

TRACADA

**26/09
2021**

**COPA
CATALANA
DE TRIAL
CLÀSSIQUES
MEMORIAL
MANEL SOLER**



**Foto
Manel
Soler**

Revista del Motor

MOTO CLUB MANRESA

Nº 49 - SETEMBRE 2021

CALENDARI DE PROVES PENDENTS DE MCM DEL 3R TRIMESTRE DEL 2021

CALENDARI MOTO CLUB MANRESA 2021		
SETEMBRE		
19	Trial Social de Solsona	TRIALS SOCIALS
26	Trial Lliga Catalana de Clàssiques	TRIALS/CLASSIQUES
OCTUBRE		
03	Trobada de Vehicles Clàssics St. Mateu	CLÀSSICS
10	Motocròs Lliga Catalana / nens	MOTOCRÒS
17	Trial Social de Can Taulé	TRIALS SOCIALS
24	Excursió 4x4 Torre d'Oristà	EXCURSIÓ
31	Enduro del Bages	ENDURO Camp. Cat.
NOVEMBRE		
21	Trial Social Castellolí	TRIALS SOCIALS

EU DALD CARBONELL amb DEMON CAR GUANYA a la CAT. CM a la 38ª COURSE de CÔTE FONT ROMEU

El passat 1 d'agost el pilot del Moto Club Manresa Eudald Carbonell (Démon Car CM R2) va participar en la 38a edició de la Course de Cote Font Romeu, assolint un gran 1r lloc

de la cat. CM i 6è Scratx després de les 2 combinades, Col del Pam i Font Romeu.

Gràcies Eudald Carbonell per portar el nom del club a llocs tan diversos.



Esperant amb el seu Demon Car fer la sortida



Gran cursa d'Eudald per terres pirinenques

EDITORIAL XAVIER MASA, VICEPRESIDENT: ES TEMPS DE CANVIS!!!

Aquesta frase, aplicada en moltes situacions, s'ha produït ara al Moto Club Manresa. Una de les nostres activitats principals, la Rider 1000 del proper any 2022, canvia de lloc de celebració.

Perquè es fa? Pregunta automàtica que es farà qualsevol a l'assabentar-se d'aquest canvi radical, després de 9 anys ininterromputs de celebrar-ho a Manresa i amb molt d'èxit. La resposta és complexa, el primer punt que s'ha considerat ha sigut la necessitat de fer quelcom nou per celebrar aquest 10è aniversari, sobretot tenint en compte que la principal queixa de molts participants és que "passem sempre per les mateixes carreteres". I clar, després de 9 edicions, és impossible no repetir carreteres, i encara més si la sortida es sempre des de Manresa, perquè agafis la direcció que agafis, la carretera l'hauràs recorregut alguna vegada segur. I el segon punt i el més punyent es, per què precisament en l'any del 10è aniversari de la Rider desplaçem aquest esdeveniment de Manresa?. I la resposta es que per celebrar-ho hem buscat fer quelcom especial, que comporti un record diferent, que no sigui "el de cada any", i aquí es quan, buscant suggeriments i parlant amb gent que ha participat en d'altres edicions de la Rider, sorgeix l'opció de fer-ho a Tortosa. Allà hem sigut rebuts sempre bé, amb totes les facilitats del món. Des del primer cop que s'hi va anar hem tingut el suport de l'Ajuntament i de totes les regidories implicades en esdeveniments d'aquest tipus, un altre detall a favor es que disposen d'instal·lacions que sempre ens han estat ofertes per a celebrar la Rider sense cap dificultat, i a més, el teixit social de la zona ens han rebut des del primer moment amb els braços oberts i evidentment, des d'aquesta nova ubicació, les carreteres ja no serien les mateixes. Així que

tenint tot això en compte, i considerant que el canvi de lloc de celebració permet fer quelcom especial, es decideix acceptar l'ofertament de Tortosa d'acollir la Rider 1000.

Com que hi hauran tantes novetats, i es vol provocar un cop d'efecte amb els canvis, l'Ajuntament de Tortosa ha decidit també fer una roda de premsa per anunciar-ho als mitjans de comunicació i fer d'aquesta manera que la Rider sigui notícia arreu, amb entrevistes en directe per ràdio, publicacions a webs, notes als diaris, notícies als informatius de TV, etc..

Ara el que ens toca es treballar per que aquest 10è aniversari sigui espectacular, i que ens deixi un bon record en la memòria, i també sense pausa, començar a treballar per a la propera edició, en que la voluntat serà tornar a Manresa, però que evidentment, i vist el plantejament d'aquesta 10ª edició, farà que ens tinguem de plantejar, nosaltres i tots els estaments que participem en l'organització de la Rider, un canvi en la forma de fer les coses.



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, Jaume Soler
Maquetació: Dani Porta

METZELER

NEUMÁTICOS DE MOTO





Davant de la falta de proves existents, els dos equips de regularitat de Moto Club Manresa, Ramon Martí amb Toni Grau i Josep M^a Martí amb Josep Casasampera, es van inscriure en aquesta primera cursa de la Copa Gironina, tot i ser una mica lluny, doncs la sortida i arribada era a Cornellà de Terri. La prova, amb un recorregut llarg d'uns 380 kilòmetres, tenia un sistema de cronometratge diferent i uns trams molt exigents, tant amb la navegació com amb els canvis de mitjana. Degut al protocol Covid les verificacions administratives es van fer per mail, el que va com-

portar que ni s'entreguessin els roadbooks, ni es pogués entrar al parc tancat fins mitja hora abans de la sortida de cadascun. El primer dels 78 equips participants va sortir de la Plaça de Maig a les 12 del migdia cap el primers 4 trams: Vilademuls, Fontcuberta, El Collell i El Mallol. Tot seguit hi havia un petit reagrupament de 15 minuts a Sant Feliu de Pallerols per després enfilem-se cap els següents 4 trams: Falgons, Camós, La Mota i Melianta, i així arribar a la mitja part als voltants de les 6 de la tarda a Crespià, mitja hora de descans i tornem-hi cap els següents 4



