

Historia de Montesa

VIVA
MONTESA



ANTECEDENTES

El inicio de la historia de Montesa debe situarse en 1944, cuando el joven industrial barcelonés Pere Permanyer Puigjaner, de 33 años, inició un desarrollo evolutivo de su industria de fabricación de gasógenos para la automoción, abriendo una nueva rama de sus actividades hacia el sector de las motocicletas.

La industria del gasógeno fue una estampa característica de la vida española de la postguerra.

Durante la segunda guerra mundial, de 1939-45 y en plena reconstrucción española después de la devastadora guerra civil de 1936-39, la escasez de carburantes había paralizado el transporte en España, de tal manera que la aplicación del sistema gasógeno (un habilidoso procedimiento para la obtención de combustible quemando cáscaras de almendra) fue en aquella época un recurso prácticamente mágico, para la propulsión de automóviles, camiones y generadores de corriente eléctrica.

Pedro Permanyer había conocido el rendimiento de los combustibles vegetales a través del negocio que había fundado su abuelo, dedicado a la importación y distribución de carbón. Los Carbones Permanyer obtenían la materia prima de las islas de Córcega i Sicilia y la transportaban hasta Barcelona por medio dos goletas propias.

A continuación, una flota de camiones distribuían subsiguientemente el producto por el España. Pedro Permanyer Puigjaner nació en Barcelona el 21 de Julio de 1911. A la edad de un año se instaló, con sus padres, en un nuevo domicilio familiar en el distrito de Sant Martí, de Barcelona, donde se ubicaba la empresa. Su integración en el territorio y su cooperación en el progreso de la juventud y el desarrollo del barrio, durante sus años de residencia en el mismo, le hizo merecedor, en 1975, del premio "San Martín de Oro con trascendencia internacional", por parte de la Junta Municipal del Distrito. Aunque durante algún tiempo colaboró en la industria familiar a las órdenes de su padre, muy pronto evidenció una inclinación natural por la industria y una pasión por la mecánica.



Pere Permanyer Puigjaner

De niño, el juego del "Meccano" contribuyó a desarrollar su vocación por la innovación industrial. Cuando acabó sus estudios de Peritaje Industrial y Mercantil en 1931, su inquietud le invitó a desarrollar una de sus primeras ideas juveniles: en previsión de posibles restricciones energéticas, estudió el sistema de propulsión mediante gasógenos aplicados a los motores de combustión interna. Viajó a Madrid, y después a Londres y a París, donde el sistema se había estudiado de forma académica, al objeto de recabar toda la información posible. En la capital francesa, llegó a conducir un camión de basura. movido por el sistema de gasógeno, para comprobar en la práctica su funcionamiento.



Durante la guerra civil española, Pedro Pedrmanyer asumió, en Zaragoza, la dirección de un taller de reparación y reconstrucción de vehículos pertenecientes al ejército del aire. En aquel periodo, entabló gran amistad con Josep Antoni Soler i Urgell "Jasu" con quien compartió los duros años de la guerra. Permanyer era el responsable de aquel taller, que contaba con más de 50 soldados, mecánicos, ajustadores, torneros, carpinteros, chapistas y montadores. El motor de dos tiempos de las furgonetas alemanas DKW interesó especialmente al joven director, que entonces tenía 26 años, y fue el origen de sus proyectos subsiguientes.

En 1939, finalizada la guerra civil y, con ella, la actividad militar, el activo espíritu de Pere Permanyer lo lleva a fundar un taller de construcciones mecánicas. Primero se instala en un local de la calle Rómulo Bosch, de Barcelona (donde se habían ubicado anteriormente unos almacenes del negocio familiar) y la oficina fue alojada en un edificio de la calle París, número 193.

Aprovechando los conocimientos afianzados anteriormente, PPP se decide a fabricar y comercializar gasógenos, negocio con el que consigue brillantes resultados. Sus modelos tienen tanto éxito que la demanda sobrepasa su capacidad de fabricación y, consecuentemente, en 1941 trasladó sus instalaciones a un local más amplio, sito en la calle Córcega, nº 408, de Barcelona.

Sin embargo, hacia 1944, con el previsible final de la segunda guerra mundial, Permanyer dedujo que pronto se recobraría la normalidad en el suministro de carburantes y, por tanto, debería reorientar su industria hacia otra actividad distinta del gasógeno, que era en realidad un recurso de emergencia, fruto de las circunstancias. Su primera idea fue el estudio de un motor de dos tiempos para motocicletas, dado que en aquellos tiempos había una demanda extraordinaria para este tipo de vehículos ligeros, y una falta total de fabricación propia y de importaciones, debido al mismo motivo de las dos guerras encadenadas, la civil española de 1936-39 y la mundial de 1939-45.

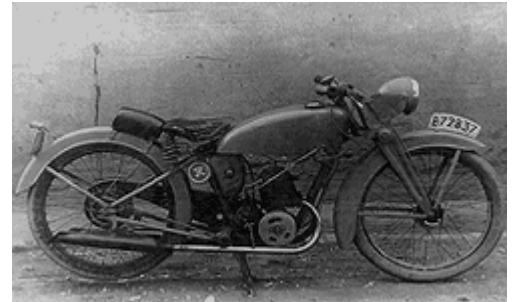


Motobecane de Juan Soler

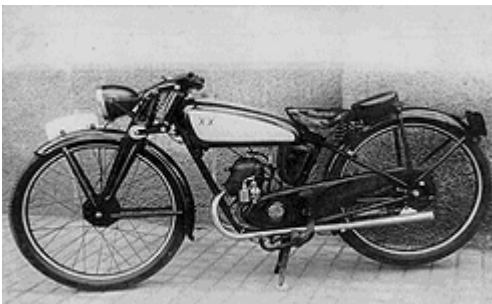
LOS INICIOS HASTA 1945

El ya mencionado "Jasu", buen conocedor del potencial industrial de Pedro Permanyer, le presentó a su cuñado, Francisco X. Bultó, gran aficionado al deporte del motor y experto motorista. Entre ellos se decide, en junio de 1944, la fabricación de motocicletas ligeras en los talleres de Permanyer, en la calle Córcega nº 408, de Barcelona.

Una Motobecane B1V2GR38 que Bultó había regalado a su sobrino Juan Soler Bultó (hijo de "Jasu" y que luego se convertiría en un gran piloto de carreras de velocidad, y de pruebas) serviría de base para el primer prototipo que empezó a rodar por las calles de Barcelona a finales de octubre del mismo año.



Primer prototipo



Prototipo definitivo (con marca XX)

Corregidos ciertos detalles, se modificó este primer prototipo y el 11 de febrero de 1945, se inscribió en una prueba de regularidad motociclista por equipos, organizada por el Real Moto Club de Catalunya con el anagrama XX, ya que no se había decidido aún el nombre de la marca. El piloto de aquella motocicleta fue José Luis Milá, que no pudo finalizar la prueba por una avería en el sistema de encendido.

Este contratiempo no desalentó a la empresa sino que, muy al contrario, se convirtió en un acicate para extremar la evolución técnica del diseño, en el que se trabajó intensamente.

En aquella época, las dificultades para sostener una fabricación en serie eran enormes, como para enfriar el entusiasmo más exacerbado.

En España no existía una industria auxiliar apropiada y el aislamiento político que sufría la nación española hacía extremadamente difícil la obtención de materias primas y los componentes necesarios.



José Luis Milá y su hermano Leopoldo



Factura de los primeros volantes magnéticos

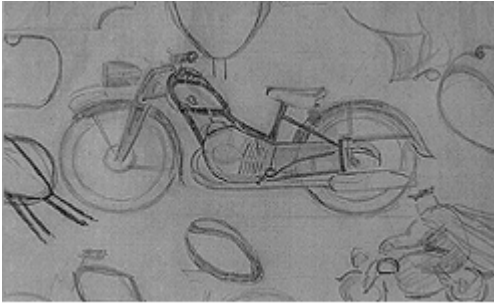
En aquella situación, uno de los elementos más deseados, y más difíciles de conseguir, era el volante magnético, para el encendido del motor. Por fortuna, Manuel Giró, que tenía una industria de fabricación de proyectores cinematográficos (Orfeo Sincronic S.A.- O.S.S.A.) había importado, antes de la guerra, unos volantes Bosch con el propósito, desestimado entonces, de fabricar motocicletas.

Permanyer y Bultó le compraron la partida de 100 unidades por 22.000 ptas. y empezaron a construir las primeras cien motocicletas en serie.

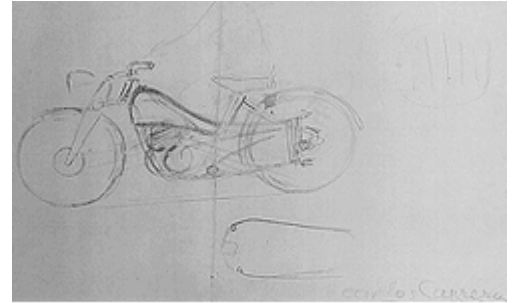
Para conseguir los materiales necesarios, en circunstancias tan adversas, Permanyer tuvo que extemar imaginación y esfuerzo hasta límites que hoy día serían incomprensibles. No había medios de producción, en absoluto, ni personal especializado.

