



**CAMPIONAT D'ENDURO
DE CATALUNYA
I D'ESPANYA
AL CANADELL
5/6-12
2020**



**Revista del Motor
MOTO CLUB MANRESA**

Nº 46 - DESMBRE 2020

EDITORIAL: JOSEP ROSSELL SERVITJA 75 ANYS D'HISTÒRIA

Moto Club Manresa, com bé sabeu, és ja un club amb molta història: 75 anys, ni més ni menys. Des dels seus inicis l'any 1946, el club s'ha entregat amb cos i ànima a la seva missió principal, que ha estat i segueix sent la promoció del món del motor. I, a dia d'avui, tenim l'honor de poder dir que som la primera entitat en actiu de les seves característiques amb més antiguitat de Catalunya. El sòlid grup de veterans i experts relacionats amb el món del motor que, al llarg dels últims anys, han rebut el recolzament de joves emprenedors amb l'objectiu d'adaptar les estructures del club a les noves necessitats del món del motor, és el pilar principal del Moto Club Manresa i és la força que ha aconseguit fer-lo arribar fins als seus 75 anys.

De ben jove, a finals dels anys 60, ja voltava pel club fent reunions a La Cerveseria (molts de vosaltres us en recordareu) i la pujada en costa al Pont de Vilomara. Era una època molt diferent, però el Moto Club Manresa era, ja aleshores, un organitzador amb força acolliment popular i, amb l'ajuda i participació de tots, la seva finalitat, que era la d'organitzar competicions, promocionar el motociclisme i aplegar socis, s'estava assolint. Actualment, tenim també la secció de cotxes, amb una pujada a Sant Mateu de Bages anual, però sempre amb els mateixos valors i objectius que hem citat abans.

Des de l'aparició de la nova junta encara no hem estat capaços d'inventar noves i grans proves de prestigi mundial, però hem de deixar clar que tampoc és el nostre objectiu. La missió del Moto Club Manresa ha estat, des del primer moment i ho segueix sent a dia d'avui, la promoció del motor, i que és útil i gratificant tant pels joves com per la resta, ja siguin veterans o no tant.

Un lloc on es reflecteix més aquest esperit és en els trials socials, inventats pel mateix Moto Club Manresa fa molts anys i que encara avui gaudeixen d'un gran èxit. Esperem que l'opressió ecològica a la que estem sotmesos no acabi liquidant-los.

Des d'aquí, i ja per acabar, m'agradaria celebrar amb tots vosaltres aquests 75 anys que compeix Moto Club Manresa, ja que sense vosaltres hagués sigut impossible arribar-hi. A per uns altres 75... com a mínim!

EDITA: Moto Club Manresa. Carrer d'en Tahones 18, baixos 08241 Manresa Tel/Fax 938723620 www.motoclubmanresa.com motoclub@motoclubmanresa.com

Impressió: Catalana de l'Adhesiu

Col·laboradors: Jordi Del Rio, Ramon Cirera, Vicenç Coma, Ramon Martí, Miquel Travesset **Maquetació:** Dani Porta



CATALANADELADHESIU

Dissenyem · Imprimim

www.catalanadeladhesiu.com



El cap de setmana del 28 i 29 de novembre es va disputar la 10a Pujada Sta. Maria de Villalba Ullastrell 2020 i que és el 5è Memorial Lluís Costa, amb dues pujades independents per cada dia. Degut a la pandèmia de la COVID 19 i les restriccions de la Generalitat la prova es va haver de fer sense públic assistent. El Moto Club Manresa va estar representat pels nostres pilots Eudald Carbonell, David Argelich, Dani Rabaneda i Cipri Ramírez. Eudald Carbonell va tenir una sortida de pista sense importància i no va poder acabar

La següent jornada de La Pujada es va fer el diumenge, l'Eudald es va acabar retirant ja que no va poder reparar el cotxe, a sota hi ha la classificació de la resta dels nostres pilots.

Esperem que per l'any que ve ja puguem córrer sense restriccions i amb públic.



Ramírez va ser el més ben classificat dels 4



Rabaneda va ser el 2n millor dels 4 del MCM



Carbonell es va retirar per una sortida de pista



Argelich també representant al MCM a Ullastrell

Cl	1ª Puj SCRATX	Cl	CATEGORIA 3	Cl	TURISMES	Cl	PROPULSIÓ
10	Cipri Ramírez	3	Cipri Ramírez	4	Cipri Ramírez	1	Cipri Ramírez
13	Dani Rabaneda	4	Dani Rabaneda	7	Dani Rabaneda	2	Dani Rabaneda
31	David Argelich	6	David Argelich	25	David Argelich	3	David Argelich

Cl	2ª Puj SCRATX	Cl	CATEGORIA 3	Cl	TURISMES	Cl	PROPULSIÓ
10	Cipri Ramírez	3	Cipri Ramírez	3	Cipri Ramírez	1	Cipri Ramírez
12	Dani Rabaneda	4	Dani Rabaneda	4	Dani Rabaneda	2	Dani Rabaneda
36	David Argelich	6	David Argelich	29	David Argelich	4	David Argelich

II Challenge Touring

2ª Prova - 11/10/2020



Mirador Castell de Cardona, i boires matinals



El passat 11 d'Octubre, aprofitant que no hi havia confinament ni mesures especials, es va celebrar la segona prova de la Challenge

Touring. Com sempre, es van diferenciar de seguida els "professionals" dels que anaven només a esmorzar. Tot plegat es va posar en

POSICIO	CLASSIFICACIO CHALLENGE	TOURING DESPRES 2A PROVA-CASTELLAR	1ª PROVA	2ª PROVA	PENALITZACIONS	PUNTUACIO	
1	MARCEL LI CURA	BMW	7165KPM	346	588	-147	787
2	JOAN SERRA ROCA	TRIUMPH	7412KWV	402	322	0	724
3	JOAN FARRE	BMW	8816LCL	394	316	0	710
4	JOSEP MARIA RIU	TRIUMPH	5794KBC	389	0	0	389
4	JOSEP ANTON DEL VILAR	HONDA	6523HTB	389	0	0	389
5	JORDI JORBA	HONDA		349	583	-583	349
6	JOSEP Mª BRUCH SELLER	BMW	1349JLT	0	315	0	315
7	RAMON CIRERA	HONDA	8384KDW	74	118	0	192
8	JOAN FONT	ROYAL ENFIELD		78	102	0	180
9	XAVIER MARTINEZ VILLAR	DUCATI	5347CFJ	0	166	0	166
10	JAUME SOLER	YAMAHA		0	120	0	120
11	JOSEP VILAMU	SANGLAS		71	21	0	92
11	ANTONI SALA	BULTACO		71	21	0	92
12	PEP ROSSELL	HONDA		71	0	0	71
12	JOSEP CAÑADO	BMW		71	0	0	71
12	XAVIER MASA	BMW	3338DHH	71	0	0	71
13	IGNASI SERRA ROCA	BMW	0648FMC	0	44	0	44

**La tranquil·litat no té preu,
a Montepio li hem posat
52€ a l'any**

FES-TE SOCI! MONTEPIO.CAT

MONTEPIO

Protecció i serveis!

