

## Presentació. La indústria de la bici i la moto a Mollet

1922, carrer de Berenguer III. Aquesta és la cronologia i l'escenari de la primera referència documental sobre el món de les dues rodes a Mollet. Poc abans, la població havia fet un pas ferm, decidit i irreversible cap a la industrialització. A mitjans de la dècada de 1910, per primera vegada, l'activitat industrial supera, com a primera font de recursos econòmics, l'agricultura. Només entre les tres empreses més grans –la Pelleria, Can Fàbregas i Can Mulà– hi treballaven més de 1.000 obrers, en un Mollet de 3.000 habitants. Això comporta la necessitat de mà d'obra de les poblacions veïnes i també el creixement demogràfic i urbanístic de Mollet, que veu com, per primera vegada, s'edifica més enllà del rovell de l'ou, és a dir, de la sagrera medieval i el seu entorn immediat. El carrer de Berenguer III serà un dels eixos principals de creixement. És el carrer que uneix el nucli històric amb l'estació de França, i al seu costat, no per casualitat, trobem les dues empreses més grans de la població: la Pelleria i Can Fàbregas. A més a més, es també el carrer de sortida cap al pont del Besòs (construït entre 1917-18) i d'allà a Martorelles, Sant Fost, Badalona... En l'escenari d'aquest nou Mollet, la població treballa a la fàbrica però manté, com a segona activitat, l'agricultura. Mollet esdevé un pol d'atracció de les poblacions veïnes, venen a treballar però també a comprar. Tot això suposa, per primera vegada, una necessitat generalitzada de mobilitat. Cal anar i venir a la fàbrica, als camps, a l'estació, a les poblacions veïnes... i la bicicleta esdevé un vehicle eficient i a l'abast de bona part de les butxaques de l'època.

Cicles Rabasa. Aquest és el negoci: de bicicletes, com el seu nom indica, i el cognom del seu propietari. Un negoci sorgit en el lloc i el moment adequats. Un lloc –el carrer de Berenguer III– de moda, amb vitalitat comercial i, el més important, un carrer de pas obligatori. En un moment que la bicicleta esdevé una necessitat creixent. Calen llocs per comprar-les, vendre-les, llogar-les, repara-les... i Simeó Rabasa Singla tindrà aquesta visió empresarial.

Rabasa és el pioner i també l'impulsor i promotor d'una llarga i extensa nissaga familiar relacionada amb el món de les dues rodes. L'any 1925, Rabasa i el seu cunyat –Vicenç Solà Pujol– s'associen per crear Cicles Rabasa i Solà, que ubicaran en els baixos de la casa dels Solà, a la plaça de l'Església.

Un any més tard, el 1926, Jaume Isern Plans obre, al mateix carrer de Berenguer III, el que serà el segon taller de bicicletes de Mollet: Cicles Isern, que tindrà continuïtat familiar amb Motos Isern, l'Escuderia Isern, el Moto Club Mollet i el Museu Isern de la Moto.

El 1929, Ramon Filbà Vidaló obre Cicles Filbà, a l'avinguda de Jaume I, l'altra gran eix viari i de serveis del Mollet de l'època. Un negoci familiar que a partir de 1947 es transformarà, de manera progressiva, en una armeria.

El negoci comú de Rabasa i Solà el mantindran fins l'any 1931, quan decideixen separar-se per provar sort per separat. Rabasa marxarà a Martorelles i crearà Bicicletes Rabasa, i Solà continuarà a Mollet, amb el nom d'Indústria Ciclista Vicenç Solà.

Aquest mateix any, el 1931, Antonio Basolí Valls, també cunyat de Rabasa, obrirà un negoci de bicicletes, al mateix carrer de Berenguer III. Un altre ne-

goci amb continuïtat familiar del qual sorgiran, entre d'altres, les botigues i la foneria Basolí.

Primer, Rabasa (1922), Solà (1925), Isern (1926), Filbà (1929) i Basolí (1931) i, més tard, Enrich (1941) i Escuin (1958) són noms de referència obligada en la història del pedal a Mollet. En els seus tallers es vendran, es llogaran, es compraran i es repararan bicicletes. El seu enginy i l'esperit de superació els portarà, en alguns casos, a muntar bicicletes amb marca pròpia i, en d'altres, a fabricar recanvis i components per a altres empreses de bicis i també de motos.

A partir de la dècada de 1950, els vehicles de dues rodes amb motor començaran a substituir les bicicletes. Rabasa, per un costat, i Solà, per l'altra, no deixaran perdre aquesta oportunitat. Uns anys abans, el 1944, Simeó Rabasa s'havia associat amb el seu germà Josep, Pepitu, i el 1949 treuen el primer velomotor. El 1950, l'empresa canvia de raó social i es converteix en Nacional Motor, SA, que fabricarà les motos Derbi. En el cas de Vicenç Solà, l'any 1954 apareixen els primers velomotors que llueixen la marca Ducson. A partir de 1957 l'empresa passarà a dir-se Indústria Ciclista Solà SA (ICSSA). Ambdues marques iniciaran una etapa d'esplendor que les portarà a èxits comercials i al més alt nivell en el món de la competició, en una època en què les curses no només aportaven prestigi sinó que també servien per provar els motors que després fabricarien en sèrie.