A tal efecto, efectuó continuos viajes informativos a Madrid a Bilbao, y después al extranjero, y tuvo que recurrir a maniobras pintorescas como a la exportación de vinos españoles, de Rioja, para obtener, como contrapartida, licencia de importación de materias primas necesarias para la industria.

Mientras tanto, Bultó diseñaba prototipos. Su amigo Carles Carreras, también ingeniero, le ayudó en los primeros bocetos.



Primeros bocetos dibujados por Carles Carreras



Primeros bocetos dibujados por Carles Carreras



En aquella época, Bultó solo podía dedicar al proyecto unas horas de "spare time" pues debía atender su propio negocio, la compañía Barella y Bultó S.L., con fábrica en Vilanova y la Geltrú, (Barcelona) dedicada a la fabricación de segmentos y camisas de cilindro para la automoción, que se comercializaban con la marca "Bolaco".

En Junio del mismo año 1945 se presentan tres unidades de las nuevas motocicletas en la Feria de Muestras de Barcelona. Ya se había decidido el nombre de la marca, que sería Montesa, elegido después de analizar distintas alternativas.

Se trataba del modelo A-45, motocicleta de bastidor rígido, con motor de 98 c.c. (45,6 x 60mm.) y cambio de tres velocidades con accionamiento manual. Se expuso también una versión para señorita y otra con suspensión trasera. Los carburadores eran Gurtner franceses pero mas tarde se incorporaron otros de fabricación propia.

La aportación de capital al nuevo negocio fue asumida mayoritariamente por Pedro Permanyer . En el primer balance de la sociedad recién creada, a 31 de Diciembre de 1945, figuraban como socios Pedro Permanyer Puigjaner y su padre, Marcelino Permanyer Grifoll, con 630.003,36 ptas. que representaba el 89% de la sociedad, y Francisco X. Bultó con 80.619,75 ptas. que era el 11%. restante.

Pedro Permanyer fue el primer gerente de la compañía.



Feria de muestras de Barcelona 1945



Caldes de Bohí, junio de 1945

La mezcla de espíritu deportivo y de aventura que existía desde la fundación de la empresa, junto a la necesidad de probar las motocicletas para completar su desarrollo, dio pie a que se organizara, en julio del mismo año 1945, una ascensión al balneario de Caldes de Bohí a donde ningún vehículo a motor había llegado hasta entonces, ya que no había carreteras, ni caminos, y había que ascender, campo a través, por tracción animal. Cinco motocicletas alcanzaron el objetivo y los pilotos, verdaderos héroes precursores del motociclismo de montaña, fueron Paco Bultó, José Luis y Alfonso Milá, J. M. Llobet "Turuta" y Juan Soler Bultó.

En Noviembre de 1945 se participó por primera vez en una carrera de velocidad en circuito, el "Primer Premio Motociclista de Montjuic", donde las motocicletas autóctonas Montesa tuvieron una brillante actuación, copando los cuatro primeros puestos de la clase 100 cc., ante el aplauso entusiasta del gran público aficionado. El primer lugar lo consiguió J.M. Llobet, "Turuta".



J.M. Llobet "Turuta"



Museo "Pere Permanyer"

EL COMIENZO DE LA PRODUCCION EN SERIE 1945/1947

La producción en serie ya se había iniciado y el 19 de junio de 1945 apareció al mercado la primera unidad, con el número de Bastidor MB-0001, El comprador es el propio Pere Permanyer. La segunda unidad fue para Juan Soler Bultó, la tercera (versión Señorita) para Ana M^a. Villavecchia, la cuarta para Carlos Carreras y la quinta, para F.X.Bultó. Los precios de venta se sitúan en 8.500 ptas. para la versión normal y 9.000 para la de señorita.



Fábrica de la calle Córcega

En aquel año inaugural de 1945, la producción alcanzó un total de 21 unidades. Y aunque en España habían existido algunos intentos de fabricación de motos, ninguno fue lo suficientemente serio como para poder considerarse como de fabricación industrial normalizada. Según Francisco Herreros, autor de la Enciclopedia de la Motocicleta Española, "Sólo la madrileña Soriano contaba con unas buenas instalaciones y con el total apoyo del regimen del general Franco, gracias a la lealtad política de sus propietarios, pero la calidad de sus fabricados dejaba mucho que desear...".

Puede quedar establecido que Montesa fue la primera fábrica de motocicletas española, con producción en serie y con una vocación verdaderamente industrial y exportadora.

El año 1946 fue dedicado primordialmente al incremento y mejora de la producción, contando con el estímulo de una demanda creciente. En el aspecto deportivo, Montesa participó por primera vez en una competición internacional: fue el 5 de Mayo en el Gran Premio Internacional de Barcelona, celebrado en el circuito de Montjuic y que se saldó con una victoria espectacular en la carrera de la clase de 125 c.c. Aquel año se ganaron también los Campeonatos de España de 100 y 125 c.c.

En el mismo año 1946 se fabricaron algunas unidades de serie con diámetro de pistón de 51,5 mm. y misma carrera de 60 mm.: aquel modelo, que cubicaba 125 cc., se denominó B-46.

También, en algunas unidades, se montaron como ensayo unos motores ingleses Villiers, aunque el proyecto de importar motores de dicha marca para incorporarlos a la serie fue posteriormente desestimado.

Finalmente, a principios del año 1947, se introdujo la fabricación en serie de una nueva versión, cuyo modelo fue denominado B-46/49, presentando nuevos cilindro y culata, más dimensionados exteriormente, de forma más cuadrada, pero con las mismas características de 51,5 x 60.

La sociedad industrial definitiva se constituyó el 3 de Febrero de 1947 con escritura pública ante el notario don F.

Trias de Bes y se adoptó la denominación de Permanyer S. A. de Industrias Mecánicas. A la empresa, la familia Permanyer aportaba el 76,3 % del capital y la familia Bultó, el 23,7%.

El capital era de 810.000 ptas. en total.

La compañía va creciendo y se precisa mayor capacidad financiera. En Noviembre de 1947, en acta presentada a Hacienda, se declara la intención de efectuar una ampliación de capital en la que la familia Bultó aportaría una cantidad para igualar la de la familia Permanyer.

Pero esta ampliación, no llega a buen término, ya que la familia Bultó se retrajo, pues estimó que el futuro negocio de motocicletas Montesa no estaba claro, debido a las dificultades de una industria auxiliar que en España era entonces todavía muy deficitaria.



P. Permanyer junto a sus colaboradores

Finalmente, el 29 de Mayo de 1948 se procede a la necesaria ampliación de capital. Permanyer empeña su patrimonio particular y, junto a veintitrés pequeños accionistas, aportan el capital necesario para poder continuar el plan de expansión de la sociedad. El capital se fija en 2.310.000 ptas. La composición de socios queda así: Familia Permanyer 44%, familia Bultó-Marqués 30,9%, familia Guixà-Arderiu 13,6%, familia Milá 9,5%, otros, un 2%.

Entonces se llegaron a fabricar 2 unidades diarias y el giro mensual es de 500.000 ptas. Los pedidos de motocicletas Montesa seguían creciendo a mayor ritmo que la producción aumentaba. Pero el objetivo prioritario seguía siendo mantener e incrementar la calidad del producto. El local de la calle Córcega no da para más ampliaciones y se empiezan a hacer gestiones para el traslado a unas naves de mayor amplitud.

DE LAS PRIMERAS COMPETICIONES INTERNACIONALES A LA FABRICA DE LA CALLE PAMPLONA

La gran afición y entusiasmo de F. X. Bultó por las competiciones motociclistas y los primeros éxitos obtenidos, aconsejan la decisión de participar en 1948, por primera vez, en una prueba fuera de España. Se elige el "Tourist Trophy" de Assen, en Holanda, la prueba mas importante del calendario continental de aquel año. El tema crea gran expectativa en la prensa española.



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

El tema crea gran expectativa en la prensa española. Se prepararon cuatro motocicletas para participar en la carrera de la clase 125 cc. Un numeroso grupo de aficionados y amigos despidió a los corredores y acompañantes en el aeropuerto del Prat, como si se tratase de los ídolos de un equipo de fútbol. Los miembros de la expedición fueron: José-Vicente Muntadas, como "manager", y entre Paco Bultó, "Turuta", Leopoldo Milá, Alfonso Milá, Guillermo Cavestany y Joé-Antonio Romeu se sortearon las cuatro motocicletas de competición, que no estaban asignadas a priori a ningún piloto determinado.

Una vez en el circuito de carreras, se comprobó la dificultad de reglaje de la carburación por tener que utilizar gasolina de 72 Octanos.

Al final, contra la idea del sorteo, se decidió elegir los cuatro pilotos de menor peso. Después se comprobaría que el mejor clasificado en la prueba, "Turuta", fue el que dio menor peso en la báscula.