II CHALLENGE TOURING

2ª PROVA - 11 d'octubre de 2020

El riu cardener ens va oferir imatges de postal



marxa molt d'hora per intentar fer el màxim de kilòmetres i arribar abans de l'hora marcada al punt d'esmorzar, que aquesta edició va ser el Restaurant Castellar, un lloc proper per retornar fàcilment a Manresa, després de la pallissa de kilòmetres que van patir alguns.

En aquesta edició es va fer evident que cal un replantejament de les normes, evitant la possibilitat de posar-se en una nacional o autopista per fer el màxim de kilòmetres en un trajecte d'anada i tornada. Ja havíem arribat a l'acord que, aprofitant la propera prova, a l'hora d'esmorzar comentariem i modificariem el reglament pel proper any, afavorint la ruta revirada, i penalitzant l'ús d'autovies. Però

El premi final: l'esmorzar al restaurant Castellar



malaauradament, degut a les circumstàncies actuals, ens hem quedat sense l'última prova, i haurem d'intentar, de cara a aquest proper any, d'organitzar alguna cosa per fer aquest replantejament de la Challenge.

Tornant a la prova, els que s'ho van jugar més a fer kilòmetres van estar de pega, primer topant amb un control d'uns senyors vestits de verd amb una gorra estrafolària, que els van donar una felicitació de Nadal anticipada, i després amb algun problema d'abastiment de benzina, entrebancs que van provocar que arribessin fora de temps, amb la penalització corresponent.

Ara, haurem d'esperar l'any vinent. Salut!!!

Les vistes des del castell de Cardona mostren uns paisatges de la Catalunya Central espectaculars





MASA&MASA
SEGUROS-ASSEGURANCES

Tel. 93 874 26 92 - Fax 93 873 96 10

www.masaimasa.com
info@masaimasa.com

Passeig Pere III, 96-1r
08240 MANRESA

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

WORLD CHAMPION



JOAN MIR 2020

UN LLUITADOR DE 23 ANYS

Va néixer a Palma el 1997, té dos germans, el Mauro i la Fiona i segurament, gràcies a que el seu pare té la botiga de patins Roll and Roll al centre de Palma, va descobrir de ben petit la velocitat sobre rodes, va tenir una infància normal, però això sí, li agradava anar amb els seus amics els divendres després del cole als parcs de Skate a fer el boig. Per tot això el més normal es que hagués provat intentar destacar en algun esport relacionat amb la roda petita, però el destí va fer que un dia anés amb el seu pare a veure un entrenament del seu cosí, Joan Perelló (que va arribar a córrer a la categoria petita dels 125 cc) i va quedar meravellat i, després de provar una minimoto que li van deixar, va decidir que allò era el que volia fer.

Gràcies a un esforç econòmic per part del seu pare (ja que aquest esport no és gens

barat) en Joan va començar a donar voltes als circuits amb 10 anys i va anar superant pantalles a gran velocitat. Per començar, va estar un any a l'escola del pare de Jorge Lorenzo, però els seus pares van preferir que anés a la Federació Balear de Motociclisme i debutant a la Cuna de Campeones, escola del circuit Ricardo Tormo, on es va formar durant dues temporades i aquí va començar a competir al campionat de promoció de joves pilots. El 2011 va ser campió de la categoria XL 160, amb una moto que molt pocs van aconseguir dominar. I el 2012, va guanyar a la Pre GP 125, cursa que es va celebrar al traçat de Xest. A l'any següent va ser l'únic pilot espanyol que va tenir l'oportunitat de disputar la Red Bull Rookies Cup, en què va finalitzar 9è. Gràcies a aquests resultats la federació li va oferir la possibilitat de disputar dues curses.



De jove net anava al skate park amb els amics



El seu pare té una botiga de patins a Palma

JOAN MIR UN LLUITADOR DE 23 ANYS CAMPIÓ DEL MÓN DE MOTO GP 2020

Aquí amb 10 anys al costat del pare d'en Jorge Lorenzo a la seva escola, on s'hi va estar un any



Una d'elles en Pre Moto3 a Navarra, a sobre de l'experimental Mir Racing, on va quedar 4t i sense fer cap entrenament, l'altra va ser a València, al FIM CEV Repsol, on a la 2a mànega va aconseguir puntuar acabant 15è. El 2014 va ser un altre pilot de l'escola "Cuna" qui es va emportar el títol de la Rookies Cup, Jorge Martín, amb Mir subcampionat.

Però després de les felicitacions i les promeses de futur, a Mir se li van tancar les portes del Mundial el 2015, cap equip estava disposat a apostar per ell, però el seu representant, l'advocat Paco Sánchez, i bon coneixedor de la família de MotoGP, va veure clar el seu potencial. Li va comprar un seient en un dels equips amb menys recursos del Campionat d'Espanya de Velocitat Moto3 i Mir no va defraudar, va pagar amb bons resultats la confiança, quedant 4t amb una moto que

competia amb grans marques com Monlau - escola d'Emilio Alzamora- o Ajo

Llavors, al 2015 també, va tenir l'oportunitat de córrer el seu primer gran premi del mundial de Moto3, com a substitut de el japonès Hiroki Ono al Gran Premi d'Austràlia dins de l'equip Leopard Racing. Alguna cosa degueren veure en l'equip quan van decidir comptar amb els seus serveis durant tota la temporada 2016 amb una KTM, acabant cinquè el campionat amb una "pole position" a Àustria.

Al 2017 van canviar la moto austríaca per una Honda i va anar de meravelles, l'actuació de Joan Mir va resultar espectacular, amb tretze podis en divuit carreres i guanyant en deu, això li va permetre proclamar-se matemàticament campió del món de Moto3, precisament al Gran Premi d'Austràlia, al circuit de Phillip Island, on havia debutat l'any anterior.



