

TRACADA



Revista del Motor
MOTO CLUB MANRESA
Nº 8 - ANY 2009

ESMORZAR DE NADAL ALS SOCIS: 14/12/2008

Restaurant "El Centre", de Castellfollit del Boix, amb tots els convidats del Moto Club.



El dia 14 de desembre es va celebrar l'esmorzar de final de temporada en el Restaurant "El Centre" de Castellfollit del Boix, en el qual, el nostre amic i soci Jaume Bernabeu i família, van servir-nos un esplèndid esmorzar per a tots els socis i col·laboradors, que ens van honrar amb la seva presència.

Es van donar els corresponents records als assistents, de la mà dels Presidents Gil Casòliva i Joan Molins, fent també lliurament d'un escut de Plata als socis Jaume Codina i Francesc Vilaseca, per la seva tasca envers al Club, i una placa a Joan Soler Golobart, director de la nostra revista Traçada. També per part del Club i amics que érem a la festa, vàrem lliurar una placa d'agraïment al President sortint Sr. Gil Casòliva, en la que li volíem transmetre l'afecte de tots per la seva persona.

Amb uns parlaments i aquest any si, amb obsequis, també per a les senyores que varen assistir, es va tancar la temporada 2008. Desitjant de tot cor que l'any que bé puguem tornar-hi.



Els presidents van repartir els obsequis

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*

EDITORIAL

Estem vivint una època de novetats sorprenents i constants. Per desgràcia no totes són del nostre grat, però si alguna cosa ha sigut constant en nosaltres, els afeccionats al món del motor, ha estat l'ànima per no defallir i reviu de nou amb esperança i esforç les èpoques que les circumstàncies les ha triat millors.

Malgrat tot, no cal parlar només de coses negatives, el nostre club "Moto Club Manresa" està vivint ja una temporada plena d'aspiracions i bones vibracions en el tarannà diari. Unes eleccions que van provocar un canvi de president i de junta directiva, demostra, una vegada més, que estem vius i amb moltes ganes de treballar per assolir les fites que, any rere any, ens marquem i que sempre s'han aconseguit amb escreix.

Ja sabeu que una de les primeres mesures preses per la nova junta figura el retall de despeses, provocat per la manca d'ingressos que, aquest any, i per culpa d'una crisi global, fa que la tresoreria tingui de fer mans i mànigues per quadrar els balanços. Per exemple, el local que teníem a la Muralla de Sant Francesc, a l'altra banda de l'hotel on, habitualment ens reunim i on tenim la nostra seu des de fa anys, ha tingut de ser tancat i s'ha tingut de renunciar al contracte que ens donava el dret d'utilització, pel desgast econòmic que significava i la poca acollida que va tenir entre la massa social.

Tanmateix, en altres aspectes esportius i organitzatius, notarem una mica les mancances que els moments actuals ens obliguen a

viure, però fent nostre la frase que diu: "El que ensopega i no cau, avança camí", cal esperar que d'aquí a poc tot torni a la normalitat i de l'experiència que estem passant en sapiguem treure les millors conclusions i les previsions per si un dia tornen les vaques laques.

La situació, tots sabeu, es dolenta a tots els nivells, locals, comarcals, estatals i mundial. Per això i des d'aquesta tribuna que "Traçada" m'ofereix, vull deixar ben clar i que no càpiga mai cap dubte, que el president i la junta anterior han fet una tasca lloable i digna de prendre-la com a referència de les coses ben fetes. En cap moment les males èpoques que ens toca passar, venen d'una herència de mala gestió, ans al contrari. Vull, i volem tots, expressar des d'aquí el nostre sincer agraïment a tots aquells que, abans de nosaltres, s'han sacrificat pel club i han deixat petjada, amb el seu esforç i el seu altruisme, d'una tasca a la que mai estarem prou agraïts.

Però la vida segueix i, com diuen el polítics, la conjuntura actual ens porta pel camí de l'esforç afegit i l'aparença de fer poques coses, aparença falsa però obligada per les circumstàncies. Serveixi aquest editorial per escampar els mals presagis i fer que entre tots, les coses tornin allà on han de ser i hi ha estat sempre. A tornar a ser el club degà del món del motociclisme manresà i enveja de propis i estranys. Capaç de tot amb ben poca cosa. No és només un desig, ja sabeu tots que sempre ha estat una realitat. Ara toca tornar-hi.

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: Catalana de l'Adhesiu
Pol.Ind.Pla dels Vinyats St.Joan Vilatorrada

Direcció: Joan Soler Golobart

Col·laboradors: Xavier Perramon, J. Soler Golobart, Salvador Todó, Francesc Segué, Joan López, Dani Porta, Vicenç Coma.

Maquetació: Dani Porta

CALENDARI DE PROVES PREVISTES PEL 2009

21 FEBRER - I Excursió social motorística amb calçotada

22 MARÇ - II Rally de Motos Clàssiques

5/14 ABRIL - Viatge amb moto per el Marroc

10 MAIG - VI Excursió de Primavera moto turística i cultural

16 MAIG - X Pujada en Costa Callús-San Mateu de Bages (motos, quads i sides) – Camp. Cat

17 MAIG - XI Pujada en Costa Callús-S. Mateu de Bages (cotxes) – Campionat de Catalunya

12 JULIOL - XXV Pujada en Costa Pont de Vilomara (motos, quads, sides i cotxes) Camp.Cat.

1/2 AGOST - Gran Trobada de Mini Motos de Catalunya al Palau Firaal de Manresa

5 SETEMBRE - II OFF ROAD del Bages d'Artés (motos, quads i cotxes)

PER CONFIRMAR - IX Rally de Cotxes Clàssics de Santpedor

20 SETEMBRE - IV Pujada en Costa Marganell-Can Massana – Camp.Cat (motos, quads i sides)

27 SETEMBRE - Sortida Motera

OCTUBRE - II cursa 3 Hores de Resistència de Terra “ Sallent”

11 OCTUBRE - VII Endurada del Bages “El Canadell” – Campionat de Catalunya

8 NOVEMBRE - VIII Excursió de Hivern moto turística cultural

15 NOVEMBRE - VII Moto-cross de Castellolí – Campionat de Catalunya

Aquest calendari és provisional, algunes dates poden canviar, ja que moltes de les proves previstes s'han d'avenir amb d'altres, per evitar que els dies no coincideixin.

CARTA ADREÇADA ALS SOCIS DEL NOU PRESIDENT ELECTE, JOAN MOLINS MAURI

Em plau presentar-me a vosaltres, com a nou President de la nostre Entitat Moto Club Manresa, i donar-vos les gràcies per la vostra confiança, en la votació que vàrem fer i en la que em vàreu concedir aquest honor.

Emprenem aquest any 2009 amb una Junta Directiva presentada el dia 27 de febrer, i alguns socis nous als que des d'aquí aprofito per donar-los la benvinguda al Club.

És un any que estem immersos en una crisi de la que nosaltres no en som aliens, ja que els contactes amb els nostres patrocinadors se'ns estan reduint molt i ens condicionarà a fer les proves que puguem, i sinó ens endinsem a la nostra crisi.

Àdhuc no ens desmoralitzem, doncs ja tenim un calendari fet amb molta ambició, i esperem que, amb l'ajuda de tots, portar-lo a terme. Es mirarà d'oferir, una mica, activitats per als socis, que són els veritables motors que

mouen a l'Entitat, farem excursions i sortides per a ells, amb Motos de Turisme Antiques, vehicles tot terreny. Sense que, tal com hem dit, deixem les proves esportives.

Un dels reptes que, desde fa molt de temps, li anem al darrera, és la forma de fer la mítica Pujada al Pont de Vilomara, que tots els nostàlgics, i per lo tant el públic i els esportistes recordem amb enyorança, ja que forma part de la nostra joventut.

Per tant, econòmicament, com és l'esforç humà, necessitem de la vostra col·laboració i tornar-vos a dir, que sense vosaltres no hi hauria Club, ni tindríem raó de ser.

Us tinc que dir també, que quedo a la vostra disposició per qualsevol consulta o idea que podeu aportar.

Molt atentament.

Joan Molins Mauri
President del Moto Club Manresa

 **Inprein®**
Institut de Prevenció Integral

PREVENCIÓ ÉS SALUT
SERVEI DE PREVENCIÓ
DE RISCOS LABORALS
núm.SP-015-B.

C/ Bruc, 35 · 08010 Barcelona · Tel. 93 302 61 00 · Fax 93 412 42 87 · www.inprein.cat · inprein@inprein.com

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



ELECCIONS AL MOTO CLUB

Apreciats companys. Us escric aquestes línies perquè sóc aficionat al motociclisme, tinc una moto Custom i surto a fer alguna excursió, també tinc un amic que està molt arrelat al Moto Club Manresa i m'informa d'algunes coses sobre el mateix.. En primer lloc, dir-vos que no soc soci i no sé si em publicareu aquesta carta, que envio sense ànims de polemitzar, si no, per saber el que va passar realment a les eleccions que es van fer l'any passat. Segons m'han informat, van ser fetes per vot democràtic dels socis, que hi van posar molta passió i que va haver-hi canvi de president i junta directiva, Però, a hores d'ara, encara no se'n sap res ni s'ha donat cap notícia del fet. Tal com us he dit, encara no soc soci, però me'n faré. També és veritat, que mai m'ho ha demanat ningú per ser-ho.

Sense més us saludo i us encoratjo per seguir sent capdavaners en el motociclisme.

Jordi Armengol

RESPOSTA

Encara que no siguis soci del Moto Club Manresa, ets un motorista, i això ja et fa ser un més del col·lectiu que ens dediquem a fer motociclisme.

Seràs ben rebut, si et decideixes a ser soci d'aquesta entitat, per tant, demana al teu amic que et faciliti una butlleta d'inscripció, i una vegada omplerta, ens la pots portar tu mateix, a les oficines del club, algun dia al vespre. Ens trobaràs als baixos de l'Hotel Pere III, t'atendrem de seguida.

En quan a la teva pregunta, et contestem amb una breu ressenya. El mes de novembre hi van haver eleccions a la presidència i a la junta directiva del Moto Club Manresa. Hi van participar 72 socis, els resultats van donar com a guanyador al Sr. Joan Molins en detriment del Sr. Gil Casoliva, i en conseqüència, el primer ha ocupat el càrrec de President del Moto Club Manresa.

Aquestes eleccions ja s'haurien d'haver fet abans, i ja teníem un avís que ens avisava d'haver superat el termini per fer-les, establert per la Federació Catalana de Motociclisme.

Democràticament, va ser un xic de càstig a la Junta Directiva passada, doncs, no era solament la presidència, el que es volia canviar..

El nou president, quan es va presentar, va dir que volia continuar amb l'estabilitat del Club, i aquesta és la part més difícil fins ara. Tal com va dir, va anar parlant amb els membres de la junta anterior que hi havia, i se li va donar suport per part d'alguns, perquè no oblidem, que les persones passen, però les entitats queden. Ell, com a President, i sense conèixer a alguns dels col·laboradors habituals del club, ha fet una llista, en la que hi ha molts dels que ja hi érem, i també, molts de nous que s'hi han afegit. I amb una reunió, que ja s'haurà fet quan rebis aquesta revista, ja que està prevista per al dia 27 de febrer, els reunirà a tots i, ell personalment, els hi preguntarà si es volen involucrar en el seu projecte.

