

TRACADA



Revista del Motor

MOTO CLUB MANRESA

Nº 14 - ANY 2011



MOTO CLUB MANRESA

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

XIII PUJADA EN COSTA CALLÚS/ST MATEU DE BAGES Memorial Laia Altimira



10 d'Abril



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis



MICHELIN

Amb el suport dels
Ajuntaments de Callús
i Sant Mateu de Bages



Ajuntament de Manresa

EMBALATGES
VILADORDIS



AVANTCAR Automobils S.A

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

Audi **VW**

Nou Motor

www.noumotor.com

Gestoria

ROSET

Guzman Pneumàtics

TELF. 93 875 13 40

Pedreguera i Lluïçà, 24
08200 Manresa

remi rent, sl

**VENDA I LLOGUER
DE MAQUINARIA**

Servei Post-venda

93 875 22 99*

MASA&MASA
SEGUROS-ASSEGURANCES

Assegurances Especials per a vehicles de col·lecció

www.masamasa.com
info@masamasa.com

Passeig de Pere III, 96 1r
Tel. 93 874 26 92 - Fax. 93 875 96 10
08240 Manresa

Cafès BUSQUETS

Ctra. de Vic, 28 Manresa tel. 938741855

MARSOL TRANSPORTS

BELLÉS
TOMAS BELLES.COM

CONCESSIONARI OFICIAL LINCI I EXCLUBR MOTOR

YAMAHA

VENDA I REPARACIÓ BICICLETES I MOTOS

carrosseria **COBI** **COBIET** **GIANT**

Pg. del Riu, 62 - MANRESA - T/F. 93 875 40 88

CATALANADELADHESIU

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

Pintur

Noves tecnologies i tendències per a renovar, protegir i conservar la far

www.pintur.com

Fiti

Del Sertor - Sencelles (1)
43111 Sant Feliu de Guyp (Barcelona)

Bermeo, s.l.

CONTENDORS

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 jerséis*



COL·LABORACIONS MOTO CLUB MANRESA

Moto Club Manresa també ha col·laborat en dos Rallis del Campionat de Clàssics, el Ral·li de la Llana i el Ral·li de Calonge, fent palesa del fet, els presidents dels dos clubs organitzadors, ens transmeten la felicitació d'agraïment.

Joan Sastre, President del Club Mini Cooper
Jordi Alujo, President del Moto Club Sabadell

“En nom del Club Mini Cooper us vull agrair el vostre ajut del dissabte passat en

el 12è Cooper ral·li.

Sé i valoro el sacrifici que comporta i lo important que sou. Sense organització ni participants, res de tot això existiria, però la gran diferència és que vosaltres estàveu a peu de carretera de forma voluntària i els participants ho fan per divertir-se.

Una vegada més, gràcies per la vostra resposta i fins aviat.

*Joan Sastre
Club Mini Cooper”*

AVANTCAR Automobils S.A

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

EDITORIAL

Una vegada més, fent mans i mànigues, tornem a estar amb vosaltres i la nova edició d'aquesta revista "Traçada", que va néixer amb molta il·lusió i una gran complicitat entre tots els col·laboradors, tant els habituals com els esporàdics, mica en mica s'ha anat desvirtuant com a complement del desencís que viu actualment el MCM (Moto Club Manresa) tant a nivell esportiu com econòmic. Aquest darrer problema és el causant de l'anterior. Sembla ser que hi ha alguns socis que al veure poca activitat i alguna promesa incomplerta, de moment, tenen pressa per fer realitat coses que triguen un temps i la seva paciència, no excessiva, fa que abandonin un vaixell que està acostumat a navegar per aigües tranquil·les i per grans tempestes. Després sempre torna la calma, creieu-me.

També hi ha persones que, segurament fardides de compromisos i obligacions, els hi és difícil trobar un raonament a la seva agenda per poder-los entrevistar i deixar constància de la seva història i vivències. Això sap greu ja que tots sabem que voler és poder i si no s'aconsegueix aquest encreuament de dades lliures fa malpensar. Hom pot creure que ens desmereixen i no valoren l'esforç d'un gran equip que, de manera altruista, treballa pel Club i perquè els seus socis se sentin còmodes i identificats amb un entorn amigable i quasi familiar.

Malgrat tots els pals a la roda que ens posin, i les desercions momentànies, segur que tornarem a aixecar el vol i tothom serà benvingut de nou. Sempre ens hem caracteritzat per la nostra acció d'acolliment i continuarem treballant per assolir les fites promeses i més que en plantejarem. Al aixopluc d'unes intencions gratificants treballant pel que ens agrada i fent de la nostra afició una necessitat d'entreteniment seriós, cap intenció d'autodestrucció pot arribar a quallar. L'únic problema seriós que tenim ara mateix, nosaltres i tot el món, es la manca dels diners suficients per fer front a més despeses que les estrictament presupostades i si ens falla alguna font, s'hauran de retallar activitats, però tots sabem que això és passatger i que dintre d'un temps les coses tornaran a ser les

que eren i, fins i tot, millors. Desenvoluparem amb més ànsia que mai tot el que ara, per necessitats, hem de deixar al terreny de la teoria. Quan es pugui portar a la pràctica la grandesa del nostre Club tornarà a ressorgir i amb els braços oberts rebrem a tot aquell que comparteixen afició, ànsies i esperit de treball en equip.

Per acabar vull fer una súplica als indecisos. No deixeu mai que un desengany o desil·lusió trenqui l'esperit d'auto-superació. Totes les coses, absolutament totes, tenen remei i no n'hi ha cap que duri sempre. Per això i basant-me en els moviments cíclics de la nostra existència i del seu entorn, heu de tenir fe en que aviat, molt més del que us penseu, estarem allà on ens pertoca. Amb les feines habituals, els esforços de costum i les satisfaccions que sempre, i repeteixo el "sempre", ens hem portat després d'un esdeveniment organitzat per nosaltres i celebrat per tots els aficionats. I és que seixanta cinc anys d'història ens avalen i no podem abandonar el vaixell per una mica de mala mar. Agafem-se fort al pal major i quan passi la tempesta tornarem a tirar la xarxa per emportar-nos el resultat d'un bon dia de treball.

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

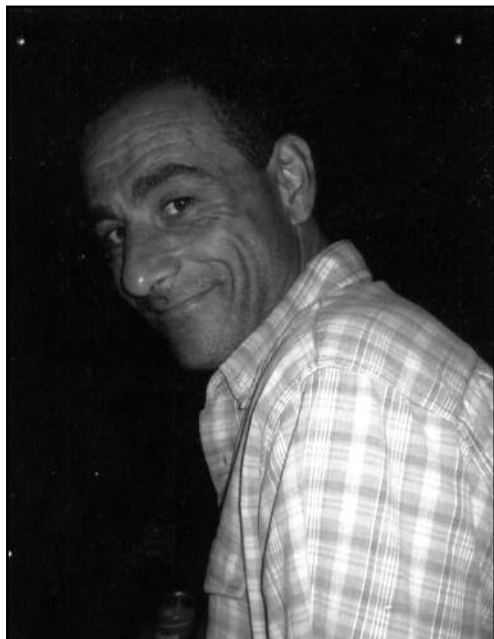
Direcció: Joan Soler Golobart

Col·laboradors: Roger Sanllehi, Joan Soler Golobart, Salvador Todó, Francesc Segué, Joan López, Dani Porta, Vicenç Coma.

