

TRACADA

12 de juny
2022

Trobada Clàssics St. Mateu de Bages



Revista del Motor

MOTO CLUB MANRESA

Nº 53 - SETEMBRE - 2022

CALENDARI ESPORTIU DEL MOTO CLUB MANRESA DE LA PART FINAL DE L'ANY 2022

JULIOL		
03	TOURING SYNERGY	MOTO TURISME
SETEMBRE		
09	Sortida a Escarrilla	EXCURSIÓ MOTO
OCTUBRE		
02	TOURING SYNERGY	MOTO TURISME
30	Enduro del Bages	ENDURO
NOVEMBRE		
20	Excursió 4x4	EXCURSIÓ COTXE
27	Open Trial Oller del Mas	TRIAL
DESEMBRE		
04	Trial CAT	TRIAL

Campionat de Catalunya de Muntanya Virtual



Campionat Virtual de Muntanya d'automobilisme, que només es podrà seguir a través d'una pantalla. El 25 de setembre es correrà la I Pujada en Costa Callús Sant Mateu i es podrà seguir a través d'aquest enllaç que també podreu trobar a la nostra pàgina web:

<https://www.twitch.tv/supplyracingoficial>

Per participar-hi podeu consultar aquesta pàgina web, on hi trobareu el reglament:

<https://www.smashimpactracing.es/montana-cataluna/>



Les imatges estan generades per ordinador

EDITORIAL DEL PRESIDENT RAMON CIRERA “ARRIBA EL FINAL D'ETAPA”



Era a l'assemblea del 2016 quan l'equip presidit per JOAN MOLINS anunciava que volien deixar la gestió del club, en aquell moment el company PEP Rossell i jo ens vàrem posar en marxa per fer un nou equip i prendre el relleu de l'equip que pilotava l'Emili Panosa. Va ser a l'assemblea del 2017 quan vàrem presentar el nostre equip i el nostre projecte acompanyat del pressupost i el calendari pel 2018, l'equip estava integrat per 12 persones que cobrien totes les posicions i seccions necessàries, el primer pas del nostre projecte va ser sortir de les catacumbes del Pere III i fer un local social a peu de carrer, accessible al nostre soci, a continuació vam informatitzar el sistema de gestió adequant-lo a l'actualitat, vam establir una mensual general per complir amb el calendari de proves, després a través del nostre gestor, vam regularitzar la gestió fiscal, també vam refer el carnet de soci, on ara hi han 12 empreses que ofereixen descomptes als nostres associats, hem seguit editant la revista

Traçada, canal de comunicació amb els socis, col·laboradors i sponsors, i a més, hem estat presents a les xarxes socials.

També hem fet un gran nombre de proves, amb el rècord de 24 l'any 2019, després vàrem caure en la època del COVID i es van reduir. Malgrat tot sempre hem fet la RIDER, inclòs en ple COVID vam fer l'Enduro del Bages puntuable pel Campionat d'Espanya.

No ha sigut fàcil, hem tingut entrebancs que hem superat, com per exemple el retard amb el que vam haver de celebrar el 75è aniversari del club, però el vam fer, amb una gran festa de germanor, on ens vam trobar més de 200 persones, que representaven una petita part de la nostra història, que hem recollit en un llibre que vam fer amb un treball llarg i feixuc, on podem gaudir i guardar records des dels inicis fins ara.

Tal com diu l'anunciat ha arribat la fi de l'etapa de cinc anys d'aquest equip i que, com a president, vull agrair a totes les persones que han estat al meu costat, sense ells no hauríem arribat a la meta. Espero que, com jo, hagin gaudit dels bons moments que hem passat fent motorisme.

A l'assemblea d'aquest final d'any deixaré el meu càrrec per motius personals, espero i desitjo que el club i els socis trobin el camí per continuar funcionant per molt anys més, doncs ja en seran 77 de la nostra història.

Guardaré molt bon record d'aquesta etapa
**VISCA EL MOTO CLUB
MANRESA**



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.
Maquetació: Dani Porta

IV TROBADA DE VEHICLES CLÀSSICS SANT MATEU DE BAGES

**Trobada 9 matí, Plaça
de l'Ajuntament**

*Èxit de participació amb
86 cotxes i 32 motos*



El passat diumenge 12 de juny vam celebrar la IV Trobada de Vehicles Clàssics a Sant Mateu de Bages, i vam quedar molt satisfets

ja que va ser tot un èxit de participació, van acabar venint a la plaça de l'ajuntament per prendre la sortida 86 cotxes i 32 motos.

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

IV TROBADA DE VEHICLES CLÀSSICS A SANT MATEU DE BAGES: 12/06/2022

Les 32 motos participants eren una representació de les diferents èpoques en el món de les classiques



Volem agrair a tots els participants la seva assistència i la seva simpatia, així com també aprofitem per donar les gràcies a l'Ajuntament

de Sant Mateu de Bages i als col·laboradors per la seva dedicació i esforç en la trobada d'aquest any



L'Escarbat no podia faltar en una de Clàssics



El Porsche 911 tot un luxe de clàssic



Aquest descapotable anava perfecte pel temps



Cotxes que et transporten a d'altres èpoques



La mítica vespa, una moto amb molts fans



Hi havien motos que semblaven obres d'art



L'escuderia Costa Daurada va organitzar el dissabte 18 de juny la tercera prova de la Challenge 2022. S'hi van inscriure 32 equips (12 del grup H, 5 del grup G, 5 del grup F, 7 del grup R2 i 3 del grup IN) que a partir de dos quarts de dues del migdia van anar sortint de la població de Perafort cap a fer el recorregut de 212,64 kilòmetres, dels que 118 km eren cronometrats i dividits en 7 trams: El primer Querol de 12,86 km, el segon Sta. Perpètua-Vallespinosa de 18,01 km, el tercer Forès de 7,71 km, seguidament es va fer un reagrupament a la població de Rocallaura, on es va fer un refrigeri per intentar superar, tant els pilots com les màquines, la forta calor del dia que va provocar alguna bullida, tot seguit vam marxar cap el quart tram: Maldà de 20,03 km, el cinquè Senan de 16,14 km, el sisè que era el

més selectiu, Prades de 18,87 km, va ser una llàstima perquè finalment es va anular per un problema de mesures que va tenir l'organització i finalment el setè i últim tram i també el més llarg, Mont-ral de 24,48 km. Van anar arribant els participants als voltants de les vuit del vespre a la població de Perafort fi de la cursa.