Fins aquí la meua ressenya que espero que et contesti la teva pregunta, i t'emplacem a seguir-nos de prop, sent ja, soci en actiu.

Emili Panosa



NOVA JUNTA DIRECTIVA 2009

MOTO CLUB MANRESA

PRESIDENT	JOAN MOLINS MAURI
VICE-PRESIDENT I PRESIDENT SECCIÓ COTXES	ROSENDO ESPINALT VILET
TRESORER.	JOAN LÓPEZ ENCARNACIÓN
SECRETARI	FRANCESC LÓPEZ ENCARNACIÓN
COL.LABORADORES	ROSA Mª NUÑEZ LOMBARDO MIREIA COTILLAS
VICE-SECRETARI	FRANCISCO GARCIA GONZALEZ XAVIER MASA MARTINEZ
COORDINADOR D'ORGANITZACIÓ I ASSESSOR DE PRESIDÈNCIA.	EMILIO PANOSA MATA
PRESIDENT MOTOS ANTIGUES	SEBASTIÀ COS TORRADES
RELACIONS INSTITUCIONALS .FEDERACIÓ CATALANA I ESPANYOLA DE MOTOS.	PERE MARSIÑACH SELLARES
RELACIONS INSTITUCIONALS FEDERACIÓ CATALANA I ESPANYOLA DE COTXES.	FERRAN ALTIMIRA PLADEVALL
ASSESSOR ÀREA TÈCNICA	SALVADOR TODÓ ROVIRA
DELEGAT EXCURSIONS MOTO.	VICENÇ COMA FABREGÓ CECILIA TERMENS FRANCESC VILASECA BRUCART
VELOCITAT	JORDI PUIG SALVADOR ROSET VILLAPLANA MANEL MARSOL MARTINEZ TOMAS ROSET VILLAPLANA ALBERT TORRAS CIECA
RELACIONS COTXES CLÀSSICS	JOAN VILASECA BRUCART ANTONI CLOSAS TORRENTE RAMON CALVET
RELACIONS INSTITUCIONALS	JAUME MIRA MATA
COORDINADOR ÀREA ACTIVITATS ESPORTIU- SOCIALS	XAVIER PERRAMON FERRAN ALBERT BELLÉS ROMA MEDIR ALZURIA COLELL
PRENSA GRÀFICA I ESCRITA	FRANCESC SEGUÉS LLOBET
DISSENY REVISTA "TRAÇADA"	DANI PORTA MONTERO
DELEGATS "ENDUROS"	PERE MARSIÑACH SELLARES TON MARSIÑACH SELLARES JOSEP Mª REGUANT TRAGANT DANIEL LLOBET ROSICH JORDI REIG SÁNCHEZ JOSEP ROSELL SERVITJE
DELEGATS "CIRCUIT MOTOCROS"	JORDI BELLÉS ROMA ALBERT BELLÉS ROMA TONI GARCIA
DELEGAT D'EVENTS	JORDI LLADÓ RITCHER JOSEP Mª CASAFont

AVANTCAR S.A.

Passeig del Riu,48 08241 Manresa

Tel. 93 875 34 18 - Fax 93 875 34 26



El seu concessionari SEAT de Manresa

<http://avantcarautomobils.com>



SEAT

SEAT

NOVA JUNTA DIRECTIVA 2009

MOTO CLUB MANRESA

DELEGAT DE " SUPERMOTARD"	MARÇAL EGEA FERNANDEZ
DELEGAT MOTOS "R"(NO FEDERATS)	OSCAR VALDESPINA MOLINS JOAN ANT. MARTINEZ HARILLO ALEX MARTINEZ SERRA
DELEGAT LOGÍSTICA MATERIALS	EUGENI VALL VALL
JUNTA CONSULTIVA PRESIDENT	GIL CASÓLIVA CARETA
JUNTA CONSULTIVA	JOAN RUBIÓ VENDRELL JAUME MIRA MATA EMILI MASA ALVAREZ PERE MARSINACH SELLAES
DELEGAT MOTOS DE TURISME	FRANCISCO VIIASECA BRUCART JOAN MOLINS MAURI
DELEGATS MOTOS " OFF ROAD"	JORDI BELLÉS ROMA JORDI LLADÓ RITCHER DANIEL LLOBET BONVEHI TON MARSINACH SELLAES JOSEP Mª REGUANT TRAGANT JORDI PONS JORDI ESTANY
DELEGAT CRONOMETRADOR I LOGÍSTICA I RALLIS	JOAN LLADÓ GALL
DELEGAT D'EXCURSIONS "OFF ROAD DE COTXES	JOAN RUBIÓ PUBILL
VOCALS	JOAN CASTELLÀ BENITO ENRIC TORRAS CHECA FRANCESC CARREÑO COROMINAS JAUME TORRAS CHECA PAULÍ GROS ESTEVE SANTI SIMON PRIEGO MIQUEL CASAFont RIU LLUIS CAÑADÓ BACARDIT BENJAMI SANTANDREU ANTONIO SALA BUII ERNEST ROS MONTFORT BENITO SALVANS CAMPROBÍ FRANCESC RENALIES LLUIS FERNÁNDEZ FERNANDO CODINA CONRAD VIADROSA CORTÉS DIEGO GARCIA PIÑERO JORDI LLUSÀ TORRA
DELEGATS DE MEGAFONIA I MUSICA	JULIO JOSE SANSEGUNDO MARC GARCIA LOPEZ
DELEGATS DE QUADS	JOAQUIM PRAT BORRAS EDUARD TARRÉS



VENDA I SERVEI DE TOTES MARQUES
MOTOS, BICICLETES I QUADS

Jordi Bellès

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

www.tomasbelles.com



EL PERSONATGE: PEP VILA

Pep Vila, en l'actualitat. organitzant un event.



A la nostra ciutat, i a qualsevol indret del món, parlar d'en Pep Vila es sinònim de parlar de motor i de totes aquelles circumstàncies que envolten aquest apassionant univers, en el que ell s'hi va barrejar ja fa molts anys. De la seva vida, ens en va fer un resum a la seva empresa, on vàrem ser rebuts excepcionalment i amb l'amabilitat de tots aquells que, d'una manera o d'una altra, han fet del seu món, eterna joia de la olor de benzina i del funcionament dels motors. En Pep Vila és un element molt significatiu d'allà on es pot arribar, quan l'afició i la disponibilitat total, acompanyen a allò que, en un principi pot significar incipient, però que, el temps recolza si la base es ferma.

En Pep neix a Manresa el 10 de Març de l'any 1958, o sigui que, ara acaba de complir els cinquanta. És fill d'un Manresa insigne i artista reconegut, en Vila Closes i la seva mare és de Vilassar de Mar. En Pep és el tercer de cinc germans (tres noies i dos nois). Malgrat no haver-hi cap vincle familiar al món del motor, tant ell com el seu germà, han acabat immersos en aquest fabulós univers, que tant i tant li agrada i tantes satisfaccions li ha donat. Casat fa vint anys amb la Rosa (confessa entre bromes que si no ho han deixat fins ara, quasi segur que ja no ho faran mai, ja que la cosa està donada i beneïda), té dos fills, en Miquel, de disset anys i l'Enric de set.

La seva època d'estudiant la va desenvolupar en un col·legi ja desaparegut de la nostra ciutat, Col·legis Catalunya, on va cursar fins, el que aleshores s'anomenava, batxillerat superior, i que acabava al sisè curs. Posteriorment venia el COU i l'ensenyament universitari, però en Pep reconeix que la seva universitat va ser la moto i les curses en les que va participar durant uns quinze anys. Allà va començar a aprendre el que, en definitiva, és el que més li agrada i d'on obté els recursos per viure. Fet que pocs afortunats poden fer, dedicar-se plenament a aquest món i gaudir amb tanta intensitat d'ell. De totes maneres al començament, l'afició es molt important però les obligacions també, per això, als setze anys aproximadament, va entrar a treballar a "Fuerzas Hidroeléctricas del Segre", antiga "Companyia Anònima d'Electricitat" i actual "Fecsa", aleshores encapçalada pel Sr. Gomis. Aquesta empresa li va permetre tenir unes hores lliures per començar a gaudir del motor. Quan tenia trenta anys, i participant al "Ral·li dels Faraons" va tenir un accident molt greu que el va obligar a utilitzar les croses molt de temps, i va ajudar-lo a fer un replantejament de la seva existència vital. Va ser quan va prendre les decisions, potser, més importants de la seva vida. Es va casar, va deixar l'empresa, de la que sempre que en parla, li dedica un agraïment molt especial, i va passejar-se pels quiròfans una llarga temporada, arrel de la gravetat de l'accident. Posteriorment la dedicació va ser exclusiva, però no com a pilot, sinó com a organitzador d'esdeveniments esportius al servei de tothom que el volgués contractar.



Competint al Moto Cross de Puigreig, l'any 1975

EL PERSONATGE: PEP VILA

L'any 1985, corrent en els "6 Dies d'Holanda"



En la nostra ciutat sempre s'ha significat com a pilot dels dos grans clubs de Manresa que, encara actualment, són els màxims exponents organitzatius de fites esportives del motor. Amic dels seus amics no s'ha manifestat mai a favor d'uns o d'altres, com sempre hauria de ser, i només els gran esportistes i grans persones, ho saben entendre.

Aquells temps de grans decisions, va ajuntar-se amb dos dels seus millors amics, l'Estanislau Soler i en Pep Requena i van fundar l'empresa "Promotor". En el decurs dels anys han anat creixent i la seva funció, diu ell amb certa ironia, sempre ha estat la de petits mercenaris, treballant per a qui els contracti, apart dels esdeveniments que ells mateixos han organitzat. Sempre es mouen per dins del món del motor, i es caracteritzen per ser al costat dels que, en algun moment, poden necessitar dels seus serveis organitzatius. Posa per exemple la seva feina amb el "RACC", que des dels anys vuitanta, els ajuden a organitzar el "Ral·li Catalunya Costa Daurada", que fins fa poc era el "Ral·li Catalunya Costa Brava", amb el "RACE" els hi organitzen "La Baja Aragón". Recorda amb especial simpatia que, durant l'any 1992, van organitzar el recorregut de la torxa olímpica, i que la rememora com una de les feines més emotives que ha fet com a "Promotor". No només van organitzar el recorregut per Catalunya, sinó a tot l'estat, havent de calcular exactament tots els temps de cada relleu, si era en pujada o en baixada, creant programes informàtics que els ajudessin a calcular totes les possibilitats. Per això van tenir una immensa alegria, al veure-la entrar a l'Estadi Olímpic, com a fruit d'un esforç poc visible.



Pep Vila fent el recorregut de la Torxa, l'any 1992, event que va organitzar ell per a tot Espanya.

