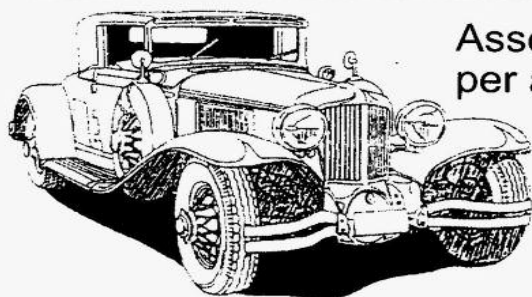


TRACADA



Revista del Motor
MOTO CLUB MANRESA
Nº 11 - ANY 2010

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



**VENDA i LLOGUER
DE MAQUINÀRIA**

**Servei
Post-venda**

 **93 875 22 99***

Camí de la Cova, 3 **08240 Manresa**
remirent@remirent.com

CONTENIDORS

UNIÓN
Bermeo, s.l.



 **93 832 05 79**

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*

CALENDARI de PROVES PREVISTES pel 2010

7 MARÇ	Moto Turisme - Calçotada
14 MARÇ	II Rally de Motos Clàssiques i Cotxes Clàssics
18 ABRIL	III Rally de Motos Clàssiques
25 ABRIL	Moto Turisme - Excursió
*15 MAIG	XI Pujada en Costa Callús-San Mateu de Bages (motos, quads i sidecars) – Camp. de Catalunya
16 MAIG	XII Pujada en Costa Callús-S. Mateu de Bages (cotxes) – Campionat de Catalunya
*5 JUNY	XXXII Pujada en Costa Riells-St Feliu de Codines –Campionat de Catalunya (motos, quads i sidecars)
6 JUNY	XXXI Pujada en Costa Riells-St Feliu de Codines de Cotxes –Campionat de Catalunya
10-11 JULIOL	Moto Turisme - Els Ports - Horta de Sant Joan
4 SETEMBRE	I Ral·li de Cotxes Clàssics "Tres Comarques"
*12 SETEMBRE	V Pujada en Costa Marganell-Can Massana (motos, quads i sides) Camp.Catalunya
24 OCTUBRE	VIII Endurada del Bages – Campionat de Catalunya
3 OCTUBRE	Moto Turisme - Excursió
14 NOVEMBRE	VIII Moto-cross de Castellolí – Campionat de Catalunya
(*)	Segons nombre de participants

**MENÚS DE CAP DE
SETMANA A 20 EUROS
TOT INCLÒS**

Restaurant
Els Noguers



Avda. Països Catalans, 167
Manresa (Barcelona) Tel. i fax 93 878 40 88

EDITORIAL

Teniu entre les mans la primera revista "Traçada" d'enguany. Vàrem acabar el 2009 amb l'angoixa d'una continuïtat insegura, poc probable i per això us vam fer arribar una petita enquesta on, entre altres coses us demanàvem la vostra opinió sobre aquest intercanvi escrit entre socis i simpatitzants. La majoria veu aplaudir la iniciativa i ens veu donar les ales suficients per continuar endavant en la nostra tasca de mantenir-vos informats de les novetats, de les curses, de petites històries del passat, d'articles d'opinió, de socis als que cataloguem com a personatges i, fins i tot, receptes de cuina. Una varietat farcida de bones intencions amb la única finalitat de mantenir l'enllaç entre tots nosaltres i així fomentar l'esperit d'harmonia que sempre ha estat present com a capdavanter en el nostre club.

Malgrat els difícils temps que estem travessant, per culpa d'una crisi global en tots els conceptes, i que a nosaltres, particularment ens afecta a l'hora de buscar els patrocinadors necessaris per mantenir el nivell a les curses, tant en quantitat com en qualitat, som, malgrat tot, capaços de viure en l'esperança d'una propera recuperació i ens esforcem, com ha de ser, en mantenir el lideratge a la nostra ciutat i a la comarca, a l'hora d'organitzar esdeveniments esportius vinculats al món del motor. Afortunadament, segons molts baròmetres econòmics, sembla ser que es comença a veure la llum al final de la foscor, que tot i estar una mica lluny, ens dona l'empenta per continuar amb l'esforç i la lluita. Deia un amic meu, que el qui ensopega i no cau, avança camí. Ens ho podem aplicar perfectament. Sempre ens hem mantingut drets encara que el terra fos relliscós i això fa que mirem amb millor perspectiva un demà ja proper, on tornarem a destacar per les nostres iniciatives i recolzats per uns espònsors suficients per no haver de patir a l'hora de fer els números.

Tanmateix, el convidat o el personatge que us presentem en aquest número, el Sr. Rossend Espinalt, es feia ressò, com la majoria, per no dir la totalitat dels socis als qui he



tingut l'honor d'entrevistar des del començament de "Traçada", de la manca de saba nova. El relleu generacional ja comença a fer-se necessari i no hi ha molt bones perspectives. La gent jove, molts d'ells integrants de colles de motoristes, fan les anomenades sortides d'esmorzar, però no busquen el compromís d'un club, amb el prestigi guanyat a pols en tots els seus anys d'història, com és el Moto Club Manresa. On s'ha d'anar a buscar la causa? Quins entrebancs hi ha a l'hora de comprometre al jovent en un esport del que gaudeixen i se'n senten representants? Quina política de bona imatge fa falta per aconseguir engreixar les files de la nostra massa social amb gent jove i amb ganes de mantenir l'esperit competitiu i d'amistat que sempre ens ha representat?.

Sens dubte, no ens pertoca a nosaltres, des de "Traçada", arribar a cap conclusió. Ens limitem a fer una crida a tots els afeccionats en general i a la nostra junta directiva en particular, perquè mogui les peces convenients per obrir aquesta porta ancorada en el passat i amb un òxid perillós, de cara a una possible entrada útil pels interessats que hem de buscar entre tots, sota les directrius, insisteixo, dels encarregats de mantenir l'esperit vigent des de la seva posició predominant dins del club.

JOAN SOLER i 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

NOTA DE LA JUNTA DIRECTIVA:

Pronòstic pel 2010 segons la Junta Directiva.:

Estem entrant l'any 2010, nosaltres, la junta, hem començat amb il·lusió, hem intentat fer un calendari de proves esportives no gaire diferent de l'any passat i sempre obert a totes les iniciatives que es puguin presentar.

Il·lusions que es trenquen al anar a peregrinar a la recerca d'aquesta bona gent que sempre ens ha recolzat, perquè la veritat és que fer proves esportives en un any que la "Crisis" està molt aferrada, no és gens fàcil. Avui tenim al nostre costat els sponsors normals, que han cregut i confiat sempre amb la nostra tasca, però ens han abandonat els grans noms d'institucions, tant oficials, com mercantils, i això ens angustia, per nosaltres, sense aquests sponsors, no podem tirar endavant tot el que desitgem fer. Hem de donar, i repeteixo, les gràcies als que encara ens donen suport, perquè sabem que és un esforç que tots, aficionats i Club hem d'agrair.

Per altra banda, explicar-vos que esportivament intentem portar a terme dues pujades amb la participació de cotxes, totes seran puntuables pel Campionat de Catalunya d'automobilisme, doncs bé, ara resulta que, després d'anar a varies reunions entre la Federació i els Clubs organitzadors, s'ha obert un litigi entre els corredors i la Federació, perquè les inscripcions no valguin tants euros als corredors de muntanya, cosa que ells demanen amb tota la raó, i perquè es humà mirar sempre per la bona entesa de tots.

Per una altra banda, la Federació contesta que no hi pot fer res i no mou fitxa per acostar diferències i es manté ferma en les seves resolucions, que per la seva part, creu que són legítimes.

En aquest embrollament no hi ha manera

que ningú afluixi, i el qui se'n ressent més és l'aficionat. S'han anul·lat dates que ja estaven posades, per afavorir amics, el nostre Club és la pedra de toc, portant a terme la primera pujada del campionat, en la que tenim l'amenaça dels corredors a no participar, perquè creuen que nosaltres anem a favor de la Federació.

Nosaltres som neutrals, i solament fem les nostres pujades i no ens interessa el que passi a fora del nostre Club, i tant ens fa, que aquests problemes que han sorgit aquest any siguin en realitat, la baralla de dos senyors que volen anteposar abans la seva persona que el conjunt, amb l'entesa no augmentarien als ja molts problemes que reporta l'organització d'una prova.

Esperem que reconsiderin que l'orgull és un pecat capital i facin el favor de posar fi a una baralla personal, que només porta a un mal acabament. Recordem amb enyorança, homes que han sacrificat el seu ego personal, per realçar els campionats de muntanya, tant corredors amb càrrecs oficials, com organitzadors que avui veuen venir una davallada en la competició de muntanya.

Això ens plau comunicar-vos i us tindrem informats de com acaba aquest "Tsunami" i esperem que, com els nostres socis i públic en general, torneu a gaudir d'aquest espectacle que donen els corredors de muntanya. L'explicació crec que està donada i sempre estarem oberts a discutir-la, però el que si demanen és el vostre recolzament, com havíeu fet fins ara i que quatre tonteries no deixin en orris la vostre convivència com a socis. Quedi aquí el nostre agraïment per estar en el mateix vaixell, que no desitgem que s'enfonsi.



CARTES AL CLUB

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: moto-club@motoclubmanresa.com

Aquest any és la primera revista després del lapsus de festes i relaxament, tornem a la feina i ens ha estranyat que en aquest interval no haguem rebut cap carta per publicar, tant de crítica com de suport, potser tothom té d'altres problemes i no es poden entretenir en qüestions o temes que no consideren gaire transcendents.

El que si ens ha arribat ha sigut la trucada d'un soci de Sabadell, poble on també s'han produït tres baixes pel mateix motiu que el de la trucada, que ens deia que el Club no ha fet, desde fa molt de temps, sortides en vers les motos antigues i clàssiques.

Aquest soci, amb el que tenim una gran amistat, ens va dir que es volia donar de baixa perquè comparant amb anys anteriors, aquests últims no ens havíem cuidat de fer cap prova, ni excursió de motos clàssiques o antigues, i li vam donar tota la raó. Com ell, han de estar enfadats els altres socis, però quan li vaig explicar les causes que han provocat aquest fet, va reflexionar i es va quedar amb nosaltres, cosa que li agraïm. Voldríem que també poguessin entendre els altres socis que ens han deixat, que la raó només té un camí, i si l'expliquem podran entendre com s'ha arribat fins aquesta situació i per causa de qui, i se'n donarien compte que hi ha persones que, fins i tot, et fan dubtar si s'haurien d'anomenar com a tals.

Tots recordem, al menys us ho vàrem explicar en altres revistes, que fa un any i escaig i degut al temps que feia que no es canviava de president, i com que havia acabat el seu mandat, es va escollir un nou president, el qual va voler continuar amb membres de l'antiga junta que li van fer costat i es van anomenar unes comissions de las que també en vam informar en anteriors revistes. Constava d'unes comissions que abastaven totes les especialitats i que en total, formaven una junta de 43 persones, cosa que vam considerar tot un èxit, però que



avui dia, tret de 2 o tres, han demostrat ser un complet "fiasco".

