

Jaume Purcallas Moto-reporter

Jaume Purcallas es considera un foto-reporter que treballa al costat d'una fotògrafa amb majúscules, la seva dona Conxi Molons. Purcallas transita per la comarca amb una BMW clàssica que mai no l'ha deixat tirat.

El Retrovisor

Martí Dacosta
FIGUERES



■ Eren pels vols de les quatre de la tarda d'un dimecres de febrer, teníem una cita amb en Jaume Purcallas i arribava tard, el vàrem trucar: "ja vinc, és que m'ha sortit una foto i ara vinc", va respondre. Mitja hora més tard ens va tornava a trucar per dir-nos que tornava a tenir un avís d'una altra foto i "que ho hauríem de deixar per l'endemà". En Jaume, com ja us explicarem més endavant, fa fotos, i un dels seus clients és el *Diari de Girona*, i ja se sap, la notícia no pot esperar.

En Jaume té 50 anys, és nascut a Figueres, fa cara de pacífic i ens reconeix que li costa molt d'empipar-se. En Jaume està casat amb Conxi Molons, una de les fotògrafes amb més reputació de la comarca. Després d'uns anys treballant al negoci càrnic, que havia muntat el seu pare, va veure que no era la seva vocació, ho va deixar per ajudar la seva dona. Junts porten l'estudi Conxi Molons Fotògraf del carrer Montgó de Figueres, allà fan tot tipus de treballs fotogràfics, reportages socials, publicitat, o encàrrecs. En Jaume, amb una certa modèstia i un toc d'ironia, ens diu: "Ella és la fotògrafa, i jo faig fotos, sóc un fotògraf consort, una cosa així com l'home d'una reina, que encara que s'hi casi, no serà mai coronat rei". Com que som aficionats a la fotografia, no ens en vàrem poder estar de comentar com està l'ofici de fotògraf en el dia d'avui.

"S'ha de lluitar molt i segur que no t'hi fas ric, però nosaltres -bé, la Conxi- té un estil propi, i el fet que no siguem una gran estructura ens va bé" sentència en Jaume. Ell compara l'ofici de fotògraf amb el dels pintors de quadres, "tots pinten, però has de buscar un autor que t'agradi com treballa. El nostre estudi té un estil molt personal, és per això que molts ens vénen a buscar. Avui en dia tothom pot tenir una càmera, però calen uns coneixements tècnics i talent per fer-la servir, i treure-li tot el suc, la Conxi sempre ho diu: "La fotografia és llum".

La moto

Passada una estona de la nostra conversa fotogràfica, el nostre entrevistat ens va enumerar els elogis de la seva moto, la



Jaume Purcallas amb la seva BMW R-100GS. MARTÍ DACOSTA

BMW R-100GS. La seva altra companya de feina. "És una moto ideal per a a mi, jo no corro, vaig a mig gas, no me l'acabaré pas mai". Aquesta és la quarta moto del nostre entrevistat. En Jaume va tenir abans una Ducati 74, una Honda xl 200 -de la qual en té un bon record, la Conxi s'hi va treure el carnet-, i una Harley Davidson. L'actual, la BMW, que la va comprar als anys 90 de segona mà. "Des que tinc carnet sempre he tingut moto. Mira, als 16 anys vaig demanar al meu pare que em deixés anar a treballar a la Cooperativa de Mollet per poder anar a treballar amb moto", era l'excusa perfecta.

Amb la Harley, en Jaume va tenir l'experiència que sovint són millors el somnis que quan es transformen en realitat: "La

Harley sempre havia sigut un somni per a mi, però un cop la vaig tenir em vaig adonar que no era una moto per a les nostres carreteres, no hi anava massa còmode i a part que sempre tenia alguna coseta o una altra -pump-pump, vinga, mira les bugies...-, sempre hi havia d'estar a sobre, també val a dir que era un model clàssic", al final la va vendre.