En la carrera participaron 32 corredores y 14 marcas de motocicletas distintas. La clasificación final fue:

1º Dick Renouy
2º Nello Pagani
5º "Turuta"
9º L.Milá
15º A.Milá

Eysink-Villiers
Morini
Montesa
Montesa
Montesa

a 98 Km./hora (promedio)

a 95,5 Km/hora

Guillermo Cavestany debió retirarse, sin poder acabar la prueba. Hay que subrayar el mérito que tenía en aquella época competir con la experiencia y prestigio de marcas italianas y británicas, que contaban con mucho mejores medios y más amplia experiencia en competiciones de velocidad en circuito.



Tourist Trophy de Assen 1949



Fábrica de la calle Pamplona

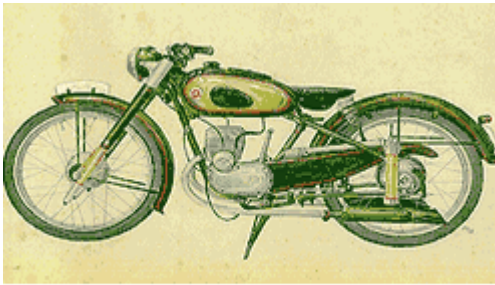
En 1950 se alquiló un amplio edificio de tres plantas, en la calle de Pamplona, nº 89, de Barcelona, donde se ubicó la nueva fábrica Montesa con mejores posibilidades de expansión.

Al mismo tiempo, se alquilaron unos locales, en la calle Ausias March nº 113, donde se instalaron las oficinas y despachos de la sociedad.

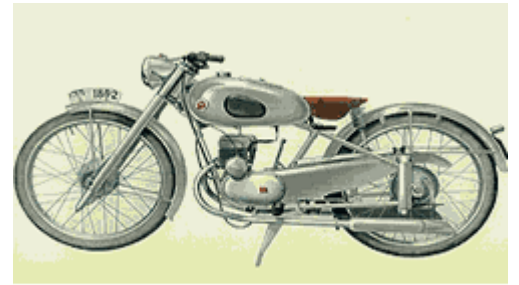
Fue el momento de introducir un modelo completamente innovado, fruto de la creatividad del equipo de diseño de la sociedad. Se llamó "D-51".

Se valora la introducción del motor X-48/49 "Montjuic". Este motor, ya experimentado en competición, se empezó a ensayar sobre pistas e pruebas, en Junio de 1948. Disponía de pistón sin deflector con un diámetro de 54,2 x 54 de carrera.

El depósito, redondeado en lugar de cuadrangular, sugería la necesidad de un cambio de color y, a tal efecto, se probaron distintos bocetos.



Prototipos para decidir el color definitivo de la D-51



Prototipos para decidir el color definitivo de la D-51

Finalmente se eligió el color rojo, que en lo sucesivo se implantaría como el color indicativo de la marca. El motor X-48/49 fue desestimado por la dificultad de mecanización del cilindro. El embrague pasa a ser de discos múltiples en baño de aceite.

El nuevo modelo fue presentado en la Feria de Muestras de Barcelona, el año 1951, y representaría el abandono de la suspensión por paralelogramos, que fue sustituida por una horquilla telescópica. Se incorporaron también frenos doblemente eficaces, de fundición en aluminio.

Varias unidades de este modelo, participaron el 16 y 17 de Junio de 1951 en el Rally de Andorra y Leopoldo Milá, pilotando una de ellas, consiguió la victoria absoluta.

Una nueva salida a la competición internacional lleva a F.X.Bultó y Guillermo Cabestany a participar en los 6 días Internacionales que se celebran en Varese (Italia). Ambos coronaron la dura prueba, de 2000 Km., adjudicándose medalla de bronce.

Otro acontecimiento importante, de aquel mismo año, fue la primera participación en las carreras de velocidad del Tourist Trophy de la Isla de Man el 6 de Junio.

La clasificación, en la clase 125 cc. fue:

- 1.- C.Mc Candless (Mondial)
- 2.- C. Ubbiali (Mondial)
- 3.- G.Leoni (Mondial)
- 4.-N.Pagani (Mondial)
- 5.-J.S.Bultó (Montesa)
- 6.-"Turuta" (Montesa)

El hecho de ser la segunda marca clasificada (entre 16 inscritas) y además, la primera con motores de 2 tiempos, tuvo mucha repercusión en la prensa inglesa especializada.



F. X. Bultó en los 6 días de Varese (1951)

LAS PRIMERAS FERIAS INTERNACIONALES HASTA LA SEPARACIÓN. 1953..1958



Salón de Ginebra 1953

La evolución técnica continuó imparablemente y en febrero de 1953 se presentó la Montesa "Brio 90", un modelo de fina estampa y de nervio deportivo que lleva por primera vez el carburador en la parte trasera del cilindro, además de importantes modificaciones en el motor, que desarrollaba mayor potencia y velocidad de aceleración.

En marzo, de 1953, Montesa participa por primera vez en un Salon fuera de España: fue el salón del motor, de Ginebra, donde Pere Permanyer presentó personalmente el nuevo modelo "Brío 90".

Además, fue un acierto exponer unas miniaturas de varios modelos de Montesa (minuciosamente realizadas por el artista Manuel Olivé) que causaron gran admiración. La prensa especializada ensayó varias Montesa y la crítica en las revistas fue muy favorable.

Pere Permanyer se sentía orgulloso de esta participación en el Salon de Ginebra, pues no fue solo la primera vez que una motocicleta española se exponía fuera de España sino que era totalmente inusual, en aquella época, ver productos industriales españoles acreditándose fuera de nuestras fronteras.

Hay que recordar, por ejemplo, que Seat no había iniciado todavía la producción de automóviles, en aquellas fechas. Un modelo de concepto mas utilitario, la Brio 80, se presentó el año siguiente en la Feria de Muestras de Barcelona.

La nueva Montesa estaba dotada de ruedas de menor diámetro, neumáticos de más balón y guardabarros más amplios.

La conducción de este modelo era mas suave y resultaba más apta para circular con dos plazas, una opción muy corriente en aquellos días.

En Febrero de 1954, una motocicleta tipo "Sprint" participó en dos Grandes Premios Internacionales de velocidad, celebrados en Sao Paulo (Brasil) en competencia con pilotos y marcas de los más famosos. El éxito obtenido empieza a cimentar la fama de Montesa en todo el mundo.

El piloto John Grace alcanza el 7º puesto en el Tourist Trophy de la Isla de Man, de este mismo año, con la Montesa "Sprint". Otro importante éxito se obtiene en el popular Trofeo Internacional Motociclista de Mónaco, con una "Brío 90".

En aquel verano, como fruto de las experiencias obtenidas en el último TT, de la Isla de Man, se adopta un nuevo carenado para la "Sprint" que se ensaya en el Gran Premio de España, puntuable para el Campeonato del Mundo.

Se consiguen la 3ª y 4ª plazas, de la clase 125 cc.

La prolongada sucesión de éxitos acumulados en los aspectos técnico, deportivo y comercial, se vio refrendada mundialmente, en noviembre de 1954, con ocasión del "Motor Show" de Londres, exposición celebrada en el clásico Salón de Exposiciones de Earls Court, en el que Montesa presentó sus modelos Brio 80 y Brío 90 para 1955 y la "Sprint".

El stand de Montesa suscitó gran curiosidad y fue uno de los mas visitados en el grandioso palacio de exposiciones londinense.



Motor Show de Londres 1954

J.P.Griffith, reportero perteneciente a la publicación "Motor Cycling", estuvo probando las motocicletas Montesa y se preguntaba: "¿Qué he aprendido? Que España produce buenas motocicletas, que van tan bien como el buen aspecto que tienen".

A principios de 1955, son lanzadas al público las nuevas versiones de las Brío 80 y Brío 90, que incorporan cuentakilómetros y velocímetro en el faro, conmutador de luces en el manillar, nuevo sillín biplaza y un inmovilizador de manillar, éste último es una novedad en España. Pere Permanyer había traído de la feria de Ginebra la patente de este ingenioso artilugio, al entablar gran amistad con su inventor Abraham Neiman (que acabará convirtiéndose en propietario de la multinacional del mismo nombre).

Para desarrollar este producto, P.P.P. crea la Compañía Clausor, de la que es primer presidente. En este año se consiguen brillantes resultados con la "Sprint" : un 2º y 3º puesto en el VI Gran Premio Internacional de Velocidad, del Sarre, motocicletas pilotadas por Paco Gonzalez y Enric Sirera. También la victoria absoluta en la Carrera de Velocidad en Cuesta a la Rabasada, con José A. Elizalde y más tarde en el Gran Premio Internacional de Lyon, donde John Grace, con una versión de 175c.c., consigue una espectacular victoria en la que dobla al segundo clasificado.



