

TRACADA



Revista del Motor
MOTO CLUB MANRESA
Nº 5 - ANY 2008

X PUJADA EN COSTA CALLÚS SANT MATEU DE BAGES

**17 de Maig
2008**

MOTOS / QUADS

Cursa: 15:00 h.

Campionat de Catalunya



18 de Maig 2008

Organitza:



**COTXES/Memorial
Laia Altimira**

Entrenaments: 9:00 h.

Cursa: 10:00 h.

**Campionat de Catalunya
i d'Andorra de Muntanya**



**Amb el
suport de**



**Diputació
Barcelona
xarxa de municipis**

Ajuntament



de Manresa



caixaManresa

www.portalsmontserrat.net



**Generalitat de Catalunya
Patronat de la Muntanya
de Montserrat**



**GRUP
PETROBAGES**



AVANTCAR Automòbils S.A.



EDITORIAL

Una vegada més "Traçada" es dirigeix a tots vosaltres per agrair-vos l'esforç i l'entrega inqüestionable i desinteressada per fer arribar a tothom l'esperit de participació en l'alegria i en l'afició al món del motor, en general, i del motociclisme, en particular.

Des de la humilitat que ens obliga el fet d'erigir-nos, un xic, en portaveus d'un club de l'història i la grandària com la del "Moto Club Manresa", volem fer-nos ressò de les noves fites previstes per aquest any, de les que puntualment informem a la revista, per apropar-vos una mica més al normal desenvolupament del que significa l'estudi i preparació prèvies a l'execució de qualsevol cursa o prova, com les que tenim l'immens orgull i honor d'organitzar i de les que tots, absolutament tots, en som directament partícips i, si voleu dir-ho així, responsables.

Amb els anys d'història que ens avalen i els resultats d'èxits aconseguits, ningú pot dubtar de la capacitat organitzativa de la que som posseïdors, però no totes les actuacions son les lluïdes i celebrades amb un públic fidel i aficionat. El dia a dia d'un club com el nostre no es mesura, només, pels resultats finals, sinó pels petits grans de sorra que poc a poc i amb una constància digne de tot elogi, alguns dels nostres companys socis, dediquen, inclòs deixant de banda altres obligacions familiars o devocions d'esbarjo, diàriament i amb esperit de sacrifici per un bé comú com es la correcta projecció d'un club com "Moto Club Manresa".

Permeteu-nos, doncs, que aquest número sigui també, un petit però, merescut homenatge a tots aquests socis, que no nomenarem per evitar susceptibilitats. Ells fan de part de la seva vida un bocinet més d'amistat, camaraderia i sacrifici, mitjançant les tasques administratives, relacions amb altres entitats, premsa, espònsors, etc. I engrandeixen, encara més, l'orgull de ser membres del col·lectiu al que tots pertanyem. Vagi, doncs, aquesta dedicatòria per a tots ells.

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



 **AVANTCAR Automovils S.A** 

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

ÚLTIMS SOCIS INCORPORATS AL CLUB

Nú	Nombre	Ciudad	Provincia
1498	MADIARAGA GIL, JAVIER	LAS ARENAS	(Guetxo)
1504	SANCHEZ SANCHEZ , AMARO	CARDONA	(Barcelona)
1505	IBORRA ROVIRA, MARC	ARTES	(Barcelona)
1506	REIG SANCHEZ, JORDI	SALLEN'T	(Barcelona)
1507	GONZALEZ GATIUS EDUARDO	VILANOVA I LA GELTRU	(Barcelona)
1508	DESVALLS VAZQUEZ, GONZALO	BARCELONA	(Barcelona)
1509	LOPEZ ANADON, LEANDRE	MOLINS DE REI	(Barcelona)
1510	GIL DORCA, JORDI	SANTA Mª DEL CORCO	(Barcelona)
1511	RIBA BERENGUERAS, JOSEP Mª	VALL LLOBREGAT	(Girona)
1512	GUIX OLLER, ANTONI	MANRESA	(Barcelona)
1514	MARTINEZ BUENO, EDUARDO	CASTELLAR DEL VALLES	(Barcelona)
1515	FERNANDEZ RIVERA, JOSEP M	CASTELLBELL I EL VILAR	(Barcelona)
1516	PUIGBO CORNELLES, JOSEP	ARTES	(Barcelona)
1517	SANSEGUNDO SANCHEZ, JULIO JOSE	SANT JOAN DE	(Barcelona)
1518	GARCIA ROCA, SERGI	MANRESA	(Barcelona)
1519	GONZALEZ GARCIA, ANTONIO	RIUDELLOTS DE LA SELVA	(Girona)
1520	LLOBET LLORENS, GERARD	GRANOLLERS	(Barcelona)
1521	TOISON ALARCON, ANTONIO	BIGUES I RIELLS	(Barcelona)
1522	MARTINEZ PIÑERO, Mª VICTORIA	CALAFELL	(Tarragona)
1523	GARCÉS PLANA, MARTIN	MANRESA	(Barcelona)
1524	BRUNET CABANES, JOSE	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*



ROSET

Passeig Pere III, 83, entl. 1a
 Tel. 93 874 36 00
 Fax 93 874 00 55
 08242 Manresa
 e-mail: groset@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: grosetstvc@retemail.es

CARTES AL DIRECTOR

Esperem les vostres suggerències per pròximes revistes, ja que ens agrada sentir el vostre parer en els assumptes del Moto Club Manresa, escriviu-nos per carta o al e-mail del club: motoclub@motoclubmanresa.com

Trobada Motos Antiques de Manresa

Hola sóc un aficionat a la moto antiga i el motiu d'escriure'ls és per preguntar-los que se n'ha fet d'aquell ralli de motos antigues que es feia a Manresa i que era molt apreciat per tots els que teníem motos d'aquell tipus, no sé si la Secció de Motos Antiques s'ha dissolt o ja no està amb el Moto Club Manresa, doncs ho trobo molt estrany que no se'n celebri quasi cap de trobada amb aquestes motos.

Ja sé que van fer la Trobada de la Moto Espanyola Misteriosa Llum, a la que no vaig poder anar, però s'ha deixat de fer la que durava dos dies, la que només acceptaven motos fins l'any 1945.

Esperant que em donin una resposta, els hi desitjo sort per tot el que tenen previst fer, encara que desitjaria que incloguessin aquesta Trobada. Gràcies per la seva atenció

Joan Clotet Vilaguer



RESPOSTA

En primer lloc saluda'l i donar-li les gràcies pel seu interès, i dir-li que, efectivament, l'atapeït calendari que tenim ens fa oblidar una mica aquestes sortides de motos antigues.

La Secció de Motos Antiques s'ha deixat una mica, degut a que vàrem tenir la pèrdua d'un company que era una de les ànimes d'aquesta secció, en Joan Jo. Ell empenyia per dur a bon terme les sortides i proves que fèiem.

Però tret d'això, em complau comunicar-li que ja tenim escollit el recorregut per la Sortida de Motos Antiques Ciutat de Manresa d'aquest any, ara ja tan sols ens falta trobar una data adient per a tots.

Sense més, agraint-li un altre cop el seu interès, el saludem cordialment.

Emili Panosa

AVÍS IMPORTANT AL SOCI: Per Emili Panosa

Emili Panosa: Coordinador d'Organització



Tal com vam informar, aquest any el Moto Club Manresa ha posat a disposició de tothom un local social, per que sigui un punt de trobada per a tots aquells aficionats al motor, ja siguin socis o simpatitzants al club i a les seves activitats. Està ubicat en la Muralla Sant Francesc, nº 42, i de moment estarà obert els

dimarts i dijous de 7 a 9 del vespre, s'estan fent les passes per poder-lo obrir tota la setmana ben aviat.

La inauguració es farà el dia 10 de maig i serà una jornada de portes obertes des de les 4 de la tarda fins a les 9 del vespre, i esperem amb il·lusió que vingueu tots, i així, poder-vos saludar personalment.

El mateix dia es farà també, la presentació de la Pujada en Costa a Sant Mateu de Bages, que es celebra els pròxims 17 i 18 de maig. El dissabte 17 serà per les motos i el diumenge 18 pels cotxes, sent el III Memorial Laia Altimira, filla del nostre company Fernando Altimira, corredor d'aquesta prova automobilística. Les dues proves puntuaran pel Campionat de Catalunya.

No cal dir que necessitem el vostre suport en aquest acte i en totes les proves organitzades pel club, ja que per això treballem, per fer d'aquest club un motor dinàmic, creador d'activitats que engresquin al soci i a qualsevol simpatitzant del motor.

SORTIDA DE LA MOTO ESPANYOLA

Misteriosa Llum de Manresa

Imatge d'arxiu de la passada Trobada



El dia 24 de febrer vàrem organitzar una sortida amb motiu de la Festa Misteriosa Llum de Manresa, era un acte més de la mateixa i la vam preparar com una Sortida de la Moto Espanyola, tenia un recorregut de 104 Km. I la vam fer passar per les localitats de Manresa, Callús, Sant Mateu, Calaf, on vam parar per

Imatge panoràmica de Calaf, on vam esmorzar



esmorzar, Aleny, Saló, Colònia Valls i tornada a Manresa. Van prendre-hi part 38 motos i 30 acompanyants, els quals van gaudir d'un dia esplèndid i que, com és habitual, vam concloure amb repartiment de records al Passeig de Manresa. Tots vam quedar satisfets de la jornada i ja ens esperem veure en la pròxima.



Motos exposades al Passeig Pere III, abans de la sortida de motos de l'any passat



EL PERSONATGE: Sr. RAMON PLANES LLOBET

Ramon Planes Llobet actualment.



Una altra vegada en endinsem al cor del “Moto Club”, per tal de trobar a les persones que han dedicat gran part de la seva vida a l’engrandiment de l’esport del motor en les nostres contrades, i que hi han deixat moltes hores per fer que, el nostre club, sigui capdavanter en il·lusions, esperances, esforços i realitats. Hi ha gent que, especialment per la seva afició, s’han motivat d’una manera tant altruista que han gaudit més, fent possible que els somnis dels altres arribessin a bon port, que no pas sent els protagonistes ells mateixos, que a vegades també ho han estat. Aquest és el cas del nostre personatge d’avui, en Ramon Planes Llobet.

BIOGRAFIA

Malgrat que la seva família provenia de la part de Lleida, ell neix a Manresa, el mes de Novembre de l’any 1926, al barri del Guix. És el segon de dos germans i ben aviat ja es traslladen a Manresa, concretament al carrer del Bruc, davant de La Florinda, on hi van viure fins a l’any 1939. És llavors, quan un amic d’ells construeix unes vivendes al carrer Alcalde Armengol i allà van anar a viure ell, els seus pares i el seu germà. Recorda, no sense transpirar certa melangia, que per culpa de la guerra civil, no va poder cursar més estudis que els estrictament necessaris, a una escola que s’anomenava “Escola de l’Esquerra”, òbviament pels seus lligams amb Esquerra Republicana, i que estava situada al carrer Barcelona als baixos d’un edifici.

