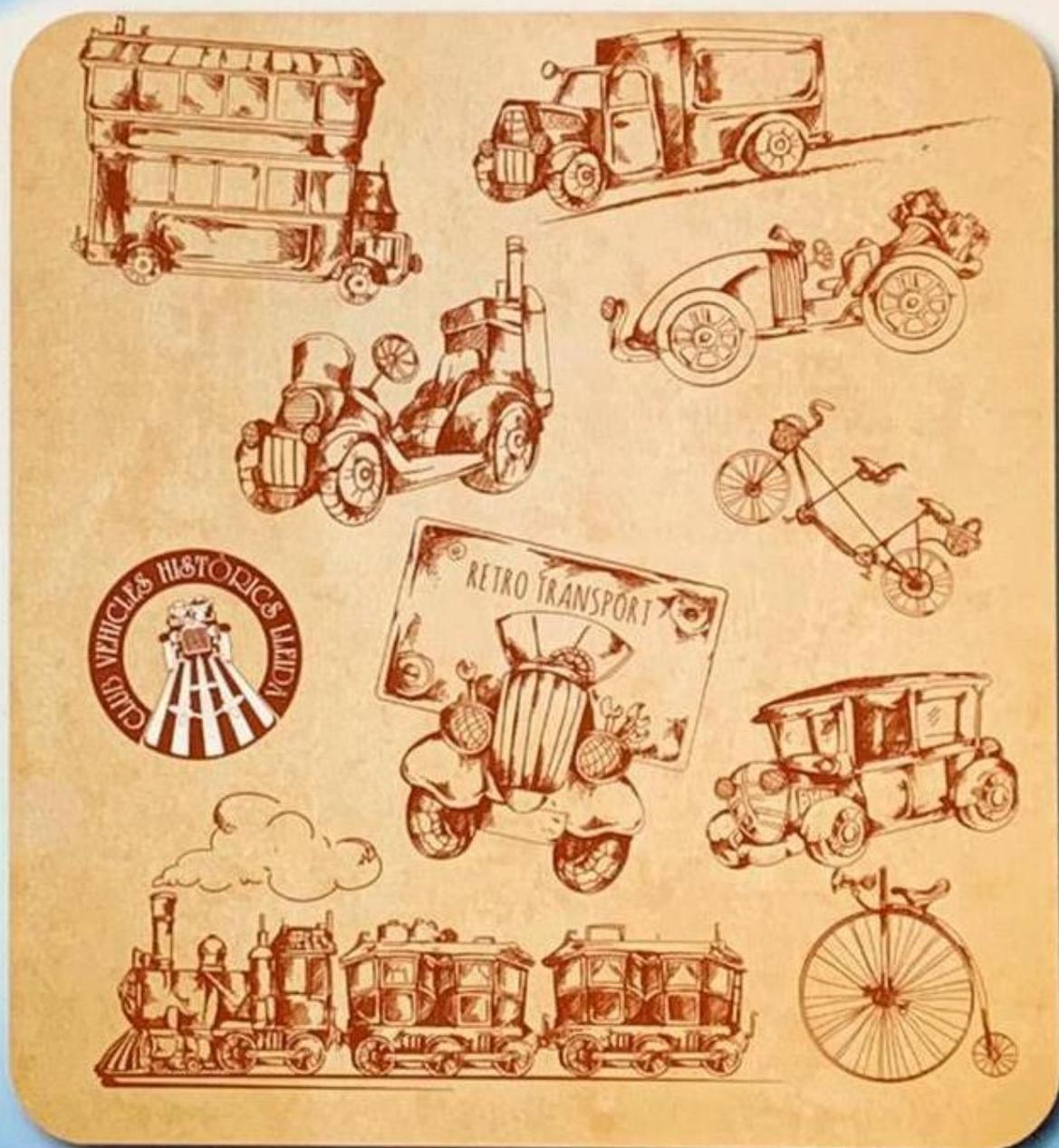




any 2019 - núm. 32

e' INDICADOR





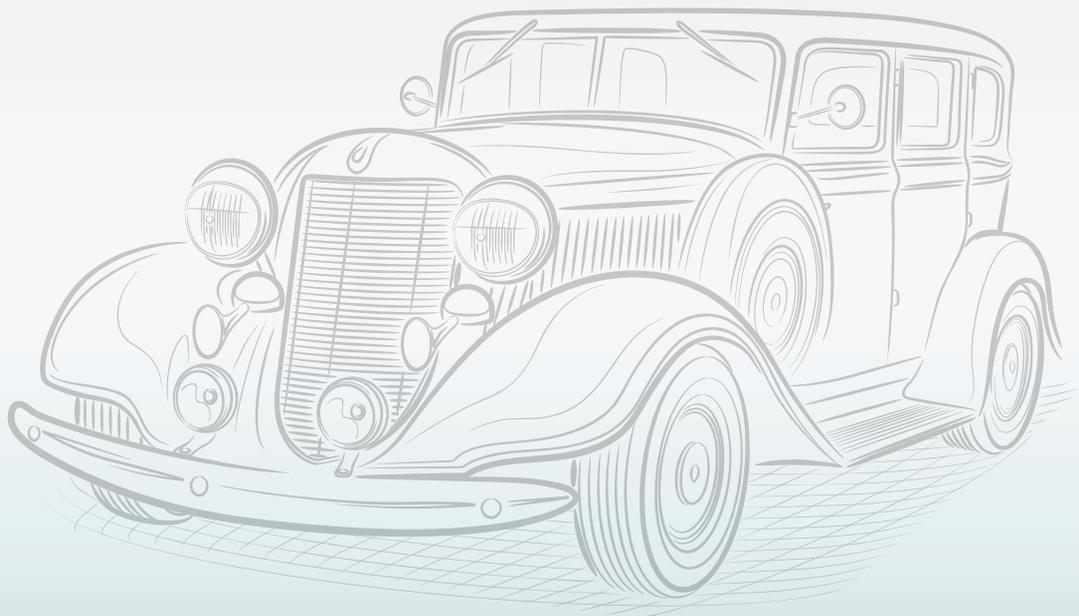
EDUARDO VELASCO, 1 - 25001 LLEIDA
WWW.CVHLL.ORG
CLUB.CVHLL@GMAIL.COM

INDEX

- El President Saluda p.5
- Restauració - autobús SETRA p.6
- Sortida - TMB Museu Fantasma p.11
- Sortida - Egea de los Caballeros p.31
- Sortida - Arròs i Mariscada p.34
- Escrit - Manuel Lage (Hispano S.) p.37
- Sortida - Calçotada p.45
- Restauració - Ebro C150 p.49
- Escrit - Santiago Riau p.52
- Sortida - Monestir de St. Cugat p.55
- Sortida - Castell del Remei p.58
- Sortida - La Panadella p.61
- Concentració - Pallars Primavera p.67
- Sortida - Lleida Pirineus p.70
- Sortida - Microcotxes p.72
- Arxiu - Curiositats Ferrari p.75
- Fira - Lleida Retro 2019 p.76
- Sortida - Montesquiú (Castells) p.84
- Glossari de l'automòbil p.86
- Sortida - Vilamitjana p.92
- Sortida - Galícia (Camí de St. Jaume) p.94
- Sortida - Castellví de Rosanes p.96



PREESIDENT





Desitjo que tingueu un any 2020 ple d'activitats i que les puguem gaudir tots/totes plegats amb salut i benzina.

Seguirem pensant i reclamant els nostres drets de cara la preservació del patrimoni automobilístic, a través de les federacions, FEVA, FCVH, FIVA.

Esperem que gaudiu llegint la nova revista INDICADOR 32 on hi trobareu al nostre amic Historiador Manuel Lage que ens col·labora cada any, restauracions importants, notícies del motor, magnífiques sortides del 2019, i també el calendari del 2020 amb les sortides, fires i esdeveniments previstos i ... Molt més.

Salut i Gas.

Antoni Pomés i Tosquella

President
Club de Vehicles Històrics de Lleida



RESTAURACIONS DELS SOCIS

AUTOBÚS SETRA SEIDA DE TONI ARIMANY

Marca: SETRA SEIDA

Data matriculació: 9-03-1981

Comprat: 19-07-2012

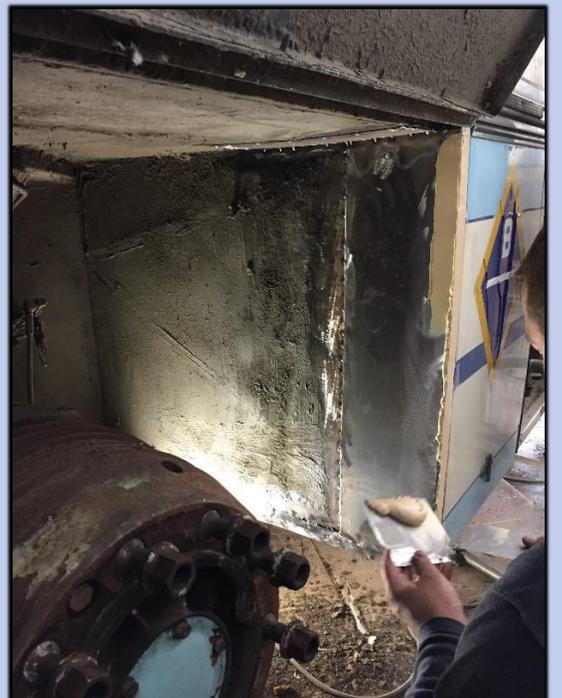
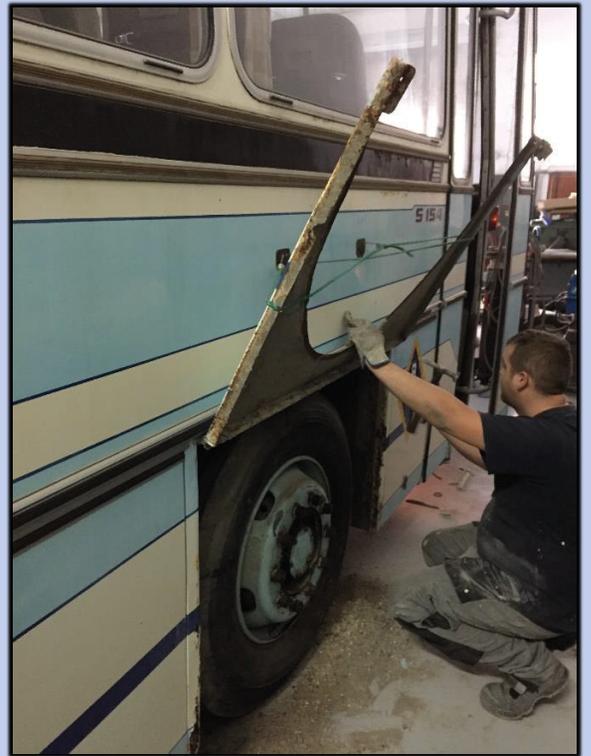
Inici restauracio: octubre 2016

1a Itv per tornar a circular: 05-05-2017

Primer acte un cop restaurat: 8e Rally d'autobusos 2017.







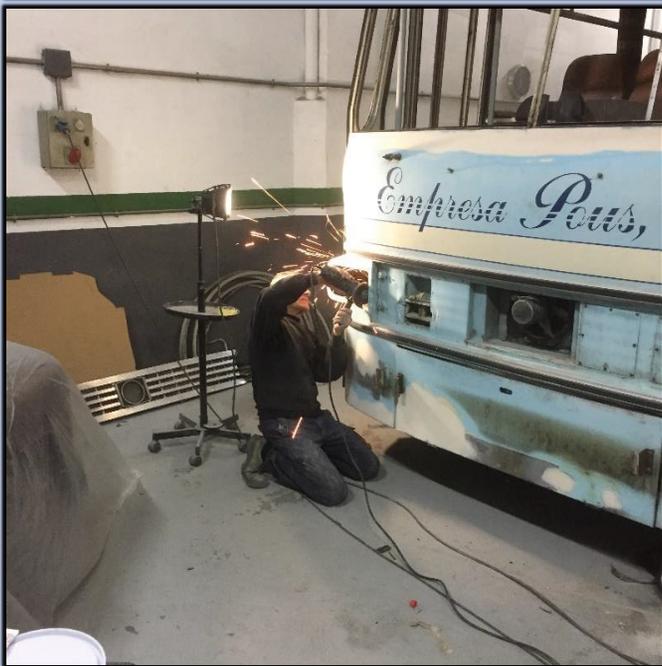




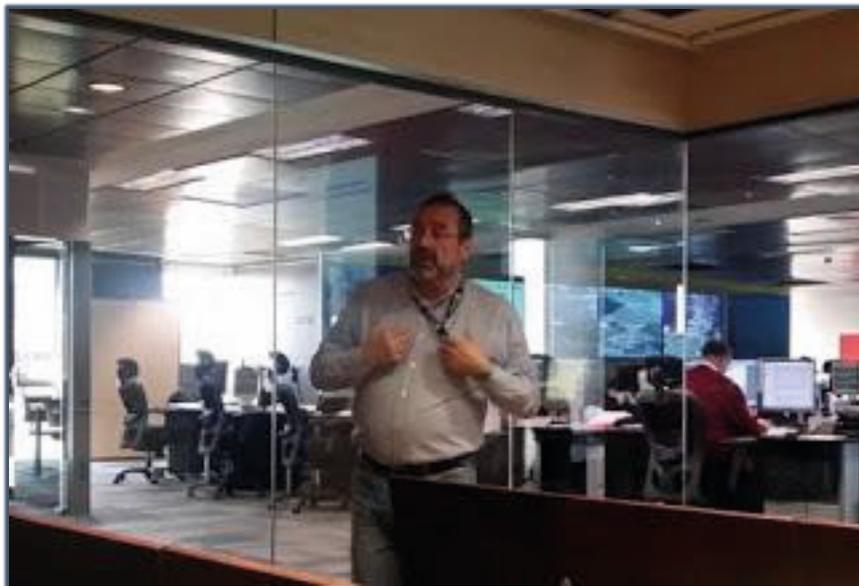
Foto: Josep Pretal
Barcelona
04/04/2017

TMB MUSEU FANTASMA

Visita a las cocheras de autobuses del Triangle a Barcelona

Organizado por Tony Arimany y "amics del Transport", un nutrido grupo de transportistas tanto en variante de camiones de carga, como transporte de viajeros, hemos visitado las instalaciones de esta empresa municipal de transportes.

