

Mecatecno, un bressol de campions nascut a Martorelles.

Foment de la moto des de la infància

Mariona Rabasa Yrla*

Resum

Aquest article pretén descobrir la història de la marca martorellenca Mecatecno a través del testimoni del seu creador, Jordi Rabasa. Nascuda l'any 1978, fou la primera empresa a tot l'Estat en fabricar motos infantils, i durant els anys vuitanta i noranta contribuï de manera directa a forjar un planter de pilots professionals, alguns dels quals han esdevingut campions mundials en diferents categories. Tanmateix, l'empresa també va fabricar ciclomotors de carretera i motos de trial. Per entendre l'abast de la seva història, el text explica els orígens de Mecatecno, que el lector veurà que es remunten al pas de Rabasa per Derbi, aborda el context de la indústria motociclista al Baix Vallès de finals del segle passat i aporta una cronologia de les accions més destacades de la marca.

Paraules clau: Mecatecno, Jordi Rabasa, Martorelles, Derbi, motos infantils, trial.

Context

La darrerria de la dècada dels setanta va ser una època dura econòmicament per a moltes marques motociclistes. Les històriques Bultaco, Ossa o Monte-

sa s'enfrontaven a l'inici del declivi de la seva activitat, sense trobar un encaix a les noves regles macroeconòmiques que va establir l'arribada de la democràcia a l'Estat. A Derbi, en canvi, les dificultats se superaven amb el llançament de nous models de carretera.

En aquest context, l'any 1978 una opció per a una persona entusiasta del món de la moto com era el cas de Jordi Rabasa (Martorelles, 1950), empleat aleshores de Derbi, era bus-

251



Figura 1. Jordi Rabasa al trial Scottish Six Days de 1974, amb una Montesa Cota 247.

*Comunicadora audiovisual i periodista, marionarabasa@gmail.com

car un nínxol al mercat de la motocicleta. Per a aquest jove de 28, anys, que havia estat pilot de trial amb Montesa i treballava en contacte amb el departament de competició a la fàbrica de Martorelles, la solució van ser les minimotos infantils. No se'n fabricaven, a Espanya, i no requerien permís de matriculació del Ministerio de Industria.

L'empremta de Derbi

El futur empresari era fill de Josep (Pepitu) Rabasa, cofundador juntament amb el seu germà Simeó de Nacional Motor, SA-Derbi i director de fàbrica. El seu pas com a treballador per l'empresa on treballava el seu pare no

tanta, des d'una petita població com Martorelles, hi sortissin les «bales vermelles», campiones mundials malgrat l'escassetat de recursos tecnològics, i una extensa gamma de productes del món de les dues rodes. Aquesta peculiar visió del món industrial, producte d'un temps determinat, és avui en dia difícil de trobar. La doctrina era clara: «tots a l'una, amb il·lusió pel que es fa, ajudar on faci falta i, de retorn, reconèixer els mèrits de cada treballador i recompensar-los». En aquells poc lluminosos anys seixanta-setanta, la disciplina de Derbi va forjar, sens dubte, uns valors a la gent de tota la comarca que hi va posar el seu gra de sorra, fent-la partícip d'un projecte

252

només li va servir per agafar experiència en el sector del desenvolupament de producte sinó que l'insuflà els valors de la casa, que marcarien la idiosincràsia de la futura Mecatecno. A Derbi, Rabasa va aprendre que amb il·lusió i esforç era possible crear des de zero qualsevol obra, ja fos una moto o una gesta esportiva davant dels gegants italians, alemanys o japonesos. L'esperit d'equip de la fàbrica, que impregnava des de l'amo fins a l'últim treballador, va fer realitat que als anys seixanta i se-



Ahora cuando veo a todos estos jóvenes de 7, 8 o 9 años, demostrando sus acuitades sobre esas pequeñas motos que tanto sirven para cross, como para trial, pienso en el «infarto» que me hubiera producido a mí si alguien a esa edad me hubiera regalado un aparato como esos.
Resientemente la técnica es cada vez más popular. Pienso que hace apenas 15 años el tener en la familia un «seiscientos» era el sueñoorado de miles de personas. Ahora, hasta el más