EL PERSONATGE: PEP VILA

Organitzant en el Mundial de Moto GP del 2006



Es curiós quan explica que el seu fill no sap exactament quina és la feina del seu pare, tant aviat el veu que està al "Dakar", com al mundial de ral·lies, al mundial de motociclisme, a la torxa olímpica, etc. En definitiva es una funció molt extensa que va des de la logística, on fan funcionar catorze camions, com a la producció dels panells, com a la fabricació, transport i instal·lació de pancartes, com al cronometratge, que el porta un manresà de "Promotor", o tot allò que serveixi perquè l'esdeveniment es realitzi dintre la més senzilla naturalitat, malgrat els esforços i maldecaps que a la empresa d'en Pep Vila li comporta. Ja he dit abans que, la vocació i professionalitat són necessàries en moltes feines, però en aquesta, ho és al cent per cent. M'imagino que gaudir d'un correcte funcionament en tot l'engranatge organitzatiu, li ha de representar una satisfacció personal inexplorable. Són gent que serveixen per organitzar, sens dubte.

Malgrat ser el motor la principal motivació perquè la seva empresa funcioni, no estan tancats a res. Es qualifiquen com a una empresa de serveis, tot esdeveniment que requereixi una organització professional i els hi pugui semblar adient, presenten pressupost i si hi ha entesa s'organitza qualsevol cosa. Explica que fa poc a Barcelona, hi havien repartides pels carrers, unes vaques com a obres d'art, que cridaven l'atenció a tots els vianants. Eren autèntiques obres estàtiques i artístiques, que ells es van encarregar de transportar-les, d'organitzar la distribució i tots els complements. per això es qualifiquen, amb raó, d'una empresa de serveis.

Amb el temps, si les coses es fan ben fetes, totes les empreses creixen, i es van trobar amb la necessitat de tenir un lloc propi per organitzar les presentacions o el que s'escaigués, ja que hi havien clients que no disposaven de lloc. Aleshores en Pep i la seva esposa, com empresa paral·lela a Promotor, van comprar una finca al terme municipal de Súria, que s'anomenà Les Comes, i des d'allà, donada la extensió de la finca, 500 hectàrees, poden gaudir d'unes condicions immillorables per a qualsevol encàrrec.

Retornant a la seva època de corredor, o millor dit, la seva vinculació al Moto Club Manresa, ens explica que, quan era petit, i encara anava en bicicleta per problemes d'edat, ja li agradava anar a veure totes les curses de trial i altres esdeveniments que els dos clubs de Manresa posaven a disposició del aficionats. Recorda amb especial emotivitat els actes que s'organitzaven a la barriada del Guix i a Puigberenguer, ambdós llocs amb actes organitzats pel Club Degà de la ciutat. El Pont de Vilomara ho recorda com la més important de totes les curses, ja que hi havia anat amb el seu pare que, com hem comentat abans, estava totalment desvinculat del món del motor, però com a esdeveniment ciutadà era una fita important i per això, l'assistència de públic era immensa.



Corrent els Sis Dies, al 2on Campionat del Món

EL PERSONATGE: PEP VILA

Amb tot l'equip, a punt de prendre la sortida en una etapa del Paris - Dakar de l'any 2004



Amb l'emoció de la Pujada en Costa al Pont de Vilomara, i quan va poder, es va comprar la primera moto, una 49cc. i va anar a correr a totes les curses que es feien per al Bages. Comenta que, eren carreres pirates, ja que només els hi faltava tapar-se l'ull, però en definitiva, eren curses de Festa Major i la regulació estava una mica superada per la festa i l'alegria de participar. Eren els seus primers trets, amb aquella primera moto va guanyar algunes curses i el va venir a buscar en Josep Estrada, que aleshores estava en el món del trial, però per circumstàncies de la vida, va canviar d'empresa i li va proposar competir en el campionat júnior d'Enduro. Amb Montesa va guanyar el campionat nacional júnior de l'any 1978. Aquest any també, i amb la mateixa marca, va guanyar la famosa cursa del Pont de Vilomara, amb el mèrit de ser el primer en baixar el cronòmetre dels dos minuts, tant als entrenaments com a la cursa. Prova guanyada i record rebaixat. El servei militar va endarrerir una mica el seu ràpid tarannà d'esportista agressiu i ja, a l'any 1982, va guanyar el campionat nacional sènior. Ja tenia dos campionats al sac.

Té unes paraules d'agraïment i d'admiració per a tots els socis del Moto Club Manresa, que en algun moment de la seva vida han format part del seu entorn, des de quan ell hi

col·laborava, fins alguns matins, a la cafeteria de l'hotel Pere III, estones que ell qualificava, com a matins de cafè i tertúlia amb homes de gran talla moral i reconeguda experiència. Ell, que era un noi jove, reconeix haver participat amb goig i cert aprenentatge, d'aquelles estones i d'aquelles curses.

Actualment segueix amb el mateix esperit emprenedor, amb una clarividència per a totes les coses de les que parla i amb la vehemència dels qui hi entenen de la vida i dels seus daltabaixos, saben fer. N'hi ha molts que ho intenten, però la veterania, malgrat la seva joventut, el seu saber estar i la seva professionalitat en tots el àmbits, fan d'en Pep una persona molt valuosa i competent, i que, des d'aquesta entrevista, m'enorgulleix presumir de la seva amistat.



Camió Retoc en un desert, al Dakar del 2007

ENDURO ACTUAL: ROGER SANLLEHI

Pretemporada - 2009

Roger en una cursa. Actualment està entrenant, preparant la temporada del 2009.



Hola de nou, sóc el Roger Sanllehi, com esteu? Des de la última vegada que vaig escriure han passat moltes coses. Anirem per parts: a finals de desembre vam renovar l'acord amb l'equip HM-Honda Motorgas per realitzar el nacional d'enduro, així com el català d'enduro i endurades en la categoria Enduro 1, amb una HM-Honda CRF-R de 250cc 4 temps. M'agradaria realitzar també alguna carrera del mundial però de moment està complicat.

Comptaré amb el suport de 1948 Hotel Manresa, de les empreses Font Pack (Comercial del Paper), SB Equip Global (Equips Hotelers), Motors Elèctrics Zepol, Cafès del Bages, Accessoris i Recanvis Vendrell (arv2), Pintura i Alta decoració Josep M. Alegre, Jaume Vila Instal·lacions així com amb el del Centre d'entrenament personalitzat ALTIUS de Manresa, olis Castrol, manillars i transmissions Renthall, cascs MT, roba de competició HEBO, a la roba casual Angry Fish

ENDURO ACTUAL: ROGER SANLLEHI

Pretemporada - 2009

i al Centre de Fisioteràpia Neuromuscular. També m'ajudaran Regió7, BB Gràfics i Hector Designs.

Aquesta temporada el nacional consta de sis proves, amb vuit dies de carrera, ja que dues d'elles són de dos dies (Ponts i Valverde del Camino). Comença el 14 de Març amb el mític Enduro del Segre, passa per Requena (València), Valverde del Camino (Huelva), Becerreá (Lugo), Calaf (Barcelona) i l'última prova està per concretar, però serà el 27 de setembre. Estic aprofitant aquests dies per entrenar i estar al màxim de bé possible per l'inici d'aquesta nova temporada.

En el meu últim escrit (octubre de 2008) us explicava que faltava una carrera per finalitzar el nacional d'enduro 2008. La última cita fou a Reus, on Iván Cervantes (Enduro 1), Cristóbal Guerrero (Enduro 2) i Xavi Galindo (Enduro 3) es van proclamar campions d'Espanya d'Enduro 2008. La classificació scratch la va guanyar Iván Cervantes (KTM) seguit de Cristóbal Guerrero (Yamaha) i d'Oriol Mena (KTM). Jo vaig finalitzar en la vuitena posició en la classe Enduro 2 i el vint-i-vuitè scratch. Pel que fa a la resta de pilots de la zona, cal destacar la tercera posició de Joan Jou, la sisena de Lucas Puerta i la novena de Melcior Faja en la categoria d'Enduro 3. En Enduro 1, Jordi Jou ha estat vuitè i Dani Llobet desè.

Durant aquest període també s'ha disputat la Copa del Món d'Enduro Indoor, copa que constava de tres proves: Barcelona, Gènova i Madrid. Ha vençut Iván Cervantes (KTM)

seguit de Tadeusz Blazusiak (KTM) i de Fabio Mossini (HM-Honda). Xavi Galindo (KTM) ha estat cinquè.

Un altre campionat que està en marxa és el nacional de Cross-Country del que ja s'han disputat tres de les quatre carreres de les que consta el certamen. La classificació l'encapçala Oriol Mena, que aquest any ha fitxat per Husaberg, seguit de Lorenzo Santolino (KTM) i de Carlos Medina (Suzuki). Joan Jou, que també ha canviat d'equip (Kawasaki - Box Zero) ocupa la sisena posició de la provisional.

Aquest any he decidit no prendre part en aquest campionat i no he disputat cap carrera.

Si voleu estar al dia de tota l'actualitat off-road visiteu www.befurious.com.

En el pròxim article us informaré de com ha arrencat el nacional,

Gràcies per la vostra atenció,

ROGER SANLLEHI



Roger descansant, amb tots els Sponsors que li donen suport a la vista

CORREDORS D'AHIR: Pere Marsinyach Sellarès

Pere Marsinyach pujat en la seva passió



Avui ens plau presentar-vos un corredor que, potser les generacions actuals, no tenen record del que ha sigut, un home que tots coneixen i aprecien, però que desconeixen la seva vessant esportiva, i que us explicarem seguidament.

Es tracte d'en Pere Marsinyach Sellarès, nascut el dia 1 de juliol de 1.946 a la Colònia Jorba de Calders, és el més gran de tres germans, dos d'ells dedicats al motociclisme, però nosaltres, ens centrarem amb el més

gran d'edat que és en Pere. Va viure fins als 24 anys a la Colònia Jorba i als 15 anys va venir a treballar a Manresa, a Motos "CANTARELL", representant de la marca "OSSA". Als 16 anys es va comprar una Ossa 50cc, per pujar i baixar cada dia a treballar, que va utilitzar fins complir els divuit, que ja es va comprar una Ossa 175cc. Al tenir la seva primera moto gran, es va aficionar a la mateixa, i li va entrar l'afició per les carreres, i de la mà del seu amic Josep M^a Ribera, va començar a practicar en proves de Regularitat, que era el que es feia en aquell temps, Ja en la primera prova que va participar, que va ser la clàssica del Circuit de les "Vilaredes", va quedar segon classificat, al darrera del campió en aquells moments, Josep M^a Llibre. Va seguir participant en proves molt més importants i que va guanyar, tals com: el Ral.li 2.000 Viratges, el Ral.li 1000 Km., el Ral.li Montserrat i Santa Creu d'Olorde, prova que es disputava per equips i anava acompanyat per el corredor de cotxes Alejandro Dalmau, i la prova d'hivern, que també va guanyar. Això li va reportar ser campió de Catalunya de Ral.lis, i això, que aquells Ral.lis eren de 600 a 700 kms, corrent molta part de nit i en ple hivern. Es requeria molta concentració i resistència, ja que les proves eren molt dures, doncs el fred i la boira feia que moltes vegades pensessis que el millor era abandonar.



