

TRACADA

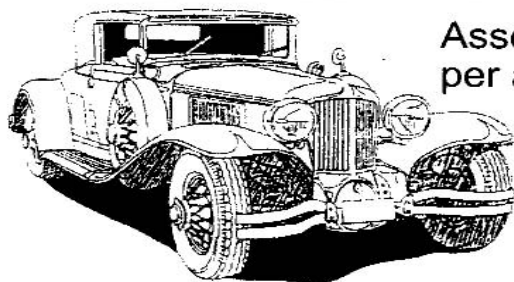


**Els carnets
de soci no es
lliuraran fins el
mes de Març**



Revista del Motor
MOTO CLUB MANRESA
Nº 4 - ANY 2008

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



Comandes Tel. 93 872 00 00

Repartiment a domicili de gas-oil per a calefacció,
automoció, indústria, agricultura, etc.

CP GRUP
PETROBAGES
Qualitat i servei dia a dia

Petrobages, S.L. - Mossèn Vall, 1 - 08241 Manresa - Tel.93 872 00 00 - Fax. 93 875 21 88 - www.petrobages.com - e-mail: petrobages@petrobages.com

EDITORIAL

Ha començat l'any, i, com una gran màquina dentada, els engranatges del nostre club tornen a funcionar per iniciar una nova temporada. Les il·lusions per aconseguir noves fites, tant en curses com en participació, és la millor medicina per a un grup d'aficionats que no renunciem, de cap manera, a gaudir de la satisfacció d'una feina ben feta col·laborant amb allò que més els agrada. La moto.

El millor bàlsam perquè una entitat com la nostra segueixi funcionant, a ple rendiment, any rere any, no es altra que el gran esperit de companyonia i camaraderia que és habitual entre tots els nostres socis, amics i simpatitzants. Tanmateix no ens hem d'adormir en la nostra satisfacció, sinó que cal continuar treballant perquè no baixi el llistó que entre els primers socis i nosaltres mateixos, hem aconseguit assolir.

L'inici de la nova temporada, que també portarà novetats d'ubicació al club, significa recomençar amb la tasca de sempre. L'esforç, que al final ens retorna amb forma de satisfacció, és ara que hem de posar-lo i no defallir, com deia abans, passejant-nos en l'alegria d'un any que ja ha passat. És clar que aquestes paraules no tenen cap connotació d'exigència, només faltaria, però si volen ser un record de la feina per fer i les properes satisfaccions de les que, sens dubte, gaudirem.

El reclam de posar-nos espatlla amb espatlla per donar a conèixer, una vegada més, del que som capaços de fer, no implica una crítica, ans al contrari, és un brindis a la esperança de continuar sent capdavanters a Manresa i a la comarca en la nostra tasca organitzativa.

També mantenim viva una il·lusió, la de fer créixer el club, no en matèria esportiva, que ja ho estem fent, sinó en massa social. En la

revista passada us presentàvem dos grups de motoristes, que juntament amb el Moto Club Manresa, segurament, aconseguirem noves il·lusions, nous espais i noves idees. Benvingut qui vulgui participar en el lluïment d'un esport tant estimat per a tots. Fem una crida des d'aquí a totes aquelles colles de motoristes que, honrosament, porten les seves trobades i excursions de forma individualitzada. És lloable tot el que sigui participar d'aquest esport, però caldria que pensessin que a l'hora de trobar espais, solucionar problemes o simplement per a ser més, el Moto Club Manresa, té les seves portes obertes de bat a bat per tothom qui ho desitgi. Diuen que la unió fa la força, però afegiria que també fa més amistat, més sensacions i molta més satisfacció.

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 Segué, Joan López, Dani Porta, Vicenç Comas.

Maquetació: Dani Porta

ENS HA DEIXAT JOAN M^a JO CAMPS

El soci Joan Maria Jo Camps, directiu de la Secció del Cercle de Motos Antiques de Manresa, ens ha deixat recentment, desde aquesta revista volem donar el condol a la seva família.

El recordem com un soci empre-

nedor, molt dinàmic i sempre participatiu en les trobades del club, és una gran pèrdua, per nosaltres, com a soci col·laborador del club, però, sobretot, com a persona i com amic.

Adeu Joan, et trobarem a faltar.

CARTES AL DIRECTOR

Aquest trimestre tampoc 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

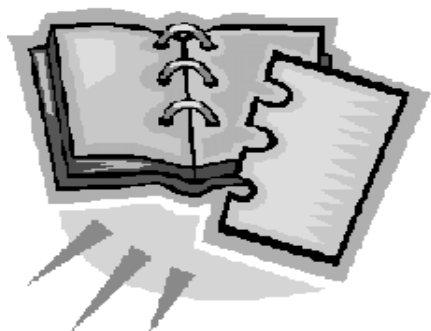


Els números premiats amb les motos varen ser: 1er premi 06381 - 2on premi 55469. Fins ara, ningú s'ha adreçat a nosaltres per reclamar els premis. Les persones agraciades amb els números adreceu-vos al Sr. Xavier Perramon.

BUSQUEM PERSONAL

Es necessita noi o noia o senyor o senyora per fer de recepcionista al local social del Moto Club Manresa unes hores o dies a la setmana, no importa si s'és jubilat.

També necessitem gent amb vocació de periodista per fer tasques de divulgació d'activitats, també poden ser jubilats



AGRAIMENTS

Ens plau donar les gràcies a la família de la Rellotgeria Bellorví, per la deferència de tornar una agenda de telèfons que van trobar extraviada al carrer i que pertanyia a un director del Moto Club Manresa, amb telèfons importants per l'Entitat. El nostre agraïment per aquest gest de civisme que avui en dia no es porta molt.

NOVA SECCIÓ DE LA REVISTA

El club crearà una nova secció en la nostra revista, que parlarà dels corredors manresans. Començarem pels més antics i també els dels anys 60 i 70, sense distinció, ja que creiem que tots han portat amb honor, el nom de la nostra ciutat per tot Espanya.

També anirem publicant ressenyes de les proves que el Moto Club Manresa ha anat fent al llarg d'aquests anys, doncs creiem que va bé que la joventut sàpiga el que es feia abans.



CARTA AL SOCI: Per Emili Panosa



Amb el 2007 s'ha acabat un projecte, però això no vol dir que aquest nou any no en comencem un altre, i amb l'esperança de poder-lo portar a terme com l'anterior. No ha sigut fàcil, hi ha hagut moments de cansament i de desànim, però per un deure tant amb als nostres sponsors, com amb la gent que va creure en la nostra tasca i va confiar amb nosaltres, ens hem refet i hem complert. Això ens deixa moralment satisfets quan els anem a veure i ens manté l'esperança de que segueixin donant-nos la seva col·laboració que tan amablement ens han anat oferint durant l'any 2007.

L'any passat vam fer una gran quantitat de proves que ens van obligar a treballar de valent, ja que, degut a la rellevància de les mateixes, havíem d'organitzar-les 45 dies abans. Esportivament, van ser totes un èxit, fet que ens enorgulleix i ens dona ànims per tirar endavant, i això que la part econòmica no ha estat perfecte, però no és greu, ja que el dèficit que ha quedat és assolible. Ara, això ens fa estar alertes per aquesta temporada, ja que també tenim un grapat de proves, si cal, més agosarades, encara, que l'any passat.

Us ho expliquem tot en aquesta revista, que és el vincle de comunicació que ens uneix amb tots vosaltres. L'hem renovat tota per aconseguir fer-vos-la una mica més amena, desitgem que la llegiu amb interès i il·lusió, ja que moltes vegades l'utilitzem per comunicar-vos fets importants, com va ser el cas del passat número, en el que us avisàvem de l'esmor-

zar al Hotel Pere III o de la Loteria de Nadal, que per cert, es va esgotar tota, i els que demanaven participacions els últims dies es van quedar sense.

En l'esmorzar abans esmentat, vam tenir el plaer de comptar amb la presència de l'excel·lentíssim Sr. Josep Camprubi, Alcalde de Manresa i de la Regidora d'Esports, Sra. Núria Sensat, els quals varen obsequiar amb l'escut d'or al Sr. Xavier Perramon i el d'or i brillants al nostre President Sr. Gil Casoliva. Distinció que es lliura cada any als socis que han destacat per la seva feina al club.

En quant a la revista, voldríem més col·laboració per part vostra, si tinguéssiu experiències, excursions, carreres o qualsevol altre fet curiós o remarcable del món del motociclisme, envieu-nos un escrit que descrigui la vostra història, d'aquesta manera, nosaltres i tots els socis, podrem gaudir de les vostres vivències. Una mostra d'aquesta col·laboració la tenim en el corredor Roger Sanllehi, que en l'apartat d'Enduro, ens farà les cròniques d'aquesta especialitat, viscudes desde dintre la cursa, esperem que les seves experiències ens facin sentir la prova en viu. Iniciatives com aquesta són les que voldríem que s'anessin produint per part dels socis, cròniques de proves en les que hagueu participat, seran molt ben vingudes, i les publicarem, ja que ens interessa molt les vostres sensacions. També seria de gran ajuda, que informéssiu al màxim de coneguts possibles, de les nostres proves, ja que en l'apartat divulgatiu, tenim una gran mancança.

La realitat del motorisme manresà és molt nombrosa i diversa i això fa que la gent s'uneixi en petits grups que no guarden cap contacte ni relació entre ells. Organitzen coses per separat i cadascú pel seu compte. Que diferent d'aquells vells temps, en els que tots estàvem units en un mateix grup, si ja ho sabem que és una vana il·lusió intentar tornar a aquella situació i que la vida imposa noves costums, però no ho podem evitar de recordar-ho, ja que era molt maco, el fet d'estar tots junts va promoure la creació d'unes amistats que avui encara perduren, i les sortides que es feien, eren molt participatives i agradables.

Un proper projecte pensat pels socis, és el d'obrir un nou local, més gran que l'actual secretaria, i així poder atendre millor a la gent que ens vingui a veure, i alhora tenir un bon lloc per fer reunions amb altres entitats. Per

CARTA AL SOCI: Per Emili Panosa

aquest motiu, hem llogat un local en la Muralla de St. Francesc, que esperem que us agradi.

Una altra iniciativa oberta és pels familiars de socis fundadors que es vulguin adherir al club, els hi oferim el Carnet Familiar, que els hi mantindrà el número de soci del seu familiar per així, poder conservar-los.

També organitzem un concurs fotogràfic per als socis i simpatitzants. Durant tot l'any i en curses del Moto Club, podreu presentar fotos amb diferents premis als apartats que us comunicarem en un altre lloc de la sortida.

Estem intentant recuperar una prova clàssica de Manresa, i ens costa degut a la dificultat d'obtenir els permisos necessaris, però tenim l'esperança de que els podrem aconseguir i així oferir-vos-la a tots vosaltres i al públic d'aquesta ciutat.

En projecte també hi ha un seguit de proves, que començarien a principis d'estiu, en circuits tancats i està previst que durin tot el dia i part de la nit, o sigui, tot un Motor Show.

Esperem trobar-vos en aquests esdeveniments, ens fareu sentir més recolzats en la nostra tasca.

Esperem trobar-vos en aquests esdeveniments, perquè quants més sigueu, més voldrà

dir que ens recolzeu en la nostra tasca, i més ressò tindran les nostres trobades i més important serà l'entitat, i això ens farà sentir orgullosos de pertànyer al Moto Club Manresa.