En l'àmbit baixvallesà, cal esmentar la iniciativa empresarial del perpetuenc Arcadi Dunjó Berta, al darrera del qual trobem les marques Dunjó (1951-1968), Dunjó-Castells (1957) i Dusco (1957). Dunjó, més enllà de produir alguns velomotors i escúters, va destacar en la fabricació de motors auxiliars i sobretot sidecars.

En el context dels anys cinquanta, gràcies a la progressiva reactivació de l'economia –després de la Guerra Civil i la postguerra– i de l'inici de la fabricació de motos per part de Rabasa i Solà, les empreses molletanes de components viuran una etapa d'esplendor, que es mantindrà fins a la dècada de 1970. Indústria Ciclista Vicenç Solà, Tallers Dentí, Indústries Jama (Jaurrieta i Manau), Indústries Jaurrieta, Indústries Mansar (Manils i Sarto), Tallers Serga, Tallers Rierge (Riera i Erra), Planxisteria Gómez, Mobal, Foneria dels Germans Vilà, Foneria d'Antonio Basolí... i així fins a una cinquantena de noms faran que Mollet esdevingui la capital de la indústria auxiliar de les dues rodes. A tocar, Martorelles també aglutinarà un bon nombre d'empreses, com és el cas de Fain-sa, Manau, Comercial Pous (Ideal)... Aquesta indústria auxiliar treballarà per a les marques principals del moment (Derbi, Sanglas, Montesa, Bultaco, Ossa...), també per a la indústria de l'automòbil (Seat), i entraran en el mercat europeu.

Aviat però la indústria de la moto començarà a tenir competidors importants. Primer, l'automòbil –sobretot el Seat 600, que durant la dècada de 1960 va ser un superèxit de vendes–, més tard, a partir de l'any 1970, la progressiva liberalització del mercat espanyol –fins a les hores del tot proteccionista– i, finalment, l'entrada, a partir de la dècada de 1980, de les marques de motos japoneses.

L'any 1970, Derbi separa la producció de bicicletes de la de motos. Bicicletes Rabasa tornarà a Mollet, al polígon industrial de Can Prat, al capdavant de la Margarida Rabasa –filla de Simeó Rabasa– i el seu marit Dante Adami. La producció de motos continuarà a Martorelles i, a partir de 1976, Andreu Rabasa substituirà al seu pare Simeó en la direcció de l'empresa.

Malgrat la competència ferotge de finals de la dècada de 1970, Mecatecno obrirà portes, primer a Martorelles (1978-1983) i després a Lliçà de Vall (1983-1998), amb una aposta innovadora i especialitzada centrada en el mercat infantil. L'impulsor d'aquesta iniciativa: Jordi Rabasa, fill de Josep Rabasa.

A la dècada de 1980 les marques catalanes viuran una crisi molt greu. Ducson fabricarà motos fins el 1988 i, després, es mantindrà com a indústria de components fins l'any 2000, quan l'empresa tancarà.

Derbi sobreviurà a la crisi dels vuitanta gràcies a l'especialització en la fabricació de ciclomotors i motocicletes de baixa cilindrada, amb un cost de producció molt més baixos. L'any 1987 arribarà a un acord d'importació i distribució amb Kawasaki i, més tard –el 2001–, serà absorbida per Piaggio, que tancarà portes el 2013. Bicycles Rabasa havia tancat l'any 1996 per bé que, el 2011, Albert Adami reprendrà la producció, amb el nom de Rabasa Cycle, en un taller situat en el mateix carrer on feia vuitanta-nou anys que tot havia començat: el carrer de Berenguer III.

Arribats a les dècades de 1990-2000, malgrat la situació generalitzada de crisi, el Baix Vallès continuarà liderant la fabricació de motos. En aquest territori, a més a més de Derbi i Mecatecno, s'hi estableixen algunes marques importants com Yamaha (1985-2011) a Palau Solidà i Plegamans i Honda (2000-2010) a Santa Perpètua de Mogoda.

Malgrat que avui ja no es fabriquen motos a Mollet, la indústria auxiliar encara és present. Nadsa, creada l'any 1973, distribueix a tot el món –mitjançant la marca Shad– maletes, seients i altres components. En altres casos, s'ha produït una reconversió cap a altres sectors com és el cas de Rierge, fundada el 1954 i que, des de 1990, s'ha especialitzat en el disseny i la fabricació de centres de mecanització. Un altre cas que cal destacar és el de la martorellenca Fainsa, creada l'any 1935 per Aleix Singla Vila –oncle de Simeó Rabasa–, que ha esdevingut una de les empreses líders a nivell mundial en la fabricació de seients per a diferents mitjans de transport, sobretot trens i autobusos. També la martorellenca Comercial Pous (Ideal) continua el negoci ara a Granollers.