Una comissió d'aquestes, era de molt compromís, ja que s'ocupava de la secció de motos antigues, i en la que es va voler anar mes enllà de lo que dins un club es permissiu, donant a aquesta secció la possibilitat que anomenessin entre ells un membre que representés aquesta secció, sempre amb el beneplàcit de la directiva del Moto Club.

Vam estar d'acord i va semblar que aniria bé, perquè de seguida es va fer una excursió de motos clàssiques que apuntava bones maneres, i com que ells ens havien dit que durant l'any farien una sèrie d'activitats, vam deixar que fessin ells mateixos el que creguessin convenient.

Nosaltres durant tot aquest temps, només ens em assabentat de que han fet alguna sortida el diumenge per anar a esmorzar i alguna de més important, però sempre en un àmbit reduït, i sense promocionar les sortides.

I ara, a l'arribar al final d'any han començat ha arribar baixes de socis de motos antigues, pels fets que ells mateixos han produït, consegüentment, nosaltres estem una mica decebuts per aquesta conducta, però si que reconeixem, que alguna cosa se'ns pot haver escapat i algun mal entès deu haver-hi hagut.

Aquest any hem parlat amb un dels membres carismàtics de les motos antigues i s'han posat en marxa dues excursions de motos clàssiques; el dia 14 de març i el 18 d'abril. Esperem que retorni la confiança a tots els interessats, i també us fem la promesa que organitzarem una altra vegada el Ral·li de Motos Antigues per motos fins l'any 1.945, com era tradicional, encara que fent-la d'un sol dia, perquè entenem que és més interessant el intercanvi de la nostre afició, que no pas tot el guarniment que hi vulguem muntar.

Emili Panosa

**MARITHÉ
+
FRANÇOIS
GIRBAUD®**

NOVA ADREÇA PLANA DE L'OM, 2 . Tel. 93 872 84 51 . MANRESA

EL PERSONATGE: ROSSEND ESPINALT VILET

Poques persones he tingut el plaer d'entrevistar per la nostra revista, que hagin demostrat les idees tan clares i tan expeditives a l'hora d'exterioritzar-les. Ens rep a les oficines del nostre club, ja que la seva atapeïda agenda i alguns problemes de coincidència feia impossible quedar a un altre lloc, però en definitiva, quin indret millor que a casa nostra per parlar relaxadament?, a més la companyia de dos socis més, feia que l'anomenada entrevista esdevingués una agradable tertúlia de records i experiències.

Com sempre, parteixo la conversa en tres apartats per fer-la més passadora a tots vosaltres, els nostres lectors, i a l'entrevistat, ja que no hi ha diàleg més feixuc, que el que se'n va de la cuina al menjador i al final no se sap exactament on estem, de quin any parlem i de quina anècdota fem esment.

L'amic Rossend Espinalt i Vilet neix a Santpedor el dia 8 de Maig de l'any 1950, fill de Francesc i Mercé, que eren els propietaris d'una coneguda carnisseria ubicada a la Plaça Major de Manresa, concretament al número 11. Va començar a estudiar als "hermanos" de Santpedor, Col·legi La Salle i després al llavors anomenat, Grupo Escolar Generalísimo Franco, actualment conegut com la Renaixença. Als catorze anys, reconeix ell mateix, al no ser gaire bon estudiant, va entrar a treballar de mecànic a "Cal Morros" i al cap de dos anys, als seus setze, va entrar a treballar, també de mecànic de cotxes a "Cal Malé". Va arribar el moment de prestar els serveis patris en forma de soldat i es va apuntar voluntari a Berga. Al acabar la "mili" s'incorporà al negoci familiar fins a l'any 1975 ó 1976 aproximadament, moment que es va incorporar a una empresa que tractaven la integració amb xais, porcs i vedells. (També cal a dir que aquest any es va casar i va formar la família que tots formem quan les campanes de l'amor truquen a la nostra porta). Retornant al fil, allò que us deia de seguir una cronologia és molt important, a la feina hi havien animals que estaven en granges i la seva tasca consistia en la coordinació. Al començament dels anys

Rossend en l'actualitat



vuitanta, mor la seva mare i es reincorpora al negoci familiar, juntament amb la seva germana i el seu cunyat, ja que el seu pare es va voler jubilar i deixar-los a ells les regnes del negoci, malgrat els ajuts puntuals que els hi feia quan convenia. Va arribar el problema, el gran problema de molts carnisseres, quan va esclatar el tema de les anomenades "vaques boges" i va incorporar-se on encara està en actiu, a l'empresa "Tadipol, S.L." de Santpedor.

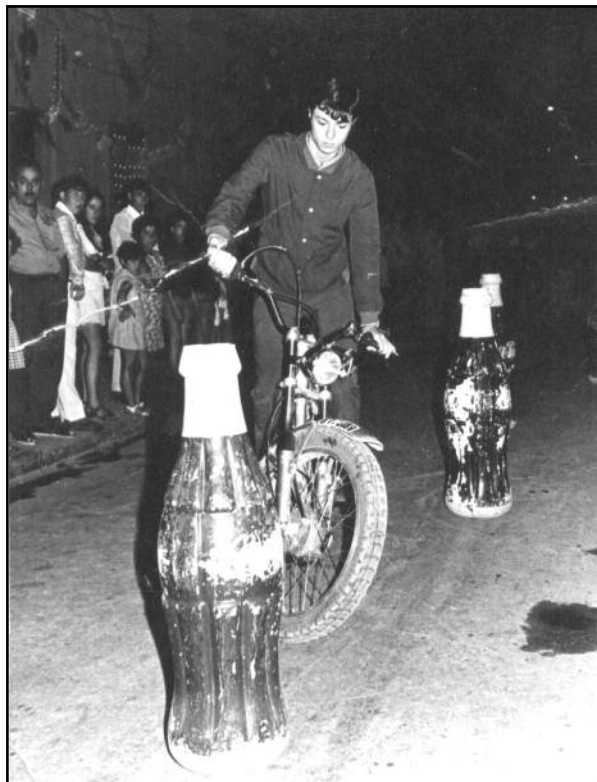
Coneixedor de feia temps, de l'existència del Moto Club Manresa, als catorze anys començà a col·laborar en els esdeveniments que s'organitzaven i no en faltava a cap. Des de l'antic local situat a "La Cerveseria", a la Muralla del Carme, on es reunien els socis d'aquells moments. Ja d'un bon principi ha format part activa de l'entitat i sempre ha ocupat llocs de rellevància a la Junta Directiva. Actualment n'és vicepresident i alhora, president de l'escuderia de cotxes. Just quan el Club complia els vint-i-cinc anys



Llicència de pilot d'en Rossend de l'any 1967

EL PERSONATGE: ROSSEND ESPINALT VILET

Aquí el veiem fent una Gimkama al Passeig Pere III



d'existència ell n'era el president. Durant quatre anys va portar el timó de la nau fins que, al acabar el mandat, va continuar a la Junta ocupant llocs d'importància, donada la necessitat que sempre hi ha hagut de trobar persones amb la responsabilitat i el compromís del nostre entrevistat. Recorda com a bons companys de Junta el Sr. Emili Panosa, el Sr. López, actual tresorer, ambdós presents a l'entrevista, l'antic president Sr. Setvalls, el Sr. Hernández, el Sr. Paulí Gros Jr., etc. Ha participat en trials, motocròs, enduro, velocitat amb cotxe, autocros en cotxe i rallis de terra de cotxe. Com poden veure un autèntic tot terreny, amb la il·lusió constant del món del motor que, en definitiva, és l'ànima del nostre Club i el motiu de la seva existència. Ell sempre, representant la nostra entitat sense cap mena de patrocini especial, simplement, empès per l'afició i l'orgull de portar el nostre nom a tantes curses com fos possible. Havia corregut el "Trofeu Escuderies" amb cotxe, l'any 1972, al circuit de Granollers, Montjuïc. Recorda amb simpatia noms com Salvador



En Rossend corrents en una cursa de cross en el Circuit dels Torrents

EL PERSONATGE: ROSSEND ESPINALT VILET

Fent un kilòmetre llençat a la Ctra. de Callús



Canyelles, Hans Bablert, etc., també ha participat en Pujades en Costa, com Sant Feliu de Codines, Pont de Vilomara, algun ralli de nivell català, com el de Tortosa, Sabadell, i d'altres.

La categoria i el tarannà de les grans persones també es mesuren per la seva sinceritat i la seva humilitat. Reconeix que hi havia corredors més preparats que ell i els seus resultats eren discrets, arribant com a molt a segons i tercers llocs, però no oblidem que l'esperit de l'esportista resideix a saber posar la il·lusió en les organitzacions i col·laboracions dels esdeveniments que s'escaiguin. No farà cap descobriment al dir que, de guanyador només n'hi ha un per cursa i això no desmotiva en absolut, la resta de participants, ans al contrari, estimula a la auto superació i a mantenir l'esforç per arribar a fites més importants i més altes. El secret es la il·lusió, el trofeu és un bon acompanyament però, no necessàriament, és imprescindible.

Al demanar-li alguna anècdota de la seva prolongada vida esportiva, la majoria dels entrevistats sempre fan esment a alguna petita trampa o estratagema per poder sortir més airoso d'alguna situació compromesa, però l'amic Rossend, fidel a una rectitud encomiable, que sempre li ha suposat el respecte i l'admiració dels seus companys, no recorda cap parany muntat, amb més o menys innocència, a l'hora d'obtenir una avantatge per un

moment determinat. Sí recorda, no obstant, en un motocròs a Martorell, com set o vuit corredors li van passar pel damunt, al que un servidor, des del desconeixement de les circumstàncies, goso recordar que això, més que una anècdota, és una contrarietat, per ser fi en la comparativa. També recorda que en una prova del Club ell va apostar que pujaria un determinat tros de la mateixa amb una cabra i efectivament, es va presentar a la meta amb l'animallet, que no sabia que feia en una cursa motociclista. També recorda que en una reunió del Moto Club, hi va haver un company que va assegurar que la moto surava i ell, naturalment ho va negar. A les dotze de la nit del mateix dia van anar a buscar un vehicle propietat del nostre personatge i juntament amb una corda, no fos cas que perdessin la moto, van anar a provar-ho i així demostrar que no es pot mai confondre un vehicle terrestre amb un vehicle de mar. La corda va salvar la moto, òbviament. També és curiós, una vegada que participava en el ralli President de motos, entre les poblacions de Sant Feliu de Codines i Sant Miquel del Fai, que en plena cursa el va fer aturar la Guàrdia Civil tot dient-li que poc abans els havia avançat i els havia fet fora de la carretera, mentre ell explicava que no havia estat, van passar més companys amb la mateixa vestimenta i es van adonar que es tractava d'una cursa i el van deixar marxar. Això diu molt de la organització de la



Fent la volta d'honor a Mollerussa

EL PERSONATGE: ROSSEND ESPINALT VILET

Circuit Auto-Cross de Mollerussa, on va quedar 1er classificat



Benemèrita, però més val no ficar-se en llibres de cavalleria.