Cartell oficial del V Clàssic Pla de l'Estany



Sortides dels 2 equips del Moto Club Manresa

COPA GIRONINA

V CLASSIC PLA DE L'ESTANY: 19/06/2021

En Ramon Martí amb problemes en aquest tram



trams: Espinavessa, Cistella, Boadella i La Vajol, 10 minuts per fer benzina a La Jonquera i finalment enfilar el últims 5 trams: Cantallops, Agullana, Biure, Terrades i Cabanelles. Els primers equips van arribar a Cornella de Terri, final de la cursa, passades les 11 de la nit. Va ser un dia de molta calor i ho van patir tant els



Martí i Casasampera (Seat 131) van abandonar

vehicles com els pilots, el que va comportar alguns abandonaments, entre ells el de l'equip del Moto Club Manresa format per Josep M^a Martí Solé i Josep Casasampera Suarez, amb el Seat 131 E 1600. L'altre equip del Moto Club, el format per Ramon Martí Solé i Toni Grau Vilella amb el seu Talbot Samba, no exempts de problemes, van acabar en la quin-



L'equip del MCM van ser 10ns H i 15ns Scratx

C.Simon/ R.Ferrés (Golf) guanyadors H i Scratx



zena posició Scratx i la desena de la classe H, la més nombrosa, en la que també hi participava el guanyador absolut de la cursa i evidentment de la classe H, en Carles Simon i en Ramon Ferrés amb Volkswagen Golf. Els primers de la Classe G van ser en Joan Sastre i en Toni Moragas amb Mini Cooper i setens



Sastre / Moragas (Mini Cooper) 1rs G 7ns Scratx

Scratx, mentre que els primers de la classe F van ser en Carles Basart i l'Agna Egea amb Volvo 544 i novens Scratx, els primers de la classe I ho van ser en Fabi Minobas i la Laura Soler amb Peugeot 205 Rally i desens Scratx i finalment, els primers de la classe M van ser en Jordi Martí i en Xavier Tibau amb sendes BMW GS80 i trenta-cinquens Scratx.



C.Basart / A.Egea (Volvo 544) 1rs F i 9ns Scratx



IX CHALLENGE INTERCOMARQUES REGULARITAT CLÀSSICS 2021

El dissabte 10 de juliol l'Escuderia Costa Daurada va organitzar la 1a prova de la Challenge Intercomarques 2021. Per culpa de la pandèmia aquest campionat no es va poder començar abans, i encara ho fa amb un calen-

dari no definitiu i possiblement reduït, ja s'anirà veient a mida que avanci l'any. De moment, en aquesta cursa no es van inscriure molts participants, però si que la majoria tenien una gran experiència, al final van ser un total de 30



Els 30 cotxes esperant a Perafort la sortida d'aquesta 1ª prova de regularitat de la temporada 2021



IX CHALLENGE INTERCOMARQUES REGURALITAT CLÀSSICS 2021: XVI CLÀSSIC PERAFORT 10/07/21

Esperant a l'església de Sant Pere de Perafort



equips: 7 del grup R (amb tot tipus d'aparells de mesura), 10 del grup R2 (amb aparells manuals), 10 del grup ON (sense aparells), 1 del VC i 2 del VH, tots ells disposats a recórrer els 213,87 kilòmetres, dels quals 119,19 eren cronometrats. A les 13 hores va sortir el primer participant de la població de Perafort, centre neuràlgic de la prova, cap a la primera secció que estava composta de tres trams: Querol

Els 2 equips de MCM al parc tancat de Perafort



de 12,97 km, Pontils de 12,35 km i Conesa de 14,35 km. Tot seguit vam fer mitja part a la població de Rocallaura per encarar, a partir de les 16 hores, la definitiva segona secció composta de quatre trams: Maldà de 20,03 km, Senan 16,14 km, Prades de 18,87 km. i Mont-ral de 24,48 km. Després d'aquest últim tram els participants es van dirigir cap a la població de Perafort, on es donava per finalitzada la



El recorregut de 213,87km passava per poblacions tan boniques com Maldà (foto) i va acabar a les 19h



IX CHALLENGE INTERCOMARQUES REGURALITAT CLÀSSICS 2021: XVI CLÀSSIC PERAFORT 10/07/21

El Samba d'en Martí i en Grau 9è Scratx i 3r R2



131 de JM Martí i Casasampera 6è R2 16è Scratx



1rs Scratx i R J.Roge i JC Torres amb R5 Turbo

Seat Fura de JMªPiera i A.Piera 1r R2 i 6è Scratx



cursa. Els pilots hi van començar arribar a partir de les 19 hores, després de passar un dia de molta calor, tant per als pilots com per a les màquines. Moto Club Manresa va inscriure dos equips en el grup R2, el format per Ramon Martí Solé i Toni Grau Vilella, amb el seu Talbot Samba, assolint la novena posició Scratx i la tercera del grup R2, i l'altre equip del club format per Josep Mª Martí Solé i Josep Casasampera Suárez, amb el seu Seat 131 E 1600, i que van aconseguir la setzena



J.Ciurana/R.Carvajal (Toledo) 1rs ON 11ns Scratx



IX CHALLENGE INTERCOMARQUES REGURALITAT CLÀSSICS 2021: XVI CLÀSSIC PERAFORT 10/07/21

M.Casas / N.Isern 1rs cat. VH amb Porsche 924



posició Scratx i la sisena del grup R2. Els guanyadors Scratx i al mateix temps que del grup R van ser Juan Roge i Juan Carlos Torres amb Renault 5 GT Turbo, mentre que els vencedors del grup R2 van ser en Juan M^a Piera i Anna Piera, alhora que sisens en la categoria Scratx amb el seu Seat Fura Crono,

E.Mercader /J.Cardona 1rs VC amb Morris 1275



els guanyadors del Grup ON van ser l'equip format per en Javier Ciurana i Raül Carvajal, acabant també onzens Scratx amb el seu Seat Toledo GT, en el grup VH es van imposar Marc Casas i Neus Isern amb Porsche 924 i al grup VC els primers van ser Edgar Mercader i Josep Cardona amb Morris 1275 C.