«peque» de la familia exige su «aparato».
Montesa tiene la Cota 25, Bultaco la Chispa y ahora aparece la Mecatecno.
¿Qué es Mecatecno? Una pregunta que yo en nuestro lugar también me haría.
Mecatecno es una industria formada por tres entusiastas de las dos ruedas y conocidos de todos vosotros: Jorge Rabasa, Juan Ruiz (ex mecánico de Nieto) y Miguel Mira (hermano de Javier Mira).
Ellos, creadores de la idea, han logrado desarrollar

una moto dirigida a los jóvenes que tienen entre 5 y 11 años, pero con todos los acondicionamientos de una moto de las «grandes».
El primer producto Mecatecno es esta pequeña moto bautizada como Hobby 50 (al fin y al cabo es un «hobby»)
Estos tres aventureros de la técnica, han logrado realizar un producto que ofrece una robustez tremenda tanto de chasis (monocasco) como de motor (Morini) de 50 cc.
Se ha buscado un mono-

casco, ya que la moto va dirigida a la edad más terrible, ya que lo destrozan todo y este es el sistema que ofrece más rigidez y resistencia.
La distribución está asegurada a todo el mercado nacional, pues siempre se contará con un stock lo suficientemente amplio como para poder servir al instante. En cuanto a cambios el problema también está subsanando.

Figura 2. Joan Ruiz, Jordi Rabasa i Ramon Mira amb les primeres minimotos fabricades a Martorelles, model Hobby.

il·lusionador que els convencia que, amb esforç, tot era possible.

Al juny de 1978, Jordi Rabasa marxa de Derbi i comença un nou projecte de motocicletes infantils que anomena Mecatecno, acrònim de «Mecánica y Tecnología». No ho fa sol; encoratja dos dels seus companys, Ramon Mira i Joan Ruiz, que accepten el repte. Mira (1947) ocupava llavors el càrrec de cap de l'oficina tècnica de Derbi, des d'on es covaven totes les iniciatives perquè el producte sortís bé. Ruiz (1950) era mecànic de l'equip de carreres del desaparegut pilot Àngel Nieto. Al principi, hi treballà de forma col·laborativa fins al 1983, any en què deixà Derbi per formar part ja oficialment de l'empresa. Aquell mateix any, el taller ja quedava petit i l'equip va decidir traslladar la producció industrial al polígon Els Xops de Lliçà de Vall, lloc on es desenvolupà l'activitat fins al 2003.

Els tres joves van marcar-se un objectiu ambiciós: crear una sèrie de dues-centes motos abans de la campanya de Nadal, l'època en què s'assoleixen les vendes més importants de l'any al sector infantil. Mans a l'obra, van instal·lar-se a un petit taller construït al pati de la casa familiar de Jordi Rabasa, al carrer de les Escoles de Martorelles, la base d'operacions de Mecatecno fins a 1983, quan es traslladen a Lliçà de Vall. El prototip, treballat sense descans durant tot l'estiu, va batejar-se amb el nom de Hobby, i és considerada la primera moto per a nens de tot l'estat. Tots els components, excepte les llantes i el motor, un Morini Franco italià de 50 cc, eren fets a casa o de proveïdors catalans.

Al novembre d'aquell mateix any, les dues-centes unitats de la Hobby ja eren a punt per obrir-se pas a un mercat expectant. La presentació del

model a la premsa especialitzada —amb un anunci a doble pàgina a la revista *Motociclismo*— havia generat gran interès i els periodistes en lloaven la qualitat. El 6 de gener del 1979, els Reis d'Orient van esgotar les existències d'aquella sèrie muntada al jardí de la casa on Rabasa encara viu avui en dia. Durant aquell any, van muntar tres sèries més, i ja per Nadal havien creat un model nou, la minimoto Cuc, una versió més elaborada que la Hobby per a infants de set a onze anys.