Amb els altres contertulians se'n recorda dels començaments dels anys setanta, quan una colla d'amics del Club van muntar un espectacle de circ anomenat "Auto Motorístic Show" i que es traslladaven pels camps de futbol, fent un espectacle de circ a base d'equilibris i alguna perillositat. Concretament en Rossend havia passat pel mig d'un cercol cremant i amb un altre company que després d'enfilarse a una rampa feia un salt per sobre de vint-i-tres homes estirats a terra. Ell era el que feia vint-i-tres, el que significava que el més mínim error de càlcul avui no estaríem fent aquesta entrevista, entre altres raons perquè aleshores les mesures de seguretat, si és que n'hi havia, eren mínimes. Afegeix que per aquelles èpoques, el primer de Maig, quan a Madrid es feia la demostració sindical a un dels camps de futbol de la capital davant el Cap de l'Estat, s'havia demanat l'actuació d'aquest grup del Moto Club. Es va declinar la invitació per diversos motius que no vénen al cas.

Al acabar la formalitat i l'encotillament d'un micròfon al davant, es comenta la necessitat d'incorporar gent nova al Club per tal d'assegurar una continuïtat el dia de demà que de moment no està gens clara. El vicepresident vitalici, que amigablement és com l'anomenen, com a persona esforçada i constant seguidor del desenvolupament de l'entitat, i que mai li ha sabut greu qualsevol tipus de col·laboració, ni que fos econòmica, contempla, com la majoria de socis, amb certa tristesa el desinterès del jovent envers un Club històric com el nostre. Hi ha moltes colles de motoristes d'esmor-

zars, però amb poques ganes de fer el més mínim esforç per portar el nostre nom i el de la nostra ciutat contrades enllà, però això ja seria un altre tema que algun dia discutirem. Avui ens acomiadem del nostre protagonista, clar exemple d'una afició que no hauria de decaure mai i donar exemple a tots aquells que puguin tenir moments de feblesa. Rossend Espinalt i Vilet, sap com fer les coses i sap com demostrar-ho. Gràcies per formar part del Moto Club Manresa.

Joan Soler i Golobart



En plena derrapada en una cursa de Cross

ENDURO ACTUAL: ROGER SANLLEHI PRETEMPORADA ROGER SANLLEHÍ '10

Roger amb la seva nova moto Husqvarna, amb la qual afrontara la nova temporada 2010



de la moto, que cal dir, que va molt i molt bé. Tinc ganes ja de que comencin les carreres!

Recentment va finalitzar el mundial d'enduro indoor, que en aquesta edició constava de quatre proves. El vencedor va ser el polac Tadeusz Blazusiak (KTM), seguit del català Iván Cervantes (KTM) i del suec Joakim Ljunggren (Husaberg). Cal destacar l'actuació del pilot de Navarcles Melcior Faja (Husqvarna), que ha aconseguit resultats importants.

Hola de nou, com esteu? Espero que molt bé! Des de l'última vegada que us vaig escriure han passat moltes coses: la temporada 2009 va acabar amb un regust amarg i és que en la última carrera del català d'enduro, tot i acabar en el podi, em vaig fer una lesió al genoll esquerre que em va tenir tres mesos sense agafar la moto i fent molts treballs de recuperació, però he estat treballant al centre d'entrenament personalitzat Altius, als quals els hi estic molt agraït així com al meu metge, el Dr. Jordi Puigdemívol i ja estic perfectament per tornar a competir. Degut a aquesta lesió no vaig poder acabar la Copa catalana d'endurades, on optava a la victòria, però sí que vaig poder finalitzar el català d'enduro, on finalment vaig ser quart, molt condicionat però per la retirada a la primera cursa del certamen, a causa de problemes mecànics.

Durant el mes de gener he perfilat la nova temporada en la que correré amb l'equip Husqvarna Llobet Racing, amb una Husqvarna TC 250 cc de 4 temps. Participaré en el nacional i el català d'enduro, en la categoria Enduro 1 i en la Copa catalana d'endurades, en la categoria Senior. Vull agraïr el suport de l'importador Bordoy, així com de Motorgas. Estem treballant en la posta a punt

El passat 7 de febrer vaig realitzar la primera carrera de la temporada, les 3 hores de Ponts, que van ser un molt bon test per la nova moto i pel meu rendiment. En aquestes carreres es fa equip amb un altre pilot, en aquest cas vaig fer parella amb el també pilot de Motorgas Alex Badia. El resultat va ser molt positiu ja que vam ser segons a la categoria RS2 i quarts absoluts.



Aprofitant roderes per traçar bé la corba

ENDURO ACTUAL: ROGER SANLLEHI PRETEMPORADA ROGER SANLLEHÍ '10

Roger fent una derrapada



La moto va funcionar molt bé i vam realitzar una bona carrera en la que vam ser molt regulars.

Per més informació consulteu www.befurious.com així com també www.abc-wec.com

Vull agrair a 1948 Hotel Manresa, a les empreses Botigadelafruita.com, SB Equip Global (Equips Hotelers), Motors Elèctrics Zepol, Cafès del Bages, Accessoris i Recanvis Vendrell (arv2), Jaume Vila Instal·lacions, Sitges Clínica Dental, Pintura Industrial Mestres, així com al del Centre d'entrenament personalitzat ALTIUS a Manresa, A ROCKS-TAR Energy Drink, manillars i transmissions Renthall, cascs MT, al Centre de Fisioteràpia Neuromuscular i també de Regió7, BB Gràfics i Hector Designs el suport rebut.

En el pròxim escrit us explicaré com ha anat l'inici de temporada,
Moltes gràcies,

Roger Sanllehi



Roger en ple salt



- motos • cascos
- monos • botes
- guants • ronyoneres
- etc • etc

**LA BOUTIQUE
PEL MOTORISTA**

C/ TRIETA, 25 - 08243 MANRESA
TEL. 600 03 07 65 - BOTIGA 93 873 65 40

RACÓ DEL SIBARITA: RECEPTE DE CUINA

Arròs de Muntanya

EL·LABORACIÓ

L'arròs de muntanya és un arròs típic català, ja que la gent antigament el feia amb conill de bosc o criat a casa, cargols i la costella de porc de la matança, o la de l'any, conservada a la tupina.

En una cassola de fang, sofregim el conill a trossos, amb el cap de costella (trossejat), un cop fregit a dins la mateixa cassola, els separem una mica al costat, i al mig hi fem un sofregit de ceba, all i tomàquet.

Tenim els cargols ja bullits amb un polsim de sal, també els afegim a la cassola, posem l'aigua a la cassola i quan ja porti 5 minuts fent xup-xup, hi posem l'arròs per deixar-lo coure durant 20 minuts aproximadament.

Acompanyem l'arròs amb una bona amanida, una esqueixada de bacallà i vi fresc, endavant i bon profit.

POSTRES

Pastis de Sant Jordi
Cava amb porró

SERVEI DE MENU

Can
ferrer
RESTAURANT



Ctra. de Vic, Km. 7
Torroella de Baix
08272 Sant Fruitós de Bages
Tel. 93 876 00 62
restaurant@canferrer.com
www.canferrer.com



**AVANTCAR Automobils S.A**


Passeig del Riu, 50 · Manresa · T.93 875 34 18

ARTICLE D'OPINIÓ UNA LLUITA CONSTANT:

La competició, tan acostumats com hi estem des de casa nostra, el Moto Club Manresa, és lògica i, fins i tot necessària, a l'hora de buscar una auto superació constant i efectiva de cara a la realització personal i humana. Ai d'aquell que cau en l'immobilisme i fa de la sedentària espiritual, cavall de batalla. Té la fi molt més a prop del que es pensa. L'ésser humà ha nascut i ha de morir lluitant, buscant la millora constant, ja sigui a nivell personal, des d'un punt de vista qualificable d'egoista, com a nivell col·lectiu, malgrat que la segona possibilitat no ha d'estar motivada per un reconeixement esperat, sinó des de l'altruisme més planer que, en definitiva i a la llarga, serà molt més reconegut que l'esforç en busca de l'aplaudiment immediat. Tot arriba quan ha d'arribar si ens hem esforçat per aconseguir-ho.

El que cal tenir en consideració i no caure en el parany, ja que la frontera és molt estreta, és confondre l'esforç i la lluita en la superació per una finalitat positiva i reconeguda i per altra banda la obsessió i la fal·lera d'una lluita sanguinolenta contra tot, contra tots amb la finalitat de ser reconegut com un triomfador. El camí de l'èxit es basa en la humilitat i la constància, mai en l'exabrupte i la immediatesa d'aspiracions conquerides, sense considerar els que ara anomenen efectes col·laterals. Tots participem de la curta estada en aquest món i tots hem d'estar a la mateixa banda a l'hora de definir la nostra existència des d'una perspectiva que no per variada ha de ser contradictòria.

De poc ha de servir l'anarquia vital en els fets i en els pensaments si no ens apropem a una disciplina primordial i per tant humana. No ens podem erigir en amos i senyors de les circumstàncies ja que, com a molt, som conseqüència de les mateixes. I si m'apureu, som

conseqüència d'un es conjuntures que nosaltres mateixos hem creat. Res apareix ni desapareix per art de màgia, simplement és la derivació física o psíquica del nostre treball, sovint involuntari, però efectiu a l'hora de recollir els fruits d'una sembrada de sentiments i d'esforços.

Aquest demà que sembla no arribar mai, és l'esperança i quan l'aconeguim ens adonem que més enllà hi ha més il·lusions i així mai arribarem a la fi, espiritualment parlant, de les nostres aspiracions. Per tant, insisteixo, és bo lluitar per assolir des de la disciplina humana que ens comporta el fet de formar part d'una societat, majoritàriament, acoblada. Intentar el individualisme, o pitjor encara, trepitjar al veí per assolir una fita amb aparença important, és tan negatiu, o més, que quedar-se ajagut a casa a veure-les passar. Lluitem, auto superem-nos i deixem un llegat de pau, tranquil·litat i bons costums. Tan fàcil com això i tant difícil com la lluita constant i necessària.

Hem vingut a aquest món per alguna finalitat i encara que la comparació és una mica prosaica, també a la feina ens hem de moure per trobar treball, si no ho fem ningú ens portarà el sou a casa, i quan busquem perquè necessitem, no estem segurs quina feina ens sortirà, si és que ens surt. En el nostre pas per aquí la comparativa és evident. No ens han portat per no fer res, hem de moure'ns, treballar, indagar i si arribem a conclusions, fer-les planeres pels qui ens segueixin. Si tenen algun graó construït els serà més fàcil continuar construint l'escala que ens ha de portar a la plenitud final. Intentem-ho i veureu que la satisfacció espiritual supera amb escreix la material. La vida és física i etèria. Compaginem-ho.