Al complir tretze anys, just al acabar la guerra, el dia de la fira de Sant Andreu, l’hi van regalar una granota, peça de roba mal anomenada també “mono”, per poder anar a treballar de mecànic amb un tal Sr. Bohigas, que tenia el taller també, al carrer Barcelona. D’allà va

anar a la Muralla del Carme, on l’anomenat Bohigas, havia obert el garatge “Majèstic”, taller on també hi va treballar d’encarregat, un nou vingut a Manresa, que es deia Isidre Morros.

Als disset o divuit anys, parlem de fa molt temps per poder recordar algunes dates amb exactitud, va anar a treballar a les mines de Salo, a Castelltallat. Havia provat d’anar a Guardiola de Berguedà, però era massa lluny com per anar i venir a diari, per això va quedar-se a Salo a fer de mecànic a la mina i a arreglar els camions que treballaven a la mateixa explotació minera. Al acabar el servei militar, va muntar el seu primer taller per treballar pel seu compte arreglant camions, automòbils i motos. Aquest primer taller estava situat al Passeig del Riu, al desaparegut edifici de la Campsa, just on ara hi ha el pont que va a Sant Joan, que aleshores no existia. Després va anar al carrer Lleida, a uns locals del Sr. Sardans, el de la Llibreria Sobrerroca, prèviament havia obert la botiga al carrer Era Esquerra, però una entitat bancària estava interessada en aquell local i es va traslladar on és ara, al carrer Cardenal Lluch. El taller de torns que estava al carrer Lleida, el va portar a Bufalvent fins a la seva jubilació, moment en



Ramon Planes amb el pilot Julio Collado.

EL PERSONATGE: Sr. RAMON PLANES LLOBET

Ramon Planes sempre promocionant pilots.



que el va vendre. Actualment són el seu fill i la seva filla els que es fan càrrec de portar el negoci de la botiga i ell es feliç contemplant com la saga familiar continua amb la vinculació al món de les motos.

MOTO CLUB MANRESA

Poc després d'haver-se casat, a l'any 1954, entra a la òrbita del Moto Club, on coincideix amb noms tant il·lustres com Setvalls, Pio, "l'estanquer", Ribera, etc..

Comenta que aquells temps, els anomenats "marquistes" o representants d'alguna marca de motos, no els deixaven ocupar cap càrrec de responsabilitat no fos cas que afavorissin la seva marca o en sortissin beneficiats per la publicitat que els esdeveniments

organitzats pel Club originava. Aquell temps, malgrat tenir el taller de torns al carrer Lleida, ja va aconseguir primer la marca de motocicletes, concretament la "Clua", poc després ja tenia la "Bultaco".

Paradoxalment, quan ja tenia més marques, i per problemàtica interna del "MCM", ja que ningú volia ser ni a la presidència ni a cap vicepresidència, l'hi van demanar que fos ell vicepresident. Amb dues marques no podia ser-ho però, conjunturalment, amb més sí que va poder.

Una cosa que li costa acceptar, però no pot negar-ho, és el paper de mecenes que ha tingut en la seva vida. Corredors com Joan Costa, Roca Fainé, Collado, Cruz Sánchez, fins i tot en Toni Elias (pare) han sortit beneficiats de l'altruisme del nostre personatge.

Concretament d'en Toni Elias recorda que havia de córrer a Esplugues i no tenia moto. El dia abans n'hi va deixar una i va fer la carrera, va ser aquí quan "Bultaco" es va fixar amb ell i el van fitxar. Si el Sr. Planes no hagués actuat així, possiblement el currículum d'aquest reconegut, mundialment, campió de moto, hauria estat un altre.

El Sr. Planes recorda haver corregut, però la seva modèstia, com no pot ser d'altre manera en el tarannà de la gent especialment important, només li porta a dir que havia participat en poca cosa: regularitat a "Les



Equip de les 24h. de Montjuïc: Francesc Segué, German Cabrera, J. Pelfort i Ramon Planes

EL PERSONATGE: Sr. RAMON PLANES LLOBET

Ramon Planes al costat d'amics i pilots mostrant un Trofeu.



Vilaredes", al poc de ser soci, ja que recorda perfectament que era propietari d'una "Ossa", però va tenir de canviar-la per una "Bultaco", ja que les circumstàncies obligaven.

Recorda, i no ho vol oblidar, les seves participacions com a col·laborador en diverses curses cronometrades, com les "Pujades en Costa", de les que va ser director en alguna d'elles, i té un especial record en les "24 hores de Montjuïc", de les que assegura, haver-ne col·laborat en guanyar-ne algunes. Respecte a les seves possibilitats d'ajudar en el que podia, parlant de marques moteres, no oblida que "Bultaco" ajudava en les explicacions a l'hora de "trucar" algun motor, o al moment d'explicar el millor desenvolupament de la seva tasca mecànica per tal de que el corredor sortís amb l'avantatge que, legal però afortunadament, li podia donar. Cal especificar que la marca només col·laborava en el motor quan es corrien les "24 hores", per les "Pujades en Costa", simplement es limitaven a explicar la millor manera d'utilitzar el que ja tenien. Eren els temps que corrien...

RECORDS ANECDÒTICS

Bastant poc inclinat a explicar anècdotes, sí que recorda l'època en que tancaven el taller el dissabte a les dues de la tarda i agafaven el cotxe per anar a Còrdova, per exemple, per participar en una cursa i tornar cap a Manresa per

poder obrir el dilluns. Es veu que ho havia fet més d'una vegada. Això a l'any 1978, un moment en que ni els vehicles ni les carreteres eren les més adients com per fer-ho, però ja sabem, sobretot els socis, que l'afició es l'afició, i res pot aturar l'innegable desig de veure i participar en qualsevol esdeveniment vinculat al món del motor.

No podria ser d'altra manera, quan ens comenta el moment de guanyar la "Copa Bultaco", la "MK-15", però això ja són uns tecnicismes que només recorden els socis d'aquella època. Cal que veiem, estimen i admirem a tot un senyor del motociclisme, que amb una minsa dolenteria

mig amaga una petita trampa que va fer a les 24 hores, canviant una peça important, cosa totalment prohibida, però a vegades alguna malifeta d'aquestes tampoc enfonsa cap pilar important d'una afició que ho supera tot, com no dir a un corredor, concretament a Toni Elias, l'esquerda observada al xassís de la seva moto perquè no agafés por i no donés el cent per cent de les seves possibilitats.

Suposo que podria explicar-ne a cents d'anècdotes, però la reserva del Sr. Planes, com tots els esdeveniments en la seva vida, que l'han fet la persona estimada i discreta que tots coneixem, eviten descobrir altres petites entremaliadures que, segur, deuen haver estat presents en algun moment de la seva caminada per aquest món de la moto. Li respectem la decisió i, des d'aquí, volem deixar constància una manera de ser que molts podríem intentar emular, encara que sovint sigui impossible. Cadascú és com és.



Ramon Planes al seu despatx envoltat de Trofeus i Premis.

ENDURO ACTUAL: Temporada de Roger Sanllehi



Hola de nou, sóc en Roger Sanllehi, des de la última vegada que vaig escriure han passat moltes coses. Anirem per parts: a finals de febrer va acabar el nacional de Cross-Country, que constava de quatre carreres. El vencedor va ser Xavi Galindo (KTM), seguit de Gerard Farrés (KTM) i Lorenzo Santolino (KTM). Els pilots de l'equip de Manresa HM Motorgas van tenir una actuació més que destacable ja que Joan Jou va ser cinquè i Melcior Faja novè. Jo només vaig prendre part en una carrera, la de Solsona, que em va servir de preparació de cara a l'Enduro.

A principis de Març va començar el nacional d'Enduro amb la mítica carrera del Segre, que molts desitjàvem que es tornés a fer. La carrera va ser molt complerta amb bones especials i un ralli adequat. Va ser una bona carrera per mi en la que vaig gaudir molt sobre la meua HM. Vaig finalitzar desè de la classe Enduro 2 (E2) en el còmput dels dos dies de carrera..

La següent carrera del nacional es va disputar a Palomares (Almería) a mitjans d'abril. El paddock i la primera especial estaven a tocar del mar. La carrera es va caracteritzar per l'excessiva pols i per un recorregut no massa ben senyalitzat. Cal dir però que les especials eren molt maques.

La setmana següent vam disputar a Valverde del Camino (Huelva) la tercera prova del nacional. Allà la pluja va fer acte de presència i va deixar el terreny en condicions molt i molt difícils. Fou una carrera extremadament dura. Van ser dues jornades de carrera en les que vaig aconseguir entrar en els vint primers classificats absoluts sent novè en E2, en el còmput dels dos dies.

A manca de només tres jornades de carre-

ra per la fi del nacional d'Enduro 2008 i amb cinc ja disputades, ocupo la novena posició de la classe E2 que encapçala Cristóbal Guerrero (Yamaha). En la categoria E1 el primer classificat és el tricampió del món Iván Cervantes (KTM). El pilot d'HM Motorgas Dani Llobet, s'ha vist obligat a passar pel quiròfan perdent-se tres jornades de carrera. Li desitjo una molt bona recuperació.

En E3 el líder és Gerard Farrés (KTM). Joan Jou (HM Motorgas) ocupa la quarta posició i Melcior Faja (HM Motorgas) la vuitena. Un altre pilot que està destacant és el jove pilot de Manresa i de l'equip HM Motorgas Alex Badia, que en la seva primera temporada al nacional ja va pujar al podi en la categoria de Júnior Trofeu a la carrera de Palomares. Si voleu obtenir més informació podeu visitar www.rfme.net ó bé www.theclockstaff.com.

Pel que fa al mundial d'Enduro cal dir que ja s'han disputat tres proves. El certamen va començar a la neu de Suècia que, com sempre, va ser dominada pels pilots nòrdics. A aquesta cita no hi vaig assistir, però sí a la segona que va ser a Portugal; fou una carrera molt dura ja que va ploure molt. El ralli era molt exigent i les especials molt tècniques.



ENDURO ACTUAL: Pretemporada Roger Sanllehi



Allà vaig aconseguir el meu millor resultat en el mundial, sent catorzè en la categoria Enduro Júnior el primer dia. La setmana següent es va disputar la tercera carrera a Sitges. Va ser una carrera dura degut a la calor i a la gran quantitat de pedra que hi havia pel recorregut.

Per aconseguir més informació sobre el mundial visiteu www.abc-wec.com

No em vull acomiadar sense donar les gràcies a 1948 Hotel Manresa, a les empreses Font Pack (Comercial del Paper), SB Equip



Global (Equips Hotelers), Motors Elèctrics Zepol, Cafès del Bages, Accessoris i Recanvis Vendrell (arv2) així com al Centre d'entrenament personalitzat ALTIUS a Manresa, olis Castrol, manillars i transmissions Renthal, cascs MT, roba de competició XC-TING, a la roba casual Angry Fish i al Centre de Fisioteràpia Neuromuscular. També a Regió7, BB Gràfics i Hector Designs. I òbviament al meu equip, HM Motorgas.

En el pròxim article us informaré de com van tots aquests campionats



EXPERIÈNCIES DEL SOCI: Antoni Arderiu

V Rally de EntreSierras 23/24 Junio 2007

Vista general de los coches clásicos participantes



Aprovechando que me había reservado unos días para ir a un rally en el extranjero que no se celebró, como tenía “mono” de coche clásico decidí ir al V Rally de Entresieras y, de paso, hacer algo de turismo. El coche era el “cola de pato” recién salido del garaje al que le di un buen rodaje.