Maquetació: Dani Porta

CORREDORS D'AHIR: SALVADOR TODÓ

Imatge actual de Salvador Todó



Salvador Todó Rovira va néixer a la Bauma, el dia 22/09/1961, fill de Manel i Maria Queralt. L'afició a la moto li vingué perquè el seu germà Adolf en tenia una i ell li agafava d'amagat per anar a fer camins i a gaudir de la conducció, en uns temps que encara es podia fer alguna coseta d'aquestes, sense que et reprimissin com ara. Als 15 anys va anar a França a veure uns parents que hi tenia la família, i va anar per primera vegada amb una moto Honda 750, i allò li va fer descobrir la velocitat, cosa que ja no va oblidar i va practicar quan va ser més gran. La tenacitat i la dèria d'anar amb moto de velocitat, el va fer estalviar centim per centim, fins que va poder comprar una Lapenti de 1000cc. I això als 18 anys, o sigui, que va passar de la bicicleta a una moto que podíem considerar un monstre d'aquells temps i que als amics, ens va posar una mica la por al cos de que li poguéss passar alguna cosa. Però els temors eren infundats, ja que el seu acoblament va ser tal, que el nen de la colla va passar a ser el més ràpid de tots nosaltres. I, com tots els que comencen, la il·lusió fa cometre alguna que altra bogeria i va debutar amb èxit a la Copa Guzzi, l'any 1.982, al Jarama, quedant en setè lloc, que es pot considerar un èxit, ja que competia amb

motos completament preparades per concessionaris oficials i que corrien molt més que la seva.

L'afició el va portar, com cada diumenge, a practicar les proves de carreres en costa, i entrenant la cursa de Gironella-Caserras, va tenir un greu ensurt que li va costar una ferida a la cama, i que el va tenir 5 mesos parat per curar-se. Això no el va desanimar i de seguida que va estar restablert, es va incorporar a l'última cursa de la Copa Guzzi, quedant 6e i demostrant que es tenia que comptar amb ell, en futures carreres.

L'any 1.983 va poder fer tot el Campionat de la Copa Guzzi, quedant classificat el 3r. tot i competir amb pilots més bregats i amb motos oficials, preparades a Madrid.

L'any 1.984 va passar a fer la temporada de Motociclisme Series, amb motos de totes les marques, també de Guzzi, amb una inferioritat de moto considerable, però que, amb coratge, s'hi podia lluitar, si menys no, gaudir



1ª moto que va tenir, Japauto 1000 (1979)

CORREDORS D'AHIR: SALVADOR TODÓ

Imatge d'en Salvador Todó en el Campionat de la Copa Guzzi (1982-1983)



Salvador traçant una corba en el Campionat Motociclisme Sèries de l'any 1985

CORREDORS D'AHIR: SALVADOR TODÓ

Lluitant amb Carlos Busquets en el Campionat d'Espanya de Ral·lis de l'any 1989



d'unes curses que eren ja, per autèntics professionals.

L'any 1.985 va estrenar marca i va participar en les Motociclisme Series per tot Espanya, tenia la satisfacció de ser, en cada carrera, el primer privat que corria a la cursa.

També l'any 1.985, va entrar a treballar a les Aigües de Manresa i per qüestions laborals, va haver de deixar las carreres durant 2 anys, i després va passar, espontàniament i si els deures li permetien, a fer carreres esporàdiques, com el Campionat d'Espanya de Ral·lis, amb equips de 2 corredors i participava amb el seu amic i també corredor del Moto Club Manresa, Joan Josep Busquets.

L'any 1989 va ser l'últim any que es va disputar per equips, el Campionat d'Espanya,

que tenia la peculiaritat de competir amb motos de carretera, quan els altres ja anaven amb motos trail, que eren les més adequades per les carreteres del Ral·li.

El 1990-1991 va córrer amb motos clàssiques, quedant 3r. classificat del campionat amb una Bultaco Metralla MK2.

El 1992 va poder tornar a participar en dues altres proves del Campionat d'Espanya de Ral·lis amb bones classificacions, quan ja es corria individualment.

El 1993 va ser l'aprovació total de la seva carrera, guanyant el Campionat i fent palesa la seva bona conducció, disputant la victòria amb el seu amic, també manresà, Oscar Pujol, el qual va ser una de les persones que li va fer costat per arribar a la seva afició,

CATALANADELADHESIU
produccionsgràfiques

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

CORREDORS D'AHIR: SALVADOR TODÓ

En el Campionat de Catalunya Clàssics del 1990 1991



segons confessa ell mateix. En aquell Campionat no vol oblidar i no vol perdre l'oportunitat de donar les gràcies als companys de la seva feina, que van fer els torns que ell no va poder fer.

El 1994 va tenir un accident entrenant al Ral·li 2000 Viratges, que li va impedir disputar el Campionat i que li va fer perdre varis ral·lis, fet que va provocar no tenir una bona puntuació que el permetés lluitar per el títol, que aquest cop el va guanyar l'etern rival i amic Oscar Pujol, del que, en una altre butlletí, en farem ressò de la seva carrera esportiva.

A partir de llavors, les seves obligacions envers el treball li van fer deixar la competició, però la seva afició no ha decaigut mai i prova d'això és que ha sigut el motor que ha impul-

sat, dins de la Junta del Moto Club Manresa, de fer altra vegada les carreres en costa, dirt tracks i moltes altres coses, totes dins del motor, que el fan ser encara, un enamorat de la gasolina.

Aquest és un petit record que volem transmetre a tots els motoristes, que anys enrere van ser notícia, tant per ells, com per Manresa.

I una última consideració, ja que fa poc que ens va deixar el pare d'en Salvador Todó, des del Moto Club Manresa li volem donar tot el nostre condol per aquesta pèrdua, i també volem homenatjar als seus dos progenitors; al pare, ara absent, Manel Todó, i a la mare Maria Queralt, per la bona feina que han fet en criar i educar al seu fill, Salvador Todó.