Una cursa Tot Terreny, on en Pere no ha deixat de participar-hi desde l'any 1974.

CORREDORS D'AHIR: Pere Marsinyach Sellarès

L'equip espanyol en el Campionat del Món de l'any 1976, es va retirar al complet.



També va participar en Pujades en Costa, com Montserrat, Can Masana, Sant Mateu de Bages, Pont de Vilomara i Rocafort, que era la especialitat que es practicava aquells anys i en la que tots els que hi participaven, eren esportistes i motoristes d'afició contrastada.

El interès per tot el que fos motor i motos principalment, el va portar a ser el manager del seu germà en les proves de tot terreny, i del qual en parlarem en una altra revista, gràcies a ell va guanyar moltes carreres, en les que l'assessorava en el que havia de fer per quedar primer, això al va allunyar de les seves participacions esportives.

Tal és la seva afició per el tot terreny, que mai ha deixat d'anar a totes les proves que es fan a Catalunya i a Espanya, en les que el seu assessorament dona victòries als pilots, i això és perquè ells confien en la seva experiència. Això l'ha portat a ser delegat de la Federació Espanyola en Enduro, i també delegat a Catalunya en aquesta especialitat.

Com unes de les seves anècdotes, val a dir que ha estat als 6 dies Tot Terreny, puntuables per el Campionat del Món, desde el any 1.974, sense interrupció i sent el més antic de tots els participants que hi han assistit. Una altra anècdota, també i referent als 6 dies del Campionat del Món de 1.976, l'expliquem publicant la foto dels participants en aquella edició que, per primera vegada a la història de l'equip Espanyol, i per una raó o una altra, cap pilot espanyol, va acabar la cursa. També,

com a detall anecdòtic i entranyable, explicar que l'abanderada espanyola de la prova del 1978 va ser la seva filla Otilia de 3 anys, i que, a baix, publiquem una foto d'ella. En Pere, també col·labora en totes les organitzacions que fa el Moto Club Manresa, del qual és membre de la Junta Directiva, i també, a totes les proves que li permeten assistir. El seu carisma li ha permès ser amic de tots, corredors, organitzadors i mànagers, que al llarg dels anys s'honren de la seva amistat.



La filla, Otilia Marsinyach amb tres anys.

SORTIDA DE LES MOTOS DE CARRETERA: CALÇOTADA a VIMBODÍ: 21/02/2009

La colla fent una paradeta per repostar.



Un any més ens varem reunir la gent de moto de carretera del Moto Club Manresa, per fer la tradicional calçotada, feia dies que no sortíem, aquest hivern ha estat dur i llarg i ja en teníem ganes.

Aprofitant que enguany la Festa de la Llum queia en dissabte i per no tenir que competir

pel Restaurant amb el "domingueros", ja que les calçotades tenen molt d'èxit, ens varem reunir 26 persones amb 18 motos, malgrat el fred i la boira, i varem sortir per fer un recorregut per carreteres poc concorregudes, fent un parell de parades, una de les quals va ésser al petit poblet de Fullea per fer-nos una fotografia al monument d'Agustina d'Aragó ja que era originària d'aquest indret.

En el Restaurant dels Torrents, que pertany a Vimbodí, prop de Poblet, varem fer la calçotada i seguidament, cap a casa per un altre ruta, parant a la fàbrica dels Rifacli, per tastar les seves especialitats i on més d'un en va comprar per la família.

Tot va transcórrer sense problemes, amb franca harmonia i molta gresca, tothom té ganes de fer-ne un altre, que si tot va bé, serà el 10 de maig i cap un altre banda.

Vicenç Coma i Cecília Térmens



Posant davant del Monument a Agustina d'Aragó al poble de Fullea, en una de les parades

VIATGE A MARROC EN MOTO PER SETMANA SANTA

Ferry de Navi Veloci, que fa la ruta Barcelona / Gènova / Tànger.



La colla de motos de carretera en volíem fer una de sonada ienguany ens hem animat per anar al Marroc per Setmana Santa, semblava que no seriem massa colla, però al final hem fet un grup de 18 motos i 26 persones, amb una furgoneta i un mecànic d'assistència que ens deixa MOTOSTOCK, a qui agraïm moltíssim la col·laboració.

El problema d'anar al Marroc és que s'ha via de travessar Espanya per agafar el barco, 850 km. fins Almeria o 1300 km. fins Algeciras, i això d'anada i tornada, però des de fa un any i mig, hi ha una companyia italiana que ha posat un barco, que va de Gènova a Barcelona i a Tanger, això facilita enormement el trasllat, sobretot en moto, ja que t'estalvies un munt de kilòmetres i arribes descansat, aquesta facilitat ha animat a gent que no hauria vingut, a més anant amb la colla d'amics, estem segurs que aquest viatge serà inoblidable.

Ja ho tenim tot en marxa, el vaixell, els hotels estan reservats, la ruta està

feta i les visites concertades, tot mil·limetrat, no tindrem ni un minut perdut, són pocs dies i ho hem d'aprofitar molt, amb una setmana efectiva que hi estarem no ho podem fer tot, però estem segurs que hi voldrem tornar un altre any i llavors, es podria preparar una ruta totalment diferent, el Marroc té mil cares i indrets insospitats.

Aprofitant que tenim una furgoneta d'assistència, volem

ser solidaris amb la gent del Sud i portarem una mica d'ajuda a Merzouga, que ha estat molt castigada per les riades els últims temps, portarem: roba, joguines, medicaments, etc.. el que càpiga a la furgoneta.

Una dita molt famosa diu que, "El viatge comença quan es comença a preparar". A la propera revista us podrem explicar moltes aventures d'aquesta colla de motoristes en terra marroquina.

Vicenç Coma i Cecília Térmens



Visita anterior de la colla, al Castell Dar El-Bahr, al Marroc

RACÓ DEL POETA

LA DIADA DE SANT JORDI

Figura de Sant Jordi al Pati dels Tarongers



Molta gent ens pregunta: per què per Sant Jordi no és festa? Tampoc ho entenen els ciutadans de l'Estat, quan veuen l'ambient que tenim aquest dia (com tampoc l'11 de setembre), o sigui, que a ulls de tothom, és estrany que el 23 d'abril sigui la nostre gran festa, sense ser festa.

L'any 1456, la Generalitat de Catalunya va decretar la diada de Sant Jordi, dia de joia pels enamorats i festiu a tots els efectes. I Així ha estat fins ara pel que fa al dia d'amor per a tots, però no com a festiu. Recordem el que deia en Joan Maragall: Sant Jordi fa una olor com cap altre, de Pàtria i de roses, i és veritat que respirem d'una altra manera, respirem cultura i amor, llibres i roses que, fins i tot en temps difícils, eren el nostre símbol de llibertat.

Continuem al segle XV: un cop instaurada la festa, es va establir el costum d'anar a visitar la capella del Palau de la Generalitat, es feia a hores convingudes, tot depenent de la situació social. De matinada fins a les vuit del matí: fidels, devots i burgesos afavorits; de deu a dotze del migdia, la classe noble catalana; a partir de les dotze, treballadors i, per la tarda, las parelles de nuvis i de joves, que aprofitaven que el pati del palau i al seu voltant, hi havia paradetes de roses per obsequiar a l'estimada. I així, durant uns anys, en que primer

només es visitava la capella, i més tard, tot el palau, la raó era perquè el poble conegués qui administrava el principat. La gent però, de mica en mica, va començar a estar farta de la oficialitat de la festa. Era una festa d'amor del poble i no una festa oficial i les protestes varen ser tantes, que la Generalitat va reinstaurar la festa oficiosa, que no oficial, com a Sant Jordi, patró de Catalunya, el 23 d'abril.

Per sort, la gent evoluciona i la nostre terra està en evolució constant. A partir de 1926, s'instaurà a l'Estat, la diada del llibre per Sant Jordi, tot coincidint amb la mort d'en Cervantes. La festa del llibre està tan lligada amb las roses que, per fi, a través de Catalunya i amb el suport de la UNESCO, s'ha instaurat el dia internacional de la Cultura i l'Amor, i molts països d'arreu del món segueixen el nostre exemple.

En el nostre viatge a través del temps, arribem al segle XVI i d'aquesta època és el plat tradicional que avui us recomanem: el bacallà amb mel. Cal tenir en compte que el bacallà, junt amb l'arengada, és el gran peix d'interior. Trobem grans plats de bacallà a comarques i, en el seu moment, als monestirs, que és el lloc d'on va sortir aquesta recepta.



Sala Sant Jordi del Palau de la Generalitat

RACÓ DEL SIBARITA: RECEPTE DE CUINA

Bacallà amb mel

El restaurant Mos ha tingut la deferència de col·laborar amb la revista del Moto Club Manresa, amb aquesta recepta de cuina, creada pels seus cuiners Maria Garcia i Sergi Costa.

Moto Club Manresa els hi agraeix aquesta col·laboració i espera que, aquests joves cuiners, ens puguin oferir més receptes de la seva creativa i gran cuina. Gràcies

RECEPTE:

Maria Garcia i Sergi Costa
Restaurant MOS
Plaça Major, 13
938726120
Manresa

INGREDIENTS:

(Quantitats al vostre bon criteri, el secret està en el procés d'elaboració del plat)

Bacallà
Mel
Alls
Pinyons
Farina
Oli d'oliva

EL·LABORACIÓ

Eixugueu bé els trossos de bacallà, amb un drap de cuina, (el vostre bacallaner us aconsellarà com i quan tenir-lo en remull). Quan l'oli sigui ben calent, sense que fumegi, fregiu-hi uns quants alls amb pell, que després traureu de la paella. Fregiu els trossos de bacallà enfarinats. Cal tenir en compte de posar-hi pocs trossos cada cop (2 o 3, segons la grandària de la paella), per tal que l'oli no es refredi. Fregiu-los primer per la banda que no té pell i quan veieu que s'hi forma un cercle daurat, doneu-los la volta. Afegiu-hi la mel, no

massa (una collaredeta de les de fer postres, pel damunt de cada tros de bacallà), i deixeu que s'acabin de fer. Finalment, afegiu-hi els pinyons que s'hauran fregit a part (han de quedar daurats i si ho féssim tot junt, se'ns podrien cremar), i ... bon profit.

plaça major 13-14
tel. 938 726 120
08241 manresa

horari de 08.00 del matí a 01.00 de la nit

MOS



Prudenci Comellas, 38 - 08242 Manresa

CATALANADELADHESIU

SERIGRAFIA INDUSTRIAL I PUBLICITÀRIA
OFFSET - RETOLACIÓ tel. 93 876 43 30
catalanadeladhesiu@catalanadeladhesiu.com

GALERIA DE CAMPIONS: JOSEP M^a BUSQUETS

Traçant una corba en plena Pujada en Costa



Seguint la tònica d'aquesta galeria, mostrem la trajectòria d'un altre gran corredor del nostre país i que va propiciar l'inici d'un grup de pilots, els quals van marcar la transició entre els primers anys de la competició motociclista espanyola i la nova era que va dominar el "dotze més un": Àngel Nieto.