Anoten este nombre: Candelario. Para los que no lo conozcan es una villa cercana a Béjar que, de seguir así las cosas, pronto será tan famoso entre los amantes de los rallies de regularidad como el célebre Col de Turini ya que es una localidad que vive el rally como pocas he visto.

El rally en sí tenía un formato de lo más atractivo. Una etapa el sábado por la tarde con aproximadamente 120 km. y cuatro tramos y otra, el mismo sábado por la noche, con 240 km. y seis tramos y que finalizaba a las 5 de la mañana. Entremedio una estupenda cena donde pudimos departir con los demás participantes y hasta tomar una ducha después del calor pasado en el coche.

El parque cerrado era de relumbrón, con sesenta inscritos, tope máximo que admitía la organización que tuvo que cerrar antes del plazo fijado debido al éxito de la convocatoria. Habían participantes de toda España, incluida Canarias, y un gran número de portugueses con unos coches magníficamente preparados, destacando un Volvo P 544 que iba como un

tiro. En la escuadra nacional, todo tipo de modelos de la marca Porsche, desde 911 S, SC, 930, 914, hasta los más modernos 924 y 928. También los entrañables SEAT “taxi”, Mini, Alfa Romeo 1300, 1600 y GTV, Triumph Spitfire, Autobianchis A 112, VW Karmann-Ghia, ect...

Manolo González, eficazmente secundado por Jaime y Ricardo Queralt –Lortzing y por Ignacio Fernández Miranda, además de un buen número de esforzados y sufridos colaboradores que hacían los controles (muchos), dirigieron “su” rally con maestría y acierto y con una puntualidad castrense. A las 14 horas se iniciaba el ya tradicional “briefing” (tras el que mi copiloto ya amenazó con el divorcio) y a las 16 horas salía el primer concursante, para acabar justo a la hora prevista, concretamente la mía, a las 5.16 h. asimismo, la parte social del rally, resultados y trofeo se nos dijo que finalizaría a las 13.30 del domingo y así fue, ni un minuto más, ni uno menos.

La primera etapa fue un mero aperitivo de la segunda. Los tramos especiales discurrían por parajes de gran belleza pero la conducción era bastante relajada y no era difícil encontrar la ruta. A destacar el tramo de Casas del Rey que era estrecho, largo y complicado pero sumamente divertido y de aquellos que nos gustan, es decir, un poco aventurero. Al final de la etapa se empezó a vislum-

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: Antoni Arderiu

V Rally de EntreSierras 23/24 Junio 2007

brar que la cosa estaria entre, Jorge Álvarez con su Mini, los Queiroz con un Porsche 924 y José Barbosa con un Datsun 1200 no visto por estos pagos.

La segunda etapa empezó también con un "briefing" a las 22 horas en el que, entre varias cosas, se nos explicó que en un determinado tramo podíamos encontrar animales salvajes, con lo cual los improperios que mi copiloto me dedicó en la primera etapa, se convirtieron en insultos y alaridos hasta que salimos. Fue una etapa dura, creo que muy dura. Los tramos eran largos, con carreteras en un estado regular, revirados y difíciles de encontrar en ocasiones, por lo que, continuamente, te veías en la cola antes de la salidas, con coches que llegaban rápido y que debían intercarse entre los que te precedían, lo que originaba situaciones complicadas. Como bonito y divertido recuerdo el tramo de La Garganta que, aunque no era el más largo, a mi modo de ver combinaba todos los alicientes, con una parte relajada y otra más complicada. Tuvimos una corta neutralización en la mitad de la noche que sirvió para tomar café en abundancia.

Para nuestra pequeña historia explicaré que, al carecer de cualquier instrumento de medida (no suplementario sino, "res de res") y tenernos que guiar por el cuentakilómetros del coche y mi exacto reloj de pulsera, aparte del mosqueo que llevaba la "copi" por lo de los animales salvajes, la noche, el ruido del coche ect.. ect.. decidí jugar una carta que fue la siguiente: las salidas se daban de 30 segundos en 30 segundos y, advertido de que mi vehículo tenía mayor potencia que el que me precedía, decidí aceptar una penalización "for-

fataria" de 300 puntos por tramo, salir a saco y pegarme al de delante, que maldijo mis los huesos todo el rally, pues no sabía quien iba bien, si él o yo. Así hicimos el sexto en la categoría Mille Miglia y M^a Carmen incluso se permitió algún sueñecillo reparador a pesar del ruido, los baquet y el arnés.

Finalizamos el rally pasadas las cinco de la madrugada, con un buen desayuno que nos esperaba en Candelario, tras el cual, a dormir. Cuando nos levantamos, dimos cuenta de otro desayuno en la magnífica Posada de la Sal donde nos alojábamos, para hacer el último recorrido en caravana hasta donde se haría el reparto de premios, un mirador estupendo sobre el valle. Resultaron vencedores del rally Jorge Álvarez y Dolores riestra con un afinado Mini seguidos de José M^a Barbosa y Juan Sagarra con un Datsun 1200 y de Joao Queiroz y Marta Queiroz con un Porsche 924.

El Entresieras es un rally que encontré muy divertido y que tiene el punto de aventura que les falta a los que estamos habituados. Se gana con un montón de puntos de penalización, que es como se deben ganar y no con cero puntos, ya que indica la dificultad del rally y la laboriosidad de la organización. Y, además, discurre por paisajes de gran belleza y con una circulación muy inferior a la que estamos acostumbrados aquí. A destacar la colaboración que, en todo momento, encontramos en la Guardia Civil que colaboraba con el rally y que, además, animaban a los participantes. Resumiendo, que si alguien quiere rememorar la atmósfera de aquellos rallies de los años 70 con toda la noche en guerra, tramos complicados y estrechos y ambiente a tope, que no lo dude y se apunte al Entresieras.



El Rally abarca día y noche



La conducción de noche diferencia este Rally.

GALERIA DE CAMPIONS: SANTIAGO HERRERO

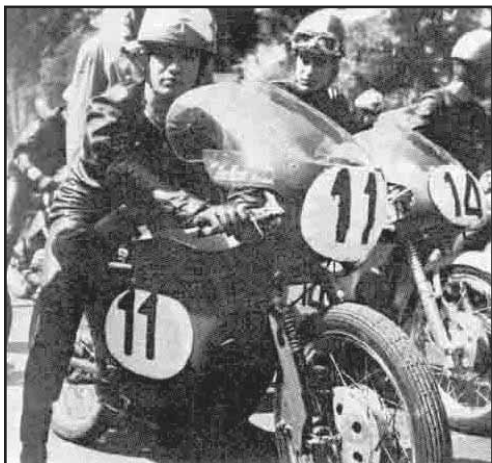
Santiago Herrero, tot un perfil guanyador.



Tornem a obrir aquesta secció per recordar a una altra figura del motociclisme que malauradament ens va deixar en plena joventut de la seva vida.

Santiago Herrero, va néixer a Santander l'any 1943. Als dinou anys va entrar com aprenent de mecànic al departament de curses de la Lube, marca espanyola que intentava obrir-se un camí dins la competició amb els seus motors de 125cc. de dos temps. Molt aviat va ser pilot de proves, i poc després corredor oficial. Però las Lubes no van ser mai competitives i Santi no podia donar tot el que ell tenia de pilot. Pràcticament, les seves participacions amb la marca, van ser en el nostre país i algunes sortides a Itàlia i França amb resultats mediocres.

La vida esportiva de Santi va començar a canviar l'any 1967 quan li van oferir participar a les 24 hores de Montjuïc amb una Ducati i formant equip amb el pilot italià: Bruno Spaggiari i durant la cursa va poder demostrar



Santi amb la discreta Lube125, l'any 1963.

tota la seva vàlua i gran tècnica de pilotatge, però una avaria mecànica els va fer retirar de la prova.

Tot seguit es fixat per la marca Ossa, que estava preparant una moto de velocitat amb un motor de 250cc. clàssic, però sòlid i poderós i un xassís de planxa d'alumini que assegurava una gran lleugeresa i fiabilitat en la conducció.

Després de un període de posta a punt, la Ossa comença a mostrar-se com una màquina de gran competició i ja en el 1968, participa en varies proves del mundial enfrontant-se amb les Yamaha de Read i Ivy, las MZ i la



La Ossa monocasco que va donar tants èxits

Benelli quatre cilindres de Pasolini. Els resultats d'Herrero son eloqüents, sisè a Nürburgring, setè al Tourist Trophy sisè a Assen, cinquè a Bèlgica i tercer a Monza.

L'any següent, la Ossa i Santi es mostren veritablement temibles. Herrero guanya la primera cursa del mundial al circuit del Jarama de Madrid i també la segona prova a Le Mans, va ser tercer al Tourist Trophy i de nou tercer a Assen, només superat per les potents Benelli de quatre cilindres de Pasolini i Carruthers. Amb sorpresa general, Herrero torna a ser primer a Francorchamps dominant clarament a les Benelli.

Però la temporada tindria moltes sorpreses. Pasolini guanyava al circuit Brno, però a Imatra una caiguda el va apartar del campionat per la resta de temporada. Herrero també va caure durant aquesta cursa, però va aconseguir reempendre la marxa acabant en sisè lloc. La mala sort el persegueix en el gran premi d'Ulster, i es veu obligat a abandonar, mentre que Carruthers guanyava la prova convertint-se en el candidat al títol mundial.

Seguidament a Imola, el pilot espanyol només acaba el cinquè, però Carruthers, el seu rival més directe pel títol, va ser segon.

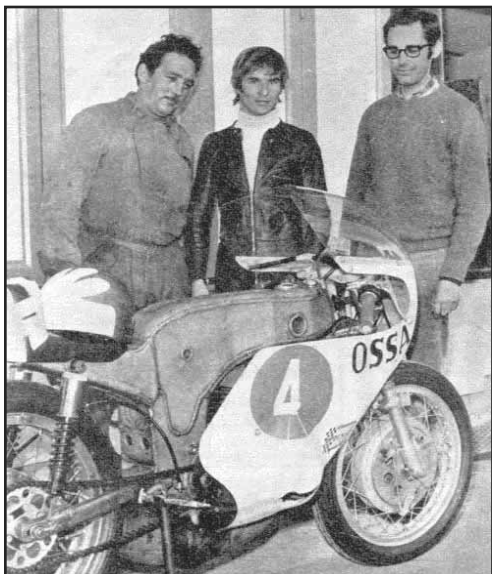
GALERIA DE CAMPIONS: SANTIAGO HERRERO

Herrero al davant d'una cursa amb la Ossa 250.



La prova decisiva era el gran premi de Iugoslàvia en el perillós circuit d'Opatija. El traçat semblava més adient per la lleugera moto espanyola que pesava 40 quilos menys que les quatre cilindres italianes. En aquells moments la classificació del mundial era la següent:: Herrero 83 punts, Carruthers i Anderson 82. A l'inici de la cursa, Santi ocupa la primera posició, uns vint metres per davant de les Benelli, però apareix la pluja obligant a baixar el ritme de la competició. Herrero en el seu afany de guanyar, no pren les precaucions suficients i la Ossa li patina sobre la pista mullada amb caiguda sense conseqüències. Carruthers guanya la carrera i també el títol mundial.