A la entrada nos recibió el **Sr. Mario Armengol**, responsable de proyecto. **TMB educa**. Destinado mayormente a las visitas de escolares. Visitas que fomenta esta empresa municipal, para que los mas pequeños, aprendan cómo funcionan técnicamente, los transportes en una gran Ciudad. Los autobuses, el metro, tranvía, funicular y otros servicios de transporte en Barcelona. De allí pasamos al al pequeño auditorio, donde el Sr Antonio Vázquez, nos dio explicación sobre el funcionamiento de la sala de control, separada por un sistema de cortinas, plegables y despleables.



El Señor Antonio Vázquez, delante la sala de control.

Sobre este tema, el Sr. Antonio, nos informo del funcionamiento de la sala, los operadores, y todo lo que en ella ocurría.

La sala es como una torre de control de todos los autobuses, que circulan por la Ciudad. Les controlan la velocidad, haciendo que las cadencias entre cada vehiculo, sean las optimas. Si uno se atrasa, se le azuza que se de prisa, si uno se adelanta a su horario, se le informa que ralentice. Tambien en caso de accidente, atraco o urgencia de un pasajero, dentro el vehiculo, disponen de botón de alerte y la sala opta, por mandar a la Policía otros servicios urgentes.

Otro tema que causo debate, fue el tema de las nuevas energías, que TMB, ha ido incorporando a lo largo de los años, resolviendose en la mayoría de los casos en autobuses de un alto coste de adquisición, todo en favor de reducir la contaminación.

Nitrógeno, gas natural, solar, híbrido etc. Todos han aportado beneficios a la causa y detractores, lo que hace acabar la paciencia, de los que tienen que probarlos.



La última adquisición de prueba. El Solaris Polonez. Autonomía de 20 kilómetros y a través de un pantógrafo, recibe un chute eléctrico, para recorrer los siguientes veinte. Eléctrico total.



El cuadro de mandos compuesto por 3 tablets



Impresionante el nuevo autobús de TMB, para atravesar la Ciudad condal de punta a punta. (Lo que sería el tranvía de la Diagonal a una décima parte de coste.)

Sobre el tema de incorporar nuevas líneas de, es que parece que van en cabeza en las opiniones de nuestros políticos. Creo que el autobús de tres cuerpos sería la solución barata, sobre todo en la

Diagonal o Gran Via. Arterias largas y rectas. Con el autobus de tres cuerpos y electrico, se ahorraria levantar las calles. Miles de metros de cable y miles de postes.

En el pasado encuentro de los autobuses clásicos, del Rally Barcelona -Caldas, se presento un nuevo autobús de tres cuerpos, con la misma capacidad de un tranvía.

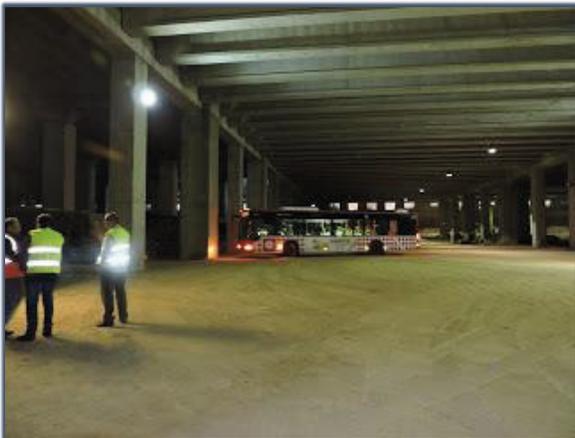
Después de las fructíferas explicaciones, de la clase oral, pasamos a la práctica.

Acompañados por el Sr Antonio y el Señor Mario, descendimos a planta cero, donde un autobús municipal nos recogió, para hacer un recorrido visual por las instalaciones. Las explicaciones fueron múltiples incluido, el sistema operativo, de un autobus desde que sale de la cochera, hasta que regresa. Si no hay problemas, pasa directamente, del aspirado, lavado, a su aparcamiento asignado. Si padece algún problema, entra en la nave taller, para solucionarlo.

Después de la visita a las dos plantas de instalaciones, talleres y aparcamientos pasamos con el mismo autobús a la planta sótano de las instalaciones donde hay el museo de TMB.

Se trata de una gran nave con columnas, de unos seis metros de alto e infinita en metros cuadrados. La luz que desprenden unos pocos focos, esparcidos en la oscuridad, es lo único que sobresale en la negrura. La linterna el mejor acompañante.

Los autobuses, los tranvías, unos mas o menos apilados, otros esparcidos, en la nada oscura, tapados, con plásticos, la impresión es verdaderamente fantasmagórica. Da una sensación de "mundo perdido". Tétrico. Con la nebulosa luz que entra del exterior a ran de suelo, por unas ventanas, semi selladas.



Llegada al sótano en autobús. El polvo es es lo común en este espacio de tierra.



Imagen infernal.

El autobús al lado izquierdo, es un Pegaso, carrozado por Chausson. A la derecha, un Aclo Ingles. Este vehiculo venia en chasis. Seida de Bilbao, lo carrozaba.

La historia de este museo de cadaveres mecanicos se remonta al año 1986, cuando la Generalitat gobernada por (convergencia i unió), propuso de construir una escuela de aprendices de restauración en el Clot del Moro (Termino municipal de Castellar de N'Hug al Bergada) antigua fabrica de cementos clausurada, donde también se montaba aprovechando las vías del tren de via estrecha con un tren turístico, que llevaba al Museo del cemento.

La idea era original. Particulares, fundaciones, colaboran en que se les recogieron sus vehiculos clasico, la comunidad europea también puso su apoyo moral y económico para salir renovados en un futuro Museo del Transporte.

En el año 1991, se inaugura ERVAT (escuela de restauració de vehícles) esta escuela ya tenia en sus exteriores mas de cincuenta vehiculos esperando su restauración. Locomotoras, autobuses, trenes, funiculares etc. La ilusión era enorme. Profesorado y alumnos, ademas de los amantes de los vehiculos históricos que esperaban con ansia los primeros resultados.

Todo en marcha. He aquí que interviene la política, los sueldos que se otorgan los generalifes del proyecto, las envidias , el tu mas. La justicia, con sus juicios, las licencias de obras, los alcaldes yo me lo llevo caliente y tu no. Etc.Etc.

En el 2006, la Generalitat de Catalunya, cierra el proyecto. Los profesores a sus casa igual que los alumnos y cinco millones de Euros desaparecidos. Mas cinco mas en el proyecto del carrilet que no funcionaba, todo un desastre.

Yo visite el museo, por tres euros,hará unos 10 años y lo que solo vi fueron tres vehiculos, dos restaurados en plan barato un autobús de dos pisos a medio restaurar.



El Katuska que aun corre en algún sitio del Bergada.



El autobús fotografiado a medio restauraren el Clot del Moro. Año 2005. Degradadoretorno a las cocheras de TMB. (Como se pudo consentir semejante atentado contra el patrimonio industrial de Catalunya.)



El mismo autobús en el 2015 en el museo de los fantasmas



2005.

Desaparecidos en combate.



Un Ford Canada, literalmente comido por las Hierbas.



Este Chevrolet ya se empezaba a restaurar. La parte posterior ya recuperada en plancha.

Faun, con motor refrigerado por aire. Magirus-Deutz. Recuperado del Ejercito americano. Equipado con grua.



Los alrededores de la nave era dantesco, sobre un terraplén había más de una locomotora antigua, tranvías, trenes, autobuses y trolebuses, camiones todo completamente degradado había estado veinte años a la intemperie expuestos al pillaje y las inclemencias del tiempo.

En el cementerio del triangle, los vehiculos que vemos, a todos les faltan detalles. Las chapas de marca, anagramas, escudos etc. etc. Además que el óxido se ha comido la mitad de los vehiculos. **¿ que paso en el Clot del Moro?.**

Asi acaban las mejores iniciativas del transporte en Catalunya, los primeros en crear algo en honor al transporte. Algo que se podría comparar con el Museo Mercedes de Stuttgart, Sinsheim o el de la Ciencia en Chicago.

Pero donde entra la política y hay dinero todo acaba igual, cuando se deja de recibir. En este País todo acaba así. Este es un pequeño ejemplo cómo cambia el dinero de mano, en todo lo público. Llegamos a la conclusión que, solo funciona lo privado. Después que la Generalitat, cerrara el grifo, vino la "espantá". Tontorron el ultimo, el Clot del Moro pronto queda limpio. Unos por aquí, otros por allá, el pastel se iba repartiendo. Igual que en TMB, en el museo de Terrassa, quizás también encontraríamos algún ejemplar, que pasó por el Clot del Moro.

Imágenes del museo de TMB.

A mi parecer lo que hemos visitado es un auténtico museo. Solo le falta colocar los vehiculos ordenadamente, desapilado los apilados, y sin quitar una sola mota de polvo, tanto de los vehiculos, como de el suelo. La luz actual es perfecta. Si alguna vez se recupera algun vehiculo, buscar un nuevo espacio diferente de este. Este para mi ya esta catalogado, como Museo.



JORSA, el fabricante de los Monotral

en sus instalaciones de Mataró. Con licencia de la Italiana Viberti.



Pegaso 2187. Año 1982.

*Aclo. Importado de Inglaterra.
Carrozado por Seida en Bilbao.
Presta su servicio en Barcelona.
Se destruye en Castellar de N'Hug.
Estos autobuses se importaban con
un chasis que podia carrozarse con
uno o dos pisos.*





Prototipo de autobús Pegaso. Solo funcionaba para el ayuntamiento de Barcelona, en la campaña el deporte al colegio. Este vehiculo se monto, entre las instalaciones de Pegaso en Mataró y Zona franca.



Autobus genuino Pegaso.



Mercedes-Benz de Hidrógeno. Carrozado por Citaro. Este autobús, llamado el autobús del agua, ya que produce una mezcla de hidrogeno, que alimentaba una pila eléctrica de 200 KW. Contaminación 0. Se retiro por quejas de los usuarios que iban detrás y les salpicaba el agua. También por el vapor de agua





Prototipo de autobús Pegaso. Solo funcionaba para el ayuntamiento de Barcelona, en la campaña el deporte al colegio. Este vehiculo se monto, entre las instalaciones de Pegaso en Mataró y Zona franca.



Autobus genuino Pegaso.



Mercedes-Benz de Hidrógeno. Carrozado por Citaro. Este autobús, llamado el autobús del agua, ya que produce una mezcla de hidrogeno, que alimentaba una pila eléctrica de 200 KW. Contaminación 0. Se retiro por quejas de los usuarios que iban detrás y les salpicaba el agua. También por el vapor de agua



Autobus Pegaso construido en 1988.



*Un de los primeros vehiculos articulados.
Pegaso de 1967*



Autobús Chausson francés. Esta unidades las compró la empresa de Transportes URBAS, que actuaban dentro el radio de la Ciudad.

Este autobús se pudo recuperar entero, ya que el contrato que tenía Urbas, con el consistorio, era que al Hacer la inversión de la gran compra de vehiculos para una determinada línea, hasta que no se retirara el último autobús, que se había comprado para ella, no perdía la concesión. Al dejar de funcionar este autobús, su línea paso a TMB.

El Dodge Brothers, de 1935, restaurado con las siglas de CGA (compañía general de autobuses). Despues pasaria a TB. Su anécdota es que vino de USA, como camión.

Carrocerias Majoral de Igualada, lo transformó en autobús, para una fábrica textil a las afueras de la Ciudad, para llevar los trabajadores. Esta misma empresa, lo donó al Museo del transporte de Clot del Moro. Donde se reconstruye, pasando a TMB. Vehiculo guardado en la cochera de el triangle.

Este autobús sale cada año en el mes de Mayo, para participar en el Rally Barcelona-Caldas de Montbuy.





Detalle entre el capo y el grueso del autobus separado por lona, para evitar que las vibraciones se transmiten a la carrocería, provocando fisuras.

Anagrama de CID, compañía de seguros.



Autobuses de TMB, recuperados para festividades como Reyes Magos, Carnavales, eventos.
estos vehiculos partidos por la mitad, dejando un piso plano ideal para cualquier montaje artistico. Autenticas carrozas.





TROLEBÚS

Trolebús, de tres ejes, construido por Macosa, en el Pueblo Nuevo de Barcelona, en 1956.



Tres ejes simples en este trolebus.

*Trolebus
cedido a la escuela de restauradores, por Amigos del
Ferrocarril. Otra pena. Otro destrozo.*



*Los trolebuses, antiguos de dos pisos, que circulaban por el ensanche de Barcelona, no se ha podido recuperar ninguno. **Macosa** aprovecho los chasis para crear nuevos vehiculos.*

TRANVÍAS

Sr. Jordi Orta, responsable de la recuperación de tranvías históricos.

Foto tomada en la conferencia en Col.legi d'enginyers.



*Los chalecos reflectantes obligatorios, desmerecen las fotografías.
El suelo, una cenizas formadas a base de polvo.*



*Tranvía 1631. construido por
Saint Louis Car Company en
La ciudad de Sant Luis USA.
En servicio desde 1963a 1971*

*El antes y el después.
Cuál fue el antes de los dos.*



Tranvía que subió, en perfecto estado a Clot del Moro, regresando con esta imagen. Imposible recuperar.

Lo que hace el dinero en ciertas persona, destruyendo el patrimonio de un País. Lo comparo a lo que pasa actualmente en ciudades históricas del mediano oriente.



Tranvía PCC procedente de Washington, comprados por TB, de segunda mano, fueron construidos en 1941.

De Barcelona, pasaron a una Cooperativa Laboral de la Ciudad de Valencia, que asimismo, los vendió a la línea- Vigo-Pontevedra.El tranvía de Porriño.

PCC Washington, se reconstruyó en el 2011 por el grupo que capitaneaba, el Señor Jordi Oltra, empleados y aficionados de asociaciones del mundo del ferrocarril. Sin planos, con memoria y mucho tesón i sin ninguna paga .

Tranvía 1631. construido por Sant Louis Car Company en La ciudad de Sant Luis USA.

