



e' INDICADOR



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

INDEX

• El President Saluda	p.5
• 50 años sin Troles	p.6
• Sortida a la Masia Bach	p.13
• Farinera Altisent	p.16
• Expoclàssic Mollerussa	p.21
• Tres Hispano Suiza	p.24
• Sortida La Portella	p.31
• Restauració Ford A	p.34
• Restauració SEAT 600	p.38
• Restauració TR3	p.40
• Sortida V Firabell	p.47
• Sortida Museu Trepà	p.50
• Microcoches Españoles	p.54
• Montserratina	p.74
• Història Logotips i Marques	p.79
• Sortida Rosselló	p.91
• Vespa 95 anys	p.95



FEDERACIÓ
CATALANA
DE VEHICLES
HISTÒRICS



Diputació de Lleida

Patronat de Turisme



INSTITUT
D'ESTUDIS
ILERDENCS

Fundació Pública de la Diputació de Lleida

PREESIDENT

Benvolguts socis i amics, tal com esperàvem, estan arribant millors temps, potser deixarem de portar la mascareta pel carrer excepte locals tancats, això vol dir que el club també a començat a posar-se en marxa, de fet ja estem preparant un nou calendari d'activitats entre elles un ralli de regularitat iniciativa de la Federació Catalana de Vehicles Històrics i els seus associats.

El nostre club ha estat escollit per ser el més gran de la província de Lleida això si, comptarem amb l'ajuda i suport de tots els organitzadors i socis nostres.



Desitgem que els nostres cotxes també hagin resistit la pandèmia i es posin en marxa i ens tornin a deleitar amb la seva música celestial.

Durant la pandèmia hem parat alguna activitat pero no vol dir que el club hagi estat inactiu, de fet hem tingut més feina que mai i moltes hores de treball, com sabeu hem enfrontat el tema del del CO2 dels vehicles de més de 30 anys.

Hem certificat més de 800 vehicles i hem fet el seguiment de les firmes SMS dels propietaris, ha estat un treball molt laboriós i encara ho està sent Des de la junta desitgem que gaudiu d'aquesta nova revista i que ens puguem retrobar ben aviat, a més aquest any en farem una segona.

Antoni Pomés i Tosquella

President
Club de Vehicles Històrics de Lleida



50 AÑOS SIN TROLES

escrit de Xavier Castells Quintana

Era domingo, El primer pueblo que encontramos. Carballo. Nos decidimos a buscar un bar en el centro ya que a pie de carretera no vimos ninguno si lo había.

El domingo es el del mercado en Carballo. Y muy importante, de los de ir con la familia trajeados. El de incluso algunos comer en un restaurante, y desayunar con pulpo a feira.

Los bares aquella hora del estaban abarrotados de gente foránea, también de aldeas cercanas e incluso de algún pueblo colindante. Al fin encontramos una cafetería donde había lugar para sentarse, estaba en la misma plaza del mercado. Una plaza donde unos activistas del PP reclamaban no se que de Catalunya. Donde había montado un chiringuito de grandes dimensiones, donde servían el Pulpo a feira, precisamente, cocido dentro grandes calderadas de cobre.

Al salir del bar, nos encontramos una serie de arboles de la plaza y en cada árbol un cartel cuadrulado de un metro y medio de altura, exponiendo fotografías y explicaciones de viejos troles.

Me dedique a fotografiar y como no a leer y almacenar en la cabeza toda la información que daban las explicaciones. También hablaba de un señor que había escrito un libro sobre los trolebuses de Carballo.



Un poco mas allá en una vieja, pero conservada librería, seguro que tendrían información. Le pregunte a la señora que atendía después de despachar el periódico a un cliente, haber si sabia algo de el libro.

Me contesto que si, que un señor fulano de tal había escrito un libro hablando de troles de Carballo, pero que fue una edición muy limitada que hacia años que se agoto y seria muy difícil conseguir alguno. Quizás el lunes en la biblioteca de Carballo, me podían dar explicación.

Total, nada. Con lo que saque de los carteles, intente reconstruir un poco e aquí la crónica de los troles de Carballo-Coruña.

El trolebús hoy en día lo catalogaríamos como, "un híbrido entre tranvía y autobús."

También lo podríamos definir como, autobús eléctrico, al que se le acopla electricidad, a través de un trole, conectado a una instalación eléctrica flotante.

Los primeros trolebuses fueron MAN-AEG, costaron 240.000 pesetas por unidad. Sus dimensiones 9,50 metros de largo, por 2'35 de ancho y su peso cargados oscilaba entre los 11.000 a 12.000 kilos.

Los neumáticos que montaban las llantas era la 11/20, una talla inferior a los autobuses pesados, que montaban igual que los camiones la 12/20.

Los frenos eran de aire, además de un freno extra eléctrico que actuaba sobre las ruedas traseras.

Para ir a la feria, los domingos le acoplaban unos remolques en los que cabía de todo vivo y muerto. En los remolques abiertos, se transportaba ganado para vender en la feria, también se usaban para llevarlos al matadero. La compañía disponía de un total de 9 remolques entre abiertos y cerrados. También para eventos con necesidad de carga tanto de particulares como de la propia empresa, disponían de dos troles, semirremolque que les apodaban los cabritos.





Los trolebuses MAN-AEG, fueron importados de la Alemania de Hitler, en el principio de la segunda guerra mundial lo que conllevó muchas complicaciones para su traslado. Hay que destacar que vinieron en chasis y la carrocería se hizo en la comarca de los Bergantiños, La Estrada donde se había emplazado industria carrocera, para los primitivos autocares con el esqueleto de madera. El seis de enero de 1942, se constituyo la Empresa. TROLEBUSES DE CORUÑA A CARBALLO.SA.



El proyecto fue diseñado y ejecutado por dos ingenieros. Victor Solorzano y Jose Valentin Dorda. La inauguración oficial fue 26 julio 1948. Pasaron seis años y un mes, a mi entender por los pocos kilometros del trayecto, los problemas burocráticos de siempre serian los que entorpecieron su puesta a punto. La distancia del recorrido era de 34 kilometros desde Carballo a Coruña. Un buen recorrido para un trole en aquellos años. El viaje duraba una hora y cuarto. La tripulación se componía de un chofer que manejaba el trolebús y un cobrador en la parte trasera en una pequeña taquilla, con un frente de cristal.

El cobrador, además de cobrar al pasaje, tenia la obligación, que cuando en una curva o maniobra se salía el trole. Bajarse del vehículo y volverlo a colocar en los dos railes eléctricos.



Con el tiempo, la empresa redujo personal. Eliminaron los cobradores. Cobradores que cobraban al publico pasajero, además de poner el trole en su sitio, salido en alguna curva indebidamente trazada por el conductor. Como hemos explicado anteriormente. Esto ocasiono que el conductor con el mismo sueldo, hacia de conductor, cobrador y bajarse cada vez que se salía el trole. O!! ya miraba que que no se le saliera!!!. Cambiaron la puerta de entrada trasera eliminando el puesto del cobrador y ganando cuatro asientos.

Para montar el trayecto electrificado. Obras publicas obligo a la empresa que los postes que sostenían los cables, tenían que ser de madera, aunque la base podía ser de hormigón. Un gran atraso de las mentes pensantes apoltronadas en un gran sillón de un gran despacho fumándose un puro habano.

Lo que si fue positivo, que gracias a la electricidad que se generaba para funcionar los trolebuses, se les pudo dar corriente eléctrica a varias aldeas cercanas a la carretera, como Pastoriza, Lañas, Larache, transformando esta electricidad a 600 voltios.



En febrero de 1961, llegaron los BUT (British Unitet Traction). BUT fue una empresa creada en HAM (Kigston) por LEYLAND-AEC, para la construcción de trolebuses para todo el mundo. La empresa Coruñesa, compró 8 de estos vehículos de dos pisos. Su precio por vehículo fue de 500 libras esterlinas. Como en Inglaterra todo va al revés se tuvieron que hacer varias modificaciones. La principal, como cambiarle las puertas del lado izquierdo al lado derecho. Ningún problema, como hemos dicho en la zona había buenos carroceros y así se hizo. Estos trolebuses acoplaban, un kit, de emergencia de ocho baterías las cuales almacenaban corriente y en caso de necesidad eran suficientes para desplazar el vehículo a lugar seguro para no entorpecer la circulación, en caso de apagón o fallo mecánico o también pinchazo.

