EDUARDO VELASCO, 1 - 25001 LLEIDA
WWW.CVHLL.ORG
CLUB.CVHLL@GMAIL.COM

INDICADOR 31 - ANY 2018
CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

any 2018 - núm. 31

l'INDICADOR

la revista del Club de Vehicles Històrics de Lleida

INDEX

- El President Saluda p.5
- Restauració Alfa Romeo p.6
- Restauració Seat 600 + Abarth 850 p.11
- Història Transports Castells p.15
- Producció Ford T p.34
- Model T de Ford p.36
- Castellvi de Rosanes p.44
- Sortida Internacional p.48
- La Panadella p.50
- Els començaments de Ferrari p.53
- Montserratina p.62
- Hispano Suiza p.65
- Ruta dels Castells de Fronteres p.74
- Història dels Castells p.79
- Glossari de l'automòbil p.83
- Humor p.89
- Ferrari - models més importants p.90
- Al proper Indicador... p.98

PRESIDENT

Finalitzat l'any 2018 , mirem enrere i queden més de 40 sortides, fires i exposicions realitzades, totes amb un seguit de participants... però, ara toca mirar endavant cap a l'any 2019 on en farem de noves, diferents, prop i lluny, incloent els vehicles antics de l'Associació Andorrana A.A.V.A. amb el que ens varem agermanar el passat octubre, tots plegats esperem gaudir de noves experiències i concentracions aquí i fora.

Dins de la lluita pels nostres clàssics ens espera força feina per fer, doncs la nova idea que ens arriba des de Europa ens vol obligar a tenir assegurats tots els vehicles, donats d'alta encara que no circulin, estiguin al nostre magatzem o Museu, ja veurem com ens en sortim.

Solament queda desitjar-vos un bon i millor any 2019, gaudint dels nostres vehicles, familiars, amics, llocs i àpats de cada llocs que recorrem i que aquest INDICADOR , sigui del vostre grat amb els resums d'algunes sortides, escrits inèdits de historiadors, restauracions, curiositats i com no pàgines tècniques.

Salut i gas.

Antoni Pomés i Tosquella

President
Club de Vehicles Històrics de Lleida

RESTAURACIONS DELS SOCIS

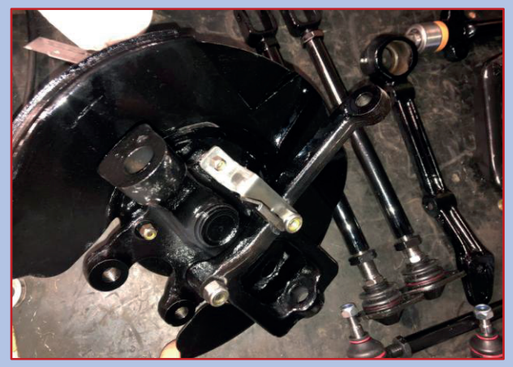
ALFA ROMEO GIULIA 1300TI

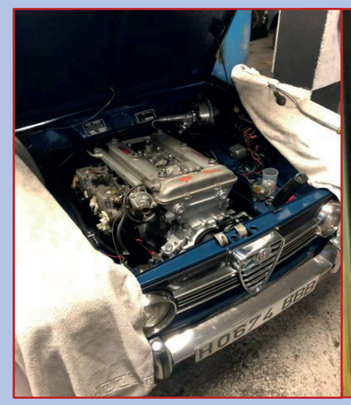
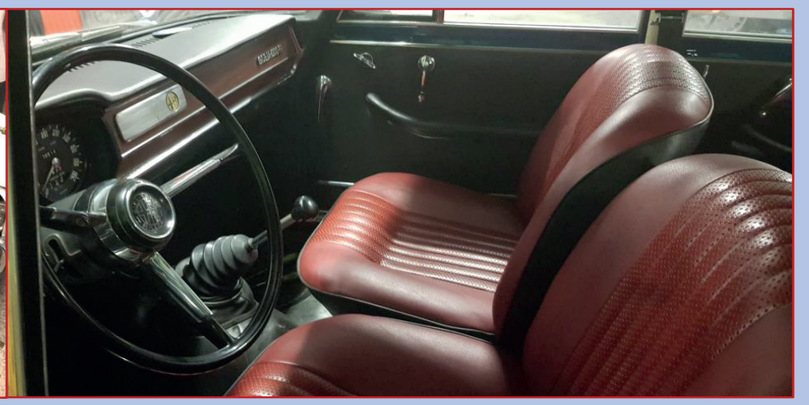
Aquesta restauració ha durat al voltant d'un any i mig, entre planxisteria, pintura i mecànica.

Buscant peces per diversos llocs d'Europa al final s'ha pogut acabar amb un resultat excel·lent, crec que ha quedat millor que de nou.

Vull agrair des d'aquestes linies l'esforç i el treball d'aquests professionals que hi han intervingut i que nombro a continuació :

Gracies a l'artista **Giorgio**, gran planxista. Al pintor **Enric** de **Tallers Enrique Sànchez** de La Palma de Cervelló i al gran mecànic Dr. **Vicens Pérez Pérez** i a **Mark Tur Cruz** de RPM Clàssics.




H0674 BBB


H0674
BBB

NUMISMATICA
H0674 BBB

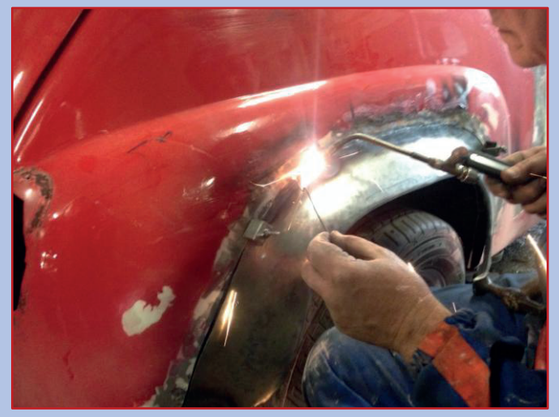
ALFA ROMEO GIULIA 1300TI i Jordi Riera

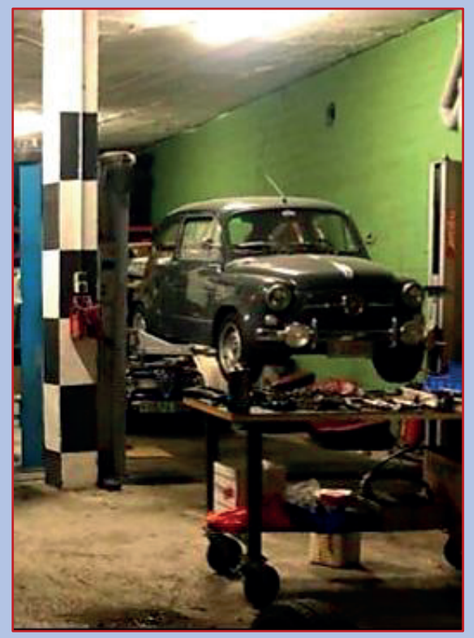
Restauració de un SEAT 600 fent un Abarth 850 Nürburgring.

Junts en **Mark i Viçens**, han intentat fer una replica del Seat 600.

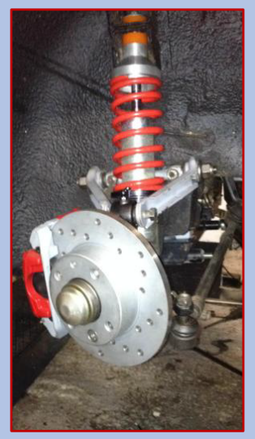
Exactament el **Abarth 850 Nürburgring**.

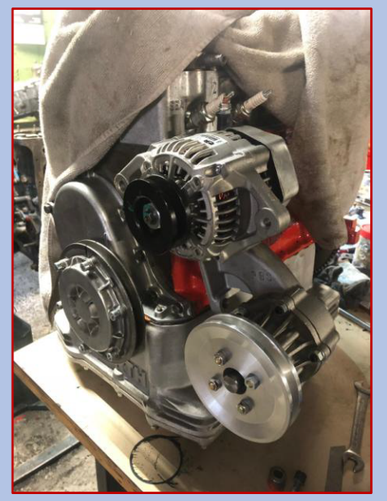
Des d'aquest resum de la restauració es vol agrair a **Sr Carlos,** un carrocer capaç de reconstruir qualsevol cotxe desintegrat pel temps. També a **Nati** un planxista que ens va afinar la carroceria del 600 i a **Enri de "Talleres Sánchez"**, que li va donar una bona capa de pintura.

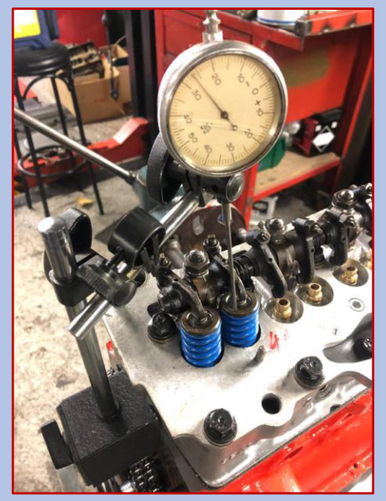


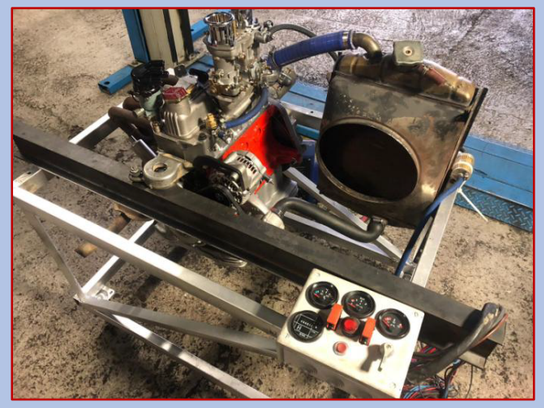


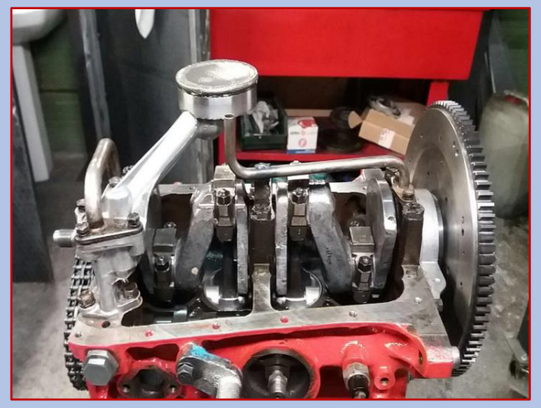
I un cotxe fet i dissenyat per: Vicenç Perez i Mark Tur. R.P.P. Clàssic Car

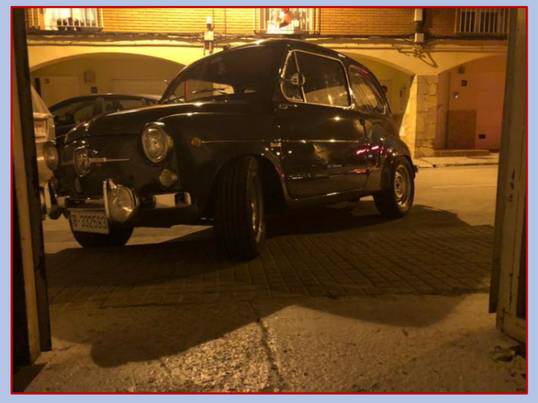












TRANSPORTS CASTELLS.

QUATRE GENERACIONS DE TRANSPORT

LA BRANCA DEL XAVIER.

El senyor Castells provenia de la comarca Lleidatana de La Sagarra de (Mas Suau). Les Olujes.

La seva afició als camions, li endevingue, a la guerra espanyola,

ja que va tenir que anar a files a la edat de 18 anys. La nomenada quinta del biberó.

Alla li van entregar un 3HC cuba d'aigua, que el va fer anar per arreu del territori de Catalunya, fins la fugida per El Pertus.

I de cap a Argelers, al camp de concentració. Dont va sortir al poc temps, perque no estabe buscat.

De alla, cap al Sahara Espanyol a fer quatre anys de mili, en castig per no haberla fet abans. (Mana collons. Si estabe fen la guerra).

Els camións, tambe estaben a la seva vida. Un Ford V-8 i un Maria de la O els companys inseparables a les terres africanes.

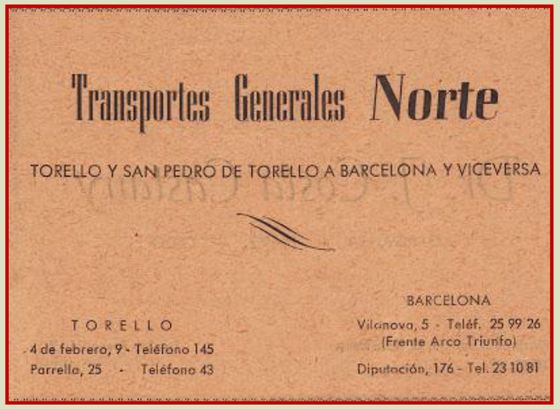
Arriba a Torelló junt amb el seu soci, el cosí Josep. Acabada de comprar la linia de paqueteria.

Al no tenir casa, ni parents ,ni cap vincle amb la població, li va ser molt difícil, continuar la Agencia de recaderia, de Torelló a la Capital.

Comprada i amb seu, a la Avinguda de Vilanova al costat de la estació de Nord a Barcelona, on es aglutinaven les agencies de recaders.

A aquella epoca, les agencies estaben restringuides, lo que feia que fins als anys setantes, tinguesis que comprar el numero de un que, plegaba.

Jo personalment, a la meva joventut tambe la vaig tinguer que comprar.



Primera tarja comercial publicitària de l'agencia.

Primer camió de transportes Generales Norte, portat desde LLeida.

Dormien a una habitació llogada, al Hotel Bosch, tot pujant cap a la Estació, de Torelló.

Al poc temps el Josep Maria Castells coneixeria la que seria la seva muller. La Montserrat Quintana Fiol.

Tarja publicitaria de els tres negocis.

La venta de vins de Alella,el cotxes de lloguer, el transport amb camió.

El seu pare el Joan provenia fora la població, concretament de Cambrianes a la comarca del Bages ,on la família tenia conreus de vinyas, quedant arruïnats per la plaga de la fil·loxera que mata totes les plantes. Encara que els dos nois de la casa, es havien decantat per la mecànica, un en el ram tèxtil y el altre per el excipient mon del automòbil, en el cual el Joan li agafa molta afició al nou enginy, que canviara les nostres vides. El Joan emigra a la Vall de Ges, concretament a la Colonia Lacambra, com a Xofer particular de la Marquesa, del mateix nom, i propietaria de la gran fabrica d'aram. El gran negosi per electrificar Espanya.

Al morir jove, mai vaig poder concretar la raó de desplaçar-se a Torelló o venia ja contractat con a xofer particular a la Colònia Lacambra. Jo tenia escaig deu anys.

El Senyor Josep Maria Castells i el chofer Travesset, junt a un dels taxis del Quintana

Després de treballar varis anys, a Lacambra va aconseguir comprar un autobús, i obtenir la llicencia de línia regular de passatgers entre Torelló, Oris, Colònia Lacambra i Viñoles de Oris. Ampliant mes tard a un altre autoòmnibus i un Taxi de Luxe.

A la plaçeta den Pujol a Torelló.
Al Fons, els edificis aterrats per el aiguat del 40.

La Pepeta i la Montserrat, sobre el Taxi.

Dalt i sota els primes taxis del Joan Quintana

El periode de Mili del Josep Maria. Africa Espanyola.

Al arribar la guerra civil, li varen ser requisats els vehicles, i ell es va tenir que amagar molt de temps dintre de un pou. (Per ric). Si en ves de treballar, hagu es anat al Bar a jugar a cartes. No li aguera passat.

Després de la guerra el Joan aconseguir un altre vehicle y va continuar el transport de passatgers amb taxis solament.

Al tornar del camp de con centració francès, el varen agafar per fer així mateix tres anys de mili a les possessions espanyoles al africà concretament a Sidi Ifni. Alla va continuar portant camions fins que el varen llisensiar.

Tornant a Tarrega, on els seus pares es havien traslladat, deixant Mas Suau, on la vida es feia inhòspita, car que ells continuaven treballant al camp. Els Pares tenien terres on ell,el Josep Maria tenia que continuar-les. Ja que al hereu se li pagava la carrera de metge. Però el Josep Maria despres de passar, 5 anys amb ferros no estava per segar blat a les Olujes .

Demana la seva part al Pare y junt amb un cusi, el Josep, emprenen la aventura de comprar un camió, així desplaçats a Barcelona troben la ocasió de comprar el camió amb la agencia una línia regular entre Barcelona i Torelló.

Al ser forasters a la població, se les tancaren totes les portes y si havien comprat la Agencia amb una vintena de clients, els i quedaren dos o tres, cosa que feia que per fer el viatja diari OBLIGAT a Barcelona ,i tenien que afegir diners que tenien guardats per emergències.

Amb constància y ben fer, de mica amb mica es varen anar obrin portes y augmentant les mercaderies. Així ja pogueren llogar un pis, sobre el local on guardaven els paquets i el camió.

La competència que ja era forta en la època apostaven que aquells dos cosins vinguts de Lleida acabarien plegant, però a la fi els varen tenir que assumir.

En aquella època el Josep Maria coneix a la filla del Sr. Quintana, el cual a la època tenia un cotxe i dos taxis de Luxe a mes de una petita bodega, on es esperaven els clients i de pas feien el vermut amb la ratafia de aquells temps. El carrer era el de 4 de Febrero, dia de entrada a la població de les tropes de Franco, avui en dia ha recuperat el seu nom original de carrer del Pont.

Es taxis sa aparcaven a la placeta den Pujol a uns encaix cent metres de la bodega, front el bar L'Habana, el Bar que junt amb can Pietx eren els populars del poble.

El Josep Maria i la Montserrat comencen a festejar, en poc temps havien estat acceptats per la majoria de la societat de Torelló i el Sr. Joan Quintana, veien la tenacitat del noi de les Olujes, no hi va posar cap impediment a la relació. Al poc temps es varen cassar. El sogre amb els taxis i el Josep Maria amb els

camions, i dic camions perquè en calia tenir dos, ja que per tenir en regla una línia regular de transports. El MOP, te obligava a tenir dos vehicles com a mínim.

Amb el temps els dos cosins es varen separar el Josep va continuar amb la recadèria i el Josep Maria es va dedicar a les cargues de les fabriques y al material de construcció començant extraient còdols del riu Ter. Carregar troncs d'arbres a la Vola, ciment a la pobla, totxos a Calaf, tot un inflin de feines de carrega completa oblidant-se de la paqueteria, encara que el negoci no fora tan rentable.

A la època si volies treballar la feina no faltava, inclús algun diumenge el Josep Maria ajuda be al sogre a conduir un dels seus taxis, per donar descans a algun dels dos xofers que tenia. Cal ressaltar que el servei de taxis de la època era servei permanent les vintiquatre hores al dia, set dies a la setmana. També feia mudances dels Guardia Civils, que pràcticament eren els únics que tenien trasllats a la època.La gent no es canviava de vivenda com ara.

El Josep Maria ja casat, amb el temps compra dos solars, i al poc temps dos mes al carrer St. Antoni, al final serien cinc. El numero tretze com a garatge, magatzem de material de construcció i oficina. Tot amb rajola vista. Allà venien els manobres amb els carretons a buscar el ciment, les rajoles la canonada de Rocalla, atesos per la Montserrat.

En el numero 15 construí la casa , amb taller de reparació a sota y el pis amb golfàs dalt, al taller hi havia una fosa imprescindible en aquell temps degut a la quantitat de averies que tenien els camions.

En el numero 17, com la terra era mes alta que el carrer degut a molt material de desè escombro, a pic y pala si li va fer un moll de descarrega amb una amplada de tres metre i una profunditat de sis metres, revocat de ciment per poder descarregar els camions per les tres bandes. O carga. Allà se emmagatzemava els totxos, les totxanes, rocalla, sorra ,rocs ja que quedava al aire lliure. Al fons hi havia un presseguer de un pinyol tirat des de el terrat.

El fet que el terra quedes mes alt que el carrer, era degut que el carrer de St Antoni, per els aiguats dels anys quaranta havia acumulat gran quantitat de restes de les cases enfonsades , així mateix aquelles parcel·les sortien be de preu, degut a la por de la gent del poble en tornar a viure a aquell carrer.

El Josep Maria era de fora no havia vingut la riada, no li havia afectat, a mes els de REGIONES DESVASTADAS, estaven canalitzant el riu Ges , responsable de la tragèdia. Perque no tornes a passar.

El riu Ges es molt curt, neix al Puigsacalm y mort a Torelló aufeganse amb el Ter, formant un petit llac, que en aquells temps hi havia barques on la gent anava a berenar, sota el santuari de la Mare de Deu de Rocaprevera , i envoltat de frondosos pollancres.

Als números 16 i 18 , enfront dos parcel·les mes avall, estaven juntes i nomes estava feta la façana, al fons de aquestes parcel·les, hi havia el hort a dos nivells també on si cultivaven el vegetals del dia a dia, les mongetes tendres, patates enciam, escaroles i a la època maduixes.

En el espai donant cara el carrer si emmagatzemaven els troncs de les muntanyes del Puigsacalm,on es pellaven els busca is deixant-los nets per la seva comercialització.

Com podem veure el Sr. Castells tocava totes les tecles. En aquell temps tenia un Ford Maria de la O, on no es conserva cap imatge, traient-se'l aviat de sobre, provant altres marques , Chevroltes, Dodges, etc, inclús algun amb gasogen. Al final el que ja va quedar en base va ser un Bedford angles on es va començar la època moderna, numerant els vehicles.

Despès del Bedford va venir el Borgward, alemany, comprat al carrer de la Sagrera de Barcelona on hi havia una Fabrica de Sabons.

Al sortin-li mes feina a les filatures, va tenir que comprar un camió mes potent. Va ser el SISU numerat amb el numero dos, que en realitat era el tres. Amb aquest camió va començar a treballar a la empresa mar. Les HILATURAS DE FABRA Y COATS, a la Colònia de Borgonya, o els Anglesos, comunament.

