

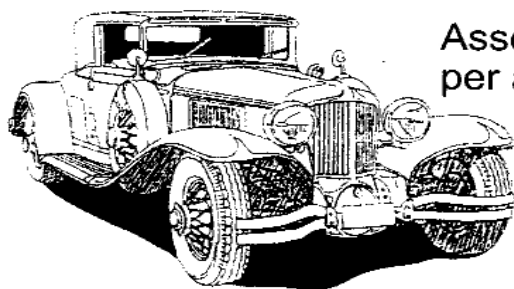
TRACADA



Revista del Motor
MOTO CLUB MANRESA
Nº 2 - ANY 2007



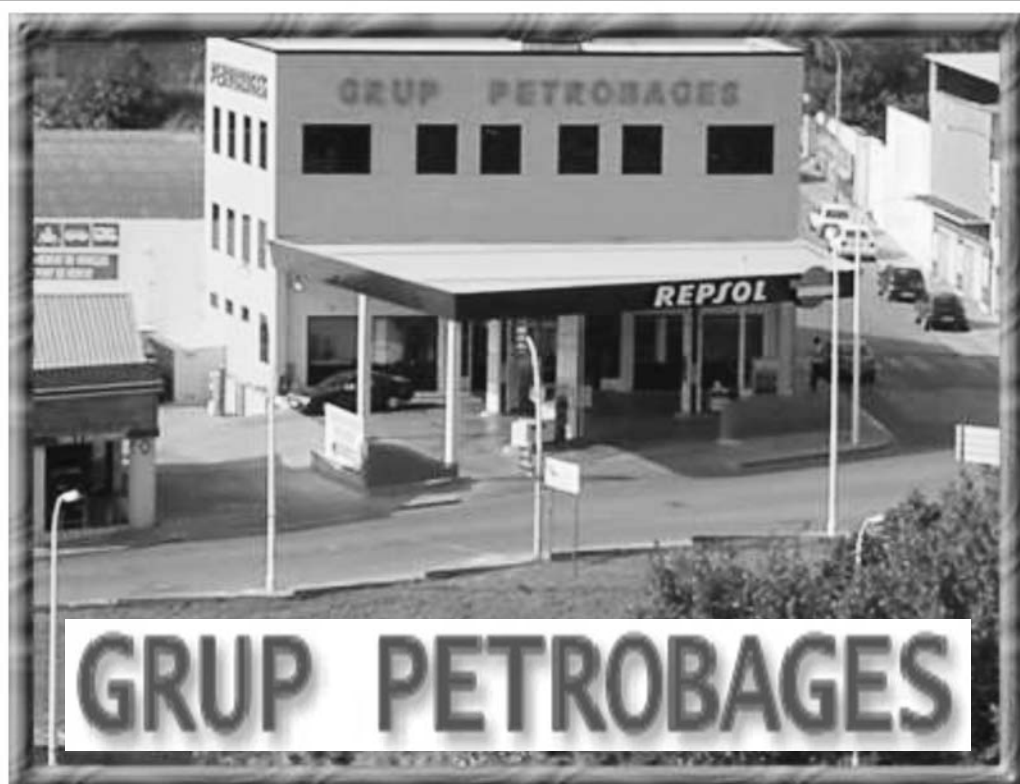
Societat d'Agència d'Assegurances, SL



Assegurances Especials
per a vehicles de col·lecció
(automòbils i motocicletes)

www.masaimasa.com
info@masaimasa.com

Passeig de Pere III, 96.1r
Tel.93 874 26 92 -Fax. 93 873 96 10
08240Manresa



Oficines: Mn. Vall, 1
(cantonada Muralla St. Francesc)
08240 Manresa
Tel.: 93 872 00 00

Fax: 93 875 21 88
petrobages@petrobages.com
comercial@petrobages.com

EDITORIAL

Des d'aquesta tribuna oberta a tot hom, que es l'editorial de la revista, i que en definitiva es el portaveu del Club, us volem felicitar per la gran tasca de col·laboració que tots vosaltres, socis i amics, que heu tingut envers l'aspiració de poder fer arribar a bon port la idea de publicar una revista més delimitada per la seriositat informativa i la gran avantatge del nou format, que fa molt més agradable la lectura de la mateixa. Com en tota empresa nova, cal una complicitat entre tots els interessats, com així ha sigut, per assaborir que tot ja està en marxa i que a partir d'aquí només cal la continuïtat de tots els esforços, als que tornem a agrair profundament.

Tanmateix no ens hem d'adormir en l'alegria, sinó continuar col·laborant, dins del marge de les nostres possibilitats, en totes les actuacions en les que Moto Club Manresa hi es present, com a organitzador o com a convidat. Tenim gent que treballa de manera continuada, fent dies de vint-i-cinc hores, si cal, perquè l'esdeveniment que s'organitza amb el nom del Club, tiri endavant i aconseguint, sempre, l'èxit en la seva tasca que, naturalment, hom fa extensiva a tots els socis. Son persones, que tots coneixem, i que mai faran el més mínim retret si algú, pels motius que siguin, no ha pogut col·laborar com es pensaven. Intentem ser-hi, continuem fent la pinya que ens caracteritza i treballam per fer més gran, encara, l'afecció manresana al món del motor

i al món de les curses.

Nosaltres us prometem continuar treballant des de la humilitat per la nostra revista "Traçada" que, ens consta, ha agradat el suficient perquè esperéssiu, amb un xic d'ansia, aquest segon número que ja teniu a les mans. Normalment la il·lusió d'una cosa nova, fa que es comenci amb moltes ganes, però, malauradament, l'energia mort amb el primer pas. "Traçada" te un gran potencial humà, moltes ganes de continuar i, us assegurem, que l'endemà mateix de que surti de les màquines, ja estarem confeccionant la propera, la que serà número tres, perquè gaudiu d'aquest número, del següent i de tots els que vindran com ho vàreu fer amb el primer. Repetim l'agraïment i us desitgem un trimestre feliç gaudint del que més ens agrada: La moto i el món del motor.

EDITA: Moto Club Manresa
Adreça Postal i Local del Club
Muralla Sant Francesc, 49
(Hotel Pere III) Tel/Fax 938723620
www.motoclubmanresa.com
motoclub@motoclubmanresa.com

Redacció-Impressió: DIFOPRINT
General Prim s/n 08272 St. Fruitós

Direcció: Joan Soler Golobart

Col·laboradors: Xavier Perramon, Soler Golobart, Salvador Todó, Francesc Segués, Joan López, Dani Porta, Vicenç Comas.

Maquetació: Dani Porta

CARTES AL DIRECTOR

RESPOSTA A LA CARTA DE XAVIER POMÉS

Apreciat soci i amic, referent a la carta escrita per vostè i sense ànim de rèplica, m'agradaria fer-li uns petits aclariments, repeteixo però, sense ànims de polemitzar.

En primer lloc comunicar-li que repassant la nostre llista de socis, ens hem donat compte que el seu rebut de l'any 2006 ens va estar retornat pel banc, i al no saber la causa, automàticament va ser donat de baixa, veiem que potser no ha estat al cas d'aquesta circumstància.

La seva carta la vàrem publicar perquè no es digués que no acceptem cap crítica, és més, ens agrada que arribin les seves opinions, tan negatives com positives, ja que ens serveix d'estímul, o sigui que no han de tenir cap dubte de que seran publicades totes les que ens arribin.

En la seva carta ens parla dels butlletins, i això és una cosa que ens agrada, perquè ens demostra que els llegeix, i si ara es torna a posar al corrent, cosa que desitgem, tornarà a rebre puntualment la revista, actualment millorada i ampliada, i podrà estar informat de tot el que fa la nostra entitat.

Referent als components del club que vostè veu al bar o xerrant, li diria que, quasi tots, quan estan en aquesta fase, ja han fet la seva feina, o si més no, estan fent temps per començar-ne una altra. N'hi ha molts que a les set del matí ja treballen en feines administratives, per lo qual, a les deu ja no tenen feina, i moltes vegades han de tornar a treballar a l'una del migdia per fer una altra feina.

El nostre Moto Club es mou per l'amistat que ens tenim tots, que ens

veiem a diari i que comentem les coses, per això, no li nego que la seva carta ha sigut un petit trasbals, però si que vull deixar ben clar, que defenso totalment a la gent que només ve a veure la cursa, que a més, quan es allà alguna cosa li fem fer.

També li reconec, que com a tot cistell, hi ha alguna poma que no és prou sana, però no arriba fins al punt de tenir-la que treure del cistell.

Continuo reiterant, com sempre, que necessitem l'ajuda de tots i que si vostè pogués venir, seria molt ben vingut, ja que ens interessa molt la gent activa i que pensa. Desitgem haver posat una mica de llum al problema que ens exposava, i li agraïm el seu escrit.

Emili Panosa: Coordinador del Club

COM AMPLIAR LA NOSTRA MASSA SOCIAL

Se'm fa difícil d'entendre per que en un club com el nostre no té la massa social que tenen altres clubs amb menys anys de història i activitat esportiva que el nostre.

Amb aquest sentiment de tristesa per no ser més grans, tenir més recursos, i en definitiva, donar un millor servei al nostres socis, penso que amb algunes poques accions que despertessin un major interès del aficionat, serien suficients per augmentar significativament la nostra massa social.

És evident que un bon calendari de curses, com el que tenim, permet que molts del pilots que hi participen siguin o es facin socis del MCM, ja que per norma s'obliga a ser soci d'un club per tenir la llicència federativa. També els aficionats, tant els que venen a veure les curses, com els

CARTES AL DIRECTOR

que s'apunten a les excursions en moto organitzades pel club, poden gaudir d'entrada gratuïta o de inscripció més barata, respectivament.

No obstant, jo penso que sempre es poden fer més coses per ampliar la nostra massa social. Per exemple, una de les accions que més poden atreure als nous socis es una revista. Per això s'ha editat La Traçada, una publicació que vol invitar al lector a endinsar-se dins del món de la moto des de la peculiar i simpàtica perspectiva d'uns socis voluntaris que s'entretenen a escriure els seus articles, i que per pogué rebre puntualment la nostra publicació cada trimestre, un decideixi fer-se soci.

Una altra manera de transmetre els valors del nostre club amb els que la gent s'hi identifiqui i que es vulgui fer soci, és fer coses per la ciutat mitjançant la organització de jocs o gimcanes a amb la moto on es poden posar a prova les habilitats i la cultura del concursant, transmetent a la vegada un ús responsable de la moto. Perquè no, també col·laborant amb altres entitats que voluntàriament organitzen actes culturals de

gran nivell a la nostra ciutat.

Una acció molt simple i de vegades la més efectiva és que cada soci aconsegueixi cada any un nou soci, i perquè no, al cap de l'any el club faci una menció especial als socis que més nous socis aportin.

També és una bona cosa, encara que molt costosa, crear una nova seu social que tingui el seu propi museu, en el qual es puguin exhibir les fenomenals col·leccions de motos antigues i clàssiques que tenen alguns socis. Finalment, el que m'agradaria seria construir un complexa esportiu amb un circuit per poder gaudir de la moto en totes les seves especialitats.

Bé, si algú se li acut altres iniciatives per incrementar el nombre de socis, des d'aquestes línies l'invito a que ens les digui, ja que com a soci estarà fent un gran servei al MCM.

Ah!, us recordo que cada divendres alguns socis compartim l'estona fent una bona xerrada durant un profitós sopar al restaurant del Hotel Pere III, moments de reflexió es pot aprofitar també per debatre sobre el títol d'aquesta carta. Us hi esperem.

