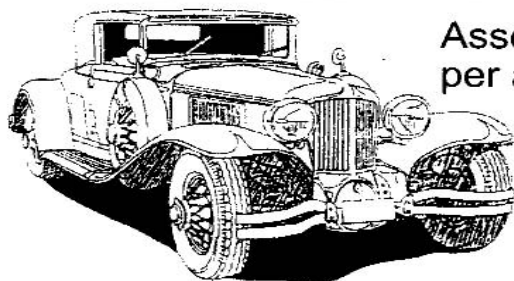


TRACADA



Revista del Motor
MOTO CLUB MANRESA
Nº 3 - ANY 2007

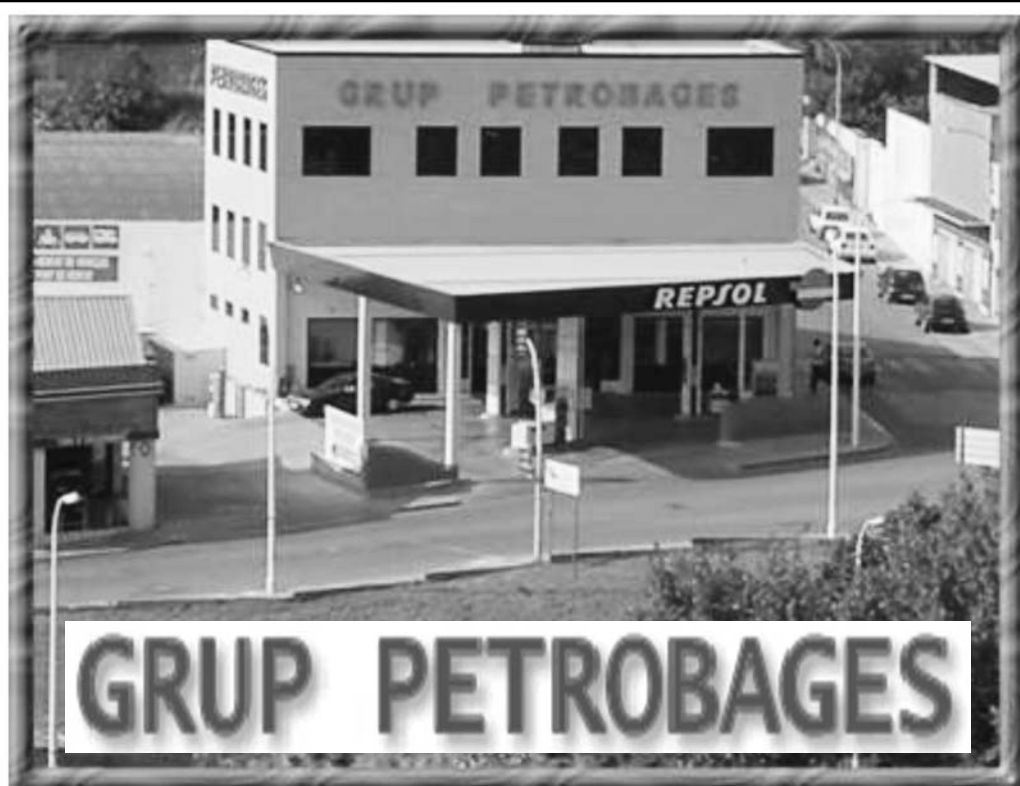
MASA&MASA
SEGUROS-ASSEGUANCES



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

Com podeu comprovar l'afermament de la revista que anomenem "Traçada", arriba poc a poc fent dels nostres esforços, de tots, orgull de continuïtat i esperança en la millora dia rere dia. Malgrat tot, a vegades sorgeixen les discrepàncies en coses concretes que, com a homes de seny, arreglem amb la millor arma, la paraula. Això no significa més que som un Club viu, que es belluga i que vol auto superar-se en tot el possible. La discrepància, des de la educació i el respecte, enriqueix a tots els afectats, perquè aprenem dels errors i respectem les idees heterogènies, com han de ser.

Tanmateix ens agradaria comentar un tema, últimament molt discutit, i que porta a criminalitzar als conductors de motos per les carreteres. Sembla ser que de fa un temps es nota cert augment en la sinistralitat causada pels conductors de motocicletes i que fan que el número de víctimes mortals es dispari de forma alarmant. Totes les culpes apunten a un desenfrenament a l'hora de no respectar normes, senyals i indicacions, i, sembla ser, des de les administracions es conformen en estigmatitzar a tots els afeccionats al món del motor i de les dues rodes.

No volem dogmatitzar, no som qui per fer-ho, però des de aquesta finestreta editorial, sovint les coses es veuen amb una perspectiva que els que ho tenen més a prop no ho intueixen. Es com aquella frase que diu que l'arbre no deixa veure el bosc. Concretant, quan dues persones, entitats, creences, etc. convergeixen en un final contradictori o erroni, no

creiem que la culpa sigui sempre de una de les dues parts. Segurament, amb més o menys força, les dues tenen certa implicació en que la fi no sigui positiva.

Per tant, aplaudim des d'aquí totes les mesures que s'exigeixen als conductors o pilots de motos, per tal de fer de la prudència la seva millor arma, però també reclamem de les administracions que corresponguin, un millor manteniment de les vies públiques, un asfaltat correcte i unes proteccions físiques, tant i tant reclamades per l'altra part del conflicte, i que, fins ara, se n'ha fet cas omís. La prudència l'han de posar els motoristes, però la seguretat es cosa d'ajuntaments, diputacions, Generalitat i Ministerio de Fomento. Última hora són els que ens representen, ja que nosaltres els hem triat. Queda dit.

Joan Soler Golobart

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

Aquest trimestre no hem rebut cap carta per aquest espai, esperem les vostres suggerències per pròximes revistes, ja que ens agrada sentir el vostre parer en els assumptes del Moto Club Manresa.

SORTEIG TEMPORADA 2007

Moto Club Manresa, per acabar l'any, i eixugar una mica el dèficit que generen les proves esportives que organitza, ha posat en marxa un sorteig de **2 motos Scooters CSR** de 125cc i 49 cc, en combinació amb els dos primers premis de la Loteria de Nadal de desembre de 2007. Cada número val dos euros, però pels socis hi han aquestes ofertes: un talonari de 400 números per 50 euros, 200 números per 25 euros o 80 números per 10 euros.



El club demana la vostra col·laboració per quadrar els números d'aquest any. Interessats truqueu al telèfon 625529338 o al 938723620 (Club)

LOTERIA DE NADAL

Com cada any, per aquestes dates, tenim a disposició dels socis, participacions del Moto Club Manresa per la Loteria de Nadal, amb el número 47655. Cada participació val 3 euros, dels quals 2,40 són de la loteria mentre que 0,60 són de donatiu. Es pot venir a buscar a les oficines del Club, a la planta -1 del Hotel Pere III de Manresa, Muralla Sant Francesc, nº 49. Per més informació truqueu als

telèfons 625529337 (Sr. López) 938723620 (club) de 19:30h - 21:00h.

LOTERIA NACIONAL == SORTEIG DE NADAL

El portador del present taló, juga 2,40 € en el núm.

47.655

del sorteig 22 de desembre 2.007



MOTO CLUB MANRESA



estudio informatica

LOTERIA: 2,40 €
DONATIU: 0,60 €
TOTAL: 3,00 €

DIPOSITAT: A BANC O CAIXA: LA JUNTA

Tots els sortejos s'executen sota el control dels mitjans de comunicació.



ENS HAN DEIXAT

Des del Moto Club Manresa, volem donar el nostre condol a tots el socis que han perdut algun familiar durant l'any 2007:

Soci Benet Salvans Camprobí
(la seva mare)

Soci Josep Martinez Harillo (el seu pare, la seva mare i la seva germana)

Soci Jordi Sanllehi Soler (la seva mare)

ESMORZAR DE NADAL PELS SOCIS



Com cada any la directiva del Moto Club Manresa convida a tots els seus socis i anunciants col·laboradors, a un esmorzar de germanor al Hotel Pere III, el 2 de desembre. Volem

que, com cada any, serveixi per intercanviar opinions de com ha anat la temporada i oferir suggeriments per la que ve, així com per felicitar-nos les festes nadalenques i passar-ho bé. No us el perdeu, truqueu-nos per poder reservar les taules i poder fer una previsió dels menjars, els telèfons són 625529337 (Sr López), 625529338 (Sr. Panosa) o 938723620 (Oficines Club de 19:00h a 21:00h)

RECORDS DE JOVENTUT



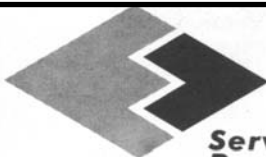
Repartiments de premis al Restaurant "Las Vegas", l'any 1964.



Varies persones d'aquestes fotos són, actualment, membres de Junta del Club.



remi
rent, sl
t 93 875 22 99*



**Servei
Post-venda**

Camí de la Cova, 3 08240 Manresa
C-E remirent@remirent.com

EL PERSONATGE: Sr. GUILLEM TACHÓ PEDRÓS



El Sr. Tachó posant amb el PTV 400, últim model que va crear, totalment restaurat.

Cada vegada que hem de parlar d'algun dels socis més antics i més significatius envers el Moto Club, busquem aquelles sensacions que, des del punt de vista del profà o, simplement, dels que no hem conegut ni l'època ni les circumstàncies, ens regala la manera de ser del protagonista. Cadascú te la seva particular manera d'entendre la seva aportació i inclòs la manera d'interpretar la.

Aquesta vegada, l'aportació que ens ha regalat (efectivament, sentir-lo a parlar es un regal) el senyor Guillem Tachó i Pedrós, es la de la plenitud professional i la auto superació en el mon, abans i ara, tant competitiu com es el mon de la mecànica. Es un home que viu tant plenament la seva afició, primer, devoció, després i professió, sempre, que fins i tot amb els més desconexors de les intimitats mecàniques, ens feia aflorar l'admiració i la simpatia veient com ell gaudeix vivint, recordant i, encara ara, treballant, pel que es la seva vida.

Ens rep a casa seva, a Pineda Bages, i abans d'entrar en la matèria clàssica de les seves dades personals, ens fa entrar al garatge i ens explica, amb la vehemència que el caracteritza, les proves que està fent per tal d'aconseguir una millora significativa en una eina de treball per la empresa a la que ha dedicat gran part de la seva vida. Tot un esperit emprenedor, treballador i feliç, perquè no hi ha persona més feliç que la que treballa amb el que més li agrada.