Models primerencs amb la rúbrica d'un artista: Francesc Bas

Des dels inicis, Jordi Rabasa tenia molt clars els requisits que havien de complir les seves motos: màxima eficiència, control dels costos per aconseguir el benefici esperat i que el producte fos estèticament atractiu. Aquest últim aspecte va ser, precisament, un

253

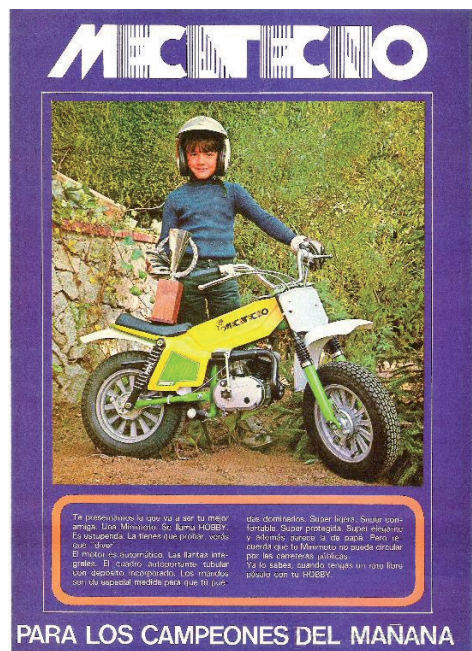


Figura 3. Fulletó promocional del primer model Mecatecno.

dels més apreciats tant pels clients com pels experts de tota la gamma de models que dissenyà Mecatecno. Un dels responsables perquè els xassissos i carenats fossin tan celebrats va ser el molletà Francesc Bas, gran actiu de la vida cultural i associativa de la ciutat. Cesc Bas, a banda de deixar un important llegat escultòric a Mollet —com el Monument a Rafael Casanova, el Mil·lenari de Catalunya i el Monument a tots els vells del món— també va ser autor, juntament amb Josep Nogué, dels Gegants Solemnes de la ciutat, en Vicenç i na Marinette, i creador de les figures de la Cabra, el Beliak i la Diablessa del Ball de Diables molletà, del qual en fou fundador.

Bas havia estat dibuixant tècnic de l'Oficina tècnica de Derbi. A finals dels setanta treballava de dissenyador a un important comerç de decoració de Barcelona. Va ser en aquesta època quan Jordi Rabasa i el seu equip van proposar-li col·laborar amb l'empresa. L'artista i dibuixant va fer els dissenys dels dos primers models, Hobby i Chic, i el del ciclomotor Tanga, nascut el 1984. A més, va ser l'artífex del logotip emblemàtic de Mecatecno, una imatge icònica que representava una clau anglesa que collava un conjunt format per un cilindre i una culata.

Bas no va ser l'únic col·laborador amb faceta artística que va passar per Mecatecno. En altres moments, l'empresa va comptar amb la contribució del destacat escultor de Sant Cugat Pep Codó.



Figura 4. El logotip de la marca va ser creat per l'artista molletà Cesc Bas. Hi representa una clau anglesa agafant un conjunt de cilindre i culata.

Chic, una moto per endur-te sota el braç

Als dos primers models infantils els succeí la Chic, un ciclomotor matriculable que permetia a la jove empresa diversificar el mercat potencial a què aspiraven fins aleshores, altament estacional —per Nadal i vacances escolars— en dedicar-se exclusivament als models infantils, considerats joguines. La Chic va ser una revolucionària en el seu àmbit: un ciclomotor portable... i plegable! Va ser la primera d'aquestes característiques feta a l'Estat; la Pack 2 d'Italjet, italiana, gaudia de certa popularitat, però malgrat que era molt lleugera i es plegava amb facilitat, tenia mancances de conducció que la Chic va saber resoldre. Es podia desarmar a dins del portamaletes d'un cotxe, i allhora podies circular-hi per carretera en distàncies mitjanes; a més, tenia una estètica encisadora. Una anècdota divertida és que la seva popularitat va

254



Figura 5. El model Chic en un reportatge de la revista Motociclismo de l'any 1981. A la imatge, feta al Saló de l'Automòbil de Barcelona, s'aprecien diferents versions de la moto portable.

arribar, per sorpresa, a la premsa rosa, concretament a la revista *Hola!*, que va publicar un reportatge d'Isabel Preysler lluint sobre el ciclomotor —de fet, Mecatecno també va tenir encàrrecs per a la Casa Reial, i se sap que l'actual rei d'Espanya, Felip VI, i les infantes van aprendre a anar en moto amb les seves minimotos.