El cobrador, además de cobrar al pasaje, tenía la obligación, que cuando en una curva o maniobra se salía el trole. Bajarse del vehículo y volverlo a colocar en los dos railes eléctricos.



Los BUT ingleses compartieron camino con los VETRA de Renault.



Siguiendo la historia de los carteles. En el Trayecto había dos cocheras, la de Carballo y otra en Arteixo. La estación de la Coruña, en la calle de Betanzos, los autobuses de dos pisos no podían entrar en la cochera y los aparcaban en la calle. En la estación de Carballo se modificó una parte del techo de la cochera para que pudieran entrar los autobuses de dos pisos.

El 26 de julio de 1948 es cuando se da el visto bueno para circular con público. Los primeros trolebuses fueron sobre chasis de autobuses HISPANO SUIZA SA de Barcelona. Siguió los franceses Vectra, los Pegaso y finalmente los BUT ingleses.



El listado de material que movió la línea, durante sus años de funcionamiento, antes y después de la desaparición.

- 1 Chevrolet americano camión de tres toneladas.
- 1 Ford 8 americano de cinco toneladas.
- 1 Austin Torreta con motor Perkins de 75 Hp.
- 2 SAVAS acristalados pequeños que también hacían la línea. (si tenían los troles?. Para que?).
- 2 Barreiros de 40 plazas.
- 1 Barreiros de 55 plazas.
- 6 Autobuses Pegaso 200 caballos que desplazaron a los últimos troles, para siempre

Para terminar algunos vehículos que también contribuyeron a esta línea, al largo de sus años de funcionamiento.



renault vetra



pegaso-macosa



TROLEBUS HISPANO SUIZA DE 1.948 EN JUAN FLOREZ.

la SORTIDA del Club en fotos

visita a la Masia Bach



CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

SORTIDA A LA MASIA J.M.BACH I FILLS
AMB VEHICLES DESCAPOTABLES I ALTRES ESPORTIUS

Bodegas J. M. Bach i Fills, S.L.
L'Orangerie de Clos Barenys

2.9.2021

COL·LECCIO PRIVADA DE MOTOS I VEHICLES CLASSICS

Logos: Club de Vehicles Històrics Lleida, Federació Catalana de Vehicles Històrics, Diputació de Lleida, Club de Vehicles Històrics de Catalunya.





Els camions de la farinera Altisent de Tremp (Pallars Jussà)

escrit del bloc de Xavier Maluquer

Cap a la segona meitat de la dècada de 1870 nasqué a Tàrrega, capital de la comarca de l'Urgell i vila d'una certa prosperitat i riquesa per les petites i mitjanes empreses de capital familiar que hi havia, el senyor Josep Altisent Barquets. De ben jovenet treballà de forner. Al cap d'uns anys traspasà el forn que posseïa a Tàrrega i fixà la seva residència acompanyat de la família a Tremp, la capital del Pallars Jussà. Primer marxà a Tremp el senyor Josep Altisent acompanyat del seu fill gran, l'Antoni; i més endavant, s'hi traslladà la muller i el fill petit, en Josep. Una part del capital procedent del traspàs del forn de pa l'invertí el senyor Altisent en llogar a l'Ajuntament de Tremp una farinera molt vella ubicada al centre de la població. Al cap d'uns pocs anys la farinera municipal desaparegué en un incendi. Amb el ferm propòsit de continuar el negoci fariner familiar, i amb el suport dels seus dos fills, l'Antonio i en Josep Altisent Perelló, el senyor Altisent aixecà una moderna farinera a la confluència de les carreteres de Balaguer i Artesa de Segre, en una finca allunyada aleshores del nucli urbà, completament despoblada. Les cases més properes eren de la família Sullà, de molta anomenada i que acumulava un nombrós capital aleshores. La farinera, equipada amb una maquinària moderna, fou inaugurada l'any 1935.

El juliol de 1936 esclatà la infausta guerra civil. Els dos primers anys la producció de farina era controlada pel comitè local. El 7 d'abril de 1938 l'exèrcit sublevat ocupà la vila de Tremp. I la producció de farina fou intervinguda directament pels militars feixistes revoltats, capitanejats pel general Franco, un militar africanista sanguinari i corrupte. Foren els anys de la gana, les cartilles de racionament i l'estraperlo forçós per poder sobreviure en unes condicions extremament dificultoses.

Acabada la guerra les coses poc a poc tornaren a una certa normalitat. Els dilluns, que a Tremp tenia lloc el mercat setmanal, els pagesos baixaven en el temps de la collita amb els seus carros plens de sacs i s'adreçaven dretament a la farinera del senyor Altisent per moldre el gra que havien traginat. Els animals de bast eren estacats en una quadra situada a la planta inferior de l'edifici. I els sacs plens de la farina molta eren carregats per la pròpia família Altisent i llurs treballadors als carros mentre els pagesos aprofitaven el mercat per a proveir-se dels productes que havien de menester. El pagament del servei es feia en metàl·lic, amb quartos, o bé en gènere o espècie, consistent en una part de la farina produïda.

El senyor Josep Altisent Barquets tenia una casa al carrer Argentona de Barcelona, en el cor del barri de Gràcia, on hi passava llargues estades. Els seus dos fills portaven la farinera de Tremp. En una de les estades a Barcelona, una barra de ferro que travava la tapadora d'un gasogen d'un dels pocs taxis que hi havia en servei a mitjan dels anys 1940 saltà per causes desconegudes -potser per estar mal travada o pels sotragueig continuat del taxi en circular pels carrers- i ferí mortalment el senyor Altisent. Tenia seixanta vuit anys d'edat.

L'Antonio Altisent Perelló, en Tonet de l'Altisent, el fill gran, succeí a son pare al capdavant del negoci familiar fariner. En Josep, el germà més petit, es dedicà en cos i ànima a Transports del Noguera, l'empresa de transports de mercaderies per carretera amb camions que fundà a Tremp. Amb els anys, Transports del Noguera esdevingué ATAM, l'acrònim d'Associació de Transport d'Alta Muntanya. I al cap d'uns anys es fusionà amb Transports Llorens convertint-se en ATAM-Llorens, empresa que tenia dos garatges a Tremp, l'un, el més antic, a la Carretera d'Artesa de Segre, a tocar de la farinera; el segon, a l'avinguda dels Pirineus. Una altre agència de transports destacada aleshores fou Transports La Montañesa, de la família Nicolàs. Cal consignar que el senyor Josep Altisent Perelló fou l'alcalde de Tremp de l'any 1967 fins el 1979.

L'Antonio Altisent Perelló (1905-1987), comprà a mitjan dels anys 1940 dos camions de la casa International que equipaven motors dièsel -un de petit, de 4 o cinc tones i un de més gros, de vuit o nou tones- per repartir els sacs de farina que produïen. Eren anys de grans dificultats per poder transportar mercaderies, motiu pel qual disposaven de camions propis per atendre les seves necessitats de transport.

Els dos camions International del senyor Antonio Altisent Perelló aparcats al garatge de la farinera de Tremp el 12 d'abril de 1959:



El International gros, amb matrícula L-5020, que muntava un motor Henschel dièsel, fotografiat a l'avinguda Espanya de Tremp:

Aquests dos camions eren carrossats amb unes caixes de fusta, concebudes per a tota mena de mercaderies, que produïren dos germans de Tremp.

El senyor Antonio Altisent Perelló tingué el 17 d'octubre de 1932 un fill, en Carles Altisent Baró, que amb els anys es féu càrrec de la farinera familiar. Aquest es casà amb la senyora Carmen Ibarz Reixats. El pare de la Carmen, en Ramon Ibarz, nascut a Binèfar, era transportista. Tenia en la dècada de 1940 un camió International amb matrícula B-46877. El International del Sr. Ibarz a mitjan dels anys 1940:

El senyor Ibarz feia tota mena de transports generals. Treballava també per la farinera Altisent i per Transports del Noguera, l'agència de transports d'en Josep Altisent Perelló. Cap a l'any 1965 en Sancho, un xòfer que tenia llogat el senyor Ibarz, patí un accident a Llavorsí en xocar frontalment el International que conduïa contra un altre camió que envaï el carril contrari. Sort n'hi hagué que sortiren il·lesos els dos conductors.



