



DOSIER DE PRENSA



El Museo Moto Barcelona, en colaboración con Clustermoto, presenta una nueva exposición temporal, esta vez bajo el título ***La moto catalana, hoy.***

Dividida en cinco ámbitos distintos –**trial, ciclomotores, moto eléctrica, competición e industria auxiliar**– la exhibición cuenta con una selección de **24 modelos** representativos de una serie de marcas catalanas. Todas ellas han sabido reinventarse, bebiendo de la experiencia del pasado glorioso de los años 60 y 70 y superando una devastadora crisis, para colocarse de nuevo a la vanguardia del sector.

Luchar de tú a tú contra las multinacionales generalistas es una tarea muy complicada, pero sí que es posible hacerlo especializándose en segmentos muy concretos, en los cuales la experiencia, la calidad de fabricación y el diseño prevalgan sobre el precio. La actual **industria catalana de la moto se basa en la especialización** y la exposición pretende reflejar este hecho a través de todos los ámbitos representados.

Los visitantes tendrán la **oportunidad de contemplar las últimas novedades tecnológicas y de diseño que se producen en Cataluña**. Además, descubrirán curiosidades a la hora de interactuar con un original juego de retrovisores y experimentarán las sensaciones de pilotar una motocicleta de off road en un photocal con tres modelos, dos de ellos infantiles para que los más pequeños también disfruten.

La exposición estará abierta al público hasta el 30 de septiembre de 2017.



ÁMBITO 1: EL TRIAL

Los éxitos internacionales logrados en tiempos pasados por Bultaco, Montesa y OSSA en esta especialidad tienen su continuación hoy en día en marcas como la propia Montesa, Gas Gas, Sherco, Vértigo y TRS, que siguen manteniendo a nuestra industria como indiscutible líder mundial del segmento.

Montesa Cota 247 | 250 cc | 1968

Montesa nació como fábrica de motocicletas en 1945 y en pocos años se convirtió en una marca de renombre mundial. En plena rivalidad con Bultaco, en 1968 presentó su Cota 247 de trial, merecedora de un premio Delta de Plata de diseño industrial y con la que Pere Pi logró el primer Campeonato de España de esta disciplina.

Montesa Cota 300RR | 300 cc | 2017

En 1986, Montesa fue absorbida por la marca japonesa Honda, que decidió delegar en la marca catalana el desarrollo y producción de sus modelos de trial, manteniendo la legendaria denominación de Cota. Las actuales Montesa Cota, equipadas con avanzados motores de 4 tiempos, continúan dominando a nivel mundial la especialidad.

Gas Gas Halley | 325 cc | 1985

La firma gerundense Gas Gas bautizó con el nombre de Halley a su primer modelo en honor al cometa que nos visitó el año de su lanzamiento comercial (1986). Apenas un año más tarde, en 1987, lograba su primer triunfo en una prueba del Campeonato del Mundo con Gabino Renales como piloto. Con el tiempo, la marca se convertiría en un referente mundial en el ámbito del offroad, logrando títulos mundiales en las especialidades de enduro y trial.

Gas Gas TXT E4 | 125 cc | 2017

Gracias a la consecución de los títulos mundiales por parte primero de Jordi Tarrés y luego Adam Raga, Gas Gas fue durante muchos años líder de ventas mundial en el segmento del trial. En la actualidad y superadas las últimas vicisitudes empresariales, esta especialidad sigue siendo el principal puntal económico para la marca catalana.

Vertigo Combat | 300 cc | 2017

En 2015 nacía una nueva marca catalana dirigida en un principio exclusivamente al segmento del trial. Su primer motocicleta, denominada Combat, destaca por su chasis multitubular en acero combinado con un núcleo central de aluminio y un motor de fabricación propia de 2T con inyección electrónica. En 2016 la gama se ampliaba con la Vanda, un modelo más versátil dotado de un chasis tradicional.

TRS Raga Racing | 300 cc | 2017

Tras una primera experiencia con otra marca (Jotagas), el siete veces Campeón del Mundo de trial Jordi Tarrés creaba en 2013 su propia marca, TRS, dedicada exclusivamente a esta especialidad. Su primer modelo, el TRS One equipa un refinado chasis doble viga en aluminio forjado y un motor propio en cilindradas de 250, 280 y 300 cc.