Figura 6. El molletà Marcel·lí Corchs amb el primer prototip de trial fet per Mecatecno.

La Chic també va ser el primer vehicle Mecatecno que va ser homologat segons la normativa nacional. Aquest reglament va suposar alguns maldecaps a l'empresa, ja que marcava un percentatge determinat de nacionalització del producte, fet que la va obligar a produir les llantes de la moto en lloc d'importar-les. A més, se'n limitava el pes màxim, el nivell de soroll, el rendiment de frenada i havia de dur pedals practicables.

La introducció al trial de competició: Marcel·lí Corchs

Durant la seva joventut, Jordi Rabasa havia estat pilot de trial oficial de Montesa. Tot i no dedicar-s'hi mai exclusivament, Rabasa va disputar dues vegades els Sis Dies d'Escòcia de Trial, probablement la competició més mítica i carismàtica de tot el món per als amants d'aquesta disciplina. El 1975, el pilot abandonà la competició per centrar-se en la seva feina a Derbi, primer, i en la creació de Mecatecno més tard. La passió pel fora asfalt —segurament la que ha marcat més la seva carrera professional i vital—, aviat faria reprendre al jove la idea de tornar a practicar.

Volent tornar a anar en moto, a finals del 1979 va comprar una Fantic de 155 cc als germans Soler per treure's el cuquet de fer trial. Les primeres voltes amb aquella moto no van aconseguir, ni de bon tros, el resultat que Rabasa esperava: no rendia ni responia les seves expectatives. En veure que això podria ser una forma d'entrenament per a futurs objectius, Rabasa va comentar a Mira i Ruiz la possibilitat de crear una moto nova a partir del motor d'aquella Fantic. Tots tres van decidir posar-se mans a l'obra, i en poc temps ja havien aconseguit un prototip. La nova moto, però, «no anava ni endarrere», tal com recorda Rabasa; Ruiz de seguida va veure que el problema provenia del tub d'escapament, i va decidir fer un *tubarro* nou seguint les mides de l'original de Fantic però adaptat al xassís del prototip Mecatecno. Oli en un llum; la moto anava «com un tro». A banda, es van polir els problemes de joventut propis d'un prototip i se'n va augmentar la cilindrada del motor de 155 a 180 cc per donar-li més empenta. Ara sí, el vehicle rodava com Rabasa desitjava.

A finals de 1980, en una sortida per Santa Maria de Martorelles per comprovar el rendiment de la moto, Jordi Rabasa coincideix amb Marcel·lí Corchs (Mollet del Vallès, 1965), un jove pilot de només setze anys, fill de firaires granollerins, que començava a destacar en categoria júnior amb una SWM italiana. Corchs va provar la Mecatecno per les zones del Sauló Gran i en va sortir meravellat. Rabasa va veure de seguida que el jove, una autèntica promesa del trial, havia de pilotar la Mecatecno en endavant. Corchs va signar un contracte amb la marca per a la temporada de 1981, un any per emmarcar en la carrera del pilot i de la marca martorellenca. I és que tots els trials disputats van acabar amb Corchs dalt del podi, alguns dels quals, fins i tot, va guanyar-los a pilots de categoria màxima. Finalment, va quedar subcampió d'Espanya en una competició freqüent, i decidida en prova única, amb Lluís Gallach, pilot de Montesa, que només el superà per un punt.

Figura 7. El pilot de Sant Fost de Campsentelles Salva Garcia amb el primer prototip de trial amb motor Mecatecno, l'any 1984.



El següent any, va continuar a Mecatecno, ara ja en categoria màxima. Llavors Corchs ja era un pilot cobejat per les principals marques del país. Tot i que aquella temporada va participar en proves del Campionat del món amb resultats destacables, a finals d'any va marxar de Mecatecno per córrer la temporada de 1983 a Derbi, que acabava de treure un prototip de trial.

