

TRACADA



Revista del Motor
MOTO CLUB MANRESA
Nº 12 - ANY 2010

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 RESTANTS pel 2010

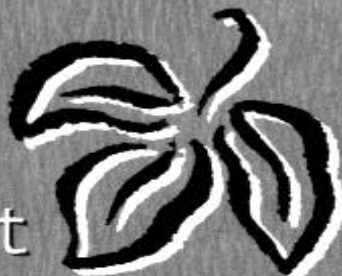
10-11 JULIOL	Moto Turisme - Els Ports - Horta de Sant Joan
4 SETEMBRE	I Ral·li de Cotxes Clàssics "Tres Comarques"
12 SETEMBRE	V Pujada en Costa Marganell-Can Massana (motos, quads i sides) Camp.Catalunya
24 OCTUBRE	VIII Endurada del Bages – Campionat de Catalunya
3 OCTUBRE	Moto Turisme - Excursió
14 NOVENBRE	VIII Moto-cross de Castellolí – Campionat de Catalunya

CATALANADELADHESIU
produccionsgràfiques

Pol. Ind. Pla dels Vinyats, nau1 · T. 93 876 43 30 F. 93 876 43 07 · www.catalanadeladhesiu.com

**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

El pas dels temps fa madurar la fruita més verda. Ja sigui aprenent dels errors o per la capacitat d'auto superació que tant ens caracteritza, "Traçada" continua impertèrrita en el seu tarannà trimestral per tal d'apropar-nos a tots els socis, amics i simpatitzants, tant del Moto Club Manresa com del motorisme en general. Una família que volem agrupar constantment i fer realitat la dita que assegura la força de la unió. No defallirem en cap moment ja que, amb unes persones o unes altres, el Club sempre serà la base de les aspiracions i satisfaccions, no exemptes d'esforços i sacrificis, de tothom qui senti una engruna d'agradable sensació interior al parlar, participar o organitzar qualsevol esdeveniment relacionat, directa o indirectament, amb el món del motor en general i del motociclisme en particular.

De totes maneres, malauradament, una vegada més ens hem de fer ressò de l'alt índex d'accidentalitat que a les carreteres sofreixen els motoristes i de les poques prevencions que es fan en les infraestructures. Certament la majoria dels guarda rails no estan preparats per suportar l'impacte d'un ésser humà i la seva estructura fa que encara sigui pitjor el resultat que no pas la prevenció teòrica, que només serveix per als vehicles amb carrosseria. Alguns, últimament, ja els veiem amb una extensió inferior que vol aparentar, i segurament ho aconsegueix, una limitació d'efectes traumàtics després d'una, mai desitjada, caiguda, però, malgrat tot, encara és insuficient, més si veiem com, constantment, ens anuncien pels mitjans audiovisuals, les noves tecnologies i nous materials més flexibles que poden esmorteir, quasi en la seva totalitat, l'impacte que es produeix en cas d'accident. Serà qüestió de posar fil a l'agulla i reivindicar tant com faci falta, una sensibilització més acurada dels responsables de les carreteres i de tots aquells que tinguin alguna mena de relació amb el món del motociclisme.

Tampoc cal oblidar, que la primera mesura a tenir en consideració, sense la qual és impossible evitar que els accidents segueixin sumant víctimes cada dia, és la prudència dels motoristes i de tots aquells que, a carretera oberta, malgrat tenir més fàcil la circulació, també tenen més números a l'hora de pagar conseqüències d'un accident. Quan el cos és la carrosseria, tota prevenció és insuficient i hem de ser molt conscients de que l'a-

drenalina cal cremar-la amb la mesura que demana el sentit comú i amb la prevenció del que faran els altres, perquè la carretera, avui per avui, encara és de tots i no tots estan preparats per fer-la servir.

Tenim uns encarregats de mantenir l'ordre a totes les vies interurbanes i la seva presència hauria de servir per evitar sortir dels paràmetres que la lògica i, a vegades, la llei ens permeten. Una de les finalitats d'aquests vigilants d'uniforme és, com ja he dit, la prevenció. Abans era el color verd i ara és blau, però la presència llunyana d'un uniforme ens recorda la necessitat de mantenir les regles sota l'amenaça d'una merescuda sanció. El que passa sovint, malgrat tot, i m'imagino que per ordres dels seus caps, és que la seva presència és executiva, o sancionadora, com vulgueu dir-ho. No estan per fer-se veure abans d'una teòrica infracció, sinó que surten quan la inconsciència ens ha fet una mala passada i hem infringit la reglamentació, ara ja llei. Una sanció lògica i irrefutable que ens podríem haver estalviat amb la prevenció d'una presència visible, però com que això sembla molt difícil, i la recaptació prima sobre la seguretat, hem de tornar a ser nosaltres mateixos i mentalitzar-nos, com fem la majoria, de que el millor remei contra l'accident o la sanció, és una circulació estricta amb les normes i una seriositat conscient de que som motoristes i no lladregots de normes. Complim i la seguretat la tindrem guanyada nosaltres mateixos.

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



AVANTCAR Automobils S.A

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

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: motoclub@motoclubmanresa.com

PROVES POC RENDIBLES

Apreciats dirigents del Moto Club Manresa, com a soci de l'Entitat, un dels pocs que crec us queden aquí a Sabadell, em permeto dirigir-me a vosaltres per demanar-vos, si es possible, la resposta a unes preguntes que em faig quan penso en l'entitat que sento com meva, ja que fa bastant de temps que sóc soci.

En primer lloc, després d'assabentar-me i com també explicàveu vosaltres en l'última revista, de que hi ha un complot entre pilots i federacions, preguntar-vos el perquè vau tenir ganes de tirar endavant la Pujada a Sant Mateu de Bages, sense un número de pilots considerat normal, i també segons referències, havent tingut unes pèrdues devastado-



res, que poden fer, econòmicament, un mal molt greu a l'entitat, inclús amb la possibilitat de fer trontollar les altres curses que estan programades i que desitjo pugueu portar a terme.

També sé que fareu la Pujada Sant Feliu Codines, espero que tingueu cura del que feu, ja que la meua opinió és que val més no arriscar per una cosa que no sigui rendible, val més descartar-la. Desitjaria que totes les nostres consideracions us facin ser més curosos en lo pràctic i deixar de banda el romanticisme.

Sense ànim de fer una crítica ferotge, però sí permetent-me un consell d'amic, ja que em considero amic de tots els que fem alguna cosa per el motociclisme.

Josep Piera Calvo

RESPOSTA A JOSEP PIERA CALVO

Benvolgut soci, hem rebut la teva carta i ens ha sorprès una mica la bona acció d'aconcellar-nos en la forma de portar l'entitat.

Sóc l'Emili Panosa, membre de la Junta, però un dels que empeny perquè es facin coses més bones o més boniques i que junt amb d'altres i amb un consens majoritari, donem llum verda a cada activitat, que algunes vegades surten més bé i d'altres val més no parlar-ne.

Considero que, com a soci tens tot el dret, i permetem tutejar-te, de expressar la teva opinió, i també al ser soci, ja coneixeràs i hauràs sospesat la que tenim nosaltres, ja que l'expressem en les revistes que fem cada tres mesos, i en les que diem que nosaltres som unes persones que ja fa 50 anys que estem en aquest Club, que n'hem vistes de totes classes, i que, a la llarga, hem tingut de venir a intentar reflotar l'entitat. Tens tota la raó quan dius que ens movem per romanticisme, i que no hi posem el cap quan fem una activitat, en lo referent a l'assumpte econòmic, però de la mateixa manera que lluitem per tindre uns sponsors, als qui anem a demanar col·laboració, i ells, no per la publicitat, si no més per la amistat personal, et recolzen, ens devem a lo que els hem promès i que si poguéssim fer mes per ells ho fariem, jo crec que aquests tenen mes raons de demanar-nos explicacions.

En quan a la marxa del Club, et diré que estem decebuts totalment amb les Entitats Politiques, Ajuntaments i demés entitats que fan que anem d'aquesta manera, tothom s'a-gafa en la paraula màgica; Crisi. No volem fer com el govern que la vol ignorar, però aquesta crisi, a més de ser econòmica, és també de valors propis i humans, perquè avui, tothom vol ser el protagonista del que creu que és el seu regne, encara que sigui president d'escala, i sense voler menysprear als al·ludits. Això ho explico perquè avui surt una associació de veïns, fent un acte motorístic subvencionat

per l'Ajuntament, apareix un club de fora que ve a Manresa per fer una carrera, i col·labora l'Ajuntament, es forma un club, fora de Manresa, que ve a buscar publicitat per la mateixa ciutat, fet que redueix la possible col·laboració que els sponsors poden fer-nos als clubs Manresans, clubs que tenen 50 anys d'existència i que, com a mínim, porten el nom de Manresa.

En quant a la part econòmica, sí que és preocupant, però tenim els companys que es cuiden d'aquest apartat sempre vigilant, més que si fos una cosa pròpia, ara, si que ens diuen que estiguem en alerta, ja que alguns sponsors que col·laboraven sempre, avui no estan en disposició de fer-ho. No obstant això, mirarem de complir el nostre programa i si no es pot fer, ja us explicarem les raons.

Diràs que és un peix que es mossega la cua, una expressió que es pot aplicar a molts fets que passen avui dia i que no tenen solució, doncs nosaltres creiem que sí, pensem que si aquests que també fan motorisme, fossin capaços de no fer només la seva festa i fossin Manresans i amb ganes d'exercir com a tals, aquests que, de ben segur tenen un grapat d'amics, vinguessin a fer el relleu dels dirigents de les entitats que porten el nom de la ciutat i les defensessin dels perills econòmics, potser aniria millor.

T'emplacem a tu i a tots els que ens llegiu, que feu pinya per treure'ns d'aquest lloc privilegiat que disposem, però que no siguin quatre saltimbanquis, que això ja ho sabem fer nosaltres.

Esperant tenir el gust de coneix-te personalment algun dia i així poder debatre plàcidament els nostres parers, que encara que siguin diferents són sempre per millorar.

I no voldria allargar més del compte un tema que és molt vital per la bona entesa entre persones que, encara somiem fer grans coses en el motorisme i que les hem de fer tots units, i en una bona comunitat de idees, per així, poder transformar-les en fets.

Emili Panosa

**MARITHÉ
+
FRANÇOIS
GIRBAUD®**

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

EL PERSONATGE: JOAN LÓPEZ ENCARNACIÓN

Imatge actual d'en Joan López



Per la revista d'aquest trimestre hem triat un personatge que, apart de ser un dels punts més importants del nostre Club, també és una de les persones més estimades per la seva discreció i el treball constant per assolir el màxim de socis i la grata sensació de tothom de pertànyer a un Club on tots els membres de la Junta es desviuen per fer més planera i agradable l'estància en el mateix. La tresoreria d'una entitat com la nostra és l'ànima del seu funcionament. No hi ha bons presidents ni mals presidents, hi ha bons tresorers o mals tresorers, i avui tenim al davant un dels millors.

