

# *Montesa*



Pseudonim: Alcor

## Agraïments:

Primer de tot agrair el professorat per donar-me l'oportunitat de fer un treball d'aquesta envergadura. Jo no tenia un tema definit per fer el treball de recerca, i poder possibilitar-me a fer aquesta tasca que mai havia fet ningú em va motivar molt a fer-ho. Molt orgullós d'aquest treball i de l'ajuda dels dirigents que sempre em van cridar l'atenció per seguir endavant, motivant-me també per realitzar-lo el millor possible i sobretot el préstec d'informació i coneixement propi que en el meu cas no disposava.

Molt agraït i content d'aquesta experiència.



## Raó i motivació d'aquest treball.

La raó principal d'aquest treball és què mai ningú l'ha fet. Això em va agradar. Per tant és una recerca nova que no es pot trobar en cap lloc. A més a més sempre des de molt petit m'han agradat les motocicletes, i poder tenir la possibilitat de fer una recerca d'una empresa autòctona, d'Esplugues de Llobregat, que de fet molt poca gent sap de l'existència d'aquesta, m'emocionava. També la part tecnològica m'hi interessava, i poder saber com van fer per arribar al més alt nivell, gràcies al seu enginy, em semblava increïble, fet que em va propulsar encara més a saber sobre aquesta empresa i de com treballaven.

Potser no sembla que tingui moltes raons per fer aquest treball, però, és cert que la curiositat és el que mou a l'ésser humà.

En el meu cas, sóc estranger, per tant no coneixia res sobre aquest tema, i em va cridar l'atenció que tampoc els meus companys nascuts aquí tinguessin una idea.

¿que era Montesa?

La principal pregunta que em vaig fer i que va ser el peu de partida d'aquesta tasca.



## ÍNDIX

Raó i motivació d'aquest treball.....	2
Nom de l'empresa i el seu origen.....	5
• Logotip de l'empresa.....	10
• Tipus d'administració i producció del muntatge.....	11
• creixements i caigudes de l'empresa.....	13
1. Anys 50.....	13
2. Anys 60.....	15
Evolució d'esplugues.....	16
• La fabrica de esplugues.....	17
Arquitectes: Federico Correa y Alfonso Milá.....	20
• Efectes positius i negatius de l'empresa d'Esplugues de Llobregat.....	22
• Vagues 1978-80.....	23
3. Anys 70.....	24
4. Anys 80.....	25
5. Ressorgir.....	26
• Èxits obtinguts durant la seva època daurada i tipus de competicions.....	27
1. Els campionats mundials de trial.....	28
2. Els campionats mundials de trial indoor (tancat).....	29
• Cúspide del Trial i el Cros en els anys "60-70-80".....	30
• Endur o Regularitat.....	32
3. Campionat d'Espanya de Regularitat (1952-1964).....	33
4. Campionat d'Espanya de Tot Terreny (1965-1979).....	33
5. Campionat d'Espanya d'Enduro (1980-Actualitat).....	33
• Velocitat.....	34
• Pilots de major fama en Montesa.....	35
• Associació amb Honda.....	38
1. Els japonesos comencen la travessia.....	39
2. Honda ho canvia tot?.....	39
• Total de fabriques.....	40
1. 1945 - 1950: Barcelona, al carrer Còrsega, núm. 408 (cantonada amb el carrer Sicília).....	41

2.	1950 - 1962: Barcelona, al carrer Pamplona, núm. 89 (cantonada amb el carrer Pallars).	41
3.	2000- present: Polígon industrial "La Torre del Rector" de Santa Perpètua de Mogoda (concretament, al número 1 del carrer del Mar del Nord).	43
•	Tipus i Produccions de la marca amb més fama.	44
•	Actualitat de l'empresa. Els propietaris al comandament actualment.	46
1.	la Montesada.	47
2.	Estructura de l'empresa (dels anys 60 als 80).	48
	Equip directiu.	48
•	Comparativa de Motors 242-330 i Alcor.	48
1.	Anàlisi comparatiu en utilització	48
2.	Anàlisi comparatiu de quatre pulsores.	48
3.	Honda motors company	48
•	Montesa fora de l'àmbit de les motocicletes.	52
1.	Microcotxes.	52
2.	Vehicles elèctrics.	52
3.	Automòbils de competició.	52
	53	
	Museu de la ciència i la tècnica de Catalunya.	53
	Conclusions.	54
	Web grafia.	55

## Nom de l'empresa i el seu origen.



Pere Permanyer Puigjaner

**M**em de situar l'inici de la història de Montesa el 1944, quan el jove industrial barceloní, Pere Permanyer i Puigjaner (Barcelona, 21 de juliol de 1911 - 20 de març de 1987).

Què en aquell moment tenia 33 anys, inicià el desenvolupament evolutiu de la seva indústria de fabricació de gasògens per a l'automoció i va obrir una branca nova de les seves activitats cap al sector de les motocicletes.

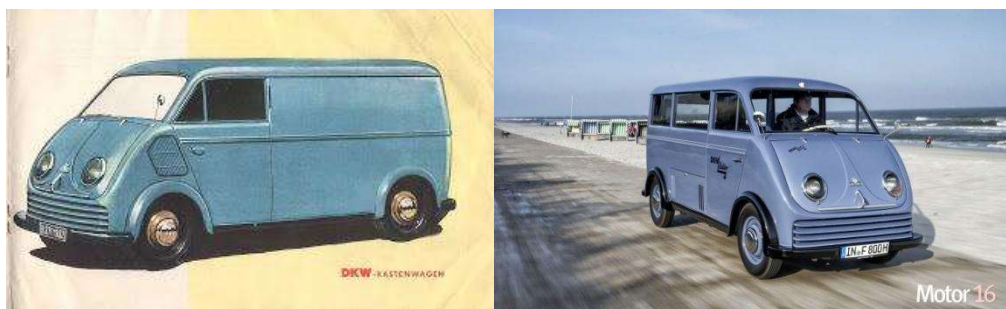
La indústria del gasogen fou una estampa característica de la vida espanyola de la postguerra. Durant la Segona Guerra Mundial (1939-1945) i en plena reconstrucció després de la devastadora guerra civil (1936-1939), l'escassetat de carburants havia paralytat el transport a l'Estat espanyol de tal manera que l'aplicació d'aquest sistema -un procés hàbil per a obtenir gasogen cremant clofolles d'ametlla- fou un recurs gairebé màgic per propulsar automòbils, camions i generadors de corrent elèctric.





Pere Permanyer coneixia el rendiment dels combustibles vegetals gràcies al negoci d'importació i distribució de carbó que havia fundat el seu avi.

Durant la Guerra Civil Espanyola, Pere Permanyer va assumir la direcció d'un taller de reparació i reconstrucció de vehicles de l'exèrcit de l'aire a Saragossa. En aquell període, va entaular una gran amistat amb Josep Antoni Soler i Urgell "Jasu", amb qui va compartir els anys durs de la guerra. Permanyer era el responsable d'aquell taller -comptava amb més d'una cinquantena de soldats, mecànics, ajustadors, torners, fusters, planxistes i muntadors-. El motor de dos temps de les furgonetes alemanyes DKW interessà especialment al jove director (que aleshores tenia 26 anys) i fou l'origen de futurs projectes.



Pere Permanyer va aprofitar els coneixements consolidats fins aleshores i es decidí a fabricar i comercialitzar gasògens, negoci amb què assolí resultats brillants. Els seus models van tenir tant d'èxit que la demanda sobrepassà la capacitat de fabricació i, consegüentment, **el 1941** va traslladar les instal·lacions a un local més ampli situat al **carrer de Còrsega 408 de Barcelona**. No obstant això, pels volts del 1944, amb el final previsible de la Segona Guerra Mundial, Permanyer va preveure que aviat es tornaria a la normalitat en el subministrament de carburants i, per tant, que caldria reorientar la seva indústria cap a una activitat diferent a la del gasogen, que en realitat era un recurs d'emergència, fruit de les circumstàncies.

La seva primera idea fou estudiar un motor de dos temps per a motocicletes, ja que en aquells temps hi havia una demanda extraordinària d'aquesta mena de vehicles lleugers i una manca total de fabricació pròpia i d'importacions pel mateix motiu: les dues guerres encadenades, la Guerra Civil Espanyola de 1936-39 i la Segona Guerra Mundial (1939-45).

Per una altra banda teníem a Francisco Javier Bultó Marquès (Barcelona, Espanya 17 de maig de 1912 - ibídem, 3 de agost de 1998).



Decidit a estudiar el que més li agradava, la mecànica, va cursar les carreres de perit i d'enginyer industrial, obtenint el títol. Tot just acabada la carrera, va fundar (amb un capital de 160 000 pessetes) l'empresa **Barella i Bultó SL**.



En col·laboració amb un seu amic i company d'estudis, **Antoni Barella**, en uns terrenys cedits pel seu pare a Vilanova i la Geltrú. L'empresa es dedicava a la fabricació de pistons i segments destinats als motors de combustió interna. En el futur, aquella empresa, reconvertida a Fundacions Industrials, SA (FISA), es va convertir en el principal subministrador de la indústria estatal d'automoció, arribant fins i tot a exportar a Alemanya una vegada es va associar amb l'empresa alemanya Mahle.

No obstant això, amb FISA no satisfieia la seva afició per les motos i després de participar en diverses carreres per conèixer a fons la problemàtica de la

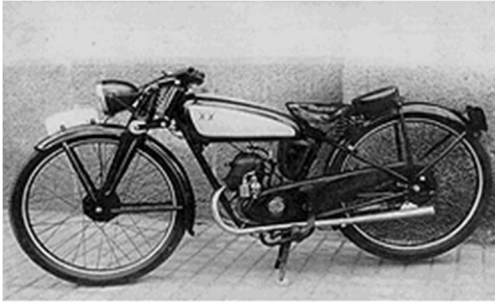


construcció d'aquests vehicles, va decidir passar a fabricar ell. Però necessitava algú que portés les seves idees a la realitat.

El punt d'arrencada va arribar finalitzant la guerra (1944). Pere Permanyer buscava suport financer entre l'entorn familiar per desenvolupar el seu projecte de construir petits motors auxiliars per a bicicletes, quan un amic seu anomenat Jaus (Josep Antoni Soler Urgell) li va parlar d'un cunyat seu, un tal Francisco Javier Bultó, jove enginyer copropietari de l'empresa Barella i Bultó i que era un apassionat de les motocicletes. Els dos joves empresaris, sense moltes converses van decidir associar-se per construir alguna cosa encara indeterminat. Mentre Permanyer pensava en motors, Bultó volia fer motos.

En els anys de postguerra hi havia gran escassetat i calia fer-s'ho tot un mateix, però Bultó i Permanyer van tenir la sort que Manuel Giró, un altre apassionat de les motos i conegut del primer, els va vendre una partida de volants magnètics Bosch que havia importat per tractar de construir motos, sense poder tirar endavant el seu projecte, juntament amb una partida de tub per bastidors i les matrius per fabricar la forquilla de la suspensió davantera.

Més tard, Bultó va demanar al seu nebot Joan Soler Bultó un \*velomotor\* que li havia regalat feia poc i ho va prendre de base per a la seva primera motocicleta. Es tractava d'una **Motobécane B1V2 GR38**, comprat a Perpinyà, la qual va ser desmuntada i tornat a muntar per tal d'aprofitar el que podia. En paraules seves: «La primera Montesa va ser en part el que vaig voler i en part el que vaig trobar. El motor i el canvi dels "**afuselli**", no eren idèntics però s'assemblaven molt a la Motobécane ». D'aquesta manera va néixer la **XX**, un primer prototip que va donar pas a l'**A-45**, el primer model a incorporar-se a la marca Montesa. Es va modificar aquest primer prototip i un 11 de febrer de 1945, es va inscriure en una prova de regularitat motociclista per equips, organitzada pel Reial Moto Club de Catalunya amb l'anagrama XX, ja que no s'havia decidit encara el nom de la marca. El pilot d'aquella motocicleta va ser **José Luis Milá**, que no va poder finalitzar la prova per una avaria en el sistema d'encesa.