L'equip de l'escuderia KMC format per Marc Casas i Neus Isern amb Porsche 924 va ser el guanyador absolut i al mateix temps primer del grup G. El guanyador del grup H i segon Scratx fou l'equip del MCS format per Josep Morlans i Oscar Quiles amb Renault 5 GT Turbo. El vencedor del grup F i cinquè classificat Scratx va ser l'equip de l'Amics Automòbils Antics de Rubí format per Santiago Saltó i Maria Herrera amb Seat 124. Mentre que el guanyador del grup R2 i sisè



El podi R2: 1r lloc és pel R.Marti i el T.Grau i el 2n pel JM^a.Martí i J.Casasampera, 3r R.Playà i A.Playà

IX CHALLENGE INTERCOMARQUES REGURALITAT CLÀSSICS 22: XVII CLÀSSIC PERAFORT 18/06/22

El Samba i el 131 de R.Martí i JM^aMartí del MCM



classificat Scratx va ser l'equip del Moto Club Manresa format per Ramon Martí Solé i Toni Grau Vilella amb Talbot Samba, l'altre equip inscrit pel Moto Club Manresa, format per Josep M^a Martí Solé i Josep Casasampera Suárez amb Seat 131, van assolir la segona posició del grup R2 i la onzena Scratx. Finalment en el grup IN es va imposar l'equip de Vidiella Motorsport format per Jordi Vidiella i Josep M^a Garcia amb Renault 5 GT turbo aconseguint també la tretzena posició scratx.



J.Morlans/O.Quiles (R5 GT Tur) 1r H/ 2n Scratx

M.Casas / N.Isern (Porsche 924) 1r Scratx i G



Imatge del 2019



S.Saltó i M.Herrera (Seat 124) 1r F i 5è Scratx



J.Vidiella/JM^a.Garcia (R5 GT T) 1r IN /13è Scratx


rent, sl

**VENDA i LLOGUER
DE MAQUINÀRIA**

 **93 875 22 99*** 


**Servei
Post-venda**
Camí de la Cova, 3
08240 MANRESA
remitent@remitent.com



El Kawasaki Català Aclam es va imposar amb autoritat en la 27^a edició de les 24 hores de Motociclisme de Catalunya que es van celebrar al Circuit de Barcelona-Catalunya, sumant així la seva 9^a victòria en el palmarès i reeditant el triomf de l'any passat. L'equip de Molins de Rei, amb els pilots Gabriel Pons,

Julien Pilot, Stéphane Egea, Johan Nigon i dirigit per Eduard Català, va completar un total de 758 voltes, onze més que el segon classificat, l'equip català també FR Moto, que havia estat el protagonista de la 'pole position'. El podi el va completar el francès Team DRC 37, a 37 voltes.



El podi de les 24h de Motociclisme 2022. 1r - Kawasaki Aclam, 2n - FR Motos i 3r - Team DRC 37



24 HORES DE CATALUNYA DE MOTOCICLISME A MONTMELÓ 2022: 2 I 3 DE JULIOL

El FR Moto amb la Pole va fer una mala sortida



La cursa va començar a les 12 del migdia del dissabte amb una mala arrencada de FR Moto que el va relegar a la 29ª plaça i un

Asrin de FR Moto va fer una gran remuntada



Moto, es va ficar al capdavant en menys d'una hora i ja des de llavors, els tres equips favorits es van anar intercanviant les posicions del



El Safety Car ja va haver de sortir a la 1ª volta

Safety Car a la primera volta; fet que augurava que seria una cursa amb moltes incidències. En una gran remuntada però, l'equip FR



El Kawasaki el BMD i el FR van estar frec a frec

podí en múltiples ocasions, però a la tercera hora de cursa una caiguda del BMD Performance els feia perdre vuit voltes i va



La Yamaha de FRMotos va baixar fins al 9è lloc



La Yamaha de BMD va perdre 8 voltes al caure

CATALANADELADHESIU

Disseny - Gran Format - Impressió digital - DecoPRINT - Serigrafia - Retolació - Publicitat - Metacrilat

**IMPRIMEIX
SENSE LÍMITS**

SERVEIS D'IMPRESSIÓ
www.catalanadeladhesiu.com

**TENS UN PROJECTE,
T'ASSESSOREM**

24 HORES DE CATALUNYA DE MOTOCICLISME A MONTMELÓ 2022: 2 I 3 DE JULIOL

La Yamaha FR Moto va tenir problemes de fre



deixar el campionat entre el Kawasaki Català Aclam i l'equip FR Moto.

A les 7 de la tarda del dissabte el FR Moto va tenir problemes en els frens de la seva Yamaha, la qual cosa li va comportar caure a la tercera posició provisional, perdre nou voltes respecte el Kawasaki Català Aclam i que l'avancés el Box 69 Racing. Llavors, en quarta posició rodava el BMD Performance-B Motorsport.

