

TRACADA



Revista del Motor

MOTO CLUB MANRESA

Nº 1 - ANY 2007

GRUP PETROBAGES

[illegible]

1995年1月1日 1995年1月1日



杭州大学 教授 李俊承 编著



0000-0001-9678-400X



0 8 1 1 9 1 1 1 8 0 1 1 1 8 1 1 1 1



Collection: NGA, NMA, I
 (unpublished NGA series No. 1000000000)
 100 100 100 100 100
 100 100 100 100 100

www.elsevier.com/locate/jmb

[illegible]

EDITORIAL

Tenim avui una gran satisfacció, al dirigir-nos a tots vosaltres, socis, amics i simpatitzants en general, per poder-vos oferir aquesta nova revista, fruit, una vegada més, de l'esforç i la iniciativa de tots els que d'una manera o una altre, sentim la passió per aquest esport, el motociclisme, ja sigui participant en curses, preparant tota mena d'activitats i fomentant aquest esperit que des de fa més de 60 anys envolta al nostre club, "MOTO CLUB MANRESA".

Ens motiva, sobretot, el servei que podem oferir als nostres amics i a totes aquelles persones que, afeccionades al món del motor, no saben on recolzar les seves iniciatives o expressar les seves idees. Aquí us portem un cavall de batalla on tothom hi pot pujar i fer cavalcar el seu esperit emprenedor, rodejat de l'experiència dels que fa molts anys estan en el Club, i la il·lusió de fer camí tot lluint l'esforç comú, les esperances del lleure portat a bona fi, i, naturalment, aquest tarannà de companyonia i confraternitat que sempre envolta l'esperit esportiu.

En aquesta revista que avui neix, s'hi podrà trobar tota mena d'apartats que considerem poden ser del vostre gust i necessitat. Això no ens eximeix d'estar oberts a tota mena de suggeriments i opinions per tal de millorar el resultat d'una cosa que hem de fer entre tots. Hi podreu trobar, per exem-

ple, el calendari d'activitats de la temporada i, també l'últim esdeveniment que hagi succeït, l'apartat dels serveis que el Club us pot oferir, experiències personals dels socis, una borsa de compravenda, l'opinió del soci, etc.. i tot un seguit d'apartats per fer-vos agradable i distreta la lectura.

De moment només us podem explicar i compartir la il·lusió amb la que comencem aquesta etapa, i demanar-vos la total complicitat de tots vosaltres perquè aquesta tasca no caigui en sac trencat. És un servei al Club, als seus socis i a tots els que, d'una manera o d'una altre, sentim i compartim sensacions i vivències. Esperem tornar aviat amb tots vosaltres, Això voldrà dir que la primera pedra ha fet el forat necessari per començar a pujar l'edifici.

Gràcies a tots i fins ben aviat

EDITA: Moto Club Manresa
Adreça Postal i Local del Club
Muralla Sant Francesc, 49
(Hotel Pere III) Tel/Fax 938723620

www.motoclubmanresa.com
motoclub@motoclubmanresa.com

Redacció-Impressió: DIFOPRINT
General Prim s/n 08272 St. Fruitós

Direcció: Joan Soler Golobart

Col·laboradors: Xavier Perramon, Soler Golobart, Salvador Todó, Francesc Segués, Joan López, Dani Porta, Vicenç Comas.

Maquetació: Dani Porta

TROFEU MISTERIOSA LLUM DE MANRESA



Sortida al Pas-seig Pere III

El dia 25 de febrer vam iniciar la temporada amb aquesta sortida de motos antigues, "Trofeu Misteriosa Llum de Manresa, la qual va ser recolzada pel Rotary Club, encarregat d'organitzar les festes de La Llum.

La Trobada feia quatre anys que no es celebrava, i enguany hem fet un recorregut ja utilitzat en anteriors ocasions, però que no per això, ha deixat de ser atractiu.. La sortida la fèiem a Manresa direcció cap a Sant Mateu, fins arribar a Calaf, on vam esmorzar, concretament al restaurant "Turisme", i vam quedar tots ben satisfets.

Vàrem sortir de Calaf i vam passar per les poblacions d'Aleny, Pinós i Balmanya, i justament en aquest indret, es va produir un gran accident de un dels nostres participants, exactament el més veterà de tots, i gran

Motos exposades abans de sortir



TROFEU MISTERIOSA LLUM DE MANRESA



Esmorzant al bar Turisme. Al migde l'imatge, l'accidentat Jaume Soler.

amic nostre, en Jaume Soler. Inexplicablement, en un tram recte, va sortir de la carretera i topant amb una claveguera, va sortir llançat de la moto quedant inconscient a terra. El van tenir que evacuar amb helicòpter. Actualment està ingressat a la Mútua de Terrassa, continua estable i fora de perill. Des d'aquí, els hi donem tot el nostre suport a la família d'en Jaume per aquests mals moments que estan passant, i desitgem que es recuperi plenament, i pugui tornar a participar en la seva gran passió, les motos.

I tornant amb la Trobada, després d'aquest fet, es va posar a ploure, pel que, a Manresa, vam arribar tots xops i quasi no vam tenir temps d'acomiar-nos dels participants de la Trobada.

Volem fer-ho a través d'aquestes línies, i esperem que la prope-

ra vegada la puguem gaudir sense tants incidents.

Especial menció pel nostre estimat amic i soci del Moto Club Manresa, Sebastià Cos, que va topar amb un cotxe venint a la Trobada amb moto, i es va trencar una cama. Ànims amic et desitgem una ràpida recuperació. Esperem tornar-te a veure ben aviat en les nostres Trobades.



Dos participants ben contents al moment de la sortida

CARTES AL DIRECTOR

POCA COL·LABORACIÓ

Soc un soci del Moto Club Manresa de Monistrol de Montserrat, i he vist moltes de les activitats que han dut a terme aquest any, encara que no totes, per manca de temps. I m'agradaria comenta-ls'hi un fet que he anat observant i que es repeteix habitualment.

Per exemple, la Pujada en Costa de Sant Mateu de Bages vaig veure molta gent del Moto Club Manresa, si més no, anaven vestits com els organitzadors, que voltaven per allà sense col·laborar en res, que si ara al Bar, que si ara xerrant, i així durant tota la prova. Tot això ho exposo, no per ganes de criticar i prou, si no, perquè he anat llegint als butlletins que ens envien, que necessiten més ajuda i col·laboració per part del soci per poder organitzar les activitats, i es clar al veure que hi ha gent que no està per la feina ho volia posar de manifest.

Habitualment veig els mateixos corrents amunt i avall, nerviosos, perquè les coses funcionin, mentre d'altres estan parats.

Un altre exemple va ser a la prova de tot terreny a Can Canadell, vaig tornar a veure, que mentre hi havia organitzadors xerrant al Bar, faltaven alguns controls per la prova de cronometratge, i quina va ser la meva sorpresa al veure, que va tenir ser gent de fora la que es va encarregar d'om-

plir aquests llocs, deixant-s'hi la pell, per cert.

I ja els hi he dit, que no és criticar per criticar, però penso que la gent hauria de complir més amb el Moto Club, si, ja sé que poden pensar que perquè no m'hi poso jo, però, encara que ho faria amb molt de gust, no em puc comprometre per culpa de les meves obligacions.

Bé, res més. Gràcies per llegir aquest suggeriment i segueixin endavant.

Joan Martínez Pomes de Monistrol de Montserrat

PER UN MAJOR PROTAGONISMA DE LA MOTO EN LA NOSTRA SOCIETAT

Ja fa temps que penso que la moto com element de transport no estar plenament explotada. M'explicaré d'una altra manera. Crec que si la moto fos -al menys ho aparentés- molt més segura i confortable, aquest element mecànic que per a molts fa massa de respecta, seria l'alternativa de transport per un nombre molt més gran de persones -s'estima que només una 15 per cent de persones la fan servir en substitució d'un altre tipus de vehicle.

Sabeu els beneficis que s'aconseguirien, tant en l'àmbit de la contaminació com en el del tràfic, només que una tercera part del

CARTES AL DIRECTOR

cotxes que avui corren fossin motos?

Per aconseguir que la moto arribi algun dia a ser l'opció preferida de la gran majoria del ésser viu de dues potes, s'hauria d'actuar a tots nivells –polític, empresarial, social, etc- i en la següent direcció: a) reducció del impost de circulació per les motos per fossin catalogades com d'utilitat per la mobilitat urbana; b) ajuts en forma de desgravacions fiscal per les empreses que invertissin en projectes d'innovació enfocats en la millora de la seguretat i confort de la moto catalogada de mobilitat urbana; c) ampliació del nombre d'aparcaments gratuïts per les motos catalogades de mobilitat urbana; d) començar a mentalitzar als joves sobre la importància d'un ús responsable de la moto i dels seus potencials beneficis econòmicomedioambientals en la societat.

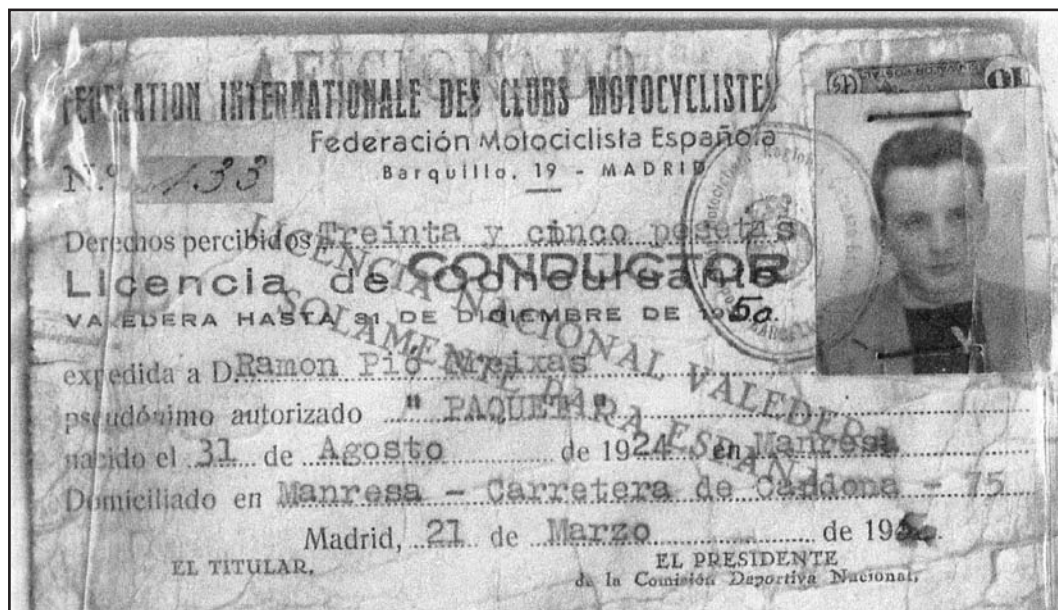
Es clar que, com deia abans, si la moto transmetés una imatge molt més segura i de confort, segur que serviria per que al menys tot humà, que ara ha de dependre irremediablement del cotxe, prengués la decisió de substituir-lo per la moto. Es per això, que deixant anar una mica –i pot ser hauria de dir bastant- la imaginació, crec que el concepte que podria ser considerat com el de moto urbana, segura i confortable, hauria de passar entre lo que seria el model C1 de la marca BMW i la MP3 del fabricant italià Piaggio. La primera

ha resolt el problema del confort en cas de pluja i també estalvia la incomoditat de portar el casc, gràcies al seu sostre integral, i la segona aconsegueix disminuir al màxim el risc de tombada i patinament que tenen els vehicles de dues rodes, mitjançant la original adaptació d'una roda més al davant. La C1 va sortir al mercat fa uns 10 anys, en canvi la MP3 ho acaba de fer. M'agradaria molt que no tinguessin que passar deu anys més per que es produís la unió dels dos conceptes esmentats en una sola moto, i que el seu preu estigués a l'abast de la majoria.

