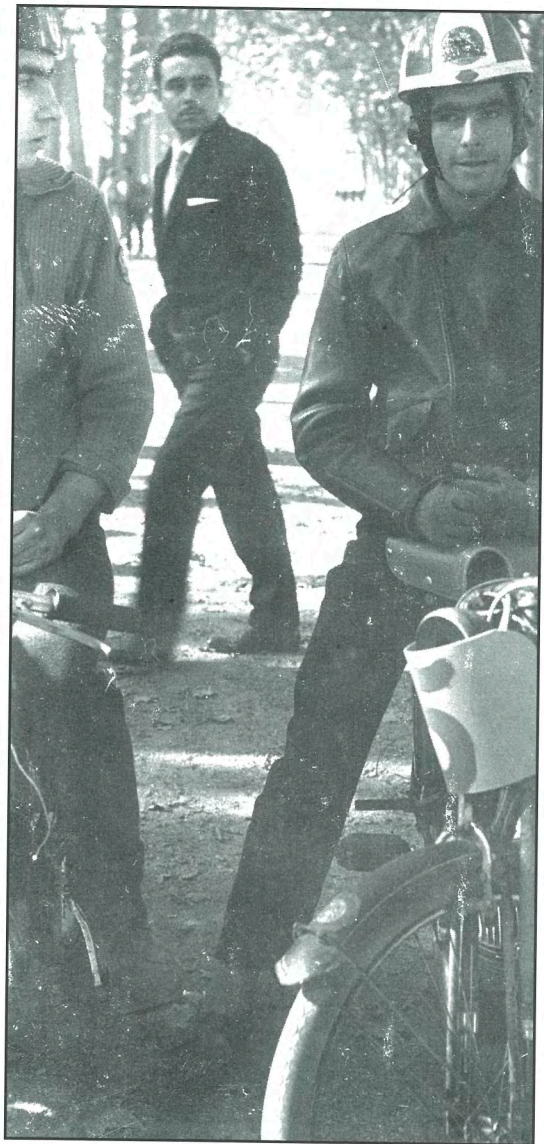


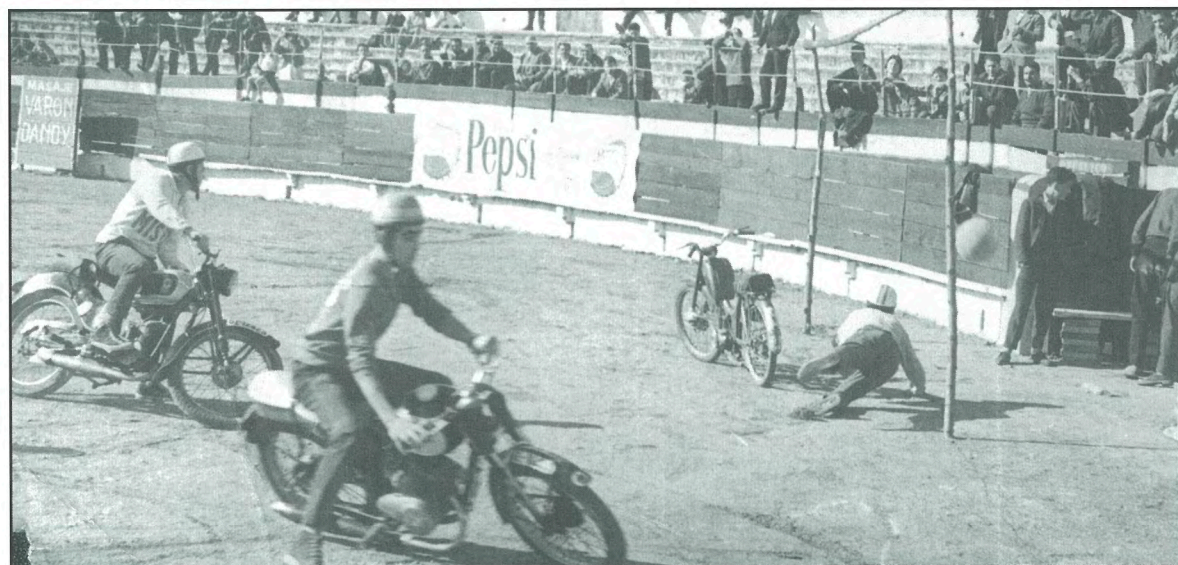
A més de les gimcanes, les primeres curses de motocròs disputades al circuit dels Químics de Girona o les curses de velocitat al circuit urbà i el de la Devesa a més de les competicions de motoball a la plaça de toros de la ciutat veïna configuraven un variat espectre de proves relacionades amb les motos durant els anys cinquanta i seixanta.