La victòria de l'equip català va ser possible gràcies a la fiabilitat de la Kawasaki ZX-10



El Kawasaki Aclam va anar agafant avantatge

La regularitat de Kawasaki per la nit l'ha ajudat



RR, tal com ho expliquen ells en un comunicat. "L'excel·lent execució tècnica i estratègica de l'equip, i el ritme imposat pels pilots durant la nit" també van ser determinants. L'avantatge es va ampliar fins a 11 voltes i així, l'equip de Molins de Rei va creuar la bandera de quadres a només una volta del rècord establert el 2021, quan es van realitzar 759. Dels 54 equips que van arrencar a les 12h de dissabte van arribar a la meta 42 a les 12h del diumenge.

A més del triomf final, el Kawasaki Català



L'equip de Kawasaki va funcionar a la perfecció

CONTENIDORS

UNIÓN

Bermeo, s.l.

U. BERMEO
93 832 05 79

AL SERVEI DE
LES MILLORS
EMPRESSES

93 832 05 79

24 HORES DE CATALUNYA DE MOTOCICLISME A MONTMELÓ 2022: 2 I 3 DE JULIOL

El Team DRC 37 va ser 1r en Superstock 1000



El Team Bimtrazer Fly 1r en l'Open Super Bike



Aclam també ha aconseguit la victòria en la categoria Endurance World Championship. D'altra banda, el Team DRC 37 va ser el vencedor en Superstock 1000; el Team Bimtrazer Fly es va imposar en Open Superbike; i l'equip espanyol Martimotos by Alma va guanyar la categoria Superstock 600. Amb



la seva novena victòria en les 24 hores de motociclisme de Catalunya l'equip Kawasaki Català Aclam se situa a tan sols dues del líder del palmarès, l'equip Folch Endurance, que per segona edició consecutiva no ha competit en la prova.

Martimotos 1r Superstock 600



Tot l'equip de Kawasaki Català Aclam que amb aquest 9è triomf es queda a 2 dels de Folch Endurance



El 9 i 10 de setembre Gas Factory de Marc Gené va organitzar la XII Pujada Doga Sta. Maria de Vilalba Ullastrell - 7è Memorial Lluís Costa, una de les proves destacades de l'automobilisme català. L'esdeveniment va provocar una gran expectació i va comptar amb un nombrós públic. La climatologia tot i que la previsió era de molta inestabilitat, va acompanyar l'esdeveniment.



Campió el tinerfeny J.Rodriguez(Speed Car GTR)



E. Carbonell (Demon Car) 4t CM i 8è General

BM BRUC MOTOR'S

XII PUJADA DOGA STA. MARIA DE VILLALBA

ULLASTRELL Camp. Catalunya: 9-10/09/2022

Jordi Gaig (Porsche GT3) 1r Turisme 4t General



ques a més de ser el centre neuràlgic de la pujada mentre es va disputar.

El guanyador absolut i també de CM-PR va ser en Javier Rodríguez amb Speed Car GTR Evo. El Miquel Raventós va quedar 1r de CM+ i 2n de la General amb un Demon Car, en Marcel Muxera va ser l'únic participant de E/D amb un Renault Alpa FR92 i va acabar 12è a la General. Pel que fa al representant del Moto Club Manresa, Eudald Carbonell amb Demon Car CM R2 va fer 4t en CM-PR i 8è de la General.

En Turismes el guanyador va ser Jordi Gaig amb Porsche GT3 R i 4t de la General, en aquesta categoria el MCM tenia dos repre-

Cipri Ramírez (BMW 325) 1r Prop. 7è Turisme



sentants, en Cipri Ramírez amb BMW 325 E-36 que va guanyar en la modalitat Propulsió i va quedar 7è de la categoria i 18è de la General, i en David Argelich també amb BMW 325 E-36 que va quedar 4t de Propulsió, 34è en Turismes i 45è de la General.

I pel que fa a Regularitat el 1r de la categoria R va ser Javier Domínguez amb Audi 80 Quattro. En aquesta categoria, del Moto Club Manresa, hi van participar 2 pilots, Antonio Fernández amb BMW 318i que va quedar 3r i Josep M^a Martí amb Seat 131 que va quedar 5è, Ramon Martí en aquesta prova no va participar. A la categoria RS va guanyar Jordi Pitarch amb un Golf GTI.



D.Argelich (BMW 325 E-36) 4t Prop 34è Turisme



A. Fernandez (BMW 318i) 3r en Regularitat

YAMAHA
MotoNord
concesionarios.yamaha-motor.es/MOTONORD



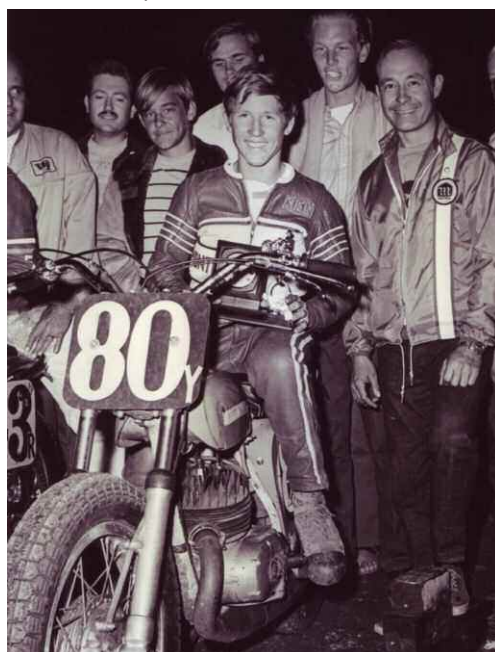
Kenny Lee Roberts neix el 31 de desembre de 1951 a Modesto, una ciutat rural de l'estat de Califòrnia d'uns 200.000 habitants, on les úniques sortides professionals dels anys 60 són l'agricultura i la cria de bestiar. Als 13 anys entra d'aprenent a un ranxo i allà descobreix casualment les motos. La dona del propietari li demana ajuda per engegar una moto petita que han comprat pel seu fill. Kenny no es pot aguantar les ganes de provar-la i comença a donar gas sense saber realment què fa, després d'unes ziga-zagues pateix la seva primera caiguda que el deixa al terra amb el genoll una mica fomat.