Sherco ST Factory | 250 cc | 2017

En 1998 el empresario francés Marc Teissier creó, junto con un equipo humano formado mayoritariamente por expertos españoles, esta nueva marca de motocicletas de trial, con planta de fabricación en Caldes de Montbui (Barcelona). Posteriormente ampliaría su actividad también al enduro, abriendo en 2002 una fábrica en Nimes (Francia) dedicada en exclusiva a esta especialidad.

Scorpa SC Factory | 300 cc | 2017

Esta marca tiene una curiosa historia. Fue fundada en Francia en 1993 por dos aficionados al trial: Joël Domergue y Marc Teissier. Al cabo de un tiempo, este último se desvinculó de la compañía para crear Sherco y en 2009, Scorpa quebró. Poco después, Marc Teissier recompró la marca y la producción de las Scorpa pasó de la ciudad francesa de Alès a Caldes de Montbui (Barcelona), donde produce una gama de modelos de trial y trial-excursión.



ÁMBITO 2: LOS CICLOMOTORES

La industria catalana del ciclomotor sigue siendo un referente a nivel internacional, como lo demuestra la actual actividad económica de nuestras marcas, que han compensado la caída de ventas en España con unas exportaciones cada vez más importantes a mercados que siguen valorando este tipo de vehículo, como son por ejemplo los países del centro y norte de Europa.

Bye Bike One+ | 50 cc | 2017

La marca gerundense Bye Bike recupera el concepto más tradicional del ciclomotor automático, con un diseño que evoca el de las legendarias Derbi Variant. Adopta una moderna tecnología en aras de lograr un vehículo fiable y económico, a la vez que versátil. Esta versión "Plus" está homologada para dos plazas y presenta unos detalles de acabado superiores en relación al modelo básico.

Rieju N°4 | 42 cc | 1952

Rieju es la única marca que subsiste en la actualidad con capital 100% catalán con los mismos propietarios, la familia Riera, al mando desde su fundación en 1942. Tras sus orígenes como fabricante de componentes y más tarde bicicletas, la primera moto salió de las cadenas de montaje de Figueres (Girona) en 1945, especializándose rápidamente en el sector del ciclomotor.

Rieju MRT 50 SM Trophy | 50 cc | 2017

Esta Rieju MRT 50 SM Trophy es uno de los ciclomotores más evolucionados del panorama mundial actual. Con un equipamiento hasta hace poco inaudito en modelos de tan pequeña cilindrada, este tipo de vehículo goza de una importante aceptación en muchos países del centro de Europa, en los que centra la exportación esta marca catalana y que suponen una gran parte de sus ventas frente a la caída del segmento a nivel nacional.



ÁMBITO 3: LA MOTO ELÉCTRICA

No cabe ninguna duda de que el futuro de la moto pasará de forma irremediable por el vehículo eléctrico. Un segmento aún en una fase muy inicial de desarrollo y en el que la industria catalana tiene también su protagonismo, con marcas que apuestan por la diferenciación gracias a la aplicación de tecnologías avanzadas y centrándose en nichos de mercado muy específicos.

Silence SO2 | 2015

Esta marca copa el 40% del mercado estatal de motocicletas eléctricas, con unos modelos enfocados principalmente al uso profesional (mensajería, correos, policía...) ámbitos en los que se saca el máximo partido a las ventajas de economía de marcha y fácil mantenimiento. En su factoría recién inaugurada en Molins de Rei (Barcelona), además de las motocicletas, también crean las baterías, siendo el único fabricante mundial que produce ambos elementos.

Torrot Muvi Executive | 2017

En su renacer como marca, la firma gerundense Torrot está dedicada íntegramente al vehículo eléctrico, con una gama de modelos que incluyen motocicletas infantiles, bicicletas y scooters urbanos como este Muvi, disponible en versiones City y Executive, equivalentes en prestaciones a modelos de 50 y 125cc respectivamente. Cuentan con batería extraíble para una fácil recarga y diversas funcionalidades a través del teléfono móvil.

