

RAL·LI INTERNACIONAL DE COTXES D'ÈPOCA



67^È
RAL·LI
BARCELONA
SITGES

5-6 D'ABRIL 2025

WWW.RALLYBARCELONASITGES.COM

ORGANITZADORS / ORGANIZADORES:



PATROCINADORS / PATROCINADORES:



COLLABORADORS / COLABORADORES:

Generalitat de Catalunya, Servei Català de Trànsit

Ajuntaments de:

Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Sant Boi de Llobregat i Viladecans



PRESENTACIÓ

DAVID ROSELL RICART

President de Foment de Sitges



Organitzar el Ral-li és un viatge en sí mateix: un recorregut de corbes i accelerades que ens porta, any rere any, a la gran cita amb participants, patrocinadors i públic.

1:30 de la nit, d'una nit qualsevol entre els mesos d'octubre i desembre de qualsevol any des del 2015. Tanco el portàtil i dormo profundament fins que, amb el primer tren, un clic màgic que no sé com apagar, salta i em recorda que encara no he contestat el correu d'un nou participant que té una il·lusió enorme per participar al Ral-li, que cal enviar la documentació pel permís i que s'ha de buscar un lloc per dinar per als voluntaris.

Aquestes 3 petites tasques multiplicades per 2 s'acumulen al dia a dia de l'organització del Ral-li, a més del nostre entorn laboral i de la conciliació amb la vida familiar, que, per sort, entén, comparteix i viu aquesta experiència.

L'any entre Ral-lis és com la carretera de les Costes: comença amb un rush inicial per establir quan abans millor la data de la propera edició, i arriba la primera baixada després de comunicar-la a la primera P de la tríada del Ral-li: els Participants. Arriba el relax, aire fresc i temps per dormir i, de sobte... embranzida cap al segon tram de corbes, la segona P de la tríada fonamental per a qualsevol entitat: els Patrocinadors.

Sense la confiança que dipositen en l'espectacle, no seria possible tirar endavant el Ral-li. Gràcies! De sobte, la carretera es desdobra i calçades paral·leles requereixen tota l'atenció possible: els patrocinadors amb el seu calendari per la

dreta, els participants àvids d'informació, de novetats i de conèixer on serà el dinar de la següent edició per l'esquerra... i avançant per on poden, la logística, impremta, transports i mil tasques més que van traient el cap a mesura que arribem a les dates...

Les corbes se succeeixen una rere l'altra i, de tant en tant, una pujada fa prémer més l'accelerador per complir els temuts terminis administratius... però també hi ha baixades que ens permeten refredar una mica el motor per encarar l'últim tirapit i enllestir tota la feina abans d'arribar al punt més alt de les Costes, on, a partir d'allà, la plàcida baixada amb la vista posada al Port de Sitges-Aiguadolç, amb l'església al fons, fa que encarem el cap de setmana del Ral-li amb el motor a punt, els pneumàtics escalfats i el somriure a la cara per trobar-nos amb la tercera P de la tríada del Ral-li: vosaltres... el Públic.

Arrenquem?

PRESENTACIÓN

Organizar el Rally es un viaje en sí mismo: un recorrido de curvas y acelerones que nos lleva, año tras año, a la gran cita con participantes, patrocinadores y público.

1:30 de la noche, de una noche cualquiera entre los meses de octubre a diciembre de cualquier año desde 2015. Cierro el portátil y duermo profundamente hasta que, con el primer tren, un clic mágico que no sé cómo apagar, salta y me recuerda que todavía no he contestado el correo de un nuevo participante que tiene una ilusión enorme por participar en el Rally, que hay que enviar la documentación por el permiso y que hay que buscar un lugar para dar de comer a los voluntarios.

Estas 3 pequeñas tareas multiplicadas por 2 se acumulan en el día a día de la organización del Rally, más nuestro entorno laboral, más la conciliación con la vida familiar, que, por suerte, entiende, comparte y vive esta experiencia.

El año entre Rallies es como la carretera de Les Costes, empieza con un rush inicial para establecer cuanto antes mejor la fecha de la próxima edición, y llega la primera bajada tras comunicarla a la primera P de la tríada del Rally, los Participantes. Llega el relax, aire fresco y tiempo para dormir, y de repente... despegue hacia el segundo tramo de curvas, la segunda P de la tríada fundamental para cualquier entidad, los Patrocinadores.

Sin la confianza que depositan en el espectáculo no sería posible sacar adelante el Rally. ¡Gracias! De repente, la carretera se desdobra y calzadas paralelas requieren toda la atención posible, patrocinadores con su calendario por la derecha, los participantes ávidos de información, de nove-

dades y de conocer dónde se hará la comida de la siguiente edición, por la izquierda... y avanzando por donde pueden, la logística, imprenta, transportes y mil tareas más que van sacando la cabeza a medida que llegamos a las fechas...

Las curvas se suceden una tras otra y, de tanto en tanto, una subida hace pisar más el acelerador para cumplir los temidos plazos administrativos... pero también hay bajadas que nos permiten enfriar un poco el motor para encarar el último repecho y terminar todo el trabajo antes de llegar al punto más alto de las Costas, donde a partir de allí, la plácida bajada con la vista puesta en el Puerto de Sitges – Aiguadolç, con la iglesia al fondo, hace que encaremos el fin de semana del Rally con el motor a punto, los neumáticos a punto y la sonrisa en la cara para encontrarnos con la tercera P de la tríada del Rally, vosotros... el Público.

¿Arrancamos?

SALUTACIÓ / SALUDO

AURORA CARBONELL I ABELLA

Alcaldesa de Sitges



EL MOTOR HISTÒRIC TORNA A LA VILA

La 67ena edició del Ral·li Internacional de Cotxes d'Època Barcelona-Sitges és un esdeveniment molt esperat, que celebra la història de l'automoció amb una impressionant mostra de vehicles antics. Aquella vocació original de crear esdeveniments únics a Sitges es manté amb la il·lusió, l'esforç i la dedicació d'una organització que enguany compta amb 79 automòbils fabricats fins al 1928 i 10 motocicletes fins al 1938.

Aquest ral·li tan peculiar i tan nostre és el de més prestigi del sud d'Europa en el seu àmbit i tornarà a tenir el pas per la paisatgística Carretera de les Costes un dels moments més fotografiats. El trajecte entre Barcelona i Sitges del pròxim 6 d'abril culminarà, però, amb la gran rebuda que Sitges brinda als participants.

La tradició del Ral·li, que va començar el 1959, ha perdurat gràcies a l'esforç de Foment de Sitges i l'Ajuntament, que han treballat conjuntament per oferir activitats úniques.

La màgia de veure en directe i en funcionament aquests vehicles d'època, amb els seus ocupants vestits a l'estil dels anys que simbolitza cada cotxe, és insubstituïble. El Ral·li continua tenint l'èxit que van saber trobar els primers organitzadors i manté l'atracció de milers de visitants cap a Sitges, convertint aquest diumenge en un dels més concorreguts de l'any. Aquesta història d'èxit es manté perquè assistir al Ral·li és una oportunitat per viatjar en el temps i reconnectar amb el patrimoni històric de l'automoció.

Com a Alcaldesa, vull expressar el meu agraïment a tots els que han fet possible aquesta edició del Ral·li i desitjo que tothom gaudeixi al màxim d'aquesta experiència única. La singularitat del nostre Ral·li ens projecta, un cop més, com a destinació amb uns atractius imbatibles que lliguen la tradició i l'essència de Sitges amb la modernitat del segle XXI.

Visca el Ral·li i Visca Sitges!

EL MOTOR HISTÓRICO REGRESA A LA VILA

La 67ª edición del Rally Internacional de Coches de Época Barcelona-Sitges es un evento muy esperado, que celebra la historia de la automoción con una impresionante muestra de vehículos antiguos. Aquella vocación original de crear eventos únicos en Sitges se mantiene viva gracias a la ilusión, el esfuerzo y la dedicación de una organización que este año reúne 79 automóviles fabricados hasta 1928 y 10 motocicletas hasta 1938.

Este rally, tan peculiar y tan nuestro, es el más prestigioso del sur de Europa en su ámbito y volverá a tener en el paso por la pintoresca Carretera de les Costes uno de sus momentos más fotografiados. El trayecto entre Barcelona y Sitges del próximo 6 de abril culminará, como es tradición, con la gran acogida que Sitges brinda a los participantes.

La tradición del Rally, que comenzó en 1959, ha perdurado gracias al esfuerzo de Foment de Sitges y del Ayuntamiento, que han trabajado conjuntamente para ofrecer actividades únicas.

La magia de ver en directo y en funcionamiento estos vehículos históricos, con sus ocupantes vestidos al estilo de la época que representa cada coche, es insubstituïble. El Rally sigue teniendo el éxito que supieron encontrar sus primeros organizadores y mantiene su capacidad de atracción para miles de visitantes que acuden a Sitges, convirtiendo ese domingo en uno de los más concurridos del año. Esta historia de éxito continúa porque asistir al Rally es una oportunidad para viajar en el tiempo y reconnectar con el patrimonio histórico de la automoción.

