



# 24 horas

## INTERNACIONALES

MOTOCICLISTAS DE MONTJUICH  
TROFEO CENTAURO



# DOSSIER DE PRENSA



C/ de la Palla, 10 - 93 318 65 84  
[barcelona@museumoto.com](mailto:barcelona@museumoto.com) - [ww.museumoto.com](http://ww.museumoto.com)



Las **24 Horas Motociclistas de Montjuïc** fueron sin duda alguna la más carismática de cuantas pruebas se celebraron en el antiguo circuito urbano de Barcelona, por la empatía que sentía el público con aquellos héroes que luchaban durante todo un día y toda una noche contra el cronometro, el cansancio, los accidentes y las averías.

El Museo de la Moto de Barcelona presenta una **nueva exposición temporal que pretende rendir un merecido homenaje a toda la magia que se vivió a lo largo de las 32 ediciones de la prueba**, desde 1955 a 1986, a la que tan solo el respeto por la seguridad de los pilotos fue capaz de poner fin.

La muestra incluye un total de **20 motocicletas** de todas las épocas, entre las que destacan diversas unidades ganadoras. También recoge **fotografías inéditas, trofeos e infinidad de objetos y anécdotas de la prueba**, así como los **carteles originales de todos los años** cedidos por la Peña Motorista Barcelona, organizador de la prueba a lo largo de toda su historia.

**MUSEU**  
**MOTO**



## La historia: 1955-1986

Las 24 Horas de Montjuïc se disputaron de forma ininterrumpida desde 1955 hasta 1986, siendo a partir de 1977 la única prueba programada en el circuito tras el fatídico accidente de F1 de Rolf Stommelen.

El orden de salida se estableció inicialmente de forma inversa a la cilindrada y curiosamente hasta 1982 no se tuvieron en cuenta los tiempos de entrenamientos. Siempre fue estilo “Le Mans”, con los pilotos corriendo hacia sus máquinas desde el otro lado de la pista.

En **1960** la prueba fue por primera vez **puntuable para un campeonato internacional, la I Copa de Europa de Resistencia**. Y entre **1980 y 1982** lo fue para el **Campeonato del Mundo de la especialidad**.

La historia de las 24 Horas acaba en 1986, con el accidente mortal de Domingo Parés, aunque la prueba estaba ya sentenciada desde unos años antes por el boicot de los principales equipos oficiales ante la escasa seguridad del circuito.





## El Circuito:

El circuito de Montjuïc, inaugurado en 1932, estaba formado por la unión de diferentes calles y carreteras del parque situado en la montaña del mismo nombre. En sentido contrario a las agujas del reloj, contaba con una longitud total de **3.790,65 m**, tan solo 600 de ellos en línea recta.

La combinación de una zona lenta y sinuosa en bajada con otra de muy rápida en subida, complicaba mucho la puesta a punto de las motos y exigía un altísimo nivel de pilotaje.

Curiosamente, **en sus 32 años de historia, no sufrió ninguna modificación en su trazado, tan solo la creación de unas chicanes artificiales en las zonas más rápidas** en las últimas ediciones de las 24 H.

La curva más tancada, on es passava de 250 a 150km/h en poc més de 300 metres. Donava inici a la zona més lenta i tècnica del trapat en baixada. / La curva era tècnica, donava el primer on de 2. Tècnica en poc més de 50 metres. Junt a l'entrada i la zona més lenta i tècnica del trapat en baixada.

Una curva ràpida on era freqüent veure com els veterans guanyaven una metres als pilots més novells. / Una curva ràpida donava el primer on de 2. Tècnica en poc més de 50 metres. Junt a l'entrada i la zona més lenta i tècnica del trapat en baixada.

Una curva de dretes molt tancada i ben peraltada, on es podia efectuar avançaments. / Una curva de dretes molt ràpida i ben peraltada, on es podia efectuar avançaments.

Una curva contraperaltada que es coneix avui aquest nom perquè inicialment el circuit passava per sobre de les vies del tren. / Una curva contraperaltada que es coneix avui aquest nom perquè inicialment el circuit passava per sobre de les vies del tren.

Una curva de 90° que passava per davant de la casa de la Guàrdia Urbana i circumstanciat. / Una curva de 90° que passava per davant de la casa de la Guàrdia Urbana i circumstanciat.

Habitualment anella la sortida, totes direcció de curva, fusts de gomes i tribuna d'aficionats. / Habitualment anella la sortida, totes direcció de curva, fusts de gomes i tribuna d'aficionats.

Una curva més desquadrada que va adoptar el nom del restaurant situat en aquest tram. / Una curva més desquadrada que va adoptar el nom del restaurant situat en aquest tram.

Una dels millors llocs per efectuar avançaments al 1982 i 1983 va ser el punt de sortida i bona i es va habilitar una chicana just a l'entrada de la recta. / Una dels millors llocs per efectuar avançaments al 1982 i 1983 va ser el punt de sortida i bona i es va habilitar una chicana just a l'entrada de la recta.