EL SISU,

Feia el viatge de Borgonya a La Fabrica de Sant Andreu a Barcelona es baixava amb fil cru per merceritzar i acabar, es pujava amb cotó per manipular, que es carregava al moll de Barcelona o als Magatzems Herp de Hospitalet.

Amb el temps dins de les H.F.C. li varen oferir de fer el transport directe dels acabats del carrer Berenguer de Palou al dipòsit de Madrid en el carrer Cervantes front el Hotel Palace on es distribuïa per tota la zona nord de España, per la feina es va comprar un camió SEDDON angles, carrossat cabina i caixa per la Vídua Muñoz de Murcia.

Després va venir un altre Sisu, per ajudar a les feines del Sisu 1, ja que el primer ja va quedar en exclusiva per las Filatures de Fabra y Coats, i el Bogward feia figa.

Aquest Sisu va durar poc ja que no va sortir gaire bé. Al amplia el negoci de material de construcció ja no es donava el abast. Lo que comporta comprar un camió Pegaso Barajas. El Pegasin ajudant al Seddon doncs també es tenia que cuidar de l'altre branca del negoci , les fabriques textils.

La feina de Madrid creixia i la fabrica les H.F.C. li varen demanar al Sr. Castells que possés un alta camió cap a Madrid i així arribar als quatre viatges setmanals. Es va optar per comprar dos Pegasos 1031, eren pegasins amb roda mes alta, mes chasis convertint-se amb mes capacitat de carrega, ballestes davanteres laterals, els dos els va arrossar Gocuma S.L. de Castellón, amb laterals alts, sense ser furgo i toldo curt, era per evitar es mulles el fil, ja que en un principi es carregava pràcticament a granel, ja que les caixetes eren las mateixes que servien als botiguers.

Les carregues de tornada es Buscaven a Legazpi, junt al mercat central i el Matadero, el centre comercial alimentari de Madrid de la època. Al Hotel Auto,si afincaben els jefes de transport, per estar al corrent de

ALQUILER

COCHES CLÁSICOS PARA EVENTOS,
BODAS, TOURS Y OTROS

tel. 638 982 734 oleguerv@me.com

CELEBRACIÓN

EXCLUSIVA

Classics
OLEGUER VILELLA

Pàrquing Vilella

C/ Vallcalent, 14 C/ Les Torres de Sanui, 7

MÉS BARAT QUE LA ZONA BLAVA
24 hores / 365 dies
PROPERA OBERTURA DE TALLER MECÀNIC

EuroTaller

TALLERS LLEIDA
C/ Joan Baiget, 16
24 hores / 365 dies

Mecànica ràpida Pneumàtics
Pre ITV Post ITV Frens
Diagnosi Aire condicionat

MÉS INFORMACIÓ:
626.876.122
tallerslleida@tadolasl.es

Pàrquing Vilella

les carregues.Els divendres, amb el ultim camió de la seva empresa tornaben, als seus llocs d'origen, per el dimarts o dimecres tornar a controlar a Legazpi.
Hi havia un edifici de comissionistes amb petits despatxos de una sola taula on rebien les ofertes de les carregues, aquets així mateix desponien de uns buscaires que baixaven al carrer i als bars al voltant de la plaçà i anaven bogejant les carregues dels primers.
Les carregues de tornada era horribles i a baix preu, com ha passat sempre de capital a capital, si ets de Barcelona i carregues per Madrid es RETORNO i si carregues a Madrid per Barcelona també, cosa que no passa en las capitals petites que el transportista surt amb el seu preu per Madrid o Barcelona.
Passat el temps al Senyor Castells li varen oferir o ell va fe veure que els hi era mes convenien, posar un camió directe setmanal a Sevilla, el altre dipòsit de la H.F.C, degut que anava com a paqueteria per agencia sortia molt car, ja que igual que Madid havia crescut molt el volum de mercaderia.

EL Sr. Castells per aquesta feina a comprar un camió de segona ma ja que els Pegasos tenien molta demora i la feina apremia. El camió era un Bússing alemany, xato amb el motor tombat sota la caixa en la part lateral davantera dreta, era de color blau preciós, en aquella època ja portava tacògraf, per controlar al xofer, era una meravella ,pro enseguida va quedar petit, es necessitaven mes metres de caixa. Aquest camió es va comprar a la Avinguda de Roma a Barcelona ,a un compra venda al costat de la fabrica de sifons ,GEIGER. Encare el tren passava a cel obert al carrer d'Arago.
El Sr. Castells va optar per comprar un xassís de òmnibus Pegaso 140 HP. Amb volant a la dreta i Carrozar-lo per tenir mes capacitat de carrega, li va fer la cabina i la caixa Carrocerias Gocuma SL de Castellon, així va començar la ruta de Sevilla. Del carrer Berenguer de Palou a St Marti carrer Sebastian Elcano de Sevilla. El viatje fins a Castello, sentat en una cadira de fusta, lligada amb filferros, sobre el chassis del Pegaso, va ser horripilant. A mes era ple hivern

Es tornava cap a Barcelona amb bales de coto nacional, per uns magatzems del carrer Puigcerdà. Al barri del Poble nou de Barcelona.

El Xavier a Alemania, amb camisa de Nylon acabada de estrenar, a la Empresa Zargues, vor Munich.

T'hi apuntes?

Gaudiràs d'una experiència única
Coneixeràs i formaràs part
d'una de les Festes
més emblemàtiques
de la ciutat de Lleida

Fes-te'n soci:

Associació de la Festa
Moros i Cristians de Lleida

www.miclleida.org
miclleida@miclleida.org

FESTA DE
MOROS I CRISTIANS
LLEIDA

TEIXITS
Balcells

Botiga de teles i roba de la llar

973 24 18 87
Teixits Balcells
teixitsbalcells@hotmail.com
Teixits Balcells

Ens trobarà
al carrer Pi i
Margall, 3

LLEIDA

Crec amb la
bona gent, el
petit comerç,
els valors i el
tracte familiar

Aquest camió amb un milió de Km. Es va substituir per un Barreiros 42.20, que també va funcionar a la meravella.

El viatge de Madrid.

La penúria de buscar carrega amb els comissionistes de Legazpi, va comportar que es busques un client a Madrid per les tornades.

Despès de un pilot de entrevistes i reunions es va aconseguir una feina de Standard Electrica SA., empresa que fabricava per telefònica els aparells i cablejats necessaris per funcionar les centrals telefòniques.

El contracta era per Barcelona i província.

El material de Barcelona anava destinat al magatzem de Standard Electrica Sa, gestionat per transports especials Grau SA del carrer Guayaquil, al barri del Baro de Viver, i algun altre material anava directa a alguna central com Girona, Granollers, Vic, Vilafranca.....

Aquest material pesava molt ja que tot era ferro i cable, dins de pesades caixes de fusta retornables, a les hores es va comprar un altre camió per ajudar als altres dos a les tornades, així mateix retornar els embalatges buits a Madrid.

Aquest camió va ser un Pegaso 165, al poc temps també es va fer petit i a Tallers Escuer li van afegir un eix direccional davanter i una ploma per la autodescarga.

Jaume Solé

EQUIPS DE REFRIGERACIÓ DEL TRANSPORT, I AIRE CONDICIONAT

AIRE CONDICIONAT I REFREDADOR ECOLÒGIC DE CABINES

CALIBRADOR ELECTRÒNIC DE SEGURETAT I PRESSIÓ DE PNEUMÀTICS

Av. Pla d'Urgell, 17 - Miralcamp (Lleida)

Tel. 973 60 18 68 - www.jaume-sole.com

Herguido, SL

Des dels anys 50 al vostre servei

tot tipus d'excavacions venda i transport d'àrids transports de maquinària lloguer de contenidors pilotatges de solaments amb barrena/bivalva anivellacions amb refinadora làser pous per aigua col·locació de pals per malles antipedra enderrocs esculleres àrids per decoració

Av. Vallmanya, 30-36 (baixos) 25180 ALCARRÀS (Lleida) Tel. 973 79 00 45

www. herguido.net herguido@herguido.net

TOT en impremta

Tenim els preus més econòmics!!!

LONA desde 10€/m²

VINIL desde 8€/m²

TELA desde 9€/m²

PVC desde 19€/m²

ALUMINI METACRILAT desde 39€/m²

WWW.PRINTON.ES

IMPREMTA PROFESSIONAL

LowCost!!

PRINT-ON STUDIO

PRINTON STUDIO

petit i gran format

OFFSET & DIGITAL

+ Qualitat excel·lent

Roll-Up TOT INCLÒS desde 49€

100% ALUMINI

de 50cm. a 320cm.

TARGETES · FLYERS · CARTELLS · CATÀLECS · LLIBRES · HOSTELERIA · PEGATINES · MERCHANDISING · BOSSES

Seguidament amb el augment de feina dels dos clients es va entrar a la època dels Pegasos Comet amb totes les seves versions. Comet normal, Super Comet, Comet rodes de aranya, hi van haver molts fent la ruta de Madrid i ajudant al de Torelló ja que s'havia jubilat el Sisu. Si havia posat un Europa comprat de segona ma a Jordi Galbas i posant-li una Acerbi per augmentar amb quatre mil quilos la capacitat de carrega i al allargar la caixa , augmentaves el volum.

D'els Comets van quedar un parell el B-305218 i el B- 441000, se'ls va posar acerbis i eren els comodins per altres clients , com el transport de premses, maquinaria diversa per fabricació de plàstic, coto capa Torelló en època de arribada de vaixell tant de Egipte com de Califòrnia.

Fent la ruta de Madrid es van anar substituint els Comets per Europas, cal dir que duran aquest temps es va fer un tracta perquè amb els 10 o 12 camions de la època es fessin 24 caixes auto suportades junt amb els elevadors a cada vehicle i això va ser un gran avenç ja que en la època, es carregava molt a ma o amb la petita grua. Cal ressaltar que Castells va ser el tercer després de Mateu i Mateu i Pablo de Terrassa en incorporar aquest sistema.

ilerda
autoescola

TOTS ELS PERMISOS DE CONDUIR
ESPECIALITZATS EN PERMISOS DE MOTO
COTXE AMB REMOLC
CAMIÓ I AUTOBUS

C. ACADÈMIA,26
TELF: 973 268 448
PASSEIG DE RONDA, 97
TELF: 973 270 333
LLEIDA
info@autoescolailerda.cat
www.autoescolailerda.cat

CARLOS SOLANS

SI TENS UN VEHICLE CLÀSSIC
TENIM EL RELLOTGE D'ÈPOCA ADEQUAT
VINE A VEURE'NS I TRIA

0034 973221289 - 0034 670233700
PLAÇA SANT JOAN 25 LLEIDA-SPAIN / csolanscanela@gmail.com

ANUNCIA'T i col·labora amb l'Indicador

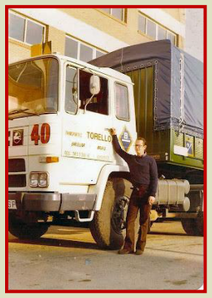
espai disponible per la teva publicitat

Després ja va ser el "bumm" en aquesta època, el Sr castells ja tenía un dels quatre fills treballant amb ell , destinat a Madrid. Amb el temps s'incorpora un segon fill destinat a Barcelona, el negoci creix i entra un tercer fill.

Al fill de Barcelona no li van les carreges completes i es compra una agencia de transport i mercaderia a Sallent que amb el temps li cavia el nom i continua com a transports Castells.

Al cap de un temps el germà de Madrid independitza formant tr es empreses noves de transport i magatzematge.

El Sr Castells es retira a un altre negoci que li ocupa mol de temps, i queda un fill a la empresa de J.M.Castells SA que amb el temps la tanca i obre una altre empresa de paqueteria i distribució per tota Catalunya, abandonant les carreges completes.



Alemania. Viatjes de Zargues -Aluminium.

Els trailes, no varen funcionar en el nostre sistema de negoci.Es varen estrenar dos i als dos anys foren substituits.

Camio Iveco publicitari. 600, kilòmetres diaris per autopistes durant els mesos de contracte. Mercaderia 0.

El nom de Castells encara el van arrossegant un dels fills amb un reduït negoci de recaderia.
Passant-lo al final als nets que el continuen actualment amb nous sistemes de treball i missatgeria que son el Xavier i el Jordi Castells.

La publicitat amb autobús angles, una de les altres feines de Castells.

Acabats de cumplir els divuit anys. El Jordi ja ataca amb la Vanette de Nissan.

La Daily, servei urgent a tot Europa. Amb Jordi.

Entrant al barco de Mallorca.

Epoca dels viatjes urgents per tota Europa
Aqui el Iveco a Finlandia.

Etiquetes de comentaris: JOAN QUINTANA. JOSEP MARIA CASTELLS LLORENS. CABRIANES. COLONIA LACAMBRA.ORIS. OLUJES. BAR LA HABANA. M.O.P. LA VOLA.H.F.C. RENAULT. EBRO. BUSSING. BEDFORD. BORGWARD. SISU. SEDDON. PEGASO. BARREIROS.

Henry Ford i la seva producció massiva:un cotxe anomenat *Ford T*

Henry Ford va moltes de les bases del futur de l'automòbil quan va decidir aplicar les teories de Taylor sobre la perfecta combinació d'home i màquina a la nova indústria de les quatre rodes. El resultat es diria el *Ford T.* No obstant això, la idea de la cadena de muntatge ja havia estat presentada anteriorment en 1901 , quan l'industrial Ransom Eli Olds construir des 1901 a 1904 el model Olds Curved Dash , considerat després de molt temps com el primer automòbil en la història mundial a ser fabricat en sèrie, gràcies al sistema de cadena de muntatge.
«Vaig a construir un cotxe per al poble, l'automòbil universal», va proclamar Henry Ford el 1906. No tenia un objectiu filantròpic. El que buscava era augmentar la seva clientela al màxim. Els primers automòbils Ford daten de 1903, però el *Ford T,* aparegut en 1908, va ser el model que va fer entrar a la història al pioner de Detroit . Destinat a una clientela rural, era un vehicle molt alt, el que li permetia recórrer els camins de granges i travessar rases-a França se li va cridar ***l'aranya*** -.Les carreteres eren molt escasses en els immensos camps d'Amèrica del Nord de principis de segle, que encara es recuperava de les guerres contra els indis i els atacs a les diligències. Henry Ford , que era un gran admirador de Thomas Edison - el Museu Ford fins i tot porta el seu nom-, es va convertir en un fervent defensor de la racionalització del treball. El seu ideal va ser convertir l'obrer en un robot. Adopto a les teories de Taylor , va instaurar la producció en cadena i la multiplicació de les màquines. Tant els subcontractistes com els seus propis col · laboradors ho van considerar un tirà, la falta dels coneixements tècnics necessaris desembocava de vegades en exigències una mica absurdes.

De la cadena de muntatge al seu salt a la fama

Si bé la cadena de muntatge va ser durant molts anys, un invent atribuït a Henry Ford , la realitat indica que el primer registre que es té d'un automòbil fabricat mitjançant aquest sistema, data de l'any 1901 , producte d'una idea de l'industrialRansom Olds . No obstant això, la seva producció no era la suficient com per a la idea que tenia Ford de popularitzar l'automòbil. Va ser així que decidiria millorar la cadena de muntatge inspirant-se en una fàbrica de fusells i basant sovint en la improvisació, per augmentar la capacitat productiva d'aquest sistema. Aquesta alternativa, va portar com a conseqüència l'errònia atribució final de l'invent a Henry Ford, en lloc de Ransom Olds.
El *T* es va construir sobre aquests principis i, a més, Henry Ford es va avançar als seus rivals establint molt aviat una gran xarxa de concessionaris. Un preu assequible i una producció massiva durant un període de gairebé 20 anys van fer d'aquest revolucionari model un símbol de les grans sèries. Fins i tot la incipient indústria del cinema es va apoderar d'ell, i el *T* va esdevenir *vedette* de persecucions inenarrables a les pel · lícules còmiques del cinema mut. Ho hem vist fins i tot partit per la meitat per una serra que passava enmig dels seus dos ocupants: *El Gros i el Flac* .
El Ford Model T té una llarga història en el mercat de l'automoció amb una durada de gairebé 20 anys.Sovint es diu el "Tin Lizzie" i el "aeroplà barat" i se li atribueix la «posada Amèrica sobre rodes." Durant el 1900, l'automòbil era molt nou i el mercat estava ajustant a tenir aquests carruatges sense cavalls porten als passatgers en lloc de bicicletes o cavalls. Vapor, l'electricitat i la gasolina eren els tres mitjans d'alimentació dels vehicles. Fins aproximadament 1915, ningú sabia que seria la font de potència favorable. Steam proporciona molts beneficis com ara ser tranquil, net i barat. La gasolina o querosè de combustible s'utilitza per escalfar l'aigua en una caldera, el vapor produït es va canalitzar als cilindres, on la pressió impulsa els pistons cap amunt i avall. Els inconvenients eren que es va prendre un temps per començar, haver d'esperar que el vapor de preparar. Era perillós, sovint explotant i causant lesions.Tenia un abast limitat, que dura al voltant de 20 a 40 quilòmetres abans de necessitar una recàrrega.Electricitat era popular, però també tenia un abast limitat. Era fàcil per començar i era molt popular entre les dames per conduir per la ciutat. Després estava la gasolina, que estava bruta i difícil d'arrencar. Es requereix estacions de servei que a vegades eren difícils de trobar en aquest mercat nou i en evolució. El principal avantatge del motor de gasolina és que tenia el major potencial i una quantitat cada vegada més gran d'energia. Es va dir que la forma d'un vehicle va acabar a la pista de carreres sovint determina l'èxit de vendes. Amb els motors de gasolina de guanyar la majoria de les races, les altres fonts d'energia van ser finalment condemnats.

Hi va haver més de 200 fabricants d'automòbils durant el 1900. Les xifres de producció mitjana d'una fàbrica hi havia un parell de centenars de vehicles a l'any. Això, per descomptat, variar en gran mesura a causa de la complexitat i el prestigi del vehicle que està sent produït. Henry Ford, fundador de la Ford Motor Company, produeix un vehicle que era assequible, però el més important, produït en massa.Mitjançant l'ús d'una línia de muntatge per a la construcció de les peces, en lloc de l'assemblea tradicional de la mà, el procés s'ha racionalitzat. L'ús d'un procés de línia de muntatge no era nou, s'havia fet abans en la indústria d'envasament de carn. William C. Klan havia visitat un escorxador de Chicago. En tornar de la seva visita, es va proposar la idea a Peter Martin. Un equip va ser muntat i perfeccionat a través d'assaig i error. La línia de muntatge no va començar l'operació en el Model T fins a 1914. El procés de línia de muntatge simplificat en gran mesura la producció, ara una mitjana de poc més de 90 minuts per muntar un cotxe. Durant 1914, hi va haver més de Ford produït que tots els altres fabricants junts. En aquest moment ho aconsegueix en qualsevol color que vostè va voler sempre que fos negre. Henry Ford va afavorir el color negre, ja que s'asseca més ràpid. Durant els anys 1917 a través de 1923, Ford no va fer cap tipus de publicitat, amb 9 de cada 10 cotxes que Ford, no calia.

Va pagar els seus treballadors un salari proporcional al cost de l'automòbil, de manera que seria capaç de comprar el que produeixen. Amb la introducció d'aquestes innovacions, les seves fàbriques van ser capaços de produir i vendre més fora la resta de la indústria i mobilitzar el país. Quan va començar la producció del Model T, el cost va ser d'al voltant de 850, al voltant de 1.200 dòlars menys que la majoria dels cotxes. A principis de la dècada de 1920, el preu del Model T cost al voltant de $ 300. Ford havia trobat moltes maneres de reduir costos i oferir el producte menys costós. Instruir als seus proveïdors com acoblar les caixes de fusta que s'utilitzaven per a ell enviarà les peces. Les caixes van ser desmantellats i utilitzats dins dels cossos de cotxe. Els rascades es van convertir en carbó i es venen sota el nom de 'Kingsford'.

El primer model T es va produir el 27 de setembre 1908 a la Planta de piqueta a Detoit, Michigan. Hi ha dues classes del Model T, les que es van produir abans de 1919 i després de 1919. El pre-1919 Model T se'ls coneix com els cotxes veterans, mentre que els models posteriors són anomenats cotxes d'època.Tot i que el nom del model T va ser utilitzat per gairebé vint anys, s'ha millorat molt, tant visual i mecànicament a través dels anys. En tot moment, el vehicle podria ser tingut en una àmplia varietat d'estils de carrosseria. Els cotxes de turisme i roadster oberts eren més barats a produït i, per tant, produït en majors nombres. El Volkswagen 'escarabat' és l'únic model de cotxe per vendre més que el model T de Ford.

El Model T va ser dissenyat per Henry Ford, Childe Harold Wills, Joseph A. Galamb i Farkas Eugene. Un motor de quatre cilindres de 177 polzades cúbiques ser col · locat a la part davantera i alimenta les rodes del darrere. El motor de 20 cavalls de força va ser capaç de portar el vehicle a una velocitat màxima de 45 mph. Hi havia tres coixinets principals i vàlvules laterals. Un tanc de combustible de deu galons es pot conèixer per sota del seient davanter, muntat al bastidor. El motor va començar amb una maneta situada a la part davantera del vehicle. La maneta era molt difícil d'operar i ha estat la causa de molts braços trencats.

Els motors més petits es van veure afavorits per Henry Ford. El seu model K havia utilitzat un motor de sis cilindres, però quan la producció va cessar cap a 1908, un motor de sis cilindres no s'utilitza de nou per Ford fins a 1941. El model K no havia estat un èxit de vendes. Mentre que Ford havia volgut produir vehicles petits i de baix cost, el seu consell d'administració ho havia persuadit per produir un model més gran, luxós i car. En 1906, Henry Ford va comprar la majoria de les accions deixant-lo en el control i l'encarregat de la direcció de l'empresa. Després de la Primera Guerra Mundial ell va comprar les accions restants Ford per poder prescindir de la junta directiva per complet. Des de 1906 a través de 1908, Ford va crear el Model N, R i S, que amb el temps l'evolució en el model T.