JOAN SOLER I GOLOBART



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

Restaurant

horari de 08.00 del matí a 01.00 de la nit

MOS

VI RAL·LI TERRASSA - TRS - 26 setembre

«2009 MATADEPERA RAL·LI»

Cartell Oficial del Matadepera Ral·li 2009



L'Opel Kadett d'Albert Vicenç



El passat 26 de setembre es va disputar el VI Ral·li de Matadepera, prova puntuable pel català de Ral·lis i l'Open Catalunya de Ral·lis d'asfalt. Com ja comença a ser habitual en aquesta prova, va haver una molt bona inscripció, uns 85 vehicles, degut a un bon reco-

regut i al preu just de la inscripció que ofereixen els companys de l'Escuderia Motor Terrassa, organitzadora de la prova.

Un total de 11 trams, 6 de diferents, una prova espectacle asfalt-terra i trams nocturns donàvem forma a un Ral·li que transcorria per



Albert Vicenç amb en Dani Marín seguint el recorregut d'aquest Ral·li tan revirat.

VI RAL·LI TERRASSA - TRS - 26 setembre

«2009 MATADEPERA RAL·LI»

El Mitsubishi d'Eduard Garcia va guanyar



Ilocs mítics com Vacarisses, Castellvell-Rellinars i El Suro.

Feia set anys que no trepitjava l'asfalt, i uns quatre que no corriem amb notes. Però semblava que fos ahir, tot va anar de conya: el cotxe, els pneumàtics, que eren una incògnita (marca nova) i el copilot Dani Marín, que va estar genial. A sobre, ens vam trobar lluitant

amb un altre pilot Manresà, Joan Calderer, que ha fet unes quantes temporades a l'Open i amb experiència en aquesta cursa. Calderer va fer una bona sortida i ens va col·locar 7 segons d'avantatge, però nosaltres vam començar a agafar ritme i al segon tram, Vacarisses, li vam treure 4,5 segons. En el tram de Castellgalí- Rellinars, de nou una dècima de segon a favor de Calderer, i altre cop a Vacarisses, 2,4 segons a favor nostre. En aquest punt del ral·li ens separaven 0,9 segons a la general. Però als trams següents Joan Calderer va marcar millors temps, i una virolla al tram espectacle ens va fer perdre 10 segons. Finalment, als trams de nit vàrem decidir conservar.



El Bmw dels bagencs Ll. Padró i Méndez

El Ral·li el van guanyar Eduard Garcia i Issac Pujol, amb Mitsubishi Evo de l'escuderia Motor Terrassa.

També cal destacar la presència dels també Bagencs, Jordi LLansó - Xavier Font, amb Renault Clio i Llorenç Padró- Eric Méndez, amb BMW 325.

Destacar la bona organització de l'Escuderia Motor Terrassa, que van aconseguir una jornada de ral·lis espectacular i segura.

Albert Vicenç



La prova espectacle d'asfalt-terra va ser molt impressionant.

VISITA A L'AUTÒDROM DE TERRAMAR: SITGES

El dia 23 de gener es va fer una sortida amb motos i cotxes per a tots els que van voler gaudir de l'experiència de reviu tot el que va representar aquest autòdrom per l'esport del motor en aquells temps passats, recordats per poca gent i desconeguts per la joventut que actualment es dedica al món del motor.

Us parlem de l'autòdrom de Terramar, situat a la vila de Sant Pere de Ribes, tocant a Sitges, inaugurat el 28 d'octubre del 1923, llavors va ser una innovació, que ara torna a reviu gràcies a la nostàlgia de persones que se'n cuiden i van restaurant tot el que s'ha malmès degut als anys transcorreguts.

La convocatòria del nostre Moto Club va reunir unes 30 persones en la primera sortida de la temporada, organitzada per la secció de motos de carretera, liderada pels nostres companys Vicenç i Cecília, que ens van portar a l'autòdrom sense incidents, ja que sempre preparen la ruta amb antelació.

Un cop allà, ens vam ajuntar amb una reunió de cotxes clàssics (Porsche, BMW, Alfa Romeo, Morgan....), que ens van convidar a pujar amb ells per gaudir de la sensació de rodar i enfilarse per les espectaculars peraltes del vell circuit oval, que fan realment feresa, malgrat això, tothom es va acoblar ràpidament al circuit i les voltes es van succeir cada

Cursa de l'època, on els cotxes gaudien d'aquest peraltes



cop a més velocitat.

El Salvador Mora ens va fer una visita guiada, explicant el magnífic projecte de rehabilitació, que va prenent forma camí de convertir-se en una realitat, malgrat els importants esculls que es van trobant i que es van resolt pas a pas.

L'explicació va ésser tan detallada i expressada amb tanta sensibilitat, que ens va fer sentir totalment integrats en aquest projecte, en el que també hi està implicat el Xavier Masa, de tots conegut, que recolza totes les iniciatives derivades del motor i se'n ocupa com si fos casa seva.



Vam poder constatar de primera ma del bon estat del circuit i dels peraltes

VISITA A L'AUTÒDROM DE TERRAMAR: SITGES

Vam ser 30 persones en la 1ª sortida feta per la secció de motos de carretera del Moto club



Es mereixen una menció especial els propietaris de la finca on està ubicat l'autòdrom, la Maite i el Marcel Ricard, que han salvaguardat un patrimoni tan valuós fins els nostres dies i que permetrà fer-lo renéixer en un futur, també els hem d'agrair la seva amabilitat envers el nostre grup

La trobada de cotxes clàssics era el prelude del lliurament de trofeus del Campionat de Catalunya de Regularitat, que es celebrava a l'Hotel Dolce de Sitges, una de les proves anuals del campionat està organitzada pel Moto Club Manresa, representat a la festa pel seu President Joan Molins i Coordinador Emili

Penosa, per fer costat als equips formats per Ramon Martí i Ramon Santamaria, i Josep M.Martí i J.Casasampera.

Des d'aquesta revista volem agrair a totes les persones implicades la seva dedicació i els hi desitgem que els seus projectes siguin realitat properament, ja que ens van fer palesa en aquest dia, la seva capacitat engrescadora i creadora d'il·lusió per el món del motor, els hi brindem la nostra ajuda per aquest i altres projectes que continuïn esperonant les inquietuds del nostre esport.

Vicenç Coma



Els cotxes clàssics eren el prelude del lliurament de trofeus del Campionat de Regularitat

La meva última carrera, de debò..... Potser

FERNANDO ALTIMIRA PLADEVALL



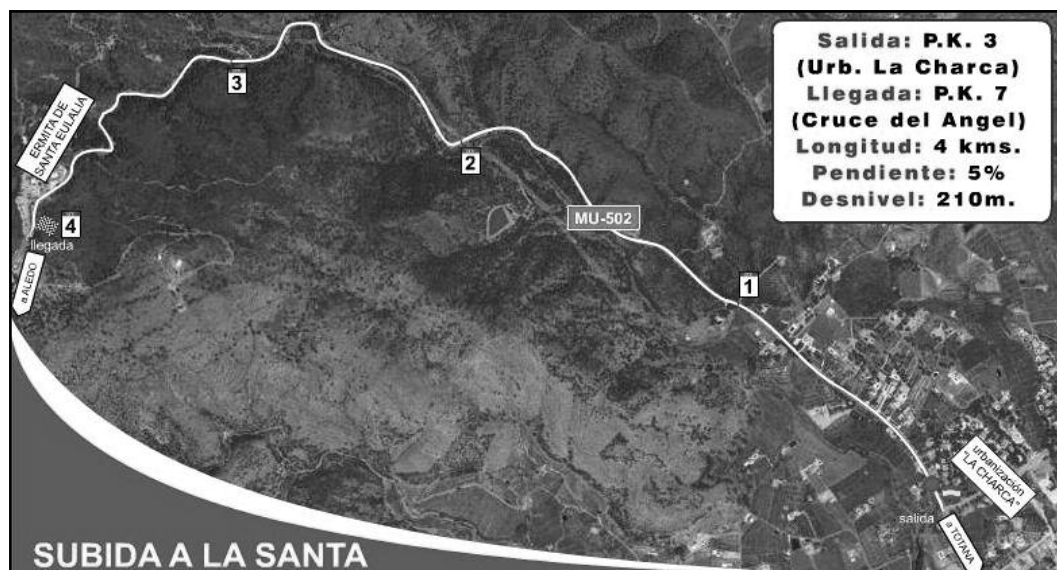
L'any passat us vaig dur amb mi en l'última carrera del l'any, que per cert, vaig guanyar, i pel que sembla, l'extensió del redactat que vaig fer, va portar algun problema d'espai a la nostre estimada revista TRAÇADA, per tant i com que jo no sé escriure de cap més manera, dividiré aquest viatge en 2 capítols, com també es va fer en la Pujada de "Subida a la Santa", que s'ha portat a terme segons el format del Campionat de Espanya. El dissabte Carrera fase A i el diumenge Carrera fase B.

Capítol I – Dissabte, Carrera fase A.

Em vaig inscriure a aquesta carrera, que es celebra a Totana (Murcia), perquè havia finalitzat el Campionat de Catalunya, i com que jo ja hi havia participat en anteriors ocasions, arrel del Campionat de Espanya, a on em vaig classificar en dos cinquens llocs absoluts, em portava bons records. La meua intenció era, com cada any, convidar al meu mecànic, en Toni i la seva dona, a una carre-

ra d'esplai: viatge bonic, bon clima, bon ambient, bons sopars i la cursa. . . . bé i també el remolc, carregat amb el meu estimat Bango CM.

Furgoneta a "tope" i el divendres al matí passem a buscar a en Toni i a la seva esposa a Sant Joan, enfilem l'autopista del Mediterrani, el viatge és molt bonic, i el passem xerrant una mica de tot, i quan el cul ja comença a queixar-se, sobre les 4 del migdia, arribem a Totana. Vaig reservar hotel al Santuari, situat al final de la Pujada, un hotel de nova construcció dins del Santuari de la Santa, molt maco. En Toni s'ho mereix, després d'aguantar-me tot l'any. Deixem el remolc i les dones al hotel i ens dediquem a entrenar la pujada, jo ja la conec, i només es tracta de refrescar la memòria i situar les marxas. Amb veu alta jo mateix m'explico, i alhora ho sent en Toni, com traçar les corbes, amb quina marxa, a on frenar i el "grip" del terra, i a on es pot guanyar temps. En aquesta pujada hi ha una part a baix, molt ràpida, i la part alta és



Mapa d'aquesta Pujada a La Santa, que transcorre per terres murcianes

La meva última carrera, de debò..... Potser FERNANDO ALTIMIRA PLADEVALL

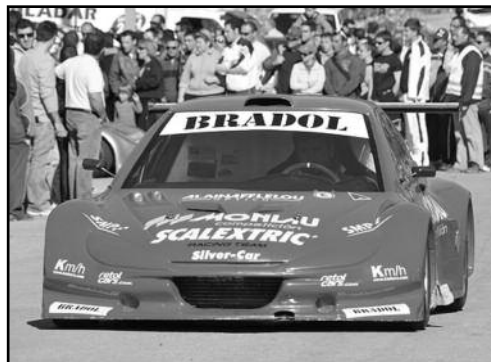
El meu Bango exposat abans de fer la cursa



més revirada, si fas bé el tram ràpid, pots guanyar molt temps, el punt clau és un pont de pedra travessat que, en teoria, es passa amb 5ª i d'ell depèn que el tram següent, amb canvi de rasant inclòs, es pugui fer més o menys ràpid. Quan ja crec que tinc la pujada al cap, anem cap al hotel, i ens guarnim per anar a sopar.