En servicio desde 1963a 1971

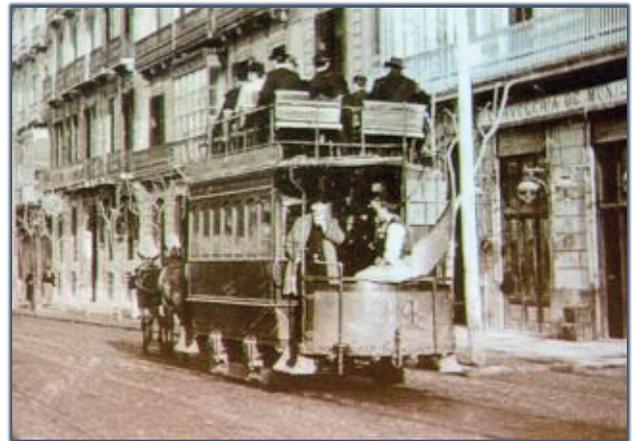
Versión moderna del 29



Tranvía de caballos, construido en Estados Unidos por J.G.Brill de Philadelphia (USA) en 1888.

Hizo su servicio en Barcelona hasta el año 1907.

Guardado en la cochera de Can Boixeres.



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



Botiga de teles i roba de la llar

 973 24 18 87

 Teixits Balcells

 teixitsbalcells@hotmail.com

 Teixits Balcells

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



*Tranvía denominado LV2.
Construido en 1899, por Girona.
Después de sus años de servicio se le
transforma para "cadener", para
el pulimiento de las vías.*

*Tranvía 58. Construido en Barcelona por
Material para ferrocarriles y construcciones.
Circulando por Barcelona desde 1899 a 1964
por la mítica línea 29 o de circunvalación.
("Dones més voltes que el 29")*



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 antipetra 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
VINIL
TELA
PVC
ALUMINI
METACRILAT

10 desde
€/m²

8 desde
€/m²

9 desde
€/m²

19 desde
€/m²

39 desde
€/m²

WWW.PRINTON.ES

IMPREMTA PROFESSIONAL



PRINTON STUDIO
petit i gran format
OFFSET & DIGITAL

LowCost!!
100% Qualitat
excel·lent

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

ROLL-UP
TOT INCLÒS

desde
49€

100%
ALUMINI
de 50cm.
a 320cm.



Tranvía de Mataró a Argentona.



*Fabricat per Tallers LLadró de Valencia.
Aquest tranvía va sortir a la pel·lícula.
"El embrujo de Shangai."*

Tranvía número 5. Argentona-Mataro.

Tranvía numero, 2 Mataro -Argentona





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

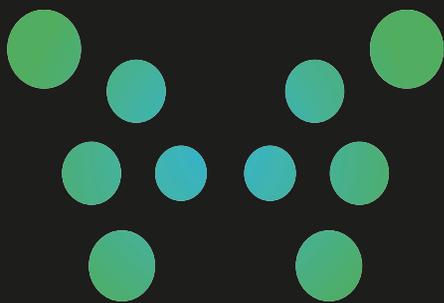
info@autoescolailerda.cat
www.autoescolailerda.cat

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



 **federòptics**
Bellera

Vallcalent, 28
25006 · Lleida
Tel. 973 27 45 45

bellera@federopticos.com



Tranvía fabricado por MAQUITRANS, en 1948.

Tambien regreso del campo de exterminio.



Restos del tranvía que hacía la línea de Mataro

Argentona. Este tranvía se fabrico en Zaragoza, por la empresa, Carde y Escoriaza.(1904)

Presto servicio en esta línea hasta su cierre en 1965.(La de veces que había subido en el)

Remolque jardinera, restaurado en Clot del Moro. Guardado en cocheras.





ALQUILER

COCHES CLÁSICOS PARA EVENTOS,
BODAS, TOURS Y OTROS

tel. 638 982 734



oleguerv@me.com

CELEBRACIÓN

EXCLUSIVA



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



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

Egea de los caballeros
17 de març de 2018



Aquagrària
El Bolaso
Museu Art









Museo Aquagraria

Durante siglos, Ejea de los Caballeros ha contemplado cómo el agua, la agricultura y el ingenio de sus habitantes se han entrelazado, haciendo posible el surgimiento de una pujante industria de maquinaria agrícola que lo ha convertido en referente en el sector.

Museo Aquagraria muestra esta fructífera relación, fomentando así el desarrollo del medio rural, imprescindible en la evolución de nuestro país y de las Cinco Villas en concreto.

Un recorrido por la historia de la agricultura desde tiempos ancestrales, que nos recuerda el vínculo con nuestros orígenes y nos manifiesta sus oportunidades de futuro.

Fundación Aquagraria, integrada por Ayuntamiento de Ejea de los Caballeros, Gobierno de Aragón, Diputación Provincial de Zaragoza, Banterra, Coop. Agraria Virgen de la Oliva, Comunidad General de Regantes del Canal de las Bardenas y Sofiea, es una organización sin ánimo de lucro que gestiona y dinamiza el Museo Aquagraria y la Casa del Colono.

Su objetivo consiste en la realización, de forma directa o concertada, de actividades que favorezcan el desarrollo cultural, social, científico y económico del medio rural, y en concreto, de Ejea de los Caballeros y sus Pueblos.



GOBIERNO DE
ARAGÓN



AYUNTAMIENTO DE
EJEA DE LOS CABALLEROS



DEPUTACION B ZARAGOZA

Banterra
Banca Cooperación Personas



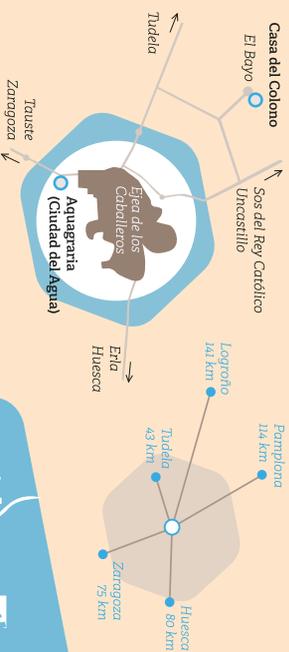
GOBIERNO DE ARAGÓN
VINOS DE LA OLIVA, S. C. L.



Comunidad
General de
Regantes
del Canal
de Bardenas

SOJERIA, S.A.

Sociedad Municipal del Fomento



Aquagrario

C/ Manuel Lorenzo Pardo, s/n

Ciudad del Agua

Ejea de los Caballeros (Zaragoza)

www.aquagraria.com

direccion@aquagraria.com

Tel.: +34 876 697 603

Marzo – Octubre

Martes a sábado: 10h - 13h, 16h - 19h · Domingos: 10h - 13h

Noviembre – Febrero

Sábado: 10h - 13h y 16h - 19h · Domingo: 10h - 13h + Cita previa

Entrada general: 2 € por persona

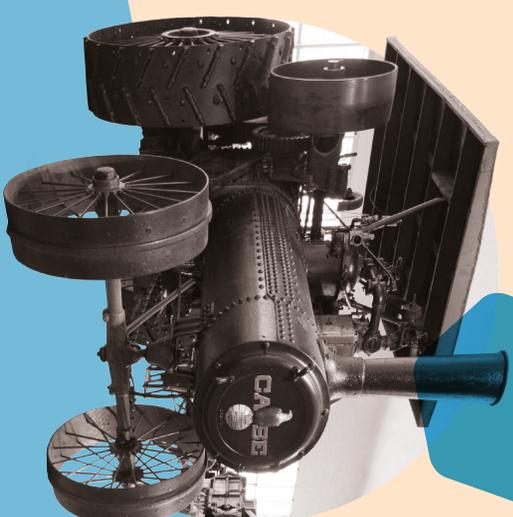
Entrada reducida: 1 € por persona (grupos, centros educativos, jubilados, discapacitados)

Visita guiada: Suplemento de 1 € por persona



Museo Aquagraria

Ejea de los Caballeros (Zaragoza)



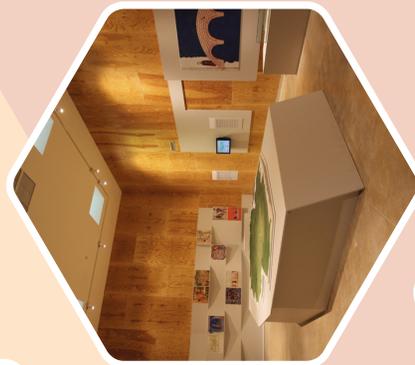
El museo agrícola más espectacular
de España.

Donde las emociones se encuentran
con nuestros orígenes.

Aquagrario

1 El poder del agua

El contenido analiza la gran **influencia que tiene el agua en el desarrollo del progreso humano**, un bien escaso que resulta imprescindible para la existencia de la vida. Nuestro presente y futuro están ligados a nuestra capacidad para utilizar el agua de un modo inteligente.



¿Quieres completar tu visita?

Fundación Aquagrària cuenta con otro espacio donde conocer más sobre estas tierras y sus gentes. **La Casa del Colono** de El Bayo es un centro de interpretación que explica el proceso de colonización y la vida de los colonos llegados a tierras ejeanas tras la puesta en marcha del Canal de las Bardenas en 1959.

3

De la tradición a la mecanización agrícola

Su extensa **colección de maquinaria agrícola antigua**, única en España, permite el análisis de su evolución histórica, desde la invención del arado hasta la tecnología digital aplicada actualmente a las explotaciones agrícolas y ganaderas, siempre en busca de mayor productividad y bienestar.

Desde la introducción de maquinaria importada en el s. XIX, los herreros fueron los encargados de su reparación, convirtiéndose posteriormente en fabricantes de herramientas agrícolas propias. Esto dio origen al surgimiento en Ejea de los Caballeros de una pujante industria de maquinaria agrícola, que hoy cuenta con empresas de primera fila a nivel nacional e internacional.



El discurso museográfico de Aquagrària se articula en **tres bloques interrelacionados** que muestran el vínculo entre el **agua y la agricultura**, para entender el pasado, presente y futuro del medio rural.

2

Ejea de los Caballeros: Ausencia y presencia de agua

El agua ha sido un elemento fundamental en el **progreso económico y social** de Ejea de los Caballeros, tanto por su ausencia como por su presencia. Las características geográficas y climáticas del territorio propiciaron la búsqueda de fórmulas eficientes para la gestión y aprovechamiento del agua, destacando entre ellas la extensión de regadío del **Canal de las Bardenas** cuyo resultado fue un aumento de productividad agraria y el surgimiento de industrias relacionadas con el sector.

Los espacios del museo Aquagrària están disponibles para la organización de actos y eventos de diferente índole. Consulte en direccion@aquagraria.com

L'arròs i la mariscada

17 de febrer de 2019

CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

Secció Classicos Pallars

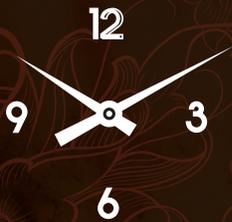
ara lleida

Diputació de Lleida
municipis, territoris i tu

TORTOSA i MAS DE PRADES







Joaquim Guerrero

des de 1973

Joiers

Porta'ns la te va idea i la farem realitat!



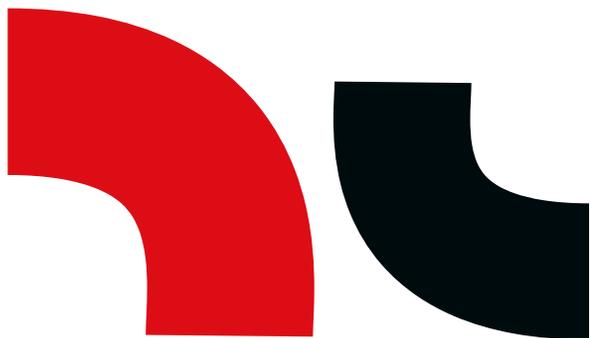
Professionals en Gr avats a mà i clavat de Pedres Precioses

Carrer de Pi i Ma rgall, 12 · 25004 Lleida

quimguerrerojoier@gmail.com

973 22 27 43

Taller pr opi de joieria i rellotgeria



Plaça Cervantes, 1

Tel. 973 26 66 41 - 27 07 00

25003 Lleida

FINQUES ADSEER

NOU LLIBRE DE MANUEL LAGE

La Hispano Suiza empresa pionera. El deportivo Alfonso XIII.

Esta obra es el fruto de un largo trabajo de investigación, ordenación y catalogación de todos los modelos creados por Marc Birkigt desde sus inicios con La Cuadra hasta los tipos T-16 y T-30 que marcaron el camino de todos los motores posteriores.

El hilo conductor es la actividad de la marca en el mundo de la competición internacional, iniciada en 1908 y proseguida ininterrumpidamente hasta 1914. El autor hace un estudio exhaustivo de cada uno de los avances puestos a punto en la competición y su posterior introducción en los coches de serie, como los motores intensivos de 1910 y el sistema de encendido con bujía simple o doble.

Un capítulo especial se dedica a los motores sobrealimentados de 1912, con los planos constructivos originales y una recreación en 3D de los varios modelos probados. Se publican por primera vez las participaciones de los HS en distintas competiciones y los resultados obtenidos.