L'accident no li treu l'atracció que ha agafat per aquests vehicles. Aquest mateix any el seus pares li permeten córrer curses infantils de flat-track en circuits ovals de terra. Comença amb motos de 80cc japoneses com les Hodaka i Tohatsu i aviat destaca per la seva habilitat i el seu control de la derrapada. Per ell aquestes carreres no són res més que un entreteniment, fins que un famós mecànic de competició, Bud Askland, es fixa amb ell i li proporciona motos més evolucionades que li donen la possibilitat de guanyar carreres. I els resultats arriben, guanya el campionat Dirt-Track de l'estat veí d'Oregon.

Aquest títol infantil li dona l'oportunitat d'entrar a l'equip de Jim Doley, un pilot de la Pan-Am que ha muntat un equip amb un parell de Suzukis per a joves promeses com a entreteniment, i Kevin corre amb una d'elles al 1970 en el Campionat del U.S. AMA Nacional per a Novells, i a manca de poques curses per acabar-lo va 1r seguit de prop per Gary Scott amb una Astro, és aquí quan Kim Kimball, un importador de motos de la marca Montesa, veient el talent de Roberts i davant la possibilitat de que perdi el

liderat, li ofereix a Doley una moto puntera i recolzament mecànic, ell accepta i Kenny acaba la temporada guanyant el campionat amb una Montesa Cappa 250 adaptada mínimament al dirt-track.

Aquest aprenentatge a les pistes de dirt-track li permeten adquirir un domini extraordinari en la tècnica del derrapatge, tècnica que serà clau per la seva conducció més endavant. Després del campionat de 1971, obté la seva anhelada llicència Expert i al 1972 comença la seva 1a temporada com a professional. El seu "mentor" Bud



Al 70 amb una Cappa guanya l'AMA novells

KENNY ROBERTS EL MARCIÀ: EL PILOT que REVOLUCIONA el MÓN del MOTOCICLISME

Kenny obté en terra un gran control derrapant



Aksland li busca equip per disputar l'AMA (Campionat Nord-americà de Motociclisme), i s'acosten al distribuïdor de Triumph als EUA que els hi diu que és massa petit per les motos. Aleshores van a Yamaha que sí que se'l queda, i aquí es troba amb Kel Carruthers, que es converteix en conseller i fidel escuder, sobretot en l'apartat tècnic, de la jove promesa que encara és Kenny. Al 1972 comença el campionat amb una Yamaha XS 650 i en la seva 1a cursa a la categoria d'Expert assoleix la victòria a Houston. Al llarg de la temporada lluita en clara inferioritat de mitjans amb l'equip dominant, Harley Davidson, però ell ho supleix amb determinació, coratge i una tècnica sense igual, en el campionat d'AMA grand National es combinen carreres de velocitat pura, amb les de dirt track i xoc track, i és en aquestes carreres de terra on Kenny Roberts es converteix en un mestre del difícil art del derrapatge. Al final del campionat acaba 4t.

El 1973, només en la seva 2a temporada com Expert, Roberts guanya el Campionat nacional AMA, acumulant un rècord de 2.014 punts al final de les 25 curses. Aquest campionat és con-

S'inspira en Jarno Saarinen per fer les traçades



siderat a Amèrica com el millor del món i es dona molta importància a aquest títol, fins i tot més que guanyar sis campionats del món. Aquests anys, els pilots del campionat AMA guanyent molts més diners que els pilots del Mundial, inclosos els campions de 500. El guanyador americà s'embutxaca xifres que fan empal·lidir al mateix Agostini.

Durant aquesta temporada, Roberts amb 21 anys es casa i l'estiu següent neix el seu primer fill, en Kenny Lee Roberts Jr. És aquest any que se n'adona que sobre terra és imbatible, però que encara ha de millorar com a pilot d'asfalt. Durant una cursa a l'Ontario Motor Speedway observa al mític pilot finlandès Jarno Saarinen com fa servir un estil de conducció on desplaça el seu pes corporal cap a l'interior d'un gir i prova de copiar la seva tècnica de pilotatge i veu que l'ajuda a acomodar millor la moto. Adopta l'estil de les corbes i exagera el desplaçament del cos en una mesura més gran que el de Saarinen, estenent el genoll cap a fora fins que frega la superfície de la pista, a més, fa lliscar la moto sobre les dues rodes al llarg de tota la traçada,



KENNY ROBERTS EL MARCIÀ: EL PILOT que REVOLUCIONA el MÓN del MOTOCICLISME

El seu estil revoluciona el món del motociclisme



sense variar ni un grau la inclinada, ni tampoc fer contramanillar, sempre al limit de la caiguda i després s'ajuda amb el gas per aixecar la moto. Veure'l en acció és pur delit, imatge de ballet, refinada senzillesa, la perfecció de l'equilibri dinàmic.. Acaba de néixer el "pilotatge modern". Amb la seva nova tècnica de conducció, Roberts comença a destacar en carreres d'asfalt. Les motos Yamaha es comporten molt bé a les carreres de carretera, i la Yamaha TZ750 es converteix en la moto dominant de l'època.

A la Daytona 200 de 1974, Roberts lluita pel lideratge amb l'antic campió del món de 500 cc, Giacomo Agostini fins que un motor sobreescalfat l'obliga a conformar-se amb el segon lloc. L'abril de 1974, Roberts se'n va a Europa per 1a vegada a competir en la prestigiosa cursa de carretera Imola 200, per 750 cc. Causa una impressió positiva competint contra els millors corredors de carretera del món, tornant a quedar 2n després d'Agostini. Després viatja a Anglaterra amb un equip de pilots americans per competir contra un equip britànic al Trofeu Transatlàntic de 1974, el Match Races. Aquesta època els pilots nord-americans, acostumats a córrer en terra, no estaven al mateix nivell que



A les 200m de Daytona 74 queda 2n darrere Ago

Guanya el Transatlantic Trophy 74 d'Anglaterra



els britànics, especialitzats en curses de carretera. Roberts dissipa aquesta idea guanyant tres de les sis carreres i acabant 2n en les 3 carreres restants. Roberts acaba assolint el màxim de punts de la prova amb 93 punts, cinc més que Barry Sheene, el millor pilot britànic.