Ens dirigim cap a la marisqueria, lloc on solíem anar quan corríem pel Campionat d'Espanya, està al port de mar de Mazarrón, a uns 15 km. de Totana, ep! cap problema, que tot són autovies aquí i gratis, que això és Murcia nois. Tant que li havia parlat a en Toni de la felix marisqueria, a on tu compres el peix i ells el couen, en un format peixateria restau-

Sergi Pañella rival meu habitual a Catalunya



rant, doncs bé..... "Cerrado por Vacaciones". Déu n'hi do quina planxa. Bé, tenim que fer un exercici de paciència i ens dirigim cap a "La Rata", el restaurant al peu de la Pujada, del que sovint en fèiem conya amb el seu curiós nom.

El dissabte al matí tenim les verificacions tècniques al mig de Totana i conec els rivals. Som els primers en arribar i demanem una llista d'inscrits i.... sorpresa, mira que anar tant lluny per trobar-me al meu rival del Campionat de Catalunya, en Pañella, quina sorpresa, i no l'única: hi han dotze Barquetes CM i el "Coco" del Campionat Valencià, la Barqueta OSELLA d'en Arnau, dos Audi A4 del Campionat d'Espanya, i varis WRC, caram quin nivell!



Van participar 12 barquetes en la Pujada en Costa a La Santa

La meva última carrera, de debò..... Potser FERNANDO ALTIMIRA PLADEVALL

Aquest és el "Coco" del Campionat Valencià, la Barqueta OSELLA d'en Arnau



posada a punt amb en Toni, que a mi m'ha anat sempre molt bé, i no em vull complicar la vida. Per fer temps, ens dediquem a passejar pels boxes i veure els rivals.

Quina passada la barqueta del Arnau, pels nostàlgics us diré que l'Arnau és un mecànic molt bo i li feia la barqueta a en Gerard de la Casa, l'Andorrà,

La carrera del dissabte consta de dues pujades d'entrenaments i la carrera en sí, i a les 3 de la tarda, "Comienza la fiesta". Busquem un lloc als boxes per començar a treballar en el cotxe, truco al meu mecànic, en Bango (el fabricant del cotxe) i em recomana un desenvolupament de 20 dents, cosa que em costa de creure ja que jo no l'havia portat mai tant baix, però li poso. Benzina, l'engeguem, el deixem escalfar i ja està. Com? Que diu? Posada a punt?, je,je,je, jo no canvio mai res, sóc molt mandrós, varem fer una

el seu fill també corre amb un CM. Molt bon material amb els cotxes Audi4, són una passada, són els cotxes del DTM, del Campionat Alemany, que els han adaptat per a la muntanya, i són veritables avions. Nosaltres amb el CM, amb motor de moto, només podem competir amb ells gràcies a la lleugeresa del cotxe, uns 500 kg. pels 180 kg del motor, això els converteixen en una petita bomba, però que fa gaudir molt a qui els piloten, ara, quan els porten al límit es passa molta por, doncs el seu pas per corba és "Terrorífic".



També hi participaven en aquesta pujada dos Audi A4 del Campionat d'Espanya, i varis WRC

La meva última carrera, de debò..... Potser FERNANDO ALTIMIRA PLADEVALL

Els Audi A4 són unes màquines potents



Bé és hora de sortir a la primera pujada, em poso el mono, el Hans i sortim, 6^a a fons

i arriba el pont (en 6^a a fons estic sobre els 190 km/h), se'm travesa, trec dues marxes i el passo a 4^a. Una pujada fina, força bé, bastant ràpid, cap cadada. Però quan em donen la llista de temps, no em trobo, tinc que tornar a mirar-la i, hòsties!! estic segon, darrera de l'Arnau, encara que a tres segons. Merda!, ja l'hem cadada, si, perquè jo venia de vacances, i ja només mirant els ulls d'en Toni, veig que pensa que podem guanyar.

2^a pujada d'entrenaments, ja m'han fet posar nerviós, ara em veig obligat a forçar més, quan arribo al pont, decideixo passar-lo amb 4^a, és massa arriscat intentar-ho amb una altra marxa, pujo més ràpid aquesta tanda, però la fulla del temps em posa tercer, he rebaixat el meu temps, però un altre CM ha estat més ràpid que jo, i en Pañella, el català que no ha passat del 9^è lloc, em comenta que ha tingut problemes, i jo, ruc de mi, li explico els secrets de la pujada.

Bé, ara si que estic dintre la cursa, de vacances res, nervis i cap a la Muntanya Russa doncs, aquesta primera part de la pujada és com si pugessis al Dragon Kan, només que la vagoneta la portes tu, després del pont hi ha un canvi de rasant, seguit d'una baixada

amb 6^a a fons, corba a la dreta, la essa que es converteix en xicane, parabòlica amb 5^a a fons i uauu!. Bé surto mentalitzat de que ho tinc que fer bé, i arribo a dalt suat, però al menys he estat ràpid, veurem que passa. Sorpresa, segon, però! però! el primer no ha estat l'Arnau, que ha tingut problemes, sinó el meu amic Pañella, "el Català". Hòsties! també es podia quedar a casa, collons!. Però bé, ha estat més ràpid i s'ho ha guanyat. Com que no m'esperava fer un resultat així, quan vàrem

venir aquí, segueixo molt content, en Toni sembla que també, encara que en ell no se sap mai, perquè no ho sol exterioritzar, o sigui que, la sensació que ens queda és, que la carrera fase A, ha anat molt bé, i ho anem a celebrar amb un bon sopar al Hotel de la Santa. Ho reguem amb cava, demà serà un altre dia, encara que reconec que, molt en el fons i ben amagadeta, tinc l'espina clavada de que m'hagin guanyat. Demà, Carrera fase B.



La Osella de l'Arnau també apretava molt



Pujant al límit de les meves possibilitats

La meva última carrera, de debò..... Potser FERNANDO ALTIMIRA PLADEVALL

Plaça del poble on, amb 1h. de retard, es va començar l'etapa del 2n dia

Capítol II- Diumenge, Carrera Fase B

No vàrem poder gaudir fins gaire tard del sopar del dissabte, doncs el diumenge a les

8 del matí, tancaven la carretera per començar les dues pujades d'entrenaments i la de carrera, i com que nosaltres estàvem a l'hotel, situat a dalt a la meta, teníem que baixar abans, no fos cas que ens tanquessin la carretera. A tres quarts de vuit en punt ja estan, en Toni i la seva dona, esperant-nos a la porta del hotel, enganxem el remolc i cap al box. Tot baixant, vaig comentant amb en Toni la Pujada, i els punt en els que puc millorar, arribem al box i estan deserts, els camions tancats, i les carpes tapant els cotxes, ni una ànima, ni organitzadors, ni Déu. Renoi! Quina poca formalitat, bé, pel que es veu, aquí la vida no se la prenen tan en serio com nosaltres, els catalans. Va arribant la gent i tot es va fent. Sobre les 9 del matí, ens criden al "Brifing" i a continuació comença el "xou". La primera pujada d'entrenament decideixo no fer-la, el terra està molt fred (10°) i les bones sensacions que tinc d'ahir, dissabte, en que vàrem pujar ràpid, se'm poden barrejar amb unes no tan bones, millor esperar a la segona i seguir amb la línia de rebaixar temps. Efectivament, els temps d'aquesta pujada han sigut més lents que els d'ahir dissabte, lògic.



Ens preparem per la segona pujada d'entrenaments, comprovem el cotxe, pressions, engeguem motor, escalfem i comencen els nervis, avui ho tinc que fer bé i encara que repeteixo quaranta vegades a en Toni, que la feina ja la vàrem fer ahir i que avui anirem a complir l'expedient, per dintre meu, no paro de repetir-me que tinc que guanyar. Faré aquesta pujada buscant un bon temps, i segons a on estigui en el cronometratge, veure si es possible o no. Surto decidit a provar si puc fer el pont amb 5ª, però en l'últim moment baixo a 4ª, però em queda la sensació de que es pot fer, doncs el meu company en el Campionat d'Espanya, en Oscar Palacios, quan corriem aquí, ja em deia que ell hi passava. Tinc que afinar molt i tenir-ho molt clar, molta confiança en que el cotxe anirà per a on jo vull i, perquè no dir-ho, molt de "coratge", doncs la sensació d'arribar a uns 190 km/h i passar el pont a uns

140 km, no és fàcil d'aguantar (estem parlant d'una carretera de muntanya, no d'un circuit, penseu que les baranes del pont ho són tot menys escapatòries). Bé, passo amb 4ª i intento donar el màxim en tota la pujada. No puc negar que agafo la fulla del temps amb nervis. He rebaixat el meu temps del dissabte en dos segons i estic a dècimes del primer, que no és altre que el meu



El diumenge no vaig tenir la sort de cara

La meva última carrera, de debò..... Potser FERNANDO ALTIMIRA PLADEVALL

Detall del motor de la barqueta Osella d'en Arnau



tipus, tot et passa pel cap. Mireu, (encara que, a risc de fer enfadar en Panosa, que no vol que allargui massa aquest relat), i perquè entengueu una mica la meva situació, us transcriure una resposta que li va donar el pilot Viñes, l'Andorrà, a un periodista que l'entrevistava. Li va preguntar: vostè que és tant polifacètic en el pilotatge, i que ha corregut en tota mena de disciplines automobilístiques, quina és la que li ha fet experimentar sensacions més extremes? quina és la que l'ha marcat més?. I sabeu que li va contestar?, deixant al periodista un xic desconcertat, doncs

amic, el Català Pañella, i els dos hem aconseguit deixar la barqueta Osella d'en Arnau, a la tercera posició, cosa que no li fa gaire gràcia, doncs l'Arnau i la seva Osella són intocables en tot el llevant Espanyol, i aquesta pujada precisament, al tenir la zona ràpida de baix, es presta molt per les característiques de la seva barqueta.