El 2014 2n al campionat Red Bull Rookies Cup



El 2017 va guanyar el mundial de Moto-3

JOAN MIR UN LLUITADOR DE 23 ANYS CAMPIÓ DEL MÓN DE MOTO GP 2020

En la categoria de Moto2 va assolir 4 podis



Aquest títol li va permetre fer el salt a Moto2 amb l'equip Estrella Galicia 0,0 Marc VDS, i encara que sense cap victòria, va assolir quatre podis, això va fer que es fixessin en ell els responsables de Suzuki, que li van posar sobre la taula un contracte per ascendir un any més tard a MotoGP, directament com a pilot oficial de fàbrica.

Els dirigents de la fàbrica de Hamamatsu van apostar molt fort per un duo completament espanyol, amb Àlex Rins i Joan Mir, qui des dels primers instants de competició no va decebre pel seu rendiment, va aconseguir en el seu primer any un total de deu resultats entre els deu primers, amb un cinquè lloc a Austràlia com a millor resultat, després de superar el fort accident que va patir en uns entrenaments programats després del Gran Premi de la República Txeca al circuit de Brno.

El 2020 no va puntuar ni a Qatar ni a la 1a cursa d'Espanya, però a la 2a carrera, Jerez, va aconseguir la 5a plaça, després un nou zero a la República Txeca, però ell no es desanimava, acabant 2n en la 1a de les 2 carre-

res d'Àustria. I a la 2a cursa va quedar 4t. A partir d'aquí, Joan Mir, tret de la caòtica i plujosa cursa francesa, es va abonar a podi, al què va pujar en 6 ocasions, amb victòria al Gran Premi d'Europa, en la 1a de les 2 curses al circuit "Ricardo Tormo" de Xest.

La festa havia de ser a València per tancar el cercle, tot i que sortia el 12è, el corredor de Suzuki va aconseguir coronar-se campió en la penúltima cita de l'any, gràcies a un 7è lloc suat. Però el fet d'estar a 37 punts de Quartararo o Rins, i 45 de Morbidelli, que sortia des de la pole, li ha fet el camí més fàcil. "Això és increïble. No puc descriure-ho. He estat lluitant tota la meua vida per aconseguir aquest resultat. No sé si riure o plorar. Estic molt content. He aconseguit el meu somni de tota la vida i necessito assimilar-ho", deia Mir a la zona mixta, vestit amb l'habitual samarreta d'autohomenatge. Tindrà prou temps per entendre que comença l'etapa del número 36, ja que només té 23 anys, 5 anys després d'entrar al Mundial, un menys del que els hi va



La 7a posició a València li ha donat el campionat

JURADO

CONSTRUCCIONS

www.juradopromotors.com

JOAN MIR UN LLUITADOR DE 23 ANYS CAMPIÓ DEL MÓN DE MOTO GP 2020

L'equip Suzuki celebrant el títol de Joan Mir en l'any del seu centenari i després de 20 anys de l'últim



costar a Márquez o a Rossi i ho ha aconseguit per la seva constància i regularitat en un any marcat per la covid i en una temporada duríssima físicament i, sobretot, mentalment, per l'acumulació de curses, zero descans, i la por que la malaltia deixés als pilots fora de joc. Un campionat que ha creat un canvi generacional que encapçala el noi de Palma, amb el permís de Marc Márquez, el gran absent aquest any.

En aquesta temporada de transició en la qual els esportistes han perdut la referència del 93 a la pista i que ha vist guanyar curses fins a 9 pilots diferents, Mir tot just ha necessitat un triomf per emportar-se el títol, menys que ningú fins ara, ja que Hayden el 2006 va sumar 2 victòries. Mai ha estat el pilot més ràpid, però sí el més fiable. És agressiu, calculador, talentós, decidit i ordenat. «Quan recull el motorhome, queda més net que quan hi ha entrat», diu el representant Sánchez. I

dins l'equip té una gran relació amb Davide Brivio i una altra cordial i de respecte amb el seu company Àlex Rins. Però sobretot té les idees molt clares i moltes hores de treball. «Sempre està entrenant, entrenant i entrenant.

L'entrenador de Moto3, Daniel Vadillo, deia que li va costar fer-li entendre que no calia guanyar sempre. «Al principi sempre era guanyar o caure. Era difícil, perquè en els entrenaments en una volta queia 3 cops. Però vam aconseguir que canviés», comenta. Tot i això, tothom destaca d'ell que és un pilot que té «el cap molt ben moblat», per a la seva edat.

Mir culmina un any rodó per Suzuki, una de les fàbriques més modestes del campionat, que aquest any celebra el seu centenari i que feia 20 anys que no veia a un dels seus pilots proclamar-se campió del món. Kenny Roberts Jr, l'any 2000, va ser l'últim guanyador de la casa de Hamamatsu.

www.transmarsol.com

**TRANSPORTS
MARSOL**

info@transmarsol.com

II Clàssic Sprint Pla de l'Estany



19.09.2020

Puntuable per al Off - Road Classic Cup i trofeu Panda Race



L'equip del Moto Club Manresa, format per Ramon Martí Solé i Toni Grau Vilella, davant de l'allau d'ajornaments i anul·lacions de les proves de regularitat d'asfalt que hi han hagut per la pandèmia, tot i estar sense pressupost per falta d'esponsors, van agafar un Renault 5 GTI del any 1985 i li van fer una preparació senzilla, o sigui rodes de tacs i una planxa a sota, per anar a participar en un parell de proves de regularitat sobre terra, que es van celebrar durant l'esclatxa que van trobar els orga-

El R5 al Parc tancat de St Miquel de Campmajor



nitzadors entre la 1a i la 2a onada de la pandèmia després de la parada estiuenca.

La primera va ser el II Clàssic Sprint Pla de l'Estany, celebrada el 19 de setembre del 2020 i organitzada per Clàssic Rent Services, està englobada en el III campionat provincial Off Road Clàssic Cup de Girona, en el que es

YAMAHA

MotoNord

concesionarios.yamaha-motor.es/MOTONORD



II CLÀSSIC SPRINT PLA DE L'ESTANY

OFF ROAD CLASSIC CUP: 19/09/2020

Martí/Grau a la sortida Clàssic Pla de l' Estany



pot participar amb qualsevol vehicle clàssic siguin turismes 4x2, 4x4 o tot terrenys. Es van inscriure 36 equips a la prova, que constava aproximadament d'uns 100 kilòmetres llargs, dividits amb sis trams cronometrats, amb sortida i arribada a St Miquel de Campmajor i una mitja part a Cornellà de Terri, nota destacada de la cursa va ser la moltíssima navegació que necessitava, cruïlles i més cruïlles que van posar al roadbook els organitzadors, això va dificultar molt la prova a tots els participants, ho demostra el fet que només els 5 primers classificats no es van perdre en cap

Ortiz i Mitchelet (Seat Panda 35) van quedar 1rs



moment. La falta de experiència de l'equip del Moto Club Manresa els va portar a perdre's en els trams 2, 3 i 4, el 5è el van fer bé, però es va anular per un aiguat que va caure quan ja havia començat el tram, fet que va fer encallar alguns participants que sortien al darrera, els 2 trams que van completar bé l'equip Martí/Grau van ser el 1r i el 6è, aconseguint la 7a posició de la general, igualment, tot i classificar-se en la 32a posició scratx, van quedar satisfets de l'experiència, fet que els va animar a inscriure's a la 1a etapa de la I Iberian Clàssic Raid que en parlarem ara.