Un cop s'ha acabat la primera lliçó de mecànica, de les moltes que teníem d'escoltar aquella tarda, ja entrem al saló de casa seva, i, enmig de la seva capacitat de paraula, que aprofita constantment per portar-nos al seu terreny, aconseguim conèixer una mica la seva vida i la seva introducció a aquest mon que li fascina.

El senyor Tachó neix el 13 de Març del 1912 al poble d'Altea, a Alacant, (ens recorda que va néixer abans de la primera guerra mundial,

EL PERSONATGE: Sr. GUILLEM TACHÓ PEDRÓS

potser perquè valoréssim encara més, cosa impossible, la seva capacitat de treball i exercici de memòria, malgrat la seva edat). Son cinc germans, però dos d'ells, malauradament, van morir de molt petits per culpa d'una meningitis.

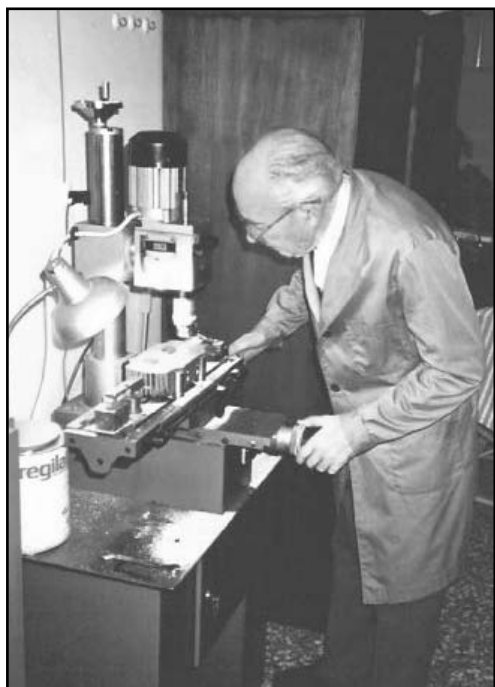
Reconeix que la vida era molt difícil i si no es disposava de grans extensions de terrenys, la gent estava condemnada a llogar-se per fer de pagès o dedicar-se a la mar. Era un poble de pagesos i pescadors. El seu pare no volia que fessin ni de pagesos ni de pescadors i van decidir traslladar-se a Catalunya perquè, com ell reconeix, de tots els llocs de la península, Catalunya es el que estava més avançat i aquí podrien aprendre un ofici. Va ser a l'any 1924, als seus dotze anys, quan van venir aquí i ell va anar a estudi a un col·legi del que



no pot recordar el nom i que estava a Mataró, la primera ciutat catalana a la que van viure. Els canvis de domicili que van tenir al llarg de la seva vida, eren provocats per la professió del seu pare que era ordenança d'un capità de carrabiners i, es clar, quan hi havia destinació pel carrabiner, ells també tenien de marxar.

Als catorze anys va entrar a treballar a una casa de motos, com a aprenent i hi va ser bastant temps. El propietari de la botiga era un dentista molt afeccionat a les motos i, per això, va obrir aquesta botiga en la que tenien la representació de més d'una marca. Passa el temps i el capità es traslladat a Manresa on entra ell a treballar a la carretera de Cardona, a casa d'en Maties Cornet, taller dedicat a la reparació d'automòbils, també hi f estada llarga, fins que ve un altre desplaçament a Badalona.

El seu germà gran es va quedar treballant a cal Maties Cornet, mentre que el seu pare li va demanar feina a l'Hispano Suiza, i li van dir que hi anés a fer una prova. Recorda que la prova va consistir en fer una "ala de mosca", i, naturalment, va passar la prova sense cap problema. Allà va treballar-hi fins a l'any 1932, any en que juntament amb el seu germà, acabat de llicenciar del servei militar, i



Dues fotos on se'l veu treballant en el seu taller restaurant el PTV 400.

EL PERSONATGE: Sr. GUILLEM TACHÓ PEDRÓS

gràcies a la col·laboració i una mica d'empenta dels propietaris de "Vilarmau i Freixa", es van buscar un local a la Muralla de Sant Francesc, on va començar tot el que significaria la inventiva i el treball d'investigació d'un home tant emprenedor com ell.

Poc temps després va ser ell el qui va tenir d'incorporar-se a files al "Batallón de Montaña nº 5". a la Seu d'Urgell. Acabat el tràngol, que no va durar gaire més de tres mesos, es va reincorporar al taller, però la guerra va esclatar i el van anar a buscar perquè juntament amb el Sr. Setvalls (que posteriorment a l'any 63 faria ressuscitar el Moto Club, i en va ser el primer president de la nova època) fabriquessin uns fusells que, ens confessa l'amis Tachó, no estaven gaire segurs del que funcionessin.

Acabada la guerra la normalitat torna al taller dels germans Tachó, i amb el temps la seva empresa i la seva inventiva, primer junts i després

Els Fundadors d'Ausa. El Sr. Vila, els germans Tachó i el Sr. Perramon



per camins paral·lels, van crear un mite a Manresa del que en parlarem en l'apartat de les anècdotes del personatge. Fins aquí un petit esbós d'una vida que no podríem explicar en el gruix d'aquesta "Traçada" que teniu a les mans, no obstant, hem volgut fer una pinzellada del tarannà del protagonista, valorant més la seva iniciativa i el seu treball, que no pas les concrecions tècniques no apropiades per la finalitat d'aquest apartat dedicat, exclusivament, a conèixer el personatge. L'obra, o part d'ella, l'expliquem en unes altres pàgines.



Visita del Rei a AUSA en el 50é aniversari de la seva creació.

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: TACHÓ PEDRÓS

Certament la figura que avui ens ocupa es tan transcendent en el món de la mecànica a Manresa que, quasi bé, es podria dir que es la columna vertebral de tots els que han volgut estudiar, inventar i gaudir fen-se ressò i mirant-se constantment amb ell, del qui han après que ni hi ha premi sense esforç, i que a vegades cal tenir l'espurna de la inventiva, més que el desenvolupament de projectes faraònics. La casa, sempre s'ha de començar per baix i l'amic Tachó, autodidacte al cent per cent, sap molt bé el que això significa.

Els que han viscut la guerra sempre poden explicar anècdotes de tots colors. Algunes, malauradament, son massa tristes com per fen-se ressò, però n'hi han d'altres, que no tenen més importància que la sorpresa del moment i un com han passat els anys la gent les recorda com a broma de gust relatiu, però ja des de la disculpa que la perspectiva dels anys acostuma a donar. Just a l'entrada de les tropes franquistes a Manresa, els germans Tachó tornaven a estar al seu taller i van tenir la "visita" d'un caporal de l'exèrcit. Sense més comentari, se'l va quedar mirant i li va dir: "A ver, dame la chaqueta....y el reloj"...se li va mirar les sabates però no va gosar arribar a tant, en compensació li va donar una jaqueta plena de polls. Era l'avís de que els temps que venien potser no pintaven gaires alegries.

Per exemple, després d'uns mesos a Igualada i a Barcelona treballant

"voluntàriament" per l'exèrcit guanyador i purgant unes culpes que no existien, va tenir de presentar un certificat que aclaria que no va estar mai involucrat en cap qüestió política i va poder tornar al taller, on es va presentar un senyor de França amb la proposta de fabricar gasògens, amb la sort de que a aquell senyor li va semblar que el taller era massa petit i va anar a Barcelona a buscar una empresa de més envergadura, moment que els germans Tachó van aprofitar per començar a fabricar gasògens de carbó per a petites indústries de Manresa i després més perfeccionats i amb funcionament de llenya que el nostre protagonista es va cuidar de millorar amb invents mecànics de difícil i llarga explicació. Molts dels materials emprats s'aconseguien amb la complicitat d'uns guàrdies que custodiaven un camp ple de cotxes mig destrossats dels que es podien aprofitar algunes peces per que un espavilat pogués fabricar un altre cosa. Recordem que la postguerra era el temps d'una picaresca necessària per poder tirar endavant.

Una època en que la feina no sobrava, va ser quan el nostre protagonista se li va acudir fabricar un motor per a un petit cotxe que cons-



Primer prototip del Sr. Tachó. Anomenat Balena, en un principi, disenyat amb tres rodes.

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: TACHÓ PEDRÓS

El "Balena" el van millorar, passant-lo de tres a quatre rodes.



vibració i el va considerar apte per la matriculació, fabricació, com a vehicle, pràcticament, artesanal. Aquest primer vehicle el van canviar per un altre vehicle, al cap dels anys, al Sr. Morera, conegut a Manresa per la

truirien els germans Tachó, amb dos cilindres horitzontals, originals, al menys en la idea, a un motor que tenia l'Àngel Setvalls. Després de moltes proves, el primer cotxe antecessor del que seria el "PTV", s'estava començant a fabricar al taller dels germans Tachó. Casualment, l'enginyer de l'Ajuntament, que vivia a Barcelona, quan venia a Manresa deixava el seu vehicle al mateix taller i mirava, amb interès, l'esforç per fabricar el cotxe. Aleshores el Sr. Guillem li va dir: "Estem fent molts esforços però al final no podem fer-lo anar", l'enginyer, sobtat, va demanar el perquè i li va dir que quasi segur que no el podrien matricular, va ser quan l'enginyer va contestar "feu-lo que vosaltres correreu amb aquest vehicle".

Efectivament, un enginyer d'indústria va ser l'encarregat de verificar el motor, que no feia la més mínima

seva vinculació indirecte al món del motor gràcies al Sr. Pere Arderiu, reconegut advocat manresà desaparegut ja fa setze anys. Aquest vehicle el van batejar amb el nom de "Balena" i va ser matriculat a finals del anys quaranta.

Va ser aleshores quan el Sr. Vila, client i amic del taller, al veure el vehicle els hi va comentar que si el poguessin fer una mica més petit es podria provar la manera de fabricar-ne uns quants, no m'atreviria a dir que a fabricar-los en sèrie, però...quasi bé, i ja tenim al Sr. Tachó dibuixant i treballant per fabricar un nou motor més adient. Després de intercanviar idees i possibilitats, juntament amb el Sr. Maurici Perramon, conegut ja pels germans Tachó i pel Sr. Vila, van tirar endavant el projecte que acabaria amb els coneguts "PTV", la primera lletra de cada un dels seus cognoms.