Prototipo definitivo (con marca XX)



José Luis Milá y su hermano Leopoldo

### ***Manuel Giró i Minguella***



Giró tenia força punts en comú amb Francesc Xavier Bultó, tots dos pertanyien a l'alta burgesia barcelonina, Amb els anys, aquesta amistat seria determinant pel que fa al naixement de Montesa, ja que Manuel Giró, que tenia una indústria de fabricació de projectors cinematogràfics (Orfeo Sincronic S.A.-O.S.S.A.) havia importat, abans de la guerra, uns volants Bosch amb el propòsit, sense voluntat llavors, de fabricar motocicletes.

Permanyer i Bultó li van comprar la partida de 100 unitats per 22.000 ptes. i van començar a construir les primeres cent motocicletes en sèrie.

El 17 de juny de 1945 es va presentar la primera Montesa, un 98 cc, a la Fira de Mostres de Barcelona, Es fabricà en tres versions: Normal, Dona i Quadre elàstic, divergents entre si només pel conjunt de bastidor i suspensions. Amb aquestes característiques:

<b><i>Una Montesa A-45 de 1945</i></b>	
Àlies	"La Cafetera"
Classe	Velomotor / Turisme
Fabricant	Montesa
Producció	1945-1947
Relacionades	Motobécane B1V2 GR38
Motor	Monocilíndric 2T refrigerat per aire
Cilindrada	97,92 cc
Vel. màxima	65 km/h
Frens	Tambor 125 mm (dv i dr)
Pneumàtics	600 x 65 (dv i dr)

## Logotip de l'empresa.

Entre el 12 de febrer de 1945, data en què s'acabà el primer prototipus, i el 17 de juny, en què aquest es presentà oficialment a la Fira de Mostres de Barcelona, Permanyer i Bultó s'hagueren d'inventar un nom per a la nova marca. Els que més valoraven eren **Pigador i Gacela**, noms que no acabaven de fer el pes a Permanyer.

Aquest, un cop fets els anagrames i tot, llegint un llibre de cavalleries descobrí el nom de ***l'Orde de Montesa*** i se li acudí de cop: la nova moto seria el cavall dels genets del segle XX. També s'ha dit que la troballa fou de Bultó, però si més no aquest n'ideà el logotip, tot donant forma gòtica a la "M" i afegint-li al voltant una corona, com si fos lacre estampat per un segell, tot inspirant-se en l'anagrama dels antics Chrysler

Força anys més tard, cap a mitjan dècada de 1960, es creà un lema que ha quedat per sempre més associat a la marca: "**Viva Montesa**". L'autor en fou **Kim Kimball**, importador de Montesa als EUA, qui s'inspirà en l'històric "**Viva Zapata**" per a crear un eslògan comercial. Al moment del seu llançament, aquest eslògan fou una de les campanyes publicitàries més impactants dins el món del motor.



Primeros bocetos dibujados por Carles Carreras



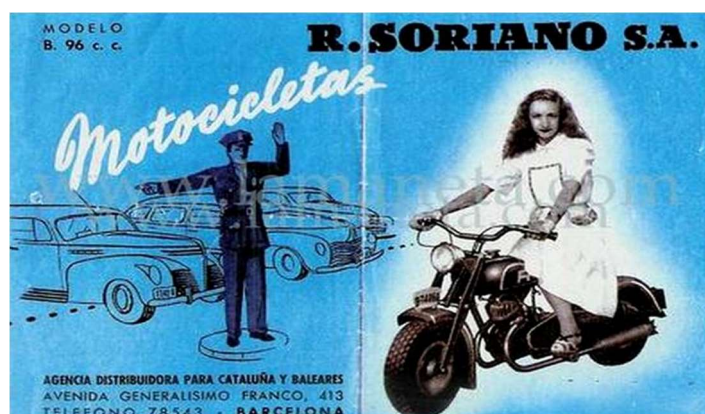
**Motobécane B1V2 GR-38**



### Tipus d'administració i producció del muntatge.

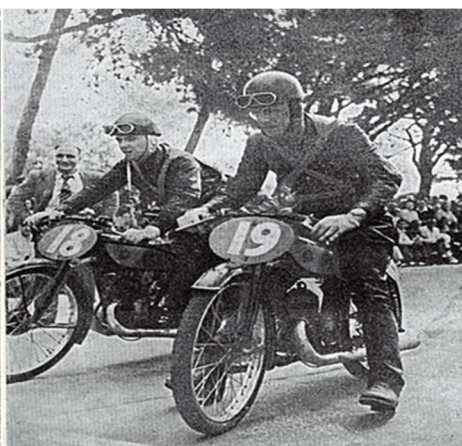
En aquell any inaugural de 1945, la producció va assolir un total de 21 unitats. I encara que a Espanya hi havia hagut alguns intents de fabricació de motos, cap va ser prou seriós com per poder considerar-se com de fabricació industrial normalitzada.

Només la madrilenya **Soriano** comptava amb unes bones instal·lacions i amb el total suport del règim del general Franco, gràcies a la lleialtat política dels seus propietaris, però la qualitat dels seus fabricats deixava molt a desitjar. Pot quedar establert que Montesa va ser la primera fàbrica de motocicletes espanyola, amb producció en sèrie i amb una vocació veritablement industrial i exportadora.



L'any 1946 va ser dedicat primordialment a l'increment i millora de la producció, comptant amb l'estímul d'una demanda creixent. En l'aspecte esportiu, Montesa va participar per primera vegada en una competició internacional: **va ser el 5 de maig al Gran Premi Internacional de Barcelona**, celebrat al circuit de Montjuïc

i que es va saldar amb una victòria espectacular a la cursa de la classe de 125 cc. Aquell any es van guanyar també els Campionats d'Espanya de 100 i 125 c.c.



### Segon Gran Premi de Motociclisme a Madrid 1946

En el mateix any 1946 es van fabricar algunes unitats de sèrie amb diàmetre de pistó de 51,5 mm. i mateixa carrera de 60 mm. Aquell model, que cubicava 125 cc., es va denominar B-46.



Finalment, a principis de l'any 1947, es va introduir la fabricació en sèrie d'una nova versió, el model va ser denominat **B-46/49** ("la iaia" com es coneixia popularment), presenta nous cilindre i culata, més dimensionats exteriorment, de forma més quadrada, però amb les mateixes característiques de 51,5 x 60.

La societat industrial definitiva es va constituir el **3 de Febrer de 1947** amb escriptura pública davant el notari don **F. Trias de Bes** i es va adoptar la denominació de Permanyer S. A. d'Indústries Mecàniques. A l'empresa, la família Permanyer aportava el **76,3%** del capital i la família Bultó, el **23,7%**.

El capital era de 810.000 ptes. en total. Finalment, el 29 de Maig de 1948 es va procedeix a la necessària ampliació de capital. Permanyer s'obstina el seu patrimoni particular i, al costat de ventitres petits accionistes, aporten el capital necessari per poder continuar el pla d'expansió de la societat. El capital es fixa en **2.310.000 pessetes**.

La composició de socis queda així: **Família Permanyer 44%**, **família Bultó-Marquès 30,9%**, **família Guixà-Arderiu 13,6%**, **família Milà 9,5%**, **altres, un 2%**.

Llavors es van arribar a fabricar 2 unitats diàries i el gir mensual és de 500.000 pessetes.

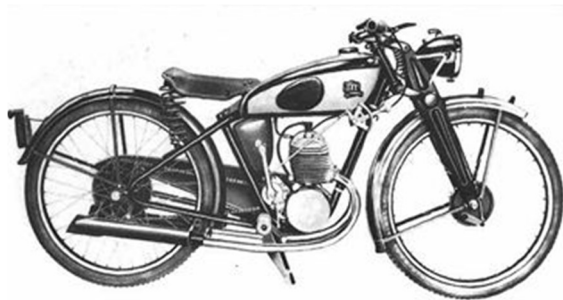


P. Permanyer junto a sus colaboradores

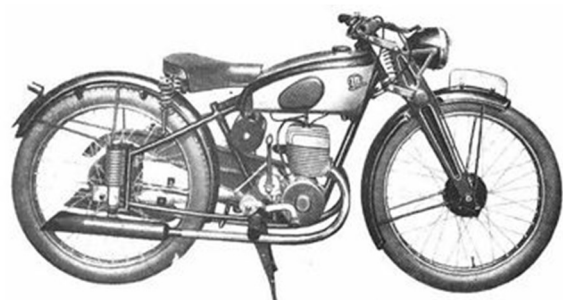
## creixements i caigudes de l'empresa.

### 1. Anys 50.

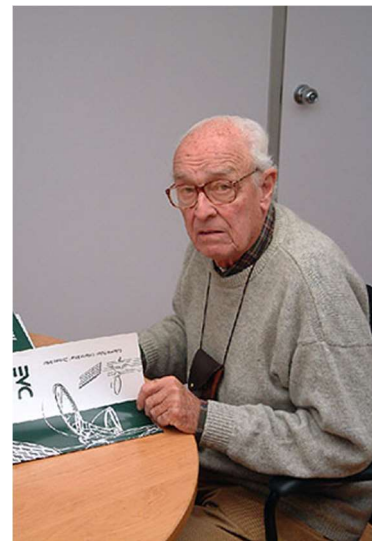
El 1950, l'èxit comercial de l'**A-45** i la **B-46** obliga a Montesa a traslladar-se a la nova fàbrica del carrer Pamplona.



Montesa A-45 1945

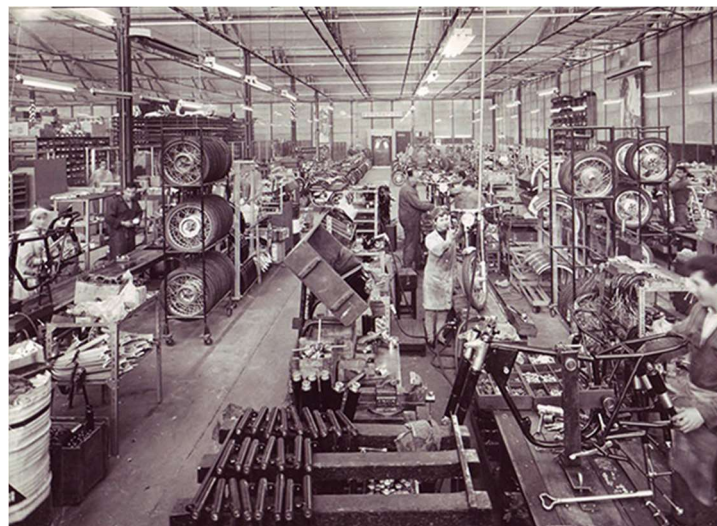


Montesa B-46 1946-50



***Leopoldo Milà.***

Durant aquests anys, Montesa obté destacables èxits comercials gràcies a les diferents versions del **model Brío**. Al seu torn, comença una frenètica activitat promocional participant en nombroses competicions i, gràcies a la seva projecció internacional, es converteix en la primera marca espanyola que participa en un saló Europeu, el **Saló Internacional de Ginebra de 1953**.



No obstant això, la implantació en 1958 del Pla d'Estabilització Nacional promogut pel govern obliga a una reestructuració empresarial que requereix minimitzar les despeses, el que provoca confrontaments entre Pere Permanyer, focalitzat en els processos industrials i a favor de limitar les despeses estructurals, i FX Bultó, convençut de la necessitat de projectar la

marca en competició. La ruptura va ser inevitable i F. X. Bultó decideix abandonar Montesa. Pocs mesos més tard, el març de 1959, F.

X. Bultó presentava el primer model de la recentment creada **Bultaco**, marca amb la qual Montesa protagonitzaria una intensa rivalitat comercial i esportiva. Malgrat les dificultats del moment, Pere Permanyer recondueix la situació delegant el departament tècnic a **Leopoldo Milà**, futur artífex de models tan populars com l'impala.