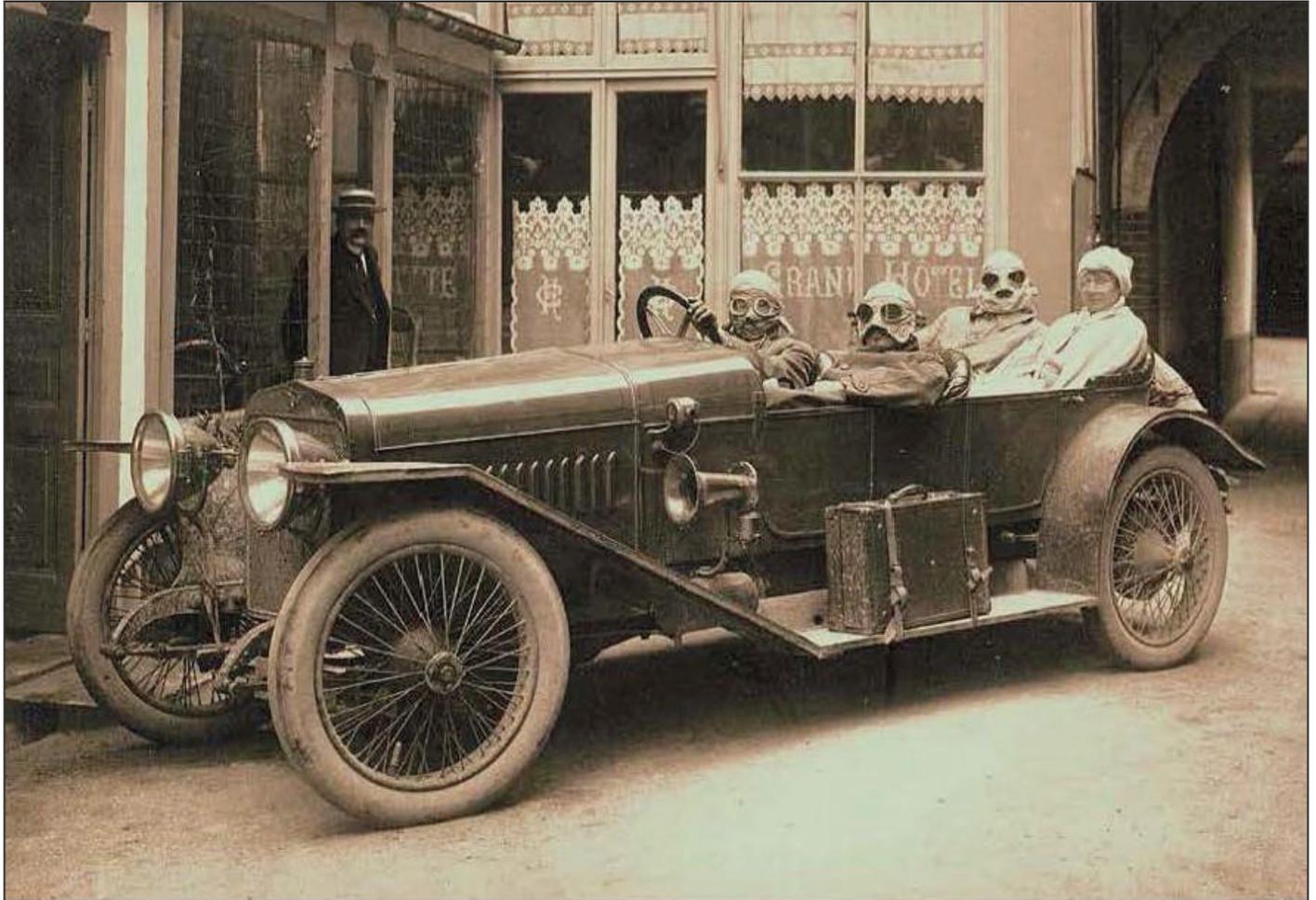
El aspecto que determina el título del libro es la génesis del automóvil deportivo moderno como automóvil ligero y de altas prestaciones, concepto desarrollado por Hispano Suiza y alentado por el rey Alfonso XIII, gran deportista del motor y admirador de la marca. En 1909 y tras los espectaculares resultados de los HS en el circuito de San Sebastián, el Rey pidió uno para su uso personal, que le sería entregado en 1910. La factura de compra del coche de carreras para S.M., que se publica en el libro, puede ser considerada como la partida de nacimiento del coche deportivo moderno.

Como información de gran interés se ha compilado por primera vez la tabla completa de todos los modelos, prototipos incluidos, desarrollados y producidos desde 1904 a 1925, con sus características técnicas, volúmenes y períodos de producción de cada uno en España y en Francia.

El acceso a los registros de producción, las actas de los consejos de administración, las actas de dirección y las “actas reservadas”, ha permitido componer la historia real de la marca en la que no faltan los problemas internos, los diseños fallidos, en particular los 4 tipos de motores sobrealimentados, las llamadas de atención del Consejo a Birkigt por los problemas en servicio de los Alfonso XIII y la descripción del Tipo 25 Super Alfonso, hasta ahora desconocido.

La Hispano Suiza empresa pionera. El deportivo Alfonso XIII ha sido premiado con el Nicolas Cugnot Award 2019 de la Society of Automotive Historians americana. Es el tercer libro del autor que consigue este premio, tras ***Un millón de camiones y buses españoles*** y ***Los proyectos desconocidos de CETA y Pegaso. Toda la historia contada desde dentro.***

Todos los libros de M. Lage están a la venta en www.libromotor.com. Los miembros del Club de Vehículos Históricos de Lleida los podrán adquirir con un descuento del 12% sobre los precios de catálogo.



La Hispano Suiza, empresa pionera

EL DEPORTIVO | 
ALFONSO XIII

Manuel Lage

Hispano Suiza Alfonso XIII. El coche elegido por los expertos del motor

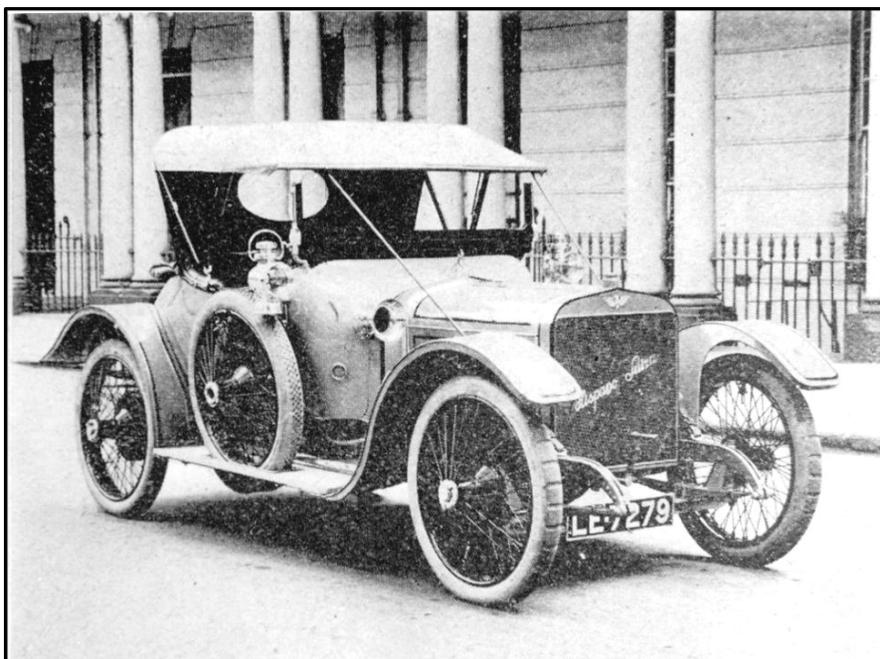
Desde su lanzamiento comercial en 1910 el HS Alfonso XIII se convirtió rápidamente en una estrella del automovilismo. Resultaba muy atractivo para el público en general y muy especialmente para los aficionados y los *sportsmen* en los años que precedieron a la primera guerra mundial.

Podemos afirmar que este modelo creó el concepto moderno de automóvil deportivo, entendiendo como tal un coche de altas prestaciones, equipado con un motor de cilindrada media pero de altas revoluciones y potencia específica, perfectamente utilizable como automóvil personal de uso cotidiano y al mismo tiempo como un potente coche deportivo con el que podía participar en cualquier competición. También para La Hispano Suiza este modelo significó su lanzamiento internacional como marca de coches modernos, rápidos y de ingeniería avanzada.

La producción del chasis Alfonso XIII, denominado en fábrica Tipo 15/45 HP ó 45 Cr (carreras) empezó despacio, con solo 11 chasis fabricados en 1910 y todavía no más de 50 en 1911. En 1912 la producción se incrementó de forma sensible alcanzando 157 unidades, una cifra muy significativa en aquellos tiempos. Con el aumento de producción se introdujeron algunas mejoras, entre las que destaca la nueva caja de cambios de 4 marchas, ofrecida como opcional a partir de 1912.

En 1913 la producción de este modelo, en su versión de motor grande de 80 x 180, totalizó 205 coches, todos construidos en la fábrica de París, donde se había concentrado la producción del Alfonso XIII debido a la gran dimensión del mercado francés, el más importante para este modelo. Como referencia, las ventas en 1913 se distribuyeron de la siguiente manera: 119 unidades en Francia, 48 en Inglaterra y 24 en España. Las restantes 14 unidades se destinaron a Bélgica, Austria, Suiza y Rusia.

La mitad de la producción correspondía al chasis largo, con ballestas traseras $\frac{3}{4}$ elípticas, bien visibles en alguna fotografía. El chasis largo era muy apropiado para carrocerías abiertas tipo torpedo de 4 ó 6 plazas; otros tipos de carrocería eran las *landaulet* y pequeñas limusinas, que se podían construir gracias a la gran dimensión de "entrada de caja", lo que hoy llamamos longitud carrozable. Resulta de interés resaltar que este modelo, nacido como primer coche deportivo de la historia del automóvil, estaba creando también el concepto de berlina media de altas prestaciones, entonces conocido como *sport saloon*. En todo caso la mayor parte de las carrocerías montadas sobre los Alfonso XIII fueron torpedos abiertos.

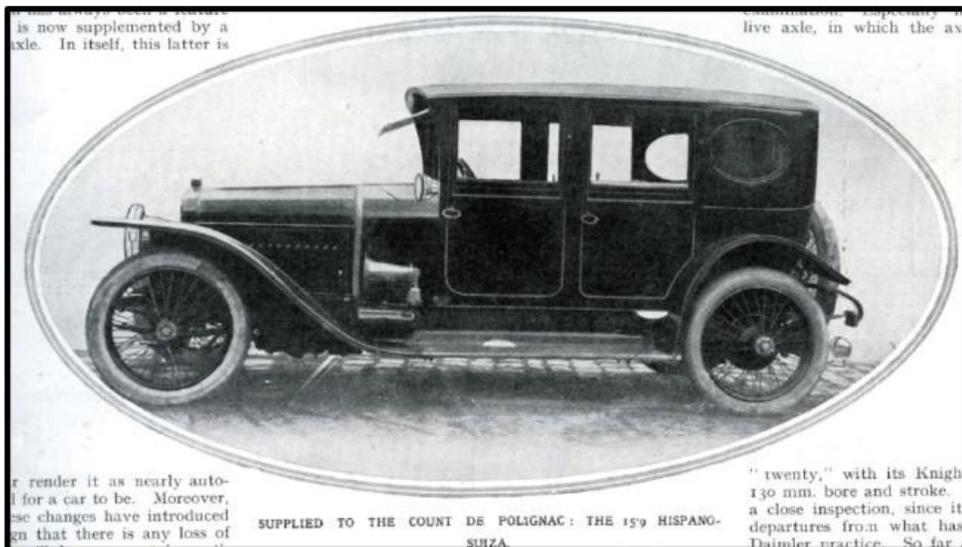


F-1 HS Alfonso XIII, carrocería inglesa deportiva de dos plazas y chasis corto

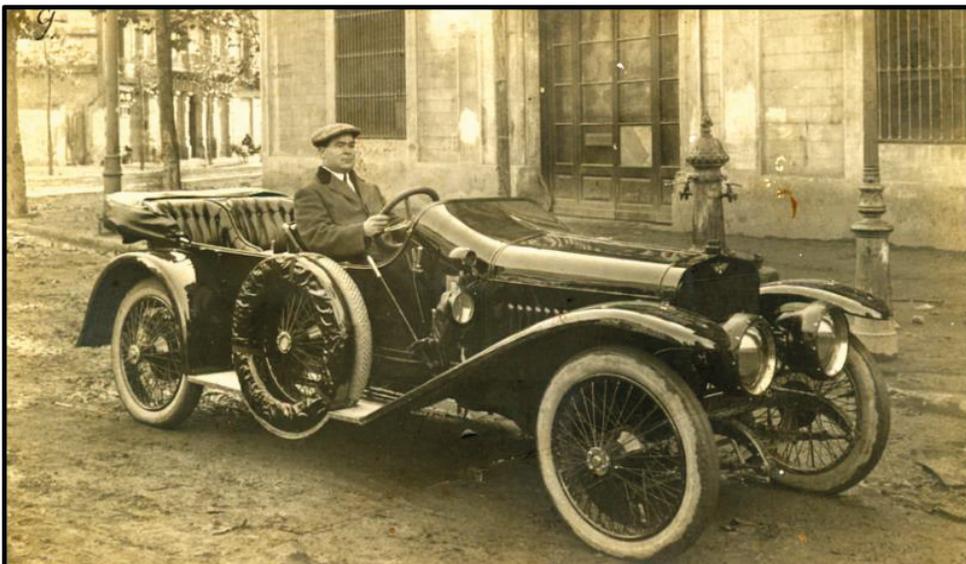


25

F-2 HS Alfonso XIII, con carrocería *landaulet de ville*, obra de Hijos de Labourdette, Madrid



F-3 HS Alfonso XIII con carrocería limousine inglesa de 6 plazas



F-4 HS Alfonso XIII con carrocería torpedo (*open tourer*) de 4 plazas, de Capella, Barcelona

Hace algún tiempo tuvimos ocasión de leer el libro *Engines & Enterprise. The life and work of Sir Harry Ricardo*. (J. Reynolds, Haynes Publishing. 2008) (Motores y empresa. La vida y obra de Sir Harry Ricardo), una biografía del fundador de la empresa de ingeniería de motores Ricardo Consulting Engineers, de Shoreham-by-Sea, Inglaterra.

H. Ricardo fue el primero en estudiar el problema de la detonación (picado) en los motores de gasolina, determinando el comportamiento de los distintos tipos de carburante en función de su número de octano. Uno de los primeros éxitos de H. Ricardo fue el diseño del motor de gasolina de 150 CV que equipó los tanques ingleses Mark V, ingenios que resultaron decisivos para desbloquear la guerra de trincheras en la primera guerra mundial. Aquel motor no solo fue utilizado en los más de 1.400 tanques producidos, sino también en otros usos militares, alcanzando entre marzo de 1917 y noviembre de 1918 una producción total de más de 8.000 unidades. Estos volúmenes hicieron que el motor de Ricardo fuera el primer motor inglés producido realmente en gran serie.



F-5 Carro de combate inglés Mark V, equipado con el motor Ricardo de 150 CV

Inmediatamente después del armisticio, la denominada Real Comisión de Inventos inglesa asignó a la empresa de Ricardo, entonces *Engine Patents Ltd*, la importante cantidad de 30.000 libras esterlinas en concepto de royalties por la fabricación de su motor, y a él a título personal, un premio especial de 12.000 libras esterlinas por su contribución y dedicación.

Ricardo empleó las importantes sumas recibidas en mejorar y ampliar sus instalaciones de diseño y desarrollo de motores y, según él mismo dice en su biografía... *para renovar los coches de casa, comprando un Hispano Suiza Alfonso XIII sports tourer de segunda mano para mi uso personal y un Humber 12 HP saloon para mi mujer.*



F-6 Harry Ricardo en los años 30

Al leer esta referencia a un Alfonso XIII comprado por Ricardo, inmediatamente recordamos que en la lista de producción de los HS Alfonso XIII aparecía uno comprado en 1913 por Robert Bosch de Stuttgart, la empresa alemana de sistemas de encendido, iluminación, inyección, etc, mundialmente conocida. Resultaba sorprendente que dos empresas, Ricardo y Bosch, tan distintas y distantes, pero ambas del mismo sector del automóvil, hubieran elegido el mismo coche para el uso personal de sus creadores. Entonces pensamos que era necesario hacer una investigación más detallada para tratar de identificar los modelos y saber más sobre ellos.