El motociclisme a Salt: LLEURE, COMPETICIÓ I EMPRESA



6. LA VESSANT SOCIAL: l'ús de la moto

L'evolució dels mitjans de transport a la societat occidental ha estat un dels indicadors del nivell de progrés i de riquesa dels països. Les antigues tartanes que unien diferents poblacions transportant mercaderies i persones deixaren pas als vetustos autobusos i autocars que cobrien distàncies entre pobles o a l'interior del mateix municipi. Aquesta millora dels mitjans de comunicació va facilitar un augment de les relacions entre persones i un major flux de mercaderies, potenciant l'intercanvi i el consum, de manera que ben aviat hom va poder apreciar els avantatges que suposaven uns vehicles que poguessin salvar les distàncies. Però si el transport col·lectiu motoritzat de persones va ser un senyal de canvi, una inauguració de nous temps, l'aparició de vehicles per al transport individual va encetar un nou aspecte molt vinculat al sistema de producció capitalista: l'enaltiment de l'individu. El cotxe o la moto varen significar la màxima expressió de l'individualisme, potser la primera manifestació d'afirmació personal a través d'un objecte d'ús particular.

L'automòbil ha esdevingut al llarg del segle XX el vehicle terrestre que més incidència ha

tingut en l'economia i la societat de les zones més desenvolupades. Durant aquest segle, el cotxe ha passat de ser un objecte de distinció per estricte consum de les elits econòmiques i polítiques a una peça de consum de masses amb un important pes econòmic i tecnològic. L'evolució del cotxe es va donar sobretot després de cada una de les guerres mundials. Els fabricants de material bèl·lic, un cop acabats els conflictes, varen aplicar els seus coneixements i experiències al camp de l'automobilisme. D'aquesta manera els diferents components dels cotxes s'anaren millorant, tant tècnicament com pel que fa a la reducció de costos. Això va propiciar una enorme expansió del cotxe en el període d'entre guerres sobretot als Estats Units i al nord d'Europa, i a partir de principis dels anys seixanta a l'Estat espanyol.

L'aparició de les motos, un vehicle de transport de dues rodes amb un manteniment barat i un consum econòmic a uns preus accessibles, va significar un revulsiu en la vida de moltes persones, especialment els joves, ja que en el moment de desenvolupament d'aquest mitjà de transport, el mercat descobria un flamant i nou client amb una

incipient però segura capacitat adquisitiva. Els joves dels anys quaranta, cinquanta i seixanta varen créixer amb la indústria motociclista. Per primera vegada tenien accés a un objecte que els diferenciava de la generació que els precedia. Per primera vegada podien tenir un vehicle que els proporcionava una autonomia i mobilitat adient a la seva edat. Per primera vegada una generació descobria nous camins i nous usos, un element nou que trencava amb els sistemes de mobilitat que imperaven fins llavors.

Amb la moto es podien desplaçar a la feina, anar d'excursió els caps de setmana, voltar i sortir del municipi, establir noves xarxes de relacions socials i personals. Va permetre donar un nou caire i sentit als dies d'esbarjo. I va permetre també desenvolupar, sobretot a aquests joves, noves aficions i nous reptes amb què gaudir. Pocs objectes creats per la humanitat han tingut una evolució i expansió tan important, i que hagin arribat a provocar al seu entorn canvis en les relacions socials, noves xarxes de comunicacions que han transformat el paisatge, l'ús de nous combustibles i de nous llenguatges gràfics i simbòlics, i creació de grans companyies multinacionals amb sistemes de treball i desenvolupament tecnològic molt sofisticats.

Si bé la irrupció de les motos a les carreteres va donar-se sobretot a partir de la dècada dels cinquanta i seixanta del segle passat, des dels anys vint i trenta algunes motocicletes començaven a circular, tot i que en un entorn rural com el de Salt d'aquell temps eren objectes estranys. Abans dels anys quaranta, aquest tipus de vehicle se circumscribia a dos tipus de usuaris: aquelles persones adinerades que per afició i capacitat monetària adquirien una moto o aquells professionals o empresaris que les utilitzaven per als seus desplaçaments laborables. Aquest seria el cas de la BSA anglesa de Joaquim Bosch, de can Tona, que durant els anys vint utilitzava la moto per desplaçar-se fins als boscos on comprava els arbres que convertia en llenya i matèria primera per als fusters de la vila. O seria el cas del doctor Macià, que amb la seva Lutetia, una moto francesa amb motor anglès importada entre els anys 1924 i 1931, es desplaçava a fer les visites per les diferents masies i cases.