Foix /Juncosa (Mitsubishi Montero Evo1) 2ns



N.Marco/ R.Ferres 3rs amb VW Golf GTI

Òptica

Ribera

Telèfon: 938 696 600

SÚRIA

C/González Solesio, 35

e-mail: opticaribera@gmail.com

15% de descompte
a tots els socis
i simpatitzants del





Aquesta prova travessa la península ibèrica



La Iberian es una prova de terra per a vehicles clàssics, ja siguin turismes o tot terrenys, que si es vol fer tota sencera són mes de 2000 kilòmetres dividits en vuit etapes que durant 8 dies travessen la península Ibèrica, però el organitzadors de l'escuderia Etcètera deixen que els equips s'inscriguin per fer-ne la meitat o bé l'etapa o etapes que vulguin els participants, aquest any malauradament no es va poder acabar la cursa, el motiu

Els cotxes passen per tota mena de terrenys



va ser que, al final del 6è dia, un participant que havia abandonat el recorregut per dirigir-se a una població propera a reparar una avaria del seu vehicle, es va veure implicat en un desafortunat accident que tràgicament va acabar amb la seva vida, els organitzadors davant dels fets, van decidir suspendre las dues etapes que faltaven per acabar, des d'aquí el nostre condol a la família i amics.

L'equip de Moto Club Manresa es va ins-

CONTENIDORS

UNIÓN

Bermeo, s.l.

U. BERMEO
 93 832 05 79

AL SERVEI DE
 LES MILLORS
 EMPRESSES

93 832 05 79

IBERIAN CLASSIC RAID: Barcelona - Lisboa DEL 17 AL 24 DE OCTUBRE DE 2020

R. Martí i T. Grau a la sortida de la 1a etapa



criure tan sols per l'etapa del 17 d'octubre del 2020, primera etapa de l'anomenada Iberian Clàssic Raid, que tenia la sortida a Barcelona i l'arribada a Lleida, un recorregut de més de 200 kilòmetres, amb 4 trams cronometrats i una bona dosis de navegació que havien preparat els organitzadors per als 46 equips participants, entre ells el format per Ramon Martí Solé i Toni Grau Vilella, amb el seu Renault 5 GTL, que en el primer tram van aconseguir l'onzena posició i en el segon, quan estaven lluitant per millorar la posició i a manca de 2 kilòmetres per acabar el tram, el canvi de marxes del seu cotxe es va trencar quedant-se en punt mort, fet que els va obligar a abandonar a la meitat de l'etapa, tot i no acabar l'etapa, l'equip del Moto Club es va classificar en la trenta-vuitena posició scratx, el que demostra les dificultats de navegació que hi va haver,

Els Franquesa (Porsche 924) van guanyar el Raid



doncs alguns equips es van perdre i no van passar pels trams establerts, o van passar fora de temps. Llàstima, perquè l'equip del Moto Club Manresa, aquest cop i fins l'abandonament, havia anat superant les esmentades dificultats molt bé, el que no sabem és com haguessin acabat, doncs encara faltava la meitat del recorregut quan es va produir la averia.



Rafael Gimenez es el participant que va morir

A logo for 'Pneumàtics El Zimán'. It features a cartoon character with a yellow beak and a red shirt, holding a large black tire. The text 'Pneumàtics' is in a stylized font above 'El Zimán'. Below the tire, it says 'TEL 93 875 13 40' and 'Prudenci Comellas, 38 08240 Manresa'.

Entrevistem als nostres pilots

JOAQUIM FERNÁNDEZ BEL

Campió Cat. Vel. Clàssiques



PILOT DE: MOTOS CLÀSSIQUES

EDAT: 57

ESTAT CIVIL: CASAT

ACTUALMENT VIU A: BARCELONA

PROFESSION: TÈCNIC

HOBBIES: MOTOS

MOTO ACTUAL QUE TENS? HONDA CB350F "FOUR" DEL 1972

1- Com vas començar en el món de las motos? El primer record que tinc és el de pujar al circuit de Montjuïc a veure curses del gran premi de motociclisme amb el meu pare els anys 1974 , 1976

2- De les especialitats motorístiques, quines has practicat? TRAIL

3- Com et vas animar a practicar aquest esport? Vaig tenir l'oportunitat de veure carreres de clàssiques a Calafat fa molts anys i és una cosa que vaig voler fer des de llavors

4- Explica'ns en quins campionats has participat? Castellà, Manxec, Murcia i Català



5- Actualment participes en motos clàssiques. Què és el que et motiva a córrer amb aquestes motos? Els amics i l'ambient és la base principal i també les motos de carreres d'època

6- Explica'ns com funciona aquest campionat de clàssiques en el que participes. Es tracta de cinc carreres a l'any, quatre en circuits catalans i una en circuits espanyols. Es corre amb totes les normes de la federació catalana de motociclisme, executat i fet pels amics de la Penya Motorista de Barcelona. projecte del senyor Javier Gil.



Títol de campió de la FCM de Velocitat Clàssiques 2019 B



Cafès BUSQUETS

Ctra.de Vic,28 Manresa tel.938741855

Entrevista al CAMPIÓ 2019 de Velocitat Clàssiques de Catalunya JOAQUIM FERNANDEZ

Per qui vulgui més informació i reglaments de les carreres clàssiques, els trobarà tots a la pàgina web de la FCM.

7- L'any 2019 vas guanyar-lo, quina és l'experiència i el grau de satisfacció? Sempre és agradable sumar punts i guanyar curses, és el premi al treball de molts caps de setmana tancat, treballant amb la moto

8- Aquest any hi ha hagut campionat o com ha anat això? No, ha quedat tot anul·lat per la COVID-19

9- Quins són els plans pel futur? Seguir gaudint de les motos, de les carreres i dels bons amics

10- Corren altres pilots representant el Moto Club Manresa? No

11- Hi ha participació femenina en aquestes categories? Si

12- A quins circuits has corregut? Al circuit de Catalunya, Xest, Jarama, Los Arcos, Cartagena, Albacete, Motorland, Calafat, Paul Ricard, Castellolí i Alcarràs

13- Pel 2021 preveus que hi haurà calendari de competició?