L'experiència curta però prolífica de Corchs amb Mecatecno va fer que l'equip, després de la seva marxa, decidís fer un pas endavant en la fabricació de motos de trial. Instal·lats ja a Lliçà de Vall, Jordi Rabasa, Ramon Mira i Joan Ruiz al capdavant de l'empresa van començar a confeccionar el primer motor propi de la marca. Fer, com defineix Rabasa, l'ànima de la moto era tot un repte, i no va ser fàcil aconseguir-ho. Ramon Mira va dibuixar fins a tres versions diferents abans de trobar el model definitiu. El primer model va ser un 250 centímetres cúbics que va pilotar el santfostenc Salva Garcia al campionat de 1984. Després, es redissenà i s'augmentà la cilindrada fins als 326 cc (la Mecatecno MR326, coneguda com la moto verda pel color del seu dipòsit), motor amb què correrien Gabino Renales, també de Sant Fost, Ronald Garcia i Albert Juventeny. Els pilots van córrer dues temporades amb resultats diversos, seguint el camí que havia iniciat Marcel·lí Corchs, que el 1984, amb prou feines 18 anys, va morir en un accident d'automòbil quan anava a disputar una prova del campionat estatal amb el seu actual equip.

A més de l'afany esportiu, es va dedicar un important esforç a produir una sèrie de motocicletes de trial amb la denominació MR326 caracteritzada pel dipòsit verd per a la venda especialitzada.

Fitxatge de Lluís Gallach

L'últim corredor amb una moto verda de Mecatecno va ser Ronald Garcia. Amb l'ànim de millorar el rendiment de la moto, es van fer diverses evolucions i es va crear, el 1986, el prototip del model Dragonfly, el més reconegut de la marca pel que fa als models de trial. Per afrontar amb èxit la temporada de 1987, l'equip decideix contractar Lluís Gallach, campió d'Espanya amb Merlin el 1984 i el 1985. El corredor de Santa Cecília de Voltregà va acceptar l'oferta en comprovar el bon comportament de moto i signà el seu compromís amb Mecatecno per a aquella temporada. Els resultats de Gallach van ser satisfactoris: el pilot, totalment adaptat a la Dragonfly, va guanyar la primera prova del Mundial i aquell any, i també el següent, quedà subcampionat d'Espanya i campió de Catalunya. A més, els bons resultats i el comportament de la moto van permetre que les sèries projectades per als pilots aficionats tinguessin una gran acollida en el món del trial. L'any 1989, el model Dragonfly es va remodelar convertint-se en el model Skywalker, que conservava les virtuts del seu antecedent però amb menys pes i més eficàcia.



Figura 8. Cartell publicitari del model Dragonfly, creat el 1987.



Figura 9. El pilot Lluís Gallach en una prova del Campionat del Món amb la seva Mecatecno Skywalker.

L'atzar, tanmateix, va fer que justament aquest fos el moment de la irrupció en l'escena del trial de Jordi Tarrés, el segon millor esportista de la història en aquesta disciplina, després del també català Toni Bou. L'arribada d'aquest corredor fora de sèrie, sumada al fet que era una època en què el trial, tant en el vessant competitiu com comercial, vivia una lluita ferotge amb un gran nombre de grans marques com Beta, Yamaha, Aprilia, Honda, GasGas, Garelli, Montesa, Fantic, Italjet o Alfer, va fer que Mecatecno es replantegés la seva estada en el món del trial. Des de llavors, l'enfocament es va centrar en la formació i difusió del trial infantil.



Figura 10. Pàgina d'un calendari de 1989 amb fotografies fetes pel japonès M. Tsuji.

258



Figura 11. Rèplica de 2016 de la Dragonfly feta amb fusta a escala 1:8 de 23x13 centímetres realitzada per l'artesà anglès Jon Matthews, una mostra de l'admiració que desperta encara avui aquesta moto.

Desafío Mecatecno: planter de pilots professionals

Immediatament després que Mecatecno tragués al mercat l'aclamat model Dragonfly, l'equip va fabricar-li un germà petit: la Dragonfly School

Boy, una moto per a joves pilots d'entre deu i catorze anys pensada perquè poguessin iniciar-se de manera professional al món del trial. La nova moto infantil va tenir un èxit apreciable i es va exportar a països com Regne Unit, Suècia, França, Austràlia, Japó o Alemanya.