El "Coca" fou l'antecessor del PTV



Guillem Tachó competint amb el Coca.

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: TAHÓ PEDRÓS



El Sr. Perramon, els germans Tachó i el Sr. Vila, posant amb l'últim model, PTV 400.

La primera cursa que va participar com a membre del Moto Club, era la carrera de les "Quatre Capitals", i recorda perfectament que l'empaitava un citroën 2 CV i una isseta, i no hi va haver manera de que l'atrapessin.

La història del "PTV", va durar fins a l'aparició al mercat del seat 600. Davant la competència, pràcticament estatal, va ser una sàvia decisió aturar-ne la fabricació i dedicar-se, naturalment, a la inventiva en el mon del motor en la fabricació d'altres màqui-

nes que, encara, avui dia formen part, com ell, de la història del motor i la història manresana, en definitiva. El Sr. Tachó forma part de la història empresarial manresana, i per nosaltres ha sigut un goig gaudir de les seves tècniques explicacions. Intentar resumir es molt difícil, però esperem que sapiguen valorar l'amistat i l'esforç en benefici del bé comú, que sempre ha practicat en Guillem Tachó Pedros.



Foto de la visita del Rei i del President Montilla amb tots els treballadors d'AUSA.

TROBADES HISTÒRIQUES DEL CLUB: 1965

AGUSTÍN MORROS Y PAULINO GROS, VENCEDORES EN AUTOMÓVILES Y MOTOCICLETAS, DEL IV RALLYE ALTO LLOBREGAT

El pasado domingo, día 30 de mayo, se celebró la cuarta edición del "Rally Alto Llobregat", organizado por Moto Club Manresa y bajo patrocinio de la Caja de Ahorros de Manresa, con motivo del Año del Centenario. Dicha prueba, reservada para automóviles y motocicletas, era puntuable para los campeonatos de Cataluña, participando en la misma 17 motocicletas y 12 automóviles, de los que solo se clasificaron cuatro en la primera categoría y seis en la segunda.

Ya en el trayecto de Berga a Solsona y debido a la inclemencia del tiempo se vieron obligados a abandonar por avería los corredores Joriva, Pere, Pedro Requena, José Herraiz, Juan Noguera, Feliciano Pesarrodoná y Marcos Subirana y gran mayoría de participantes se vieron descalificados por llegar con más de quince minutos de retraso a los controles horarios que se habían dispuesto a lo largo de la carrera. Tanto el trazo de la prueba como el kilometraje, más de medio millar de Kilómetros, teniendo en cuenta que se obligaba a respetar el tránsito y las Reglamentaciones del Código de Circulación, sumado a la inclemencia del tiempo, hicieron que este rally resultara en extremo difícil, ya que, como hemos dicho antes, de todos los participantes sólo se clasificaron

en motocicletas, Paulino Gros, Juan Porta Viladrich, Ildelfonso Vicente y Luís Martín Sauri y en automóviles, Agustín Morros, Mike, Antonio Torrabadella, Enrique Saiz, Pedro Vidal Medina y Alejandro Dalmau.

Lamentamos, ante la falta de mayor información, no poder dar la clasificación exacta de la prueba, así como los resultados de las pruebas complementarias, tiempos y puntuación. Sin embargo, nos consta que como vencedor absoluto de la prueba resultó Agustín Morros y José Maria Ballús, que pilotaban un "SEAT-ABARTH".

30
MAYO
1965
salida
a las 8

moto club manresa

IV rallye alto llobregat

automóviles y motocicletas

puntuable para los campeonatos de Cataluña

PATROCINADO POR
CAJA DE AHORROS DE MANRESA
AÑO DEL CENTENARIO

CRONOMETRAJE OFICIAL
FESTINA

Coca-Cola **DEPSA** **PIRELLI**

ELS 100 PRIMERS SOCIS DEL CLUB

- | | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 - José Vila Llobet | 34- Agustín Cots Tarres | 67- José Costa Valls |
| 2 - José Ribera Forment | 35- José Olivet | 68- Juan Puig Pubill |
| 3 - José Picas Anglada | 36- Domingo Obradors | 69- José Mora García |
| 4 - Ildefonso Morello Almoguer | 37- Pascual Serra Casellas | 70- Lluís Planas Martínez |
| 5 - Angel Setvalls Perramon | 38- Domingo Alba Roque | 71- Francisco Cots Cubells |
| 6 - Fernando Pastor Campoy | 39- Juan Baltierrez Maria | 72- Antonio Arderiu Freixa |
| 7 - José Bueso Esteban | 40- Pedro Perera Vallojera | 73- Lluís Castell Jorda |
| 8 - Lluís Cortés Basa | 41- Mario Corbera Clots | 74- Enrique Masana Cortés |
| 9 - José Maria Cantarell | 42- José Perramon Galvet | 75- Ramón Planas Llobet |
| 10- Paulino Gros Codall | 43- Isidro Morros Sole | 76- Joaquin Pla Pons |
| 11- José Jubert Vilaseca | 44- Pedro Arderiu | 77- José Fernández Martínez |
| 12- Joan Matamala | 45- José Tachos Padrós | 78- Ramon Montagut Señal |
| 13- Gaspar Macia | 46- José Santasusana Blanch | 79- Lluís Mestres Marcet |
| 14- Javier Oms Gasol | 47- Magin Gallifa De Argullol | 80- Francisco Llatjos Planas |
| 15- José Puso Rubinat | 48- Emilio Colell | 81- José M ^a Guasch |
| 16- Casimiro Pio Feixas | 49- Francisco Rosell | 82- Octavio Porras Ferrer |
| 17- Isidre Puntí Vallès | 50- Pedro Santasusana Blanch | 83- Pedro Oms Buitrago |
| 18- Filiberto Rubiralta | 51- Pancraccio Panosa Varadles | 84- Sebastián Roca Clarena |
| 19- Joaquín Riera Carreras | 52- Antonio Serra Santasmans | 85- José Moncunill Campubrí |
| 20- Antonio Tacho Padros | 53- Esteban Marsal Novoa | 86- Pedro Piqué Torres |
| 21- Guillermo Tacho Padros | 54- José Prat Codina | 87- Pedro Puigarnau Vila |
| 22- Juan Verge Oller | 55- Vicente Pigen | 88- Pedro Vila Busquets |
| 23- Juan Soler Justí | 56- Jaime Masachs Puigdemílliv | 89- Juan Perramon Font |
| 24- Arturo Bargay Subirana | 57- Juan Roig | 90- Pedro Ant. Sellarés Ruiz |
| 25- José Vilarnau Moratona | 58- Domingo Orrit | 91- Ramon Macia Casillas |
| 26- Francisco Planas Verges | 59- Mauricio Perramon Font | 92- Amadeo Puigpiqué |
| 27- Luis Alegre Prat | 60- Jaime Batlló Rebeya | 93- Ramon Soler Muijal |
| 28- Valentí Monros Santamaría | 61- Ramon Salisi Bonastre | 94- Jaime Thomasa Torres |
| 29- José Burnet Miquel | 62- Marcelino Llorenç Martínez | 95- José Fornells |
| 30- Manuel Sabatier Rosal | 63- Agustín Casadesus | 96- Francisco Grau Vigué |
| 31- José Prat Gonfaus | 64- Andrés Codinach | 97- Manuel Escorsell Escorsell |
| 32- José Garcia Galobart | 65- Modesto Tuset | 98- José Bove Ribas |
| 33- José Cantarell Codina | 66- José M ^a Lladó Vives | 99- Dr. José M ^a Tóneu |

NOUS SOCIS DEL DARRER TRIMESTRE

- Nº. 1.476.- Antonio Closas Torrente.- de Pinedes de Castellnou de Bages.
 Nº. 1.477.- Lluís Ruiz Alegre.- de Santpedor.
 Nº. 1.478.- José Luis Jornet Gonzalez.- de Palau Solità i Plegamans.
 Nº. 1.479.- Joan Serrano Guardia.- de Manresa.
 Nº. 1.480.- Angel Pares Sanchez.- de Sallent.
 Nº. 1.481.- Anastasio López Esteve.- de Barcelona.
 Nº. 1.482.- Juan Navarro Domene.- de Navarres.
 Nº. 1.483.- Ramon Martí Solé.- de Manresa.
 Nº. 1.484.- Albert Pujol Bosch.- de Navarres.
 Nº. 1.485.- M^a Dolores Ruiz Torres.- de Barcelona.
 Nº. 1.486.- José Rafael Rosa Ruiz.- de Terrassa.
 Nº. 1.487.- José M^a Mallol Guerra.- de Barcelona.



GALERIA DE CAMPIONS: Ramon Torras



seves aptituds no van passar inadvertides per la firma Bultaco i es va assegurar de inclur-el en el seu equip.

En principi Torras va fer la tasca de provador mecànic, però al 1962, després de pacients i "paternals" consells i recomanacions dels seus directius per induir-lo a saber controlar la seva conducció a vegades massa temerària, fou inscrit per participar en algunes curses i la

Els més joves es preguntaran qui era Ramon Torras i per començar sapigueu que va néixer a Sabadell l'any 1942 i va morir al 1965 en una cursa que disputava a Comarruga; però abans de donar més detalls del accident, comentaré una mica la seva trajectòria esportiva en aquesta nova secció que comença la revista.

Després dels seus estudis, Ramon va començar a treballar en un taller de reparació de motos que posseïa un polifacètic pilot que es coneixia amb el sobrenom de "Tiger" a la mateixa ciutat de Sabadell i per aquest motiu es va incrementar la seva afecció a les motos i a les curses de velocitat. Ell mateix es va preparar una moto de 75 c.c.al mateix tems que augmentava la seva il·lusió.

Arriba el dia dels seus somnis l'any 1961 i debuta en una carrera en costa a Barcelona (Vallvidrera) i dona la primera campanada al classificar-se segon absolut per darrera de una Bultaco 125 oficial de fàbrica. El seu estil de conducció, ràpid i agressiu, era ja aquell que el faria famós en el seu desgraciadament curt futur. Les

mes important el "Gran Premio de Otoño" de Madrid. En aquesta cursa, nova campanada de Ramon que va aconseguir un doblet, guanyant en 125 i 250 c.c. per davant dels seus dos "superiors" Paco Gonzalez i Jhon Grace veterans de la marca. Aquest mateix any, participa en el famós "Tourist Trophi" de la illa de Man, preo no va acaba la prova per motius mecànics

El seu progrés es veia bastant limitat, ja que la Bultaco no era suficientment competitiva per afrontar grans premis internacionals; així pues al 1963, es víctima de un greu accident en el circuit de Pau que l'apartà per la resta de la temporada. Però abans ja havia guanyant una prova internacional a Módena.