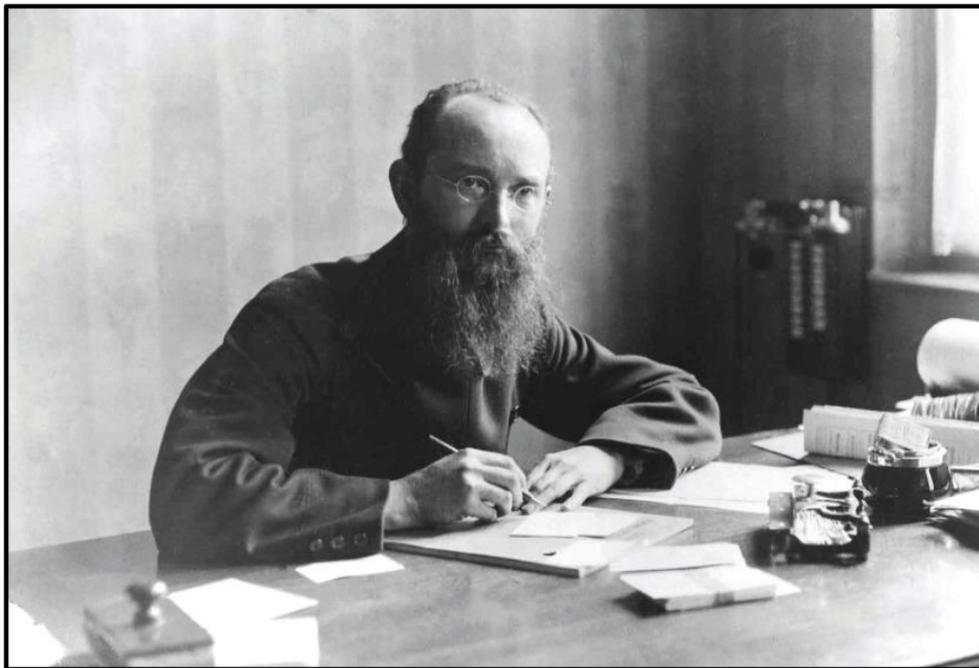
Recordando los contactos de trabajo establecidos desde la Dirección de Ingeniería de Motores de Pegaso en los años 80, en los que contábamos con los servicios de Ricardo & Co como consultor externo para el diseño y desarrollo de los motores, les escribimos pidiendo información y fotos del HS Alfonso comprado por Ricardo en 1919 para su uso personal.

Resulta interesante y curioso recordar que durante aquellos años de trabajo en Pegaso, creamos también el Centro Histórico Pegaso y en paralelo nuestro contacto en Ricardo, Malcolm Wright, también estaba trabajando en la recuperación y ordenación de sus archivos técnicos y de mucho motores prototipos. Uno de los descubrimientos de entonces en Ricardo fue la recuperación del primer motor diesel de turismo, desarrollado allí y montado en una pequeña serie de Citroën Rosalie en 1934. El resultado final fue la reconstrucción del Rosalie Diesel, el primer Citroën diesel de la historia.

La respuesta de Ricardo fue rápida, pero el resultado de la búsqueda, infructuosa. No había sido posible encontrar ninguna foto del coche. Un posterior contacto con el autor del libro, conocedor de los archivos de la familia, tampoco produjo ningún resultado. Nos quedamos sin poder ver a H. Ricardo conduciendo su Alfonso XIII.

El contacto con la central de Bosch a través de su página web fue más productivo. Les enviamos el número de chasis, 2.016 y la fecha de entrega, 8 de mayo de 1913. No aparecía ninguna mención al carrocerero, lo que hace pensar que se carrozó en Stuttgart, pero si sabíamos que era un modelo de chasis *court* (corto) y con motor de 80 x 180.

La respuesta solo tardó dos días en llegar, con informaciones adicionales y dos estupendas fotos del coche.



F-7 Robert Bosch en 1906

En la carta se nos indicaba que el coche había sido comprado por uno de los ingenieros directores de la marca, Gustav Klein, y que había sido utilizado para pruebas de nuevos componentes desarrollados por Bosch. Bosch era el primer proveedor europeo de sistemas de encendido, ya desde los primeros años del siglo XX.

La publicidad del sistema de encendido Bosch (*Bosch Zündung*) con la imagen de Mefistófeles estaba presente en toda Europa en aquellos años. El poster de 1910 representa a Camille Jenatzy, después de haber varias carreras con su Mercedes equipado con encendido por magneto Bosch. Jenatzy era conocido como el “Diablo Rojo” por el color de su pelo y también por el guardapolvo del mismo color que siempre usaba en las carreras.

F-8 Publicidad con la imagen de Mefistófeles para el sistema de encendido con magneto Bosch en 1910





F-9 El HS Alfonso XIII nº 2.016 en pruebas durante el nevado invierno de 1913 en Stuttgart. El coche de atrás es un Delaunay-Belleville francés. Se ve que hacer fotos no era todavía muy habitual, pues todo el equipo está mirando a la cámara. (Cortesía de Robert Bosch)



F-10 Un HS Alfonso *en panne*? Desde luego que no, simplemente una calle nevada y en cuesta. Las ruedas traseras parecen tener algún tipo de cadenas de nieve y el calzo trasero evita que el coche se vaya para atrás. Todo el equipo parece disfrutar de la situación y ríe hacia la cámara. Tenemos que imaginarnos a G. Klein después de hacer la foto, diciendo *jein, zwei, drei!* para dar el empujón final y que el coche pudiera seguir por sus propios medios. (Cortesía de Robert Bosch)

Ha sido una gran satisfacción poder encontrar toda la información sobre el coche de Bosch, y una pena no poder encontrar nada del de segunda mano de Ricardo.

En cualquier caso el mensaje es claro y así hemos visto que dos de las más importante firmas de ingeniería automovilística de la época, y ambas todavía en activo, habían escogido el HS Alfonso XIII como coche de uso privado y como base de desarrollo para nuevos componentes y sistemas.

M. Lage Noviembre 2019

Calçotada 3 de març 2019 restaurant les Piques

MUSEU DEL FERROCARRIL DE CATALUNYA
VILANOVA I LA GELTRÚ

MUSEU DE LA CIÈNCIA I DE LA TÈCNICA DE CATALUNYA

CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA
ASSOCIACIÓ CARRILLES

ERC Lleida
Diputació de Lleida
-municipis. Territori i tu-

MUSEU DELS FERROCARRILS DE CATALUNYA



Una mica d'història

El Museu s'ubica a les instal·lacions originals del dipòsit de locomotores de vapor de Vilanova i la Geltrú, unes edificacions ferroviàries a cavall entre el segle XIX i començaments del segle XX.

El setembre del 1972 es va celebrar el **XIX Congrés de Modelistes Europeus del Ferrocarril (MOROP)**, una exposició de locomotores de vapor al dipòsit, que s'havia tancat el 1967.

L'any 1876 el Sr. Fitts instal·la el primer sistema amb tubs hídraulics al seu automòbil. El 1914, Fred Duesenberg frena el seu cotxe de curses amb una tecnologia hidràulica que més tard desenvoluparia Malcom Lougheed (Lockheed). L'any 1926, Francis W. Davies construeix i patenta la direcció assistida mitjançant tubs hídraulics. 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 Històrics Lleida-----



Franquesa

hidràulica & pneumàtica
Alcalde Recasens, 61
Telèfon: 973 232 198



www.frahp.com





Joan Arques S.C.

CARNS FRESQUES, CONGELADES I ELABORADES

DE BOVÍ, PORQUÍ, OVÍ, VOLATERIA I CAÇA

CARGOLS CALIBRATS

SALA DE DESCARNAR

MAGATZEM FRIGORÍFIC



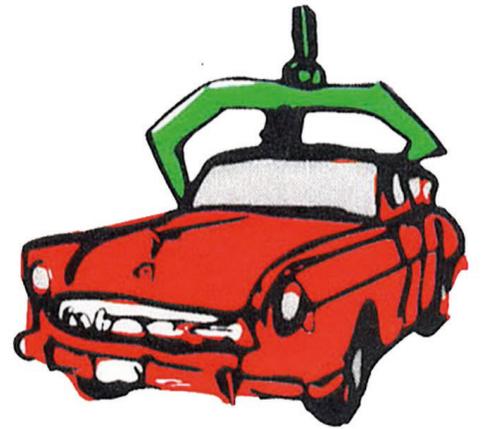
PRAT DE LA RIBA, 183-185 | 25430 JUNEDA | TEL: 973 15 05 32 | FAX: 973 15 03 39 |
www.arques-sa.com | jarquessa@gmail.com

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'ús - E 646 - 99
- Recollida de vehicles
- Recanvis d'Ocasió
- Comprem vehicles siniestres per desballestar
- Tramitació certificat destrucció i baixa definitiva
- Planta descontaminació de vehicles



Empresa adherida:



Quan cada instant del viatge esdevé un record

Kariba
viatges

Gamon
autocars

☎ 973 75 00 90

www.autocarsgamon.com

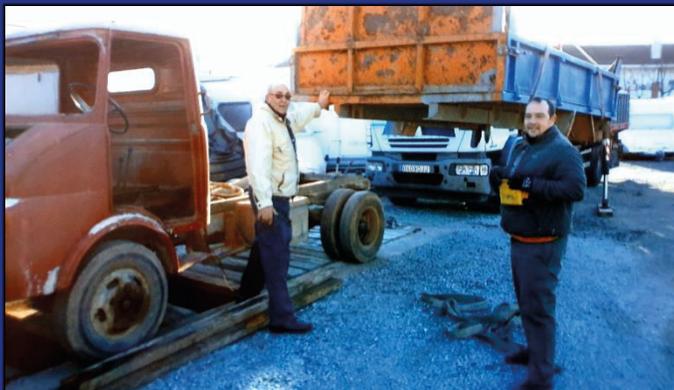
Restauració EBRO C150 d'en Ramón Manonellas

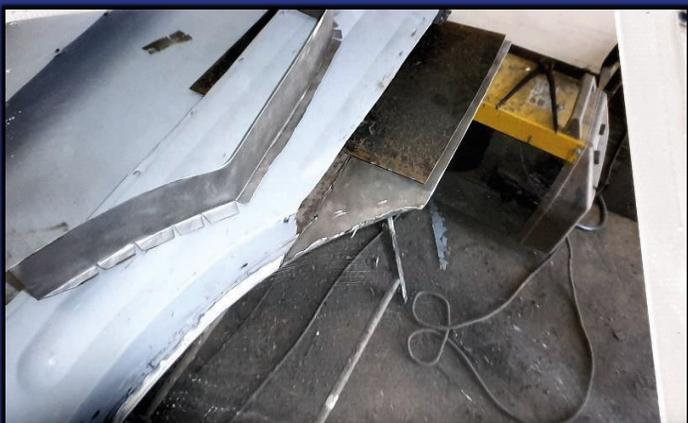
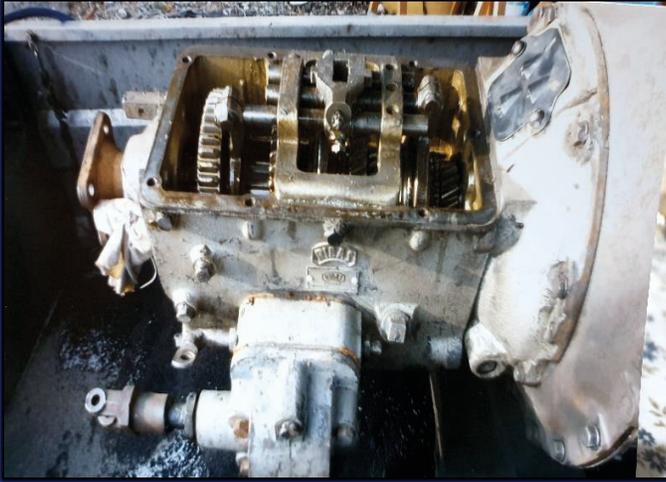
Any de matriculació: 1966

Any de compra: 2016

Estava mitg deixat al port de Barcelona, a on va estar treballant molts anys.

Any que es començar a restaurar: 2017







“Quan el silenci pasa... de llarg”

Els nostre país mai ha esdevingut una patria benevolent i agraïda cap a les evolucions-revolucions pròpies. Ben al contrari, sembla que tot el que es fa a la nostra Espanya sigui, forçament, pitjor que la manufactura forània.

Ja ens els anys vuitanta, moltes vegades ens estimàvem més adquirir un vehicle importat (tot i que més car) que la fabricació nacional.

En un document sobre la història de l'automòbil a Espanya, editat pel reconegut canal de televisió “Canal de Historia”, es sentencia que, tenint els millors tècnics, els millors projectistes, són un país on la voluntat de portar endavant una realitat automotriu no ha tingut el recolzament necessari ni el mercat previst.

Tot això ve a col·lació arrel d'uns informes, d'uns visuals cedits temporalment per un estimat soci del Club on es pot veure diferents anuncis i citacions, especialíssima documentació de la gran marca Hispano-Suiza.

Els visionaris, habitualment, han tingut que marxar a l'estranger per aconseguir donar vida a les seues idees.

Les excepcions, que se'n encarreguen de trencar les normes, han restat merament intents de fer grans coses. Tenim el Senyor Bonet, autoritzat a fabricar un tricicle a motor. El va fabricar, però, aquí es va acabar l'aventura. El militar De La Cuadra i, posteriorment la família Mateu, van ser embrions de la magnífica Hispano-Suiza. Amb la aportació tècnica del brillant Marc Birkigt, la Hispano-Suiza seria un dels màxims exponents i punta de fletxa del que es pot fer a Espanya si es tenen ganes i volem invertir en els recursos.

Malauradament, els conflictes bèlics, a banda de suposar un laboratori suculent per incentivar la recerca i el desenvolupament de nous materials i tecnologies, han resultat catastròfics vers a la història industrial de tot país. El resultat mínim d'una guerra és la destrucció física dels aparells pensants i executors d'iniciatives. Després d'una guerra, res no s'aguanta en peu.