Val, ara si que no em puc escapar i per culpa de les circumstàncies, una carrera que tenia que ser per mi, un relaxant fi de setmana i temporada, s'ha convertit, un altre cop, en un desfici. Entre el extrems i la carrera, l'organització ens dóna una mitja hora de pausa, que ells aprofiten per fer la caravana publicitària i algun que altre acte. A mi se'm fa insuportable aquesta mitja hora, jo voldria arribar a baix i tornar a pujar sense parar, ara que encara tinc la sang calenta, però això de l'espera em crispa els nervis, són els pitjors moments, quan penses que tens que sortir a guanyar, anar a fons, i arriscar fins i tot jugant-hi el

l'Andorrà digué: encara tinc suors freds, quan recordo les batalles amb les Barquetes OSELLA al Campionat d'Europa, conduint per carreteres de muntanya, entre precipicis i parets, amb aquelles bèsties de 600 kg. de pes i 300 cv. de potència. Devia d'estar molt boix, no crec que tornés a fer-ho. Doncs jo l'entenc molt bé, quan et poses a pensar (que



Moment de la sortida en la jornada del diumenge

 **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

La meva última carrera, de debò..... Potser FERNANDO ALTIMIRA PLADEVALL

Moment en que Fernando Altimira rep el premi



esses, que les faig amb una xicane recta, gas i baixada fins a la parabòlica de esquerres, poso 5^a i a fons fins a la rodona de dretes, que negocio amb 3^a, surto bé, accelerant i lliscant el cotxe, pujant amb 4^a per encarar la llarga d'esquerres, just al canvi amb 5^a, surto rasant la paret de ciment, impressiona el collons de paret, (baixant he tret pneumàtic de protecció, que aquest cop me l'hagués menjat) i em preparo per baixar a 3^a i entrar a la part lenta de la pujada, entro just al límit, 3^a, gas i 2^a, cop al volant i gas, 3^a i lo de la roca, estic una mica, com ho podríem dir, "embogit", he entrat en aquell punt que et sembla

cony hi foto jo aquí, jugant-me el tipus entre parets) quina ximpleria. I la resposta només la trobes quan fas una pujada així.

Surto amb ràbia, patinant l'embragatge, sense deixar baixar de mil voltes el motor, canvio al límit de les 13.500 voltes: 3^a, 4^a, 5^a, i 6^a, ja estic volant a 190 Km/h, entre els platners de la carretera cap al pont, aquest cop aguanto la frenada al límit, poso 5^a i ... passo "bé", és pot fer si, però ara vaig amb una marxa més que les altres vegades i m'acosto al canvi de rasant amb 6^a, quan les altres vegades ho feia amb 5^a, premo el peu amb ràbia i volo!, he volat al canvi de rasant!, "uff" el cotxe s'ha aixecat d'un costat i al caure s'ha adreçat, faig la baixada i la corba llarga de dretes, sense visibilitat, a fons, ja tinc aquí les

que ho pots fer tot, porto el cotxe al límit, surto de la roca accelero com un boix: 3^a, 4^a, 5^a, passo rasant l'arbre, redueixo i al accelerar amb 2^a, pujant les voltes del motor a "tope", el cotxe no corre, poso 3^a i el cotxe continua accelerant a "tope", però avança lentament, tinc un cop de ràbia, que no és normal en mi i baixo de cop a la terra, l'embragatge s'ha cremat, acabo d'arribar fins dalt a accelerades i em quedo sense gens de tracció abans d'arribar al parc tancat. Sóc molt realista, el que ja està fet, ja està fet, però aquest cop, hòsties! els guanyava de carrer. Segur que havia tornat a aconseguir aquell "feeling", que diuen els d'ara, allò que fa que no condueixis tu, sinó que et surt de dins i s'anticipa al pensament, és com si fossis tu qui tiba del cotxe i no



La meva última carrera, de debò..... Potser FERNANDO ALTIMIRA PLADEVALL

ell de tu.

Truco al Toni i per la veu que posa em sembla que també ha rebut un gerro d'aigua freda, però noi, les carreres son així. Anem al repartiment de premis, que el fan conjuntament amb el del dissabte i bé, mira, no marxem amb tan mal gust, el dissabte vaig fer el segon lloc, però el cabreig de pensar que els guanyava, no em deixa gaudir el moment del tot.

Carreguem el cotxe al remolc, l'enganxem a la furgoneta i apa! 700 km. cap a casa. Parlant amb en Toni, arribem a la conclusió de que he cremat l'embragatge al arrancar, doncs normalment, amb un desenvolupament més curt, al arrancar em patinen les rodes, però al portar el desenvolupament tan llarg, el que ha patinat ha sigut l'embragatge i s'ha cremat.

Moment en que els corredors carregaven els cotxes al remolc



Bé, aquesta pot ser l'última carrera que hagi fet aquest "boix" que portem a dins els que estem tocats de la benzina i em faig el propòsit de no tornar a córrer així...Potser.

Redactat literalment per el nostre pilot Fernando Altimira.



Gestoria
ROSET



RECAMBIO DE GOMAS Y CARBURADORES PARA MOTO ESPAÑOLA

**ASIENTOS, CAMBIO
ESTRIBOS, PUÑOS
TIRA BATERIA
RODILLERAS
ARRANQUE
FALDONES, ETC...**



**MARIANO
VALDESPINA**

Tel. 93 874 12 20

Manresa (Barcelona)

www.gomasmotoclasicas.com

GALERIA DE CAMPIONS: GIACOMO AGOSTINI

Giacomo Agostini celebrant una de les seves nombroses victòries



Moltes vegades s'ha dit i escrit dins el món del motociclisme que Giacomo Agostini va ser un pilot de molta sort, de moltíssima sort. Inclòs els més detractors van considerar, cínicament, afortunats els tràgics successos que varen apartar del seu camí, a alguns dels pilots que més el podien haver inquietat en la seva extraordinària carrera esportiva: Bergamonti, Pasolini i Saarinen. Corredors als quals podem afegir, per diversos motius, Provini, Redman, Halwood i Read.

Doncs no, res més lluny de la realitat, la "sort" de Agostini va consistir en posseir un caràcter que l'hi permetia explotar al màxim i per llarg temps, les seves qualitats naturals acompanyades d'una extraordinària preparació física i mental.



Agostini va néixer el 16 de juny de 1942 a Lovere, un poblet de la província de Bèrgamo. Desde petit, les motos van ser la seva passió i va començar a pilotar amb un ciclomotor "Aquiletto", de la marca Bianchi. Complerts els 18 anys, va aconseguir que el seu pare li comprés una Morini 175 "Settebello", de quatre temps, que juntament amb la Ducati 125, era la moto més adequada i la més preferida pels corredors principiants italians, ja que s'assolien velocitats de fins a 160 km/h.

Als 19 anys, amb la Morini, va fer la seva primera cursa; la pujada Trento-Bondone, de 1961, en la que es va classificar en segon lloc. En principi, aquests tipus de carreteres varen ser la seva especialitat, però ràpidament, les va alternar amb proves de velocitat en circuit. Degut als seus grans resultats, Morini li va proporcionar una moto oficial. Al 1963, Agostini va donar per acabada la seva condició de "segona categoria", al guanyar el campionat italià de muntanya amb vuit victòries i dos segons llocs i

també, el campionat de velocitat per pilots júnior, guanyant totes les proves programades. Però la seva màxima satisfacció, va ser el mateix any 1963, quan Alfonso Morini el va seleccionar com a segon pilot de la marca, per recolzar a Tarquinio Provini, el 13 de Setembre, en el Gran Premi de les Nacions, antepenúltima prova del campionat del món, en la qual, Morini tenia possibilitats d'imposar-se al campionat de 250, en front de l'escuderia d'Honda, que comandava Jim Redman.

Sorprenent a tothom, Agostini va rodar en primera posició durant varies voltes, fins que es va afluixar el tub d'escapament de la Morini, obligant-lo a entrar en boxes; encara va reprendre la cursa, però sense cap possibilitat. De totes maneres, va demostrar les seves bones dots i Alfonso Morini li va confirmar el lloc per l'any següent.

GALERIA DE CAMPIONS: GIACOMO AGOSTINI

Agostini amb la seva Yamaha 500, fent una gran traçada en la corba



I precisament, el 1964 va ser el primer cop de fortuna dels que es "culpa" a Agostini. El pilot Provini deixa l'escuderia Morini, per fixar per la Benelli, fet que permet al jove pilot, quedar-se sol per "administrar" l'extraordinària moto que era la Morini, monocilíndrica de doble arbre de lleves. No li va ser difícil superar a Provini i la seva Benelli i aconseguir així, el campionat italià.

Però la Morini, que arrasava a Itàlia, no podia competir amb les motos japoneses del campionat del món, en alguna participació esporàdica, solament havien aconseguit un quart lloc i Agostini, molt a pesar seu, ja que li devia molt a Morini, va aprofitar l'ocasió i l'oferta del comte Agusta i va firmar per MV Agusta un contracte per pilotar una 500 de quatre cilindres, a partir de 1965.

El debut amb la nova marca va ser a Módena i Agostini va guanyar la primera cursa del campionat estatal i va repetir l'èxit en pro-

ves successives, sempre que no hi participés el cap de files, Mike Hailwood, que per ser estranger no podia puntuar en el campionat italià. Hailwood no prenia part en totes les curses, però en les que ell participava, Agostini tenia que conformar-se amb el segon lloc. Per suposat el campionat va ser per Agostini.

Mentre tant, dins del més estricte secret, Agusta estava creant la poderosa 350 de tres cilindres, que va donar a Agostini els seus millors èxits, el primer dels quals, va ser en el debut en el circuit de Nürburgring, amb una victòria extraordinària i sorprenent. Desde llavors, el comte Agusta va decretar que Agostini es dedicaria a la categoria de 350 i Hailwood a la 500. Però el que ningú sabia era que Hailwood ja tenia a la butxaca un contracte firmat amb Honda,

Així l'any 66, Agostini es troba sol per fer front a la Honda i al seu ex-company d'equip. A partir de llavors, van ser uns anys memora-

GALERIA DE CAMPIONS: GIACOMO AGOSTINI

Corrents amb l'habitual número 1



bles; "Ago" va guanyar tres proves de 350, però Hailwood sis i s'adjudicà el títol mundial. Però Agostini consegueix el campionat de 500, que seria el seu primer mundial, per davant de Hailwoot.

L'any 67 es repeteix la història; l'Inglès obté el títol de 350 i "Ago" el de 500.

En el 68 Honda deixa oficialment la participació al mundial, però Hailwood disposava de dos motos de l'any anterior, amb les que va participar en les proves rendibles econòmicament, quedant-se sense aspiracions al mundial. Agostini es va quedar com amo i senyor dels circuits, dominant les dues categories fins l'any 1972, és a dir, fins que va destacar la Yamaha, pilotada per Phil Read.

Durant aquests tres anys, en el campionat italià van destacar varis pilots que van ser grans rivals de Ago, com Renzo Pasolini, que de Benelli havia passat a l'Aermacchi, Angelo Bergamonti que va ser segon pilot de MV i el finlandès Jarno Saarinen pilotant una nova Yamaha refrigerada per aigua. Desgraciadament, Bergamonti va tenir un mortal accident el 4 d'abril de 1971 a Riccioni, corrent amb una torrencial pluja i mentre anava primer, per davant d'Agostini.

Després va venir l'esperada temporada de 1973. "Ago" i "Read", que va substituir el lloc

de Bergamonti, se'ls presentava una temporada molt dura i renyida, tant que al final es van repartir els títols, Pasolini va guanyar el campionat italià de 350 i Agostini el de 500.

En el campionat del món, les dues categories estaven molt ajustades i el comte Agusta no ho veia gaire clar, però a mitjans de temporada, el 20 de Maig, i precisament en el gran premi de Monza, van perdre la vida en el mateix accident, Renzo Pasolini i Jarno Saarinen. Una catàstrofe que va deixar fred a tothom per la resta de temporada, que va acabar discretament. "Ago" es va fer una vegada més amb el títol de 350, molt pressionat per la Yamaha de Lansivuori, mentre que Red va aconseguir el de 500.