Podi de la cat. R2 (amb aparells manuals) JM Piera / A.Piera - A.Brunet / E.Ferrer - R.Marti / T.Grau



CATALANADELADHESIU

Dissenyem · Imprimim

www.catalanadeladhesiu.com



4 PILOTS DEL MOTO CLUB MANRESA VAN CÓRRER A LA X PUJADA ALP 2500



El passat diumenge 11 de juliol del 2021, es va celebrar la X Pujada en costa Alp 2500, on 4 pilots del Moto Club Manresa hi van participar. Un va ser en Cipri Ramírez, amb el seu

Cipri al podi celebrant el 2n lloc Tur. Propulsió



BMW 325 i E36/2, que va aconseguir el 2n lloc a la categoria de Turismes Propulsió, mantenint així, la 1a posició del Campionat de Catalunya de Muntanya de la seva categoria.



El BMW 325i de Cipri Ramírez en plena cursa



Eudald Carbonell sortint per assolir la 4ª posició

BM BRUC MOTOR'S

X PUJADA A ALP 2500 - Camp. Cat. Muntanya 4 Pilots de MCM hi van participar - 11/07/2021

Només els 3 Silvers Cars van superar l'Eudald



Un altre dels nostres pilots va ser Eudald Carbonell que, amb el seu Demon Car CM R2, va aconseguir una meritòria 4a posició en la categoria CM Promo, només quedant per davant seu els 3 Silver Car, amb una mecànica més moderna. Amb aquest resultat manté una impressionant 4a plaça al Campionat de Catalunya de Muntanya en la seva categoria. En Toni Fernández amb el seu BMW 318i, va ser un altre pilot del MCM a la cursa i

Manel López va córrer amb un Peugeot 206 XS



va quedar 1r en la categoria RSC6, després d'aquesta merescuda posició segueix al capdavant del Campionat de Catalunya a la seva categoria. I el quart pilot va ser Josep Manel Lopez, que va participar amb el Peugeot 206 XS del preparador del Jimmy Motor Esport, fent un bon paper, ja que va assolir una meritòria 2^a posició al grup A i una tercera posició a la classe 1.



Tony Fernandez celebrant el 1r lloc de RSC6



BMW 318i d'en Tony en una corba de la cursa



López 2n grup A i 3r Classe 1 amb el cotxe Jimmy



54^a Excursió Moto Turística

10-12
setembre
2021



Un any més, i ja en son 12, la secció mototurística del Moto Club Manresa vàrem fer la tradicional sortida als Pirineus en direcció cap Escarrilla, i com fem habitualment, amb l'excusa d'assistir als BMW Motorrad Experience Tour 21 a Sabiñánigo, vam aprofitar per fer activitats per l'entorn.

Una colla de 21 persones amb 13 motos i 1 cotxe vàrem sortir en diferents tongades, segons la disponibilitat.



Dinant a El Asador de Fiscal, en un entorn molt maco d'Osca



54ª EXCURSIÓ MOTO TURÍSTICA AL BMW MOTORRAD 21 de SABIÑÁNIGO: 10-12/09/21

Passant per les passarel·les de Panticosa



tat de cadascú, per fer una divertida ruta d'anada, amb parada i fonda al restaurant El Asador de Fiscal, on es menja magníficament en un entorn molt maco, per arribar tots al vespre a Escarrilla, a l'hotel Sarao, on el seus propietaris, l'Angel i la Sandra, sempre ens tracten de meravella.

El dissabte els més moteros van anar a Sabiñánigo per assistir a l'esdeveniment, mentre que d'altres van anar a Panticosa, a

Dinant al restaurant de Panticosa A Vieja Mina



fer les passarel·les sobre el riu Caldarés recentment inaugurades, per acabar tots a dinant al restaurant A Vieja Mina.

El diumenge vam fer una bona ruta de tornada i vam parar a dinar a l'hostal Saganta, com d'altres anys.

Tot i que les previsions amenaçaven pluja, el temps ens va respectar i en lloc de pluja i fred, ens va fer sol i molta calor, fins hi tot massa, però vàrem poder fruit del plaer d'anar en moto per carreteres poc transitades, i junt a una colla de vells amics que no perden la il·lusió d'anar en moto malgrat els anys, que passen massa ràpidament.



Fent un vermut abans de dinar a Panticosa

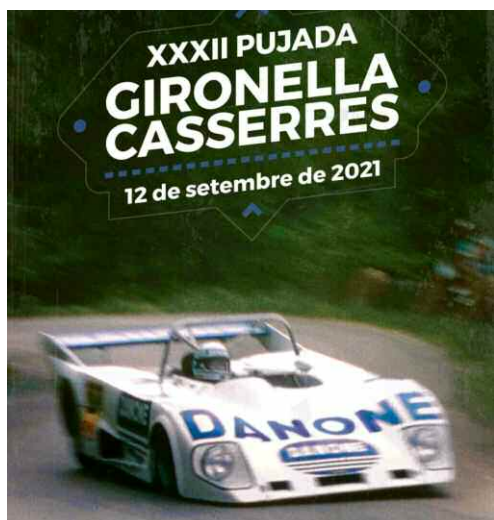


Tornant vam parar per dinar al Meson Saganta



Cafès BUSQUETS

Ctra.de Vic,28 Manresa tel.938741855



La renovada Escuderia Gironella, el passat diumenge 12 de Setembre del 2021, va tornar a organitzar la Pujada Gironella – Casserres després de uns quants anys sense celebrar-se. Al recorregut habitual de la carretera, que va de Gironella a Casserres per Santa Pau, s'hi va afegir un quilòmetre de la carretera de serveis de l'autovia, això va pro-