Xavier Perramon: Soci del MotoClub

ENS HA DEIXAT EN MIQUEL VIDAL AGUSTÍ

+ Per tots ha sigut un cop molt fort la mort ràpida del nostre amic de tota la vida, Miquel Vidal Agustí, cal recordar que el mateix matí del fatal esdeveniment, estàvem esmorçant tots junts.

En Miquel va ser dels primers en apuntar-se quan l'any 1963 vàrem fer ressorgir el Moto Club Manresa, sí, sí, ja podeu comptar, un piló d'anys, doncs, desde llavors, s'han fet proves, proves i més proves, de tota

mena i de moltes especialitats, i en Miquel havia vingut sempre, fent una tasca o una altra, però sempre feia tot el que podia.

Valorant-lo com a company motorista; excel·lent, i com amic; el millor. El nostre record serà sempre imborrable, desitgem que allà on estigui, ens encoratgi per seguir tirant endavant amb la mateixa força que ell tenia.

Els seus companys de taula.

ADEU MIQUEL!

EL PERSONATGE: Sr. XAVIER OMS GASSOL



Xavier Oms a l'esquerra de la imatge.

Sovint, al fer memòria de fets i personatges, els oblits involuntaris i les rareses del nostre desconegut cervell, ens juga la mala passada de no recordar aquell moment, aquella circumstància o simplement aquella sensació, una mirada, una olor, qual-sevol cosa que pot fer possible l'inici d'un error involuntari que desencadena un desenvolupament inexacte del que pretenem explicar.

Si es això el que ens passa alguna vegada, que segur que ha passat i que tornarà a passar, demanem des d'aquí les excuses més sinceres. Però com que diuen que hem d'aprendre dels errors, aquesta vegada estem segurs d'endevinar-la ja que contem amb un personatge, que es notari i part de la història del nostre Club. Les seves explicacions son tant reals com si haguessin passat fa un parell de dies, el que corrobora, una vegada més, que la veu de la experiència no ompla, només, la nostra

curiositat natural, si no que regala la nostra inquietud amb un bagatge d'experiències i fets que per molt que vulguem inventar ja hi ha hagut qui ho ha viscut primer.

Aquest és el cas del personatge d'avui, el Sr. Xavier Oms Gassol, que ens rep a casa seva on si respira un ambient de persona orgullosa del seu passat esportista (va competir en molts esports), i l'amabilitat del seu fill per explicar-nos els orígens del Moto Club Manresa, i un retall de la història d'aquests 60 anys (ja 61), oficials des de la formació del Club. Però anem a pams...

El Sr. Oms neix a Manresa el 17 de Febrer de l'any 1917 i es el petit de cinc germans. Ja aquí ens crida l'atenció les explicacions que ens dona dels seus avantpassats. Assegura tenir documentats els orígens de la seva família fins a l'any 1503. Català pels quatre costats, el seu avi va ser el reconegut a la nostra ciutat, entre d'altres, arquitecte Oms. La seva

EL PERSONATGE: Sr.XAVIER OMS GASSOL

mare era cosina germana de Bonaventura Gassol i Rovira, reconegut poeta i polític republicà, fundador, entre altres, a l'any 1931 d'Esquerra Republicana de Catalunya. Més conegut com Ventura Gassol, va ocupar llocs de responsabilitat tant a la Generalitat de Catalunya, on va ser conseller de Cultura, com a Madrid, on va ser diputat a Corts. Exiliat a Sant Martin le Beau, després de la guerra civil, va tornar a Barcelona l'any 1972, on va morir a l'any 1980. Realment el Sr. Oms està impregnat d'esperit esportiu i rodejat d'una flaire catalanista que l'honra a ell i a tots el que hem tingut la sort de parlar amb ell una estona. Però tornem al gra.

De petit va començar a anar al col·legi dels "hermanos", a "La Salle", com es vulgui el nivell de correcció, al carrer Cirera. Estranyat per conèixer aquesta ubicació, per a mi desconeguda, del col·legi de "La Salle", els Sr. Oms m'explica que en un principi els "hermanos" era al carrer Cirera, però amb un local ja vell i amb certes difi-

cultats de conservació, uns quants manresans de l'època van decidir que s'havia de fer un col·legi nou, i es van posar a treballar per tal d'aconseguir la nova ubicació al carrer dels Esquilets, on van ser-hi durant molts anys fins arribar a la ubicació actual al carrer de la Pau. Ell va anar al carrer Cirera i al carrer dels Esquilets.

Per motius familiars, als setze anys va tenir de deixar d'estudiar, però ja tenia el títol de pèrit agrícola, i es va començar a dedicar a la granja familiar que tenien a Salelles. Fins avui dia, que encara hi tenen la finca, el Sr. Oms, quan estava en edat de treballar si dedicava en cos i ànima. No va oblidar els seus deures com a persona de bé, i a començaments dels anys quaranta es va casar i, actualment, es pare de tres fills.

La seva vinculació al món de la moto comença amb anterioritat, però a l'any 1946, l'any que es va fundar Moto Club Manresa, ell en va ser soci fundador, juntament amb els germans Tachó, el Sr. Vila (que en va ser el pri-



Sortida de socis en la excursió anual organitzada pel Moto Club Manresa

EL PERSONATGE: Sr. XAVIER OMS GASSOL



Sortida de cursa. El Sr. Oms amb el 47

mer president), el Sr. Marsal, el Sr. Cantarell, el Sr. Casaponsa, el Sr. Puntí...etc.,etc... no els anomenarem tots simplement uns noms per recordar, sense oblidar als altres. Concretament als anys 1955 i 1956, el Sr. Oms en va ser president.

Ens explica el Sr. Oms, que abans de fundar-se el Moto Club, ja hi havia un grup d'amics anomenats "els amics de Sitges" que anaven amb les motos a l'autòdrom que aleshores hi havia en aquella localitat del Garraf, a fe quilòmetres i buscar l'emoció de la velocitat. Tenien, aquests joves antecessors del Moto Club, una norma molt curiosa per fer-se'n soci. El que era capaç d'arribar a la velocitat de 100 quilòmetres per hora, tenia, automàticament, el títol de soci dels "Amics de Sitges".

Aquesta associació d'amics va derivar en la fundació del Moto Club Manresa, deixant, ja, l'amistat per

Sitges (en sentit figurat, naturalment), i en el nou local de la Cerveseria, cedit gratuïtament pel Sr. Manel Seoane, aleshores el propietari, va començar-se a gestionar totes les activitats pròpies d'un club d'aficionats a les motos. En conseqüència de la bona predisposició, al cedir el local gratuïtament, es va nomenar al Sr. Manel Seoane President d'Honor del MotoClub Manresa. Disset van ser els fundadors d'aquest nou club.

Podríem seguir explicant moltes més coses de les que ens va fer sabedors el Sr. Oms, però ja no es tracta de la seva vida privada com a personatge del trimestre, si no que entrariem en l'apartat "Experiències del Soci", que correspon a un altre article que podreu gaudir en la revista d'aquest trimestre.

Naturalment que ens basarem en les seves explicacions i les seves anècdotes per fer-vos més planera la lectura de tot el que sap el Sr. Oms.

RACÓ DEL POETA

Peus de porc amb pinyons i pèsols

En aquesta edició el nostre poeta no ens parlarà de motor, si no que s'endinsarà en el món culinari, exactament, ens vols obsequiar amb una recepta d'un llibre de l'àvia, en la qual l'ingredient principal són els peus de porc, que ben cuinats és un dels sabors més exquisits

Els peus de porc són l'acabament de les quatre potes del porc, les dues de davant (anomenades espatlles o pales) i les dues del darrera (dites pernill o cuixa). Ocupen l'espai que va del cap dels dits fins al primer desllorigador. Un peu es pot separar de la pota utilitzant el ganivet, no calen ni tallants ni serres.

Quan el porc està dret, aguantant tot el seu pes sobre els dos dits dels seus peus, que es mantenen del tot estirats. Per això un peu de porc conté una estructura d'ossets molt forts perfectament subjectats per uns lligaments molt resistents, i embolicat per una pell sòlida i consistent.

Quan l'animal s'ajeu, sol doblegar els peus del davant, això ens permet identifical's, perquè a la part on ha estat tallat, la del desllorigador, la pell fa un gruix semblant a un genoll.

Els peus del darrera mantenen la direcció de la pota quan l'animal jeu, però els podeu conèixer fàcilment, per la senyal que deixen els actuals sistemes d'especejament que subjecten la canal del porc amb un escorredor de cadena pel peu del darrera.

A diferència de les del davant, els peus del darrera, tenen una mica de musculatura, per entendre'ns una mica de tall, ja que l'animal s'empeny amb les potes del darrera. Això fa que algunes persones els preferim.

Ingredients:

- 2 Peus de Porc
- 80 g de llard (de porc)
- 250 g. De pèsols cuits
- 30 g. De pinyons
- 1 ceba, 1 pastanaga i 1 api
- Puré de tomàquet
- 1 vaset de vi ranci
- 1 cullarada de farina
- 1 dent d'all, Llorer
- 2 galetes (maria)
- Espècies aromàtiques
- Julivert, sal i pebre.

Elaboració

Netegem els peus de porc, seguidament es parteixen per la meitat, se'ls posa una fulla de llorer i es lliguen. S'han de coure ben coberts d'aigua, amb ceba, api, pastanaga, espècies aromàtiques, pebre i sal.

Es deixa a cocció lenta fins que els peus quedin ben tendres. Si durant la cocció els hi falta aigua, se n'hi afegeix de calenta fins que quedin coberts, mirant que no pari de bullir.

Mentre, en una cassola de terra es fregeix amb el llard, la ceba molt picada i una fulla de llorer, quan es comenci a daurar la ceba s'afegeix el tomàquet. Un cop fregit, s'hi tira el vi, empolsegar amb farina i mullar-ho amb brou dels peus cuits, fins que els peus quedin coberts.

Una vegada cuits se'ls deslliga i se'ls hi treu el llorer. Es posen en una cassola amb la salsa, els pèsols i els pinyons, i es deixen coure suaument. Mentre, en un morter es trituren l'all i les fulles de julivert, després s'afegeixen les espècies i les galetes, formant una fina pasta, a la que s'hi tiren unes gotes d'oli i una mica de la salsa dels peus, un cop està tot ben barrejat, es reparteix per sobre d'aquests.

Deu minuts més de cocció i ja està fet, tan sols queda tirar per sobre, una mica de julivert picat. Penseu que la quantitat de salsa ha de quedar més aviat justa que no pas abundant.

TROBADES HISTÒRIQUES DEL CLUB

Excursión Colectiva de Regularidad Individual y Prueba de Aceleración para el día 3 de Diciembre de 1950

REGLAMENTO

Moto Club Manresa, organiza para el día 3 de Diciembre de 1950 una excursión colectiva de Regularidad individual en la que se intercalará una prueba de aceleración y que se celebrará de acuerdo con los Reglamentos generales deportivos del Real Automóvil de España y de la Real Federación Motociclista Española, de la Delegación Nacional de Deportes de F.E.T. y de las J.O.N.S., además de las condiciones que a continuación se detallan:

Art. 1.º Pueden tomar parte en esta prueba los vehículos de las categorías establecidas y los conductores sobre los cuales no pese sanción de descalificación, dictada por los Organismos Deportivos.

Art. 2.º En cuanto atañe a la prueba de Regularidad se establecerán dos clasificaciones, una para motocicletas de cualquier cubicaje y otra para sidecares y automóviles, los cuales deberán efectuar el recorrido a promedio libre, no pudiendo éste ser inferior a 40 kilómetros hora.

Art. 3.º El itinerario de la excursión será el siguiente: Manresa, Santpedor hasta el hito 5.200 de la carretera de Puente de Cabrianes a Santpedor y regreso por el mismo itinerario con un total de 15.600 kilómetros.