Finalment no vull deixar passar l'ocasió des d'aquesta recent nascuda revista del MCM, precisament quan el club acaba de complir 60 anys de història –ullj, que som el tercer club més antic de Catalunya- per animar-vos a que formeu part d'un grup persones d'entusiastes que gaudim al voltant de lo que la moto significa: llibertat i esperit de companyerisme.

Com a responsable de Comunicació i Màrqueting del MCM, també vull aprofitar per fer un agraïment a tots els estaments públics, empreses i persones que desinteressadament ens donen suport i també a les que pensen que tenim un lloc de responsabilitat en la societat en la defensa del motorista i del potencial futur de la moto.

Xavier Perramon



Sens dubte al començar aquesta nova etapa d'apropament del Club als nostres socis, amics i simpatitzants, un dels apartats més importants que creiem de justícia esmenar, es el que hem titulat: "El Personatge".

Aquest nom pot desembocar en tota mena d'interpretacions, un personatge, a vegades, es un prototip poc seriós i mancat de criteri. Però nosaltres ens movem en la seriositat i pel Moto Club Manresa, quan es fa esment d'un personatge, ens referim a l'esperit del Club; a qualsevol d'aquelles persones que han significat alguna cosa important en el desenvolupament del nostre entorn i de la nostra idiosincràsia. Un temps, uns fets i una empenta constant, mentre l'edat i la salut l'hi va permetre, ha estat el tarannà d'un dels socis més antics i amb més experiències dins del club. És el Sr. Ramon Pio i Feixas.

El Sr. Pio neix a Manresa el 31 d'Agost del 1924, es el gran de quatre germans, i el primer col·legi al que assisteix es un antic col·legi que hi havia al carrer de Jaume I, i que el mestre era el Sr. Pagès. Allà va anar-hi fins al deu anys. Després va anar a cal Sr. Pepet, un mestre que hi havia al carrer de les Bastardes, lloc que recorda amb enyorança ja que, segons explica fen ús d'una memòria extraordinària, el pare del Sr. Pepet, que aleshores encara estava viu, els hi donava les primeres classes a dalt de l'escola, en un pis, perquè era l'únic lloc on hi tenien una estufa i els seus coneixements no quedaven "congelats", per les temperatures de l'època..

Als catorze anys, i mobilitzat per la guerra civil, entra a treballar amb el seu pare a cal Avellanet, on es fabricava l'espoleta del morter francès tipus 81. Pocs anys després, ja

acabada la guerra, el seu pare plega de cal Avellanet i es posa pel seu conte a la Carretera de Cardona, on el Ramon l'acompanya. Passa el temps i el pare morí d'accident, es quan ell es queda amb el taller.

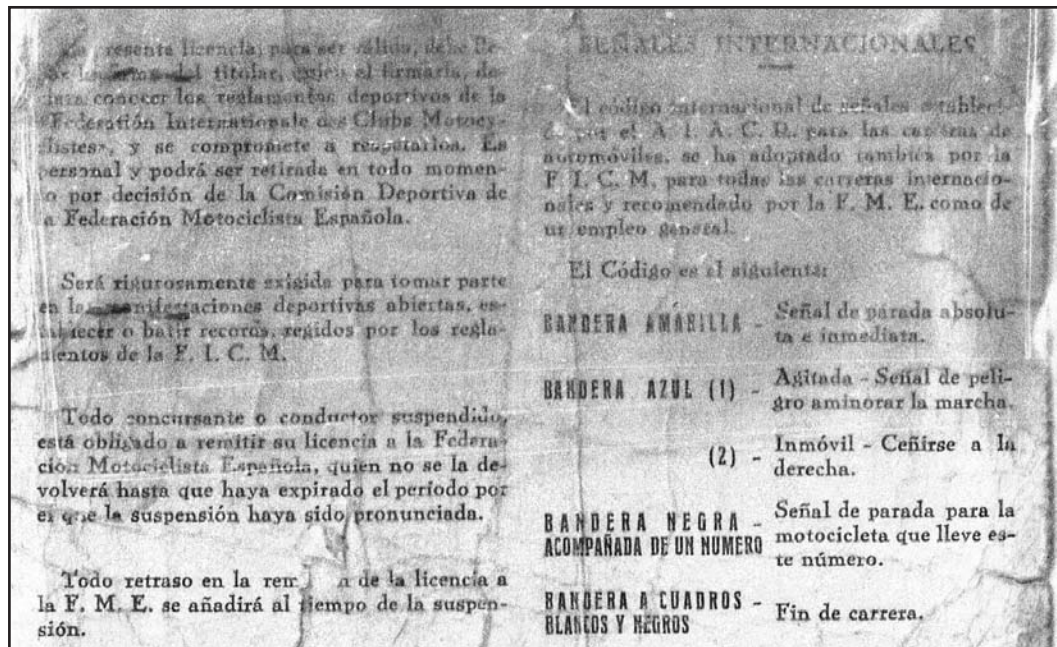
Ja va ser pels anys cinquanta quan coneix i es casa amb la que actualment es la seva esposa amb la que ha tingut la joia de tenir dos fills. Un noi i una noia que han omplert de goig el cor d'aquest cavall de batalla per als seus amics i per tots qui l'han rodejat en la seva vida.

Quan se li parla de l'edat de la jubilació, no dubte gens, diu textualment. "No ho vaig dubtar ni un instant, quan va arribar el moment, ho vaig fer d'inmediat".

Abans, però, va tenir una activitat laboral molt intensa, portant el manteniment de diverses colònies

tèxtils del curs del Llobregat i, com tantes economies, la davallada industrial que va venir, va fer impossible la continuïtat de moltes empreses que depenien del teixit empresarial de l'entorn.

L'amic Ramon Pio i Feixas, ens acompanya en altres apartats d'aquesta primera revista, ja que els seus coneixements i la seva història dintre del Moto Club Manresa, el fa una persona imprescindible per recolzar-nos en experiències i coneixements. No volem acabar aquest apartat de "El Personatge", sense fer un esment especial al germà del nostre protagonista, al traspassat, ja fa anys, en tràgiques circumstàncies, en Casimir Pio i Feixas. Gran amic i soci del "Moto Club Manresa" i, també, excepcional corredor, guanyador de molts trofeus. Vagi per ell, també, aquest record.



CALENDARI 2007 TROBADES MOTO CLUB

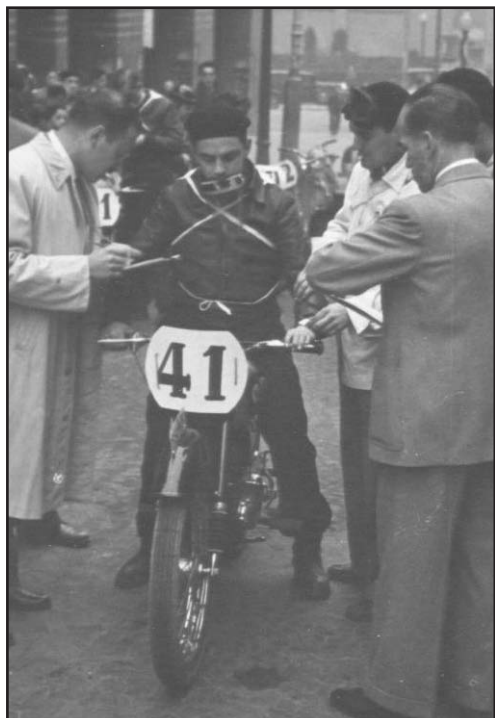
25-02-07	I Rally de la Moto Espanyola “Misteriosa Llum”
27-03-07	Presentació i roda de premsa Temporada 2007 a Manresa
30-03-07	Presentació Calendari de Proves del MotoClub Manresa al 2007.. A les 21:00 hores al Bar Xtrem, c/ Saclosa nº 17
14-04-07	II Pujada en Costa Artés-Vista Pirineu (motos i quads). Campionat de Catalunya
05-05-07	VIII Pujada en Costa Callús-S.Mateu Bages(motos i quads).Camp. de Catalunya
06-05-07	IX Pujada en Costa Callús – S.Mateu Bages (cotxes). Campionat de Catalunya
Per definir	I Promobike Can Padró Sant Vicenç de Castellet (motos).Campionat deCatalunya
03-06-07	XV Trobada de Motos Antigues “Ciutat de Manresa”
17-06-07	I Pujada en Costa S. Salvador de Guardiola (motos i quads).Campionat Catalunya
14-07-07	II Dirt Track “Vila de Castellbell i el Vilar”. Copa Catalana
21-07-07	Dirt Track . Copa Catalana
28-07-07	I Dirt Track de “Avinyó”. Copa Catalana
02-09-07	II Pujada en Costa Marganell – Can Massana. Campionat de Catalunya
15-09-07	VII Rally de Cotxes Clàssics de Santpedor
04-11-07	V Motocross de Castellolí. Campionat de Catalunya
18-11-07	V Enduro del Bages “Can Canadell”. Camp. de Catalunya

TROBADES HISTÒRIQUES DEL CLUB

- El club es va constituir l'abril de l'any 1946.
- Del 1946 al 1964 es van fer Les Vilaredes.
- Del 1949 al 1956 fèiem Manresa / Vic, Vic / Manresa
- Del 1964 al 1966, després d'una aturada es van reprendre Manresa / Vic , Vic / Manresa
- Del 1967 al 1970 Pujada en costa Can Massana
- Del 1967 al 1968 Pujada en costa Rocafort
- Del 1965 al 1984 19 Pujades en Costa Pont de Vilomara
- Al 1967 Ral·li de Montserrat amb motos i cotxes
- Del 1965 al 1968 Ral·li Alt Llobregat
- Al 1981 (21/08/81) 6 Hores de Resistència de Velocitat, 2 Hores 50cc., Motocross i Autocross (tot el mateix dia)
- Del 1965 al 1972 1 Trial de Manresa, 6 vegades puntuable al Campionat d'Espanya



EXPERIÈNCIES DEL SOCI: RAMON PIO



Ramon, corrents en la seva joventut

En aquest apartat, que anomenem “experiències del soci”, al igual que en els altres de lliure col·laboració, qualsevol soci, amic, simpatitzant o lector, té les portes obertes a explicar les seves experiències curioses o serioses, simpàtiques o transcendents. Al ser aquest el primer número no hem pogut esbrinar gaire en les opinions particulars, però servirà de gran ajut treure una mica més de suc a l'entrevista que vàrem mantenir amb un dels socis més antics del Club, fa pocs dies, per poder emplenar l'apartat del “Personatge”. Naturalment estem parlant del Sr. Ramon Pio i Feixas, que ens va envoltar d'anys d'experiències i anècdotes dignes de plasmar a aquestes pàgines perquè tots vosaltres en gaudiu.