Como alcaldesa, quiero expresar mi agradecimiento a todas las personas que han hecho posible esta edición del Rally y deseo que todo el mundo disfrute al máximo de esta experiencia única. La singularidad de nuestro Rally nos proyecta, una vez más, como un destino con unos atractivos imbatibles que unen la tradición y la esencia de Sitges con la modernidad del siglo XXI.

¡Viva el Rally y Viva Sitges!

SALUTACIÓ / SALUDO

DAVID ESCUDÉ

Regidor d'Esports Ajuntament de Barcelona



COTXES D'ABANS, ENTUSIASME D'AVUI

Un any més, torna a la nostra ciutat un dels esdeveniments clàssics de l'agenda esportiva, social i cultural. La 67a edició del Ral·li de Cotxes d'Època Barcelona-Sitges omplirà de nou els carrers d'autenticitat, estil i cultura del motor. Com marca la tradició, aquesta trobada única de vehicles fabricats abans del 1928 segueix captivant el públic amb el seu valor històric i la seva bellesa atemporal.

Com a punt d'inici del ral·li, l'esdeveniment arrencarà a Barcelona i recorrerà 46 quilòmetres passant per diversos municipis fins arribar a Sitges. Al llarg del trajecte, els cotxes circularan per paisatges emblemàtics, en l'ambient festiu que caracteritza aquesta celebració.

Aquesta cita no seria el que és sense la implicació de totes les persones participants, que no només aporten els seus vehicles excepcionals, sinó que també es vesteixen amb indumentària antiga per completar una experiència que va més enllà de l'automoció.

Amb més de sis dècades de trajectòria, el ral·li s'ha convertit en una expressió viva de la memòria col·lectiva i una oportunitat per apropar-se a una manera de viure i conduir que forma part del patrimoni cultural. Les persones aficionades al motor o qualsevol curiós o curiosa que vulgui gaudir d'aquesta jornada lúdica ja poden apuntar la data a la seva agenda. Us esperem el diumenge 6 d'abril per compartir l'admiració per aquestes màquines que han resistit el pas del temps.

Una nova edició per continuar escrivint la història d'una tradició estimada i admirada per generacions.

COCHES DE ANTES, ENTUSIASMO DE HOY

Un año más, vuelve a nuestra ciudad uno de los eventos clásicos de la agenda deportiva, social y cultural. La 67ª edición del Rally de Coches de Época Barcelona-Sitges llenará de nuevo las calles de autenticidad, estilo y cultura del motor. Como marca la tradición, este encuentro único de vehículos fabricados antes de 1928 sigue cautivando al público con su valor histórico y su belleza atemporal.

Como punto de inicio del rally, el evento arrancará en Barcelona y recorrerá 46 kilómetros pasando por varios municipios hasta llegar a Sitges. A lo largo del trayecto, los coches circularán por paisajes emblemáticos, en el ambiente festivo que caracteriza esta celebración.

Esta cita no sería lo que es sin la implicación de todas las personas participantes, que no solo aportan sus vehículos excepcionales, sino que también se visten con indumentaria antigua para completar una experiencia que va más allá de la automoción.

Con más de seis décadas de trayectoria, el rally se ha convertido en una expresión viva de la memoria colectiva y una oportunidad para acercarse a una forma de vivir y conducir que forma parte del patrimonio cultural. Las personas aficionadas al motor, o cualquier curioso o curiosa que quiera disfrutar de esta jornada lúdica, ya pueden apuntar la fecha en su agenda. Os esperamos el domingo 6 de abril para compartir la admiración por estas máquinas que han resistido el paso del tiempo.

Una nueva edición para seguir escribiendo la historia de una tradición querida y admirada por generaciones.

SKODA | 130
YEARS

Hi ha una cosa millor
que marcar una època.

Marcar-les totes.



Škoda, nascuda el 1895,
patrocina el Ral·li Barcelona - Sitges



HISTÒRIA DEL RAL·LI – III EDICIÓ – 1961

DAVID ROSELL RICART

En un entorn digital com el d'avui en dia, una de les coses que trobo a faltar és l'olor a arxiu, a paper de fa 65 anys. És per això que, quan preparam el programa de cada edició, m'és un tot un plaer capbussar-me entre els documents històrics que mantenim a Foment de Sitges i ens permeten recordar com era el Ral·li en les seves primeres dècades d'existència.

A l'any 1961, després de l'ocurrència d'un grup d'amics que va tenir un èxit aclaparador dos anys abans, i havent celebrat una segona edició que els hi va donar ànims per continuar amb aquesta iniciativa, el Ral·li es trobava amb molts reptes per superar. Entre ells, mantenir-se a l'alçada de les expectatives del III Rally de Coches de Època Barcelona-Sitges.

En aquesta edició es va permetre la inscripció de cotxes produïts fins el 1922. Com que la proposta havia tingut tant bona acollida, i a més se celebrava en les dates properes al Carnaval, la condició d'anar vestits d'acord a l'època del vehicle donava encara molt més ambient a l'esdeveniment. La prova va mantenir les mateixes directrius que la segona edició, amb un Jurat de l'Elegància que valoraria les vestimentes dels participants, homes, dones i nens, durant l'esmorzar ofert per l'organització al Parc de la Ciutadella. D'aquesta manera es consolidava com un dels trets distintius de la prova, que sempre ha donat una gran importància a la indumentària dels seus participants.

Les cròniques de l'època destacaven la popularitat creixent del Ral·li. Cada cop més cotxes inscrits atreïen a un públic més nombrós i incuriosit, que seguia la prova des del seu mateix inici, al passeig de Sant Joan. Des d'allà, la caravana es dirigia cap a la plaça de Sant Jaume per prendre la sortida

oficial. Els cotxes enfilaven cap a la plaça Espanya seguint una ruta que els portava per Ferran, Rambles, plaça Catalunya i passeig de Gràcia, tot girant a l'esquerra quan arribaven a l'alçada de l'avinguda José Antonio, avui Gran Via de les Corts Catalanes. La carretera de Castelldefels i, finalment, la de les Costes del Garraf, acabaven de dibuixar un itinerari que a la avui dia respecta els seus punts de referència més significatius.





Una de les millores adoptades en aquella edició, en resposta a les suggerències rebudes després de l'edició anterior, va ser la posada en servei d'un grup de motoristes que acompanyava la caravana i feia de suport als participants amb "pana", acció que l'any passat es va recuperar després de més de cinc dècades sense fer-se necessari.

Amb tot, poques "panes" va haver-hi, i així, la gran majoria de cotxes va poder arribar a disputar la prova de regularitat en un tram determinat de les costes del Garraf, entre els quilòmetres 22 i 32, fet pel qual es denominava "Rally".

El suport del comerç local no va faltar, i seguint l'exemple de l'any anterior, 29 establiments van oferir un gran espectacle, engalanant els seus aparadors amb motius i vestimentes d'època. La majoria d'aquests establiments només queden a la memòria dels que van viure aquella època: Massó, Sales, Perfumeria Araceli, Bodega la Candelària, L'Estrella, Casa Dasca, Impremta Puig o Calçats la Gacela entre d'altres...

Com en les anteriors ocasions, el Ral·li va superar amb nota aquesta edició i, poc després de finalitzar, els membres de la Junta de Fomento del Turismo de Sitges -així s'anomenava a l'època l'entitat de l'organitza-, ja començaven a preparar l'edició de l'any següent.

Tot canvia per seguir igual. 65 anys després, ja pensem en la 68a edició.



HISTORIA DEL RALLY – III EDICIÓN – 1961

En un entorno digital como el de hoy en día, una de las cosas que echo de menos es el olor a archivo, a papel de hace 65 años. Por eso, cuando preparamos el programa de cada edición, para mí es todo un placer sumergirme entre los documentos históricos que conservamos en Foment de Sitges y que nos permiten recordar cómo era el Rally en sus primeras décadas de existencia.

En 1961, tras la ocurrencia de un grupo de amigos que había sido un éxito rotundo dos años antes, y después de haber celebrado una segunda edición que les dio ánimos para continuar con la iniciativa, el Rally se enfrentaba a numerosos retos. Entre ellos, mantenerse a la altura de las expectativas del III Rally de Coches de Época Barcelona-Sitges.

En esta edición se permitió la inscripción de coches fabricados hasta 1922. Dado que la propuesta había tenido tan buena acogida, y además coincidía con las fechas cercanas al Carnaval, la condición de ir vestidos de acuerdo con la época del vehículo aportaba aún más ambiente al evento. La prueba mantuvo las mismas directrices que la segunda edición, con un Jurado de la Elegancia que valoraba la vestimenta de los participantes —hombres, mujeres y niños— durante el desayuno ofrecido por la organización en el Parc de la Ciutadella. De este modo, se consolidaba uno de los rasgos distintivos de la prueba, que siempre ha dado una gran importancia a la indumentaria de sus participantes.