A la llegada al hito 5.200 antes citado, los concursantes deberán ponerse a disposición del Comisario de

la prueba, para efectuar una prueba de aceleración entre los hitos 4 y 2.700 cronometrándose eléctricamente la velocidad que se obtenga entre el hito 3.200 al 2.700, o sea quinientos metros lanzados en un mismo sentido, prueba que se efectuará en solitario.

Art. 4.º Una vez efectuada por todos los concursantes la prueba de aceleración antes dicha, volverán a ponerse a las órdenes del Comisario quién les dará la salida en el mismo orden, para efectuar el regreso a Manresa, en prueba de regularidad, debiendo sujetarse al promedio efectuado a la ida por cada concursante.

Art. 5.º Ha sido nombrado Director de la prueba, don Isidro Puntí Vallés y Comisarios los señores Pedro Perera Vall-Ilosera, José Pusó Rubinat, José Picas Anglada y José Camí Vila.

Manresa, 18 de Noviembre de 1950

El Vicepresidente: **ISIDRO PUNTÍ**

El Secretario: **PEDRO PERERA**



Fotografia d'arxiu d'una sortida de motos.

TROBADES HISTÒRIQUES DEL CLUB

CLASIFICACIÓN GENERAL POR CATEGORÍAS DEL DIA 9/8/1946 (500 metros) SIDE-CARS

NOMBRE	MODELO	TIEMPO	KM/HORA
1º-Casimiro Pio	BSA – 500cc	17 seg. 2/5	103,448 Km/h
2º-Pablo Pérez	TERROT –750cc	18 seg. 4/5	95,744 Km/h
3º-José Mº Cantarell	BSA – 500 cc	19 seg. 1/5	93,750 Km/h

250 cc.

1º-José Vila	DKW	17 seg. 3/5	102,272 Km/h
2º-Luis Trulls	ZUNDAPP	18 seg. 1/5	98,901 Km/h
3º-Eugenio Juan	DKW	20 seg.	90 Km/h

350 cc.

1º-José Gras	PEUGEOT	20 seg.	90 Km/h
2º-José Estefanell	EXCELSIOR	21 seg.	85,714 Km/h

FUERZA LIBRE

1º-José V. Cantarell	ARIEL 500cc	13 seg. 4/5	130,434 km/h
2º-Gaspar Macià	TRIUMPH 600cc	14 seg.	128,571 km/h
3º-Luis Serrama Lera	NORTON 500cc	14 seg. 2/5	125 km/h
4º-José Picas	B.M.W. 600cc	15 seg.	120 km/h
5º-Juan Puigarnau	B.S.A. 500cc	15 seg. 2/5	116,883 km/h
6º-Juan Puig	TRIUMPH 500cc	15 seg. 3/5	115,384 km/h
7º-Joaquín Riera	B.S.A. 500cc	16 seg. 2/5	109,756 km/h
8º-Angel Setvalls	ARIEL 600cc	16 seg. 3/5	108,433 km/h
9º- X . X .	B.S.A. 500cc	17 seg.	105,882 km/h
10º-José Pasó	B.S.A. 500cc	17 seg. 4/5	101,123 km/h
11º-Arturo Bargay	ARIEL 500cc	18 seg.	100 km/h
12º-Miguel Fábregas	BSA (lenta) 500cc	18 seg. 2/5	97,826 km/h

CLASIFICACIÓN GENERAL DEL KILÓMETRO LANZADO DEL DIA 9/8/1964

NOMBRE	MODELO	TIEMPO	KM/HORA
1º-Emilio Panosa Mata	C-205	11,31	159,151 Km/h
2º-Ramón Biosca Cots	C-190	11,84	152,028 Km/h
3º-German Cabrera Roca		12,37	145,514 Km/h
4º-José Fraile Díaz	D-81	12,68	141,957 Km/h
5º-J. Capdevila	D-70	13,18	136,577 Km/h
6º-Juan Noguera Brunet	C-188	13,20	136,364 Km/h
7º-Feliciano Pesarrodonà	D-79	13,25	135,841 Km/h
8º-Manuel Balil		13,25	135,841 Km/h
9º-Luis Prat Isanta	C-265	13,90	129,490 Km/h
10º-Jaime Ferrer Sensada	C-207	14,00	128,571 Km/h
11º-Ricard Torras Comellas	C-197	14,20	126,768 Km/h
12º-Ramón Jorba Torrents	C-350	14,30	125,875 Km/h
13º-Paulín Gros Esteve	C-198	14,94	120,482 Km/h
14º-José Mº. Duocastellà	C-204	15,80	113,930 Km/h
15º-Juan Divins Bernadich	D-141	16,60	108,436 Km/h
16º-José Mora Sala	D-77	17,36	103,681 Km/h

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: XAVIER OMS

Com recordareu els que veu llegir la revista número 1, i els qui no us expliquem ara, cada trimestre entrevistem a un personatge que hagi significat part de la història del Club, omplim uns fulls amb la seva història personal, naixement, estudis, treballs, esposa, fills...etc., etc. amb un apartat que anomenem "El Personatge". Però com que aquestes persones son tan interessants de conèixer-les, no ja pel seu historial personal sinó per les anècdotes i vivències dins el Moto Club, aprofitem la seva presència per fer un altre apartat, aquest que esteu llegint, i que hem titulat "Experiències del Soci". Simplement es tracta d'un petit esbós de tota una vida dedicada a l'esport, a l'esperit de fraternitat i a la sana finalitat de compartir. Si volguéssim fer un estudi mes seriós sobre les experiències i vivències d'aquests socis, la majoria amb una edat ja avançada, necessitaríem molt més espai i molt més de una sola entrevista per tal de moure'ns en el seu veritable entorn i gaudir més plenament de les seves sensacions. Però aquest no és el cas, i avui, explicarem un parell de les anècdotes amb la que ens va regalar la oïda el Sr. Oms.

Als començaments del Moto Club Manresa, allà entrats els anys quaranta, no recorda exactament les



dates, es va organitzar la prova dels "Quatre Rius", on ell hi va participar. Diu que erea una prova de molt d'èxit, però malauradament només es va fer unes poques vegades. Es tractava de seguir la llera dels rius Freser, Segre, part de l'Ebre i el Llobregat.

També recorda, que per aquells anys, ell i uns amics, eren molt aficionats a comprar les motos que l'exèrcit posava a subhasta. Era una manera d'aconseguir unes motos i unes marques que, probablement, si es volguessin comprar noves hauria sigut molt més costós en tots els aspectes. El Sr. Oms recorda que quan es va fundar Moto Club Manresa, els primers que es van fer socis eren trenta nou, però que ràpidament aquest nombre va anar augmentant, ja que entre l'associació de xofers i molt gent que va venir de Sallent, Berga, Gironella...etc., etc. Es va crear un molt bon ambient i de gent no en faltava.



Fira de Reis a Montclar

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: XAVIER OMS

Preparats per sortir de la prova de Les Quatre Capitals.



Com es lògic, en tots el col·lectius hi ha diverses maneres de pensar, i al Moto Club hi havia alguns que volien fer les coses molt més de presa del que era convenient, i l'experiència dels més grans va ser la que va fer notar que les coses s'han de fer amb calma i tranquil·litat perquè puguin sortir mes ben fetes. Es lògic que amb molta gent, sovint, sorgeixi la disparitat de criteris, però el bon tarannà i les ganes de fer coses superaven, i superen, tots els entrebancs possibles, per tal d'arribar a bon port.

Hi ha una anècdota, molt bona, i que expliquem sense ànim de molestar a ningú, res més lluny de la nostra intenció. Hi havia un soci que tenia certa dificultat al parlar, i aquest soci i d'altres companys van anar a fer una



Assaborint la gastronomia local

cursa a Saragossa, amb la mala sort que aquest soci va caure i la Creu Roja el va tenir d'atendre. L'embolic es va formar quan els de la Creu Roja, al sentir-lo parlar, es pensaven que les ferides tenien molta més gravetat. Va ser labo-

riós aclarir que la dificultat al parlar era prèvia a l'accident, amb el conseqüent enfado de l'afectat que, sortosament, no va patir cap lesió important.

Una excursió habitual de la "colla", era per la Fira de Reis, que anaven tots a Montclar, a prop de Casserres, no només per sortir amb la moto, que aleshores hi havia bastant més tolerància vial que no pas ara, també eren temps de menys circulació, però una de les grans finalitats d'aquesta sortida era poder assaborir la qualitat dels productes gastronòmics del país. Les bones botifarres i el bon pa amb tomàquet era el ritual de Montclar.

Com podeu veure, podríem estar moltes hores explicant les petites anècdotes personals del Sr. Xavier Oms i Gassol, del qui ens vàrem acomiadar amb la ferma promesa de no deixar aquí les seves vivències al Moto Club Manresa. Aquesta promesa la fem extensiva a tots vosaltres, perquè pugueu seguir, de primera ma, les històries de persones que, aquells anys, van fer possible un Club com el que ara tenim.

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: Albert V. Fàbregues

El campionat d'Andorra de velocitat sobre gel "G sèries", és un campionat organitzat per l' Automòbil club d'Andorra, "ACA", al circuit GrandValira del Pas de la Casa. El circuit és permanent, està asfaltat, disposa de llum artificial i d' una escola de conducció, "fast.cat", que dóna servei durant tot l'any.

És precisament en aquest circuit on es disputa una de les proves del prestigiós trofeu Àndros, on no falten pilots de la talla d'Alen Prost amb màquines de quatre rodes directrius, motos, divisions de fèmines i prototips elèctrics. El campionat acaba, després de passar pels Alps, a la capital de l'estat veí, París.

Però tornem a les G sèries, sens dubte, la disciplina més tècnica i espectacular en la què he participat. La exigència tècnica és molt alta i s'ha d'intentar anticipar al màxim les reaccions del vehicle així com evitar tot tipus de brusquedats. Les condicions del gel canvien molt ràpidament la qual cosa fa que d'una sèrie a l'altra tot pugui variar. Hi ha dues



categories: 2 i 4 rodes motrius, i els grups habituals en qualsevol competició automobilística. Té l'interès afegit que els cotxes es poden compartir i formar equip amb un altre pilot que en el meu cas han estat l'Andorrà Francesc Morell, copilot oficial de l'equip RACC-Mithubishi 2005 i el català Àlex Teixidor. Una cinquantena de pilots van engegar la temporada de gel 2006/07.

Hem disputat 3 curses, amb uns bons resultats per un nouvingut al campionat. En la cursa de debut, vàrem aconseguir la pole de la final C i després d'una lluita apassionant amb Marc Vilanova (pilot de l'ACA), es va arribar en la segona posició de l'esmentada final. La jornada va ser



EXPERIÈNCIES DEL SOCI: Albert V. Fàbregues

tot un èxit.

Tot i els esforços va ser impossible sortir a la següent cursa, el trencament del canvi de marxes del Peugeot 106 ens va deixar al parc de treball.

Quan ja gairebé pensava que em quedava sense cotxe per la cursa del dia 17 de febrer, una trucada el divendres a la tarda (les curses es disputen en dissabte) em deia si volia posar-me al volant d'un l'Ibiza Cupra. No m'ho penso dos cops, agafo la bossa i cap amunt. L'adaptació amb l'Ibiza va ser brutal, m'hi vaig sentir còmode de seguida. Després de les cronometrades, amb



virolla inclosa, vaig decidir sortir més conservador a la cursa. Em quedo amb els 4 segons més ràpid que girava per volta, i haver deixat el cotxe tal com el vaig trobar.

