

# Sant Pere de Ribes

## Una història del motor



**RIBES**  
MOTOR CLUB

Festa Major Sant Pau 2023



Actes de presentació del Ribes Motor Club, el 10 de juliol de 2022.

**RIBES**  
MOTOR CLUB

**A** Catalunya hi ha una llarga tradició vinculada al motor: indústria, afició, competició... Ens agrada tot allò relacionat amb aquest món i sentim una passió profunda que va més enllà de l'ús concret que fem dels vehicles, tant si és per desplaçar-nos en el nostre dia a dia com si és per fer-ne un ús lúdic.

Xalem conduint, admirant, escoltant, sentint, treballant-hi... o simplement fixant-nos en els detalls de les formes o de les solucions tècniques dels vehicles. Cadascun té un què i un perquè. Per trobar-hi la seva bellesa cal entendre també el context i l'època en què va ser pensat, dissenyat i fabricat. Tot això forma part de la nostra història.

I quan t'adones que a casa teva, la teva comarca i el teu municipi van ser bressol de les primeres curses, dels primers circuits oberts, el *Circuito del Bajo Panadés* i del primer circuit permanent, l'Autòdrom de Terramar, i que aquest estava al mateix nivell que Indianapolis, Monza o Brooklands, és quan et sents amb l'obligació de fer alguna cosa per preservar la memòria que ens precedeix en aquests cent setze anys des de la primera cursa, el 1906.

Feia temps que ens rondava pel cap aglutinar l'afició, dispersa, aïllada i, en certa manera, adormida. D'aquí va néixer la idea de crear una nova entitat, el Ribes Motor Club.

Al nostre municipi trobem un precedent de l'associacionisme relacionat amb el motor en el Moto Club Ribes, fundat l'any 1987 i liderat pels germans Jordi i Joan Font. La seva activitat principal es va orientar a la competició del motociclisme de muntanya i va estar actiu fins a meitat dels anys noranta.

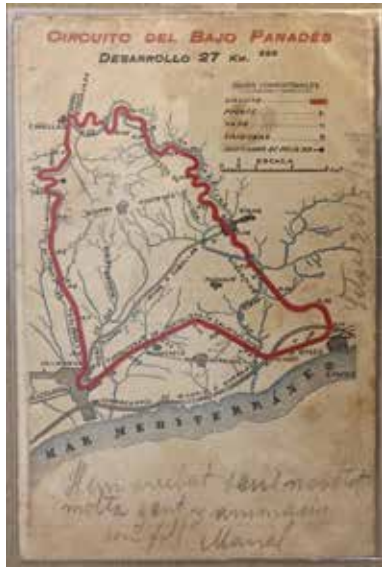
Més enllà de voler aixoplugar una modalitat o disciplina concreta o dedicar-se al vessant esportiu, al Ribes Motor Club li hem volgut donar un caire integrador, de mirada ampla i llarga, on tot i tothom hi tingui cabuda. La nostra visió és convertir-nos en un referent del món del motor al nostre municipi en tots els seus vessants i aspectes lúdics. El club és l'instrument, el perquè són la història que ens precedeix i les persones que en formen part.

La preservació de la memòria històrica i l'experiència del passat han de servir per poder participar amb coneixement, consciència i responsabilitat en el debat i en les decisions d'allò que ens afecta o ens afectarà en el futur.

Aquesta separata que teniu a les mans és una síntesi de l'exposició "Sant Pere de Ribes, una història del motor", que es va elaborar amb motiu de la presentació en societat del Ribes Motor Club, el passat 10 de juliol de 2022. És fruit de les aportacions dels seus protagonistes, familiars o coneguts (entre d'altres fonts consultades). A tots ells el nostre agraïment.

Desitjo que en gaudiu.

**Enric Mateo Viladomat**  
*President del Ribes Motor Club*  
Gener de 2023



Traçat del primitiu Circuito del Bajo Panadés.



Cartell de la primera edició de la Copa Catalunya, el 1908.



Copa Catalunya al seu pas per la carretera de Sitges a Ribes.