Però Herrero era jove i tenia recursos per la revenja. A més, el reglament de la F.I.M. dictaminava que a partir de 1970, les motos de



Santi entre Esteban Oliveras i Eduardo Giró.

250cc. no podien tenir més de dos cilindres, cosa que no permetia la participació de les poderoses Benelli de quatre. De aquesta manera, el 1970 es presentava molt a favor de Herrero i la monocilíndrica Ossa.

En efecte, Santi guanya la primera prova de la temporada a Módena, a França es segon i torna a guanyar al gran premi de Opatija (d'un mal record de l'any anterior que se li va escapar el títol).

Així arriba la disputa del fatal Tourist Trophy de la Illa de Man, prova mortífera que en aquesta edició van perdre la vida cinc

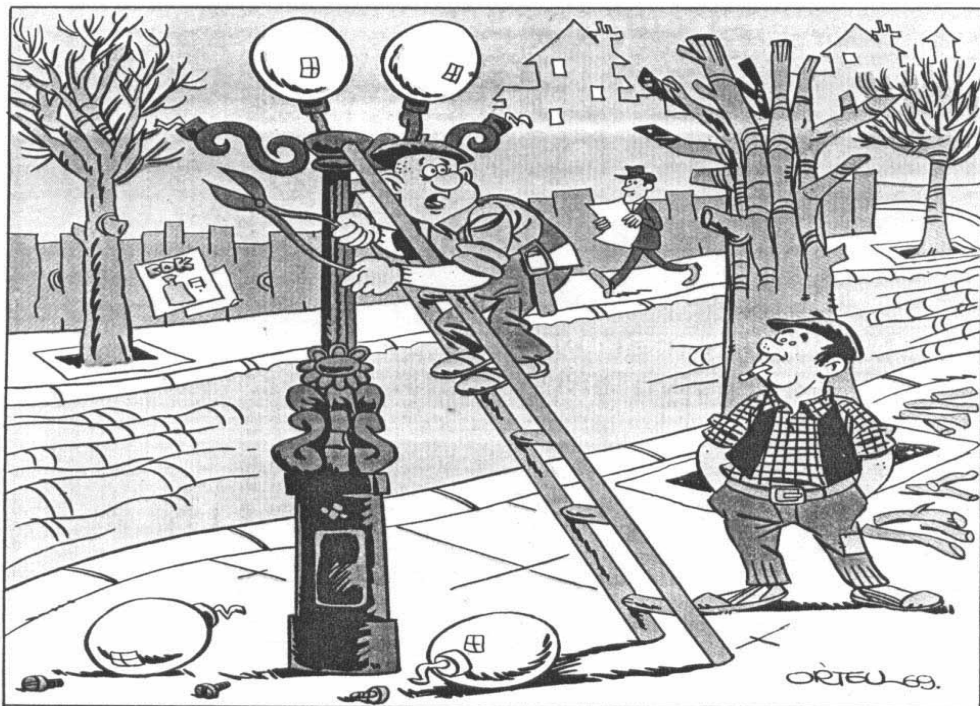


Herrero, una volta abans del seu mortal accident

corredors. Cal recordar que el circuit té el traçat en quasi tot el perímetre de l'illa fent un recorregut de més de 60 quilòmetres per volta. Bona arrancada d'Herrero però te una caiguda que no l'impedeix seguir i posar-se en la quarta posició, segueix amb una frenètica marxa per retallar distàncies respecte a les Yamaha de Carruthers i Gould, que marxaven primer i segon. De cop arriba el moment fatídic; en un viratge ràpid, la moto patina i sortint-se de la pista, acaba amb el cos d'Herrero contra un arbre. Dos dies més tard moria a causa del les greus lesions, desapareixent la gran esperança del motociclisme espanyol de la dècada dels 70. La firma Ossa es va retirar de les competicions de velocitat.

Francesc Segué

RETALLS D'HUMOR DE L'ÈPOCA



—Vols dir que no hem d'esporgar només els arbres?



—Quan arribin a dalt, facin el favor de dir al meu nen que baixi que se li refreda la sopa.

EL RACÓ DEL POETA: SANT JORDI



Sant Jordi neix l'any 270 i mor el 303, després de ser martiritzat, la seva professió.. militar. Les Croades van provocar que els militars li tinguessin un gran respecte i en fomentessin el seu culte. Naixeren ordres Militars, com la de Sant Jordi d'Alfama, la Confraria de Sant Jordi, a Terol , i recordaven, també, el crit d'atac dels almogàvers.

Els homes, però, evolucionem amb els anys, i Sant Jordi, ara a l'actualitat, esdevé la utopia del nostre salvador, que ens alliberarà dels dracs que ens pressionen socialment i de forma continuada.

Des del 1456, en que les Corts Catalanes van decretar l'oficialitat del 23 d'abril, la societat catalana ha sabut convertir la festivitat en honor a un soldat, en un gran homenatge a l'amor i a la cultura. Una rosa, un llibre, en

definitiva, una evolució on les armes de l'home contra si mateix, no tenen lloc.

Tímidament, el 25 d'abril de 1974, a Portugal, es posaven clavells vermells a les butxaques dels fusells d'assalt .En algunes manifestacions es reparteixen flors en contra de la violència .Aleshores, potser ens hauríem de plantejar com és que els ciutadans que ens regeixen, que tenen càrrecs i que presideixen països, no han evolucionat cap aquesta direcció, ni tenen aquests sentiments de Pau.

Els hi hem de demanar, no ja només que regalin roses, si no, estimació, compassió i solidaritat.

Sant Jordi ens ajudarà en aquests desigs, de ben segur que ho farà, no ha de ser tan sols una utopia.

En paraules d'en Josep M^a de Segarra: "Ai les roses de Sant Jordi, quin desig de llibertat"



Menú tradicional

Esqueixada de bacallà

Pa torrat amb tomàquet

Pernil o assortiment d'embotits

Botifarra amb mongetes

Pastís de Sant Jordi

Cava en porró

Ah! El llibre i la Rosa

remi
rent, sl

 **93 875 22 99***



Servei
Post-venda

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

RETALLS PERIODÍSTICS PEL RECORD

Juncosa, en automòviles y Castelví, con motocicletas, vencedores de la V Carrera en cuesta a Pont de Vilumara

Buena organización de Moto Club Manresa



El corredor Manuel Juncosa, vencedor absoluto

La quinta edición de la carrera en cuesta a Pont de Vilumara, organizada por la decana entidad Moto Club Manresa, se celebró en la mañana del pasado domingo bajo el signo del éxito, tanto en lo que se refiere al número y calidad de los participantes, a los resultados deportivos obtenidos y a la expectación que despertó la prueba, reflejada en el gran número de espectadores que se agruparon a lo largo del sinuoso y difícil recorrido. El circuito, de tres kilómetros y situado entre los kilómetros 5'250 y 2'250 de la carretera de Manresa al Pont de Vilumara, fue recorrido en dos ocasiones por los participantes sumándose los tiempos en ambos para el promedio que daría la clasificación general.

Fue en la categoría de automóviles, Manuel Juncosa, con "Fiat-Abarth", el que logró el mejor tiempo con un promedio de 83'076 kilómetros hora, seguido de Miguel Tapias, con 83'013 kms. hora. En motocicletas el mejor tiempo lo obtuvo Pedro Castelví, con "Bultaco", con un promedio de 81'694 kilómetros hora, seguido de Benito Salvans, primer clasificado local, con 78'774 kms. hora.

La información queda completa con las notas gráficas que publicamos y que reflejan el éxito de la prueba, cuyo resultados fueron los siguientes:

Categoría automóviles: 1. Manuel Juncosa, en Fiat-Abarth", con 83'076 kilómetros hora; 2. Miguel Tapias, con 83'013; 3. "Jean Claude", en "Guebarido-ssa", con 81'570; 4. Félix Serra, en "Fiat-Abarth", con 80'416; 5. José María Fernán-



Nuri Viña, única participante femenina en la prueba.



El "Fiat-Abarth" de Manuel Juncosa, durante un momento de la prueba.

dez, en "Renault-8", con un promedio de 78'774; 6. Miguel Brunells, en "Morris GS", con 78'717, clasificándose a continuación Luis Roura, Juan Roqué, "Pedro", Pedro Basols, Ricardo Michelena, Manuel Figuerola y "Jorge Chi", hasta un total de treinta y cinco clasificados.

En la categoría de motocicletas, Pedro Castelví, en "Bultaco" se clasificó primero con un promedio de 81'694 kms. hora, seguido del manesano Benito Salvans, en "Montesa", con 78'114, y de Fernando Altimiras, en "Ossa", con 78'659 y a continuación Juan Vila, Vicente Font, Arturo Figols y José Viró, hasta un total de doce clasificados.

RETALLS PERIODÍSTICS PEL RECORD

ALEX SOLER ROIG SOBRE «PORSCHE»

VENCEDOR ABSOLUTO DE LA IV CARRERA EN CUESTA PONT DE VILUMARA, ESTABLECIENDO UN NUEVO RECORD DE LA PRUEBA

Roberto Blanch, «Montesa», se impuso en motocicletas



Alex Soler Roig, que a los mandos de su «Porsche» resultó vencedor absoluto de la Cuesta al Pont de Vilumara, estableciendo además el récord del recorrido. (FOTO ALGUERSUARI)

MANRESA, 26 (Por teléfono de nuestro corresponsal VILA). Un éxito extraordinario se anotó el Moto Club Manresa en su organización de la carrera en cuesta Pont de Vilumara que en su IV edición superó con creces a sus precedentes, ya que fueron treinta y dos los coches participantes y treinta y cinco las motocicletas, lo que explica el grado de interés que existía por su desarrollo.

Éxito igualmente de público, que se congregó no tan solo en la cima de la cuesta sino que lo hizo en los lugares estratégicos del recorrido. El tiempo no acompañó, ya que lloviznó a ratos lo que, además, de ocasionar molestia perjudicó el piso de la carretera. Pese a ello, los corredores se esforzaron en su pugna para lograr el mejor tiempo. En este aspecto debemos remarcar la brillantísima carrera de su destacado vencedor Alex Roig Soler, que a pesar de no estar el piso en óptimas condiciones, logró rebajar el récord de la prueba que poseía Javier de Vilar, con el tiempo de 2' 6", dejándolo establecido en 2' 1", lo que constituye una verdadera proeza del excelente corredor.

En motocicletas Roberto Blanch se impuso por un sólo quinto de segundo sobre Carlos Giró, que fue un muy digno rival y brillante segundo clasificado.