Tinc esperances que tota aquesta crisi



sanitària passi i puguem reprendre les competicions per al 2021

14- Quin es el teu pilot de referència?
Mike Hailwood

15- Creus que el futur són les motos elèctriques? No, mai de la vida. Sense benzina no hi ha cap raó; és la fi del vehicle clàssic

En nom del nostre Moto Club et felicitem pel teu campionat i et desitgem molta sort pels propers, GRÀCIES!!!!!!



Celebrant podi (esquerra foto) al circuit d'Alcarràs en una cursa del 2017 amb companys de la carrera

METZELER

NEUMÁTICOS DE MOTO



LA HISTÒRIA D'ALBERT ARENAS EL CAMPIÓ MUNDIAL DE MOTO3



Albert Arenas s'ha convertit, en el gran premi de Portugal, en el 21è campió del món espanyol de motociclisme de velocitat amb el seu títol de Moto3, el 7è pilot català en aconseguir-ho en l'esmentada categoria. 3 triomfs, 5 podis, una volta ràpida i 4 ocasions a primera fila s'han convertit en un títol de campió amb el qual somiava des de que, amb 4 anys, es va pujar per primera vegada a una moto.

Albert Arenas va néixer l'11 de desembre de 1996, a Girona. Les motos sempre han format part de la seva vida des de que era un nen, però com també, cada tipus d'esport en el qual es pot sentir l'adrenalina. Especialment els esports de dues rodes i amb un motor.

La primera vegada que va conduir una moto

va ser durant l'hivern de 2000, amb quatre anys: es tractava d'una minimoto que li va agradar tant que de seguida la va afegir a la llista dels Reis Mags. Quan tenia cinc anys va començar a practicar motocròs i quan va complir sis va començar a competir de debò, en un



Amb 4 anys va agafar la 1a Minimoto



Grues Manresa S.L.

Nau Industrial:
c/ Castellfoliit, 11
Pl. "Els Dolors"
08243 MANRESA

Oficines:
Ctra. de Santpedor, 101
Tel. 93 873 07 05
Mòbil 693 298 384
Tel. i Fax 93 877 27 91
08242 MANRESA

LA HISTÒRIA D'ALBERT ARENAS

EL CAMPIÓ MUNDIAL DE MOTO3 2020

Al 2009 es va incorporar al RAAC Junior Team



primer moment a motocròs., però la competició de velocitat no trigaria a arribar.

Va començar a combinar carreres en les dues modalitats. Les seves primeres victòries van arribar a l'Open Racc 70. En aquell moment, el motociclisme de velocitat va començar a ser una cosa molt seriosa en la seva vida i es va anar centrant poc a poc en aquesta especialitat, tot això acompanyat sempre d'una bona educació gràcies als seus pares Manel i Núria. Els estudis han estat una prioritat, tots tenien clar que sense bones notes a classe no es podia competir.

Gràcies als bons resultats obtinguts a les categories inferiors, Albert va poder seguir creixent i avançant com a pilot fins a arribar a proclamar-se subcampion del Mundial Júnior de Moto3 al Circuit de la



Amb Àlex Rins a l'Open RAAC

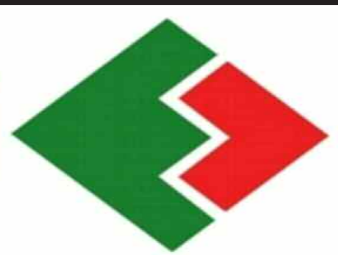
El 2015 va ser subcampion del Mundial Junior



Comunitat Valenciana Ricardo Tormo, després de vèncer les dues curses aquell dia de novembre.

El camí fins al Mundial de Moto3 ha estat dur i difícil a vegades, com reconeix el mateix Arenas, però sempre ha comptat amb moments de diversió. El gran premi de la Comunitat Valenciana va marcar el seu debut al campionat de món de Moto3 com a pilot substitut. Aquell dia de novembre va començar un nou camí per a Arenas que continuaria el 2016 amb diverses experiències com a pilot convidat, ja amb l'Aspar Team, o com a substitut per lesió de Jorge Martín.

Però la temporada 2016 guardava una sorpresa per al final. A l'estiu, el català va rebre una notícia que li va canviar la planificació de la temporada: correria la resta de l'Mundial com a pilot substitut en l'equip Peugeot. Arenas va tenir l'o-



remi
rent, sl

**VENDA i LLOGUER
DE MAQUINÀRIA**

 **93 875 22 99*** 

**Servei
Post-venda**

Camí de la Cova, 3
08240 MANRESA

remitent@remitent.com

LA HISTÒRIA D'ALBERT ARENAS

EL CAMPIÓ MUNDIAL DE MOTO3 2020

El 2016 a l'equip Peugeot substituint Masbou



oportunitat de conèixer la meitat de circuits del calendari i en un d'ells, al de Motegi (Japó), va sumar els seus primers punts al Mundial.

En 2017 se li presentava un nou repte: ser pilot permanent al campionat del món amb l'Aspar Team i una Mahindra que no li va permetre donar el màxim, però amb alguns resultats destacats com la vuitena posició de Misano. Amb la retirada del Mundial de la marca índia, el 2018 Albert Arenas va comptar amb una KTM amb la qual poder optar al



Arenas al 2017 amb la limitada moto Mahindra

màxim. I tant que ho va aconseguir: dues victòries, a Le Mans i a Phillip Island, dos traçats històrics del Mundial als què va deixar la seva empremta, amb dos triomfs que el convertien al 2019 en un dels candidats al títol.

Però, tot i que la temporada va començar bé amb una sisena posició a Qatar, una lesió entrenant abans de la cursa d'Argentina li va impedir competir tant allà com a Austin. Quan va tornar amb la seva KTM a Jerez va acabar cinquè, però posteriorment va encadenar una ratxa de diverses carreres fora dels punts que el va endarrerir en la classificació general. A partir de San Marino, el pilot de l'Aspar Team, amb el seu bon treball, va recuperar els bons resultats i va aconseguir un final de temporada molt bo, amb un triomf a Tailàndia i dos podis més al Japó i a Austràlia, que podrien haver estat tres de no haver estat per una caiguda en l'últim revolt a Malàisia. Amb una onzena posició final a la general, Arenas es va quedar a un pas d'igualar els resultats de la temporada anterior, però amb la senda de treball clara per al 2020. El millor estava per arribar.