La seva experiència amb la BMW ha estat del tot diferent, "poses la clau i en marxa! Tot i ser una moto amb aptituds tot terreny, és un plaer de conduir-la en revolts". Potser, l'únic retret que hi fa el nostre entrevistat és el pes a l'hora de maniobra-la en parat, concretament si algun dia et cau al terra. "Un cop, a Llançà, la vaig aparcar en un carrer amb una mica de desnivell, el

"Als 16 anys vaig demanar al meu pare que em deixés anar a treballar a la Cooperativa de Mollet per poder-hi anar amb moto"

"Poses la clau i en marxa! Tot i ser una moto amb aptituds tot terreny, és un plaer de conduir-la en revolts"

terra era moll i a poc a poc va anar cedint el cavallet lateral, vaig necessitar ajut per poder-la aixecar", comenta en Jaume. Només cal dir que amb el dipòsit de combustible ple pot arribar als 250 quilos de pes.

"El dia que la vaig estrenar, vaig anar a veure la meva àvia a la Selva de Mar, i sense massa experiència amb la moto, vaig disfrutar molt, traça molt bé els revolts, i jo no corro, eh?", matisa amb un somriure murri.

A part dels seu recorregut anant i venint de Pont de Molins, on resideix, en Jaume usa molt la moto per a la seva feina. Molt sovint ell es pot acostar al lloc de la notícia, al bell mig de la carretera, quan hi ha un sinistre o en qualsevol altre lloc de difícil accés, sempre hi pot arribar millor que els seus companys que es desplacen amb cotxe i, el més important, per a la foto s'hi pot acostar al màxim". Recordeu la frase del mític fotògraf Robert Capa: "si la foto no et surt bé, és que no estaves prou a la vora".

En Jaume manté durant la conversa un to sobri i seriós, però el va canviar quan ens va dir: "no et diré en marxa, però sí que he fet algunes fotos bones per al diari des de dalt de la moto".

En Jaume confia el manteniment de la seva moto al mecànic Dani del taller Multimoto de Vilafant: "són molt professionals i tenen molta experiència en aquestes BMW clàssiques, n'estic molt content" diu satisfet. "Crec que és una moto per a tota la vida".



Galeria d'imatges a
www.emporda.info

Història del model campió del Dakar

FIGUERES | M. D.

■ La BMW d'en Jaume és una R-100 GS. Els nostres lectors solen ser molt entesos en el tema, però per als que no coneixen massa el món de la moto els comentarem que aquest model, malgrat la seva joventut, ja té l'estatus de clàssic. La BMW (la *Bayerische Motoren Werke*), la fàbrica de motors de Baviera, és actualment una fàbrica de cotxes i motos, però en els seus inicis els seus productes eren els



motors d'aviació. El seu logotip blanc i blau està basat en el moviment de les èlix dels avions. Després de la Primera Guerra Mundial, es va signar el Tractat de Versalles que va prohibir a Alemanya la fabricació d'avions.

La BMW, com altres fàbriques, va buscar altres àrees de negoci i transformà les seves instal·lacions per a passar a fabricar motocicletes. Ràpidament va tenir molt d'èxit i ressò per la robustesa i fiabilitat dels seus models.

La moto del reportatge és una R-GS 100, de 1.000cm³; les sigles GS vénen de l'alemany *Gelände und Strasse*, carretera i muntanya. El motor és de disposició boxer, una icona de la casa germana, és a dir, amb els cilindres oposats, la tracció és per a *cardan* enlloc de cadena com la majoria de motos. Concretament, aquest model GS ja el duia articulada amb el sistema Paralever, menys brusc de reaccions que els models precedents. També hem d'esmentar que forma part de les últimes

BMW alimentades per carburador mecànic, en comptes de la injecció electrònica dels models actuals.

Tot aquest conjunt va fer que aquesta moto fos una moto molt robusta, amb poc manteniment, i relativament fàcil d'arreglar per mecànics independents. No és estrany que sigui un dels models utilitzats per molts d'aficionats arreu de món per fer viatges de llarg recorregut.

Les BMW GS varen guanyar dues vegades el París Dakar amb Gaston Rahier i Aubert Auriol als anys 81-83 i 84-85, respectivament. Per celebrar aquests triomfs la marca BMW va treure al mercat models de carrer amb l'estètica de les guanyadores del París-Dakar.