Salida de las primeras 24h de Montjuich (1955)

En junio, Montesa vuelve al Tourist Trophy de la Isla de Man, colocando tres motocicletas en los puestos 2º, 3º y 4º de la carrera de 125, sobre el Clypse Circuit. Fue una extraordinaria afirmación de potencial de equipo de marca, subrayada elogiosamente por toda la prensa motociclista internacional. Los días 2 y 3 de Julio se celebran por primera vez las 24 Horas Motociclistas de Montjuich. Toman parte 88 corredores, alternándose en la conducción de 44 motocicletas. Juan Soler Bultó y "Turuta", alcanzan la victoria absoluta, por delante de las Guzzi, BMW, Triumph, etc., de superior cilindrada.

Este año se celebra el décimo aniversario de la fundación, para lo que se realizan diferentes actos conmemorativos. El primero de estos actos tuvo lugar el día 1 de Diciembre, día de San Eloy, cuando todo el personal de la Empresa fue obsequiado con una excursión a Montserrat incluyendo un banquete posterior en el Hotel de la Colonia Puig, en el mismo sector del macizo montañoso de Montserrat, donde se procedió a la entrega de insignias de oro a los empleados con diez años de servicio en la empresa.

El día 9 del mismo mes se celebró, con motivo de la efemérides, la primera Convención Nacional de Agentes Oficiales Montesa, presentándose además, el modelo Brío 80/56, que disponía de numerosas mejoras sobre la versión anterior, especialmente en la caja de herramientas con cerradura, nivel de gasolina, corona desmontable, cuenta kilómetros iluminado etc.

El éxito de aquella primera convención dio lugar a la repetición periódica de convenciones de agentes distribuidores de Montesa, españoles e internacionales, sistema que permitía debatir conjuntamente los proyectos comerciales y escuchar problemas, planes de venta y experiencias asumibles, que los asistentes planteaban para su discusión colectiva. Lo cual reforzaba desde todos los ángulos las vías de comunicación entre agentes y de los agentes con la fábrica.

Las conmemoraciones se cerraron aquel año con un homenaje a todos los corredores de la marca, el 23 de Diciembre, en el Salón Rosa de Barcelona.

La marcha de la empresa era muy satisfactoria, la labor comercial y el éxito en competiciones internacionales hicieron que las motocicletas Montesa fueran conocidas y admiradas en todo el mundo.

Se habían introducido dos nuevos modelos: uno de carácter claramente deportivo que incorporaba 4 velocidades y con el selector integrado en la caja de cambios: la Brío 91, en 1956, y otro al año siguiente, de fórmula turismo, la Brío 81, que incorporaba un sistema para silenciar la admisión, un volante de inercia para conseguir mayor suavidad y otros detalles. Con este modelo se abandonó el color rojo habitual por el nuevo "verde trucha".

En la edición de 1956 se repite victoria en las 24 Horas de Montjuich, esta vez con los hermanos Elizalde, que consiguen la victoria con moto especial de 142 c.c.



Hermanos Elizalde, vencedores de las II 24h de Montjuich

Los puestos 2º, 3º y 4º son también para pilotos de la marca.

En franca progresión, en aquellos años se exportaba ya a numerosos países de Europa, Sudamérica y Estados Unidos, en cantidades substanciales. Pero en 1958, el gobierno español decidió implantar el Plan de Estabilización Nacional, sumamente restrictivo, con el fin de reducir la inflación y eliminar el déficit público. El recorte general obligó a una reestructuración empresarial, como hicieron al mismo tiempo las demás empresas prósperas de España, y Permanyer, a tenor de las circunstancias, propuso limitar los gastos estructurales, limitación que afectó también, temporalmente, al departamento de competiciones que, de momento y como primera medida provisional, debió suspender sus actividades. Pero F. X. Bultó no aceptó la restricción, y decidió dejar la sociedad, alegando que las competiciones eran la motivación principal de su actividad personal en Montesa.

En esta disyuntiva, el numeroso grupo formado por Muntadas, Cavestany, Rumeu y hermanos Milá tuvo para Montesa una cooperación inapreciable, incluyendo a su colaborador i fiel amigo "Jasu", que se mantuvo con Montesa mientras le fue posible.

La ruptura fue inevitable. Se pactó la venta del paquete de acciones de Permanyer S.A. de Industrias Mecánicas que poseía la familia Bultó- Marqués y Pedro Permanyer acudió, nuevamente, a su familia y amigos para poder hacer frente a la nueva situación.

De hecho, Permanyer ignoraba entonces que Bultó ya abrigaba, de antemano, la intención de montar su propia empresa fabricante de motocicletas mientras estaba todavía en el puente de mando de Montesa. Fue una sorpresa para Permanyer cuando comprobó que varios miembros del departamento de

competiciones "desertaban" para unirse inmediatamente a Bultó en su proyecto.

La situación era grave, para Montesa, pero Permanyer la afrontó con su habitual capacidad de decisión: Renovó el Consejo de Administración, situó a Leopoldo Milá al frente del departamento técnico y reestructuró todos los departamentos.

Milá rehusó continuar con el proyecto de motor "motor-block", con el que había estado trabajando con sus antiguos compañeros (y que al fin serviría de base para la futura "Tralla 101", de Bultaco) sino que quiso empezar de nuevo, introduciendo sus ideas y su propia filosofía respecto de cómo debía ser el concepto de diseño, que él tenía muy claro.

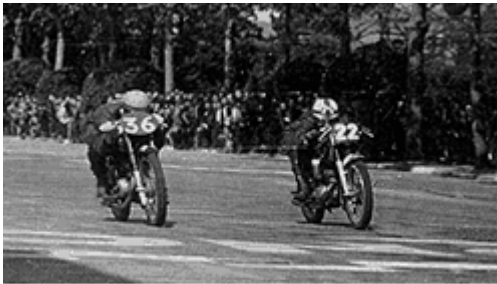
Mientras Milá forjaba la que sería la futura "Impala", se lanzaron al mercado internacional algunas evoluciones de los modelos ya existentes, como la "Brío 82", la "Montesa 150" y, sobre todo, la "Brío 110".

En 1959 se realiza el primer embarque de motocicletas exportadas al Japón, lo cual fue considerado como un hito sensacional. Japón era una potencia mundial en el campo de la exportación y su propio país era un baluarte inexpugnable para los demás países exportadores.

Entonces corrió el rumor de que algunos técnicos japoneses querían probar las Montesa en su país, para examinarlas de cerca y, eventualmente, para calcar algunos de sus detalles.

LA IMPALA Y LA FÁBRICA DE ESPLUGUES 1959..1963

Bultó y su equipo iniciaron su actividad y bautizaron la nueva marca como Bultaco, composición del apellido y el nombre del fundador, (Paco Bultó) que imprimió su espíritu deportivo personal, desde el primer momento, a su nueva empresa.



Emocionante llegada del XV Gran Premio de Montjuich

La aparición de un nuevo competidor inesperado, y la evolución positiva del mercado, contribuyó a que Montesa reconsiderase la interinidad de abstención de las competiciones, y el 19 de Marzo de 1959 tuvo lugar el primer enfrentamiento entre Montesa y Bultaco sobre un circuito de carreras. Fue en el XV Gran Premio de Montjuich, en la clase 125c.c. Se libró un duelo apasionante, y en un ambiente de enorme expectación, se entabló una pugna entre los mejores pilotos de ambas marcas: Juan "Tey" Elizalde con Montesa y Johnny Grace con Bultaco. Al final de una emocionantísima carrera, el piloto de Montesa se impuso por unos centímetros sobre la misma línea de meta.

En aquella época, Montesa obtuvo numerosos triunfos deportivos de gran resonancia, con motocicletas pilotadas por César Gracia, Enric y Jordi Sirera, Rafa Marsans, y el polifacético Juan Ramón López de la Torre.

El hecho especialmente significativo fue la incorporación de un joven corredor de gran fuerza en la especialidad del Moto-Cross: era Pedro Pi, que en lo sucesivo tendría un papel fundamental, primero como piloto y después como técnico y creativo, en el moto-cross, y más adelante en el trial. Su primera carrera con Montesa fue el I Moto-Cross Internacional de Barcelona, que se disputó en un circuito de Pedralbes, en febrero de 1960. Pedro Pi participó con una "Brío 110" de serie, simplemente equipada con neumáticos de "tacos" y una corona dentada de mayor diámetro para acortar el desarrollo. Las precarias condiciones de su montura no le permitieron luchar por la victoria en equidad de condiciones, pero aquel mismo año ya con una motocicleta de diseño "moto-crosístico" adecuado, logró varias victorias, que culminaron con la que consiguió en el II Moto-Cross Internacional de Barcelona al año siguiente.

Aquel mismo año --1961-- Pedro Pi consigue adjudicarse los Campeonatos de España de 125 y el de 250 c.c.. En 1962 repite triunfo en 250 c.c.



Primera carrera de Pere Pi con Montesa



Fábrica de Esplugues

El 5 de Septiembre de 1961 se celebra la ceremonia de colocación de la "primera piedra" de lo que sería la nueva fábrica sita en el distrito de Esplugues del Llobregat. En 1962 se inició la actividad en la nueva fábrica, y el 19 de Abril de 1963 se efectuó el acto oficial de inauguración, con asistencia de todas las autoridades. El nuevo edificio de 10.000 m2., diseñado por los famosos arquitectos Correa y Milá, utilizaba materiales prefabricados muy novedosos para la época.