Com a últim comentari us volem animar a que ens envieu escrits a l'apartat de Cartes al Director", ja que últimament no n'estem rebent cap, i nosaltres considerem necessari les vostres opinions, bones o dolentes, per tirar endavant pel camí correcte



CALENDARI 2008	
DATA (*)	PROVA
24 FEBRER	II Rally de la Moto Espanyola "Misteriosa Llum
2 MARÇ	III Excursió de Primavera moto turística i cultural
MARÇ	Roda de premsa presentació Temporada 2008
MARÇ	I Cursa de MiniMotos "Ciutat de Manresa"
29 MARÇ	III Pujada en Costa Artés-Vista Pirineu (motos i quads) – Campionat de Catalunya
ABRIL	XV Trobada de Motos Antiques Ciutat de Manresa
17 MAIG	IX Pujada en Costa Callús-San Mateu de Bages (motos i quads) – Campionat de Catalunya
18 MAIG	X Pujada en Costa Callús-S. Mateu de Bages (cotxes) – Campionat de Catalunya
14/15 JUNY	IV Excursió de Primavera moto turística i cultural
15 JUNY	I pujada en Costa Prats de Lluçanès (motos i quads) – Campionat de Catalunya
2 AGOST	I OFF ROAD de MARGANELL
6 SETEMBRE	VIII Rally de Cotxes Clàssics de Santpedor
21 SETEMBRE	III Pujada en Costa Marganell-Can Massana – Campionat de Catalunya
19 OCTUBRE	V Excursió de Tardor moto turística i cultural
26 OCTUBRE	XXX Pujada en Costa Pont de Vilomara-Manresa (motos i quads)– Campionat de Catalunya
2 NOVENBRE	VI Enduro del Bages "El Canadell" – Campionat de Catalunya
16 NOVENBRE	VI Moto-cross de Castellolí – Campionat de Catalunya
14 DESEMBRE	Esmorzar fi de temporada

EL PERSONATGE: Sr. ISIDRE PUNTÍ VALLÉS



El personatge, o persona de reconeguda trajectòria al nostre club, que presentem aquesta vegada, tristament ja no és entre nosaltres, però no volíem renunciar a donar a conèixer la part de la seva vida relacionada amb el món del motor a Manresa, que és molta i molt fructífera. Per això ens vàrem adreçar amb el seu fill, també soci antic del club, perquè ens fes una mica de síntesi de la manera de ser i viure del seu pare. Per parlar de l'Isidre Puntí i Vallés ens dirigim a l'Albert Puntí i Desveus, qui ens va rebre, molt amablement, a casa seva, a Sant Joan de Vilatorrada, i un cop dintre el seu despatx, un despatx ple de records, fotografies i enyorances, on es respirava un gran ambient familiar, ens va desgranar una mica el que ell recorda del seu pare, ja sigui per vivències pròpies o, simplement, revivint comentaris de gent que l'havien conegut.

L'Isidre Puntí Vallés, neix a Manresa l'any 1897, fill d'un senyor originari de Vic, i va tenir dos germans més. Malauradament, un d'ells va morir quan encara era petit. Va anar a l'escola Renaixença fins al moment d'entrar a l'escola d'Arts i Oficis d'on va sortir per anar a treballar a la fàbrica "Balcells". Molt aficionat, ja de petit, al dibuix, era molt amic d'un conegut dibuixant i artista manresà conegut per les

seves obres de catedrals i esglésies. En el món de la mecànica, entre altres coses, va presentar un projecte molt innovador aleshores. En el món de l'aviació, incipient a aquella època, hi havia un problema a solucionar, en els aterratges, els pneumàtics patien molt i es gastaven molt ràpid, per això se l'hi va acudir un sistema de ventiladors que evitaven el patiment de la goma i així allargaven la seva durada. Exactament l'Albert no recorda el funcionament, però si recorda, perfectament, que quan tenia el projecte preparat i va anar a Barcelona a presentar-lo, juntament amb el seu professor, l'hi va fer vergonya i va marxar. Prova inequívoca de la modèstia dels que realment son hàbils i intel·ligents, però que a vegades es contraprodueix, ja que al cap de dos anys hi va haver una persona que va patentar un sistema molt similar al seu, per no dir que era el mateix.



Isidre competint en el Rallie de Terrassa

Ja després, al cap d'un temps, va anar a treballar amb el seu pare, Eren drapaires, però actualment, comenta amb certa ironia, serien tècnics en reciclatge. Molt aficionat al món del motor, aviat, aproximadament a l'any 1922 o 1923, es va comprar un cotxe un "David" i ja va participar en alguna cursa, juntament amb el seu amic i mecànic, un tal senyor Elizalde. Per evitar que li diguessin alguna



Foto de la Penya Motorista de Manresa en una Sortida de l'any 1924

EL PERSONATGE: Sr. ISIDRE PUNTÍ VALLÉS

Isidre Puntí preparat per la Sortida d'un Rally



cosa a casa seva, a vegades corria amb un altre nom, i així s'estalviava algun "sermó" paternal.

De les primeres carreres en las que va participar, hi ha la de Sitges, la Pujada en costa a Montserrat, des de l'any 1922 fins al 1926 aproximadament, a vegades corria amb el nom de "XX david", per tal de passar desconegut i, se suposa, que el seu pare es feia una mica el despistat, perquè en el fons era coneixedor de l'afició del seu fill.

També era molt aficionat a l'aviació i va intervenir, de primera mà, quan va venir a Manresa el primer avió, que va aterrar al "Camp dels Barrets", que era com es coneixia aleshores el sector on ara hi ha el que queda de la fàbrica d'"Els Panyos". Tot això està escrit en el llibre "Història de l'aviació a Catalunya", d'un tal Canuda, amic d'ell, que com que no podia venir "oficialment" a Manresa en aquella època, per motius polítics, ja que la guerra s'havia acabat, ho havia de fer clandestinament, sovint a les nits, per recollir informació i fotografies, tasca en la que el Sr. Puntí hi va col·laborar gustosament.

L'afició per la moto ja la tenia de molt jove i juntament amb altres companys de l'època, pels anys 30, van fundar un club que es deia "Penya Motorista Manresa", que podríem catalogar molt encertadament com l'antecessor del nostre club, el "Moto Club Manresa", del que també va ser soci fundador, i va ostentar els càrrecs de secretari i, després de president. Era quan van començar a organitzar les curses de "Manresa-Vic", "les Vilaredes", etc. També cal destacar, com a bon esportista que era, que va ser fundador de la desapareguda "Penya Ciclista Manresa", que tenien com a lloc de referència l'antic "Bar Ramon" a la Plaça Valldaura, fundador del "Centre Excursionista Montserrat", vinculat al món de la natació i un llarg caminar pel món de l'esport en general, peça coincident amb molts dels bons esportistes de casa nostra.



Trobada per presenciar l'esdeveniment del primer avió en aterrar a Manresa

EL PERSONATGE: Sr. ISIDRE PUNTÍ VALLÉS

Present del banderí del Moto Club Manresa a la Mare de Déu de Montserrat l'any 1948

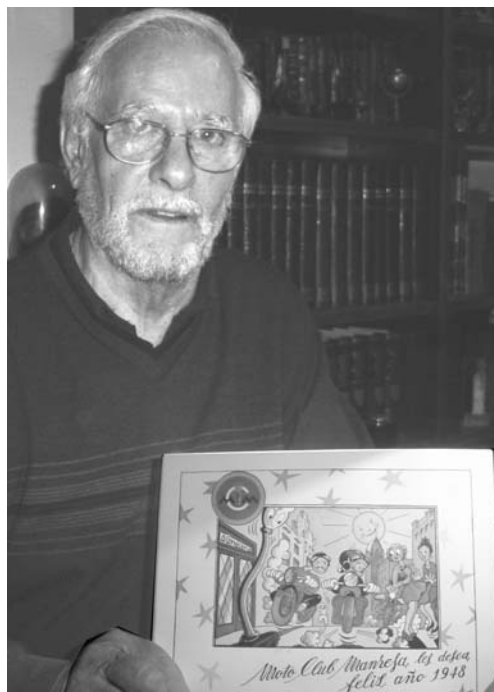


L'Albert, el que ens explica part de la vida del seu pare, actualment té 74 anys, i també va ser soci del nostre club durant molts anys però en un moment de la història del "Moto Club Manresa", hi van haver algunes discrepàncies internes que van esdevenir la fundació d'un club germà, amb el que hi han, encara ara, unes relacions molt estretes de mútua col·laboració. L'Albert va ser un dels fundadors i avui dia estan preparant el cinquantè aniversari.

Des d'aquí volem donar agraïment a tots aquells que en el seu moment van participar en tota mena d'activitats pioneres en el món del motor a Manresa, encoratjant a les noves generacions a continuar en la tasca de l'esport, que és una de les millors maneres d'entendre i gaudir de la vida. Un clar exemple d'aquestes persones no l'hem tingut avui amb nosaltres, però hem sigut capaços de redescobrir-lo un xic més, gràcies a la memòria immaculada del seu fill.

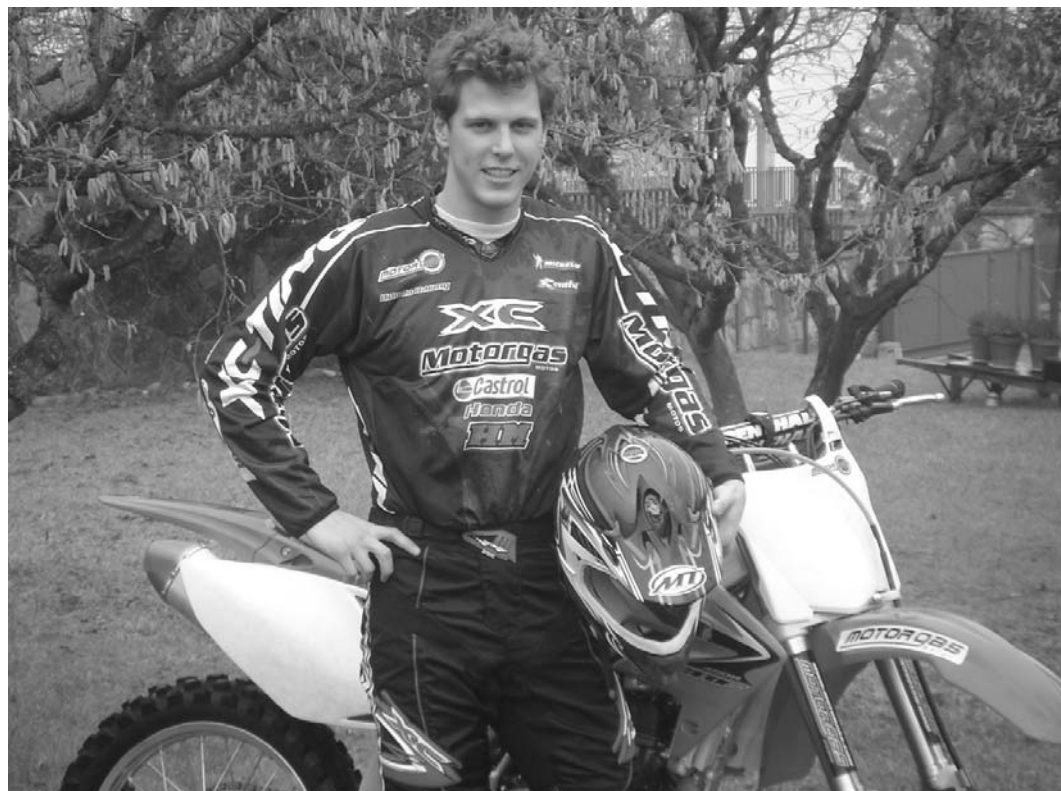


Rally de l'època on hi competien cotxes i motos



Isidre Puntí amb una felicitació del M.C.M

ENDURO ACTUAL: Pretemporada Roger Sanllehi



Hola a tots sóc el Roger Sanllehi, tinc 21 anys, sóc pilot d'enduro i el soci número 1.111 del Moto Club Manresa.

Estic en l'equip HM Honda Motorgas per realitzar el nacional, cinc carreres del mundial i el català d'enduro amb una HM Honda de 450 cc. Aquesta serà la meva cinquena temporada al nacional d'enduro i la tercera consecutiva en la categoria d'Enduro 2 en la que en el 2006 i 2007 vaig finalitzar novè.

Compto amb el suport de 1948 Hotel Manresa, un nou hotel que s'inaugurarà als voltants del març, de les empreses Font Pack (Comercial del Paper), SB Equip Global (Equips Hotelers), Motors Elèctrics Zepol, Accessoris i Recanvis Vendrell (arv2) així com amb el del Centre d'entrenament personalitzat ALTIUS, olis Cástrol, manillars i transmissions Renthall, cascs MT, roba de competició XC-TING, de la roba casual Angry Fish i del Centre de Fisioteràpia Neuromuscular. També col·laboraran en el projecte el Diari de la Catalunya central, el Regió7, BB Gràfics i Hector Designs.