En Joan López Encarnación, neix a Manresa el 17 de Gener del 1943. El seu pare, el Sr. Joan, ja desaparegut, i la seva mare, la Sra. Mercè, encara entre nosaltres, es dediquen igual que el nostre protagonista a les canalsaderies, ell va ser el primer de tres fills del matrimoni esmentat, per tant té un germà i una germana. Aquells temps, quan ell va néixer, vivien al carrer de Sant Andreu, al número 10 i de ben petit ja va començar a anar al Col·legi dels Infants, ubicat a la Carretera de Vic i després va anar a l'Acadèmia Balmes, de gran record per a molts de nosaltres, on el seu director, l'enyorat Sr. Ricard Morera Tardà, i les seves germanes, la Senyoreta Blanca i la

Senyoreta Angelita, portaven des dels més menuts al parvulari, situat a la Torre d'en Lluvià, actual seu del Col·legi d'Arquitectes, al carrer de l'Arquitecte Oms, fins als més grans que ja anaven a la Plaça de la Independència, on s'estudiava fins a fer la prova d'ingrés al batxillerat i que era la primera gran revàlida en la vida de tot estudiant. L'amic Joan recorda amb especial afecte a l'encarregat de donar-nos les lliçons religioses que, aleshores s'anomenaven "classe de catecisme", el benvolgut i molt ben considerat a Manresa, el Pare Ferran Torra i Sisquella, de la Companyia de Jesús. Era l'única assignatura que el Sr. Morera ens feia estudiar i aprendre textualment del llibret que ens havien facilitat. Eren temps on l'església manava més que altres estaments i calia quedar-hi bé. De totes maneres, compartim la idea amb el nostre protagonista, que el Pare Torra era una autèntica excepció i només el motivava veure a la mainada créixer en la fe de Déu i amb l'harmonia que això representa.



Llicència de pilot d'en Joan de l'any 1964

EL PERSONATGE: JOAN LÓPEZ ENCARNACIÓN

Fent un Trial en plena juventut



Arribat al punt dels deu anys, just a l'acabar el nivell de primària que aleshores s'impartia en aquell indret, va començar a estudiar comerç, a l'Acadèmia Calmet, i al complir els setze ja va entrar en el món de la cansaladeria com aprenent a Cal Garrosset, situat al Carrer d'Urgell. Al fer-ne divuit va fer el servei militar com a voluntari a Manresa, on encara hi havia la caserna. Acabat el servei patri, va anar a treballar al negoci familiar situat al carrer de Santa Llúcia. L'any 1967 (quatre anys després de llicenciar-se) es va casar i va obrir una cansaladeria al carrer Viladordis, que va regentar fins l'any 2000. Allà van néixer els seus dos fills, en Jordi i en Joan, però com que no van voler continuar amb el negoci familiar, la va traspassar.

Per arribar a l'edat de la jubilació, encara als seixanta cinc, va estar una temporada al

Servei de Manteniment de Carreteres, a Guissona i els últims tres anys ha treballat a "Imprimpsa". La seva implicació en el món de la política va començar amb la UCD d'en Suárez i a l'acabar l'existència del partit com a tal, l'any 1987 va ingressar a Unió Democràtica de Catalunya, on ha exercit durant quatre anys com a Conseller Nacional i dos com a President del Bages. No ha ocupat mai un càrrec electe, però ja us deia al començament que en Joan és un home del treball constant i no de floritures propagandístiques, malgrat reconèixer que, des de que estava en actiu fins al moment, ostenta el càrrec de President Local del Gremi de Cansaladers.

La seva vinculació amb el Moto Club Manresa comença gràcies al Sr. Emili Panosa, ja que havien fet el servei militar junts i al acabar-lo, es van arremangar per posar en solfa un Club que, segons assegura, estava com està ara, pràcticament inoperant. Gent gran que es cansaven de fer tota la feina i manca absoluta d'intencionalitat d'afiliar-se la gent jove. Al arribar ells, i d'altres, la maquinària va tornar a funcionar fins al dia d'avui, on la història es repeteix. Ràpidament va fer a la Federació, els cursets de director de carrera i de comissari, feines que encara actualment exerceix per l'anomenada manca d'afluència de socis nous.

Al demanar-li que especifiqués una mica el perquè actualment és tant difícil trobar gent que es compromet, explica que la vida actual comporta més feina per mantenir una casa i la gent jove està massa ocupada per entretenir-se en aquestes tasques més sacrificades. Diu que només els jubilats tenen el temps i les ganes de fer-ho, amb el perill que això comporta d'acabar desapareixent sinó entren persones noves amb l'ànsia i l'ímpetu que ells hi van posar i, afortunadament, encara hi posen.

Va ser vocal de la Junta fins a l'any 1986, quan el president d'aleshores, el Sr. Hernández, el va anomenar tresorer i fins al dia d'avui ha estat exercint el càrrec. Entre algun somriure gens malintencionat, es manté ferm en rebutjar qualsevol possibilitat d'arribar a la presidència. En l'apartat sobre la seva participació en les curses organitzades pel Club, recorda haver intervingut en alguns

EL PERSONATGE: JOAN LÓPEZ ENCARNACIÓN

Festa del 50è aniversari del Moto Club Manresa, que va coincidir amb un relleu de president



trials socials i la cursa clàssica que es feia per les Festes de la Misteriosa Llum. Aquesta última prova la recorda amb especial estimació, ja que l'any 1964, el dia 23 de Febrer, ell la va guanyar. La resta d'activitats s'han reduït (que no és poc) a l'organització de curses i esdeveniments estructurats pel mateix Club. Reconeix la dificultat que té aquesta tasca, ja que, malgrat ser una feina que no es veu, resulta molt feixuc clavar estaques, col·locar les bales de palla, marcar els circuits, fer de control...etc. Abans, especifica, per fer de control la gent es barallava i ara s'ha de pagar perquè algú vulgui venir a fer-ho.

També recorda que ha participat en l'organització de grans esdeveniment computables per campionats estatals i mundials. Una vegada, comenta, a Bufalvent van organitzar un esdeveniment que contemplava la execució de cinc proves a l'hora. Velocitat, trial, motocròs, auto cros i resistència, voltava l'any 1972 ó 1973, no ho recorda amb exactitud. A la insistència de la manca de col·laboradors, li demano que expliqui, segons ell, el perquè d'aquesta dificultat i n'explica dues de força convincents. Sense cap ànim masclista, queda clar, als anys seixanta, quan ells van entrar,

les esposes estaven a casa fent les feines de la llar i durant la setmana el lògic comentar del dia a dia era molt fàcil i això donava una sortida a que els dissabtes i diumenges l'home pogués sortir i col·laborar en la organització i desenvolupament de les curses. Avui dia la dona treballa i legítimament, estan esperant el cap de setmana per anar a esquiar si és hivern o anar a la platja si és estiu. També veu com un motiu causant, l'horari del jovent, avui la gent jove se'n va a dormir a les sis o les set del matí i aquesta és l'hora que ells s'aixequen per començar a muntar l'enrenou. Alguna vegada s'han trobat amb el compromís d'assistència d'algú que, al final no és presenta perquè havia d'anar a dormir. Parlant de les colles de motoristes que sovint veiem els diumenges, diu que són colles que queden entre setmana per anar a esmorzar a algun lloc determinat i no han de passar per cap club. Per fer una cursa ben organitzada s'han de demanar els permisos pertinents a Trànsit, als Ajuntaments i complir tots els requisits necessaris per poder-la efectuar. Aquestes colles no necessiten més que uns amics, unes motos i unes sortidetes matinals. Al migdia tots són a casa per dinar, mentre que els organitzadors

EL PERSONATGE: JOAN LÓPEZ ENCARNACIÓN

de curses surten a les sis del matí i tornen a les nou o les deu de la nit. No n'hi ha prou amb muntar, sinó que a l'acabar s'ha de desmuntar i els motoristes de diumenge i esmorzar no volen aquests compromisos.

No és per caure en cap tòpic, però reconeix que una altra dificultat que ara tenen i abans no, és l'econòmica. Els espònsors han retallat moltíssim i només s'aguanten els amics més implicats, per altra banda, els ajuts oficials de diputacions, ajuntaments, etc. s'han retallat dràsticament i gairebé es podria dir que estan a zero. Els esforços que es fan per aconseguir més ajuts, sempre corren a càrrec dels mateixos i, a vegades, l'esperit defalleix. El canvi en la presidència del club no l'hi ha ofert les perspectives esperades, sobretot en l'apartat de les motos antigues, i això ha estat causa d'alguna baixa en el tram social. També és cert, que el nou president, una persona jove, està en plena etapa laboral i les reunions que la Federació convoca a Barcelona o allà on s'escaigui, no té en compte aquesta possibilitat i, naturalment, el que treballa no perdrà la feina o la jornada per assistir a unes converses que, tant es poden fer a les cinc de la tarda com a les nou del vespre. Haurien de saber compaginar l'afició amb

el deure i això, sembla ser, que és molt complicat. Tot plegat és un cabdell que si no es busquen solucions ràpides, el Moto Club Manresa passarà a ser una història bonica, romàntica però inexistente. Diu estar satisfet del seu pas, ha treballat moltíssim per mantenir el Club, però mostra certa recança al no trobar continuïtat. Malgrat tot, pensa que encara és possible, que el dia menys pensat vingui gent jove i digui que ja se'n faran càrrec. Gustosament els hi donarà tots els papers, trobaran un Club sanejat i encara en funcionament. No se sap fins quan.

Ens fem en el terreny de les anècdotes, però crec que és més important aprofundir en la idea de l'amic Joan i lluitar colze contra colze per trobar-hi una continuïtat necessària pel bé del Club de Manresa i del món de motor en general. Moto Club Manresa és viu, respira sanament gràcies a persones com ell i abans de caure en l'oblit o la postergació, seria necessari trobar continuïtat. Tots ens ho mereixem i Manresa ens ho exigeix. Sempre s'ha dit, i més en un món on les curses son habituals, que després d'una pujada ve una baixada. A veure si arriba aviat.

Joan Soler i Golobart



Foto de la presentació i recuperació del campionat català de pujades en costa, l'any 2007

ENDURO ACTUAL: ROGER SANLLEHI

PRIMERA MEITAT DE TEMPORADA 2010

Hola de nou, com esteu? Espero que molt bé! Des de l'última vegada que us vaig escriure han passat moltes coses, i per això, anirem per parts. A principis de març va finalitzar el Campionat d'Espanya de Cross-Country, que comptava amb tres proves. El vencedor va ser el pilot d'Husaberg Oriol Mena, seguit de Joan Barreda (Suzuki) i de Juan Pérez de la Torre (KTM). No vaig prendre part en cap carrera d'aquest campionat perquè estava en fase de recuperació de la lesió que vaig patir, a finals d'octubre. De fet, aquest principi de tempo-

La nova Husqvarna, amb la que competirà aquest 2010



Molt de fang a Requena

rada no ha estat fàcil i és que vaig començar a agafar la nova moto, la Husqvarna TC 250, a finals de gener i no vaig tenir temps suficient d'adaptació i de preparació per l'inici del nacional d'enduro, que va ser a mitjans de Març, a Requena, carrera en la que, per cert, hi va haver molt fang. La següent carrera va ser a finals de Març a Ponts, on com sempre, el MC Segre va realitzar una gran tasca, llavors va tocar el torn de la

primera cita gallega a Lalín, a finals d'abril i de la segona a mitjans de maig A Peroxa. Ambdues es van caracteritzar per ser exigents i complertes. Tot i no arribar al 100%, he aconseguit molt bons resultats i ocupo la vuitena plaça provisional a la categoria d'Enduro 1. Les classificacions provisionals són les següents: a Enduro 1 el líder és Víctor Guerrero (Yamaha), seguit de Jordan Curvalle (Sherco) i de Mario Román (KTM). En Enduro 2 el líder és Iván Cervantes (KTM)



Bona actuació d'en Roger a Ponts, amb dos novens llocs.