Josep M^a Busquets va ser l'home que va encaminar les primeres passes, en el món del motociclisme, al que després coneixeríem com "El Maestro".

Busquets va néixer l'any 1939, en el poble tarragoní de Montbrió del Camp. Fill d'un transportista, va ser sempre un apassionat de la velocitat i especialment de l'aeronàutica.

Els limitats mitjans dels seus pares, van inclinar inconscientment, les seves il·lusions a les motos, així doncs, quan va poder comprar-se una "Lambretta", als 18 anys, va començar a participar a les proves de regularitat de la nostre regió.

El seu inici a la velocitat, el va fer amb la mateixa "Lambretta", en la categoria Scotters, en el programa de carreres que es feien amb motiu de les festes de Sant Magí, patró de Tarragona.

La velocitat es va convertir en la seva passió favorita, i el primer que va fer va ser canviar la vella "Lambretta", per una "Montesa Brio 110", per després, prendre part en les principals curses del Campionat d'Espanya de Velocitat. També va participar en diverses curses de pujades en costa, entre elles, la de Montserrat, i que podem veure en la foto.

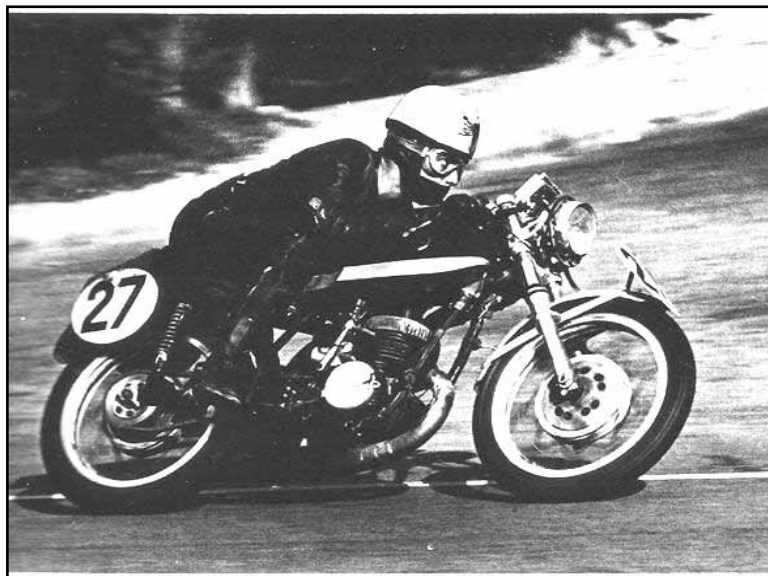
Els resultats arriben ràpidament, i després d'una brillant carrera a Saragossa, responsables de Montesa, prenen la decisió d'oferir-li



Equip Derbi: Angel Nieto, Salvador Canelles, Jacques Roca, Francisco Tomba i Josep M^a Busquets

GALERIA DE CAMPIONS: JOSEP M^a BUSQUETS

Competint a Montjuïc, on va fer curses memorables i resultats esplèndits



ment a Montjuïc, en una altra carrera memorable, torna a quedar segon amb la Derbi. Aquests resultats positius, possibiliten a la fàbrica, potenciar el mercat d'aquesta cilindrada, iniciant una era, que després, amb Angel Nieto i els seus títols mundials, es convertiria en daurada, convertint Derbi, en una marca mundialment reconeguda..

Les seves curses amb la Montesa 125, van ser sempre amb bons resultats, dins l'estat espanyol i també, quan Montesa va decidir la seva participa-

una moto oficial per la següent temporada.

Tenia 21 anys, i Busquets es veia amb capacitat per competir amb qualsevol rival. La seva moral estava molt alta, al sentir-se respaldat per la confiança que una de les principals fàbriques de motos nacionals, havien dipositat en ell.

Així, l'any 1960, debutava com a pilot oficial de Montesa, amb una 125cc. i al mateix temps, Derbi li proposava un lloc dintre del seu equip, per pilotar una 50cc., en aquelles carreres que es disputessin les dues categories.

Aquest nou enllaç esportiu va donar els seus primers fruits a Montjuïc, l'any 1962, quan Busquets, en una carrera sorprenent i amb la Derbi 50cc., va tenir un emocionant duel, durant tota la cursa, amb Hans George Anscheit, pilot oficial de Kreidler i dominador de la categoria. Doncs, aquesta lluita, es va resoldre a favor de l'alemany, per tan sols, una roda.

Al 1963, i nova-

ció a diverses proves europees. El resultat més destacat va ser el tercer lloc assolit a Chermont-Ferrand.

Les seves bones actuacions a Montjuïc, i també, la brillant victòria a les 24 hores, fent equip amb l'italià Francesco Villa, van ser els resultats més significatius del pilot tarragoní.

Va deixar la competició per motius particulars, però sempre serà recordat pel seu gran estil, i sobre tot, pel escorpi pintat i que lluita al seu casc.

Per Francesc Segué



Montesa 250 cc bicilindrica de Busquets (17) y Montesa 125cc de Sirera

IV VOLTA A OSONA: MEMORIAL PEP BASSAS

CLÀSSIC RAL·LI: 15 / 09 / 2008

Moment de la sortida d'aquest emotiu ral·li, degut al record del desaparegut Pep Bassas.



Motor Club Clàssic del Bages va organitzar el 15 de Novembre, una de las proves amb més prestigi del calendari, que no puntuaven per cap campionat. Aquesta vegada amb un gran ressò, degut a l'homenatge que se li va fer abans de començar, al difunt pilot de Ral·lis i cap de equips: Pep Bassas.

125 participants disposats a recórrer els 336 quilòmetres, que constava la prova, dels quals 230 quilòmetres eren cronometrats, dividits en 11 trams, amb sortida i arribada a L'esquirol, i 3 reagrupaments a Casa Tarradellas, Folgueroles i Hostalets de Balenyà, El de Casa Tarradellas amb un Tram espectacular, que va assistir-hi molt de públic, com el tram que es va fer en el traçat del cir-

cuit de Osona, que va ser molt espectacular, com és habitual. L'organitzador només establia dues categories: amb aparells i sense aparells, ajuntant-les en la scratx.

El pilot del Moto Club Manresa, Ramon



Els cotxes participants, esperant el torn per prendre la sortida.

IV VOLTA A OSONA: MEMORIAL PEP BASSAS

CLÀSSIC RAL·LI: 15 / 09 / 2008

Martí Solé, portant de Navegant en Josep Ribó Calmet, amb el seu Talbot Samba, van gaudir d'una destacadíssima actuació, obtenint la 8ª plaça scratx, amb 103 punts. També va participar l'equip del Moto Club Manresa, format per Francesc Cobo Cisa i com a navegant, Martí Cobo Urgelles, amb el seu Porsche 924, acabant en 64ª posició scratx i 19ª posició sense aparells, amb 1476 punts. L'equip guanyador de la categoria sense aparells, va ser el format per Josep Maria

Montaner i Josep Freixa de navegant, amb el seu Porsche 911 SC, quedant en 23ª posició scratx amb 371 punts.

Els guanyadors absoluts van ser l'equip de Gironella format per pare i fill, En Josep Codina Boix i de Navegant en Ricard Codina Codina, conduint el seu Porsche 911 SC, que van tenir una actuació excel·lent, sense errades, que els va portar a només penalitzar 39 punts després de vint-i-dos llocs de control.



L'equip format per en R.Martí i J. Ribó, conduint l'habitual Talbot Horizon van quedar 8ens

RESULTATS de la IV VOLTA a OSONA

1er	Josep Codina – Ricard Codina	Porsche 911 SC	39 Punts
2on	Xevi Casas – Albert Traserra	Seat 127	43 Punts
3er	David Tarabal – Kim SalaMini	Cooper	74 Punts
4rt	Martí Colomina – Xavier Ros	Lancia Beta Coupé	85 Punts
5è	Xevi Pedrosa – Laura Pedrosa	BMW 323i	100 Punts
6è	Manel Arroyo – Xavi Borbon	Audio Quattro	101 Punts
7è	Marc Macià – Jordi Gonzales	Porsche 911 SC	103 Punts
8è	Ramon Martí – Josep Ribó	Talbot Samba	103 Punts
9è	Jaume Llopis – Miquel Molist	Renault 12 S	114 Punts
64è	Francesc Cobo – Martí Cobo	Porsche 924	1476 Punts

CAMPIONAT CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2008:15^a Prova: XVI CLÀSSIC TARDOR 29/11/2008

El Talbot Horizont del nostre corredor R: Martí, competint per aquests bells paratges



Aquest any l'Escuderia Gironella va organitzar el dia 29 de novembre l'última cursa del campionat, ja que per una sèrie de circumstàncies, la Penya Automobilística Sant Hilari, organitzador habitual, no va fer-ho. Amb 33 inscrits i un recorregut de 330 Quilòmetres, dels quals, 157 quilòmetres eren cronometrats, estaven dividits en dues seccions, la primera amb tres trams i la segona amb sis, dels quals, els dos últims es van haver de suspendre, degut a les inclemències del temps, doncs estaven nevats i amb gel, ja en l'antepenúltim tram, cap al final, hi havien plaques de gel que van provocar algun accident i virolles. La sortida i la mitja part es van fer al vell mig de Gironella i el final a Berga, tal com estava programat, on es va fer ja, el lliurament de premis del Campionat 2008.

L'equip del Moto Club Manresa, format per Ramon Martí Solé i Ramon Santamaría Rodellas, amb el seu Talbot Samba, van assolir un gran resultat: desens scratx i quarts de classe. El guanyador va ser l'equip ja campió, format per Josep Gubern i Jaume Pallerols, amb el BMW 323i del Motor Club Sabadell.



Els guanyadors, J. Gubern i J. Pallerols, amb el BMW

CAMPIONAT CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2008:15^a Prova: XVI CLÀSSIC TARDOR 29/11/2008

RESULTATS del XVI CLÀSSIC TARDOR

Classe F	1er	V. Sagi – V. Sagi Jr	Porsche 911 S	23.7 Punts
Classe G	1er	E. Falgas – N. Vila	Lancia Fulvia	30.5 Punts
Classe H	1er	J. Gubern – J. Pallarols	BMW 323i	20.5 Punts
Classe H	4rt	R. Martí – R. Santamaria	Talbot Samba	83.9 Punts
Scratx	1er	J. Gubern – J. Pallarols	BMW 323i	20.5 Punts
Scratx	2on	V. Sagi – V. Sagi Jr	Porsche 911 S	23.7 Punts
Scratx	3er	J. Fanlo – I. Gràcia	Porsche 911 SC	28.2 Punts
Scratx	10è	R. Martí – R. Santamaria	Talbot Samba	83.9 Punts

CLASSIFICACIONS FINALS DEL CAMPIONAT DE CATALUNYA CLÀSSIC REGULARITAT 2008

Classe F	PILOTS		COPILOTS
1er	A. Montades	1er	M. Montades
2on	T. Marín de Bes	2on	E. Sánchez
3er	J. De Vallès	3er	T. Puigcerver
4rt	M. Porta	4rt	M. Mesa

Classe E	PILOTS		COPILOTS
1er	M. Brunells	1er	E. Tortosa
2on	M. Martí	2on	C. Datsira
3er	S. Saura	3er	M. Santjoan
4rt	M. Fernandez	4rt	R. Alcaraz

Classe G	PILOTS		COPILOTS
1er	S. Tallada	1er	O. Morera
2on	J. De Mingo	2on	T. Bago
3er	J. Morera	3er	E. Domenech
4rt	J. Sastre	4rt	J. Lopez

Classe H	PILOTS		COPILOTS
1er	J. Gubern	1er	J. Pallarols
2on	J. Fanlo	2on	R. Fanlo
3er	J. Matas	3er	M. Cifuentes
4rt	R. Martí	6è	R. Santamaria

SCRATX	PILOTS		COPILOTS
1er	J. Gubern	1er	J. Pallarols
2on	S. Tallada	2on	O. Morera
3er	J. De Mingo	3er	T. Bago
23è	R. Martí	47è	R. Santamaria

	ESCUDERIES
1er	Motor Club Sabadell
2on	Escuderia Costa Daurada
3er	Escuderia Clàssics Lloret
16è	Moto Club Manresa



CAMPIONAT CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2009: 1ª Prova: I BERGUEDA CLÀSSIC 07/02/2009

La plaça de La Font del Ros a Berga, presentava aquest aspecte, poc abans de la cursa.