L'any següent, el 1974, Agostini va abandonar la MV en mig d'un gran enrenou entre els seus "fans" i va fitxar per Yamaha per disputar les dues categories. Per primera vegada, conduiria motos de dos temps. Li va costar adaptar-se i les primeres curses del campionat italià van ser quasi humiliants. Però aviat les coses van tornar al seu lloc i a la primera sortida cap Amèrica, concretament a Daytona, pilotant una Yamaha 750, aconseguia un èxit estrepitos, que més tard repetiria a les 200 milles d'Imola. En el mundial, no va tenir problemes i es va adjudicar el títol de 350, però en 500 es va veure superat per les dues MV de Read i Bonera i també, per la Yamaha de Lansivuori.

CAMPEONATOS ITALIANOS

1963	clase 175	Morini
1963	clase 175	Morini
1964	clase 250	Morini
1965	clase 500	MV Agusta
1966	clase 500	MV Agusta
1968	clase 500	MV Agusta
1969	clase 500	MV Agusta
1970	clase 350	MV Agusta
1970	clase 500	MV Agusta
1971	clase 350	MV Agusta
1971	clase 500	MV Agusta
1972	clase 350	MV Agusta
1972	clase 500	MV Agusta
1973	clase 500	MV Agusta
1974	clase 500	Yamaha
1975	clase 500	Yamaha
1976	clase 500	MV Agusta y Suzuki

Los dos campeonatos logrados en 1963 son el italiano de la montaña y el de juniors.

GALERIA DE CAMPIONS: GIACOMO AGOSTINI

Posant amb la seva Yamaha abans d'un Gran Premi



En el 75, seguint amb la Yamaha, va ser destronat del títol de 350 per un fenomenal italo-venezolà de 20 anys: Jonny Cecoto, però el de 500 va tornar a ser per "Ago", després de superar, amb peripècies, al dur Read. Aquest va ser el quinzè i últim títol del seu llarg historial.

Yamaha va abandonar el mundial de 1976 i Agostini va crear una escuderia privada i va aconseguir permís de la MV, per utilitzar alguna de les 350, que va alternar amb la Yamaha 500, 750 i una Suzuki 500.

Semblava que la seva sort li havia marxat, ell lluitava amb tot el que podia i sabia, però la mecànica també li va fallar en algunes curses. De totes maneres, va guanyar amb tota claredat el Gran Premi d'Holanda, amb la MV 350 i el de Nürburgring, pilotant la Suzuki 500. Per primera vegada, després de deu anys, acabava la temporada sense cap títol mundial i a dures penes, aconseguia el de 500 italià.

Suzuki va dominar clarament el 1977, van ser molt superiors a la resta de motos i Agostini es va veure amb inferioritat mecànica i amb poques possibilitats de fer valer la seva indiscutible vàlua i per aquest motiu només va participar en circuits segurs i de poc risc de accidents greus, com Paul Ricard,

Hockenheim, etc. Tenia 35 anys i va pensar que seguir corrent amb moto era absurd, i més quan ja havia aconseguit els llocs més alts que un pilot motociclista pot aspirar.

Aquest mateix criteri va fer que al 1978, decidís seguir les passes, donades anteriorment, pels seus companys John Surtees i Mike Hailwood, de passar-se al món del automobilisme, especialitat que també va tenir notables èxits, sobretot al campionat angles Aurora, destinat a vehicles de fórmula 1

Francesc Segués

CAMPEONATOS MUNDIALES

1966	clase 500	MV Agusta
1967	clase 500	MV Agusta
1968	clase 350	MV Agusta
1968	clase 500	MV Agusta
1969	clase 350	MV Agusta
1969	clase 500	MV Agusta
1970	clase 350	MV Agusta
1970	clase 500	MV Agusta
1971	clase 350	MV Agusta
1971	clase 500	MV Agusta
1972	clase 350	MV Agusta
1972	clase 500	MV Agusta
1973	clase 350	MV Agusta
1974	clase 350	Yamaha
1975	clase 500	Yamaha

ACTUALITAT MOTORÍSTICA

Toni Elias amb la nova moto del 2010, de l'Escuderia Gresini

Com alguns de vosaltres ja sabreu, el pilot Manresà Toni Elias correrà en aquest any 2.010 amb una moto 2, enquadrat en l'escuderia Gresini, que és la mateixa que fins ara corria amb la categoria GP i disposant del seu mateix mecànic, amb el que té una compenetració total. Tot això fa que en Toni, en aquesta categoria nova, sigui un dels favorits per la victòria. Li desitgem desde d'aquí tota la sort, i que ens faci gaudir molt a cada gran premi.

També tenim informació del nostre Carles Checa, que malgrat que aquest any no ha pogut assolir els èxits del 2008, degut a una mecànica que fins a finals de temporada, ha



estat per sota de la competència, i no li ha permès brillar com ens tenia acostumats. Per aquest any 2.010, ha decidit que encara té molt que dir en aquest campionat de Super Bikes i comptarà amb una Ducati, que en principi començarà sent igual que les de fàbrica i

que, en els entrenaments de Cheste (València), la va situar per davant de les dues Ducatis oficials de fàbrica i de tots els pilots de Super Bikes, que van participar en els entrenaments. Li desitgem, doncs també a ell, un 2.010 ple de podis i èxits.

En l'àmbit internacional, hem pogut veure a un Rossi vestit de vermell, que sobre les quatre rodes del Ferrari



Carles Checa amb Ducati, debuta amb una victòria a Australia

ACTUALITAT MOTORÍSTICA

Valentino Rossi amb el Ferrari del 2009 abans de prova'l



categoria Super Bikes, el pilot Carlos Checa ha guanyat una de les mànegues puntuables pel Campionat, demostrant que està en perfecta forma i que anirà sumant punts i farà un excel·lent Campionat. Els hi desitgem a tots dos que continuïn tenint la mateixa força durant la resta del Campionat, i tornin a ser, una vegada més, els animadors del nostre motociclisme.

Fernando Altimira

Rossi en la pretemporada

2008, ha tornat a demostrar que el que val, val i pel que es veu, ell val. Ens podria abandonar passat aquest any 2.010, si les circumstàncies especials que es donen en el seu equip, es tornessin per ell insuportables, i sabent que en motos, ja no té res més per demostrar i que les circumstàncies, se li estan posant cada cop més difícils, ho podria deixar, doncs l'any 2.011, tot dependrà de com li vagi aquest any, i això que, segur que té pensat treure de dins seu un Rosi més fort que mai, com ha demostrat en els primers entrenaments a Sepang,

fent 1r. I amb un gest de força, dins l'equip Yamaha, no ha permès l'accés d'en Lorenzo a la seva telemetria. Aquest any 2.010 serà per ell decisiu.

Últimament i confirmant les notícies anteriors, el pilot manresà Toni Elias, s'ha classificat 2n en els entrenaments oficiosos pel Campionat i que donen una mica la confirmació de que aquest any potser un gran any per ell.

També en la



Equip Yamaha 2010: Valentino Rossi i Jorge Lorenzo

CAMP. CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2009

10ª PROVA: I RAL·LI CLÀSSIC D'AVIÀ 28/11/09

Els guanyadors J.Morera i O.Morera amb el se Ford Fiesta



L'equip del Moto Club Manresa, format per Ramon Martí Solé i Ramon Santamaria Rodellas, amb el seu Talbot Samba, van aconseguir el seu millor resultat de la temporada: Segons en Scratx i primers de la classe H, amb el que també van aconseguir el campionat de copilots de la classe H, després d'haver aconseguit el de pilots en la cursa anterior, en una temporada impressionant, que van anar de menys a més. Els altres dos equips del Moto Club Manresa, cada vegada més habituals en les curses, van aconseguir un

bon resultat: el format per Josep M^a Martí Solé i Josep Casasampera Suárez, amb el seu Seat 131-1600, van aconseguir la vintena posició Scratx i la catorzena posició de la concorreguda classe G, amb la que van agafar punts pel campionat, l'altre equip format per Francesc Cobo Cisa i Martí Cobo Urgellas, amb el seu Porsche 924, van quedar el vint-i-cinquè Scratx i el divuitè de la classe G.

Els amics del motor d'Avià van organitzar el dia 28 de novembre la seva primera cursa dins d'aquesta especialitat, que al mateix temps, era la que tancava el campionat 2009, amb 34 inscrits disposats a fer un recorregut de 176'81 kilòmetres, dividits en dues etapes, dividides cadascuna en quatre trams cronometrats, que eren el mateixos en la segona etapa que en la primera. A les onze del matí va sortir el primer participant, des de la Plaça de l'Ateneu d'Avià direcció cap el primer tram, Tres Hereus de 16'12 km; segon, La Guardia 14'64km; tercer, Riera de Merlès 12'12 km; quart, Puigcercós 13'7 km; per arribar, a quarts de dues, a la mitja part de la prova i tornar a repetir els trams, i així, acabar els participants la cursa, a quarts de sis de la tarda.

L'equip guanyador de la prova va ser el format per Josep Morera i Oriol Morera, amb el seu Ford Fiesta Super Sport, de l'Escuderia Costa Daurada.



L'equip del Moto Club Manresa, Martí i Santamaria amb el seu

CAMP. CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2009

10ª PROVA: I RAL·LI CLÀSSIC D'AVIÀ 28/11/09

R.Martí / R.Santamaria 2n Scratx i 1r en la classe H, el millor resultat de la temporada



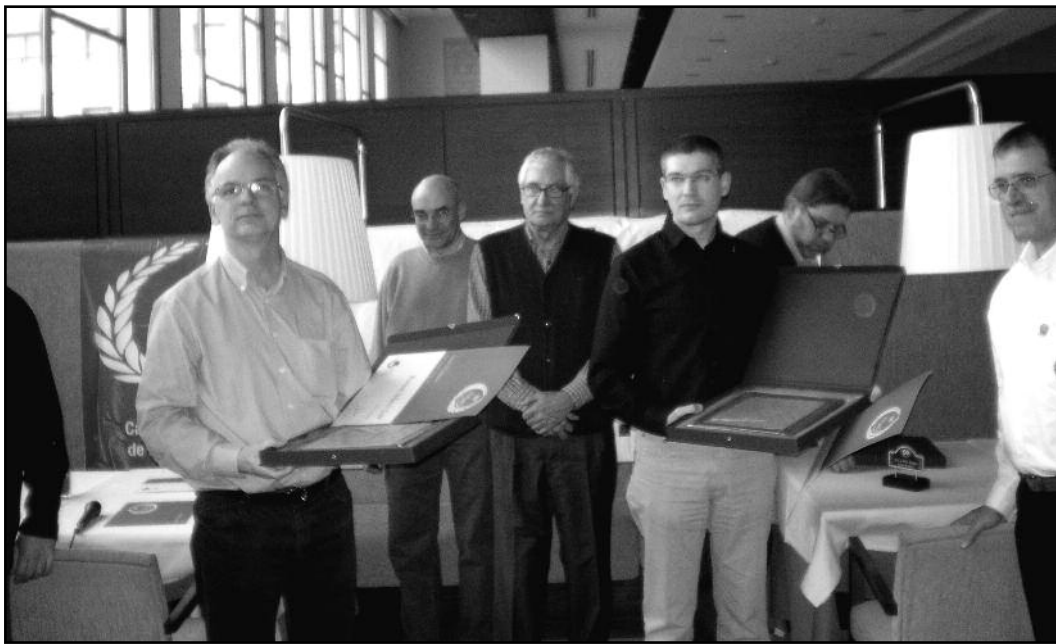
RESULTATS del I RAL·LI CLÀSSIC D'AVIÀ

Classe E	1r	V.Roselló-C.Roselló	Renault 4/4	16,6 punts
Classe F	1r	S. Saura-M.Monasterio	BMW 2002	17,4 punts
Classe G	1r	J. Morera-O. Morera	Ford Fiesta S.S	7,7 punts
Classe G	14è	J. Mª Martí-J. Casasampera	Seat 131-1600	88,4 punts
Classe G	18è	F. Cobo-M. Cobo	Porsche 924	144,1 punts
Classe H	1r	R. Martí-R. Santamaria	Talbot Samba	10,0 punts
Scratx	1r	J. Morera-O. Morera	Ford Fiesta S.S	7,7 punts
Scratx	2n	R. Martí-R. Santamaria	Talbot Samba	10,0 punts
Scratx	3r	S. Tallada-T. Bagó	Volskswagen Golf	11,7 punts