ENDURO ACTUAL: ROGER SANLLEHI

PRIMERA MEITAT DE TEMPORADA 2010

seguit de Juha Salminen (BMW-Husqvarna) i de Jordi Figueras (Gas-Gas) i en Enduro 3 el primer classificat és Cristóbal Guerrero (Yamaha), seguit d'Oriol Mena (Husaberg) i d'Aarón Bernárdez (KTM)

Pel que fa al campionat de Catalunya, cal dir que ocupo la tercera plaça provisional a la classe Enduro 1 i que les opcions de victòria en aquest campionat s'han esvaït, després d'haver-me de retirar en l'última cita del campionat, degut a problemes mecànics.

La crono era molt ràpida

Els 1rs dies el circuit estava complicat degut a les plujes



Aquest any no prenc part en cap carrera del mundial; s'han realitzat ja les tres primeres cites d'aquest campionat, concretament el GP d'Espanya, el de Portugal i el d'Itàlia. En Enduro 1 el francès Antoine Meo (Husqvarna) n'és el líder, seguit de l'espanyol Cristóbal Guerrero (Yamaha). En Enduro 2 Iván Cervantes ocupa la segona posició, darrere el finlandès Mika Ahola (HM-Honda) i en Enduro 3, el britànic David Knight (KTM), lidera per davant del francès Christophe Nambotin (Gas-Gas).

En el pròxim escrit us explicaré com han anat les dues últimes cites del nacional d'enduro, una de les quals es disputa a casa, a Súria els dies 18 i 19 de setembre.

Per més informació consulteu www.befurious.com, així com també www.abcwec.com, www.rfme.net, www.theclockstaff.com i www.fcm.cat

Moltes gràcies,

Roger Sanllehi



La segona especial era una Extrema Artificial amb troncs i salts

RACÓ DEL POETA: BON MENÚ

Cançó Popular Referida a La Restauració (1950)

Cambrer! Senyor! Cambrer! Senyor!
Un bon menú. Un bon menú

Vermut amb olives, patates fregides.
Ous, cervell i fetge amb sang.
Llebre i bon vi blanc. Bo!

Vermut amb olives.....

Sopa a la Boullabesa, truita a la
francesa i puré de rap.
Consomé amb petxines,
gran guisat al parisien
i ous fets al gratén

Sopa a la Boullabesa.....

Pollastre rostit, molt ben rostit amb
amanida.
Bon menú! Bon menú! Bon menú
senyor tenim

Pollastre rostit Bó

Calamars i lluç i pops amb maionesa,
Bacallà amb samfaina
Bacallà i gambes, gambes,
gambes a la planxa, gambes a la planxa



Llagosta amb sal, sal, amb sal
Amb sal, amb sal,
amb salsa verda.

Bon menú! Bon menú!

Bon menú! Senyor
Xampany, Xampany, Xampany,
Xampany, Xampany, Xampany,
De bona marca, bon menú!

Bon menú!

bon menú! Senyor bó!

Fruita variada, fresca i escollida.
Confitura d'albercoc
Amb un dit de rom rom!

Fruita variada.....

Crema, bunyets de nata
O bé una cristina de pA de pessic
i de xocolata i un tall de formatge
blanc
i un de roquefort

Crema, bunyets.....

I després un gelat
I un cafè i que us faci bon profit!



Servei oficial
Volkswagen - Audi

Nou Motor

Avgda de Pirelli, 14
08241 MANRESA
tel-938723332 / 938754079



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

Horari de 08.00 del matí a 01.00 de la nit

Restaurant

MOS

Entre les bestioles hi ha gran expectació. No és per menys; perquè es va a procedir a...

LA MATANÇA DEL PORC

Ben vingut siguis desembre
amb teus dies freds i curts
tú ens portes al cap d'any
amb moltes festes d'alegria.

A ben poc, l'any nou ens dona
sense ficar-hi augment ni plussos
no ens regategen el temps
i vols que al passem ben bons

Però en parlar de tú per casa...
suposa un gran enrenou
al rebost sols hi ha estagues
i la paella no fregeix ni cou.

Allò del porc de l'any passat
a casa s'ha ben acabat
sols l'olla per l'escudella
és el que per casa es fa rodar
de butifarra i costella
ningú sap ja quin gust fa.

Algun trosset d'arengada
per embolicar-hi el pa,
l'esqueixada de bacallà,
patates i aigua fresca
és el poc que ens fa tirar.

Un porcàs grassot i murri
rondineja per la cort,
que apamat per la mestressa
diu que fa set pams i quart.

A la cuina es rondineja
amb carassa i mal humor,
tots voldríem fixar el dia,
el dia de matar el porc.

Per fi es fixa el dia,
la mestressa ja ho redressa
renta draps, tupins i olles,
i deixa ben net el rebost.

El pare de la mainada
amb palica i bon humor
esmola ganivets i tisores
per a fer millor la feina al porc

El proper dijous següent
tot just punteja el dia
arriben uns convidats
com qui va a festa major

L'all-i-oli un xic pica,
el cap de porc estofat
fan honra a la diada



que per avui s'ha fixat

Arriba el matarife
amb ganxos i ganivets
I part primera és l'esmorzar
que la panxa ja ho demana.

Tot seguit s'agafa el porc
i per privar-lo d'esparnegar
tota la casada a sobre
per veure si es pot matar

Un cop mort i eixerreit
es comença a esvollegar
fent mil troços de la bèstia
perquè es pugui dominar.

A la cuina una ollassa
amb un caldo que estorronya
la mestressa fent pilota
i la pubilla amb sa catxassa
dóna taba als forasters
que talanegen per la casa

Es mira la cansalada
que interessa als forasters
es calcula la pesada
comentant la bèstia que és.

El dinar és arribat
l'escudella, el bullit,
aquell pollastre amb pinyons,
aquell cafè amb conyac.
El dinar que aquesta diada
que a la matança ha honrat.

Es fan moltes butifarres,
llangonisses i pernil,
es confita la costella.

Es despatxen els convidats
amb mils gràcies i disculpes,
ambdues parts s'han despatxat

El rebost està que <xuta>
tenint tiberi per tot l'any,
les estagues ja treballen
sense pols ni un telarany.

Per tota la casa hi ha alegria
perquè la miseria ha acabat,
el porcàs grassot i murri
és al rebost penjat.

Amb aquest joc de tiberi
que tota la casa flaire fa
s'han despedit arengades
i racions de bacallà.

Es supprimeix l'escudella,
caldos i bullidures
per tallots de butifarra
i altres lllaminadures.

La paella ja treballa
enllardada fins els peus
les graelles no reposen
sucades de cap a peus.

A casa tots van untats,
tots rebossen d'alegria,
sense pensar en el temps passat
ni si en queda pel pròxim dia.

RESUMINT: que el bon tiberi
per nostra casa és el tot,
quan estem tips, a vegades,
comentem aquell refrà català
que diu: A les penes, punyalades

XI PUJADA EN COSTA CALLÚS - SANT MATEU

MOTOS / QUADS / SIDECARS 15-05-2010

Lliurament a Jordi García del 1r premi



El Moto Club Manresa va organitzar ahir l'onzena edició de la popular Pujada Callús Sant-Mateu, prova puntuable per la Copa Catalana de Muntanya de Motociclisme, que va aplegar un total de 20 participants que van disputar la competició en moto o quad. Tots els competidors van realitzar dues mànegues per intentar assolir el millor temps possible, en un circuit que comptava amb 22 controls. Finalment, el guanyador absolut va ser Jordi García, amb un quad KTM. En motos, el millor va ser Martí Puigrodon, que va competir amb una Honda CRF.

Jordi Garcia amb Quad, guanyador Scratch



En un ambient distès i amb una gran quantitat de públic que es va repartir al llarg del recorregut, la ja tradicional Pujada de Callús a Sant Mateu va transcórrer sense cap problema destacable. En la pujada si van poder veure des de motos de trial fins a quad, passant per dos sidecars. Va ser, però, i degut als efectes de la crisi, una edició amb menys pilots que en l'any passat, en què hi va haver més de 40 participants.

D'entre tots els competidors, Jordi García (quad KTM) va ser el més ràpid, en completar el recorregut, un total de cinc quilòmetres, en



Va fer un dia esplèndid, fet que va aplegar 20 participants i u na gran quantitat de públic

XI PUJADA EN COSTA CALLÚS - SANT MATEU

MOTOS / QUADS / SIDECARS 15-05-2010

Pere Auradell amb Norton 1r de la seva cat



Rosario Cano amb una Montesa clàssica



Martí Puigrodon, 2n amb la Honda CFR



Eduardo Armengol amb la clàssica Guzzi



només 3 minuts i 2 segons. El segon millor temps també va ser seu, el va fer en la primera mànega, i va ser només un segon més lent

El segon classificat absolut (el primer en motos) va ser Martí Puigrodon, a més de 7 segons de García. El podi el va completar Jaume Sureda Fauchs, que va fer la pujada amb una Aprilia Tuono, en 3 minuts, 12 segons i 9 dècimes. Darrera seu, a poc menys de dos segons, va quedar Carlos Golano Guix, pilotant una KTM. Els altres dos quads participants, de Joan Gutiérrez i Josep Puertas, van ser cinquè i sisè respectivament.

Només dos pilots es van veure obligats a abandonar, Rosario Cano, que va poder completar la primera mànega, i Antonio Font.

Els dos sidecars van ser la part exòtica a la cursa, malgrat que els seus temps van estar lluny de la resta de competidors. Marcel Mestres i Eduardo González, pilotant una Yamaha, van completar el circuit en 4 minuts, 16 segons i 1 dècima. Només 7 dècimes més lents van ser José J. Villanueva i Manuel Jara. Del Moto Club Manresa, Joan Josep Busquets va ser setè, mentre Josep Brunet va finalitzar en novena posició.



