

Les motos espanyoles eren catalanes

Autor: Jordi Fornas
Data de publicació: 25-05-2026

L’estudiós Jordi Fornas demostra, en aquest article, que els primers fabricants de motos espanyoles eren catalans des que, a Badalona, Antoni Serra va fundar la marca Pàtria (1922/1936).

Si en un país de l’Estat espanyol hi ha hagut inquietud per la tècnica, la creació, la innovació i la indústria, aquest és Catalunya.

El camp de l’automoció va agafar impuls a Europa als inicis del segle XX i els catalans no se’n van quedar al marge.

Si bé hi va haver-hi marques d’automòbils molt importants i d’anomenada, com Hispano Suiza, competidora de la britànica Rolls Royce, o Elizalde, van desaparèixer amb la guerra i l’automoció va ser cosa dels fabricants de motocicletes, especialment després de la guerra.

Entre les marques d’abans i després de la Guerra d’Espanya, no hi va haver-hi cap nexe de continuïtat i en comú només hi van tenir que foren anomenades totes “marques espanyoles” pel nacionalisme espanyol que les continua considerant seves.

Així, doncs, durant la primera part del segle XX, ja hi va haver-hi emprenedors catalans que van fabricar motocicletes.

A Badalona, Antoni Serra va fundar la marca Pàtria (1922/1936) i va fabricar motos de gran cilindrada (més de 1.000cc) amb motors JAP. Eren tant potents que els va començar a instal·lar en automòbils.

A Barcelona, en Josep Sugrañes va crear la marca Lutetia (1924/1931) que muntava motors francesos MAG.

Juli Fusté, la marca Motos Fusté (1923/1929) amb motors DKW i Williers.

Salvador Grau va fundar la marca Salvador (1922/1930) amb motors Train, Moser i MAG fins que va presentar el seu propi motor, un 4 temps. Fou el primer fabricant català a produir un motor de disseny propi.

Com es pot veure per les dates, la majoria ja havien tancat portes abans del conflicte i, per tant, es va tornar a començar de zero.

Les més conegudes de la segona meitat del segle van ser Montesa, Bultaco, Ossa, Derbi i Sanglas, però altres com Mymsa, Ducson i Rieju també són dignes d'esmentar i n'hi afegirem de sorgides posteriorment.

Les tres primeres varen ser creació de famílies de l'alta burgesia barcelonina: els Permanyer, Bultó i Giró, aquests dos provinents de la primera gran indústria catalana del XIX i XX, el tèxtil, però amb noves inquietuds industrials en el món emergent de l'automoció.

En canvi, la resta van sorgir de famílies més modestes i de comarques: en destaquen en Simeó Rabasa, nascut a Prats del Rei, creador de Derbi, i el seu cunyat Vicenç Solà, de Mollet, creador de Ducson.

La moto Ducson Repris de 1960.

Els germans Martí i Xavier Sanglas eren de Manlleu.

Els socis Lluís Riera i Jaume Juanola, creadors de Rieju, de Figueres.

Els germans Jaume i Josep Aragall, que crearien Mymsa, de Barcelona.

Moto Mymsa X-13 175cc, de 1958.

Això passava a mitjans de la dècada dels 40 i dels de l'alta burgesia n'hi havia d'emparentats amb l'aristocràcia, perquè en Francesc Xavier Bultó, conegut com Don Paco, es va casar amb Inés Sagnier, descendent per via materna de Ferran I de Castella - Lleó (1016/1065), que podem suposar que era català.

Evidentment, ella, el seu marit i els altres dos protagonistes no deurien ser catalanistes, atès que els Bultó, Permanyer i Giró van estar del costat dels insurrectes durant la guerra, coses de la burgesia catalana de l'època que s'han anat moderant en l'actualitat.

Els de comarques eren d'un altre tarannà, ben catalans i disposats a fer pans però no de les pedres sinó del metall i la roda.

Tots van transmetre l'empenta i l'afició als fills, perquè quan es tracta de motocicletes entrem en una dimensió de la indústria i de l'automoció que desperta passions.