Roberts torna als Estats Units per reprendre la defensa del seu gran campionat nacional, però el 29 de juny torna a Europa per debutar en el Campionat del Món, és en una única aparició a la categoria de 250cc al circuit holandès d'Assen. Contra els millors pilots del Mundial, Roberts aconsegueix la pole position i bat el rècord de volta ràpida, que tenia Mike Hailwood desde feia 7 anys, mentre perseguia el líder de la cursa i eventual campió del món Walter Villa. Roberts finalment cau, però es recupera i acaba la cursa amb un 3r lloc. Aquella visita de Roberts al Mundial deixa una profunda empremta i no poca por entre els pilots del Continental Circus. Però Kenny ja ha vist que al Campionat del Món s'hi guanya poc i prefereix seguir amb el seu campionat AMA, plètoric de dòlars.

Torna a Estats Units i aconsegueix el seu 2n Campionat AMA consecutiu, guanyant 6 carreres i superant el seu rècord de punts de 1973, 2.286



Pole position i Fast Lap a Assen al Mundial 250

KENNY ROBERTS EL MARCIÀ: EL PILOT que REVOLUCIONA el MÓN del MOTOCICLISME

/50cc pura potència, 120cv, 2t i 4 cilindres.TZ700



punts en 23 curses i puntuant en totes, però les Harley són cada vegada més ràpides i eficaces en flat track i amb l'antiquat motor de la Yamaha XS 650/750 Kevin perd molt terreny a les rectes dels circuits ovals. A més, cada any el calendari inclou més carreres de terra i menys en asfalt.

Com que guanyar les Harley és cada cop més complicat, Kenny demana un altre motor a Yamaha i proven amb un 4 cilindres de 2 temps de les TZ-700 de velocitat amb una potència de 120 cv, no gaire adequat per terra, però no troben cap altre alternativa per superar les Harley i adapten el motor al xassís de doble bressol. Construeixen en una setmana 5 motos pels pilots Yamaha: Steve Baker, Don Vesco, Randy Cleek, Skip Askland i el mateix Kenny i les porten directament al paddock de la prestigiosa Milla d'Indianapolis. I sense temps per retocar i adaptar les motos als pilots van a la 1a sessió d'entrenaments. De seguida descobreixen una bèstia indomable de 144 kg i més de 100 CV, que no hi ha manera de mantenir-la recta fora de les corbes. Només Roberts aconsegueix classificar-se per a la gran final. La cursa es converteix en un espectacle irreplicable, el mateix Kenny reconeix que és una de les seves millors curses, les

La Yamaha TZ-750 a les corbes era incontrolable



Harley perseguint-lo i ell al capdavant amb aquella bèstia salvatge que en prou feines manté dins la pista, les típiques derrapades seves a les corbes s'allarguen massa i topa amb una bala de palla, fent que la roda del darrere no vagi recta i perdi adherència i tracció, a cada corba les Harley se li tiren a sobre i algunes l'avancen per l'interior, però Kenny no cedeix, és un lluitador incombustible, des de petit no suporta que el passin i inicia l'última volta en 3r lloc, a rebufo de Keener, entra a la corba final amb una espectacular i llarguíssima derrapada iniciada en plena recta, com un cotxe de ral·lis, es col·loca per dins i s'ha aparellat amb ells, i tan bon punt veu el forat de sortida, obre sense compassió les quatre guillotines dels Lectron i vola cap a la meta per creuar-la amb un pam d'avantatge. Acaba de guanyar una cursa impossible, deixant ben clar una vegada més el perquè és el "Number One". Però a les següents curses ja no pot controlar la moto, les gomes no suporten el sobre esforç i per molt que l'equip intenta millorar-la, Kenny perd el campionat i el número 1.

També, a finals de 1975, l'AMA limita a 2 cilindres els motors de Flat-Track i el calendari del Grand National redueix molt la proporció de



Kenny amb la potent TZ-750 a la Indy Mile 1975



Amb la TZ-750 no va guanyar el mundial 1975

KENNY ROBERTS EL MARCIÀ: EL PILOT que REVOLUCIONA el MÓN del MOTOCICLISME

Al 78 Roberts debuta i guanya el mundial 500cc



curses de velocitat, primant els circuits ovalats. Tot això beneficia a les Harley i provoca que el 1976 i el 1977 guanyin el campionat, quedant Kenny 3r i 4t respectivament.

No obstant, la fama, prestigi i ingressos de Kenny no paren de créixer, ell segueix guanyant en curses de velocitat d'asfalt (250 i 750) i guanyant títols nacionals AMA de velocitat, molt valorats als USA, però ignorats a fora.

Com que al Campionat del Món de 500 el domina Barry Sheene amb Suzuki, Yamaha li encomana a Kenny córrer aquest campionat per recuperar així el títol mundial assolit per Agostini el 75, Roberts s'hi resisteix i l'escuderia ha d'invertir molts esforços i diners per convènce'l, ja que ell té molts bons ingressos als Estats Units. Finalment el 1978, Kenny Roberts aterra a Europa de la mà de Yamaha, per córrer el mundial en les categories de 250 cc, 500 cc i 750 cc. A mesura que avança el mundial, Roberts abandona la categoria dels 250 cc, per centrar-se en les de 500 cc i 750 cc.