Marcel Mestre i Eduardo González amb side



Els side-cars fan la prova més atractiva

XI PUJADA EN COSTA CALLÚS - SANT MATEU

MOTOS / QUADS / SIDECARS 15-05-2010

CLASSIFICACIONS FINALS SCRATX

Clt	Dor.	Cognoms i nom	Grup	Class	Vehicle	Mànega 3	Mànega 4	Diferència
1	88	GARCIA GARCIA JORDI	Q	10	KTM	3:03.696	* 3:02.281	
2	29	PUIGRODON CREUS MARTI	M	3	HONDACRF	3:11.367	* 3:09.698	7.417
3	76	JAUME SUREDA FAUCHS	M	6	APRILIA TUONO	* 3:12.905	3:13.501	10.624
4	58	CARLOS GOLANO GUIX	M	3	KTM	3:18.862	* 3:14.715	12.434
5	5	JOAN GUTIERREZ GONZALEZ	Q	10	YAMAHA YFZ	3:15.371	* 3:15.198	12.917
6	34	PUERTAS CASANOVAS JOSEP	Q	10	YAMAHA RAPT	3:15.601	* 3:15.373	13.092
7	20	BUSQUETS ESTEBAN JOAN JOSEP	M	3	GAS-GAS	3:25.806	* 3:25.335	23.054
8	63	PERE AURADELL GAMELL	M	8	NORTON	3:35.839	* 3:34.123	31.842
9	54	JOSEP BRUNET CABANES	M	5	BMW VS	* 3:37.940	3:38.398	35.659
10	67	BLAS SANCHEZ CANO	M	7	MONTESA	* 3:41.738	3:42.456	39.457
11	46	ARMENGOL UÑO EDUARDO	M	8	GUZZI	* 3:43.857		41.576
12	44	NAVARRETE ESTEVEZ JOAN	M	8	BULTACO	3:46.931	* 3:45.247	42.966
13	48	FERNANDEZ BEL JOAQUIM	M	7	BULTACO	3:53.096	* 3:52.664	50.383
14	32	ROSARIO CANO BATLLE	M	7	MONTESA	* 3:53.775		51.494
15	9	NAVARRETE ANTONIO ANTONIO	M	4	KTM	4:00.472	* 3:54.731	52.450
16	86	LLUIS MENGUAL DIGON	M	7	BULTACO PURSAC	4:01.595	* 3:59.827	57.546
17	23	GOMEZ VALLDECILLOS MANEL	M	7	MONTESA IMPALA	4:05.827	* 4:05.199	1:02.918
18	27	MARCEL MESTRES EDUARDO GONZALEZ /	M	11	YAMAHA	4:17.630	* 4:16.176	1:13.895
19	28	JOSE J.VILLANUEVA MANUEL JARA /	M	11	HONDA CBR	* 4:16.953	4:17.835	1:14.672

Abandons - Mànega 3

79 ANTONIO FONT CARNE M 3 HUSABERG

Abandons - Mànega 4

32 ROSARIO CANO BATLLE M 7 MONTESA * 3:53.775



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

X EXCURSIÓ DE MOTO DE CARRETERA CALÇOTADA I VISITA A CONESA (7/03/10)

Teníem que anar ben abrigats per passejar pels carrers medievals de Conesa



Els motoristes més intrèpids, i també, més ben informats gràcies als homes i dones del temps, van assistir a l'excursió programada per la secció de motos de carretera del Moto Club.

Al març tocava Calçotada i per completar el dia, teníem programada una visita cultural, aquesta vegada al poble medieval de Conesa, on ens esperava el seu Regidor de Cultura, Ramon Tort, que ens va fer una visita guiada per el petit poble emmurallat, malgrat que tenia un dia molt complert, degut a que esperaven la visita al poble de l'arquebisbe, cosa que no passava des de feia moltíssims anys. Agraint la seva amabilitat, el President del Moto Club, Joan Molins, li va lliurar un record de la nostra visita.

Feia molt fred però, malgrat tot, els 19 assistents vàrem gaudir de la visita i després, de la magnífica calçotada al Restaurant Heretat Masia Poblet. De fet, els calçots eren boníssims, però, el millor va ser la companyonia i les ganes de passar-ho bé.

Demostrant que som gent moderna, el nostre company Moisès Feliu, sempre a l'última, va divulgar l'excursió en directe al FaceBook.

A la sortida ja començava a ploure, però només va ser un petit avançament del que passaria a la nit, quan ja estàvem tots confortablement a casa, i que va ser, tal com van vaticinar els homes i dones del temps, una nevada i un fred realment intens.

Vicenç i Cecília



Aquí, si no anaves amb pitet podies quedar ben tacat.

XII PUJADA EN COSTA CALLÚS - SANT MATEU

Memorial Laia Altimira 16-05-2010

Fernando Altimira, amb el seu BRC Bango 02, ha quedat 1r Scratch en aquesta XII edició



Bé, s'ha aconseguit, aquest any semblava "missió impossible", però gràcies a la tossuderia d'alguns, entestats en no deixar caure la prova emblemàtica del Moto Club Manresa, encapçalats per l'imprescindible Emili Panosa, vàrem poder fer altre cop realitat la Pujada en Costa Sant Mateu de Bages de cotxes i motos.

Bé, jo us faré la crònica de la pujada de cotxes. La inscripció va ser, comparant-la amb

la de l'any passat, bastant reduïda, però amb els 24 corredors que hi vam participar ens va quedar una bona representació de tots els grups. El fórmula Renault d'Enjuanes, aquest cop, pilotat per un molt i molt jove Eduard Camps, que segons els entesos "promet", les ràpides barquetes CM, encapçalades per el guanyador del l'any passat, en Altamira, els turismes que estaven molt ben representats, encara que no fos en quantitat, sí en qualitat,

també, dos potents Porsches, un rapidíssim Peugeot 106 "Kitcar", un Citroën AX Sport, i el Renault Clio RS, el BMW 325, etc.. Entre els clàssics, l'Alpine d'en Claude Darne, i l'Escort MKI, vam donar color i qualitat a una inscripció molt brillant.

El dia magnífic que va fer, va ajudar molt en l'afluència de públic, que va respondre molt bé, seguint, crec jo, l'any que hem tingut més espectadors.

Les mànigues d'entrenaments començaven puntualment a les 10 del matí, i les ràpides barquetes CM, marcaven els millors temps, el local Fernando Altamira, dominava les dues



El Citroen de Boluda, 3r Scratch en turismes

XII PUJADA EN COSTA CALLÚS - SANT MATEU

Memorial Laia Altimira 16-05-2010

Isaac Guillen ha obtingut una meritòria 2a posició Scrath, amb el seu Speed Car GT 1000



mànigues d'entrenaments, en les que Eduard Camps es començava a familiaritzar amb el seu potent formula Renault i el Peugeot 106 kitcar, d'en Jordi Vilardebò i el Clio RS, d'en Josep Solà, tenien una lluita personal en desplaçar als potents Porsches, del francès Didier Silve i en Josep Treserra, al darrera seu.

En la primera màniga de carrera, fou el Bango d'en Altamira que es destacava amb un bon crono de 2.50.092, crono que, a la fi, li donaria la victòria, seguit per l'andorrà Ramon Plaus, a tres segons. En turismes el Clio RS d'en Josep Solà i el 106 kitcar d'en Jordi Viladerbò, quedaven separats per 10 centèsimes; 3.07.228 i 3.07.237, al·lucinant en dos cotxes tant diferents, i en 5 km. l'Alpine d'en Claude Darne, sorprenia a tots els que no coneixien, tant la qualitat del seu pilot, com l'origen del l'Alpine, ex-oficial de la fabrica Renault, col·locant-se immediatament darrera dels dos Porsches.

En la segona màniga de carrera, el primer en passar el crono fou el CM d'en Isaac Guillem, seguit per l'ando-

rrà Ramon Plaus, relegant en Altamira a la tercera posició, encara que sense poder batre el temps de la 1ª pujada, deixant la victòria doncs, en mans del guanyador de l'última edició.

En turismes, l'ordre de la classificació no va canviar i la victòria en turismes fou per el Renault Clio RS, d'en Josep Solà, segon el Peugeot 106 kitcar d'en Jordi Vilardebò, el Citroën d'en Oriol Boluda, precedit pels dos



Didier Seive, Porsche, novetat d'aquesta temporada

XII PUJADA EN COSTA CALLÚS - SANT MATEU

Memorial Laia Altimira 16-05-2010

El Renault Formula, heretat de Jordi Enjuanes, ara conduït per Eduard Camps, 5è Scratr



Porsches, de Didier Seive i Josep Treserra, que quedaven just davant del sorprenent Alpine d'en Claude Darne. També vull destacar l'actuació del Porsche 924, de regularitat d'en Jaume Ferrer.

El parc tancat fou muntat a les portes de l'Ajuntament de Callús i el

Eloi Massip de MCM, amb Clio, 2n classe 12



lliurament de premis, precedit per el corresponent aperitiu, es va dur a terme en el local social, cinema de l'Ajuntament de Callús i tot va ser com ho acostuma a fer el Moto Club Manresa, esplèndid.

Fernando Altamira.



Albert Naval amb BMW 325 i, ha quedat 2n de la seva classe 8, 9è en turismes i 15è Scratr

XII PUJADA EN COSTA CALLÚS - SANT MATEU

Memorial Laia Altimira 16-05-2010

El Silver Car de Josep M^a Costas dins la categoria CM i la classe 14, ha quedat 6è Scratx



CLASSIFICACIONS FINALS SCRATX

Clt	Dor.	Concursant	Cognoms i nom	Grup	Classe	Vehicle	Mànega 3	Mànega 4	Diferència
1	3	Moto Club Manresa	Fernando Altimira Pladevall	CM	14	BRC Bango 02	* 2:50.092	2:55.278	
2	2	Escuderia Costa Daurada	Issac Guillén Perez	CM	14	Speed Car GT 1000	2:53.595	* 2:51.109	1.017
3	5	Automòbil Club d'Andorra	Ramon Plaus Bosa	CM	14	Speed Car GT 1000	* 2:53.026	2:53.687	2.934
4	6	Escuderia Osona	Esteve Torrent Pujol	CM	14	Speed Car GT-1000	* 2:55.094	2:55.837	5.002
5	1	Escuderia Gironella	Eduard Camps Camps	E/D	13	Renault Form.	3:00.510	* 2:59.551	9.459
6	4	Escuderia Gironella	Josep M ^a Costa Canudas	CM	14	Silver Car	* 3:01.271	3:02.293	11.179
7	8	Motor Club Sabadell	Josep Sola Segura	N	3	Renault Clio RS	3:07.228	* 3:06.126	16.034
8	12	Auto Club Ronçana	Jordi Vilardebo Casas	A	6	Peugeot 106 Kitcar	3:07.237	* 3:06.291	16.199
9	20	Motor Club Sabadell	Oriol Boluda Forn	FX	12	Citroen AX Sport	3:10.838	* 3:10.769	20.677
10	14	Didier Selve	Didier Selve	GT	11	Porsche 911 GT3	3:13.489	* 3:12.685	22.593
11	15	Escuderia Osona	Josep Traserra Costa	GT	11	Porsche 911 GT3	3:15.816	* 3:13.633	23.541
12	25	Automòbil Club d'Andorra	Claude Darné	H	16	Alpine A-110	* 3:18.474	3:25.205	28.382
13	19	Escuderia TRS	Josep Bellmunt Centeno	DS	8	Volkswagen Golf TDI	3:19.708	* 3:19.435	29.343
14	11	Motor Club Manresa	Eloi Masip Noguera	FX	12	Renault Clio	* 3:23.710	3:27.353	33.618
15	17	Escuderia Mollerussa	Albert Naval Bayo	XA	8	BMW 325 i	3:25.727	* 3:23.757	33.665
16	18	Moto Club Igualada	Joan Morros Abadal	XN	3	Volkswagen Golf GTI 1,8	* 3:26.312	3:26.615	36.220
17	10	Escuderia Osona	Alfonso Perez Gomez	N	3	Renault Clio RS	* 3:26.371		36.279
18	24	Escuderia Lleida	Joan Colell Vila	H	16	Ford Escort MkI	* 3:27.839	3:28.103	37.747
19	21	Motor Club Sabadell	Joan Garcia Perez	FX	12	Citroen AX Sport	3:31.606	* 3:28.747	38.655
20	23	Escuderia Osona	Daniel Domene Justo	FX	12	Opel Kadett 2,0	3:30.871	* 3:30.064	39.972
21	26	Escuderia Gironella	Jesus Borrellas Rodriguez	H	16	Seat 124	3:39.659	* 3:39.002	48.910
Absents - Mànega 3									
	9	Escuderia TRS	David Becerra Aguilera	N	3	Renault Clio RS			
Absents - Mànega 4									
	9	Escuderia TRS	David Becerra Aguilera	N	3	Renault Clio RS			
Abandons - Mànega 4									
	10	Escuderia Osona	Alfonso Perez Gomez	N	3	Renault Clio RS	* 3:26.371		

ACTUALITAT DEL MÓN DEL MOTOR

En Toni a Le Mans. on va guanyar



Dues decepcions han marcat l'actualitat del món de la velocitat i una alegria. Que us poso primer?. Va, la bona, que diuen en els acudits. Doncs, en Toni Elias, que des d'aquestes pagines animàvem a ser campió de Moto 2, ja ens ha donat varies alegries, felicitats i endavant Toni, continua així tot l'any, a veure si podem celebrar el primer títol mundial de velocitat a Manresa.