Mientras tanto, Leopoldo Milá trabajaba intensamente en el proyecto "Impala". Uno de los fundamentos era asegurar la calidad y fiabilidad del producto, y para ello era necesario someter los prototipos a duras pruebas exhaustivas.

En esta línea surgió la idea de realizar una travesía en moto a lo largo de Africa, de Sur a Norte, donde las condiciones de recorrido mas exigentes estaban aseguradas.

El plan era arriesgado y ambicioso. Rápidamente aparecieron cinco voluntarios para realizar el recorrido: Oriol Regás, Tey Elizalde, Enrique Vernis, Rafael Marsans y Manuel Maristany.

Una travesía al continente africano, en moto, desde Ciudad del Cabo hasta El Cairo, en las condiciones de la época, era una aventura épica. Los medios de comunicación se hicieron eco de la noticia profusamente.

Tres prototipos del modelo "Impala" se prepararon a conciencia, y junto a un Land-Rover de apoyo, la aventura se inició el 15 de Enero de 1962. En 100 días se recorrerían unos 20.000 kilómetros, sin mayor novedad que las múltiples incidencias propias del trayecto por países inhóspitos, a través de bosques y llanuras, sin caminos ni carreteras, y con múltiples riesgos continuos y de todo tipo.



Operación "Impala"



Operación "Impala"



Operación "Impala"

Las ideas de Leopoldo Milá se confirmaron y el proyecto fue un acierto total. La nueva Montesa "Impala" obtuvo desde el primer momento un gran éxito técnico, comercial y deportivo, y un ejemplo de diseño para el que no pasaron los años.



Leopoldo Milá

Todavía hoy se pueden ver "Impalas" circulando airosamente por las calles de Barcelona, hecho totalmente insólito tratándose de un producto diseñado en 1961. Todavía hoy, los jóvenes motoristas se disputan la posibilidad de adquirir motos de este modelo como si fueran auténticas joyas.

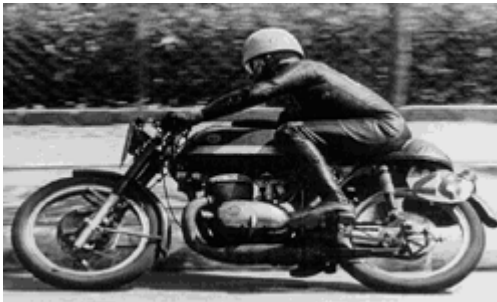
La Montesa "Impala" fue premiada con el ADI-FAD al mejor diseño industrial en 1962.

Entonces, la compañía tenía 460 empleados en rómia, para una producción de más de 11.000 unidades al año.

El concepto industrial de aquella época, contemplaba una fabricación muy integrada: fundición, prensas, soldadura, mecanización completa del motor, pintura, montaje... Los modelos que se fabricaban, simultáneamente, en los años '60, eran "Impala", "Impala Sport", "Comando" iniciándose por primera vez la producción en serie de una moto de Moto-Cross ("Impala Cross" de 175 y 250 cc.) básicamente para la exportación. También se introdujo un nuevo modelo con un concepto muy avanzado para la época: el scooter de 4 tiempos, de 60 c.c., llamado Montesa "Microscooter".

EL PERIODO 1963-1968. EL MOTO-CROSS. EL MERCADO U.S.A.

En los años sucesivos, Pedro Pi ganaría varios Campeonatos de España, de moto-cross, con duros enfrentamientos deportivos con los corredores Oriol Puig-Bultó primero y José Sanchez, más tarde, ambos corredores de Bultaco. También ganó numerosas e importantes competiciones internacionales, especialmente en Francia y en Bélgica.



Jordi Sirera



Enric Sirera



Juan Ramón López de Latorre

El año 1963 fue muy brillante por los triunfos deportivos: Jordi Sirera se proclamó Campeón de España de Velocidad en 175 c.c. y José M^a. Busquets, en 250 c.c. Los hermanos Jordi y Enric Sirera se imponen con una Impala Sport de 250 c.c. en las 24 Horas de Montjuich, mientras el equipo de Carlos Rocamora y Juan Ramón López De la Torre alcanzan la segunda plaza con una Impala 175c.c. Pedro Pi, por su parte, se corona nuevamente con el Campeonato de España de Moto-Cross de 125c.c. Se alcanzan también victorias en otras especialidades como en Rallies donde el consumado especialista Oriol Regás encadena varios triunfos, entre los que destaca el Trofeo Internacional Cannes-Ginebra-Cannes.



Pere Pi



Oriol Regás

José M^a Arenas alterna participaciones en velocidad con varios triunfos en carreras de subidas en cuesta, muy populares en aquella época..

Y el piloto madrileño J. R. López De la Torre consigue ganar los Campeonatos de España de Regularidad en los años 1960, 1963 y 1964.

El mercado norteamericano, potencialmente muy importante, abre grandes expectativas para la exportación.

El importador de aquel país, Kim Kimball, (asociado al popular actor cinematográfico Steve McQueen) inicia su actividad en 1963 con la importación de algunas Impala 175 Cross, que en la versión americana se llamarán "Scrambler" y utiliza como local para iniciar el negocio, en principio, el garage de su casa, que posteriormente ampliaría a nuevas y amplias "premisas".

Él mismo empieza a participar en pruebas llamadas "del desierto" (las más populares en la época) dando a conocer la marca en Norteamérica, empezando por California.

Su amigo Dan Gurney, famoso piloto automovilista, entrará a formar parte de la sociedad Montesa Motors Inc. que acabará teniendo una red de 350 "dealers" en todo el territorio americano. Otros pilotos automovilistas se incorporaron a la sociedad, como accionistas, Ritchie Ginther (primer vencedor con Honda en una prueba de Formula 1) y Phil Hill.

Varias motos Montesa se pudieron ver en numerosos films de Hollywood, como "Big Jake", "Freebie and the Bean", "On any Sunday" etc. Incluso el famoso actor Steve McQueen, asociado amistosamente a Kim Kimball, disfrutaba los días festivos corriendo, por su cuenta, con una Montesa en el desierto californiano.

Otro detalle curioso fue el regalo que el astronauta Neil Armstrong se encontró al volver de su exitoso viaje a la luna. Pedro Permanyer, siempre impresionado por el avance de la técnica, quiso que se encontrara una Montesa en la puerta de su casa, esperándole a su regreso.

En 1964 se fichó a tres pilotos alemanes de Moto-Cross: Fritz Betzelbacher, Otto Walz, (Otto y Fritz, la famosa pareja) y Georg Hauger, que consiguen numerosas victorias en Europa.

La popularidad del Moto-Cross propició que Montesa lanzara nuevos modelos para clientes que tomaban parte en competiciones de esta especialidad. Así, a las Impala Cross le sucedieron, en 1966, la Cross '66 (pensada para el mercado americano) y más tarde la Capra 250.

En 1965, Montesa decidió su penetración en el mercado del ciclomotor, ante la previsión de que la moto de modelo utilitario pudiera sufrir un declive en los años siguientes.

Así se inicia la producción del Ciclo Montesa, dotado de un motor de 50 c.c. y cambio manual de 3 velocidades, (fabricado con licencia JLO debido a la imposibilidad de desarrollar un motor propio en tan poco tiempo).

Este motor se irá evolucionando en años sucesivos, para acabar siendo de diseño propio. El piloto Carlos Rocamora consiguió el Campeonato de Europa de Resistencia aquel año 1965.



Carlos Rocamora



Jordi Sirera con la 125 válvula rotativa

Pero la competición velocista de alto nivel no era fácil pues las marcas japonesas (que habían crecido mucho gracias al potencial de su mercado interior) habían entrado de lleno en este terreno, como una apisonadora.

Es la época de las imbatibles Honda 250 de 6 cilindros de Mike Hailwood y de la Honda 125 de 5 cilindros de Luigi Taveri. Sin embargo, lejos de abandonar el campo, se lleva a cabo (con la cooperación del especialista italiano Francesco Villa), la construcción de una 125 c.c., válvula rotativa, con la intención de competir en el plano internacional.

Se consiguieron resultados importantes con esta montura, como el Campeonato de España de Velocidad que el mismo año alcanzó José M^a.Busquets. (FOTO 40) Este año (en el mes de julio) se consigue de nuevo la victoria en las 24 Horas Motociclistas de Montjuich, con el equipo F. Villa-J.M.Busquets, que conducían una moto especialmente diseñada para este evento.