Posant-ho en un símil històric, seria com anar a cavall o posar els cavalls a tirar d'un carro. Els gentilhomes anaven a cavall i el poble en carro, o a peu, es clar. Afinant més el símil, els gentilhomes anaven en moto i el poble en ciclomotor o en bicicleta.

Amb l'aparició del Seat 600 i d'altres fabricants europeus com Citroën i Renault, tot va canviar.

Però som a la dècada dels 40 i l'enginyer Bultó, apassionat de les motos, coneix en Pere Permanyer, empresari del carbó i fabricant de gasògens, aparells que suplien la manca de benzina de la postguerra i funden Montesa al 1944.

A finals dels anys 50, desavinences entre Bultó i Permanyer provoquen la ruptura de la societat i Bultó se'n va per a

fundar Bultaco amb bona part dels treballadors de Montesa.

La rivalitat entre totes dues marques esdevé èpica: a can Montesa, el nou enginyer en cap, Leopoldo Milà, de la mateixa corda política que tots els altres (pare de la presentadora de TV Mercedes Milà), dissenya la mítica Montesa Impala amb un nou motor avançat tècnicament que serà la base dels futurs models de la marca catalana.

Moto Montesa Impala 175, de 1963.

Els Giró deixen de fabricar màquines de cinema i amb el mateix nom de OSSA, acrònim d'Orfeó Sincrònic SA, es posen a fabricar motos.

En Simeó Rabasa s'instal·la a Mollet del Vallès i fabrica bicicletes amb el cunyat, Vicenç Solà. Després, cada un munta la seva fàbrica de motos, Derbi i Ducson, però sense drames com els de Montesa i Bultaco.

Rabasa comença fabricant una moto de gran cilindrada per l'època, la Derbi 250, però després es decanta pels ciclomotors. Tindrà un gran èxit, sobretot amb la Derbi Antorcha, coneguda com la "Derbi paleta" i, tot seguit, amb la Derbi Variant, amb l'empresa ja dirigida pel fill.

Solà també fabrica ciclomotors i de bona qualitat, però les Ducson no tindran l'èxit comercial de les Derbi.

Els germans Sanglas es traslladen a Barcelona i fabriquen les Sanglas, motos de gran cilindrada: primer, de 350cc, seguides de 500 i 400, que tindran la Guàrdia Civil i els organismes oficials com a principals clients.

Els germans Aragall no es queden curts en enginy i gosadia, fabriquen cotxes de curses "midget", carrossen autobusos amb restes de motors i xassís de la guerra i finalment es llencen a fabricar les Mymsa, motos de qualitat i solucions tècniques innovadores, també tricicles, els anomenats "moto carros" i motos amb sidecar dissenyades per a feines agrícoles. Varen intentar la fabricació d'automòbils, però el règim franquista no els va voler concedir el permís corresponent.

A Figueres, en Riera i en Juanola comencen amb una Rieju 175 de 4 temps, una moto de luxe, per després fabricar ciclomotors. És l'única fàbrica d'aquesta època que ha arribat fins a l'actualitat.

La primera de plegar va ser Mymsa, al 1968, les altres van tancar a finals dels 70 i principis dels 80 o es van vendre a fabricants japonesos: Sanglas, a Yamaha; Montesa a Honda. Ducson va aguantar fins al 1988 quan va deixar de fabricar motos.

La més longeva va ser Derbi, que va començar al 1944 fent bicicletes, fins que al 2001 la va comprar la marca italiana Aprilia. Al 2013, sortia la última Derbi de la fàbrica de Martorelles.

Una moto Derbi RC 250 Cross, de 1983.

Tot això va començar en temps molt difícils per a aquesta mena d'indústria, a causa de la manca de materials dels anys 40 i 50, però el sistema autàrquic de la dictadura franquista també els va beneficiar en ser la millor opció per al consumidor i pràcticament l'única pels preus elevats de la poca importació disponible.