Las crónicas de la época destacaban la creciente popularidad del Rally. Cada vez más coches inscritos atraían a un público más numeroso y curioso, que seguía la prueba desde su inicio en el paseo de Sant Joan. Desde allí, la caravana se dirigía hacia la plaza de Sant Jaume para tomar la salida oficial. Los coches avanzaban hacia la plaza España siguiendo un recorrido que los llevaba por Ferran, las Ramblas, plaza Catalunya y paseo de Gràcia, girando a la izquierda al llegar a la altura de la avenida José Antonio, hoy Gran Vía de les Corts Catalanes. La carretera de Castelldefels y, finalmente, la de las Costas del Garraf, terminaban de dibujar un itinerario que, a día de hoy, respeta sus puntos de referencia más significativos.





ME

SITGES
TERRAMAR

Gaudeix de la millor gastronomia
del Mediterrani.

Un espai a primera línia de mar on viure una experiència única.

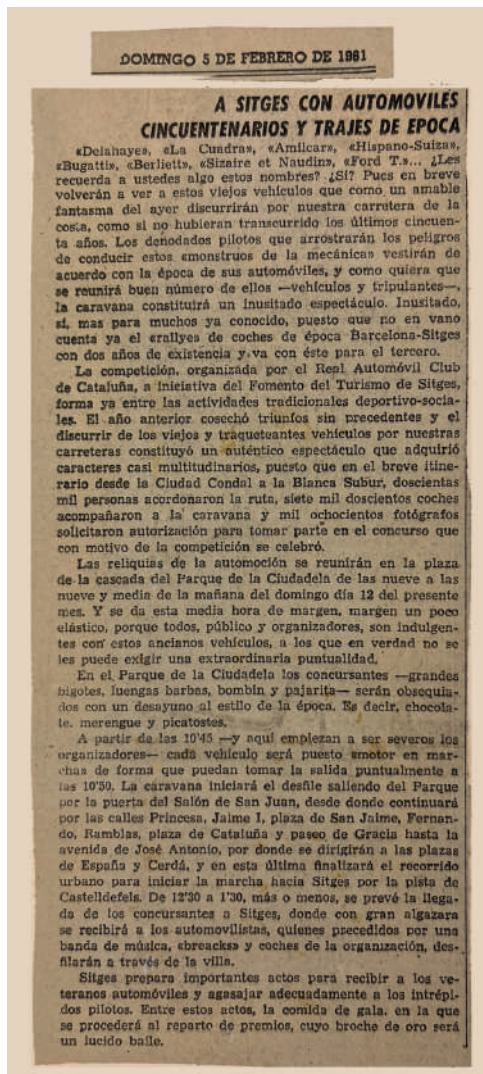
BESOBBEACH
SITGES

Una de las mejoras adoptadas en aquella edición, en respuesta a las sugerencias recibidas tras la edición anterior, fue la puesta en marcha de un grupo de motoristas que acompañaban la caravana y daban apoyo a los participantes en caso de avería, una iniciativa que el año pasado se recuperó después de más de cinco décadas sin considerarse necesaria.

Con todo, hubo pocas averías y, así, la gran mayoría de los coches pudo completar la prueba de regularidad en un tramo determinado de las Costas del Garraf, entre los kilómetros 22 y 32, lo que le daba al evento su denominación de "Rally".



El apoyo del comercio local no faltó y, siguiendo el ejemplo del año anterior, 29 establecimientos ofrecieron un gran espectáculo, engalanando sus escaparates con motivos y vestimentas de época. La mayoría de estos establecimientos solo quedan en la memoria de quienes vivieron aquella época: Massó, Sales, Perfumería Araceli, Bodega La Candelaria, L'Estrella, Casa Dasca, Imprenta Puig o Calzados La Gacela, entre otros...

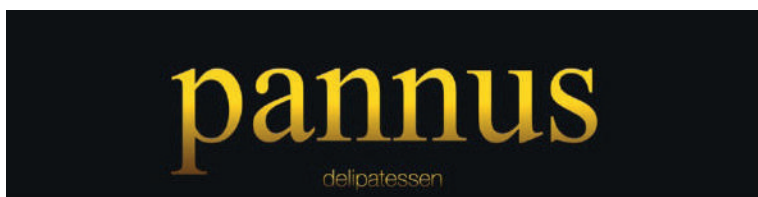


Como en las ocasiones anteriores, el Rally superó con éxito esta edición y, poco después de finalizar, los miembros de la Junta de Fomento del Turismo de Sitges —así se llamaba la entidad organizadora— ya comenzaban a preparar la edición del año siguiente.

Todo cambia para seguir igual. 65 años después, ya pensamos en la 68ª edición.



JOLONCH
XOCOLATA A LA PEDRA
D'AGRAMUNT DES DE 1770



Fes-te del RACC

El RACC t'ofereix la millor assistència mecànica les 24 hores al dia, els 365 dies a l'any.

SERVEI D'ASSISTÈNCIA

☎ 900 357 357 | 🌐 racc.cat
📱 📺 📷 📞 | 📞 696 861 660



Hhi som per ajudar

RACC
Mobility
Club

DES DE  1991

PERE VENTURA

✦ CAVA ✦



LA PERSONALITAT
ÉS L'ÚNIC QUE
ENS PERTANY

Pere Ventura

WWW.PEREVENTURAGROUP.COM

MARTÍ MUJAL VIÑALS: L'AMOR PEL COTXE D'ÈPOCA

GABY ESONO

Explicuem la història d'un dels participants més fidels del Barcelona-Sitges, tal com en el seu dia ho va ser Joan, el seu pare, a qui recordem conduint el seu carismàtic Elizalde de 1918 a cel obert, "com ha de ser", per la carretera de les Costes del Garraf. La de Martí és la trajectòria d'un gran col·leccionista que potser no es fa notar, però que sempre té assenyalada en vermell la data del Ral-li, l'esdeveniment que cada any li permet donar curs a la seva passió pel vehicle històric.

Dedicat a la construcció amb fusta, dirigint des de 1989 l'empresa que va fundar el seu avi el 1930, Martí Mujal és sens dubte el fill que va seguir amb més determinació els passos del seu pare. Sent la tercera generació de la família al capdavant de la companyia, li resulta fàcil fer broma amb el tòpic dels nets que hereten un negoci, encara que ho fa amb la tranquil·litat de qui fa la impressió de no estar preocupat pel futur. Alguna cosa hi té a veure el fet que els membres de la quarta generació, els seus fills Joan (40) i Jordi (35), fa temps que treballen amb ell.

Als seus 60 anys, quan mira enrere i pensa com era la seva infància, Martí no s'hauria imaginat mai que un dia tindria una col·lecció de 53 cotxes

històrics i una desena de motos. Això no obstant, a la seva memòria roman ben viu el dia que el seu pare va arribar a casa amb un Citroën 5 CV vermell: "Recordo aquell moment com si fos ahir. Devia tenir uns 13 o 14 anys. Fins aleshores, a casa no hi havia cap cotxe clàssic, i de sobte, aquell petit Citroën es va convertir en el centre de la nostra atenció", explica amb nostàlgia.

De petit, Martí havia acompanyat alguna vegada el seu pare a veure el Ral-li, de manera que a casa l'interès pel vehicle d'època existia des de feia molt de temps



Cal dir que el món dels cotxes no era aliè a la família. El juganer Mini blanc que feia servir la seva mare era el cotxe del dia a dia, inconfusible perquè als laterals hi duia retolat el nom dels seus cinc fills -Asun, Rosa, Martí, Manuel i Joan-. El senyorial Mercedes 280 SE, en canvi, era el mitjà de transport dels grans viatges, com aquell que van fer a París "amb vuit ocupants" a bord. A més, de petit, Martí havia acompanyat alguna vegada el seu pare a veure el Ral·li, de manera que a casa l'interès pel vehicle d'època existia des de feia molt de temps.

En qualsevol cas, res feia preveure que l'arribada d'aquell petit Citroën -amb el qual, a més, Joan va participar per primera vegada a la nostra prova- suposaria el començament d'una col·lecció que es va anar enriquint amb una nova adquisició cada any: "Nosaltres no venem cotxes", assegura contundent després d'haver-nos mostrat els vehicles que van formar part de la seva infantesa.

Tot i així, reconeix que no és una norma inquebrantable. "No dispo de tant d'espai com m'agradaria i m'estic plantejant deixar anar algunes unitats per aconseguir amb algun vehicle de més valor", confessa. L'elecció no seria senzilla, ja que la seva col·lecció inclou joies de tot tipus, moltes d'elles ja



centenàries, que comparteixen espai amb curiositats més modernes, com un Citroën CX que havia pertangut a Johan Cruyff.