L'amic Ramon, però, el primer que comenta quan se li demana que faci una mica de comparació entre el Moto Club d'aquell temps i el Moto Club actual, no dubta en assenyalar que aleshores les activitats eren de tots i eren com un gran bloc a l'hora de tirar endavant les iniciatives organitzatives. No diu pas el contrari quan des de la meua ignorància li comento que el número de socis d'aleshores i el d'ara potser, al ser més nombrosos ara, fa més difícil moure tota la maquinària a l'hora i el desplegament de forces. Això no implica, necessàriament, una des coordinació, sinó tot un complement amb la finalitat del mateix objectiu.

Però ja entrant en les anècdotes, pròpiament dites, es curiós veure com el Sr. Pio posa tant d'èmfasi al recordar al Sr. Pinyol, un mecànic que arreglava tractors a la Carretera de Cardona, i que a través d'un amic de Solsona va aconseguir moltes motos antigues, ningú no sabia com les treia però el cas es que hi eren i alguns socis del Moto Club en van comprar. Recorda perfectament al Sr. Paulí Gros, el pare del nostre actual amic i soci, que en va comprar una i entre el Sr. Gros i el Sr. Pio l'hi varen afegir un remolc “made in manresa” i volta-ven per la ciutat amb el remolc i la moto, siguen la diana de moltes mirades i comentaris, suposem que referits a la originalitat del tema.

Recorda també, i ho anomenem a títol ràpid, la moto “Indian”, que als anys quaranta, li afegien una

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: RAMON PIO



corretja al gasogen incorporat, per suplir la manca de carburant al taller. Naturalment amb la moto ben agafada al terra. Les meravelles d'equilibris que feia el que portava de paquet el Sr. Cantarell, a les carreres amb "sidecar" No recorda el nom però si li recorda l'ofici, era enterrador i es veu que un malabarista molt bo. També, i per acabar, vol ressaltar l'anècdota que el seu germà i altres van organitzar en una desfilada davant les autoritats de l'època, tan civils com militars.

No se'ls hi va acudir altra cosa que disfressar a una moto imitant els carros de combat alemanys, el que normalment coneixem per tancs, però que militarment es diu de l'alta manera. Amb uns cartons i molta imaginació (segons podeu veure en la foto adjunta) ja tenien el carro muntat i a l'hora de batejar-lo, va ser una brillant idea posar el número de telèfon del Sr. Casimir Pio i el nom de "ALATAC". Aquest

nom no tindria importància si no fos perquè llegit al revés diu "CATALA". I aquella època aquestes bromes podien tenir conseqüències molt més greus del que es pensava, però l'alegria en que es feia i l'alegria en que la joventut ho feia sempre van poder més que qualsevol entrebanc polític. Afortunadament el Moto Club Manresa es un club de gent de totes les idees i motivades pel mon del motor. Sense colors, com molt bé deia el Sr. Pio



EXPERIÈNCIES DEL SOCI: FRANCESC SEGUÉS

Moto Club Manresa, m'ha demanat que fes una petit escrit per aquest butlletí informatiu i com sempre, si el club em demana una cosa, intento fer-ho dintre de les meves possibilitats.

Superat ja el 60é aniversari, veig que el club ha preparat la temporada 2007, amb un extens calendari de proves de diferents modalitats; pujades de velocitat , dirt-tracks, enduro, moto-cross, rallis de motos antigues i cotxes clàssics.

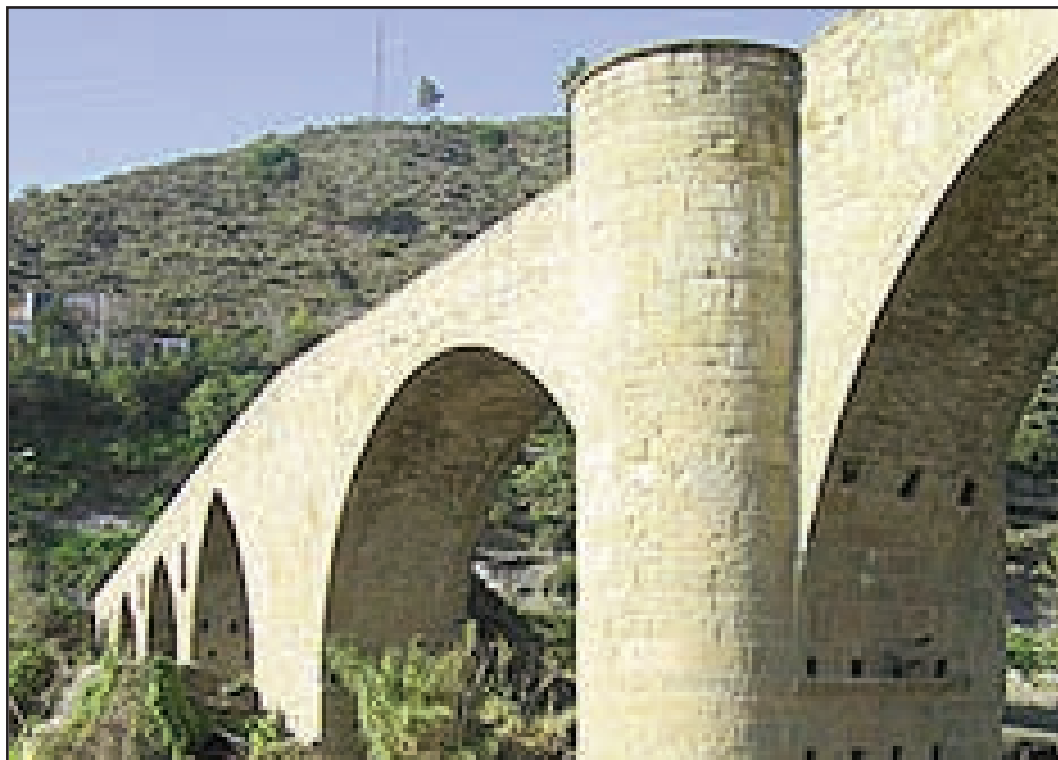
Donant un cop d'ull a aquest calendari, veurem que es dona una clara tendència a les curses de velocitat de muntanya, tema que tractarem en aquesta edició.

Els qui som més grans, recordarem que el Moto Club Manresa, ve

organitzant curses d'aquest tipus desde fa molts anys i per ser més concret, m'agradaria fer un petit comentari de la mítica pujada del Pont de Vilomara, i el primer que em ve a la memòria, és la gran expectació que despertava aquesta cursa a la afecció.

Tancant els ulls, recordo la panoràmica de la cursa que mostrava els centenars de espectadors acumulats en el sinuós i espectacular traçat de la pujada, sobre tot en els últims revolts, "acomodats" a les "grades" naturals amb l'entrepà i la bota de vi, disposats a veure el gran espectacle de velocitat.

També és interessant recordar la gran quantitat de pilots manresans que participaven en la prova.



Marevallosa vista del famós i històric Pont de Vilomara.

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: FRANCESC SEGUÉS

Amb motos, Ton Marsinyach i Juli Collado van ésser dels més destacats, sempre disputant els primers llocs als reis de les curses de muntanya, que en aquells temps eren els grans especialistes, Ricard Fargas i Carles Giró. En l'apartat de cotxes, Torrabadella, Dalmau, Brucart i altres, destacaven en la seva participació.

Comentari apart mereixen molts més pilots manresans, que preparaven les seves motos de carrer o de treball, per prendre part a la cursa; per ells el resultat era el de menys; l'important era pujar al Pont de Vilomara.

El públic gaudia de les espectaculars derrapades de les motos i dels "trombos" dels cotxes que es produïen a la ràpida "curva de dalt", aplaudien aquestes accions i de manera molt especial quan el potent Porche de Joan Fernández tancava la matinal quasi sempre com a guanyador.

No puc passar per alt la mecànica d'aquells temps, quasi tota nacional, com Derbi, Vespa, Bultaco, Ossa, Montesa Sanglas, Seat, Renault, Simca i d'altres.

Els nous temps i el progrés, varen fer claudicar la inoblidable prova; una llàstima, perquè la pujada del Pont de Vilomara, per als manresans, era una cursa "diferent".

Però el Moto Club Manresa ja tenia una nova alternativa per suplir-la; la Pujada en Costa Callús – Sant Mateu.

Aquesta pujada s'ha anat consolidant any rera any, doncs estem ja a la novena edició i actualment es la prova reina de aquesta especialitat. El seu recorregut llarg i tècnic es apreciat pels pilots tan de motos com de cotxes i avalada per la seva puntuació, pels respectius campionats catalans.

Per sort, la geografia del Bages, dona més opcions pel muntatge de proves d'aquest tipus, i l'any passat es va portar a terme la primera Pujada en Costa de Artés - Vista Pirineus, amb la participació de motos i dels espectaculars "quads", i també la Pujada en Costa de Marganell - Can Masana; ambdues varen tenir un gran èxit de participació

Aqueix any veiem incorporada la nova Pujada en Costa de Sant Salvador de Guardiola, i em consta que els responsables han dissenyat un recorregut vistós, atraient i segur.

Precisament, m'agradaria ressaltar la gran tasca que fa el Moto Club Manresa, referent a la seguretat, tant per als pilots, com per als espectadors. No s'escatimen mitjans de protecció i sempre respecten la natura de l'entorn.

Per acabar, vull dir que veig molt positiva la incorporació de nous membres a la junta, ja que tenen ganes de fer coses, a sobre, les fan bé, i amb molta dedicació, i sempre amb el suport i assessorament dels veterans de la junta.

Molta sort i endavant Moto Club

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: VICENÇ COMA

Moto Club Manresa és prou conegut pel seu llarg historial d'organització d'activitats del món del motor, però hi ha un sector, el de moto de carretera, en el que pensen que no hi ha massa moviment dins el Club i és en aquest àmbit, en el que ens han demanat col·laboració per tal de donar idees per dinamitzar aquesta secció.