La situació va canviar a partir dels anys cinquanta. L'aïllament internacional del règim franquista començava a dissipar-se i l'autarquia dels anys quaranta deixava pas a una obertura als mercats exteriors. Això va facilitar l'entrada de recanvis, motors, pneumàtics, lubricants i gasolines que facilitaren el



Joaquim Bosch amb la seva BSA a principis dels anys vint

desenvolupament d'una indústria motociclista local que fins aleshores havia romàs en una mena d'estat letàrgic. L'any 1942 es creava a Madrid la marca Soriano, la primera empresa de motos de la postguerra que fabricava en sèrie. Poc temps després, l'any 1945, naixien Montesa i Sanglas a Barcelona, Rieju (contracció dels cognoms Riera i Juanola) a Figueres, i Lube a Baracaldo; l'any 1948 Moto Guzzi Hispania, també a Barcelona, igual que Clúa l'any següent. Després vindrien OSSA, Mobylette, Vespa, Lambretta, Gimson, MV Augusta, Peugeot, Derbi, Ducson, Ducati, Bultaco... i és clar, la Narcla l'any 1952.



Les primeres motos servien tant per anar a treballar com per fer sortides els caps de setmana

Els primers usuaris d'aquestes motos, generalment de petita cilindrada, eren joves que tenien per costum utilitzar la bicicleta per als seus desplaçaments al lloc de treball. Progressivament, les motos varen anar imposant-se com a eina de treball i per anar a passeig a mesura que el nivell adquisitiu d'aquests joves augmentava, l'economia s'estabilitzava i es recuperava, en el context polític de l'època, i la indústria s'anava consolidant, oferint una gamma més variada i àmplia de productes. Així, les primeres motos que circulaven per la vila eren les

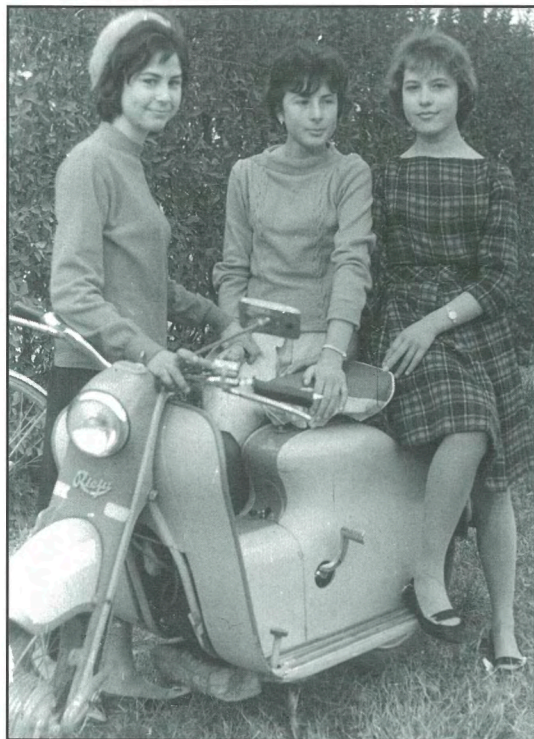
Peugeot 49, la Guzzi 65, les primeres Mobylette o Derbi 65, altrament coneguda amb el sobrenom de *Derbi paleta* per ser el vehicle que la gran majoria de paletes, i no només ells, empraven per anar a l'obra o a la feina.

Però si bé l'ús diari era purament instrumental, això és, el de la utilització de la moto per facilitar el desplaçament al lloc de treball o com a vehicle per transportar material, quan acabava la jornada o quan arribava el cap de setmana, les motocicle-