La bona acollida de l'School Boy i l'entrada de Gallach a l'equip de competició de l'empresa, que hi aportava prestigi, va animar-los a crear el campionat infantil i juvenil de trial federat Desafío Mecatecno. El campionat va ser una de les primeres proves que s'organitzava amb el suport de la Federació Catalana de Motociclisme, ja que, fins llavors, l'ens no facilitava llicències infantils. De competicions per a infants, però, ja n'hi havia hagut en el passat. De fet, el pioner de les proves per a nens és el molletà Josep Isern, que als anys setanta va promoure i organitzar tot un seguit de proves júnior a Mollet i a altres punts de la comarca. A Isern cal agrair-li el naixement i el desenvolupament del motociclisme infantil a l'Estat, a través dels coneguts cursets –en no poder-se federar, se'ls havia de considerar com a tal– que s'organitzaven sota l'empara de l'Escuderia Isern.

Jordi Rabasa va voler heretar, també, l'esperit d'aquelles competicions, transportant-les a un temps i una generació que creixia veient els èxits de Tarrés i Gallach. En total, van celebrar-se dos campionats Desafío a Catalunya, de quatre proves cadascun, dues d'elles a Martorelles i Montornès; i un a nivell estatal, amb proves a Bilbao, Madrid, València i Catalunya. Amb el suport dels motoclubs territorials i amb Ricard Pinet com a director de cursa, la competició va aplegar centenars d'infants de tot l'Estat. Amb només sis anys, el



Figura 12. El campionat infantil Desafio Mecatecno va encetar el camí a centenars d'infants al trial competitiu.

futur campió del Món de trial indoor i a l'aire lliure Adam Raga va guanyar, l'any 1988, el Desafio a Martorelles, el primer trial de la seva trajectòria en què va córrer.

Tant el Desafio com la bona acceptació del model Dragonfly School Boy van deixar palès l'interès del públic infantil en la pràctica de trial. Per tal d'ampliar la franja d'edat dels joves pilots, Mecatecno va treure al mercat, l'any 1990, la moto Alevín, un model derivat de l'School Boy però més petit perquè els infants de menys de deu anys poguessin practicar trial. L'Alevín era l'únic model adaptat i destinat a aquest públic del mercat mundial i es va exportar arreu del món. Al Regne Unit, on les vendes van ser notables, la moto es va batejar amb el nom Amigo, un suggeriment que l'importador del país va fer a l'em-



Figura 13. La moto Alevín va arribar a la premsa internacional, com es pot veure en aquest reportatge de la revista *Trial Journal Magazine* del Japó.

presa en ser una paraula prou coneguda per al públic anglosaxó.

Els ciclomotors esportius i la qüestió de les sis marxes

A finals dels anys vuitanta, l'aparició en escena de les bicicletes de muntanya —o BTT, acrònim de Bicicletes Tot Terreny— remou el fins aleshores estable mercat de la motocicleta infantil. El nou vehicle, molt més econòmic que una moto, va afectar directament les vendes de la campanya nadalenca i la d'estiu. Però tot problema té una solució i a Mecatecno van optar per desafiar aquest nou competidor diversificant els productes de la marca amb una línia dedicada als ciclomotors de carretera esportius. Aquest nou camí va materialitzar-se, a finals de 1991, en el model Racing, una moto amb care-

nat integral com les de les curses de velocitat, motor refrigerat per aigua, forquilla invertida Showa –llavors, l'última tendència–, llantes d'aliatge de tres pals, manillar de competició i un fals dipòsit per desar-hi les pertinences. La Racing va entrar al mercat com una estrella a la catifa vermella, i els primers nou mesos va gaudir d'una acollida extraordinària. Malauradament, l'èxit que albirava el ciclomotor va esvaïr-se a partir del setembre de 1992, inici de la primera crisi econòmica espanyola després de la Transició, després dels Jocs de Barcelona '92 i de l'Expo de Sevilla.