El meu objectiu és el d'intentar millorar la novena posició en el nacional i el d'agafar la

màxima experiència en les curses, tan difícils per mi, del mundial.

La meua funció al llarg de l'any en aquesta revista serà la d'informar-vos del desenvolupament dels campionats en els que estic prenent part i quins pilots, sobretot els de la zona del Bages, estan destacant. I és que al Bages gaudim d'un gran nombre de pilots d'alt nivell, com Dani Llobet que també forma part de l'equip HM Honda Motorgas en la categoria Enduro 1, Melcior Faja (HM Honda Motorgas cat. Enduro 3), Joan Jou (HM Honda Motorgas cat. Enduro 3), Marc Sanllehi que realitzarà un bon nombre de curses en la categoria de Sènior B 4t, Roger Fontanet (HM Honda cat. Sènior B 4t), Jordi Jou (Yamaha cat. Enduro 1), Lucas Puerta (Yamaha cat. Enduro 3), Marc Prat (Husaberg cat. Sènior B 4t) ...

El campionat d'Espanya s'iniciarà a principis de març a Ponts, passarà per Palomares (Almeria) i Valverde del Camino (Huelva) a l'abril, per Becerreia (Lugo) al maig, i per Reus i Castellgalí a l'octubre. El mundial començarà a Östersund (Suècia) a mitjans de març, continuarà a Vale de Cambra (Portugal) a finals

ENDURO ACTUAL: Pretemporada Roger Sanllehi

de Març, a Sitges a principis d'abril, a Kwidzyn (Polònia) a mitjans de Juny, a Llanidloes (Gales) i Uzerche (França) al juliol, a Piediluco (Itàlia) a finals de setembre i acabarà altra vegada a França, concretament a Alès, a mitjans d'octubre. Si voleu més informació sobre el mundial d'enduro podeu consultar la pàgina oficial: www.abc-wec.com.

Amb l'equip HM Honda Motorgas realitzarem les curses de Portugal, Sitges, Itàlia i les dues de França i el nacional al complet.

El 20 de gener comença el remodelat nacional de cross-country a Guadalajara i una setmana després va a Caspe (Saragossa) on es disputarà la segona prova puntuable. La tercera carrera és a Solsona el 10 de febrer i la última carrera es disputa a Gordexola (Gernika) el 24 de febrer. Molts pilots utilitzem aquest campionat com a preparació per les curses d'enduro, és per això que crec que enguany gaudirà d'una inscripció de luxe.

En la pròxima edició ja us explicaré com estan anant totes aquestes curses, gràcies per l'atenció.

Roger Sanllehi



MONTJUÏC: UN CIRCUIT MÀGIC (F.SEGUÉS)



Qui més qui menys, haurà sentit anomenar a la muntanya de Montjuïc com la muntanya màgica, i els seus atractius tindrà per donar-li aquest qualificatiu; però jo, que tantes bones hores hi he passat, gaudint de les

carreres, la denominació de circuit de "màgia", tinc motius per donar-la. I us ho vull demostrar amb el cas que us relataré, veureu que té molt a veure amb el circuit i també una mica amb la màgia.

Durant tots els anys que he dedicat a la mecànica de la moto, he estat membre de varis equips que han participat a la mítica cursa de les "24 Hores de Montjuïc" i el fet que ara us explico, em va succeir en una de aquestes proves de resistència. No recordo quin any era, el equip estava format per German Cabrera, de Manresa i Joan Pelfort de Súria, pilotaven una Bultaco de 125 c.c. i estaven patrocinats per Motriauto.

Tot l'equip ens havíem preparat bé per afrontar la carrera i obtenir una bona classificació dintre la categoria. Vam prendre la sortida i des del principi de la cursa les coses marxaven prou bé, els temps eren bons i tot es desenvolupava segons els plans previstos, s'anaven mantenint entre els cinc primers de la categoria. Però, després de unes quinze o setze hores de cursa, la nostra màquina no va passar per la recta de "boxes", la inquietud es va apoderar de tots els membres de l'equip per la incertesa del que havia passat, poc després s'anunciava per la megafonia del circuit, que la nostra moto s'havia avariat en la part alta del circuit. Pocs minuts després entrava,



MONTJUÏC: UN CIRCUIT MÀGIC (F. SEGUÉS)

1ers.(24h. 1972) Grau - Bordons / Bultaco 360cc



pel passadís de "boxes", empenyent la moto, en Joan que, en arribar al nostre apartat ens va dir que la màquina s'havia parat i sense compressió de motor.

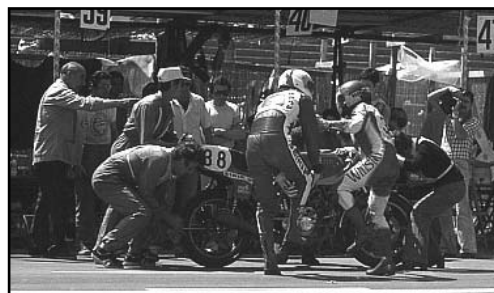
Ràpidament vaig desmuntar el cilindre i vaig detectar que s'havia trencat un segment, i el més greu era que el pistó també havia quedat malmès i sense possibilitat de recuperar-lo per seguir la carrera. Va ser un gran desencís per tots nosaltres, ja que el reglament de la prova, permetia canviar els segments, però no el pistó.. Tot això succeïa davant la presència del comissari de boxes, que estava vigilant que no hi hagués cap irregularitat en la reparació o si decidíem abando-



Ducati de Grau i Canyellas, guanyadora al 1975

nar la cursa. Jo veia que la retirada era obligada, però de cop, se'm va encendre la "bombeta". Vaig començar dient-li al comissari que posaríem segments nous i que continuariem la carrera. Seguidament, li vaig dir al meu ajudant que netegés i polís bé el pistó, mentre jo anava al caixó de recanvis, i agafava un pistó nou complet i un joc de aros per separat. El pistó nou el vaig embolicar amb un drap de neteja, de forma que passés desapercebut i que semblés un simple eixugamans i el vaig agafar amb la mà dreta, mentre que a la esquerra, portava el joc d'aros. Aquests, els

vaig donar al ajudant, perquè els col·loqués al pistó, i el deixés a punt de muntatge. Després, agafant el pistó espatllat, el vaig observar detenidament fent veure que l'estava estudiant per passar a l'acció, vaig posar-lo en mig del drap que duia a la mà dreta, i fent una lleugera simulació de neteja, i un parell de moviments de la mà, vaig treure el pistó nou, mentre que el vell, quedava tapat dins el drap, acte seguit, em vaig apressar a ficar-me'l a la butxaca, ningú es va assabentar del canvi i menys el comissari, que era el important.



Pilots en ple canvi durant la cursa de les 24 h.

Mentre muntava el conjunt del pistó i del cilindre, l pilot de torn es posava a punt, en pocs minuts la moto estava a punt per reiniciar la cursa. A la primera volta ja vàrem veure que la moto funcionava perfectament, i així ens ho indicava el pilot aixecant el dit polze de la mà.

Els temps de volta eren bons, i a sobre, es superaven perquè els pilots donaven tot el que podien i més, pot ser encoratjats pels contratemps soferts. Havíem perdut molts minuts i vàrem baixar bastants llocs en la classificació, però durant les hores que faltaven per finalitzar la cursa, vam poder remuntar varis llocs i acabar entre els deu primers de la categoria.

Al acabament de la prova, tots havíem quedat contents i satisfets i jo vaig pensar que aquell dia, la "màgia" de Montjuïc es va fer manifesta..



Sortida de les 24h de Montjuïc l'any 1958.

TROBADES HISTÒRIQUES: Les 4 Capitals

Interesante y disputada la prueba de las 4 Capitales Catalanas del R. M. C. de Cataluña

El equipo del Moto Club de Manresa formado por Casimiro Pío, Juan Puig, Angel Setvalls y José Pusó, con Montesa, vencedor de la Prueba. - El primer puesto de los «no expertos» lo ganó el equipo del R. M. C. de Cataluña de M. de Caralt (Renault), «Garbi», «Tramuntana» y Villena, pilotos de M. V.

La séptima edición de la prueba de las Cuatro Capitales Catalanas fue una demostración del interés que despierta dicha manifestación en los medios motoristas. Prueba de regularidad de cuatro corredores, a disputar sobre un recorrido de 558 Kilómetros, que comprendía el siguiente itinerario: Barcelona, Esplugas, Molins de Rey, Vallirana, Villafranca, Vendrell, Tarragona, Valls, Montblanch, Lérida, Cervera, Igualada, Ódena, Manresa, Sallent, Balsareny, Vich, Tona y Viladrau, final de la etapa de la mañana, siguiendo la etapa de la tarde por San Hilario, Santa Coloma, Gerona, Tordera, Pineda, Arenys, Mataró, Badalona, Barcelona, con meta de llegada en el Real Moto Club de Cataluña.

L. Sagnier con Ossa, durante la prueba, seguido por José Vila.



Empezaron la prueba 46 equipos con un total de 184 vehículos, y después de circular por tramos de niebla y virajes helados, llegaron a Viladrau 30 equipos completos y 3 incompletos, o sea que el número de bajas fue importante a pesar de que el tiempo no fue inclemente como en otras ocasiones. Y por la tarde se registraron otras bajas de manera que solo se clasificaron 25 equipos de los 46 que tomaron la salida.

Había mucho público en la meta de llegada, donde fueron desarrolladas, con orden, las operaciones de controlaje, cronometraje y verificación de precintos.



El equipo del M.C.M. capitaneado por Boquet, Pedro Auradell y Espiell

TROBADES HISTÒRIQUES: Les 4 Capitals



RESULTADOS

Resultó vencedor de la prueba el equipo del Moto Club Manresa formado por Casimiro Pio, Juan Puig, Ángel Setvalls y José Pusó, todos con motocicleta Montesa. Equipo de

club comarcal integrado por expertos que en esta carrera han evidenciado su clase, al vencer con un error de tan sólo 7 segundos.

En segundo lugar figura el equipo de Salvador Fábregas (Lancia), que es el primer equipo a promedio alto y que completaban Arturo, José y Juan Etizalde con Montesa. Un equipo de primerísimas figuras que figuraban entre los favoritos y que totalizó 9 segundos de error.

El tercer puesto fue para el equipo formado por Fernando Aris, Chalamanch, J. Matías de España y Canos con Montesa. Con un margen de tan sólo 15 segundos de error se clasificaron los 6 primeros equipos, el séptimo puesto recayó en otro equipo del Moto Club Manresa que pilotaban una Ossa, integrado por Cantarell, Serra, Mestres y Rivera.

Es de notar la brillante actuación de Montesa que alcanza los cuatro primeros puestos y coloca 7 equipos entre los 12 clasificados con menos de 1 minuto de error.

LOS NO EXPERTOS

Los resultados alcanzados por los corredores no expertos fueron magníficos, clasificándose tres equipos con errores por debajo de 1 minuto, y el primer clasificado, con sólo 16 segundos, habría hecho un buen papel en el grupo de los expertos batiendo a una serie de equipos de primerísimas figuras.

Este primer equipo de debutantes lo for-

m a b a n
Caralt con
Renault, y los
motociclistas
G a r b í ,
Tramuntana y
Villena, mon-
tando las
nuevas de
M.V. 150 cc.
tipo sport, de
construcción
nacional, que
hicieron una
brillante pre-
sentación en
la prueba de
"Las Cuatro
Capitales".



Los vencedores: Casimiro Pio, Juan Puig, Angel Setvalls y José Pusó, con Montesa

RETALLS D'HUMOR DE L'ÈPOCA

ES ESTRANY...



...Que a RIBES,
costi d'arribar-hi.



...Que a VIC,
s'hi mori algú.



...Que a SETCASES,
hi càpiga tanta gent.



...Que a L'AMETLLA,
no estiguin "garrapinyats".



...Que a SANTA PAU,
hi hagi d'haver guardes



...Que a LLANÇA,
encara hi quedin coses.



...Que a SORT,
no treguin la primera.



...Que els de GANDESA,
no tinguin deliris.



...Que a L'HOSTALRIC,
facin Menú Turístic.