Es va utilitzar la transmissió d'engranatges planetaris A "tres velocitats". Aquest havia estat usat en el model K, però no era adequat per a un vehicle tan gran. Com a resultat d'això va patir de freqüents avaries, però va funcionar bé en el model T. La unitat 3-velocitat era en realitat dues velocitats d'avanç més un revés. Sense pedal de l'embragatge, el canvi va estar a càrrec de pedals que no requerien un embragatge. També es troba a terra era un tercer pedal que operava la marxa enrere. L'accelerador es controla mitjançant una palanca a la columna de direcció. Neutral es troba al costat de la palanca de fre d'estacionament. L'altre pedal aplica una banda al voltant d'un tambor a la transmissió. La palanca del fre d'estacionament acciona els frens de la banda en l'exterior dels tambors de fre del darrere. Quan la palanca de mà es va retirar, el fre és activat i els engranatges d'accionament es desconnecta.

'Rodes d'artilleria "de fusta eren estàndard fins a 1926, quan van ser reemplaçades per rodes de filferro d'acer. La suspensió era un ressort semi-el · líptica muntat transversalment, tant per a l'eix davanter i posterior. Brass va ser utilitzat a través dels vehicles anteriors per articles com ara banyes, radiadors, i els fars. Fars eren llums d'acetilè, però més tard va canviar a la llum elèctrica.

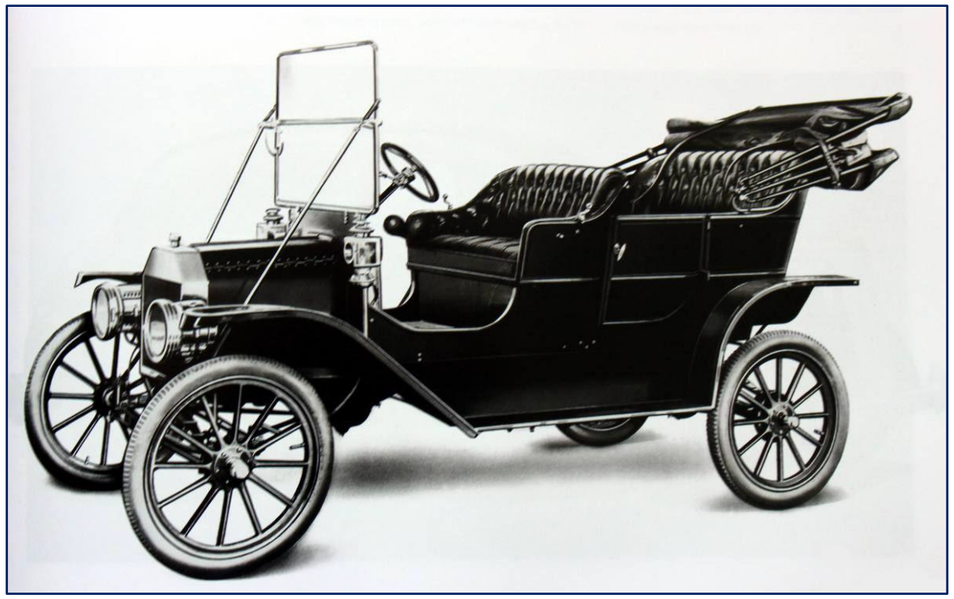
Les vendes van aconseguir el seu punt màxim en 1924 amb més de 2 milions d'automòbils que surten de la línia de muntatge. En aquest moment, molts dels competidors de Ford havien canviat als mateixos principis que havien fet l'èxit de Model T: un vehicle barat i fiable basada en una cadena de muntatge produït en grans quantitats. Altres manufactures va començar a atraure nous compradors de serveis que ofereix, extres, o motors més grans. Les opcions populars inclouen eixugaparabrises, panys antirobatori, i reguladors de llum. Vehicles Chevrolet tenien tres marxes cap endavant, mentre que el Model T segueix utilitzant només dos. A més, com el Model T de eren tan durador, que encara estaven en ordre funcionament. El que significa que molts propietaris no tenen un cotxe o quan ho van fer, en general comprar un vehicle més luxós. A continuació, es van vendre el model utilitzat de T per a la pròxima a res.Les vendes van començar a submergir en l'any 1925 i de manera espectacular el 1926. La producció va cessar en 1927 per gairebé sis mesos, mentre que es van fer els preparatius per a la producció del Model A.

El Model T mobilitzar una nació, no només els Estats Units, però molts altres països. Amb els concessionaris i tallers d'instal · lació a tot el món, el Model T va ser produït en massa i de fàcil accés a molts compradors. Sovint, es van establir les fàbriques a altres països per aconseguir al voltant d'un impost d'importació, el que manté el cost baix. L'innovador model T va complir el seu propòsit. Era barat i fiable, molts durada, fins i tot fins als nostres dies.
Per Daniel Vaughan | març 2006

Joaquim Guerrero
des de 1973 Joiers
Porta'ns la te va idea i la farem realitat!
Taller propi de joieria i rellotgeria
Professionals en Gravats a mà i clavat de Pedres Precioses
Carrer de Pi i Margall, 12 · 25004 Lleida
quimgue rrerojoier @gmail.com
973 22 27 43

Plaça Cervantes, 1
Tel. 973 26 66 41 - 27 07 00
25003 Lleida
FINQUES ADSER

¿Por qué el Modelo T de Ford sólo se fabricaba en negro?



El 1 de octubre de 1908, varios trabajadores de la Ford Motor Company esperaban en la calle a que se abriera una de las puertas del taller. Sabían que el jefe llevaba meses preparando algo, y que estaba a punto de desvelarlo. Cuando Henry Ford confirmó que la prensa estaba también fuera, se levantó la cortina de acero, y salió un vehículo algo extraño, con el mismo Ford al volante. Nadie quedó muy impresionado en el primer momento, pero aquel Ford Modelo T, cambiaría para siempre el mundo del automóvil.

Invento y persona van de la mano. El coche y su creador son inseparables, y ambos representan la reinvención de una sociedad, el inicio de una nueva era. El Modelo T de Henry Ford, fue el primero en ser producido para las masas. Tiene fama de ser el primer automóvil construido en una línea de montaje, y el primero al alcance del bolsillo de la gente de a pie. Todo ello, siguiendo la filosofía del empresario de Dearborn, Michigan, basada principalmente en mejorar la vida de los ciudadanos.

Un mito

He escrito arriba que el Modelo "tiene fama de ser el primer automóvil construido en una línea de montaje". Pero es sólo la fama. La realidad es que el primer auto construido de esa manera fue el Oldsmobile Curved Dash, en 1901. Ford no inventó la línea de montaje, múltiples productos ya se fabricaban en serie. En todo caso, lo que hizo el hijo del granjero de Dearborn, Michigan, fue llevar la práctica a alturas insospechadas.

Desde principios de siglo, Ford buscaba una manera de construir un coche que cualquiera pudiese comprar. Sus primeros modelos, el A y el B se habían vendido con éxito, y espm quería decir unas cuantas centenas de automóviles. Sólo los ricos podían permitirse un lujo así, y eso es lo que Ford quería cambiar. En 1906 comenzó a desarrollar su Modelo T.

L any 1876 el Sr. Fitts instala el primer sistema amb tubs hydraulics al seu automòbil. El 1914, Fred Duesenberg frena el seu cotxe de curses amb una tecnologia hidràulica que més tard desevoluparia Malcom Lougheed (Lockheed). L any1926, Francis W. Davies construeix i patenta la direcció assistida mitjançant tubs hidraulics. A Franquesa, avui dia, fem tubs de fre i direcció per vehicles del segle passat, amb Test i garantia segons normativa D.O.T. Americana i Europea. Continuem fent Història, amb Franquesa.

----------20% descompte per a socis del Club Vehicles Historics Lleida----------

Por esas fechas, Henry y su hijo Edsel visitaron a un cliente suyo. Este tenía una planta procesadora de carnes, y lo tenía montado de manera que los animales iban colgados de una línea, y cada trabajador se especializaba en descuartizar una parte del cerdo o res. La línea funcionaba de manera rápida y eficiente, y Ford se dio cuenta de que eso era lo que buscaba.

Diseñando el Ford Modelo T

Para los detalles, Ford tenía a un buen equipo de mecánicos y diseñadores: El grupo estaba liderado por Childe Harold Wilis, uno de lo primeros empleados de Ford, e incluía a media docena de hombres. Henry el jefe, se encargaba de que el diseño fuese a la vez, barato,y fácil de producir.

El resultado fue un coche resistente, Llevaba un motor frontal de cuatro cilindros y 2.9 litros. Era capaz de alcanzar los 70 km/h, y podía funcionar con gasolina, keroseno o etanol. Su altura entre suelo y chasis le permitía rodar en todo tipo de terrenos. Henry estaba feliz. El Modelo T sería un coche no para los ricos, si no para las masas, para los trabajadores y los granjeros. Los lujos se los dejaba a otros.

Éxito de ventas

El Modelo T resultó ser un éxito desde el primer día. Era resistente, eficiente y barato. Tan sólo unos meses después de comenzar a venderlo, Ford tuvo que anunciar que no se cogerían más órdenes porque la planta no daba abasto. Fue entonces cuando Henry decidió aplicar su nuevo método de producción.

Hasta ese momento, el equipo de mecánicos montaba cada coche individualmente en un bastidor. Dicho mé todo les permitía construir unos 25 coches al día, lejos de las 1,000 unidades que Henry quería fabricar cada 24 horas. Se acordó entonces de la carnicería de su amigo, y comenzó a experimentar.

PRODUCTES CÀRNICS
Joan Arqués S.A.
CARNS FRESQUES, CONGELADES I ELABORADES
DE BOVÍ, PORQUÍ, OVÍ, VOLATERIA I CAÇA
CARGOLS CALIBRATS
SALA DE DESCARNAR
MAGATZEM FRIGORÍFIC
PRAT DE LA RIBA, 183-185 I 25430 JUNEDA I TEL: 973 15 05 32 I FAX: 973 15 03 39 I
www.arques-sa.com I jarquessa@gmail.com

DESGUACES
GUALDA
www.desguacegualda.com taller@desguacegualda.com
Ctra. Vall d´Aran, Km 2.5
(Pla de gualda 25) - LLEIDA
Tel. 973 23 61 21 - Fax. 973 22 87 36
· Gestor vehicles fora d´us - E 646 - 99
· Recollida de vehicles
· Recanvis d´Ocasió
· Comprem vehicles siniestras per desballestar
· Tramitació certificat destrucció i baixa definitiva
· Planta descontaminació de vehicles
Empresa adherida:
SIGRAUTO AETRAC

Quan cada instant del viatge esdevé un record
Kariba viatges Gamon autocars
973 75 00 90
www.autocarsgamon.com

Poco a poco fue añadiendo líneas de montaje a la fábrica. Primero para algunas partes, Luego para el coche. En agosto de 1913, toda la producción de Ford se hacía en líneas de montaje. Por si fuera poco, Ford no sólo logró producir más oches, sino que la línea sin fin rebajaba los costes considerablemente. Ford pasóese descuento a sus clientes.

Pueden comprar el coche del color que quieran, mientras este sea negro

Para entonces ford vendía miles de unidades por semana. El Modelo T se fabricaba no ya sólo en Dearborn. Ford montó plantas en varios estados de la Unión, y en otros países. Inglaterra,Chile, Argentina y España (Cádiz) tendrían su línea de ensamblaje del Modelo T. Eso sí, para entonces ya todos los "Tin Lizies" (apodo del Modelo T), eran todos del mismo color. En los primeros años de su existencia se podían comparar en verde, azul y rojo.

El mismo año en que comenzaron a fabricarse en masa, todos pasaron a ser negros. ¿Por qué? Por la simple razón de que la pintura negra se secaba más rápido que la de cualquier otro color. Con el negro, no había que esperar tanto en el secado, y la línea de montaje avanzaba más rápido.

En una carta a sus empleados, Henry Ford les anunció:

"Cualquier cliente puede pedir que su coche se pinte del color que quiera, con la condición de que este sea negro."

Otra ventaja del negro es que era más duradero que otros colores. Sus dueños no tenían que estar pintándolos constantemente, y ese ahorro de dinero siempre venía bien.

El coche que inventó el mundo moderno

El Modelo T fue y es uno de los coches más famosos de todos los tiempos. De hecho, fue elegido como el auto del siglo XX en una encuesta. Con sus más de 16 millones de unidades fabricadas, ocupa el octavo lugar de la lista de coches más vendidos de la historia. Fue el primer coche para las masas, el primero con un precio al alcance del bolsillo de la gente de a pie.

TALLERS JOBO SCP

Mecànica
Planxisteria
Pintura
Electricitat

RESTAURACIONS DE TOTES LES MARQUES: PORSCHE, FERRARI, MERCEDES, JAGUAR...

Pl. Sagrada Familia, 5
Tel. 973 20 26 64 · Fax 973 21 14 49 · 25001 LLEIDA
t.jobo@hotmail.com · jobotallers@gmail.com

copisteriasolé

Impremta digital · Gran Format · Estampació · Fotocòpies · Enquadernacions

Maragall, 27 baixos - 25003 Lleida · T. 973 266 551 · digital@copisteriasole.com

Servei d'animació i entreteniment dels nens
amb una sala social i chiqui park

Serra de Prades
CAMPING - BUNGALOW PARK
1a. CAT. ****

"pregunta pels descomptes d'un cap de setmana
en bungalow o caravana per la primavera"

Google places

977 869 050
info@serradeprades.com
CAMPING-BUNGALOW PARK SERRA DE PRADES
c/ Sant Antoni, s/n. 43439 - VILANOVA DE PRADES

LLEIDA
BARCELONA
AP-2
N-240
AP-2
VIMBODI
EXIT 9
T-7004
POBLET
MONTBLANC
N-240
C-14
REUS
TARRAGONA
Serra de Prades
Vilanova de Prades

Aquel adusto pero eficiente coche, cambió la manera en que los estadounidenses veían el mundo. Los viajes, el comercio y las vacaciones ya no serían lo mismo. Gracias al Modelo T y su enorme éxito, los gobiernos tuvieron que construir carreteras, y organizar el tráfico. No sólo eso, la industria imitó los métodos de Ford y los productos se abarataron, permitiendo el acceso de cientos de productos a la mayoría de norteamericanos. Pocas cosas hubiesen podido hacer más feliz al fundador.

El final de un gigante

Pero todo por servir se acaba. A pesar de las reticencias del viejo Henry, que no quería introducir nuevos modelos, el auge de la competencia no le dio opción. Para mediados de la década de 1920, salía al mercado el Ford V8, otro gran éxito. No obstante, en mayo de 1927 la era del Modelo T terminó.

Nuevos modelos, nuevos motores y colores llegaron para cubrir las necesidades del mercado, El Modelo T de Ford dejó de construirse, pero dejó un legado histórico en la industria, y una huella imborrable en los Estados Unidos. El Modelo T habrá dejado de venderse, pero nunca dejará de ocupar su lugar como el primer gran coche de la historia.

VI CASTELLVÍ DE ROSANES

28-29 d'abril 2018

CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

Jardins Artigas de Gaudí
Vall de Núria

Tren del Ciment
Ferrocarril Turístic
de l'Alt Llobregat

CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

ara lleida

Diputació de Lleida
Patronat de Turisme

CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA
del 2 al 9 d'agost de 2018
Sortida Internacional
Londres
Salisbury
Òxford
Shrewsbury
Cambridge
Windsor
LONDON
Diputació de Lleida

DL L-720-2018

PATROCINA

Ajuntament de Montmaneu

Ajuntament de St. Guim de Freixenet

Paeria de Cervera

Ajuntament de Sta. Coloma de Queralt

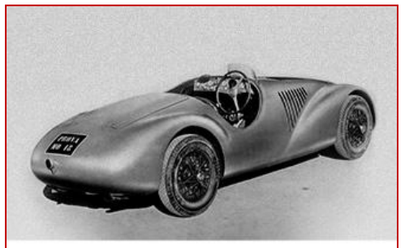
UN VISTAZO A LOS COMIENZOS

La historia de la compañía comienza oficialmente en 1947, cuando salió el primer Ferrari por la histórica entrada de la factoría, situada en la Via Abetone Inferiore de Maranello. Conocido como 125 S, encarnaba la pasión y determinación del fundador de la empresa.

Enzo Ferrari nació en Módena el 18 de febrero de 1898 y murió el 14 de agosto de 1988. Dedicó toda su vida al diseño y construcción de vehículos deportivos y, por supuesto, para la competición. Después de haber sido nombrado piloto oficial de Alfa Romeo en 1924, a los cinco años se marchó para fundar la Scuderia Ferrari en Viale Trento Trieste, Módena, con la que da asistencia principalmente a gentlemen drivers para hacer correr sus coches.

En 1938 Enzo Ferrari fue nombrado responsable de Alfa Corse, pero abandonó el puesto en 1939 para establecer su propia compañía, Auto Avio Costruzioni, que funcionaba fuera de los viejos edificios de la Scuderia.

HISTORIA DE ENZO FERRARI



GSX CARROSSERIA

GESTIÓ - SERVEI - EXCEL·LÈNCIA
REPARACIONS DE XAPA I PINTURA

- **Recollida i lliurament** a domicili en un radi de 25 km. per a reparacions superiors a 600€; a 50 km per a reparacions superiors a 1.200€
- **Vehicle de substitució** gratuït i de qualitat
- **Neteja interior i exterior** del vehicle abans del lliurament
- **Control de qualitat preentrega**
- **Garantia** de per vida en pintura
- **Revisió de seguretat gratuïta**
- Treballem amb totes les companyies d'assegurances
- **Especialistes** en vehicles d'alta gamma
- **Bonificacions especials** per als nostres clients i rentings

REPAREM TOTES LES MARQUES DE VEHICLES; SOM ESPECIALISTES EN ALTA GAMMA

TREBALLEM AMB TOTES LES COMPANYIES D'ASSEGURANCES

zona de preparació de pintura

operari a la cabina de pintura

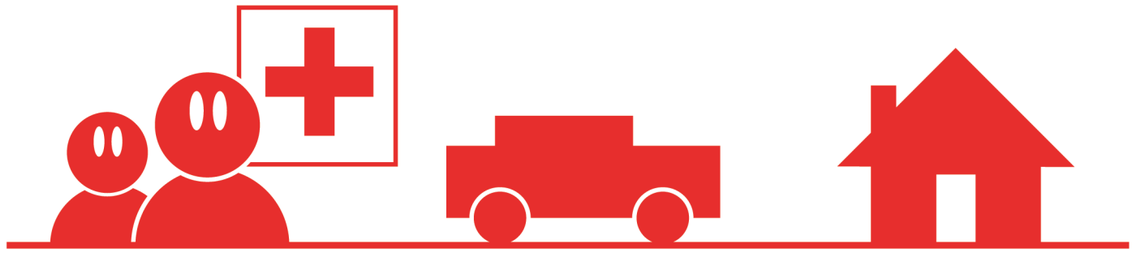
box de pintura

C/Francesc Argilés, 17
Polígon mecanova, LLeida
973 203 490
618 634 456
Contacti amb nosaltres
gsx@grupgs.com

www.grupgs.com GRUP GS

S&S SANTES MASSES & SANTES MASSES

ASSEGURANCES I SERVEIS JURIDICS



ASSEGURANÇA SANITÀRIA PRIVADA

ASSEGURANÇA DEL SEU VEHICLE

ASSEGURANÇA DE LA SEVA LLAR

No importa si es particular o empresa, tenim una assegurança a mida per tot el que necessiti. Consulti les nostres ofertes en assegurances i serveis jurídics i deixi que els nostres assessors es preocupin de la resta.

Av. de les Garrigues, 42 | 25001 Lleida | 973 216 270

Contacti amb nosaltres: **ss@grupgs.com** GRUP GS

Enzo Ferrari nació en Módena el 18 de febrero de 1898 y murió el 14 de agosto de 1988. Dedicó toda su vida diseño y construcción de vehículos deportivos y, por supuesto, para la competición.

Ferrari ha logrado más de 5.000 victorias en las pistas y carreteras de todo el mundo, lo que la ha convertido en una auténtica leyenda. Para poder atender la creciente demanda del mercado, Enzo Ferrari vendió al Gr Fiat un 50% de las acciones de la compañía en 1969, un porcentaje que se incrementó hasta el 90% en 1988.

Descubre más sobre la legendaria vida de nuestro fundador.

"PENSAR COMO UN GANADOR Y COMPORTARSE COMO U GANADOR Y LOGRAR TU OBJETIVO SERÁ MUY SIMPLE"

Enzo Ferrari

EL NACIMIENTO DE UNA LEYENDA

1898

Enzo Anselmo Ferrari nace a las afueras de Módena el 18 de febrero de 1898. No obstante, su nacimiento no registrado hasta dos días más tarde debido a una fuerte nevada. El padre de Enzo tenía una pequeña compa de ingeniería de metal, en la que empleaba a unas 30 personas que construían puentes y techos para ferrocarriles estatales.

ENZO DESCUBRE SU PASIÓN POR LAS CARRERAS

1908

El padre de Enzo les llevó a él, que tenía diez años, y a su hermano Alfredo a ver una carrera al circuito de Vía Emilia, en Bolonia. Felice Nazzaro ganó la prueba (Vincenzo Lancia hizo la vuelta la rápida). El joven Enzo quedó completamente impactado con el espectáculo.

1916

La familia Ferrari fue doblemente golpeada por la tragedia en 1916, cuando murieron el padre de Enzo y su hermano. Enzo se vio obligado a abandonar sus estudios después de la muerte de su padre y encontró trabajo como instructor en la escuela de torneros del parque de Bomberos de Módena.

1917

Enzo sirvió en las fuerzas armadas italianas durante la Primera Guerra Mundial, donde se le asignó a la 3ª División de Artillería Alpina. Sin embargo, se puso gravemente enfermo y tuvo que ser sometido a dos operaciones antes de que se le licenciara con honor.

1918

Una vez recuperada su salud, Ferrari intentó encontrar trabajo en Fiat, en Turín, pero no lo consiguió.
A finales de 1918 logró un empleo como piloto de pruebas en una pequeña compañía de Turín, que construía los tan solicitados Torpedos sobre un chasis de camión ligero.