El nivell assolit fou molt alt, com ho demostren els resultats obtinguts per Montesa, Bultaco, Ossa i Derbi als Campionats del Món de velocitat.

Montesa fou la primera d'assolir el podi en un Gran Premi a Montjuïc al 1954 amb la 3a posició de la cursa de 125 de Josep A. Elizalde, però tindria més renom la 2a posició de Marcel Cama al TT de Man del 1956 amb el valencià Paco

Gonzalez i el català Enric Sirera a les següents posicions, amb les Montesa 125 Sprint.

Les Montesa continuarien participant als Grans Premis fins al 1969, quan l'italià Walter Villa va obtenir la 3a posició al Gran Premi d'Espanya al circuit de Jarama a la cursa de 125cc amb una Montesa.

Bultaco fou la primera de guanyar un Gran Premi, obra del català Salvador Cañellas a Montjuïc al 1968 en la categoria dels 125cc amb una TSS. El pilot més conegut pels seus èxits nacionals i internacionals d'aquesta marca havia estat el sabadellenc Ramon Torras, però va perdre la vida en una cursa al circuit urbà de Comarruga al 1965.

Bultaco també aconseguiria títols mundials a la categoria dels 50cc amb el valencià Ricard Tormo al 1978 i 1981.

Derbi fou la primera d'aconseguir el Títol Mundial al 1969 amb el pilot espanyol Ángel Nieto, que el règim va exigir posar per davant dels catalans Busquets o Cañellas, a la categoria dels 50cc.

En va aconseguir 12, de pilots a les categories del 50, 80 i 125cc amb en Nieto (5) i els valencians Jordi Martinez "Aspar" (4) i Manuel Herreros (1).

Al 2008, amb la marca ja adquirida per Aprilia, el francès Mike di Meglio va aconseguir el títol de 125 i al 2010 el català Marc Marquez aconseguí el darrer, també de 125, amb les anomenades "bales roges" de Martorelles.

Ossa va estar a punt d'aconseguir el títol dels 250cc amb la revolucionària moto dissenyada per Eduard Giró, però el mortal accident del seu pilot, Santi Herrero, a la perillosa cursa de la illa de Man, al 1970, ho va impedir.

La marca de la Zona Franca de Barcelona es va retirar de les curses de velocitat per no tornar-hi mai més.

Es pot dir que el relleu el va agafar, una dècada més tard, la marca Kobas, fundada per l'empresari Manolo Burillo i l'enginyer Antoni Cobas al 1981 a Barcelona, una marca que només va fabricar motos de competició, amb motors austríacs Rotax. Amb aquesta moto de 250cc, Sito Pons, futur Campió Mundial dels 250 amb Honda, va aconseguir guanyar el seu primer Gran Premi al Jarama (1984).

Al 1984, Antoni Cobas s'associa amb Jacint Moriana i la nova marca s'anomena JJ Cobas. Amb aquesta moto, Àlex Crivillé va guanyar el Campionat del Món dels 125 al 1989. Al 1999, seria el primer català de guanyar el títol Mundial dels 500cc amb una Honda.

Però tornem als anys 60. Amb l'arribada del Seat 600, les motos de carretera van entrar en crisi. Montesa, Bultaco i Ossa es van adaptar i es van especialitzar en les motos de muntanya, de trial, moto cros i enduro, amb les quals van continuar els seus èxits en competició i comercials, amb bones quotes d'exportació a Europa i als EUA.

Bultaco va revolucionar el trial, que fins llavors era terreny dels fabricants britànics, amb la Sherpa T posada a punt pel pilot irlandès Sammy Miller, que va aconseguir el primer Campionat d'Europa de trial al 1968, al qual hi van seguir, amb diferents pilots, 3 títols continentals i 5 de mundials en passar a ser el campionat d'aquesta categoria.

Montesa va replicar amb el model Cota. Al 1980, va guanyar el títol Mundial amb el suec Ulf Karlson. Actualment, en Toni Bou guanya Campionats Mundials sense aturador i ja s'acosta als 40 títols (entre les dues especialitats actuals d'"indor" i "outdor"), un rècord al món del motociclisme. Encara que sigui amb una Honda, la marca japonesa, hi llueix el nom de Montesa.