6,— Pessetes

EL RACÓ DEL POETA: EL SOCI



Destaca, en la nostra psicologia, una faceta de les més particulars. Em refereixo a l'enorme quantitat de dignitat còmica que hi ha, sovint, en el gest del ciutadà que "és dóna de baixa" del diari o de l'entitat. Aquí en sabem un niu de donar-nos de baixa. Aquesta actitud de l'home que es desentén del diari o de l'agrupament fins aleshores afí, no sempre revela un escrúpol de moral davant d'un fet escabros, ni una protesta enfront d'una autocràcia. És, moltes vegades, el mateix gest que va fer en allistar-se als seus rengles: una divertida inconsciència. Això explica, potser, que hi hagi a Manresa tantes associacions amb acusades finalitats, com són el portar un llautó esmaltat a la solapa, , pagar cada mes un rebut, mantenir la il·lusió de ser de la junta, i deixar fer una reunió cada any. És correntíssim de trobar qui ha estat, de mica en mica, soci de totes les entitats manresanes. Perquè el cafè és més bo o perquè és cunyat del conserge, hom ha passat de Carlí a República, o de comunista a ocellista, sense cap sotrac interior. Poques vegades una crisi ideològica, ni tan sols una disconformitat administrativa, és la causa d'un renunciament. Jo he vist en un partit de Futbol, com davant d'una superioritat innegable de l'equip foraster, molts socis no troben altre recurs que dir penjaments de llur junta; i si una debacle perfectament explicable (tres gols en contra) s'arriba a esdevenir, corren llavors, indignadíssims, solemnes i

convençuts, a donar-se de baixa. I el més xocant és la seva conseqüència: el diumenge següent van a la guixeta a pagar entrada, o es fan novament socis. Dificilment, el seu ideal esportiu, el club, ni ells, personalment, hagin guanyat res en la gesta comesa.

També produeix un drama quan, a molts els arriba el convenciment, que un diari no és ben bé el watercloset espiritual del veïnat. Coneixem la pena del conseqüent subscriptor perquè al redactor de torn li ha passat per alt el feliç desembaràs de la seva senyora; per haver silenciado un excel·lent de piano; per uns titulars vagament dissolvents; perquè Vic i Manresa reivindiquen honors de capitalitat; per una bombeta que no crema; per..., etc.. És costum d'acompanyar aquestes reclamacions sentimentals amb una amenaça de deserció.

Les reunions generals de les entitats donen un percentatge regular de possibles dimittents. Delicioses reunions generals! De vegades hom demana la paraula per tal de repetir, per exemple, que s'adhereix a la petició del company X, qui es fa ressò de les exclamacions del company Y, interessat perquè no s'atè la petició del company Z; es tracta, almenys, de felicitar algú. Ordinàriament, després s'elegeix per a la Junta renovada, tots aquells que han demanat la paraula més vegades. Tot això és natural, però sempre hi ha qui, en veure fallides llurs il·lusions, se li omple d'àcids l'estómac, es posa trist, i per menys de cinc cèntims, es faria esborrar de la llista.

L'únic remei contra això és una contenció a la sensualitat de les petites coses i el no atorgar, perquè si, la integritat de la simpatia al primer nucli nouvingut. Una mica més d'exigència pròpia i no ens trobarem enrolats en el morbós refinament d'haver-nos de penedir perquè el president s'ha comprat una corbata nova o la filla del cafeter festeja amb un jove que no va a missa.



Servei
Post-venda



93 875 22 99*

Camí de la Cova, 3 08240 Manresa
c-e remirent@remirent.com

RETALLS PERIODÍSTICS PEL RECORD

Iniciamos estas entrevistas con el que fue notable corredor don Isidro Puntí Vallés, uno de los primeros manresanos que participó en la tradicional Subida. Lo encontramos casualmente en su domicilio de nuestra ciudad, de donde ha estado ausente una larga temporada por motivos de salud, y en donde se ha reunido con sus hijos y nietos.

—¿Es verdad que en su juventud tuvo usted una pasión loca por el deporte del motor?

—Así es. Siempre me ha gustado el deporte, pero de una manera especial el motorismo y el automovilismo. Y si en mi juventud hubiera estado más uso la aviación, también habría sido uno de mis deportes favoritos.

—¿Qué edad tiene usted?

—67. Mi mejor época de corredor fue de los 22 a los 32 años.

—¿Cuándo participó en la Subida en Cuesta a Montserrat?

—El 22 de febrero de 1925, me inscribí con mi coche David, de carreras, llevando como compañero en el coche al popular "Jaume". Según los periódicos de aquella

LO QUE VA DE AYER A HOY...

EN 1
PUNT
PLEO
CUES
EL
DE 9
LA A



LA ANECDOTA

Después de la entrevista con don Isidro Puntí, el teléfono nos puso en contacto con otro conocido corredor: don Antonio Casas.

—¿Recuerda, señor Casas, alguna de sus participaciones en la Subida en Cuesta a Montserrat?

—Sí. Recuerdo que participé varias veces en tan importante carrera. En una de ellas, me ocurrió una anécdota que voy a contarle. Al subir con mi motocicleta por la carretera hacia Montserrat, un espectador me gritó animal a todo pulmón. Yo lo apercibí claramente a pesar de la velocidad, y al llegar a la meta supe que el que así me llamó era mi futuro cuñado, el hermano de mi novia con la que iba a contraer matrimonio aquella misma semana. Afortunadamente, no ocurrió ningún accidente aquel domingo y el jueves siguiente volvía a subir aquella misma carretera de Monistrol, hacia el Monasterio de Montserrat, en donde se celebró la boda.

época, que precisamente he gozado en hojear estos días, se halla destacada nuestra actuación.

—¿Qué tiempo empleó en la Subida?

—10 minutos y 4 segundos. Nos clasificamos en tercer puesto debido a un pequeño despiste.

—¿Qué tiempo empleó el primero?

—8'53 minutos.

—¿Características de su "bólide"?

—Un autociclo marca David, de 10 H. P., equipado con motor Elzalde.

—Participó con él en otras pruebas?

—El año 1925 fue para mí el año de oro. En Tarrasa conseguí un tercer puesto, el 25 de enero. El 12 de abril, gané una medalla de oro en la carrera que organizó el Real Moto Club de Barcelona, denominada "Barcelona-Valencia de Re-

gularidad", con Villón. Participamos en los alrededores del motor, clasificamos en tercer puesto.

En el mes de mayo, participamos en la carrera del dromo Terramar, donde hice famoso en el que logré unos segundos en la categoría.

rodando por las altas velocidades que todo el público, en los últimos metros, hizo justo tercer lugar.

—¿Por lo visto, especialista en terrenos?

—Tengo en mis memorias. El que me sigue es el de la siguiente

RETALLS PERIODÍSTICS PEL RECORD

25, EL CORREDOR MANRESANO DON ISIDRO VALLES, PILOTANDO UN COCHE DAVID, EM- UN TIEMPO DE 10 m. 4 s. EN LA SUBIDA. EN A A MONTSERRAT

SMO CORREDOR, EN 1926, EMPLEO UN TIEMPO m. 40 s.

ECDDOTA DEL CORREDOR DON ANTONIO CASAS



parada en Caste- los mejores co- ento y nos clasi- puesto.

octubre, partici- vertura del Autó- de Sitges, que se muchos años y en e los mejores éxi- a de los 1.100 c.c.,

utódromo a altas entusiasmaron a n despiste en los e dejó en un in-

usted fue un es- ceros puestos? haber varios pri- s me satisface es Subida en Cuesta

a Montserrat, disputada en 1926, el 22 de marzo, que conseguí llegar primero en la categoría de 1.100 c.c., clasificándome delante de relevantes figuras, con las cuales habíamos sido rivales en numerosas carreras anteriores.

—¿Tiempo empleado en esta su segunda intervención en Montse-rrat?

—9 minutos cuarenta segundos. El récord absoluto fue de 9'15 minutos.

—¿Recuerda cuál era en aquellos tiempos el récord del mundo de velocidad?

—Sí. En el año 1925 se hizo famoso, en Francia, el corredor Anderson, el cual montando una moto Indian, batió el récord del mundo de velocidad, alcanzando una media horaria de 256 kilómetros.

—¿Cuál es la velocidad máxima alcanzada por usted?

—Es mejor no recordarlo. Sólo le diré que pasé en muchas ocasiones de los 100 kilómetros por hora, que en aquellos tiempos ya era correr, y yo tenía una Indiana-Norton y un David.

—¿Ha tenido algún accidente?

—Únicamente uno en la carretera de Rellinás. En este sentido me puedo considerar afortunado.

—¿Otros corredores manresanos participaron con usted en alguna carrera?

—Sí. Recuerdo en una Subida en Cuesta a Montserrat, el debut de Antonio Carner, con su Norton, y de Antonio Casas. También Morelló y otros que han ido desapareciendo en el transcurso de los años.

—¿Qué diferencia existe entre los corredores de su época y los de hoy?

—Los corredores de ahora nos ganan en rapidez porque tienen las máquinas más rápidas, pero por voluntad tal vez no han alcanzado nuestro grado. Actualmente casi todos los pilotos reciben las máquinas y vehículos de las mismas casas constructoras y en nuestros tiempos no sucedía lo mismo. Únicamente los más aficionados o pudientes se procuraban los motores más rápidos.

—¿Y en el orden del circuito?

—Ahora reúne mejores condiciones que antes. Entonces la carretera carecía de peraltas y vallas, lo cual hacía mucho más difícil la ascensión, peligrando la seguridad de los que nos aventurábamos a participar. Si en nuestros tiempos hubiéramos tenido las comodidades de ahora, yo creo que habríamos volado. Porque sentíamos muy honda nuestra afición, hasta el punto de cometer verdaderas locuras, viniendo a mi recuerdo varias anécdotas, una de ellas se la podría contar muy bien el amigo Casas. Pero, en fin, es mejor dejar en paz aquellos tiempos.

Y metido en sus recuerdos, dejamos al buen amigo Puntí.

A. QUINTANA

Casimiro Pío

Un veterano de la Subida en Cuesta a Montserrat

Todavía recordamos la gran popularidad que posee don Casimiro Pío, una popularidad que alcanza dentro del ambiente del motorismo local con su participación en cuantas pruebas organizaba "Moto Club Manresa" y en diferentes carreras celebradas fuera de nuestra ciu-

Esta carrera está catalogada como la de más solera de Cataluña y posiblemente de cuantas se celebran en España, como lo demuestra la numerosa participación de corredores de diferentes provincias. Aparte de su importancia, es tal vez la más difícil y considero que

rápido accidente del cual salí milagrosamente ileso, no en cambio la motocicleta que quedó materialmente deshecha de la parte delantera: faro, horquilla, así como la parte eléctrica. Inmediatamente me dispuse a repararla, en cuya tarea pasé toda la noche en un taller de Montistol de Montserrat. Y, como si nada hubiese ocurrido, a la hora de salida estaba yo allí como los demás.

—En aquellos años, ¿con qué figuras competían ustedes?

—Creo que participaba lo mejor de este deporte; recuerdo los nombres de Ortueta, de Madrid; Kutz, de Bilbao; Aranda, de Barcelona; Vidal, etc.

—¿Qué diferencia existe entre la carrera de entonces y la de ahora?

—Desde luego, el recorrido era mayor, o sea de ocho kilómetros, como también la cantidad de curvas, cuyo número era de noventa y ocho. Actualmente, tanto el recorrido como las curvas, se ha disminuido; por otra parte, el estado de la carretera se encuentra más acondicionado.

—Por aquel entonces ¿cuál era el número de participantes?

—Aproximadamente de medio centenar de corredores.

—¿Qué opina la organización de Biela Club?

—A mi entender creo que es perfecta, cuenta con un nutrido grupo de organizadores que tienen previstos todos los detalles para el buen éxito de la prueba. Buenas comunicaciones, auxilios sanitarios y sobre todo una esmerada seguridad en las curvas peligrosas.

—Contando con estas ventajas, ¿volvería usted a participar?

—Prefiero ser un espectador más, no sólo se precisa afición y ganas de correr, sino que es una carrera para jóvenes ilusionados.