Amb una TDM en el campionat del 1993

PneuMàtics
TEL. 93 875 13 40
Prudenci Comellas, 38
08240 Manresa

CARTA ADREÇADA ALS SOCIS: per Emili Panosa

Emili Panosa fent una xerrada



Apreciats socis, aquest any no volíem tornar a tenir que lamentar-nos per la situació de crisis que ja suportàvem l'any passat, però les circumstàncies ens porten a explicar-vos que hem de tornar a fer un estudi d'aquesta temporada que se'ns obra i, que, ara per ara, és totalment negativa. En primer lloc, dir-vos que, al portar a terme el cobrament dels rebuts de socis per part del banc, hem tingut 51 baixes i continuen creixent. Però, el que és més greu, és que al donar un rebut de baixa, no és que no es cobri el estipulat, sinó que la caixa ens cobra 7€ per cada cobrament o devolució, fet que incrementa la falta de diners per continuar amb les despeses de l'entitat, ara com les de secretaria, gestoria, telèfon i d'altres. El que ha comportat una situació que no desitjàvem i que tenim a sobre. Hem tingut notícies que altres clubs d'altres especialitats, algun de Manresa, han fet una assemblea per la dissolució del club, ja que es troben en una situació com la nostre o semblant.

No és encara la nostra situació, però si que, quan els altres es queixen, nosaltres no hi estem gaire lluny.

Aquest any havíem decidit no fer cap cursa i prendre'ns un any sabàtic, però per les circumstàncies, la gent que corre i la federació ens empenyen a continuar. Nosaltres no en defugim, però sempre amb la condició de que, si no hi ha prou participants anul·larem l'esdeveniment, encara que sigui a l'última setmana abans de la cursa, doncs no podem perdre més diners amb romanticismes.

Adrecem als socis aquesta petita nota informativa, per conscienciar-los de les dificultats que ens esperen i unir-nos els que quedem, per fer que els 65 anys del Moto Club no vagin a parar en orris, perquè els temps han canviat i ja que les circumstàncies ens obliguen, hem de fer certa aquella dita que diu: val més pocs i bons, i tots fem un esforç per col·laborar personalment en aquest projecte, també amb l'aportació de publicitat, idees o d'altres ingressos, inclòs la manera de portar-ho a terme.

També seria molt convenient, que alguna d'aquestes associacions manresanes que fan coses de motor, tinguessin un canvi d'impressions amb nosaltres per la continuïtat del motor a Manresa, sota uns paràmetres on permetin continuar a la nostra entitat.

Aquesta exposició ja l'hem fet moltes vegades en la nostre revista, fent palesa de la nostre situació, i creiem que alguna vegada algú se'n farà ressò. Romàntics? pot ser si, però, l'esperança és l'últim que es perd.

També hem parlat de la nostre revista altres vegades, però ho hem de seguir fent, ja que és un altre tema que tenim en dificultats. La revista costa molts diners entre: impremta, segells i distribució, i esperem que amb la publicitat que anem a buscar, puguem fer un pedaç i així, poder oferir-vos alguna cosa, si més no, notícies bones o dolentes del nostre Club.

Esperem no baixar més avall d'ara en endavant i que aquest mal son se'ns passi aviat, esperem i desitgem que algú ens faci costat i que el Club continuï la tasca que va fent i que no és gaire ambiciosa, però és el que hi ha. I si els temps canvien, podríem tornar a buscar, per poc que sigui, la manera d'oferir un programa més ampli i que abastés totes les branques del món del motor, que és realment, el que nosaltres voldríem.

ENDURO ACTUAL: ROGER SANLLEHI

Inici nova temporada 2011

Hola de nou, com esteu? Espero que molt bé! Des de l'última vegada que us vaig escriure han passat moltes coses: anirem per parts: a finals del passat Setembre es van disputar els dos dies de Sùria, puntuables pel Nacional d'Enduro. Va ser una carrera molt ben organitzada i amb unes especials molt xules i divertides, que es van complicar degut a la pluja. El campionat va finalitzar a Palomares (Almeria).

Va ser una molt bona temporada per mi ja que vaig acabar novè al nacional i quart el

En una cursa a Sùria, feta el setembre



Roger en ple salt

català, en ambdós casos en la categoria d'Enduro 1. També vaig seguir el campionat català de resistències, on vaig finalitzar tercer, degut a una averia en la última carrera, quan la liderava. Tot i així, el balanç de tota la temporada és molt positiu.

Pel que fa a la nova temporada, la 2011, vull informar-vos de que tornaré a competir amb Honda, i com sempre, dins l'equip Motorgas. Estic buscant totes les ajudes possibles per poder afrontar el present campionat d'Espanya, espero aconseguir-ho! La meua idea és la de fer el nacional i el català d'enduro en la categoria Enduro 2, així com el català de resistències ja que és un format de carrera que m'agrada molt.

Doncs de moment això és tot, recordar-vos que si voleu estar al dia del món off-road i sobretot de l'enduro, no deixeu de visitar www.befurious.com, així com també: www.abc-wec.com, www.rfme.net, www.the-clockstaff.com i www.fcm.cat

Moltes gràcies per la vostra atenció,
Roger Sanllehi



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

TORNEM AL MARROC PER SETMANA SANTA, MALGRAT TOT

Hotel Tabarkat a M'Hamid, porta del Sahara



El bon record que ens va deixar a tots els participants el viatge en moto de carretera al Marroc l'any 2009, ens ha animat a tornar-hi enguany, malgrat les circumstàncies polítiques actuals, la crisi i el desànim general, una vintena d'intrèpids motoristes ja estem a punt d'emprendre el viatge que hem preparat molt acuradament aquest febrer passat, sobre el terreny, per revisar que les carreteres siguin les adients per les nostres motos, seleccionant les visites i reservant els hotels i restaurants.

Aquesta vegada farem una ruta totalment diferent per tal de conèixer un altre cara de les moltes que te aquest país, tan variat i desconegut, tal com diu l'eslògan "tan a prop i tan lluny".

Farem l'itinerari següent:

Diumenge 17 d'abril: Sortida el matí de davant el Frankfurt Cal Xavi, per agafar el vaixell que ens portarà de Barcelona al nou port de Tànger Med.

Dilluns 18 : Arribada a Tànger Med i ruta cap Asilah, antiga ciutat emmurallada. (90 km)

Dimarts 19: Ruta cap Oualidia, el poble de les ostres i el marisc. (470 km)

Dimecres 20: Ruta fins Essaouira, ciutat

Ruïnes de la ciutat romana de Volubilis



turística emmurallada, plató de molts films i important port de pesca. (200 km)

Dijous 21: Ruta fins Zagora, la porta del desert, travessant les muntanyes de l'Atlas pel port del Ticksa. (590 km)

Divendres 22: Excursió a M'hamid, on s'acaba l'asfalt i comença el Sàhara. (200 km)

Dissabte 23: Ruta fins Errachidia passant per la vall del Draa, un dels indrets més bonics i típics del país. (355 km)

Diumenge 24: Ruta fins a Meknes, ciutat monumental, passant per la ruta dels cedres de l'Atlas, on veurem les mones salvatges. (335 km)

Dilluns 25: Visitarem les ruïnes de la ciutat romana de Volubilis i anirem fent ruta fins arribar de nou al port de Tànger Med, on embarcarem de tornada.