Ramon Martí 1r en Regularitat Sport (BMW320i)

El SEAT 131 de J. M^a Martí que va quedar 3r RS



vocar que la distancia total de la cursa fos de 6,040 kilòmetres, però aquest quilòmetre hi va aportar molt espectacle, ja que s'hi va instal·lar una xicana, a més de les dues rotondes que donen accés a l'eix, això va fer gaudir molt als espectadors. Van haver-hi 45 inscrits, d'aquests, 33 de Velocitat, 4 de Regularitat Supersport i 8 de Regularitat Sport, a partir de les 10 del matí els pilots van començar la 1a pujada de les 5 programades, aquesta era d'entrenament per a tothom, però no així la 2a i 3a pujada que pels pilots de Regularitat ja puntuaven, mentre que pels pilots de velocitat



Tony Fernández (BMW318i) 1r classe C6 i 6è RS

5 PILOTS del MOTO CLUB MANRESA a la 32^a PUJADA GIRONELLA - CASSERRES: 12/09/21

E. Carbonell (Demon Car R2) 1r CM i 2n Scratx



seguien sent d'entrenaments, la 4a i 5a pujada va ser competició pura i dura per a tots els pilots, entre els quals Moto Club Manresa en va inscriure 5, en Velocitat l'Eudald Carbonell, que amb el seu Demon Car CM R2, va guan-



J. Gaig (Porsche 911 GTR3) va quedar 1r Scratx

yar en CM Promo i va quedar 2n Scratx i en Cipri Ramírez, que amb BMW 325 E36/2 va quedar 1r Turisme Propulsió, 3r classe3 i 12è Scratx, el guanyador d'aquesta categoria va ser Jordi Gaig amb Porsche 911 GTR3. Els

C. Ramírez (BMW 325 E36/2) 1r-TP 3r-C3 12è-S



altres 3 pilots restants del club corrien en Regularitat Sport. Ramon Martí que amb el seu BMW 320i va ser guanyador de la categoria, el seu germà Josep M^a Martí que amb el seu Seat 131 va aconseguir la 3a posició i



J. Pitach (Golf GTI MK2) 1r de Reg. SuperSport

finalment Tony Fernández que amb el seu BMW 318i va quedar 1r a la Classe C6 i 6è en Regularitat Sport. Pel que fa a la categoria de Regularitat Supersport el guanyador va ser Jordi Pitach amb Volkswagen Golf GTI MK2.



Carbonell-2n / Ramírez-1r TP / Fernández-1r C6



J.M^a Martí-3r RS / J.Saez-2n RS / R.Martí-1r RS

HISTÒRIA DEL MOTOR DE COMBUSTIÓ INTERNA I LA SEVA EVOLUCIÓ



Vehicle construït per Rivaz el 1813 amb el 1r motor de combustió interna

La possibilitat d'obtenir energia mecànica a partir de l'expansió del vapor d'aigua o de l'aire calent era coneguda des de l'antiguitat, 200 anys abans de Crist, Arquímedes ja va utilitzar aquest principi en el canó, i uns quants anys després, també un altre inesgotable geni inventiu va crear una cosa semblant, Leonardo da Vinci, qui va traçar els plànols d'un vehicle que rodaria sense necessitat de cavalls. O, també un metge franciscà d'Oxford Roger Bacon, que en plena edat mitjana va deixar estampada entre els seus escrits aquesta profètica frase: "És possible la fabricació d'instruments de excel·lència i utilitat meravelloses, com els carruatges que es

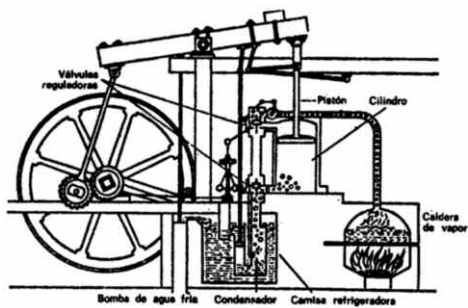
mouen sense animals, a una velocitat incomparable".

Però no va ser fins al 1775 que James Watt va idear el seu motor de vapor i s'obtingué així el primer motor vàlid per l'automoció. Aquests motors a vapor eren de combustió externa, baix rendiment i poc aptes per a vehicles lleugers.

La màquina de vapor va ser la força que va posar en marxa la revolució industrial, però no deixava de tenir limitacions. La més evident era que es tractava de maquinària molt gran. Útil per fàbriques o sistemes de transport de grans dimensions, com trens o vaixells, però molt difícil d'adaptar a sistemes



Arquímedes i Da Vinci ja ideaven motors



Funcionament màquina de vapor de James Watt

HISTÒRIA DEL MOTOR DE COMBUSTIÓ INTERNA I LA SEVA EVOLUCIÓ

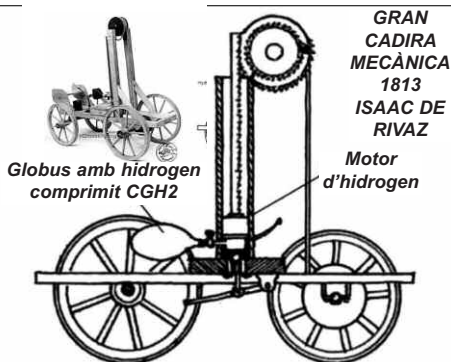
El 1r cotxe de vapor fet per Cugnot era molt gran



més petits com l'automòbil. El vapor conté una determinada quantitat d'energia, i això no es pot canviar. Però el concepte de motor ja havia emergit del tot. Els enginyers ja podien fabricar tubs amb pistons, vàlvules, eixos i tot el necessari per transformar l'energia en moviment. Ara el problema era millorar la font inicial d'energia. Després de tot, els motors simplement transformen un tipus d'energia, continguda en el vapor, la gasolina o el gas, en un altre tipus, normalment cinètica. Els primers intents per augmentar la potència de la màquina de vapor i transformar-la en un nou sistema van consistir en substituir el vapor per alguna cosa amb més força.