Al 1965, torna en plena forma, aconseguint 35 victòries, gran par a España, i en carreres internacionals a Modena, Imola, Cesanatico i Ospedaletti. Posteriorment, pren par en el gran premi de Ulster però únicament es pot classificar en sexta posició darrera de les Hondes i Suzukis de fàbrica.

GALERIA DE CAMPIONS: Ramon Torras

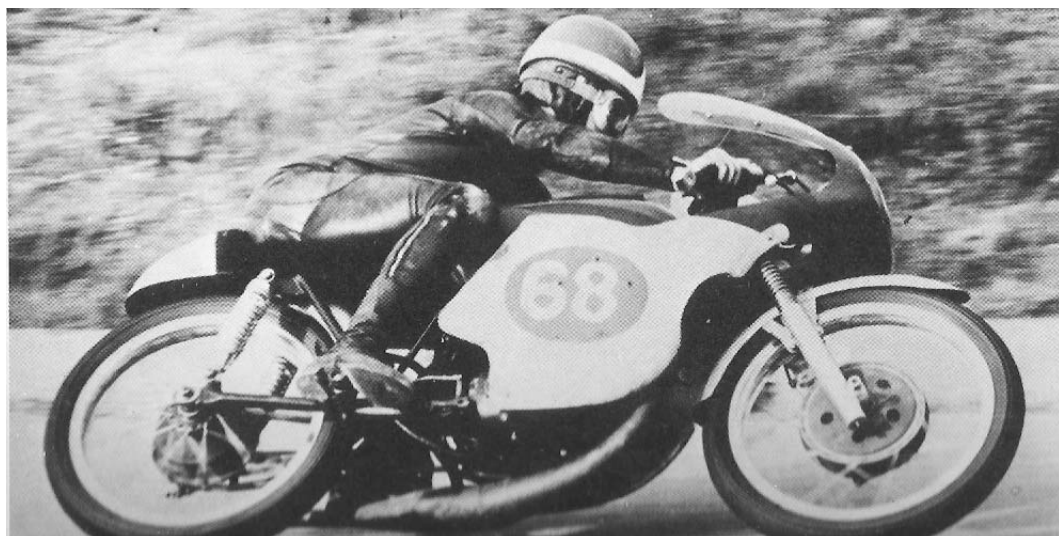
El seu palmarès internacional no va ser molt extens, però es va fer un gran renom en tots els circuits en que va participar; els seus rivals admiraven el seu coratge i comprenien que els resultats que obtenia eren àmpliament superiors a les possibilitats mecàniques que disposava. El públic, el tenia com un "heroi" i se entusiasma amb l'espectacle que oferien les seves inclinades i passades per l'exterior que feia als seus adversaris.

En el 1965, les Bultaco TSS experimenten un notable progrés en els seus motors de dos tems i permeten al pilot espanyol donar un marge de possibilitats més alt. Comença la temporada i guanya la cursa internacional de Alacant; a Itàlia fa 4art en 125 i 2on en 250 en el circuit de Milano; 2on en 125 i 4art en 250 a Módena i en Ospedaletti va ser 3er en 125 i 1er en 250. Comença el mundial i es classifica 3er en 125 i també en

250 en la cursa de Nürburgring. L'apoteosi va arribar per part del públic català quan va ser 2on a Montjuïc, només superat per la Yamaha de Phil Read.

I tot seguit arriba la tragèdia. El 30 de Maig, es celebra una cursa en el circuit urbà de Brisamar a Comarruga i sota la pluja la moto de Ramon fa un estrany i s'estabellia contra un arbre posant fi a una vida plena de somnis que començaven a fer-se realitat.

Vaig conèixer a Ramon Torras quan va participar en el ral·li Volta a Catalunya i en el control horari que es va situar a la muralla, en front de "La Cervceria" i seu social del Moto Club en aquells temps; la prova era per equips de dos, i el Ramon feia parella amb el seu patró "Tiger". Pot ser que per això m'agradí anar a la platja de Comarruga i passar per davant de un arbre que, un sec ram de flors, amb recorda al campió.



EXPERIÈNCIES DEL SOCI: VICENÇ COMA

VACANCES A CROÀCIA

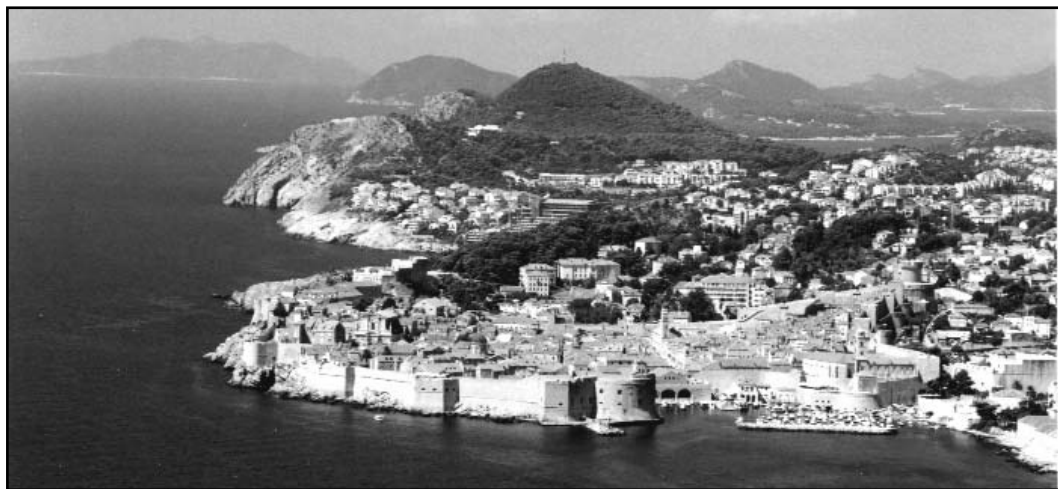
El tema de conversa predominant a l'estiu és, sens dubte, les vacances: on has anat? Que penses fer? Que m'aconselles?... i hem observat que entre els llocs que s'esmenten, no s'hi troba una zona que és perfecte per fer vacances a l'estiu amb vehicle propi: CROÀCIA i els països del seu entorn. Sembla que ens separi una gran distància, cosa que no és veritat, o bé que el record de la Guerra dels Balcans ens faci por de trobar uns països destruïts, malgrat que, en aquests indrets, la guerra es va acabar el 1995. Per sort les agències de viatge del nostre país, ara ja fan publicitat de Croàcia i la gent comença a anar-hi, però gairebé tothom només va a Dubrovnik en avió o visita la ciutat des d'un creuer.

La primera vegada que vàrem anar en moto a la zona, encara era Iugoslàvia i estava sota la influència del comunisme, d'això fa més de 25 anys. La grisor i la tristor que el règim imposava no podia deslluir el meravellós paisatge, sempre a tocar del mar

Adriàtic, tenint a la vista els centenars d'illes que són la riquesa turística del país, tan pròximes les unes amb les altres, que a algunes si pot accedir per ponts o amb transbordadors, que van i venent contínuament.

Des de llavors, hi hem anat diverses vegades, crec que en cinc ocasions diferents, constatant els canvis que s'han anat produint: primer la tristesa que imposava el comunisme, després els intents de ser un país independent, un altre cop tot just acabada la guerra, també una vegada, de pas, anant cap a altres països i enguany, de nou de vacances.

Anar a Croàcia des d'aquí amb vehicle és molt fàcil, si pot anar per autopista sense problemes, primer a França, seguint per la costa cap a Itàlia, per Ventimiglia cap a Gènova, després agafar direcció Venècia i Trieste, passar pel petit país d'Eslovènia i ja hi som. Pot resultar una mica pesat, ja que són uns 2000 Km. Tan sols per arribar-hi, i el país és molt llarg.



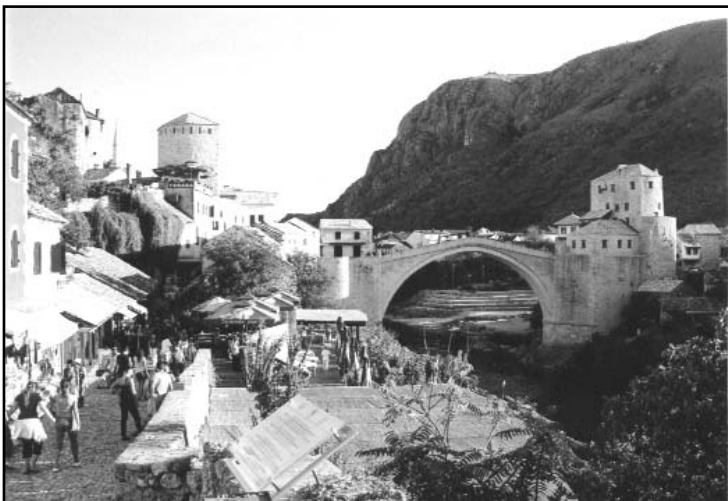
Vista aèria de Dubrovnik (Croàcia)

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: VICENÇ COMA

VACANCES A CROÀCIA

El famós Pont de Móstar, Bòsnia

Una opció més divertida i ràpida és fer l'anada i tornada en vaixell. Es pot agafar el de Barcelona – Gènova, així ens estalviem els primers 1000 Km. Llavors agafem l'autopista fins Ancona, a la costa del mar Adriàtic, prop de Rimini, que són uns 400 Km. I agafar un vaixell cap a Split, en dos dies ens hem plantat al bell mig del país, a la zona més turística,



llavors podem anar cap al sud per la carretera de la costa fins a Dubrovnik i Cavtat, i si sou més viatgers, anar a Montenegro i visitar la Bahía de Kotor, abans de que l'envaeixin els turistes, com han fet amb Dubrovnik.