La curva més llarga i ràpida de tot el circuit, on podia fer gairebé sense frenar. / La curva més llarga i ràpida de tot el circuit, on podia fer gairebé sense frenar.

Una curva crucial per poder començar la pujada. / Una curva crucial per poder començar la pujada.

Una curva de dretes just al sortir de la Pèrgola. / Una curva de dretes just al sortir de la Pèrgola.

Una curva més desquadrada que va adoptar el nom del restaurant situat en aquest tram. / Una curva més desquadrada que va adoptar el nom del restaurant situat en aquest tram.





## Los Pilotos:

La inscripción estaba limitada a **50 equipos** de dos pilotos, que aumentó a tres en 1982 al pasar a ser puntuable para el Mundial de Resistencia.

Competían pilotos nacionales e internacionales, profesionales y amateurs. El más laureado es **Benjamín Grau**, quien además de contar con el record de victorias (7) ostenta también el de participaciones (19). Curiosamente, el piloto que le sigue es un japonés, **Koichi Shimada**, fiel a la cita barcelonesa durante 18 ediciones.

La pareja francesa **Roche/Lafond** registró el record de vueltas y velocidad en 1981, con 777 vueltas a 123 km/h, a los mandos de una Kawasaki 1000. El equipo formado por **J.Alguersuari/E.De Juan** consiguieron en 1973 el record de vueltas (704) con motocicleta de fabricación nacional (Bultaco 360)

**Las 24 H se cobraron la vida de 6 pilotos:** Conrado Cadirat (1959), Pedro Bernaus (1966), Gerald Bunting (1970), Francisco Cufí (1973), Nikolaus Ruck (1985) y Domingo Parés (1986). Mariano Vilagrasa falleció en 1956 por el disparo de un Guardia de Parques y Jardines mientras entrenaba de noche en Montjuïc unos días previos a la carrera.





## Organización: Penya Motorista Barcelona

A lo largo de las 32 ediciones, organizadas siempre por la Penya Motorista Barcelona, hubo 4 directores de carrera: L.Enrique Massé (1955-1980), Xavier Esteller (1981) Toni López (1982-84) y Javier Gil (1985-86).

**Los trabajos de acondicionamiento del circuito eran ingentes, duraban aproximadamente un mes y contaban con la total colaboración por parte del Ayuntamiento de Barcelona.**

En las últimas ediciones de las 24 H se utilizaban cerca de 10.000 balas de paja, se reforzaba la iluminación, se retiraban farolas, se llegaron a eliminar algunos árboles y se remataron los cantos de los bordillos, además de contar con helicópteros de evacuación.

Como dato curioso, habían permanentemente dos coches de la perrera municipal vigilando y atrapando los muchos perros sueltos que había en Montjuïc.





## Los boxes:

Obviamente, eran provisionales y estaban fabricados en mecanotubo, con unas dimensiones de 2,25 x 3 metros.

Solo se permitían cuatro personas a la vez: el copiloto, un mecánico, el delegado y el encargado del repostaje.

**Dado la precariedad de las instalaciones, además de las tareas mecánicas, muchos equipos con pocos medios “hacían vida” en el box, cocinando, durmiendo...**

El repostaje se realizaba en una zona previa a los boxes por personal especializado y siempre bajo la vigilancia de un retén permanente de bomberos.

Obviamente, eran provisionales i estaven fabricats amb una estructura metàl·lica de 2,25 x 3 metres.

Només es permetia la presència de 4 persones a la vegada: el copilot, un mecànic, el delegat i l'encarregat del repostatge.

Degut a la precarietat de les instal·lacions, a més de les tasques mecàniques, molts equips amb pocs mitjans "fèien vida" al box, cuinant, dormint...

El repostatge es realitzava en una zona prèvia als boxes per personal especialitzat i sempre sota la vigilància d'un equip permanent de bombers.

Obviamente, eran provisionales y estaban fabricados con una estructura de 2,25 x 3 metros.

Solo se permitían cuatro personas a la vez: el copiloto, un mecánico, el delegado y el encargado del repostaje.

Dado la precariedad de las instalaciones, además de las tareas mecánicas, muchos equipos con pocos medios "hacían vida" en el box, cocinando, durmiendo...

El repostaje se realizaba en una zona previa a los boxes por personal especializado y siempre bajo la vigilancia de un retén permanente de bomberos.





## El público:

Las 24 H fueron sin duda alguna la carrera más carismática y popular del circuito, por la empatía que sentía el público - que llegaba muy fácilmente a pie o en transporte público - con aquellos héroes que rodaban día y noche con motocicletas muy parecidas a las de serie.

El control de los accesos era muy complicado. Había cuatro puertas con taquilla, pero mucha gente se colaba o bien acampaba en la montaña antes de que se cerrara el recinto, siendo legendario el acceso “gratuito” de la calle Méjico. **Las cifras de taquillaje nunca se correspondieron con las de asistencia real.**

Dada la dificultad para salir del trazado del personal implicado y atendiendo a las costumbres de la época, se celebró durante muchos años una misa el domingo a las 12h en el Palacio de Congresos.