1919

Enzo se traslada a Milán para trabajar en C.M.N (Costruzioni Meccaniche Nazionali), primero como piloto de pruebas y posteriormente como piloto de competición. Su debut en carreras tuvo lugar en la subida en cuesta Parma-Poggio di Berceto de 1919, donde terminó cuarto en la categoría 3 litros al volante de un CMN 15/20 con un motor 2.3 de cuatro cilindros. El 23 de noviembre de ese mismo año tomó parte en la Targa Florio, pero perdió más de 40 minutos por una fuga en el depósito de combustible.

DESDE CONDUCTOR A EMPRESARIO: LA SCUDERIA FERRARI ES FUNDADA

1920

En 1920, tras una serie de carreras con diversa fortuna al volante de Isotta Fraschini 100/110 IM Corsa, Enzo terminó segundo en la Targa Florio a bordo de un Alfa Romeo Tipo 40/60 equipado con un motor de 6 litros y cuatro cilindros. Esto marcó el comienzo de una colaboración con la marca que duraría 20 años, en la que Ferrari hizo de todo, desde probador hasta piloto, antes de que finalmente fuera nombrado responsable de la división de competición Alfa Corse, un puesto que mantuvo hasta septiembre de 1939.

1921

Ferrari compite en varias carreras como piloto oficial de Alfa, en las que logra buenos resultados, como la quinta plaza en la Targa Florio, en mayo, y la segunda en Mugello, en el mes de julio. También tuvo su primer accidente

serio en septiembre de ese año, cuando se salió de la carretera la víspera del Gran Premio de Brescia al tratar de esquivar a un rebaño de ganado que bloqueaba la carretera.

1923

Ferrari gana el primer Circuito del Savio y se encuentra con el Conde Baracca, padre del famoso piloto italiano de la Primera Guerra Mundial, Francesco Baracca. Más tarde se encuentra con la Condesa Baracca, quien le da una foto firmada y le propone usar el emblema del Cavallino Rampante de su hijo como talismán en sus coches.

1924

En 1924 Enzo Ferrari es nombrado Cavaliere (Caballero) por sus logros deportivos, su primera condecoración oficial por parte del estado italiano. Es nombrado Cavaliere Ufficiale en 1925. Ese mismo año, su pasión por el periodismo le lleva a convertirse en uno de los fundadores del famoso periódico de Bolonia Corriere dello Sport.

1927

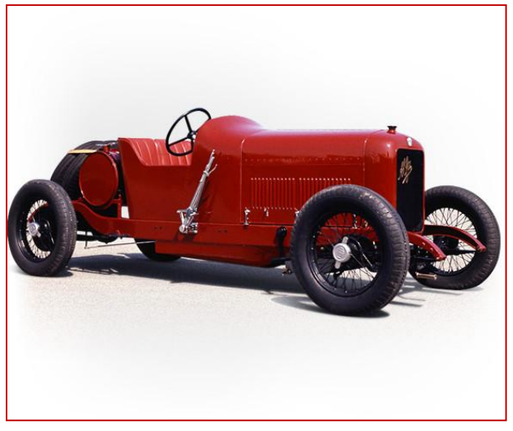
Ferrari es nombrado Commendatore por el estado italiano, en reconocimiento a los servicios prestados a la nación en el área de la competición.
El 5 de junio de ese mismo año gana el primer Circuito di Modena, con un Alfa Romeo 6C-1500 SS.

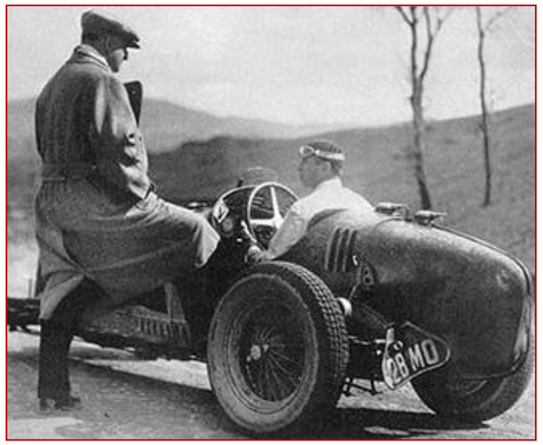
1928

El 20 de mayo Enzo gana el 2º Circuito di Modena, una vez más al volante de un Alfa Romeo 6C- 1500 SS.

1929

En 1929 Ferrari funda la Scuderia Ferrari en Módena. El principal objetivo de este “establo” de competición fue permitir correr a los pilotos propietarios. Su fundación marca el comienzo de una frenética actividad deportiva, que dará lugar a la creación de un equipo oficial. La Scuderia corría tanto con automóviles (principalmente Alfa) como con motos. Con el tiempo llegaría a ser una especie de sucursal técnica de competición de Alfa Romeo, para asumir definitivamente el departamento de competición en 1933.





1931

Enzo Ferrari finaliza su carrera como piloto en el Circuito Tre Province, el 9 de agosto de 1931. Acabó segundo, tras Nuvolari, en un Alfa Romeo 8C -2300 MM. La decisión de abandonar la competición fue tomada como consecuencia del inminente nacimiento de su primer hijo, Alfredo, más conocido como Dino (19 de enero de 1932), así como por la creciente carga de trabajo al frente de la Scuderia.

1937

La Scuderia Ferrari construye el Alfa Romeo 158 "Alfetta", que dominará el panorama automovilístico internacional.

1938

La Scuderia Ferrari terminó su actividad a finales de 1937 y a principios de 1938 Enzo Ferrari tomó posesión de su nuevo cargo como responsable de Alfa Corse y se trasladó a Milán.

1939

El 6 de septiembre de 1939, Enzo Ferrari abandona Alfa Romeo con el compromiso de no utilizar el nombre Ferrari asociado a las carreras o a los coches de competición durante al menos cuatro años. Desde ese momento, derrotar a Alfa Romeo con uno de sus propios vehículos se convirtió en una obsesión.
El 13 de septiembre Ferrari abre Auto Avio Costruzioni en Viale Trento Trieste, en Módena, la sede central de la antigua Scuderia Ferrari.

LA GUERRA INTERRUMPE LA COMPETICIÓN, PERO 1947 TRAE EL PRIMER FERRARI

FERRARI 815 SPORT

1940

Auto Avio Costruzioni construye dos versiones del que Ferrari llamó 815 (8 cilindros, 1.500 cc), un coche hecho sobre una plataforma de Fiat para la última Mille Miglia anterior a la Guerra. Fueron conducidos por un joven Alberto Ascari y por el Marqués Lotario Rangoni Machiavelli de Modena, pero no brillaron en exceso.

1943

En plena Guerra, en 1943, Auto Avio Costruzioni se traslada de Módena a Maranello, donde construye la primera parte de lo que posteriormente se convertiría en la fábrica. En Módena, la empresa había trabajado para la Compañía Nacional Aeronáutica de Roma, para Piaggio y para RIV, pero en Maranello se centró principalmente en la fabricación de máquinas rectificadoras, que eran copias de las máquinas de herramientas alemanas originales.

1944

La fábrica es bombardeada por primera vez el 4 de noviembre de 1944 y, de nuevo, se ve golpeada en el mes de febrero siguiente, pero es rápidamente reconstruida.

1945

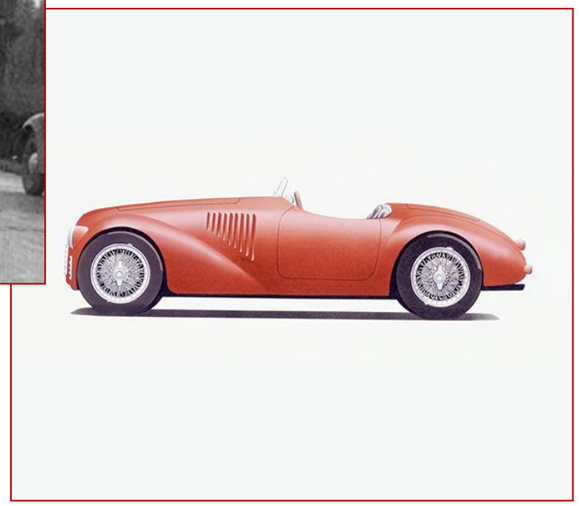
Ferrari comienza a trabajar en el diseño del primer Ferrari a finales de 1945. Su ambicioso plan es equiparlo con un motor V12. De hecho, esta arquitectura especial llegaría a convertirse en un clásico en la historia de la compañía. La razón por la cual Ferrari eligió un V12 fue su versatilidad: era apto para ser utilizado tanto en sport prototipos, como en monoplazas e incluso en gran turismos.

1946

En diciembre Ferrari comunica a la prensa las especificaciones y dibujos de su nuevo coche.

1947

El 12 de marzo el coche, conocido ahora como 125 S, sale para su primera prueba en carretera abierta.



1952

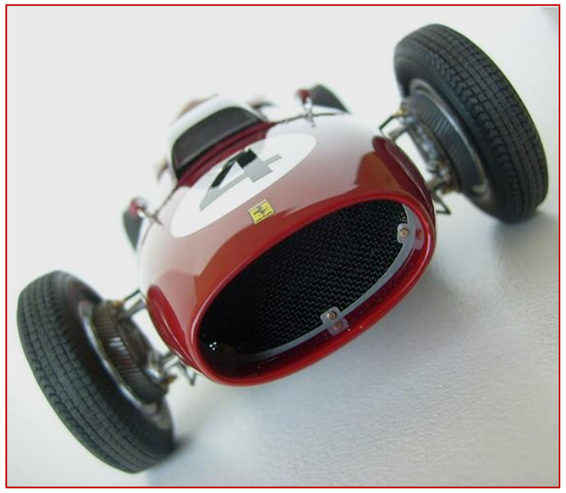
Después de ganar sus primeras Mille Miglia en 1948, sus primeras 24 Horas de Le Mans en 1949 y su primer Gran Premio del Mundial de Fórmula 1 en 1951, Ferrari se convierte por primera vez en campeón del mundo en 1952, gracias a Alberto Ascari, quien repite su hazaña al año siguiente.

1952

En 1952 Ferrari es nombrado Cavaliere del Lavoro (Caballero del Trabajo), como reconocimiento a sus servicios a la industria y por realzar la reputación internacional de Italia.

1956

Alfredo, el querido hijo de Enzo más conocido como Dino, muere de una distrofia muscular. Ferrari había involucrado a su hijo hasta casi el final de su vida en el diseño de un nuevo V6 de 1.500 cc. El motor se estrenó finalmente 10 meses después de la muerte de Dino. Sin embargo, éste y todos los motores Ferrari V6 se han nombrado en su honor.



FERRARI ES AHORA UNA MARCA DE RENOMBRE INTERNACIONAL Y FIAT TOMA UNA PARTICIPACIÓN EN ELLA

1960

Ferrari se convierte en una Sociedad de Responsabilidad Limitada y a Enzo se le concede un Título Honorífico en Ingeniería Mecánica por la Universidad de Bolonia.

1962

Enzo Ferrari consigue el Premio Hammarskjöld de las Naciones Unidas.

1963

En 1963 Enzo Ferrari construyó el instituto de formación profesional en industria y artesanía en Maranello. Dedicado a Alfredo “Dino” Ferrari, continúa en la actualidad proporcionando a la compañía técnicos especialistas.

1965

Enzo Ferrari gana el Premio Columbus.

1969

Ferrari era consciente de que necesitaba un socio fuerte si quería que la compañía continuara su desarrollo, por lo que firmó un acuerdo con el Grupo Fiat, al que cedió el 50% de las acciones de la empresa.

1970

Enzo Ferrari recibe la Medalla de Oro del Arte y la Cultura de manos del presidente de Italia.

1971

Enzo Ferrari decide construir el Circuito de Fiorano, que se abrirá oficialmente el 8 de abril de 1972.

1979

Ferrari recibe el título honorífico de Cavaliere di Gran Croce della Repubblica Italiana de manos de Pertini.

1987

Se desvela el F40, el último coche creado bajo la gestión de Enzo Ferrari.

1988

La Universidad de Módena concede a Ferrari el Título Honorírico en Física.
Enzo Ferrari muere el 14 de agosto a los 90 años de edad.

VI Montserratina

11 Novembre 2018

CLUB VEHICLES HISTÒRICS **LLEIDA**

MUSEU DEL TRAGINER
COL·LECCIÓ ANTONI ROS
IGUALADA

MUSEU DE LA PELL D'IGUALADA I COMARCAL DE L'ANOIA
MUSEU DE LA CIÈNCIA I DE LA TÈCNICA DE CATALUNYA

Museu de la Pell d'Igualada i Comarcal de l'Anoia
Museu del Traginer
La Tossa de Montbui

ara lleida

Diputació de Lleida
municipis, territori i tu

Los PROYECTOS DE REVELLI SOBRE HISPANO-SUIZA. UNA HISTORIA DESCONOCIDA

REVELLI

Hace ya muchos años compré el libro *Design Automobile*. *Les maîtres de la carrosserie italienne*, editado en francés en 1990 con ocasión de la exposición del mismo título, celebrada en el Centro Pompidou de París. En el descubrí y leí con atención el capítulo titulado "Un genio aislado: Mario Revelli de Beaumont" un nombre del que sabía muy poco. Revelli fue un diseñador inconformista, un proyectista puro que nunca tuvo empresa carrocera propia, lo que le permitió trabajar indistintamente para muchas y muy conocidas firmas italianas: Pininfarina, Viotti, Ghia, además de proyectar directamente para las grandes marcas de la industria del automóvil como Maserati y Ford, siendo también asesor personal de Giovanni Agnelli en asuntos de estilo. En 1952 Revelli fue el director del departamento "Future Design Development" de la Styling Section en General Motors USA.

Mario Revelli de Beaumont no se limitó a los estudios de estilo, fue un verdadero arquitecto del automóvil, como lo definió en 1984 el periodista e historiador Angelo Tito Anselmi. Entre sus proyectos encontramos soluciones originales de suspensiones, chasis, disposición de motores y una serie de estudios de automóviles completos desarrollados específicamente para taxis, coches de carreras, y el primer monovolumen de corte moderno, diseñado en 1933. Revelli se adentró también en el proyecto de vehículos industriales, realizando con Carrozzeria Viberti una serie de furgones y vehículos comerciales, entre ellos la primera unidad móvil de la televisión italiana.

Revelli inició sus actividades como diseñador de vehículos en los años 20 y mantuvo su labor creativa en este campo hasta los años 70. Entre sus creaciones que alcanzaron mayor difusión encontramos el popular Simca 1000 (berline 954) de o ctubre de 1960, y el primer Renault Espace, un diseño de monovolumen nacido para Chrysler UK y Chrysler France para ser fabricado por Matra, que luego vería la luz como Renault.

En el libro catálogo citado aparecía un referencia sobre el estudio de un coupé Hispano Suiza en 1933 y una berlina de dos cuerpos en 1935.

Aprovechando mi residencia profesional en Turín en 2001, me propuse llegar hasta el final y encontrar estos desconocidos trabajos del gran Revelli sobre los grandes Hispano Suiza. El primer paso fue hablar con mi amiga y directora del Centro Storico Alfa Romeo, la siempre amable y servicial *signora* Elvira Ruocco, quien no pudiendo darme la información directa al respecto, me sugirió contactar con la Associazione Italiana per La Storia dell'Automobile. Al poco tiempo recibí una carta de su secretario el *ingegnere* Vittorio Fano, que a su vez me indicaba otra persona, consejero de la *Associazione*, que en el pasado se había interesado en el Archivo Revelli, lo cual significaba que existía un Archivo Revelli ¡buena noticia!

Cuando hablé por teléfono con el *dottore* Alberto Bersani, que se interesó mucho por mis investigaciones sobre la marca española, me dijo que sí, que él conocía al hijo de Revelli, que vivía en Torino y que sabía que disponía de un

importante archivo de los trabajos de su padre, pero que no tenía el teléfono ni la dirección (¡!), pero esto no debía de ser problema, ya que con un apellido como Revelli de Beaumont en todo Torino no había más que él. Total, que me podía haber ahorrado todas las cartas y llamadas, si el primer día hubiese cogido tranquilamente la guía de teléfonos de Turín.

Revelli de Beaumont, Bethel Abiel. Amabilísimo al teléfono, desde el primer momento me confirmó la existencia de los diseños sobre Hispano de los años 30 y me propuso una visita a su casa de Grugliasco, donde conservaba todo el archivo de su padre.

Todo llega. He de decir que para un historiador como yo, resulta un momento muy especial cuando el distinguido y enorme (dos metros) hijo del gran Revelli, me pregunta ¿de qué año estamos hablando?, 1933 a 1935 respondí rápidamente; y entonces tira del cajón de un gran archivador de planos y saca una tras otra tres grandes carpetas con los diseños perfectamente ordenados de los años en cuestión. Y allí estaba todo lo que buscaba, con un dato adicional de gran valor: las carrocerías sobre chasis Hispano Suiza habían sido encargadas por el conde Trossi.

Como tarjeta de presentación yo le había llevado un ejemplar de mi libro *Hispano Suiza - Pegaso*. *Un siglo de camiones y autobuses*. Hablamos de Pegaso, me enseñó algunos catálogos originales de su colección/archivo y me cercioré de que no hubiera algún estudio desconocido de Revelli para los Z-101, Z-102 o Z-104. Me enseñó también la colección de fichas realizadas por su padre en la que estaban prácticamente todos los automóviles del mundo de los años 60, con fotografías y datos técnicos; una colección que hace algunos años el Instituto de Diseño de Los Angeles había reproducido en su totalidad para llevársela a los EE.UU. Le felicité por el perfecto estado de conservación y orden del archivo, y me contó como su padre, que no daba mayor importancia a la conservación de sus propios trabajos, llegó a empapelar una habitación de su casa de la playa …¡con diseños originales de carrocerías!

Bethel Abiel Revelli de Beaumont me prestó todos los originales, incluída una placa de cristal tipo diapositiva, para que los pudiera reproducir por mi cuenta con toda tranquilidad. Me dijo que normalmente hacía firmar cuando se sacaba un documento del archivo, pero que esta vez no era necesario. Encantado, más que satisfecho y extremadamente agradecido salí de aquel archivo con la pena de no disponer de varios días para disfrutar a fondo en aquella cueva del tesoro de la historia del automóvil.

EL CONDE TROSSI

Carlo Felice Trossi, el conde Trossi, era un corredor automovilístico por cuenta propia en los años 30 y gran amigo de Mario Revelli.

En 1932 consiguió el 2º puesto de las Mil Millas con Alfa Romeo. Su afición y capacidad económica le permitieron participar en una serie de eventos con coches especialmente diseñados para él. Así en 1933 corrió el Gran Premio de Italia con un Duesenberg Special y en 1935 Revelli, en colaboración con Trossi y Augusto Monaco, diseñó para él el Trossi-Monaco, un monoplaza único con suspensión independiente en las cuatro ruedas y con un imponente motor radial de 16 cilindros en doble estrella refrigerado por aire, que iba montado frontalmente como en los aviones. Funcionaba con ciclo de dos tiempos y la tracción era lógicamente delantera; estaba previsto para alcanzar 250 km/h.

En aquel ambiente tan creativo de la amistad Revelli/Trossi, el conde solicitó a Revelli el diseño de un gran automóvil absolutamente exclusivo. Trossi no debía de tener gran prisa porque los tres diseños que muestran la evolución del concepto, van desde 1933 a 1935. Como no podía ser menos, el chasis elegido fue un Hispano Suiza 68, con el motor Tipo J de 12 cilindros en V.

Hay que apuntar que independientemente de este proyecto que no llegó a ver la luz, el conde Trossi tuvo un Hispano Suiza J-12, con la particularidad de ser uno de los dos únicos equipados de fábrica con el motor de gran cilindrada Tipo 68 bis, derivado del V-12 Tipo 68, pero con carrera aumentada de 100 a 120 mm, es decir con un cubicaje de 11,3 litros en lugar de los 9,4 de serie; un motor que estaba previsto y fue utilizado para tracción ferroviaria. Este automóvil sufrió un grave accidente en París en 1934 y fue posteriormente recarrozado en coupé por Vanvooren y comprado en 1972 por el entonces presidente de la HS Society de EE UU, Jules Heumann.

LOS DISEÑOS Y SUS INTERPRETACIONES ARTÍSTICAS

Una vez tuve en mis manos los dibujos originales con las vistas de frente y de perfil de los diseños de Revelli, me puse en contacto con Fernando Hoyos, el conocido artista especializado en temas del motor, con quien ya había tenido ocasión de trabajar anteriormente en la recreación de automóviles a partir de antiguos diseños o planos incompletos.

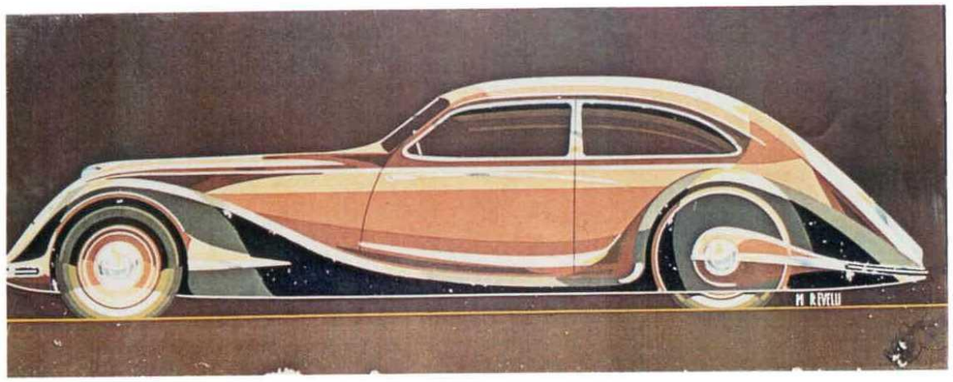
Recrear artísticamente la perspectiva de un coche a partir de planos o meros apuntes esbozados por los diseñadores de antaño es una labor apasionante, pero a la vez larga y compleja que exige dilucidar muchos elementos de estilo, pues no todo está reflejado con detalle en los esquemas disponibles.