Estamos seguros que don Casimiro Pío volvería a correr, no hay duda, pero... los años pasan... a ritmo de una acelerada subida a Montserrat. — MANUEL SABATE.



dad. La prueba de velocidad de la Subida en Cuesta a Montserrat fue para él en varias ocasiones una manifestación de su dominio sobre la motocicleta. Es por tal motivo que en vísperas de la celebración de la VI Subida en Cuesta a Montserrat organizada por Biela Club, hemos creído oportuno recoger sus impresiones.

—¿Cuál es su criterio sobre esta prueba?

—Indudablemente esta prueba goza de un prestigio nacional, y popularidad data ya de muchos años. La primera entidad organizadora, antes de la guerra de Liberación, era el "Moto Club Cataluña" y más tarde pasó a ser organizada por "Moto Club Manresa".

la participación a la misma puede catalogarse para pilotos experimentados; no todos son aptos para esta carrera.

—¿En cuántas ocasiones participó usted en dicha prueba?

—He tomado parte en cuatro ediciones, tres de ellas con sidecar y una con motocicleta Derby 350 c.c.

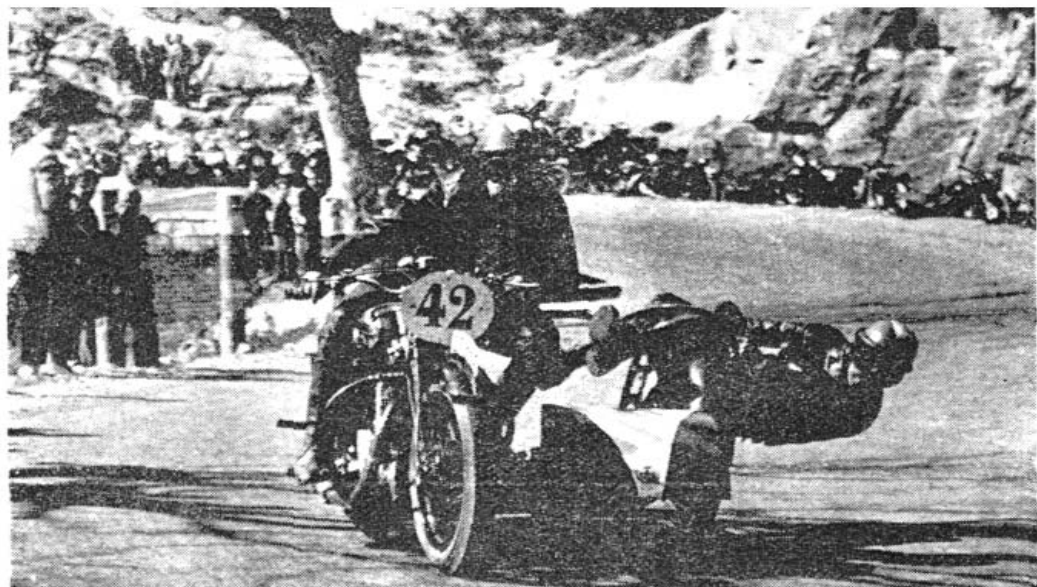
—¿Cuál fue su clasificación?

—En la categoría de sidecars, un año logré el primer puesto y las dos veces restantes el segundo puesto. El año que subí con la motocicleta de 350 c.c. obtuve un tercer puesto. Por cierto que de aquella ocasión, guardo un recuerdo no muy grato a pesar de todo. En una subida de entrenamiento, el día anterior a la carrera, sufrí un apa-

RETALLS PERIODÍSTICS PEL RECORD

José María Cantarell

Un as del sidecar...



Siempre dinámico y uniendo una amabilidad que le distingue, don José María Cantarell forma parte como pieza fundamental dentro del mundillo local del motor. Le hemos sorprendido muy atareado al frente de su establecimiento comercial, sin embargo ha atendido gustosamente al diálogo.

Hablamos de la próxima subida en cuesta a Montserrat y al propio tiempo le preguntamos:

—¿En cuántas ocasiones ha participado usted en esta prueba?

—Concretamente, cinco veces desde el año 1946 hasta el año 1950

—¿Siempre con sidecar?

—Efectivamente, una motocicleta B.S.A. de 500 c.c. sidecar.

—¿Puede narrarnos sus participaciones?

—En mi primera participación, o sea el año 1946, batí el récord que había establecido en esta especialidad. En los años siguientes fui mejorando el récord, menos en el año 1949, que quedó primero el corredor local Casimiro Pío, aunque sin batir mi marca. El año 1950 logré el primer puesto, consiguiendo batir mi propio récord mejorándolo en treinta segundos. En esta ocasión conseguí un promedio de velocidad de 63'688 kilómetros por hora. Precisamente el día de la prueba hacía quince días que me habían quitado la escayola de un accidente que había sufrido.

—¿En qué confiaba más, en su pericia o en la máquina que montaba?

—Las máquinas que montábamos eran muy antiguas, su fabricación era del año 1937, por lo tanto estaban bastante usadas. Por otra parte, los que formábamos parte en estas competiciones lo hacíamos con un carácter muy independiente, ya que no contábamos con el apoyo de las casas que fabricaban la marca sobre la cual montábamos. Dadas estas circunstancias, yo creo que la base de nuestra participación consistía en un 40 por 100 de trabajo de laboratorio en la perfección de la máquina y el 60 por 100, poco miedo, mucha suerte y conocer el circuito. Por mi parte, varias veces antes de la carrera, recorrí a pie algunos de los tramos del itinerario.

—¿Sugiere usted algo con respecto a la actual organización de Bie-la Club?

—No lo creo oportuno, puesto que considero que la organización es perfecta en todos conceptos.

—¿Considera difícil esta carrera?

—En realidad lo es.

—¿Qué punto es el más difícil y dónde radica el éxito del corredor?

—Indudablemente, en donde se pierde más tiempo es en las tres curvas después del paso a nivel, aunque con buen dominio también

puede ser todo lo contrario; en cambio, se puede ganar mucho tiempo en la curva denominada "la paella".

—¿Algún consejo para los corredores de ahora?

—Según mis experiencias sobre esta prueba, aconsejo que lo mejor es el conocer el circuito, y técnicamente considero que el desarrollo muy bien adecuado de la máquina ayudan al éxito.

—¿En qué año inició sus participaciones deportivas?

—En el año 1942 participé en carreras de regularidad y en cuanto a carreras de velocidad desde el año 1946 hasta el año 1952.

—¿En cuántas carreras ha participado?

—He participado en unas treinta y cinco carreras de velocidad, catorce de ellas internacionales. Carreras de regularidad unas veinte, todas éstas celebradas en España.

—¿Siempre corrió con sidecar?

—Las pruebas de velocidad siempre, y las de regularidad alguna vez montando sólo la motocicleta.

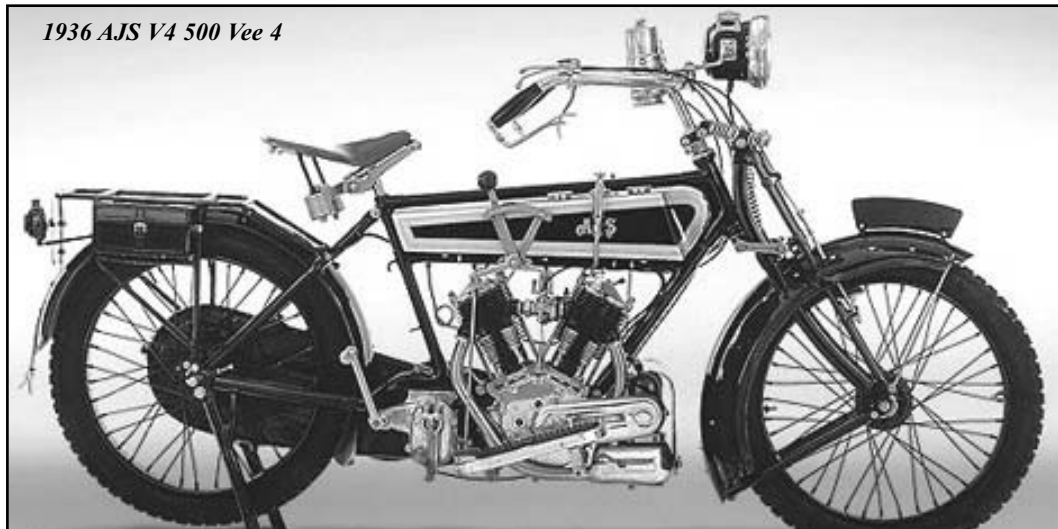
—¿No piensa volver a correr?

—Ya he corrido lo suficiente y en la actualidad debo atender mi negocio

Sobradamente el señor Cantarell tiene merecido este descanso y muy a pesar de todo, anda siempre tras la sombra del motor. — MANUEL SABATE.

MOTOS HISTÒRIQUES: A.J. Stevns (AJS)

1936 AJS V4 500 Vee 4



La ciutat de Birmingham està al centre d'una zona minera (carbó), que està a cavall dels comtats de Stafford i Warwick, i que s'anomena "Black Country" o "regió negra" si ho traduïssim al català, en conseqüència la presència de ferreters i forjadors és habitual des de fa molt temps, i van ser aquests, els artesans del ferro, els que es van convertir en mecànics primer i motoristes després.

Precisament un d'ells, en Joe Stevens, un forjador, va muntar una petita indústria mecànica. La "Stevens Screw Company", per fabricar cargols, perns i eixos. L'empresa anava marxant bé i mica en mica s'hi anaven introduint altres feines pel seu desenvolupament. Tant bon punt arribaven a la edat per treballar els cinc fills del fundador s'anaven incorporant a la fàbrica. Ells eren en Harry, en George, en Jack, en Joe jr i en Billy.

Cap a l'any 1897, els primers quatre fills d'en Joe, aprofitant la experiència del seu progenitor i la seva afició al món del motor, van fabricar el primer per a motocicleta. Era un mono-cilíndric vertical de 406 c.c., refrigerat per aigua, amb la vàlvula d'admissió automàtica i la d'escapament era lateral i desenvolupava una potència de 2,75 CV. Aquest motor va tenir un gran èxit entre els constructors, especialment a la "Wearwell Motor Carriage Company", que fabricava motocicletes amb el nom "Wolf i Wolfruna". Aquest segell comercial, va sobreviure fins al 1939.

A començaments del segle XX, es van plantejar la possibilitat de fabricar, no solament motors per a motocicleta, sinó motoci-

cletes senceres. Per això, al 1909 va néixer la A.J. Stevns & Company (les inicials eren les d'en Jack) i van posar als seus vehicles, la marca AJS.

Com que aleshores la moto no era considerada un mitjà de transport habitual sinó que estaven reservades pels esportistes i afeccionats, la millor manera de comprovar el resultat del producte fabricat eren les curses, tant de velocitat com de resistència, per això a l'any 1911, dues AJS es van inscriure a la "Tourist Trophy", acabant el quinze i setze lloc, que per ser una marca nova no va significar un mal resultat, tenint en consideració la dificultat del traçat. Eren de motor mono-cilíndric de 298 c.c., amb vàlvules laterals, transmissió per cadena i corretja amb canvi separat de tres velocitats, tot plegat de fabricació AJS.

Amb el temps, la mecànica anava canviant, i es va fabricar unes AJS amb dues velocitats en lloc de tres, però a la pràctica el corredor en disposava de quatre. Es tractava de dues cadenes primàries amb dos pinyons amb dentat diferent connectats a les dues corones de la fricció. El canvi es regia per una palanca manual mentre que passar d'un pinyó a l'altre es controlava amb un petit dispositiu situat al manillar. Aquest desgavell d'actuacions pel pilot, ara sembla exagerat, però aleshores estaven acostumats a acrobàcies de tota mena. Aquell any van ser cinc les motos que AJS va inscriure al "Tourist Trophy" i es van classificar en primer, segon, quart, sisè i vint-i-novè. Per aquest últim, la sola participació es pot considerar una victòria.

MOTOS HISTÒRIQUES: A.J. Stevns (AJS)

Al declarar-se la primera gran guerra, com totes les fàbriques, eren obligades a treballar pel govern, i en aquests anys va ser molta la experiència mecànica rebuda que, al final de la guerra, es va utilitzar per tornar a emprendre la veritable vocació del fabricant.