La organización, cuidada por parte del Moto Club Manresa. Clasificaciones:

MOTOCICLETAS

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1. Juan Bordons «Derby» | 2' 44" |
| 2. Juan Codina «Derby» | 2' 49" 3-5 |

Categoría 75 c. c. competición

- | | |
|--------------------------|----------|
| 1. J. Pérez (Derbi) | 2'32"4-5 |
| 2. J. P. Ventura (Der.) | 2'42"1-5 |
| 3. Alberto Rodal (Der.) | 2'42"1-5 |
| 4. J. Alguersuari (Der.) | 2'47"4-5 |

Categoría 100 c. c. competición

- | | |
|-----------------------|----------|
| 1. J. Bordons (Derbi) | 2'30"4-5 |
| 2. Ramón Gali (Der.) | 2'45"2-5 |
| 3. J. Gali (Derbi) | 2'48"1-5 |

Categoría 125 sport

- | | |
|-----------------------|----------|
| 1. B. Salvans (Bult.) | 2'29"1-5 |
|-----------------------|----------|

Categoría 125 c. c. competición

- | | |
|------------------------|----------|
| 1.º Pedro Juliá (Ossa) | 2'27"3-5 |
|------------------------|----------|

Categoría 125 c. c. sport

- | | |
|-------------------------|----------|
| 1. P. Marsillach (Ossa) | 2'29"3-5 |
| 2. J. Pérez (Ossa) | 2'31"1-5 |
| 3. Miguel Pérez (Bult.) | 2'39"3-5 |

Categoría 250 c. c. competición

- | | |
|-----------------------|----------|
| 1. R. Blanch (Mont.) | 2'14"3-5 |
| 2. Carlos Giró (Ossa) | 2'14"4-5 |
| 3. M. Galebar (Duc.) | 3'01"2-5 |

Categoría 250 c. c. sport

- | | |
|------------------------|----------|
| 1. S. Trias (Mont.) | 2'15"2-5 |
| 2. P. Castelli (Bult.) | 2'20" |
| 3. F. Fernández (Duc.) | 2'32"3-5 |

Superiores a 250 c. c. competición

- | | |
|--------------------------|----------|
| 1. A. Marsillach (Nort.) | 2'23" |
| 2. F. Carreño (Bult.) | 2'43" |
| 3. A. Marsillach (Mont) | 2'26"2-5 |

AUTOMOVILES

Grupo 1.º, clase 1.º

- | | |
|-----------------------------|--------|
| 1. Juan Tugués, Seat-850 | 2-46-2 |
| 2. Esteban Barr., Seat-850, | 2-52-3 |

Grupo 1.º, clase 3.º

- | | |
|------------------------|------|
| 1. E. Palacios, Morris | 2-50 |
|------------------------|------|

Grupo 1.º, clase 4.º

- | | |
|---------------------|--------|
| 1. J. M. Casas, EMV | 2-39-2 |
|---------------------|--------|

Grupo 2.º, clase 6.º

- | | |
|------------------------|--------|
| 1. Félix Serra, Fiat | 2-20-4 |
| 2. M. Prunés, Seat | 2-21 |
| 3. P. Bassols, S-Conti | 2-24-2 |

Grupo 2.º y 5.º, clase 7.º

- | | |
|---------------------|--------|
| 1. M. Juncosa, Fiat | 2-17-3 |
|---------------------|--------|

Grupo 2.º y 5.º, clase 8.º

- | | |
|------------------------|--------|
| 1. J. March, M. Cooper | 2-19 |
| 2. J. Agustín, M-C | 2-33-1 |
| 3.º Goliat, Seat | 2-37-4 |

Grupo 3.º, 4.º y 6.º, clase 11.º

- | | |
|---------------------------|--------|
| 1. J. Juncosa, Fiat Abart | 2-14 |
| 2. Alberto Bernaldo, Seat | 2-26-2 |
| 3. Ramón Armagot, Seat | 2-35-2 |

Grupo 3.º, 4.º y 6.º, clase 17

- | | |
|---------------------|--------|
| 1. F. Gómez, Cooper | 2-18-3 |
|---------------------|--------|

Grupo III, 4.º 6.º, clase 14

- | | |
|--------------------------|--------|
| 1. Alex S. Roig, Porsche | 2-01 |
| 2. Pedro, Porsche | 2-14-4 |

Fórmula 4.º

- | | |
|----------------------|--------|
| 1. Tapies, M. T. | 2-15 |
| 2. M. Trave, Artés | 2-40-4 |
| 3. M. Estrada, M. T. | 2-43-4 |

CORREDORS D'AHIR: GERMAN CABRERA ROCA

Primer Pla de German Cabrera dels anys 60



Nascut a Fraga l'any 1938, va venir a Manresa als 11 mesos de vida i s'hi ha estat vivint fins als 30 anys, quan es va traslladar a Monistrol de Calders, on viu actualment. La vida el va portar a fer de mecànic de cotxes als setze anys, però de seguida va aficionar-se a les motos, i va anar a treballar a la marca Lambretta durant tres anys per després canviar a l'agència oficial Bultaco..

Comença a competir l'any 1960, encara que ja abans havia participat en alguna cosa;

Gimcanes, Velomotors, Shows del Moto Rodeo, organitzats pel Biela Club i en circuits casolans com els que es celebraven a Manresa els anys 1956-1957

Participa ja en carreres oficials l'any 1961 amb la marca Bultaco, dintre de la categoria de 125cc.. Debuta, com molts d'altres, en la Pujada a Montserrat aconseguint una satisfactòria classificació. Després la de Vallvidrera, també amb una 125cc..

Va continuar competint primer a Brisamar (Comarruga), quedant segon en la categoria de turisme i quart en la d'esport, diuen que en aquesta cursa ja hi havien les grans figures de Bultaco i Montesa: Busquets, Torras, Quintanilla, Jon Grace, etc.. I va seguir fent una carrera a Barcelona, al circuit de Carlos III, fent un meritori 3er lloc, ja que va ser el corredor no oficial més ben classificat.

Mes pujades a Sant Feliu de Codines, a la Rabassada i tornada a Montserrat tant amb 125cc (2on lloc) com amb 250cc. (1er lloc).

Però de les curses que en guarda millor record són les 24h. De Montjuïc, en les que participava en la categoria de 125cc. amb Joan Pelfort de company, aquí van quedar cinquens de la seva cilindrada.



German Cabrera competint amb la seva moto, sempre aconseguia molt bons resultats.

CORREDORS D'AHIR: GERMAN CABRERA ROCA

Sortida clàssica al circuit de Montjuïc, al qual hi va estar competint moltes edicions.



L'any següent (1963) hi va tornar, aquest cop amb l'Emili Panosa de company i van quedar setens en la categoria Scratch. Van ser els primers en moto no oficial.

Aquest tàndem (Cabrera, Panosa) va participar, cada un amb una moto, en el pròleg del Campionat del Mon a Montjuïc, quedant en Cabrera en segon lloc, després d'anar tota la carrera per davant.

L'amor el va fer deixar la competició activa per passar-se a la part mecànica, i fent-se càrrec de quasi tots els equips manresans que van anar a les 24h. De Montjuïc. Que van anar sortint a rel d'aquestes revistes.

Actualment està vivint feliçment retirat a Monistrol de Calders, recordant, quan troba a algun vell amic, aquells moments que ja són història.



MOTOS HISTÒRIQUES: A.J. Stevns (AJS) 2^a part

L'AJS V2 1000 no va acabar de funcionar degut al seu sobreescalfament i gripatges consecutius.



Per l'any 1935, els tècnics de la "AJS" projectaven una nova moto, la qual van sotmetre a moltes proves, i malgrat participar en alguna cursa, no va mai aconseguir resultats significatius, i a l'any 1937, van deixar de fabricar-la. Tenia el motor de quatre cilindres, format en dues parelles en V de 50°, amb una cilindrada de 498,5c.c. i una potència de 48 CV. L'any 1.935 va ser presentada a l'exposició de Londres com a model súper sport, transformable, mitjançant un compressor, en una moto de curses. El motor tenia la distribució per arbre de lleves en culata i mogut per cadena. La primera versió refrigerava el motor per aire, però a l'any 1.939 es va adoptar la refrigeració per aigua. A començaments de la segona gran guerra, les "AJS" de quatre cilindres equipades amb compressor, desenvolupaven una potència de 80 CV i arribaven a una velocitat de 215 km/h. El problema va ser que la guerra va aturar tota l'activitat esportiva i experimental, i a la postguerra, "les quatre cilindres", malgrat haver participat en algunes curses, van desaparèixer definitivament.



AJS V4 500 Carrera

L'any 1.930, la "AJS" va fabricar, també, una moto que volia batre rècords al món de la velocitat, amb un motor de dos cilindres en V de 50° i de 990 c.c. Durant una prova va arribar als 209 km/h, però els intents de batre rècords es van anar desestimant per culpa d'un sobreescalfament del motor, que provocava el gripatge en el pistó del cilindre posterior. Cal destacar que aquesta "AJS" tenia els cilindres d'acer i la culata d'un aliatge lleuger. Els seients de vàlvules sobreposades de fonèria. Tres anys més tard es va tornar a intentar amb aquesta moto, però només va aconseguir els 220 km/h primer i després de més millores es va arribar als 234 km/h.

Just acabada la segona guerra mundial, va néixer la "AJS" 500, coneguda com la "puercoespín". Més aconseguida, mecànicament parlant, que la de quatre cilindres, però també, més desafortunada. Se li va donar aquest nom per les aletes en les culates dels cilindres, que volien recordar les putes d'aquell animal i que havien estat particularment ideades per tal d'afavorir la refrigeració dels dos



AJS 500 E90 Puercoespín (1947)

MOTOS HISTÒRIQUES: A.J. Stevns (AJS) 2^a part

Evolució de l'AJS 500 E90 Puercoespín (1954) amb xàsis d'armadura central i dipòsit molt baix.



cilindres horitzontals, posats un al costat de l'altre. Un cop més la casa s'inclinava pel compressor per tal d'oferir la potència necessària perquè la moto fos un èxit, malgrat les experiències anteriors que demostraven que la refrigeració era l'escull més difícil de superar, no obstant, "AJS" es proposava crear una moto que fos capaç de competir amb les formidables "Gilera" de quatre cilindres i dotades de compressor, que en el moment d'esclatar la Segona Gran Guerra, eren les motos de carreres més formidables del món.

Efectivament, poc després de la guerra la moto ja estava a punt, però al mateix temps va arribar la gerra d'aigua freda. La Federació Motociclista Internacional no volia admetre el compressor. Aquesta prohibició junt amb la de qualsevol sistema de sobrealimentació dels motors, la van justificar amb la necessitat de disminuir la velocitat i salvaguardar la seguretat dels pilots. En ambients esportius però, es sospitava, d'una manera bastant fonamentada, que la Federació volia afavorir a la "Norton" anglesa, en perjudici de les més potents, motos continentals i en particular a les marques italianes.

La "Associated Motorcycles" va cometre el gran error de no embarcar-se en un nou projecte i d'insistir en el ja existent, intentant adaptar-lo a les noves normes i pautes internacionals. Ni tan sols es va modificar el perfil de l'arbre de lleves i no va sorprendre que

aquell motor no aconseguís mai donar el rendiment que, segurament, era capaç de fer. Tanmateix la "puercoespín", tampoc va ser un fracàs total, s'equivocaria el que ho pensés. Malgrat les moltes desil·lusions (inclòs l'abandonament de Leslie Graham durant l'última volta del Tourist Trophy, a causa d'una averia en la magneto quan ja havia aconseguit deixar enrere a tots els adversaris), a l'any 1.949 Leslie Graham va guanyar el campionat mundial de 500 c.c., amb el que la "AJS" va guanyar deixant enrere a totes les marques de la mateixa cilindrada.

