

## **Hace 50 años**

Abrimos este apartado con el propósito de ir aportando información a las nuevas generaciones y recordar a los “veteranos” hechos que refrescarán su memoria. Periódicamente iremos contando diferentes anécdotas o historias, relacionadas con la historia de Montesa.

Partiendo de informaciones publicadas estos días sobre la separación de Pere Permanyer i Paco Bultó en 1958 y que dió pie al nacimiento de Bultaco, queremos aportar algunos datos para un mayor conocimiento de los hechos.

### **Sobre los motivos de la separación:**

1958 fue un año clave para el desarrollo de la industria motociclista en España: se produjo la separación entre Pere Permanyer y Paco Bultó.

No hay duda que la ruptura fue traumática. El motivo que siempre se ha dado fue la decisión de Pere Permanyer de abandonar la competición ante las dificultades financieras que se avecinaban (implantación por parte del gobierno del Plan de Estabilización Nacional con el objetivo de reducir la inflación y el déficit público). Reducir gastos era fundamental en aquel momento. Podemos comprobar que, efectivamente, las ventas de motocicletas bajaron más de un 50% a partir del segundo semestre de 1959. Quizás habían otras tensiones en el grupo directivo, es verdad, de hecho en el diario de Pere Permanyer anotaba las dificultades de comunicación que tenía con algunos colaboradores (que luego resultaron ser compañeros de aventura de Paco Bultó). P.P. era el máximo accionista de la compañía y conjuntamente a sus familiares representaba el 57,6% del capital frente al 30,9% de la familia Bultó-Marqués. El grupo Milá contaba con un 9,5% y el resto eran pequeños accionistas.

Es indiscutible que la capacidad de liderazgo de Paco Bultó era muy fuerte, lo demostró en su etapa en Montesa y con la creación de Bultaco. Pero la capacidad de Pere Permanyer en este sentido no se puede discutir. Lo demostró en los difíciles primeros años, cuando la colaboración de Bultó era menor por su dedicación paralela al negocio familiar en Vilanova y Geltrú: Barella y Bultó S.L. De hecho no es hasta final de Octubre de 1951 cuando Bultó se incorpora con plena dedicación a Montesa (acta del Consejo de 3 de Octubre de 1951).

Lo demostró también cuando a finales de 1947 y ante la necesidad de ampliar capital para aumentar la capacidad de producción, se tiene que enfrentar a la circunstancial renuncia por parte de Bultó de su compromiso (según nota presentada a Hacienda con fecha Nov. de 1947) de acudir a la citada ampliación. Permanyer tiene que empeñar su patrimonio particular y acudir a amigos y conocidos para convencerles de la bonanza de la inversión. La gestión tiene éxito y el 29 de Mayo de 1948 se procede a la necesaria ampliación.

También demostró su capacidad de liderazgo, cuando después de la ruptura con Bultó se ve obligado a reestructurar equipo directivo, por la marcha de buena parte del equipo técnico. No solo logra superar la delicada situación sino que consigue crear una compañía sólida que se consolida con el traslado a las modernas instalaciones de Esplugues y la salida de la Impala en 1962.

### **Qué pasó con los planos ?:**

Un punto delicado de la separación fue la salida de información técnica (y algo más) de Montesa para desarrollar la nueva Tralla 101. Logicamente al vender sus acciones, Bultó y el equipo que marchó con él no tenían ningún derecho sobre los bienes que eran propiedad de Montesa.

En todo caso, en Montesa, se estaba desarrollando un nuevo proyecto de motor "monobloc" desde hacía algunos años. En este proyecto estaban involucrados algunos de los técnicos que marcharon con Bultó. Un prototipo pilotado por Riviere y Caralt se clasificó en 5º lugar en las 24 horas de Montjuich de 1957. De hecho, este motor aun se conserva.

Tras la ruptura, Permanyer nombra a Leopoldo Milá Director Técnico con el encargo de finalizar el proyecto del nuevo modelo. Milá renuncia al proyecto actual, según sus palabras: porque quería partir de cero. Esto es un reto muy importante, quiere desentenderse de lo que el equipo anterior había diseñado porque tiene ideas propias que quiere implantar.

Hay que dibujar nuevos planos, probar prototipos, hacer pruebas de resistencia, modificar los prototipos, rehacer los planos, contactar con los proveedores para fabricar moldes de fundición y matrices, estampas de embutición, fabricar los utillajes necesarios para poder mecanizar internamente el motor, modificar la maquinaria necesaria, utillajes para soldar el bastidor etc.

El resultado fue la aparición de la Impala, cuyo éxito no hace falta comentar. Milá incorporó muchas novedades técnicas como la transmisión primaria por engranajes, un cambio de marchas con un diseño que evita las aristas vivas y redondea todos los cantos para evitar puntos de rotura, un embrague incombustible, un depósito de base plana (que sería rápidamente imitado) que resulta mas económico (de dos piezas en lugar de tres) ....

El proyecto tarda mas de dos años en finalizar y poder producirse en serie, en 1962.

En el caso del primer modelo de Bultaco sale al mercado en Marzo de 1959. **Solo 10 meses después de la ruptura.** Plazo algo más que sorprendente.

### **La relación entre Bultó y Permanyer a partir de la separación.**

Hay que dejar constancia de un hecho: después de la separación y durante los años que transcurrieron hasta su muerte, ni Permanyer ni Bultó manifestaron en público comentarios del uno contra el otro. Se trataba de dos rivales pero ante todo caballeros. También es cierto que se evitaban. Pero en una reunión en la que coincidieron a mediados de los 70 Bultó le comentó a Permanyer: *Pedro, he de confesarte que he pensado muchas veces que nuestra separación fue un error. Nunca debí separarme.* Cuando llegó a casa, Permanyer se lo comentó a sus hijos.