A partir d'aquesta data, comencen els anys més difícils per a Mecatecno i també per a bona part del mercat global del motor. En poc temps, es van perdre dues tercers parts de les vendes i es va haver de reduir costos per poder continuar amb l'activitat. La Racing, sens dubte, va ser el projecte més difícil. No només eren els temps de la crisi, sinó que, en crear un model com aquest, s'entrava al mercat de la moto més complex i important –i de retruc, el més competitiu– a tot l'Estat: el del ciclomotor de carretera. Aquesta època, a més, va coincidir amb l'entrada en vigor de la nova normativa espanyola que regulava la fabricació de ciclomotors. Les condicions fins aleshores vigents de la legislació referents al pes i la velocitat màximes, l'obligació de portar pedals practicables i la limitació a un sol conductor van canviar de dalt a baix. Es va suprimir el pes màxim, tampoc calia que incloguessin pedals, hi podia anar un pilot i un acompanyant i, el més important, s'augmentava el límit de velocitat i, en conseqüència, els vehicles podien tenir fins a sis marxes.

La qüestió de les sis marxes va ser

rebuda com una molt mala notícia a Mecatecno. El proveïdor dels seus motors, els italians Franco Morini, només en fabricaven fins a quatre. El nou escenari, per tant, beneficiava molt més a aquelles empreses que comptaven amb subministradors de motors de sis velocitats. Aquesta conjuntura va deixar, per tant, encara més minvada l'oportunitat de recuperar el nivell de vendes d'abans de la crisi. Per fer-la front, es van remodelar els models de minimotos Alevín, Meteor i Tornado. Tanmateix, el 1996 Mecatecno va produir un model nou, la Brindis, un ciclomotor de quatre marxes de tipus turisme, sense carenat i amb manillar alt. Tot i que les sèries van anar venent-se, la moto no va

260



Figura 14. El model Racing va ser el primer ciclomotor de carretera esportiu de la marca vallesana.



Figura 15. El ciclomotor Brindis.

tenir una massa bona resposta al mercat. El 1997, es va fer un model infantil, la Mini Kid, i després d'aquest l'empresa va aturar la fabricació de ciclomotors per continuar, fins al 2003, com a indústria auxiliar del món de la moto.

Les motos infantils, l'ànima de l'empresa

Si per alguna cosa va destacar Mecatecno fou com a referent en la fabricació de motos infantils. El primer model, com s'ha apuntat, va ser el model Hobby de 1978. L'any següent, va aparèixer al mercat la Cuc, amb característiques similars però més alta per acomodar infants més grans. La característica més comuna d'aquestes dues motos era el xassís, que feia també la funció de dipòsit de benzina. L'any 1983 es va fabricar la Grac, absolutament diferent als models anteriors, que tenia un xassís de tubs tipus diamond amb un dipòsit de benzina de plàstic bufat i plaques de plàstic amotllat. El model era més gran que la Cuc i suposava un pas més en la sofisticació d'aquestes petites motos. Paral·lelament, durant aquesta època la marca va començar a construir l'esquelet —xassissos i ferratges— d'una sèrie per a cavallets de firaires, principalment per a una empresa d'atraccions de Saragossa, però també a Catalunya. Tot i que han passat més de trenta anys, encara avui es poden veure dues motos Mecatecno als cavallets que hi ha instal·lats permanentment a la plaça del Pintor Abelló de Mollet, i que en l'actualitat estan pintats amb els colors del cos de Mossos d'Esquadra.

El 1986, es va substituir el model Cuc pel model Mini, que comptava amb una estètica totalment renovada, però conservant el xassís. Igualment, es va deixar de fabricar el model

Grac, que també va tenir la seva evolució, l'Huracán. Aquesta moto reprenia els elements mecànics de la seva antecessora però amb una estètica més actualitzada i innovadora. Tots aquests models tenien una concepció de moto de camp, similar a la moto de muntanya.