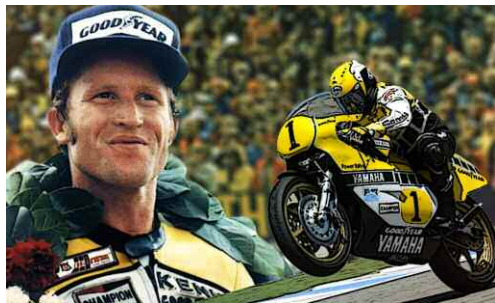
Als 750 cc, 2 avaries a Bèlgica i Holanda, l'aparten del títol, però en 500 cc aconsegueix ser campió del Món en la seva 1a participació, derrotant la Suzuki de l'intocable Barry Sheene.

El 1979 Kenny aconsegueix el seu 2n títol de 500 cc gràcies a un bon començament de tem-



Kenny guanya també el 79 per davant de Sheene

Kenny guanya els mundials del 78-79-80 de 500



porada, guanyant 4 dels primers 6 gran premis i encara que la 2a meitat del campionat no li va gens bé, la irregularitat dels seus rivals, tots amb Suzuki, li permet seguir al cap davant. Aquesta vegada comparteix podi amb Virginio Ferrari i Barry Sheene. Els pilots europeus no tenen més remei que baixar el cap davant la supremacia de King Kenny i la seva revolucionària conducció, abans de que ell arribés l'estil del pilotatge era molt diferent, s'intentava evitar derrapar i treure el cos de la moto, d'aquí li ve el nom de "Marcia".

L'any 1980, per problemes econòmics el campionat de 500 cc només té 8 proves, i Kenny comença guanyant les 3 primeres, proclamant-se per 3a vegada consecutiva campió del món de 500 cc, en aquesta ocasió per davant del seu compatriota Randy Mamola.

El 1981 Yamaha decideix abandonar el seu motor tetracilíndric en línia, per realitzar un motor de 4 en quadre, com el de la Suzuki RG, així neix la Yamaha OW54. Tot i que els primers resultats semblen bons, la temporada és un infern per al pilot americà, té problemes d'adaptació al nou motor i els pneumàtics Good Year no s'acomoden a la nova Yamaha... Queda 3r i perd el títol, que va a Marco Lucchinelli amb Suzuki.

Pel 1982 Kenny Roberts vol tornar a recuperar el títol dels 500 cc, i Yamaha desenvolupa la



La Yamaha OW54 del 81 no va molt bé i acaba 3r

KENNY ROBERTS EL MARCIÀ: EL PILOT que REVOLUCIONA el MÓN del MOTOCICLISME

GP Argentina del 82 Roberts, Sheene i Spencer



OW60 amb el motor en quadre, però amb un xassís molt millor que el de l'OW54. A la carrera inaugural d'Argentina, Roberts guanya per davant de Sheene, també amb OW 60 i 3r queda Freddie Spencer amb la nova Honda NS500.

Però Roberts s'assabenta que al Japó Yamaha està preparant un nou motor amb configuració V4, Roberts no vol esperar i munta el nou motor sense estar totalment llest, el resultat és un fracàs, Kenny Roberts acaba 4t del Mundial, que precisament el guanya una nova estrella americana: Fast Freddie Spencer.

El 1983 Roberts i Spencer posen les espases dalt de tot, Spencer comença amb 3 victòries consecutives, després es van alternant les victòries, a les pistes més ràpides guanya Roberts i a les més revirades guanya Spencer. Roberts guanya a Assen, Spa i Silverstone, equilibrant la situació, l'última carrera del Mundial es celebra a Imola, i encara que Roberts aconsegueix la victòria, el títol va a parar a mans de Spencer gràcies a la seva 2a posició.

Roberts, enrabiad, anuncia que és hora de tornar a casa i viure amb els seus fills, que ha vist poc els últims anys, sobretot després del seu divorci. Això no significa la seva retirada, segueix corrent i guanyant curses a Estats Units que li venen de gust. S'acomiada del pilotatge de les



El mundial 83 va ser un frec a frec amb Spencer

Team Roberts 90 amb W.Rainey i J.Kocinski



motos guanyant les 200 milles de Daytona el 84, davant del seu arxienemic Spencer i també guanya les d'Imola, la seva última gran victòria.

Ell però, ja s'ha fixat en un jove valor anomenat Wayne Rainey que pràcticament viu al seu ranxo californià, entrenant amb ell i el seu fill Kenny Jr, que anys més tard, el 2000, aconseguirà amb Suzuki el títol mundial de 500cc. Única vegada a la història que pare i fill són Campions del Món a la màxima categoria de les motos

El 1988 crea el Team Roberts, sent l'oficial de Yamaha i en 2 anys assoleix el 1r dels seus 4 títols com a manager: Wayne Rainey aconsegueix el triplet de títols seguits com va fer ell de pilot (90-91-92) i John Kocinski (l'altre pilot de l'equip) guanya a Carlos Cardús per aconseguir el seu primer i únic títol en el mundial de velocitat (després n'aconseguirà 2 més a Superbikes).

9 anys després funda la seva pròpia marca (Modenes), per plantejar una alternativa a les japoneses, i la manté fins l'any 2008. Des de llavors viu tranquil al seu ranxo i realitza exhibicions amb les màquines que li han donat la glòria en el passat, portant-les al màxim de les seves possibilitats i demostrant que continua sent el rei o "El Marcià" de les curses de motos.