Dimarts 26: Navegació

Dimecres 27: A primera hora, arribada.

Organitzar una viatge d'aquesta magnitud porta molta feina, però compensa veure l'il·lusió de la gent i sobretot els bons moments que es passen durant el viatge, al tornar us explicarem les aventures que segur que n'hi hauran.

Vicenç i Cecília



NOTA SOBRE L'ENTREVISTA A TONI ELIAS: Amics Motoristes, socis i aficionats



En Toni durant la pre-temporada

La revista passada vàrem dir que faríem una entrevista al nostre campió Mundial Manresà, Toni Elias.

L'entrevista està preparada, però no l'hem pogut dur a terme, degut a les múltiples activitats que el tenen ocupat, i no ens ha pogut atendre per la publicació d'aquesta.

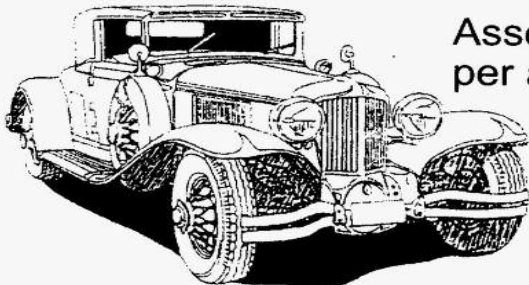
Però guardem en cartera la possibilitat de que algun dia podrà disposar d'una estona per trobar-nos personalment amb ell, i poder, per fi, donar-nos l'entrevista que li volem fer.

Esperem que en el proper butlletí puguem gaudir tots de les seves vivències.

Ànim Toni, per nosaltres ets un referent i et desitgem que aquesta temporada puguis repetir l'èxit de la temporada passada.

Emili Panosa

**MASAMA & MASAMA**
SEGUROS-ASSEGUANCES



Assegurances Especials
per a vehicles de col·lecció
(automòbils i motocicletes)

www.masaimasa.com
info@masaimasa.com

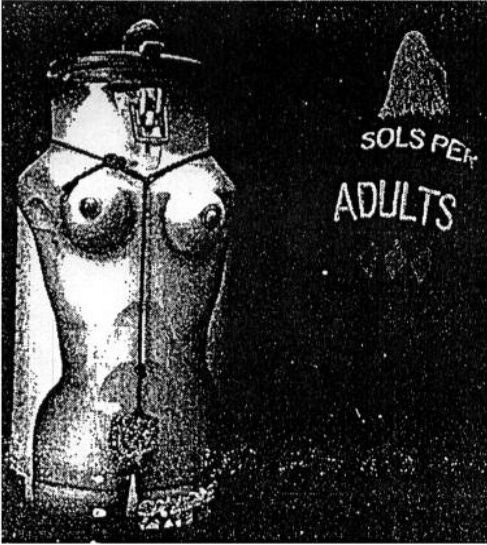
Passeig de Pere III, 96.1r
Tel.93 874 26 92 -Fax. 93 873 96 10
08240Manresa

Servei oficial
Volkswagen - Audi

**Nou Motor**

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

RACÓ DEL POETA: LA LLETERA de Pere Todd (1996)



“La lletera”

Obra de Pere Todd 1996

(art conceptual)

**Pot de llet de 25 litres,
pintat amb aerògraf**

Disertació poètica

*Ja s'ha descobert
que el món és rodó.
Que gira a partir de la butxaca
bordejant el seu entorn
pam endavant pam enrera
desgrant la quínera
del diner i el viure bé*

*Però... el que realment
mou el món, és la dona
sia esposa mare o minyona
i d'ella, el que més en destaca
és el “CUL” i el “PIT”
sia gran sia petit.*

*I de la dona...
el que més ens fascina
és un bon “CUL” partit
que en llueixi les empremtes
que Déu l'hi va posar.*

*Després és de resaltar
les dues pilotes del pit.*

*Amb aquests clàssics ingredients
té d'acompanyar-se l'aliment que
conté aquest pot de llet.*

*Per això quan es triomfa diuen
que has estat molt de llet !!!
És l'aliment per grans i nadons,
i també la millor llet,
sol sortir dels collons.*

*Per tot això prodigueu
i bebeu molta llet...
És l'aliment per triomfar,
i també per disfrutar*

*Ho diu en PERE TODD
que és l'artista,
que ha dissenyat aquest “POT”*

Components de l'obra

Alumini, metall, coure, plata, or, corda, fusta,
tela, fòssils, mirall, perles cultivades, brillants.

Encàrrec i col·lecció de Josep Rojas Miró

ARTICLE d'OPINIÓ d'en Joan Soler i Golobart

PENTINANT AL GAT

És ben cert que el que no té res a fer pentina al gat, fins i tot hi ha qui pretén fer-li la permanent i com que el món no té pas gaires problemes, em refereixo en el dia a dia de qualsevol de nosaltres, no de grans fites econòmiques-mundials, ens hem d'entretenir en normatives absurdes, regulacions sobtades, segurament originades per una nit de ressaca, i ordres que fan cert tuf a ànsia recaptatòria i com que a això l'administració ja ens hi té acostumats, mai rebran un aplaudiment o un reconeixement de bona actuació quan veiem d'una hora lluny l'autèntica finalitat de qualsevol d'aquests invents innecessaris i absurds.

L'home en general, i els que manen en particular, estan farcits de contradiccions conceptuals i dubtes d'actuació. Això no és dolent, forma part de la nostra condició i, el que si es fa necessari és que s'entengui amb una necessitada dosi d'humilitat, quan alguna qüestió s'escapa de les possibilitats d'algú, s'ha de ser capaç de delegar a un altre la solució d'aquell problema. Això no fa desmerèixer en absolut l'estatus del primer, al contrari, deixa palesa la seva condició d'ésser humà i el lloa a la categoria d'intel·ligent. Malgrat les jerarquies, sempre necessàries, el que es pensi que la vida no és, en sí mateixa, un treball en equip, va tan errat que les ales ja no el deixaran volar força aviat. Massa càrrega i mal distribuïda trenca tota aerodinàmica de vol o de vida.