## Els orígens del motor i de la competició a Catalunya

La relació entre el nostre municipi i els orígens del motor i de la competició a Catalunya es remunta al 1906, amb primera cursa motociclista rellevant que trobem a l'Estat espanyol: la *Copa Sportsmen's Club*. Aquest esdeveniment, de caràcter internacional, es va realitzar a l'anomenat *Circuito del Bajo Panadés* entre les poblacions de Sitges, Sant Pere de Ribes, Canyelles i Vilanova. Aquest traçat arranjat va utilitzar-se en la següent edició del 1907 i a les dues primeres edicions de la Copa Catalunya, cursa Internacional de *voiturettes* (cotxes petits), que es va celebrar el 1908 i 1909. La tercera i última edició ja no es va celebrar a la nostra comarca, sinó al Circuit de Llevant, prop de Mataró.

A partir d'aquí, es van multiplicar les proves, concursos i competicions en circuits oberts i traçats arreu del territori. A part del *Circuito del Bajo Panadés* i del de Llevant també tingueren protagonisme el de Tarragona i el de Vilafranca, entre d'altres. El caràcter internacional que fins aleshores se'ls havia donat va anar desapareixent, per l'esclat el 1914 de la I Guerra Mundial.

## L'Autòdrom Nacional: una idea visionària

Un cop finalitzada la I Guerra Mundial, que provocà la paràlisi de qualsevol competició internacional, començà a gestar-se la idea de construir un circuit permanent. L'augment de les prestacions

dels motors i dels vehicles i la perillositat dels traçats en carreteres obertes, tant per la seguretat dels espectadors com dels pilots, ho reclamaven.

Els promotors del circuit van buscar terrenys prop de Barcelona i l'idoni i assequible el trobaren al nostre municipi. Iniciades les obres el 17 de setembre de 1922, que es van finalitzar en menys d'un any, finalment s'inaugurà el 28 d'octubre de 1923. El finançament s'obtingué mitjançant l'emissió d'accions per 1 milió de pessetes, import insuficient que generà un deute considerable. La recaptació per la venda d'entrades en l'acte d'inauguració, que va ser de 200.000 pessetes, va ser embargada, i això va impedir poder pagar els premis anunciats. Aquest va ser el primer símptoma d'una vida efímera. Malgrat les dificultats i la pluja torrencial que va caure la nit abans, la primera cursa, segons les cròniques, va ser tot un espectacle amb gran èxit d'afluència.

A nivell internacional ja no es va fer cap més competició, doncs el traçat quedà obsolet per la ràpida evolució i augment de les prestacions dels vehicles. Arribat a aquest punt, quedà relegat a l'organització de proves de segon ordre: GP Espanya de Motociclisme, el 1924; GP Basté, el 1926; i la Copa Primavera, el 1927. El 1931, Edgard Morawitz, com a nou propietari, intentà revifar-lo amb tota mena de proves i espectacles com les competicions entre cotxes i avions.

La Guerra Civil va provocar l'abandonament de l'organització de qualsevol activitat. La proximitat a la via fèrria el convertí, junt amb l'hotel Terramar



Cartell del dia de la inauguració, obra de l'il·lustrador valencià Josep Segrelles.



Graella de sortida d'una cursa amb els mecànics al darrere de cada vehicle.



Cotxes a la línia de sortida davant la Masia del Clot dels Frares.



Una voiturette, sortint d'un dels peraltes i encaminat la recta de les grades.





Furgoneta Renault del Forn de pa "Can Riba". A la imatge, Josep i Carles Riba Puigdemívol.



Autobús d'Esteve Olivella Massafret, conegut com en Bartrets.



Santiago Miret en un servei de taxi molt especial.



Un potent tractor de la masia de La Serra.

Palace, en emplaçaments de suport a la defensa de la República. L'Autòdrom es va fer servir de camp d'instrucció de soldats i l'Hotel Terramar, junt amb Mas Solers, es van utilitzar com a hospital militar. Cap als anys cinquanta, esporàdicament es realitzaren algunes proves fins a l'abandonament definitiu del circuit.