A l'any 1920, es va organitzar la primera "Tourist Trophy" de la postguerra, i AJS hi va participar amb una 350, pilotada per Cyril Williams, que va arribar primer a la meta malgrat haver d'empènyer la moto fins allà, els últims metres. Era una moto de 248 c.c. Amb vàlvules inclinades a 90° la cambra de combustió de forma hemisfèrica. La culata, de foneria, era mòbil, la transmissió per cadena amb dues cadenes primàries totalment cobertes en la seva totalitat. El canvi, de tres velocitats com al 1914, proporcionava, en realitat un conjunt de sis velocitats, una excepcionalitat a l'època. Aquest model de moto, va arribar a agafar una velocitat de 129,500 km/h., molt elevada per una 350 del moment.

A l'any següent hi ha una anècdota, que fins als nostres dies, mai més ningú ho ha pogut repetir. La AJS 350 va guanyar el "Junior Tourist Trophy" en la seva categoria i també la Senior T.T. Reservada a les motos de 500 c.c.. Howard Davies va participar a la prova de 500 amb la mateixa moto de 350 amb la que havia guanyat la seva. Aquesta feta mai més s'ha igualat.

A l'any 1926, es va fabricar en sèrie una 350, millorada, que va tenir una gran acceptació entre el públic i els afeccionats. Per aquesta època la AJS també fabricava en sèrie una

de dos cilindres 800 c.c., amb vàlvules laterals i mono-cilíndriques, també amb vàlvules laterals, de 500, 350 i 250 c.c.. També disposava d'uns models no gaire aconseguits amb motors de dos cilindres en V de 500 c.c. muntats transversalment al xassís amb l'eix del motor longitudinal, a l'estil que faria famós

la Brough Superior a la seva època daurada

A l'any 1928, la AJS 350 amb la distribució de l'arbre de lleves en culata seguia en el catàleg de l'empresa, al mateix temps que van iniciar moltes altres activitats que acabarien per portar-los a la ruïna. Van voler fer masses coses en molt poc temps. Una gran indústria on les pròpies ambicions van determinar la seva crisi.

L'any 1927 van començar a construir vehicles comercials, després van entrar al camp de les ràdios, al 1930 es van aventurar a la fabricació d'un automòbil, en dues versions, predestinat al fracàs, exactament igual que les noves motocicletes incloses al catàleg. Tot seguit van arribar els anys de la depressió i la AJS, com a tal, no va aconseguir sobreviure.

Va adquirir la fàbrica la "Matchless Motorcycles", dels germans Collier, antics rivals dels Stevens. Un cop van comprar la AJS es van limitar a explotar la marca, però el seu programa no es va realitzar totalment fins passat l'any 1949, quan la producció d'ambdues marques només es diferenciaven pel segell dels dipòsits i per l'acabat d'alguns models.

Mentre tant, la "Matchless Motorcycles", s'havia convertit en la "Associated Motorcycles" propietària de les marques Matchless i AJS. Temps després James, Francis Barnett i Sunbeam, es van fer amb la Norton.

En properes revistes, farem un repàs de la vida de les AJS, durant els anys següents, que tenen tanta o més importància que la seva fundació, però això ho explicarem en properes edicions de la nostra revista.

*Els germans Stevens l'any 1900
de dreta a esquerra:
George, Joe Jr, Harry i Jack*



LE TOUR DE CORSE: ANTONI ARDERIU

Antoni Arderiu con su mujer, posando con el Porsche con el que han participado en "Le Tour de Corse"



Con el deseo de experimentar nuevas sensaciones en el mundo de los clásicos , me inscribí este año en la XIV edición del Trophee en Corse, prueba de automóviles clásicos y de colección que se desarrollaba íntegramente por la isla de Córcega, a una semana de haberse disputado allí el WRC y por las mismas carreteras.

El rally era una prueba de esas que triunfan ahora por Europa y que consisten básicamente , en disfrutar de muchas horas de conducción por carreteras no muy transitadas , con el acicate de no perderse, pues la dificultad y las penalizaciones están en la navegación. La organización marca un recorrido esquemático en el que te advierten que hay controles de paso secretos en los que no se puede entrar en dirección contraria a la señalada. Cada pérdida de un control supone una penalización y, naturalmente, gana quien menos penaliza. Ello permite hacer grupo con otros participantes que encuentras en el camino , pararse a tomar un café o hacer fotos si consideras que vas bien de tiempo así como ver algo del paisaje que, con el crono , no podrías ver. Todo ello aderezado con una infraestructura lúdica que era de cinco estrellas. Unas muestras: a la llegada al puerto de Toulon te recogían los equipajes que luego te encontrabas en el hotel y, en cada control de paso, copita de champagne Laurent Perrier o vino corso y especialidades gastronómicas de la región.

Participaron 120 coches, cuyos conductores no parecían estar excesivamente preocupados por la jornada de 40 horas. Glamour a tope y coches de ensueño. Un Ferrari 196 SP de 1957, Ford GT 40, Lancia Stratos y HF a "porrillo", Jaguar E y XK, Lamborghini Miuras varios Alpine 1600 s y 1800, un AC Cobra, Ferraris Dino, Maseratis, varios Porsche Carrera RS (entre ellos el mío), otros 356, Mercedes-Benz, Lotus Seven, Triumph TR 3 y TR 4, Austin Healey, NSU Meznarie. La organización admitió también, fuera de concurso, diez vehículos modernos excepcionales, que eran dos Porsche GT 3, un Ferrari Scaglietti, dos F 355, tres Lotus Elysee y dos Maserati Cup. La verdad es que, semejante compañía no era, en absoluto, desmerecedora de nuestros clásicos. Mayoría absoluta Porsche, que estaba representada por todos sus modelos de calle y alguno de competición desde 1956



Circulando por püsimas carreteras de Cyrcega.

LE TOUR DE CORSE: ANTONI ARDERIU

La prueba salía de Toulon donde se hacían las verificaciones técnicas y administrativas y se embarcaba rumbo a Bastia. Tras una noche a bordo, bastante movida para un mediterráneo, se desembarcaba y, sin tiempo ni de calentar el coche, se disputaba la primera etapa entre Bastia y Zonta, con 202 km y cinco horas para hacerla. Allí nos empezamos a dar cuenta de lo que es Córcega cuya mejor carretera es similar a las conocidas Costas de Garraf por el antiguo trazado. Por eso al rally le llaman el "Rally de los 20.000 virajes". Tras una opípara comida en el Relais du Senglier, vuelta al coche y 80 km más hasta Bonifacio, un bonito pueblo en el sur de la isla, que tiene una zona amurallada. Debí ser un antiguo puerto de corsarios, además de haber hospedado al mismísimo Napoleón. Llegada, instalación en el hotel, paseo para hacer turismo y una animada cena en un restaurante del puerto, pusieron fin al primer día.

Al día siguiente salíamos de Bonifacio para llegar a comer al Club Náutico de Porto Novo tres horas más tarde. Un recorrido de 180 km por unas carreteritas que apenas merecían este nombre y atravesando unos pueblos por calles estrechas llenos de gente a rebosar animando a los participantes. Para colmo, lluvia fina que, junto con la pasta de goma dejada por los World Rally Cars, la semana anterior, hacían que la ruta fuera de lo más resbaladiza, por lo que no es de extrañar que, en el descenso a Porto Novo me marcase dos soberanos "trompos" que, afor-

Algunos Ferrari modernos también participaron



tunadamente, no tuvieron más consecuencia que la de que los improperios que me dirigió mi copiloto se oyeran en la Catedral de Burgos. En el baile me acompañaron otro Porsche y el Lancia Fulvia HF, de las futuras ganadoras de la Coupe des Dames, que tampoco sufrieron ningún daño. Tras un espléndido buffet con vistas al mar, la etapa "après midi" de 157 km fue todavía más dura que la de la mañana. A pesar de empezar por una carretera muy bonita al lado del mar, pronto cambió para empezar a subir montañas, pero esta vez por auténticos caminos de cabras. Las paellas necesitaban de maniobras para poder negociarlas y el asfalto era una mera sugestión. Llegamos a Bonifacio a las 18 horas absolutamente agotados. Paseo, copas y otra espléndida cena en el restaurante del puerto para acabar a hora francesa, es decir, a las diez..



Uno de los puertos donde comimos, Porto Novo, donde cayó una lluvia muy fina que dificultó el Rally.

LE TOUR DE CORSE: ANTONI ARDERIU

Momentos de descanso para disfrutar de los maravillosos paisajes de la Cosat Azul.



La ultima etapa arrancaba a las 9 de la mañana de Bonifacio para, tras 202 km, comer en un hotel cerca de Calvi, pero ya, en el acantilado. Hacía un frío endemoniado y, a la hora de comer, nos notificaron que la etapa de la tarde, la subida al puerto del Vergio, quedaba modificada por culpa de la nieve caída. La organización se las apañó para hacer un nuevo rutómetro mientras comíamos, de tal forma que, cuando tomabas la salida para la etapa de la tarde, ya te daban el nuevo itinerario. Chapeau ! , como dicen los de allí. La tarde discurrió placidamente entre Calvi y Bastia sin otro incidente a destacar que el trompazo que se dio el precioso Ferrari Dino 196 SP contra, horror de los horrores, una Xsara Picaso, que iba de rally en dirección contraria y que dejó al Ferrari hecho fosfatina. No se merecía un final tan poco digno, y es que los corsos, en su tierra, conducen como posesos. Una fuerte tormenta, con granizo incluido, nos animó la llegada a Bastia y nos permitió otro glorioso "trompo", esta vez en una rotonda, sin mas consecuencia (uno se va habituando, al parecer). Llegada al puerto, merienda regada con champagne, reparto de premios y embarque para llegar a Toulon, a primera hora de la mañana, y de allí a Barcelona, con más rapidez y comodidad que un tren de cercanías.

Resultaron vencedores los tripulantes del Lancia Stratos, lo que ya es una cosa seria. En la Coupe des Dames, unas agraciadas damas a bordo de una Lancia Fulvia HF " fanalone " y como "rookie " de la prueba se premió a una preciosidad holandesa que iba como un tiro a bordo de un Alpine 1600 S. No me acuerdo de los nombres puesto que, por un problema de intendencia (iba escaso de combustible y tenía que repostar nada más salir del barco) , no me quede a recoger las clasificaciones. Ah! me olvidaba : en Córcega no hay 98 oc. en toda la isla, así que aditivo y , andando!



Espectacular Ferrari que demuestra el nivel del Rally

ASAMBLEA ANUAL DE LA FIVA



Como ya viene siendo tradición, el último fin de semana de octubre tuvo lugar la Asamblea Anual de la Federación Internacional de Vehículos Antiguos. El lugar elegido para este año era la ciudad de Copenhague, como preludio de lo que se iba a decidir.

Y lo que se decidió fue un auténtico cambio generacional y de estructura de la FIVA que han pasado a un claro dominio nórdico. Cesaron en sus cargos, por transcurso del tiempo reglamentario para el que habían sido elegidos, el Presidente Michel de Thomasson y el Vicepresidente Claude Delagneau, y fue elegido Presidente por aclamación, Mr. Horst Brunningy, reelegido Vicepresidente, Mr. Andrew Burt, quien también llevará provisionalmente la Secretaría General, hasta encontrar sucesor a Richard Sanders, tristemente fallecido en Abril de este año y al que la Asamblea dedicó un emocionado recuerdo.

Otros temas interesantes fueron los de señalar como Rally Mundial FIVA 2008 la Volta a Madeira, excelente prueba que goza de un gran prestigio y una no menos excelente organización. En el campo de las motos, el Mundial tendrá lugar en Eslovenia y, la próxima asamblea se celebrará en Bruselas el último fin de semana de octubre de 2008. Igualmente se comentaron los cambios a introducir en la clasificación de vehículos anti-

guos, la posibilidad de hacer una ID Card específica para motos, la instalación, muy discutida, de una pequeña estructura en EEUU y la admisión de la rama de coches veteranos del Real Automóvil Club de Jordania como miembro de la FIVA.