No calen gaire presentacions, ens coneixeu tots, som el Vicenç Coma i la Cecília, ens agrada viatjar en moto des de fa molts anys, lluny i a prop, sols i en companyia, però sobretot amb la llibertat que dóna parar i engegar, quan vols, i on vols, sense tenir que dependre d'horaris; el nostre plaer més gran ha estat sempre marxar de casa amb la moto, les maletes i uns quants mapes, tenir dies per endavant i enfilat la ruta triada sense tenir res contractat.

Així hem viatjat molt, i força lluny, ara estem prejubilats i tindrem més temps per voltar, però si podem col·laborar en alguna cosa, amb els amics del Moto Club, ens hi prestem gustosament.

Aprofitem per il·lustrar aquesta propera col·laboració amb alguna fotografia de les moltes que hem anat acumulant any rera any.



FOTO N°1 – Hem fet travesses amb moto de muntanya.

Aquí estem al Marroc, a punt de començar la pista del llac Iriki. El Marroc és un dels nostres països preferits, si pot fer de tot: aventura, platja, visites culturals...



FOTO N°2 – Aquí estem a la península del Sinaí (Egipte) l'any 1995, observeu que portem una

EXPERIÈNCIES DEL SOCI: VICENÇ COMA

matrícula del país a la nostra moto, a Egipte, després de fer tots els tràmits que cal per entrar el vehicle al país, et donen una matrícula per poder circular.



FOTO N° 3 - Aquí estem a Síria, l'any 1993, poc després de la Guerra del Golf, veníem de Palmira i, a prop de la frontera amb Iraq, vèiem aquest cartell indicador, entre Bagdad (Iraq) i Damasc (Síria), tot rebregat per les bales que hi havien disparat.

FOTO N° 4 - Sense anar tan lluny, una bona opció, quan a Manresa hi fa tanta calor, és anar a Galícia, com en aquesta foto del juliol passat, aquí tanta calor i allà, ja ho veieu, una boira ben espessa.

Podríem suggerir diverses excursions per

començar a fer ambient motero:

- Recorregut pel Coll de Comiols i el Pantà de Camarasa amb dinar a Fontllonga. Uns 250 Km.

- Recorregut per l'interior de Tarragona: muntanyes de Prades, Poboleta, el Montsant... Més o menys 300 Km.

- Excursió a Roda d'Isàbena (Osca). Aproximadament, 500 Km.

- Dinar al Delta de l'Ebre, passant per l'interior i tornant per la costa. També uns 450 Km.

I quan un grup de gent s'anima, es podria organitzar una sortida al Marroc, per carretera i bons hotels.

El món és gran, i no s'acabaran els llocs on es pot arribar en moto, només calen ganes de voltar, idees no en faltaran.



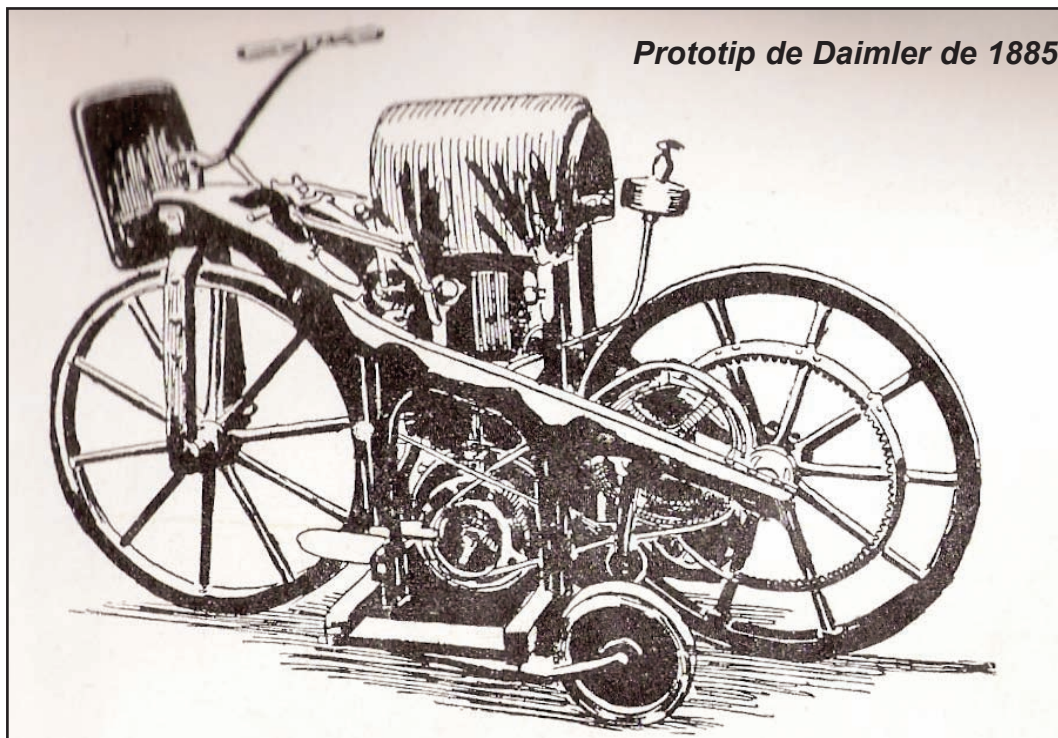
HISTÒRIA DELS INICIS DE LA MOTOCICLETA

La història de la motocicleta es, relativament, curta, com tots els vehicles mecànics de transport. L'home va començar amb l'aplicació de la màquina de vapor al transport, el que va significar un canvi enorme en els costums i maneres d'actuar de la gent de l'època. Les distàncies es reduïen i era molt més fàcil sortir, viatjar i veure món, la vella aspiració de tot ésser humà. El ferrocarril, el vaixell de vapor van facilitar el transport ràpid de mercaderies i homes, però tots plegats eren mitjans de comunicació i transport de caràcter col·lectiu. Fins que no es va generalitzar la utilització del motor d'explosió no es va crear el vehicle d'utilització personal i en aquest contexte la motocicleta ocupa un

lloc destacat ja que es el prototip de la màquina individual de transport motoritzat.

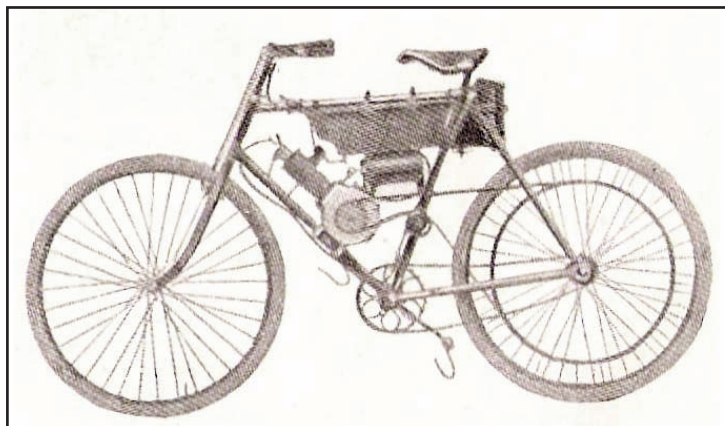
De fet la motocicleta es pot considerar com de creació anterior al automòbil de gasolina. La primera motocicleta la va construir Daimler per demostrar les possibilitats del motor d'explosió en la propulsió mecànica.

Lenoir havia fabricat un motor de gas i d'altres van millorar el seu cicle de funcionament fins arribar al que al final perduraria i que va ser establert per Beau de Rochas. Daimler es va preocupar, aleshores de possibilitar la marxa del motor d'explosió amb un combustible líquid, estalviant-se la enutjosa fabricació del gas de l'aluminat, o del gas pobre, i va establir el



Prototip de Daimler de 1885

HISTÒRIA DELS INICIS DE LA MOTOCICLETA



Tampoc no va ser gaire l'èxit d'algunes bicicletes a vapor, ni tricicles, també a vapor del constructor Dion. Daimler havia ensenyat el camí i el motor de benzina substituïa al de vapor en els automòbils; la moto va seguir l'exemple del genial precursor

motor d'explosió amb petroli o amb benzina.

Solucionat el motor com a màquina fixa, Daimler va assajar el seu comportament per la propulsió de vehicles i a l'any 1885 va fabricar una moto rudimentària a la que va aplicar un dels seus motors de mig cavall de potència. La moto era de construcció mixta, la meitat de fusta i la meitat metàl·lica, les rodes de fusta amb llantes de ferro i els coixinets eren llisos, ja que no existien els de rodaments de boles a aquella època. El fet que Daimler apliques el seu motor a un vehicle de dues rodes i no a un cotxe hom pensa que té el seu origen en les complicacions del diferencial i de la direcció, inexistents en una motocicleta.

Per la figura del prototip (que adjunto), es fàcil entendre que la construcció del mateix no prosperés i no acabes d'agafar embranzida. Van tenir de passar alguns anys, encara, perquè es tornés a intentar la motorització dels bicicles.

El el saló de Paris de 1895 es va presentar la moto Millet propulsada per un motor policilíndric rotatiu. Els cinc cilindres del motor feien, al mateix temps, el paper de radis de la roda. La màquina va fracassar ja que era molt pesada i poc estable. Mentrestant en Dion havia presentat el seu tricicle amb motor d'explosió, de un cilindr, que va superar tot el que s'havia fet fins aleshores. El seu motor a aletes va servir de patró a molts altres constructors i es va iniciar la pròpiament dita era del motociclisme. La moto alemanya Heigel amb motor monocilíndric de 100 per 100 i transmissió per cardan, la Peunsugton, anglesa, equipada amb un motor horitzontal de dos bieles atacant directament la roda posterior, són motos que es poden esmentar, com a realitzacions de finals del segle XIX.

PUJADES EN COSTA

Benvolgut amic, El meu nom es..... bé això no ve el cas, sóc un membre més d'una colla que, un bon dia de fa 61 anys, ens vàrem atrevir a fer quelcom que ens fes diferents dels altres.

La primera cursa que jo vaig veure va ser l'anomenada " Subida en Cuesta Montserrat", llavors es deia així, d'això ja fa trenta anys, i la veritat és que em va impressionar molt, veure les motos i els cotxes pujant tant ràpid, i com tot a aquesta vida, de les primeres experiències , sempre et queda un bon record.

Durant anys vaig viure i veure moltes pujades en costa, com la nostra " Pujada al Pont de

Vilomara"; " Sant Feliu de Codines; " Gironella - Casserres", que per cert, hi tinc un molt mal record degut a un accident, va ser contra una pil·lona de la carretera que no estava ben protegida, resultat: 60 dies de guix. Durant anys les Pujades en Costa eren el principi de futurs corredors que amb els anys arribarien als circuits tancats, la marxa d'aquests, però, va fer que les Pujades perdessin participació i amb el temps es van deixar de fer.