La mala noticia local son els dos fiascos de la Ducati d'en Carles Checa, que als Estats Units, anant el primer en les dues mànigues de Superbike, el va deixar tirat, fent que, un

Accident d'en Rossi on es va lesionar.



campionat que tenia a la ma, se li posi un xic més complicat. Res a veure però, amb la mala sort d'en Valentino Rossi, que al trencar-se la cama per la tibia i el peroné, ha quedat descartat ja, per aquest campionat, i "ai" que em sembla que tenim aquí la fi d'en Rossi com a corredor de motos, encara que m'agradaria equivocar-me però, o be se'n va als cotxes, o crec que aquí, en aquesta caiguda, queda finalitzada la història d'aquesta grandíssima persona que és en Valentino, el nostre ídol mundial.

Fernando Altimira



Salt Lake City, on Checa es va tenir que retirar en les dos mànigues, quan les liderava.

XI EXCURSIÓ MOTO-TURÍSTICA A ÀGER (25/04/10)

Moment de la visita al monestir de Santa Maria de Bellpuig de les Avellanes, d'estil gòtic.



El diumenge 25 d'abril, aprofitant els primers dies de bon temps, ens vàrem reunir 14 motos amb 22 persones per fer uns 400 km. de ruta en total.

El nostre company Albert Vidal estrenava moto i es va incorporar a Pons per ensenyar-la als amics, després d'admirar-la una estona mentre estava parada, ens va fer una demostració en marxa del potencial de la BMW-K1300-S, tenint els seus "minuts de glòria", ja que, tal com estan les normes, s'han d'anar respectant les lleis.

Vàrem fer una visita ràpida al Monestir de Santa Maria de Bellpuig de Les Avellanes i després ens vam acostar a l'ermita de La Pertusa, per un camí força dolent, seguidament ens vàrem dirigir a Àger, on hi ha un castell, tot just acabat de rehabilitar i que encara no està obert al públic, però nosaltres el vam

poder visitar en primícia, per gentilesa d'un regidor del poble.

Feia un dia excepcional, que semblava d'estiu i es va agrair anar a dinar a un bufet, prop de l'aigua del pantà.

Vicenç Coma i Cecília Térmens



Vam estar molt bé al bufet on vam dinar, prop del pantà

XXXII PUJADA EN COSTA BIGUES I RIELLS SANT FELIU DE CODINES 06-06-2010

Tot i la pluja que va endarrerir la sortida, al final molts aficionats es van congregar per veure la cursa



Martí Puigrodon (Honda CRF) va ser el guanyador, aquest diumenge, de la 32^a edició de la Pujada en Costa de Bigues i Riells a Sant Feliu de Codines. Puigrodon va completar els 4.600 metres de revolts en 2min 39s 381. El segon classificat va ser Jaume Sureda (Aprilia Tuono), amb un temps de 2min 40s 454; va completar el podi Xavier Tapias (Honda) amb un crono de 2min 41s 416. Els dos següents classificats van ser José Puertas (Yamaha) amb un temps de 2min 43s 264, i Ram Hernández (Honda CRF 450), amb 2min 44s 167. La pluja, a primera hora del matí, va fer témer

pel desenvolupament de la prova, però la meteorologia va ser benevolent i només va caldre endarrerir 20 minuts els primers entrenaments, que van començar a les 10 del matí. De mica en mica, els revolts de la mítica pujada es van anar omplint d'aficionats, amb

ganes de veure les evolucions dels 22 participants, entre els quals hi havia un bon nombre de màquines i marques clàssiques com Ossa, Bultaco i Montessa. També s'hi va poder veure una Yamaha de canvi automàtic que va aconseguir acabar en 12a posició, pilotada per



La Honda guanyadora d'en Martí



Moto Club Manresa protegeix molt bé les curses



La mítica Ossa en el moment de la sortida

XXXII PUJADA EN COSTA BIGUES I RIELLS SANT FELIU DE CODINES 06-06-2010

Pere Auradell amb Norton, 1r de la categoria 8



Blas Sánchez amb Montesa, 1r de la categoria 7



Eduard Blanc (3min 5s 728). A banda de les motos hi van participar quads i sidecars, i l'espectacularitat d'aquests darrers va fer les delícies del públic. L'acte de lliurament de premis es va fer a la plaça Josep Umbert Ventura, de Sant Feliu. Totes les motos van anar arribant i estacionant al mig de la plaça, i van aixecar força expectació entre els vianants. Els premis

els van lliurar l'alcalde de Sant Feliu, Pere Pladevall, la regidora d'Esports, M. Antònia Gómez, i el regidor d'Esports de Bigues, Manolo Gutiérrez. L'organització, el Moto Club Manresa, va funcionar sense incidents.

I la col·laboració de 45 persones de controls de Manresa, Senmenat, Bigues Riells, Aves de Sallent i protecció Civil de Riells. A



Moment de la baixada per part dels Side Cars, fins i tot així, fan goig

tots els que van ajudar, Moto Club Manresa els dona les més efusives gracies. També cal recordar el lliurament de premis feta a la Plaça de Sant Feliu de Codines, amb la presència del Sr. Alcalde Pere Pladevall i regidors del mateix Ajuntament i també del de Bigues Riells.



XXXII PUJADA EN COSTA BIGUES I RIELLS SANT FELIU DE CODINES 06-06-2010

CLASSIFICACIONS FINALS SCRATX

Clit	Dor.	Cognoms i nom	Class	Vehicle	Mànega 3	Mànega 4	Diferència
1	29	PUIGRODON CREUS MARTI	3	Honda CRF	2:42.805	* 2:39.381	
2	76	JAUME SUREDA FAUCHS	6	APRILIA TUONO	2:44.353	* 2:40.454	1.073
3	99	XAVIER TAPIES PUIG	3	Honda	2:47.761	* 2:41.416	2.035
4	34	PUERTAS CASANOVAS JOSE	10	YAMAHA	2:46.997	* 2:43.264	3.883
5	2	HERNANDEZ GARDNER RAM	3	HONDA CRF 450	2:49.911	* 2:44.167	4.786
6	79	ANTONIO FONT CARNE	3	Husaberg	2:47.624	* 2:46.443	7.062
7	14	MARQUINA BERTRAN ALBER	6	DUCATI	2:54.806	* 2:48.315	8.934
8	20	BUSQUETS ESTEBAN JOAN	3	KTM	2:54.755	* 2:54.497	15.116
9	63	AURADELL GAMELL PERE	8	NORTON	3:00.174	* 2:58.692	19.311
10	92	JOSEP M ^a PARDO GOMA	3	MOTO 2 600		* 2:58.853	19.472
11	54	BRUNET CABANES JOSEP	5	BMW	3:09.100	* 3:04.193	24.812
12	43	BLANCH CIO EDUARDO	3	YAMAHA	3:07.075	* 3:05.728	26.347
13	67	SANCHEZ CANO BLAS	7	MONTESA	3:07.138	* 3:06.292	26.911
14	39	FIGUERAS BAIX LLUIS	5	BMW	3:15.766	* 3:07.692	28.311
15	48	FERNANDEZ BEL JOAQUIM	7	BULTACO	3:19.756	* 3:14.771	35.390
16	32	BATLLE ROSARIO JOAQUIM	7	MONTESA	3:15.777	* 3:15.193	35.812
17	86	LLUIS MENGUAL DIGON	7	BULTACO	3:25.669	* 3:20.220	40.839
18	23	GOMEZ VALLECILLOS MANU	7	MONTESA 250	3:34.956	* 3:29.485	50.104
19	35	JARA / VILLANUEVA MANUEL	11	HONDACBR	3:34.471	* 3:32.246	52.865
20	27	GONZALEZ / DEL VISO CANO	11	YAMAHA	3:40.799	* 3:35.814	56.433
21	30	SALINAS LLONCH CARLES	8	BULTACO	* 3:47.469		1:08.088
22	71	ANGEL M ^a SALVAT ROFES	7	OSSA GP	4:01.900	* 4:01.394	1:22.013



• motos • cascots
• 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



Inprein[®]

Institut de Prevenció Integral

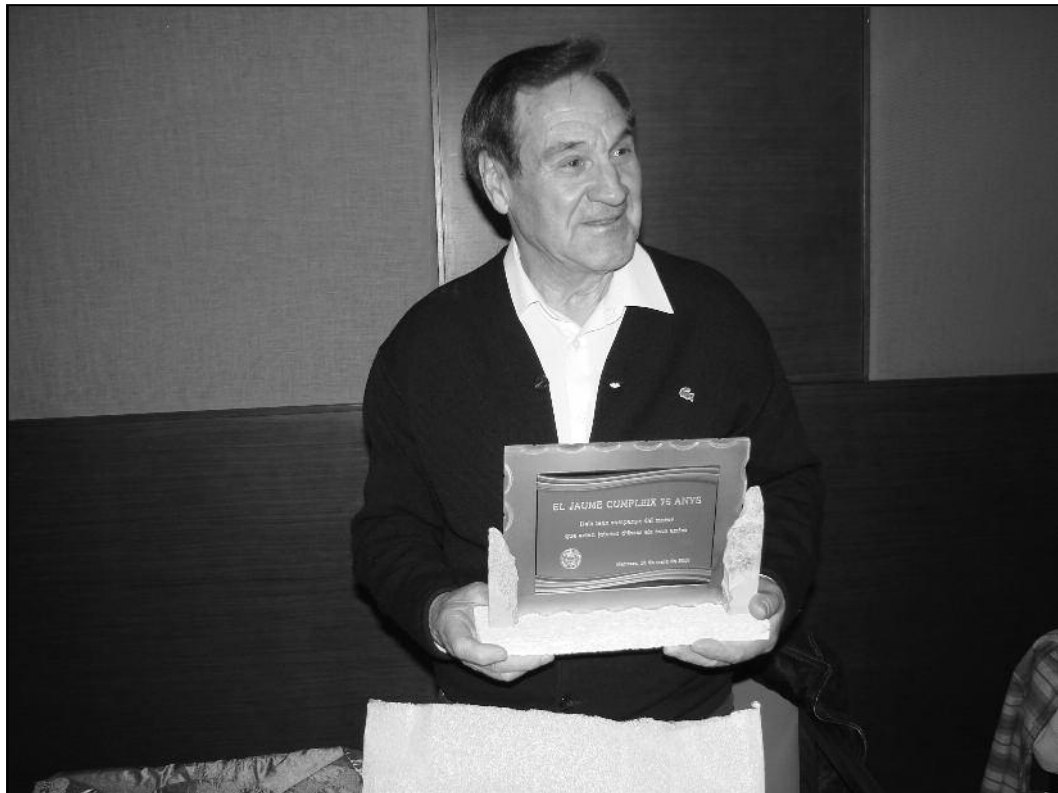
PREVENCIÓ ÉS SALUT

**SERVEI DE PREVENCIÓ
DE RISCOS LABORALS
nùm.SP-015-B.**

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

FELICITACIÓ HOMENATGE AL SOCI I AMIC JAUME CODINA EN ELS SEU ANIVERSARI

Va ser un moment emotiu i inesperat, quan va rebre la placa de part dels seus amics



El dia 19 de març ens vàrem reunir una colla d'amics, al Restaurant El Mos, per fer un sopar sorpresa al soci Jaume Codina, que complia 75 anys.