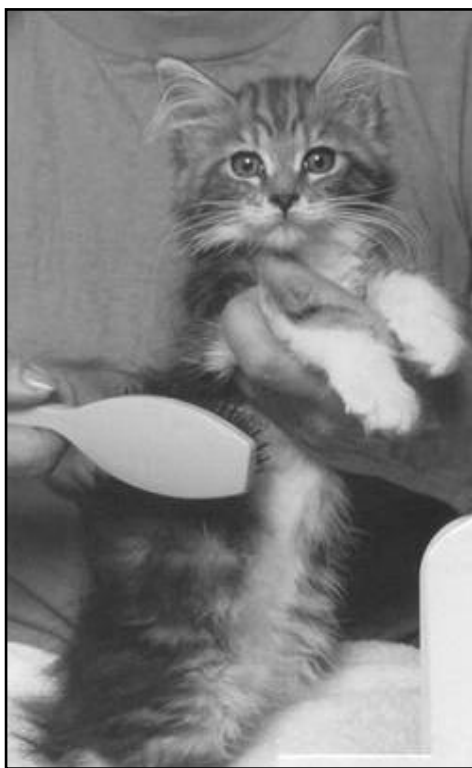
On és aquella superació per a millorar les coses?. On ha quedat la percepció de què amb esforç s'aconsegueixen impossibles?. L'home s'ha instal·lat en la comoditat de les noves tecnologies i acostumar-se a no fer res és molt fàcil, costa massa poc. El difícil és aixecar-se quan portes massa temps estirat. Si veiem que

anem per una baixada on la inèrcia ens augmenta la velocitat i no fem res per aturar-nos, malgrat no veure que hi ha al capdavant, el més segur és que la trompada sigui tremenda i aleshores vindran totes les queixes envers als demès i difícilment siguem prou honestos per reconèixer els nostres errors. Per què no frenàvem abans i remuntàvem? Perquè l'egoisme també s'ha instal·lat a les nostres vides, forma

part del nostre dia a dia i si ningú ens aturava mentre baixàvem és perquè nosaltres tampoc ho faríem. Una solució seria apartar-nos de sensacions unipersonals i introduir-nos una altra vegada en el concepte comunitat. Si veiem algú que va camí de la trompada, frenem-lo i diguem-li, així si mai ens passa a nosaltres, pot ser, algú també ens ajudi.

Clar que dins la raça humana hi ha de tot i força. També ens pot passar que motivats per la bona fe i les ganes de restaurar un altruisme quasi desaparegut, quan intentem evitar un mal a terceres persones ens podem trobar rodejats de mocs i males paraules, reivindicant el seu dret a equivocar-se. Aleshores la nostra intenció ha quedat desmillorada, remullada i triturada. Però no hem de

defallir, per una persona que trobem amable, receptora i agraïda, ens podem donar per satisfets. I és que la sensació d'haver ajudat i d'haver servit per aclarir dubtes o conceptes a aquell que t'ho demana és d'una satisfacció indescriptible. L'home ajudant l'home, és una d'aquelles poques percepcions que si no ens hi fixem molt no la sabrem veure, entre altres coses, perquè passa molt poques vegades, però si tots ens esforcem, fem el nostre, dins les possibilitats de les que son titulars i ens deixem d'aspiracions impossibles i que fomenten l'egoisme, potser, i només potser, les coses anirien molt millor.



V VOLTA A OSONA: CLÀSSIC RAL·LI: 27 / 11 / 2010

Cartell oficial de la prova



El dia 27 de Novembre, Clàssic Motor Club del Bages va recuperar la Volta a Osona Clàssic Ral·li, anul·lada l'any passat. Va ser, possiblement, la prova amb més prestigi de l'any passat, tant per la qualitat, com per la quantitat de participants i per un recorregut ben seleccionat per les comarques del Ripollès, la Garrotxa i Osona principalment. Hi van haver 120 inscrits, dividits en dues categories: 83 participants amb aparells de medicació (Terratrip, Piramide, Blunik, Pda, Gps, etc..) i 37 participants sense aparells de medicació (només compte quilòmetres del cotxe i un cronòmetre). A les 12 del migdia va sortir de Manlleu el primer equip dispostat a fer els 321 kilòmetres de recorregut, dels quals 200 eren cronometrats i dividits en 14 trams, el primer, La Trona on els seus famosíssims 14,09 km relliscaven molt, el segon, La Corbatera de 6,35 km, el tercer, Les Lloses de 19,36 km, el quart, Alpens de 15,40 km, el cinquè, el revirat Costa dels Gats de 17,05km, el sisè, Olost de 9,95 km, el setè, Les Ferreres de 11,25 km, el



BMW de Martí-Santamaria al Parc tancat

Martí-Casampera amb alguna dificultat



vuitè va ser un tram espectacular de terra de 350 metres, en El Sucre de Vic, que va donar pas a la mitja part, amb moltíssim públic assistent. A dos quarts de cinc de la tarda, des de Vic es va sortir cap el novè tram, el més llarg del ral·li, Pantà de Sau de 25,38 km, el desè, Oris de 15,21 km, el onzè, Llaers de 22,88 km, difícil per les plaques de gel, el dotzè, Vallfogona de 13,85 km, el tretzè, Ridaura de 9,22 km i el catorzè i últim, selectiu com sempre, Coll de Bracons de 20,43 km, per arribar als voltants de les nou del vespre a Manlleu, centre neuràlgic del ral·li.

Els guanyadors de la categoria amb aparells i evidentment la scratx, van ser l'equip de Motor Club Sabadell format per Josep Cabani i Albert Traserras, amb el seu Volkswagen Golf GTI, separats per tan sols 2 punts dels segons classificats, la parella formada per Sergi Giral i Joan Corbera i per sols 3,6 punts als tercers classificats, Fidel Estrada i Eloi Alsina. Els guanyadors de la categoria sense aparells van ser l'equip de Moto Club Manresa



J.Cabani-J.Traserras, 1rs amb Golf GTI

V VOLTA A OSONA: CLÀSSIC RAL·LI: 27 / 11 / 2010

S.Giralt-J.Corbera (2ns) en el tram de terra



format per Ramon Martí Solé i Ramon Santamaria Rodellas, amb el seu BMW 320i, amb una actuació excepcional van aconseguir la divuitena posició scratx, per davant de més de seixanta cotxes amb aparells, tenint només per davant en la classificació, la majoria dels millors equips amb aparells d'aquesta temporada 2010, van deixar el segon i tercer classificats sense aparells a més de 70 i 80 punts respectivament i van superar el record de la prova de puntuació sense aparells, de les tres últimes edicions de la volta i de la nocturna, gran part del mèrit és degut a la feina del copilot. L'altre equip participant de Moto Club Manresa, format per

F.Estrada-E.Alsina 3rs amb Renault Alpine



Josep M^a Martí Solé i Josep Casasampera Suárez, amb el seu Seat 131, van assolir la 79a posició scratx i la 62a de la categoria amb aparells, després de tenir problemes d'estabilitat en l'últim tram.



Martí i Santamaria rebent el premi de 1ers. sense aparells.