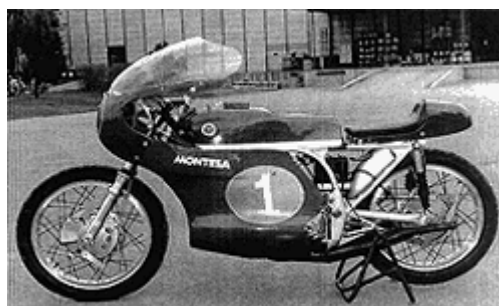
Era un 250 c.c. con escape central y cambio de 5 velocidades. Pedro Pí se proclamó Campeón, una vez más en 250 c.c.moto-cross. También se ganan los Campeonatos de Inglaterra de Karting en 3 categorías.



José M^a Busquets

La intensa actividad deportiva abarca también la modalidad de "Subidas en Cuesta" donde Santiago Trías y Roberto Blanc son imbatibles. En Moto-Cross, Manuel Olivencia y Francisco Lancho preparan el relevo de P.Pí, pero sus resultados no alcanzaron siempre el mismo nivel.

En cambio, en el moto-cross internacional, el piloto sueco Cenneth Loof coronó una gran campaña triunfal que desembocó, más tarde, obteniendo el mismo corredor la concesión de importador oficial de Montesa para Suecia.



Bicilíndrica 250 c.c.

Continuando con la colaboración de F. Villa, se diseñó una 250 c.c. bicilíndrica, para competir en velocidad, que disponía de válvula rotativa y refrigeración mixta (agua para los cilindros y aire para la culata). La moto era un auténtico "cohetes"; alcanzó una velocidad fantástica pero su fragilidad mecánica hace que el único resultado brillante lo consiga en abril de 1967, en el circuito de Riccione, Italia, donde Walter Villa planta cara a Mike Hailwood, que debe esforzarse al máximo para vencer con su poderosa Honda 6 cilindros. El excelente papel en esta carrera, es comentado ampliamente por la prensa italiana.

En 1968 se empezaron a producir las Cappra 250 y la 360 GP con diseño claramente diferenciado del estilo Impala. Los importantes éxitos deportivos de estas máquinas culminaron en 1969, cuando se ganaron los campeonatos nacionales de Belgica, de Francia (con Jacky Porte que ya lo había ganado en el 67 y el 68) ,de Italia, Suiza y también en U.S.A. donde J.de Soto y R.Nelson vencieron en las categorías de 250 y 500 c.c.



Jacky Porte

LOS INICIOS DEL TRIAL

El trial era una especialidad muy popular, especialmente en Gran Bretaña, donde la temporada de competiciones empezaba a principios de otoño, al terminar las carreras de velocidad y moto-cross, y era una ocasión para que se divirtieran en invierno, competitivamente, los grandes deportistas junto a aficionados, en amigable y sana competencia.

John Surtees, por ejemplo, que fue campeón mundial de velocidad y más tarde de Formula 1, era un habitual de las pruebas de trial en invierno y el irlandés Sammy Miller, que era un extraordinario corredor de velocidad también hacía lo propio, con tanto éxito que acabó dedicándose de lleno a esta especialidad, y convirtiéndose en un piloto prácticamente imbatible. En 1964, Sammy Miller había ganado, con su Ariel 500 cuatro tiempos, su sexto Campeonato Británico y por tercera vez los Seis Días de Trial de Escocia (S.S.D.T.).

Pero no tenía claro su futuro con Ariel y propuso a Bultaco (a través del importador Don Rickman) la construcción de una motocicleta de trial ligera, con motor de 2 tiempos. En España el Trial era entonces casi desconocido. Posiblemente, las primeras pruebas de trial, en España, fueron el I Trial de Viladrau que se celebró en el "Mas Noguer" de Viladrau el 27 de Agosto de 1961 y, un año más tarde, el 2 de Septiembre, el segundo trofeo, en el mismo lugar. En él participaron pilotos y aficionados de otras especialidades Juan Soler Bultó, Oriol Puig, Pedro Pí, José M^a. Busquets, Carlos Giró...



Trial de Viladrau (1962)



Trial de Viladrau (1962)

En Octubre de 1964, la Federación Internacional envió una invitación a varias federaciones europeas para participar en un cursillo en Grenoble, con el objetivo de promocionar el Trial. Un equipo de corredores españoles se desplazó para participar.

Al final del cursillo, se disputó una competición entre los concursantes resultando vencedor el alemán W.Steiner con Triumph y ocupando la tercera plaza Manuel Marqués. Pedro Pí, que fue el único representante de Montesa, y lo hizo con una moto de moto-cross ligeramente adaptada, se clasificó en el lugar 13º. Pero aquello no fue realmente una competición sino una demostración de cómo son las "zonas" de penalización en una prueba de trial y cómo se aplican sobre el terreno los reglamentos de esta modalidad.

Todo ello para estimular la práctica de este deporte. Ya en la línea de divulgación del trial, el 1 de Noviembre de 1964 se celebró el I Trial del Tibidabo, organizado por el Real Moto Club de Catalunya en la ladera de la emblemática montaña barcelonesa. Se inscribió tal cantidad de aficionados que la organización se vio obligada a cerrar la admisión cuando ya se había rebasado el límite prudencial.



I Trial del Tibidabo

Participaron pilotos procedentes de otras especialidades como Jaime Martínez de la Rosa (campeón de Go Karts, y padre del piloto de Formula 1), Alex Soler Roig (piloto automovilista) Tito Puig (padre del piloto de G.P. Alberto Puig), Ramón Torras (el formidable velocista de Sabadell).

Pedro Pí participó con un prototipo adaptado para esta especialidad, pero conoce sus limitaciones al competir con pilotos más experimentados y con monturas más adecuadas, de manera que se presenta en la línea de salida con americana, corbata y zapatos "de vestir".

El vencedor fue Juan Soler Bultó con una Sherpa N y P. Pí se clasificó en décimo lugar. Fue en el Trial de Manresa, el 31 de Enero de 1965, cuando P. Pí consiguió la primera victoria en una competición de Trial, por delante de las Bultacos de Oriol Puig Bultó, Juan Soler Bultó y la otra Montesa de Otón Tena que consiguió la sexta plaza.

Sammy Miller consigue poner a punto lo que sería la primera Sherpa T, pero Montesa no se toma el Trial tan en serio y solo hace tímidas mejoras que se van ensayando poco a poco.

En 1966 empieza a probarse, ya con más interés, un prototipo al que se monta una suspensión tipo "Earles".



Dan Gurney



Pere Pi

En Abril de 1967 se presentó en la exposición del Sector de la Motocicleta, de Barcelona, la primera moto de Trial Montesa fabricada en serie. Se trata de la 250 Trial pero solo se fabrican 44 unidades. Aquel verano se organizaron intensos entrenamientos en el distrito de Viladrau, con el objetivo de llegar en las mejores condiciones al inicio de temporada.

La presentación en competición de este modelo se hace en el I Trial de Sant Llorenç (Terrasa) el 1 de Octubre de 1967.

El vencedor es, de nuevo, Juan Soler Bultó y Pedro Pí consigue la tercera plaza, lo que constituye un progreso alentador.

A partir de entonces se desarrolla una frenética carrera liderada por P. Pí, como técnico-corredor, Jordi Ros y Leopoldo Milá, para desarrollar una moto que pueda competir ventajosamente con la experimentada Sherpa T que había auspiciado Sammy Miller.

Se ficha al experto corredor francés Christian Rayer, como piloto y probador, quien consigue vencer en el campeonato de Francia.



Christian Rayer



Trial de primavera 1968

El año 1968 se celebra el primer Campeonato de España de Trial. Se disputan tres pruebas, la primera en Valencia el 11 de Febrero y el sorprendente ganador es Pedro Pí, que vence a la experimentada "escuadra" bultaquista.

Pí gana también las otras dos pruebas puntuables el Trial de Primavera en Barcelona y el de Madrid, de manera que se proclama primer Campeón de España de Trial.

Montesa ya tiene una moto competitiva y su nombre comercial será el de Cota 247.

Su innovador diseño con depósito y sillín integrados, obtiene el Delta de Plata al diseño Industrial del Adi-Fad.

Este mismo año se contrató al piloto británico Don Smith, que

consigue alzarse con la victoria en el Campeonato de Europa, logrando derrotar al mítico Sammy Miller y su Sherpa. Su triunfo fue un aldabonazo.

En mayo de 1968, Montesa hizo su debut oficial en el Trial Internacional de los Seis Días de Escocia, con motocicletas "Cota 247", pilotadas por Don Smith, Charlie Harris y Pedro Pi. Don Smith, en su primer contacto internacional con Montesa en los Seis Días, logró el tercer lugar de la clasificación general, lo que significó para todo el mundo un claro anticipo de las posibilidades de la nueva Montesa de trial. Al año siguiente se le presenta a P.Pí un duro competidor: el joven Ignacio Bultó.

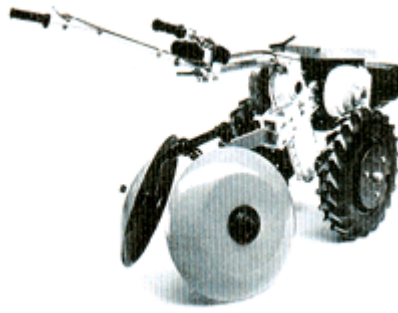


Don Smith

En el cómputo final del Campeonato de España de 1969 empatan a puntos, pero en el desempate gana Ignacio por menor penalización.