El 7 de Febrer l'Associació Motor-Gastronòmica El Volant va organitzar el seu primer ral·li de regularitat, molt ben conduït i dirigit per l'equip humà de Bartesport, amb l'idea de que es consolidi dins del calendari català. 48 participants van sortir a les dotze del migdia, amb un fred hivernal, de la plaça de la Font del Ros de Berga, havent de fer una mitja part a la plaça de la fira de Cardona i tornar cap a les vuit del vespre a Berga, després d' haver recorregut 325 Km. dividits en dues etapes, dels quals 157 Km. cronometrats, enquadrats en 10 trams, 4 d'ells de més de 20 Km, i els tres últims es disputaren de nit, augmentant la dificultat de la prova..

L'equip de Moto Club Manresa, format pel pilot Ramon Martí Solé i el copilot Ramon Santamaría Rodellas, amb el seu Talbot Samba, es va inscriure, en part, per posar-se a punt per la primera prova del campionat català Clàssic Regularitat, que començava el següent cap de setmana. El primer tram, Gironella-Casserres i el segon, La Guàrdia, van anar molt bé, però en el final del tercer, La Costa dels Gats, una avaria en els odometres (aparells de mesura) que es va mantenir en el quart i cinquè trams, Alpens-Vilada i L'Espunyola, van fer caure a l'equip, fins la 32a posició de la primera etapa. A la mitja part de Cardona es va fer una reparació d'urgèn-



El Porsche 911 dels Codina va quedar 4rt.



En 8ª posició l'Audi Quattro de M. Arroyo

CAMPIONAT CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2009: 1ª Prova: I BERGUEDA CLÀSSIC 07/02/2009

R. Martí i R.Santamaria, van fer una remuntada de 10 posicions en la segona etapa



cia, per afrontar la segona etapa amb garanties. El sisè tram i primer de la segona etapa va ser Palà-Ardèvol, el setè Torà, el vuitè Cirera, el novè Cambrils, el desè i últim va ser La Mina.

L'equip del Moto Club Manresa, ja solucionats els problemes, va assolir la 5a posició de la segona etapa, remuntant 10 posicions i acabant 22ens de la classificació Scratx.

El guanyador de la prova va ser l'equip format per Albert Ferran i Jordi Manosas, amb el seu Seat 127, després d'una lluita molt aferrissada entre els primers classificats. El guanyador de la categoria sense aparells, va ser l'equip format per Marcel Caso i Sílvia Closa, amb el seu BMW 2002, que es va classificar en la 30a posició Scratx.

RESULTATS del I RAL·LI BERGUEDA CLÀSSIC

1er	A.Ferran-J.Manosas	Seat 127	27 Punts
2on	M.A.Roselló-I.Colome	Ford Escort MK1	29 Punts
3er	J.Gonzalez-E.Passeta	Porsche 911 SC	30 Punts
4rt	J.Codina-R.Codina	Porsche 911 SC	32 Punts
5è	J.Matas-M.Cifuentes	BMW 323i	33 Punts
6è	J.Cabani-J.Arriezu	Volkswagen Golf	34 Punts
7è	J.Llopis-M.Molist	Renault 12 S	35 Punts
8è	M.Arroyo-J.Arriezu	Audi Quattro	37 Punts
9è	D.Taraval-K.Sala	Authi Cooper	44 Punts
10è	F.Estrada-E.Alsina	Renault Alpine A110	44 Punts
22è	R.Martí-R.Santamaria	Talbot Samba	124 Punts



MECÀNICA D'ABANS: LA LUBRICACIÓ

EN LOS MOTORES DE CUATRO TIEMPOS:

No es frecuente que los motores de motocicletas usen el cárter como depósito de aceite en la forma que lo emplean los de automóviles. En las motos, el aceite suele llevarse en un tanque, análogamente a la gasolina.

En las motos antiguas, el paso del aceite desde el depósito al motor se confiaba a una bomba de mano que había de manejar el motorista dando una embolada cada cierto número de kilómetros. El lubricante llegaba al cárter para caer sobre el borde del volante, el cual lo lanzaba sobre las paredes del cilindro y el cárter, efectuándose el engrase de todas las partes móviles y cojinetes por salpicadura. Canales y conductos preparados en las paredes del cárter llevaban el aceite a los puntos más interesantes de engrasar, hasta que entre el que subía al cilindro a quemarse en él y el que por el respiradero (del que luego se hablará) pasaba al cárter de la cadena de transmisión, se gastaba la cantidad suministrada por el bombazo. Al cabo de los kilómetros aconsejados por el fabricante, una nueva embolada de aceite reponía el necesario para la lubricación del motor.

Este sistema se caracteriza por gastar todo el aceite que se envía al motor, y por ello se conoce con los nombres de consumo total o aceite perdido, puesto que no se recupera. En seguida de cada embolada, el engrase es muy bueno, más bien excesivo, en tanto que al final resulta escasa la lubricación. Los buenos motoristas, en vez de dar un bombazo, por ejemplo, cada diez kilómetros, enviaban media embolada cada cinco, con lo que el suministro se hacía más regular, y en las cuestas, o con viento de cara, o a plenos gases, hacían más a menudo las emboladas, ahora, si se olvi-

daban... podía presentarse una grave avería.

El método se mejoró cuando los fabricantes pusieron una bomba mecánica que hacía el suministro automático, a veces ayudado por una bomba de mano para reforzarlo en marchas duras.

Cárter seco.

Por los inconvenientes expuestos, modernamente se ha generalizado en las motos el sistema llamado de cárter seco. Una bomba envía el aceite a presión al motor (usualmente canalizado a los apoyos del cigüeñal y por éste a la cabeza de biela, desde la que sale por salpicadura a lubricar las demás partes móviles), y el suministro se hace abundante, de modo que sobre y se acumule en el fondo del cárter, de donde es recogido por otra bomba que lo vuelve al depósito. De esta manera el motor consume lo que necesita en cada momento y circunstancia, y el exceso ayuda a refrigerar los órganos internos, aspecto muy importante en los motores de enfriamiento por aire, ya que en éstos se calcula que casi la mitad del calor debe ser disipado por el aceite de engrase, cosa imposible de conseguir con el sistema de consumo total.

El depósito de lubricante puede ir: en la parte superior del cuadro, con el de gasolina;

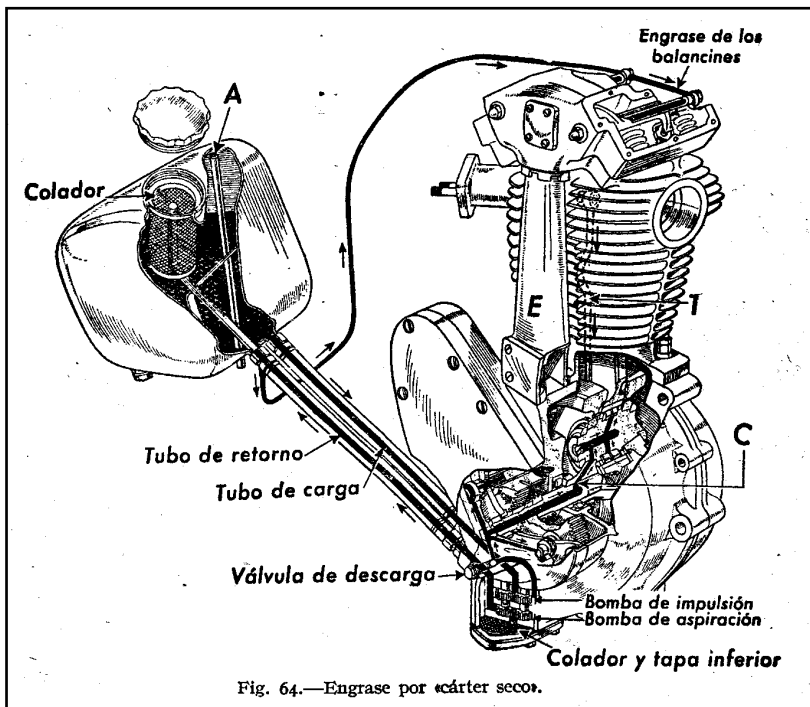


Fig. 64.—Engrase por «cárter seco».

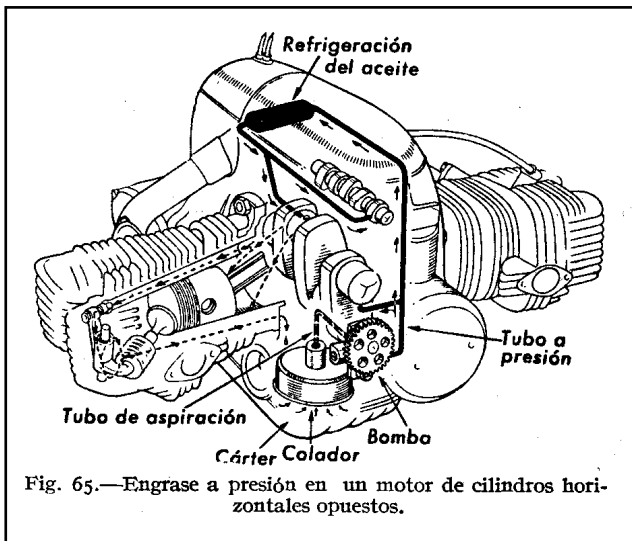
MECÀNICA D'ABANS: LA LUBRICACIÓ

o en un compartiment al lado o en el cárter del motor; o, lo que es corriente, detrás del motor y casi debajo del sillín. Éste último caso es el que representa la figura 64, en la que se detalla la circulación, análoga en todas las marcas que emplean este sistema: desde el depósito baja el aceite por una tubería de carga hasta la bomba de impulsión, la cual lo envía a presión por el tubo acodado que lleva en su extremo la válvula de descarga, la que regula la presión de circulación según se haya apretado mas o menos, desde fuera, el tornillo que ajusta el resorte de la bola. Desde la válvula de descarga, el aceite sigue por un tubo que se divide en otros tres; los de la derecha e izquierda lubrican los piñones de la distribución y engranajes o cadena que mueven la magneto; el del centro lleva el aceite a los apoyos del cigüeñal, y por un ramal, C, a la cabeza de biela. Como los cojinetes de ésta suelen ser de rodillos, agujas o bolas, no retienen al lubricante (que cae al cárter), y por ello el engrase del bulón suele hacerse por salpicadura. Todo el aceite que rebosa de las articulaciones engrasadas forma la niebla que salpica al cilindro, y que luego resbala al fondo del cárter, de donde es recogido por la bomba de aspiración que lo devuelve al depósito por la tubería de retorno,

Para engrasar los balancines se dispone una derivación a la salida de la bomba de impulsión o ,exteriormente, desde la tubería de retorno (como es el caso de la figura 64), que lleva el aceite necesario hasta la culata: el que rebosa baja al cárter por un tubo T (o por dentro de la envuelta E de los empujadores) para mezclarse con el del motor y ser devuelto al depósito por la bomba de aspiración.