Deixant un moment al marge la competitivitat, l'adrenalina i els mal de caps habituals per poder córrer, penso que l'esport serviria de ben poca cosa si no aportés valors. I això m'ho he trobat en les entitats, els organitzadors, els companys, i en gairebé tothom que s'estima aquest món.

Precisament, durant aquesta temporada, he rebut suport per part de

tothom i això ha estat un plus d'energia per tirar endavant. Molts cops no eren diners, segueixo sent el meu màxim patrocinador, sinó suport moral, logístic o bé tècnic.

Obrint el capítol d'agraïments gràcies a: Noumotor.com, Xtrem, Moto Club Manresa. La tasca rera l'objectiu de l'Oriol Jou en condicions gens fàcils, als amics i als companys d'equip. I molt especialment a tota la família. I aquí vull fer un especial reconeixement als meus pares, en concret al Salvador; ell em va ensenyar a conduir i em va introduir en el món del cotxe. Va per vosaltres!

Per últim destacar la feina de promoció que realitzen els organitzadors i patrocinadors, canal Bages, tv3 i tele 5, han dedicat espais i han fet resums, així com els diaris i per descomptat la premsa especialitzada. L'espectacularitat del gel ho fa atractiu pel públic general. Crec, sens dubte, que estem davant d'un campionat amb molt futur.

Tot plegat ens anima a buscar els diners necessaris per la temporada 2007/08.

Trobareu tota la informació a www.aca.ad.

Albert Vicens Fàbregues soci del Moto Club Manresa



EXPERIÈNCIES DEL SOCI: VICENÇ COMA

EL RALLY DAKAR 2007 A MAURITANIA

La nostra afecció als viatges i al motor ens ha portat a seguir el Rally Dakar en diferents anys, sobretot en les etapes del Marroc, enguany ens vàrem atrevir anar fins a Mauritània assessorats pel bon amic Toni Sala i la seva dona Adelina, que hi havia anat l'any anterior en un dels seus grans viatges i que amb els seus savis consells ens varen facilitar molt l'estada en aquest difícil país.

Els dies 12 i 13 de gener estàvem a l'etapa de descans a Atar, per arribar-hi vàrem tenir de fer molts quilòmetres, la meitat dels quals dins un veritable desert, en total uns 11.000 Km.

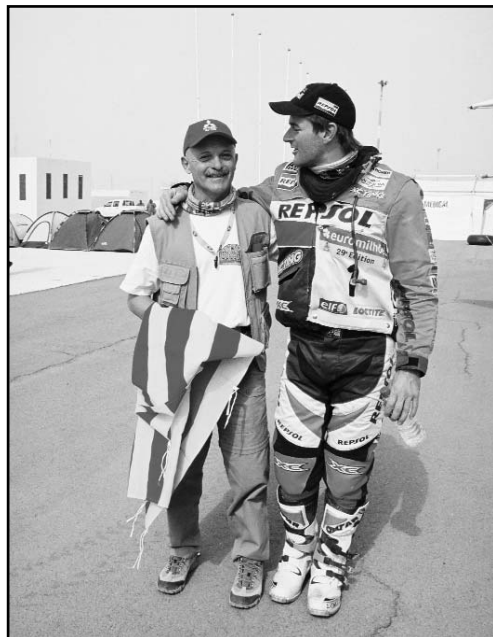
Allà ens vàrem retrobar amb els participants, això d'anar al Dakar és una espècie de vici que no es cura, sempre són els mateixos però sempre és tot nou, com cada any ens vàrem fer fotos, hem fet una petita selecció.

Foto.1 – Agermenant les banderes Mauritània i Catalana.



Foto.2 – El Dr. Mir, famós traumàtòleg barceloní, capitanejant el Dakar solidari i el Jordi Arcarons, cap de l'equip de Repsol, prou conegut per tothom.

Foto.3 – En Marc Coma, que ja havia arribat al migdia, fresc com una rosa, en canvi, a les nou del vespre encara arribaven motoristes fets pols.



EXPERIÈNCIES DEL SOCI: VICENÇ COMA

EL RALLY DAKAR 2007 A MAURITANIA

Foto. 4- El desafortunat Isidre Esteve, que tant trobarem a faltar al Dakar.



Foto.8 – En Carlos Sainz, adaptat d'una manera insospitada al rally.



Foto.5 - L'incombustible Peter-hansel, el Dakar no té secrets per ell.



Foto.9 – Gent de casa, el "Pedregar" aquest any no va tenir sort però amb el seu Quad no té rival.



Foto.6 – El simpàtic i atent Masuoka, res li treu el somriure.

Foto.7 – En Nani Roma sempre disposat a comentar la jugada.



Foto. 10 – El nostre Pep Vila , any rera any, participant amb camió.



PENSAMENTS SOBRE LA MOTOCICLETA

Hilderbrandandwolfmuller

France1894



La Motocicleta és una màquina meravellosa, un vehicle amb unes propietats tan singulars, que es manté al capdavant malgrat passi el temps i cada vegada està més arrejada com un instrument fiable i preferit pel jovent necessitada d'espais i amants de la velocitat. Malgrat tot, i aquí ens recolzarem preferentment amb la vessant esportiva i de lleure, la motocicleta també ha tingut i encara té, un protagonisme dins la seva funció social. Quanta gent la fa servir per anar a treballar!. Més que un lleure es un vehicle d'expansions, un magnífic mitjà de transport utilitari i ,segurament, el més econòmic (llevat de honroses excepcions), el més servicial i el més dútil de tots els elements de que podem disposar al camp de la auto tracció.

Aquesta meravella de dues rodes, que va néixer amb el motor d'explosió en les proves realitzades per Daimler, va tenir els seus inicis a la veïna França però poc temps després i, durant molts anys, va creuar el canal i

es va convertir en patrimoni quasi exclusiu dels esportistes anglesos. S'ha anat perfeccionant tant, en el decurs del temps, que actualment podem parlar d'una màquina quasi perfecta. Ha deixat anar la seva màgia i influència en llocs tant exclusius i quasi elitistes com el món de la aviació i ha conquerit grans mercats internacionals. Alemanya, Suècia, Itàlia, Suïssa, els Estats Units de nord Amèrica, estan en poder de una indústria i d'un sector de l'esport que ha tret la motocicleta del seu primitivisme llegendari i l'ha convertit en l'element digne i social que es la moto d'avui dia.

Gràcies a les moltes entitats que es dediquen a promoure el món de la motocicleta, i el fet de que és més propera a l'amant de la natura, com també, la mitjana de preus de les motos, comparat amb altres vehicles de quatre rodes, i l'orografia de les nostres contrades ajuda a fomentar aquesta afecció que recolzen els clubs, com per exemple, el nostre Moto Club Manresa, i un altre motiu que fa gran aquesta passió al nostre país, és que l'esport espanyol i català, hagi donat al món grans cam-



sidecarW-Graham-Match-CP-2nd-even

PENSAMENTS SOBRE LA MOTOCICLETA

INDIAN CHIEF 1206 1948



pions en aquesta matèria.

No seria de justícia parlar només dels clubs i dels motoristes, tant amateurs com professionals, si no dedicuéssim una menció especial a la saga de grans enginyers, mecànics i muntadors que, des de fa molts anys, té, i més concretament, ha tingut, la indústria motociclista del nostre Estat. Espanya ha sigut bressol



Triumph Speed Twin

de molt bones empreses constructores que han marcat una pauta a l'hora de continuar investigant i recol·lant un món que té tant de màgic com d'atractiu. Es fàcil doncs així, forjar grans campions?. Efectivament és més fàcil però no n'hi ha prou. S'ha d'ajuntar, com es va fer durant molts anys, la saviesa dels tècnics i l'habilitat dels pilots. Només així es pot aconseguir el llarg

currículum de victòries que farceix el món del motociclisme català.

Si tenim en compte els nous temps, el gran desplegament de noves tècniques i la sensació de que ja no tenim temps per a més, és just el moment de mirar la motocicleta, les noves motocicletes i encomanar als joves que quan tinguin un moment d'esbarjo, gaudeixin d'a-

Harley-Davidson Easy Rider



questa màquina, que els farà compartir juntament amb el seu esperit de competició, i l'afecció que sempre els acompanya, facin més viva i necessària la convivència entre motoristes i qualsevol altre esportista. La motocicleta és un esport, un entreteniment i una manera d'entendre la vida.



Dani Pedrosa en plena cursa

PREPARACIÓ DE PRÒXIMES TROBADES

Ja quasi està definit el recorregut del Ral·li Clàssic Santpedor, amb un Quilometratge de 117 Km, però degut a que aquest any el cronometratge es fa d'una forma diferent, queda pendent d'alguna modificació per adaptar-lo a la carretera..



També el Dirt Track de Castellbell i el Villar està concretat, es farà el dia 14 de juliol al vespre, i esperem tenir els millors corredors d'aquesta especialitat, per que així, el públic pugui gaudir d'una bona cursa.

COL·LABORACIONS AMB ALTRES ENTITATS

El dia 27 de maig vam col·laborar amb l'organització d'una Carrera de Moto-Cross de Resistència, categoria velomotors, al circuit de Can Canadell, junt amb el Club Sant Celoni, que són els que es van ocupar de portar la major part del Campionat. Hi van haver 20 equips que van rodar durant dues hores pel circuit.



El dia 3 de Juny es va celebrar la XXIII PUJADA EN COSTA " EL FARELL " ,puntuable pel Campionat de Catalunya de Muntanya, i hi van córrer els pilots de l'Escuderia Moto Club Manresa; Fernando Altimira i Joan Vilà, els quals van participar en la categoria SPEED-CAR. Es va classificar en setè lloc de Scratch en Fernando Altimira i en onzè, en Joan Vilà, també en la mateixa categoria i constant que és la segona vegada que participa en un cotxe d'aquesta categoria. Hi va haver un total de 70 participants.



II Pujada en Costa d'ARTÉS

Molta expectació en els revolts



Benvolguts amics socis, i simpatitzants, el passat 14 d'abril vàrem començar la temporada de Pujades en Costa, amb la segona edició d'Artés, és la primera prova de l'any puntuable pel Campionat de Catalunya en aquesta especialitat. Per si no vau poder venir us faré un petit resum de com va anar.

En un principi, les inclemències del temps van fer trontollar la decisió de fer la prova, ja que a les dues de la tarda encara plovia, però per sort, a les tres de la tarda ja havia parat, i el terra es va assecar molt ràpid, o sigui, que es va poder fer i vam gaudir d'una magnífica prova en terreny sec. Això va ajudar a fer més fiable la prova en el terreny de la seguretat, que junt amb les 480 bales de palla, que per cert ens van tenir que ajudar a posar-les gent forana, van donar molta tranquil·litat als corredors. Al llarg de la cursa hi havien 16 controls de radio que en tot moment tenien comunicació amb els AVE, i 40 persones més distribuïdes pels controls de banderes.

Al ser la primera prova forta d'aquest any, l'esforç ha sigut bastant gran, però ja se sap, avançar costa una mica, i a més ens queda el gust d'haver fet els deures i creiem que amb un notable alt.. També volem, des del Moto Club Manresa, agrair a tots els que hi han participat i col·labo-

rat, ja siguin anunciants, Els amics de les motos d'Artés, l'Ajuntament, Mossos d'Esquadra, Creu Roja, Aves i demés personal que han fet possible aquesta prova. Es pot deduir de les nostres paraules, la nostra satisfacció i esperem que tothom se'n senti, i això ens dóna ànims per organitzar la pròxima, que és, ni més ni menys que, la Pujada en Costa de St Mateu de Bages.

Referint-nos a l'aparat estrictament competitiu, els pilots van gaudir d'una prova que va resultar ser molt renyida, com es pot veure en les petites diferències que hi van haver en totes les categories.