Tanmateix el International, talment s'aprecia en aquesta fotografia feta al pati de la farinera Altisent, amb la presència dels dos fills del senyor Altisent, en Carles i en Xavier Altisent Ibarz, rebé una bona patacada a la cabina.



La senyora Carmen Ibarz Reixats amb els seus fills Xavier, Carles i Maria del Carmen Altisent Ibarz asseguts sota la cabina d'un camió Ebro C700 exposat a la Fira de l'Automòbil de Barcelona que tingué lloc en el recinte firal de Montjuïc el mes de maig de 1968:



L'any 1968 el senyor Carles Altisent comprà, al concessionari oficial de Lleida, un Sava Austin BMC que també carrossà amb una caixa de fusta amb alces. El Sava, amb matrícula L-52141, fotografiat al pati de la farinera l'agost de 1969:





El Sava, tal com s'aprecia en aquesta fotografia, li fou modificat llur frontal, dotant-lo només amb dos llums davanters i una nova combinació de colors a la cabina. En Tosquella, un bon mecànic de Tremp, en feia el manteniment i les reparacions:



El Sava fou substituït per un Pegaso Mider comprat al concessionari oficial de Lleida l'any 1989, coincidint amb la incorporació, al capdavant de l'empresa, dels dos fills, en Carles i en Xavier Altisent Ibarz. El xofer que condueix aquest Pegaso té el costum d'aplicar, per canviar les marxés, el doble embragatge:



l'any 1993, per atendre la càrrega de feina que hi havia, fou comprat un Pegaso Troner de tres eixos. Dues fotografies del Troner, la primera, amb el senyor Carles Altisent Baró i llur nét Albert en braços, amb el camió amb les plaques verdes, i la segona, amb l'estat actual que presenta:

Els dos camions Pegaso, que munten unes caixes produïdes per un carrosser de Ponts, treballen cada dia. Fan trajectes curts i propers. Per als trajectes llargs, la família Altisent disposa d'un modern, fiable i segur camió Mercedes Benz dotat de tres eixos que compraren fa uns pocs anys:



Agraïm a la família Altisent i concretament als senyors Carles Altisent Baró, Albert Sabater Altisent i Maria Pérez la informació facilitada i gestions practicades per a publicar aquesta crònica.

la SORTIDA del Club en fotos

ExpoClàssic de Mollerussa







TRES HISPANO SUIZA ESPECIALES , LOS T-30 SPORT

de Manuel Lage

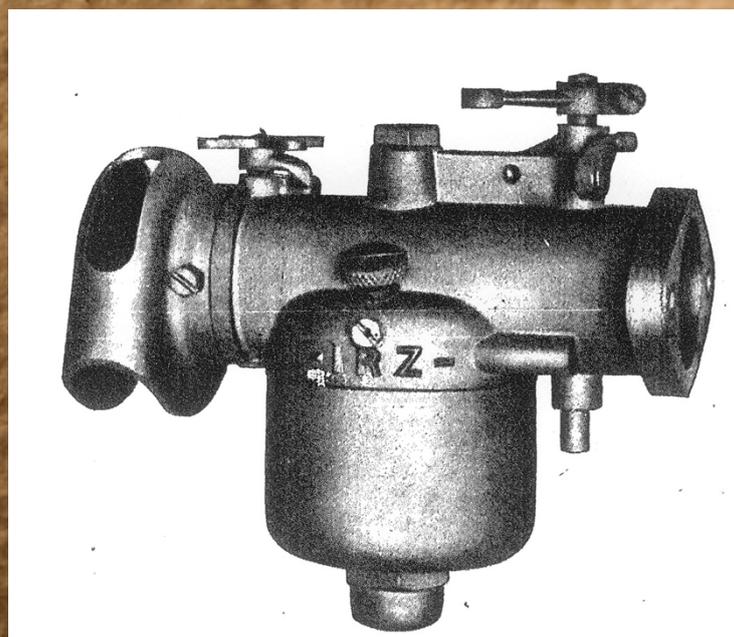
Después de la 1ª guerra mundial la fábrica HS de París estaba dedicada exclusivamente al desarrollo y producción del nuevo H-6, con su gran motor de seis cilindros en línea, inspirado en los de aviación. Este coche, incluso con sus extraordinarias prestaciones, no puede ser considerado como un deportivo por las dimensiones de su chasis y las carrocerías que normalmente se le montaban.

La fábrica de Barcelona, en paralelo con su producción de chasis de camión y autobús y también del modelo 8 HP Económico, tenía en su catálogo dos importantes modelos de cuatro cilindros: el 16-T y el 30-T. Sus motores eran muy potentes, con 60 y 87 CV a 3.000 rpm respectivamente, pero solo se ofrecían en una única distancia entre ejes: 3.290 mm para el 16-T y 3.530 mm para el 30-T, ambas demasiado largas para un deportivo de dos plazas.

En enero de 1922, HS de Barcelona decidió volver al mercado de los deportivos de chasis corto, el mismo concepto con el que 12 años antes había presentado su Alfonso XIII. El primer paso fue el 16-T corto, de 2.850 mm entre ejes, capaz de competir en la categoría de 3 litros; su potencia de 60 CV y su reducido peso le permitían superar los 120 km/h con facilidad. Pero la empresa pronto se dio cuenta que la limitación a 3 litros no tenía mucho sentido teniendo un motor mayor capaz de unas prestaciones muy superiores.

Entonces se pensó en el motor 30-T de producción, con 87 CV de serie y que se podría desarrollar para alcanzar los 100 CV, gracias a dos carburadores horizontales especialmente desarrollados por IRZ, el conocido proveedor de estos dispositivos tanto para automóvil como para aviación. Hay que apuntar que IRZ eran las iniciales de su creador Isidro Rodríguez Zarracina.

El gran motor de 4,7 litros con dos carburadores y 100 CV de potencia era ahora un purasangre capaz de impulsar el chasis 30-T a más de 150 km/h. Las altas prestaciones de este coche y la posición muy avanzada del motor, sin duda darían lugar a un acentuado comportamiento subvirador en curva, lo que se pudo corregir reposicionando el motor un poco más atrás en el chasis. La nueva posición se configuraba cercana a un coche con motor central, como se puede ver en los dibujos.