En nuestro caso, el artista comenzó por preparar unos bocetos iniciales, sobre los que yo apunté los cambios y correcciones que consideraba reflejaban mejor los conceptos originales. Nuevos bocetos y nuevos retoques mientras reflexionábamos si tal o cual línea tenía sentido, sobre las intenciones de Revelli, sobre las bisagras de las puertas y, sobre todo, si el aspecto general reflejaba realmente la estética y soluciones constructivas de la época. Esto fue sin duda lo más difícil, para intentar evitar cualquier tipo de anacronismo estético o funcional.

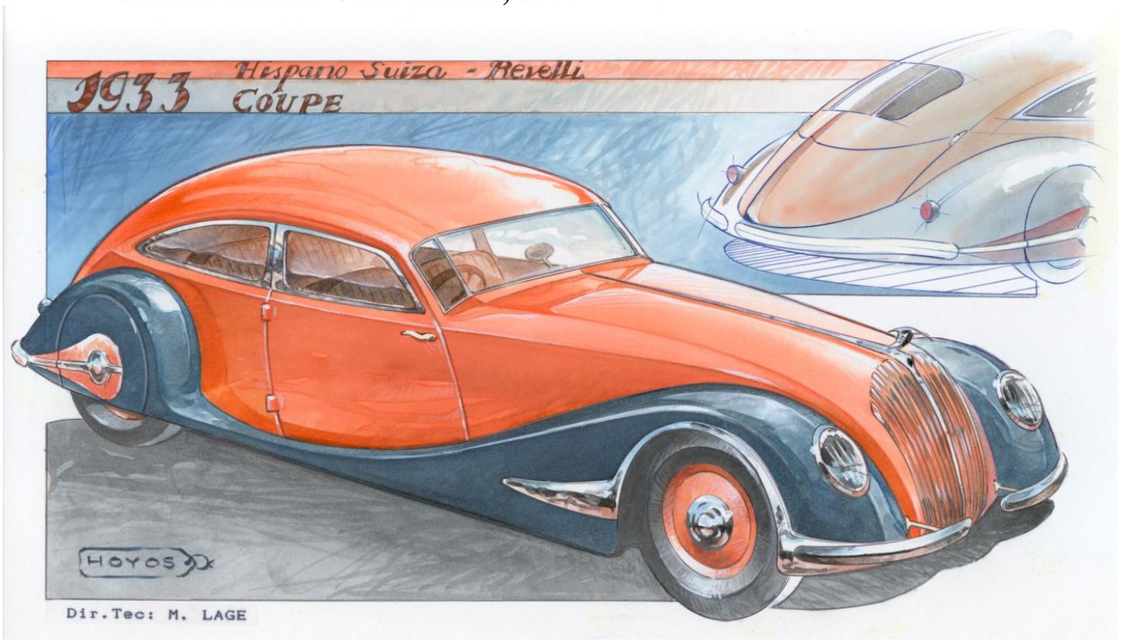
Las comunicaciones Turín-Madrid fueron constantes durante unas semanas hasta que el dibujo tridimensional se consideró terminado, y fue entonces cuando el artista pudo ya realizar la obra gráfica en su forma definitiva, con los colores que consideramos mejor adaptados a la época y al mismo tiempo al vanguardismo de los diseños.

Es interesante ver como en los tres diseños Revelli respeta al milímetro la relación de la longitud total del coche como 1,5 veces la distancia entre ejes, para conseguir un automóvil de más de 5 metros de largo, con la máxima armonía en sus proporciones.

El primer diseño de 1933 nos muestra un coupé de dos cuerpos, de línea extremadamente fluida y aerodinámica.



Primer diseño. Vista lateral, 1933



Recreación tridimensional del diseño de 1933. 2001

Es muy interesante el tratamiento estilístico aplicado al tradicional gran radiador HS plano y vertical, integrándolo en el diseño del morro a base de elementos verticales recabados de la misma chapa del capó con una moldura vertical que sirve para aligerar la visión del conjunto, una moldura que se repite en la zaga al tiempo que se integra en el parachoques dividido en dos, tanto en la parte delantera como en la trasera de la carrocería.

Resulta singular el diseño del parabrisas, con una parte central plana y dos chaflanes laterales, para conseguir un parabrisas suficientemente envolvente y con visibilidad aceptable. El mismo motivo de los tres cristales lo encontramos en la

reducida ventanilla trasera, anormalmente estrecha debido a la fuerte reducción del ancho de la carrocería en esa zona.

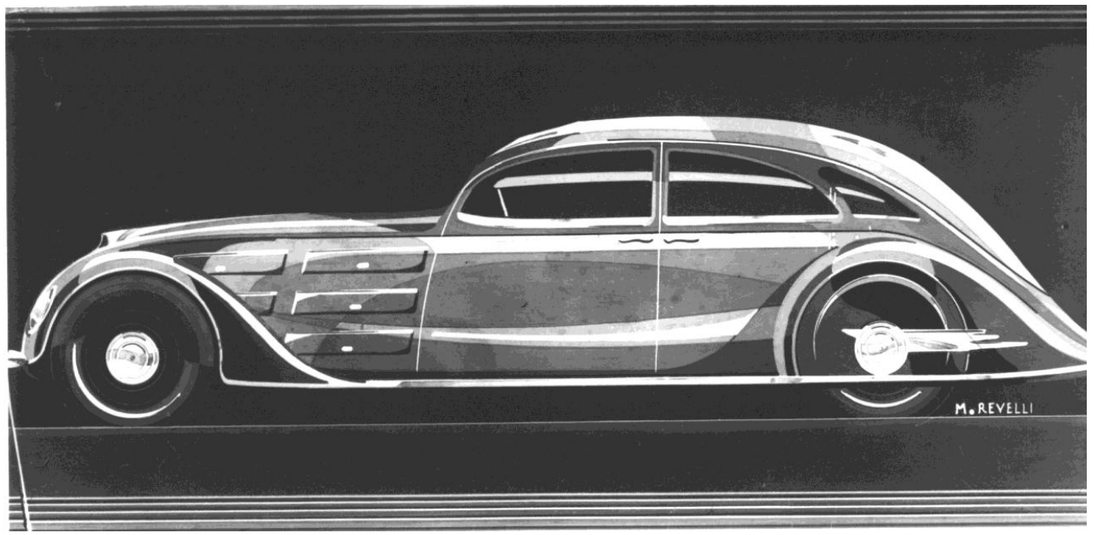
Lo más interesante este diseño de 1933 es quizá la plena integración de los guardabarros en la carrocería y la línea lateral continua con el parabrisas muy inclinado, que proporcionan la sensación de una carrocería “sentada” sobre las ruedas traseras, un concepto de estilo que boga en aquellos años. Mantiene la presencia de un pequeño estribo corrido que solo sirve como solución estética para dar continuidad a los guardabarros.

Bajo el punto de vista del interior, no cabe duda que la habitabilidad tanto anterior como posterior estaban un tanto comprometidas por la línea aerodinámica.

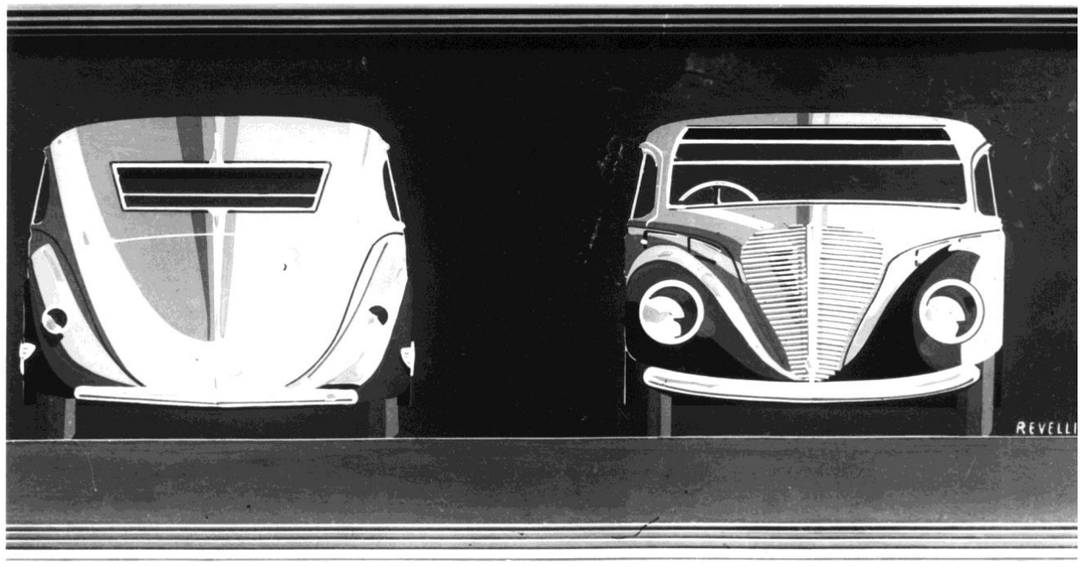
En la visión artística de este coche observamos que los guardabarros anteriores, muy alargados hacen que el borde inferior de la puerta sea muy alto y en curva, comprometiendo la accesibilidad. La solución tan original de los tres cristales delanteros presenta un problema insalvable para su limpieza con las escobillas del limpiaparabrisas.

La parte trasera de línea continua está muy bien resuelta estéticamente.

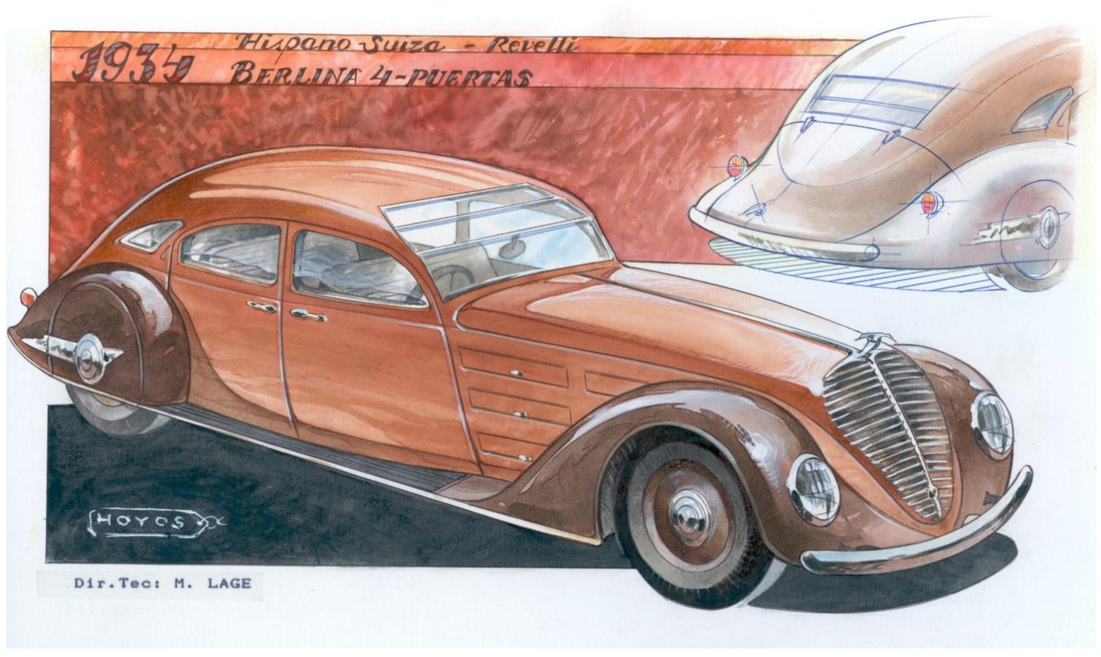
En el siguiente diseño –1934– nos encontramos con una gran berlina de mucha más capacidad interior, con cuatro puertas de apertura contrapuesta. El parabrisas es más vertical y se extiende hacia el techo en forma poliédrica de tres planos.



Segundo diseño. Vista lateral, 1934



Segundo diseño. Vistas frontal y trasera, 1934



Recreación tridimensional del diseño de 1934. 2001

La línea se hace un poco más pesada para integrar las cuatro puertas más la tercera ventanilla lateral. No parecen particularmente logradas las salidas de aire laterales del motor con apertura horizontal, que sin embargo resultan necesarias como elemento de estilo, para llenar esa gran superficie plana.

Los guardabarros, siempre integrales con la carrocería, se hacen más breves contribuyendo fuertemente al aspecto más calmado de la línea lateral y permitiendo unos estribos planos perfectamente utilizables.

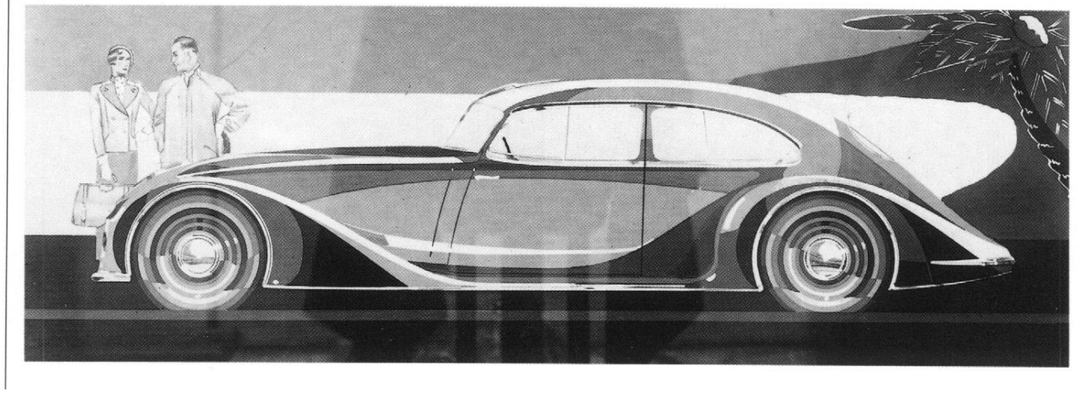
La ventanilla trasera también repite la solución del parabrisas, pero con solo dos planos.

La aportación más novedosa la encontramos en el frontal donde se mantiene la integración del gran radiador Hispano sobre el capó motor, pero con elementos horizontales para hacerlos compatibles con el estrechamiento inferior, obligado por los guardabarros que se juntan en la parte delantera cerrando la línea inferior con un parachoques único y ligeramente curvado. De nuevo la misma solución se aplica también en la parte trasera.

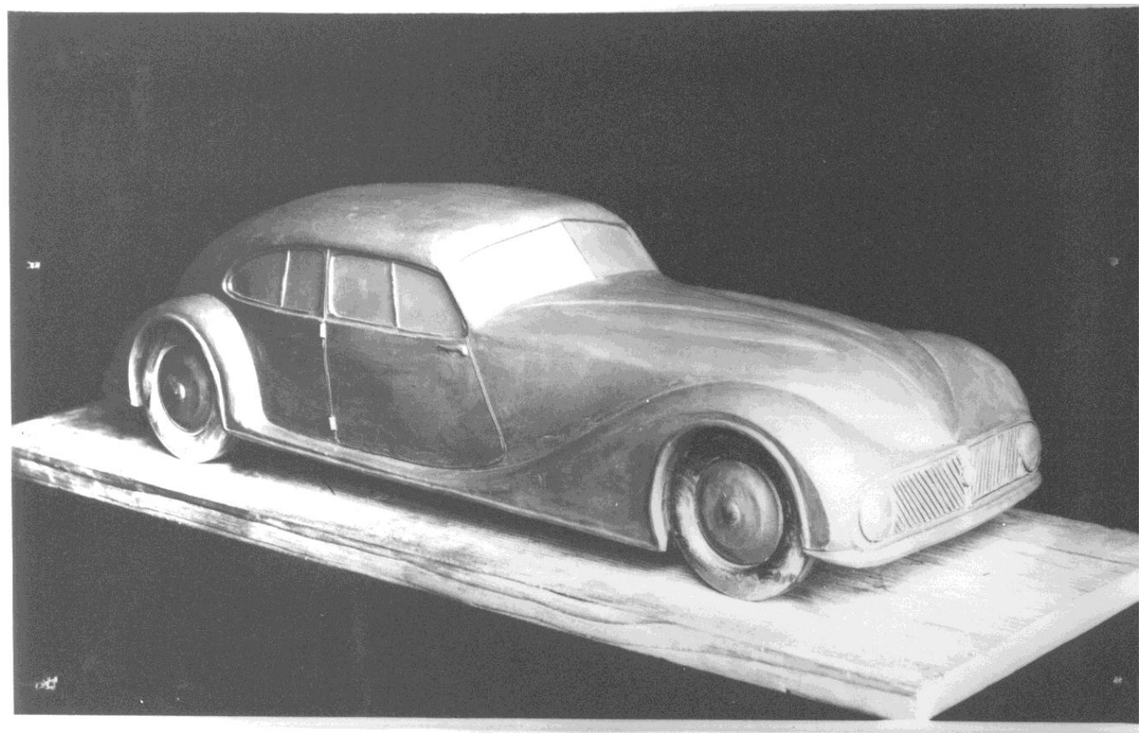
En esta gran berlina con cuatro puertas y estribo horizontal, la habitabilidad y el acceso están bien resueltos, pero a costa de una fuerte debilidad estructural en las bisagras de las puertas traseras, demasiado juntas y situadas en alto. Hay que apuntar que este detalle está apenas indicado en los dibujos de Revelli, que simplemente marca la posición de las manillas de apertura. A la hora de presentarlo en tres dimensiones nos dimos cuenta que las bisagras posteriores necesariamente romperían la línea de la ventanilla, que según el diseño terminaría en ángulo; realmente tampoco las delanteras tendrían fácil solución, dado que el borde delantero de la puerta no es vertical. Estas consideraciones nos reafirman en la idea de que tanto este estudio como el anterior fueron únicamente ejercicios de estilo exploratorios en busca de una solución factible.

De nuevo la solución imaginativa del parabrisas en tres planos horizontales supone la imposibilidad mecánica de limpiarlo. La zaga en pico de pato ayuda a aligerar la línea, teniendo en cuenta la mayor altura en las plazas traseras, obligada por las cuatro puertas.

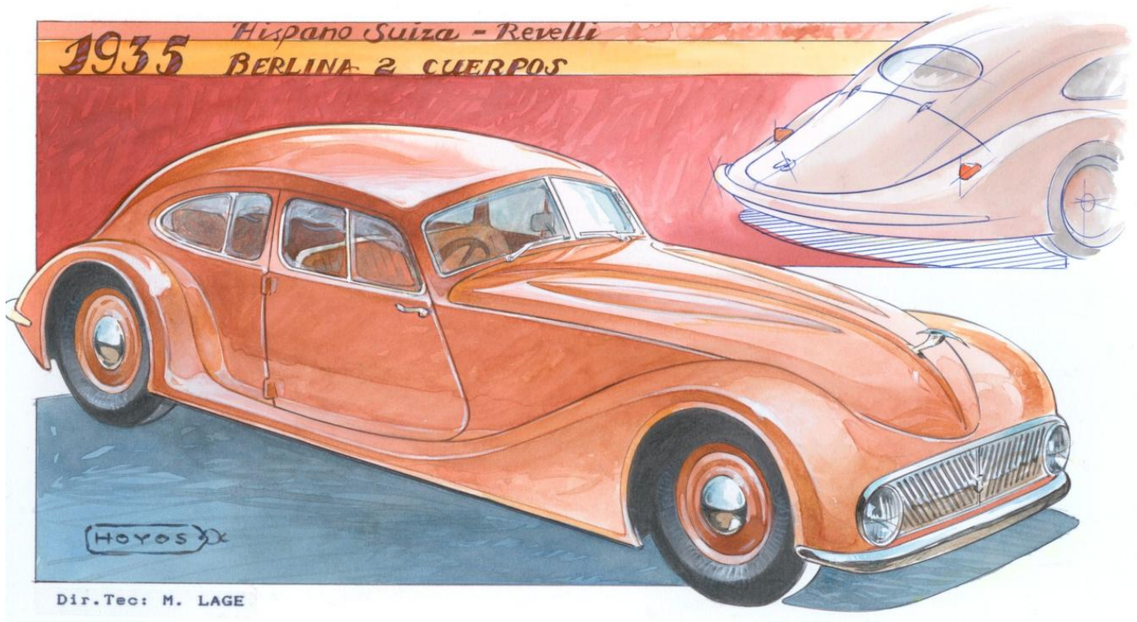
La tercera carrocería –1935– reúne algunos conceptos de los precedentes y se decide por otros que representan una total ruptura con lo anterior.



Tercer diseño. Vista lateral, 1935



Tercer diseño. Modelo de plastilina, 1935



Recreación tridimensional del diseño de 1935. 2001

La propia definición resulta muy interesante, según Revelli se trata de una “berlina de dos cuerpos”. No se trata pues de un coupé con su habitabilidad necesariamente reducida en las plazas posteriores, sin embargo su creador se decide por la solución de dos puertas.

Con el parabrisas en V muy poco inclinado de dos cristales planos se pueden alargar lateralmente los flancos del capó permitiendo, como en el coupé de 1933, unos guardabarros más largos y de línea más fluida, al tiempo que reducen la superficie lateral del habitáculo, que aún ofreciendo una buena habitabilidad y altura interna, resulta muy atractiva y estilizada. De nuevo los estribos pasan a ser meramente conceptuales.

El punto más interesante es sin duda el frontal; por primera vez asistimos –en 1935– a la desaparición del radiador en la línea exterior de la carrocería. Revelli, vistas las dificultades para integrarlo en el estilo exterior de líneas perfiladas y suaves, opta por eliminarlo como elemento necesario del estilo, inaugurando un frontal transversal continuo que integra por primera vez la entrada de aire de refrigeración y los faros, una solución estilística de gran funcionalidad llamada a perdurar durante muchas décadas. El parachoques es prácticamente recto y toda la delantera del coche emana un aire de modernidad desconocido en aquellos años.

Este tercer concepto, que representa la síntesis de los anteriores, pasó del estado de estudio para materializarse en el modelo tridimensional del que se conservan fotografías, gracias a las cuales la interpretación artística resultó más sencilla. El problema de las bisagras de las cuatro puertas determina la elección de solo dos puertas, con apertura por delante. La accesibilidad se garantiza con el estribo casi horizontal. El parabrisas es perfectamente compatible con los sistemas habituales de escobillas. No se entienden los resaltes superiores laterales del gran capó, que recargan inútilmente una línea muy fluida a pesar de sus dimensiones. La cola también sintetiza las dos aproximaciones anteriores, con una solución muy ligera de línea y parachoques envolvente.