Lliurament de Premis del Campionat de Catalunya Clàssic Regularitat 2009: Sitges 23/01/2010

R. Martí i R. Santamaria rebent el premi que els acredita com a guanyadors de la classe H



El dia 23 de Gener del 2010 a l'hotel Dolce de Sitges es va celebrar la cerimònia de lliurament dels trofeus del campionat de Catalunya Clàssic Regularitat 2009, i que ha comptat amb la presència d'alguns socis del Moto Club Manresa, entre ells el President Joan Molins,

el coordinador Emili Panosa i l'equip format per Ramon Martí Solé i Ramon Santamaria Rodellas, que hi han competit amb el seu Talbot Samba, i que han aconseguit el campionat de la Classe H i un meritori cinquè lloc de la classificació Scratx del campionat.



El Talbot Samba de l'equip del Moto Club Manresa, format per en R. Martí i R. Santamaria

Lliurament de Premis del Campionat de Catalunya Clàssic Regularitat 2009: Sitges 23/01/2010

1r ha quedat el Golf GTI de'n Tallada/Bagó



2n ha sigut el Ford Fiesta S.S. dels Morera



El 3r ha estat en F.Costa amb Golf GTI



El 4t ha sigut A.Sanchez amb un Porsche

Classificació final del Campionat de Catalunya Clàssic Regularitat 2009

Classe E (cotxes fabricats del 1950 al 60)

<u>Pilots</u>	<u>Copilots</u>
1er. V. Roselló	C. Lara
2on. J. De Valles	M. Casals
3er. M. Sabater	C. Roselló

Classe F (cotxes fabricats del 1961 al 70)

<u>Pilots</u>	<u>Copilots</u>
1er. S. Saura	C. Dàtsira
2on. M. Martí	M. Monasterio
3er. J. Escoda	R. Simarro

Classe G (cotxes fabricats del 1971 al 80)

<u>Pilots</u>	<u>Copilots</u>
1er. S. Tallada	T. Bagó
2on. F. Costa	M. Pumarola
3er. J. Morera	O. Morera
32è. J. M ^a Martí	J. Casampera
51è. F. Cobo	M. Cobo

Classe H (cotxes fabricats del 1981 al 83)

<u>Pilots</u>	<u>Copilots</u>
1er. R. Martí	R. Santamaria
2on. J. M ^a Carreras	J. Pou
3er. J. Codina	J. Pallerols
6è. J. M ^a Valls	
27è. J. M ^a Martí	

Scratx

<u>Pilots</u>	<u>Copilots</u>
1er. S. Tallada	1er. T. Bagó
2on. J. Morera	2on. O. Morera
3er. F. Costa	3er. M. Pumarola
4t. A. Sanchez	4t. J. Pou
5è. R. Martí	6è. R. Santamaria

Escuderies

1er. Escuderia Clàssic Lloret
2on. Motor Club Sabadell
3er. Escuderia Costa Daurada
4t. Clàssic motor club del Bages
6è Moto Club Manresa

CAMP. CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2010:

1ª Prova: VI RAL·LI DE LA LLANA 20 i 21/02/10

Vista panoràmica de Llana



Motor Club Sabadell va organitzar els dies 20 i 21 de Febrer la prova inaugural del campionat i probablement la més llarga, ja que en els dos dies es feien uns sis-cents kilòmetres, quatre-cents dissabte i dos-cents diumenge, que transcorrien per les comarques del Bages, Osona, Baix Llobregat, Barcelonès i els dos Vallès, amb las sortides i arribades de las dues etapes al parc Catalunya de Sabadell, centre neuràlgic de la prova. Els més de cent participants van sortir dissabte al migdia direcció cap el primer tram cronometrat; Sant Miquel del Fai de 16,92 km; segon, Gallifa de 15,06 km; tercer, Granera de 19,52 km; quart, L'Estany - Santa Maria de 11,38 km; cinquè, Monistrol de Calders de 15,96 km;

Els cotxes esperant el moment de sortir



sisè, Rellinars de 19,49 km; setè, Viladecavalls de 9,30 km; després d'aquests primers trams, es va fer un petit reagrupament a Vacarisses i vam tornar-hi cap el vuitè tram, Vacarisses de 6,02 km; novè, Montserrat 16,20 km; desè, Estenalles de 24,27 km; onzè, El Suro de 5,92 km; dotzè, Santa Creu d' Olorda de 11,30 km; tretzè, L'Arrabassada de 8,50 km; catorzè i últim, Flor de Maig de 13,20 km, que feien un total de 193,04 kilòmetres cronometrats, per arribar passada la mitja nit a Sabadell, després d'una etapa duríssima, tant pel total de kilòmetres, com pel trànsit de la zona i lo ajustats de temps que estaven els control horaris.

El diumenge a les nou del matí va començar la segona etapa, direcció cap el primer



Sortida del equip del Moto Club Manresa R. Martí i R. Santamaria

CAMP. CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2010:

1ª Prova: VI RAL·LI DE LA LLANA 20 i 21/02/10

Talbot Horizont d'en Martí i Santamaria



tram; Les Arenes de 10,50 km; segon, Sant Llorenç – Sant Feliu 15,09 km; tercer, Castellterçol – Calders 28,09 km; quart, Santa Eulalia de Riuprimer 26,35 km; cinquè i últim, Centelles–Sant Feliu 19,42 km, que fan un total de 99,45 km. de trams cronometrats, per acabar la cursa en el Parc Audiovisual de Catalunya. La segona etapa, va ser molt més curta, però molt més trepidant degut a que alguns dels controls horaris estaven molt ajustats, ja que es circulava per moltes zones urbanes i amb molt de transit en els trams d'enllaç.

L'equip del Moto Club Manresa format per Ramon Martí Solé i Ramon Santamaria Rodellas, amb el seu Talbot Samba, campions de la classe H l'any passat, van obtenir un bon resultat, 13ens en scratx i 5ens de la classe H en la classificació conjunta dels dos dies, tot i que aquest any comencen bé costarà reeditar els èxits de l'any passat, ja que per falta de pressupost no podran disputar totes les proves del campionat, l'altre equip del Moto Club

Seat 131 d'en JMª. Martí i J.Casasampera



Manresa, format per Josep Mª Martí Solé i Josep Casasampera Suárez, amb el seu Seat 131–1600, van assolir la 53ena posició scratx i la 22ena de la classe G.

Els Guanyadors absoluts de la prova van ser l'equip de Motor Club Sabadell format per Sergi Giralte Valero i Joan Corbera Paré, amb el seu Volkswagen Golf GTI MK1 també guanyadors de la primera etapa, l'equip guanyador de la segona etapa va ser el format per Jaume Matas Casasayas i Marià Cifuentes León, amb el seu BMW 323i.



S.Giralt / J.Corbera, Golf GTI, 1ers Scratx

RESULTATS del VI RAL·LI DE LA LLANA

Classe M - 1r	T. Janot – J. Mª Delcor
Classe E - 1r	F. Urpi – M. Urpi
Classe F - 1r	M. Brunells – E. Tortosa
Classe G - 1r	A. Sanchez – D. Cot
Classe G - 22è	J. Mª Martí-J. Casasampera
Classe H - 1r	S. Giralt – J. Corbera
Classe H - 5è	R. Martí-R. Santamaria
Scratx - 1r	S. Giralt – J. Corbera
Scratx - 2n	J. Gubern-J. Pallarols
Scratx - 3r	M. Brunells – E. Tortosa
Scratx - 13è	R. Martí-R. Santamaria
Scratx - 53è	J. Mª Martí-J. Casasampera

Vespa P200E	154.9 punts
Porsche 356 B	142.6 punts
Mini Morris 1275 C	55,7 punts
Porsche 911 2.7	62,7 punts
Seat 131-1600	259,3 punts
Volkswagen Golf GTI	48,8 punts
Talbot Samba	73,7 punts
Volkswagen Golf GTI	48,8 punts
BMW 323 i	54,6 punts
Mini Morris 1275 C	55,7 punts
Talbot Samba	73,7 punts
Seat 131-1600	259,3 punts

COM PUC SER SOCI?

Per ser soci de la nostra entitat només cal que ompli la butlleta de subscripció a baix exposada, amb les seves dades, i ens la pot enviar, tant per fax al 938723620, com per correu electrònic al mail motoclub@moto-clubmanresa.com, o si ho vol, per correu normal a nom de Moto Club Manresa, Muralla de Sant Francesc, nº 49 (Hotel Pere III). També ho pot fer directament per telèfon al nº 938723620 només a partir de les 20:00 hores, o al 625529337 (Sr. López). És important que doni les seves dades bancàries, per així poder domiciliar el cobrament. Si no, li hauran de venir a cobrar a casa seva, el que incrementarà el preu de la quota en 5 euros. 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 manca d'espai. Per més informació truqueu al mòbil: 625529338 (Sr. Panosa)

* Es lloguen pàrkings per motos, interessats truqueu 938725387 / 630928867 (Sra. Isabel)



LA XURRERIA
restaurant

PIRINEU, 3 · TEL. 93 873 23 57 · 08243 MANRESA



R e s t a u r a n t

Ctra. Túnel. del Cadí, Km. 59 C-16
(carril de servei)
Tel. 93 837 02 68 - Fax 93 837 25 54
08650 SALLENT (Barcelona)
E-mail: lasala@lasala.com
<http://www.lasala.com>

La Sala

Descompte 15% a la carta



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	

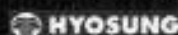


VENDA I SERVEI DE TOTES MARQUES
MOTOS, BICICLETES I QUADS

Jordi Bellés

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



Cafès BUSQUETS

Ctra.de Vic,28 Manresa tel.938741855