Ara bé, el que no sortirà, de cap manera, és l'Elizalde, el cotxe al qual guarda més estima i el valor del qual, també per motius sentimentals, és incalculable. "Sempre hem tingut aquest cotxe, va ser el primer que vam restaurar nosaltres mateixos, amb l'ajuda de Francesc Palau pare" -un altre dels participants clàssics de la prova-. "És el que va conduir el meu pare mentre va poder, i és el que porto jo des d'aleshores". Dirigir l'empresa, mantenir i continuar enriquint la col·lecció i conduir l'Elizalde són tres formes molt clares de retre homenatge al llegat d'un home que mai va abandonar la seva passió per l'automòbil: "Anava en cadira de rodes i continuava comprant cotxes tot i que no podia conduir-los", assegura Martí, que reconeix que "ell tenia més passió que jo", i alhora assegura que la seva esplèndida col·lecció "sense el meu pare no hauria existit".

L'Elizalde és el cotxe al qual Martí Mujal té més estima de tota la seva col·lecció, i és amb el que habitualment participa al Ral·li, igual que ho feia el seu pare.

Per a Martí, participar al Ral·li és una manera d'evocar records i vivències que, d'alguna manera, han marcat la seva vida. "Vaig començar com a acompanyant del meu pare i, quan vaig tenir edat per conduir, vaig començar també a participar amb un altre cotxe. Des d'aleshores, hi he vingut sempre que m'ha estat possible" explica, mentre ens mostra la paret on exposa les plaques que

han lluit en cadascuna de les seves participacions al Ral·li. "El que més m'agrada és l'experiència de conduir el cotxe antic", confessa, "especialment en el tram de les Costes del Garraf". I aquesta experiència l'ha portat a una convicció: "Crec que la persona acompanyant que ha tingut l'oportunitat de conduir en aquesta prova, ja mai més vol anar de paquet". Ni tan sols en edicions com la del 2014, en què la pluja va acompanyar la caravana durant tot el recorregut, "i per molt que poséssim la capota vam quedar xops", recorda somrient com un dels millors moments que ha viscut al Ral·li. L'altre, quan el 2011 el seu Elizalde va rebre el premi al motor amb aliatge d'alumini, tot un assoliment tecnològic a l'època de construcció del cotxe, i un meritori treball de restauració. En el costat oposat hi ha la decepció de no poder arribar a Sitges, una cosa que, després d'haver participat en més de 30 edicions, ha patit tres vegades.

Crec que la persona acompanyant que ha tingut l'oportunitat de conduir en aquesta prova, ja mai més vol anar de paquet", assegura Martí.

Hi ha alguna cosa de contagiós en el seu entusiasme quan Martí Mujal parla del Ral·li Barcelona-Sitges. Per això no és estrany que els seus fills, cadascun a la seva manera, també en formin part d'aquesta afició: "Joan ha vingut en alguna edició al Ral·li com a acompanyant, mentre que Jordi hi participa conduint des que té edat per fer-ho, motiu pel qual aquell any li van donar el premi al participant més jove".

Mantenir una col·lecció d'aquesta magnitud no és una tasca fàcil, sobretot si hi ha una implicació personal amb els vehicles. "Encara que dues persones s'encarreguen setmanalment de cuidar-los, un per a la neteja i un altre per al manteniment", explica Martí, "els treballs de restauració requereixen molt de temps, que només pots dedicar en els estones lliures i caps de setmana". Assegura que "tot el que podem fer, ho fem aquí", el que, tractant-se d'un expert en fusta parlant de cotxes d'època, és molt fer. "Però hi ha alguns treballs de mecànica o fabricació de peces de recanvi que hem d'encarregar fora".



SOFIA
BY PICNIC
RESTAURANT & BAR



Grup
Matas Arnalot
www.matasarnalot.com

Restaurant amb llum de mar, obsessionats amb el producte.

ARROSSOS DE FOTO / PEIXOS DE LA LLOTJA
CARNS MADURADES / MARISCADERES PER ENCÀRREC

Avinguda Sofia 1. 08770 Sitges, BCN.

Reserves al: 93 517 87 40

PIC NIC
RESTAURANT & BAR - DOL DE MAR
SITGES



Sports Bar
Sitges



Hotel
Subur Maritim
SITGES

Hotel Subur
SITGES



Catering
MATAS ARNALOT

LaSal
Market

MARTÍ MUJAL VIÑALS: EL AMOR POR EL COCHE DE ÉPOCA

Contamos la historia de uno de los participantes más fieles del Barcelona-Sitges, como en su día lo fue Joan, su padre, a quien recordamos conduciendo su carismático Elizalde de 1918 a cielo abierto, "como debe ser", por la carretera de las Costas del Garraf. La de Martí es la trayectoria de un gran coleccionista que tal vez no se hace notar, pero que siempre tiene señalada en rojo la fecha del Rally, el evento que cada año le permite dar rienda suelta a su pasión por el vehículo histórico.



Dedicado a la construcción con madera, dirigiendo desde 1989 la empresa que fundó su abuelo en 1930, Martí Mujal es sin duda el hijo que siguió con mayor empeño los pasos de su padre. Siendo la tercera generación de la familia al frente de la compañía, le resulta fácil bromear con el tópico de los nietos que heredan un negocio, aunque lo hace con la tranquilidad de quien da la impresión de no estar preocupado por el futuro. Algo

Siendo niño, Martí había acompañado a su padre a ver alguna vez el Rally, de modo que en casa el interés por el vehículo de época existía desde hacía mucho tiempo.

tendrá que ver que los miembros de la cuarta generación, sus hijos Joan (40) y Jordi (35), hace ya tiempo que trabajan con él.

A sus 60 años, cuando echa la vista atrás y piensa cómo era su vida en su infancia, Martí no podía imaginarse que un buen día contaría con una colección de 53 coches históricos y una decena de motos. Sin embargo, en su memoria permanece nítido el día que su padre llegó a casa con un Citroën 5 CV rojo: "Recuerdo aquel momento como si fuera ayer. Yo tendría unos 13 o 14 años. Hasta entonces, en casa no había ningún coche clásico, y de repente, aquel pequeño Citroën se convirtió en el centro de nuestra atención", cuenta con nostalgia.



Hay que decir que el de los coches no era un mundo ajeno para la familia. El juguetón Mini blanco que usaba su madre era el coche del día a día, inconfundible por tener rotulado en sus laterales el nombre de sus cinco hijos -Asun, Rosa, Martí, Manuel y Joan-. El señorial Mercedes 280 SE, en cambio, era el medio de transporte de los grandes viajes, como aquel que hicieron a París “con ocho ocupantes” a bordo. Además, siendo niño, Martí había acompañado a su padre a ver alguna vez el Rally, de modo que en casa el interés por el vehículo de época existía desde hacía mucho tiempo atrás.

En cualquier caso, nada hacía presagiar que la llegada de aquel pequeño Citroën -con el que, además, Joan participó por primera vez en nuestra prueba-, supondría el inicio de una colección que se fue enriqueciendo a razón de una nueva adquisición cada año: “Nosotros no vendemos coches”, asegura tajante, después de habernos mostrado los vehículos que formaron parte de su infancia. Sin embargo, reconoce que no es una norma inquebrantable. “No dispongo de tanto espacio como me gustaría y me estoy planteando dejar salir varias unidades para hacerme con algún vehículo de mayor valor”, confiesa. La elección no sería sencilla, porque su colección incluye joyas de todo tipo, muchas de ellas ya centenarias, que comparten espacio con curiosidades más modernas como un Citroën CX que había pertenecido a Johan Cruyff.

El Elizalde es el coche al que Martí Mujal tiene más cariño de toda su colección, y es con el que habitualmente participa en el Rally, igual que lo hacía su padre.

Ahora bien, el que no saldrá, de ninguna de las maneras, es el Elizalde, el coche al que guarda más cariño y cuyo valor, también por sentimental, es incalculable. “Siempre hemos tenido este coche, fue el primero que restauramos nosotros mismos en su día, con ayuda de Francesc Palau padre”, -otro de los participantes clásicos de la prueba-. “Es el que condujo mi padre mientras pudo, y es el que llevo yo desde entonces”. Dirigir la empresa, mantener y seguir enriqueciendo la colección y conducir el Elizalde son tres formas muy claras de rendir homenaje al legado de un hombre que nunca abandonó su pasión por el automóvil: “Iba en silla de ruedas y seguía comprando coches aunque no podía conducirlos”, asegura Martí, que reconoce que “él tenía más pasión que yo”, a la vez que asegura que su espléndida colección “sin mi padre no habría existido”.

Para Martí, participar en el Rally es una forma de evocar recuerdos y vivencias que, de alguna manera, han marcado su vida. “Empecé como acompañante de mi padre y, cuando tuve edad

para conducir, empecé a participar también con otro coche. Desde entonces, he venido siempre que me ha sido posible” explica, mientras nos muestra la pared donde expone las placas que han lucido en cada uno de sus concursos en el Rally. “Lo que más me gusta es la experiencia de conducir el coche antiguo”, confiesa, “especialmente en el tramo de las Costas del Garraf”. Y esa experiencia le ha llevado a un convencimiento: “Yo creo que la persona acompañante que ha tenido la oportunidad de conducir en esta prueba, ya nunca más quiere ir de paquete”.