Es necessitava un motor que combinés el fogó, la caldera i el cilindre de la màquina de vapor en una unitat petita i lleugera i la màquina de combustió interna, en la qual el combustible injectat, barrejat amb aire, es fa esclatar per moure l'èmbol dins d'un cilindre, va resultar ser la solució més adequada. La patent més antiga per a un motor d'explosió es

Vehicle de Rivaz per provar el seu motor de 1807



remunta a l'any 1800, quan Philippe Lebon va projectar fer, perquè el pistó es mogués, una barreja d'aire i gas d'enllumenat que explotés en el cilindre.

Però Lebon no va aconseguir portar a la pràctica la seva idea, que si va ser aprofitada per l'enginyer franco-suis Francois Isaac de Rivaz, que el 1807 se li atorgava a Paris la patent núm 731 pel seu invent, que emprava la força d'explosions controlades de substàncies combustibles, hidrogen i oxigen en comptes de vapor d'aigua, per impulsar diferents màquines. Era tan lent, aparatós i sorollós que l'Acadèmia de Ciències de França es va atrevir a profetitzar que el motor de combustió interna mai podria competir amb el conegut i provat motor a vapor. Rivaz no es va acovardir davant les crítiques, i va decidir construir un vehicle complert al voltant del seu nou motor. El 1813 va presentar el seu projecte, que va anomenar Gran Cadira Mecànica: un monstre enorme que pesava quasi una tona. Amb cada explosió del motor (que tenia un cilindre de 1.5

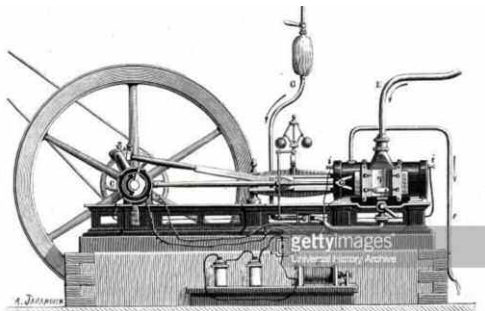
SAHARA 4X4

TODO EN ACCESORIOS Y TUNING PARA EL 4X4

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

HISTÒRIA DEL MOTOR DE COMBUSTIÓ INTERNA I LA SEVA EVOLUCIÓ

Motor Lenoir de 1852, el primer amb autoencés



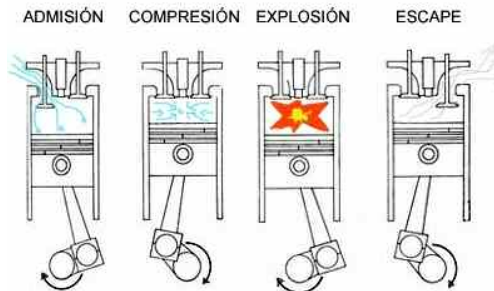
metres de carrera) el vehicle aconseguia avançar una distància equivalent a la seva longitud a una velocitat de 3 km/h.

La seva millor demostració va consistir amb una sèrie de 25 ignicions consecutives (provocades una a una manualment), suficients perquè el cotxe es pogués desplaçar una distància de poc més que un camp de futbol. A dia d'avui pot semblar una fita insignificant, ja que hagués estat més còmode i ràpid recórrer aquesta distància a peu, però l'objectiu l'havia assolit: Rivaz mostrava al món el primer vehicle automòbil impulsat per un motor de combustió interna. Però tot i que el motor de gas de Rivaz va representar un progrés evident, va ser el francès d'origen belga, Etienne Lenoir el 1852 qui va construir el primer motor realment pràctic, amb autoencés. Malgrat això, tot i que un vehicle equipat amb un motor de Lenoir va fer amb èxit un viatge de deu milles entre París i Joinville-le-Port, es tractava d'un model molt poc potent, consumia



Nikolas August Otto

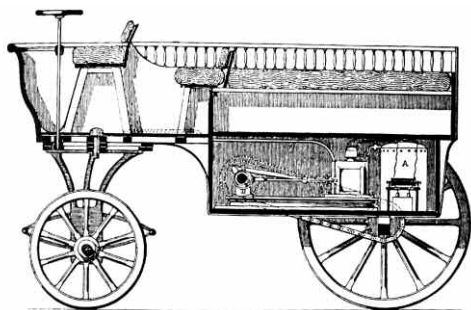
Funcionament del motor de 4 temps (cicle Otto)



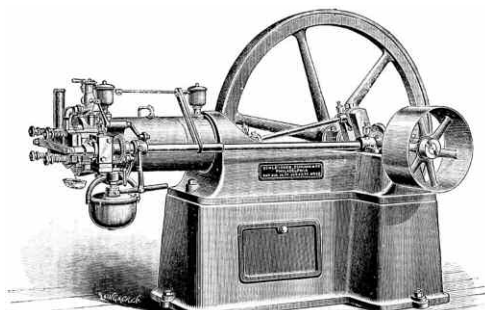
gas d'enllumenat i només aprofitava el 3% de l'energia produïda per la combustió.