## 2. Anys 60.

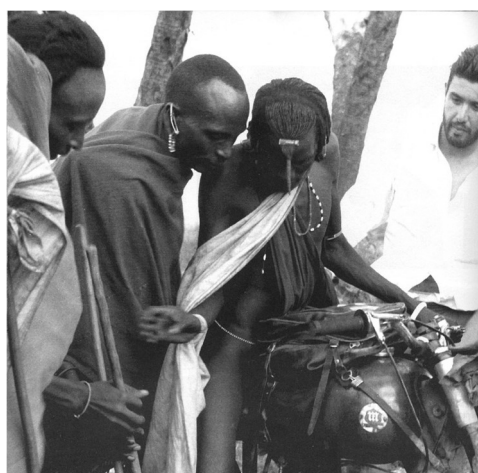
Per Montesa és una etapa de grans èxits, encapçalats per la popular Impala i els seus models derivats, que requereixen una nova expansió industrial amb la posada en marxa d'una nova fàbrica a **Esplugues del Llobregat el 19 de Abril de 1963, Barcelona**. La capacitat més gran de producció permet a Montesa expandir la seva gamma de producte amb la fabricació de ciclomotors alhora d'expandir nous mercats, com el d'EE. UU. Més tard la sèrie "Brio" succeiria el model de Montesa de més èxit: la Montesa Impala (1962), motocicleta de turisme, sempre de dos temps, de 175 cc. El disseny del motor era radicalment diferent dels "Brío" amb el càrter que era ja del tipus "monobloc" (construcció unitària, integrant canvi i càrter motor) d'un disseny molt net. De la mateixa també es va fabricar una versió "Esport" de 175cc i de 250 cc. Aquest motor va ser la base de tots els desenvolupaments posteriors de la marca per models de trial, tot terreny, motocròs i carretera. En aquest període l'Operació Impala marcarà el futur de la marca. El **1962**, en una gesta sense precedents, cinc aventurers van creuar tot Àfrica partint de Ciutat del Cabo amb prototips d'Impala, tots cinc aconseguiren superar el repte, totalitzant **20.000 km** i van aconseguir arribar fins a Barcelona sense més contratemps mecànics. L'impala es popularitza amb aquesta gran gesta i manté la seva reputació, gràcies als resultats obtinguts en competicions de diversa índole i al seu refinat funcionament. aquell mateix any i va rebre el premi Delta d'Or al millor disseny industrial.



### Primera versió de la Impala, 163 (175cc)



### Creuament de l'Àfrica



### Evolució d'esplugues

Esplugues, fins ben entrat el segle XX, va tenir com a base econòmica fonamental l'agricultura. Tot i que la manca de regadiu en una agricultura de secà havia obligat una bona part de la població a trobar la seva mitjana de subsistència en el cultiu d'altres terres dels contorns., O bé convertir-se en mà d'obra de les fàbriques dels voltants.

Les primeres referències industrials estan lligades a la ceràmica i tota la producció lligada al fang aprofitant la qualitat argilosa del sòl. En perfecta harmonia conviurien les siluetes allargades de les xemeneies de les bòbiles al costat dels camps cultivats per la vinya i el blat. Destaquem la presència de la fàbrica de ceràmica **Pujol i Bausis "La Rajoleta"**, instal·lada des de mitjans del segle passat i de gran renom dins la producció ceràmica artística del període modernista, especialment. La millora de les comunicacions, la instal·lació d'aigua, llum i telèfon faran possible l'emplaçament durant el primer terç de segle de petites fàbriques o empreses familiars.

- ✓ No obstant això, no serà fins a partir dels anys 50 i 60 del s. XX quan Esplugues se sumirà en un procés accelerat i irreversible d'industrialització plena que precipitarà el seu pas de vila a ciutat, afavorit per processos immigratoris. La seva fisonomia que, temps enrere, tant havia atret colònies d'estiuejants experimentarà diversos canvis d'acord amb les transformacions quantitatives i qualitatives de la ciutat. En les

últimes dècades, ha passat de ser una població eminentment industrial a una població de serveis. L'actual conformació de la personalitat social, urbana i econòmica d'Esplugues, doncs, s'ha perfilat a partir de la ràpida evolució del nucli rural i pre-industrial fins a arribar a la ciutat contemporània que és avui.

1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014
46.810	46.304	45.668	45.988	45.915	46.808	46.586	46.649	46.726	46.133

1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1990	1992	1994
1.504	3.218	3.548	4.318	12.393	29.474	45.834	49.054	48.422	48.437

Esplugues en l'actualitat es manté així:

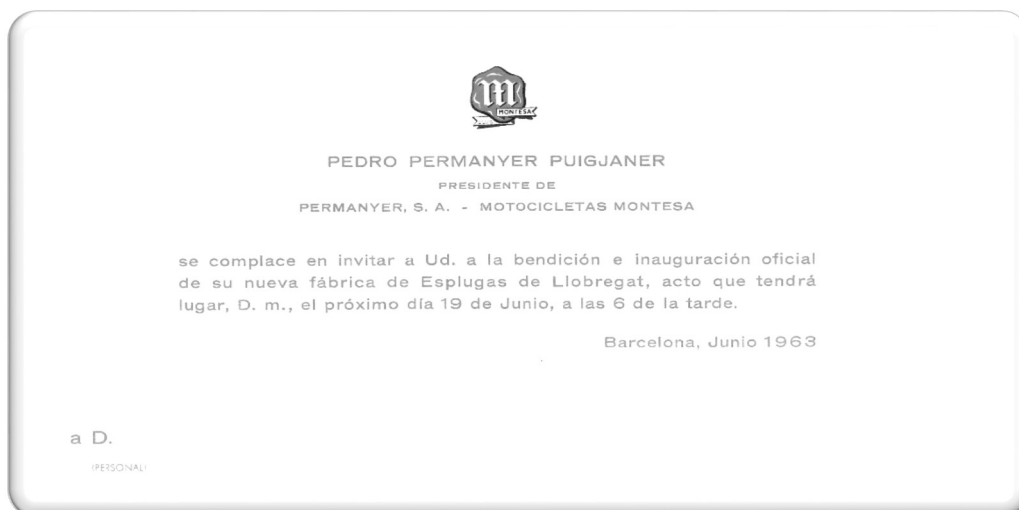
<b>Población (2018)</b>	45.890
<b>Superficie (km2)</b>	4,60
<b>Altitud (m)</b>	110
<b>Longitud (°)</b>	2,085956
<b>Latitud (°)</b>	41,375869

### La fabrica de esplugues.

El barri de Montesa, una zona originàriament industrial que, juntament amb La Plana, va exercir de motor econòmic de la ciutat, s'ha desenvolupat en les darreres dècades seguint el ritme de creixement natural de la població d'Esplugues i atenent la demanda en augment de nous habitatges. Adaptant-se a la seva nova condició, el curs 2006-2007 va obrir a la zona **l'Escola Bressol Montesa**, símptoma de la consolidació d'aquest districte com a àrea residencial en què, progressivament, han anat instaurant-se les diferents infraestructures bàsiques de servei i atenció a la ciutadania, que actualment donen cobertura a més de 3.000 habitants.

L'arribada del tramvia, amb les parades de Montesa i de La Sardana (aquesta en el límit exterior del barri) , ha modernitzat el barri i ha millorat notablement la connexió d'aquesta zona, en origen perifèrica per la seva activitat industrial, amb la ciutat i la resta de l'àrea metropolitana. El 5 de setembre de **1961** se celebrà la cerimònia de col·locació de la primera pedra de la nova fàbrica d'Esplugues de Llobregat. El 1962 va començar l'activitat a la nova fàbrica i el 19 d'abril de 1963 es va inaugurar oficialment, amb l'assistència de totes les autoritats. L'edifici, de 10.000 m<sup>2</sup>, fou dissenyat pels famosos arquitectes **Correa i Milà** i emprava materials prefabricats molt innovadors en aquella època.

*Carta de citació de Pere Permanyer, per l'assistència del públic a la seva inauguració.*



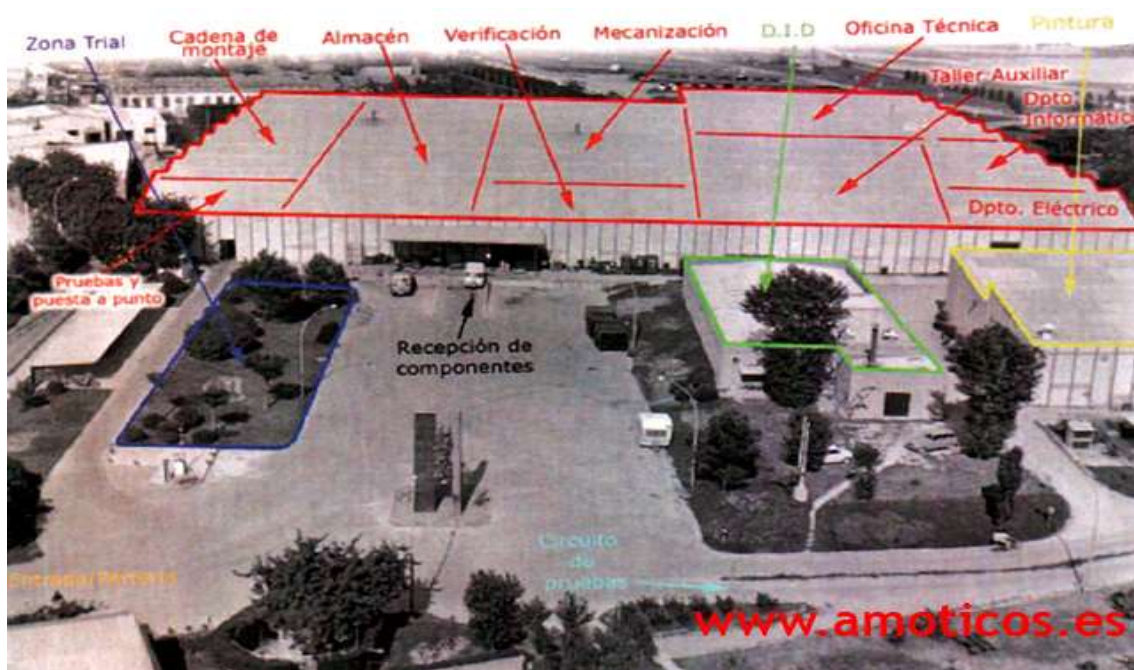


PERMANYER, S. A. - MOTOCICLETAS MONTESA - NUEVA FABRICA EN ESPLUGAS DE LLOBREGAT - JUNIO 1963

## 1. Estructura.

Montesa va ser un complex industrial format per: una nau principal de fabricació i una de pintura; un edifici per a banc de proves; una porteria; i un dipòsit i uns aparcaments coberts. A continuació una descripció detallada d'aquesta.

- Proves i posada a punt + Cadena de muntatge.
- Magatzem.
- Verificació + Mecanització (compartien els molls de recepció de components amb el magatzem).
- Taller Auxiliar + Oficina Tècnica.
- Departament Elèctric + Departament d'Informàtica.



Arquitectes: Federico Correa y Alfonso Milá.

**Detalls constructius:** Els edificis s'han retirat a uns onze metres del carrer, obtenint així una zona de jardí i dues pistes, una de proves i l'altra per a circulació rodada.

Essencialment la nau de fabricació consisteix: en un sòl de formigó en massa la resistència és uniforme a fi de poder variar lliurement la situació de la maquinària; una coberta en dent de serra, amb els seves cobertes orientats a NE. Suportada per una estructura metàl·lica electrosoldada, consistent en pilars de secció quadrada 17 x 17 situats en una quadrícula de 9 x 12 m. Jàsseres d'uns 12 m i en posició vertical, i encavallades cada tres metres; sobre elles, peces de "durisol autoportintes" de 3 x 0,50 x 0,10 m, les quals suporten una coberta formada per peces de fibrociment. Parets de tancament formades amb blocs de durisol d'1,50 x 0,50 x 0,10 m amb obertures de ventilació, sense visibilitat: persianes fixes de formigó amb finestral de vidre mòbil prefabricades i modulades.