Carburador horizontal IRZ, que se montó doble en el motor 30-T Sport

El carburador español

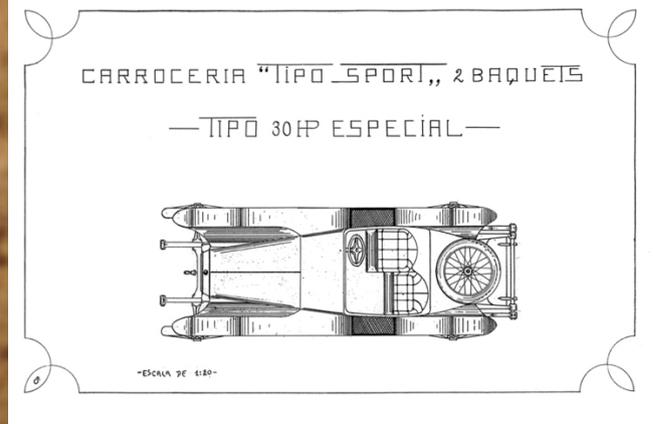
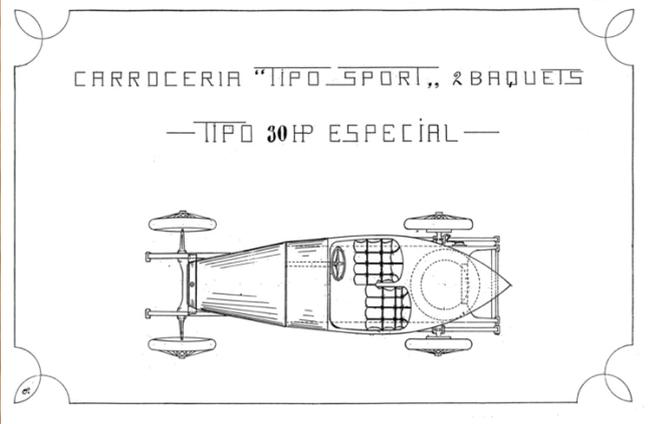
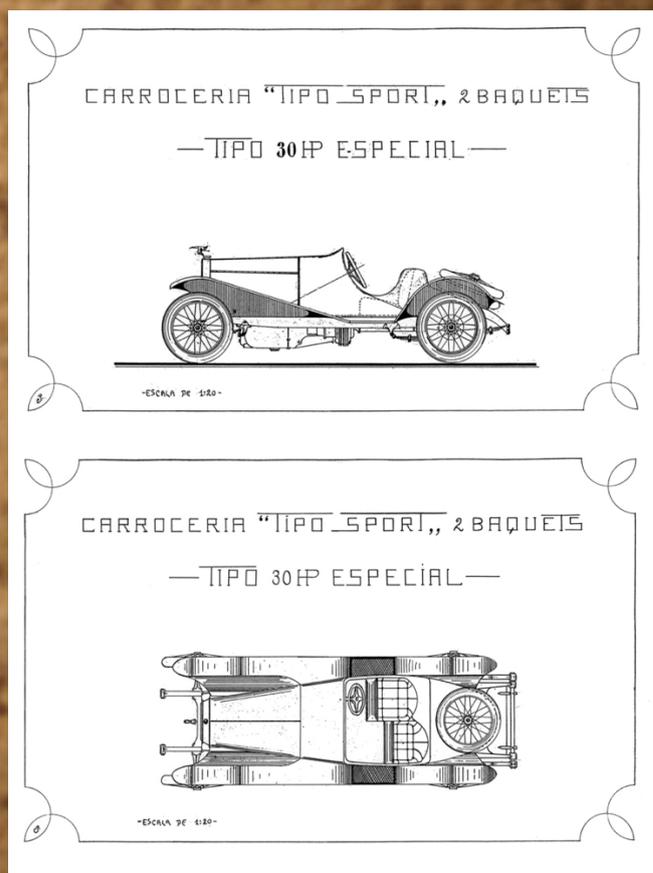
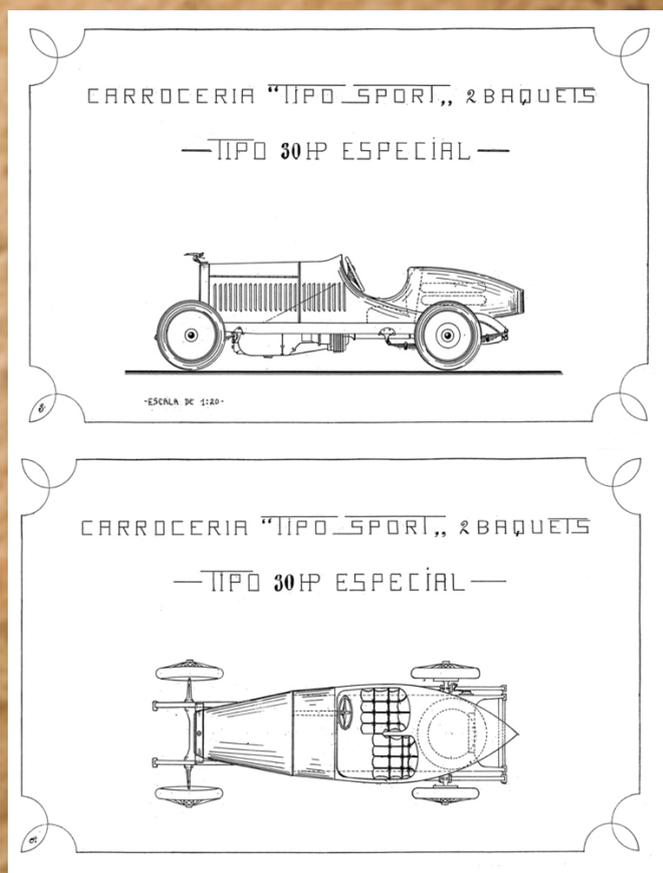
“IRZ”

El que consumiendo menos da más nervio y velocidad a cualquier coche

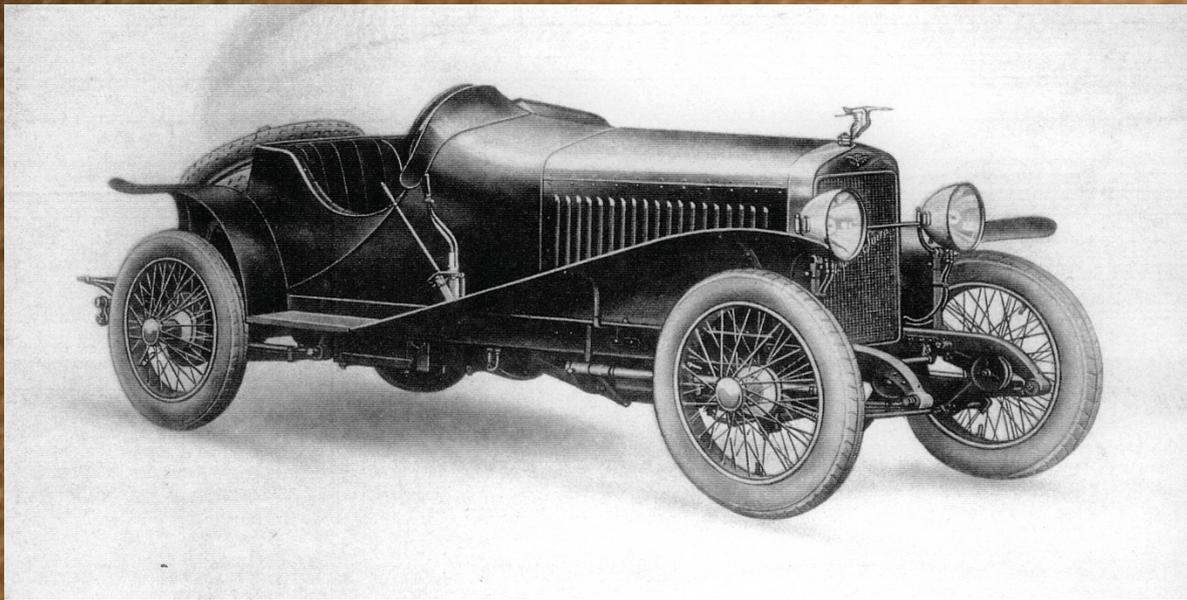
es el mejor del mundo

Casa en Madrid: Montalbán, 5
Fábrica en Valladolid

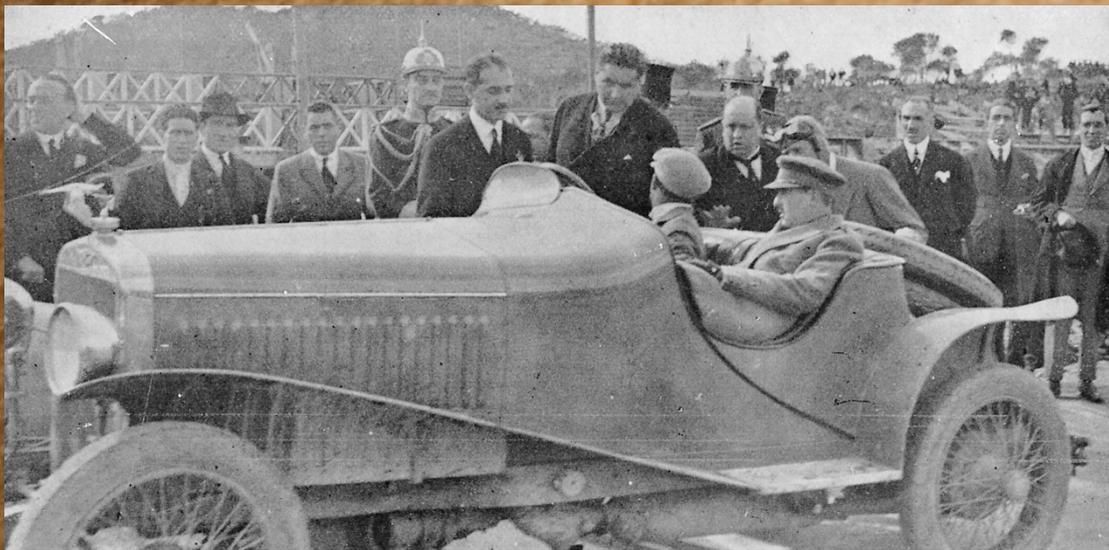
Publicidad de los carburadores IRZ, 1923



Dos diseños originales de fábrica para el 30-T Sport 30-T. Nótese la posición retrasada del motor



El 30-T Sport en el catálogo de 1923



El modelo del catálogo en el circuito de Terramar, conducido por el Infante de Orleans, primo del rey Alfonso XIII. El hombre alto que habla con él es el ingeniero José Gallart Folch, director técnico de La Hispano Suiza in 1923 y, desde 1924, director general de la empresa. Obsérvese la válvula abierta para escape libre.