Ni siquiera en ediciones como la de 2014, en la que la lluvia acompañó a la caravana durante todo el recorrido, “y por mucho que pusiéramos la capota quedamos empapados”, recuerda sonriente como uno de los mejores momentos que ha vivido en el Rally. El otro, cuando en 2011 su Elizalde recibió el premio al motor con aleación de aluminio, todo un logro tecnológico en la época de construcción del coche, y un meritorio trabajo de restauración. En el lado opuesto está la decepción de no poder llegar a Sitges, algo que después de haber participado en más de 30 ediciones, ha sufrido tres veces.

Hay algo de contagioso en su entusiasmo cuando Martí Mujal habla del Rally Barcelona-Sitges. Por eso no es de extrañar que sus hijos, cada uno a su manera, también formen parte de esta afición: “Joan ha venido en alguna edición al Rally como acompañante, mientras que Jordi participa



conduciendo desde que tiene edad para hacerlo, motivo por el que ese año le dieron el premio al participante más joven”.

Mantener una colección de tal magnitud no es tarea fácil, sobre todo si se tiene una implicación personal con los vehículos. “Aunque dos personas se encargan semanalmente de cuidarlos, uno para limpieza y otro para mantenimiento”, explica Martí, “los trabajos de restauración requieren mucho tiempo, que solo puedes dedicar en los ratos libres y fines de semana”. Asegura que “todo lo que podemos hacer, lo hacemos aquí”, lo que, tratándose de un experto de la madera hablando de coches de época, es mucho hacer. “Pero hay algunos trabajos de mecánica, o construcción de piezas de recambio, que tenemos que encargar fuera”. Tal vez, una solución interesante sería mostrar su colección en una exposición al público, una posibilidad que contempló en su día: “Hice la propuesta al Ayuntamiento de La Llagosta”, la localidad barcelonesa donde reside, “pero una de las condiciones que me imponían es que no podría sacar libremente los coches del museo”

Para Martí la del consistorio era una postura comprensible, pero la idea de tener que renunciar a utilizar sus propios vehículos, o ver restringido su uso, fue motivo más que suficiente para descartar la iniciativa.



“Yo creo que la persona acompañante que ha tenido la oportunidad de conducir en esta prueba, ya nunca más quiere ir de paquete”, asegura Martí.

SABÀTIC

AUTOGRAPH COLLECTION
HOTELS

El millor menú per aquest
cap de setmana:

Entrants a compartir

Arròs o fideuà

Postre

Vistes al mar

38€

Reserves a través del QR o al

+34 669 050 175

*pàrquing gratuït



LAURIN & KLEMENT I ŠKODA: LA HISTÒRIA D'UNA VISIÓ

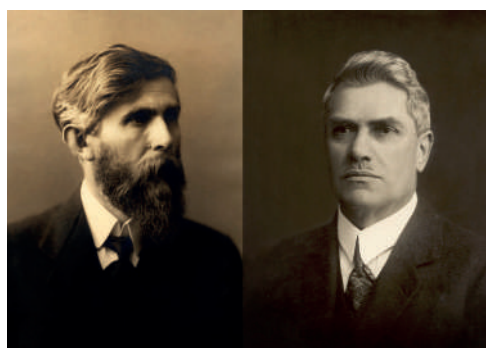


Si hi ha alguna cosa que defineix Škoda, a més del seu inconfusible logotip alat, és la seva capacitat per evolucionar sense perdre de vista la seva història. Des dels seus orígens al segle XIX com a fabricant de bicicletes fins a la seva consolidació com un dels fabricants d'automòbils més antics del món, la marca txeca ha sabut mantenir la seva identitat sense renunciar a la innovació.

L'origen de Škoda es troba en dos noms que amb el temps s'han convertit en llegenda: Václav Laurin i Václav Klement. Tots dos compartien una

mateixa passió per la mecànica i, el 1895, van decidir establir un taller de reparació de bicicletes a Mladá Boleslav. Aviat van passar de la reparació a la fabricació i van crear la seva pròpia línia de bicicletes sota la marca Slavia, amb un èxit que els va portar a fer el següent pas lògic: les motocicletes. No va passar gaire temps abans que Laurin i Klement comprenguessin que el futur de la mobilitat passava pels vehicles de quatre rodes.

El 1905 van presentar el seu primer automòbil, el Laurin & Klement Voiturette A, un vehicle petit i àgil que va marcar l'inici d'una nova era per a la



companyia. La qualitat dels seus productes i la seva creixent reputació en la incipient indústria automobilística els va permetre expandir-se amb rapidesa. En poc més d'una dècada, els seus vehicles ja circulaven pels carrers i camins de tota Europa.

Però l'evolució de Laurin & Klement no es va aturar aquí. El 1925, la companyia es va fusionar amb Škoda Works, un gegant industrial de l'època amb seu a Pilsen, fet que els va permetre fer un salt qualitatiu en la producció d'automòbils. A partir de llavors, els cotxes portarien el nom de

Škoda, iniciant un nou capítol en la història de la marca.

A finals dels anys 20 i principis dels 30, Škoda va consolidar la seva posició com a fabricant de referència a Txecoslovàquia amb models com el Popular, que feia honor al seu nom oferint una combinació perfecta entre preu i prestacions. En aquells anys, els vehicles de Škoda es van convertir en una imatge habitual a les carreteres europees, i la marca va començar a explorar la seva faceta esportiva. El 1901, Laurin & Klement ja havien provat sort en les competicions de motociclisme, però va ser als anys 30 i 40 quan Škoda va començar a destacar en el món de la competició automobilística, establint les bases del que, amb el temps, es convertiria en una llarga tradició en els ral·lis.

El període d'entreguerres i la Segona Guerra Mundial van suposar un desafiament per a la marca, però Škoda va aconseguir sobreviure i adaptar-se als temps canviants. Amb l'arribada del comunisme el 1948, l'empresa va ser nacionalitzada, i durant dècades va fabricar models robustos i funcionals, coneguts per la seva

fiabilitat i durabilitat. Durant aquells anys, cotxes com el Škoda 440 Spartak o el Felicia descapotable van ser la resposta txeca a les necessitats de mobilitat de l'època.

Però la història de Škoda no estaria completa sense parlar del seu renaixement als anys 90. Amb la caiguda del teló d'acer, la marca va trobar una nova oportunitat per tornar a l'escena internacional. El 1991, Škoda es va integrar en el Grup Volkswagen, fet que va permetre una modernització de la seva tecnologia i producció. Tot i això, malgrat aquesta transformació, la marca mai ha oblidat les seves arrels. Models com el Superb, l'Octavia o el Fabia, tot i ser moderns i adaptats als estàndards actuals, continuen conservant l'esperit que va definir Laurin i Klement fa més d'un segle: la passió per la mecànica ben feta.

Avui, Škoda és un fabricant d'automòbils respectat al món, però per a aquells que aprecien la història de l'automòbil, continua sent, sobretot, una marca amb ànima. I és que, si hi ha alguna cosa que no ha canviat des d'aquell taller de bicicletes a Mladá Boleslav, és el compromís amb l'enginyeria de qualitat i la capacitat de seguir avançant sense oblidar el passat. Perquè, al final, els veritables icones no només es mesuren per la seva capacitat d'innovació, sinó pel llegat que deixen en la història de l'automòbil.





Heineken®

-00-

Gana

dos entradas para los
Grandes Premios de F1®

 **Player 0.0**



**Juega o sube el
pincode de tu botella**



Promoción válida del 1 de mayo al 31 de agosto de 2025. Bases legales depositadas ante notario. Consúltalas en la web promocional escaneando el QR.

El FORMULA 1 ARAMCO GRAN PREMIO DE ESPAÑA Y el FORMULA 1 HEINEKEN DUTCH GRAND PRIX 2025.

El logo de FORMULA 1 F1, logo F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX y las marcas relacionadas son marcas registradas de Formula One Licensing BV, una compañía de Formula 1. Todos los derechos están reservados.

PROGRAMA

67 RAL·LI INTERNACIONAL

DE COTXES D'ÈPOCA BARCELONA – SITGES

5 i 6 ABRIL

DEL 30 DE MARÇ AL 6 D'ABRIL DE 10 A 21.30 H

(excepte diumenge)

Exposició de cotxes d'època al Centre Comercial L'illa Diagonal.

DISSABTE DIA 5 D'ABRIL

A LES 10.00 H (BARCELONA)

Arribada de tots els participants a l'avinguda Diagonal de Barcelona, davant del centre comercial L'illa Diagonal. Verificació i exposició dels cotxes participants fins a les 17.30 hores

DIUMENGE DIA 6 D'ABRIL

DE 08.30 A 10.30 H (BARCELONA)

Arribada dels vehicles participants a la plaça Sant Jaume, amb els ocupants vestits d'època. Típica Xocolatada a l'Ajuntament de Barcelona, cortesia de Pannus i Xocolates Jolonch.