Més enllà del motor, l'Autòdrom ha estat testimoni d'un míting de Francesc Cambó, fàbrica de pistons (Pistones Champián) i de cotxes (Nacional Sitjes). També hi ha hagut una explotació agrària i una granja avícola.

Actualment, s'utilitza de manera esporàdica com a escenari en diferents actes en espera del desenvolupament d'un projecte que vol integrar activitats relacionades amb el món del motor i dels cavalls. Es pretén restaurar la pista, que no cal dir que té un altíssim valor historicopatrimonial, i adequar les diferents construccions i el seu entorn natural.

## La Guerra Civil i la postguerra

La Guerra Civil va estroncar moltes vides, il·lusions i projectes. Tot allò que relacionava el motor amb l'ús lúdic o esportiu va quedar aturat i la majoria dels vehicles particulars foren requisats i militaritzats.

Com a qualsevol municipi de Catalunya, amb la dictadura, la postguerra no va ser fàcil i calia reconstruir un munt de coses. El parc automobilístic, obsolet i malmès, i la manca de recanvis i combustibles feia molt difícil el dia a dia.

L'aprofitament del desballestament dels vehicles inservibles i la transformació de molts dels supervivents per a altres usos feia aguditzar l'enginy. Una mostra la tenim en el vehicle, que va servir d'ambulància durant la guerra i es va reconvertir en furgoneta, rematriculat al 1943 (B-72771), al servei del forn de pa Can Riba, situat on ara es troba la sala Josep Lluís Palacios de l'Ajuntament de Ribes.

La vida civil va trigar a normalitzar-se, més aviat a la gent no els quedava altra alternativa que tirar endavant i continuar treballant per mantenir les necessitats familiars. Encara dins del franquisme, el transport públic és el primer que es comença a restituir. L'autobús ens apropa a les poblacions veïnes i sobretot a l'estació de tren de Sitges-Sant Pere de Ribes, per desplaçar-nos principalment a Barcelona; i el servei de taxi per aquelles qüestions de caire més personal.

Cap als anys 60, la situació i l'evolució de la fabricació de vehicles permet progressivament a les famílies adquirir-ne per anar a treballar, per millorar els negocis, per sortir de viatge amb els amics... El vehicle propi suposa llibertat de moviments, i en aquests anys, qualsevol llibertat és benvinguda. La il·lusió de tenir una moto o un cotxe queda reflectida en les fotos familiars i les cares de nens i de joves, entre d'altres.

No és fins el 1992, amb la inauguració de l'autopista C-32 i els Túnel del Garraf, que les comunicacions per carretera es fan més còmodes. Així sí: a un preu, encara avui dia del tot desorbitat i



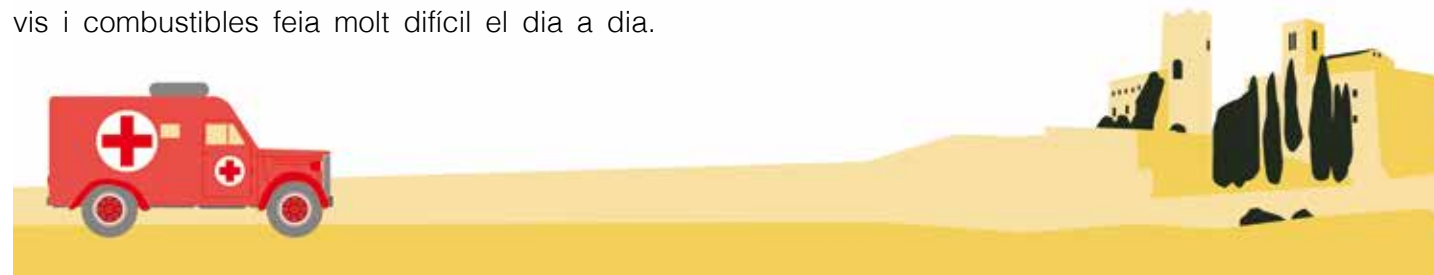
Joan Torrens Giral, amb un dels primers models de Vespa.



Una colla de ribetans a Sant Pau, fent-se la foto amb la moto d'en Jaume Gómez.



En Jaume Gómez i en Joan Giral, a la frontera Suïssa.