Va ser una vetllada per mostrar la nostra amistat al bon company, que no falla mai a les sortides en moto, li vàrem fer una placa amb una inscripció adient que posava: "EL JAUME

FA 75 ANYS. Dels teus companys del motor que estan joiosos d'ésser els teus amics", no s'ho esperava i realment va ser força emotiu, un sopar alegre i divertit que fomenta el caliu a la colla de carretera, cada cop més consolidada.

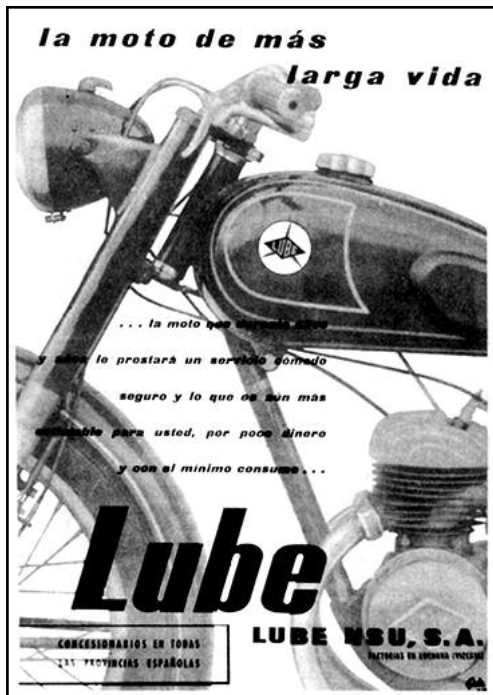
Vicenç Coma i Cecília Térmens



MOTOS PER RECORDAR: LUBE

Escrit per Francesc Segués

Propaganda de la moto Lube de l'època



L'any 1927 un jove espanyol, en Luis Bejerano Murga, es dedicava, més en el pla esportiu que comercial, a la distribució i venda de motos a Espanya, i concretament a Bilbao.

Ell participava en carreres amb motos estrangeres de les marques FN, Rudge, Velocette i més tard amb la Douglas, i és l'any 1932, quan es trasllada a la factoria d'aquesta ultima marca, a Bristol (Anglaterra), a on va tenir molt contacte també, amb d'altres indústries relacionades amb la moto i en les que va aprendre a fons tota la problemàtica, fins al punt de pensar en posar a la pràctica la fabricació, sota llicència, de la Douglas a Espanya, cosa que no va ser possible.

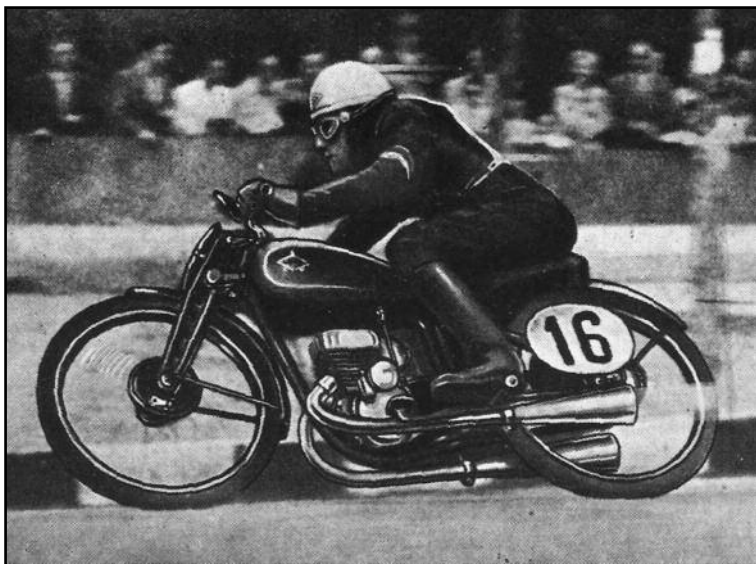
Amb la Douglas va participar en moltes curses de circuits i pujades en

costa nacionals, obtenint un palmarès extraordinari.

Però tornem a la seva idea de fabricar motos. Després de la guerra civil espanyola, va decidir al 1943, fabricar la moto que sempre havia desitjat, iniciant la producció de sis prototips, en un petit local arrendat.

Al mes d'Agost de 1945, Bejerano ja té la seva primera moto en funcionament i el dia 27 d'aquest mes, guanya la prova de kilòmetre llançat de Laredo, de la classe 100cc. i al mes de Febrer del any següent, la premsa especialitzada ofereix les primeres fotos de la nova moto L.B.M. (inicials del nom i cognoms del constructor) i clarament inspirada en el model MT-1 de la Terrot francesa i poc després entraria en funcionament la factoria que, al llarg de la seva història, produiria motos i motors de gokar i fora borda i, al mes de Maig de 1947, va presentar a la premsa de Madrid, la nova moto espanyola amb al seu definitiu nom de LUBE.

Es tractava d'una 99cc. amb motor de dos temps de 4,3 cv i canvi de tres marxes, amb comandament situat al lateral dret del dipòsit de la benzina, color negre i ribets daurats i la seva velocitat es situava entre els 65 i 70 km/h. Una particularitat era que el sistema de posada en marxa es feia amb pedal funcionant endavant, és a dir, al revés del sistema usual.



La moto Lube guanyava moltes curses en la categoria de 100 i 125cc

MOTOS PER RECORDAR: LUBE

Escrit per Francesc Segués

A finals de 1948, s'inicia la sèrie de vendes amb 40 empleats a la fàbrica de Baracaldo, acabant el 1949 amb 816 unitats de producció.

Després de fabricar prop de 2000 motos de 99cc., al 1950 i sense abandonar el model inicial, Lube amplia la gama llançant al mercat un model de 125cc. quasi idèntic al 99cc. amb la diferència que la posada en marxa ja es produïa en direcció endarrere i el carburador situat al costat esquerre del cilindre; a la Fira Internacional de Mostres de Barcelona, es va presentar amb la novetat de la suspensió telescòpica al darrere.

Prosseguint la seva escalada industrial, que la va situar en els primers llocs de matriculacions, Lube firma al mes de maig de 1952, un acord amb la marca alemanya NSU, per fabricar alguns models de la seva gama, aportant la firma alemanya, el deu per cent del capital social de la que seria la nova empresa LUBE-NSU S.A.

L'any següent, a la fira de mostres de Barcelona, es va presentar el model "Consul" de 500cc., una majestuosa màquina, importada amb 22 CV de potència i 125 km/h de velocitat màxima.

Juntament es va presentar una 150cc. de disseny propi, amb el motor bàsic de Lube,

La Lube A 99 encara portava el canvi al dipòsit



però amb el diàmetre de pistó augmentat a 58'5 mm., nou cilindre, un sol tub d'escapament i el carburador situat a la part del darrere del cilindre. En aquesta època de 1953, l'empresa comptava amb 120 empleats i la producció al final d'any va ser de 3240 unitats, situant-se en el tercer lloc del mercat nacional per darrera de Moto Guzzi i Moto Vespa.

En aquells temps, el scooter estava de moda en tots els països i en un intent per entrar en aquest sector, però sense fer costoses inversions, LUBE-NSU S.A. va presentar al 1955 un model de moto carrossat anomenat "125 P" que bàsicament era el model 125 T, ja en producció, però amb parafangs mes envoltants i unes tapes laterals però, amb les mateixes rodes de 2,75x19".

Mentre tan, a Alemanya, la NSU havia renovat la gama representada, ara pel model "Max" de 250cc., màquina que Lube es va afanyar a importar les peces per ser muntades i posades a la venda a Espanya, sense descartar en cap moment la seva producció de 99cc. i 125cc.. La "Max" va ser la moto mes apreciada del mercat d'aquells temps, a pesar del seu elevat preu, però d'una gran elegància, 18 CV de potència i 125 km/h

Entrem per un moment al apartat esportiu de LUBE. Victòries i grans actuacions



La Lube 125P se li va dir la moto del cura, degut al cademat

MOTOS PER RECORDAR: LUBE

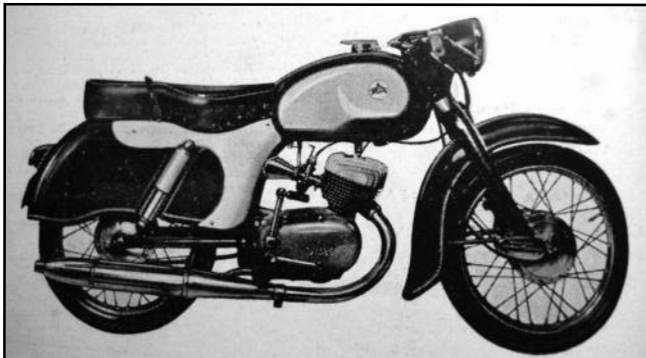
Escrit per Francesc Segués

en diferents especialitats. Circuits, carreres de pujada en costa, regularitat i algun Gran Premi amb pilots com Gerardo Romero, Alfredo Flores i Anastasio Romillo que és va adjudicar el "II Gran Premio de Guipuzcoa" i el segon lloc al "V Gran Premio de Madrid".

Amb característiques comercials i esportives pràcticament idèntiques, en la temporada de 1950, arriba el mes de maig de 1951, data que va marcar una fita important en la història de Lube: Montesa, la gran rival, no solament esportiva si no també comercial en quan a vendes, va presentar greus acusacions contra Lube, per considerar que havia competit amb màquines de cilindrada superior a la permesa, en el gran premi de Madrid (125cc.) i en el de Guipúscoa (100cc.). Lube va demostrar la falsedat de les acusacions amb la qual afirmava els bons arguments de les seves màquines.

Un altre fet important en la història esportiva de Lube, es va produir al 1952, quan va debutar de la mà del gran Paco González, en el "Gran Premio de España" a Barcelona, una moto que s'apartava completament de tot el que la firma havia realitzat fins llavors. Projectada íntegrament per Lluís Bejerano, que es va inspirar en la campiona mundial del món de 1951, es tractava d'una 125 de quatre temps de distribució, amb dos arbres de lleves al cap, xassís de doble bressol, suspensió davantera paral·lelograma i la de darrera telescòpica bessona. Aquesta màquina amb una velocitat estimada de 140 km/h, tenia que

Lube Renn I (1958), una 125 amb canvi de 4 marxes



participar al "Tourist Trophy" de l'illa de Mann aquest mateix any, amb dues motos més, pilotades per Javier Ortueta, Alfredo Flores i un tercer pilot anglès; a última hora no va ser possible la experiència, perquè les tres màquines no estaven a punt.