Quan Adolf Hitler va assolir el poder de l'Alemanya, **DEMOCRÀTICAMENT, NO OBLIDEM AIXÒ,** el únic producte bó era el que es feia al seu país. Els millors cotxes del món, els alemanys, etc. La xarxa de comunicacions vials que existeix actualment allí té els seus orígens als ambiciosos plans del nacionalsocialisme per allunyar el fantasma de la crisi dels trenta. Les posteriors ocupacions d'altres països i els sucesos que van venir després ja és una altra història que, evidentment, no tractarem aquí.

Espanya ha hagut de suportar guerres, dictadures convertides en repúbliques i dictadures de nou; una transició cap a la democràcia i el resultat de formar part d'una aliança econòmica europea. És obvi que aquestes giravoltes destrueixen

idees i teixits industrials per deixar-ne pas a uns altres. Canvi de política, canvi de mentalitat creativa.

I, en mig de tot això, de núvols grisos, de vents apacibles i també huracans, les grans empreses com ara Hispano-Suiza. Portant-ho com bonament podíen. Va viure els primer anys d'esplendor fins arribar la segona república. Popularment, no es veu amb bons ulls el fet d'ostentar riquesa i per tant, posseir un luxós vehicle automòbil no és convenient. A continuació una desagradable i mai oblidada guerra civil i, quan semblava tornar les aigües al seu lloc, una altra guerra mundial.

Evidentment, els empresaris tampoc romanen amb els braços creuats i trampegen la situació com millor veuen de cara als interesos econòmics. Normalment fabricant material de guerra.

Final dels quaranta dintre del segle vint. La desolació invaeix Espanya, no hi ha res en peu. S'ha de tornar a començar. La Hispano-Suiza, adreçada a mantenir l'activitat fabril amb vehicles industrials, en lloc de rebre ajuts per tirar endavant, és pressionada per vendre les instalacions de Barcelona al govern. Allí hi continuaran fent camions però sota la direcció de l'Estat. L'entitat recentment creada amb el nom de Empresa Nacional de Autocamiones, S.A. (E.N.A.S.A.), recollirà el testimoni de la Hispano-Suiza de vehicles industrials.

Com veiem, ni molts menys la vida d'una marca de prestigi és fàcil ni reconeguda. Tantmateix, fent versemblança amb les historietes d'Asterix i Obelix, un reduït grup de fanàtics de la bellesa automobilística al nostre país aguanta el pas del temps recordant i conservant el esperit d'unes ales amb què viatjava el progrés.

Associacions de incondicionals de Hispano-Suiza, intents de reviuire aquells mítics cotxes. S'estan donant actualment iniciatives més que correctes amb confeccions realitzables de prototips que podrien marcar una nova i molt fructífera etapa per la marca. Una reconeguda empresa d'enginyeria ha presentat una sèrie de estudis molt vàlids en els últims anys. Pot ser el únic element que atura aquest compromís és el factor econòmic.

Pot ser, de debò, podriem estar assistint a un nou i majestuós vol de la cigonya de Guynemer. És el somni de tot creador d'art. Atreure la sofisticació de la tecnologia com el director d'orquestra deixa fluir una simfonia entre els seus dits, deixant que el silenci no molesti, que passi... de llarg.

Text: Santiago Tomás Riau Borbón

Datat a Lleida-Mequinensa, a dotze de maig de dos mil set.



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
COMPANIES D'ASSEGURANCES



zona de preparació de pintura



operari a la cabina de pintura



box de pintura



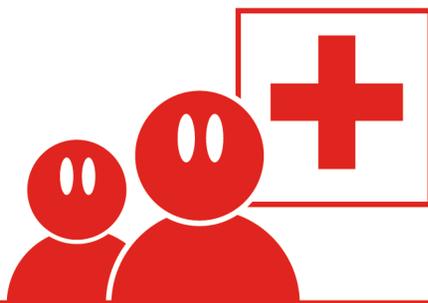
C/Francesc Argilés, 17 973 203 490 Contacti amb nosaltres
Polígon mecanova, LLeida 618 634 456 gsx@grupgs.com

www.grupgs.com GRUP **GS**

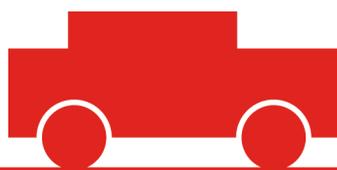
S&S

SANTES & SANTES MASSES & 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.

Monestir de Sant Cugat

24 de març de 2019

MASIA CAN AMETLLER
RESTAURANT

FEDERACIÓ CATALANA DE VEHICLES HISTÒRICS

ara lleida

Diputació de Lleida

Monestir de Sant Cugat









TALLERS

JOBO SCP

Mecànica
Planxisteria
Pintura
Electricitat

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

Pl. Sagrada Família, 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




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

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



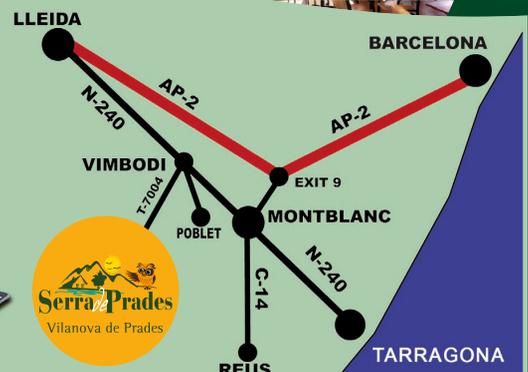
"pregunta pels **descomptes** d'un cap de setmana
en bungalow o caravana per la primavera"

977 869 050

info@serradeprades.com

CAMPING-BUNGALOW PARK SERRA DE PRADES
c/ Sant Antoni, s/n. 43439 - VILANOVA DE PRADES

Google places



7 abril 2019

Hotel BAYONA

Hotel PARADA

La Panadella



+ de 30 anys

UNIONS AUTOCARS TRACTORS MOTOS
VEHICLES ANTICS CLÀSSICS ESPORTIUS

informació - inscripcions: 649310733 / 619754343

Dipòsit Legal: L 317-2019

PATROCINA



Diputació de Lleida
municipis, territori i tu



Ajuntament de
Montmaneu



Ajuntament
d'Igualada



Ajuntament de
St. Guim de
Freixenet



TRANSPORTS I EXCAVACIONS



COL-LABORA
HOTEL BAYONA
HOTEL PARADA













PALLARS PRIMAVERA

Concentració de clàssics a Tremp

1 i 2 de juny de 2019



Museu de les Papallones
Museu del Ferro
Celler Garmona

VEHICLES CLÀSSICS A TREMP
 dia 1 de juny de 9 a 10.30 exposició davant Hostal Buenos Aires
 dia 2 de juny de 11.30 a 14:00 exposició al passeig central de TREMP



MUSEU DE LES PAPALLONES DE CATALUNYA Horaris i Preus
 AV. HUG ROGER III, 22 - RIBERA DE CARDÓS

ACTIVITATS A CAMP



En el temps adequat organitzem sortides a camp amb interpretació per veure papallones i insectes i, el que és més important, saber que representen i quina funció tenen. Una activitat per aprendre a interpretar la natura en tots els seus àmbits i especialment al món més petit.

VISITES ESCOLARS



Les visites escolars són un reforçament, amb exemples, dels ensenyaments sobre el món dels insectes, biodiversitat, nomenclatura, coneixement del medi etc. Les relacions, el mimetisme, la cripsis, metamorfosis, polimorfisme etc. són temes que es poden observar i comprendre en una visita al museu.

VISITES DE GRUPS



Visites guiades, plenes de descobriments sobre el món de les papallones i insectes, per entomòlegs especialistes en comunicació. Una experiència sobre aquest món, petit, desconegut i alhora tant proper. Un excel·lent complement a la visita al Museu de les Papallones.

PAPALLONA MÉS GRAN DEL MÓN



La papallona més gran del món i també la més petita les podem observar i veure les seves extraordinàries dimensions. Però també els insectes més grans de Catalunya i Europa. Insectes coneguts i sorprenents que viuen a la vora i que difícilment podem observar en directe.

PAPALLONA ÚNICA AL MÓN



Una papallona única al món, descoberta a Andorra l'any 1994, és una joia del museu i també podem observar exemplars curiosos com una papallona que és mascle a la dreta i femella a l'esquerra. També hi ha un paràsit d'una papallona que és un nou insecte, trobat a Catalunya els anys 90, dels dos existents.

UN MUSEU CIENTÍFIC



L'origen del fons científic és un estudi de distribució de les poblacions de les papallones de Catalunya. Un estudi que es va començar l'any 1970 i que ens serveix per mostrar part de la nostra biodiversitat. És considerat com una de les quatre col·leccions de referència a Catalunya.





XXVI LLEIDA PIRINEUS 2019

15 i 16 de juny de 2019

CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

Nacarii

Balneari

Falles

Les

FEDERACIÓ CATALANA DE VEHICLES HISTÒRICS

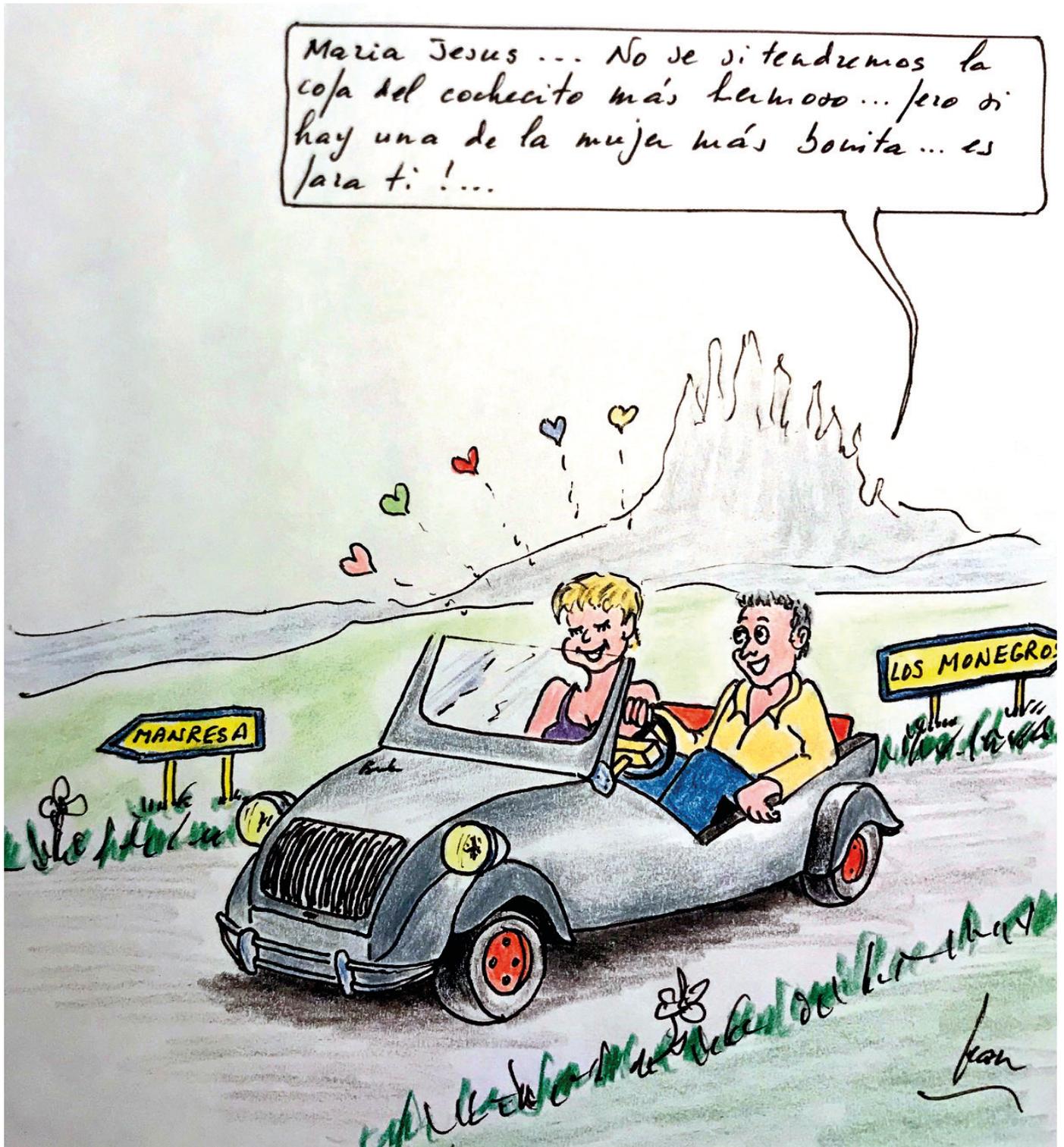
ara lleida

Diputació de Lleida

61-0611-BT



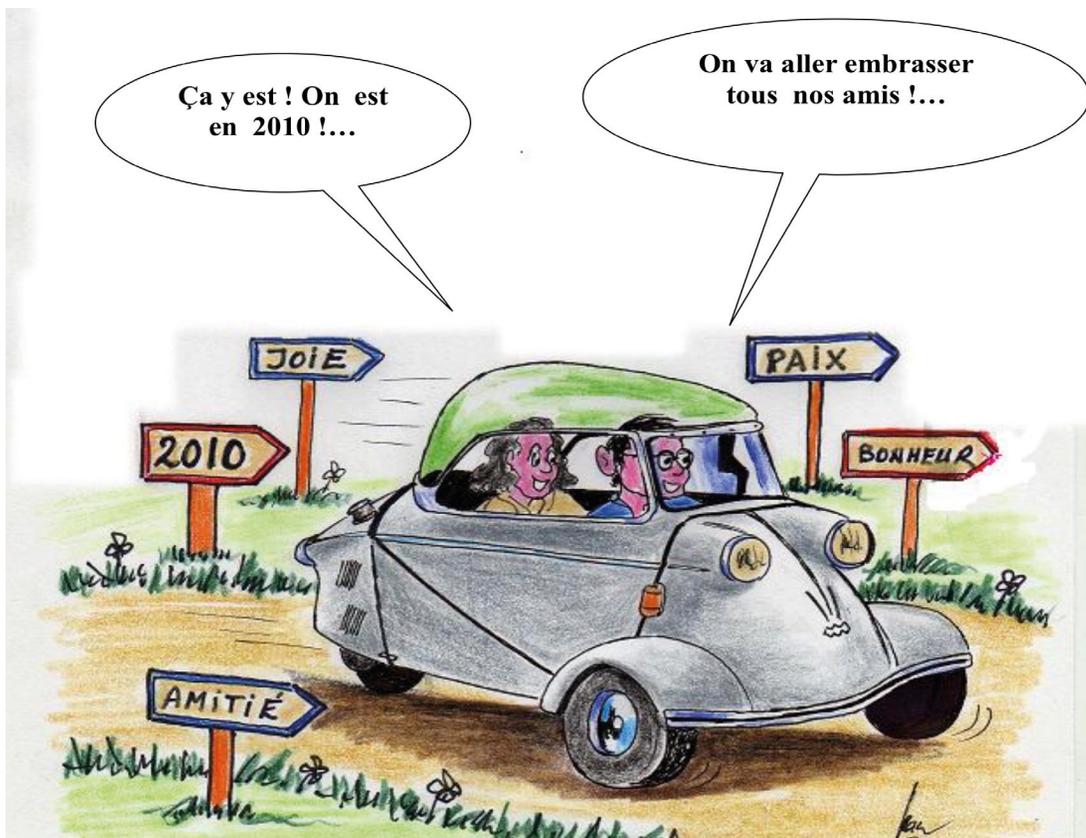






El 27 d'octubre els micros del Classic Motor Club del Bages conjuntament amb els del nostre club, varem visitar el Museu de Vestits de Paper a Mollerussa i el Celler del Castell del Remei amb l'exposició de roba de blanc.