T-30 Inf. D. Alfonso en la inauguración de Sitges. 1923

Una interesante evolución fue el alargamiento del chasis de 2.850 a 3.050 mm entre ejes, para acomodar mejor la nueva posición del motor. Por otra parte, el chasis recibió un nuevo travesaño delante del radiador para dar mayor rigidez a la parte frontal, al haber retrasado también el radiador. La suspensión trasera se mantuvo con las ballestas por debajo del eje.

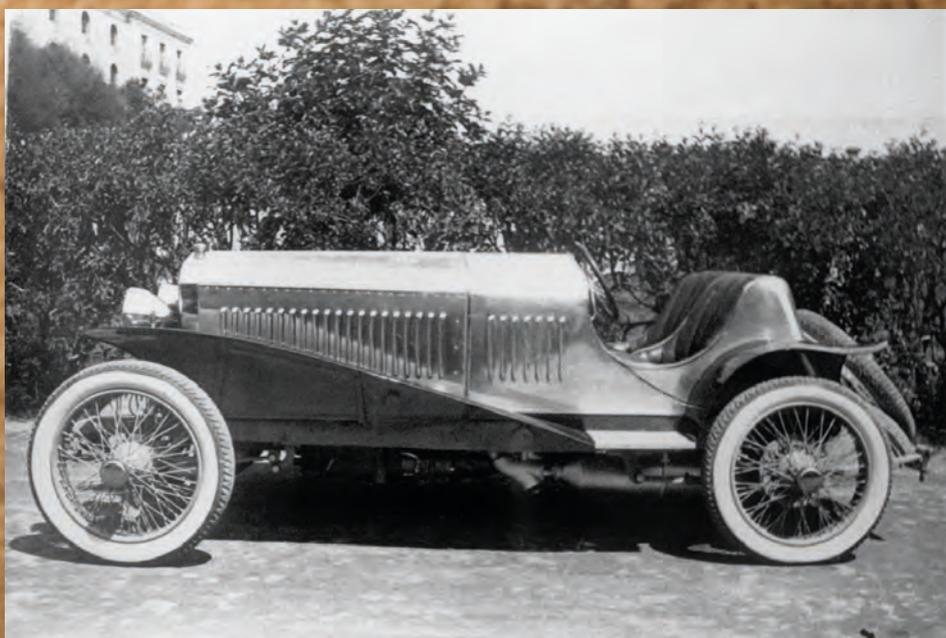
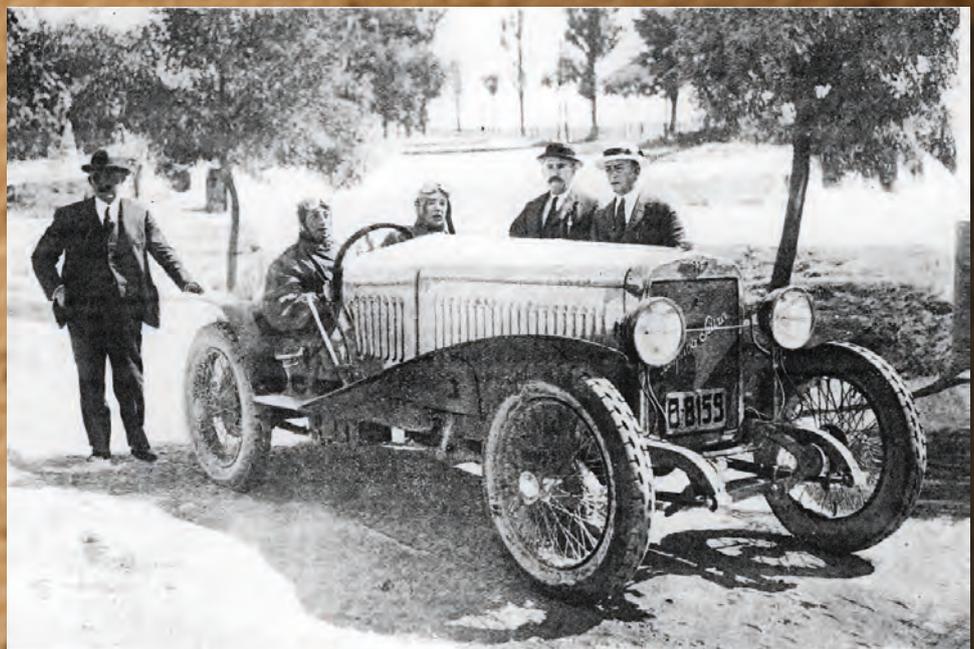
El nuevo modelo Sport está presente en el catálogo de 1923, sus características configuraban la nueva definición de un deportivo muy potente, basado en los componentes de los 16-T y 30-T de serie, pero con una genuina personalidad. Una vez más La Hispano Suiza había hecho una nueva interpretación del automóvil netamente deportivo con una carrocería ligera y reducida a la mínima expresión, de diseño simple y a la vez elegante. Es el concepto de un coche "todo máquina" con un largo capó motor y tan solo dos asientos baquet.

Resulta obligado hacer aquí la comparación de este motor con otro gran coche de 4 cilindros de la época, el Bentley de 3 litros (85 x 149), con unas dimensiones de motor justo entre las del 16-T (85 x 130) y las del 30-T (100 x 150). El motor de 3 litros y 4 cilindros del Bentley se desarrollaría luego a 6 cilindros con 4,5 litros. El 30-T no tuvo desarrollos adicionales porque ya estaba en producción el H-6 con 6 cilindros y cilindrada muy superior.

Veamos ahora en detalle cuatro coches 30-T sport particularmente interesantes:

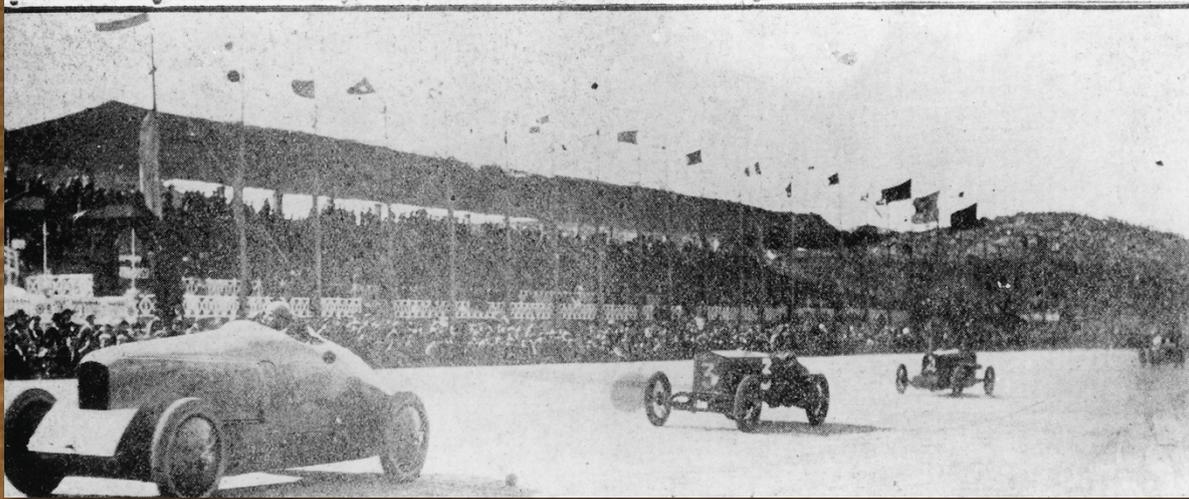
El primero es el que en 1922 cubrió la distancia entre Bilbao y Madrid (420 km) en 5 horas y 22 minutos, con una velocidad media de 78,2 km/h, una auténtica hazaña teniendo en cuenta el estado de las carreteras en aquellos años. En las fotos se puede ver la sencilla carrocería de aluminio pulido y la válvula de escape libre.