Quan Correa i Milà es van enfrontar al projecte, ja existia una proposta prèvia del que es volia fer. El programa exigia construir una solera de formigó en massa que fos capaç de resistir uniformement les càrregues per permetre que la distribució de les màquines pogués canviar-se en qualsevol moment. Aquesta solera no podia contenir cap tipus d'instal·lació o conducte que obstaculitzés els possibles canvis, per això les instal·lacions es van disposar vistes al sostre, mentre que els baixants pluvials es van portar a l'exterior. La importància d'aquesta decisió es reflecteix en la longitud dels canalons, que recorren 100 m entre les dents de serra. També calia garantir l'estanquitat de la nau, de manera que les lluernes es van construir totalment verticals

En certa manera, la fàbrica d'Esplugues va reflectir la personalitat del Sr. Pere Permanyer. Un home molt acurat que buscava l'excel·lència a tots els nivells, va ser un industrial la preocupació era el disseny i la qualitat del seu producte, els recanvis, el servei tècnic. "Les empreses són com els seus creadors. El Sr. Permanyer era un industrial i la seva fàbrica". I cert és que així apareix en les fotografies, on la maquinària està perfectament ordenada i alineada.



## Efectes positius i negatius de l'empresa d'Esplugues de Llobregat.

Montesa quan s'instal·la a Esplugues, crea una possibilitat de treball, però no obstant això, estava destinat per a tothom, ja que Montesa buscava personal especificat en aquest àmbit fet que limitava la quantitat de gent que es presentava per fer l'entrevista. Montesa demanava gent amb experiència en la mecànica encara que el treball proposat no tingués res a veure amb la tecnologia, tots allà haurien de saber fer alguna reparació puntual, però normalment t'especificues en un tipus de muntatge en concret, ja que Montesa produïa utilitzant el mètode de muntatge en cadena, inventat pel senyor Ford. Per tant podem dir que Montesa va ser una gran font d'ingressos per a moltes famílies, que estaven sota una economia deprimida de l'època.



Quan l'empresa es canvia de lloc, deixarà moltíssima gent sense treball de la població, el que va significar l'eliminació de la font d'ingrés de les famílies treballadores. Això va ser un gran problema que gràcies a Honda encara es van mantenir alguns llocs de treball.

## Vagues 1978-80.

¿Què va ser el que realment va acabar amb Montesa i amb 300 treballadors al carrer abans de l'entrada d'Honda? La vaga de 1980. En aquella època, o canviaves de model cada any, o et quedaves fora. Van estar gener, febrer i març aturats i no van treure nous models, allò va acabar en suspensió de pagaments. La culpa, entre d'altres, va ser d'aquella vaga. El 1975 va morir Franco i els sindicats es van oficialitzar. A partir del 1977 van començar a exigir massa. Aquesta va ser una de les causes. Quan estaven fent **21.000 motos**, van passar a estar tres mesos aturats. Tenien motos competitives de cros i trial que funcionaven.

Dia 21 de juny la rescissió del contracte de 286 treballadors de l'empresa de motocicletes Montesa d'Esplugues (Baix Llobregat). Aquesta resolució suposa l'acomiadament del **67%** del total de la plantilla formada per **438 persones**. El sindicat Comissions Obreres ha denunciat l'incompliment del compromís personal del ministre d'Indústria, Carlos Solchaga, d'efectuar el pla de reconversió en el sector de la motocicleta. Aquest incompliment ha provocat, el tancament de les empreses Bultaco i OSSA i la pèrdua de més de **500** llocs de treball.

La creació de **Ventex**, una empresa d'engranatges, va poder alleujar una mica la situació de part del personal de Montesa. La idea va ser treballar per a altres industrials, per no dependre només de Montesa. Unes **50-60** persones de Montesa en van anar a Ventex, i allà van fer engranatges amb molt bona maquinària. La idea era no mantenir gairebé 500 persones a Montesa. Després vam fer una fàbrica de tubs per fer manillars a Vallirana. I una tercera planta per muntar motors. La idea era que a la fàbrica de Montesa només quedés disseny i muntatge, però no arribo a temps. ¿Es va poder fer alguna cosa més per salvar la indústria?

El problema va ser sempre la indústria auxiliar. Per exemple, els cilindres tenien un tractament de crom dur molt durador. Pagaven un milió de pessetes per la maquinària necessària, i cada peça costava 10.000 pessetes. Van descobrir que a Itàlia el mateix es feia per 150.000 pessetes. En lloc d'un milió, i que en lloc de



costar 10.000, cada peça costava 700 pessetes. La diferència era que el d'Itàlia durava cinc anys. Buscar la qualitat, l'excel·lència, era costós. Per fer un motor nou, els proveïdors demanaven un any i mig per tenir a punt la fosa. No tenien mitjans per fer-ho ells. La veritat és que la situació de país no va acompanyar.

### 3. Anys 70.

A mitjans dels anys 70, moment en què es desencadena una crisi econòmica mundial derivada de la **crisi del petroli**. A Espanya aquest efecte es veu augmentat per una posterior crisi política després de la mort del dictador Francisco Franco en 1975, moment en què el país inicia un procés d'estancament molt complicat en l'àmbit productiu.

No obstant això, per Montesa els inicis de la dècada de 1970 representen una època brillant, ja que a part de la producció de ciclomotors, l'activitat de l'empresa se centra en el continu desenvolupament de models de camp on ràpidament van trobar gran prestigi, tant nacional com internacional. La capacitat més gran de producció permet Montesa expandir la seva gamma de producte amb la fabricació de ciclomotors alhora que expandir nous mercats, com el d'EE. UU.



L'exportació no deixa de créixer a escala mundial i es llancen al mercat més de 65 models. No obstant això, la necessitat de millorar els nivells de competitivitat enfront de la creixent competència internacional encapçalada pels fabricants japonesos, condueix a la descentralització dels centres productius de Montesa amb l'objectiu d'aconseguir major eficiència i flexibilitat. Es creen diferents societats: Dentex S.A. per a la fabricació d'engranatges, Tnova S.A. per a la fabricació i acoblament de motors, Comec S.A. per a la producció de suspensions davanteres i bastidors, Cyser S.A. que s'ocupa de la comercialització i

Motocicletes Montesa que, a la fàbrica d'Esplugues, efectua el muntatge final de les motocicletes. A finals de la dècada de 1970, el grup d'empreses Montesa arriba a tenir **650 empleats**. Convertint-se en un empresa mitjana.



#### 4. Anys 80.

Aquesta dècada la podem dividir en dues etapes, la primera meitat de cinc anys, constarà d'una gran crisi per aquesta empresa i d'una segona que serà el ressorgir.

El **1981**, una nova crisi econòmica va complicar enormement el sector dels fabricants de motocicletes catalans. Les vagues i un mercat en retrocés varen provocar el tancament d'empreses catalanes històriques com ara **Bultaco**, **OSSA i Mototrans** (fabricant català de les Ducati). Altres marques com Puch Avelló i Sanglas foren absorbides per Suzuki i Yamaha, respectivament. Montesa va resistir però va quedar greument tocada, amb necessitat urgent de capital. El mes de setembre de 1983 l'empresa presentà suspensió de pagaments, però un préstec del govern espanyol i la venda d'accions a Honda (empresa que volia establir una base industrial a Europa que produís motos específiques per al seu

important mercat) la va ajudar a tirar endavant. De fet, una de les condicions del govern espanyol era que Honda garantís que la producció no s'aturaria.

Assolir un acord amb Honda per constituir la societat Montesa-Honda, que impulsa novament la capacitat productiva de la planta d'Esplugues, amb la fabricació de models Honda de petita cilindrada (MBX75) i una nova gamma de Cota anomenada MH, que seria comercialitzada a través de la xarxa de concessionaris Honda a tot Europa. Paral·lelament, en un intent de recuperar resultats comercials, es llancen nous models de carretera, destacant la Impala 2, una versió modernitzada de la popular Impala, la producció havia cessat gairebé 10 anys abans. El 1985, la necessària millora de la competitivitat obliga a Montesa a dur a terme una important reducció de la plantilla i a limitar al màxim la seva presència en competició.

## 5. Ressorgir.

El país inicia una fase de modernització i destina fortes inversions públiques per la celebració de grans esdeveniments internacionals, com l'Exposició Universal de Sevilla i els Jocs Olímpics de Barcelona el 1992.

1 de juliol de 1986, en un moment en què Montesa havia recuperat bona part de la seva capacitat comercial gràcies a una considerable millora productiva i a la bona acceptació de la gamma de models, Honda serà el nou rei de Montesa convertint-se en l'accionista principal de la companyia. Mesos després, el 20 de març de 1987, mor Pere Permanyer.

Sense cap dubte, l'entrada d'Honda significa un canvi per la històrica Montesa, en consolidar la producció de models Honda a la fàbrica d'Esplugues. El primer model fabricat fins aleshores, la MBX75 acabaria sent tot un èxit comercial, de la mateixa manera que les populars SH Scoopy i un llarg nombre de models que seguirien a continuació.



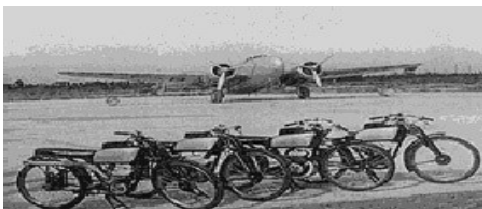
**SH Scoopy**

**MBX 75**

## Èxits obtinguts durant la seva època daurada i tipus de competicions.

La gran afició i entusiasme de F. X. Bultó per les competicions motociclistes i els primers, aconsellen la decisió de participar en 1948, per primera vegada, en una prova fora. Es tria el "**Tourist Trophy**" d'Assen, a Holanda, la prova més important del calendari continental d'aquell any. Es van preparar quatre motocicletes per participar en la cursa de la classe 125 cc.

Un nombrós grup d'aficionats i amics va acomiadar els corredors a l'aeroport del Prat, Els membres de l'expedició van ser: José-Vicente Muntadas, com "manager", més tard entre Paco Bultó "Turuta", Leopoldo Milà, Alfonso Milà, Guillem Cavestany i Joé-Antonio Romeu se sortejarien les quatre motocicletes de competició, que no estaven assignades a priori a cap pilot. Una vegada al circuit de carreres, es va comprovar la dificultat de reglatge de la carburació per haver d'utilitzar gasolina de 72 Octans. contra la idea del sorteig, es va decidir triar els quatre pilots de menys pes. Després es comprovaria que el millor classificat en la prova, "**Turuta**", va ser el que va donar menys pes a la bàscula. Tot i que no van arribar als resultats volguts Montesa va començar a deixar clar la bona maquinària i l'ambició que teníem.



Motocicletas preparadas para competir en el T.T. de Assen en 1948



Tourist Trophy de Assen 1949




Fábrica de la calle Pamplona

A la cursa van participar 32 corredors i 14 marques de motocicletes diferents. La classificació final va ser:

1º Dick Renouy	Eysink-Villiers	a 98 Km./hora (mitjana)
2n Nello Pagani	Morini	
5è "Turuta"	Montesa	a 95,5 km/h
9è L.Milà	Montesa	
15è A.Milà	Montesa	

Montesa es va caracteritzar en quatre tipus de competicions: en dur, trial, velocitat, motocròs. On van guanyar molta fama i l'admiració de marques estrangeres. Sobretot cal destacar la seva actuació a l'especialitat de **Trial**.