S'ha de tornar per la mateixa carretera, o també es pot saltar d'illa en illa, i així es canvia de ruta. Primer la península de Peljesac, i cap a les illes de Korcula, Hvar, Brac... anem cap al nord per visitar la part que encara no hem vist i les illes de Rab, Krk, Cres, Losinj i la península d'Ístria. Hi ha un tros de costa que va de

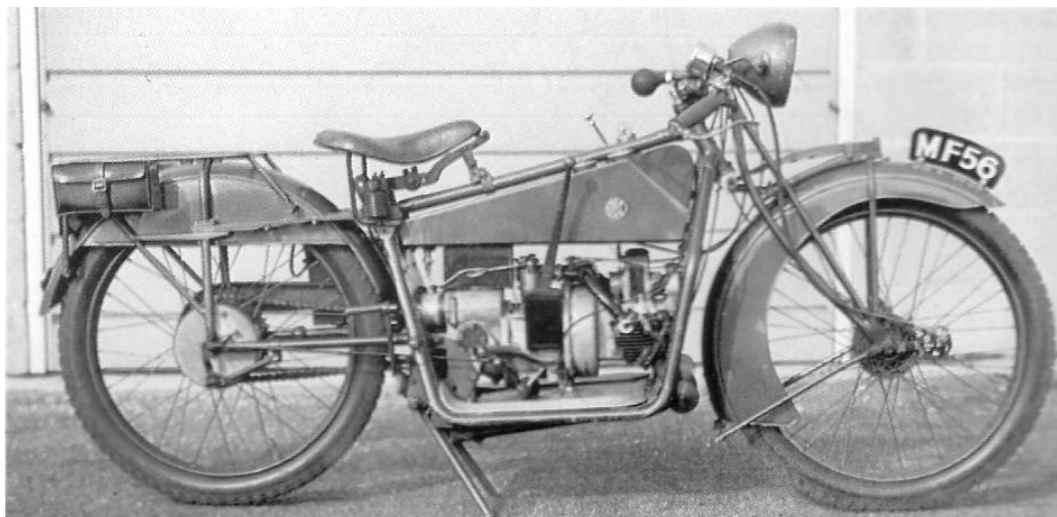
Zadar a Rijeka que no és gaire turística i una mica pesat de fer per la carretera de la costa, però actualment hi ha una autopista que arriba fins Split, que fa més fàcil travessar el país i així evitar fer dos cops la mateixa ruta. També cal anar al parc nacional dels llacs de Plitvice, que és a l'interior, es pot fer una incursió a Bòsnia per anar a veure el famós pont de Móstar, total són uns 50 Km. De la costa, etc.. les possibilitats són infinites, tot depèn dels dies i la bossa.

Val la pena anar a Croàcia, el paisatge i l'entorn és preciós, no cal anar d'hotel, ni reservar res, a tot arreu es lloguen habitacions i petits apartaments a preus molt raonables, 20, 30, 40 € la nit, segons el lloc. Es menja amb una cuina senzilla però bé. L'idioma és difícil, però com que està a prop d'Itàlia, ens podem entendre fàcilment en les coses bàsiques... només cal no anar-hi en ple agost, ja que està envaït de turistes del centre d'Europa.



Bones indicacions per carretera

MOTOS HISTÒRIQUES: ALL BRITISH COMPANY (ABC)



Va ser l'any 1919 quan Granville Bradshaw va lliurar a la Companyia Aeronàutica Sopwith el projecte d'una nova moto, l'ABC. Aleshores es va creure, al menys així ho va creure T.O.M. Sopwith de la Sopwith Aircraft Company, que havia dissenyat el motor de dos cilindres oposats horitzontalment, en menys de tres setmanes. Bradshaw va prometre a Sopwith que tindria el nou disseny en aquest espai de temps i alhora Sopwith va fer a Bradshaw una proposició, sens dubte que va creure-la encertada i profitosa, i que consistia en el compromís de tots dos de penalitzar o premiar en 100 lliures esterlines, cada dia de retard o d'avançament de la data aparaulada pel compliment. La proposició, però, només va ser profitosa per Bradshaw, ja que va acabar l'encàrrec deu dies abans del previst, guanyant-se, així, la bonica suma de 1.000 lliures esterlines. Malgrat tot, hi ha qui assegura que el disseny ja estava en cartera des del 1.914, any en que Bradshaw dissenyava màquines per la All British (Engine) Company. De tota manera a

Sopwith no li preocupava gaire ja que el disseny de la "Firefly", lleugera, tenia totes les de guanyar.

La "Firefly" original, abans de ser acceptada per la producció, va patir considerables modificacions, una d'elles, per exemple, va ser la substitució del variador de velocitat per un mecanisme de quatre velocitats, el que suposava una millora molt important.

Per culpa, o a conseqüència de la primera gran guerra, Bradshaw, la Companyia i Sopwith es van associar. Bradshaw ja havia dissenyat un motor longitudinal de dos cilindres i 3,5 CV, proveït d'una caixa de canvis de tres velocitats i transmissió per cadena. Aquest motor s'aplicava a una màquina, notable ja per la precoç utilització d'un bastidor de molla. Es venia al preu de 63 lliures esterlines. Aquells temps la companyia estava disposada ja a llençar un motor de 500 c.c. per motocicletes, però aquesta idea es va desestimar ja que el motor tenia unes dimensions exagerades per una màquina d'ús individual, va ser ales-

MOTOS HISTÒRIQUES: ALL BRITISH COMPANY (ABC)

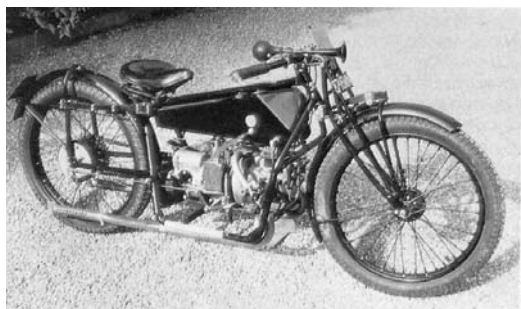
hores que Bradshaw es va centrar en el disseny d'un motor bicilíndric pla, capaç de desenvolupar als voltants de 4 CV al fre.

La primera ABC era un model de 500 c.c. amb el motor situat longitudinalment en el bastidor, amb vàlvules d'admissió laterals i de descàrrega de culata. Durant la guerra, els motors Bradshaw, que tenien una gran demanda, no es van destinar a propulsar motocicletes si no a bombardejar trinxeres al front, ja que el motor de 500 c.c. i dos cilindres era molt eficaç per aquesta fi. Però al acabar-se la guerra Sopwith es va trobar amb un sobrant d'enginyers i de màquines i cap demanda d'avions. La opció de fabricar motocicletes semblava un recurs prou sensat per aprofitar aquells mitjans i ja que disposava de l'equip necessari i coneixia les facultats de Bradshaw, l'elecció d'ell i de la ABC era la més obvia. Es van reformar els antics tallers ABC per convertir-los en laboratoris on inventar, experimentar i provar les noves tècniques d'enginyeria. al mateix temps que la fàbrica Sopwith proporcionava el personal per la producció de les màquines. La confiança que Sopwith va donar a Bradshaw es va veure aviat recompensada quan li va presentar el nou disseny apte per

la producció. Tenia tres cilindres d'acer en una sola peça, amb aletes de disc, situades simètricament per evitar el reescalfament, pistons d'alumini, marcadament deprimits al centre i vàlvules d'admissió i de descàrrega a la culata; la seva capacitat era de 398 c.c. i tenia incorporades quatre velocitats. Semblava que amb això no en tenia prou i Bradshaw va fer també, els dibuixos de l'excel·lent bastidor de forquilla on es ficava el conjunt, previstos de molles frontals i darreres "tipus fulla".

Els bastidors de molla no es van acceptar, de moment, per la comunitat de motociclistes i, de fet, el seu ús no seria generalment admès fins passats uns vint anys, aproximadament. Cal recordar que les forquilles Bradshaw van demostrar la seva superioritat vers d'altres sistemes que, aleshores, estaven al mercat, tanmateix els frens d'expansió davanters i del darrera oferien més seguretat i regularitat. Per altra banda els sistemes de fre "beltrim" demostraven la seva ineficàcia en condicions d'humitat.

Segurament es van decidir les dimensions de 398 c.c. del motor, per rebaixar pes a la màquina i presumir de que era possible que un sol home fos capaç d'aixecar-la. Òbviament



MOTOS HISTÒRIQUES: ALL BRITISH COMPANY (ABC)

havia de ser un super home, una mena de "Tarzan". La màquina es va presentar amb pedals i protectors de cames i amb una gamma de colors que no es movia del negre o del gris. D'un bon començament no estava previst posar-hi el pedal per posar-la en marxa, per això el motorista es veia obligat a empenyar-la per posar-la en funcionament, malgrat tot, quan es va exhibir a l'exposició de motocicletes del 1.919, va causar un gran impacte.

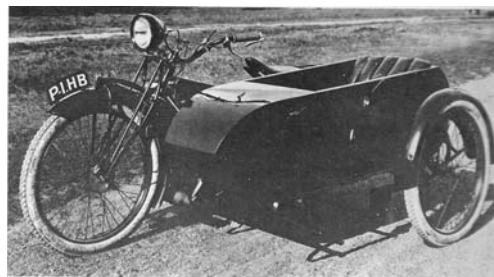
Malgrat els problemes per arribar a la producció prevista, cosa que no es va aconseguir, J.L.E. Emerson va treure molts bons resultats, amb la nova ABC, en competicions com la de Brooklands, on va resultar guanyador dues vegades en la prova de l'hora l'any 1920. Va fer una mitjana de 109 km/hora al primer intent i de 113 km/hora al segon. Això vol dir que a estones arribava als 130 km/hora, una autèntica fita aleshores que significava un increment a les vendes i un incentiu per a la producció.

La inflació va jugar en contra a l'hora de calcular les despeses de producció i, lògicament, el preu final del producte. La màquina que a l'any 1920 estava previst fixar-li un preu de venda de 70 lliures esterlines, va passar a valer 150 lliures. Tot i això, durant les postguerres (les dues europees), es va crear un extraordinari mercat per a la venda de motocicletes. Es més que possible que molts soldats, ja desmobilitzats, tinguessin alguns estalvis i, potser van rebre alguna subvenció, en concepte de compra de mitjà de transport. Això afegit a d'inseguretat que provocava

l'atur, eliminava tota possibilitat de comprar un cotxe i propiciava la venda de motocicletes.