En primer terme Julia Juhé amb la Guzzi d'en Jaume Gómez (autor de la foto), Joan Pascual Suárez amb la Margarita i en Josep Montaner amb la Mariona, d'excursió, probablement a Montserrat.



Joan Pascual Suárez, en una prova en la gimcana de festa major.



Jordi Romanyó (106) i Abel Milà (74) amb altres "trialers" de la comarca.



Daniel Fonoll iniciant una carrera americana, al camp de futbol de Ribes.

que els ribetats i ribetanes estem obligats a pagar si volem gaudir de rapidesa i seguretat.

## L'ús lúdic i esportiu dels vehicles

L'adquisició d'un vehicle obria la possibilitat real de viatjar, de veure món. Nombroses fotografies ens mostren viatges amb moto, més o menys lluny de Ribes.

I per descomptat, quan hi ha rodes, benzina i oli... els entusiastes ja hi busquen la part lúdica, social i esportiva. Prova d'això és la creació l'any 1954, a la nostra comarca, del Moto Club Sitges.

A Ribes, ben aviat s'organitzen gimcanes al mig del poble i al camp de futbol. Les imatges i els records parlen d'una gran participació i de nombros públic. Les gimcanes van derivar en curses locals, curses en circuits o rutes cronometrades. L'afició va anar creixent i diversos joves van voler fer un pas més i es van llençar a participar en diferents campionats en pobles veïns i per tot Catalunya.

En Domènec i en Daniel Fonoll van entrar de ple en aquest món. Concretament en Daniel en va fer una forma de viure creant un taller de motos, Motos DAFOCA (acrònim de Daniel Fonoll Castellví), que es va convertir en un centre dinamitzador de l'esport motociclista especialment de muntanya (trial i motocròs).

En aquest context Nemesi Mestre, Jordi Romanyó i els germans Genís i Toni Mataró i més tard Abel Milà, han estat referents en la pràctica i desenvolupament del trial a Ribes durant molts anys, tant amb la participació en campionats com en l'organització de curses al voltant de Ribes.

Paral·lelament, en un altre àmbit, els carrers de Ribes, acabats d'asfaltar, foren l'escenari de diverses curses de karts, organitzades pel GER, en les quals participaren activament els germans Bertran: la Doli i el Gerard. La Doli va ser una de les primeres dones a participar en curses de karting, en uns anys on l'esport de motor estava bàsicament reservat als homes.

## El motocròs: del Forn de l'Obra a la competició

A l'ombra de Motos DAFOCA ben aviat va anar florint una generació d'aficionats al motocròs, en un moment, al final dels 70, en què hi havia una indústria catalana potent (Bultaco, Montesa, Ossa...) i una afició creixent. Com a exemple només cal recordar el gran nombre de persones de Ribes que es desplaçaven al mític circuit del Vallès a veure la prova puntuable del campionat del món.

Es veia gent practicant motocròs al Forn de l'Obra: Aleix Guillaumes, Arturo Avilés, Joaquin Cloquey, Josep Maria Rafel (*Nita*) o Antonio Nicolás (*Nyaco*). I també a circuits improvisats a Jafra, els Massets o les Salines (Solers). En aquests moments, Jorge Capapey, pilot oficial Bultaco i tres cops campió d'Espanya de motocròs, vivia en una de les cases de Can Puig i se'l veia sovint entrenant a les Salines.

Però la llavor de l'afició es deu, sense dubte, a dos pilots rellevants i carismàtics que malauradament ens han deixat recentment, encara joves. Ens referim, òbviament, a Josep Mestre i a Jaume Butí (*Pat*).



Nemesi Mestre recollint el trofeu del Trial de Moja, l'any 1979.



Toni Mataró practicant rial amb una Bultaco Sherpa.



Doli Bertran.



Gerard Bertran.





Josep Mestre (16) i Jaume Butí "Pat"(5), competint en una cursa de motocròs.



Jaume Butí (Pat) al circuit de Jafra.



En Josep Anton Pons, a la dreta, compartint podi amb en Josep Mestres, al centre.