El Side-Car, com sempre espectacular.

Classificació

1. Jordi Casajoana	2'51"04
2. Miquel Àngel Murillo	2'51"59
3. Jordi Bèlles	2'51"74
4. Sebastià Fondevila	2'52"20
5. Àlex Martínez Serra	2'52"76
6. Miquel Àngel Moreno	2'52"83
7. Eduard Puigvell	2'55"18
8. Carles Golano	2'56"30
9. Òscar Ardiaca	2'57"03
10. Xavier Montero	2'57"83
11. Jordi Gras	2'58"02
12. Manel Marsol	2'58"11
13. Alejandro Cucalón	2'58"56
14. Eduard Abella	2'58"67
15. Salvador Roset	2'58"68
16. Jordi Planesas	2'58"99
17. Josep Maria Gibert	2'59"27
18. Jordi Garcia	3'00"27
19. José Comellas	3'00"28
20. Roger de Pablo	3'01"99
21. David Antonio Becerra	3'02"29
22. Pere Terra	3'04"09
23. Joan Gutierrez	3'04"12
24. Xavier Rosell	3'04"80
25. David Román	3'02"82
26. Jordi Junyent	3'05"12
27. Joan Busquets	3'05"43
28. Alexis Gracia	3'06"76
29. Ramon Serra	3'08"85
30. Joaquim Corominas	3'09"92
31. Marc Martínez	3'11"25
32. Marc Sanmartí	3'12"27
33. Albert Llobet	3'13"71
34. Miquel Prat	3'15"39
35. Blas Sánchez	3'20"06
36. Daniel Garcia	3'20"77



VIII Pujada en Costa de Sant Mateu de Bages

MOTOS - QUADS - SIDE CARS

Benvolguts socis amics i simpatitzants, voldria que quan llegissin aquest article, haguessin gaudit de les dues proves que vam organitzar a Callús i Sant Mateu de Bages. Aquests municipis, durant aquests dos dies, donen la benvinguda a la gent de fora de les nostres comarques que s'hi acosten, els uns ha participar, altres per acompanyar i d'altres a treballar, perquè sigui motiu d'orgull, per al Moto Club Manresa, la qualitat de l'organització.

Preparats tots per sortir



Hem de dir com a club, que aquestes són les més vistoses i també les més costoses, de les proves que organitzem puntuables pel Campionat de Catalunya, tant la de cotxes com la de motos. En aquesta última, vam comptar amb 68 participants, fet que fa palès que s'està arrelant dintre del món del motor l'especialitat de carreres en costa.

El Side Car sempre a punt a arreu.



Degut a la complexitat organitzativa de la prova, vam haver de comptar amb gent forana, per ajudar-nos a posar la palla, cintes velles i guarnir una mica l'escenari i preparar la seguretat dels participants. Es van col·locar 960 peces de palla als diferents revolts per donar seguretat als pilots, però això no vol dir que no ens passéssim tota l'estona amb la ma al cor, i no vam deixar de patir fins que van arribar al repartiment de trofeus, el que volia dir que s'havia acabat la prova.

La prova constava de 5,5 Km. i disposava de 23 controls, els quals varen complir amb la seva obligació, no obstant i haver plogut a bots i barrals al acabar les dues mànegues d'entrenaments, per tots ells, un reconeixement del club al seu esforç, que és digne d'agraïment.



VIII Pujada en Costa de Sant Mateu de Bages



Molt públic observant les curses

Després, com que seguia plovent, vam reunir-nos per decidir si fèiem la cursa, o de les dues mànegues d'entrenaments, una la fèiem servir de carrera, però hi va haver disparitat d'opinions, per el que, al final el director de carrera va prendre la decisió de no anular la cursa per la pluja, i el que volgués sortir que sortís i el que no, que és quedés. Després, va quedar demostrat que la decisió va ser correcte, ja que a la segona mànega de la cursa ja havia deixat de ploure i el ferm estava sec.

Referent a la prova, en la categoria de side-cars vàrem comptar amb un altre participant, lo qual, dóna a la prova una vistositat excel·lent, i ens fa recordar aquelles curses d'anys enrera, també cal destacar l'actuació dels quads, que van superar a les motos de dues rodes, ajudat pel fet de que la pista estigués molla durant una mànega, però això no treu la constatació de que es van afermant en les competicions i de que són unes màquines extraordinàries portades per uns pilots que les domi-

nen amb mestria.

Volem recalcar la progressió dels nostres pilots, Jordi Belles i Joel Sala, que varen ocupar el segon i tercer lloc en la classificació de Scratch, demostrant que estan en un moment dolç en la seva carrera motorística, i en el cas de Jordi Belles, a sobre, millora el seu resultat de la Pujada en Costa d'Artés, que va quedar tercer (en Joel Sala no hi va poder participar en aquesta prova). Ara, això no vol dir que els

altres pilots manresans, no estiguin donant la talla, doncs mirant les classificacions, es veu que estan bastant per sobre de les expectatives, per el que, també cal destaca'ls: Cristian Cantarell, Àlex Martínez, Joan Antoni Harillo, Jordi Bastardes, Cristian Navarro, Jordi Gras, Xavier Rosell, Joaquim Corominas, Joan Busquets, Josep Comellas, Ramon Serra, Daniel Montaner, Josep M^a Gibert, Joan A. Martínez.

Finalitzada la prova, vam fer el lliurament de trofeus. Ara voldríem donar les gràcies a tots i cada un dels que van estar a la cursa, ja fos d'espectador, de corredor, de control, d'anunciant i també al demés personal que va intervenir a l'esdeveniment del dissabte, col·laborant a que fos un dia maco de motorisme.

Classificacio Motos

►► Classe 3 Preparació Lliure

1. Jonathan Gijón	3.20
2. Jordi Belles	3.20.3
3. Joel Sala	3.22
4. Miguel A. Murillo	3.22.4
5. Sergi Rosell	3.22.46
6. C. Fontdevila	3.22.6
7. Cristian Navarro	3.23
8. Marc Garcia	3.31
9. Xavier Rosell	3.31.1
10. Jordi Planeses	3.31.6
11. Cristian Cantarell	3.33
12. David Roman	3.35
13. Joan J. Busquets	3.36
14. David Roig	3.41
15. Alejandro Cugalón	3.45
16. Daniel Montaner	4.03
17. Albert Llobet	4.05

►► Classe 10 Quads

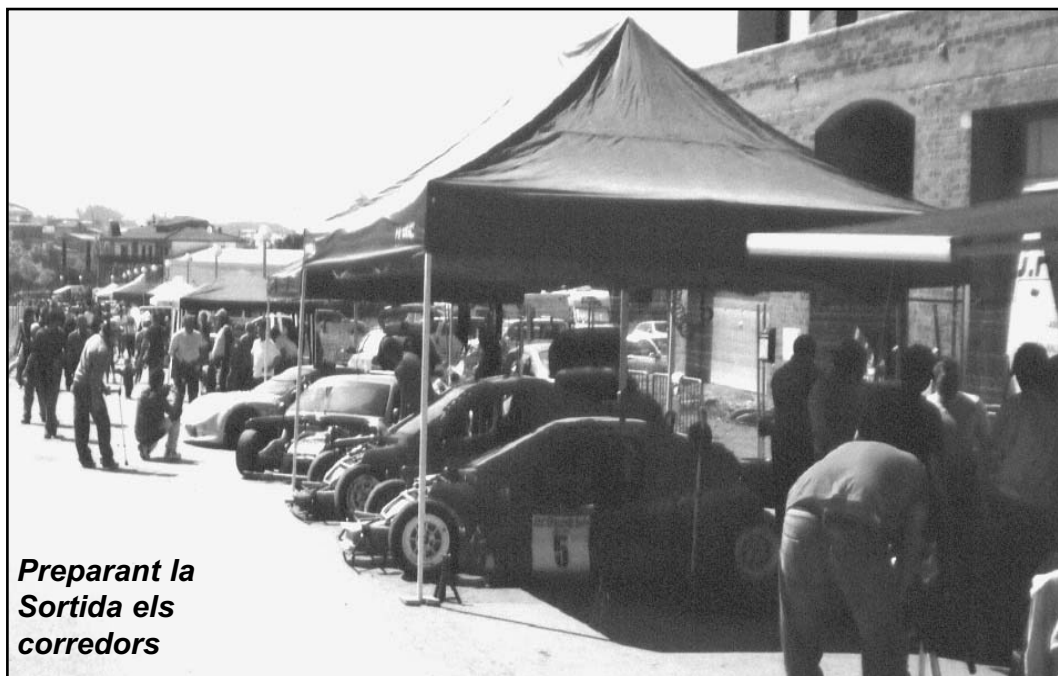
1. Jordi Garcia	3.10
2. Miguel A. Moreno	3.11
3. Juan Marin	3.12
4. Eduard Puigdevall	3.13
5. Oscar Ardiaca	3.19
6. Alexis Gracia	3.20
7. Moisés Coll	3.24
8. Joan Gutierrez	3.30
9. Joaquim Corominas	3.34
10. David Antonio	3.35
11. Xavier Costa	3.38
12. Pere A. Terra	3.39
13. Marc Sanmartí	3.42
14. Pere Gironés	3.55
15. Alejandro Domínguez	3.56
16. Alfredo Jiménez	3.59

►► Classe 6 Carretera de sèrie

1. Jordi Casajuana	3.37
2. Jos Comellas	3.39
3. Marc Corderoura	3.42
4. Roger de Pablo	3.43
5. Jose L. Santon	4.05
6. Josep M. Gibert	7.07

IX Pujada en Costa de Sant Mateu de Bages

COTXES, MEMORIAL LAIA ALTIMIRA



***Preparant la
Sortida els
corredors***

Després de fer-se la Pujada el dissabte per les motos, l'endemà diumenge, fèiem la de cotxes. La novena Pujada en Costa de Sant Mateu, Memorial Laia Altimiras. Aquesta té un caire molt diferent a la de les motos, ja que està supeditada a la col·laboració que ens presta la Federació Catalana d'Automobilisme i els càrrecs oficials que han de venir de Barcelona i d'altres indrets per complir les normes que dicta la mateixa Federació Catalana. Entre oficials i director de carrera venen 32 persones amb càrrecs oficials i 27 més de controls, tots ells amb carnet titulat. A més, els que disposem aquí, emissores i controls AVE, i també, la nostra gent que fa circular els vehicles i donen ajut en els punts més perillosos.

Tots som conscients de que una cursa de cotxes és molt més arrisca-

da que una de motos, per lo qual, la responsabilitat és molt més gran, donem doncs, les gràcies a les persones que se'n fan càrrec, ja que nosaltres, a diferència de les motos, no tenim competències per fer-les.

Un cop explicat això, passem a la cursa en si. Vàrem tenir una inscripció súper de 50 cotxes, entre ells 14 speed-cars i un fórmula, que va ser el guanyador de la cursa, pilotat pel Sr. Jordi Enjuanes amb una mitjana de 2.44, temps excepcional, que demostra el bon fer de tots els participants, perquè les diferències entre es pilots van ser mínimes. A diferència del dissabte, en les motos, el públic del diumenge, va ser molt correcte en tots els aspectes.

Com anècdota cal explicar que durant la carrera, un senyor de Sant Mateu d'entre el públic, va tenir un ensurt de salut, i el metge i l'ambu-

IX Pujada en Costa de Sant Mateu de Bages

COTXES, MEMORIAL LAIA ALTIMIRA

lància que tenim a la cursa, el van atendre amb rapidesa. La cursa va haver d'estar parada una estona, però no ens va saber gens de greu, ja que vam poder ajudar a aquell pobre senyor, i esperem que tingui una ràpida recuperació. Sense més incidències vam acabar la carrera, amb el lliurament de trofeus a la plaça del poble de Callús, davant de l'ajuntament, el qual també, ens va donar suport. La satisfacció final va venir quan vam ser felicitats pels

corredors i acompanyants.