Amb la KTM va guanyar a Tailàndia al 2019

SAHARA 4X4

TODO EN ACCESORIOS Y TUNING PARA EL 4X4

C/ Les Verges s/n solar-1 08251 Santpedor tel- 938274104

LA HISTÒRIA D'ALBERT ARENAS EL CAMPIÓ MUNDIAL DE MOTO3 2020

Va començar la temp 2020 guanyant a Qatar



La temporada 2020 va començar amb força, amb Albert Arenas liderant gran part de la cursa de Qatar i creuant la meta primer, per 53 mil·lèsimes de diferència. Però va arribar la pandèmia i va frenar la gran arrencada d'Arenas. Va caldre esperar quatre mesos per tornar a la pista, a Jerez i a porta tancada, però Albert Arenas va demostrar que el triomf en el desert de Qatar no havia estat un miratge i va aconseguir la seva segona victòria de l'any. No obstant això, en un gir digne del guió del 2020, a la següent carrera se'n va anar al terra i va patir un esquinç de turmell que posava novament el fre a la seva progressió.

La tensió va desaparèixer aviat: a Brno va tornar a pujar al podi, a Àustria va aconseguir un nou triomf, el tercer de la

temporada; i en el gran premi de Estíria va aprendre a acabar carreres fora del podi, amb una cinquena posició. La temporada, dissenyada en diversos triplets de carreres, el va portar a Misano i a Barcelona on va haver d'abandonar per sengles caigudes. Arenas s'enfrontava per primer cop aquesta temporada a una situació desconeguda per a ell: la segona posició del campionat.

Va arribar a França segon, però només va ser un malson: pujar al podi a Le Mans li va tornar el liderat i les dues carreres a Aragó li van permetre augmentar la seva diferència com a líder. Però, com durant l'any, no tot anava a ser tan fàcil, i en el gran premi d'Europa es va veure embolicat en un incident que va desencadenar el que a la fi seria el seu pitjor gran premi de la temporada. Malgrat tot, el 2020 encara li guardava el millor, i després de ser quart a València, la dotzena posició a Portugal li va donar el títol de Campió del Món de Moto3, amb el qual havia somiat des de petit.



Celebrant el títol a Portugal, ja amb el número 1 al cademat





Avui entrevistem al Pep Requena, un veterà del món del motor amb una llarga trajectòria dins del motociclisme i l'automobilisme, des de l'aspecte amateur fins al professional del més alt nivell, que és on està ara, vinculat al campionat del món de ral·lis. El definiria com una persona intel·ligent, capaç, serena, rigorosa, adaptada a les noves tecnologies i amb un bon do de gents. Amb la seva experiència i acompanyat del geni de l'Emili Panosa, van posar en marxa aquesta idea de la RIDER 1000, de la que ja se n'han fet 8 edicions, cada una d'elles més renovada i més exitosa, mostra d'això és que ha estat replicada i copiada per tot l'estat espanyol, però mai ni tan sols igualada i que per molts anys continuem així.

-Pep, explica'ns quan i de quina manera vas començar en el món de la moto?

A través d'un amic de l'institut que tenia un germà gran que competia en enduro, allò que aleshores es deia "tot terreny". Com la majoria, vaig començar amb un ciclomotor. La mala qualitat dels motors d'aquella època, em va portar a aficionar-me també per la mecànica, a base de reparar-lo constantment.

-Quines especialitats has practicat amb la moto i en quines has competit?

Tot i que l'enduro ha estat la meva passió durant molts anys, mai vaig participar-hi. On si que

vaig participar va ser als ral·lis de regularitat i en alguna pujada, com la de Montserrat.

-Quins són els teus millors resultats?

En la competició hi vaig posar més afició que habilitat. Podria dir-se que el millor que en vaig treure va ser conèixer, des d'aquesta vesant, el món del motociclisme i la competició.

-Actualment practiques esport de moto?

No. Ara només en sóc usuari.

-Quan parles de carreteres sempre parles de ral·lis. D'on et ve aquesta experiència que tens en el món de l'automobilisme?

Les primeres experiències en el món de l'automobilisme van ser dins de l'organització de competicions del Moto Club Igualada, del que en vaig ser secretari durant uns quants anys i això va ser la meua porta d'entrada a l'entorn de la organització d'esdeveniments del món motor.



Pep Requena en una reunió de la FCM de la que en formava part

PEP REQUENA: ENTREVISTEM AL CREADOR I RESPONSABLE DE LA RIDER 1000

Porta molts anys vinculat al món del motor



Durant uns anys també, vaig ser responsable del Clàssic Regularitat, una mena de campionat català de ral·lis de regularitat per a cotxes clàssics. La preparació i l'avaluació de les carreteres de cada ral·li em van donar la possibilitat de conèixer rutes interessants per Catalunya.

-En el teu currículum professional has estat a diferents entitats i també empreses, explica'ns una mica la teva trajectòria?

Com ho he comentat, els inicis van ser a través de la participació en ral·lis i en les proves del Moto Club Igualada.

També tinc l'honor d'haver pogut formar part del grup que va fer renèixer l'actual Federació Catalana de Motociclisme, creant els primers estatuts al 1983.

Juntament amb el manresà Pep Vila i l'Estanislau Soler, vam crear PROMotor, l'em-

presa que actualment treballa en el campionat del món de MotoGP.

Simultàniament, vaig ser delegat d'enduro de la Federació Espanyola de Motociclisme, creant la comissió d'enduro juntament amb bons amics manresans com en Pep Vila, Josep M^o Fornells i Neto Ros.

En aquella etapa vaig ser director esportiu del Reial Moto Club de Catalunya, ara dissortadament desaparegut.

Posteriorment, vaig abandonar part d'aquestes tasques quan vaig entrar a l'àrea esportiva del RACC i a continuació a la del Circuit de Catalunya, on hi vaig treballar des de la seva construcció.

Des del 2013, treballo en el campionat del món de ral·lis WRC.

-Actualment estàs vinculat al WRC. Explica'ns quina és la teva feina dintre del campionat del món de ral·lis?

Com a component de l'empresa australiana SAS Awareness Systems, sóc el responsable de les classificacions del WRC.

-Aquesta feina et porta a voltar per tot el món. Quina experiència aporta a la teva vida visitar tants països diferents?

Viatjar per diferents continents, sempre aporta aprenentatges.