RESULTATS V VOLTA A OSONA

Amb Aparells	1r	J. Cabani – J. Traserras	Volkswagen GolfGTI	39,3 punts
Amb Aparells	2n	S. Giralt – J. Corbera	Volkswagen Golf Mk1	41,3 punts
Amb Aparells	3r	F. Estrada – E. Alsina	Renault Alpine A 110	42,9 punts
Amb Aparells	4t	V. Sagi – V. Sagi	Porsche 911 S	53,2 punts
Amb Aparells	5è	N. Claret – M. LLansó	Mini 1275 GT	54,1 punts
Amb Aparells	62è	J. M ^a Martí – J. Casasampera	Seat 131-E1600	665,2 punts
Sense Aparells	1r	R. Martí – R. Santamaria	BMW 320i	94,3 punts
Sense Aparells	2n	J. Danes – J. Vilaseca	Opel Kadet	168,9 punts
Sense Aparells	3r	J. Ferrer – J. Beltra	Volkswagen Karman	175,9 punts
Sense Aparells	4t	J. Corbatera – S. Rigol	Volkswagen GolfGTI	231,5 punts
Sense Aparells	5è	R. Gombau – B. Rodriguez	Fiat X 1/9	240,4 punts

CAMP. CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2010

1ª prova: VII RAL·LI DE LA LLANA 26/02/2011



Martí i Santamaria del Moto Club Manresa



Motor Club Sabadell va començar, com aquests últims anys, el campionat 2011, que neix amb canvis de reglament, amb una nova Classe; la Màster, canvis de dates d'algunes proves del calendari inicial i d'altres proves encara per determinar. Neix també, una Copa Catalana amb d'altres proves fora d'aquest campionat, alguna prova del català de veloci-

tat acceptarà regularitat, aquests motius fan que l'equip representant del Moto Club Manresa, format per Ramon Martí i Ramon Santamaria, amb Talbot Samba, no el seguiran assíduament perquè no els passi com l'any passat, que les anulacions i canvis d'última hora els va acabar perjudicant, tot i que algunes de les proves de aquest campionat, sí que les faran, bé, dit això, el Ral·li de la Llana va començar el dissabte a les 12 del migdia des de el Parc Catalunya de Sabadell, per acabar al mateix lloc a les 9 del vespre, va passar a ser d'un dia, no com els últims cinc anys que eren dos dies, retallant quasi a la meitat els kilòmetres de la cursa de l'any passat i per tant menys trams de nit. Amb una inscripció rècord, ni més ni menys que, 138 participants, disposats a recórrer els 315,89 km, dels quals 157 km eren cronometrats. Estaven dividits en 10 trams: el primer; El Farell de 6,47 Km, el segon: Sant Miquel del Fai de 16,73 km, el tercer; Castellterçol - Navarcles de 33,89 km, el quart; L'Estació (el conegut Rellinars, des de Castellbell i el Vilar) de 19,58 km, el cinquè; Viladecavalls - Olesa de 6,14 km, el sisè; El Suro de 6,10 km, el setè; Rellinars de 19,36 km, el vuitè; Vacarisses de 5,93 km, el novè; Vacarisses - Viladecavalls de 7,57 km, el desè i últim; Matadepera - Castellar de 35,23 Km, la mitja part es va fer després del cinquè tram, a Castellsbisbal. El guanyador del ral·li va ser l'equip de Motor Club Sabadell, format per Josep Gubern i



J.Gubern-J.Pallarols, 1rs amb un Porsche 944, fent honor al dorsal 1 que portaven

CAMP. CATALUNYA CLASSIC REGULARITAT 2010

1ª prova: VII RAL·LI DE LA LLANA 26/02/2011

Mañero-Pradells, 2ns amb Porsche 911 T



Jaume Pallarols amb el seu Porsche 944, guanyant al mateix temps la nova categoria Màster, que la constitueixen els 10 millors equips scratx del campionat de l'any passat, siguin els vehicles de qualsevol classe. Es va demostrar que són els capdavanters, ja que dins dels vuit primers classificats scratx de aquesta cursa inaugural, cinc eren de la Classe Màster, entre ells, l'equip de Moto Club Manresa format per Ramon Martí Solé i Ramon Santamaria Rodellas, que amb el seu

Bonvehi-Moragas, 3rs amb un Golf GTI



petit Talbot Samba, va tingué una actuació extraordinària, assolint la vuitena posició scratx i la quarta de Màster, dos equips més de Moto Club Manresa van obtenir diferents resultats: el format per Josep M^a Martí i Josep Casasampera, amb el seu Seat 131, van assolir la dinovena posició de la classe G i la cinquanta-quatre posició scratx, mentre que l'altre equip, format per Josep Brunet i Toni Torra, amb el seu Mini 1000S, es van haver de retirar després del tram de Viladecavalls.



El Talbot Samba d'en Martí, 8è en Scratx



J.Martí-J.Casasampera, 19è de la classe G

RESULTATS del VII RAL·LI DE LA LLANA

SCRATX	1r	J. Gubern-J. Pallarols	Porsche 944	17,7 punts
SCRATX	2n	P. Mañero-X. Pradells	Porsche 911 T	22,9 punts
SCRATX	3r	A. Bonvehi-T. Moragas	Volkswagen Golf	23,3 punts
SCRATX	8è	R. Martí – R. Santamaria	Talbot Samba	29,2 punts
SCRATX	54è	J. M ^a Martí-J. Casasampera	Seat 131-1600	107,0 punts
MÀSTER	1r	J. Gubern-J. Pallarols	Porsche 944	17,7 punts
MÀSTER	4t	R. Martí – R. Santamaria	Talbot Samba	29,2 punts
Classe H	1r	J. Manuel-J. Peredalta	Volkswagen Golf	30,1 punts
Classe G	1r	J. De Mingo-E. Domenech	Porsche 911	26,2 punts
Classe G	19è	J. M ^a Martí-J. Casasampera	Seat 131-1600	107,0 punts
Classe F	1r	P. Mañero-X. Pradells	Porsche 911-T	22,9 punts
Classe E	1r	F. Urpí-M. Urpí	Porsche 358 B	62,8 punts
Classe M	1r	T. Janot-J. Delcor	Vespa P200E	52,1 punts

DON VESCO, EL LLAMPEC DE “LAGO SALADO”

Escrit per Francesc Segués

Imatge d'un Don Vesco madur



Des de el dia en que l'home va muntar per primera vegada un motor en un bastidor de bicicleta, la moto ha representat un instrument fonamental per la seva inquietud per la velocitat. A partir de l'any 1935, quasi tots els intents per aconseguir el rècord de velocitat s'han fet en la localitat de Bonneville (Utah, USA), en el “Lago Salado” i durant

molts anys, aquesta localitat, ha sigut escenari de milers d'intents per establir el rècord de velocitat en moto.

Un gran protagonista d'aquests intents va ser Don Vesco, un gran apassionat en aquest tipus de aventures.