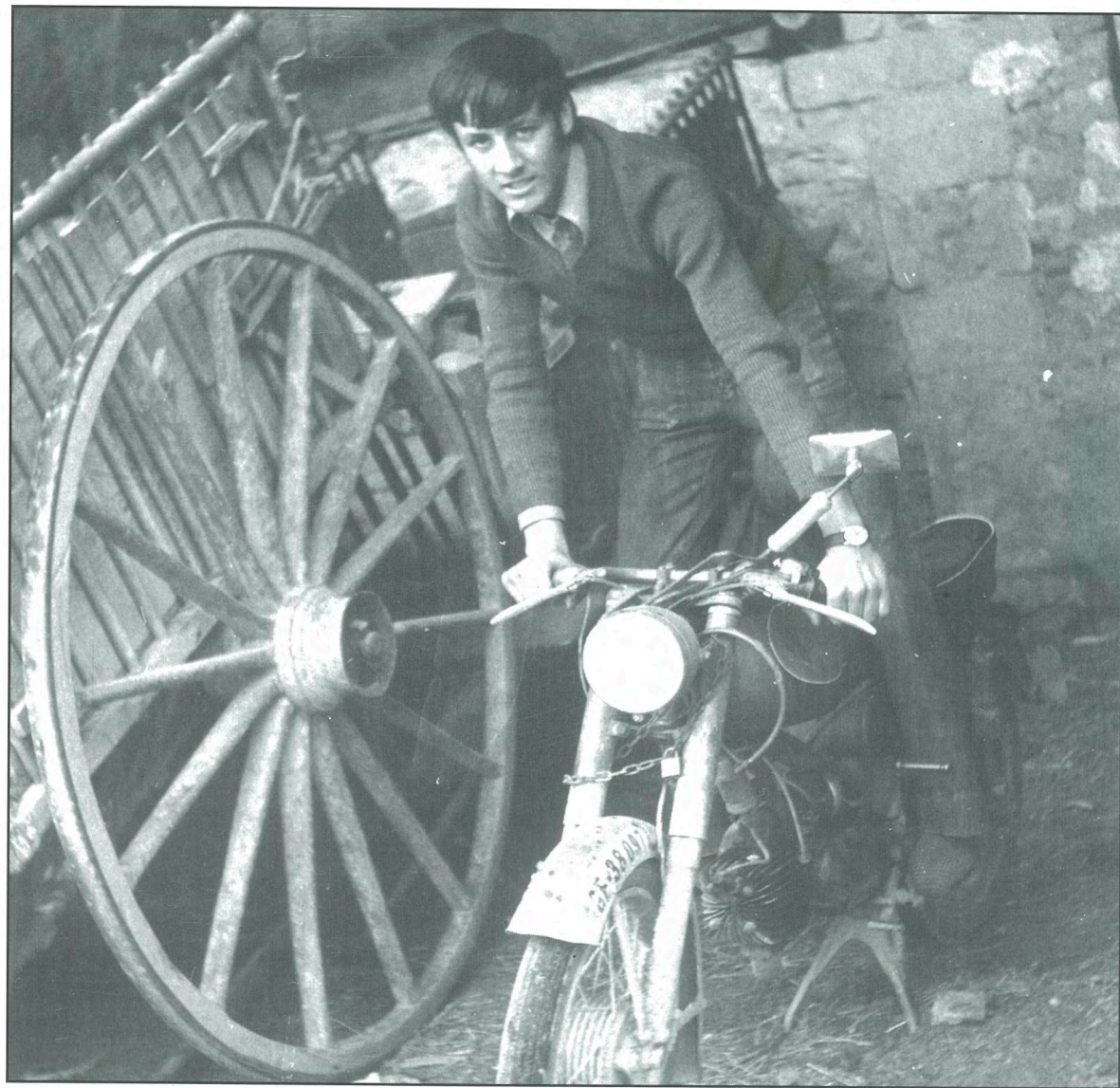
tes es transformaven en vehicles esportius per fer curses, competicions de les més variades característiques i, sobretot, en unes màquines per fer sortides. Però això va venir donat sobretot a partir de l'augment de l'edat. Si aquelles primeres motos de petita cilindrada es podien comprar amb 16 i fins i tot 13 anys, amb el corresponent permís patern, amb l'arribada als 18, 20 anys, la proliferació de models i la disponibilitat de diners varen fer-se accessibles les motos de més cilindra-



da. Amb el temps, molts dels usuaris d'aquelles motos les van anar canviant per motos més potents i de major cilindrada. Quan es van poder treure el carnet, la gran majoria es varen comprar una moto de 125, 150 o 250 centímetres cúbics. Així varen aparèixer les primeres Ducson 110, Montesa Brio 110, Bultaco Tralla 101, la Vespa 125, la Lube Ren i més endavant, la Montesa Impala o la Bultaco Metralla MK-2, la moto que tots els "cremats" de l'època desitjaven.



Les motocicletes van tenir des del primer moment usos diversos. Per a alguns, va esdevenir un instrument que ampliava les possibilitats en temps de lleure. Per a d'altres va ser una eina de treball.



El motociclisme a Salt: LLEURE, COMPETICIÓ I EMPRESA







Amb aquest tipus de motocicletes, més resistents, ràpides i àgils, les sortides prenien una nova dimensió. La utilitat de la moto també es feia més versàtil i el mateix vehicle que s'utilitzava per anar a treballar es feia servir per pujar a Rocacorba o anar a la platja a Sant Feliu, conferint-li unes dimensions que acabarien per assentar el que serien dues variants esportives del motociclisme: la velocitat i el tot terreny, que donaria pas al trial, el motocròs i l'enduro.