Va quedar en evidència que calia comprimir la barreja abans de fer-la explotar. Aquest problema va ser resolt per Alphonse Beau de Rochas el 1862, que va proposar per aconseguir això un cicle de quatre temps. El nou sistema va ser adoptat el 1875 per l'alemany Nikolaus August Otto, qui ho va millorar notablement, sent el primer sistema a funcionar amb el cicle de quatre temps. La màquina de Nikolaus disposava d'encesa per espurna externa i accionament per pistons alternatius, i malgrat que era massa gran i pesada per ser utilitzada en automòbils, aviat es va començar a fabricar en grans quantitats per a aplicacions estacionàries.

En honor al seu fundador, la denominació Otto va quedar registrada per referir-se a aquest tipus de motors fins a l'actualitat, tot i que també és popularment conegut com a motor de gasolina.



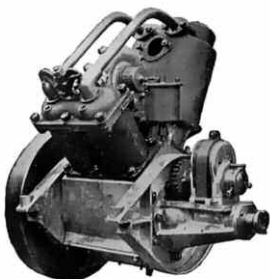
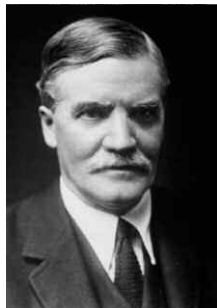
El vehicle amb motor Lenoir era molt poc potent



Motor Otto horitzontal muntat sobre plataforma

HISTÒRIA DEL MOTOR DE COMBUSTIÓ INTERNA I LA SEVA EVOLUCIÓ

D.Clerk va introduir el motor de 2 temps el 1878

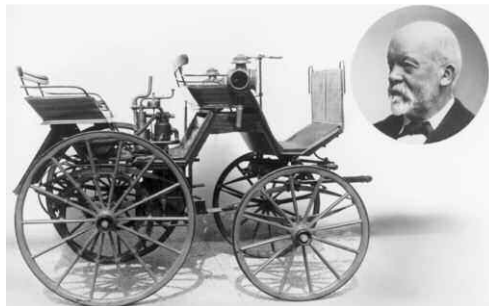


D'altra banda, el primer motor satisfactori amb cicle de dos temps va aparèixer el 1878 de la mà de l'escocès Dugald Clerk.

No va ser fins a 1885 quan Daimler munta un motor de gasolina d'alta velocitat, desenvolupat per l'enginyer alemany Wilhelm Maybach, sobre un vehicle de dues rodes, iniciant llavors la història de la motocicleta.

El 29 de gener de 1886, Karl Benz va obtenir la patent alemanya del primer automòbil. Es tractava d'un tricicle de xassís tubular, propulsat per un motor a disposició horitzontal monocilíndric de 954 cm³ i una potència declarada de 2/3 CV a 250 rpm. A l'estiu del mateix any, Gottlieb Daimler presentava el seu primer vehicle autopropulsat de quatre rodes i dues velocitats de transmissió. Consistia en un carruatge obert de cavalls amb motor d'un sol pistó acoblat en posició central vertical. També el 1886, Daimler aplica el motor de Maybach sobre un

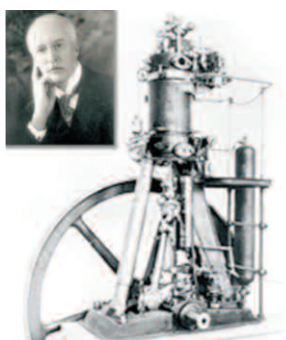
Carruatge amb motor Maybach fet per Daimler



carruatge de quatre rodes. El primer automòbil comercialitzat per Daimler-Maybach va arribar el 1889; estava propulsat per un motor de dos cilindres en V i incorporava una caixa de canvis de quatre relacions

El 1892, l'alemany Rudolf Diesel inventa un motor de autoignició que funciona amb combustibles pesats, i que més tard es diria motor dièsel. Aquest era de grans proporcions i lent, dissenyat en primera instància per funcionaments estacionaris. La seva complexa construcció comportava alts costos de producció. A més, els primers motors dièsel senzills eren incòmodes pel seu elevat nivell acústic i, en general, presentaven pitjor com-

portament en acceleració en comparació amb els motors de gasolina. El 1897 neix el primer motor d'aquestes característiques, però no és fins a 1912 quan s'implanta en una locomotora i el 1923 a un camió.



Rudolf Diesel i el seu motor



Karl Benz i el seu 1r automòbil patentat el 1886



El primer camió amb motor diesel és del 1923

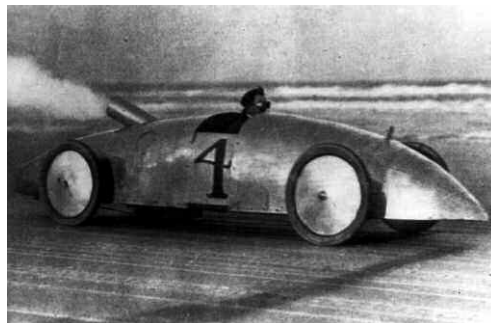
HISTÒRIA DEL MOTOR DE COMBUSTIÓ INTERNA I LA SEVA EVOLUCIÓ

1903 - Spyker 60HP, amb motor de 6 cil. en línia



L'any 1903, Jacobus i Hendrik-Jan Spijker revolucionen la tècnica d'automoció, entre d'altres aspectes, per construir el primer motor de sis cilindres en línia i 8,8 litres de cubicatge; el seu nom va ser Spyker 60 HP. No obstant això, el motor de combustió encara no va aconseguir imposar-se a gran escala a la competència fins a finals de la dècada, ja que al 1902 un vehicle encara amb motor de vapor aconseguia passar dels 120 km/h, assolint el rècord absolut de velocitat en terra, sent el primer vehicle no electric en conseguir-ho, era

Model vapor de Stanley rècord (121km/h) al 1905

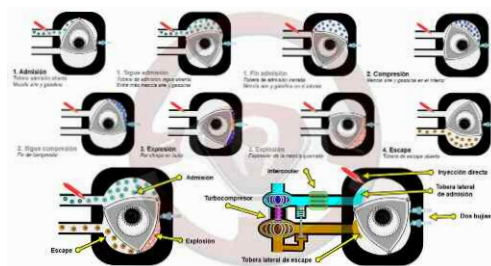


normal doncs que fins llavors els vehicles elèctrics i de vapor dominessin el panorama. Els propulsors elèctrics i de vapor disposaven d'una corba de parell gairebé ideal, motiu pel qual no requerien ni embragatge ni caixa de canvis i resultaven molt més fàcils de fer servir, menys propensos a patir avaries i amb manteniments menys complexos; tot això eren avantatges decisives pel que fa als motors amb combustibles líquids.