HS 30-T tras conseguir el récord Bilbao-Madrid. De izda. a dcha.: Isidro Rodríguez, fabricante de los carburadores IRZ; Rafael de Vierna, piloto; Amézola, mecánico; Oriol, cronometrador del RACE y Maximino Rodríguez



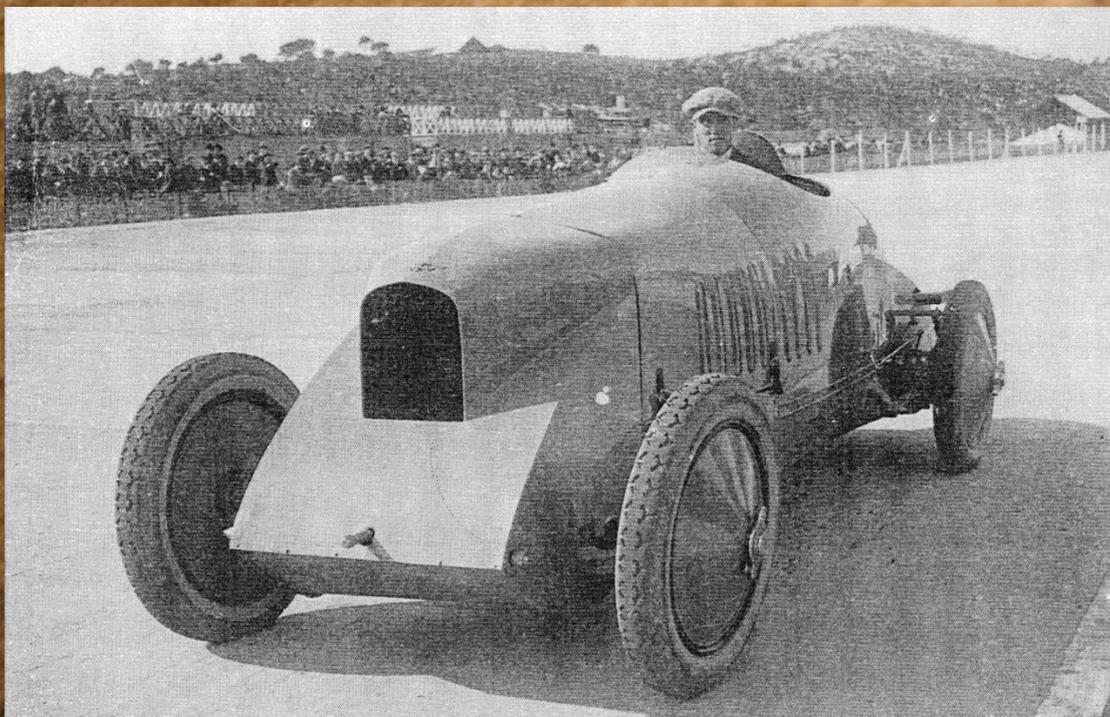
El mismo coche, con el brillo de nuevo, en la fábrica de Barcelona. 16 T dos plazas corto lateral n1

El segundo 30-T tiene una carrocería única, construida en los talleres de HS de Barcelona; lo vemos en la inauguración del circuito permanente de Terramar en Sitges. Más tarde lo conduciría José Ciudad, miembro del consejo de Administración de La Hispano Suiza, que perdió el control y terminó en una zanja.



El 30-T Sport con carrocería integral aerodinámica, conducido por Frick Armangué, abriendo la carrera de la categoría 2 litros en Sitges, 1923

T-30 carenado 1923 Sitges



José Ciudad al volante del mismo coche, antes del accidente T-30 de J. Ciudad en Sitges

El tercer 30-T tiene una carrocería realmente impresionante, con techo plegable de lona. En las dos fotos el coche aparenta ser más grande por el efecto del enfoque de la cámara, muy cercana y en posición baja. Podemos ver la matrícula de Barcelona B-10.995 y la fecha escrita en números romanos.

La foto parece haber sido tomada durante la construcción de la carrocería; en la foto por detrás se ve que falta el parabrisas, el capó y otras piezas. En la foto frontal el capó está puesto, pero sigue faltando el parabrisas, el taller es el de la fábrica de Barcelona. Nótese que el número de ranuras del capó y del torpedo es el mismo que en el coche del récord Bilbao-Madrid. Afortunadamente hemos encontrado también el dibujo original de esta carrocería, con pequeñas diferencias con la carrocería real.

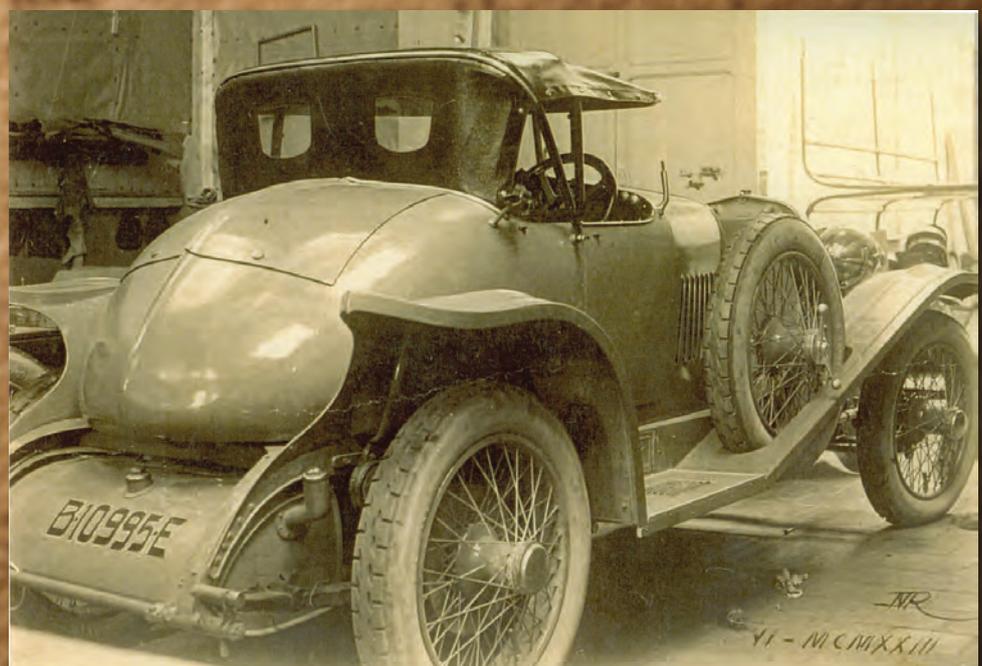
Una investigación detallada a partir de la placa de matrícula nos proporcionó la fecha y el nombre del propietario: 13 de junio de 1923, que coincide con lo escrito en la foto, propiedad de Arturo Ballester. A. Ballester era un ciudadano argentino que en 1925 conseguiría la representación de Hispano Suiza para su país, situada en el Barrio Caballito de Buenos Aires. Este concesionario crearía después la empresa Hispano Argentina Fábrica de Automóviles (HAFDASA), que importaría componentes de España y completaría los vehículos con otros proveedores locales.