Bien a la entrada o a la salida del depósito, el aceite pasa por un colador de malla metálica, con independencia de que el sistema posea o no filtro depurador. Para evitar sobrepresiones en el depósito, manteniendo en él la atmosférica, se coloca un tubo A que lo comunica con el exterior.

El sistema de "cárter seco" tiene la ventaja, en los motores de un cilindro, de que permite reducir el cárter al tamaño indispensable, aligerando el motor y, sobre todo, facilitando su colocación en el cuadro. Además, en todos



los casos, hace fácil el enfriamiento del aceite y permite su depuración, puede llevarse mayor cantidad en el depósito que en un cárter corriente y proporciona la cantidad justa de lubricante que el motor necesita sin los excesos a que puede dar lugar el barboteo.

-Las bombas más empleadas son las de engranajes, pero se usan bastante las de émbolo. En la figura 64 se ve una bomba doble de engranajes (la de aspiración debajo de la de impulsión).

-En los motores de dos cilindros horizontales y en los de cuatro cilindros, el tamaño obligado del cárter permite llevar en él, con facilidad, la cantidad de aceite necesaria y, al igual que en los automóviles, se emplea bastante el sistema corriente de engrase a presión. Como por ejemplo se detalla en la figura 65 la circulación del lubricante en un motor Zundapp de dos cilindros horizontales opuestos con válvulas en cabeza.; al retornar el aceite al cárter (línea de puntos), pasa a engrasar los balancines de las válvulas. En este motor, para facilitar el regreso del aceite desde los cilindros al cárter, aquéllos no son horizontales, sino que forman como una V muy abierta: los cilindros tienen ligera pendiente al cárter.

-Los motores de enfriamiento por aire trabajan más calientes que los de refrigeración por agua; por tanto, los aceites empleados deben ser de excelente calidad y algo más densos que los corrientes para automóviles, y el cambio de lubricante se efectuará en los plazos marcados sin intentar economizar.

MECÀNICA D'ABANS: LA LUBRICACIÓ

EN LOS MOTORES DE DOS TIEMPOS:

El sistema de engrase más sencillo y más usado es de mezcla de aceite a la gasolina. Puesto que los gases procedentes del carburador pasan por el cárter, se aprovechan para llevar con ellos la proporción de aceite necesaria. Como los gases entran con velocidad y son frenados de golpe al llenarse el reducido espacio del cárter, las partículas de aceite, más pesadas, son precipitadas a las paredes y al fondo, a la vez que el calor de precompresión tiende a vaporizar la gasolina, más volátil que el aceite, éste se deposita en las superficies interiores, desde donde va a lubricar los cojinetes y órganos en movimiento.

La proporción más corriente es la de una parte de aceite por 16 de gasolina. En el periodo de rodaje debe forzarse hasta una de aceite por 12 de combustible. Como el aceite de ricino no se diluye en la gasolina, los lubricantes a base de aquél no deben ser empleados.

El sistema es tan sencillo como eficiente, pues la cantidad de aceite que llega al motor es proporcional al esfuerzo que se le pide con la manecilla de los gases.

Otro procedimiento, menos usado, es análogo al de consumo total explicado para los motores de cuatro tiempos con una bomba que envía el lubricante desde su depósito al cárter motor. Una ingeniosa variante es la de los motores Villiers, que equipan varias motos inglesas: al bajar el pistón precomprimiendo la mezcla (figura 66), la presión originada en el

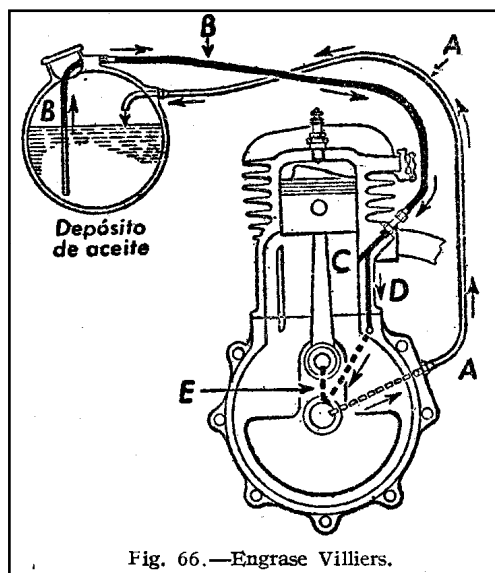


Fig. 66.—Engrase Villiers.

cárter se comunica por el tubo A a la parte alta del depósito de aceite, empuja a éste a salir por el tubo B (¡atención: el tapón del depósito debe cerrar herméticamente!) y llega el lubricante al bloque: una parte engrasa por C el cilindro y pistón, y otra sigue por D y conductos dibujados de puntos a los apoyos del cigüeñal, y continua por E a la cabeza de biela, de la que sale a ayudar al engrase general por salpicadura. Un tubo de cristal inserto en el B permite al conductor vigilar el paso de aceite, y con un sencillo reglaje puede alimentarlo o disminuirlo para que por el escape salgan los humos ligeramente azulados. Con motor o recién ajustado; el suministro debe ser mayor.

-Cuando se lleva corriendo la moto a gran velocidad, es conveniente cortar de golpe los gases de vez en cuando, para que el repentino vacío que durante la carrera de admisión se produce en el cilindro haga subir aceite por entre los segmentos y proporcione una lubricación adicional a pistones y cilindros. Ésta es muy ventajosa, además, porque ese pequeño aumento de aceite ayuda a la refrigeración del cargado motor.

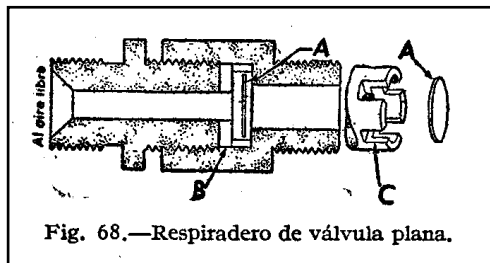
Respiradero.- En todo motor siempre hay una cierta pérdida de gases a través de los segmentos, compuesta principalmente por gasolina (durante el tiempo de compresión) que diluye el aceite, y durante la explosión y escape pasan productos de la combustión. Como al quemarse cada litro de gasolina produce un litro de agua, tales productos de la combustión llevan una apreciable cantidad de ésta. Mientras el motor está caliente, el agua se mantiene en forma de vapor; pero al arrancar o corriendo con el motor frío, el vapor se condensa en líquido y acaba por emulsionarse con el aceite, que se adelgaza y pierde cualidades lubricantes. Después, al tener la máquina parada y enfriarse motor y aceite, el agua se separa, se va al fondo, y cuando se arranca de nuevo, la bomba recoge agua sucia, que enviada a los conductos de engrase provocaría daños graves en los cojinetes.

Se comprende, pues, la necesidad de ventilar el cárter echando afuera los gases que contiene. El medio más sencillo es disponer un agujero en el eje motor que comunique con la atmósfera, con lo cual cada vez que baje el pistón empujará hacia el exterior la mayoría de los gases contenidos en el cárter: como el

MECÀNICA D'ABANS: LA LUBRICACIÓ

aceite tiende a ser escupido por el volante hacia las paredes, por el agujero del eje saldrán los gases sin perderse lubricante. Para evitar que cada vez que suba el pistón entre aire del exterior por dicho agujero, mezclado con lluvia, polvo o barro (que perjudica tanto o más que los gases expulsados), se hace que la comunicación sólo permita el paso de dentro a fuera.

Para ello puede disponerse una valvulita (generalmente un disco plano con o sin resorte) que se abre cuando, al bajar el émbolo, aumenta la presión en el cárter. Un ejemplo sencillo de este sistema lo muestra la figura 68, en cuya parte derecha se detalla en perspectiva la válvula A y su asiento, que hacia la izquierda (aire libre) no cierra porqué unos resaltes B le impiden llegar al fondo, y hacia la derecha (cárter) puede apoyar plenamente y cerrar el paso. Los gases del cárter salen hacia fuera por entre las escotaduras C.



un tiempo ambos pistones, hay que expulsar un volumen de aire de cierta importancia comparado con el del reducido cárter.

-En las motos Harley (figura 70) se hace el reglaje del modo siguiente; primero se coloca la señal del volante coincidiendo con la referencia del orificio de inspección que haya en la cara izquierda del cárter, según muestra el detalle A. El piloto helicoidal 2 es el que manda al 7 del respiradero. Con las marcas, como se ve en A, se mantiene el piñón 6 de modo que la regla R sostenga su cara exterior a 7/16 de pulgada (11,1 mm) de la pared de la junta del cárter de la distribución (cuya tapa, naturalmente, está quitada). En esa posición se engrana 7 con 2, de modo que el orificio J quede de frente, como muestra la figura.

-En bastantes motos, del conducto del respiradero parte un tubo que desemboca sobre la cadena primaria para que las gotas de aceite que por él se recogen y fluyen lubrifiquen aquella transmisión.

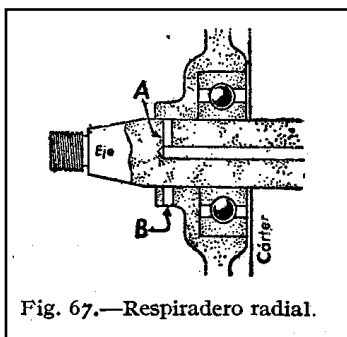


Fig. 67.—Respiradero radial.

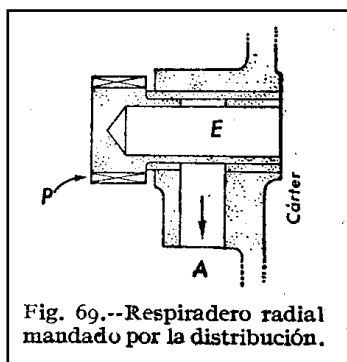


Fig. 69.—Respiradero radial mandado por la distribución.