Ossa va fabricar per encàrrec de la marca nord-americana Yanquee un motor bi-cilíndric de 2T i 500cc i models de trial i enduro. Per tal de fer evolucionar la moto de trial, van fitxar l'anglès Mick Andrews, que aconseguiria guanyar els Campionats d'Europa del 1971 i 1972.

En aquest camp, hi hem de parlar d'una altra marca catalana: Gas Gas, fundada per dos expilots i concessionaris de Bultaco: Narcís Casas i Josep M. Pibernat, al 1984, per a fer motos de trial, enduro i moto cross, que s'estableix a Salt. Fitxen en Jordi Tarrés i aconsegueixen el Campionat del Món de trial del 1993, 94 i 95 i posteriorment amb Adam Raga els del 2005 i 2006. La marca gironina continua activa en el camp de l'"off road".

Amb aquesta descripció de l'origen i de la paternitat de les motos "espanyoles", es fa evident que totes eren catalanes, però sempre hi ha l'excepció que confirma la regla i que en aquest cas es diu Lube, un fabricant que no era català... era basc.

A les Castelles, s'hi van fabricar motos, però amb la llicència de marques italianes com Vespa, Guzzi i MV Agusta, o austríaca com Puch. Les de llicència Ducati es van fer a Catalunya.

Tot això va marcar una època. A casa nostra, en el marc màgic del circuit de la muntanya de Montjuïc, on s'hi feia el GP del Campionat del Món i les llegendàries 24H internacionals que tant Montesa (4) com Bultaco (2) i Ossa (1) van aconseguir guanyar.

La primera edició al 1955, la va guanyar l'equip format per Joan Soler Bultó i Josep M. Llobet amb una Montesa 125 a 80,6 km/h de mitjana. Al 1966, Josep M. Busquets i l'italià Francesco Villa van guanyar superant els 100Km/h de mitjana amb una Montesa 250.

La darrera victòria d'una marca catalana, l'aconseguirien Benjamí Grau i Joan Bordons amb una Bultaco 360 al 1973 (108,9 km/h de mitjana).

Hem d'esmentar el "Rei de la muntanya", Benjamí Grau, que va guanyar 7 vegades, dues formant parella amb Salvador Cañellas, una parella mítica que, al 1975 i sortint des de l'última posició, en van tenir prou amb una hora per posar-se primers i van superar les millors marques i els millors pilots del moment amb una Ducati 900, a més de batre el rècord de la prova al final de les 24 hores amb una mitjana de 115,4 km/h.

Les motos i els cotxes han canviat molt al segle XXI amb la incorporació de sistemes electrònics i estètiques futuristes. Així s'han generat motos més complexes i automatitzades, incloses les de competició que tenen la peculiaritat de semblar totes iguals i amb prou feines distingir-se pels colors dels patrocinadors.

Això ha propiciat l'aparició de les curses de motos clàssiques, una modalitat en creixement, en les quals el passat esdevé present. Les mecàniques protagonistes són principalment dels anys 60 i 70 amb pilots de totes les edats, inclosos campions que s'havien retirat i no han pogut resistir la temptació de tornar a les pistes. Se'n fan a Europa, als EUA i al Japó.

Les catalanes Bultaco, Montesa i Ossa hi són per a mostrar les seves virtuts tècniques i estètiques apreciades per aficionats i apassionats.

Podem dir que les motos catalanes han ressuscitat i continuen remenant la cua sense complexos.

Jordi Fornas

Text de la Comunicació presentada al 24è Simposi sobre la Història Censurada de Catalunya, organitzat per l'Institut Nova Història, a Arenys de Munt, els dies 21 i 22 de novembre de 2025

Podeu veure'n el vídeo, de la Comunicació, en aquest enllaç: https://www.youtube.com/watch?v=vdKg1Pq4M9w&t=2s