Aquesta carrera era el Segon Memorial Laia Altimira, filla del nostre company Fernando Altimira, amic i membre de la Junta Directiva del Moto Club Manresa. El qual hi ha treballat fent-la seva, i posant tota la experiència adquirida com a corredor i directiu. Feina que és reconeguda per tots els seus companys i corredors, i agraïda per tothom que tenim la sort de col·laborar amb ell, gràcies Fernando.



Molt dde públic per presenciar les curses
El guanyador J.Enjuanes, en plena cursa



Classificació

Monoplaces

1. Jordi Enjuanes	a 2.44
2. Jordi Martínez	a 3.40
3. Santiago Guitart.	a 4.71
4. Carlos Mestres	a 5
5. Maria Parés	a 5.02
6. Antonio Erro	a 5.44
7. Fernando Altimira	a 6.21
8. Jordi Griño	a 6.98
9. Francisco Fontanellas	a 10.03
10. Antonio Galofre	a 10.10
11. Joan Vilà	a 12.44
12. Esteve Torrens	a 12.95
13. Fernando Fontanellas	a 17.52
14. Domingo Mesas	a 21.17

Turismes

1. Francesc Munné	3.04
2. Agustí Albarada	a 1.79
3. Josep Chaume	a 2.31
4. Joan Bigas	a 3.54
5. Daniel Jimenez	a 3.81
6. Ricard Santamaria	a 6.29
7. Albert Marquina	a 6.58
8. Marcos J. Velasco	a 7.78
9. Antoni Arrufat	a 11.21
10. Josep Traserra	a 12.06
11. Ramon Rosell	a 13.32
12. Josep M. Monturiol	a 14.48
13. Javier Rodriguez	a 14.84
14. Joan Morera	a 15.42
15. David Calvo	a 16.35
16. Joaquim Torrent	a 18.99
17. August Navarro	a 19.32
18. Antonio Fernández	a 20.63
19. Daniel Domene	a 21.76
20. Juan A. González	a 22
21. Claude Darné	a 22.70
22. Jaime Abad	a 25.61
23. Oliver Pérez	a 26.16
24. Jordi Auret	a 26.67
25. Tony Serra	a 30.33
26. Josep M. Paradell	a 30.54
27. Jaume Ros	a 31.33
28. Joan Garcia	a 32.70
29. Sergio Morilla	a 34.62
30. José D. Garcia	a 35.09
31. Alex Mombiola	a 42.38
32. Manuel Palazón	a 46.71

I Pujada en Costa de Sant Salvador Guardiola

Les motos en fila, esperant sortir.



Hola amic i soci, ja hem fet la tercera pujada en costa de la temporada, i aquesta era la primera edició que fèiem a Sant Salvador de Guardiola, una vegada més el Moto Club Manresa ha tornat a fer la feina ben feta, encara que sempre estem disposats a escoltar i a avaluar noves idees, que com sempre, seran ben rebudes.

La cursa va estar molt renyida, ja que la diferència entre els cinc primers classificats Scratch va ser de 1 segon, cal dir que el primer classificat, en Jordi Casajuana, anava amb una moto que no és, ni de bon tros, la més adequada per al traçat de la pujada. Enhorabona Jordi!

Els pilots de casa, aquest cop, han deixat el llistó molt alt, el cas de Joel Sala (2on lloc) i de Jordi Gras (4rt lloc de Scratch) i això que va amb una moto totalment de sèrie, un mèrit molt gran ja que va quedar per davant de màquines molt superiors (Jordi quina llàstima que vagis amb "bicicleta", ji, ji, ji... que si no...).

Sembla que fos el dia dels Jordis, ja que el 6è lloc el va ocupar en Jordi Belles (Big Man).

En aquesta ocasió ens va venir una màquina mítica dintre de les motos clàssiques, una Norton 750, que els de més edat del club en parlaven molt bé, estava pilotada per en Pere Auradell, fill d'un home que ens va deixar fa un temps. Bravo Pere! Esperem tornar a comptar amb tu.

Ja que parlem una mica de tots els pilots, no volem deixar de dir que la cantera, encara que sigui petita, ens ha portat dos "nens" en Jaume Pérez i en Marc Martínez, que amb tretze anys ho fan molt bé i tenen la

virtut de ser humils, fet que els fa més grans encara, continueu per aquest camí.

En el cas dels Quads, s'ha de dir una vegada més, que van ser un espectacle, ja que les derrapades ho feien espectacular, i els temps van ser per estar entre els deu primers de Scratch. Una vegada més era el dia dels Jordi, ja que el 3er classificat també el va ocupar un Jordi.



Corredor en plena cursa



El Side Car sempre a punt a arreu.

I Pujada en Costa de Sant Salvador Guardiola

Molts nervis d'abans de sortir..



Una vegada més els sistemes de protecció van passar amb bona nota, un Quad va bolcar, i si no hi arriba a haver les bales de palla, potser hauríem de lamentar una desgràcia, ja que el vehicle va quedar frenat al topiar amb elles, i no va caure pel terraplè, una felicitació als encarregats de col·locar-les. Per cert el pilot no li va passar res, tret del ensurt.

No va tenir la mateixa sort un corredor vingut d'Aragó, va caure i la moto li va quedar a sobre la cama, trencant-li. El que sí volem destacar, es lo afortunats que som de tenir, cada vegada més, pilots vinguts de tot arreu, en aquest cas de Madrid

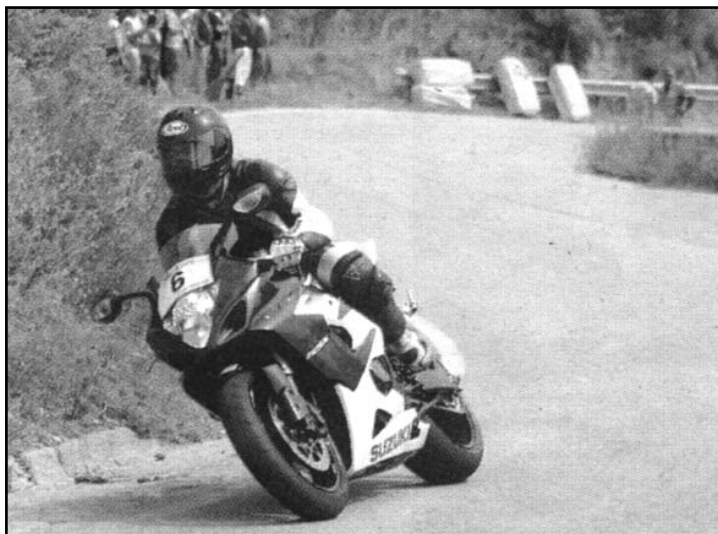
València, Saragossa, etc... Esperem poder comptar amb ells en les properes curses.

Moto Club Manresa, seguint amb la seva tònica habitual, no va voler que ningú es quedés sense copa, ja fos més gran o més petita. Al acabar la cursa, tots els corredors destacaven el treball fet pel club, moltes gràcies a tots.



Quads a punt de marxa.

Pilot fent un dels molts giravolts del traçat.



Classificacions

►► Motos C13 Lliure

- | | |
|----------------------|---------|
| 1. Joel Sala | 3:20.28 |
| 2. Sergi Fontdevila | 3:20.60 |
| 3. Miguel A. Murillo | 3:21.40 |

►► Motos C15 Trail Bici

- | | |
|---------------|---------|
| 1. Jordi Gras | 3:21.39 |
|---------------|---------|

►► Motos C12 fins 125cc

- | | |
|------------------|---------|
| 1. Jaume Pérez | 3:30.75 |
| 2. Marc Martínez | 3:43.86 |

►► Motos C15 Trail Bici

- | | |
|------------------|---------|
| 1. Joan Busquets | 3:37.21 |
| 2. Ramon Serra | 3:40.40 |

►► Motos C16 Camertera Serie

- | | |
|--------------------|---------|
| 1. Jordi Casajuana | 3:19.49 |
| 2. Josep Cornellàs | 3:29.96 |
| 3. Josep M. Gibert | 3:31.97 |

►► Motos C17 Clàssiques

- | | |
|--------------------|---------|
| 1. Salvador Manera | 4:17.02 |
|--------------------|---------|

►► Motos C18 Clàssiques

- | | |
|----------------------|---------|
| 1. Pere Auradell | 3:49.74 |
| 2. Joan A. Navarrete | 4:04.52 |
| 3. Joaquim Fernández | 4:13.90 |

►► Quads C19 fins 400cc

- | | |
|------------------|---------|
| 1. Miguel Prat | 3:47.74 |
| 2. Daniel García | 3:55.35 |

►► Quads C110 més 450cc

- | | |
|----------------------|---------|
| 1. Eduard Puigdevall | 3:23.15 |
| 2. Miguel A. Muñoz | 3:24.30 |

►► Side Cars C111

- | | |
|---------------------|---------|
| 1. Eduardo gonzález | 4:50.83 |
|---------------------|---------|

MECÀNICA D'ABANS: CARBURACIÓ

En les motocicletes els carburadors que es fan servir són els anomenats horitzontals. Pràcticament només hi han dos models bàsics: l'Amal, utilitzat en quasi totes les motos europees, i el Schebler americà.

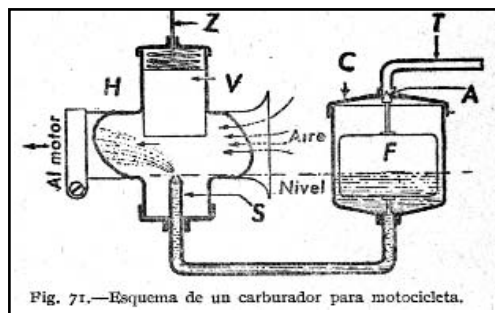


Fig. 71.—Esquema de un carburador para motocicleta.

El funcionament d'un carburador horitzontal (fig. 71) és, en esquema, el següent: des del dipòsit arriba la gasolina pel tub T a la cuba C, a on un flotador F amb vàlvula d'agulla A manté el nivell constant. De la cuba passa la gasolina al sortidor principal S, situat en mig d'un tub H horitzontal (per això se'n diu així aquest tipus de carburador), on per un dels seus extrems entra aire aspirat pel pistó en la seva carrera d'admissió. La corrent d'aire arrossega, com un polvoritzador, la gasolina que treu el cap pel sortidor calibrat S, i la barreja d'aire i gasolina passa al motor per l'altre extrem del tub H, que va a parar a la vàlvula d'admissió.

La quantitat de barreja que es deixa passar es gradua amb la comporta o vàlvula V, que obstrueix més o menys el pas segons com es mani desde la maneta del gas (Manillar) mitjançant el cable Z.

Carburador Amal.— La figura 72 mostra el tall d'aquest carburador, i les peces que el componen estan senyalades amb les mateixes lletres en la figura 74; de forma que sobre

les dues alhora s'ha de seguir la descripció d'aquest aparell.

Des del dipòsit de la moto arriba la gasolina pel seu propi pes, portada per un tub, en el que l'extrem es subjecta a la part inferior de la cuba mitjançant el racor K. Dins la cuba C va el flotador F, al que es subjecta l'agulla d'obturació T amb la grapa G: quan la cuba es va omplint, el flotador puja i el con invertit que forma l'extrem de l'agulla A tanca l'entrada, de forma que el nivell de combustible es manté constant. Desde la cuba surt la gasolina pels conductes Q i O al carburador. L'unió de O al cos del carburador és giratòria, així que la cuba pot orientar-se de forma que quedi a prop del cilindre, per que el calor deixat per aquest escalfi lleugerament la gasolina i faciliti la seva posterior vaporització. E és l'excitador que serveix per inundar de gasolina la cuba.