### 1. Els campionats mundials de trial.

2017	 Toni Bou	2003	 Dougie Lampkin
2016	 Toni Bou	2002	 Dougie Lampkin
2015	 Toni Bou	2001	 Dougie Lampkin
2014	 Toni Bou	2000	 Dougie Lampkin
2013	 Toni Bou	1999	 Marc Colomer
2012	 Toni Bou	1999	 Marc Colomer
2011	 Toni Bou	1997	 Marc Colomer
2010	 Toni Bou	1996	 Marc Colomer
2009	 Toni Bou	1980	 Ulf Karlson
2008	 Toni Bou	1969	 Don Smith
2007	 Toni Bou	<b>Total</b>	<b>18</b>

Fins al 1974 el Campionat era d'Europa, i a partir de 1975 va passar a anomenar-se Campionat del Món. Tots aquests premis van ser guanyats amb models com: **Cota 349 ( 2 temps), Cota 315R (2 temps) i la Cota 4RT ( 4 temps).**

## 2. Els campionats mundials de trial indoor (tancat).

1995	 Marc Colomer
1996	 Marc Colomer
2000	 Dougie Lampkin
2001	 Dougie Lampkin
2007	 Toni Bou
2008	 Toni Bou
2009	 Toni Bou
2010	 Toni Bou
2011	 Toni Bou
2012	 Toni Bou

2013	 Toni Bou
2014	 Toni Bou
2015	 Toni Bou
2016	 Toni Bou
2017	 Toni Bou
<b>Total</b>	<b>15</b>

2004  Laia Sanz

2005  Laia Sanz

2006  Laia Sanz

2008  Laia Sanz

2009  Laia Sanz

2010  Laia Sanz

2011  Laia Sanz

2013  Laia Sanz

**Total 8**

Els models utilitzats van ser: **Cota 315R ( 2 temps) i la Cota 4RT ( 4 temps).**

Fins al 1996 inclòs, el campionat del món de trial indoor tenia categoria de **Prix FIM**. D'altra banda, a partir del 2000 els títols es van guanyar ja amb la marca Montesa-HRC d'Honda.

Segons unes altres fonts, els pilots de Montesa havien guanyat un total de 14 mundials de trial indoor a data de 2015, cosa que no consta a l'històric d'aquest campionat.

### Cúspide del Trial i el Cros en els anys "60-70-80".

En aquells dies, l'esport del trial està en plena evolució, des d'Anglaterra, arreu del món. A la participació tècnica de la indústria espanyola --amb Montesa, Bultaco i Ossa-- el trial va deixar de ser una mena de passatemps hivernal per convertir-se en un nou esport de gran exigència i durament competitiu i la seva pràctica va portar a un gran nombre de corredors internacionals de gran preparació, mentre que, en tot el món, els clubs organitzadors de noves proves de trial per al calendari internacional s'esforçaven per trobar nous circuits de grans dificultats per les noves màquines, generalment espanyoles, que ja es fabricaven especialment dissenyades per a la pràctica de l'esport de trial. Amb tot això, les competicions de trial, ja no són només per als hiverns sinó durant tot l'any, van adquirir una enorme espectacularitat i es van guanyar simultàniament en tots els països una assistència de públic realment massiva. L'origen de Montesa es remunta a 1945 i ràpidament es consolida com una marca de prestigi, i com a fàbrica de motocicletes d'elevada qualitat. No obstant això, el 1962 amb el llançament de la popular Impala, Montesa es consolida com la marca de referència en l'àmbit nacional. Concretament, la vinculació de Montesa amb el trial comença el **1967**, moment en el qual va llançar al mercat la revolucionària **250 Trial** (només es farien 44 unitats), un model, que a diferència dels que dominaven aquesta creixent disciplina equipava un propulsor de 2 temps, que ràpidament es va popularitzar gràcies a la seva senzillesa i contingut pes. Gràcies a això Montesa no ha cessat de desenvolupar nous models de trial tan emblemàtics com: **la Cota 247, la Cota 348 o la Cota 349**, model amb el qual Ulf Karlson es va proclamar campió del món el 1980. Per acontentar als "fans" més joves, Montesa va llançar al mercat la **Cota 25**, petita reproducció de la Cota 247, i des d'aquest moment es popularitza el "**Trial infantil**", amb carreres per a nens en zones especialment dissenyades per ells. Jordi Tarrés i Àlex Crivillé van aprendre a pilotar una moto amb aquelles petites Munteses. Con motiu del 25 aniversari de la companyia, Pere Permanyer té l'encert d'encarregar a l'escultor **Josep M<sup>a</sup>. Subirachs** un esplèndid monument,

que seria emplaçat al pati de la fàbrica Montesa, a Esplugues de Llobregat. En el monument figuren les signatures de tots els treballadors de Montesa i consta d'un "garbuix" de peces històriques soldades entre si, que se sostenen entre dues columnes rectangulars on estan inscrits els noms de tots els models realitzats.



Trial Infantil



Pere Pi

### Motocròs.

També en motocròs, amb la **Cappra** Montesa va guanyar moltes competicions i títols arreu del món, malgrat no assolir mai el campionat mundial de l'especialitat. Així com va fer també en velocitat, el 1976 Montesa llançà un trofeu promocional del seu model de motocròs inferior, la **Cappra 125**, destinat a descobrir joves promeses de la disciplina. La competició, anomenada Trofeu Montesa, constava de diverses curses puntuables i es repetí anualment fins a 1981. Al llarg d'aquells anys, pel Trofeu hi passaren joves valors que poc després triomfaren en competicions estatals, com ara **Jordi Monjonell, Toni Arcarons, Ramon Ramon, Juan José Barragán, Jordi Arcarons o Agustí Vall**. La 1a edició del Trofeu Montesa va constar de 4 carreres, on hi participaven gent jove de diferents edats, per veure les futures promeses.

La prova final va coincidir amb la del Trofeu Nacional Júnior 125 cc, puntuant només per al Trofeu Montesa els pilots que corrien amb Montesa Cappra.



☛ Toni Arcarons va córrer el Trofeu Montesa de 1976 fora de concurs, ja que el reglament exclouia als pilots oficials de fàbrica.



1ª Prova	14 Març de 1976	<u>Circuit de Gallechs (Mollet de Vallès, Barcelona)</u>
2ª Prova	19 Març de 1976	<u>Circuit Els Plans de Ferrés - Les Planes d'Hostoles (La Garrotxa - Girona)</u>
3ª Prova	28 Març de 1976	<u>Circuit de Prats del Lluçanès (Barcelona)</u>
4ª Prova	4 Abril de 1976	<u>Circuit del Vallès (Sabadell Terrassa - Barcelona) (Coincidint amb el Campionat del Mundo 250cc)</u>
Guanyador	<b>Ramon Ramon</b> amb 72 punts	Segona posició <b>Francisco Pareja amb 51 punts</b> i tercera plaça per <b>Juan Canamasa amb 51 punts.</b>

☛ Aquí podem veure els resultats de la primera prova de motocròs feta per Montesa al 1976. L'èxit va ser tan important i el nombre d'inscrits tan elevat que abans de les competicions s'havien de fer multitud de columnes de classificats i repesques per determinar quines són els pilots que poden accedir a la final.

### Endur o Regularitat.

El motociclisme de fora d'asfalt penetrà a la península Ibèrica per Catalunya, on ja el 1931 s'hi disputà la primera cursa "camp a través". A banda, d'ençà de 1913 s'havien introduït també a Catalunya competicions de "Regularitat", consistents a recórrer llargues distàncies per carretera en uns temps determinats. Aquesta especialitat acabà originant el **Campionat d'Espanya de Regularitat**, que es disputà entre **1952 i 1964**. Per bé que la Regularitat a l'estat espanyol era inicialment una disciplina de carretera, a finals dels anys



50 començà a alternar trams d'asfalt amb camins rurals per tal d'anar-se adaptant a la mena de curses que es disputaven a Europa amb noms diversos com ara **Regularità**, **Endurance** i d'altres, de cada cop més semblants a l'actual enduro. Finalment, el 1965 el Campionat d'Espanya de Regularitat passà a denominar-se oficialment **Campionat d'Espanya de Tot Terreny**, essent-ne les proves ja purament d'enduro (especialitat denominada aleshores **Tot Terreny en català i Todo Terreno** en castellà).

Posteriorment, el 1980 la denominació oficial del campionat canvià a **Campionat d'Espanya d'enduro**, vigent actualment, a fi d'adaptar-se a la unificació internacional de la denominació d'aquesta disciplina, promoguda per la FIM. El campionat ha anat variant de categories al llarg dels anys, fins a arribar a la fórmula actual de 3 categories (Enduro 1, Enduro 2 i Enduro 3) estrenada el 2005.







### 3. Campionat d'Espanya de Regularitat (1952-1964).

Edició	Any	Campió	Motocicleta
IV	1955	 <u>Joan Dalmau</u>	Montesa
VII	1958	<u>Ignacio Medina</u>	Montesa
IX	<u>1960</u>	<u>Juan Ramón López De La Torre</u>	Montesa
XII	1963	<u>Juan Ramón López De La Torre</u>	Montesa
XIII	1964	<u>Juan Ramón López De La Torre</u>	Montesa

### 4. Campionat d'Espanya de Tot Terreny (1965-1979).

Edició	Any	Campió	Motocicleta
XII	1976	 <u>Bertomeu Quesada</u>	Montesa 75cc
XV	1979	 <u>Carles Mas</u>	Montesa títol absolut


### 5. Campionat d'Espanya d'Enduro (1980-Actualitat).

Edició	Any	Campió	Motocicleta
I	1980	 <u>Carles Mas</u>	Montesa
II	1981	 <u>Carles Mas</u>	Montesa
III	1982	 <u>Carles Mas</u>	Montesa
IV	1983	 <u>Carles Mas</u>	Montesa
V	1984	 <u>Carles Mas</u>	Montesa
VI	1985	 <u>Carles Mas</u>	Montesa

## Velocitat.

Montesa en l'apartat de velocitat no va grans coses, només cal destacar la participació a Montjuïc. L'edició de **1963 de les 24 Hores de Montjuïc** fou la 9a d'aquesta prova, organitzada per la Penya Motorista Barcelona al Circuit de Montjuïc el cap de setmana del 6 al 7 de juliol. Era la tercera prova de la Copa FIM de resistència d'aquell any.

Guanyadors per categories

Categori a	Pilot 1	Pilot 2	Motociclet a	Volte s	Km	Km/ h
125 cc	 <u>Ramon Aixemeno</u>	 Joan Castillo	Bultaco	571	2.165,60 5	90.233
250 cc	 <u>Jordi Sirera</u>	 <u>Enric Sirera</u>	<u>Montesa</u>	620	2.353,25 1	98,052
Superior	 <u>Ken G. Buckmaster</u>	 J. Arthur Jackson	<u>Triumph</u>	555	2.106,29 5	87,762


Trofeus addicionals


Trofeu	Guanyador	Punts
Trofeu <u>Juan Antonio Samaranch</u>	<u>Jordi Sirera</u> - <u>Enric Sirera</u>	79
Trofeu <u>Conrado Cadirola</u> per equips de marca	<u>Montesa</u>	3
IX Trofeu "Centaur" de <u>El Mundo Deportivo</u>	<u>Montesa</u> ( <u>Jordi Sirera</u> - <u>Enric Sirera</u> )	-

## Pilots de major fama en Montesa.

 Jacky Porte	 Fritz Betzelbacher	 Guy Huynen	 Kalevi Vehkonen	 Claude Jobé
 Georges Jobé	 Håkan Andersson	 Raymond Boven	 Jean-Paul Mingels	 Torao Suzuki
 Pere Pi	 Manuel Olivencia	 Domingo Gris	 Domingo Illa	 Fernando Randy Muñoz
 Albert Ribó	 Toni Arcarons	 Carles Mas	 Jordi Arcarons	 Juan José Barragán
 Toni Bou	 Laia Sanz	 Marc Colomer	 Fernando Muñoz	 Marc Colomer
 Dougie Lampkin	 Antoni gorgot	 Manuel Soler	 Ulf Karlson	 Malcolm Rathmell

Tots aquests pilots són guanyadors de moltíssims premis que han fet arribar a Montesa al nivell més alt en competició, per veure tot això podem citar a un parell de cada generació tant de l'antiga com de l'actual generació de pilots.

 **Pere Pi**: Pilot de proves de la marca i polifacètic campió motociclista (anys després, seria pare del campió del món de biketrial Ot Pi). Pere va destacar durant les dècades de 1950 i 1960 aconseguint 6 campionats d'Espanya de motocròs, un de velocitat i un de trial (esdevenint així l'únic campió estatal d'aquestes tres disciplines alhora), a banda de 14 campionats de Catalunya en totes les modalitats.