El 1987 es va fer una picada d'ullet als models de competició de velocitat amb la Micro GP, una moto de gran bellesa amb carenat integral que seduïa, lògicament, més als pares que no pas als infants als quals anava destinada. La Dragonfly SchoolBoy, com s'ha apuntat, va sortir a la llum el 1988, i dos anys després, el 1990, es va iniciar la fabricació del model Meteor, una minimoto completament



Figura 16. El model Meteor, inspirat en les motos del París-Dakar.



Figura 17. La Tornado, per als corredors més menuts.

nova pel que fa als apartats mecànics i estètics (xassís, plàstics, dipòsits, etc.) que s'inspirava en les grans motos de Raid que corrien al mític ral·li París-Dakar, destinada a infants a partir dels deu anys. L'any 1991, el model Huracán es va substituir per la Tornado, una moto adaptada als infants més menuts. Aquell mateix any Mecatecno també va fabricar l'Alevín, de trial. Després d'aquesta moto, l'empresa va dedicar tots els esforços a la fabricació de ciclomotors –Racing i Brindis–, i no va ser fins al 1997 quan aparegué l'últim model infantil, la Mini Kid, dissenyada des de zero amb frens de disc mecànics al davant i al darrere. S'hi fabricaven a l'empresa els carrets

de les rodes, les pinces i els discs de fre, la suspensió davantera, el manillar, el xassís, el basculant de darrere i els plàstics, i es muntaven les rodes, es feia l'assemblatge general, les proves d'afinatge, l'embalatge i l'expedició dels clients.

Aquesta riuada de models, juntament amb els ciclomotors i les motos de trial, a més de l'esforç esportiu de molts anys, fa evident que va ser una època d'una creativitat i dedicació titànics per un petit equip com el de Mecatecno. És la prova que amb pocs mitjans però amb grans dosis de voluntat, *savoir-faire* i companyonia es poden assolir metes per sobre del que és habitual.

262



Figura 18. Imatge actual de Jordi Rabasa, Ramon Mira i Joan Ruiz amb la 'moto verda' de Mecatecno, exposada a l'exposició *Catalunya Moto*, que organitzà la Generalitat de Catalunya al Palau Robert de Barcelona l'any 2015.

Epíleg: Type 1, Type 2 i motos elèctriques

A través de converses de Ramon Mira amb l'amo de l'empresa d'embarcacions esportives Fibrester, Ramon Vila, el 2005 tots dos i Jordi Rabasa van reprendre la fabricació de motocicletes infantils a Centelles. Es va dissenyar *ex-novo* un model de moto amb característiques de tot terreny amb dues versions de diferents alçades, per infants de sis a dotze anys; van ser les anomenades Type 1 i Type 2. Aquestes motos van ser el màxim exponent de l'època perquè disposaven d'un xassís de doble biga (a l'estil de les motos grans), anaven amb frens de disc mecànics i tenien la particularitat, aleshores poc estesa, de muntar un motor de quatre temps (4T). El soroll del 4T en una moto infantil, a banda de poc freqüent, era una sensació nova i extraordinària per a tothom.

Aquest nou projecte va durar dos anys perquè, precisament, no reunia les virtuts esmentades de l'època anterior. En aquesta etapa finalitza el

recorregut de Jordi Rabasa i Ramon Mira al món industrial de la moto, així com el de Joan Ruiz, que ja en aquest període no hi era. Tanmateix, la marca continua avui com a distintiu d'unes motocicletes infantils elèctriques amb seu a Martorelles, que des de l'any 2011 donen continuïtat durant quaranta anys al nom de Mecatecno.

Al llarg del segle XX i XXI, a Catalunya i a l'Estat espanyol hi han hagut moltes marques de motocicletes, però es poden comptar amb els dits de la mà les que han pogut estendre la seva activitat al llarg de més de quatre dècades. Que en especial a la comarca del Vallès Oriental, i més concretament al Baix Vallès, hi hagin persistit marques com Derbi, Ducson o Mecatecno —amb una vinculació familiar no gens casual entre totes tres— és un motiu que ens hauria de fer enorgullir, primer, i reflexionar, després, per valorar la situació que viu actualment aquesta branca industrial.

Fons orals

Rabasa Frigola, Jordi

Fotografies

Arxiu personal de Jordi Rabasa