A LES 10.30 H

SORTIDA DEL RAL·LI AMB EL SEGÜENT RECORREGUT:

Pl. Sant Jaume – Jaume I – Pl. de l'Àngel – Via Laietana – Pl. de Correus – Pg. de Colom – Pl. Portal de la Pau – Pg. Josep Carner – Pl. de les Drassanes – Av. del Paral·lel (calçada Besòs) – Pl. Espanya (calçada muntanya) – Gran Via

CC (calçada central, muntanya) – Gran Via CC (passat Mossèn Amadeu Oller, sortida lateral) – Pl. Ildefons Cerdà – Rambla Badal – Constitució, (L'Hospitalet de Llobregat), Santa Eulàlia, Enric Prat de la Riba, Barcelona, Carretera de L'Hospitalet, Av. de la Fama, Tirs de Molina, Av. Barcelona (Cornellà de Llobregat), enllaç amb la C-245 passant a C-246, Sant Boi, Viladecans, Gavà, Castelldefels, Castelldefels Platja i Costes del Garraf.

A PARTIR DE LES 12.30 H APROX.

ARRIBADA A SITGES

Entrada a Sitges des de la C-31 per la Ctra. de Barcelona a Calafell, girant a la dreta cap a Emerencià Roig i Raventós, Pl. del Doctor Robert, Av. Balmins, carrer de Port Alegre, Rafel Llopart, carrer Sant Damià, Santiago Rusiñol, carrer Jesús, Cap de la Vila, carrer de les Parellades, Marquès de Montroig, Primer de Maig, Passeig de la Ribera sentit Terramar, a l'alçada d'Av. Sofia es puja al passeig de terra fins la Fragata on els cotxes quedaran exposats fins a les 17:30 hores aproximadament.

A PARTIR DE LES 11.30 H.

Al Passeig de la Ribera, actuació de Jazz Apocadixie Cotton Pickers.



DEL 30 DE MARZO AL 6 DE ABRIL DE 10 A 21:30 H

(excepto domingo)

Exposición de coches de época en el Centro Comercial L'illa Diagonal.

SÁBADO DÍA 5 DE ABRIL

A LAS 10:00 H (BARCELONA)

Llegada de todos los participantes a la avenida Diagonal de Barcelona, frente al centro comercial L'illa Diagonal. Verificación y exposición de los coches participantes hasta las 17:30 horas aproximadamente.

DOMINGO DÍA 6 DE ABRIL

DE 08:30 A 10:30 H (BARCELONA)

Llegada de los vehículos participantes a la plaza Sant Jaume, con sus ocupantes vestidos de época. Típica Chocolatada en el Ayuntamiento de Barcelona, cortesía de Pannus y Xocolates Joloch.

A LAS 10:30 H

SALIDA DEL RALLY CON EL SIGUIENTE
RECORRIDO:

Pl. Sant Jaume – Jaume I – Pl. del Àngel – Via Laietana – Pl. Correos – paseo de Colón – Pl. Portal de la Pau- paseo Josep Carner – Pl. de les Drassanes – Av. Paral·lel (calzada Besòs) –

Pl. España (calzada montaña) – Gran Via CC (calzada central, montaña) – Gran Via CC (pasado Mossèn Amadeu Oller, salida lateral) – Pl. Ildefons Cerdà – Rambla Badal – Constitució, (L'Hospitalet de Llobregat), Santa Eulalia, Enric Prat de la Riba, Barcelona, carretera de L'Hospitalet, Av. de la Fama, Tirso de Molina, Av. Barcelona (Cornellà de Llobregat) enlace con la C-245, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà, Castelldefels y Castelldefels playa, pasando a C-246 y Costas del Garraf.

A PARTIR DE LAS 12.15 H APROX.

LLEGADA A SITGES

Entrada a Sitges desde la C-31 por la Ctra. de Barcelona a Calafell, girando a la derecha hacia Emerencià Roig i Raventós, Pl. del Doctor Robert, Av. Balmins, C. de Port Alegre, Rafel Llopart, C. Sant Damià, Santiago Rusiñol, C. Jesús, Cap de la Vila, C. de les Parellades, Marquès de Montroig, Primero de Mayo, paseo de la Ribera sentido Terramar, a la altura de la Av. Sofia se asciende al paseo de tierra hasta la Fragata donde los coches quedarán expuestos hasta las 17:30 horas aproximadamente.

A PARTIR DE LAS 11:30 H

En el Paseo de la Ribera, actuación de Jazz Apocadixie Cotton Pickers.

LAURIN & KLEMENT I ŠKODA: LA HISTORIA DE UNA VISIÓN

Si hay algo que define a Škoda, además de su inconfundible logotipo alado, es su capacidad para evolucionar sin perder de vista su historia. Desde sus orígenes en el siglo XIX como fabricante de bicicletas hasta su consolidación como uno de los fabricantes de automóviles más antiguos del mundo, la marca checa siempre ha trabajado para mantener su identidad.



El origen de Škoda se encuentra en dos nombres: Václav Laurin y Václav Klement. Ambos compartían una misma pasión por el ciclismo y, en 1895, decidieron establecer un taller de reparación de bicicletas en Mladá Boleslav. Pronto pasaron de la reparación a la fabricación y crearon su propia línea de bicicletas bajo la marca Slavia, con un éxito que les llevó a dar el siguiente paso lógico: las motocicletas. Los padres fundadores aprovecharon la demanda de movilidad individual y

siguieron desarrollando su portfolio: el 18 de noviembre de 1899, presentaron al público las dos primeras motocicletas L&K, los modelos SLAVIA A y B. Para que las motos fueran más fáciles de manejar y más estables, se instaló el motor en la zona inferior del cuadro. Este posicionamiento se convirtió más tarde en el estándar internacional y se considera un gran logro del ingeniero intuitivo Václav Laurin.

Pese a los éxitos comerciales y en competición que lograron las motos de la empresa, no pasó mucho tiempo antes de que Laurin y Klement comprendieran que el futuro de la movilidad pasaba por los vehículos de cuatro ruedas. A finales de 1905 presentaron su primer automóvil, el Laurin & Klement Voiturette A, un pequeño y ágil vehículo que marcó el inicio de una nueva era para la compañía. La calidad de sus productos y su creciente reputación en la incipiente industria automovilística les permitió expandirse con rapidez. En poco más de una década, sus vehículos ya circulaban por las calles y caminos de toda Europa.

Pero la evolución de Laurin & Klement no se detuvo ahí. En 1925, la compañía se fusionó con Škoda Works, un grupo industrial con sede en Pilsen, lo que les permitió dar un salto cualitativo en la

producción de automóviles. A partir de entonces, los coches llevarían el nombre de Škoda, iniciando un nuevo capítulo en la historia de la marca.

A finales de los años 20 y principios de los 30, Škoda consolidó su posición como fabricante de referencia en Checoslovaquia con modelos como el Popular, que hacía honor a su nombre al ofrecer una combinación perfecta entre precio y prestaciones. En aquellos años, los vehículos de Škoda se convirtieron en una imagen habitual en las carreteras europeas, y la marca comenzó a explorar su faceta deportiva. En 1901, Laurin & Klement ya habían probado suerte en las competiciones de motociclismo, pero fue en los años 30 y 40 cuando Škoda comenzó a destacar en el mundo de la competición automovilística, sentando las bases de lo que, con el tiempo, se convertiría en una larga tradición en los rallies.



El periodo de entreguerras y la Segunda Guerra Mundial supusieron un desafío para la marca, pero Škoda logró sobrevivir y adaptarse a los tiempos cambiantes. Con la llegada del comunismo en 1948, la empresa fue nacionalizada, y durante décadas fabricó modelos robustos y funcionales, conocidos por su fiabilidad y durabilidad. Durante esos años, coches como el Škoda 440 Spartak o el Felicia descapotable fueron la respuesta checa a las necesidades de movilidad de la época.

Pero la historia de Škoda no estaría completa sin hablar de su renacimiento en la década de los 90. Con la caída del telón de acero, la marca encontró una nueva oportunidad para regresar a la escena internacional. En 1991, Škoda se integró en el Grupo Volkswagen, lo que permitió una modernización de su tecnología y producción.

Sin embargo, a pesar de esta transformación, la marca nunca ha olvidado sus raíces. Modelos como el Superb, el Octavia o el Fabia, aunque modernos y adaptados a los estándares actuales, siguen conservando el espíritu que definió a Laurin y Klement hace más de un siglo: la pasión por la mecánica bien hecha.

Hoy, Škoda es una marca de automóviles respetada en todo mundo, pero para aquellos que aprecian la historia del automóvil, sigue siendo, ante todo, una marca con alma. Y es que, si hay algo que no ha cambiado desde aquel taller de bicicletas en Mladá Boleslav, es el compromiso con la ingeniería de calidad y la capacidad de seguir avanzando sin olvidar el pasado. Porque, al final, los verdaderos iconos no solo se miden por su capacidad de innovación, sino por el legado que dejan en la historia del automóvil.