Desgraciadament per ABC, els problemes de producció i l'augment del preu final van eclipsar una fama que s'acabava d'aconseguir. Aquells temps 150 lliures suposaven el doble del salari anual d'un obrer de categoria mitjana i altres fabricants posaven al mercat models que no passaven de les 60 lliures. A l'any 1921 l'empresa Sopwith va deixar la producció després de posar al mercat un xic més de 3.000 motocicletes d'aquesta marca.

Bradshaw, però, no havia estat dormint. Havia dissenyat noves màquines i nous motors, però tots ells serien prolongacions de la primera màquina. La que avui ens ha ocupat aquest espai i, segurament, en continuarem parlant. Els grans enginyers i els grans fabricants sempre tindran un lloc al cor de tots aquells a qui les motocicletes formen part de la nostra vida.



EL MUNDIAL DE RALLYS

QUÈ ÉS UN WORLD RALLY CAR-WRC?



Una de les especialitats del motor amb més variables són els Rallys. Les diverses superfícies on es corren: terra, asfalt i neu i les canviants condicions climatològiques durant els 3 dies que dura una prova, si també hi afegim les altes velocitats en uns trams amb moltes dificultats, tot això requereix d'un treball molt més divers que altres modalitats com els circuits on sempre és asfalt i les variables són només moll o sec.

La màxima categoria del mundial de rallys són els WRC. Des de la seva introducció en el 1998 les grans marques han optat per aquesta fórmula per promocionar els seus models comercials.

Toyota va ser el primer WRC que es va desenvolupar amb el Corolla com a model de base, varen seguir FORD amb l'Escort i després amb el Focus, SEAT amb el Córdoba, SKODA amb l'Octavia i el Fabia, SUBARU amb l'Impresa, MITSUBISHI amb el Lancer evolution, PEUGEOT amb els 206 i 307, CTRON amb els Xsara i C4 i darrerament SUZUKI amb el SX4 que arribarà a finals del 2007.

Un WRC és un cotxe basat en un model comercial de la marca on es modifica gairebé tot però sempre guardant unes mides properes al vehicle base.

A l'hora de definir el disseny del WRC, els enginyers han de tenir molt en compte les diferents superfícies on haurà de competir, asfalt, terra, neu, gel, etc. També s'ha d'incloure en el disseny d'un WRC que els components mecànics siguin substituïbles fàcilment i amb el mínim de temps possible.

CANVIS PERMESOS EN UN WRC

Com en qualsevol modalitat d'alt nivell hi ha uns reglaments molt estrictes regulats i controlats per la FIA (Federació Internacional d'automobilisme) que es verifiquen en cada Rally abans i durant la prova.

Model Base i Homologació

S'han d'haver produït un mínim de 2.500 unitats del model sobre el qual es vol construir un WRC que ha de passar unes estrictes homologacions de la FIA.

Característiques principals

Un WRC és un cotxe amb tracció integral 4x4 amb un motor 2 litres amb turbo, limitats amb una brida d'entrada d'aire al turbo de 34mm. per controlar la potencia màxima.

EL MUNDIAL DE RALLYS

QUÈ ÉS UN WORLD RALLY CAR-WRC?



L'amplada màxima del cotxe és de 1.800mm si el cotxe fa més de 4.2m de llargada, i de 1770 si el model de base està entre 4m. i 4.2m de llarg.

La majoria de models de base de tots els WRC d'avui, parteixen d'unes plataformes de cotxes amb tracció davant, això implica que s'ha de fer un túnel al mig del cotxe per poder passar la transmissió de davant al darrera.

MODIFICACIONS PERMESES

El reglament és molt estricte però també permet una gran llibertat als enginyers per poder dissenyar un cotxe de màximes prestacions.

***Xassís-** El xassís és una de les parts més importants. Es parteix de la carrosseria del cotxe base la qual es modifica en part de la xapa i se li afegeixen unes barres de seguretat. Les barres de seguretat estan dissenyades per poder tenir la màxima rigidesa a torsió i màxima seguretat pels pilots. S'utilitzen materials aeronàutics degut a les seves propietats inherents. Per construir una carrosseria de WRC calen unes 500 hores.

***Motor-** La base del motor (bloc i culata) han de ser les del model de base però es poden modificar sense afegir materials. El cigüenyal, bieles,

pistons, vàlvules, col·lectors admissió i escapament, carters d'oli, etc, poden ser modificats o redissenyats. Un turbo amb una brida de 34mm ha de ser afegit. El carter no pot ser sec però pot ser redissenyat i utilitzar diversos materials (fibra, acer, alumini). La potència màxima d'aquests motors està sobre els 300CV a 5500 rpm i el parell motor sobre uns 550Nm a 3500rpm. Una de les parts que més recursos es destinen és a millorar la resposta motor; és a dir que només apretar l'accelerador els 300CV estiguin disponibles. Per això s'han dissenyat sistemes popularment coneguts com Bang Bang per assolir aquest propòsit.

***Transmissió-** La caixa de Canvis és lliure; cada marca dissenya i construeix la seva pròpia. Normalment són de 5 o 6 velocitats i totes disposen de canvi al volant que s'acciona de forma electrònica, combinada amb uns actuadors hidràulics. El canvis d'una marxa a l'altra s'intenten fer el menor temps possible, i estan als voltants de 80 milisegons (0.08 segons !!!!).

***Suspensió-** La suspensió és lliure però els punts d'ancoratge al xassís (pick up points) han d'estar a dins

EL MUNDIAL DE RALLYS

QUÈ ÉS UN WORLD RALLY CAR-WRC?

d'una esfera de 25mm de diàmetre. La suspensió del darrera és lliure completament ja que el model de base no té suspensió independent. El tipus de suspensió més utilitzat és la Mc Pherson tant a davant com a darrera. Els amortidors i les curses d'amortidor són lliures. La suspensió és lo que més canvia de la configuració de terra a asfalt. La configuració per la neu és molt semblant a la de terra amb unes petites modificacions.

***Frens-** El disseny és lliure i s'utilitzen discs de 380mm per l'asfalt i d'uns 310mm per la terra. Les pinces són de 8 pistons per l'asfalt i de 4 o 6 per la terra (depenent de l'estratègia en el disseny del sistema de frenada). El material de les pastilles de fre varia depenent de cada pilot, tenint el compte el coeficient de fricció, la modulació i el coeficient de dissipació tèrmic.

***Aerodinàmica-** L'aerodinàmica dels WRC està caracteritzada pel grans alerons i les vies eixamplades. Es busca sempre el millor coeficient aerodinàmic i l'equilibri entre down-force i drag. Moltes sessions de túnel de vent es necessiten per dissenyar l'aerodinàmica d'un WRC. Part d'a-



Escrit i fotos, Roger Estrada Martínez (Principal Rally Engineer-Mitsubishi Ralliart UK)

quest treball també és per la refrigeració del motor i del frens.

***Electrònica-** L'electrònica d'aquests vehicles és del més alt nivell. Les centraletes són programables i cada equip té el seu propi software.

***General-** Un WRC tot i ser derivat d'un cotxe de sèrie, té la més alta tecnologia en el món de la competició, fins i tot hi ha àrees amb més tecnologia que en la F1.

El cost d'un WRC, només en peces, és aproximadament d'uns 600.000 € i cada 1.000Km el 60% dels components s'han de revisar i la majoria s'han de canviar.

És per la varietat de superfícies on competeixen, l'alta tecnologia i la semblança amb els models de sèrie (tot i les diferències òbvies), que han fet d'aquesta disciplina una de les més famoses i reconegudes del món.

TOMÁS BELLÉS

VENDA I SERVEI DE TOTES MARQUES
MOTOS, BICICLETES, QUADS I MICROCOXES

Passeig del Riu, n° 62 - 08241 MANRESA
Tel./Fax Vendes 93 875 40 88 - Tel. Taller 93 872 35 13
info@tomasbellés.com

www.tomasbellés.com

YAMAHA
Kawasaki
DERBI
HYOSUNG
FESIT
OGIANTE
UNIZCA

II Pujada en Costa de MARGANELL

Campionat de Catalunya - MOTOS - QUADS - SIDE CARS



El tram de la cursa gaudeix de unes corbes on les motos s'hi han pogut lluir

El dia 2 de setembre Moto Club Manresa va portar a terme la II Pujada en Costa a Marganell, sent aquesta prova la quarta, i que tanca-va el Campionat de Catalunya d'aquesta modalitat, Campionat que el Moto Club ha sigut l'encarregat d'organitzar, després de molt d'esforç per aconseguir que puntuessin com a tal.

Aquesta pujada, igual que la de l'any passat, ha comptat amb el patrocini dels anunciants que al principi de la temporada van creure en el projecte que els vàrem presentar, des d'aquí tot el nostre agraïment, i especial menció es mereix en aquesta prova, la col·laboració especial del Patronat de la Muntanya de Montserrat, que junt amb la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Barcelona, fan que es pugui oferir al poble de Marganell, en el dia de la seva Festa Major, aquesta carrera de la que tant en gaudei-

xen els aficionats al motor, sobretot, la gent dels pobles als quals representa aquest patronat, Monistrol, Marganell, El Bruc i Collbató.

En l'apartat esportiu, Moto Club Manresa va estar, com va sent habitual, a l'alçada del seu prestigi. Va presentar una prova amb unes excel·lents mesures de seguretat, amb 510 bales de palla que donaven protecció en les corbes, 15 controls comunicats per emissores de radio, cedides per socis del club, i la major part dels components dels AVES, que ja col·laboren habitualment en tots els esdeveniments que organitza el club.

Hi varen participar 42 corredors, entre motos i Quads, especialitat que fa vibrar al públic assistent, i que demostra les seves possibilitats de passar a curses de velocitat de més alta competició.

El guanyador va ser el pilot Jordi Casajuana amb un temps de

II Pujada en Costa de MARGANELL

Campionat de Catalunya - MOTOS - QUADS - SIDE CARS

(2:55:336), 2on, Miguel Àngel Murillo (2:59:267) i 3er, Jordi Belles (3:03:918). Aquests temps ens donen una mitjana molt bona dels pilots capdavanters, i ens demostra la bona conducció dels mateixos i el seu gran nivell. Menció especial pel corredor del Moto Club Manresa, Jordi Belles, que va estar segon molta estona, abans que el corredor Murillo millorés el seu temps, cap al final de la prova.