L'ús de la moto fora de l'asfalt es remunta a principis dels anys seixanta, quan alguns joves de la població, aglutinats entorn el taller de Dani Font, adapten les seves motos per poder passar per camins de terra i enfilars pujades. Preparaven les motos canviant els plats perquè tinguessin més potència, col·locant un manillar més obert, tipus cros, perquè els semblava que així anirien més bé, treien els parafangs, els llums... i feien tots els retocs necessaris per adaptar les motos

a un nou ús. A partir d'aleshores són freqüents, primer, les curses vora el Ter, les pujades a Sant Grau o Rocacorba com a llocs més propers i, més endavant, la travessa d'Ulldeter a Núria o rutes de muntanya de fins a tres dies, en les quals els motoristes s'havien d'emportar bidons de gasolina lligats rudimentàriament a la part posterior del seient per no quedar secs enmig de la travessa. En dies més assenyalats, com per Setmana Santa, tota una colla de motoristes pujava al Puigsacalm. Deixaven el cotxe i el remolc a St. Privat d'en Bas, i des d'allà pujaven amb moto, pel camí dels matxos, pel salt de Sallent i Santa Magdalena fins arribar al Puigsacalm. Hi havia ocasions que el temps no acompanyava, però tot i així, malgrat ploqués o fins i tot si nevava, la travessa seguia endavant.

Aquest coneixement de la muntanya i les habilitats amb la moto sobre aquest terreny varen propiciar que la guàrdia civil i els bombers demanessin la col·laboració dels motoristes per buscar persones perdudes al bosc, així com la seva participació en casos d'incendis forestals. Jaume Santana recorda com una vegada, amb 22 anys, va haver d'anar a la recerca d'unes persones que vivien en una masia entre Cassà i Llagostera, en plena zona boscosa de les Gavarres, ame-



La Bultaco Matador de Jaume Santana pujant cap a Rocacorba



naçades pel foc, a les quals va anar a buscar amb la seva moto.

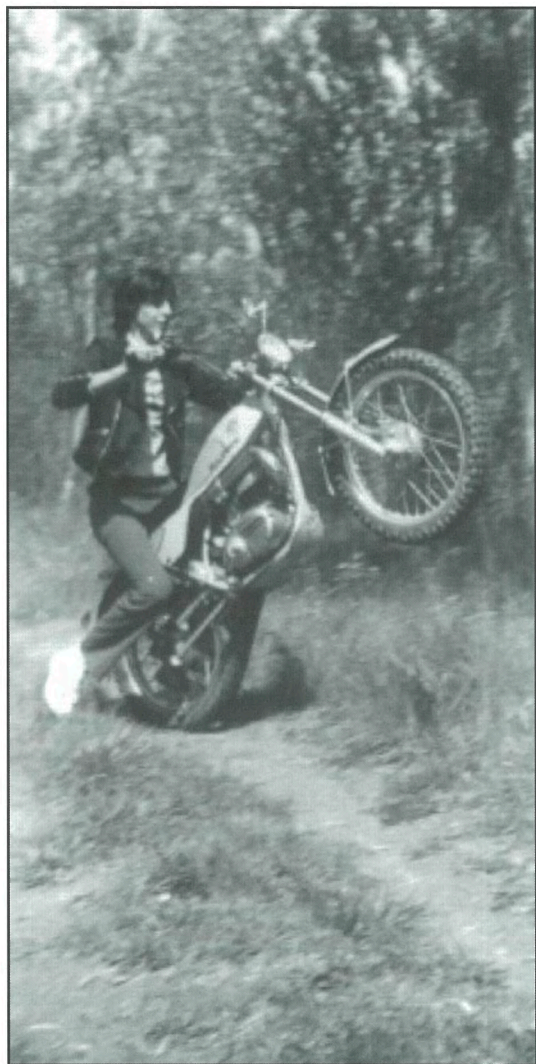
Algunes de les anècdotes que es recorden sempre fan referència a petits accidents o trompades curioses, sense més repercussió que un fort ensurt. Com la que va ocórrer a Patrici Amat quan una vegada pujant a Sant Grau, en una zona que s'havia de pujar amb la roda davantera dreta, la moto se li va aixecar tant que li va quedar penjada en una branca d'un arbre que havien tallat. Va haver d'esperar els companys que l'ajudessin a despenjar-la. Des de llavors, quan passaven per allà, parlaven del penjador d'en Patrici.