Bultaco Brinco R Discovery Limited Edition | 2017

Desde el año 2014 Bultaco vive una nueva vida gracias a su Brinco, un concepto innovador denominado "Moto-Bike". Una combinación sorprendente entre el mundo de la moto y el de la bicicleta. Una solución híbrida que une propulsión eléctrica controlada por acelerador de puño y pedaleo independiente. Ésta es la última versión desarrollada en colaboración con Land Rover.

Bultaco Sherpa T350 | 350 cc | 1976

Bultaco es una de las marcas de leyenda del motociclismo español que en su corta vida, desde 1959 hasta 1981, acumuló una gran cantidad de victorias y títulos internacionales en multitud de especialidades, alcanzando un enorme prestigio mundial que aún perdura. Sus modelos de trial Sherpa T estuvieron considerados como los mejores del mundo, logrando cinco títulos mundiales consecutivos entre 1975 y 1979.

Gas Gas E-Kids T12 | 2017

La alianza de Gas Gas con Torrot, ha permitido a la histórica firma gerundense especialista en el offroad ofrecer a su público una renovada gama de motocicletas infantiles propulsadas por motor eléctrico, denominadas E-Kids y disponibles en versiones de trial y enduro.

Mecatecno T14 | 2017

Mecatecno es otra histórica marca catalana que vuelve a la actualidad, ahora dedicada a las motocicletas eléctricas infantiles. Fundada en 1978 por Jordi Rabasa, Ramón Mira y Joan Ruiz, todos ellos relacionados de alguna manera con la legendaria Derbi, fabricó motos de trial profesionales y modelos infantiles hasta su cierre en 1983. En 2011 fue recuperada para su actividad actual.

Volta BCN City | 2016

Fundada en 2010, esta marca está dedicada al diseño, desarrollo y fabricación de motocicletas eléctricas con tecnología totalmente propia. Han optado por una motocicleta convencional con aires deportivos en lugar del clásico scooter, aunque cuenta con la funcionalidad de poder guardar un casco integral bajo el falso depósito. Está disponible en dos versiones, BCN City y BCN Sport, diferenciadas por sus prestaciones y equipamiento.



ÁMBITO 4: LA COMPETICIÓN

El dominio mundial en el ámbito de la competición por parte de nuestros pilotos ha generado un importante tejido industrial alrededor de este segmento. Abarca desde equipos de competición o escuelas de formación de pilotos y mecánicos hasta fabricantes de componentes e incluso de motocicletas.

Monlau MC14 | 250 cc | 2014

En 2014, la Escuela Monlau incluyó en su Máster en Ingeniería de Competición la actividad de diseñar y construir una motocicleta de Moto3. Partiendo de una Honda NSF250R, los estudiantes crearon un chasis completamente nuevo, así como el sistema de admisión de la moto con el objetivo de participar en el Campeonato de España de la categoría. Un proyecto que ha tenido una continuidad año tras año con gran éxito.

BEON Moto 3 | 250 cc | 2017

BeOn es una empresa ubicada en Barcelona que nació en 2007 con el objetivo de ofrecer motocicletas de competición a un precio mucho más asequible de lo habitual. Comenzó comercializando kits que permitían transformar de forma sencilla y económica motocicletas de motocross o enduro a velocidad. En la actualidad, fabrican modelos de las categorías PreMoto3 y Moto3 dirigidos a los diferentes campeonatos nacionales equipados con motores Yamaha y Honda.



ÁMBITO 5: LA INDUSTRIA AUXILIAR

La implantación en su momento de importantes fábricas multinacionales de motocicletas en nuestro país propició a su vez la creación de una importante red de industria auxiliar. A pesar de la deslocalización de algunas de aquellas, este sector se ha mantenido y en su caso fortalecido gracias a la elaboración de un producto de primera calidad que en algún caso forma parte del equipo de serie de marcas de primer nivel mundial.

CONTACTO

Museo Moto Barcelona
Calle de la Palla, 10
08002 Barcelona

933 186 584

barcelona@museumoto.com