A banda de l'experiència professional, el que trobo més gratificant són les relacions d'amistat que vas fent amb les persones de les organitzacions de cada país. Per a mi, això és el més valuós.

-La teva professió actual és Organitzador d'esdeveniments. Explica'ns com va



Pep Requena donant la sortida a la Rider 1000 d'aquest any, que amb el canvi de data s'ha pogut fer

PEP REQUENA: ENTREVISTEM AL CREADOR I RESPONSABLE DE LA RIDER 1000

Amb Ramon Cirera, president del MCM presentant la RIDER 1000



néixer la idea d'organitzar la RIDER 1000?

L'inspirador de la iniciativa, va ser l'Emili Panosa, una persona excepcional i l'ànima del Moto Club Manresa des de fa molts i molts anys. Un dia l'Emili em va dir: "En la dècada de 1950, es feia amb motos el ral·li de les Quatre Capitals Catalanes. Per què no fem una prova similar?"

I donant-li voltes a la idea, adaptant-la a les circumstàncies actuals i amb una bona dosi d'imaginació, va sorgir el concepte de la RIDER.

-Quin penses que és el secret de l'èxit de la RIDER?

Crec que l'èxit de la RIDER no rau en un sol aspecte. És un conjunt de coses. El repte, la necessitat d'esdeveniments per a motoristes no competitius, la descoberta de noves carreteres, la bellesa del paisatge català, el compartir l'itinerari amb milers de companys motoristes, els detalls innovadors, els aspectes singulars de l'esdeveniment, etc..Tot aquest conjunt ha elaborat un esdeveniment que ha estat imitat per altres organitzacions, arribant al punt de denominar-se popularment "RIDER", a aquest tipus de proves.

-En un principi pensaves que es podria arribar a la xifra

de participants que tenim actualment?

De fet, no pensàvem que n'hi haguessin ni molts ni pocs. Era un concepte diferent, una incògnita. Molts dels companys, ni tan sols creien que s'inscrivís algú o que s'arribés a dur a terme. L'Emili Panosa i jo vam ser tossuts i la vam tirar endavant, i per sorpresa nostra, a la primera edició vam tenir 860 inscrits, crec recordar.

-Si no tinguéssim el topall de 2500 inscrits, a quina xifra creus que arribaríem?

Ben segur que s'arribaria a una xifra més alta, la demostració la tenim en la quantitat de pre-inscrits que vam tenir a la llista d'espera i que finalment no es van poder inscriure.

-Aquest any, amb la Covid, ha estat més complicat el poder dur a terme la RIDER?

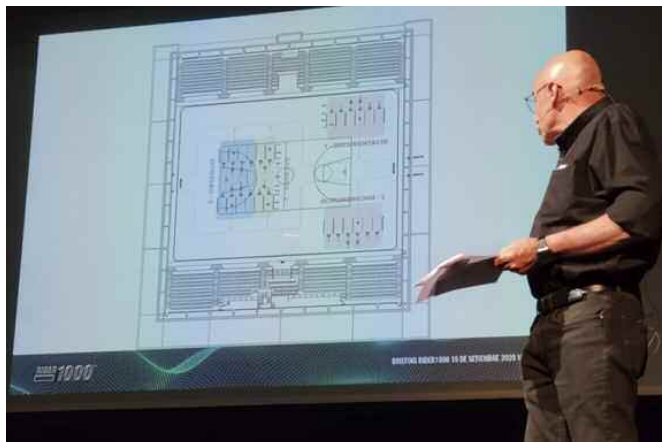
Moltíssim més. Totes les gestions i permisos que es van demanar per a la celebració al mes de maig, es van haver de tornar a demanar i amb més restriccions per al mes de setembre. Vam haver de canviar els procediments, tant de les verificacions com en els punts de pas, adaptant-los a les normatives de



Rebut una placa de mans del cocreador de la Rider, Emili Panosa

PEP REQUENA: ENTREVISTEM AL CREADOR I RESPONSABLE DE LA RIDER 1000

Requena fent la presentació al Briefing del 2020 al Conservatori



Com que contenien material mèdic per la pandèmia, les podien requisar per abastir hospitals, però vam fer gestions i més gestions i per sort no van ser necessàries, ens van autoritzar a endur-nos-les a temps i a repartir-les als participants el dia de les verificacions.

-8 edicions són moltes i les innovacions cada any són més difícils de trobar. Creus que en el futur trobaràs novetats per sorprendre als participants?

Estic segur que seguirem innovant i sorprenent als participants amb novetats singulars. Fa setma-

nes que ja estem treballant per l'edició 2021, en la que hi haurà un itinerari "especial" i pensant en el 10è aniversari de la RIDER per l'any 2022, que ha de ser una edició diferent i excepcional.

-Amb el tema de la ruta, tot i que et coneixes tots els racons de Catalunya, creus que serà un handicap repetir algunes carreteres?

Per sort, tenim un país magnífic que sempre ens ofereix noves possibilitats. Tot i així, és evident que haurem de repetir carreteres, ja que portem uns 8.000 km fets dins de Catalunya i les carreteres no ens les podem inventar. Espero que els participants, comprenquin la complexitat que té la organització d'aquest esdeveniment i acceptin de bon grat, que no hi ha altra alternativa que repetir alguna carretera.

Per acabar, agrair-li la seva confiança amb el MOTO CLUB MANRESA, i agrair-li també el haver fer aquest esdeveniment tan meravellós i que per molts anys puguem continuar col·laborant junts per fer la RIDER més gran.

seguretat. Per primera vegada, el recorregut sortia de Catalunya per entrar a França, al Vallespir. Per postres, la tarda anterior, se'ns va vetar el pas per un tram de carretera i vam haver de canviar el recorregut del primer tram en plànols, tracks, apps de firmes externes, etc., i avisar a tots els participants.

Tot plegat, un munt de feina, que al final va permetre'ns poder celebrar la Rider 2020 al mes de setembre, amb menys hores de llum solar i amb unes condicions diferents de les que estem acostumats a les edicions anteriors, però, afortunadament, tot va sortir bé.

-Quines han estat les principals dificultats que han comportat les restriccions de la pandèmia?

A part de les que he comentat abans, ha sigut la d'adaptar els procediments a les normatives de seguretat, però la principal dificultat va ser el canvi de data. Moltíssima feina administrativa, que és la que menys es veu.

Un exemple de moltes d'aquestes dificultats, va ser la importació de les farmacioles d'obsequi que vam donar als participants.