Otro sistema, cada vez más empleado, es el de salida radial o respiradero radial. En su forma más sencilla lo representa la figura 67: la comunicación se establece por el taladro del centro del eje y su codo A cada vez que éste, al girar, coincide con el orificio B que comunica con el aire libre. La coincidencia se calcula para los momentos en que el pistón está llegando a la parte más baja de su carrera, por lo que si el motor se desarma ha de tenerse cuidado de marcar las piezas para que no resulte luego desreglada la respiración. Esta exigencia es importante tenerla presente, e incluso en algunas motos, como luego se verá, requiere un reglaje previo al de la distribución.

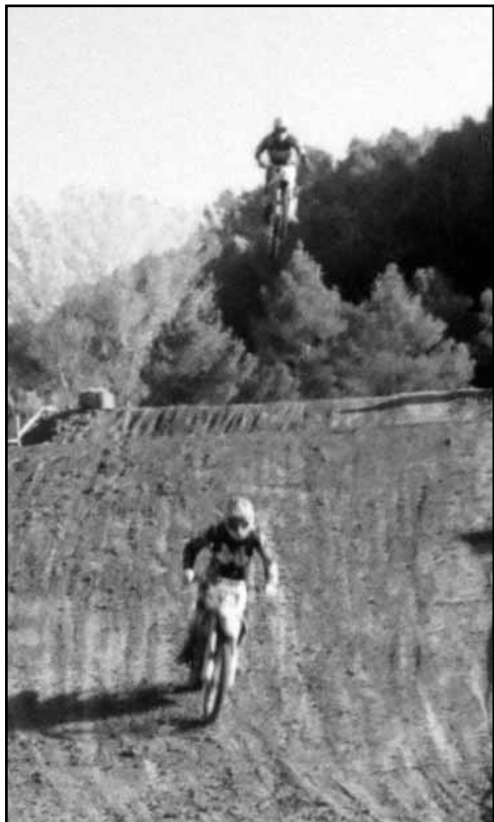
Más perfecto es el de la figura 69, en el que un piñón P, mandado por los engranajes de la distribución y girando a la velocidad del cigüeñal, comunica la escotadura E con el conducto A que sale al aire libre. Este sistema es particularmente aplicado en los motores de dos cilindros en V, en los que, como bajan a



Fig. 70.—Reglaje del respiradero Harley-Davidson.

VI MOTOCROSS DE CASTELLOLÍ: 16/11/2008

Els espectaculars salts, no hi van faltar



Vàrem tenir força assistència de públic

Com cada any, es va fer una prova de Motocross el dia 16/11/08, al Circuit del PARCMOTOR de Castellolí, i en les categories Alevins, Iniciació, Mx2 i Mx3, amb una inscripció d'uns 100 pilots.

Aquest Any i degut a que s'estan acabant les obres del circuit de velocitat, s'ha inaugurat un nou traçat per el Motocross, que s'ha desplaçat més avall d'allà on era i s'ha fet tot nou. Ara és un traçat més vistós i competitiu que el d'abans, però que encara no està ben acabat, falten l'adequació del pàrking dels corredors i del pàddok d'assistència però, encara que vam haver d'improvisar una mica, ens va sortir molt bé.

Cada categoria va ser renyida fins la banderola final, donant un espectacle de salts i de bona conducció per part dels pilots, demostrant que els Campionats de Catalunya, serveixen per treure figures d'aquesta especialitat, que després, poden competir amb d'altres de fora de casa nostra.

El nostre agraïment a tots els que han col·laborat en aquesta prova, i que li han donat aquesta cosa especial en el circuit de PARCMOTOR. Nosaltres estem contents de poder fer aquestes carreres, que fan palesa de la nostre diversitat, organitzant carreres de tot tipus.



Fins i tot del País Basc, van venir a córrer

Quantes vegades hem sentit a amics i companys, o simplement, en converses alienes en la coneixença però properes en l'espai, a algú comentar que el principal de totes les vicissituds és viure el present i que el demà ja vindrà?. També hem sentit a dir que al passat, passat i poc més, que a les penes punyalades. Jo em pregunto si aquesta manera de ser i de pensar no us provoca una estranya sensació de buidor i d'inoperància vital a tots aquells que poden convertir una negativitat humana tant evident en una forma de vida, en uns principis que no tenen ni cap ni peus i que infravaloren totalment la seva condició humana.

No negaré que el nostre pas per aquesta circumstància vital i terrena és efímera i que ningú deixarà més empremta que la que els amics i coneguts li vulguin dedicar en uns quants anys, no gaires, posteriors a la seva presència. Diuen que estimar i recordar es fer viure a l'absent, no n'estic segur perquè encara no he sigut el protagonista d'aquesta obra, però el dia que em toqui representar-la, tampoc us ho podré dir, em sap greu. En tot cas, un cop passades dues o tres generacions, només som un retrat que volta pel fons d'un calaix i que ningú sap exactament quin parentesc hi havia, si és que n'hi havia algun. Per la propera generació serem un tros més de paper que llençaran per tal de treure les noses antigues i omplir els calaixos amb altres sensacions més actuals, però igualment, amb data límit de caducitat.

El que jo crec, i aquí és on porto la contrària als que anomenava al començament, és que el present es el menys important de la nostra vida. El present, com a tal, es tant curt en el temps, tant minúscul en l'espai que, quan el vols agafar o gaudir-lo, ja ha passat a ser un record. La nostra vida és un compendi de vivències perdudes i catalogades com a records, que tot i haver sigut uns segons realitat ja han traspassat la frontera de l'ahir. I per altra banda estem directament relacionats en edat i esperança, com més joves, més esperances en el dia de demà i els records pràcticament no existeixen o, no ens afecten, però quan el pas del temps, la pesada llosa dels



anys ens aixafen dia rere dia, és quan les esperances es volatilitzen i afloren uns records de temps passats, de coses que deixàvem per l'endemà i ara ja no hi som a temps. El present no l'hem vist, i és evident que hi ha sigut, però ningú en pot gaudir.

Malgrat el catastrofisme aparent, no em motiva en absolut el no fer res, el quedar-se a casa i esperar la fi, us puc assegurar que la meva intenció es prou llunyana, com per ni tant sols confondre-la. La meva idea és que la vida és una lluita constant per ser feliç, no ara, abans o demà, sinó sempre, perquè estem embolicats en un paquet que no podem separar, quasi

unicel·lular, i el ser feliç o no ser-ho, no només depèn d'un moment sinó de tot el compendi vital que ens acompanya des del moment que ens porten a aquest món, fins al moment que se'ns emporten. Aquesta ànsia de felicitat és la que compartim amb la gent que ens envolta i ens estima, i això és el que ens fa sentir solidaris i és el punt que matisa el bo i el dolent. Com a les pel·lícules, hi ha gent que gaudeix de forma altruista fent el bé i d'altres que no poden realitzar-se sinó perjudiquen a algú, per una borsa de trenta monedes, recordeu, van vendre a Jesús. Quant valem nosaltres per a ells?.

Per això el fet de viure només un present quasi invisible, és tan absurd com voler conquerir el món amb un roc a la faixa. En alguna ocasió aquest roc ens pot fer servei però per transcendències vitals cal tenir una perspectiva molt més oberta i comprendre que, dins l'absurd d'una lluita per una vida que no ens emportarem, no hi caben els herois casolans, ni els gèlids pensadors en la nul·la significació, (els extrems, ja se sap, es toquen), per la seva impotència real de caminar pel mig del camí. Cal apartar l'arbre que no ens deixa veure el bosc i davant la magnitud que comprendrem, no ens hem de voler menjar-ho tot. El món és de tots i per a tots. Les aspiracions legítimes, formen part de la condició humana, però l'exageració en qualsevol de les seves vessants, la del excés i la del defecte, no poden confluïr en la nostra afortunada espècie. O al menys una de les més afortunades, si cap beneit mana el contrari. Que així sigui.

Joan Soler i Golobart

VI ENDURADA DEL BAGES: 21/12/2008



El passat dia 2 de novembre, estava programada "La Endurada del Canadell", però per problemes aliens a la nostra voluntat, es va tenir de suspendre degut a la quantitat d'aigua de pluja que va caure durant tota la setmana, i el mateix dia de la prova, informats pel Departament del Medi Ambient, els Forestals i la Federació Catalana de Motociclisme, es va

decidir suspendre la cursa. Aleshores, posats en contacte amb la Federació Catalana de Motociclisme, es va posar nova data per fer-la, que va ser el dia 21 de desembre, no obstant nosaltres ja teníem part del circuit marcat i amb la cinta corresponent per alguna crono, però no va servir per res, doncs tot era un fan-gueig.

Bé, al final va arribar el dia 21/12/08, data proposada per la Federació Catalana de Motociclisme i nosaltres vam tornar a col·locar, uns dies abans, la cinta, marcant el circuit i fent les cronos corresponents. La cursa va tenir lloc, per les administratives, a la finca "El Canadell" a les 8 hores, passant per elles un 200 corredors. Els comissaris esportius van acordar començar una hora més tard, ja que el terreny estava completament gelat, i podia propiciar que els corredors tinguessin alguna caiguda, l'hora de començar era a les 9 i es va començar a les 10 hores, acabant la cursa a les 15 hores, tot seguit vàrem passar a donar les classificacions i repartiments de premis de cada categoria. La cursa es va portar a terme sense incidents.



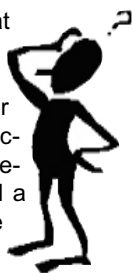
Passades les plujes va tornar l'espectacle



El circuit estava força pedregós

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. La quota anual és de 38 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 per poder treure'l de la Borsa.

LLANTES DE RAIDS

* Es disposa de unes llantes de raids de cotxe (segurament de Ford 17cv). Són de ferro i d'altres components. Tot en un lot o per pesar. Venc barat per fmanca d'espai. Per més informació truqueu al mòbil: 625529338 (Sr. Panosa)



MOTO CLUB MANRESA

Des de l'any 1946 amb l'esport del motor



ACTUALITZACIO DE DADES SOCIS MOTO CLUB MANRESA ANY 2009

Nº DE SOCI:		
COGNOMS I NOM:		
DOMICILI:		
POBLACIO:		CODI POSTAL
PROVINCIA:		
TELF PARTICULAR:		TELF MOBIL:
ADREÇA D'EMAIL:		

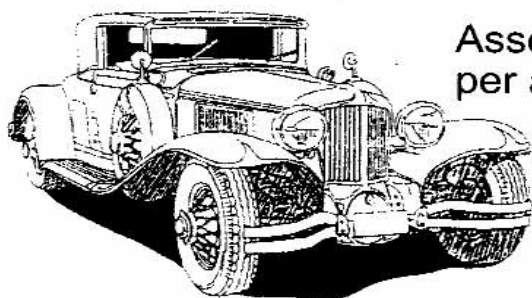
DOMICILIACIO BANCARIA:

Signatura.

Data	



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

remi
rent, sl

t 93 875 22 99*



Servei
Post-venda

Camí de la Cova, 3 08240 Manresa

c-e remirent@remirent.com

CONTENIDORS

UNIÓN
Bermeo, s.l.

U. BERMEO
93 832 05 79

AL SERVEI DE
LES MILLORS
EMPRESSES



93 832 05 79