

# Jordi Palmada Disseny i motos

Jordi Palmada és un activista cultural prou conegut en diferents àmbits. Dissenyador de professió no amaga les seves preferències per la Vespa de tota la vida, però a casa conserva dues joies en perfecte estat: una Guzzi 98 Z i una Morini 3 1/2, dues peces que van marcar una època. Aquí va la seva particular història.

## El Retrovisor

Martí Dacosta  
FIGUERES



■ Fa un temps, sortint d'una conferència-presentació del quadre *La Metamorfosi de Narcís* al Museu Dalí, vàrem parlar amb en Jordi Palmada per proposar-li si volia que li féssim un reportatge per a la nostra secció: ens va dir que sí al primer moment. De fet, n'estàvem quasi segurs, perquè Jordi Palmada sempre està obert a col·laborar en qualsevol tema cultural que li presenten. Ell ha fet de jurat a molts certàmens de pintura, també col·labora amb el tradicional concurs de Creus de Santa Creu de Figueres, recentment el varen escollir com a membre del jurat per al concurs del millor allioli del Fòrum Gastronòmic de Girona. També és molt conegut per ser membre fundador de l'Associació d'amics i veïns de Creixell, on organitzen cada any la popular Fira de l'allioli.

Professionalment, és dissenyador d'interiors i fa molt per la professió: és vice-president del Col·legi de dissenyadors a la seu de Girona i secretari de la delegació de Catalunya. També és membre de la Junta dels Amics dels Museus Dalí.

De jove ja se li veien les seves dots pel dibuix i la pintura. Per aquelles coses del destí, al costat de la casa on vivia quan era petit, al carrer Germanes Massanet, hi havia l'estudi del gran mestre Lluís Cairó i Soms. Sens dubte el millor decorador que ha tingut la ciutat. Cartellista, músic, un home molt complet, autor de grans treballs, alguns dels quals encara perduren com l'exquisida Joieria Llobet del carrer Girona, o la pastisseria Sans de la Bisbal, per triar-ne només dos de la llarga llista dels seus treballs.

En aquell estudi hi va estar uns anys, "vaig aprendre molt, el senyor Cairó era un home molt metòdic i extremadament detallista", recorda. Anys més tard va incorporar-se en un estudi molt més modern i conceptual, el de Josep Canaleta. Després es va establir amb estudi propi i, el 1984, amb la seva dona Fina obririen una de les botigues pioneres en mobles de disseny a la nostra ciutat: Palmada Disseny, al carrer Col·legi número 4.

### Tot en ordre

En Jordi, actualment, utilitza el cotxe per al dia a dia i una Vespa 200 Iris a l'estiu, però a casa hi guarda les seves dues peces de col·lecció. Una moto Morini 3 1/2 i una Guzzi 98 Z. "Les motos, com altres coses que tinc a casa, un cop ha passat un cert temps els hi tinc un *carinyo* que fa que ja no me'n pugui desprendre". Assentia en Jordi. "La Guzzi la va comprar el meu pare l'any que jo vaig néixer, el 1958", afegeix.

Mentre parlem, en Jordi ens va mostrant tota la documentació, els papers, el llibre de manteniment... de totes dues motos. Tot súper ben classificat i ordenat. Junts anem dissecant la paperassa mentre parlem, costa imaginar la quantitat de tràmits que el govern d'aquella època obsequiava als



## Itàlia a l'Empordà

Palmada conserva les dues motos en perfecte estat

► **1** El dissenyador figuerenc Jordi Palmada amb la seva Morini 3 1/2. **2** La Moto Guzzi Z 98 portava el sobrenom de Zigolo però a Espanya es va comercialitzar simplement amb la Z. **3** El color vermell identifica aquest model triomfador dels anys setanta. (Fotos MARTÍ DACOSTA)

propietaris d'aquestes motocicletes: *Impuesto sobre el lujo* de 65 pessetes, *Censo de Requisición Militar*, xapa metàl·lica amb les dades fiscals del model per col·locar a la forquilla, etc... "Aquesta moto l'aprecio

molt i en tinc, també, uns grans records, anava molt bé. Arà torna a lluir el color grana original, als meus anys de joventut la vaig personalitzar, la vaig pintar de negre i li vaig col·locar un seient blanc".