Todas las curiosidades Ferrari desde su comienzo...



Como costumbre, Michael Schumacher le regala a Jean Todt su casco cada vez que él y Ferrari ganan el Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

En 1995, 2000, 2001 y 2002 la revista británica Autosport nombró a Michael Schumacher como el "Mejor Piloto Internacional".

En el 2001, la American Automobile Magazine nombró a Luca Di Montezemolo, presidente de Ferrari, como "El Hombre del Año".

Ferrari no pudo vencer a un joyero en un juicio por presunto plagio de éste por la comercialización de un colgante con la figura de un caballo muy parecido al logo de la marca.

El nombre del proyecto para la creación del fabuloso Ferrari F50 era el F130, una idea que databa desde 1989 y comenzó a hacerse realidad un año después, aunque la idea original era instalar una capota de cristal.

No sólo Ferrari tiene récords sobre pista, sino también tuvo el honor de ostentar un récord de velocidad sobre el agua. Utilizando un motor modificado del Ferrari 375 Indy, el bote Arno XI, con Aurelio Lampredi al volante, alcanzó los 273 km/h en el lago de Iseo (Sarnico) en 1953.

Primer modelo construido: 166 Sport (1948) (3 unidades)

Primer modelo del que se construyeron más de 50 unidades: 212 Inter (1951-1952) (80 unidades)

Primer modelo del que se construyeron más de 100 unidades: 250 GT Pininfarina Coupé (1958-60) (350 unidades)

Primer modelo del que se construyeron más de 500 unidades: 250 GT 2+2 (1960-63) (950 unidades)

Primer modelo del que se construyeron más de 1000 unidades: 365 GTB4 (o Ferrari Daytona) (1968- 73) (1284 unidades)

Primer modelo del que se construyeron más de 5000 unidades: 308 GTS (1977-85) (8004 unidades) *Primer modelo del que se construyeron más de 10000 unidades: ninguno.

En 1947, debuta la primera Ferrari conducida por Franco Cortese en Piacenza, quien rompe la bomba de nafta a dos vueltas del final cuando lideraba la carrera.

Entre 1973 y 1984 Ferrari no fabricó ningún convertible.

Cita máxima de Enzo Ferrari: Hay que construir tantos autos como demanda haya... menos uno.

Entre 1938 y 1947, Enzo Ferrari se vio impedido de poner a sus autos el logo Ferrari, según una cláusula de contrato que tenía con Alfa Romeo.

Cuatro días después de salir ileso de un curioso accidente en el GP de Mónaco de 1955, donde había caído al agua, el piloto italiano Alberto Ascari fue a Monza ya que su amigo Eugenio Castellotti estaba probando la Ferrari 750 Monza. Ascari solicita dar unas vueltas y le pide prestado el casco a Castellotti. Supersticioso él, era la primera vez que corría sin su casco azul. En la curva Vialone pierde el control del auto por circunstancias hasta hoy desconocidas y muere camino al hospital el 26 de mayo de 1955.

Michael Schumacher fue el encargado de poner la puesta a punto del Ferrari 575M Maranello.

Hasta la muerte de su hijo Dino, Enzo Ferrari acudía religiosamente a todas las carreras de Fórmula 1 para ver sus autos.

Hasta el día de su muerte, Enzo Ferrari escogía personalmente qué pilotos formarían parte de su equipo de Fórmula 1.

La muerte de Enzo Ferrari fue anunciada al público dos días después de ocurrida ésta, ya que había pedido enmendar los dos días de retraso en que había sido inscrito al nacer.

Nick Mason, baterista del grupo Pink Floyd, posee nada menos que 10 Ferraris. *Únicos modelos que no llevan ningún número en su marca: Mondial, Testarossa y Enzo.

LLEIDA RETRO 2019















**CASTELLS DE FRONTERES
MONTESQUIU**
17 de novembre de 2019

Secció Classics Pallars

CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

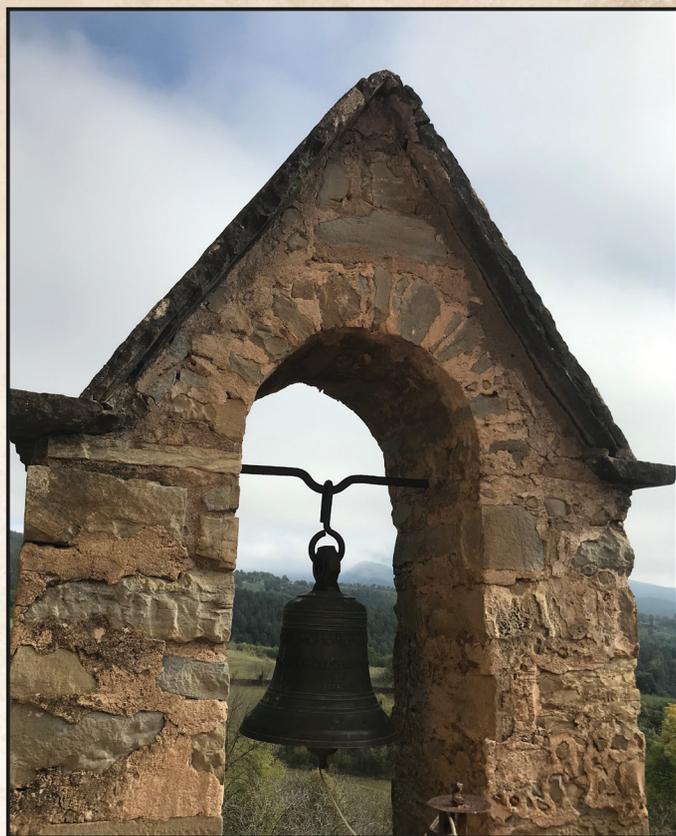
Restaurant Rectoria d'Oris

FEDERACIÓ CATALANA DE VEHICLES HISTÒRICS

ara lleida

Diputació de Lleida
municipis, territori i tu





La  *flor de*
VIMBODI



NASCAR: Siglas correspondientes a National Assotiation for Stock Car Auto Racing. Es el organismo estadounidense encargado de regular las competiciones automovilísticas de turismos y vehículos derivados de coches de producción.

NCAP: Iniciales de European New Car Assessment Program. Es una organización que regula y realiza un test normalizado de choque en el ámbito de la Unión Europea.

NEUMÁTICO DIRECCIONAL: Neumático con un dibujo especial, que debe ser montado en el sentido de rodadura.

NEUMÁTICOS DE INVIERNO: Neumáticos para turismos que por el diseño de la banda de rodadura tienen mejor tracción sobre nieve y barro que los convencionales.

NEUMÁTICOS LISOS: Son los neumáticos sin dibujo transversal que se utilizan en algunas especialidades de competición para correr sobre asfalto seco.

NEWTON -METRO: Unidad que mide la fuerza del motor a cierto número de revoluciones en un momento dado. También puede expresarse en kilogramo/metro cuya unidad equivale a 9,81 Newtons-metro.

NICASIL: Nombre de un revestimiento que se aplica a las paredes de los cilindros para reducir el rozamiento y facilitar un cierre hermético a altas temperaturas.

NITROMETANO: Componente del combustible usado por algunos automóviles de carreras.

NÚMERO DE BASTIDOR: Es el sistema de identificación del automóvil, una combinación alfanumérica grabada sobre el chasis o bastidor que identifica al vehículo a efectos legales.

OCTANAJE: Índice de octano, o de capacidad antidetonante de la gasolina..

ORDENADOR DE A BORDO: Ordenador instalado en un automóvil que generalmente realiza funciones como calcular el consumo de combustible, autonomía, avisar si hay sistemas que no funcionan, etc..

OVERBOOST: Dispositivo regulado por la válvula de descarga que controla la presión del turbocompresor, y que consiste en permitir presiones de soplado muy elevadas durante periodos de tiempo muy cortos, lo cual incrementa la potencia del motor en situaciones puntuales, por ejemplo en un adelantamiento.

OVERDRIVE: Mecanismo adaptado a la salida de algunos cambios de velocidades que va provisto de una desmultiplicación mayor que la velocidad más larga y que lo conecta el conductor a su voluntad para reducir el número de revoluciones del motor a altas velocidades.

PADDOCK: Zona de un circuito automovilístico situada detrás de los boxes o en las proximidades reservada a los integrantes de los equipos..

PALANCA DE CAMBIOS: Mando del habitáculo que se acciona manualmente para cambiar la relación de marchas de la transmisión..

PALIER: También llamado semieje, es el encargado de transmitir la fuerza del motor a las ruedas motrices; recibe el movimiento del motor a la salida del diferencial y ensambla con el cubo de la rueda. Es cilíndrico, fabricado generalmente en acero y perfectamente equilibrado para que su giro no repercuta en vibraciones.

PANELES DE CARROCERÍA: Láminas metálicas o de otros materiales que se ensamblan para formar la carrocería del vehículo.

PANTALLA DE CRISTAL LÍQUIDO (LCD): Tipo de pantalla de lectura alfanumérica que emplean algunos instrumentos.

PAR ESPECÍFICO: Es la relación que existe entre el par máximo que genera un motor respecto a su cilindrada. Los mejores motores en cuanto a par específico son los turbodiésel de gran cilindrada, que obtienen valores muy superiores a los 10 kg/litro, algunos motres atmosféricos de gasolina muy elaborados han logrado superar esta cota.

PAR MÁXIMO: Es el valor máximo que puede alcanzar el par motor.

PAR MOTOR: Medida de la fuerza, tensión y rotación que se aplica alrededor de un eje. La unidad de medida es normalmente mKg. El par neto es el par motor máximo medido por un dinamómetro. Cuanto mayor sea el par motor, mayor es la capacidad del mismo para subir de vueltas (rpm), es decir, su elasticidad.

PARABRISAS: Luna delantera de un vehículo.

PASOS DE RUEDA: Ensanchamiento de la carrocería en la zona que rodea a las ruedas, que sirve para cubrir las cuando son muy anchas y mejorar la aerodinámica.

PASTILLAS DE FRENO: Elemento de fricción de los frenos que se aplica a los discos para detener el movimiento del vehículo.



PDC: Siglas de Park Distance Control o sistema de ayuda al conductor para realizar maniobras de aparcamiento. Utilizan sensores en los paragolpes que detectan la proximidad de obstáculos e informan al conductor por medio de señales acústicas de su proximidad. Cuanto más cerca está el obstáculo, mayor es la frecuencia del sonido emitido.

PEDALIER: Conjunto formado por los pedales: acelerador, freno y embrague (sólo acelerador y freno para coches con cambio automatico).

PERFIL DEL NEUMÁTICO: También llamado flanco, son las partes laterales de un neumático. Sus distintas alturas condicionan el desarrollo final del cambio y su comportamiento dinámico. Un perfil alto alarga el desarrollo y aumenta el confort, pero incide negativamente en el comportamiento en curva, debido a la deriva que sufre el neumático. Por el contrario, un perfil bajo acorta el desarrollo final; es mejor a la hora de tomar curvas pero merma el confort al transmitir más directamente las irregularidades del terreno.

PESO MÁXIMO ADMISIBLE: Es el total que puede alcanzar el vehículo sin remolque contando la carga y los pasajeros que transporta. Viene especificado en la ficha técnica del propio vehículo.

PESO MÁXIMO REMOLCABLE: Máximo peso que puede arrastrar. En él se incluyen el peso del remolque y la carga que éste transporte.

PETRÓLEO: Mezcla de hidrocarburos químicos que debe ser refinado para su eficaz utilización mediante lo que se conoce como destilación fraccionada, que consiste en calentar el petróleo crudo en un sistema cerrado o "columna de fraccionamiento", donde se obtienen componentes separados como la gasolina o el gasóleo.

PICADO DE BIELAS: Ruido producido en el interior de los cilindros de un motor provocado por una desincronización en el momento de la combustión. Esta se produce antes de que el pistón llegue a su punto muerto superior, creándose un choque de fuerzas; el pistón, por la inercia de su ciclo anterior, empieza su recorrido ascendente y se enfrenta con la onda expansiva de una combustión adelantada que le fuerza a descender en pleno recorrido ascendente. Este choque puede provocar serias y costosas averías en pistones y bielas.

PICK UP: Denominación utilizada en los vehículos que disponen de habitáculo para los pasajeros y de zona de carga descubierta. Suele oscilar entre los cuatro metros y medio y los seis metros de longitud. Este tipo de vehículos se comercializan casi exclusivamente al mercado de EE.UU. aunque empieza a tener aceptación en Europa.

PILA DE COMBUSTIBLE: Se trata de acoplar al vehículo una especie de central química en miniatura en la que se desarrolla un proceso de electrólisis inversa, es decir, se hace reaccionar oxígeno e hidrógeno para producir la electricidad necesaria para alimentar un motor eléctrico, eliminando así el problema actual de los coches eléctricos, que es el de la escasa autonomía de sus baterías. El oxígeno necesario para la reacción se toma directamente del aire, mientras que el hidrógeno se puede suministrar puro, o bien obtenerlo de la combustión de gasolina o metanol, que produce hidrógeno y otros subproductos fáciles de tratar en catalizadores especiales. Se encuentran en fase de desarrollo. Se trata de reducir el tamaño (todavía ocupan mucho espacio) y bajar las temperaturas de funcionamiento, que están por encima de los 100 grados.