Kenny al ranxo amb la Montesa Cappa del 70



Els 43 equips esperant per prendre la sortida



1r scratx i grup G - Munné i Feliu (Golf GTI)



El dissabte 27 d'Agost el Clàssic Motor Club del Bages va organitzar la seva recuperada Nocturna que no feia des de l'any 2019, aquest any era la 4^a prova puntuable de la Challenge Intercomarques. Els 43 equips inscrits (18 grup H, 11 grup G, 8 grup F, 4 grup IN i 2 del grup R2) van començar a sortir des de Sant Fruitós de Bages a partir de tres quarts de tres de la tarda per fer el recorregut de 286,4 kilòmetres, dels que 150,46 km eren cronometrats i estaven dividits en nou trams: El primer i més llarg de la prova era el de les famoses Estenalles de 26,73 km, el segon va

ser L'Estany de 16,16 km, el tercer La Roca de 5,91 km, el quart Viladrau de 8,72 km, el cinquè Coll de Revell de 10,20 km, per després anar cap a un reagrupament a Manlleu, on va començar a ploure, comportant més dificultats a la segona part de la cursa, que es va reiniciar amb el sisè tram, el de la Trona de 14,14 km que estava molt relliscós, el setè va ser Costa dels Gats de 17,07 km, el vuitè Galera de 26,4 km i el novè Talamanca de 26,03 km, per acabar passades les 9 del vespre a Sant Fruitós de Bages. El guanyador absolut i també del grup G va ser l'equip del



1r grup H i 5è scratx Rabat - Pelàez (Golf GTI)



1r grup F i 9è scratx Saltó - Herrero (Seat 124)

XIX NOCTURNA CLÀSSIC RAL·LI: 27/08/2022

X CHALLENGE INTERCOMARQUES 2022

1r grup IN i 21è scratx Mateo-Font Peugeot 205



Motor Club Sabadell format per Esteban Munné i Olga Feliu amb Volkswagen Golf GTI, el guanyador del grup H i 5è scratx va ser l'equip de Clàssic Motor Club del Bages format per Rosendo Rabat i Juan Carlos Peláez amb Volkswagen Golf GTI, mentre que el vencedor del grup F i 9è classificat scratx va ser l'equip dels Amics Automòbils Antics de Rubí format per Santiago Salto i Maria Herrero amb Seat 124, el guanyador del grup IN i 21è scratx va ser l'equip d'Albert Motor format per Emilio Mateo i Jordi Font amb un Peugeot 205 Rallye i finalment en el grup R2, on només hi participaven els dos equips del Moto Club Manresa, ja que cada cop els equips aposten més per la tecnologia i no per aquest grup que és manual i que dona molta feina, sobretot al copilot, es va imposar l'equip format per Ramon Martí Solé i Toni Grau Vilella amb el seu Talbot Samba aconseguint també la 23ª posició scratx, van cometre alguna errada amb les mesures, a l'igual que l'altre equip de R2 també, format per Josep Mª Martí Solé i Josep



R.Martí - T.Grau 1r R2 i 23 scratx (T.Samba)

Parc tancat, sortida i arribada des de St Fruitós



Casasampera Suárez amb el seu Seat 131, quedant en la 2ª posició R2 i la 35ª scratx.



Els 2 equips del MCM al podi del grup R2



J.Martí - Casasampera 2n R2 35 scratx (S. 131)



Un cop mig establitzat el tema de la pandèmia, una colla de socis ens vàrem animar a fer una ruta una mica llarga amb les nostres motos, vam fer en total 2.450 km en 10 dies per la zona de Castella Nord-oest i Nord d'Extremadura.

El dimecres 29 de juny 11 persones amb 7 motos vàrem sortir en direcció a Burgo de Osma fent una parada per dinar a Tarazona. Un cop a Burgo de Osma, ben acomodats a l'Hotel Virrei, vàrem agafar un vehicle elèctric

turístic, que ja havíem contractat, que ens va fer un còmode tour per la ciutat, que és plena de monuments per visitar i fotografiar.

El dia 30 vam fer ruta cap a Zamora per arribar a l'Hotel NH Palacio del Duero, que està molt ben situat i vam acabar el dia fent una visita a la ciutat.

L'endemà 1 de juliol ens vam dirigir cap a Miranda de Douro a Portugal, per fer un petit creuer fluvial pels Arribes del Duero, vam dinar al poble i vam tornar a Zamora.



Vaixell amb guia i vidrieres per gaudir les vistes



Navegant pel Parc Natural d'Arribes del Duero



Viatge en moto pel Nord-Oest de Castella i Nord d'Extremadura: Del 29/06/22 al 08/07/22

Parada a l'embassament de l'Almendra, el tercer més gran d'Espanya i com a presa, és la més alta



La Alberca, amb les famoses casetes de pedra

El dissabte 2 vam enfilar cap a La Alberca a l'Hotel Las Batuecas i vàrem visitar el famós poble de muntanya, amb les seves casetes de pedra tan típiques i ens vam endrapar un bon sopar, amb els productes ibèrics que el fan tan famós.



La Alberca



El Santuari de la Verge (també negra) a La Peña de Francia

El dia 3 vam anar d'excursió per una revirada carretera a La Peña de Francia, a 1727 metres d'altura i vàrem visitar el Santuari de la Verge, que es negra com la nostra Moreneta, següidament vam fer ruta cap a Ciudad

Cafès BUSQUETS

Ctra.de Vic,28 Manresa tel.938741855

Viatge en moto pel Nord-Oest de Castella i Nord d'Extremadura: Del 29/06/22 al 08/07/22

Ciudad Rodrigo, una ciutat amurallada molt ben conservada. Aquí amb un canó davant de l'ajuntament



Rodrigo per visitar la ciutat i després vam tornar a La Alberca.

El dia 4 vam agafar direcció cap a Trujillo, passant per la carretera que travessa el Parc Nacional de Montfragüe, on vàrem fer una parada al paratge "El salto del gitano", per observar els voltors i les aus que nien a les seves escarpades parets de roca. Un cop instal·lats al Hotel Izan Trujillo, vam fer una visita a la ciutat i vam sopar a la seva monumental plaça presidida per la magnífica estàtua eqüestre de Pizarro.