En els següents anys 53 i 54, va continuar el desenvolupament i posada a punt de la moto, adaptant-li una suspensió davantera del tipus Earles i de braç oscil·lant al darrera, obtenint molts bons resultats, com el del gran premi de València de l'any 1954, guanyant a la categoria de 125 i el tercer lloc de la classe fins a 350cc. Però Lube, que no podia deixar la necessitat de concentrar-se en la posada en marxa de nous models, per la sèrie de producció per una banda, i l'arribada a Espanya d'algunes prestigioses màquines de gran premi italianes, com les MV-Agusta i Morini, van fer arxivar el projecte esportiu a finals de la temporada 1954.

La gran demanda del model NSU 250 "Manx" d'una banda, i d'una altra, els desitjos de passar al sector de les quatre rodes, Lube va descuidar la actualització dels seus models propis i de crear-ne de nous, i en conseqüència, després d'un constant període creixent de producció fins arribar a 7820 unitats i 232 treballadors l'any 1958, va decaure a les 3837 motos al 1959.

La decadència progressiva va fer espavilar als responsables de Lube i en conseqüència, van llençar al mercat el model de 125 "Renn", presentada inicialment al 1958, a la fira de mostres de Barcelona. La "Renn" equipava un canvi de quatre marxes i suspensió davantera



Lube Renn II, 1ª en el sector esportiu

MOTOS PER RECORDAR: LUBE

Escrit per Francesc Segués

de bieletas oscil·lants. Una altra novetat va ser el ciclomotor "Quickli" i una tercera, la lleugera moto de 75cc., adaptada a les noves lleis, que permetien conduir sense permís motocicletes fins aquesta cilindrada.

El "Quickli" va ser d'escassa acceptació dins el mercat nacional, ja que va arribar al mercat amb cinc anys de retard. Es tractava d'un model NSU de 49cc., canvi de dos marxes amb comandament al puny i 55 km/h.

La moto de 75cc. responia amb línies generals a la resta dels models propis de la marca, canvi de tres marxes y comandament al lateral dret del dipòsit de combustible i una velocitat de 60 km/h, i poca cosa més tractant-se d'un model econòmic.

L'any 1958 NSU va patentar el motor rotatiu Wankel, i Lube va aconseguir per Espanya els drets, així com la possibilitat de fabricar pel nostre país el petit automòbil Prinz (del qual va importar algunes unitats) però el projecte no va prosperar per diversos problemes de posada a punt i el més important, el relacionat amb la planxa de la carrosseria. Un altre model de mini-cotxe de Lube es va presentar a la fira de mostres de Bilbao de 1958 i que tampoc va es va fabricar, tot i sent un bonic vehicle amb motor de 200cc. i quatre marxes, una d'elles enrere.

Descartades les idees automobilístiques de la firma, al 1962 Lube es posa a treballar a fons amb la "Renn" i neix la "Renn 125 TR" amb bastants millores de xassís i suspensions i també de motor, que amb una velocitat de 130 km/h de fàbrica, era un bon reclam per l'afició. Per la seva part, Lube fa una renovació del departament de competició, aconseguint grans victòries, no tan sols en circuits nacionals, si no també a països sud-americans com Paraguai i Argentina.

A partir d'aquí, els èxits van ser molt importants i sobre tot, de la mà d'un bon planter de pilots, del que van sobresortir, Cèsar Gràcia i Santiago Herrero, amb el segon i tercer lloc del campionat d'Espanya de 1964, per darrere del gran Ramon Torras, amb la Bultaco. Al següent any Lube tanca el departament de carreres per motius econò-

mics, però Herrero continua com a pilot privat, aconseguint una discreta novena plaça en el campionat nacional de 125cc.; seguidament va ser fitxat per la escuderia de la marca Ossa.

A partir de 1965, Lube és dedica a la exportació als Estats Units, degut a la gran demanda de motos d'aquell país, adapten el seus models de 150 i 175 al gust americà i creen la "Yack", moto de trail, derivada de la "Renn TR", amb molt bona estampa degut al nou dipòsit de combustible tipus Norton i un xassís de bressol simple.

Lube va ser pionera de grans novetats tècniques, com va ser adaptar a la 100cc., suspensió telescòpica al davant i al darrera, primera moto nacional amb aquest sistema, això era l'any 1950. Al 1952 presentava el motor de quatre temps de dos arbres de lleves al cap, una forquilla tipus Earles al 1954, al 1962 es va veure la mono-cilíndrica de Cèsar Gràcia, amb dos carburadors, competint en el gran premi de Madrid, la "Renn 125" de Santiago Herrero, amb admissió per vàlvula rotativa i escapament per la part del darrere del cilindre, això era l'any 1963 i una bi-cilíndrica de 250cc. refrigerada per aigua al 1966.

Al 1967, Lube tanca les seves portes degut a greus problemes financers, després de produir en poc més de divuit anys de vida, entre motos i ciclomotors, uns setanta mil vehicles de dos rodes.



Santiago Herrero amb la Lube, abans d'una cursa

CAMP. CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2010

IX NOCTURNA CLÀSSIC RAL·LI 20/03/2010

Els guanyadors M. Arroyo - J. Arriezu, amb el seu Audi a4, en el moment de la sortida



Clàssic Motor Club del Bages va organitzar, el dia 20 de març, una de las proves amb mes ressò dins de la regularitat, i ho va fer amb diferents canvis, entre ells, el sistema de cronometratge, fent servir el tipus Blunik,

que es fa servir en el campionat de Catalunya i la ubicació de la sortida i arribada, passant de L'Esquirol a Manresa, fet que va fer que dos equips del Moto Club Manresa s'inscriguessin, 72 participants es van aplegar al Palau Firal de Manresa als voltants del migdia, per sortir cap el primer tram de la primera etapa, el famós Ódena, el segon; Rajadell, el tercer; Congost, el quart; Fonollosa, per arribar al final de la primera etapa a Sant Mateu de Bages. Aquí es va fer un reagrupament i es va sortir cap el cinquè

**SERVEI DE MENU
I CARTA**

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



J. Cabani i A. Trasera 2ns amb Golf Gti

CAMP. CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2010

IX NOCTURNA CLÀSSIC RAL·LI 20/03/2010

tram, primer de la segona etapa, la coneguda pujada en costa a Sant Mateu però al revés, sisè; Castelladral, setè; Serrat Miranda, vuitè; Saló, novè; Su, desè; Aleny i onzè; Castellar. Així es va acabar la segona etapa, amb un reagrupament a Artés, des d'on va començar la tercera etapa cap el dotzè tram; Vista, tretzè; Granera, catorzè; Monistrol, quinzè; el mític Estenalles, setzè i últim; Rocafort, per acabar al Hostal del Camp, després d'haver recorregut més de 300 kilòmetres, la meitat cronometrats. Al no puntuar per el Campionat de Catalunya, en la prova, com és habitual, només s'establien dues classificacions, la de sense aparells i la que es fa amb aparells, que a fi de comptes, és la scratx. L'equip

R.Martí / R.Santamaria van quedar 13ens Scratx



guanyador de la prova va ser el format per Manel Arroyo i Jordi Arriezu, amb el seu Audi Quattro, després d'una lluita molt aferrissada amb el segon i tercer classificats. L'equip guanyador sense aparells va ser el format per Jordi Tarragó i Xavi Téllez, amb un

Triumph Spitfire, classificant-se en la trentena posició scratx. L'equip del Moto Club Manresa, format per Ramon Martí Solé i Ramon Santamaria, conduint el seu Talbot Samba, van assolir una meritòria tretzena posició scratx, aconseguint la primera posició scratx en el tram de Aleny, l'altre equip del Moto Club Manresa, format per Josep M^a Martí Solé i Josep Casasampera Suárez, amb el seu Seat 131-1600, van aconseguir el seu millor resultat des de que participen en la regularitat, ni mes ni menys que dinovens scratx.



Martí i Casasampera del MCM, van quedar 19ens

RESULTATS de l'IX NOCTURNA CLÀSSIC RAL·LI

1r	M. Arroyo - J. Arriezu	Audi Quattro	26,3 punts
2n	J. Cabani - A. Trasera	Volkswagen golf GTI	27,4 punts
3r	F. Estrada - E. Alsina	Renault Alpine A110	28,6 punts
4t	P. Mañero - X. Pradells	Porsche 911 Targa	31,3 punts
5è	J.C. Ballester - J. Ballester	Seat 127	31,9 punts
6è	M. Martí - C. Datzira	BMW 2500 CS	37,9 punts
7è	J.C. Martinez - O. Coromina	Porsche 911 SC	44,5 punts
8è	J. Gummà - G. Gummà	BMW 323i	47,8 punts
13è	R. Martí - R. Santamaria	Talbot Samba	58,5 punts
19è	J. M ^a Martí - Josep Casasampera	Seat 131-1600	96,7 punts

CAMP. CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2010

4ª Prova: IX Clàssic 2000 Viratges 10/04/2010

R. Martí i R. Santamaria del Moto Club Manresa, amb Talbot, 1rs.Scratx en aquesta prova



El 10 d' abril Biela Club Manresa, dins del marc de la Fira d'Artés, va organitzar la seva prova del campionat català de regularitat. 34 inscrits disposats a realitzar els 278 Kilòmetres de recorregut, dels que 119,6 eren cronometrats i estaven dividits en 10 trams. La sortida, mitja part i arribada es feia en la mateixa població d' Artés, que celebrava el 50è aniversari de la seva Fira.

A dos quarts d'onze, va sortir el primer participant cap el 1r. tram, Òdena de 13,11 km, 2n. tram, Castellfollit de 11,01 km, 3r. Aleny de 12,09 km, 4t. Castelltallat de 15,31 km, 5è. Castellar de 10,29 km, 6è. i últim de la primera etapa, Sant Salvador de 10,07 km, que es va distingir per la presència de molta grava petita en alguns dels trams, el reagrupament per dinar es va fer a Artés, als voltants de las



El BMW 323i, de J.Matas i M.Cifuentes, han assolit la 2a posició Scratx

CAMP. CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2010

4ª Prova: IX Clàssic 2000 Viratges 10/04/2010

Martí-Casasampera, 2ens amb el Seat 131



tres de la tarda i passades les quatre, va començar la segona etapa cap el 7è. Tram, el de Rocafort de 6,56 km, 8è. Talamanca de 16,14 km, 9è. Monistrol de 13,16 km, 10è

Granera de 11,88 km per acabar tornant a la Vila d' Artés, a quarts de set de la tarda, i així donar per finalitzat el ral·li i posteriorment realitzar el lliurament de premis en el stand oficial de la fira, amb la presència del Sr. Alcalde.

L' equip del Moto Club Manresa, format per Ramon Martí Solé i Ramon Santamaria Rodellas, amb el seu Talbot Samba, van aconseguir el millor resultat des de que competeixen en aquesta especialitat, ni més ni menys que primers scratx i evidentment, primers de classe H, dominant la cursa amb autoritat des de els primers trams, l'altre equip del Moto Club, format per Josep Mª Martí Solé i Josep Casasampera Suárez, amb el seu Seat 131, van assolir la vintena posició scratx i la onzena de la classe G.