Por lo que sabemos, y a pesar del modelo realizado, este tercer proyecto no llegó a su materialización final. En el dorso de la foto original aparece una nota escrita, sin firma, que B.A. Revelli atribuye a Tito Anselmi y que dice que el coche no se pudo realizar por la quiebra de Hispano Suiza. Está claro que el dato es erróneo y nos hace dudar que la nota sea de Anselmi; como sabemos tal quiebra nunca tuvo lugar, la producción de chasis de lujo continuó en España hasta la guerra civil de 1936 y en Francia hasta 1937, cuando la Société Française Hispano Suiza concentró todos sus recursos en el desarrollo y fabricación de motores de aviación. El interrogante de por qué esta bella carrocería no vio la luz queda ahí sin aclarar, privándonos de lo que hubiera sido un exponente de vanguardia de la carrocería italiana de los años treinta, sobre uno de los chasis auténticamente pura sangre de la historia del automóvil, el Hispano Suiza V-12.

Manuel Lage, diciembre 2018

Ruta dels Castells de Fronteres

HOSTALRIC

18 de novembre de 2018

RUTA DELS CASTELLS

La flor de
VIMBODI

Una mica d'història de castells

A Catalunya hi ha uns sis-cents castells i fortaleses escampats per tot el seu territori. Segurament, molts de vosaltres en deveu tenir algun a prop de casa o n'heu visitat més d'un en diverses ocasions.

Aquests castells, ubicats en diversos punts de la geografia catalana i que, aparentment, presenten diferencies, foren construïts en la mateixa època, una època culminant per a aquestes edificacions. Però, us heu preguntat mai el perquè de l'existència d'aquestes construccions? Quines eren, exactament, les seves funcions? La paraula castell, que deriva del llatí *castrum*, ens permet fer una idea de la finalitat que complien els castells. Però tots pretenien ser un "camp militar"?

La ruta d'aquest mes pretén donar-vos a conèixer les interioritats d'alguns dels castells més importants a casa nostra i que s'estenen en les diverses províncies - Girona, Barcelona, Lleida i Tarragona- i trobar, així, una resposta a totes les qüestions plantejades. Aquesta ruta, no circular i de caràcter ascendent, es pot realitzar en tota la seva totalitat o bé visitar cada un dels espais individualment.

El territori de Catalunya fou, antigament, disputat en diverses ocasions i ocupat per diferents poblats, els quals han deixat la seva empremta a la història.

Durant l'**època medieval**, concretament, entre els anys 716 i 726 Catalunya fou ocupada pels musulmans, els quals anaren avançant la seva conquesta, costa amunt, fins arribar a França que foren derrotats per les tropes franceses i hagueren de recular fins als Pirineus.

Carlemany, el rei francès, com a contrapartida, va establir la **Marca Hispànica** entre els Pirineus i l'Ebre amb la finalitat de conquistar el territori que havien ocupat els musulmans. Les Tropes de Carlemany anaren recuperant part del territori que designava la **marca hispànica**. Però només ho aconseguiren fins a la conca del Llobregat, esdevenint, així, el que es coneix, avui dia, com la **Catalunya Vella**.

El territori de Catalunya s'amplià, posteriorment, amb les conquestes de **Ramon Berenguer IV**, els territoris de les quals foren denominats com a **Catalunya Nova**.

Per a protegir el territori que anaven creant, construïren a punts àlgids i elevats **castells** que permetien vigilar i alertar de possibles àtacs o conquestes. Aquestes edificacions traçaren una frontera entre Catalunya i els musulmans.

Per aquesta raó, els **castells** amb finalitats de defensa i vigilància es troben situats, principalment, a la Catalunya sud.

El **Castell de Peralada**, tal i com el seu nom indica, es troba al municipi homònim (Peralada, Alt Empordà).

Aquest és un **castell** que destaca per la seva elegància, el qual fou la residència i centre del comtat de Peralada. Habitualment, els **castells**, per la seva majestuositat, permetien demostrar al poble el poder que posseïen els comtes.

Inicialment, fou construït l'any 1285, al centre del poble, però amb la guerra contra França quedà destruït i es reconstruí fora de la muralla. Els comtes, aprofitant la remodelació, oferiren als frares carmelites parts dels terrenys perquè hi edifiquessin un convent. Per aquest motiu, avui dia, es troba en el **castell** el museu dels frares.

No és possible visitar tots els espais del **castell**. Però en una part d'aquest hi ha ubicat el **Casino de Peralada** i als jardins del **castell** s'hi celebra, anualment, el conegut **Festival Internacional de Música de Peralada**. Dues raons més per a visitar alguns racons d'aquesta edificació.

El monument més gran de Catalunya, el Castell de Sant Ferran

Ubicat a la mateixa comarca, l'Alt Empordà, hi trobem el **castell de Sant Ferran**. Aquest castell ubicat a Figueres és considerat una de les **fortaleses** més grans d'Europa i declarat el monument de més grans dimensions de Catalunya. Aquest ocupa 32 hectàrees i es troba dalt d'un turó al final de la pujada al castell de Figueres.

Aquest es construí com a desencadenant del **Tractat dels Pirineus**, el qual suposà una variació de les fronteres franceses i catalanes. Els canvis que suposà aquest tractat produí que el nord de Catalunya es quedés sense cap sistema defensiu fortificat, la qual cosa impossibilitava la protecció del territori. Com a solució és construí l'anomenada **fortalesa**.

Des de llavors, el **Castell de Sant Ferran** ha estat un espai important que ha viscut diversos i variats esdeveniments. Destacar, com a curiositat, que l'artista **Salvador Dalí** hi feu estada com a recluta l'any 1925.

Aquest **castell/fortalesa** es troba obert al públic des de l'any 1997. A més, hi ha disponible servei de guiatge.

El Parc del Castell de Montesquiu

Introduint-nos a la **Catalunya Vella** i de camí al **Castell de Cardona** és recomanable fer una parada al **Castell de Montesquiu**. Aquest es troba al municipi homònim, (Montesquiu) a Osona, a l'esquerra del riu Ter.

Les primeres notícies del mateix daten l'any 1285 i tot apunta que aquest **castell** fou una petita guàrdia o talaia, que és una torre construïda en un lloc elevat que compleix les funcions de vigilància, on hi residien els senyors de Besora quan venien de visita per a controlar i fer una ullada a les seves terres.

L'interessant d'aquesta edificació, a més de la pròpia construcció, és l'entorn, immillorable, en el qual es troba situat.

El **castell** està envoltat per una extensió de 546 hectàrees que conformen l'**espai natural del Parc del Castell de Montesquiu**, propietat de la Diputació de Barcelona.

El **castell** és visitable i s'ofereix el servei de visites guiades.

Al primer pis de l'edifici s'hi conserva, actualment, la planta noble del **castell** i al pis superior hi han diverses sales polivalents i golfes. A la **masoveria** s'hi troben el centre de recursos, la biblioteca, els laboratoris i les oficines del parc.

Les campanades a Mitjanit de Cardona

A la comarca del Bages, concretament al municipi de Cardona, hi trobem la **fortalesa medieval** més important de Catalunya. Estem parlant del **Castell de Cardona**. Aquest **castell** es troba a dalt d'una muntanya des de la qual es controla i s'observa la vall del Cardener. Aquesta situació era essencial per a la defensa de l'explotació de les salines.

Des del segle XI i fins al segle XV aquest **castell** va gaudir d'una gran activitat en les seves estances ja que hi residien els **senyors de Cardona**, un dels llinatges catalans més importants.

La resta més antiga que es conserva del **castell** és la **Torre de la Minyona** que era la **torre** mestra de la **fortalesa**. I que, a més, compta amb una popular llegenda. Es diu que en aquesta hi hagué tancada, Adelaida, la filla d'un vescomte de Cardona ja que, suposadament, s'hauria casat amb un alcaid musulmà reconvertint-se a la seva cultura.

Tanmateix, el **castell de Cardona** amaga d'altres joies com, per exemple, l'**església de Sant Vicenç** la qual és considerada un dels monuments més importants pel que fa el romànic català.

En aquest espai s'hi registraren algunes escenes de la pel·lícula del director **Orson Welles** "**Campanades a mitjanit**". Aquesta pel·lícula va suposar una revolució al municipi de Cardona. Durant la gravació molts ciutadans es van presentar per fer d'extres al rodatge i els establiments van portar un ritme frenètic de treball.

En aquest castell, actualment, s'hi allotja un parador estatal.

Castell de Montsonís, seu central dels castells culturals catalans

Un altre dels **castells** que identifiquen Catalunya és el **castell de Montsonís** (La Noguera). Durant l'**edat mitjana** el comte d'Urgell amb la finalitat de protegir les terres que acabava de conquerir als musulmans construí a la part alta del poble de Montsonís aquest **castell**. L'emplaçament d'aquest **castell** va marcar, com d'altres, la frontera entre la **Catalunya Vella** i la **Catalunya Nova**.

També, la seva ubicació va generar que molts pelegrins esgotats que realitzaven el camí de Santiago demanessin allotjament en aquesta **fortalesa**.

Inicialment, es creu que el **castell** estava format, únicament, per una **torre** circular que es trobava envoltada per una **muralla** que s'estenia pel turó que ocupa tot el poble. I no va ser fins al segle XVI que aquest es remodelà i s'amplià.

Aquest **castell** encara es troba, a dia d'avui, habitat. No obstant això, una part del **castell** és visitable.El **castell** també acull la **Fundació dels castells culturals de Catalunya**.

Endinsant-nos a la **Catalunya nova** i fent camí direcció al sud de Catalunya ens trobem amb el **Castell d'Escornalbou**. Aquest castell ocupa part del terme de Riudecanyes al Baix Camp, des d'on es pot gaudir d'unes vistes esplèndides de les comarques de Tarragona.

El nom prové del llatí "***Cornu bovis***" que significa el corn (la banya) del bou.

Una llegenda explica que el senyor de Siurana, el dia de Sant Miquel de l'any 1162, va fer camí cap **Escornalbou** amb l'objectiu de conquerir-ne l'esmentada **fortalesa**. Finalment, l'enfrontament entre musulmans i cristians es va cloure amb la victòria dels últims ja que es diu que l'arcàngel Sant Miquel batallà amb ells amb la seva espasa de foc. Per aquest motiu, el **castell** també posseeix aquest topònim.

El lloc on es realitzà l'enfrontament encara es coneix, avui dia, com el "**coll de la batalla**".Pel que fa els espais que destaquen de la construcció són l'**església romànica**, les restes de la **sala capitular** i el **claustre**.

Finalment, clourem la ruta iniciada al nord de Catalunya amb la visita al **Castell de Miravet**. Aquest es troba a les **Terres de l'Ebre** al municipi homònim (Miravet), exactament s'alça a dalt d'un turó sobre el riu Ebre en una alçada de 100 metres.

Aquest **castell** mereix una especial menció i és recomanable visitar ja que és considerat una de les millors construccions d'**arquitectura templera** de tot Europa. I, en el seu temps, fou la **fortalesa templera** més important de la corona de l'Aragó.

Aquesta fou construïda pels musulmans amb la finalitat de protegir el territori de l'Al-Andalus enfront les campanyes de **Carlemany**. Malgrat això, l'any 1153 fou conquerit per **Ramon Berenguer IV**, el qual el donà, al mateix moment, a l'**orde del temple**.

Pel que fa la seva estructura, aquest es divideix en dos recintes diversos; el **jussà** o **recinte murallat** i el **recinte sobirà**. I en destaquen espais com la **Torre del tresor**, la **torre de la Sang**, el **pati d'armes**, el **Temple romànic**, entre altres.

Sinopsis del film d'Orson Welles

*Per als més curiosos explicar-vos que la pel·lícula d'Orson Welles, "**Campanades a mitjanit**", amb data de 1965 tracta de la història de **Lord Bolinbroke**, conegut com Enric IV, que aconsegueix ser escollit rei d'Anglaterra gràcies al comte de Northumberland. Això provoca que el país es divideixi en dos com a conseqüència dels rumors que corren en relació a la seva participació en la mort de Ricard II.*

*En aquest aspecte, el **castell de Cardona** va ser escollit com a escenari d'alguns de les escenes de la pel·lícula per l'essència **medieval** que conservava.*

*Estava previst que es realitzessin dos rodatges diversos però, finalment, només fou una gravació la que es dugué a terme en aquest espai ja que l'interior de l'**església de Sant Miquel** i les seves columnes provocà una discussió entre l'il·luminador de la pel·lícula i el mateix Orson Welles.*

La creació d'un poble

*Amb el naixement de Catalunya, l'any 1000, es començà a dotar el territori de diverses infraestructures i poblacions que aportaren caràcter i identitat pròpia a la regió. Durant aquest anys, que s'emmarquen en l'**època medieval**, es construïren monestirs, ciutats emmurallades i, fins i tot, **castells**.*

Aquestes últimes edificacions decoren, avui dia, molts turons de Catalunya els quals són testimonis de la nostra història.

restaurant
l'alzumar

- Cargols a la llauna
- Llonganissa de Calmarxant a la brasa
- Entrecot a la brasa
- Plats-tapa (les nostres braves, coca tèbia de sardines, tallarins de sípia...)

Disfruta de les nostres especialitats al menú diari i de dissabte

Reserves al 973 247 413

Sant Martí, 59 baixos - Lleida - www.lalzumar.com

Presenta el teu carnet de soci del Club de Vehicles Històrics de Lleida i tindràs un 10% de descompte al Restaurant l´àlzumar de Lleida

CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

Restaurant l´àlzumar C/ Sant Martí, 59, baixos, 25004 Lleida

GLOSARIO DEL AUTOMÓBIL

ICCS: (Inteligent Cruise Control System) Evolución de los clásicos sistemas de control de la velocidad de crucero, que mediante la utilización de sensores de infrarrojos y radares permiten no sólo mantener la velocidad programada sino adaptarla a las condiciones del tráfico.

ICM: (Integrated Chasis Management) En las berlinas de BMW, es el sistema encargado de regular las fuerzas que inciden en la dinámica longitudinal y transversal del chasis.

IDS: Sistema Interactivo de Conducción de Opel. Sistema de chasis progresivo en el que están interconectados ESP, ABS y las funciones de control de tracción y de la dirección.

Impacto frontal: Prueba perteneciente al Crash Test. Regulado por la directiva europea 96/27/CE, el impacto se realiza con dos maniquíes o dummies en los asientos delanteros -con los correspondientes sistemas de retención-, dotados de sensores para medir las fuerzas y aceleraciones a que se ven sometidas en un impacto diversas partes del cuerpo: cabeza, cuello, tórax, fémur y tibia. El vehículo es lanzado contra un muro, de, al menos, 70 Tm, dotado de una estructura deformable de aluminio con una configuración de panal, a una velocidad de 56 Km/h, e impacta sobre el 40% de su superficie frontal, en el lado del conductor. Los requisitos que debe superar el vehículo y los maniquíes en el impacto frontal son: El desplazamiento del volante no será superior a 50 mm hacia arriba ni a 100 mm hacia atrás. No deberá abrirse puerta alguna ni accionarse los sistemas de bloqueo de las puertas delanteras. Después de la colisión, debe abrirse, sin empleo de herramientas, al menos una puerta por fila y poderse liberar a los maniquíes de sus dispositivos de retención, aplicando una fuerza máxima de 60 N sobre l mando de apertura, así como extraerlos del interior sin ajustar los asientos. Sólo se permitirán pequeñas fugas de combustible (05, gr/s). Los movimientos de flexión sobre el cuello, la compresión sobre el tórax, el fémur, la tibia y el desplazamiento de la articulación de la rodilla no superarán unas medidas establecidas.

Impacto lateral: Prueba perteneciente al Crash Test. Regulado por la directiva europea 96/27/CE, este impacto es obligatorio desde octubre de 1998. Se lanza una barrera móvil deformable, cuya masa total será de 950 kg, a 50 Km/h, contra el vehículo inmóvil. La barrera impactará perpendicularmente sobre la puerta, en el costado del conductor, donde se sitúa el maniquí.Los requisitos para superar la prueba de impacto lateral son los siguientes: No deberá abrirse puerta alguna. Después de la colisión deberá ser posible, sin utilizar herramientas, abrir un número suficiente de puertas y abatir los asientos para evacuar a todos los ocupantes. Deberá poderse liberar al maniquí del sistema de retención y extraerlo del vehículo. La cabeza no deberá hacer contacto con la estructura y, si lo hiciese, no podrá rebasar un límite de deceleración. La deformación del tórax y la fuerza máxima sobre la pelvis y el abdomen estará sujeta a unos valores determinados.

Indice de carga: Una de las funciones que debe cumplir el neumático es soportar la carga, su capacidad viene determinada por el índice de carga (dos o tres cifras marcadas en el flanco, que se corresponden con un número de kilos en una tabla) y debe ser suficiente para soportar la carga máxima del eje más cargado, a la velocidad máxima declarada por el fabricante del vehículo.

Intercooler: Radiador donde se enfría el aire de admisión en motores sobrealimentados. El aire se calienta al pasar por el compresor (por el mismo efecto de la compresión) y por ello su densidad disminuye. Si ese aire -que sigue a la presión generada por el compresor- se enfría, aumenta de densidad. Es decir, aumenta la masa de aire que entra en el motor, lo que mejora su rendimiento. Hay dos tipos de intercoolers, los que usan aire como refrigerante, y los que usan agua del circuito de refrigeración. Estos últimos son más pequeños, plantean menos problemas de ubicación y su funcionamiento depende menos de la temperatura ambiente. Los de aire pueden reducir más la temperatura, si las condiciones son adecuadas.

Inyección constante: Tipo de inyección indirecta gasolina que mantiene los inyectores siempre abiertos, regulando la cantidad de combustible cada unidad de tiempo por una bomba medidora. Un ejemplo de este tipo de inyección es la inyección mecánica Bosch K-Jetronic.

Inyección Diesel: Sistema de inyección que se basa en la afluencia de combustible filtrado a una bomba de inyección que a su vez suministra combustible a los inyectores. Al igual que en la inyección de gasolina, nos podemos encontrar con sistemas de inyección directa y sistemas de inyección indirecta, mediante cámaras de precombustión.

Inyección directa: Tipo de sistema de inyección que inyecta una cantidad de combustible, mediante un inyector directamente en el interior del cilindro. La inyección directa la podemos encontrar tanto en la inyección diesel como en la inyección gasolina.

Inyección electrónica: En este tipo de inyección de combustible, la gestión de la apertura de los inyectores se realiza con la ayuda de la electrónica. Se trata de un sistema mucho más eficaz y de mayor control que los carburadores o la inyección mecánica, por lo que se ha impuesto con la llegada de las normativas anticontaminantes cada vez más estrictas. En los sistema de inyección electrónica, la cantidad de combustible que se inyecta es función de la masa de aire que aspira el motor, la cual se mide mediante un sensor especial. Una sonda especial de temperatura también informa al procesador para calcular el tiempo de apertura de los inyectores y su frecuencia, en función de la velocidad de giro del motor. Si se utiliza un solo inyector que suministra el combustible a un colector común para todos los cilindros se dice que la inyección es monopunto, mientras que si existe un inyector para cada cilindro, la inyección es multipunto. Dentro de los sistemas de inyección multipunto se puede distinguir varios tipos. La inyección es continua si el combustible se regula mediante la presión de suministro del inyector, determinada por la fuerza de un muelle que presiona una aguja contra su asiento, comunicado con la tobera de salida. Esto quiere decir que el suministro de gasolina se produce incluso con la válvula de admisión cerrada, acumulándose la gasolina hasta que abre la válvula de admisión y se ve arrastrada por la corriente de aire. En los sistemas de inyección intermitente, la apertura de los inyectores está gobernada por una señal eléctrica (la aguja que cierra y abre la tobera no está impulsada por la fuerza de un muelle, sino que se levanta mediante electromagnetismo), y se inyecta combustible una vez en cada ciclo. Entre los sistemas de inyección intermitente se habla de inyección simultánea si el "disparo" de combustible se realiza en el mismo instante para todos los cilindros, independientemente de la fase del ciclo en la que se encuentren, mientras que la inyección es secuencial cuando cada inyector suministra combustible a su correspondiente cilindro sólo durante la carrera de admisión.

Inyección Gasolina: Sistema de alimentación que prescinde del carburador para hacer llegar la mezcla a los cilindros y que cuenta con inyectores de combustible para dicha tarea. Los sistemas de inyección pueden ser mecánicos o electrónicos, en la actualidad electrónicos. Los sistemas de inyección electrónica cuentan con numerosos sensores que mandan información a la unidad de mando del motor para que esta de la señal de mando necesaria al inyector para que se realice la inyección del combustible en el momento oportuno.

Inyección indirecta: Tipo de sistema de inyección gasolina que inyecta una cantidad de combustible, mediante un inyector en la tubería de aspiración de cada cilindro anterior a la válvula de admisión. La inyección indirecta en los Diesel se realiza mediante la inyección de combustible en una cámara de precombustión.
Inyección Intermitente: Tipo de inyección indirecta gasolina que abre los inyectores durante periodos de tiempo determinados mediante la señal que reciben de la unidad de mando. Un ejemplo de este tipo de inyección es la inyección electrónica Bosch L-Jetronic.

Inyección mecánica: Sistema de alimentación que controla el caudal y el momento de la inyección de forma mecánica. Se utilizó en los primeros motores de inyección de gasolina hasta que lo desplazó las inyecciones electrónicas. En los motores Diesel se emplea pero va a ser reemplazado rápidamente por los sistemas de inyección de conducto único o common-rail.

Inyección Monopunto: Tipo de inyección gasolina que tiene un inyector común para la preparación de la mezcla. Un ejemplo de este tipo de inyección es la inyección electrónica Bosch Mono-Jetronic.

Inyección Multipunto: Tipo de inyección gasolina que tiene un inyector por cada cilindro. Como ejemplo se puede poner la inyección electrónica Bosh L-Jetronic.

Inyección piloto: Método de aporte de combustible utilizado en los equipos de inyección Diesel que consiste en una preinyección antes de que se produzca la inyección principal. Esta inyección consigue aumentar la temperatura de la cámara de combustión y reduce el tiempo que tarda el combustible de la inyección principal en inflamarse. Con la inyección piloto se logra un funcionamiento más suave del motor y se reducen las emisiones de óxidos de nitrógeno.