Al 1.952, la "puercoespín" va ser dissenyada un altra vegada, amb els cilindres no horitzontals sinó a 45°, les aletes de refrigeració convencionals i el canvi de cinc velocitats en lloc de quatre. També al 1.954 es van introduir altres modificacions, quan la moto va adoptar un xassís d'armadura central amb el dipòsit que l'envoltava molt baix; la potència va arribar als 54CV. a 7.500r.p.m. al cigonyal, xifra molt notable, però per sota del que podien donar a la roda les pluricilíndriques italianes d'aquella època.

Com podeu comprovar les motos "AJS" tenen una història molt apassionant i no volem fer-nos pesats. A l'última revista vàrem començar explicant el naixement d'aquesta marca, i en la que ve seguirem amb el llarg periple que aquesta moto, i d'altres, han viscut en el món del motociclisme.

CAMPIONAT DE CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2008: 1^a i 2^a Prova: IV Rally de la Llana

Els dies 8 i 9 de febrer, organitzat pel Motor Club Sabadell, es va celebrar la 1^a cursa del certamen d' aquest any, de coeficient 2, que vol dir que la classificació de dissabte i la de diumenge, son independents i puntuen per separat.

Amb moltíssim públic i mes de 100 vehicles a la sortida, feta al vell mig de la ciutat de Sabadell, van començar a fer els 468 kilòmetres, dels que, 210 eren cronometrats, dividits amb 17 trams. Entre els participants cal destacar el pilot de la nostra escuderia Ramon Martí Solé que amb un Talbot Samba, i amb el Jordi Guberna Arocas de navegant, van assolir un bon resultat el dissabte: 6é de la seva classe i 25é scratx, i un excel·lent resultat el diumenge: 3é de classe i 12é scratx..

El Ral-li el van acabar 85 equips, després de dos dies de una gran competitivitat. El guanyador conjunt va ser el Ford Fiesta Sport

Talbot Samba de Ramon Martu i Jordi Guberna



de la escuderia Costa Daurada, pilotat pel Josep Morera Segura i l'Oriol Morera Canosa.

RESULTATS del IV Ral-li de la Llana

Classificacions dissabte: IV Ral-li de la Llana I

Classe M: 1é- M. Jené – C. Mir	Montesa Impala – Impala 2	1550,0 punts
Classe E: 1è- T. Marín – E. Sanchez	Alfa Romeo Giulietta Ti	69,1 punts
Classe F: 1é- F. Urpí – M. Urpí	Porsche 911	52,1 punts
Classe G: 1é- J. Morera – O. Morera	Ford Fiesta Sport	17,5 punts
Classe H: 1é- J. Gubern – J. Pallerols	BMW 323i	16,5 punts
6é- R. Martí – J. Guberna	Talbot Samba	95,7 punts
Scratx: 1é- J. Gubern – J. Pallerols	BMW 323i	16,5 punts
2n- I. Morera – O. Morera	Ford Fiesta sport	17,5 punts
3é- J Sastre – J. Lopez	Mini Cooper 1300	18,0 punts
25é- R. Martí – J. Guberna	Talbot Samba	95,7 punts

Classificacions diumenge: IV Ral-li de la Llana II

Classe M: 1é- M. Malo – R. Berga	Vespa 125 – 200	54,5 punts
Classe E: 1è- T. Marín – E Sanchez	Alfa Romeo Giulietta Ti	19,4 punts
Classe F: 1é- P. Serrat – P. Serrat	Alfa Romeo Giulia	11,5 punts
Classe G: 1é- J. Morera – O. Morera	Ford Fiesta Sport	1,8 punts
Classe H: 1é- A. Sánchez – M. Porta	Porsche 911 Turbo	1,9 punts
3é- R. Martí – J. Guberna	Talbot Samba	10,0 punts
Scratx: 1é- J. Morera – O.Morera	Ford Fiesta Sport	1,8 punts
2n- A Sanchez – M. Porta	Porsche 911 Turbo	1,9 punts
3é- J. De Mingo – E. Domenech	Porsche 911	2,9 punts
12é- R.Martí – J. Guberna	Talbot Samba	10,0 punts

CAMPIONAT DE CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2008: 3ª Prova: VII Ral·li 2000 Viratges



Biela Club Manresa va organitzar el dia 8 de Març la tercera prova del campionat de Catalunya, amb 58 participants disposats a fer el recorregut de 215 km, dels que 95,71

Eren cronometrats, distribuïts amb tres trams que es repetien dos cops.

Sant Fruitós de Bages era el centre neuràlgic de la prova amb la sortida, la mitja part i la arribada. El guanyador de la cursa va ser l'equip del Motor Club Sabadell format per Lluís Teixidor i Maria Dolors Sendra. Cal destacar la

gran actuació del pilot de Moto Club Manresa en Ramon Martí Solé aquesta vegada portant de navegant en Josep Ribó Calmet, que van aconseguir el primer lloc en la classificació de Bagencs, cinquens de la classe i vint-i-tresè en scratx. També va debutar un altre equip del nostre club el format per Roland Troy Castel i Pere Guardia Vila, pilotant un Ford Capri 2.8 acabant

Al la cinquanta-dosena posició scratx i vuitens de la classe.



RESULTATS del VII Ral·li 2000 Viratges

Classe F: 1er- M. Brunells – E. Tortosa
Classe G: 1er- Ll. Teixidor – M. Dolors Sendra
Classe H: 1er- J. Gubern – J. Pallerols
5é- R. Martí – J. Ribó
8é- R. Troy – P. Guardia

Mini Morris 1275 C	4,5 punts
Porsche 911 SC	2,5 punts
BMW 323i	4,6 punts
Talbot Samba	12,9 punts
Ford Capri 2.8	313,5 punts

Scratx: 1er- Ll. Teixidor – M. Dolors Sendra
2n- J. Bisbal – T. Solé
3er- M. Porta – M. Mesa
23é- R. Martí – J. Ribó
52é- R. Troy – P. Guardia

Porsche 911 SC	2,5 punts
Mini Cooper	2,9 punts
Seat 124 Sport	3,9 punts
Talbot Samba	12,9 punts
Ford Capri 2.8	313,5 punts

Bagencs: 1er- R. Martí – J. Ribó
2n- X. Valverde – R. Grandia
3er- T. Arderiu – A. Arderiu

Talbot Samba	12,9 punts
BMW 2002	13,8 punts
Porsche Carrera 2	223,8 punts



**VENDA I SERVEI DE TOTES MARQUES
MOTOS, BICICLETES, QUADS I MICROCOTXES**

Passeig del Riu, nº 62 - 08241 MANRESA
 Tel./Fax Vendes 93 875 40 88 - Tel. Taller 93 872 35 13
 info@tomasbellés.com
 www.tomasbellés.com



CAMPIONAT DE CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2008: 4ª Prova: XII Clàssics Vila de Gironella

Ramon Martí i Josep M.Valls amb el seu Talbot.



El dia 29 de Març l'escuderia Gironella va organitzar el seu ral·li de regularitat, amb 49 inscrits, preparats per fer els 178,67 km de recorregut, dels quals 88,08 km eren cronometrats i dividits amb 6 trams, amb la sortida des del centre de Gironella i la arribada a Berga, fent una mitja part a Sant Llorenç de Morunys.

Insuperable seria el qualificatiu de l'actuació de l'equip del Moto Club Manresa format per Ramon Martí Solé i del navegant Josep Mª Valls Monell, que amb el seu Talbot Samba

van obtenir la desena posició scratx i quarts en la classe, amb només 8.7 punts de penalització, per entendre'ns, amb aquesta penalització l'any passat es podien guanyar proves, però aquest any s'afinat molt, també cal destacar la participació de l'altre equip del Moto Club Manresa format per Roland Troy i Pere Guàrdia amb el seu Ford Capri, que van acabar el 36é en scratx i 8é de classe, això vol dir que van afinant més, després del seu debut en la prova anterior.

El guanyador de la cursa va ser l'equip format per Joan Sastre i Joan López amb Mini Morris, que van desempatar amb el segon, per número de zeros, que no era un altre, que el flamant campió d'Espanya Jordi de Mingo i Elena Doménech amb Porsche 911..



Ramon Martí i Josep M.Valls amb el seu Talbot.

RESULTATS del XII Clàssics Vila de Gironella

Classe F: 1er- M. Brunells – E. Tortosa
Classe G : 1er- J. Sastre – J. López
Classe H : 1er- J. Gubern – J. Pallerols
4t- R. Martí – J.Mª Valls
8é- R. Troy – P. Guardia

Mini Morris 1275c	9,5 punts
Mini Cooper 1300	4,6 punts
BMW 323i	4,8 punts
Talbot Samba	8,7 punts
Ford Capri 2.8	357,4 punts

Scratx: **1er-** J. Sastre – j. Lopéz
2n- J. de Mingo – E. Domenech
3er- J. Gubern – J. Pallerols
10é- R. Martí – J. Mª Valls
36é- R. Troy – P. Guardia

Mini Cooper 1300	4,6 punts
Porsche 911	4,6 punts
BMW 323i	4,8 punts
Talbot Samba	8,7 punts
Ford Capri 2.8	357,4 punts

VII NOCTURNA CLÀSSIC RALLY L'ESQUIROL



15/03/2008. Prova de gran prestigi, no puntuable per cap campionat, organitzada pel Clàssic motor club del Bages, que es celebra dins de la comarca d' Osona, amb la sortida i arribada a Santa Maria de Corcó i la celebració de trams emblemàtics com: La Trona, La Costa dels Gats, Collsaplana, Coll de Revell, Coll de Bracons, etc..

100 vehicles participants, 313,15 km de recorregut dels que 175,05 eren cronometrats L'equip de Moto Club Manresa format per Ramon Martí Solé i Josep M^a Martí Solé amb Talbot Samba van tingué una actuació per emmarcar: 6é Scratx i 8é en el tram d'habilitat a només 2 segons i 9 dècimes del primer, que va ser J. Arriezu i J. Cabani amb Audi Quatro, quedant per davant de molts vehicles amb moltes més prestacions.

La cursa té només dues classificacions, la scratx amb aparells de medicació i la de sense.

Com a novetat, es va celebrar a Vilanova de Sau, un tram espectacle de terra, que va fer les delícies dels espectadors, la duresa del ral·li va ser palesa al classificar-se 81 equips, que van completar tot el recorregut marcat per la organització.

La cursa va ser molt igualada, com podeu veure, del quart al setè només hi ha un punt de diferencia que equival a un segon, el primer classificat sense aparells va ser l'Opel Manta GTE d' en M. Bartes i J. M^a Sunyer que va quedar desè en scratx.

El guanyador de la prova va ser l'equip manresà format per X. Valverde i R. Grandia amb BMW 2002.