Fent referència a l'altra especialitat de la jornada, la cursa de Quads va ser, tant pels pilots com pels espectadors, una bona carrera, ja que va ser molt ràpida. Els corredors van gaudir de sensacions noves gràcies a aquestes elevades velocitats, i el públic assistent va quedar sorprès veient aquests vehicles circulant al límit de les seves possibilitats. Tots els corredors van estar a un gran nivell, el guanyador va ser el pilot

Eduard Puigdevall amb un temps de 3:04:54, Jordi Garcia va quedar segon a poques centèsimes 3:04:752 i tercer va quedar, amb 3:06:139, Miguel Àngel Moreno. En aquesta prova, tot i haver fet uns temps similars als de les motos, no han pogut rebaixar-los. Ara, des del Moto Club els hi volem donar les gràcies per la seva participació, doncs ja sabem que els Quads tenen una conducció més difícil que les motos.

L'única nota negativa que el Moto Club es va endur com a organitzador, va ser el comportament d'un o dos pilots d'aquestes motos de quatre rodes, que per joventut o inconsciència, van pujar a la pista poliesportiva, que estava encimentada i pintada, per fer-hi "trompos", deixant totes les marques dels pneumàtics per terra, fet que va obligar als responsables a tornar a pintar la pista. Vam demanar disculpes, que molt



L'espectacularitat dels Quads va quedar palesa inclòs abans de la sortida.

II Pujada en Costa de MARGANELL

Campionat de Catalunya - MOTOS - QUADS - SIDE CARS

amablement van ser acceptades pels responsables de l'ajuntament. Volem demanar des de aquí que tothom que pugui, ajudi en el comportament cívic de la gent en totes les proves que fem, ja que creiem que aquests comportaments son deguts a la fogositat juvenil i que es fan sense pensar en el després, i que qualsevol comentari per part de familiars, companys o assistents, que ho veiessin, els hi faria entendre la situació.

També ressaltar la categoria de Clàssiques, que cada vegada es més extensa, aquest any ja hi han hagut vuit inscrits. Tot un plaer pels nostàlgics, que encara recordem les antigues pujades en costa amb aquests vehicles, i sobretot veient que es segueixen reproduint els mateixos problemes de conducció. I no volem oblidar la participació del side-car del corredor Eduard González junt amb el seu fill de copilot, que deixen bocabadats a tots els

assistents, la majoria dels quals, no havien vist en acció aquesta especialitat del motociclisme, ara ja no practicada a Espanya, però sí, a la resta d'Europa.

L'Ajuntament de Marganell, com a favor, ens va deixar posar la sortida a dins del recinte esportiu, per evitar-nos, així, tenir que sortir, com l'any passat, del camp de terra. Un detall que ens fa estar molt agraïts envers els responsables de l'ajuntament i al regidor d'esports concretament, ja que ens va facilitar molt la nostra tasca organitzativa, i els pilots van gaudir de més comoditat.

Ressaltar que no hi va haver cap accident i que, com a colofó final, per acomiadar aquesta prova, vàrem fer un dinar de germanor a un restaurant de Sant Salvador de Guardiola, on vam aprofitar per fer un brindis, tot demanant, que l'any que ve ens tornem a trobar en un altre esdeveniment oficial com aquest, esperant tornar a tenir la col·laboració de la



No deixa de sorprendre les belles imatges que ens ofereix el side-car.

VII RAL·LI CLASSIC SANTPEDOR



Un dels cotxes més antics de la sortida.

El dia 15 de setembre, Moto Club Manresa, va organitzar el VII Ral·li Clàssic de Santpedor, que una vegada més va comptar amb la col·laboració del seu Ajuntament, i que ens va oferir una extensa participació de cotxes clàssics, fet que va provocar, per primera vegada i a pesar nostre, el tancament d'inscripcions una setmana abans de començar la prova.

Aquest any, per satisfacció nostra, de l'Ajuntament i del poble de Santpedor, va haver-hi la participació rècord de 72 cotxes clàssics, que van fer un recorregut de 204 Km. En línia, dels quals, 85 eren de regularitat, i que per complicar-ho es donaven unes taules amb diferents mitjanes a cada tram, cosa que dificulta molt la carrera als inexperts.

La sortida de la prova es va fer a les 10 del matí des de les piscines de Santpedor, i va circular pels pobles de Cardona, Bergús, Su, El Miracle, Solsona, Coll de Jou, Cambrils, Cirera, Solsona, Súria, Vilaredes, Balsareny i tornant, per acabar, a Santpedor, on vam fer un dinar al res-

taurant Solers, com a comiat.

Es varen establir sis controls horaris a Bergús, Solsona, Coll de Jou, Cambrils Súria i Santpedor., que van ser ocupats per socis del Moto Club Manresa. Tota la feina d'aquests controls s'ha fet a mà com sempre s'ha fet, però aquest any, i de forma secreta,

s'han fet 14 cronometratges a través de la informàtica, fet que ens va endarrerir una mica, però que alhora de comptar els temps finals ens va fer anar molt més ràpids, ja que l'ordinador fa tots els càlculs que en cas contrari s'haguessin fet a mà.

L'evolució també es nota en l'interior dels cotxes participants, els quals porten uns tabliers que semblen avions, i que els dona una exactitud per fer les proves de regularitat.

Per l'any que ve, Moto Club Manresa està estudiant la manera d'ampliar la capacitat d'inscrits de la prova i també de complicar la prova de regularitat.

Com a conclusió, estem molt satisfets de com ha anat la prova, i veient la participació i satisfacció dels pilots, ens donem compte de que aquest Ral·li s'està consolidant, i està agafant força popularitat, fet que ha d'enorgullir al poble que li dona el nom. Nosaltres estem molt agraïts als participants i als col·laboradors, ja que sense ells aquesta prova no seria possible.

DIRT-TRACKS: SANTPEDOR / CASTELLBELL

En l'apartat de Dirt-Tracks, ens havíem compromès a organitzar quatre proves durant l'any 2007, perquè així, fossin puntuables pel Campionat de Catalunya. També sabíem que s'havien de demanar els permisos abans d'acabar la temporada anterior, però amb els canvis d'alguns d'ajuntaments, degut a les eleccions municipals, ha fet anar tot el que havíem previst, en orris, i n'hem hagut d'anul·lar dos.

Un dels ajuntaments que ha variat ha sigut el de Navarces, i un dels canvis que ha fet ha sigut el de posar gespa al camp de futbol municipal, el lloc on es realitzava el Dirt-Track, això ha significat la desaparició d'aquesta prova a Navarces.

Un altre ajuntament amb nou color polític és el de Navàs, i amb aquest ens hem trobat amb una negativa total per fer la cursa al seu poble.

L'últim ajuntament que no ens ho ha permès fer-ho ha sigut el d'Avinyó,

que com no, també ha canviat d'equip de govern. O sigui, que lo dit amb l'altre ajuntament, res de res.

En canvi, l'ajuntament de Castellbell i el Vilar, tot i haver canviat en ple, s'hi va mostrar interessat en que la seguíssim fent, i després d'uns petit aclariments vam tenir per part seva una excel·lent col·laboració. Això ens va permetre portar a terme la prova, la qual va resultar tenir una gran èxit de públic i una nombrosa participació. El club agraeix a l'Ajuntament la seva aposta per aquesta cursa i sobretot per la seva bona predisposició i ajuda.

Veient que només en teníem una de confirmada, vam trucar al ajuntament de Santpedor per veure si en podíem organitzar una cursa de Dirt-Track al seu poble, i després d'analitzar les possibilitats i degut a la pressa de temps, ens van deixar el camp de futbol vell per poder fer la prova. Que també va ser un gran èxit, tant de



DIRT-TRACKS: SANTPEDOR / CASTELLBELL



públic com de corredors.

Doncs aquesta segona prova de Dirt-Track organitzada pel Moto Club Manresa, juntament amb el de Gironella i el de Castellnou de Seana, seran les quatre proves puntuables pel Campionat de Catalunya d'aquest any.

Us posem fotos de les dues proves

perquè comproveu lo espectaculars que són aquestes curses. Des del Moto Club volem agrair als ajuntaments esmentats la seva col·laboració, així com a les empreses Valmont i Silvestre Gimferrer per cuidar-se de la neteja dels camps de Santpedor i Castellbell, com també, als controls, establiments anunciants i a totes les persones que hi varen col·laborar.



PROMOVELOCITAT A CAN PADRÓ

El dia 14 de juliol vam organitzar al circuit de Can Padró, una cursa de motos de la categoria PromoveLOCitat, en la que vam distribuir 26 controls per la pista i diferent personal que se'n cuidava de l'organització de parcs tancats (semàfor, graella de sortida, etc..). Hi van participar en les diferents categories un total de 82 pilots de edats entre 6 i 12 anys.

Va sortir tot bé, sense accidents que és el més important, i nosaltres en vam quedar força contents. Després, acabada aquesta prova, vam empalmar amb el Dirt-Track de Castellbell, que va durar fins a les dues de la matinada, tot un "tute" que ho aguantem amb molta il·lusió, ja que estem fent el que tant ens agrada. Ja ho diu la dita: "Sarna con gusto no pica"

A logo for "Pneumàtics Guzman". It features a cartoon character with a large nose and a mischievous expression, wearing a cap and holding a tire. The tire has the text "GUZMAN PNEUMATICS 100% ANYS" and "07 41 91 46 55 1001". The word "Pneumàtics" is written in a stylized font above "Guzman". Below "Guzman" is the phone number "TELF. 93 875 13 40" and the slogan "La vocació de servei, passió del treball". At the bottom, the address "Prudenci Comellas, 38 - 08242 Manresa" is written.

Pneumàtics
Guzman
TELF. 93 875 13 40
La vocació de servei, passió del treball
Prudenci Comellas, 38 - 08242 Manresa

ENTREVISTA al CLUB: C. C. RIDERS



Afortunadament, Manresa es una ciutat amb una gran tradició al món del motor en general i de la moto en particular. De sempre, tots els grups estaven associats al Moto Club Manresa o algun altre, si es que hi era. El que passa es que, apart d'agradar la moto, el nostre Club organitza moltes proves reconegudes i valorades en base a la seva importància, que es molta, i a la transcendència que tenen en el món de la moto a Catalunya. Es com una professionalització de l'afecció, encara que no se si es gaire afortunada la definició, i això fa que molta gent, gran amics del motor, no vulguin més que passar-ho bé els caps de setmana o quan pertoqui sense més compromisos, el que fa que s'allunyin del Club més veterà de la ciutat.