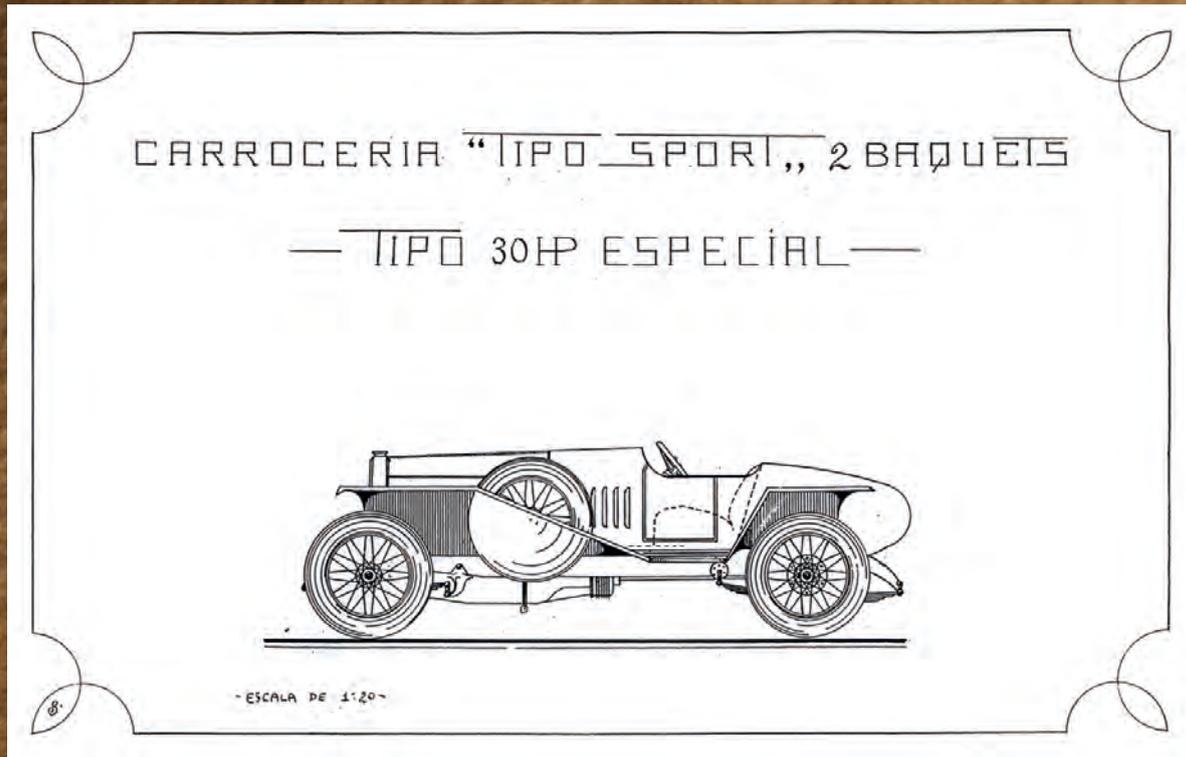


Dos vistas de otro impresionante 30-T Sport, en los talleres de carrocería de La Hispano Suiza de Barcelona, June 1923

30 T super sport I

30 T Super sport D





Diseño de fábrica de la carrocería de este coche
30 T Sport 2850 3

Jaume Solé

	EQUIPS DE REFRIGERACIÓ DEL TRANSPORT, I AIRE CONDICIONAT
	AIRE CONDICIONAT I REFREDADOR ECOLOGIC DE CABINES
	CALIBRADOR ELECTRONIC DE SEGURETAT I PRESSIÓ DE PNEUMÀTICS
Av. Pla d'Urgell, 17 - Miralcamp (Lleida) Tel. 973 60 18 68 - www.jaume-sole.com	



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 antipiedra enderroc
 esculleres àrids per decoració

Des dels anys **50** al vostre servei



Av. Vallmanya, 30-36 (baixos) 25180 **ALCARRÀS** (Lleida) Tel. 973 79 00 45
www.herguido.net herguido@herguido.net

la SORTIDA del Club en fotos

La Portella





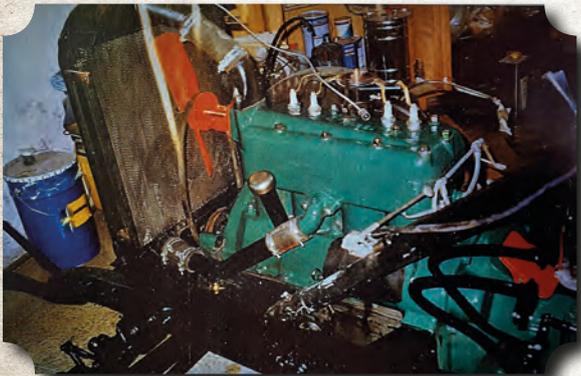
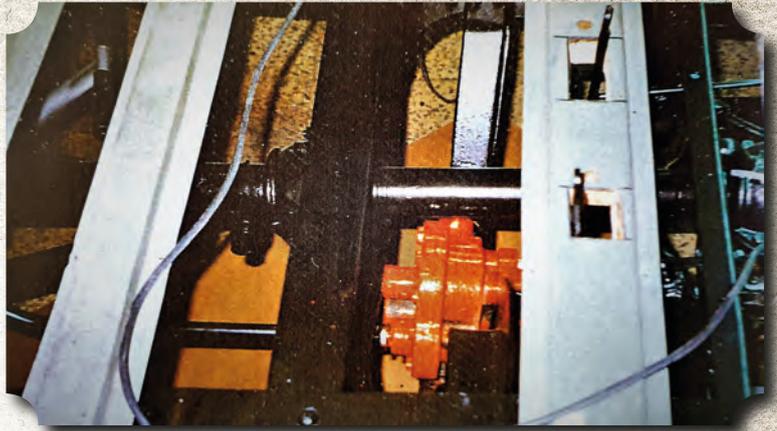
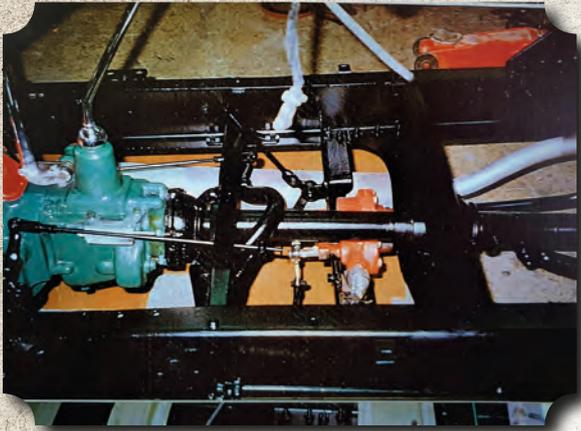


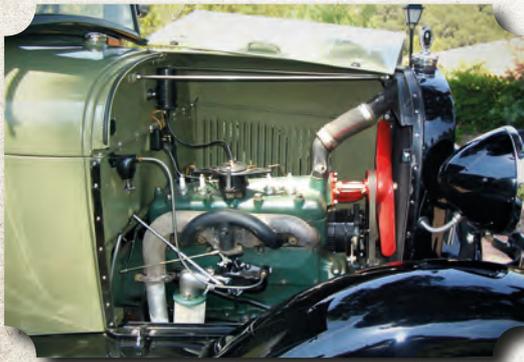
LA RESTAURACIÓ DEL - FORD A TRUCK

Jordi Riera Palmés









LA RESTAURACIÓ DEL - SEAT 600

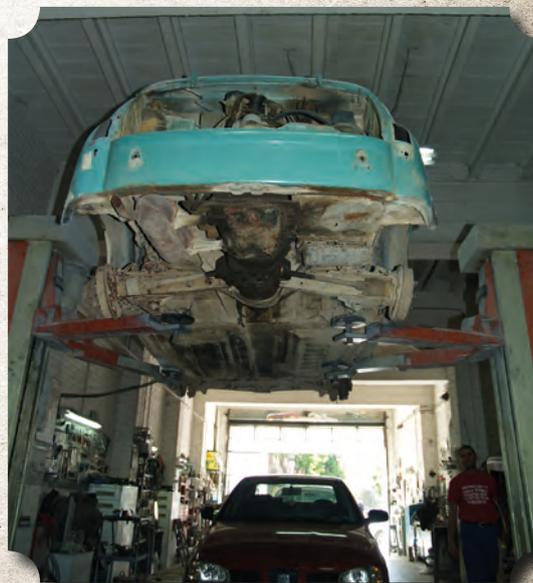
Marc Cerón

Va ser el primer cotxe que va tenir el meu pare, Fulgenci Cerón, li va donar l'empresa que va començar a treballar l'any 69, JABONES CAMP S.A.

Aquest cotxe va funcionar durant 7-8 anys per tota la província de Lleida durant tota la setmana i els caps de setmana cap a Salou!!!! El vàrem guardar en un cobert....i fa 3 anys que el vàrem restaurar completament. Semblava que no tenia res...però vàrem tenir que restaurar el motor, tenia el 1 i e 4rt cilindres clavats, renovar manguitos,...la xapa i pintura nova, noves rodes, tornar a tapissar, embellidores externs nous,...

En fi, va valdre la pena per que es el primer cotxe de la família...i el valor sentimental sempre hi es.