R.Martí i R.Santamaria, rebent el Trofeu que els acredita com a guanyadors d'aquest Rally

RESULTATS del IX Clàssic 2000 Viratges

SCRATX - 1r	R. Martí – R. Santamaria	Talbot Samba	22,8 punts
SCRATX - 2n	J. Matas – M. Cifuentes	BMW 323i	28,4 punts
SCRATX - 3r	D. Tarabal – K. Sala	Mini Cooper	30,1 punts
SCRATX - 20è	J. Mª Martí – Josep Casasampera	Seat 131-1600	81,8 punts
Classe M- 1r	M. Malo	Vespa Primavera	80,1 punts
Classe E - 1r	V. Roselló – C. Lara	Renault 4/4	47,0 punts
Classe F - 1r	F. Ribera – I. Fernández	Porsche 356	58,6 punts
Classe G - 1r	D. Tarabal – K. Sala	Mini Cooper	30,1 punts
Classe G - 11è	J. Mª Martí – Josep Casasampera	Seat 131-1600	81,8 punts
Classe H - 1r	R. Martí – R. Santamaria	Talbot Samba	22,8 punts

ARTICLE D'OPINIÓ: UN ESFORÇ FEIXUC PERÒ NECESSARI



L'ésser humà no és mes que un gran compendi de sensacions, vibracions, esperances, i una gran dosi de records. Tota aquesta complexitat transforma el present en una situació extremadament efímera i buida de vivències, tant engrescadores com banals. Passem sense adonar-nos que estem passant i que tot viatge porta unes despeses necessàries. És quan passa el revisor de vides i ens demana el bitllet que tot són corredisses per anar a comprar-lo i és aleshores quan ens adonem que ja hem fet tard. Hem pujat al tren de la nostra existència còmode i feliç, sense haver passat per l'expenedor de seguretats i confiances. Què passa en aquest moment?, doncs exactament el mateix que quan agafàvem (sobretot de joves) el tren i no volíem comprar el tiquet, emparant-nos en la innocent trapelleria d'enganyar al revisor i a la companyia. Corredisses pels passadissos, tancades als lavabos, però poques vegades aconseguíem la finalitat buscada. Amb una mica de sort pagàvem el bitllet amb l'afegit d'un esbró i amb mala sort pagàvem el bitllet i la sanció, però ens motivava la sensació aventurera del perill i la satisfacció d'haver-te estalviat quatre monedes.,

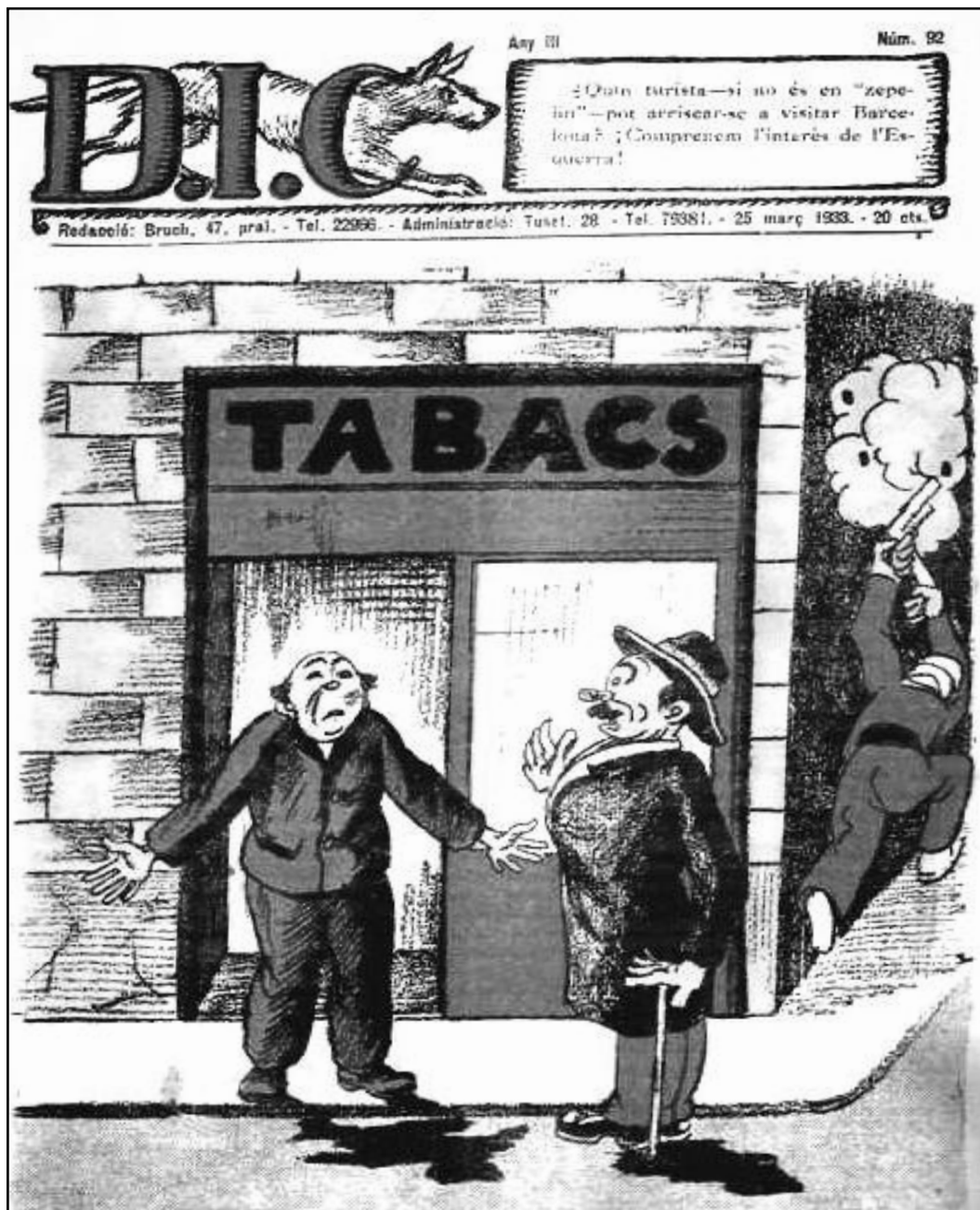
El nostre pas per aquesta estació que l'anomenem vida és exactament igual. Les previ-

sions no es fan i quan arriba l'hora hem de pagar amb recàrrecs totes els nostres obllits i no serveix l'empara del desconeixement, entre altres coses, perquè és fictici. Tots sabem que l'esforç s'ha de fer, però pensem que demà encara tindrem temps i quan aquest s'acaba l'hem de realitzar amb la penalitat subjectiva de l'imposició. Sabem que la mateixa cosa feta voluntàriament o a la força, té un desgast diferent en el nostre entorn, el nostre intel·lecte i el nostre benestar. Actualment, i per culpa d'un sistema pervers que hem amanit entre tots, sobretot economistes, banquers, constructors...etc., estem vivint la penitència d'un oblit quasi intencionat de no passar per la taquilla del nostre raonament. Podeu dir que es juga amb l'experiència del passat i, segurament teniu raó. Amb veu baixa tothom sabia que el carro se n'anava pel pedregar, però no ho volíem sentir. Ens capficàvem en intentar treure encara una engruna més de comoditat, ostentació o com li vulgueu dir, i al final, lògicament, la bola ens ha ofegat.

Ara és quan arriba el moment de fer l'esforç de la recuperació, amb les eines d'una austeritat i uns paràmetres molt més estrets i amb sacrifici d'oblidar, o intentar-ho, les magnes i aparentment inacabables avantatges que havíem falsament gaudit fins avui mateix. L'esforç, deia al títol, és feixuc, molt feixuc, però necessari. Diuen que som l'única generació que ens haurem de conformar en veure com la que ens seguirà, no viurà millor que nosaltres. Ens podríem donar per satisfets si els nostres fills tenen les mateixes avantatges vitals que nosaltres. Simplement és el preu d'un bitllet que ens vam oblidar, més o menys intencionadament, i el recàrrec que el temps i la vida, revisors implacables, ens fan pagar. En aquest tren no hi caben les dolenteries dels joves juganers que s'amagaven als lavabos per no haver de pagar. La vida és la que és i tothom, absolutament tothom, al principi o al final ha de pagar. Però no us penséssiu pas que n'aprendrem d'aquesta circumstància. La propera generació o la següent, quan les coses vagin millor, no oblidem que les circumstàncies que ens rodegen sempre són cícliques, tornaran a oblidar l'esforç dels seus avantpassats i aleshores seran ells, al final, que tornaran a pagar els recàrrecs dels obllits. No ho podem pas evitar.

JOAN SOLER I GOLOBART

IMATGES PEL RECORD: ACUDIT DE L'ÈPOCA (25/03/1933)



MAL DIT I BEN ENTÈS

- Per no ésser víctima de més atracaments hauré de passar-me a l'esquerra
- Home, sabeu que és molt atrevit dir això?
- Vull dir <Esquerra de l'Eixample>

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

RACÓ DEL CANTANT: EL CANT DE LA SENYERA

M'agrada, com aficionat a la lletra, buscar les curiositats dels temps i veig coses que considero interessants.



Moltes vegades no es dona importància a coses que són valors de la nostra identitat. Avui t'oferim la lletra de el que tindria que ser el veritable himne Nacional de Catalunya, lletra que, quasi segur, no saben molts de aquests que lluiten per d'independència del nostre país, ens permetem de recordar-la i si saps la musica, és de les mes boniques del món, i dins de la nostre vessant esportiva i de comunicació, ens permeten com a catalans, la difusió d'aquesta lletra. Visca Catalunya!.

**Al damunt dels nostres cants
aixequem una Senyera
que els farà més triomfants**

**Au, companys, enarborem-la
en senyal de germanat!
Au, germans, al vent desfem-la
en senyal de llibertat.
Que volei! Contemplem-la
en sa dolça majestat!**

**Oh bandera catalana!,
nostre cor t'és ben fidel,
volaràs com au galana
pel damunt del nostre anhel,
per mirar-te sobirana
alçarem els ulls a cel.**

**I et durem arreu enlaire,
et durem, i tu ens duràs,
voleiant al grat de l'aire,
el camí assanyalaràs.
Dóna veu al teu cantaire,
llum als ulls i força al braç.**

**Text: Joan Maragall
Música: Fèlix Millet**



Tbellès
TOMAS BELLES.COM

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



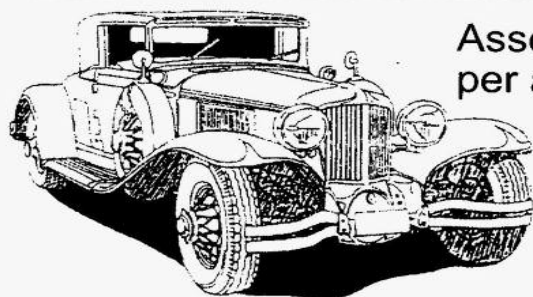


**Cafès
BUSQUETS**

Ctra.de Vic, 28 Manresa tel. 938741855



MASA & MASA
SEGUROS-ASEGURANCES



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
08240 Manresa

remi
rent, sl



**VENDA i LLOGUER
DE MAQUINÀRIA**

**Servei
Post-venda**

t 93 875 22 99*

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

CONTENIDORS

UNIÓN
Bermeo, s.l.



☎ 93 832 05 79