RESULTATS del CLÀSSIC RALLY L'ESQUIROL

1é- X. Valverde – R. Grandia
2n- E. Calvo J. Trigo
3é- J. Codina – R. Codina
4t- J. Galtès – J. Galtès
5é- D. Tarabal – K. Sala
6é- R. Martí – J. M^a Martí
7é- A. Traserra – X. Casas
8é- J. Serra – E Vila
9é- D. Pi – E. Gassiot
10é- M. Bartés – J M^a Sunyer

BMW 2002	80 punts
Volkswagen Golf GTI	88 punts
Porsche 911 SC	105 punts
Opel Kadett Rallye 2.0	120 punts
Authi Morr Mini Cooper	121 punts
Talbot Samba	122 punts
Seat 127	123 punts
Seat 124 1.8 FL	143 punts
Porsche 911	147 punts
Opel Manta GTE	148 punts



III PUJADA EN COSTA ARTES-VISTA PIRINEU



Hola company, com ja saps ha començat el Campionat de Catalunya de Pujades en Costa de Motos i Quads, i la d'Artés, celebrada aquest passat 29 de Març de 2008, en tots els aspectes, ha sigut un referent a seguir El primer, i més important, ha sigut el tenir una participació de 60 pilots, el segon aspecte, la manca d'incidents, tant en la pista com fora d'ella. Part del mèrit en aquest fet el té el nombre públic assistent, que va saber gaudir de l'espectacle en zones segures, punts on no hi havia perill. El tercer aspecte, i aquest ens omple d'orgull i alegria, és la satisfacció que ens mostraven els pilots, un cop acabada la prova, els quals en felicitaven per l'organització i pel tracte rebut, i per sobre de tot, per les mesures de seguretat (ambulàncies, metges,

bales de protecció, etc..), que els hi havien permès gaudir de la prova amb molta tranquil·litat. Per aconseguir aquests resultats hi ha gent que ha de fer molta feina alhora de deixar la pista llesta per la Cursa i després, per netejar-la i deixar-la a punt per circular.

En l'apartat esportiu cal esmentar la varietat de vehicles que participen en aquestes curses, fet que fa, que el públic, també sigui força variat, però els que s'enduen la palma en quant a bellesa, són les motos clàssiques, cada vegada més nombroses en aquestes proves, i que esperem que encara ho siguin més. Però, com a opinió personal, destacaria la BMW del 58, molt ben acabada, ara, això si, sense voler desmerèixer cap de les altres, ja fossin espanyoles com no.

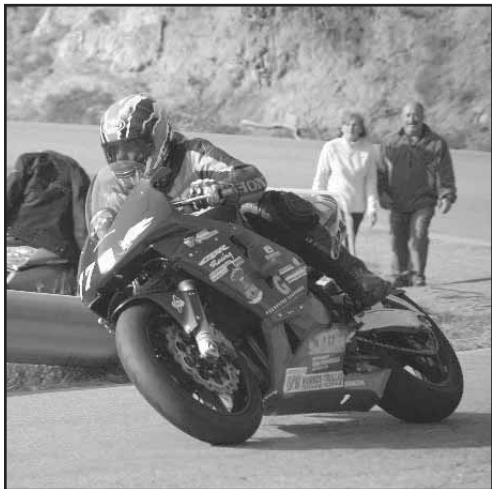


Gran assistència de públic en tota la cursa .



Espectacular BMW del 58 de Ferran Fernandez.

III PUJADA EN COSTA ARTES-VISTA PIRINEU



Jordi Casajuana amb la Honda, 1er de la cursa

També destacarem, que les motos de Supermotard, cada vegada fan més acte de presència en les pujades en costa, fent les curses molt més disputades i millorant-les de nivell. Ara, les que no ho fan gens malament, són les motos de carretera, com ho demostra en Jordi Casajoana, que amb una màquina que no és la més adequada per aquest tipus de pista, n'ha tret un molt bon rendiment. Molt bé, Jordi!

En la categoria de les motos mono-cilíndriques cal esmentar un nom propi que ha deixat meravellat a tothom, Jordi Gras, que amb una motoreta (que molts, fins i tot, li diem bicicleta) ha quedat classificat setè de la General, que si hagués anat amb una màquina més potent, hauria fet patir a més d'un dels de cap de



Jordi Gras amb la Yamaha fent una bona cursa.

mund. També fer esment de la categoria de les motos més petites, tan sols dos participants, però ben joves, per aquí es comença.

En l'apartat dels Quads direm que la participació ha sigut d'una vintena de pilots, i amb un nivell de preparació alt, en la majoria dels casos. Hem tornat a tenir a en Miguel Ángel Moreno, amb el seu estil de conducció tant espectacular, com ja és de costum en ell, però també, molt efectiu, com ho demostren els temps fets en les pujades. Destaquem un altre Jordi, en Garcia, en aquest cas, ja que va estar apretant de valent, acabant a menys d'un segon del primer.



Miguel Angel Moreno, gran pilot de Quads.

Per un altre banda, a qui les coses no li van acabar de anar gaire bé, va ser en E. Puigdevall. També cal dir a favor seu, que aquest any ha canviat de màquina i encara no s'ha adaptat del tot bé a la nova. Edu, posat les piles i tornar a donar espectacle.

I com no, agrair la presència del sidecar, amb pare i fill com a pilot i co-pilot, i que en cada prova ens meravellen amb les seves traçades, i aquest any, a més, porten nou motor, fent-la encara més potent i espectacular.

Bé, esperem la pròxima pujada amb il·lusió i desitgem que puguis gaudir d'ella venint-la a veure o a participar-hi. Adéu. Un de la Colla no tan jove.



Eduard (pare) i Javier (fill) traçant un giravolt.

III PUJADA EN COSTA ARTÉS-VISTA PIRINEU



Classificació final

MOTOCICLETES

	Nº	Consorsant/Team	Pilot	PeC	PeC	Vehicle	1ª cursa	2ª cursa	3ª cursa	Temps	Dif. 1er.
1	17		Jordi CASAJUANA MULA	6/1	M/1	HONDA CVR	1:24.081	1:23.801	1:22.850	2:46.651	
2	8		Sergi GARCIA ROCA	3/1	M/2	YAMAHA	1:24.261	1:24.056	1:23.889	2:47.196	1,104
3	66		Miguel A MURILLO FUGUET	3/2	M/3	YAMAHA XZF	1:24.201	1:25.503	1:25.311	2:49.512	2,861
4	42		Joel SALLA PITELLAS	3/3	M/4	HUSABERG	1:24.090	1:25.122	1:27.230	2:51.911	5,200
5	31		Alex MARTINEZ SERRA	3/4	M/5	HUSABERG	1:28.160	1:26.477	1:26.003	2:52.410	5,190
6	24		Xavier ROSELL HERNANDEZ	3/5	M/6	YAMAHA	1:28.916	1:25.789	1:26.651	2:52.440	5,709
7	10		Jordi GRAS VIVES	4/1	M/7	YAMAHA	1:28.717	1:27.043	1:26.766	2:53.483	6,832
8	58		Carlos GOLANÓ BAIX	3/6	M/8	KTM	1:28.984	1:27.476	1:28.314	2:55.790	9,139
9	13		Carlos MORALES REYES	3/7	M/9	KAWASAKI	1:29.701	1:28.415	1:28.085	2:56.480	9,829
10	35		Cristian OLIVER TORRECILLA	3/8	M/10	KTM	1:28.017	1:30.176	1:29.227	2:57.244	10,593
11	19		Josep COMPI I AS BORRAI I F	6/2	M/11	KTM	1:29.669	1:28.886	1:29.199	2:58.545	11,894
12	40		Josep Mª GIBERT I CABREÑO	6/3	M/12	KTM	1:29.006	1:30.544	1:28.862	2:58.667	12,116
13	9		Joan AMAT PEÑA	3/9	M/13	HUSABERG	1:31.311	1:29.269	1:29.169	2:59.099	12,311
14	14		Albert MARQUINA BERTRAN	6/4	M/14		1:30.469	1:30.290	1:30.166	3:00.466	13,806
15	18		Xavier VILANA NADAL	6/5	M/15	DUKATI	1:30.953	1:31.155	1:30.609	3:01.562	14,911
16	20		Joan Josep BUSQUETS ESTEI	3/10	M/16	GAS GAS	1:30.539	1:31.806	1:31.849	3:02.345	15,694
17	22		Antonio GUIX OLLER	6/6	M/17	HONDA CVR	1:30.816	1:32.211	1:31.742	3:02.558	15,907
18	23		Miguel TORRALBO GUTIERRE	3/11	M/18	HONDA	1:36.226	1:32.325	1:31.403	3:03.728	17,077
19	6		Josep PUIGRÓ CURNEL I F	3/12	M/19	KTM	1:37.282	1:32.566	1:32.542	3:05.108	18,157
20	30		Juan A. MARTINEZ HARILLO	3/13	M/20	YAMAHA	1:34.049	1:33.263	1:33.149	3:06.412	19,161
21	34		Josep PINTO PLAZA	6/7	M/21	YAMAHA	1:36.260	1:34.006	1:34.000	3:08.806	22,164
22	16		Pelayo ALONSO ISERN	6/8	M/22	APRILIA SL	1:36.336	1:36.480	1:36.268	3:10.816	24,164
23	124		Julio Jose SANSECUNDO SAN	3/14	M/23	YAMAHA	1:33.489	1:37.604	—	3:11.073	24,422
24	15		Fernando CLARTE OLIVA	6/9	M/24	SUZUKI	1:38.659	1:37.988	1:36.507	3:14.585	27,934
25	1		Alex RAMON BOLEDA	2/1	M/25	BETA	1:40.150	1:38.035	1:37.989	3:16.004	29,353
26	56		Francisco PUIG RUIZ	3/15	M/26	SUZUKI	1:40.480	1:38.622	1:38.651	3:17.273	30,622
27	63		Pere AURADCELL GAMCLL	8/1	M/27	SEELEY BSA	1:40.580	1:39.914	1:40.424	3:20.338	33,887
28	67		Ricós SANCHÍS CANO	7/1	M/28	OSSA	1:40.827	1:40.287	1:40.191	3:20.458	33,807
29	99		Josep Lluís SANJUAN PIÑEIRA	6/10	M/29	YAMAHA TMAX	1:41.509	1:41.000	1:42.836	3:23.218	36,567
30	48		Joaquín FERNANDEZ BEL	7/2	M/30	BULTACO	1:44.139	1:42.114	1:43.069	3:26.280	39,039
31	32		Joaquín BATLLE ROSARIO	7/3	M/31	OSSA	1:45.582	1:42.780	1:44.082	3:27.008	41,017
32	12		Enrique SALUDAS CIL	8/11	M/32	YAMAHA	1:46.419	1:45.085	1:43.153	3:29.110	42,487
33	37		Eduard ARMENGOL URÓ	8/2	M/33	HONDA FOUR	1:45.623	1:45.008	1:44.712	3:30.335	43,684
34	44		Joan NAVARRETE ESTEVEZ	8/3	M/34	BULTACO	1:45.938	1:45.558	1:45.644	3:31.202	44,551
35	26		Ferran FERNANDEZ ARROYA	8/4	M/35	BMW-SGS	1:47.278	1:50.288	1:51.296	3:37.546	50,895
36	28		Ramon GARDÓ QUIR F	7/4	M/36	BULTACO	1:58.612	2:01.398	2:02.636	4:00.010	1:13,360
37	27		Federico González / Javier Gon	11/1	M/37	HONDA CBR	2:08.289	2:08.198	2:08.883	4:12.962	1:26,301
38	2		Gerard SERRANO RODRIGUEZ	2/2	M/38		2:12.821	2:08.414	2:08.555	4:16.970	1:30,319