 L'any 1968 se celebra el primer Campionat d'Espanya de Trial. Es disputen tres proves, la primera a València l'11 de Febrer i el sorprenent guanyador és Pere Pi, que guanya a l'experimentada "esquadra bultaquista". Pi guanya també les altres dues proves puntuables el Trial de Primavera a Barcelona i el de Madrid, proclamant-se primer Campió d'Espanya de Trial.



- 🏆 **Carles Mas:** El 1977, el jove corredor Carles Mas va entrar a formar part de l'equip Montesa de Tot Terreny. En aquesta especialitat Montesa no havia aconseguit encara cap campionat rellevant. Porta la seva Montesa Enduro a la victòria en el Campionat d'Espanya el 1979, triomf que repetirà unes altres 6 vegades. Les diferents versions de les Enduro 360H6 a la 360 H7 van tenir, a més, un notable èxit de vendes i van contribuir a popularitzar el tot terreny quan el Trial era l'especialitat més Popular. És convertirà en un històric pilot motociclista català. Entre els anys 70 i 90 va destacar en moltes competicions d'enduro, motocròs i raids africans, guanyant 7 campionats d'Espanya d'enduro seguits (1979-85), un Subcampionat del món per equips i cinc medalles d'or als ISDE (sis dies d'enduro). mitjans dels anys 80 va començar a competir amb èxit en raids africans, esdevenint el primer català a pujar al podi all Ral·li París-Dakar, tot acabant-hi segon el 1990.
- 🏆 Durant la seva trajectòria d'uns increïbles vint anys en actiu ha corregut amb Bultaco, OSSA, Montesa, Honda, Yamaha, Cagiva i KTM. Com a pilot és recordat per la seva finor i tècnica de pilotatge, que juntament amb el seu esperit de lluita, habilitat d'estratègia, bona preparació física i sentit de l'orientació li atorgaren gran superioritat envers els seus rivals.



🏆 **Toni Bou:** És un pilot català de trial. Ha assolit 22 títols de campió del món de trial, 11 a l'aire lliure i 11 en modalitat en pista coberta, que el situen com al pilot amb més títols de la història d'aquest esport, per davant de **Dougie Lampkin** i **Laia Sanz**. En l'àmbit de trial per equips nacionals, ha format part de l'equip espanyol, compost totalment per corredors catalans, obtenint la victòria al Trial de les Nacions des del 2005 al 2017. També ha assolit la victòria al Trial de les Nacions Indoor els anys 2006 a 2008, 2012 i 2015 a 2016-17. Toni Bou corre amb una motocicleta Repsol Montesa HRC. És amb molta diferència el millor pilot de trial de la història.

🏆 **Dougie Lampkin:** Va obtenir set vegades el Campionat del Món de Trial Outdoor i cinc vegades l'Indoor. A més, va obtenir sis triomfs del Scottish Six Days Trial, i quatre al Trial de les Nacions com a part de la selecció britànica.

Procedent d'una família de tradició motociclista (el seu pare Martin Lampkin va ser el primer campió del món d'aquesta especialitat), Dougie va competir per primera vegada amb nou anys. Lampkin va ser, juntament amb Jordi Tarrés i Laia Sanz, un campió del trial amb set títols mundials a l'aire lliure. En el seu dia va ser l'únic en la història de la competició masculina que els havia aconseguit de manera consecutiva fins que va arribar Toni Bou.

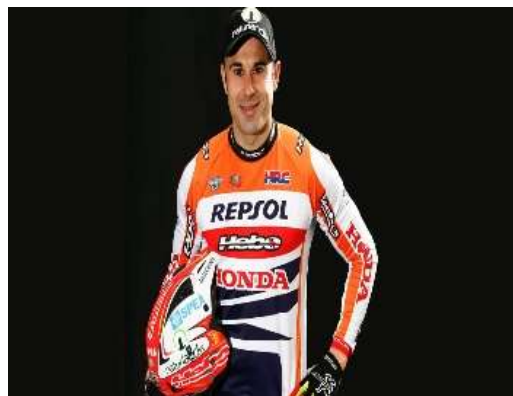


## Associació amb Honda.

(Aquest apart és el complement final on concretaré el ressorgir de Montesa davant una gran crisi, recomano dirigir-se a la pàgina 16, a l'apartat dels anys 80 per una petita introducció en cas de no haver-ho llegit.)

Montesa s'anticipà a tot i, abans de trobar-se en aquella situació de crisi que vivia el país, fent un esforç extraordinari per tal d'adquirir fora de l'estat una dotació d'equips i maquinària moderna per a poder millorar els seus productes segons les tecnologies més avançades. L'empresa va aconseguir préstecs bancaris per a dur a terme aquesta renovació industrial, necessària per a fabricar un producte millor amb costos més baixos que li permetés de competir en el mercat amb la indústria internacional, tècnicament més avançada. Aquestes noves tecnologies, juntament amb la baixada de les vendes per la crisi, implicaven una reducció de plantilla però les condicions sociopolítiques del moment no ho feien possible. Hi va haver importants vagues (el 1980 se n'organitzà una que mantingué l'empresa sense activitat durant tres mesos) i escassa protecció institucional en els moments clau.

El juliol de **1985** es va dur a terme una important reorganització a la fàbrica d'Esplugues, i Honda va reinvertir molta capital. En aquells moments es produïen només dos models de trial, i la força de treball s'havia reduït gairebé a **152 empleats**. Un any més tard, hi va haver més moviments financers entre Honda, el govern d'Espanya i la família Permanyer, a qui Honda va comprar la majoria de les accions que conservava. Des de l'1 de juliol de 1986 Honda té un **85%** de participació. També en aquell moment, Honda va invertir 5 milions de dòlars en la modificació i actualització de la fàbrica.



## 1. Els japonesos comencen la travessia.

L'any 2000, la fàbrica es va traslladar a les noves instal·lacions de Santa Perpètua de Mogoda. Malgrat tot, a la fi de dècada l'empresa seguia fabricant encara força models amb denominació Montesa, com ara la Cota (304/125), l'Enduro (360H7 i 80) i l'impala 2. A poc a poc, tots els models Montesa van anar desapareixent fins a quedar només la Cota, un model que encara es fabrica i que tot i mantenir la denominació històrica és un producte amb tecnologia totalment japonesa. Quan van arribar a la fàbrica d'Esplugues els primers tècnics japonesos encarregats de la seva transformació, partiren de zero i seguiren estrictament les instruccions de la central al Japó sense tenir en compte res del que estava en marxa. Fins i tot sistemes provats que donaven bon resultat els van canviar per uns de nous que implicaven pèrdues de temps i més necessitat de personal. Com a anècdota, el moll de càrrega i descàrrega havia estat sempre al davant de la fàbrica, fet que facilitava les maniobres dels camions i furgonetes. Els japonesos van decidir situar-lo al darrere de la fàbrica i en aquest lloc el van reconstruir, sense preveure que el terreny de davant era més baix que el de darrere i que l'amplada del carrer que hi menava era insuficient. Per a construir el moll allà van haver d'aprofundir el terra, tot i les recomanacions en contra dels antics tècnics de Montesa. Un cop acabades les obres, en arribar el primer tràiler es va complir els pronòstics dels catalans: al primer revolt del recorregut el camió no va poder girar. En vistes de la situació, els directius japonesos van donar instruccions de descarregar davant de la fàbrica i traslladar-ho tot, mitjançant petites plataformes empeses pels operaris catalans, fins al darrere de la fàbrica. Per acabar-ho d'adobar, el primer dia que va ploure es va inundar el nou moll de darrere de la fàbrica. Quan els directius japonesos varen comprovar l'abast de la situació varen decidir de comprar una bomba d'aigua manual per a buidar el moll. Després varen construir una caseta on el guardaren des d'aleshores, tancada amb pany i clau, per a quan ploqués.

## 2. Honda ho canvia tot?

El 1998, Montesa-Honda tenia **380 treballadors** en nòmina, exportava el 46% de la seva producció i facturava 33.400 milions de pessetes (uns 200,7 milions



d'euros al canvi). La seva influència dins el sector del material de transport a Catalunya era important, ja que en generava el 36% de la facturació, el 20% de l'ocupació i el 43% de les exportacions.

Segons dades de ***l'Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas (ANESDOR)***, el 1998 es van vendre **84.098 motocicletes** de la marca Honda al mercat espanyol. Entre els mesos de gener i juliol de 1999, l'empresa vengué un 16,3% més d'unitats que durant el mateix període de 1998. Malgrat tot, la major part de la producció de l'empresa a Catalunya es destinava a l'exportació. Només un 25% de les motos que es fabricaven a Esplugues de Llobregat es destinava al mercat estatal, mentre que la resta es venia a diversos països europeus. El model que tenia més èxit en aquells anys era el **Deauville 650**.

Pel que fa als resultats, el 1998 Montesa Honda va obtenir **876** milions de pessetes de beneficis (uns 5,3 milions d'euros) en termes absoluts, xifra que representava un augment del **363%** sobre el resultat de l'any anterior.

### Total de fabriques.

Al llarg de la seva història, Montesa ocupà tres plantes de producció diferents, en dues localitats (Barcelona i Esplugues de Llobregat):

- 1945 - 1950: Barcelona, al carrer Còrsega, núm. 408 (cantonada amb el carrer Sicília)
- 1950 - 1962: Barcelona, al carrer Pamplona, núm. 89 (cantonada amb el carrer Pallars)
- 1962 - 2000: Esplugues de Llobregat, al carrer Verge de la Paloma, núm. 21-53 (a tocar de l'avinguda Línia Elèctrica de Cornellà)
- 2000- present: Polígon industrial "La Torre del Rector" de Santa Perpètua de Mogoda (concretament, al número 1 del carrer del Mar del Nord)

1. 1945 - 1950: Barcelona, al carrer Còrsega, núm. 408  
(cantonada amb el carrer Sicília).

Els inicis de la marca. Fàbrica al carrer Còrsega. Època de postguerra marcada per les dificultats i per l'escassetat de materials i d'indústria auxiliar. Models A-45 a B-46/49.



2. 1950 - 1962: Barcelona, al carrer Pamplona, núm. 89  
(cantonada amb el carrer Pallars).

El negoci va vent en popa i el 1950 es lloga un edifici més gran al carrer Pamplona. Poc després les oficines s'estableixen al C / Ausiàs March 113, direcció que va operar com a seu social de l'empresa

Amb aquesta nova ubicació arriba un canvi radical en el producte: neix la **D-51**, el model que va obrir la "etapa Brío". Pamplona seria la fàbrica de l'expansió, de la consolidació de la marca... i també de la ruptura entre Permanyer i Bultó.



Sorprendrà a més d'un, però l'edifici del C / Pamplona segueix avui tal qual el va ocupar Montesa fa 61 anys. Afortunadament per als que ens agraden aquestes coses, a la zona sobreviuen diverses relíquies industrials. unes moderníssimes instal·lacions creades per i per a produir motos. Després de trencar amb Bultó i en plena crisi de la motocicleta, Permanyer no es va acovardir i el 1959 va convocar un concurs per al disseny de la seva futura fàbrica. Els guanyadors van ser els arquitectes Correa i Milà. Esplugues sorprèn, per exemple, les parets eren blocs de Durisol, una barreja de ciment i fusta que encara avui s'utilitza en les millors cases prefabricades. Amb 10.000 m<sup>2</sup> (en Bultaco 4.560), va entrar en funcionament el **1962** i es va inaugurar oficialment l'any següent.

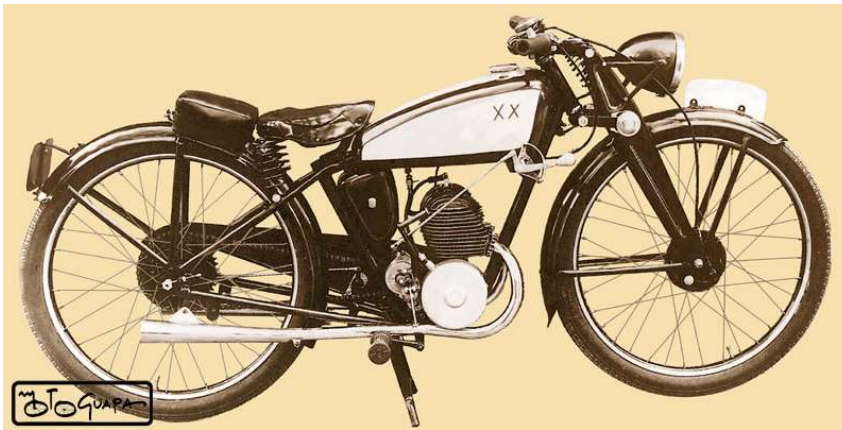


3. 2000- present: Polígon industrial "La Torre del Rector" de Santa Perpètua de Mogoda (concretament, al número 1 del carrer del Mar del Nord).