La Asamblea finalizó con una cena de gala en los locales de una Museo de Automóviles y que fue presidida por el Príncipe Joachim, hijo de la Reina Margarita. El Príncipe, que resultó ser un gran aficionado a los clásicos y que participa en pruebas a bordo de un Lotus Cortina, departió con todos los presentes y participo en las tradicionales celebraciones que organizan Claude Delaganeau y Stratos Vamakidis para, al final, hacerse una foto con las esposas de los españoles y andorranos allí presentes, algunas de las cuales debieron identificarse correctamente para poder acceder a la mesa presidencial.



La famosa Sirenita, símbolo de Copenhague

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

MECÀNICA D'ABANS: LUBRICACIÓ

Quant dos sòlids es freguen l'un amb l'altre es produeix una elevació de la temperatura que es manifesta en tots els mecanismes de la motocicleta, i en especial als del motor, que treballen en condicions molt poc favorables.

En efecte, el pistó realitza de dos a cinc mil viatges al llarg del cilindre en un minut de temps, i, per si no n'hi havia prou, rep en el seu fons el cop de les explosions i l'elevada temperatura de les mateixes.

L'eix del pistó i la seva articulació amb el peu de la biela esdevé un altre mecanisme amb el que es produeix un fort fregament i que està exposat a una forta calor. El coixinet del cap de la biela i l'eix del cigonyal són altres punts on es produeixen fregaments sota fortes pressions. Les vàlvules freguen amb les seves guies; els pinyons de distribució, les lleves de vàlvula i tots els mecanismes del motor constitueixen exemples de fregament que es precis disminuir perquè la marxa del mateix sigui possible.

Per disminuir el fregament entre sòlids es recorre a la lubricació, que consisteix en posar entre les superfícies metàl·liques que pateixen el fregament una pel·lícula de líquid que s'adhereix a les mateixes i que evita el contacte directe, produint-se el fregament entre les capes del líquid adherit, i disminuint l'escalfament.

En el cas d'evitar el fregament entre metalls, s'utilitza com a líquid lubricant l'oli d'origen mineral procedent de la destil·lació del petroli.

Les qualitats que ha de reunir un bon lubricant poden resumir-se en les següents:

1. Tenir cohesió, tensió superficial i viscositat suficient per mantenir-se sobre les superfícies fregades formant una pel·lícula que no es trenqui o s'esquerdi.

2. Que la seva viscositat presenti poca variació amb els canvis de temperatura, de manera que l'oli sigui el més viscos possible, i

bastant fluït a temperatura baixa.

3. Tenir un alt punt o temperatura d'inflamació, i una temperatura de combustió tan alta com sigui possible, això portarà aparellada una elevada temperatura de vaporització i descomposició.

4. Ser completament neutre, lliure d'acidesa, i ser fix, conservant les seves bones qualitats en les condicions de serveis imposades pel funcionament del motor.

5. No presentar impureses sòlides de cap gènere, ni incorporades ni procedents del mateix lubricant.

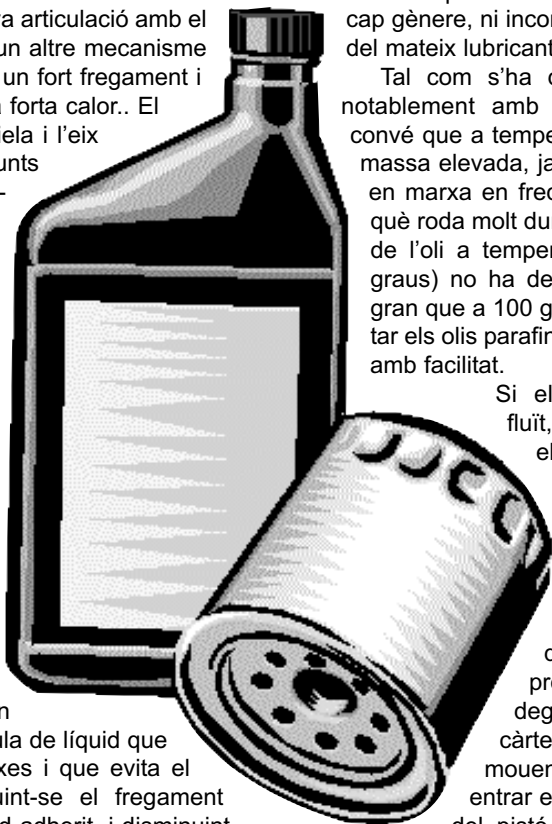
Tal com s'ha dit, la viscositat varia notablement amb la temperatura, però convé que a temperatura normal no sigui massa elevada, ja que llavors la posada en marxa en fred, resulta pesada, perquè roda molt dur el motor. La viscositat de l'oli a temperatura normal (uns 20 graus) no ha de ser 30 vegades més gran que a 100 graus. S'han de descartar els olis parafinosos que es congelen amb facilitat.

Si el lubricant es massa fluït, el consum resulta més elevat; però, en general, no per això les parts fregants pateixen un desgast més gran.

El lubricant d'un motor es consumeix poc en realitat, i el desgast més gran prové de les pèrdues per degoteig a les juntes del càrter i al tubs per on es mouen, o per cremar-se al entrar en contacte amb el fons del pistó, que es troba a una temperatura molt elevada, i que així provoca el seu refredament. Un altre part es queda en les parets del cilindre i es crema amb la barreja explosiva, sortint amb forma de fum amb els gasos de l'explosió.

En els motors de moto s'apliquen diferents sistemes de greixatge. Aquests poden ser: greixatge per barboteig o esquitxament; greixatge mixt, a pressió i per barboteig; i greixatge a pressió i circulació d'oli o a càrter sec.

En el sistema antic de greixatge per barboteig, o esquitxament, l'oli es enviat al càrter mitjançant una bomba accionada a ma o a peu pel motorista. D'aquesta manera es



MECÀNICA D'ABANS: LUBRICACIÓ

manté en el càrter un determinat nivell d'oli, de forma que, el volant al girar, fa que el cap de la biela es greixi i, esquitxant l'oli, el faci arribar fins al cilindre i al peu de la biela lubrificant-los (fig. 25).

L'arribada de l'oli al càrter està assegurada en aquest sistema de greixatge, on l'activa voluntàriament el motorista. Posteriorment, es va substituir aquest sistema per una bomba proveïda d'un ressort inferior que era el que forçava l'entrada d'oli en el càrter. En aquest sistema el motorista al actuar sobre la bomba, comprimia el ressort i el pas de l'oli, des de la bomba al càrter es produïa mitjançant un comptagotes que es regula a voluntat. D'aquesta forma l'oli entra en el motor d'una manera contínua i en el que el motorista pot controlar, a través d'un tub o tapa de vidre que protegeix el comptagotes, si el subministrament d'oli és el correcte (fig. 26).

Aquests dos sistemes de greixatge descrits són en realitat variants del tipus de lubricació per barboteig o esquitxament. En els dos, el greixatge de tots els mecanismes del motor es fa mitjançant l'oli que projecta el volant del motor al girar a una elevada velocitat submergit en el lubricant del càrter. A mesura que la velocitat augmenta i que la temperatura és més alta i, per tant, l'oli és més fluït, la quantitat d'aquest que és arrossegada i projectada pel volant és menor, el que significa que la seva lubricació és més deficient. Això obliga a subministrar un excés de lubricant que es crema i dona lloc a un ràpid embrutiment del motor.

Una part del motor que necessita un greixatge més eficaç és el cap de la biela, i s'ha afavorit modificant la lubricació per barboteig, fent que l'oli entri en el càrter a través del cigonyal o dels volants que el substitueixen i pel cap de la biela.

Un altre millorament del sistema de greixatge va ser l'aplicació de bombes d'alimentació d'oli mogudes pel propi motor, de manera que el subministrament d'oli resulta proporcional al nombre de voltes d'aquell, automatisme molt digne de ser tingut en compte.

Hi han varis tipus de bomba mecànica: bomba d'engranatges, bomba d'èmbol i

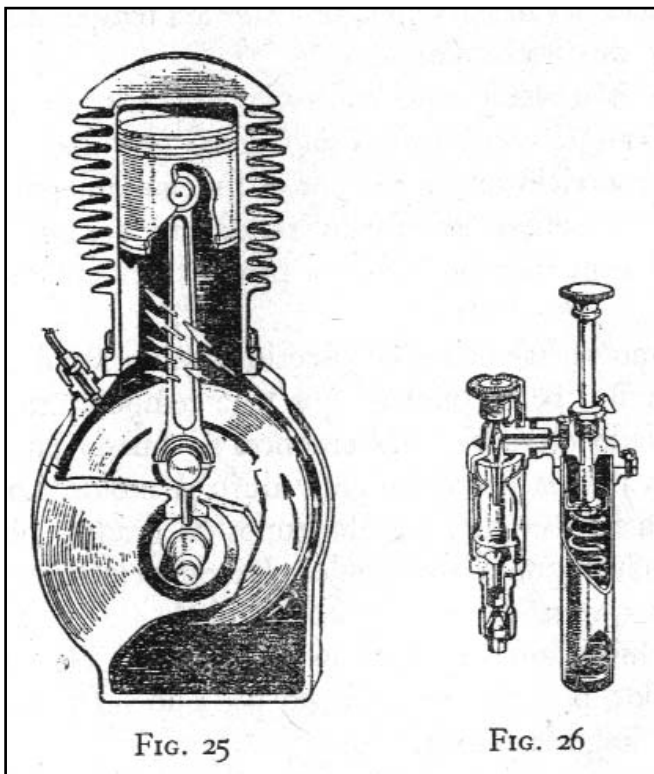


FIG. 25

FIG. 26

bomba excèntrica de paleta, figura 27.

La bomba d'engranatges (I) està formada per un parell de pinyons plans que giren en un espai que els envolta. L'oli es troba empresonat per les dents dels pinyons i és empès al conducte de sortida. Aquestes bombes empenyen bé l'oli però en canvi aspiren malament; per això solen muntar-se submergides en el lubricant.

Les bombes excèntriques a paletes (II) és més generalitzat, existint molts sistemes. Consisteixen en un tambor en el qual van disposades paletes que, mitjançant un ressort, s'aguanten recolzades en les parets del recipient en el que gira el tambor.

El tipus de bomba a pistó (III) és més generalitzat, existint molts sistemes. Consisteixen en un petit pistó que es mou en el cilindre, que juga el paper de cos de bomba mitjançant una excèntrica, o lleva, o per mitjà d'una ranura en forma d'hèlix (fig. 28). En alguns models, el pistó està immòbil i el que es mou és el cilindre. En aquestes bombes existeix un sistema de fàcil regulació de la quantitat d'oli que es subministra, per que el motorista pugui establir la quantitat de lubri-

MECÀNICA D'ABANS: LUBRICACIÓ

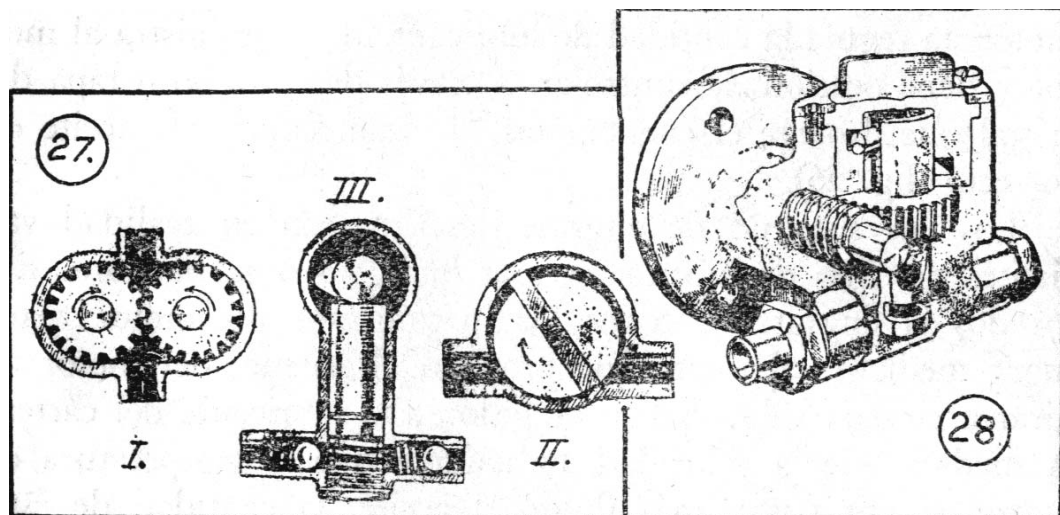


FIG. 27

FIG. 28

cant requerit pel motor. També van proveïdes totes les bombes d'un dispositiu que indica si el seu funcionament és correcte.