EUROSTARS
SITGES

www.eurostarsitges.com

Un oasis de lujo
con vistas
al Mediterráneo





Hotel Ibersol
Antemare

Sitges - Barcelona

Hotel
Celimar
Sitges



1950
Menkes

VESTUARI D'ÈPOCA

www.menkes.es

Gran Via de les Corts Catalanes, 579
08011 Barcelona Tel. 934121138

66 CLASSIFICACIONS

RAL-LI CLASIFICACIONES

COTXES / COCHES

GRUP/GRUPO I AUTOMÒBILS FINS 1908 /AUTOMÓVILES HASTA 1908

- 1 Núm. 1 - **César Pau Alentorn** - Renault Type G - 1901
- 2 Núm. 4 - **Juan M. Carbonell** - Chenard Walker - 1907
- 3 Núm. 6 - **Ramon Magriñà** - Cadillac Thirty - 1908

GRUP/GRUPO II AUTOMÒBILS / AUTOMÓVILES DEL 1909 AL 1914

- 1 Núm. 18 - **Antonio Castillo** - Chevrolet H4-Baby Grand - 1914
- 2 Núm. 39 - **Javier Serrano** - Mercedes Knight - 1914
- 3 Núm. 10 - **Michelle Miresse** - Rey-Rol passe-partout - 1909

GRUP/GRUPO III AUTOMÒBILS / AUTOMÓVILES DEL 1915 AL 1920

- 1 Núm. 23 - **Antonio Silva** - Salvador - 1916
- 2 Núm. 22 - **Alexis Llaveria** - Delahaye - 1916
- 3 Núm. 26 - **Josep Prat Rusiñol** - Renault EU - 1918

GRUP/GRUPO IV AUTOMÒBILS / AUTOMÓVILEDEL 1921 AL 1928

- 1 Núm. 44 - **Robert Cardús** - Hispano Suiza H16 - 1923
- 2 Núm. 40 - **Andrés Urbasus** - Citroën B2 Caddy Sport - 1923
- 3 Núm. 48 - **Ralf Bünger** - Rolls-Royce Twenty - 1923

PREMIS RACC AL PARTICIPANT MÉS JOVE

Núm. 55 - Jaume Vila

PREMI "AMIGOS DE LOS COCHES VETERANOS"

Miguel Arrospide

PREMI CLASSIC MOTOR CLUB DEL BAGES AL COTXE MÉS ANTIC

Núm. 1 - César Pau Alentorn - Renault Type G - 1901

PREMIS A L'ELEGÀNCIA/ PREMIOS A LA ELEGANCIA

- 1 Núm. 26 - Josep Prat Rusiñol
 - 2 Núm. 6 - Familia Magriñá
 - 3 Núm. 29 - Olga Torras
 - 4 Núm. 75 - Josep Manel Reyes
 - 5 Núm. 47 - Imma Ortiz
-

MOTOS

- 1 Núm. 2 - Joan Merlos - Norton - 1934
- 2 Núm. 6 - Manuel Tamayo - Ariel Red Hunter - 1937
- 3 Núm. 1 - Albert Virgil - Terrot OT - 1928