PINTURA METALIZADA: Pintura que contiene partículas metálicas, y que proporciona un acabado especial, más vistoso.

PINZAS DE BATERÍA: Cables que se utilizan para conectar dos baterías, cuando una de ellas está descargada, para que pueda arrancar el motor.

PINZAS DE FRENO: Elementos que presionan las pastillas de freno sobre los discos para detener el vehículo.

PLATAFORMA: Estructura básica elemental de un vehículo.

PISTÓN: Pieza del motor que efectúa un movimiento ascendente-descendente en un cilindro y transfiere la fuerza de los gases de expansión a través de un pasador a la biela del cigüeñal. También se puede llamar émbolo.

PORTÓN: Puerta situada en la trasera de la carrocería de un vehículo, que se abre completamente, junto con la ventanilla, para acceder al maletero.

POTENCIA: Trabajo realizado por unidad de tiempo. La unidad de medida más común es el vatio o kilovatio y el caballo de vapor (1 CV=0,736 Kw). Es una de las cifras más representativas del rendimiento de un motor, junto con el par motor.

POTENCIA AL FRENO: Potencia mecánica real que es transmitida al cigüeñal. Se mide con un dinamómetro o "freno Prony".

POTENCIA FISCAL: Medida que determina el nivel de impuestos al que está sometido cada automóvil, según el número de cilindros y la capacidad de éstos.

PRE-ENCENDIDO: Cuando se produce un encendido anormal en la cámara de combustible antes de que llegue el frente de llama, se da el pre-encendido. Puede ser provocado por puntos muy calientes o partículas incandescentes que han quedado depositadas en la cabeza del pistón, o bien a consecuencia de una bujía demasiado caliente.

PRESTACIONES: Conjunto de características relativas a la velocidad, aceleración, frenada, recuperaciones, etc.

PROPULSIÓN (TRASERA): Hablamos de propulsión cuando el movimiento del vehículo se produce gracias al giro del eje trasero, empujando o propulsando al vehículo hacia delante.

PRUEBA DE CHOQUE: Se trata de una serie de comprobaciones en las que el vehículo se chocan con diferentes obstáculos para verificar la deformación de la estructura, del habitáculo y comprobar la oportuna activación de todos los elementos salvavidas, como los airbags, los cinturones pirotécnicos... Los dos tests más importantes son el frontal y el lateral, aunque también se realizan pruebas de choque trasero, de vuelcos y atropellos a peatones. Los dummies, son los muñecos que registran todos los parámetros, que una vez analizados indicarían el riesgo de lesión sufrido en un accidente de las mismas características.

PUNTO MUERTO INFERIOR (PMI): Situación que alcanza el pistón cuando cambia de sentido descendente a sentido ascendente en su dirección. En ese momento la velocidad del pistón es cero, y el volumen del cilindro máximo. En este punto el pistón está en la parte más baja de su recorrido. En un ciclo completo de un motor de cuatro tiempos se alcanzan dos puntos muertos inferiores. Uno al finalizar la fase de admisión y el otro cuando finaliza la fase e expansión.

PUNTO MUERTO SUPERIOR (PMS): Situación que alcanza el pistón cuando cambia de sentido ascendente a sentido descendente en su dirección. En ese momento la velocidad del pistón es cero, y el volumen del cilindro mínimo. En este punto el pistón está en la parte más alta de su recorrido. En un ciclo completo de un motor de cuatro tiempos se alcanzan dos puntos muertos superiores. Uno al finalizar la fase de compresión y el otro al finalizar la fase de escape.

RADIADOR: Es un elemento primordial en la refrigeración del motor por el que circula el líquido refrigerante a través de unas tuberías que se exponen al paso del aire forzado de un ventilador o el provocado por la marcha del coche para su enfriamiento. Los motores de alto rendimiento suelen compatibilizar dos radiadores, uno de agua, para la refrigeración del bloque de cilindros y culata, y otro de aceite para la refrigeración interna del motor, cigüeñal, pistones, etc.

RALENTÍ: Se dice que un motor gira al ralentí cuando está desacoplado de la transmisión por medio del embrague (es lo que se denomina girar en vacío). El motor gira entonces a un régimen más o menos estable entre las 700 y 1.100 revoluciones por minuto.

RECIRCULACIÓN DE GASES (EGR): Consiste en un mecanismo que introduce de nuevo parte de los gases al colector de admisión, de forma que el aire que entra en los cilindros tiene menor porcentaje de oxígeno, con lo que la temperatura generada en la combustión se reduce, y de ese modo también las emisiones de óxidos de nitrógeno.

REGULADOR: Mecanismo que tiene como función mantener constante y estable la tensión en el circuito, sean cuales sean las condiciones de funcionamiento del motor (por ejemplo, mucho tiempo rodando en carretera) o la energía requerida (el gasto por la utilización de los diferentes elementos eléctricos) en cada momento.

RELACIÓN DE COMPRESIÓN: Es el resultado de comprimir el volumen de aire existente en un cilindro con pistón en punto muerto inferior al pasar éste a punto muerto superior. Esta relación no es igual en un motor de gasolina que en un Diesel. En el primer caso varía entre un máximo de 12:1 de los motores atmosféricos hasta un mínimo 8:1 para los sobrealimentados, mientras que en los Diesel puede ir desde los 18:1 de los sobrealimentados a los 23:1 de los motores atmosféricos.

RELACIÓN DE EXPANSIÓN: Nos indica la variación o relación de volumen desde que el cilindro se encuentra en el punto muerto superior hasta que pasa el punto muerto inferior.

RELACIÓN ESTEQUIOMÉTRICA: Es la relación ideal que debe tener la mezcla aire/gasolina para que la combustión se lleve a cabo de forma óptima. Según este cálculo, la proporción de aire que debe entrar en el cilindro es de 14,7 gramos por cada gramo de gasolina.

RELACIONES DE CAMBIO: Es el resultado de combinar distintos piñones en la caja de cambios para conseguir diferentes desarrollos finales y así poder aprovechar el régimen óptimo del moto y adecuarlo a las diferentes situaciones dinámicas del automóvil. En un vehículo con seis relaciones de cambio se aprovechan mejor las prestaciones del motor que en otro de menos velocidades, ya que permite combinar una primera marcha muy corta con una sexta muy larga sin saltos excesivos entre ellas.

RENDIMIENTO VOLUMÉTRICO: Relaciona la masa de aire que entra realmente en el cilindro con la que podría entrar teóricamente, por lo que es un parámetro que mide la eficacia del sistema de alimentación. Varía con el régimen de giro, pues la resistencia que encuentra al aire para entrar en los cilindros depende tanto de la forma de los conductos por los que circula como de la velocidad del propio fluido.

REPARTIDOR DE FRENADA: Mecanismo utilizado para reducir la presión sobre los frenos traseros y evitar así que se produzca el bloqueo de las ruedas posteriores antes que las delanteras. Los sistemas más sencillos consisten en una reducción de la sección de la tubería para crear una pérdida de carga y reducir la presión, pero en la actualidad están siendo sustituidos por los sistemas electrónicos de distribución de la frenada que actúan junto al sistema antibloqueo de frenos.

REPOSACABEZAS: Se trata de un dispositivo de seguridad que evita lesiones cervicales cuando se produce un impacto. Siempre han sido fijos, pero ya se están incorporando los denominados reposacabezas activos, que basculan por la propia presión del cuerpo acompañando el movimiento de la cabeza. Son mucho más eficaces que los reposacabezas pasivos, que se caracterizan por la ausencia de algún tipo de mecanismo móvil destinado a aumentar la protección frente a lesiones.

RESORTE: Elemento elástico de las suspensiones encargado de absorber la energía que se produce cuando el vehículo pasa por un bache. Puede ser de varios tipos: ballesta, barras de torsión o muelles helicoidales. En cualquiera de los casos, el resorte soporta por sí solo el peso del vehículo, es decir, marca la altura del coche al suelo, independientemente del estado de los amortiguadores.

ROADSTER: Coche biplaza deportivo abierto, con capota practicable, y con motor delantero. Por lo general, esta disposición del motor hace que el puesto de conducción se halle más retrasado que en coches convencionales, lo que le da una imagen característica. Ejemplos: AC Cobra, Lotus Seven, BMW Z3

RUEDA LIBRE: Mecanismo que elimina la conexión directa entre el motor y las ruedas del vehículo cuando el motor no demanda potencia, es decir, al levantar el pie del acelerador, lo que permite al vehículo avanzar libremente.

SEGURIDAD ACTIVA: Comprende todos los dispositivos o mecanismos dedicados a evitar que se llegue a producir el accidente, como puede ser el ABS, controles de estabilidad o tracción, suspensiones, etc.

SEGURIDAD PASIVA: Se refiere a los elementos que minimizan los efectos de un accidente, como los airbag, cinturones de seguridad, estructuras de deformación programada, etc.

SISTEMA DE CONTROL DE TRACCIÓN: Mecanismo que evita la pérdida de motricidad cuando una rueda propulsora no es capaz de transmitir toda la potencia que le llega al suelo. Este sistema actúa sobre la gestión del motor, reduciendo la potencia que transmite a la rueda que pierden tracción, con lo que se consigue una función similar al de un diferencial autoblocante.

SISTEMA DE VIGILANCIA DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS: Se trata de un dispositivo con unos sensores incorporados en las válvulas de inflado que informan en tiempo real y de manera permanente del estado de presión de los neumáticos. Una disminución importante de la presión desencadena un aviso que llega al conductor para que actúe en consecuencia. Responde a las siglas SSPP (Système de Surveillance de Pression Pneumatique)

SOBREALIMENTACIÓN: Sistema de admisión por el cual el aire que entra a los cilindros, lo hace a una presión superior a la atmosférica, por obra de un compresor.

SOBREVIRAJE: La tendencia de un coche, al dar una curva, de girar más de lo solicitado por el conductor. La trasera del coche derrapa hacia el exterior de la curva.

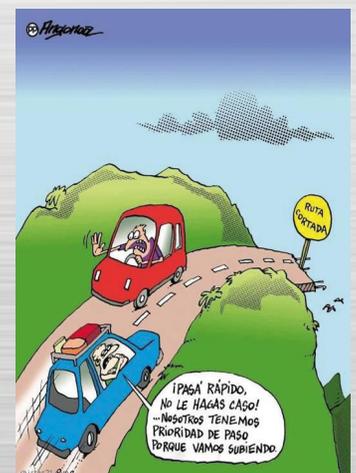
SONDA LAMBDA: Sensor que se introduce en el tubo de escape entre el motor y el catalizador. Este sólo depura los gases de escape con máxima eficacia si la mezcla tiene una proporción de combustible y aire dentro de unos límites concretos. Las funciones de la sonda lambda son analizar esta proporción, midiendo el contenido residual de oxígeno en los gases de escape, medir la calidad de la mezcla utilizada y mandar esta información a la centralita electrónica que gobierna el sistema de inyección.

SUBVIRAJE: La tendencia de un coche, al dar una curva, de girar menos que lo que el conductor quiere. El frontal del coche tiende a seguir recto hacia el exterior de la curva.

SUSPENSIÓN AUTONIVELANTE: En ocasiones se pueden producir grandes variaciones en la carga transportada. Para evitar que el vehículo se desnivele cuando circula cargado, se utilizan amortiguadores especiales que permiten regular el nivel de la carrocería, de forma que se mantiene la altura al suelo independientemente de las condiciones de carga.

SUSPENSIÓN INDEPENDIENTE: Se refiere a cualquier tipo de suspensión que permite a las dos ruedas de un determinado eje moverse de manera independiente la una de la otra.

SUV: Son las siglas de Sport Utility Vehicle, término acuñado en el mercado americano para referirse a un determinado segmento en el que se incluyen vehículos de ocio como los todoterreno y pick up.





18 d'agost de 2019



FEDERACIÓ CATALANA DE VEHICLES HISTÒRICS
 cral.leida
 Diputació de Lleida





CAMÍ DE SANT JAUME AMB CLÀSSICS



Secció
Classics
Pallars

11 al 17 de setembre de 2019



HONDARRIBIA



COMILLAS



RIBADEO



SANTIAGO DE COMPOSTELA



BURGOS





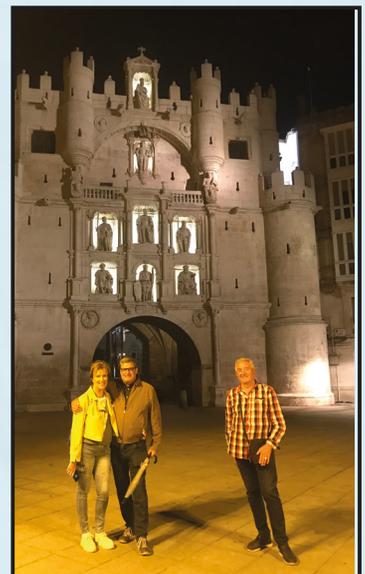










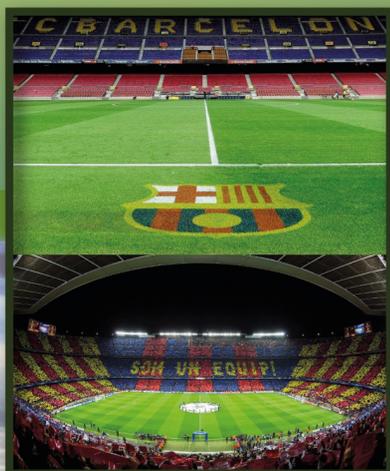
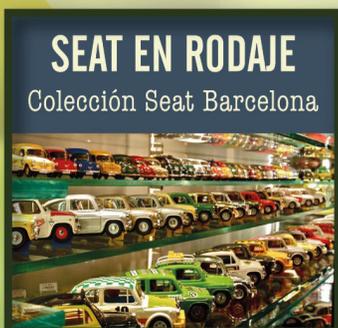




7ª SORTIDA

Castellví de Rosanes

13 i 14 abril 2019



PATROCINA



Castell de Montjuïc
Museu SEAT EN RODAJE
Barça Stadium Tour & Museum



Al pròxim Indicador:

Glossari de l'automòbil, part final

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