L'altra modalitat eren les sortides per carretera. Les excursions a Sant Feliu de Guíxols per anar a la platja, a la plana de l'Empordà o indrets com Banyoles i Olot es convertien en destinacions recurrents del cap de setmana. En aquests desplaçaments s'ajuntaven nombrosos joves que amb les seves parelles de "paquet" competien per veure qui arribava primer o quina moto agafava més velocitat. A mitjan anys seixanta, alguns d'aquests joves saltencs tenien motos potents i veloces, com la Bultaco Matador 250, evolució de la Sherpa N, capaç de fer els 150 Km/h. En el seu recorregut solien trobar-se amb altres grups de motoristes amb els quals feien cur-

ses. El principal problema era topar-se amb la guàrdia civil de trànsit, tot i que algunes vegades, donada la bona relació que hi havia, no els multaven i fins i tot algun element participava en les curses amb la seva Sanglas 350 reglamentària.

Amb l'arribada de l'estiu les carreteres de la costa de Girona es començaven a omplir de turistes. Alguns d'ells, sobretot anglesos i alemanys, venien amb les seves Norton, BSA o Triumph i participaven en aquelles curses improvisades. Malgrat ser motos de més cilindrada, segons explica la *vox populi*, no guanyaven mai una cursa perquè no estaven preparades per córrer. Per contra, les Bultaco i Montesa arrasaven.

De fet, aquestes dues marques, conjuntament amb OSSA, vinculades totes a sengles famílies (Bultó, Permanyer i Giró respectivament), han tingut un estel de fidels motoristes plenament identificats amb elles, que han vist amb desdeny les rivals en una mena de confrontació de marques sempre molt ben portada i cordial. Els duels entre "montesistes" i "bultaquistes" són llegendaris i per norma general el motorista sempre en prefeix una a l'altra. Potser aquesta rivalitat ben entesa va ser deguda a la mateixa gestació de la marca Bultaco.



Lluís Tràfach amb la seva Cota i un treballador del taller amb una Bultaco Lobito.

Francesc X. Bultó s'havia iniciat amb Montesa amb Pere Permanyer a partir de mitjan anys quaranta i fins al 1958 va seguir amb la marca. Desavinences sobre la política de competició de Montesa varen propiciar-ne la seva sortida amb 46 anys. Al cap de poc temps va crear, amb un seguit de fidels col·laboradors, l'empresa CEMOTO, Compañia Española de Motos, SA que crearia la marca Bultaco, contracció del cognom Bultó i el nom Paco. A partir d'aleshores la rivalitat entre les dues marques, tant a nivell empresarial com a les carreteres, estava servida, de tal manera que els "bultaquistes" presumien de tenir les motos més fines i ràpides, que clavaven les Montesa a pujades com la Costa d'Alou o la Costa Roja, mentre que els "montesistes" es vanagloriaven de tenir unes motos més elegants i amb més fons.

Finalment, un darrer element que formava part d'aquella primerenca època varen ser les gimcanes i les motoball, partits de futbol amb moto, celebrats a la plaça de toros de Girona. A Salt, les gimcanes tenien lloc per la festa major o per la celebració del patró dels conductors, sant Cristòfol, especialment durant els anys cinquanta. Altres indrets de celebració eren la Devesa de Girona, les festes de Banyoles, Llagostera i d'altres

poblacions i el pati del quarter de la Guàrdia Civil de Girona pel dia 12 d'octubre, la festa del Pilar, patrona de la Benemèrita.

En aquest tipus de competicions, de les quals Daniel Font era tot un expert, es tractava de mostrar l'habilitat que es tenia al manillar de les màquines: era més important la destresa i l'equilibri que no pas la potència o la velocitat del motor. Algunes de les proves més populars consistien a mantenir l'equilibri al damunt de dos taulons de fusta, fer curses lentes, portar un ou al damunt d'una cullera sense deixar-lo caure, travessar fent esses un circuit amb obstacles, fer tombar taulons de fusta al terra sense caure, i un llarg etcètera de proves que només quedaven limitades per la imaginació dels que les organitzaven. Així, fins i tot es feien curses d'habilitat amb pilot i acompanyant (generalment la xicota del primer). El sistema de puntuació d'aquestes proves variava entre dues opcions: o es puntuava el temps que es tardava en realitzar-les sense tenir en compte les errades o es comptaven les errades que restaven punts o afegien segons al crono final.