PREMI ELEGÀNCIA MOTOS PREMIO ELEGANCIA MOTOS

Núm. 10 - Andreu González

PREMI MEMÒRIA GEMMA TASCAS

Núm. 69 - Sra. Toni Molins

PREMI A LA ELEGÀNCIA INFANTIL

Núm. 18 - María e Isabel García Castillo



AUTOMÒBILS AUTOMÓVILES

GRUP-GRUPO I

Automòbils fins
Automóviles hasta 1908



RENAULT TYPE G

ANY/AÑO: 1901

TARRAGONA



RENAULT AK 90 GP

ANY/AÑO: 1906

TARRAGONA



CHENARD ET WALCKER TORPEDO SPORT

ANY/AÑO: 1907

ALICANTE



PANHARD ET LEVASSOR

ANY/AÑO: 1907

TARRAGONA



PEUGEOT 92C

ANY/AÑO: 1907

FRANÇA



WOLSELEY SIDDELEY

ANY/AÑO: 1908

BARCELONA

GRUP-GRUPO II

Automòbils / Automóviles
del 1909 al 1914



HUPMOBILE M20 RUNABOUT

ANY/AÑO: 1909

MADRID



LE ZEBRE TIPO A

ANY/AÑO: 1909

ALAVA



UNIC PHAETON C2

Cilindrada:
ANY/AÑO: 1909

CV:
ITALIA



PANHARD ET LEVASSOR 6CL

ANY/AÑO: 1910

TARRAGONA



FORD T

ANY/AÑO: 1911

CASTELLÓ



FORD T

ANY/AÑO: 1913

PORTUGAL



FORD T

ANY/AÑO: 1913

BARCELONA



FORD T

ANY/AÑO: 1913

BARCELONA



OVERLAND 69T

ANY/AÑO: 1911

GUIPUZKOA



PANHARD ET LEVASSOR X19

ANY/AÑO: 1913

FRANÇA



CHEVROLET H4 BABY GRAND

ANY/AÑO: 1914

MADRID



RENAULT COUPE DE VILLE

Cilindrada: 2/1205 cc

ANY/AÑO: 1914

CV: 11

BARCELONA

GRUP-GRUPO III

Automòbils / Automóviles
del 1915 al 1920



FORD T SPEEDSTER

ANY/AÑO: 1915

PORTUGAL



AUTOS ESPAÑA

ANY/AÑO: 1917

BARCELONA



DELAHAYE COUPE CHOFEUR

ANY/AÑO: 1917

TARRAGONA



DE DION BOUTON

ANY/AÑO: 1918

BARCELONA



RENAULT EU

ANY/AÑO: 1918

BARCELONA



DELAGE CO

ANY/AÑO: 1919

FRANÇA



ESSEX PHAETON

ANY/AÑO: 1919

BARCELONA



FIAT 501

ANY/AÑO: 1919

BARCELONA



ROCHET SCHNEIDER TORPEDO

ANY/AÑO: 1919

BARCELONA



ROCHET SCHNEIDER 15000

ANY/AÑO: 1919

BARCELONA



FORD T

ANY/AÑO: 1920

ILLES BALEARS



SORIANO PEDROSO

ANY/AÑO: 1920

TARRAGONA

GRUP- GRUPO IV

Automòbils
Automóviles
del 1921 al 1924



DE DION BOUTON IS

ANY/AÑO: 1922

MADRID



SALMSON AL3

ANY/AÑO: 1922

TARRAGONA



AVIONS VOISIN C3

ANY/AÑO: 1923

BARCELONA



CITROËN B2 CADDY SPORT

ANY/AÑO: 1923

BARCELONA



CITROËN 5HP

ANY/AÑO: 1923

BARCELONA



FIAT 501

ANY/AÑO: 1923

BARCELONA



FORD T

ANY/AÑO: 1923

LLEIDA



HISPANO SUIZA H16

ANY/AÑO: 1923

BARCELONA



PACKARD EIGHT LIMOUSINE

ANY/AÑO: 1923

MADRID



ROLLS ROYCE 20HP SALAMANCA

ANY/AÑO: 1923

BARCELONA



AMILCAR CGS

ANY/AÑO: 1924

TARRAGONA



AMILCAR CGSS

ANY/AÑO: 1924

MADRID



BUICK COUPE CONVERTIBLE

ANY/AÑO: 1924

VALENCIA



CITROEN CABRIOLET

ANY/AÑO: 1924

BARCELONA



CITROEN B10

ANY/AÑO: 1924

BARCELONA



CITROEN B2

ANY/AÑO: 1924

ILLES BAKLEARS



CITROEN B10

ANY/AÑO: 1924

BARCELONA



DONNET ZEDEL TORPEDO

Cilindrada: 4/1100

ANY/AÑO: 1924

CV: 7

BARCELONA



FORD TT BOMBERS

ANY/AÑO: 1924

BARCELONA



HISPANO SUIZA T16

ANY/AÑO: 1924

MADRID



HISPANO SUIZA T16

ANY/AÑO: 1924

LLEIDA



HISPANO SUIZA T48

ANY/AÑO: 1924

BARCELONA



HISPANO SUIZA T49

ANY/AÑO: 1924

BARCELONA



NASH SPECIAL SIX

ANY/AÑO: 1924

BARCELONA



RUGBY DELAHAYE

ANY/AÑO: 1924

BARCELONA



TALBOT 11 SIX

ANY/AÑO: 1924

BARCELONA

GRUP-GRUPO V

Automòbils / Automóviles
del 1925 al 1928



FORD T

ANY/AÑO: 1925

BARCELONA



LOCOMOBILE JUNIOR 8

ANY/AÑO: 1925

BARCELONA



PEUGEOT 172 TORPEDO

ANY/AÑO: 1925

CV: 7
BARCELONA



FORD T TOURING

ANY/AÑO: 1926

BARCELONA



LAURIN&KLEMENT 110

ANY/AÑO: 1926

REPUBLICA TXECA



ROLLS ROYCE PHANTOM I

ANY/AÑO: 1926

BARCELONA



CITROEN B14

ANY/AÑO: 1927

BARCELONA



FORD A

ANY/AÑO: 1927

BARCELONA



FORD A

ANY/AÑO: 1928

BARCELONA



FORD A

ANY/AÑO: 1928

BARCELONA



FORD A ROADSTER

ANY/AÑO: 1928

BARCELONA



FORD A ROADSTER

ANY/AÑO: 1928

BARCELONA



FORD A

ANY/AÑO: 1928

TARRAGONA



FORD A TUDOR

ANY/AÑO: 1928

BARCELONA



FORD A DOBLE PHAETON

ANY/AÑO: 1928

CASTELLÒ



NASH SIX CABRIO

ANY/AÑO: 1928

MADRID



ROLLS ROYCE SILVER GHOST

ANY/AÑO: 1928

GIRONA



WHIPET OVERLAND

ANY/AÑO: 1928

BARCELONA



CHEVROLET NATIONAL CANADA

ANY/AÑO: 1928

BARCELONA

FORA DE CONCURS FUERA DE CONCURSO

A partir de 1928



SKODA 645
ANY/AÑO: 1930

REPÚBLICA TXECA



ROLLS ROYCE PHANTOM II
ANY/AÑO: 1933

ZARAGOZA



La Fundació Ave Maria acollirà l'exposició "Cotxes Antics: Mirada al Passat"

LA INAUGURACIÓ SERÀ EL 28 DE MARÇ DE 2025 A
LES 19.00 H A LA CAPELLA DE LES ARTS DE SITGES

La Fundación Ave María acogerá la exposición "Coches Antiguos: Mirada al Pasado"

LA INAUGURACIÓN SERÁ EL 28 DE MARZO DE
2025 A LAS 19:00 H EN LA CAPILLA DE LAS ARTES
DE SITGES.

LA CAPELLA DE LES ARTS DE LA FUNDACIÓ AVE MARIA COMPTARÀ, **DEL 28 DE MARÇ AL 13 D'ABRIL**, AMB UNA COL·LECCIÓ DE PINTURES CREADES PER L'ARTISTA CRISTÒFOL ALMIRALL (SANT PERE DE RIBES, 1952), INSPIRADA EN EL MÓN DEL VEHICLE D'ÈPOCA.

El pintor ribetà té una llarga trajectòria en les arts plàstiques. Des dels anys vuitanta, ha exposat en galeries i espais culturals de renom, com la Galeria Jordi Barnadas de Barcelona i la Galeria Fevo de Sant Cugat del Vallès. La seva obra ha viatjat més enllà de les nostres fronteres, amb presència a ciutats com Mannheim (Alemanya) i Cannes (França), i ha participat en esdeveniments de renom com Artexpo New York (EUA). A més, ha obtingut diversos premis en concursos de pintura ràpida a localitats com El Vendrell, Cambrils i Barcelona.

Aquesta exposició és una oportunitat única per gaudir de la visió de l'artista sobre els cotxes antics, no només com a vehicles amb dissenys excepcionals, sinó també com a testimonis vius de la nostra història, capturant l'essència de cada model amb un enfocament artístic inimitable.



LA CAPILLA DE LAS ARTES DE LA FUNDACIÓN AVE MARÍA CONTARÁ, **DEL 28 DE MARZO AL 13 DE ABRIL**, CON UNA COLECCIÓN DE PINTURAS CREADAS POR EL ARTISTA CRISTÒFOL ALMIRALL (SANT PERE DE RIBES, 1952), INSPIRADA EN EL MUNDO DEL VEHÍCULO DE ÉPOCA.

El pintor ribetano tiene una larga trayectoria en las artes plásticas. Desde los años ochenta, ha expuesto en galerías y espacios culturales de renombre, como la Galería Jordi Barnadas de Barcelona y la Galería Fevo de Sant Cugat del Vallès. Su obra ha viajado más allá de nuestras fronteras, con presencia en ciudades como Mannheim (Alemania) y Cannes (Francia), y ha participado en eventos de prestigio como Artexpo New York (EE. UU.). Además, ha obtenido varios premios en concursos de pintura rápida en localidades como El Vendrell, Cambrils y Barcelona.

Esta exposición es una oportunidad única para disfrutar de la visión del artista sobre los coches antiguos, no solo como vehículos con diseños excepcionales, sino también como testigos vivos de nuestra historia, capturando la esencia de cada modelo con un enfoque artístico inimitable.

PREMI DEL PÚBLIC

A TRAVÉS DELS CODIS QR QUE TROBARÀ DAVANT DE CADA COTXE, PODRÀ VOTAR PEL COTXE QUE MÉS LI AGRADI.

PREMIO DEL PÚBLICO



A TRAVÉS DE LOS CÓDIGOS QR QUE ENCONTRARÁ ANTE CADA COCHE, PODRÁ VOTAR POR EL COCHE QUE MÁS LE GUSTE.



MOTOCICLETES MOTOCICLETAS

Fins / Hasta
1938



BSA MODEL H CON SIDECAR

ANY/AÑO: 1913

MADRID



ARIEL LB 250 PENDENT FOTO

ANY/AÑO: 1929

BARCELONA



FN SAHARA OT

ANY/AÑO: 1930

TARRAGONA



BSA 500

ANY/AÑO: 1934

BARCELONA



GUILERA NEPTUNO 250

ANY/AÑO: 1936

BARCELONA



NIMBUS

ANY/AÑO: 1936

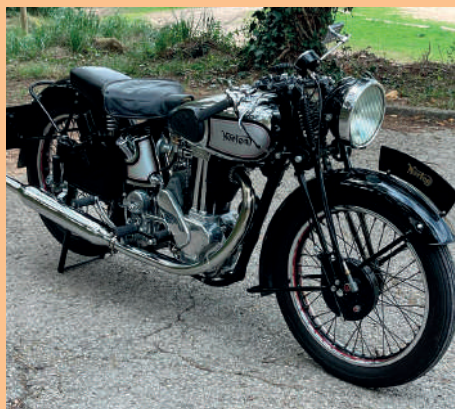
BARCELONA



NORTON ES2

ANY/AÑO: 1936

BARCELONA



NORTON ES2

ANY/AÑO: 1936

BARCELONA



SAROLEA 600 SUPER SPORT

ANY/AÑO: 1936

TARRAGONA



ARIEL RED HUNTER 500

ANY/AÑO: 1937

BARCELONA



BMW R-51

ANY/AÑO: 1937

BARCELONA



HARLEY DAVIDSON WL45

ANY/AÑO: 1937

MADRID



BMW R-75 RAID

ANY/AÑO: 1940

BARCELONA

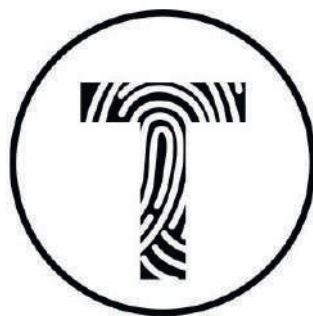
DILLUNS 7 D'ABRIL

DESPRÉS DE LA RUTA PER LES CARRETERES DEL GARRAF – PENEDÈS, VISITAREM EL MUSEU SALA 34, EMMARCAT EN UNA INICIATIVA GLOBAL “DESLOCALITZADA”, LA SALA 34 DEL MUSEU DEL TURISME FA UN RECALL DES DELS INICIS DE L'ACTIVITAT TURÍSTICA A SITGES, DES DEL “FOMENTO DE ATRACCIÓN DE FORASTEROS” FINS A L'ACTUALITAT.

La sala fou creada recentment arrel del Cicle Formatiu de Grau Superior en Gestió d'allotjaments turístics.

El museu està gestionat pel propi centre i acull donacions d'entitats i particulars referent al turisme de la vila.

Aprofitarem per degustar el menú del restaurant gestionat pel propi centre, La Sitja, en el qual els alumnes del cicle formatiu de Grau superior de Direcció de Cuina i Serveis en Restauració creen, cuinen i serveixen el menú dins les pràctiques del cicle.



INSTITUT JOAN RAMON BENAPRÈS



SITGES

THE MUSEUM
OF TOURISM
ORG



RECORREGUT

DIUMENGE 6 D'ABRIL



LLOCS ON VEURE EL RAL·LI
LUGARES DONDE
VER EL RALLY

[www.rallybarcelonasitges.com/
elrecorregutclassic/](http://www.rallybarcelonasitges.com/elrecorregutclassic/)



RECORRIDO

DOMINGO 6 DE ABRIL



- BARCELONA
- ↓
- L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
- ↓
- CORNELLÀ DE LLOBREGAT
- ↓
- SANT BOI DE LLOBREGAT
- ↓
- VILADECANS
- ↓
- GAVÀ
- ↓
- CASTELLDEFELS
- ↓
- SITGES



NOVES OBERTURES



L'illa