I així, enyorats d'aquells temps, aquella històrica colla, junt amb una colla més jove, ara fa tres anys ens vam proposar fer, 40 anys després, la " Pujada en



Imatges de la gran Participació en la Sortida a La Pujada Sant Mateu 2006

PUJADES EN COSTA



Liurament de Premis en la pujada Sant Mateu 2006

Costa Callús - Sant Mateu de Bages". I aprofitant tot el muntatge que fem pels cotxes, ho vàrem fer, i el resultat va ser bastant positiu. Però, serà perquè estimen les motos, o perquè som masoquistes, vam proposar-nos fer un repte més gran, en ves d'una, fer-ne tres de curses, i després de trobar les carreteres i realitzar-les, la resposta va ser molt millor que la de l'any abans.

I arribem a aquest any, i no sé si es perquè, és el que fa 61, que fent un joc de números dona 7, número màgic de molta gent implicada en el món del motor incloent-m'hi a mi, ens fa creure que serà el nostre any "AMEN". Hem inclòs en el Calendari una prova més, encara i ja en són quatre amb la distinció de Campionat de Catalunya, que

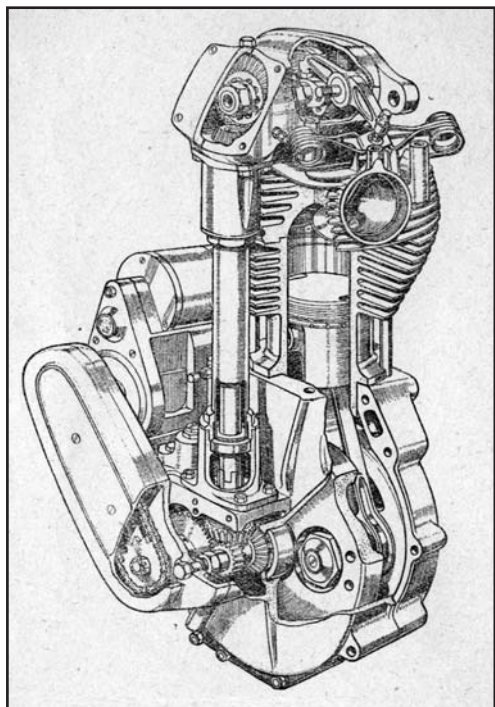
tot sigui dit, no hi ha cap Club de Catalunya que ho tingui.

MOTO CLUB MANRESA, fa un gran esforç per la seguretat de tots els pilots i del públic, i convida a tothom que tingui una moto, sigui la que sigui, ja que hi ha categories per tots tipus de motos, a passar un dia de curses amb nosaltres, a on es trobarà amb mitjans que el faran sentir segur dins la carrera, i sobretot, ben rebut per la "Colla Vella" i la no tan vella que avui com que fa anys i anys fan les coses amb la mateixa il·lusió de sempre.



El Públic no deixa d'augmentar any rera any.

MECÀNICA D'ABANS:EL MOTOR D'EXPLOSIÓ



ESQUEMES de FUNCIONAMENT

El motor per la propulsió de la moto és el motor anomenat d'explosió, potser resultaria més adequada l'expressió de motor de combustió interna, però en realitat, la combustió ràpida de la barreja gasosa en l'interior del cilindre s'assembla més a una explosió que a una combustió, i la forma com es produeix i propaga aquesta combustió completa l'analogia.

En un canó la força de l'explosió és utilitzada per llançar lluny un projectil. En el motor, aquesta força, actua sobre el pistó. En la cambra del canó es fa esclatar una càrrega d'explosiu i els gasos producte de l'explosió empenyen la bala, llençant-la lluny. En el motor d'explosió, l'explosiu sòlid del canó

és substituït per una barreja gasosa que s'inflama fàcilment i amb rapidesa; el cos del canó és el cilindre del motor, i la bala és el pistó.

Al produir-se l'inflamació de la barreja explosiva, el pistó del motor és empès de la mateixa manera que la bala del canó, però un dispositiu especial el manté unit a la màquina, de forma que impossibilita que sigui llençat a l'espai.

La pressió, o força de l'explosió, que empeny el pistó pel cilindre és transmesa al eix del motor mitjançant un mecanisme de biela i maneta, que és el clàssic sistema utilitzat en tots els casos que convé transformar un moviment rectilini alternatiu, o de va i ve, en un de circular continu. La mola d'afilat i la bicicleta són exemples d'aquest mecanisme transformador del moviment, que és un dels més generalitzats en tot tipus de màquina.

Abans de passar a la descripció del funcionament del motor d'explosió anem a establir un esquema del mateix que ens permeti fer-nos càrrec del seu conjunt i de la funció dels seus òrgans.

La figura 7 presenta una secció esquemàtica del motor. En l'interior del cilindre C va disposat el pistó P, que llisca ajustat com l'èmbol d'una xeringa o bomba. A sobre del cilindre es troba una cambra que forma cos amb el mateix i on van disposades les vàlvules A i E que permeten mantenir la cambra tancada i aïllada de l'exterior, o oberta

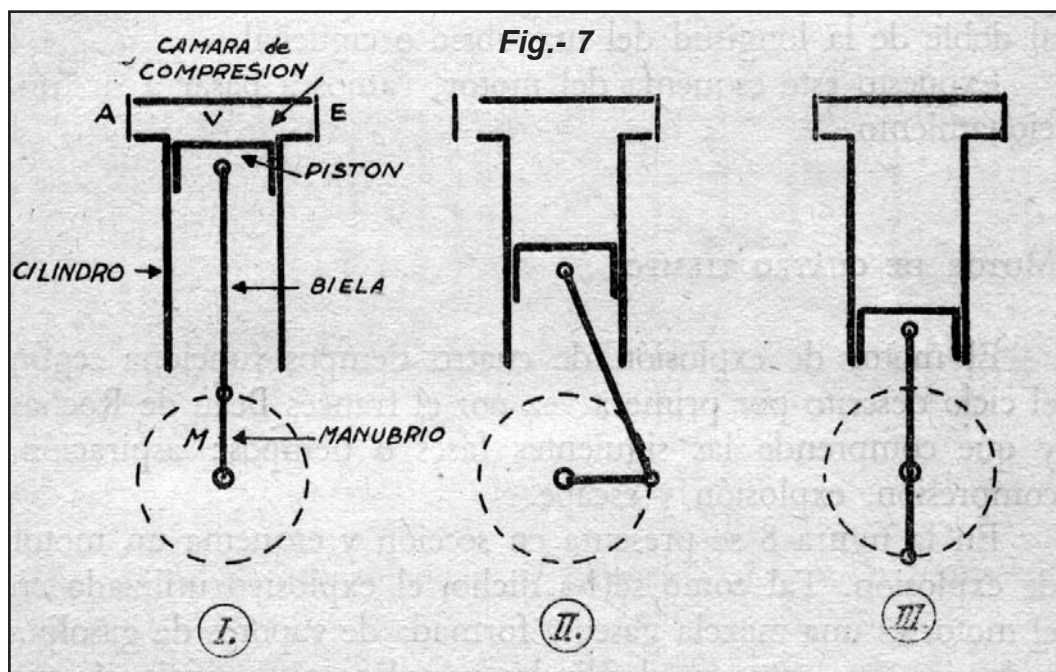
MECÀNICA D'ABANS:EL MOTOR D'EXPLOSIÓ

per possibilitar l'entrada i sortida de gasos quan sigui necessari.

El moviment del pistó ve guiat pel cilindre, i com que aquest és recte, el moviment és rectilini. Al ser la llargada del cilindre limitada, el recorregut del pistó també ho és, i al arribar al extrem d'aquest recorregut, per que pugui continuar el moviment, és necessari canviar el seu sentit, fent que el pistó torni enrera. Tal com s'ha dit, és necessari transformar el moviment rectilini alternatiu del pistó de tal forma, que l'esforç de les successives explosions que es produeixen en la cambra de compressió pugui ser utilitzat. Quan el pistó arriba a la fi de la seva carrera, empèn per l'explosió, és precis fer-lo arribar de nou a la part inicial de la mateixa i posa'l en condicions d'aprofitar de nou l'esforç d'una altre explosió.

Per això s'utilitza el generalitzat sistema de biela i maneta, que també ve indicat en l'esquema de la figura a la que ens hem referit. El pistó P comunica el seu moviment a una barra B anomenada biela, que pel seu extrem superior, o peu de biela, va unida al mateix de tal forma que el permet oscil·lar. L'altre extrem de la biela, o cap, va unida a una maneta M, o eix acolzat, de tal forma, que al empènyer la biela es produeix el gir, o rotació, del eix de la maneta.

Gràcies a aquest mecanisme, al baixar el pistó P empeny la biela B, que alhora, empeny la maneta o cigonyal M, que no pot realitzar altre moviment que el de rotació, o gir, al voltant del eix O. La llargada de la maneta M limita la carrera o recorregut del pistó; aquest recorregut és el doble de la llargada de



MECÀNICA D'ABANS:EL MOTOR D'EXPLOSIÓ

la maneta. Suposant que el moviment del pistó s'inicia en el punt superior, com indica el gràfic I de la figura, que és designat com a punt mort superior, la maneta ocupa la posició del dibuix.. Al baixar el pistó P la maneta gira en la forma que es mostra al dibuix i quan la posició de la maneta és la indicada en el gràfic II de la figura, el pistó ha cobert la meitat del seu recorregut o carrera. El pistó segueix baixant fins al punt inferior del seu recorregut, o punt mort inferior, en el que el conjunt d'elements del mecanisme queden com en el gràfic III de la figura. Al continuar girant la maneta o cigonyal, la biela empeny al pistó cap a dalt, obligant-lo a tornar a la seva posició inicial.

El recorregut que fa el pistó entre el seu punt mort superior i el seu punt mort inferior es diu carrera, i és igual al doble de la llargada de la maneta o cigonyal.