El 1957, l'alemany Felix Wankel fabrica amb èxit un motor de pistó rotatiu, conegut



Rècord (120km/h) cotxe a vapor de Serpollet 1902



Esquema del funcionament del motor Wankel

JURADO
CONSTRUCCIONS

www.juradopromotors.com

HISTÒRIA DEL MOTOR DE COMBUSTIÓ INTERNA I LA SEVA EVOLUCIÓ

Mercedes W116 300 SD, turbodiesel del 1976



fins a dia d'avui amb el seu mateix cognom.

A partir dels anys 70, el motor Diesel es comença a considerar un tipus de propulsor rendible, gràcies a la "miniaturització", impulsada per les millores en els materials i en la fabricació dels motors destinats al sector dels automòbils utilitaris. En la següent dècada, el Diesel es posiciona al mateix nivell per competir amb el motor de gasolina, que era el motor de referència.

Amb el pas dels anys, el sector de l'automoció ha patit diverses crisis, tant energèti-



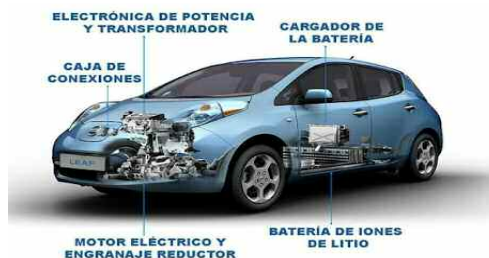
El Golf GTD va popularitzar els diesel als 80

3 passos del funcionament dels cotxes híbrids

Cómo funcionan los coches híbridos



ques, del petroli, mediambientals, etc., que han minvat l'experimentació i el desenvolupament continu dels motors; però, encara avui segueixen estant presents en els vehicles de mercat i se segueix investigant en la seva evolució. Si bé les motoritzacions Otto i Diesel, durant els últims anys, han estat les més utilitzades per al seu muntatge en turismes, avui dia estan creixent les solucions híbrides i elèctriques, a la recerca de disminuir els nivells de pol·lució del planeta i augmentar el grau de comoditat de conducció dels vehicles.



Components i funcionament del cotxe elèctric

www.transmarsol.com

TRANSPORTS
MARSOL

info@transmarsol.com

CAMPIONAT DE TRIALS DEL MOTOCUB MANRESA



Aquest passat 19 de setembre vam fer la segona prova del Campionat de Trials Socials del Moto Club Manresa i en primer lloc vull constatar que ja es un èxit haver pogut completar i lliurar tota la documentació dins del termini marcat, ja que malgrat que la prova la fèiem dintre de l'Àrea de motor que té el Moto Club Solsonès a Clariana de Cardener, vam haver de tramitar igualment tota la paperassa, doncs es un àrea de lleure i no està homologada per la Federació Catalana de Motociclisme, tres mesos van ser necessaris per poder assolir tota la documentació i tenir-la enllestida un mes

abans de la prova, després la vam haver de presentar al nou departament de la Generalitat d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, i la cosa no va acabar aquí, després hi va haver una inspecció de l'agent rural assignat al territori i que va fer l'informe corresponent, una setmana abans del trial ens va arribar el permís, però no, encara no podíem estar tranquils, encara hi havien 20 punts que podien provocar la suspensió de la prova, a títol d'exemple el primer punt deia: "En cas de pluja abundant no es podrà realitzar la prova per tal d'evitar el deteriorament del terreny."



Uns 40 pilots van poder gaudir d'aquest trial



Un dia assolellat ens va acompanyar tot el matí

2ª Prova del Campionat de Trials Socials del Moto Club Manresa a SOLSONA - 19/09/2021

La dificultat dels trams es bastant variat



Les roques son una part important d'aquest lloc



Però deixem la burocràcia i centrem-nos en la prova de trial que es el més important. El dia ens va rebre amb un sol esplèndid, fet que ens va permetre fer el trial sense problemes. Vam tenir una participació d'una quarantena de triallers que van poder gaudir d'una prova que es realitzava en un terreny ideal amb pedres, arrels i terra humida. La prova estava dividida en 6 zones on els participants van fer-hi tres passades, traient unes puntuacions força baixes en les tres classes. La lluita en totes les

categories va estar molt renyida, es va arribar a donar el cas de que en la categoria vermella va haver un empat de 4 pilots que possiblement s'hagués de resoldre a cara o creu.

El trial va ser molt ben valorat per tots els pilots, la llàstima es que van faltar un nombre important dels participants que tenim habitualment, ja que aquest any no s'han tret la llicència per motius del COVID, esperem que en un futur recuperem el nombre d'inscripcions habituals que hem perdut degut a la pandèmia.