En la segunda participación en los S.S.D.T. (6 días de Escocia de Trial) en mayo de 1969, Montesa consigue la victoria en la clasificación por equipos con Don Smith, Gordon Farley y Lawrence Telling.

APOGEO DEL TRIAL Y EL CROSS EN LOS AÑOS "70"



A finales de 1968, y a pesar de que Walter Villa había conseguido el Campeonato de Italia de velocidad en 125 c.c., se decidió reorientar el producto hacia la moto de montaña, que entonces estaba francamente en auge, y se abandonó la competición de velocidad. También se acordó diversificar la actividad industrial, lanzando en 1968 un "Motocultor agrícola" y en 1969 un motor marino "Fuera Borda".

En 1970, Benny Sellman y Christian Rayer se imponen en los campeonatos de Suecia y Francia, respectivamente, mientras una joven promesa americana, que se llama Kenny Roberts, consigue el Campeonato U.S.A. de MotoCross Junior con una Cappra. Y otro joven, Yrjo Vesterinen, con una Cota 247, triunfa en el Campeonato de Finlandia de Trial.

El campeonato de Inglaterra de Formula IV tiene como vencedor a un corredor con gran futuro, usando en su bólido un motor Montesa de 250 c.c. Es Tony Brise, que desgraciadamente encontraría la muerte, años mas tarde, en un accidente de aviación junto al malogrado Graham Hill, cuando se preparaba para participar en los Mundiales de Fórmula I. Este mismo año se incorporaron al equipo de Montesa de trial dos jóvenes y ya consagrados pilotos del Trial británico: Ian Haydon y Rob Edwards.

Pero será Gordon Farley quien en 1971 gane el prestigioso Campeonato Británico. Para entonces, el deporte del trial está en plena evolución, desde Inglaterra, en todo el mundo.

Debido a la participación técnica de la industria española --con Montesa, Bultaco y Ossa-- el trial dejó de ser una especie de pasatiempo invernal para convertirse en un nuevo deporte de gran exigencia y duramente competitivo y su práctica se nutrió de gran número de corredores internacionales de gran preparación, mientras que, en todo el mundo, los clubs organizadores de nuevas pruebas de trial para el calendario internacional se esforzaban por encontrar nuevos circuitos de grandes dificultades para las nuevas máquinas, generalmente españolas, que ya se fabricaban especialmente diseñadas para la práctica del deporte de trial.



Trial Infantil

Con todo ello, las competiciones de trial, ya no son sólo para los inviernos sino durante todo el año, adquirieron una enorme espectacularidad y se ganaron simultáneamente en todos los países una asistencia de público realmente masiva.

Para contentar a los "fans" mas jóvenes, Montesa lanzó al mercado la Cota 25, pequeña reproducción de la Cota 247, y a partir de este momento se populariza el "Trial infantil", con carreras para niños en zonas especialmente diseñadas para ellos. Jordi Tarrés y Alex Crivillé aprendieron a pilotar una moto con aquellas pequeñas Montesas.

Con motivo del 25 aniversario de la compañía, Pere Permanyer tiene el acierto de encargar al escultor José M^a.

Subirachs un espléndido monumento, que sería emplazado en el patio de la fábrica Montesa, en Esplugues de Llobregat.

En el monumento figuran las firmas de todos los trabajadores de Montesa y consta de un "amasijo" de piezas históricas soldadas entre sí, que se sostienen entre dos columnas rectangulares donde están inscritos los nombres de todos los modelos realizados.



J.M.Subirats y P.Permanyer junto al monumento



Kalevi Vehkonen

Un gran piloto internacional de Moto Cross entra a formar parte del equipo Montesa a finales de 1971. Se trata del finlandés Kalevi Vehkonen.

Con la base de una Cappa 250 MX, conseguirá un excelente resultado en el cómputo de las pruebas puntuables para el disputadísimo Campeonato del Mundo de Moto Cross de 1972, siendo además la primera motocicleta europea clasificada por detrás de las monturas japonesas de Joel Robert (Suzuki), Hakan Anderson (Yamaha) y Silvain Geboers (Suzuki).

Es el año de la presentación de la Cota 123, hermana menor de la 247. En la primera edición del Trial de los Tres Días de Santigosa, competición que se organiza al estilo de los 6 Días de Escocia, donde vence Pedro Pi con una motocicleta de este modelo, a pesar de competir con las Sherpas y Cotas de mayor capacidad.

El equipo Alguersuari-Escobosa se proclama ganador del Campeonato de Europa de Resistencia al imponerse, en su categoría, en las 24 Horas de Montjuich y en el "Bol d'Or" francés.



Felix Kranstover

Esta década de los años '70 constituye una época brillante en la evolución del negocio gracias al éxito de la extensa gama de Trial y de las competitivas Cappas de Moto Cross. Los mejores corredores del mundo de trial pugnaban por entrar en los equipos oficiales de Montesa, que se ampliaron sucesivamente con corredores de la talla de Rob Shepherd, Geoff Chandler, Malcolm Rathmell y otros. Entretanto, los fabricantes japoneses, que ya producían motocicletas de carretera muy competitivas en precio, empiezan a mejorar mucho la calidad y las prestaciones, de manera que gradualmente se ganaron la confianza de los mercados mundiales y a causa de ello, la industria británica del sector, que era hasta entonces la primera exportadora del mundo, en cuanto a motocicletas de carretera, entró en un proceso de crisis del que ya no saldría.



Jaime Alguersuari

Suzuki fue la primera marca japonesa en entrar, a nivel internacional, en el campo de las competiciones de Cross, y en 1970 ganó su primer Campeonato del Mundo con Joel Robert. Pero en los años sucesivos lo harán también Yamaha y Honda. Esta última ensaya sus primeros prototipos con el nombre Elsignore en las pistas de Cross de California, a finales del año 1972, con vistas a la penetración masiva en el mercado estadounidense. Si internacionalmente la competencia era cada vez más fuerte, había que adaptar la estructura industrial para conseguir la máxima competitividad. Estratégicamente Montesa planeó una descentralización de los centros productivos con el objetivo de conseguir mayor eficiencia y flexibilidad.

Así, se crean diferentes sociedades: Dentex S.A. para la fabricación de engranajes, Tonova S.A. para la fabricación y ensamblaje de motores, Comec S.A. que produce suspensiones delanteras y bastidores, Cyser S.A. que se ocupa de la comercialización y Motocicletas Montesa que, en la fábrica de Esplugues, efectúa el montaje final de las motocicletas. En la misma fábrica se ubican también los departamentos de investigación, desarrollo y competición. El grupo de empresas llega a tener 650 empleados.

En 1973 se ganan, entre otros, los campeonatos nacionales de Trial en Suecia con Benny Sellman, de Bélgica con Jean Marie Lejeune y de Alemania con Felix Krähnstover. Pero el campeonato español se resiste, pues los Jaime Subirá, Miquel Cirera y Pere Ollé no logran desbancar a Manuel Soler con su Bultaco.

En 1974 se presenta en el Salón de París la Cota 172 que estaba diseñada en base a la estructura de la 123 pero con llantas de 21 y 18 pulgadas y motor "subido" a 153 c.c.

Esta idea de moto de trial sería la que se demostraría como más competitiva años más tarde, pero en Montesa, de momento, se prefirió el motor de mayor cilindrada y en 1976 aparece la esperada Cota 348.

Las motocicletas de Cross experimentan constantes innovaciones en las tres categorías en que compiten.

La de 125 c.c. es básicamente una categoría de promoción para jóvenes pilotos.

Así nace la idea de organizar el Trofeo Montesa de 125 c.c. para todos los pilotos que utilicen Cappras 125.

El éxito es tan importante y el número de inscritos tan elevado que antes de las competiciones deben hacerse multitud de mangas clasificatorias y repescas para determinar cuales son los pilotos que pueden acceder a la final.



Trofeo Montesa



Fernando Muñoz

De esta fórmula de promoción saldrán pilotos destacados, como Toni Arcarons que vencerá en 1976 en los Trofeos Nacionales de 75 c.c. y 125 c.c. y en 1980 en los Campeonatos de España de 250 c.c. y 500 c.c.

Los modelos de Moto Cross van evolucionado a partir de una réplica de la moto que Vehkonen utilizó en la temporada 1972.

Así, la Cappra 250 VR de 1973 irá dando paso a las versiones VR75 primero, Cappra 250 VA en 1975 y la VB en 1976.

El inolvidable piloto Fernando Muñoz, que gana varios Campeonatos de España de 250c.c. y 500 c.c. en 1976 y 1977 es, quizás, el piloto español de la historia que mejores resultados ha conseguido en pruebas del mundial. Michel Combes, campeón de Francia de 500 c.c. es también piloto destacado de esta época. Pero el fichaje mas importante de Montesa fue el del sueco Hakan Anderson en 1976 que realizó una excelente campaña en el campeonato del mundo de 250 c.c. y al año siguiente en el de 500 c.c. su resultado mas destacado fue el triunfo individual en el Moto Cross de las Naciones que este año se celebró en Francia.