No classificats

1	21	Joan SARDAYONS COLOMIN	APRILIA	—	—	—
---	----	------------------------	---------	---	---	---

☐ Oficial provisional ☐ Oficial final **Artés, 29/03/2008**

Comissaris Esportius	Director de cursa	Cronometrador
Hora	Hora	Hora

Sortida: Artés (N 431 pk 43,5) / Alt: 350m Arribada: Vista Pirineu (N 431 pk 40,5) / Alt: 450m Desnivell: 100m Longitud: 2.400 m

III PUJADA EN COSTA ARTES-VISTA PIRINEU



Classificació final

No classificats

2	25	Dani ARMENGOL SIDERÀ	KTM	—	—	—
3	29	Manuel Jara / Jacobo Jara	YAMAHA	—	—	—
4	86	Luis MENGUAL DIGON	BULTACO	—	—	—
5	88	Jordi BELLES ROMA	HUSQVARNA	—	—	—

QUADS

Nº	Consursant/Team	Pilot	PeC	PeG	Vehicle	1ª cursa	2ª cursa	3ª cursa	Temps	Dif. 1er.
1	11	Miguel A. MORENO MUÑOZ	10/1	Q/1	SUZUKI	<u>1:26.086</u>	1:26.440	<u>1:26.081</u>	2:52.167	5.516
2	51	Jordi GARCIA GARCIA	10/2	Q/2	YAMAHA	<u>1:26.178</u>	<u>1:26.715</u>	1:26.780	2:52.893	6.242
3	7	Joan GUTIERREZ GONZALEZ	10/3	Q/3	YAMAHA	1:29.562	<u>1:27.928</u>	<u>1:27.416</u>	2:55.344	8.693
4	49	Alexis GRACIA GIMENO	10/4	Q/4	YAMAHA YFZ	<u>1:27.840</u>	<u>1:27.668</u>	1:28.403	2:55.508	8.857
5	5	Estephán REGHINI MARTIN	10/5	Q/5	HONDA TRX	<u>1:28.080</u>	1:28.941	<u>1:28.421</u>	2:56.501	9.850
6	4	Eduard PUIGDEVALL MAJÓ	10/6	Q/6	KTM XC	<u>1:28.577</u>	1:29.064	<u>1:28.771</u>	2:57.348	10.697
7	47	Ivan TORRALBO GUTIERREZ	9/1	Q/7	SUZUKI	1:31.160	<u>1:31.043</u>	<u>1:30.456</u>	3:01.499	14.848
8	36	Oscar ARDIACA PAUL	9/2	Q/8	ARCTIC CAT	<u>1:31.847</u>	<u>1:31.585</u>	1:32.775	3:03.432	16.781
9	77	Ruben GONZALEZ LÓPEZ	10/7	Q/9	SUZUKI LTR	1:32.458	<u>1:32.016</u>	<u>1:31.943</u>	3:03.999	17.308
10	3	Alejandro RODRIGUEZ PRIEG	10/8	Q/10	SUZUKI LTR	<u>1:32.432</u>	1:33.113	<u>1:31.622</u>	3:04.054	17.403
11	33	Jordi BOIXADER LOPEZ	10/9	Q/11	SUZUKI	1:34.131	<u>1:34.120</u>	<u>1:33.915</u>	3:08.035	21.384
12	84	Pere GIRONES PINTOS	10/10	Q/12	BANSHEE	1:35.573	<u>1:35.049</u>	<u>1:34.878</u>	3:09.927	23.276
13	41	Ricard MAS DOSTA	10/11	Q/13	SUZUKI LTR	<u>1:35.791</u>	<u>1:34.731</u>	1:35.798	3:10.522	23.871
14	39	Francisco HENARES NEF	10/12	Q/14	YAMAHA YFZ	1:37.352	<u>1:36.626</u>	<u>1:35.916</u>	3:12.541	25.890
15	50	Joan LUNA COMELLAS	9/3	Q/15	SUZUKI Z	1:37.700	<u>1:37.137</u>	<u>1:37.505</u>	3:14.642	27.991
16	45	Daniel HARO CRUZ	9/4	Q/16	SUZUKI ITZ	1:39.077	<u>1:37.314</u>	<u>1:37.356</u>	3:14.670	28.019
17	64	Ramon VINTRÒ MARTINEZ	9/5	Q/17	SUZUKI LTZ	1:39.347	<u>1:37.810</u>	<u>1:37.790</u>	3:15.600	28.949
18	60	Pere SABATES MARQUEZ	10/13	Q/18	YAMAHA	1:42.196	<u>1:41.634</u>	<u>1:40.790</u>	3:22.424	35.773
19	46	Josep Mª FERNANDEZ RIVER	9/6	Q/19	KAWASAKI	<u>1:42.475</u>	1:43.617	<u>1:42.549</u>	3:25.024	38.373
20	57	Juan Manuel PACHECO PERE	9/7	Q/20	SUZUKI LTZ	<u>1:49.892</u>	1:50.592	<u>1:48.743</u>	3:38.640	51.989

☐ Oficial provisional ☐ Oficial final **Artés, 29/03/2008**

Comissaris Esportius	Director de Cursa	Cronometrador
Hora	Hora	Hora

Sortida: Artés (B-431 pk 43,5) / Alt. 350m Arribada: Vista Pirineu (B-431 pk 40,5) / Alt. 450m Desnivell: 100m Longitud: 2.400 m



CALÇOTADA A SANTES CREUS

Reposant a la benzinera i de pas, foto de grup.



Quan els ametllers floreixen comença la temporada d'anar en moto i per celebrar-ho el passat diumenge 2 de març ens vàrem reunir 39 socis i simpatitzants del Moto Club per fer una calçotada i una visita al Monestir de Santes Creus.

La trobada va ésser a les 9 del matí a l'Hotel Pere III per fer la sortida conjunta de les 26 motos amb les que vàrem seguir una ruta per carreteres interiors poc transitades però de bon fer, un total de 125 km. d'anada, per arribar a dos quarts d'una a Santes Creus on ens reservaven aparcament per les motos al costat mateix del Restaurant Cal Mosso, a les portes del Monestir, on vàrem dinar de seguida ja que teníem el primer torn, ens van servir tots els calçots que vam voler seguits del guarniment de la típica calçotada, no va faltar ni la crema ni la taronja, ni el cava ni el xupito.

Un cop ben tips, i per pair el dinar, teníem

Un gran apat per una gran jornada, inmillorable



la visita guiada al Monestir que va ésser una sorpresa per lo completa i ben presentada, va durar una hora i mitja que va passar volant.

De nou vàrem agafar les motos per tornar per una ruta diferent, uns primers km. força revirats però per llocs desconeguts gairebé per tothom fins arribar a Manresa 95 km. després, just a les 7 de la tarda.



El grup fent la visita cultural al Monestir.

Foto de dalt, vista del Monestir de Santes Creus.

PROPERES SORTIDES



Part de la Muralla de Montblanc (Tarragona).

Ja hem fet la III^a sortida de motos de carretera del Moto Club, som una bona colla amb un ambient molt agradable, això ha de continuar.

Ara volíem organitzar una sortida de cap de setmana el dies 14 i 15 de juny però el Moto Club ha pogut confirmar la 1^a Pujada en costa a Prats de Lluçanès el dia 15 de juny i això impediria venir alguns companys, podríem passar-ho a l'últim cap de setmana de juny els dies 28 i 29 i així encara asseguraríem millor el temps.

Delta de l' Ebre 28 i 29 de juny

El programa seria sortir de Manresa per carreteres interiors cap a Montblanc, Serra de la Llena, La Granadella, Flix, Mora, agafar l'

Eix de l'Ebre cap a Tortosa, Amposta i cap al Delta dinant pel camí, visita a la barra del Trabucador, bany a la piscina o al mar, sopar de peix i a dormir als bungalows del càmping de la platja de l'Eucaliptus o bé en algun hotel o casa rural, l'endemà, podríem travessar el riu pel pas de barca i anar a dinar Ca la Nuri a Riumar on també podríem fer un vol pel riu amb la barca turística i cap a casa.

Això de reservar lloc per dormir obliga a fer les inscripcions seriosament i amb temps, podeu fer-ho fins el dia 13 de juny.

Si teniu alguna cosa a dir envieu un e-mail a: elmotorista@telefonica.net



Imatge dels llocs navegables de Riumar.

CALENDARI DE PROVES DE 2008

24 FEBRER	II Rally de la Moto Espanyola Misteriosa Llum
2 MARÇ	III Excursió de Primavera moto turística i cultural
26 MARÇ	Roda de premsa presentació Temporada 2008
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	X 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 (cobxes) – Campionat de Catalunya
14 JUNY	I Pujada en Costa Prats de Lluçanès (motos i quads) – Campionat de Catalunya
14/15 JUNY	IV Excursió de Primavera moto turística i cultural
2 AGOST	I OFF ROAD del Bages (*)
6 SETEMBRE	VIII Rally Clàssic 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	XXV Pujada en Costa Pont de Vilomara (motos i quads)- Campionat de Catalunya (*)
2 NOVENBRE	VI Moto-cross de Castellolí – Campionat de Catalunya
16 NOVENBRE	VI Enduro del Bages "El Canadell" – Campionat de Catalunya
14 DESEMBRE	Esmorzar fi de temporada
(*) Activitats pendents de confirmació	

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@motoclubmanresa.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: _____

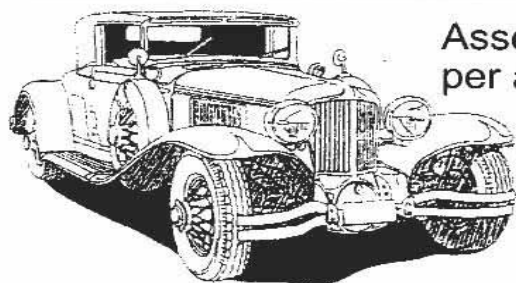
DADES BANCÀRIES (s'han d'omplir les 20 caselles del nº de compte)

NOM del BANC O CAIXA: _____

Nº BANCARI:

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

MASA&MASA
SEGUROS-ASSEGURANCES



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

GESTIÓ DE L'ESTALVI

UN EQUIP EXPERT EN GESTIÓ DE L'ESTALVI



**XIX PREMIS
EXPANSIÓN
2008**

1r. PREMI
Fons Mixt d'Inversió Flexible
MANRESA DINÀMIC FI

PREMI FINALISTA
Millor Gestora Mitjana
CAIXAMANRESA INVERSIÓ

PREMI FINALISTA
Millor Gestora Petita Renda Fixa
CAIXAMANRESA INVERSIÓ

NOVAMENT PREMIATS

Fons d'Inversió de caixaManresa. Entitat gestora: caixaManresa Inversió, SA, SGIIC.
Entitat depositària: caixaManresa. A totes les oficines i a la gestora de caixaManresa
hi ha fulls explicatius gratuïts dels fons inscrits a la CNMV. També podeu trobar
informació a www.caixaManresa.com. Rendibilitats passades no garanteixen
rendibilitats futures. Premis Expansión corresponents a la gestió de 2007.

Més informació: 902 36 25 29
www.caixaManresa.com