Don Vesco va néixer l'any 1940 a Sant Diego (Califòrnia), les motos i la velocitat li venien per tradició, ja que el seu pare, als anys vint, corria amb un Ford T en els llacs salats de Califòrnia. La relació de Don amb les motos es va iniciar quan, de nen, va comprar una scooter de segona mà. Apassionat per la mecànica, la va preparar per córrer, però es va veure obligat a vendre-se-la per pagar les multes acumulades per conduir sense carnet.

Als quinze anys va començar a participar en curses locals i a l'any 1959 va guanyar el “Championship Rider Award”, premi concedit per la federació motociclista americana.

Lògicament, la seva vàlua de seguida va quedar demostrada i quan, l'any 1962, Honda va enviar als Estats Units dues motos de quatre cilindres especials de 250cc. per participar en algunes curses, una la van confiar a Don Vesco.

A l'any següent, Yamaha li va llogar una bicilíndrica de 250 cc. de vàlvules rotatives, la RD56, amb la qual, Vesco es va inscriure a la categoria de 500, del gran premi dels Estats Units (no puntuable pel mundial) i que va guanyar amb gran facilitat.

Al 1964 obté la representació de Yamaha i després de dos accidents a les carreres i

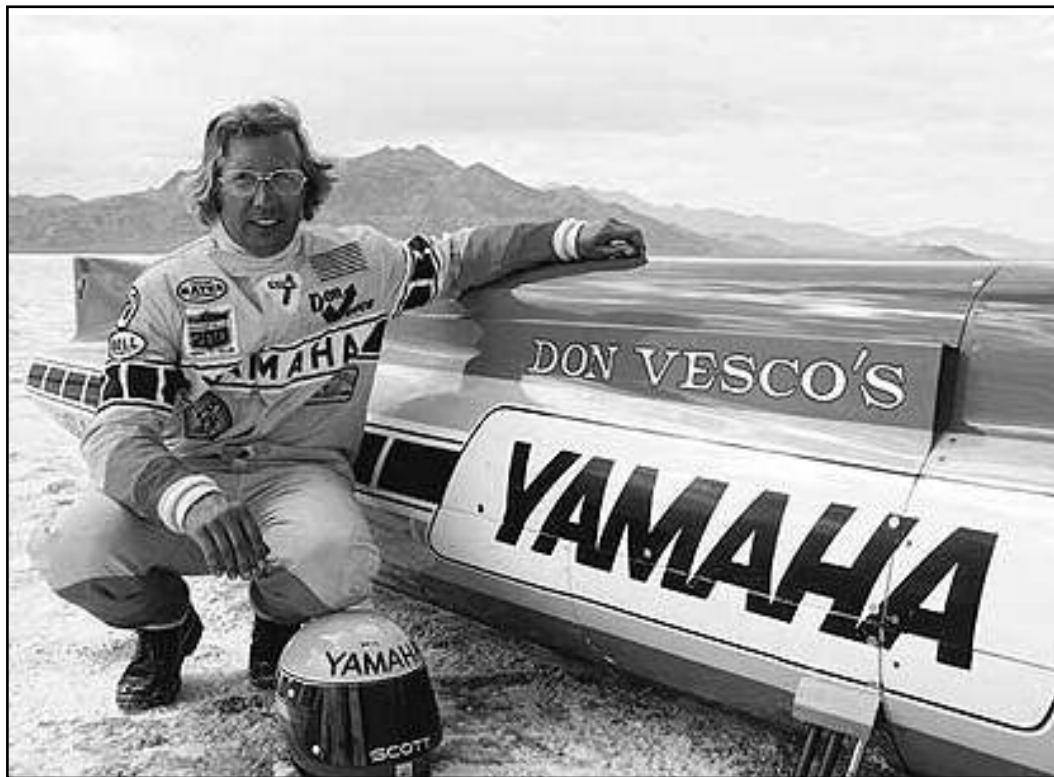


El seu bòlid Silver Bird, amb el que ha aconseguit batre el rècord de velocitat varies vegades

DON VESCO, EL LLAMPEC DE “LAGO SALADO”

Escrit per Francesc Segués

Aquí està posant amb el seu Silver Bird amb motors Yamaha a Bonneville



resultats mediocres, va decidir limitar la seva activitat i dedicar-se a la preparació de motos de competició. Així al 1970 el campió Australià, Kel Carruthers va córrer a Daytona amb una Yamaha preparada per Vesco; Carruthers va guanyar la carrera i va repetir al 1972.

Després d'aquesta experiència, Vesco es va dedicar de ple a la promoció de pilots, com van ser Gene Romero, Dave Smiyh, Dave Aldana i Kivin Stafford.

Les màquines preparades per Don sempre van tenir fama de ser les més ràpides als circuits, però el lloc ideal per demostrar la seva capacitat com a preparador, va ser en la vasta extensió salada de Bonneville. Va participar anualment a la "Semana de la Velocidad" a Bonneville, convertint-se en una tradició ininterrompuda de la família Vesco, des de 1949. En aquells temps va ser Vesco (pare), el que va aconseguir una velocitat de més de 370 km/h. Don centre més el seu interès en les motos i cada any acudeix a Bonneville per intentar establir un rècord en qualsevol de les

categories i cilindrades, a finals dels anys 70 ostentava deu rècords nacionals sobre vint, des de 250 cc. a 1000 cc.

Però Don Vesco no s'accontentava en establir rècords de velocitat "genèrics" i al 1969 comença a projectar el més ambiciós dels seus intents; la conquesta del rècord mundial absolut de velocitat amb moto. El vehicle que va construir, poc semblava una moto convencional, doncs tenia forma de puro de tabac i el únic component tradicional era el xassís, la distància entre eixos era de 3 metres i la llargada total de 5 metres, el punt més ample del carenat mesurava 53 centímetres i el punt més alt 88 centímetres. Pesava una mica més de 190 kg. i per ajudar la frenada, estava proveït d'un paracaigudes.

Amb dos motors Yamaha normals de carreres, de 350cc. dos temps, en el primer intent, va aconseguir els 266,911 kilòmetres per hora i en el segon intent, malgrat que l'estabilitat no era prou bona, aconseguí els 267,143 km/h.

DON VESCO, EL LLAMPEC DE "LAGO SALADO"

Escrit per Francesc Segués

En el moment de la frenada es tenia que ajudar d'un paracaigudes, en la foto s'està obrint



Després de diverses modificacions i reglatges, el "torpedo" va augmentar la velocitat fins als 344,390 km/h . L'any següent, el 1970, Don Vesco va tornar a Bonneville amb el nou "Streamliner" i després de dos intents prometedors, al tercer va punxar una roda i malgrat la inclinació del vehicle, va aconseguir rodar a 405,310 km/h.

Vesco no es va donar per satisfet i immediatament es va posar a estudiar una nova màquina. Va allargar seixanta centímetres el mateix bastidor (que ja tenia sis anys) i va muntar dos motors de carreres de quatre cilindres Yamaha 250 cc. La màquina pesava 320 kg. i valia més de dos milions de dòlars.