Hi havien zones humides i plenes d'arrels i rocs



Les noves generacions lluiten amb ganes

COPA CATALANA TRIAL CLÀSSIQUES MEMORIAL MANEL SOLER

DIUMENGE 26 de SETEMBRE de 2021

**Area de Motor
MC Solsones
Finca Oliva
Clariana del
Cardoner**

**Horari Verificacions de 8h a 9h
Horari Sortida Trial 9:30
Temps 4h 30m + 15m Penalització
10 Zones - 8 Km - 2 Voltes
Ordre de Sortida
Groc: Pre-75 i Clàssics
Blau: Experts
Verd: Pre-80 trialers**

Organitza



El cartell mostra una foto del pilot Manel Soler



Vam gaudir d'un dia estiuenç durant tot el trial

El diumenge 26 de setembre vam fer el Trial de Clàssiques de la Copa Catalana Memorial Manel Soler, dit així en record al gran campió que ens va deixar fa poc i que va marcar una època entre els anys 70 i 80, va ser el successor dels Pere Pi, Ignasi Bultó, Francesc Paya i d'altres dels primers campions d'Espanya, nebot de Paco Bultó (fundador de les empreses Montesa i Bultaco) va ser campió d'Espanya de trial entre el 1974 i el 1979, era conegut en aquells anys amb el sobrenom de "Monstruito". Ens quedarem amb el record d'un bon pilot, un amic i sobre-tot, una llegenda del trial.

Tornant al dia de la prova, explicar que ens



Motos mítiques demostrant que no envelleixen



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

COPA CATALANA TRIAL CLÀSSIQUES MEMORIAL MANEL SOLER: 26/09/2021

Els obstacles els superaven amb l'experiència



va fer un dia esplèndid a la Finca de l'Oliva, on vam fer el trial, aquest indret es l'àrea de motor del Moto Club Solsonès, un club amic del que vam gaudir de la seva col·laboració.

Vam tenir una inscripció de 48 participants, tots amb les seves màquines perfectes i immaculades, tot i ser dels anys dels inicis del trial, n'hi havien de totes les marques espan-

Amb qualsevol moto el nivell era molt alt



yoles i també alguna d'anglesa. Destacar que també vam comptar amb la presència del president de la Federació Catalana Josep Maria Mañé, a primera hora quan feiem la sortida.

La prova de la Copa Catalana estava dividida en cinc categories: Clàssics, Pre 75, Trialers, Experts i Pre 80. Els pilots van gaudir d'un bon trial, preparat sota la direcció de Pep



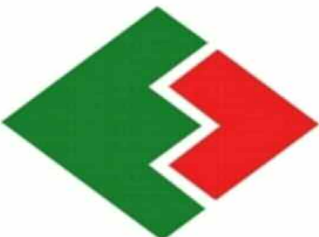
Arbres i roques fan complicats alguns trams



Pere Anton Mill superant un roc amb la Fantic

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

COPA CATALANA TRIAL CLÀSSIQUES MEMORIAL MANEL SOLER: 26/09/2021

Podi Trialers: 1r Ramon -2n Campoy -3r Bartoli



Podi Experts: 1r Ramonet - 2n Mill - 3r Gómez



Rosell, amb un recorregut de 8 km i 10 zones, que els participants havien de cobrir amb dues passades i amb un temps màxim de 4 hores i 30 minuts. Les zones eren diverses: amb roques, terra, arrels i girs. Realment, tots els ingredients que fan gaudir als trialers i segons vam poder veure, el nivell del trial va agradar molt als pilots, que van passar-s'ho bé amb aquesta matinal de trial. Prova que vam poder portar a terme un cop aconseguida tota la carregosa paperassa que ens demanen per complir amb els requisits del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural.

La jornada va acabar amb un esplèndid repartiment de trofeus pels guanyadors de les diferents categories, que van ser els pilots següents. Clàssics : 1r Daniel Vela (Bultaco), 2n Eduard Gil (Honda), 3r Joaquim Lara (Fantic). Pre 75: 1r Antonio Guillén, 2n Josep Puig, 3r Josep M^a Bargalló (Montesa). Trialers: 1r Miquel Ramon (Honda), 2n Manel Campoy (Beta), 3r Francesc X. Bartoli (Beta). Experts: 1r Antoni Ramonet (Fantic), 2n Pere Anton Mill (Fantic), 3r Jordi Gómez (Bultaco). Pre 80: 1r Martí Font (Bultaco), 2n Venanci Vidal (Bultaco), 3r Francesc Garcia (Bultaco)



El president Ramon Cirera dirigia el repartiment



Podi Pre 80: 1r M.Font - 2n V.Vidal - 3r F.García

MASA & MASA
SEGUROS-ASSEGURANCES
www.masaimasa.com - info@masaimasa.com

CARNETS DE SOCIS: CARACTERÍSTIQUES AVANTATGES VARIACIONS I DISPONIBILITAT

Ja hem entregat els carnets de soci de l'any 2021, recordeu que té un conjunt d'establiments col·laboradors que fan descomptes especials als socis (veure revers del carnet).

Els socis que tenen domiciliada la quota

anual del Moto Club Manresa l'hauran rebut junt amb la 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.



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 del club només cal omplir la butlleta de subscripció que trobarà a la web <http://motoclubmanresa.com/wp/actualitzacio-de-dades/>, i enviar-nos-la per mail a motoclub@motoclubmanresa.com, per fax al tel. 938723620, o si ho vol, per correu normal a Moto Club Manresa, c/ d'en Tahomes 18

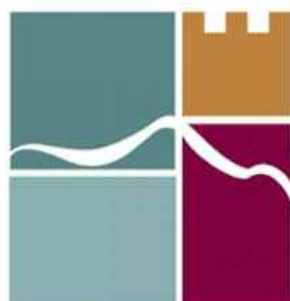


Baixos - 08241 MANRESA (Barcelona). També ho pot fer per telèfon en horari d'oficina al 938723620. És important que doni les seves dades bancàries, per així poder domiciliar el cobrament, si no, li vindran a cobrar a casa seva, el que incrementarà el preu de la quota en 5 €. La quota anual és de 40 €.

15% de descompte a tots els socis i simpatitzants del

Telèfon: 938 696 600

SÚRIA C/González Solesio, 35
e-mail: opticaribera@gmail.com



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