Inyector: Componente del sistema de inyección encargado de la inyección del combustible al interior del cilindro o al conducto de admisión del mismo o en el caso de los diesel a la cámara de precombustión. El inyector puede ser mecánico como ejemplo el inyector de una motorización diesel, o electrónico como en el caso de una motorización gasolina. El inyector electrónico se activa mediante la señala eléctrica recibida de la unidad de mando y se cierra por recuperación de un muelle o resorte interior.

Inyector bomba: La característica especial de la tecnología de inyector bomba es una presión extremadamente alta de inyección de hasta 2000 bares, que por el momento no ha sido superada por ningún otro sistema. Combinado con orificios de salida del combustible en el inyector con diámetros tan pequeños como es actualmente posible, esta alta presión consigue una excepcional difusión del combustible y por lo tanto una combustión muy eficaz. El inyector bomba lo podemos encontrar en un solo conjunto UIS o de forma separada UPS.

ISIS: Sistema Inteligente de Seguridad Integral de BMW. Un nuevo sistema que coordina todos los elementos de seguridad del vehículo y los activa dependiendo de las necesidades de cada zona del coche.

ISO: Siglas de International Standard Organization que es la organización internacional de normalización que se encarga de redactar las normas internacionales que afectan a multitud de elementos. En los lubricantes se utilizan principalmente para clasificar a los utilizados en procesos industriales y se basa en la norma ISO 3448 que mide la viscosidad en centistokes a 40oC con un determinado margen de tolerancia para cada grado de la escala.

Isofix: Denominación de un sistema de fijación de sillas para niños que se sujetan por unos anclajes especiales a la carrocería. Permite un montaje y desmontaje rápido de la silla además de no necesitar el cinturón de seguridad.

ITS: Siglas de Inflatable Tubular Structure que es la denominación utilizada por BMW de los airbag laterales que se despliegan diagonalmente en las ventanillas para proteger a los ocupantes en caso de un choque lateral.

Juego: Espacio necesario que necesitan para su correcto funcionemiento elementos de sistemas que trabajan entre sí. El juego debe dejarse en elementos que aumentan su volumen, - dilatación -, al estar sometidos a una determinada temperatura.

Juego de válvulas: Juego que se deja entre los martillos y las colas de válvulas con el fin de que absorva la dilatación de dichas piezas durante su funcionamiento. El juego de válvulas se corrije mediante galgas de espesor siendo una media de 0.20 mm en válvulas de admisión y de 0.30 mm en las de escape. Se aconseja realizar el reglaje de válvulas en frío para evitar errores en la medición del juego en caliente. Actualmente este reglaje tiende a desaparecer puesto que la mayoría de las motorizaciones incorporan taqués hidráulicos.

Junta: Dícese del componente que hace estanca la unión entre dos piezas evitando el escape, goteo o rezume, del líquido o gas contenido en su interior. Las juntas pueden ser de papel especial, de goma, o de diversos metales, en dependencia de las condiciones a las que estén sometidas las piezas a las que estanqueiza.

Junta de culata: Junta que se coloca entre la parte superior del bloque y la culata motor para mantener la estanqueidad de los cilindros, circuito de refrigeración y circuito de engrase. Está formada por material sintético y forrada en los orificios de los cilindros con una capa metálica para soportar las altas presiones y temperaturas de la combustión. Solamente puede ser usada una vez porque al apretar la culata sobre el bloque se deforma para mejorar el cierre estanco.

Keyless: Tarjeta electrónica que abre el coche. Sustituye a las llaves de contacto.

Kick-down: Sistema empleado en las cajas de cambio automáticas para reducir una o dos velocidades cuando el conductor acciona el acelerador a fondo. Actúa de forma automática sin necesidad de manipular la palanca del cambio y sirve para reducir el tiempo de aceleración del vehículo ante una solicitud de plena potencia por parte del conductor.

Lambda: Nombre utilizado en el mundo del automóvil para hacer referencia a la mezcla estequiométrica de aire y combustible.

LEV: Siglas de Low emission vehicle para definir a los vehículos que tengan unas emisiones inferiores a 0,12 gr/km de óxidos de nitrógeno, 2,11 gr/km de monóxido de carbono y de 0,047 gr/km de hidrocarburos y otros gases orgánicos. Esta clasificación está realizada por el CARB en su regulación de emisiones para los vehículos a motor. Esta normativa está al alcance de los vehículos de explosión con catalizador y gestión del motor muy elaborada, o los motores que funcionan con mezcla pobre.

Linguatronic: Radio, reproductor de CD y teléfono se pueden manejar por voz, de Mercedes.
Lubricación: Estudio de los medios utilizados para reducción de la fricción entre dos superficies con movimiento relativo, del comportamiento del entorno y de sus consecuencias.

Lubricante: Sustancia utilizada para reducir el rozamiento entre dos superficies con movimiento relativo. En el automóvil se utiliza el aceite (líquido), las grasas (semisólidos), el grafito y el nylon (sólidos).

Lubricar: Acción de reducir el rozamiento entre dos superficies con movimiento relativo al interponer entre ellas una sustancia lubricante.

Magnesio: Material ligero que se obtiene por electrólisis del cloruro de magnesio. Se emplea junto al cobre en las aleaciones de aluminio para aumentar la dureza, la resistencia y facilitar los procesos de fabricación con respecto al aluminio puro. Material empleado para reducir el peso en piezas pero que necesitan resistencia.

Mapa de encendido: Representación gráfica del avance del encendido en función de dos variables. Para cada valor de las variables corresponde un determinado avance de encendido. Al representar todos los avances disponibles en función de las variables se obtiene una imagen tridimensional formando crestas y valles. El mapa de encendido puede conseguirse de forma mecánica (avances centrífugos y por vacío) o memorizarse en una centralita electrónica digital (rpm y estado de carga del motor).

Mariposa: En el motor de gasolina, es el mecanismo que ajusta la cantidad de aire que entra el motor. Puede haber una para todos los cilindros o una para cada cilindro (más raramente), pero todas ellas tienen un funcionamiento similar. Es una pieza redonda y plana (como una galleta) con un eje central sobre el que gira. Cuando está cerrada obtura el paso de aire; para abrirse, gira sobre el eje; cuando está completamente abierta, queda de perfil y prácticamente no opone resistencia al paso de aire. La válvula está conectada al pedal del acelerador mediante un cable, o bien tiene un motor eléctrico que la abre o cierra según las órdenes de la centralita. También se utiliza la válvula de mariposa en sistemas de admisión variable, bien para cerrar uno de los dos conductos de admisión en motores de cuatro válvulas por cilindro, o bien en el colector de admisión para variar volumen o área de paso del aire.

McPherson: Denominación que recibe un tipo de suspensión utilizada en automóviles que consiste en una triangulación formada por un trapecio inferior y una columna que contiene el resorte (muelle helicoidal) y el amortiguador. El trapecio se sujeta por dos puntos a la carrocería y en otro punto con el buje de la rueda a través de una rótula. La columna queda sujeta por su parte superior a la carrocería y por su parte inferior al buje de la rueda. La dirección se conecta también en el buje de la rueda. Este sistema tiene una gran aceptación en los vehículos de turismo por su reducido coste y espacio necesario para su colocación. En los deportivos de alta gama este sistema no se utiliza.

Medida del maletero según estandar VDA: Medición del volumen del malatero que consiste en introducir el mayor número posible de paralelepípedos de medidas 200 x 100 x 50 mm (equivalente a 1 litro de volumen). Es el método de medición más extendido, y lo usan tanto fabricantes alemanes como de otros países. Mejorador del índice de viscosidad: Sustancia que se añade al aceite para mantener sus cualidades de fluidez a bajas temperaturas y suficientemente viscoso a las altas temperaturas de funcionamiento dentro del motor.

Mezcla estequiométrica: La combustión completa entre un combustible (gasolina o gasóleo) y un comburente (aire) tiene que realizarse en unas proporciones adecuadas para que se consiga aprovechar todo el rendimiento posible. El combustible está formado por hidrocarburos que tienen que reaccionar con el oxígeno del aire. La relación estequiométrica indica la proporción en masa de combustible y comburente necesarios para lograr una combustión completa. La mezcla estequiométrica de la combustión de la gasolina es de 14,7 partes de aire (en masa) por cada parte de gasolina (en masa). Es decir, para quemar completamente un gramo de gasolina se necesitan 14,7 gramos de aire. En los motores Diesel la mezcla estequiométrica es de 14,5:1.

Mezcla pobre: Mezcla de aire y combustible conseguida cuando se produce un exceso de aire en relación a la mezcla estequiométrica. Una mezcla pobre incrementa la temperatura de la cámara de combustión y facilita la aparición de los óxidos de nitrógeno. Si la mezcla es muy pobre no llega a inflamarse es combustible por la dificultad a crearse y propagarse un frente de llama. La mezcla pobre se utiliza en las situaciones de funcionamiento del motor que no precisan gran rendimiento. Con la aparición del catalizador, los motores dejaron de emplear las mezclas pobres, volviendo a ser utilizadas en los motores de inyección directa en las situaciones de carga estratificada.

MIL: (Malfunction Indicator Light).El sistema EOBD II debe incluir un indicador de Averías fácilmente detectable por el conductor del vehículo. Al encenderse deberá mostrar un símbolo normalizado (silueta motor) se define como testigo MIL y No debe ser de color rojo. Objetivos: Vigilancia de todos los componentes importantes para la calidad de los gases de escape. Protección del catalizador ante su puesta en peligro. Aviso visual si hay componentes relacionados con los gases de escape, que presentan fallos en el funcionamiento. Memorización de las averías. Susceptibilidad de diagnóstico.

Miller, ciclo: Basado en el ciclo del motor Otto de gasolina, el ciclo Miller permite trabajar con altas relaciones de compresión sin peligro de producirse la detonación. Esto se consigue por medio de un cilindro muy grande con respecto al volumen de la cámara de combustión. El cilindro nunca llega a llenarse completamente de mezcla, de forma que las temperaturas finales en la compresión no son altas ni llegan a inflamar el combustible. La ventaja de estos motores viene de la variación de volumen disponible para realizar la expansión. Al ser el volumen del cilindro tan grande, los gases consiguen expandirse completamente. En el momento de abrir la válvula de escape no existe presión residual en el interior del cilindro. Este ciclo se consigue por medio de un compresor y un intercooler en la admisión para mejorar el llenado y un tiempo muy limitado de apertura de la válvula de admisión. Mazda utilizó este ciclo, limitando el llenado del cilindro al prolongar la apertura de la válvula de admisión durante una parte de la carrera de compresión del pistón. Lo denominó M-Miller.

Minerales: En relación al aceite son los lubricantes desarrollados a partir de bases provenientes directamente de la destilación del petróleo.

Monogrado: Aceites que sus índices de viscosidad varían considerablemente en función de la temperatura. Estos aceites deben ser cambiados si las condiciones de temperatura presentan variaciones (diferentes estaciones del año, por ejemplo).

Motor de cuatro tiempos: Motor de combustión interna alternativo que realiza los cuatro ciclos de funcionamiento en cuatro carreras del pistón. Los ciclos son la admisión, la compresión, la explosión y el escape y se realizan mientras el cigüeñal del motor gira dos vueltas completas. El motor de cuatro tiempos puede utilizarse en los ciclos Otto (gasolina) o Diesel.

Motor de dos tiempos: Motor de combustión interna alternativo que realiza los cuatro ciclos de funcionamiento en dos carreras del pistón. Los ciclos son la admisión, la compresión, la explosión y el escape y se realzan mientras el cigüeñal del motor gira una vuelta completa. El motor de dos tiempos puede utilizarse en los ciclos Otto (gasolina) o Diesel. Este tipo de motor carece de distribución (salvo algunas excepciones) y el llenado y vaciado del cilindro se realiza por orificios laterales llamados lumbreras. El cárter del motor se utiliza en la admisión para realizar la precompresión de la mezcla.

Motor eléctrico: Motor que convierte la energía eléctrica en mecánica. Esta formado por un estator (permanece fijo a la carcasa) y un rótor (gira en el interior del estator). El motor funciona por la atracción y repulsión entre campos magnéticos creados en unas bobinas colocadas en el rótor y en el estator. Las bobinas son alimentadas con corriente eléctrica para crear los campos magnéticos. La alimentación del rótor se realiza por medio de un colector (que gira con el rótor) y de escobillas (que permanecen fijas en la carcasa). Los motores eléctricos pueden funcionar con corriente eléctrica continua o alterna siendo necesario estructuras internas diferentes.

Motor eléctrico de corriente alterna: Motor que funciona con corriente eléctrica alterna y que pueden ser asíncronos y síncronos. Los motores asíncronos tienen un rotor formado por una jaula de ardilla (conductores eléctricos colocados en un cilindro simulando la ruleta utilizada en las jaulas de ardillas o ratones) que no es alimentado con corriente eléctrica. El estator es alimentado con corriente eléctrica y crea los campos magnéticos variables. Este tipo de motor tiene un mantenimiento muy reducido y bajo coste, se utiliza en la industria pero no en el automóvil por sus elevadas dimensiones y la dificultad para controlar la velocidad de giro. Los motores síncronos tienen el rótor alimentado con corriente eléctrica y crea los campos magnéticos variables junto al estator. Necesita colector y escobillas, lo que aumenta su coste y mantenimiento, pero tiene un tamaño reducido y puede controlarse más fácilmente el número de revoluciones. Además permiten una mejor evacuación del calor generado en el inducido al estar en el estátor (fijo a la carcasa).

Motor eléctrico de corriente continua: Motor que funciona con corriente eléctrica continua. El campo magnético se crea en el inducido (rotor) y en el inductor (estator). Necesitan un colector en el rotor y escobillas para su alimentación eléctrica. Este tipo de motor fue el primero que se utilizó en la tracción de los vehículos eléctricos por la simplicidad de los sistemas de control de revoluciones. Tiene un elevado mantenimiento por el desgaste de las escobillas y de los colectores por el alto consumo de corriente que tienen. En los motores de alta potencia, su tamaño llega a ser muy voluminoso.

Motor rotativo: Conocido como motor Wankel que fue su inventor en 1954. Este tipo de motor es de combustión interna pero rotativo, en vez de alternativo. Su funcionamiento se basa en el giro de un rótor de tres lados iguales ligeramente convexos. El rotor está alojado en el interior de una carcasa especial con tres cámaras diferentes. El rotor gira por medio de un sistema excéntrico sobre un eje que se encarga de recoger la fuerza de las explosiones. El volumen entre el rótor y las cámaras va variando conforme gira. Una de las cámaras se utiliza para la admisión mientras el volumen entre un lado del rotor y la carcasa aumenta. Luego se deja la cámara de admisión mientas el volumen se reduce y se comprime la mezcla. En la siguiente cámara se termina la compresión y se produce el salto de la chispa, la combustión y la expansión de los gases. El rotor sigue girando y llega hasta la cámara destinada al escape por donde salen los gases quemados. Todo este ciclo se va realizando también de forma simultánea en los otros dos lados del rótor. Este tipo de motor presenta varios problemas, el primero proviene del equilibrado que se soluciona con dos rotores desfasados 180o. Pero el mayor problema viene de la falta de estanqueidad entre el rótor y la carcasa. Los segmentos utilizados tienen una duración muy corta por el gran rozamiento y altas presiones que soportan. Las ventaja que aporta es el reducido peso en relación a la potencia que se obtiene. Mazda es actualmente el único fabricante que ofrece este tipo de motores que los completa con la sobrealimentación.

Motricidad: Se conoce como motricidad a la capacidad que presenta un vehículo para transmitir la potencia al suelo. La motricidad de un vehículo depende de la adherencia disponible entre el neumático y el suelo y del diseño y puesta a punto de las suspensiones. La alineación de las ruedas, el estado de los neumáticos, la eficacia de los amortiguadores y las transferencias de masa del vehículo por las aceleraciones longitudinales y transversales también inciden en la motricidad.

MSR: Denominación utilizada en un sistema que evita la pérdida de adherencia de un neumático con el suelo a causa de un excesivo par resistente del motor al realizar una fuerte reducción. Una centralita electrónica detecta esta situación a través de los sensores de las ruedas del sistema antibloqueo y envía una señal a la centralita de gestión del motor para que eleve el régimen de giro del motor y se reduzca el par resistente hasta que las ruedas recuperen la adherencia.

Multigrado: Denominación utilizada en los aceites que mantienen su índice de viscosidad aunque se produzcan grandes variaciones en su temperatura de funcionamiento. Según su capacidad puede abarcar más o menos escalas de viscosidad. Se clasifican según sus límites de viscosidad mínimo y máximo a través de las escalas SAE. Un aceite multigrado 20W40 indica que se comporta como un SAE 20 a bajas temperaturas y como un SAE 40 a altas temperaturas.

Multitronic: Lo utiliza Audi en los coches equipados con caja de cambios automática de varia dor continuo. Nissan lo llama Hypertronic. También puede apare cer bajo las siglas CVT y ECTV.

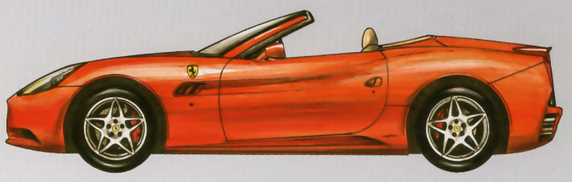
Multiválvulas: Denominación utilizada en los motores provistos de un número de válvulas por cilindro mayor que dos, normalmente suelen ser cuatro, pero hay vehículos con tres válvulas por cilindro y otros con cinco (con patente de Yamaha). Estos motores aportan la ventaja de una mayor sección de paso del aire que entra y sale del cilindro, mejorando el llenado a altas vueltas. El inconveniente es que necesitan aceites con mejores prestaciones para soportar los mayores esfuerzos que proviene del aumento de la potencia y del sistema de distribución. Los aceites destinados a estos motores suelen ser más fluidos pero sin llegar a afectar al desgaste entre las piezas.

FERRARI - LOS MODELOS MÁS IMPORTANTES parte final

coches de carretera

FERRARI CALIFORNIA

Años de construcción: desde 2008



Modelo:	California		cambio de doble embrague
Motor:	8 cilindros	**Chasis:**	Malla espacial de aluminio
Tipo	V8, 90°		
Cilindrada	4297 cm³	**Dimensiones:**	4563 x 1902 x 1308
Diámetro x carrera	94 x 77,4 mm		
Sistema aliment.	Bosch-Motronic	**Dist. entre ejes:**	2670 mm
Potencia	460 CV (338 kW) a 7750 r.p.m.	**Peso:**	1735 kg
		Velocidad máx.:	310 km/h
Transmisión:	7 velocidades,	**Aceleración:**	0-100 km/h: 3,95 s

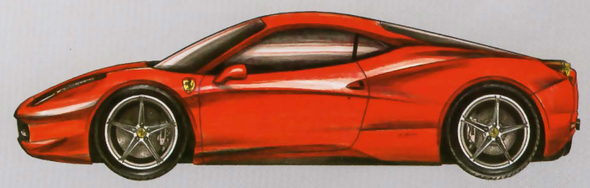
FERRARI SCUDERIA SPYDER 16M

Años de construcción: 11/2008-2009

Serie:	F430		«SuperFast2» de F1 con pulsadores de cambio
Modelo:	Scuderia Spyder 16M		
Motor:	8 cilindros	**Chasis:**	Malla espacial de aluminio reforzada
Tipo	V8, 90°		
Cilindrada	4308 cm³	**Dimensiones:**	4512 x 1923 x 1216 mm
Diámetro x carrera	92 x 81 mm		
Sistema aliment.	Bosch-Motronic	**Dist. entre ejes:**	2600 mm
Potencia	510 CV (375 kW) a 8500 r.p.m.	**Peso:**	1340 kg
		Velocidad máx.:	315 km/h
Transmisión:	6 velocidades, transmisión electrónica	**Aceleración:**	0-100 km/h: 3,7 s

FERRARI 458 ITALIA BERLINETTA

Años de construcción: desde 2009



Modelo:	458 Italia Berlinetta		gue con diferencial controlado electrónicamente
Motor:	8 cilindros	**Chasis:**	Malla espacial de aluminio
Tipo	V8, 90°		
Cilindrada	4499 cm³	**Dimensiones:**	4527 x 1937 x 1213 mm
Diámetro x carrera	94 x 81 mm		
Sistema aliment.	Inyección directa	**Dist. entre ejes:**	2650 mm
Potencia	578 CV (425 kW) a 9000 r.p.m.	**Peso:**	1380 kg
		Velocidad máx.:	325 km/h
Transmisión:	7 velocidades, cambio de doble embra-	**Aceleración:**	0-100 km/h: 3,95 s

FERRARI 375 PLUS

Año de construcción: 1954

Modelo:	375 Plus	**Transmisión:**	4 velocidades, asíncrona
Motor:	12 cilindros	**Chasis:**	Tubular termosoldado
Tipo	V12, 60°		
Cilindrada	4954 cm³	**Dimensiones:**	4190 x 1638 x 1092 mm
Diámetro x carrera	84 x 74,5 mm		
Sistema aliment.	3 Weber 46 DCF/3	**Dist. entre ejes:**	2600 mm
Potencia	345 CV (254 kW) a 6000 r.p.m.	**Peso:**	900 kg
		Velocidad máx.:	270 km/h

Victoria en Le-Mans 1954, con Froilán González al volante.

FERRARI 500 TR

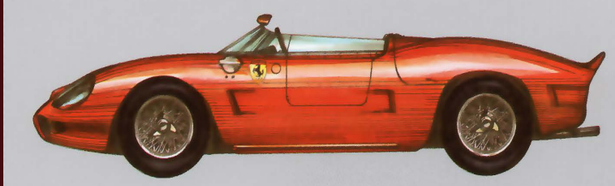
Año de construcción: 1957

Modelo:	500 TR	**Transmisión:**	4 velocidades, asíncrona
Motor:	4 cilindros, Tipo 131C	**Chasis:**	Tubular termosoldado con sección oval
Tipo	En fila		
Cilindrada	1985 cm³	**Dimensiones:**	3937 x 1638 x 965 mm
Diámetro x carrera	90 x 78 mm		
Sistema aliment.	2 Weber 40 DCO/3	**Dist. entre ejes:**	2250 mm
Potencia	180 CV (134 kW) a 7000 r.p.m.	**Peso:**	680 kg
		Velocidad máx.:	260 km/h

Penúltima variante de la exitosa serie Testa Rossa, que cosechó numerosas victorias.