En el cos del carburador, aprofitant l'interior buit de la femella de subjecció J, està format el pou P, dins del qual va submergit el pas calibrat o sortidor S, a la seva vegada cargolat a l'extrem inferior del tub B; en l'interior d'aquest pot lliscar amunt i avall l'agulla A, de forma afilada. Segons la posició que ocupi A amb relació a B, així serà més gran o més petit el pas que deixen entre ambdues peces (vegis aquest detall en la figura 73), i aquest pas equival, realment, a un veritable sortidor variable, doncs per ell és aspirada la gasolina per la marxa normal.

Des del pou P surt un conducte D que permet el pas de combustible al sortidor R, de ralenti.

L'entrada principal d'aire es fa per W, i el carburador s'uneix al cos del

MECÀNICA D'ABANS: CARBURACIÓ

motor (conducte d'admissió) per un extrem que hi ha darrera la cuba. En el tub comprès entre W i N està la corredora mòbil V, que equival a la vàlvula de papallona dels demás carburadors, i que pot pujar i baixar lliscant dins la torreta X. Aquesta corredora es representa amb detall en la figura 75 (vegin-se també les 72 i 74): és de forma cilíndrica, buida; es comanda per un cable bowden Z des del manillar (comandament de gasos), i les ranures H encaixen en les corresponents guies I del cos carburador. Quan la corredora està encaixada a fons (gasos tancats), la faldilla posterior t tanca totalment (o quasi totalment) el pas de l'aire, però la davantera d està tallada en arc i deixa una obertura de pas. Aquesta obertura pot, alhora, ser més o menys obturada pel corrector L, manat des

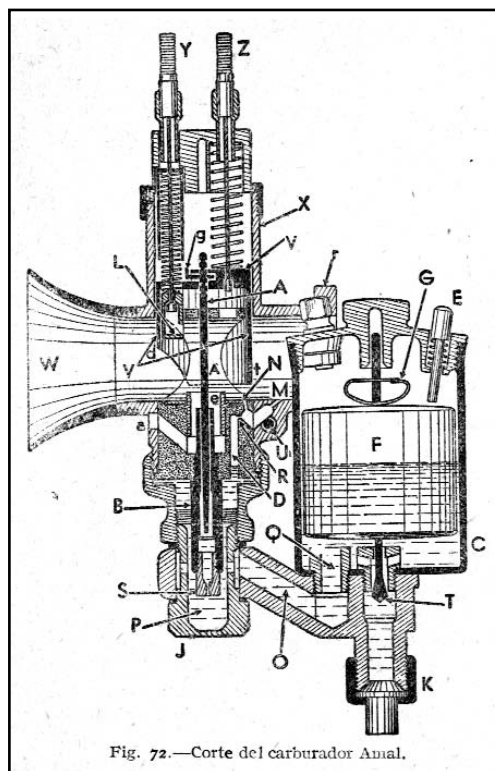


Fig. 72.—Corte del carburador Amal.

del manillar per la maneta de l'aire mitjançant un altre cable bowden Y. Observis que el corrector L llisca per dintre de la corredora V.

Sobre la
corredora V es
fixa l'agulla A

mitjançant la grapa g, que encaixa en una de les ranures que A deixa en l'extrem superior; d'aquesta forma, A puja i baixa amb V, i el calibre del sortidor que formen A i B augmenta o disminueix segons que s'obri més o menys el pas dels gasos amb la corredora V.

Funcionament en ralentí (Fig. 72).- La corredora V està baixa i obtura amb la seva falda posterior t el pas principal de gasos, però l'arc davanter d permet entrar aire, que, per l'aspiració del motor, entra pel conducte N, es carrega de gasolina en el sortidor de ralentí R, i surt per M al cilindre o cilindres. En realitat, al passar per R es carrega amb una emulsió de la gasolina que surt per R i de l'aire que entra per un orifici especial calibrat, en part, amb el cargol U.

El ralenti es regula, en calent, per mitjà del cargol U, mantenint el corrector L obert (aixecat). Per arran-car amb el motor fred només caldrà tancar l'aire amb L, i la barreja s'enri-quirà notablement (efecte de l'estrangulador, al qual equival al corrector L). La regulació del cargol de ralenti U haurà de rectificar-se cada vegada que variï notablement la temperatura ambient. El corrector L solament s'uti-

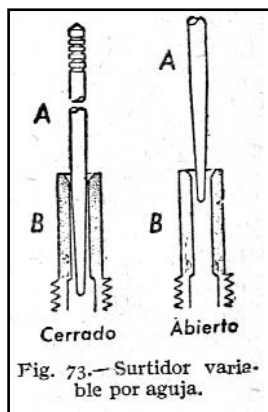


Fig. 73.—Surtidor variable por aguja.

MECÀNICA D'ABANS: CARBURACIÓ

litza, com acaba de dir-se, per arrancar el motor fred; però una vegada aquest estigui calent, ja no es toca per res, i té d'estar normalment obert del tot.

Marxa normal.- A mesura que, amb el comandament de gasos, s'aixeca la corredora V, circula aire directament des de W a N, i el ralenti deixa de funcionar a poc a poc. Al passar la corrent d'aire per sobre del tub B (zona e), es barreja amb una emulsió

formada per la gasolina que surt pel sortidor A-B i l'aire que ha entrat per quatre orificis a i que, en l'interior del tub e, es barreja amb la citada gasolina, xuclada per entre A i B.

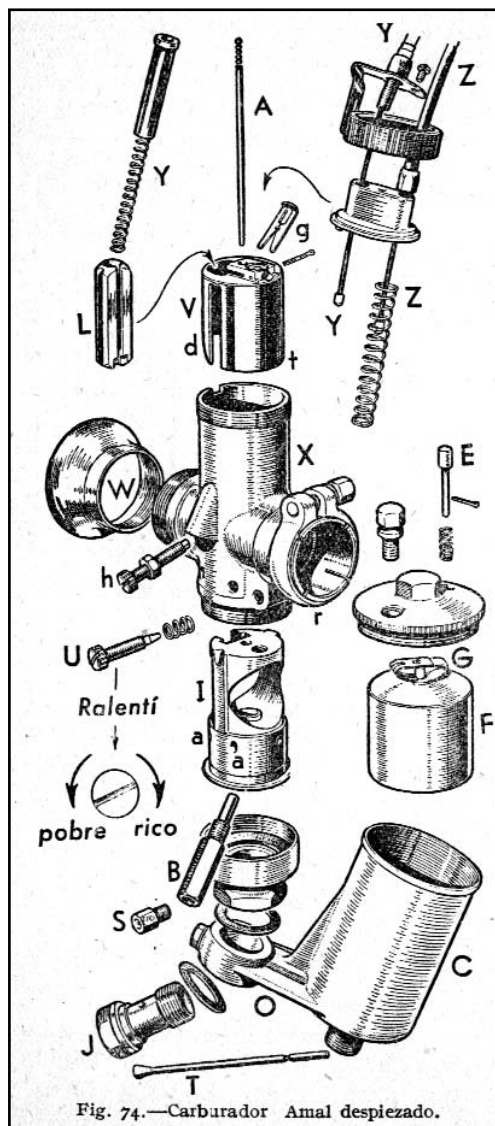
A mesura que puja la corredora V (es a dir, a mesura que es donen gasos al motor) entra més aire per l'entrada principal W, però també surt més gasolina per entre A i B, donat que la agulla A puja amb la corredora.

Ara bé, es sap que a l'augmentar la velocitat de rotació del motor la barreja tendeix a enriquir-se. Però observis que la gasolina que surt per entre A i B, arriba un moment en que s'esgota la que hi havia dins de B i no pot passar més que la permet S, quedant frenat el pas del combustible i, per tant, corregida degudament la proporció de la barreja carburada.

En el cos del carburador hi ha un cargol h (fig. 74), que la seva posició pot ser fixada per un cargol femella, que serveix per limitar el recorregut de la corredora de forma que no arribi a tancar totalment el pas principal de l'aire; actuant sobre d'ell s'afina el ralenti, com després veurem.

En els últims models Amal es presenta la variant de que en comptes de formar-se la primera emulsió de gasolina amb aire entrat pels orificis a, que estan sota el tub W, aquests orificis no existeixen, i l'aire és pres dins del propi conducte W (fig. 76) mitjançant el canal a que es prolonga pel conducte b fins el tub e, on, com en tots els model, s'emulsiona amb la gasolina que puja entre l'agulla A i B, procedent del calibre S.

Les demés lletres de la figura senyalen els mateixos elements que en les 72 i 74 i que estan disposades de



MECÀNICA D'ABANS: CARBURACIÓ

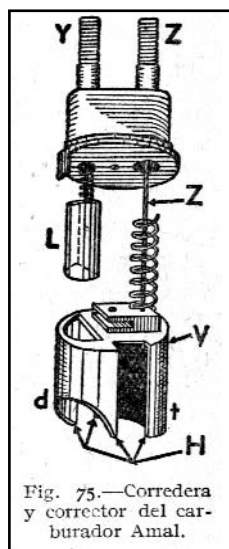


Fig. 75.—Corredera y corrector del carburador Amal.

la mateixa manera: E, excitador per inundar la cuba; W, entrada principal d'aire; K, ràcor d'arribada de gasolina a la cuba C; J, femella de subjecció del cos del carburador; D, conducte que permet el pas del combustible al sortidor del ralenti R; U, cargol que calibra l'aire per emulsionar la gasolina del sortidor S; aquest cargol U es fixa amb la femella m, o bé porta un fort ressort que el manté en la posició desitjada. La falda posterior de la corredora és t que obtura en ralenti el pas d'aire principal, però aquest entra per N a barrejar-se amb l'emulsió, i surt cap el cilindre per M.

En n hi ha un petit orifici de drenatge per que per ell caigui al exterior la gasolina no vaporitzada, és a dir, la que es condensa en forma líquida, bé per excés d'ella o per està els tubs freds, i que de passar al cilindre faria un rentat d'oli anul·lant el greixatge. El cercol r és el de subjecció del carburador al cilindre; V és la corredora que llisca per dins de la torreta X, a la qual arriben al comandament Z d'aquella i el Y del corrector.

Reglatge.- En general, el motorista s'abstindrà d'alterar els sortidors i peces amb que ha sigut dotat el carburador de la motocicleta al sortir de fàbrica. La seva actuació es limitarà al reglatge del ralenti, fent-se mentre la moto està parada: Si estant tancat el comandament de la corredora, el

ralenti és molt ràpid, s'ha d'actuar primer sobre el cargol extrem h d'aquella (fig. 74) fins que el ritme sigui lent i comenci a fallar; llavors es mou el cargol de l'aire U fins que el motor giri amb regularitat i més de pressa. De nou s'actua sobre el h per reduir una altra vegada la marxa fins que torni a començar fallar, que serà quan en aquesta posició es fixarà h amb la seva femella, i finalment es mou de nou el U per aconseguir un ralenti lent i regular. Si encara resultés molt ràpid, s'hauria de fer un tercer reglatge operant de la mateixa manera.