**"Les motos, com altres coses que tinc a casa, un cop ha passat un cert temps els tinc un carinyo que fa que ja no me'n pugui desprendre"**

Amb la seva suspensió alta i una postura de conducció molt còmoda, "havia anat molt per camins, també recordo que un dia anant pel bosc vaig punxar i vaig haver de tornar a casa a peu empenyent-la."

La moto Morini 3 1/2 era una altra cosa. La va comprar el seu oncle Antonio a Tecnimoto, i la feien servir a mitges. Aquesta ja era una moto gran, de veritat, amb motor bicilíndric en V a 72°, de quatre temps. Una moto italiana que encara ara és preciosa. "En aquells anys era una moto molt maca, grossa però tranquil·la, podies anar a pertot arreu amb ella." Comenta en Jordi.

La Fina, la seva dona, ens explicava: "jo també tinc carnet de moto grossa, llavors jo anava amb la meua Vespa Primavera, i aquesta també l'havia portada. Recordo alguna vegada, quan la provava a la recta de la Rieju, abans quan no hi havia tant de trànsit com ara, l'única cosa que no m'agradava gaire de la moto era que costava molt d'engegar-la amb el pedal". Recordem que aquest model encara no disposava d'engegada elèctrica. En Jordi ens fa fixar: "mira, està tot d'origen, només els tubs d'escapament són diferents. Els platejats originals els havia canviat potser quatre vegades, amb la forta compressió del motor es rebentaven, fins que un dia el meu mecànic hi va adaptar aquests altres negres més resistents, i així vàrem solucionar el problema".

No podíem acabar la trobada d'una altra manera, parlant de motos i de disseny, concretament de la Vespa: "de moment arà no em cal, però si hagués de comprar una nova moto preferiria un model nou de la casa Vespa abans que alguna de les escúters japoneses", sentència en Jordi. Així ens queda clar que el gust pel bon disseny delata el seus anys d'ofici.

## L'ocell Zigolo i les culates campiones de Fórmula 1

FIGUERES | M. D.

■ Aquest model de Moto Guzzi que conserva Jordi Palmada era molt interessant, per les demandes del mercat de l'època l'empresa va pensar en fer una moto econòmica, neta com una escúter i lleugera com una moto de menys cilindrada. La primera versió de la Z 98 va ser presentada l'any 1953 a Milà i estava pintada totalment en gris per reduir costos, la versió vermella més luxosa va ser posterior, va aparèixer l'any 1958 al nostre país. S'hi varen fer algunes millores: es va reforçar el cigonyal, el dipòsit es va decorar amb unes bandes negres, i també es varen incorporar els bonics tubs d'escapament, amb les inscripcions Guzzi Hispania, amb forma de peix. La moto, en realitat, s'havia de dir zigolo, el nom d'un ocell de la mida del pardal, amb plomes verdes i taques grogues. A Espanya es va considerar un nom poc comercial i es va anomenar 98 Z i prou.

Motor Hispania feia els models llicenciats de la Moto Guzzi ita-



nyar el campionat del 1966 però que mai van ser usades en una moto. Bàsicament, el principi Heron consistia a utilitzar unes culates planes i vàlvules paral·leles no inclinades, de manera que la càmera de combustió es formava en el cap del pistó. Però aquest no era l'únic secret de la Morini: arbre de lleves accionat per corretja dentada, cigonyal forjat en una sola peça d'alumini fos, motor i caixa del canvi integrada de 6 velocitats, engranatges helicoidals, embragament multidisc sec... vaja, que estava ben pensada.

liana al nostre país, els motors eren produïts per ISA (Industrias Subsidiarias de Aviación de Sevilla) i els xassís eren encarregats a EMTISA (Estampaciones metálicas Tió, SA) de Barcelona.

La Morini 3 1/2 es va començar a vendre el 1973 després del seu pas per l'Expo de Milà del 1971. El seu motor era un bicilíndric en V a 72° amb 344cc que arrasava els seus rivals gràcies a les culates Heron. Les culates Heron s'havien utilitzat amb anterioritat en l'F1 Repco Brabham que va gua-