Els sistemes de greixatge per esquitxament amb bomba mecànica són molt satisfactoris i només se'ls hi pot reprotxar un estalvi deficient de lubricant degut a l'oli que es crema i al que s'impurifica al càrter. Per eliminar aquests inconvenients es tendeix, en les màquines d'alta classe i de tipus esportiu, a establir sistemes de greixatge amb circulació d'oli, designades com "a càrter sec".

En aquest sistema de greixatge l'oli és enviat a pressió als diferents punts a lubricar i s'acumula en el càrter del motor, d'on és aspirat per una bomba i enviat a un tanc separat o formen cos amb el motor, on l'oli es refreda abans de ser injectat de nou per la bomba als punts a lubricar (fig. 29). Aquest sistema de greixatge és més complicat i car d'establir que el de lubricació per barboteig o esquitxament, però és més eficaç. Requereix dues bombes i un dipòsit o tanc col·lector d'oli, que a la vegada juga el paper de refrigerant. El consum d'oli és bastant inferior en el sistema a càrter sec que en els altres, però el lubricant s'ha de renovar periòdicament, de la mateixa forma que es renova l'oli de greixatge dels cotxes. Així que, a més de reposar l'oli consumit, de tant en tant s'ha de canviar la totalitat del lubricant.

Aquesta renovació d'oli té més importància en aquest sistema de lubricació que en el

sistema de barboteig, ja que la capacitat del tanc col·lector és molt més gran (unes cinc vegades) que la del càrter del motor, que juga el paper de col·lector d'oli en els sistemes de greixatge per esquitxada.

La lubricació dels motors moderns resulta més fàcil i eficaç que la dels antics. El conjunt de la màquina està millor estudiat i la seva temperatura de funcionament és, en general, més baixa. Per una altra part, en el cap de la biela, munten molts constructors, coixinets a rodets, i els coixinets suport del eix del motor són, en molts motors, coixinets a boles; sistemes de coixinets que requereixen menys lubricació que els de tipus normal o llisos.

La lubricació dels motors a dos temps pot ser anàloga a la dels motors de quatre temps. Però presenta a més un sistema de lubricació que li és característica, que resulta molt pràctic i que gaudeix de gran popularitat. És el sistema de greixatge per barreja, que no requereix bomba ni cap accessori.

El greixatge per barreja consisteix en barrejar una determinada proporció de lubricant en la gasolina. Aquest sistema té l'avantatge de presentar una relació molt regular entre el treball que realitza el motor i la quantitat d'oli destinat a la lubricació. D'una manera aproximada, el consum de gasolina del motor, és proporcional al treball realitzat i quan més gran és aquest, més gran és el esforç al que estan sotmesos les friccions del motor i els seus mecanismes.

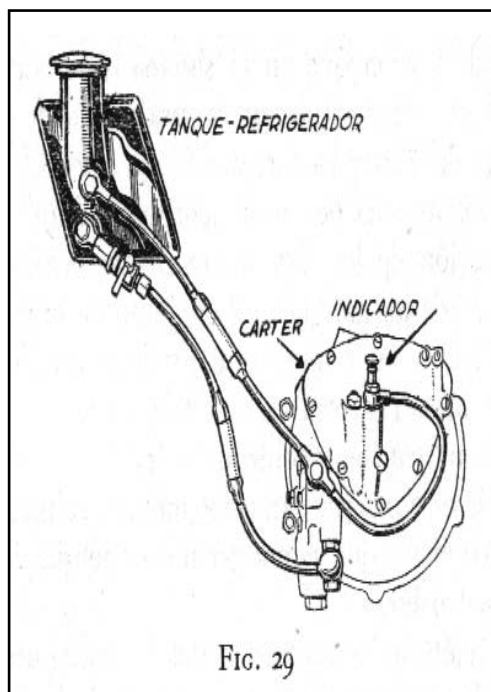
MECÀNICA D'ABANS: LUBRICACIÓ

A aquesta major exigència de la lubricació correspon automàticament una major quantitat de lubricant en el sistema de greixatge per barreja, sense que comporti cap complicació mecànica. L'única precaució a prendre en aquest tipus de greixatge és la d'adoptar la dosis d'oli recomanada pel constructor amb tota exactitud i en no apartar-se de la qualitat i tipus d'oli prescrit. Sobre tot s'ha de tenir molt de cura en fer servir un oli presentant la viscositat del recomanat i no pretendre compensar la diferència d'aquesta, augmentant o disminuint la proporció d'oli en la gasolina.

La proporció d'oli a dissoldre i el seu tipus han de venir donats pel constructor, que coneix les exigències de la seva màquina. En cas de motors nous, es pot augmentar en un 10 o 12 per cent, la proporció d'oli en la gasolina, però en períodes normals la proporció no sol passar d'un 8 per cent.

Un altre sistema senzill de greixatge del dos temps és el sistema per aspiració.

Quan el pistó efectua la seva carrera ascendent es produeix una depressió del càrter, que és aprofitada per aspirar l'oli contingut en un recipient independent. Una bola disposada de forma que faci el paper de vàlvula, evita el retorn de l'oli al tanc quan el pistó baixa. Una agulla posada en comptagotes permet regular el pas de l'oli i un visor de vidre facilita el control del oli vessat. S'ha de tenir la precaució de tancar el pas de l'oli quan el motor no funciona per evitar que l'oli passi al càrter. El sistema de greixatge per aspiració resulta senzill, però té l'inconvenient de ser poc automàtic i requerir atenció, doncs resulta que la depressió del càrter és màxima quan el carburant està tancat, o sigui quan el motor funciona amb poc gas i, en canvi, és mínima quan el carburador està obert a tot gas. O sigui que, quan el motor requereix més lubricació, és quan aspira menys oli, mentre que el



subministrament és màxim quan la necessitat és mínima.

El greixatge per bomba mecànica s'aplica amb èxit en el motor de dos temps i consisteix en injectar l'oli en la base del cilindre mitjançant la bomba moguda per un motor, i del mateix tipus que les utilitzades pel greixatge dels motors de quatre temps.

Com que l'oli és subministrat a pressió per la bomba, pot ser dirigit directament, a través del cigonyal, al cap de la biela, que és el coixinet més vulnerable del motor, i des de allà, esquitxa al pistó i al cilindre.

La lubricació per circulació, a càrter sec, és poc utilitzada en els motors de dos temps, degut al reduït nombre de mecanismes a lubricar, ja que no tenen vàlvules ni excèntriques ni pinyons de distribució.

 TOMÁS BELLES VENDA I SERVEI DE TOTES MARQUES MOTOS, BICICLETES, QUADS I MICROCTXES Passeig del Riu, n° 62 - 08241 MANRESA Tel./Fax Vendes 93 875 40 88 - Tel. Taller 93 872 35 13 info@tomasbelles.com www.tomasbelles.com	
--	--

VISITA AL CASTELL DE MONTSONÍS

La secció de motos de carretera va tancar la temporada reunint una trentena de motards per fer una visita guiada al castell de

Montsonís i un dinar a Fontllonga, malgrat ésser l'11 de novembre el temps ens va acompanyar i vàrem passar un bon dia



PROPERES SORTIDES

2 de març

Mirant la programació del Moto Club per l'any 2008, que surt en aquesta revista, veureu que tenim tres sortides programades, la primera serà el dia 2 de març, aprofitant que es temporada de calçots i per assegurar el bon temps, buscarem un lloc per poder fer una visita cultural i una bona calçotada, de moment ja us podeu apuntar el dia a l'agenda.

14 i 15 de juny

Mes endavant, el juny, el cap de setmana del 14 i 15, us proposem una sortida de dos dies cap al Delta de l'Ebre, des de Manresa no s'hi va gaire cap aquesta zona i realment val la pena fer-hi una visita just quan l'arros està verd i el paisatge es tan bonic, no cal dir que s'hi menja molt bé i fins hi tot podrem inaugurar el temps de platja.

A la tardor ja veurem que farem, depèn de si voleu continuar fent excursions d'un dia o

Parc Natural del Delta de l'Ebre



de dos, tenim temps de parlar-ne i diverses propostes.

Vicenç Coma i Cecília Térmens



PROPOSTES DE FUTUR de'n Vicenç Coma

Estada meva a Ant Ben Addou, ciutat de Marroc



Parlant amb diferents socis i simpatitzants, ha sortit moltes vegades el tema d'organitzar una sortida cap al Marroc, amb motos de carretera, realment és una idea molt engrescadora, i per nosaltres no quedaria, ja sabeu que hi anem cada any i sempre hi trobem coses noves i mai en tenim prou, però, organitzar una sortida així és força laboriós i caldria poder comptar amb un grup de gent compromesa en ferm a anar-hi per començar la prospecció aprofitant que hi tornem la propera primavera.

La primera cosa que s'ha de concretar són les dates adients, no s'hi pot anar a l'agost i en altres dates és difícil trobar un mínim

necessari de deu dies de vacances, només hi ha la possibilitat d'organitzar-ho per Setmana Santa, quan tothom, més o menys, pot combinar-se uns dies de festa, anar al Marroc en aquestes dates només té un problema, és temporada alta i hi ha moltíssima gent, això comporta que resulta més car i més difícil d'organitzar però realment, és el millor temps.

Podem parlar-ne en les properes trobades, però perquè us animeu, us fem la proposta d'organitzar un viatge al Marroc del divendres de Rams dia 3, al dilluns de Pasqua dia 13 d'abril del 2009.

Vicenç Coma i Cecília Térmens



Estada meva a la Kasba Ouarzazate, al Marroc

	ROSET	Passeig Pere III, 83, entl. 1a Tel. 93 874 36 00 Fax 93 874 00 55 08242 Manresa e-mail: grosset@mugenat.es
	• GESTORIA • ASSESSORIA • ASSEGURANCES • FINQUES • SERVEIS JURÍDICS	Plaça Clavé, 9 Tel. 93 833 17 51 Fax 93 833 21 54 08295 Sant Vicenç de Castellet e-mail: grossetstvc@retemail.es

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:

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

ÚLTIMS SOCIS INCORPORATS AL CLUB

Nú	Nombre	Ciudad	Provincia
1488	MARTÍ GENSCÀ, JOAQUIM	SABADELL	(Barcelona)
1489	MARTOS MARTÍNEZ, MARÍA	FACINAS	(Cádiz)
1490	ORTIZ DE ARCOS, FRANCISCO	TERRASSA	(Barcelona)
1491	JUSTICIA SANCHEZ, JUAN ANTONIO	VACARISSES	(Barcelona)
1492	AGUNDEZ BORREGA, OSCAR	LLORET DE MAR	(Girona)
1493	RUIZ ALEGRE, LLUIS	SANTPEDOR	(Barcelona)
1494	SERRANO GUARDIA, JOAN	MANRESA	(Barcelona)
1495	SAEZ PINTO, JAVI	PARETS DEL VALLES	(Barcelona)
1496	TORRAS CHECA, ALBERT	MANRESA	(Barcelona)
1497	EGEA FERNANDEZ, MARÇAL	SANT JOAN	(Barcelona)
1499	MORENO ROCA, VICTOR	PREMIA DE DALT	(Barcelona)
1500	MORALES REYES, CARLES	MANRESA	(Barcelona)
1501	GONZALEZ MATEO, JAVI	MANRESA	(Barcelona)
1502	PUIG RUIZ , FRANCISCO	TERRASSA	(Barcelona)
1503	AMELLA MIRO, JORDI	MANRESA	(barcelona)

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*



AVANTCAR Automovils S.A

SEAT

Passeig del Riu, 50 · Manresa · T. 93 872 71 77

MÓN
ST
BENET

*un món
obert als
sentits*

M
SB

caixaManresa 
ha fet possible
Món St Benet

tot un món!
veniu a descobrir-lo ■

www.monstbenet.com
902 87 53 53