BM BRUC MOTOR'S



La prova d'Enduro del Bages que s'havia de celebrar el 5 i 6 de desembre havia de ser puntuable pel Campionat de Catalunya, però degut a les necessitats de la competició a nivell estatal, que els hi mancava una prova per acabar la temporada i tenia problemes logístics i temporals per organitzar-la, ens va demanar si podíem acollir-la nosaltres, junt amb la catalana

El dissabte 5 va ser dia de inscripcions i verificacions tècniques al paddock, que estava ple a vessar, els 214 participants i els seus equips instal·lats van passar les verificacions i els controls de COVID

El diumenge 6 de desembre va començar el Campionat d'Espanya i Catalunya d'Enduro amb un dia ennuvolat i fred a les 9 del matí. Amb tot el personal col·locat al seu lloc



El paddock del circuit del Canadell estava ple a vessar amb els equips dels 214 participants d'Enduro

AUTOESCOLA **AUTO** PRACTIC

Cursos intensius
Flexibilitat d'horaris
Al millor preu

Som motoescuela




Ens trobaràs a Manresa, St Fruitós de Bages, St Vicenç de Castellet, Santpedor, Moià, Vacarisses i El Pont de Vilomara

CAMPIONAT D'ENDURO DE CATALUNYA I D'ESPANYA A EL CANADELL: 5 i 6/12/2020

El pati de la masia pairal del Canadell guardava les 214 motos d'enduro preparades per competir



es va donar la sortida del XVIII Enduro del Bages, puntuable per al Campionat de Espanya i de Catalunya, tots els pilots que es jugaven els títols en les 23 categories anaven amb el ganivet a la boca, preparats per lluitar fins l'últim moment per alguna oportunitat de rascar-li punts al rival i guanyar el títol.

Els 214 participants, que ja eren al circuit d'una quarantena de quilòmetres dissenyat

pels responsables de Moto Club Manresa, van començar a sortir des de les 9 del matí en grups de 2 o 3 motociclistes a intervals d'1 o 2 minuts. D'aquests, 125 competien a l'estatal i 89 al català. Els pilots que s'havien inscrit a les categories Enduro1, Enduro2, Enduro3 i Júnior Open d'àmbit estatal van completar 3 voltes i escaig del recorregut, que presentava 3 atractius trams cronometrats, és a dir, van



Mitjans de comunicació informant de l'Enduro



La sortida es feia en grups de 3 cada 2 minuts

Sala Team
GRUP D'AUTOMOCIÓ

C/ Sallent, 43-49 · Pol. Ind. Els Dolors
08243 Manresa · 93 877 85 00
www.salateam.com

SALA CARS
SERVEI OFICIAL



ACCESSORIS
MANRESA



SALA MOTORS
BAGES



SALA MOTORS
BAGES



CAMPIONAT D'ENDURO DE CATALUNYA I D'ESPANYA A EL CANADELL: 5 i 6/12/2020

Josep García amb KTM campió de Cat. i Esp.



recórrer prop de 150 km i van oferir les seves millors prestacions en 11 àrees cronometrades. Els participants en les altres 8 categories es van enfrontar al repte d'un centenar de quilòmetres i 8 trams cronometrats

El dominador absolut va ser el pilot de Súria, Josep Garcia amb una KTM, que corria com actual campió del món, però en Jaume Betriu, també amb KTM, li va anar a la saga, i que corria com a sots campió del món actual, i aquí també van quedar en aquest ordre. En la categoria de fèmines la pilot manresana

Jaume Betriu (KTM) sots campió de Cat. i Esp.



Mireia Badia es va proclamar Campiona de Catalunya i d'Espanya, o sigui fent un doblet.

En referència al circuit del Canadell i a les seves prestacions, van merèixer l'aprovació dels pilots d'arreu de l'Estat. No obstant, el president del Moto Club Manresa, Ramon Cirera, va dir que per poder acollir habitualment una prova del campionat estatal hauríem de tenir un aparcament asfaltat amb servei d'aigua i electricitat pel paddock, però de moment la intenció del club és només centrar-se en les competicions d'àmbit català.



Podi del camp. d'Esp. García, Betriu i Navarro



El podi femení va ser Badia, Castro i Calvo

GALFER

PERFORMANCE BRAKING SYSTEMS

CARNETS DE SOCIS: CARACTERÍSTIQUES AVANTATGES VARIACIONS I DISPONIBILITAT

Ja estem entregant els carnets de soci de l'any en curs, el nou carnet té un conjunt d'establiments col·laboradors que fan descomptes especials als socis, alguns establiments han canviat respecte als carnets de l'any passat

Els socis que tenen domiciliada la quota

anual del Moto Club Manresa ja han estat entregats amb l'anterior revista, la resta de socis el tenen a la seva disposició al local del Club, al carrer d'en Tahomes 18 de Manresa i poden passar a retirar-lo quan desitgin.

Cara i revers del carnet amb els anunciants 2020



SERVEIS DEL MOTO CLUB MANRESA

- * *Certificació de Catalogació de Vehicles Històrics*
- * *Tramitació de Llicències per Corredors de cotxes i motos*
- * *Descomptes en els comerços marcats al carnet*
- * *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*



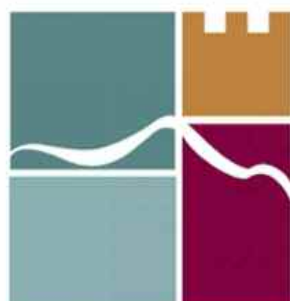
COM PUC SER SOCI?

Per ser soci de la nostra entitat només cal que ompli la butlleta de subscripció que trobarà a la web, amb les seves dades: <http://moto-clubmanresa.com/wp/actualitzacio-de-dades/>, i ens la pot enviar tant per e-mail a motoclub@motoclubmanresa.com, com per fax al tel. 938723620, o si ho vol, per correu normal a nom de Moto Club Manresa, c/ d'en



Tahones , nº 18 Baixos - 08241 MANRESA (Barcelona). També ho pot fer per telèfon en horari d'oficina al 938723620. És important que doni les seves dades bancàries, per així poder domiciliar el cobrament, si no, li vindran a cobrar a casa seva, el que incrementarà el preu de la quota en 5 euros. La quota anual és de 40 euros.





bar-restaurant

*Les Voltes
de Talamanca*

PARC NATURAL DE SANT LLORENÇ DEL MUNT



Tf: 93 827 69 32 - 630 82 28 75

Facebook: Les Voltes de Talamanca



Nou Motor



Vehículos
Comerciales

el teu
Servei Oficial
a Manresa



Avinguda Pirelli, 14 • 08241 Manresa
Telèfon 93 872 33 32 • www.noumotor.com