

Una vida de 4 rodes, es el títol de la publicació Diari de la Creu Alta del 20/7/2007 al nostre soci:

Nascut al Carrer Dinares, 44 (antic Carrer Fernando), aquest creualtenc, te per part de pare ascendència aragoneses, i per par de mare creualtenca de soca-rel. “La mare era una filla de Cal Baranguè, una casa pairal que hi havia a la cantonada del carrer Castellar i Sant Domènec. El avis van tenir 4 fills, l’hereu es va quedar amb la casa i les terres, i pel altres tres fills, (entre ells la meva mare), els avis van fer una casa per cadascun al Carrer Fernando, i jo vaig nèxia en una d’elles”, ens explica.

Va començar la seva vida laboral els 10 anys, just després de la Guerra Civil, fent de pagès a cal Joan de Vilafranca o també coneguts com a Morera, i s’hi va estar fins el 15 anys, que va deixar la feina del camp, per començar a treballar com a aprenent de mecànic al Carrer Les Valls, concretament a Cal Bonet (un taller que hi havia a la cantonada del Carrer Capmany, on ara hi ha un gran supermercat.

Als 17 anys, i cansat de que no evolucionar, se’n va ha treballar a Cal Buixó, un taller mecànica situat al Carrer Sant Josep numero 20, on va començar a treballar en una categoria superior, i amb possibilitats de poder profunditzar molt més en la mecànica.

Després de dos anys, es contractat per la Família Balsach (un familiar de la fabrica que hi havia a la Plaça Creu Alta), com a xofer-mecànic, “això es lo màxim a lo que podíem aspirar, era millor que ser mecànic solament, viatjaves por tot arreu, conduint cotxes totalment inaccessibles” ens explica i amplia “ el senyor de l’època no tenien carnet i les senyores menys”.

Durant vuit anys va portar bàsicament dos automòbils un Plymouth, per viatges de llarg recorregut i un Fiat 1100, pel trajectes curts. Va ser amb aquest últim que va començar a competir en curses de regularitat, com més endavant veurem.

La seva afició pel avions també el van portar aquesta època, a traves d’una subvenció de 3.000 pessetes, (la meitat de lo que valia), ha treure’s el títol de pilot d’aviació civil.

Amb 27 anys, quan rondava l’any 1955, aconseguix ser titular del mateix taller on havia treballat uns anys enrere al Carrer Sant Josep, després de pagar un traspàs, aprofitant la jubilació del amo. Plenament dedicat a la mecànica en general i començant a tractar la compravenda, el nostre home es va poder comprar una Montesa Impala de segona mà, per tal de poder anar a buscar els recanvis.

Amb trenta i pocs anys deixa el taller, dos taxis i el soci que tenia, i amb lo que en treu, es compra un Chrysler Windsor, un autèntic vehicle de luxe per l’època. “Em vaig dedicar a fer el Taxi de luxe, fora de les parades. En aquella època ja coneixia a molta gent important de Sabadell i això em va permetre poder fer aquesta feina”.

Quan la compravenda començà a funcionar deixa el taxi i l’any 1964 compra un local i un pis a l’avinguda Barberà, que anys més tard amplia cap a la cantonada amb Carrer Sant Sebastià. Aquí s’acaben els canvis de feina i aconseguix jubilar-se amb Automoviles Catón, tot un referent de la compravenda de vehicles a Sabadell i comarca.

A la seva jubilació en Jordi i la seva esposa Amparo, tornen al barri per quedar-s’hi a viure fins a l’actualitat.

Ja des de ben jove, la fal·lera pels cotxes i les curses va ser evident, començant ha anar a veure les curses que la Penya Rhin, organitzava a Montjuic i Pedralbes. Però no va ser fins que va entrar a treballar amb la Família Balsach, que va preparar el primer cotxe, el mateix Fiat 1100 “el cotxe era del amo, i amb el fill de copilot anaven a corre ral·lis de regularitat, es feien dues voltes, en la primera tu marcaves el ritme que volies i en la segona tenies que aconseguir mantenir aquest ritme, sempre intentaven anar lo més ràpids que podíem” ens explica.

“També varem ser els primers que varem córrer amb el nom del Moto Club Sabadell, fent equip amb el Aleix Paredes, ell amb un DKW i jo amb una BMW 350. L’altre equip del Moto Club, va ser en Ramon Soley amb NSU i el seu germà amb una BSA”, la cursa que ens explica en Jordi feia en recorregut de Manresa a Vic, de anada i tornada pel matí i el Manresa a Igualada i el inrevés per la tarda. “La moto no era meva, me la va deixar un client” ens amplia.

Any 1965, aconseguix pilotar el seu primer cotxe, un Seat 600, participant en el Ral·li Costa Brava i la Copa Seat de circuits.

El 1966 i 1967, aprox., canvia el 600 per una Seat 850 Coupé, i participa en el I Ral·li de la Llana el 67 i un munt de pujades en costa, com Montserrat, Montseny, Pont de Vilomara, o Sant Feliu entre altres, i la Copa estatal de Seat de circuits. També va participar durant alguns anys a la Pujada al Puigmajor a Mallorca.

Va intentar pujar un graó més, per tal de poder disposar d’un vehicle més competitiu, i l’any 1967 compra un Alpine 1600, amb el que va molt poques curses, participant en el Campionat de Catalunya de velocitat, en el Circuit de Granollers i en el de Montjuic. La poca fiabilitat mecànica del cotxe, fa que decideixi canviar, i passar a pilotar un Porsche 911, on aconseguix les seves primeres victòries, al Ral·li de la Llana i al Ral·li de Sant Sebastià del 1969. Alternant el Ral·lis amb els Circuits i les Pujades en Costa, fins el 1971, aconseguix ocupar les tres places de podi en la Pujada a Collfornit, en tres anys consecutius del 1969 al 1971.

La seva afició als vehicles de competició, el porten a comprar una Porsche 908, per competir els anys 1972 al 1974 en diferents Pujades en costa, essent el seu millor resultat un segon lloc al Pont de Vilomara.

En Jordi deixa el mon de la competició l’any 1976, després de haver participat, juntament amb el seu fill Jordi, en el Campionat de Espanya de Formula Seat 1800. “En l’època que jo corria la Copa Seat d’Espanya, en Juan Villadelprat, començava a treballar com a aprenent dins del nostra equip”. Pel neòfit en la matèria Villadelprat, ha sigut un dels pocs ingenier que ha format part del mon de la Formula 1 dins d’equips tan coneguts com Tyrrel, Mc Laren, Bennetton o com a cap mecànics de Ferrari.

En l’actualitat en Jordi, amb 79 anys encara no ha perdut la seva afició al motor i conserva amb tota cura 3 Porsche, que cuida com la nineta del seus ulls, un 911 2.2S de l’any 70, un Carrera 3.2 del 85 i un altre Carrera 964 de l’any 94.

Les fotos son gentilesa de Jordi Catón.