FERRARI DINO 268 SP

Año de construcción: 1962 (268 SP)

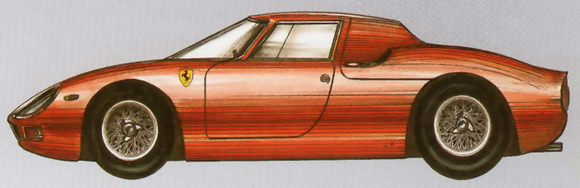


Modelo:	Dino 268 SP	**Transmisión:**	5 velocidades, asíncrona
Motor:	8 cilindros	**Chasis:**	Tubular termosoldado
Tipo	V8, 90°		
Cilindrada	2645 cm³	**Dimensiones:**	3828 x 1582 x 1022 mm
Diámetro x carrera	77 x 71 mm		
Sistema aliment.	4 Weber 40 IF2/C	**Dist. entre ejes:**	2320 mm
Potencia	260 CV a 7500 r.p.m.	**Peso:**	870 kg
		Velocidad máx.:	290 km/h

Exitoso coche de competición en cinco variantes tipo Dino: 246 SP, 196 SP, 286 SP, 248 SP y 268 SP.

FERRARI 250 LM

Años de construcción: 1963-1965



Modelo:	250 LM		
Motor:	12 cilindros, Tipo 128 LM, luego Tipo 210	**Transmisión:**	(235 kW) a 7500 r.p.m. 5 velocidades, asíncrona
Tipo	V12, 60°	**Chasis:**	Tubular termo-soldado con sección oval
Cilindrada	2953,2 cm³, luego 3286 cm³		
Diámetro x carrera	73 x 58,8 mm, luego 77 x 58,8 mm	**Dimensiones:**	4270 x 1700 x 1115 mm
Sistema aliment.	6 Weber 38 DCN	**Dist. entre ejes:**	2400 mm
Potencia	300 CV (220,6 kW), luego 320 CV	**Peso:**	820 kg
		Velocidad máx.:	290 km/h

Se construyeron 32 ejemplares con gran éxito, en especial conducidos por equipos privados. Ganador de Le Mans en 1965 con Masten Gregory y Jochen Rindt como pilotos.

FERRARI DINO 206 S

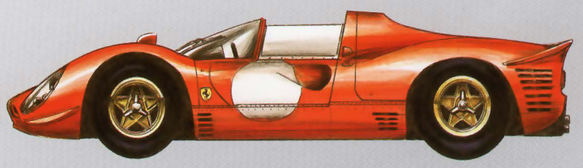
Año de construcción: 1966

Modelo:	Dino 206 S	**Transmisión:**	5 velocidades, asíncrona
Motor:	6 cilindros, Tipo 227L	**Chasis:**	Tubular termosoldado reforzado
Tipo	V6, 65°		
Cilindrada	1986,4 cm³		
Diámetro x carrera	86 x 57 mm	**Dimensiones:**	3875 x 1680 x 985 mm
Sistema aliment.	3 Weber 40 DCN2 o inyección Lucas	**Dist. entre ejes:**	2280 mm
		Peso:	612 kg
Potencia	220 CV (162 kW) a 9000 r.p.m.	**Velocidad máx.:**	260 km/h

Se construyó para competir contra los Porsche en la clase de 2 litros, pero luego se calificó entre los prototipos. Dos victorias en la clasificación general de 1966, en la Targa Florio y los 1000 km del Nürburgring.

FERRARI 330 P4

Año de construcción: 1967

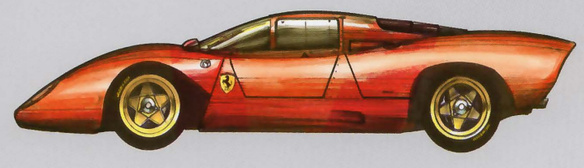


Modelo:	330 P4		co con estructura tubular auxiliar termo-soldada, reforzado con láminas de aleación
Motor:	12 cilindros, Tipo 237		
Tipo	V12, 60°		
Cilindrada	3967,4 cm³		
Diámetro x carrera	77 x 71 mm		
Sistema aliment.	Inyección Lucas	**Dimensiones:**	4185 x 1810 x 1000 mm
Potencia	450 CV (331 kW) a 8000 r.p.m.	**Dist. entre ejes:**	2400 mm
		Peso:	792 kg
Transmisión:	5 velocidades	**Velocidad máx.:**	320 km/h
Chasis:	Semi-monocas-		

Exitoso automóvil de competición en 1967. Legendaria triple victoria en las 24 Horas de Daytona disputadas ese mismo año.

FERRARI 312 P

Año de construcción: 1969



Modelo:	312 P	**Chasis:**	Semi-monocasco
Motor:	12 cilindros		
Tipo	V12, 60°	**Dimensiones:**	4230 x 1980 x 890 mm
Cilindrada	2989,6 cm³		
Diámetro x carrera	77 x 53,5 mm	**Dist. entre ejes:**	2370 mm
Sistema aliment.	Inyección Lucas	**Peso:**	680 kg
		Velocidad máx.:	320 km/h
Potencia	430 CV (326 kW) a 9800 r.p.m.		
Transmisión:	5 velocidades		

Sólo se construyeron dos prototipos; 2º lugar en los 1000 km de Spa-Francochamps en 1969.

FERRARI 512 M

Año de construcción: 1971

Modelo:	512 M	**Chasis:**	Semi-monocasco con carrocería de fibra de vidrio
Motor:	12 cilindros, Tipo 261C		
Tipo	V12, 60°		
Cilindrada	4993,5 cm³	**Dimensiones:**	4360 x 2000 x 970 mm
Diámetro x carrera	87 x 70 mm		
Sistema aliment.	Inyección Lucas	**Dist. entre ejes:**	2400 mm
		Peso:	930 kg
Potencia	610 CV (455 kW) a 9000 r.p.m.	**Velocidad máx.:**	340 km/h
Transmisión:	5 velocidades		

Con este coche, Ferrari intentaba destronar a Porsche. Se construyeron 25 ejemplares del 512 S en 1970 para que fuera reconocido como deportivo de competición. Lo siguió el 512 M, más ligero, en 1971. Ambos coches fueron conducidos principalmente por equipos privados, con diversos resultados.

FERRARI 312 PB

Años de construcción: 1971-1973

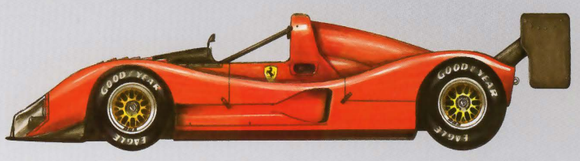
Modelo:	312 PB	*Potencia*	450 CV (331 kW) a 10 800 r.p.m.
Motor:	12 cilindros, Tipo 623	**Transmisión:**	5 velocidades
Tipo	Boxer de 12 cilindros, 180°	**Chasis:**	Semi-monocasco
Cilindrada	2991 cm³	**Dimensiones:**	3500 x 1880 x 956 mm
Diámetro x carrera	78,5 x 51,5 mm	**Dist. entre ejes:**	2220 mm
Sistema aliment.	Inyección Lucas	**Peso:**	650 kg
		Velocidad máx.:	320 km/h

Diez victorias en 1972, entre las que se cuentan una cuádruple, una triple y seis dobles. Ganador del Campeonato de Marcas del mismo año. Lo pilotaron: Ickx, Andretti, Redman, Regazzoni, Merzario, Peterson, Schenken, Dr. Marko y Munari. En 1973, dos victorias y cuatro segundos lugares con los tándem Ickx/Redman, Schenken/Reutemann y Merzario/Pace.

FERRARI 333 SP

Años de construcción: 1993-1996

Modelo:	333 SP	**Chasis:**	Monocasco de carbono con estructuras de aluminio
Motor:	12 cilindros		
Tipo	V12, 65°		
Cilindrada	3997 cm³		
Diámetro x carrera	85,0 x 58,7 mm	**Dimensiones:**	4569 x 2000 x 1025 mm
Sistema aliment.	Inyección digital Magneti Marelli SIPI	**Dist. entre ejes:**	2740 mm
		Peso:	860 kg
Potencia	650 CV (485 kW) a 11000 r.p.m.	**Velocidad máx.:**	350 km/h
Transmisión:	5 velocidades		

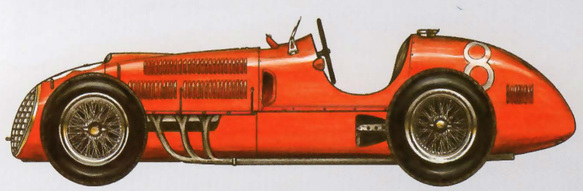


Último deportivo abierto de Ferrari hasta la fecha, utilizado por equipos privados sobre todo en los EEUU. Triunfó en su debut con una doble victoria en el Road Atlanta de 1994. Victoria en 1995 en las 12 horas del Sebring. En 1998, victoria en las 24 horas de Daytona con el equipo Momo.

FERRARI TIPO 125

Año de construcción: 1949

Modelo:	Tipo 125	**Chasis:**	2 tubos longitudinales con cinco uniones laterales
Motor:	12 cilindros con compresor Roots de dos etapas		
Tipo	V12, 60°	**Dimensiones:**	3903 x 1400 x 1102 mm
Cilindrada	1496 cm³		
Diámetro x carrera	55 x 52,5 mm	**Dist. entre ejes:**	2380 mm
Sistema aliment.	1 Weber 50 WCF	**Peso:**	625 kg
		Velocidad máx.:	270 km/h
Potencia	300 CV (221 kW) 7500 r.p.m.		
Transmisión:	5 velocidades		

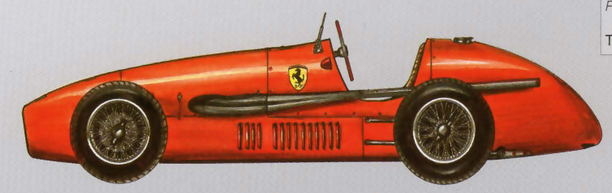


Alberto Ascari ganó el Gran Premio de Europa en Monza (1949) con este coche. Fue la primera gran victoria de Ferrari.

FERRARI 500 F2

Años de construcción: 1952-1953

Modelo:	500 F2	**Chasis:**	Tubular termosoldado
Motor:	4 cilindros		
Tipo	En línea	**Dimensiones:**	3988 x 1402 x 1050 mm
Cilindrada	1985 cm³		
Diámetro x carrera	90 x 78 mm	**Dist. entre ejes:**	2160 mm
Sistema aliment.	4 Weber 45 DCOE	**Peso:**	560 kg
		Velocidad máx.:	265 km/h
Potencia	185 CV (136 kW) a 7500 r.p.m.		
Transmisión:	4 velocidades		



Alberto Ascari fue campeón mundial en 1952 y 1953 al volante de este coche.

LANCIA-FERRARI D 50

Años de construcción: 1954-1957

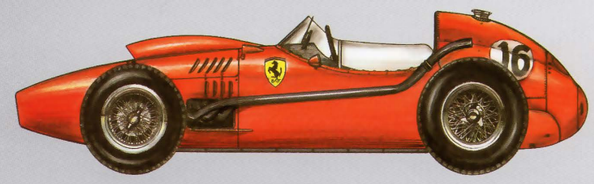
Modelo:	D 50		luego 4 carburadores duales Weber
Motor:	8 cilindros		
Tipo	V8, 90°		
Cilindrada	2488 y 2485 cm³ (1954), 2480 cm³ (1955), 2496 cm³ (1956), 2493 cm³ (1957)	*Potencia*	260 CV (191 kW) a 8000–8200 r.p.m. (1954/55), 275 CV (202 kW) a 8500 r.p.m. (1956), 285 CV (210 kW) a 8800 r.p.m. (1957)
Diámetro x carrera	73,6 x 73,1 y 76 x 68,5 mm (1954), 74 x 72 mm (1955), 76 x 68,8 mm (1956), 80 x 62 mm (1957)	**Transmisión:**	5 velocidades
		Chasis:	Tubular termosoldado
		Dimensiones:	3850 x 1448 x 962 mm
Sistema aliment.	Inicialmente 4 carburadores duales Solex-Fallstrom 40 P II,	**Dist. entre ejes:**	2280 mm
		Peso:	desde 645 kg (1956)
		Velocidad máx.:	295 km/h

Con este coche, diseñado por Lancia y mejorado luego por Ferrari, Juan Manuel Fangio se proclamó campeón mundial en 1956 (su cuarto título de un total de cinco).

FERRARI TIPO 246/256

Años de construcción: 1958-1960

Modelo:	Tipo 246/256	**Chasis:**	Tubular termosoldado
Motor:	6 cilindros, Dino		
Tipo	V6, 65°	**Dimensiones:**	4030 x 1500 x 980 mm
Cilindrada	2417 cm³		
Diámetro x carrera	85 x 71 mm	**Dist. entre ejes:**	2159 mm
Sistema aliment.	3 Weber 42 DCN	**Peso:**	540 kg
		Velocidad máx.:	295 km/h
Potencia	280 CV (206 kW) a 8500 r.p.m.		
Transmisión:	4 velocidades		



Coche de Mike Hawthorn, campeón mundial en 1958.

FERRARI 156 F1

Años de construcción: 1961-1962

Modelo:	156 F1	**Transmisión:**	5 velocidades
Motor:	6 cilindros, Dino	**Chasis:**	Tubular de acero termosoldado
Tipo	V6, 120°		
Cilindrada	1476,5 cm³		
Diámetro x carrera	73 x 58,8 mm	**Dimensiones:**	4060 x 1380 x 1000 mm
Sistema aliment.	2 Weber 40 IF3C	**Dist. entre ejes:**	2320 mm
		Peso:	449 kg
Potencia	190 CV (140 kW) a 9600 r.p.m.	**Velocidad máx.:**	280 km/h

Campeón mundial en 1961 con Phil Hill al volante y subcampeón mundial (de manera póstuma) con Wolfgang Graf Berghe von Trips como piloto. Campeonato de constructores para Ferrari.

FERRARI 158 F1

Año de construcción: 1964

Modelo:	158 F1	**Transmisión:**	5 velocidades
Motor:	8 cilindros	**Chasis:**	Semi-monocasco con estructura tubular termosoldada
Tipo	V8, 90°		
Cilindrada	1489 cm³		
Diámetro x carrera	67 x 52,8 mm		
Sistema aliment.	Inyección directa Bosch	**Dimensiones:**	3950 x 1697 x 768 mm
Potencia	210 CV (154 kW) a 11 000 r.p.m.	**Dist. entre ejes:**	2380 mm
		Peso:	475 kg
		Velocidad máx.:	295 km/h

John Surtees ganó el Gran Premio de Alemania y el campeonato mundial de 1964 con este coche. Campeonato de constructores para Ferrari.

FERRARI 312 T2

Año de construcción: 1976

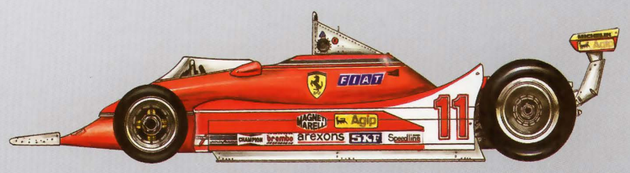
Modelo:	312 T2	**Chasis:**	Monocasco de aluminio
Motor:	12 cilindros	**Dimensiones:**	4241* x 2030 x 900 mm
Tipo	Boxer de 12 cilindros, 180°	**Dist. entre ejes:**	2560 mm
Cilindrada	2992 cm³	**Peso:**	575 kg
Diámetro x carrera	80 x 49,6 mm	**Velocidad máx.:**	320 km/h
Sistema aliment.	Inyección Lucas		
Potencia	500 CV (368 kW) a 12 200 r.p.m.	*Promedio de las diversas configuraciones del alerón trasero	
Transmisión:	5 velocidades		

Automóvil de Niki Lauda, campeón mundial en 1976. Campeonato de constructores para Ferrari.

FERRARI 312 T4

Año de construcción: 1979

Modelo:	312 T4	**Chasis:**	Monocasco de aluminio
Motor:	12 cilindros	**Dimensiones:**	4460 x 2120 x 1010 mm
Tipo	Boxer de 12 cilindros, 180°	**Dist. entre ejes:**	2700 mm
Cilindrada	2991 cm³	**Peso:**	590 kg
Diámetro x carrera	80 x 49,6 mm	**Velocidad máx.:**	325 km/h
Sistema aliment.	Inyección indirecta		
Potencia	515 CV (379 kW) a 12 300 r.p.m.		
Transmisión:	5 velocidades		

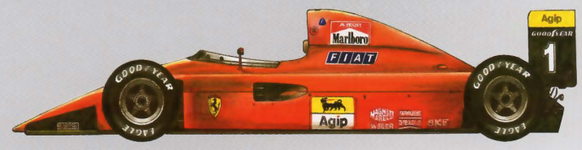


En 1979, título mundial para Jody Scheckter, tres victorias para Scheckter y tres para Gilles Villeneuve. Campeonato de constructores para Ferrari.

FERRARI F641

Año de construcción: 1990

Modelo:	F641		de 7 velocidades
Motor:	12 cilindros	**Chasis:**	Monocasco de carbono y kevlar
Tipo	V12, 65°		
Cilindrada	3498 cm³		
Diámetro x carrera	84 x 52,6 mm		
Sistema aliment.	Inyección Magneti Marelli	**Dimensiones:**	4460 x 2130 x 1000 mm
Potencia	680 CV (500 kW) a 13 400 r.p.m.	**Dist. entre ejes:**	2855 mm
		Peso:	503 kg
		Velocidad máx.:	340 km/h
Transmisión:	Electrónica semiautomática		

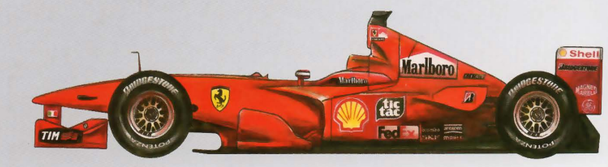


En 1990, cinco victorias con Alain Prost, una victoria con Nigel Mansell.

FERRARI F2000

Año de construcción: 2000

Modelo:	F2000		semiautomática de 7 veloc.
Motor:	10 cilindros (Tipo 049)	**Chasis:**	Monocasco de carbono, estructura de panal de abeja y resinas compuestas
Tipo	V10, 90°		
Cilindrada	2997 cm³		
Diámetro x carrera	ca. 97 x 41 mm		
Sistema aliment.	Inyección digital electrónica de Magneti Marelli	**Dimensiones:**	4397 x 1795 x 959 mm
Potencia	780 CV (574 kW) a 18 000 r.p.m.	**Dist. entre ejes:**	3010 mm
		Peso:	600 kg
		Velocidad máx.:	355 km/h
Transmisión:	Secuencial electrónica		

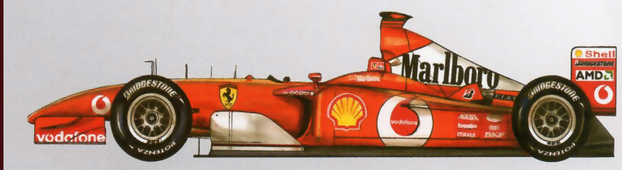


Después de una sequía de títulos de 21 años, Michael Schumacher se corona campeón mundial con Ferrari en el 2000.

FERRARI F2002

Año de construcción: 2002

Modelo:	F2002		de carbono, estructura de panal de abeja y resinas compuestas
Motor:	10 cilindros, Tipo 051		
Tipo	V10		
Cilindrada	2997 cm³		
Diámetro x carrera	96 x 41,4mm	**Dimensiones:**	4495 x 1796 x 959 mm
Sistema aliment.	Inyección digital electrónica de Magneti Marelli	**Dist. entre ejes:**	3050 mm
		Peso total con el piloto:	600 kg
Potencia	870 CV (640 kW) a 18 200 r.p.m.	**Velocidad máx.:**	350 km/h*
Transmisión:	Secuencial electrónica semiautomática de 7 velocidades	*Según Michael Schumacher, con los alerones planos se podía alcanzar los 370 km/h en las rectas de Monza.	
Chasis:	Monocasco		

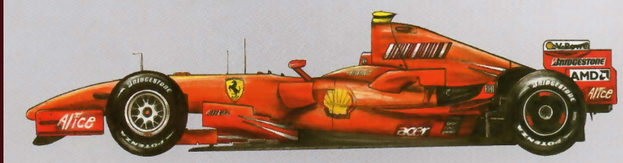


Michael Schumacher consigue su tercer campeonato mundial para Ferrari con once victorias en la temporada. Al final de 2002, Ferrari suma 221 puntos, es decir, la suma de los puntos de los diez equipos restantes. ¡Un récord nada sencillo de batir!

FERRARI F2007

Año de construcción: 2007

Modelo:	F2007		de 7 veloc.
Motor:	8 cilindros	**Chasis:**	Monocasco de carbono, estructura de panal de abeja y resinas compuestas
Tipo	V8, 90°		
Cilindrada	2398 cm³		
Diámetro x carrera	96 x 41,4mm		
Sistema aliment.	Inyección digital electrónica de Magneti Marelli	**Dimensiones:**	4545 x 1796 x 959 mm
Potencia	750 CV (552 kW) a 18 000 r.p.m.	**Dist. entre ejes:**	3135 mm
		Peso total con el piloto:	600 kg
		Velocidad máx.:	350 km/h
Transmisión:	Secuencial electrónica semiautomática		



Kimi Räikkönen campeón mundial, campeonato de constructores para Ferrari con 204 puntos.

Al pròxim Indicador:

Glossari de l'automòbil, part IV
Més sortides i fotografies dels socis
Noves restauracions dels nostres socis
Més temes interessants relacionats amb l'automoció

Edició i impressió: Print-On STUDIO
Revista Informativa gratuïta per als socis