A mitjan **1999** es va fer públic que l'empresa havia planejat traslladar-se a Santa Perpètua de Mogoda per tal d'esdevenir una de les principals seus de producció d'Honda a Europa. Fins al moment, l'empresa ja tenia la seu social i el magatzem central en aquella població, concretament al polígon industrial de Can Roca, que ocupaven **17.000 m<sup>2</sup>** de superfície. A banda, disposava de prop **de 70.000 m<sup>2</sup>** addicionals per a la construcció de les noves instal·lacions dins el nou polígon de la Torre del Rector, on es traslladà finalment l'any 2000, un cop acabades les obres. L'any 2005, l'empresa va produir un total de **45.600 unitats**, un **23%** més que l'any abans. El **80%** de la producció es destinà al mercat europeu i la resta a l'espanyol. No cal dir que aquesta factoria no té interès històric, només apuntar que encara està donant sortida a la Cota (model 2009). Amb una producció anual de 1.500 motos van arribar a acumular 900 Cotes en estoc. (Es diu que la minoritària producció de la Cota es traslladarà a la factoria d'Atessa, Itàlia, esperem que no.)



## Tipus i Produccions de la marca amb més fama.



El prototip de la qual serà la primera Montesa fabricada en sèrie. una prova encara sense cap amortiment posterior. **1945**



El motor és el mateix que el de la B46 amb unes millores, noves i exclusives per part suspensió i el dipòsit ja es veu amb aquesta forma circular.

**1952-1953**



L'impala de 1962 va ser un èxit total i 1963 va ser l'any de la consolidació d'aquella gran moto dissenyada per Leopoldo Milà qui estava molt content amb la seva creació.

**1962-1989**



Montesa Cota 348  
Malcom Rathmell.

**1973-1983**



La Cota 315 R tornà a situar Montesa al capdamunt de la competició internacional i, durant els anys que estigué en producció.

**1996-2004**



Fou la primera de la gamma equipada amb un motor de quatre temps (concretament, un de 249,1 cc monocilíndric amb refrigeració líquida i canvi de 5 velocitats).

**2005- present**

## Actualitat de l'empresa. Els propietaris al comandament actualment.

Montesa és una marca permanent en l'actualitat. A banda dels èxits esportius que segueix obtenint en trial, per bé que ara ja com a Montesa Honda, l'esperit de la Montesa clàssica segueix viu en esdeveniments anuals que apleguen nombrosos seguidors de la marca, com són la Montesada o la Impalada. No hi ha un equip directiu com a tal, perquè es dirigeix com una unitat sense cap dirigent.

Nom	Càrrec
Joan Cañellas	Director General
Josep Soplón	Gerent
Francesc Calaff	Director Comercial
Salvador Cervera	Director Tècnic
Antoni Giralt	Director de Fàbrica
Xavier Permanyer	Director de Fàbrica i Director Esportiu
Modest Solé	Director d'Exportació
<u>Pere Permanyer</u>	Cap de Vendes
Artemio Palacín	Cap de Personal
Pere Pi	Cap del Departament d'Investigació i Desenvolupament (DID)
<u>Jordi Ros</u>	Cap Tècnic del DID
Oriol Guixà	Cap de <u>R+D</u> (darrers anys)

Pere Castellví	Cap del Banc de Proves
Antoni Soplón	Cap del Taller Auxiliar (TAX)

## 1. la Montesada.

Montesa segueix aixecant passions i com a mostra d'això són les múltiples activitats que es porten a terme de forma periòdica. En aquest sentit, cada any tots els amants de les motos, tant els d'ahir com els d'avui, compten amb una cita ineludible: la Montesada. La localitat barcelonina de Tona acull el 09 d'octubre aquesta popular trobada organitzada pel Club Montesa i El Moto Club Tona.

Es tracta d'un esdeveniment en el qual els veritables protagonistes són els milers d'assistents i centenars de motociclistes que participen en el trial que s'organitza per a l'ocasió, un trial pensat per a tots els nivells i en què els inscrits tenen, a més, l'oportunitat única de rodar al costat dels seus ídols, com Toni Bou o Takahisa Fujinami





## 2. Estructura de l'empresa (dels anys 60 als 80).

### Equip directiu.

Entre els anys 60 i 80, l'equip directiu de Montesa el formaven els caps dels departaments més importants, tots ells accionistes i persones de la màxima confiança de Pere Permanyer. Se'ls anomenava directius "de plena dedicació" i eren aquests.



### Comparativa de Motors 242-330 i Alcor.

L'objectiu de la ponència proposta se centra a analitzar quatre motors possibles per propulsar una motocicleta destinada a l'especialitat del trial. S'analitza tant les especificacions requerides al parell motor en desenvolupar, com la caracterització necessària dimensional i física del propulsor. Donat el grau d'especialització dels vehicles utilitzats en la modalitat del trial, es presenta una filmació de quatre motocicletes equipades amb els respectius motors a analitzar, practicant l'esmentada modalitat de la motocicleta. Aquesta filmació ens permet comparativament constatar les característiques necessàries i les possibles alternatives d'optimització del "pulsor" a plantejar.

#### 1. Anàlisi comparatiu en utilització

Es presenten en aquest cas una filmació que permet comparativament constatar les característiques necessàries i possibles alternatives d'optimització ideal

#### 2. Anàlisi comparatiu de quatre pulsors.

Es presenten quatre propulsors, un d'ells ja en producció i els tres restants en experimentació pels fabricants:

- Motocicletes Montesa S.A

1. Cota 242, en producció.

2. Cota 330, en projecte.

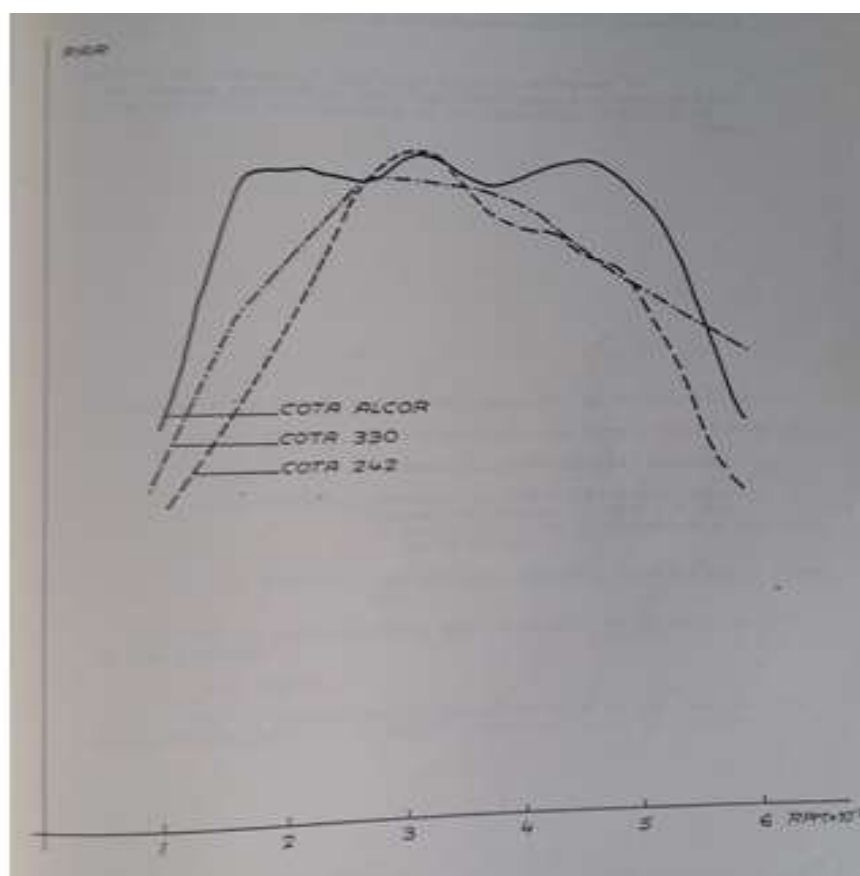
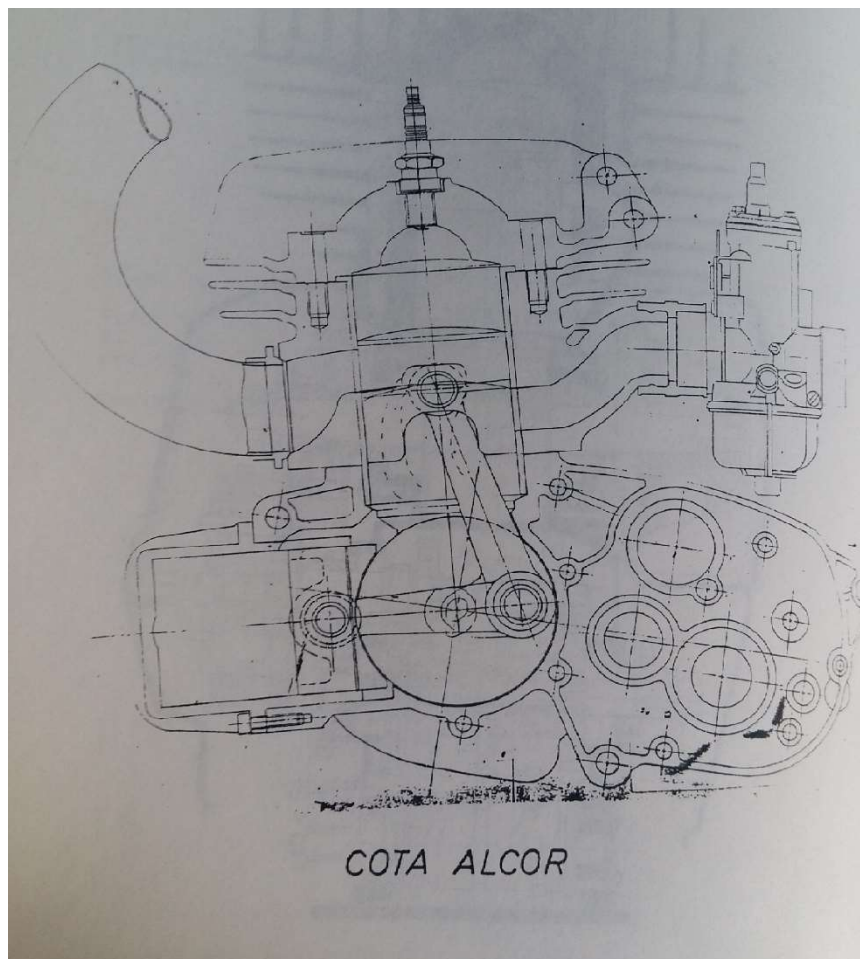
3. Cota XLV, en projecte.

#### 3. Honda motors company.

1. Trial 250, en projecte

Els motors Cota 242 i Cota 330, corresponents a un cicle de dos temps. El motor Cota XLV (Alcor), correspon a un cicle de dos temps, amb la incorporació d'un pistó addicional per la millora de les característiques d'utilització en pràctica del

Trial. El motor de Trial 250, correspon a un cycle de quatre temps.  
S'acompanyen corbes comparatives de parell motor.