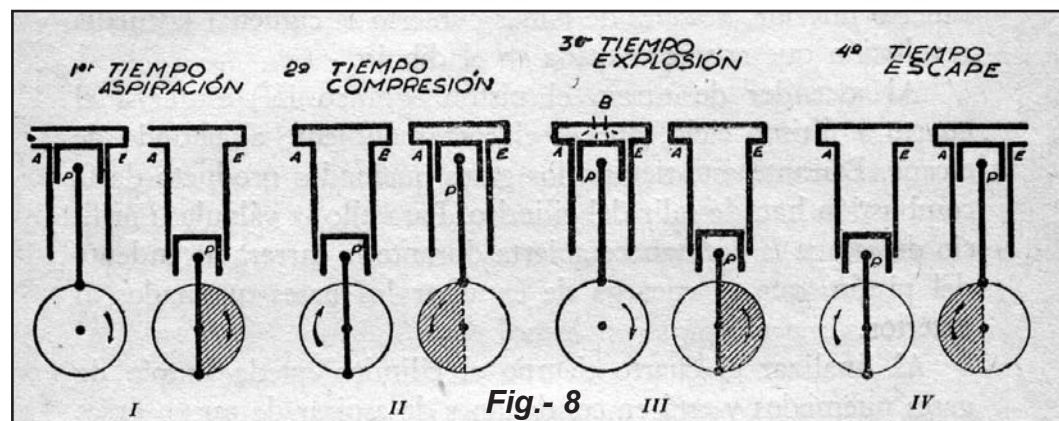
Exposat aquest esquema del motor, anem a passar al seu funcionament

El motor d'explosió de quatre temps funciona segons el cicle descrit per primera vegada pel francès Beau de Rochas i que comprèn les següents fases o temps: aspiració, compressió, explosió i escapament.

En la figura 8 es presenta en secció i esquematitzat un motor d'explosió. Tal com s'ha dit, l'explosiu utilitzat en el motor es una barreja gasosa formada per vapors de gasolina i d'aire, que entra en el cilindre per el pas o orifici A, que és el conducte d'admissió.

El primer temps o període d'admissió correspon als dos gràfics I, i es desenvolupa mentre el pistó recorre una carrera completa descendent amb la vàlvula o orifici d'admissió A oberta. Al iniciar-se el primer temps el pistó ocupa la part superior de la seva carrera, i al baixar origina una depressió en l'interior del cilindre que produeix l'aspiració de la barreja de gasolina i aire. Quan el pistó P arriba al final de la seva carrera, o sigui quan la maneta o cigonyal ha cobert una semirrevolució, que és la que es

MOTOR DE QUATRE TEMPS



MECÀNICA D'ABANS:EL MOTOR D'EXPLOSIÓ

veu ratllada en el dibuix, acaba el primer temps o període d'admissió.

Al arribar el pistó al final de la seva carrera descendent, la vàlvula o pas d'admissió A es tanca, i al pujar de nou el pistó comença el segon temps, o temps de compressió, que es desenvolupa també sobre una semirrevolució de la maneta, o cigonyal, que correspon a la carrera ascendent del pistó indicada en el gràfic II. Al pujar el pistó els gasos aspirats durant el primer temps, són comprimits en l'interior del cilindre, ja que en aquest segon temps estan tancades la vàlvula o orifici d'admissió A i la d'escapament E. Al final del segon temps, o període de compressió, els gasos ocupen l'espai que queda a sobre del pistó, en el que es produeix l'explosió de la barreja comprimida.

La barreja comprimida en la cambra es troba en condicions de cremar molt ràpidament, produint el que s'anomena explosió, quan s'inicia la seva combustió per una mitjà qualsevol.

Aquest fenomen és produït en el motor d'explosió mitjançant una guspira elèctrica que salta entre les puntes B, gràfic III, i que té lloc en el moment que s'inicia el tercer temps, o període d'explosió. Aquest període es desenvolupa durant la carrera descendent del pistó i constitueix l'únic recorregut que efectua l'èmbol produint un treball. Aquest tercer temps, que correspon al període de combustió

o explosió dels gasos, és l'únic període motriu del motor i es produeix en les condicions que indica la figura. Les vàlvules, o orificis, d'admissió A i d'escapament E es mantenen tancats i l'augment de volum produït en els gasos a causa de la temperatura generada per l'explosió, dona peu a una pressió que empeny el pistó originant la carrera de l'explosió, o tercer temps, que acaba quan el pistó arriba al punt mort inferior, després d'haver cobert el cigonyal la mitja revolució que es veu ratllada en el dibuix.

Al pujar de nou el pistó (gràfic IV) comença el quart i últim cicle, que és el corresponent al període d'escapament. Durant aquest temps els gasos cremats, producte de la combustió, han de sortir del cilindre. Per això la vàlvula o orifici d'escapament E es manté oberta durant la carrera ascendent del pistó, que s'encarrega d'expulsar els gasos cremats a l'exterior.

Al finalitzar el quart temps, el cilindre queda net de gasos cremats i està en condicions d'aspirar de nou gasos frescos per començar una altra vegada el cicle, amb el primer temps d'aspiració.

El funcionament del motor d'explosió, segons el cicle a quatre temps, es produeix durant quatre carreres del pistó, equivalents a dues revolucions de la maneta o cigonyal. S'ha de fer palès que dels quatre temps, un solament (el d'explosió) és motriu, el que equival a

MECÀNICA D'ABANS:EL MOTOR D'EXPLOSIÓ

dir que cada dues revolucions només es produeix un quart de revolució propulsora o motora, sent les altres resistents.

MOTOR DE DOS TEMPS

A més a més del motor d'explosió de quatre temps, s'aplica també a la motocicleta, el motor funcionant segons un altre cicle, anomenat com de dos temps. En realitat, el principi de funcionament del motor de dos temps és el mateix que el de motor de quatre temps, doncs en els dos motors la barreja del combustible és aspirada pel motor i pateix una compressió abans de ser encesa. Però en el motor de dos temps s'efectuen simultàniament algunes d'aquestes operacions, de manera que dels quatre cicles, en comptes de realitzar-se durant quatre carreres del pistó, o sigui dues revolucions del motor, es produeixen en dos carreres o una volta. D'això resulta que en el motor de dos temps és produeix una explosió a cada revolució, mentre que en el de quatre temps, tal com ja s'ha dit, només es produeix una explosió cada dues voltes.

Existeixen diversos sistemes de motor a dos temps, però el més utilitzat en motociclisme és el senzill motor anomenat de tres finestres amb admissió de gasos pel càrter.

La figura presenta en secció esquematitzada el motor a dos temps que hem parlat. L'orifici o

lluerna d'entrada als gasos és L, la lluern a d'admissió en el cilindre és A, l'orifici o finestra d'escapament és E, i el conducte o pas de comunicació dels gasos entre el càrter K i el cilindre és C.

En el motor a dos temps del tipus a tres lluernes, l'entrada i la sortida dels gasos és produeix per finestres o lluernes disposades en la paret del cilindre i que són deixades al descobert o tancades pel pistó en el seu moviment d'anada i tornada..

Un altre característica del motor a dos temps d'aquest tipus és la de presentar el càrter K completament estanc, de tal manera que en el seu interior puguin ser comprimits els gasos, com si és tractés de la cambra d'un cilindre.

El gràfic I de la figura 9 presenta el pistó P a la fi de la seva carrera ascendent, que dóna lloc a una disminució de volum en la part superior del cilindre i a un augment en el volum de la part inferior, que està en comunicació amb el càrter K. En aquestes condicions, es produeix una compressió dels gasos que es troben en la cambra de compressió a sobre del pistó, mentre que en el càrter s'origina una depressió que aspira els gasos combustibles a través del conducte o lluern a d'entrada de gasos L, que és deixada al descobert pel pistó en la seva carrera ascendent.

Quan l'èmbol o pistó P arriba al punt mort superior de la seva carrera, els gasos que es troben en la

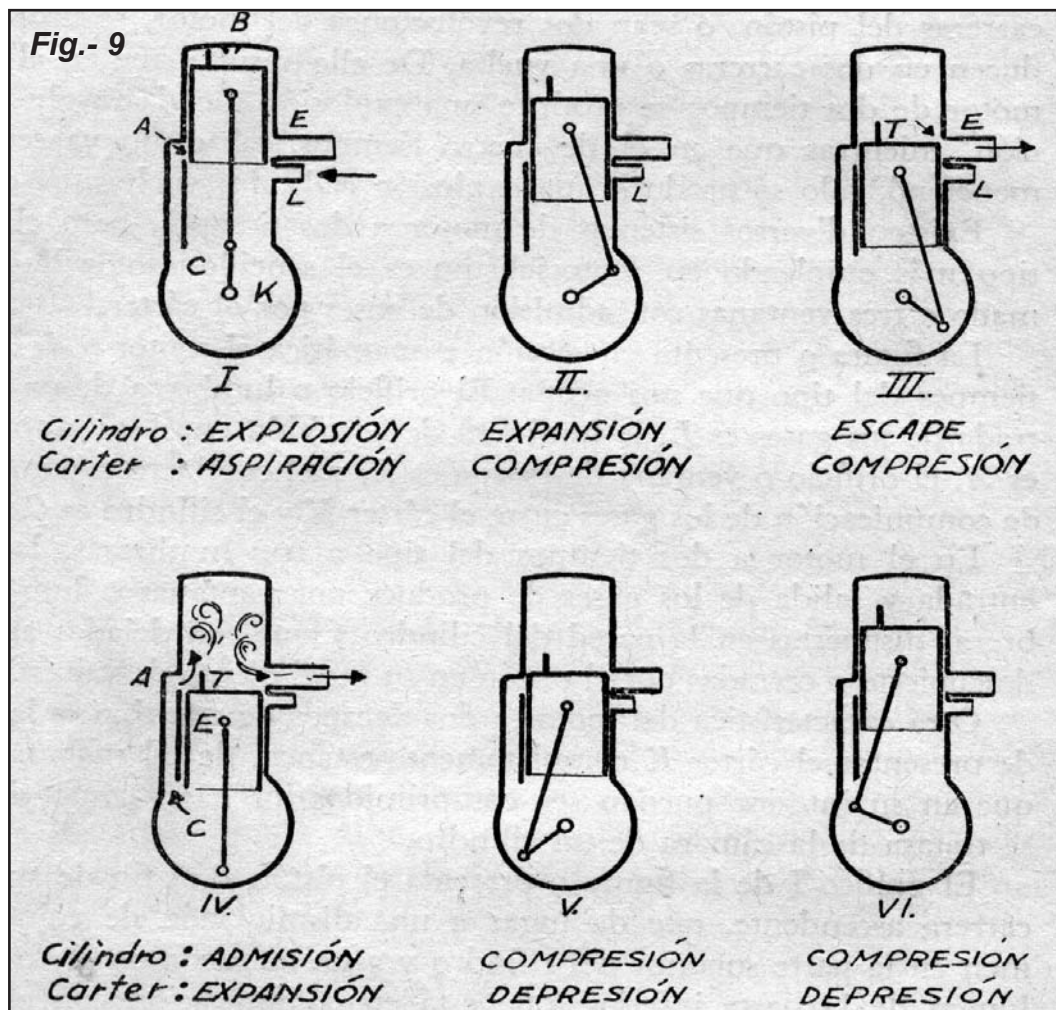
MECÀNICA D'ABANS:EL MOTOR D'EXPLOSIÓ

cambra de compressió han sigut comprimits i estan en condicions d'inflamar-se i produir l'explosió. En la posició del gràfic I de la figura 9, el càrter està ple de gasos combustibles a pressió normal, mentre en la cambra de compressió es troba un volum comprimit de gasos a punt d'inflamar-se.