Aquella primera època és recordada, d'altra banda com totes les èpoques de joventut de diferents generacions, amb una gran nostàl-

gia pel descobriment de la motocicleta i tot el món que l'envoltava. Molts d'aquells joves varen començar a festejar i a tenir parella que compartia la seva passió. Algun d'ells va deixar la vida a la carretera en algun tràgic accident. Aquella època que s'ha anomenat "del motociclisme" va ser un temps memorable per alguns. Les colles varen continuar i regularment sortien a fer dinars i excursions. Amb l'arribada de criatures molts ho varen deixar. O altres compromisos personals o professionals feien incompatible l'activitat motera. Però uns quants varen seguir compartint aquesta passió i amistat, de tal manera que l'any 1983 alguns d'aquells joves varen fundar el Raig Moto Club Salt, un dels primers clubs de motoristes de Girona. En van formar part Font, Casas, Pibernat, Mateu, Puigdemont (pare), Estanyol i altres.

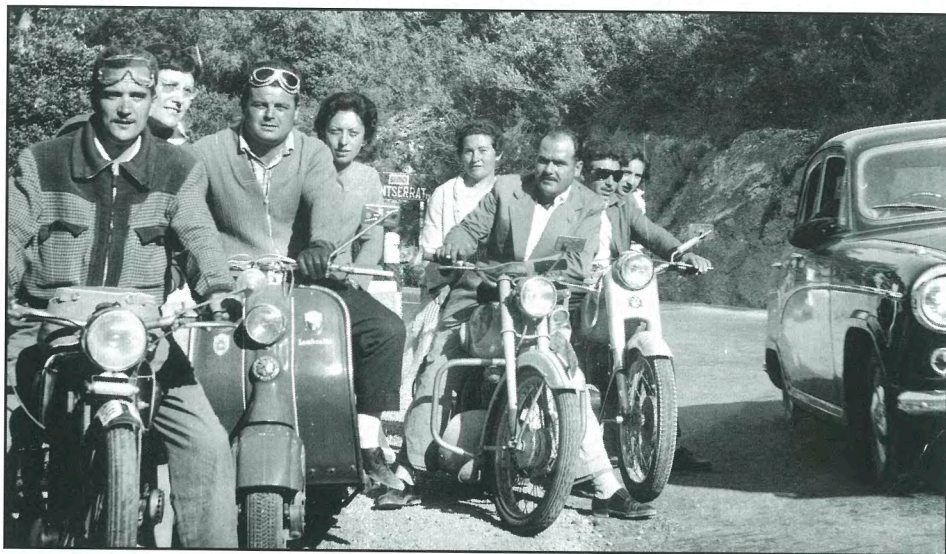
El Moto Club, cada any, per la Mare de Déu d'Agost, el dia 15, organitzava una excursió a Núria. A vegades sortien de Setcases, altres de Vallter 2000 i altres des d'Espinavell. Des d'aquí pujaven pel Costabona fins a Vallter 2000, on omplien el dipòsit, després pujaven per les pistes d'esquí fins al refugi de Vallter i el Coll de la Marrana, el Bastiments i el Nou Creus, un dels punts més alts dels Pirineus. A vegades, dalt del Bastiments, feien competicions

per veure qui pujava més amunt, i paraven quan calaven el motor. El problema venia després per girar la moto i baixar.



*Les Vespes
van esdevenir
tot un
fenomen social.
Aptes tant
per l'ús lúdic
com pel
laboral,
la seva
versatilitat
les feia
unes motos
molt
apreciades.*







7. RELACIÓ D'AUTORS I DONANTS DE FOTOGRAFIES

LOCALITZACIÓ	AUTOR	DONANT
PORTADA		
Foto portada	Desconegut	Daniel Font
Foto portada	Desconegut	Rosa Sala - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto portada	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto portada	Desconegut	Narcís Casas
INTRODUCCIÓ		
Foto 1	Desconegut	Lluís Trafach
Foto 2	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
LA VESSANT MECÀNICA: ELS TALLERS DE MOTOS		
Foto 3	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 4	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 5	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 6	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 7	Desconegut	Núria Clarà
Foto 8	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 9	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 10	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 11	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 12	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Document 13		Núria Clarà
Foto 14	Desconegut	Núria Clarà
Foto 14 b	Desconegut	Núria Clarà
Document 15		Núria Clarà - Joan Grasiot
Document 16		Núria Clarà - Joan Grasiot
Document 17		Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Document 18		Núria Clarà
Foto 19	Desconegut	Núria Clarà
Foto 20	Desconegut	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós

Foto 21	Desconegu	Núria Clarà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Document 22		Núria Clarà
Foto 23	Desconegut	Narcís Casas
Foto 24	Desconegut	GAS GAS Motos - Jas Info Service
Foto 25	Desconegut	GAS GAS Motos - Jas Info Service
Foto 26	Desconegut	GAS GAS Motos - Jas Info Service
Foto 27	Desconegut	Josep Parés
Foto 28	Desconegut	Josep Parés
Foto 29	Desconegut	Josep Parés
Foto 30	Desconegut	GAS GAS Motos - Jas Info Service
Foto 31	Desconegut	GAS GAS Motos - Jas Info Service
Foto 32	Desconegut	GAS GAS Motos - Jas Info Service
Foto 33	Desconegut	GAS GAS Motos - Jas Info Service
Foto 34	Desconegut	GAS GAS Motos - Jas Info Service
Foto 35	Desconegut	Antònia Garanger - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 36	Desconegut	Pere Teixidor
Foto 37	Desconegut	Pere Teixidor
Foto 38	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 39	Desconegut	Daniel Font
Foto 40	Desconegut	Lluís Trafach
Foto 41	Desconegut	Lluís Trafach
Document 42		Lluís Trafach
Foto 43	Desconegut	Lluís Trafach
Document 44		Lluís Trafach

LA VESSANT ESPORTIVA: LA COMPETICIÓ

Foto 45	Desconegut	Daniel Font
Foto 46	Desconegut	Daniel Font
Foto 47	Desconegut	Daniel Font
Foto 48	Desconegut	Daniel Font

Document 49		Daniel Font
Document 50		Daniel Font
Document 51		Daniel Font
Foto 52	Desconegut	Daniel Font
Foto 53	Desconegut	Daniel Font
Foto 54	Desconegut	Daniel Font
Foto 55	Desconegut	Daniel Font
Foto 56	Desconegut	Daniel Font
Foto 57	Juan Luís Gaillard	Narcís Casas
Foto 58	Desconegut	Narcís Casas
Foto 59	FotoMilanesi BG.I.	Narcís Casas
Foto 60	FotoMilanesi BG.I.	Narcís Casas
Foto 61	Desconegut	Daniel Font
Foto 62	Desconegut	Jaume Santana
Foto 63	Foto Sans	Jaume Santana
Foto 64	Jaume Santana	Jaume Santana
Foto 65	Desconegut	Lluís Trafach
Foto 66	Desconegut	Lluís Trafach
Foto 67	Desconegut	Lluís Trafach
Foto 68	Foto Torres	Daniel Font
Foto 69	Desconegut	Daniel Font
Foto 70	Desconegut	Daniel Font
Foto 71	FotoSport J. Ventura	Daniel Font
Foto 72	Desconegut	Jaume Santana - Arxiu d'Imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 73	Creixenti	Daniel Font - Arxiu d'Imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 74	Creixenti	Daniel Font - Arxiu d'Imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 75	Creixenti	Daniel Font - Arxiu d'Imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós

Foto 76	Creixenti	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 77	Creixenti	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 78	Creixenti	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 79	Creixenti	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 80	Creixenti	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 81	Creixenti	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 82	Creixenti	Lluís Trafach
Foto 83	Desconegut	Lluís Trafach
Foto 84	Desconegut	Lluís Trafach
Foto 85	Creixenti	Lluís Trafach
Foto 86	Desconegut	Lluís Trafach
Foto 87	Creixenti	Lluís Trafach
Foto 88	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 89	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 90	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 91	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 92	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 93	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 94	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 95	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 96	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 97	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 98	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 99	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 100	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 101	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 102	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 103	Desconegut	Daniel Font - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós

LA VESSANT SOCIAL: L'ÚS DE LA MOTO

Foto 104	Desconegut	Dolors Bosch - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 105	Galí	Joana Galí - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 106	Enric Mademont	Ricard Mademont - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 107	Desconegut	Antònia Garanger - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 108	Desconegut	Pilar Martín - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 109	Vilà	Jordi Vilà - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 110	Desconegut	Família Canals Cugat - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 111	Desconegut	Dolors Casals - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 112	Josep Palmerola	Família Palmerola Batallé - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 113	Desconegut	Núria Casellas - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 114	Creixenti	Família Canals Cugat - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 115	Desconegut	Pere Teixidor
Foto 116	Desconegut	Rosa Sala - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 117	Desconegut	Jaume Santana
Foto 118	Jaume Santana	Jaume Santana
Foto 119	Trafach	Lluís Trafach
Foto 120	Trafach	Lluís Trafach
Foto 121	Desconegut	Família Solà Roca - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 122	Desconegut	Agustí Esteva - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós

Foto 123	Desconegut	Emeri Lladó - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 124	Desconegut	Rosa Sala - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt - Editorial Efadós
Foto 125	Creixenti	Jaume Margenat - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós
Foto 126	Desconegut	Ferran Serrano - Arxiu d'imatges de l'Ajuntament de Salt Editorial Efadós