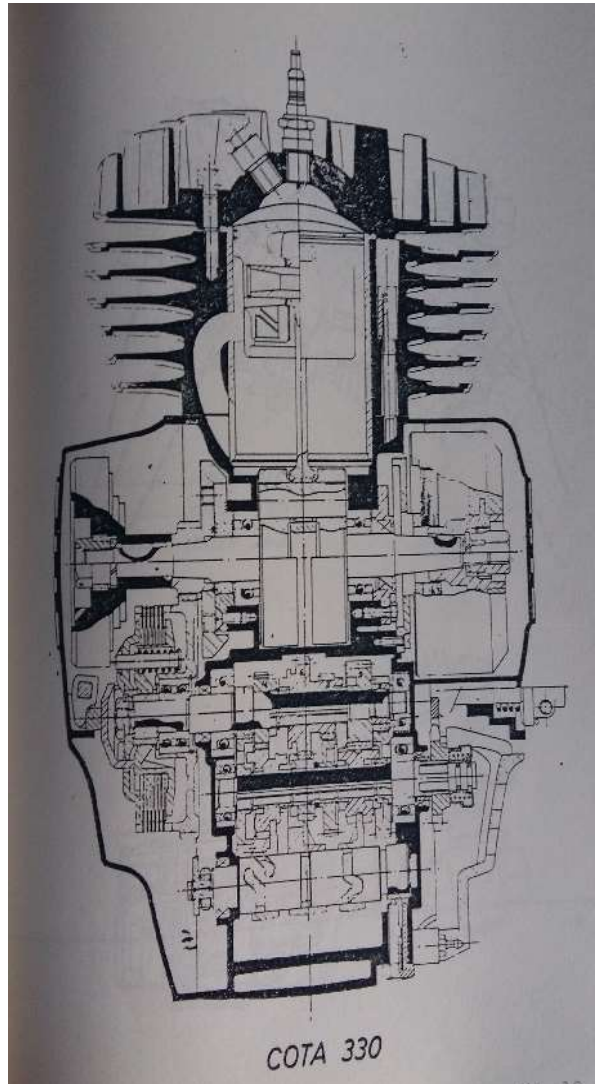
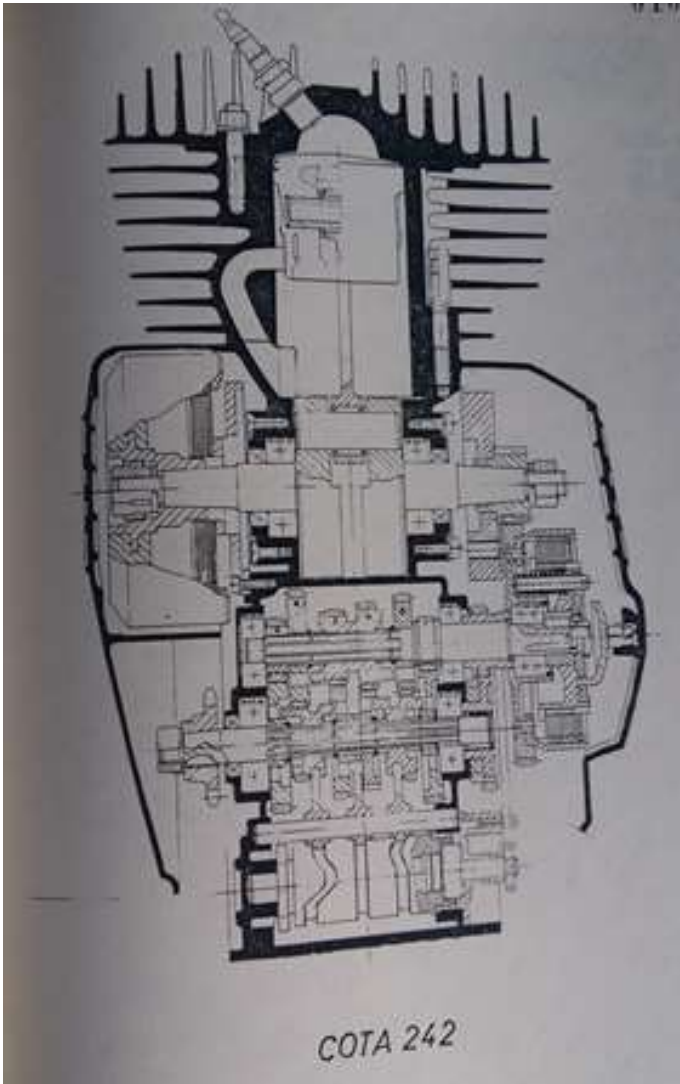


El motor Alcor consistia bàsicament en un motor amb cilindre auxiliar que modificava el diagrama de distribució del cilindre principal. I que millorava l'equilibratge de les masses alternatives del motor monocilíndric. L'objectiu era aconseguir un motor amb una corba de parell més plana i descendent a partir d'un règim una mica més elevat de gir que els motors de trial emprats en l'època. Això havia de millorar el control del pilot sobre la tracció, ja que el parell no augmentava de manera significativa amb la reducció de RPM, el que ocasionava pèrdues de tracció en una pujada de terreny tou (trial natural), quan utilitzaves motors convencionals.

A la segona es pot veure la relació i la comparativa entre dos models de més o menys la mateixa envergadura, respecte a la cilindrada. En aquest cas es comprara una cota 330, 242 i el motor Alcor.

Segons la gràfica mostrada el parell el motor Alcor és molt més gran fins i tot abans d'arribar a les mil revolucions, i assoleix el punt màxim amb un pendent molt més inclinat i es manté molt més constant, en canvi els altres dos motors comencen molt més tard i no es mantenen en la mateixa línia del motor Alcor tot i tenir la mateixa cilindrada, resulta sorprenent com es va poder desenvolupar aquesta enginyosa manera d'aprofitar la cilindrada.

Hem d'especificar que aquest cilindre, en realitat no te cap funció important només serveix per augmentar el volum. Per tant crea un buit molt més gran, absorbint la mescla molt més ràpid. Aquesta informació no es troba en cap lloc només els professionals tenen accés.



## Montesa fora de l'àmbit de les motocicletes.

### 1. Microcotxes.

Els motors fabricats per Montesa han tingut diverses aplicacions al llarg dels anys. Així, per exemple, cap a 1950 el fabricant barceloní Kapi muntà motors de 125 cc d'aquesta marca als seus primers models de microcotxe. Entre 1952 i 1953, a Montesa es dissenyà un prototipus de microcotxe equipat amb el motor de la Brio 90 de 125 cc, anomenat BCB i projectat entre d'altres per Paco Bultó. Malgrat que el projecte no reeixí, els autors tenien com a objectiu la creació d'una empresa que comercialitzaria aquests microcotxes (Montesa hi aportaria el 25% del capital, subministraria els motors i se n'encarregaria de la venda a través de la seva xarxa de distribuïdors)

### 2. Vehicles elèctrics.

Montesa estudià fins i tot un projecte per a fabricar o distribuir sota llicència un vehicle elèctric francès, el **Voiture Electronique** dels germans Jarret, que fou presentat a la Fira de Barcelona durant la dècada de 1970. La idea fou, però, desestimada.

### 3. Automòbils de competició.

Els motors Montesa varen equipar també karts, petits cotxes de competició i cotxes de Fórmula IV durant alguns anys. Aquests motors s'incorporaren en xassissos de constructors tan diversos com ara Selex, Hispakart, Tapias, Artés-Guepardo, etc. També diversos automòbils de competició europeus varen optar per mecànica Montesa: el 1970, Tony Brise guanyà el campionat d'Anglaterra de Fórmula IV amb un bòlid equipat amb motor d'aquesta marca de 250 cc (Brise era fill de l'agent de Montesa al Regne Unit, l'amo de Montala Motors).

Va fer motor forabord, persianes o rentadores. ¿Rentadores? Sí, va ser el 1960 i va funcionar deu anys.



## Museu de la ciència i la tècnica de Catalunya.

En la meua visita a aquest museu vaig trobar tota mena d'informació: l'exposició presenta la Col·lecció Pere Permanyer, dipositada al mNACTEC, un veritable museu Montesa que es caracteritza per tenir models de totes les tipologies d'aquesta marca. "Viva Montesa" fa un recorregut per la història de la marca catalana a través de 67 motocicletes, tres bicicletes i dos motors.



















Aquests vehicles, acompanyats de vídeos i imatges emblemàtiques, són els encarregats d'explicar la història de Montesa des dels seus inicis, el 1945, remarcant algunes de les etapes socials i esportives més significatives de l'època com l'Operació Impala, l'Operació Crono, 24 hores de Montjuïc, els trasllats de la fàbrica motivats pel creixement de l'empresa, l'exportació en l'àmbit mundial, els anuncis publicitaris i l'aparició en premsa, fins a arribar a la creació de la societat Montesa-Honda SA, l'any 1986. Avui dia Montesa es manté com a símbol en el món del motociclisme i continua com a referència en la modalitat esportiva de trial.



## Conclusions.

Per concloure, estic molt content d'haver escollit aquest treball, he après molt de la història d'Espanya i sobretot d'Esplugues de Llobregat, mai havia sentit sobre aquesta fàbrica i la importància que va tenir, és trist parlar sobre aquest tema i que moltíssima gent no sàpiga res sobre aquest tema especialment els joves, jo en canvi que sóc estranger no vaig poder viure tota aquesta història de primera mà. Només en la meua visita al barri de la Montesa vaig poder conèixer gent gran que si havia cursat aquesta experiència. També en va agradar moltíssim la visita al museu de la tècnica i la ciència de Catalunya, un espai increïble per persones com jo, aficionades a la tecnologia i la història. Aquesta empresa té moltíssima història que he resumit, perquè em faltarien pàgines per poder-ho posar tot. Però estic content de ser el primer a fer una recerca d'aquesta empresa, que pesi al valor que té no molta gent ho reconeix ¿irònic? Potser si ja que la gent autòctona de la zona reconeix marques estrangeres abans que les marques del país. En resum aquesta tasca m'ha servit per pujar un nivell en l'àmbit acadèmic, sobretot en la lectura i comprensió, perquè com he dit abans, aquesta fàbrica té molta història que mai ningú ha explicat.

## Web grafia.

-  <http://www.honda-montesa.es/montesa/historia.php>
-  <http://www.montesaweb.com/secciones/historia.aspx>
-  [https://es.wikipedia.org/wiki/Paco\\_Bult%C3%B3](https://es.wikipedia.org/wiki/Paco_Bult%C3%B3)
-  <https://www.motoguapa.com/MONTESA/MontesaModelos2.html>
-  [https://es.wikipedia.org/wiki/Montesa\\_\(motocicletas\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Montesa_(motocicletas))
-  [https://elpais.com/diario/2006/07/03/agenda/1151877607\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2006/07/03/agenda/1151877607_850215.html)
-  <http://tumotoclasica.blogspot.com.es/2008/09/montesa-brio-impala-h6-h7-cappra-cota.html>
-  [https://ca.wikipedia.org/wiki/Manuel\\_Gir%C3%B3\\_i\\_Minguella](https://ca.wikipedia.org/wiki/Manuel_Gir%C3%B3_i_Minguella)
-  [https://ca.wikipedia.org/wiki/Montesa\\_A-45](https://ca.wikipedia.org/wiki/Montesa_A-45)
-  [https://ca.wikipedia.org/wiki/Montesa\\_\(motocicleta\)#Competició](https://ca.wikipedia.org/wiki/Montesa_(motocicleta)#Competició)
-  [https://ca.wikipedia.org/wiki/Montesa\\_\(motocicleta\)#Competició](https://ca.wikipedia.org/wiki/Montesa_(motocicleta)#Competició)
-  <http://www.todotrial.com/pruebas/novedades/item/754-nueva-montesa-cota-4rt.html#.Wi20nEribIU>
-  <https://sunol.es/trofeo-montesa/trofeo-montesa-1978.html>
-  <https://sunol.es/trofeo-montesa/trofeo-montesa-motos.html>
-  <http://www.esplugues.cat/ambits/barris/montesa/subhome>
-  <http://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitectura/article/view/110524/163066>
-  [http://arquitecturaeindustria.org/bd/edificio.php?id\\_ed=321](http://arquitecturaeindustria.org/bd/edificio.php?id_ed=321)
-  <http://www.amoticos.org/t8361p25-las-cuatro-fabricas-de-montesa>