En aquest moment salta la guspira al B i es produeix l'explosió que empeny el pistó cap avall, iniciant el temps d'explosió representat en el gràfic II de la figura.

Al acabar aquesta carrera (gràfic III) el pistó deixa al descobert l'orifici, o lluerneta, E per on surten a l'exterior els gasos produïts per la combustió, iniciant-se el període o temps d'escapament. A l'hora que els gasos aspirats que és trobaven en el càrter, queden sense comunicació amb l'exterior, per haver tancat el pistó al pas L i, al baixar aquest, són comprimits en el càrter K.

Així les coses, al arribar el pistó al seu punt mort inferior (gràfic IV),



MECÀNICA D'ABANS:EL MOTOR D'EXPLOSIÓ

deixa al descobert la lluern, o finestra, d'admissió A, que està en comunicació amb el càrter mitjançant el pas o conducte C, i per la que els gasos, que es trobaven comprimits allà, passen al cilindre. En aquest temps es produeixen, doncs, quasi simultàniament l'escapament dels gasos cremats i l'admissió dels frescos en el cilindre. Aquest fet simultani és una de les dificultats de realització del motor de dos temps, i una de les seves particularitats més interessants.

Per que els gasos frescos i els cremats no es barregin, els motors a dos temps clàssics, presentaven un pistó P especial, provist d'un deflector o envà en el fons, contra el que xocaven els gasos procedents del càrter que s'arremolinaven de tal forma, que dificultava la seva barreja amb els gasos d'escapament que sortien pel

costat oposat del cilindre. En els moderns motors de dos temps, el pistó no presenta l'envà deflector, assolint la separació entre els gasos frescos d'admissió i els cremats d'escapament, disposant els orificis, o lluernes, de forma que resulti difícil la barreja de les corrents d'entrada i sortida. La coincidència de l'entrada i la

sortida dels gasos, és una de les dificultats que s'ha de vèncer en els motors de dos temps.

Al pujar de nou el pistó (gràfic V) tanca el pas d'admissió A i el d'escapament E. En aquestes condicions els gasos frescos que es troben en el cilindre són comprimits, mentrestant en el càrter és produïx una depressió.

Gràcies a aquesta depressió es produeix l'aspiració dels gasos frescos quan el pistó arriba a la proximitat del seu punt mort superior i deixa descoberta la lluern d'entrada de gasos L, de la forma que indica el gràfic I de la figura 9. Quan el pistó arriba al final de la seva carrera, els gasos que es trobaven en la part superior del cilindre, queden comprimits en la cambra de compressió, i estan en condicions de ser inflamats, produint un nou temps de motor.

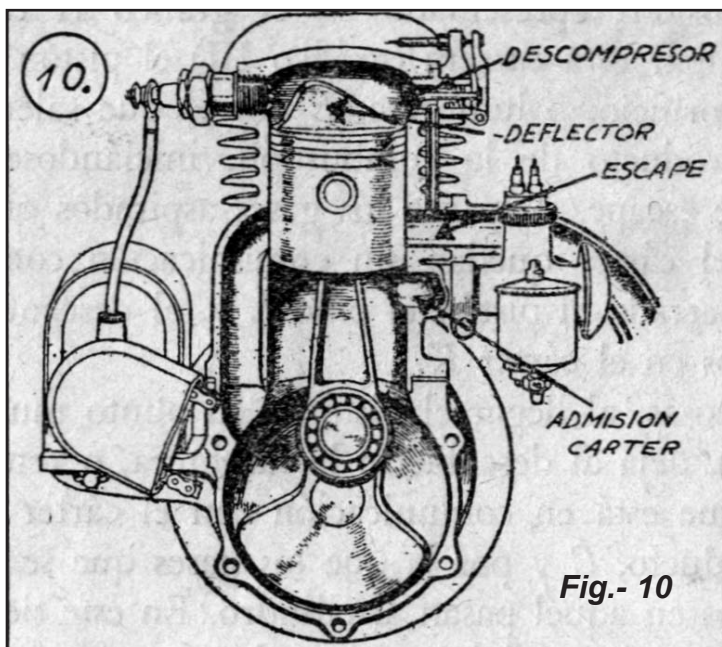


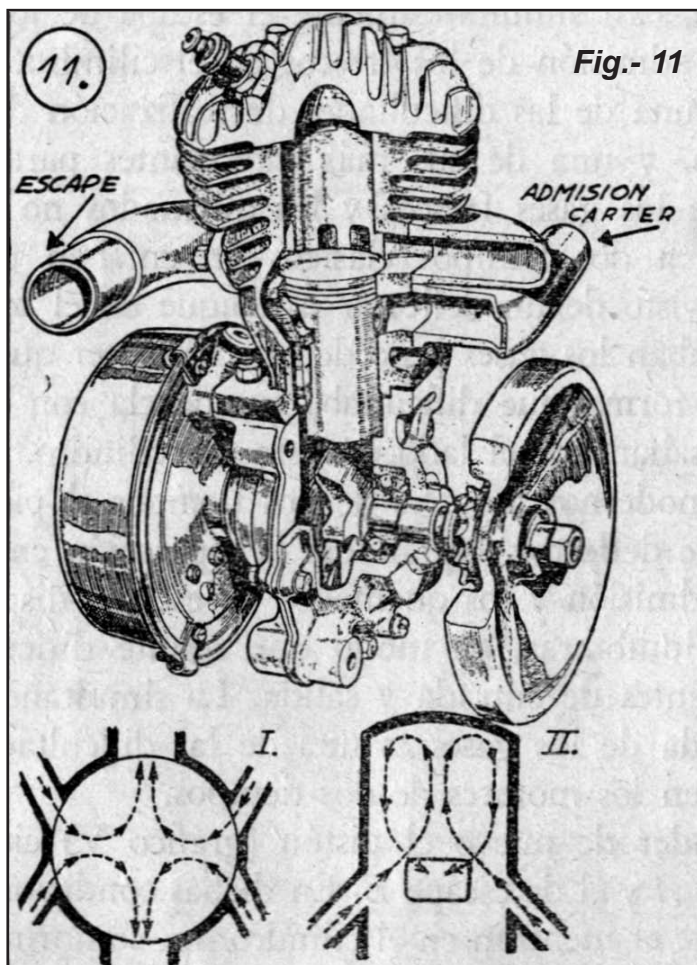
Fig.- 10

MECÀNICA D'ABANS:EL MOTOR D'EXPLOSIÓ

El motor a dos temps, és una màquina de construcció molt senzilla i té avantatges de funcionament molt interessants. Per cilindre es presenta un temps motor per revolució, o sigui que, a igualtat de cilindres, posseeix una freqüència d'esforços motors doble que la de quatre temps. Per una altra part, la possibilitat d'utilitzar el pistó com element distribuïdor, permet una construcció més econòmica i senzilla. En contra d'aquestes avantatges, presenta els inconvenients derivats de la coincidència dels períodes d'admissió i d'escapament en el cilindre, que es tradueix, ja sigui en la sortida amb els gasos d'escapament d'una part dels gasos frescos, com en la permanència en el cilindre, dels gasos cremats, que disminueixen l'eficàcia al omplir-ho de gasos frescos.

Els progressos realitzats en aquest tipus de motor dels últims temps, l'han permès millorar notablement, augmentant la seva difusió i popularitat.

Un dels perfeccionaments registrats, és el consistent en la substitució dels pistons amb deflector, per pistons a fons pla, possibilitada per l'establiment de cilindres amb les



lluernes d'admissió i d'escapament, disposades de forma que evita la barreja dels gasos frescos que entren en el cilindre amb els cremats que en surten.

En la figura 10, es presenta un motor a dos temps clàssic, amb el pistó a deflector, i en la figura 11 un modern motor a dos temps amb el pistó a fons pla. El gràfic I indica com es produeix la corrent dels gasos, veient el cilindre en secció horitzontal, i la figura II, tal com es presenta observant el cilindre a tall vertical.

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 (Durant el dia)



- * Es ven una Honda Vision; una Cota 250 cc. de Trial i una Guzzi antiga de 65 cc. Informació al telèfon 615944543.
- * Es ven un Carenat de Competició per una Ducati Elite de 200 cc. Preu a convenir. Informació al telèfon 654155895.

RACÓ DEL POETA DEL MOTO CLUB

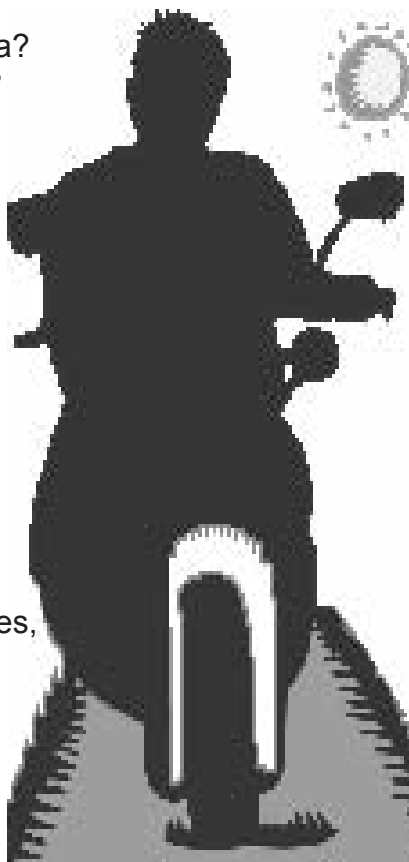
Genet d'una bèstia de fèrrica estampa
Va l'ésser frenètic – cavall desbocat - ...
Qui sap si aquesta ànsia és joia o és trampa?
No serà que cerquen, brunzents, llibertat?

Amb poder indòmit la cavalcadura,
Escala pels marges, viola camins...
Rondina ferotge per la singladura
I amb panteix fantàstic assoleix els cims.

Embriac diable senyoresa l'orsa
I vola per rutes de l'aire i el vent;
Els cilindres clamen la llei de la força
Dels cavalls mecànics, barroerament.

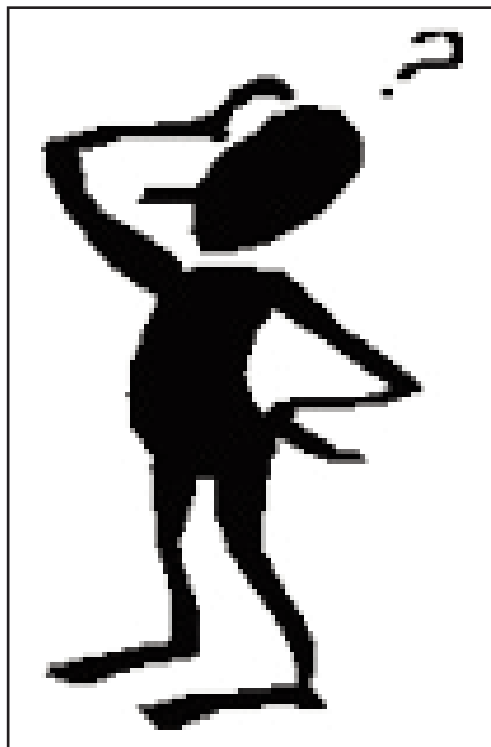
Insurgents, fuentz cavallers ascetes,
Trenquen el silenci del bosc adormit
Amb ressons simbòlics d'ancestrals trompetes,
Que les valls retornen fins a l'infinit.