Hakan Anderson



Raymond Boven

Otra de las victorias mas importantes de Montesa la consiguió el belga Raymond Boven en el Gran Premio de Cross celebrado el 3 de Abril de 1977 en el circuito de Sabadell-Terrassa al vencer en la primera manga y en la clasificación absoluta del Gran Premio por delante de las KTM de los rusos Moiseev y Kavinov, la Husqvarna de Carlson, la Maico de H.Maisch o la CZ del checo J.Falta, situándose leader de la clasificación del Campeonato del Mundo.

En 1977, el joven corredor Carlos Mas entró a formar parte del equipo Montesa de Todo Terreno. En esta especialidad Montesa no había conseguido todavía ningún campeonato relevante ya que los corredores Casanovas, Sucarrats y Bellsolá no habían logrado superar el nivel profesional de Narcis Casas. Pero con Carlos Mas la situación cambia radicalmente y lleva a su Montesa Enduro a la victoria en el Campeonato de España en 1979, triunfo que repetirá otras 6 veces. Las diferentes versiones de las Enduro 360H6 a la 360 H7 tuvieron, además, un notable éxito de ventas y contribuyeron a popularizar el Todo Terreno cuando el Trial era la especialidad mas en boga.



Carlos Mas

Anticipándose al final de la tendencia popular de la moto "fuera carretera", se introdujo, en 1978, un nuevo modelo de turismo, la Crono en versiones de 75 y 125 c.c. En 1981 saldrá al mercado la Crono 350, una moto de turismo con un diseño clásico y en 1982 se decide producir la Impala 2, una versión con ruedas de aleación y encendido electrónico, de la serie que se había interrumpido en 1972.

Con la Cota 348 y mas tarde con la Cota 349, se consiguen triunfos destacados en Trial, como las victorias en los Seis días de Escocia de Malcolm Rathmell en 1979 y la histórica primera victoria de un piloto no británico en esta prueba por parte de Yrjo Vesterinen, con Montesa en 1980.



Yrjo Vesterinen



Malcolm Rathmell



Ulf Karlson

El norteamericano Marland Whaley se proclamó por dos veces Campeón de Trial en Estados Unidos, la última en 1980 con una Cota 349 que se conserva en el Museo de la fundación.

Mas tarde Curt Comer en 1981 y Scott Head en 1984 repetirían victoria para Montesa.

Pero la victoria más esperada se produce en el año 1980, con Ulf Karlson que se proclama Campeón del Mundo con el prototipo de la que será la futura Cota 349.

Para comprender la competitividad del Mundial en esta época, solo hay que ver la clasificación final y comprobar que entre los 10 primeros figuran pilotos de seis países, con seis marcas distintas:

- 1º U.Karlson (Suecia) Montesa, 121 puntos
- 2º B.Schreiber (U.S.A.) Italjet, 111 puntos
- 3º Y.Vesterinen (Finlandia) Montesa, 94 pts.
- 4º E.Lejeune (Belgica) Honda, 86 pts.
- 5º M.Lampkin (Inglaterra) Bultaco, 61 pts.
- 6º M.Soler (España) Bultaco, 47 pts.
- 7º R.Shepherd (Inglaterra) Montesa 41 pts.
- 8º M.Rathmell (Inglaterra) Montesa, 41 pts.
- 9º A.Gorgot (España) Ossa, 41 pts.
- 10º J.Subirá (España) Fantic, 29 pts.



Manuel Soler



Toni Gorgot

Montesa ganaría el título de marcas este mismo año y el siguiente.

En 1982, Toni Gorgot entra a formar parte del equipo Montesa y en 1983 consigue ser el primer gran triunfo netamente español en los Seis Días de Escocia, prueba que las motos españolas Montesa (con Rathmell y Vesterinen) Bultaco (con Sam Miller) y Ossa (con Mick Andrews) habían ganado repetidamente. Pero en 1982, Gorgot fue el primer piloto español, con Montesa, que logró inscribir su nombre en aquella prueba legendaria, conduciendo una "Cota 349".

Montesa decide introducir en el mercado, con el objetivo de diversificar producto, las bicicletas de Trial. Este nuevo deporte, denominado por la propia Montesa como Trialsín, constituye una verdadera escuela para futuros campeones. A.Codina, J.Tarrés y M.Colomer saldrán de esta escuela. A finales de los años 80, España entra en una fuerte crisis económica y el sector de la motocicleta se ve afectado, además, por la creciente competencia de las marcas japonesas en los mercados exteriores.

Bultaco y Ossa, que son los tradicionales competidores, directamente oponentes de Montesa, deben cerrar sus fábricas. Otras fábricas menores habían cerrado ya, Montesa se había anticipado a aquella situación y antes de llegar a ella había efectuado un esfuerzo enorme por adquirir, fuera de España, una dotación de equipo y maquinaria supermoderna para mejorar sus productos según las tecnologías más avanzadas. Ante la disyuntiva de abandonar o superarse, la empresa consiguió préstamos bancarios para la referida renovación industrial, necesaria para fabricar un producto mejor y a más bajos costes, que permitiría competir en el mercado mundial frente la industria internacional técnicamente más avanzada.

Las nuevas tecnologías y la bajada de las cifras de ventas por la crisis, implicaban una reducción de plantilla pero las condiciones externas no eran las mejores para que se aceptara una medida tan necesaria para la supervivencia de la Empresa. Hubo huelgas y escasa protección institucional en los momentos clave (en 1980 se desarrolló una huelga que mantuvo a la Empresa sin actividad durante 3 meses, cosa que hoy parece incomprensible).

La situación financiera se fue haciendo crítica, las inversiones en nuevos modelos tuvieron que paralizarse y finalmente se entró en situación de suspensión de pagos en Septiembre de 1983. Gracias a que Montesa disponía de una organización comercial e industrial muy sólida, consiguió evitar el cierre total alcanzando un acuerdo con Honda Motor en 1982. Así, se constituyó una nueva sociedad, llamada Montesa Honda S.A. con el compromiso, por parte de Honda, de comercializar unas versiones especiales fabricadas bajo las siglas MH de los populares modelos Cota 125, 200 y 349, que se distribuyeron a través de su red de ventas en Europa.



MH 349

Por su parte, Montesa Honda S.A. utilizó la red de ventas española de Montesa para vender sus unidades.

La fábrica de Esplugues inició la producción del modelo Honda MBX en una versión de 75 c.c. para venderlo en el mercado nacional. Este acuerdo se completó el 1º de Julio de 1986 con la absorción por parte de Montesa Honda, S.A. de las instalaciones y trabajadores restantes de Montesa. El capital social quedó definitivamente constituido con un 88% perteneciente a Honda Motor y un 12% a los socios españoles. El objetivo de esta sociedad es la producción, distribución y venta de motocicletas, con las marcas Honda y Montesa. Desgraciadamente, y de modo totalmente inesperado, Pere Permanyer falleció el día 20 de Marzo de 1987, a los 75 años de edad y el 3 de Abril, pocos días después, ya no pudo presidir la inauguración oficial de una "remozada" fábrica de Esplugues. Asistió el President de la Generalitat, Jordi Pujol, que pronunció unas emocionadas palabras en recuerdo de Pere Permanyer Puigjaner, al que citó como industrial catalán de perfiles ejemplares.

Por parte de Honda asistió el Sr Kume, presidente de Honda Motor. Durante el primer año, la nueva sociedad pone en producción la Honda MTX 75/50 y en Marzo del 87 la que sería popularísima Honda Scoopy, ambas transferidas desde la planta de producción que Honda tiene en Bélgica.

Además, se producen con pleno éxito, y con la marca Montesa, los modelos Cota 304/125, la Enduro 360H7, la Enduro 80 y la Impala 2. A partir de Enero del 1987 irrumpe en el mercado la nueva Cota 335 y en Noviembre del mismo año, la Cota 307, que podemos considerar la primera de una generación de Cotas, con el motor "123", realmente competitivo a nivel de Campeonato del Mundo y que desplaza definitivamente a los modelos de motor base "348".



Doug Lampkin

Los pilotos que conducen la Cota 307 en las pruebas del Mundial son Philippe Berlatier a partir de 1987 y Eddy Lejeune en 1988. Con la introducción de la Cota 314 en Octubre del 93 y sobretodo la Cota 315 en 1997 se da un importante paso adelante en la competitividad de los modelos de trial. El motor, diseñado en Japon por HRC con la colaboración del departamento de competición de Montesa permite a Marc Colomer alzarse con el triunfo el Campeonato Mundial de Trial de 1996. MONTESA consigue el Campeonato del Mundo de Trial el año 2000 con el piloto Dougie Lampkin (hijo del que fuera Campeón del Mundo Martín Lampkin), además de copar las tres primeras posiciones del Campeonato con T.Fujinami segundo y Marc Colomer tercero.



Marc Colomer