L'agost de 1974 el vehicle estava llest i es va disposar a establir el nou rècord. Va arribar als 453,278 Km/h., però no va quedar content amb aquest resultat i es va fixar la idea de

superar la barrera de les 300 milles per hora (482,790 km/h). Es va posar a treballar i un any després, el 28 de setembre de 1975, va rodar amb el seu "Silver Bird" a 302,9 milles per hora, equivalent a 487,515 km/h.

Al setembre de 1978, després de retocar i reforçar el seu bòlid i d'equipar-lo amb motors Kawasaki, va aconseguir la velocitat rècord i definitiva per ell de 512,719 km/h.

Don Vesco va morir el 16 de desembre de 2002, víctima de una llarga malaltia de càncer. En el seu palmarès consten un total de 18 rècords amb vehicle de dues rodes i 6 amb vehicle de quatre.

La última dada que tinc del rècord actual de velocitat en moto, és la de 591,24 km/h, aconseguida per Chris Carr el 5 de setembre de 2006. Fins a quants Km/h serem capaços d'arribar?.

www.transmarsol.com

info@transmarsol.com

RACÓ DEL POETA: L'ESCUT DE CATALUNYA

En la que Sant Jordi empunya
bandera de color blanc,
hi ha l'escut de Catalunya
amb quatre barres de sang.

D'aquestes barres la història
està escrita en lletres d'or
per saber-la de memòria
i gravar-la en nostre cor.

Essent Carles, rei de França
i senyor dels catalans,
entraren, folls de venjança,
en ses terres els normands.

Per sostenir sa corona
demanda el rei socors
al Comte de Barcelona,
el valent Jofré el Pelos.

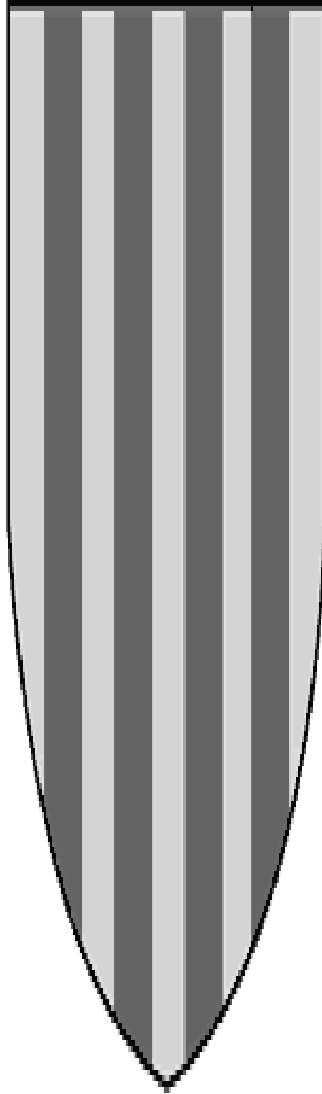
Al saber la nova, empunya
el Comte l'arma i l'Escut,
cap a França resolut.

Així que a França arribava
amb la flor dels catalans,
el rei Carles reclutava
atropellat pels normands.

I llençant-s'hi de seguida
el brau Jofre amb sos valents,
va deturar l'embestida
dels normands, forts i potents.

Mes quan vençut reculava
l'enemic rostolls avall,
un llanço al pit se li clava
i el fa caure del cavall.

Dintra una tenda els de França
ferit al Comte han entrat,
posant-li al capçal la llança
i l'escut al seu costat.



A l'entrar a dur-li la nova
de que els normands han perdut,
veien el Rei al Comte jove
mirant trist el seu escut.

Si a vós s'us deu la victòria,
per què al Rei trist us mostreu?
si voleu honors i glòria,
Comte Jofre, demaneu.

Des d'avui de vostre terra
sereu Comte independent;
sereu mon company, en guerra,
i en pau, l'amic més prudent.

Grans merces, el rei de França
-li respon Jofre el Pelós-;
no em reca, no el cop de llança
que desangra tot mon cos.

El que em reca i el cor me lliga
és veure llis mon Escut,
sense cap blasó que diga
els honors que he merescut.

Llavors, el Rei desseguida
s'acosta al llit del valent:
xopa els dits en sa ferida
i així li diu dolçament:

-Amb sang del cor a la guerra
haveu guanyat el blasó;
quan torneu a vostre terra
brodeu-lo en cost a penò.

I passant quatre ditades
del brau Jofre en l'escut blanc,
hi deixava assenyalades
les quatre barres de sang.

A. Bort i Fontestà

Cafès
BUSQUETS

Ctra.de Vic,28 Manresa tel.938741855

CALENDARI de PROVES PREVISTES pel 2011

- *10 ABRIL XIII Pujada en Costa Callús-S. Mateu de Bages (cobxes) – Campionat de Catalunya
- 4 SETEMBRE III Ral·li de Cobxes Clàssics
- *11 SETEMBRE VI Pujada en Costa Marganell-Can Massana (motos, quads i sides) Camp.Catalunya
- *11 SETEMBRE VI Pujada en Costa Marganell-Can Massana (cobxes i barquetes) Camp.Catalunya
- *2 OCTUBRE XXXIII Pujada en Costa Bigues Riells-St Feliu de Codines – Campionat de Catalunya (motos, quads i sidecars)
- 30 OCTUBRE IX Endurada del Bages – Campionat de Catalunya
- 13 NOVEMBRE IX Moto-cross de Castellolí – Campionat de Catalunya
- (*) Segons nombre de participants



CONCESSIONARI
OFICIAL ÚNIC I
EXCLUSIU MOTOS



YAMAHA

VENDA I REPARACIÓ BICICLETES I MOTOS

cannondale *EAH* *FELT* **GIANT**

Pg. del Riu, 62 · MANRESA · T/F. 93 875 40 88

CONTENIDORS

UNIÓN
Bermeo, s.l.



93 832 05 79

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 mail a motoclub@motoclubmanresa.com, o si ho vol, per correu normal a nom de Moto Club Manresa, Muralla de Sant Francesc, 49 (baixos 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 40 euros.



ACTUALITZACIO DE DADES DELS SOCIS DEL MOTO CLUB MANRESA

Nº DE SOCI:						
COGNOMS I NOM:						
DOMICILI:						
POBLACIO:		CODI POSTAL				
PROVINCIA:						
TELF PARTICULAR:		TELF MOBIL:				
ADREÇA D'EMAIL:						
DOMICILIACIO BANCARIA:						
<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="width: 100px;">Signatura.</td> <td style="width: 300px; height: 100px;"></td> </tr> <tr> <td>Data</td> <td></td> </tr> </table>			Signatura.		Data	
Signatura.						
Data						

remi

rent, sl

VENDA i LLOGUER DE MAQUINÀRIA

t 93 875 22 99*

Servei Post-venda

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