

“Després d’estudiar comerç als Germans de la Salle, vaig continuar estudiant ràdio a l’escola Maimó i fent aparells per als veïns. Més endavant vaig obrir un garatge per fer reparacions de cotxes, i poc temps després ja va venir la Vespa”, aquests són els inicis de Jordi Balart, el personatge que ens acompanya i que ha dedicat tota la seva vida al món del motor: “Un dia vaig veure un anunci al diari que donava a conèixer un scooter i m’hi vaig interessar per demanar-ne la representació. Em va costar, però suposo que el meu entusiasme els va fer decidir a fer-me subagent.” El problema fou que en Jordi no tenia les 16.900 pessetes que valia la moto: “No hi havia manera de vendre-la perquè no la podia ensenyar a ningú, fins que finalment vaig poder comprar-la a terminis, cosa que encara no es feia gaire en aquella època.” De primer, van ser els seus amics els qui la van comprar i després les coses van anar millorant fins que va aconseguir establir un concessionari.

Ara bé, d’entrada aquesta no era una moto que cridés l’atenció als afeccionats al tema: “No hi havia cultura de la roda petita i el verdader motorista només considerava vàlida la roda gran. Per aquesta raó la Vespa es titllava de tot menys de moto.” Va ser necessari, doncs, que en Jordi es plantegés donar a conèixer al gran públic el seu producte: “Vaig haver de demostrar-me a mi mateix que era una bona eina i després demostrar-ho als altres, i això ho vaig fer anant pels camps de futbol i fent demostracions perquè la gent veiés com anava el vehicle.” Participant i guanyant gimcanes, el nostre protagonista va aconseguir que tothom es fixés en l’scooter que promocionava: “A més, vaig muntar amb els mecànics i personal de l’empresa un grup acrobàtic que portava el nom de *Los diablos rojos* i que va durar 25 anys.” També va crear l’equip de carreres Vespa Balart que va convertir-se en un dels millors d’Espanya en la seva modalitat i que va competir amb equips espanyols i estrangers.

Aquelles primeres crítiques que havia rebut la Vespa aviat van convertir-se en elogis i va esdevenir una de les motocicletes més venudes a l’Estat: “Els usuaris van poder comprovar la gran qualitat del seu sistema de suspensió, per exemple. Havia estat dissenyat per un enginyer aeronàutic i era similar al dels avions, per tant, malgrat la roda petita, salvava molts sotrats.” L’èxit aconseguit va fer que aviat Motovespa es decidís a fabricar les noves motos a Espanya: “Les primeres mil es van importar d’Itàlia, però després ja es va començar a treballar des de Madrid.” I en Jordi segueix explicant-nos com van anar les coses amb el temps: “Van anar apareixent altres marques d’scooters, però eren d’una qualitat tan diferent que va ser una competència que va morir sola, cosa que va fer que durant quaranta anys la Vespa anés sempre al capdavant del sector.” Les dificultats van arribar amb l’aparició dels competidors asiàtics: “Aquest fet va tenir dues vessants. D’una banda vam deixar d’estar sols al mercat gràcies al reconeixement de la roda petita, discutida durant tants anys. De l’altra, la competència va esdevenir ferotge perquè les primeres marques es van posar a fabricar scooters.”

L’evolució en el sector de les motocicletes sembla realment imparabile i una persona amb l’experiència d’en Jordi Balart, que va arribar a ser president del Vespa Club d’Espanya, té molt clar com es planteja el futur: “Tinc un amic que sempre diu que al final els de les motos acabaran inventant el cotxe, i és que cada dia surten coses noves que fan més còmode

aquest mitjà de transport. Ara, per exemple, els alemanys ja han desenvolupat un vehicle amb una visera que cobreix fins a l’esquena i on el conductor porta fins i tot cinturó de seguretat.” I segueix: “Penso que continuarà existint el motociclisme esportiu, però que per a la gent que es vol moure per la ciutat és molt còmode disposar d’un mitjà tan estret que permet passar per tot arreu.” I tot això ens ho explica un senyor que porta fetes més de 30 voltes a Europa, gairebé sempre sol: “Vaig anar a Moscou l’any 1967 i vaig tornar-hi més tard, a l’època de la *perestroika*. També he anat a Àsia, a l’Àfrica i als Estats Units amb Vespa. L’any 1961 vaig anar a una reunió de presidents del Vespa Club a Madrid en tricicle i en 1996, també en tricicle, vaig anar a San Remo en dos dies.” S’ha de dir també que en Jordi està en possessió de la medalla d’or i de la Meritum Grand de la Federació Internacional de Motociclisme per haver superat la xifra de vint rallys.

Tots aquests viatges han servit a en Jordi Balart per aprendre molt sobre la seguretat dels vehicles i com han resolt els problemes de trànsit fora de les nostres fronteres: “Sempre he estat un acèrrim partidari de la seguretat i per això sempre he pres totes les mesures que han estat necessàries. Als anys cinquanta se’m va morir un cunyat en un accident de moto, i estic convençut que s’hagués salvat si hagués portat el casc.” I continua: “Quan aquí encara no es portaven cinturons de seguretat, jo ja els comprava a França, i farà trenta anys que tots els vehicles de casa porten les llums enceses per ser vistos, per seguretat. Això va ser degut a un viatge per terres nòrdiques. A Suècia tothom ja portava les llums enceses per reduir els accidents. Quan vaig acabar el rodet de fotos, totes van anar a parar a la taula del cap de trànsit d’aquells moments. Això va servir perquè Lluís Pedragosa, subdirector general de Trànsit, promogués la implantació, ara farà uns vint anys i amb la meua modesta col·laboració, de les llums enceses a les motos. Ara ja es parla dels camions.”

Però juntament amb la seguretat que el propi conductor ha de tenir en compte, hi ha d’haver també un augment de la vigilància, ens explica en Jordi: “No és bo que els agents de la guàrdia municipal facin campanyes de pocs dies i la resta de l’any es permeti una sèrie d’infraccions. Això no pot ser i hem de tornar una mica enere en aquest sentit. Fins i tot els madrilenys afirmaven que a Barcelona es conduïa millor que a la capital i ara això no estic gens segur que sigui així.” Tinent d’alcalde de l’Hospitalet de Llobregat durant deu anys, en Jordi Balart va fer molt per arreglar el desgavell de trànsit que patia la ciutat: “Va arribar a ser ciutat pilot del trànsit a l’Estat i és que vaig intentar aplicar-hi el millor que havia vist a Europa. Vaig pintar les primeres graelles als encreuaments divuit anys abans que es comencessin a pintar a Barcelona.” Avançat, doncs, a la seva època en qüestions de trànsit, està satisfet que avui dia es pugui parlar de la cultura de la moto que hi ha a Barcelona i que suposa una mobilitat de trànsit important per a la ciutat.

Malgrat el terrible cop que va suposar perdre un dels seus fills, està content que alguns treballin amb ell per tirar endavant l’empresa. La seva esposa Teresa ha estat el seu suport en tot moment, i no oblidat tampoc un gran amic, Alberto Toca, amb qui va competir en molts Rallys i que va ser assassinat per ETA.



“Sempre he estat un acèrrim partidari de la seguretat i per això sempre he pres totes les mesures que han estat necessàries”

Jordi Balart - Hospitalet de Llobregat (Barcelonès)