David Duran, al Trofeu Montesa a Girona amb una Montesa Cappra 125 VE, 1979.

Tot i començar practicant trial, Josep Mestre va guanyar diverses curses del campionat de Catalunya de motocròs en la categoria de 250 cc. Cridava l'atenció el seu estil de pilotatge tècnic amb pas ràpid per corba i el fet que havia muntat un motor de 250 cc en una Bultaco Pursang 125. La seva personalitat, oberta i divertida, impulsà molts joves a endinsar-se en el motocròs i comptà amb molts amics a la comarca, com el Josep Anton Pons, que aleshores vivia a Vilanova, el qual li facilità una moto perquè corregués una cursa en un permís de la mili... que a sobre, va guanyar!

El Jaume Butí (Pat), també va ser una institució del motocròs a Ribes. Amb una bona forma física i un estil sovint calculador, però alhora espectacular va córrer moltes curses. Va destacar en la categoria júnior, on va ser finalista del Trofeu Montesa amb un titular a dues pàgines a la revista *Solo Moto* que deia: "Mano a mano Millet-Butí" i també en força curses de la categoria sènior.

A banda dels seus èxits en competició, en Pat i en Mestre van ser referents de molts altres joves que intentaren seguir els seus passos i es van treure la llicència per participar en curses. A més de l'Arturo Avilés i el Joaquin Cloquey, que ja hem esmentat, seguiren més tard en Pere Jacas, que competí en júnior, amb Montesa; i en David Duran, en juvenils i en júnior, al Trofeu Montesa.

## L'enduro i la popularització de la pràctica esportiva

En un entorn esportiu cada vegada més organitzat i també més exigent, un bon nombre de joves comença a practicar i competir en enduro o tot terreny, com també se li deia. Tot i que alguns pilots seguien en motocròs o s'hi iniciaven, com Josep Gázquez o Dani Fonoll (al qual ens referirem més endavant), l'enduro tenia la facilitat de poder-se practicar, sense l'inconvenient de desplaçar-se als circuits. En aquest context, destaquen especialment els germans Font, Joan i Jordi, tant en la pràctica esportiva com en l'organització d'esdeveniments al nostre poble i a la comarca. Jordi Font va ser campió provincial d'Enduro Júnior 75 cc i 11è al Campionat Europeu (1981), 4rt al Campionat d'Espanya Sènior 80 cc (1982) i 9è Campionat Europeu (1983). L'any 81 va preferir participar en la prova europea que se celebrava al nostre poble que en la del Campionat d'Espanya, on tenia bons resultats.

Joan Font, que ens deixà recentment, col·laborà activament en tot allò relacionat amb l'enduro on també tingué èxits esportius. Junt amb Rafel Mestre van participar en el Campionat de Catalunya de Resistència d'Enduro, per parelles (1988). L'equip format per Joan Font, Rafel Mestre, Jordi Albà i Jordi Font, va guanyar les 24 hores de Moià, en la categoria de 4 temps, aquell mateix any.



Pere Jacas, en una cursa del campionat de Catalunya de motocròs a Esplugues de Llobregat. Pilota una Montesa Cappra 250 VB.



En Josep Mestre, en acabar una cursa, amb el seu amic i company de motocròs, l'Arturo Avilés.



Jordi Font, campionat d'Europa d'Enduro 1981. Tram cronometrat a la masia de Can Bertran.





Jordi Font, Rafel Mestre, Joan Font amb el seu fill i un jove Albert Salido. La foto es va fer a les 24 hores de Mojà.



En Jordi Albà en la prova d'acceleració al Primer Enduro de Sant Pau el 1984. Recta de Solers.



Pere Humà en plena acció amb una Ancillotti PS80.

Altres pilots han estat Josep Marcer, que va participar en proves del Campionat d'Espanya i Pere Humà, que va guanyar el Campionat de Catalunya d'Enduro, en categoria Júnior 80 cc amb Rijeju, l'any 1989.

En aquest ambient, barrejant afició i competició, sorgeixen molts aficionats a la motocicleta de muntanya, com en Joan Robert (*Xurrilla*) i en Pere Font. També és va crear el *Dragon's Team*, que agrupava bona part d'aquests pilots com Josep Riba, Albert Miret o els cosins Pere i Albert Salido. A l'Albert, ens hi referirem més endavant.