Aquesta presentació ve a compte ja que, quan un grup se'ns acosta per explicar les seves experiències, expectatives i il·lusions, nosaltres obrim de bat a bat les portes del nostre club per tal de que vinguin, i així poder parlar, comparar i fomentar una amistat sana que, qui sap?, potser acaba en una gran col·laboració que beneficiaria a tots.

Hem coincidit, fa poc, amb un grup d'aquests, té any d'antiguitat i té moltes ganes de fer les coses bé, sempre en l'ambient que l'amistat comporta. Alguns

d'ells son: Carlos Agudelo, Eduard Llobet, Alexandre Estébanez (pare i fill), Lluís Martí, Jordi Casanovas, que juntament amb d'altres han format el "C.C. RIDERS" i del que ens comenten coses com aquestes:

"Nosaltres venim de diverses penyes de l'àrea de Barcelona, però ens adonàvem que el funcionament i la organització no corresponien a les nostres expectatives, per això vam començar a parlar amb els companys del bonic que seria crear un penya a la Catalunya Central, amb seu a Manresa. Es clar que n'hi han algunes, però com la nostra, que pot venir qualsevol tipus de moto sense limitar per raons de poc cubicatge, creiem que no. També tenim clar que hi han d'haver, i de fet hi son, uns patrons de comportament ben definits, això fa que tothom hi sigui benvingut". Ens fa aquesta presentació en Carlos, i quan demano on es reuneixen és l'Alexandre, el pare, qui em comenta que de moment no tenen lloc, gràcies a l'informàtic del grup, l'Eduard, totes les trobades prèvies, són exclusivament virtuals. En Carlos afegeix que, segurament, si la col·laboració tira endavant, el seu lloc de reunió seria la seu del Moto Club Manresa.



ENTREVISTA al CLUB: C. C. RIDERS



És curiosa la perspectiva de futur que demostren, ja que al començar, van estipular una normativa de comportament, que no és de compliment obligatori, però serveix de guia, per tal d'evitar que quan la penya creixi no hi hagin les típiques capelletes i el grup es desmembri, cosa, per altra banda bastant habitual, malgrat que ells fa un any que estan junts i encara viuen les il·lusions de la unitat. Els anys diran si ha sigut possible o no, en tot cas es una bona declaració d'intencions.

Actualment son 74 membres i sempre ho han viscut amb la filosofia del "tots iguals". No importa que se sigui membre fundador o nou vingut, tots estan per ajudar-se, ensenyar al nou i respectar totes les maneres de ser i viure la moto. Curiosament, l'Alexandre fill, es qui actualment porta la moto de menys cilindrada, de 125 c.c., això no es obstacle quan a les sortides la seva velocitat està més limitada. Sempre hi ha qui l'espera i fan el camí tots junts. La resta de motos son a partir de 500 c.c.

Quan posen tant èmfasi en l'amistat i la camaraderia, que no es gens criticable, els hi demano com es dife-

renciarien dels altres grups de "moteros" que hi han a Manresa, ja que no n'hi ha cap que digui el contrari, i em donen aquesta resposta: "La majoria son grups de vells amics, que fa molt de temps que es coneixen i acaben junts anant en moto. Nosaltres, amb molts dels companys, ens coneixem de fa poc

temps, recordo l'antiguitat d'un any, i això no es cap inconvenient a l'hora de sentir-se integrats al grup. Uns van en moto perquè són amics i nosaltres fem amics anant en moto".

Totes les sortides es fan mitjançant les propostes que informàticament arriben i s'accepten sense més problema. També es reuneixen per celebrar festes dels membres com aniversaris, etc., reunions informals per anar a fer activitats que no tenen res a veure amb el món de la moto. Simplement fomentar l'amistat i la bona relació. Una causa per una bona conseqüència, la moto.

Reconeixen no haver tocat sostre, però la seva perspectiva immediata es continuar així, ampliant el grup i intentar consolidar-lo abans de voler anar més enllà. Aquí es on entra Moto Club Manresa per oferir la seva experiència, les seves instal·lacions i la seva col·laboració. C.C. RIDERS i Moto Club Manresa, poden fer moltes coses junts sense deixar de ser diferents. Una estreta col·laboració amb ells i el seu ingrés al Club seria un bon principi. Ens van assegurar que s'ho pensarien i ho parlarien entre ells. Tots hi sortiríem guanyant.

COL-LABORACIONS DEL MOTO CLUB: MINI-MOTOS o POCKET BIKES



Fa cosa de pocs dies, vam tenir l'oportunitat de conèixer a dues persones aficionades al món de la motocicleta, des de la perspectiva del "Pocket-Bike", més conegut amb el nom de "mini-motos".

Ja fa tres anys que van formar aquest grup de motoristes i gaudien del seu esport a l'aparcament de la discoteca, en desús, anomenada "Pont Aeri".

En Marçal Egea Fernández i en Sebastián Sotelo Ureña, són els representants d'aquest grup que actualment està passant per una època de transició, ja que tenen problemes d'ubicació. És en Marçal qui ens explica : " El propietari de la discoteca ens ha dit que havíem de marxar, perquè ell tenia plans de venda del local i del terreny, i, és clar, si nosaltres anéssim pel nostre compte a l'Ajuntament a demanar ajut per muntar un altre circuit no tindríem la força suficient, ja que encara no estem constituïts oficialment com a penya o club. Per això hem recorregut al Moto Club Manresa perquè ens doni un cop de mà a l'hora de tirar endavant".

Pel Moto Club Manresa, és molt interessant poder contribuir a que grups com aquest puguin continuar en el món de la motocicleta i, a la llarga, incorporar-se com a nous socis, però sempre guardant la seva autonomia d'actuació amb el recolzament necessari de la experiència del Club. En Marçal continua explicant : " Fa uns tres anys que uns amics vam decidir formar aquest grup perquè vam considerar que ens ho passaríem molt be amb els nostres fills i els nostres companys en les carreres que féssim, per això un dia vam organitzar un campionat que vam anomenar campionat comarcal, encara que sense cap valor oficial, però que va tenir un gran ressò, ja que va venir molta gent de fora, i això ens va animar més a continuar endavant".

És evident que el qui hi està ficat gaudeix, com a tots els esports que es viuen amb aquest personalisme. És en Sebastián qui ens fa referència a la quantitat de socis: "Bé, com a socis no n'hi ha cap perquè encara no estem constituïts, com hem dit abans, però entre amics i aficionats som una seixantena, aproximadament. La mei-

COL·LABORACIONS DEL MOTO CLUB: MINI-MOTOS o POCKET BIKES

tat participa en les curses i l'altre meitat, simplement ve a passar-ho bé”.

Ens expliquen que les mini motos, amb un cubicatge de 39 cc, tant són per a nens com per a adults i que la majoria de grans corredors s'han iniciat en aquesta categoria. Itàlia és, segurament, el lloc on està més arrelat aquest esport, perquè segons el Sebastián : “Fins i tot, aquestes motos es venen a les gasolineres”. Marques conegudes podrien ser :”POLINI , GRC, DM, BMS, ZPF...” etc., totes elles amb uns preus que volten els 3.000 €. Hi han unes rèpliques xineses valorades en uns 400 €, però a la llarga tots acaben comprant les bones.

Actualment, en el campionat de Catalunya, hi han vuit proves a la temporada i la il·lusió seria organitzar una carrera aquí a Manresa, però l'obstacle més difícil és aconseguir un circuit permanent amb totes les exigències de la federació. Aquest grup de Manresa, i gràcies a la intervenció del Moto Club, ha salvat temporalment el problema, amb la cessió dels terrenys que envolten el Palau Firal, sempre hi quan, no hi hagi cap esdeveniment que impedeixi el desenvolupament



Futurs motoristes de competició?

pament normal, que justament, aquesta particularitat és el que evita que la federació donés el vist i plau, ja que una de les condicions que posa és que els circuits siguin permanents.

A vegades, mai se sap, la solució podria venir d'algun particular que, com a inversió, pagués la construcció i condicionament, per després explotar-ho com a negoci. Asseguren que hi han altres circuits que funcionen d'aquesta manera i que tenen una gran rendibilitat, ja que, no només és l'import de l'entrada a la pista, el fons d'ingrés, també es podrien construir tota mena de serveis pels socis i aficionats, com restaurants etc.. La idea queda escrita, però creiem que s'hauria d'aspirar a totes les subvencions que les administracions destinen per aquests temes. Potser no són tan voluminoses, però a la llarga és més segur. De tota manera ens agradaria que d'una manera o un altre això tirés endavant ja que és una gent amb molta il·lusió, molta empena i des d'aquí, el Moto Club Manresa, que esperem, sigui també casa seva, els hi enviem els millors desitjos i la seguretat que estarem amb ells per tot el que faci falta.



Les traçades a les corbes són especials

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.



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. Preguem als socis que ens avisin si ja han vengut el producte

- * Es ven Moto Terrot 350, any 1924, Gillet 350, any 1923, Mobillette-Guzzi Gamba 49cc, totes amb papers Preu a convenir. Inf. 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 lot de peces de 600, Simca 1000, Opel Kadet, Panda, Nissan, capó plàstic Suzuki, tablier Vitara, reixetes R-5, 1caixa d'intermitents de tot tipus, tapa-cubs tot tipus, paraxocs, tot en un lot bé de preu, o per peces. Informació tel.625529338

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:

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

COL·LABORADORS HABITUALS DEL CLUB



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis



SERVEIS DEL MOTO CLUB MANRESA

- * *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*



SÍ A LA HIPOTECA FIXA

La hipoteca sense ensurts

⁽¹⁾ Subjecte a l'estudi de capacitat creditícia i sempre que un dels titulars sigui menor de 35 anys. ⁽²⁾ Fins al 100% sobre l'import menor entre l'import de taxació o el valor de la compravenda.

Amb la nova Hipoteca Fixa de **caixaManresa**, les **quotes mensuals són sempre iguals**. Li mantenim el tipus d'interès durant tota la durada de l'operació i, a més, li oferim **fins a 40 anys de termini⁽¹⁾** i **fins al 100% de l'import de l'habitatge.⁽²⁾**

*Contracti ara la Hipoteca Fixa de caixaManresa
i oblidi's de les pujades de l'Euribor!*