Pels motors de fins a 125cc, aquests inclosos, solen fer-se servir carburadors més senzills, dels quals, és mostra típica l'Amal de la figura 77, al que també se semblen notablement els de les altres marques europees (Dell'Orto, Amac, Gurtner, Bing), fabriquen per a motos de cilindrada

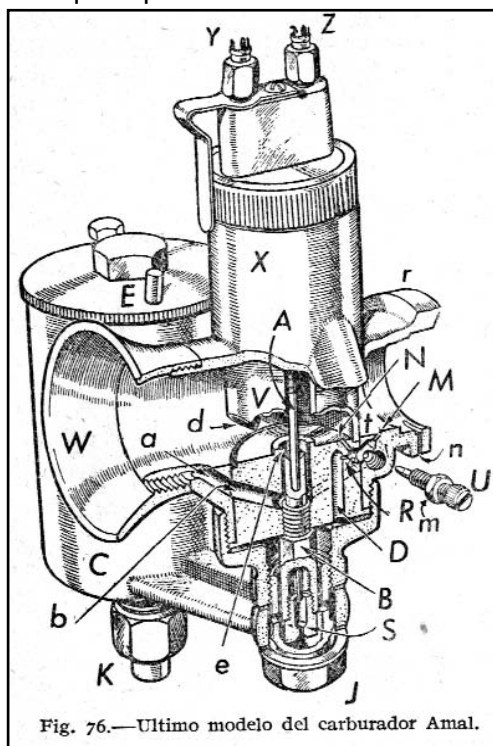


Fig. 76.—Ultimo modelo del carburador Amal.

MECÀNICA D'ABANS: CARBURACIÓ

reduïda i per a micromotors. En línies generals se semblen al explicat en les figures 72 i 76, i la seva senzillesa els acosta a l'esquema de la fig. 71.

La gasolina (fig. 77) arriba per K a la cuba C amb flotador F i excitador E. Per dos conductes (per evitar que les bombolles d'aire dificultessin el pas si fos un de sol, sent tan petit) pot passar el combustible al pou P on el sortidor S el calibra, i segueix entre l'agulla i la seva beina a emulsionar-se amb l'aire que entra per a per al ralenti i per W per a la marxa normal (vegis el detall a l'imatge) quan la corredora

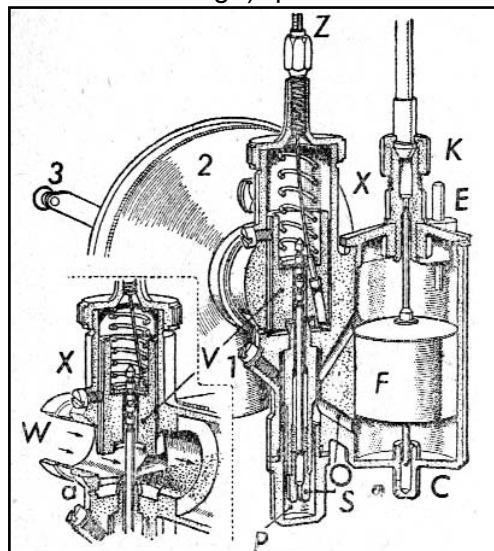


Fig. 77.—Carburador simplificado para pequeñas cilindradas.

(A la izquierda: detalle de la corredera abierta.)

V s'aixeca. Aquesta, continguda en la torreta X, s'envia amb el bowden Z des del manillar. No hi ha corrector, el que passa és que el filtre d'aire 2 porta una tapadora giratòria amb el mànec 3 que fa d'estrangulador per a l'arrencada en fred. El cargol I serveix, simplement, per a tancar el forat necessari per practicar el conducte O durant la fabricació del carburador i, per tant, no és de reglatge tan sols actua de tap (que és traurà per a netejar el conducte O quan es desmunti el carburador)

En ralenti, l'aire fortament aspirat en a xucla la gasolina que deixa passar l'agulla; a mesura que s'obre el control de gasos puja la corredora V i l'aire que entra per W arrossega la gasolina que surt al voltant de l'agulla: com que aquesta puja per V, va deixant cada vegada més pas fins que s'esgota la del pou P y només surt la que permet el calibre S. D'aquesta manera es frena el combustible, amb bon resultat. L'aparell resulta senzill i és usat en formes molt anàlogues.

Les úniques regulacions són: pujar o baixar la subjecció de l'agulla per enriquir o empobrir la barreja fins mitjos gasos; i canviar el calibre S, a més gran per enriquir o més petit per empobrir, des de mitjos a plens gasos.

remi
rent, sl

t 93 875 22 99*

Camí de la Cova, 3 08240 Manresa

c-e remirent@remirent.com



**Servei
Post-venda**

SECCIÓ TURÍSTICA: SORTIDA A SORT

Amb aquesta nova etapa, i després de molts anys d'inactivitat, el passat 10 de juny Moto Club Manresa va organitzar una sortida motera.

Tot i que la data va coincidir amb molts esdeveniments esportius, com el Gran Premi de Catalunya a Montmeló, havíem de triar un dia de primavera en que la calor no fos impediment per gaudir d'una conducció còmode i que, alhora, hi cabés dintre de l'agenda del club, molt plena d'activitats.

El dia ens va sortir rodó, vàrem fer un total de 345 quilòmetres. Primer, els 180 d'anada, fins arribar a Sort, vam passar pel Coll de Jou, Cambrils, Port del Cantó i ens vam quedar a dinar al restaurant Borda d'Arnaldo de Montardit de Baix. El menú, com era d'esperar, va ser abundant i al gust de

tothom. I després vam fer els 165 quilòmetres de tornada, passant per La Pobla de Segur, Tremp, baixant el Coll de Comiols, Ponts, fins arribar a Manresa.

Vàrem fer un bon grapat de corbes, trobant-nos poc trànsit, i gaudint d'un excel·lent companyerisme, ja que ens anàvem parant per fer reagrupaments, i on aprofitàvem per fer fotografies, que sempre queden pel record.

Aquesta primera trobada va aplegar 26 persones, entre socis i simpatitzants, fet que va contribuir a fer-la més familiar, i vàrem poder-nos explicar les nostres anècdotes.

Ja estem pensant en la propera sortida, per a la tardor. Us anirem informant!

Vicenç Coma, soci del Moto Club.



Foto del grup, en una de les parades d'anada cap a Sort, per reagrupar-nos.



Prudenci Comellas, 38 - 08242 Manresa

BORSA DEL MOTOR

Aquest espai està dedicat al soci, i el pot utilitzar per anunciar qualsevol cosa relacionada amb el motor i que vulgui vendre.

La forma de fer-ho és contactant amb nosaltres mitjançant el telèfon 938723620 (Vespres) o al 625529338 (Durant el dia)

- * Es ven Moto Terrot 350, any 1924, Gillet 350, any 1923, Mobillette-Guzzi Gamba 49cc, totes amb papers Preu a convenir. Informació al tel. 677819846.
- * Es ven una Honda Vision; una Cota 250 cc. de Trial i una Guzzi antiga de 65 cc. Informació al telèfon 615944543.
- * Es ven un Carenat de Competició per una Ducati Elite de 200 cc. Preu a convenir. Informació al telèfon 654155895.

COM PUC SER SOCI?

Per ser soci de la nostra entitat només cal que ompli la butlleta de subscripció a baix exposada, amb les seves dades, i ens la pot enviar, tant per fax al 938723620, com per correu electrònic al mail motoclub@moto-clubmanresa.com, o si ho vol, per correu normal a nom de Moto Club Manresa, Muralla de Sant Francesc, nº 49 (Hotel Pere III). També ho pot fer directament per telèfon al nº 938723620 només a partir de les 20:00 hores, o al 625529337 (Sr. López). És important que doni les seves dades bancàries, per així poder domiciliar el cobrament. Si no, li hauran de venir a cobrar a casa seva, el que incrementarà el preu de la quota en 5 euros.. L'import de la Quota anual es de 36.00 euros.



DADES PER COMPLIMENTAR



NOMS I COGNOMS: _____

ADREÇA: _____

POBLACIÓ: _____

CODI POSTAL: _____ TELÈFON: _____

Nº D.N.I.: _____ DATA D'INSCRIPCIÓ: _____

DADES DEL VEHICLE

MARCA I MODEL: _____

CILINDRADA: _____ ANY DEL VEHICLE: _____

DADES BANCÀRIES (s'han d'omplir les 20 caselles del nº de compte)

NOM del BANC O CAIXA: _____

Nº BANCARI:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

RELACIÓ DE LA JUNTA DIRECTIVA 2007

1. President del Moto Club Manresa: Gil Casòliva Careta
2. Vice-president i President Escuderia de Cotxes: Rosend Espinalt Vilet
3. Tresorer: Joan López
4. Comptador: Lluís Vall
5. Coordinador d'Organització: Emili Panosa i Salvador Todó
6. Secretari: Francesc López
7. Vice-secretari: Francesc Garcia
8. Relacions Federació Catalana i Espanyola de Motos: Pere Marsiñach
9. Relacions Federació Catalana i Espanyola de Cotxes: Fernando Altimiras
10. Responsable de la Secció de Motos Antiques: Jaume Matamala, Cels Grau i Ramon Pio.
11. Excursions de Motos: Vicens Coma i Joan Molins
12. Excursions de Cotxes: Francesc Vilaseca, Joan Vilaseca i Jaume Codina
13. Junta Consultiva: Ignasi Serra, Joan Rubio, Benito Salvans, Enric Torres, Francesc Renalies.
14. Vocals: Paulí Gros, Joan Martínez Harillo, Jaume Ferrer, Jaume Torres, Lluís Cañadó, Miquel Casafont, Santi Simon, Joan Castella, Benjamí Santandreu.
15. Relacions Cotxes Clàssics: Joan Vilaseca
16. Relacions Institucionals: Jaume Mira i Diego Garcia
17. Coordinador Esportiu: Salvador Todó
18. Relacions Públiques i Premsa: Xavier Perramon
19. Cap de Material: Eugeni Vall
20. Premsa Gràfica: Francesc Segué
21. Circuit de MotoCross: Josep M^a. Reguant
22. Director de Revista: Joan Soler Quintana
23. Disseny Revista: Dani Porta



SERVEIS DEL MOTO CLUB MANRESA

El nostre club us pot oferir els següents serveis:

- * ***Certificació de Catalogacio de Vehicles Històrics***
- * ***Tramitació de Llicències per Corredors de cotxes i motos***
- * ***Borsa del Motor del Vehicle Antic i Modern***
- * ***Informació Curses i Contactes amb Federacions i Corredors***
- * ***Col·laboració amb altres Clubs en Temes Esportius***
- * ***Tramitació de Càrrecs Oficials amb Moto i Cotxe***
- * ***Material Publicitari: Clauers, Pins, Escuts de Roba, paper i jerseis***



AMB ASSEGURANÇA DE REGAL! **

* Quota: 84,82 € cada 6.000 €. Termini: 96 mesos. Interès: 8%. Comissió d'obertura: 1,25% (mínim 75 €). Comissió d'estudi: 0,5% (mínim 30 €). TAE: 8,83%.

** Assegurança gratuïta el primer any fins a 250 € en contractar el TurboCrèdit per un import mínim de 12.000 €. Assegurança del vehicle contractada mitjançant COMANRESA, Corredoria d'Assegurances, SA (Societat Unipersonal), vinculada a CAIXA MANRESA VIDA, SA - Passeig Pere III, 24 - 08242 Manresa, NIF A79226833. Aut. DGS Clau J 291. Inscrita en el RM de Barcelona, volum 26217, foli 99, full B-100029. Concertada assegurança Responsabilitat Civil i constituïda garantia d'acord amb l'art. 15 de la Llei 9/1992 de 30 d'abril.

COTXE NOU AMB ASSEGURANÇA DE REGAL

Vol jubilar el seu cotxe, canviar de model, o simplement estrenar vehicle? Amb el **TurboCrèdit** de **caixaManresa** només ha de triar el model i podrà estrenar el cotxe que vulgui de la manera més ràpida **pagant pocs diners al mes!**