Tot i la forta presència del motocròs i de l'enduro en aquesta breu història, altres ribetans i ribetanes van trobar en disciplines com el trial, la velocitat o l'automobilisme o combinant diverses d'elles, el seu esport de motor. Amb risc de deixar-nos alguns, en fem un ràpid esment.

En Miquel Bertran, després de ser campió en trialsín, va practicar trial; en Jordi Puig va ser campió d'Espanya de trial juvenil amb Montesa Cota 242 (1985); i l'Enric Mateo que va competir en trials de clàssiques, amb Montesa Cota 247, on va obtenir una tercera posició als 2 Dies de Trial Internacional de Cabrianes (2005).

I en cotxes, podem esmentar en Josep Bertran, en travessa de desert, en Josep Maria Baqués, pilot de rallis i l'Eva Rossell, com copilot de rallis i recentment en proves de regularitat.

## Anys noranta a l'actualitat: Fonoll, Salido i els més joves

En motos de velocitat, destaca en Lluís Albà, que acumulà en pocs anys un molt bon palmarès: primera posició al Campionat de Catalunya de Pujades d'Asfalt, categoria Sport Sèrie (1993), l'Albert Albà, tercer classificat en les Pujades d'Asfalt, categoria Sport Sèrie i en Pere Pascual.

També en velocitat recordem el *Team Monser*, fundat l'any 1992 per José González Casado. El seu fill Carlos va ser subcampió de Catalunya de clàssiques amb una Bultaco de 250 cc (1994). A les diferents participacions en les 24 h de Montmeló entre 1999 i 2003 destaquem el segon lloc l'any 2000 i el primer lloc l'any 2001 a la categoria Super Esport. A part de Carlos González també van formar part dels equips Lluís Albà, Salva Farran, que va regentar durant poc temps un taller de reparació de motocicletes a Ribes, i José Luis Pantrigo (Perla) com a mecànic de l'equip.

Després d'iniciar-se als 10 anys en categories infantils, Daniel Fonoll Romeu va quedar 3r classificat al Campionat de Catalunya de Motocròs Juvenil de 80 cc, (1989) va participar al Supercross Internacional de Barcelona, l'any 1993 i 1994. A partir d'aquí compaginà motocròs i enduro participant al Campionat d'Espanya d'Enduro i el de Catalunya de Resistència en diferents categories on es va proclamar campió els anys 1999, 2001, 2002 i 2003.



Josep Marcer Font al Campionat d'Espanya d'Enduro a Igualada al 1985, categoria Júnior, amb una KTM.



El Dragon's Team. D'esquerra a dreta, a la fila superior l'Albert Miret, Troyano, Josep Riba, Joan Font, Jordi Albà, Rafel Mestre. Asseguts, Pere Salido i Jordi Font.



Joan Font (4), en una cursa de motocròs a la platja.



Miquel Bertran, amb una Montesa Cota 200.





Jordi Puig.



Enric Mateo, amb una Montesa Cota 330.



Lluís Albà.



Team Monser.

En Daniel també va participar en diferents proves internacionals, com l'Enduro Beach de Castelló (2003), l'Enduro de Sitges, puntuable pel mundial (2008), o l'Enduro Le Touquet a França (2010).

L'Albert Salido, al qual ens hem referit en els seus inicis en l'enduro, va guanyar el Campionat d'Espanya d'Enduro Junior 250 cc (1998), el de Sènior B 4T (1999), els Campionats de Catalunya de Resistència, entre el 2001 i el 2003, a més de participar en rutes internacionals i en el Ralli París-Dakar (2014).

Pel que fa a les generacions més joves, Jordi i Adrià Font, fills de Jordi Font, han seguit els passos del seu pare, i han obtingut bons resultats en els Campionats de Catalunya d'Enduro. El Jordi va ser 3r al Campionat Junior 125 cc (2014) i l'Adrià guanyà el Campionat d'Espanya i el de Catalunya d'Enduro Juvenil 85 cc (2014).