El corcer metàl·lic presumeix d'un rastre
Que marca el domini d'un món lacerat;
Massa l'home oblida, sovint el seu rastre,
Cercant en la ciència, motius d'ansietat.



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 moto-club@motoclubmanresa.com, o si ho vol, per correu normal a nom de Moto Club Manresa, Muralla de Sant Francesc, nº 49 (Hotel Pere III). També ho pot fer directament per telèfon al nº 938723620 només a partir de les 20:00 hores, o al 625529337 (Sr. López). És important que doni les seves dades bancàries, per així poder domiciliar el cobrament. Si no, li hauran de venir a cobrar a casa seva, el que incrementarà el preu de la quota en 5 euros.. L'import de la Quota anual es de 36.00 euros.



DADES PER COMPLIMENTAR



NOMS I COGNOMS: _____

ADREÇA: _____

POBLACIÓ: _____

CODI POSTAL: _____ TELÈFON: _____

Nº D.N.I.: _____ DATA D'INSCRIPCIÓ: _____

DADES DEL VEHICLE

MARCA I MODEL: _____

CILINDRADA: _____ ANY DEL VEHICLE: _____

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

NOM del BANC O CAIXA: _____

Nº BANCARI:

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

ANÈCDOTES: EL TANC

Us vull explicar una entremaliadura dels anys 50, de les moltes que es feien en aquella època, i que com anècdota creiem que és interessant.

EL TANC

En els anys 50 no es podien dir moltes coses de les que es pensaven, i els que tenen una edat ben bé que ho saben, i per això molta gent s'expressava amb segones per dir algunes coses sense que els enxampessin els governants d'aquella època. I ara us n'ofereixo una mostra:

L'any 1953 es va fer a Manresa una batalla de flors, el lloc on es feia era al Passeig Pere III, i hi desfilaven carrosses guarnides. Doncs, els amics del Moto Club Manresa, el Sr. Casimiro Pio, EL Sr. Consol, el Sr. Goberna i el Sr. Botifoll, van muntar a sobre d'una moto BSA junt amb el seu sidecar,

el Tanc que veiem a la foto, mentre que ells anaven disfressats de militars. Van desfilat davant de les autoritats de l'època com l'alcalde, la Guàrdia Civil i la Policia Nacional. I en la part frontal del Tanc hi havia escrit com a títol "ALATAC", que si ho s'hi fixeu, llegit al revés, deia "CATALA". Tot una afronta a la repressió franquista de l'època.



Ramon Pio, Consol, Goberna i Botifoll, exposant el tanc de creació pròpia.

PREPARACIÓ DE PRÒXIMES TROBADES

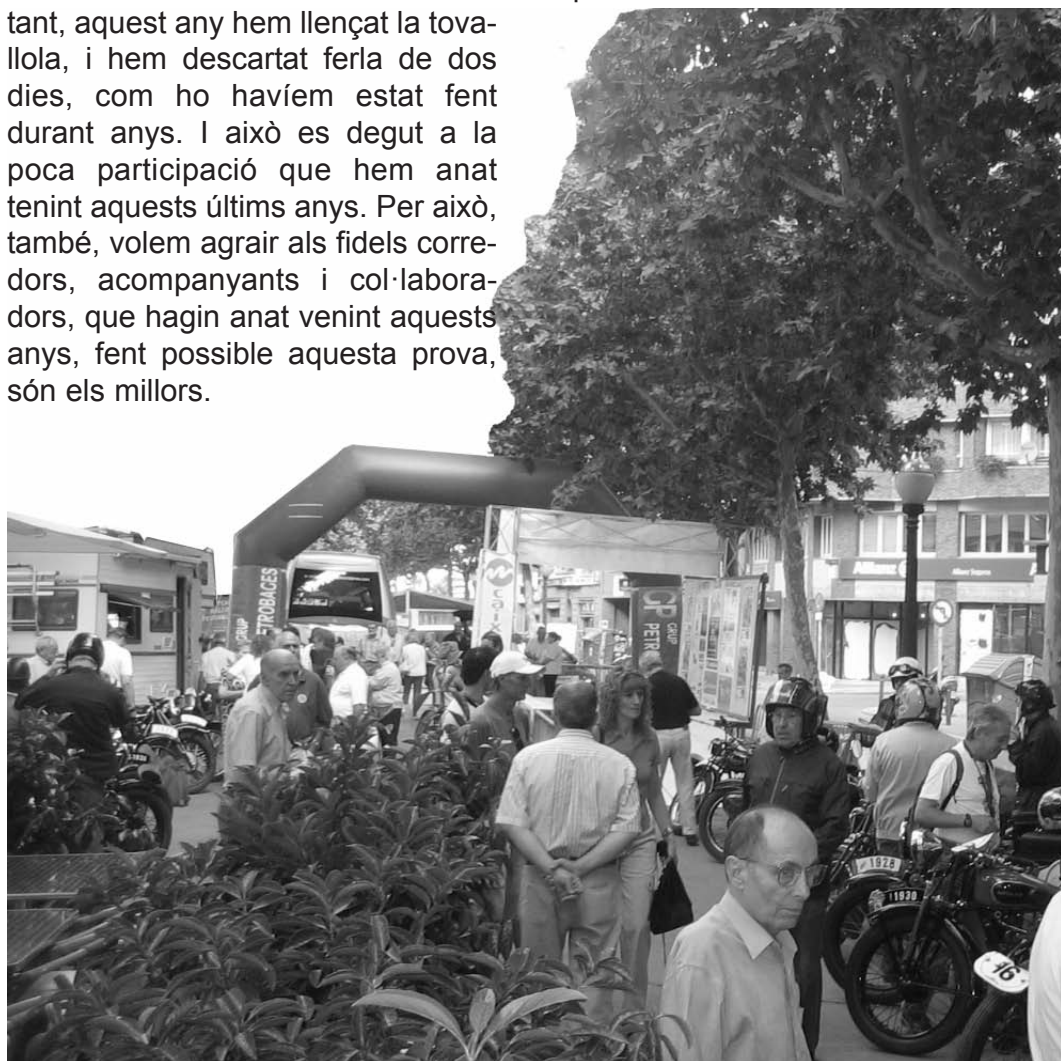
Ralli de Motos Antiques

Ens plau comunicar-vos que ja estem preparant la Trobada de Motos Antiques de Manresa d'aquest any, en la que hi podran participar totes les motos que estiguin fetes d'abans de 1940 incloent aquest any també..

Com sabeu, cada any es canvia l'itinerari, fet cada vegada més complicat, però sabem que així li donem un atractiu més. No obstant, aquest any hem llençat la tovallola, i hem descartat fer-la de dos dies, com ho havíem estat fent durant anys. I això es degut a la poca participació que hem anat tenint aquests últims anys. Per això, també, volem agrair als fidels corredors, acompanyants i col·laboradors, que hagin anat venint aquests anys, fent possible aquesta prova, són els millors.

Ralli de Santpedor

També s'està buscant el recorregut del Ralli Clàssic Santpedor de cotxes, fet que ens està costant molt, ja que no trobem carreteres per on no hi haguem passat encara, i es clar, no només han de ser poc conegudes si no que també han de tenir bastants giravolts, perquè si no, les proves de regularitat no seran tan bones, i pels pilots no es farà tan atractiu.



Images de l'última Trobada de Motos Antiques de Manresa al Passeig Pere III

COL·LABORACIONS AMB ALTRES ENTITATS

Fira d'Artés

El dia 15 d'abril organitzem una Trobada de Motos Antiques en col·laboració amb "Els Amics de la Moto d'Artés", la qual ens portarà fins a Avinyó, on farem una mica d'esmorzar i després, deixarem les motos exposades en la Fira d'Artés, mentre nosaltres aprofitem per donar-hi un volt. Seguidament es farà un dinar de germanor per acabar de completar la jornada, tot això sota el patrocini de l'Ajuntament d'Artés.



Can Padró

També queda per concretar la data la Cursa de Velocitat al Circuit de Can Padró, organitzada per GEMOCAT i amb els càrrecs i controls oficials del Moto Club Manresa, en les categories de PromoBike. Us mantindrem informats



SERVEIS DEL MOTO CLUB MANRESA

El nostre club us pot oferir els següents serveis:

- * ***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***

HISTÒRIA DEL MOTO CLUB MANRESA

El Moto Club Manresa es la tercera entitat de les seves característiques amb més antiguitat a Catalunya.

La fundació del Club es va produir l'any 1946.

En els seus 60 anys de vida, ha organitzat una prova puntuable pel Campionat del Món, vint-i-una corresponents als diferents Campionats d'Espanya y més de cent vàlides pels Campionats de Catalunya.

Al 2006 es va dur a terme onze competicions del món del motor; nou motociclistes y dues automobilístiques.



Les disciplines organitzades l'any del seu 60é aniversari van ser Carreres en Costa, Dirt-track, Motocross, Enduro, Supermotard i Ral·li de Motos Antiques en l'apartat motociclista y Muntanya y Clàssics en l'apartat automobilístic.

El Moto Club està format pels més veterans i experts coneixe-



dors dels esports del motor y per joves emprenedors que aporten l'impuls necessari per evolucionar amb rapidesa en el món organitzatiu mantenint les bases i aplicant els coneixements de quins gaudeixen d'un reconegut prestigi en la competició motociclista automobilística. S'ajunen doncs, experiència i joventut.





caixaManresa

PENSIÓ LLAR

*Una renda mensual
per a tota la vida*



www.caixamanresa.cat

Continuïtat i aconseguir una
renda familiar



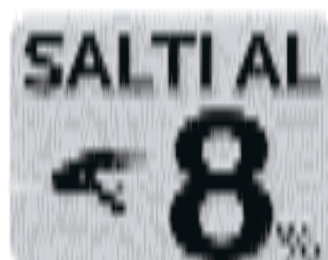
ATENCIÓ DE BANCA A DISTÀNCIA

El nostre servei amb la
màxima comoditat.
Pots parlar amb els nostres
agents de manera presencial o



ASSURANÇA AUTOMÒBILS

Per cobrir entre d'altres
compres i llogar.
Parlant amb els nostres
agents de manera presencial o



SALTI AL 8%

Per aconseguir una rendita
mensual amb el nostre servei
d'assegurament a partir de 60 anys