Aquest breu recorregut històric, de pràcticament un segle, posa de manifest la importància i la transcendència que va tenir i encara té el món de la bici i la moto a Mollet. Són moltes les persones que recorden i reviu amb passió aquells temps però els escrits sobre el tema –més enllà de les publicacions sobre Derbi i la figura de Simeó Rabasa– són pràcticament inexistents. Per aquest motiu l'Ajuntament de Mollet del Vallès, mitjançant el Centre d'Estudis Molletans (CEM), va considerar oportú i necessari estudiar, posar en valor i divulgar la estreta relació que ha tingut Mollet amb el món de la bici i la moto: des dels primers tallers de reparació de bicicletes, que van posar l'embrió de les mítiques marques Derbi i Ducson; a la importància de la indústria auxiliar, que en va convertir Mollet en el principal pol de producció; fins al món de la competició al més alt nivell. Per aquests motius hem unit esforços, amb el Museu Isern de la Moto, per recercar i divulgar el que va significar aquesta indústria per a ciutat, el Baix Vallès i el país en general. Els productes que han sorgit de la recerca són diversos i han tingut un abast temporal important. Cal destacar l'exposició *De la bici a la moto a Mollet. La indústria de les dues rodes* (setembre-octubre de 2017), fins ara la major mostra mai vista de models de Ducson; les

XX Jornades del CEM *El món de la moto a Mollet* (octubre de 2017); aquest monogràfic (gener de 2018); i el blog de la V edició del projecte intergeneracional *Els nostres mestres, la memòria de la nostra ciutat* (<https://elsnostresmestres.wordpress.com>), que es presentarà el juny de 2018.

El monogràfic que trobareu a continuació és una primera aproximació a un àmbit de recerca ampli i complex, que obre les portes a noves aportacions més específiques. De manera volguda, la recerca i el present monogràfic s'han centrat sobretot en els aspectes fins ara no publicats. Els tres primers articles són el resultat del treball d'un grup de joves historiadores, que ens apropen als orígens de la indústria de les dues rodes, al desconegut món de la mítica Ducson i a la capitalitat molletana de la indústria auxiliar de la moto. A continuació, tres visions periodístiques sobre la relació pilot i màquina en el món de la competició, els darrers anys de Derbi i les singularitats de Mecatecno. El punt i final és pel Museu Isern de la Moto, una institució privada que vetlla per donar a conèixer la relació històrica de Mollet amb la indústria de la motocicleta i amb l'esport del motociclisme.

Finalment, el més sincer agraïment a tots i totes els que han fet possible aquesta iniciativa. Als empresaris, treballadors, pilots, enginyers, mecànics, familiars, estudiosos i entusiastes del món de les dues rodes, que han aportat informació de primera mà, documentació, fotografies i les peces (bicis, motos, recanvis, catàlegs...) que van permetre bastir l'exposició: Montserrat Abril, Maria Rosa Andrés, Pere Auradell, Andreu Basolí, Antoni Basolí, Josep Bermúdez, Josep Maria Busquets (*Guendalino*), Joan Castellón, Salvador Cañellas, Tomàs Domingo, Basili Escuin, Ramon Farré, Jacint Filbà, Josep Flores (Club Ducson), Ramon Galí, César Gracia (*Cesarín*), Benjamí (*Min*) Grau, Josep Griñó, Joan Iglesias, Josep Iglesias, Glòria Isern, Josep Isern, Rosa Mauri, Miquel Montsant, Maria Mercè Ninou, Toni Palau, Pere Pi, Policia Municipal de Mollet del Vallès, Jordi Rabasa, Olga Rabasa, Josep Sandoval, Joaquim Santacreu, Freddy Sanjuan, Ramon Serra, Josep Solà, Cristina Soler, Estanis Soler, Imma Torrents, Martí Turégano, Mariano Villaescusa i Fernando Zambrano. Als col·laboradors del CEM que han fet possible la recerca, als ponents de les Jornades i als articulistes del monogràfic: Maria Rosa Boada, Jaume Boix, Alba Cano, Javier Diéguez, Manel Domènech, Francisco Javier Gil, Francisco Herreros, Glòria Isern, Maria Carme Macià, Iris Martos, Aina Muñoz, Joan Carles Orengo, Carlos Prieto, Mariona Rabasa i Joan Ventura. A l'equip de Cultura i de La Marineta, i de manera especial a l'Anna Comadran, pel bon gust en el disseny de l'exposició que hi vam poder veure. A l'Arxiu Històric Municipal, al Servei Local de Català i al Museu Abelló per la llarga i efectiva trajectòria de col·laboració amb el CEM.

I per acabar, com no podia ser d'altra manera, el reconeixement a la família Isern Abril que, des de fa anys, amb el Museu Isern de la Moto i altres iniciatives treballa per recuperar, preservar i divulgar la memòria de la ciutat en aquest camp; i, de manera molt especial, a la Glòria Isern per la contagiosa passió per les motos, per comissionar l'exposició i pel treball intens i incansable en tot el projecte.

Jordi Bertran i Duarte

Director del CEM i coordinador de les Jornades i el monogràfic