En trial destaca la Sofia Pedrosa, filla del sitgetà Josep Pedrosa, que als anys 80 corria en motocròs. Sofia va guanyar el Campionat d'Espanya de Trial Femení B (2006) i l'Albert Albea que amb 16 anys va quedar 3r a la categoria Open del Campionat de Catalunya de Trial (2006).

I no només tenim ribetans pilotant. També n'hi tenim d'altres que fan possible que els pilots competeixin. En Marc Roca pertany a l'Audi Sport Team Abt. És cap de projecte DTM i enginyer de carreres, des del 2015. I l'Albert Salido, que treballa als equips KTM i Honda en dues copes: la Red Bull Rookies Cup, que cobreix Europa, i en l'Àsia Talent Cup dins la infraestructura de Dorna-Moto GP.



No voldríem oblidar-nos d'esmentar els comerços locals que van patrocinar aquests pilots, sense el suport dels quals no haguessin estat possibles els èxits assolits: Supermercats Can Torreta, Electrodomèstics Fonoll, Pastisseria Serarols-Nin i Geladeria La Xixonenca i aquells negocis relacionats amb el motor, principalment els tallers de motocicletes.

## L'enginy dels ribetans

No tot és donar gas, córrer i competir, ens cal una bona màquina. Llavors és quan l'enginy s'aguditza i sorgeixen idees que, amb esforç i treball, s'acaben materialitzant. A continuació teniu diferents experiències, cadascuna amb la seva història al darrere.

L'any 1975 es va incorporar la categoria de 75 cc al Campionat d'Espanya de Motocròs i les marques catalanes van preparar algunes unitats. Gimson va optar per facilitar el material necessari per desenvolupar un motor a qui volgués agafar el repte i en Dani Fonoll i Toni Mataró, amb la col·laboració de José Luis Pantrigo (*Perla*), van dissenyar i muntar una màquina per competir. Pilotada per Jaume Bufí (*Pat*), va participar en diverses curses fins que el material facilitat per la marca es va exhaurir.

Al principi dels anys vuitanta les màquines de trial amb motor de quatre temps van començar a causar furor entre els aficionats, però molt pocs podien fer realitat el somni per l'alt cost que tenien. Genís Mataró, Andreu Macià i Josep Pérez no s'ho van pensar i, a partir d'una Ducati 175 i una Bultaco Pursang 125, van crear la "Jafra".



Pere Pascual.



Dani Fonoll i Albert Salido.



Albert Salido al Dakar, 2014.



Marc Roca al campionat DTM.





Adrià i Jordi Font Parera.



Sofia Pedrosa al Campionat de Trial Femení que es va celebrar als voltants de Ribes.



L'Albert Albea entrenant prop de Ribes amb una Montesa Cota 315R.

Va ser construïda entre el taller de Ribes i el port d'Aiguadolç, a Sitges. Després d'anys d'abandonament, Joan Merlos, mecànic i col·leccionista de Sitges, la va restaurar i actualment és l'única supervivent d'aquells antics "invents".

Poc després, els germans Joan i Jordi Font, inspirant-se en la idea del model de trial, van transformar una vella Ducati Road 350 en una moto d'enduro, la "Jafra d'enduro". Malauradament aquesta la van robar d'un pàrquing i s'ha perdut per sempre. El diari *Solo Moto* va publicar, el març de 1984, un reportatge de les dues unitats.

Recentment, els germans Albert i Eric Albea, després de viatjar per diferents països asiàtics, van tornar amb la idea de fabricar una moto de trial popular. El projecte neix després de veure les dificultats i les traves duaneres per adquirir motos i recanvis en aquells països. L'element clau és el motor: un 4T dissenyat per Honda i que, un cop expirada la patent, molts fabricants han produït en massa cosa que es tradueix en la facilitat de compra i disponibilitat de recanvi. La resta de la moto ha estat dissenyada i construïda per ells mateixos.

L'Albert Albea ha continuat evolucionant el projecte substituint el motor de combustió per un d'elèctric per adequar-se a les tendències actuals i contribuir a minimitzar l'impacte de l'accés motoritzat al medi. El repte tècnic ha estat conservar l'embragatge i la caixa de canvis, imprescindibles per a la pràctica del trial.