A "El salto del gitano" vam observar els voltors



Mentre passàvem pel Parc de Montfragüe ens vam trobar amb una Transhumància travessant l'asfalt

Viatge en moto pel Nord-Oest de Castella i Nord d'Extremadura: Del 29/06/22 al 08/07/22

Davant de l'estatua eqüestre de Pizarro i de l'església San Martín de la Plaça Major de Trujillo

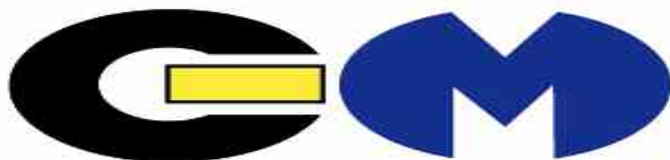


El dia 5 vam fer una excursió a Guadalupe on vàrem fer la visita guiada al Monestir de la Verge que també es morena con la nostra, allà ens vam quedar a dinar i tot seguit vam tornar a Trujillo, amb molta calor per cert, sort de la piscina de l'hotel.

El dia 6 ens vam dirigir a Avila, cap al

Sercotel Cuatro Postes, des d'on es té una vista panoràmica de la ciutat i les seves muralles, vam visitar la ciutat i la casa natal de Santa Teresa i naturalment, ho vam acabar amb un bon sopar.

El dia 7 vam anar per carreteres secundàries fins a Calatayud, on vam parar a l'Hotel



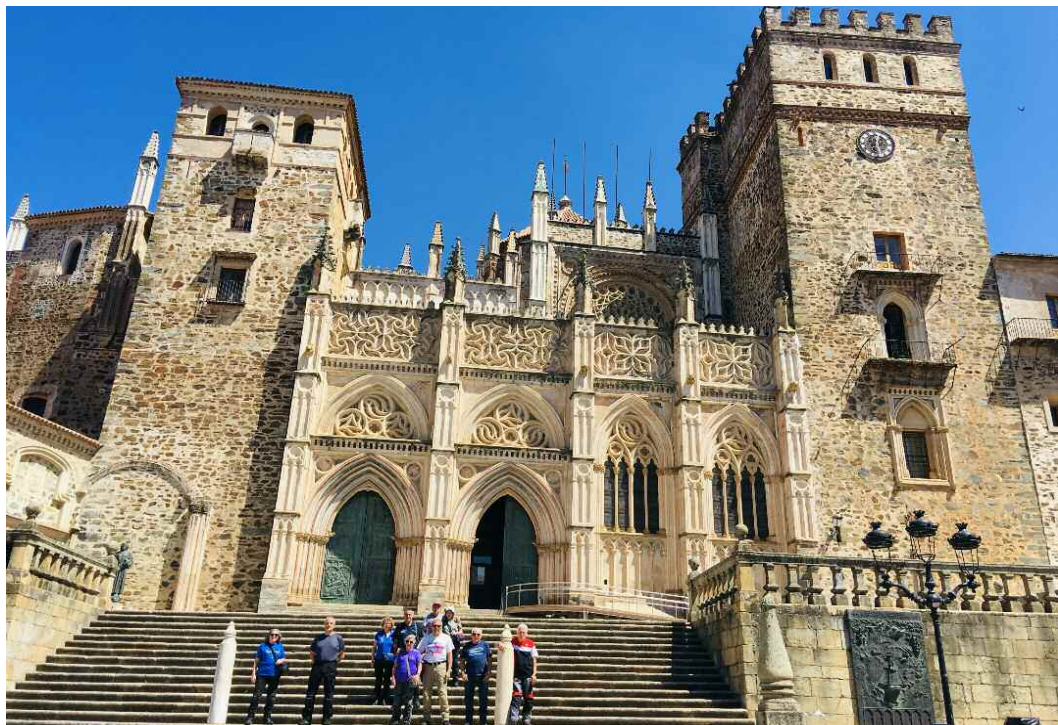
Grues Manresa S.L.

Nau Industrial:
c/ Castellfolit, 11
P.I. "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

Viatge en moto pel Nord-Oest de Castella i Nord d'Extremadura: Del 29/06/22 al 08/07/22

Monestir de Guadalupe fet entre el s. XIII i XVIII d'estil gòtic, mudèjar, renaixentista, barroc i neoclàssic



Globales Castillo de Ayud i vam fer una visita al Museu de la Dolorès.

El dia 8 vàrem enfil·lar cap a Manresa, passant per carreteres poc transitades, vam parar al Santuari Virgen del Pueyo, que està mig en ruïnes i vam dinar a Mequinensa, vam acabar arribant a mitja tarda a casa.

Va ser un viatge molt agradable, amb els amics de sempre i les nostres estimades motos que van anar molt bé, sense donar cap problema i ens van fer fruit de la ruta i de les carreteres, ja hi tornarem una altra vegada.



Parada al Mirador del Castell de Mombeltran



Al fons Àvila amb la seva muralla, un tancament militar romànic que envolta el nucli antic de la ciutat

CARNETS DE SOCIS: AVANTATGES

Els carnets de soci tenen un conjunt d'establiments col·laboradors que fan descomptes especials als socis (veure revers del carnet).

Els socis que no tenen domiciliada la quota de soci tenen el carnet al local del Club,



SERVEIS DEL MOTO CLUB MANRESA

- * *Certificació de Catalogacio 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 Tahones 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 €.

SAHARA 4X4

TODO EN ACCESORIOS Y TUNING PARA EL 4X4

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

Òptica

Ribera

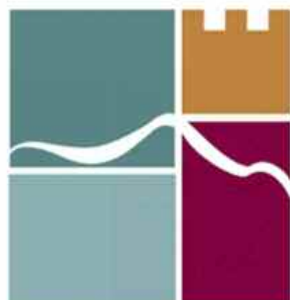
15% de descompte
a tots els socis
i simpatitzants del

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