La duración de un día y una noche de la carrera hacía que la tipología de público fuera de lo más variopinta, desde familias con niños hasta noctámbulos que acababan la fiesta en el circuito.







## Las marcas:

La filosofía inicial de la carrera era que ésta se corriera con modelos directamente derivados de la serie. Por este motivo, era obligatorio en las primeras ediciones, adjuntar un catálogo comercial de la moto para formalizar la inscripción. A partir de 1965, se permitió también la inscripción de prototipos, con una serie de restricciones para limitar el coste.

Además de la absoluta, se establecieron clasificaciones parciales, según diferentes baremos. A partir de los setenta, la categoría reservada a las motos de 2T adquirió una relevancia especial para volver a dar protagonismo a las pequeñas motos de fabricación nacional.

Desde la primera edición, la organización instauró el “Trofeo Centauro”, entregado al fabricante de la moto ganadora. Ganar en Montjuic suponía un gran espaldarazo publicitario y la organización otorgaba a la marca ganadora un diploma que le daba derecho a exhibir en sus modelos de serie un logotipo conmemorativo de la victoria.





PALMARES DE LAS 24 HORAS DE MONTJUIC



| Edición | Año  | Equipo                 | País  | Motocicleta    | Vueltas | Promedio Kms/h. |
|---------|------|------------------------|-------|----------------|---------|-----------------|
| I       | 1955 | Soler Bultó - "Turuta" | ESP   | Montesa 125    | 510     | 80,663          |
| II      | 1956 | Elizalde - "Lucas"     | ESP   | Montesa 142    | 549     | 86,761          |
| III     | 1957 | Gandosi - Spaggiari    | I     | Ducati 125     | 588     | 92,870          |
| IV      | 1958 | Mandolini - Maranghi   | I     | Ducati 125     | 586     | 92,697          |
| V       | 1959 | Daniels - Darvill      | GB    | BMW 600        | 585     | 92,534          |
| VI      | 1960 | Villa - Balboni        | I     | Ducati 175     | 603     | 95,364          |
| VII     | 1961 | Price - Darvill        | GB    | BMW 600        | 613     | 96,897          |
| VIII    | 1962 | Fargas - Ripa          | ESP I | Ducati 250     | 591     | 93,488          |
| IX      | 1963 | E. Sirera - J. Sirera  | ESP   | Montesa 250    | 620     | 98,052          |
| X       | 1964 | Spaggiari - Mandolini  | I     | Ducati 285     | 635     | 100,293         |
| XI      | 1965 | Degens - Butcher       | GB    | Dresda Triton  | 631     | 99,801          |
| XII     | 1966 | Busquets - Villa       | ESP I | Montesa 250    | 646     | 102,047         |
| XIII    | 1967 | Iglesias - Giró        | ESP   | Ossa 230       | 662     | 104,663         |
| XIV     | 1968 | "Juanjo" - Fargas      | ESP   | Norton 750     | 635     | 100,431         |
| XV      | 1969 | Cañellas - Rocamora    | ESP   | Bultaco 360    | 684     | 108,052         |
| XVI     | 1970 | Degens - Goddard       | GB    | Dresda 650     | 656     | 103,716         |
| XVII    | 1971 | Brettoni - Angiolini   | I     | Laverda 750    | 687     | 108,581         |
| XVIII   | 1972 | Bordons - Grau         | ESP   | Bultaco 360    | 689     | 108,965         |
| XIX     | 1973 | Cañellas - Grau        | ESP   | Ducati 860     | 720     | 113,777         |
| XX      | 1974 | Godier - Genoud        | F     | Kawasaki 900   | 712     | 112,572         |
| XXI     | 1975 | Grau - Cañellas        | ESP   | Ducati 900     | 731     | 115,455         |
| XXII    | 1976 | Woods - Williams       | GB    | Honda 941      | 747     | 117,983         |
| XXIII   | 1977 | Huguet - Korhonen      | F FIN | Honda 997      | 760     | 120,005         |
| XXIV    | 1978 | Leon - Chemarin        | F     | Honda 998      | 763     | 120,521         |
| XXV     | 1979 | Leon - Chemarin        | F     | Honda 998      | 773     | 122,176         |
| XXVI    | 1980 | Mallol - Tejedó        | ESP   | Ducati 900     | 757     | 119,708         |
| XXVII   | 1981 | Roche - Lafond         | F     | Kawasaki 1.000 | 777     | 122,838         |
| XXVIII  | 1982 | Berthod-Monin-Granié   | F     | Kawasaki 1.000 | 735     | 116,089         |
| XXIX    | 1983 | Grau-Reyes-De Juan     | ESP   | Ducati 750     | 708     | 111,824         |
| XXX     | 1984 | Grau-Reyes-Garriga     | ESP   | Ducati 750     | 721     | 113,877         |
| XXXI    | 1985 | Grau-De Juan-Garriga   | ESP   | Ducati 750     | 730     | 115,299         |
| XXXII   | 1986 | Grau-Garriga-Cardus    | ESP   | Ducati 850     | 747     | 117,984         |