A banda d'aquests enginys també cal esmentar els nombrosos ribetans aficionats a col·leccionar

vehicles antics i clàssics i que molts restauren i posen a punt ells mateixos. Una bona mostra d'això va ser el centenar de vehicles que es van aplegar a la plaça de l'Església, el passat 10 de juliol de 2022, amb motiu de la presentació del Club.

## Encarant el futur del motor a Sant Pere de Ribes

Revisant sintèticament el que ens ha dut fins aquí, acollim amb fermesa les noves tecnologies, les que ens endinsen en un món més net i més sostenible i, en definitiva, més saludable. Moltes propostes demostren que ens podem moure, treballar i gaudir -fins i tot competir- amb vehicles elèctrics i d'altres alternatius als del motor de combustió.

Un exemple va ser la iniciativa que es va endegar al nostre municipi amb el circuit de motocròs amb motos elèctriques, creat per Dani Sauret, inaugurat el 2014 i que va tancar, definitivament a causa d'un incendi el 2020.

Caldrà empènyer totes aquestes iniciatives, tant en els vehicles públics com privats, per tal de poder combinar la sostenibilitat amb el desplaçament i amb el moviment que els vehicles a motor -cotxes, motos i el que vingui...- ens proporcionen com a mitjà de transport, però també com a font de plaer i d'esportivitat.



La Gimson. José Luis Pantrigo (Perla), Toni Mataró, Jaume Butí (Pat) i Daniel Fonoll Castellví.



Les Jafra, de trial i enduro. Joan Font i Toni Mataró.



La Jafra de trial en el seu estat actual.



Albert Albea en acció amb la Fantom 4T.



## Agraïments

Aquesta iniciativa no hauria estat possible sense la col·laboració de les següents persones. A totes elles el nostre agraïment.

Lluís Albà  
Arturo Avilés  
Doli Bertran  
Gerard Bertran  
Josep Bertran  
Miquel Bertran  
Jaume Corella  
Laura Cucurull  
Daniel Fonoll Castellví  
Daniel Fonoll Romeu  
Jordi Font  
Xavier Garriga  
Josep Gázquez  
Joan Giralt  
Merce Giralt  
David Guillaumes  
Carlos González  
Pere Humà  
Isabel Jacas  
Maria Marcer  
Toni Mataró  
Joan Merlos  
Anna Maria Mestre  
Nemesi Mestre  
Rafel Mestre  
Josep Miret  
Mercè Miret  
Esteve Molero  
Miriam Ojeda  
Pere Pascual  
José Pedrosa  
Laura Pérez  
Josep Anton Pons  
Jordi Puig  
Montse Ràfols  
Marc Roca  
Marcel Ricart  
Albert Salido  
Daniel Sauret  
I a totes aquelles persones que ens han acompanyat, d'una forma o altra.

## Crèdits

Enric Mateo, Lluís Giralt i David Duran, pels textos  
Jordi Font i Marc Riba, pels seus coneixements  
Eva Rossell, per les correccions  
Jordi Vendrell, pel disseny gràfic

Totes les imatges d'aquesta exposició s'han obtingut de fonts lliures o facilitades pels seus protagonistes, familiars o amics.

## Junta Ribes Motor Club

Enric Mateo Viladomat – president  
Xavier Tous Font – vicepresident  
Lluís Giralt Vidal – secretari  
Josep Maria Roig Moreno – tresorer  
Albert Albea Castell – vocal  
Laia Bertran José – vocal  
Ferran Bonet Martí – vocal  
Eva Rossell Llor – vocal  
Jordi Vendrell Moreno – vocal

## En el record

Jaume Butí  
Joan Font  
Genís Mataró  
Josep Mestre  
Joan Robert  
I tots aquells aficionats i aficionades que ens han deixat abans d'hora.





Ajuntament  
Sant Pere de Ribes

**RIBES**  
MOTOR CLUB



@ribesmotorclub



www.ribesmotorclub.cat



info@ribesmotorclub.cat