Marc Cerón

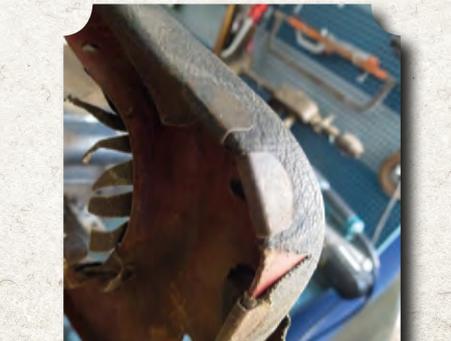
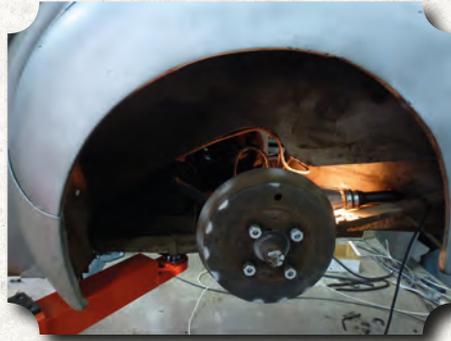
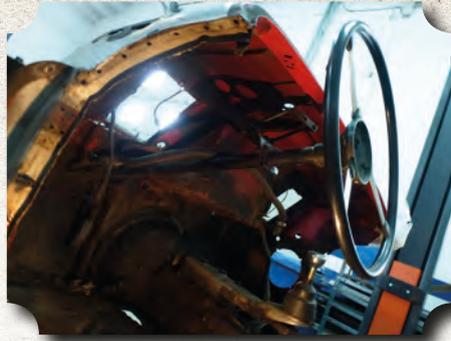




LA RESTAURACIÓ DEL - TR3

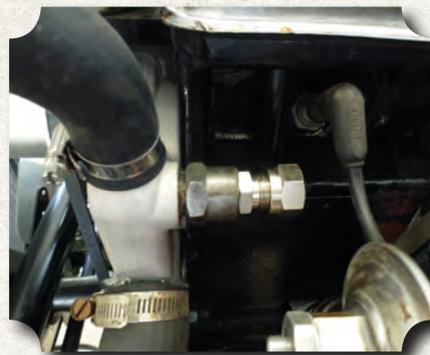
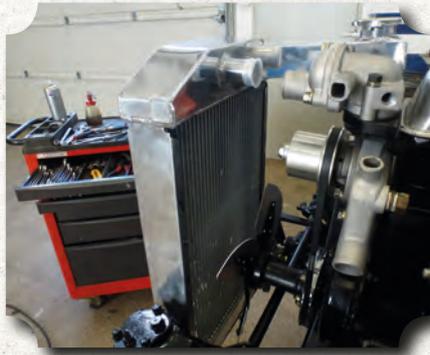
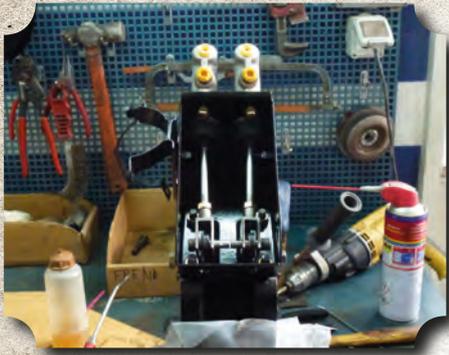
Josep Salse















V firaBell a Bellcaire d'Urgell

Domingo 26 de septiembre

Ha vuelto firaBell con más empuje que nunca. Tras el paréntesis provocado por la pandemia, que obligó a hacer la IV edición de 2020 en formato virtual -y que, aun así, recibió más de 14.000 visualizaciones-, llega ahora en formato totalmente presencial la V edición de FiraBell, la feria del comercio, la industria, la artesanía y los productos de proximidad de Bellcaire d'Urgell para continuar mostrando lo que puede ofrecer Bellcaire al visitante, para hacer patente el dinamismo de este pueblo y su gente, y también para darnos a nosotros mismos ya nuestros vecinos el golpe de moral que necesitamos -y que merecemos - después de tanto tiempo de sufrimiento y angustia por culpa de la pandemia. Es por ello que la edición de este año viene rellena con un amplio abanico de propuestas para satisfacer todos los públicos, con degustaciones, actividades de recreo, exposiciones, talleres y muestras de todo tipo, Queríamos que FiraBell volviera con fuerza, y honestamente creemos que lo hemos conseguido. Nuestra feria nació con la intención de dar a conocer Bellcaire lo que la convierte aún más en un escaparate privilegiado del talante de los bellcairencs y de la su capacidad de superación.

Durante todo el día hubo la Exposición de vehículos antiguos, clásicos y deportivos a cargo del CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA, de los que asistieron vehículos de los años 20/30/40/50 , clásicos y deportivos de mas de 30 años

Además del magnífico programa que preparo el Ayuntamiento del que hacemos un resumen

10:00: Inauguración oficial de la V edición de Firabell en la sala de actos del Ayuntamiento.

10.30: trabucazos con los Trabucaires de Solsona en la plaza Mayor.

11.00: Visita de las autoridades a la feria.

- Durante toda la mañana: Cocina solar, Demo de destilación de plantas medicinales con alambique tradicional de cobre, Concurso de mermeladas, Degustación de civet de jabalí. acciones de calle con Alea Teatro por el recinto ferial.

13:30: Comida de Picadillo de Bellcaire supervisado por el cocinero Sergi de Meià.

17:30: Tradicional Concurso de comer sandía.

18:00: Cata de vinos.

Y Durante todo el día:

- Muestra sobre la pirámide alimentaria dirigida a los niños en el stand de la Asociación de Venta de Proximidad de las Tierras de Lleida.

- Juegos de madera gigantes, Muestra de oficios artesanos

- Concentración de Ford Mustang en la calle Norte.

- Exposición de herramientas del campo en casa del sr. Ramon Teixidó,

- Exposición sobre las Brigadas Internacionales en la Guerra Civil

Los asistentes durante todo el día recorrieron los Stands, degustaron, compraron todo tipo de productos de la zona y gozaron de la gran firaBell de este año





SORTIDA - MUSEU TREPAT COTXES AMERICANS











Joaquim Guerrero

des de 1973 Joiers

Porta'ns la teva idea i la farem realitat!






Taller pròpi de joieria i rellotgeria

Professionals en Gravats a mà i clavat de Pedres Precioses

Carrer de Pi i Margall, 12 · 25004 Lleida
 quimguerrerojoier@gmail.com
 973 22 27 43

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 siniestres per desballestar
- Tramitació certificat destrucció i baixa definitiva
- Planta descontaminació de vehicles

Empresa adherida:







MICROCOCHES DE COMPETICIÓN

Ya hemos visto que algunos de los prototipos artesanales e incluso vehículos de serie participaron con resultado diverso en pruebas deportivas, algo para lo que sin duda no estaban concebidos pero lograron demostrar su buen andar e incluso cosecharon éxitos cuando se establecían clasificaciones con *handicaps* por cilindrada.

Otro terreno es el de la competición pura, microcoches diseñados con el único fin de medir las fuerzas entre sí, demostrando que la sencillez y las bajas cilindradas no están reñidas con velocidad y emoción. Es la cuna de realizaciones personales que no tienen que superar permisos, número de unidades a construir, matriculaciones, ni homologaciones de ningún tipo salvo el respeto por los reglamentos que rigen cada categoría o especialidad.

Por el número total de representantes destacan los monoplazas de Fórmula-IV, un intento de ofrecer vehículos de sencilla construcción y mantenimiento, frente a los problemas burocráticos para conseguir uno de los famosos pases B-3 (importación temporal de vehículos con destino a la competición) y que a pesar de su corte internacional, no obtuvo el éxito esperado.

Su reglamento aceptaba cualquier chasis con una batalla mínima de 1'5 metros y vía de un metro, peso mínimo (sin carburante) 150 kg, suspensión y carrocería obligatorias, mínimo llantas 8", frenos hidráulicos a las cuatro ruedas (de las que dos eran tractoras) y depósito de combustible de 12 a 15 litros.

El motor podía ser mono o bicilíndrico (dos o cuatro tiempos), refrigerado por aire, con un solo carburador, cilindrada máxima 250 cc (más tarde se ampliaría el cubaje) y caja de cambios con un máximo de cinco marchas hacia delante.

La falta de circuitos permanentes, la escasa potencia de los propulsores y su fragilidad, así como el desbloqueo a la importación de autos de competición, fueron verdugos de la categoría (la primera con monoplazas a disputarse en nuestro país) que tan solo duró tres años a pleno rendimiento (1966-1968)

con algunos cambios reglamentarios, aunque se contempló hasta bien entrados los años 70 participando en pruebas de montaña, bien con sus motores originales o acoplando otros más potentes.

Fue la lógica continuación para muchos fabricantes de *karts* y precursora de la nonata Fórmula Nacional y posterior F-1.430 de Seat. De algunos posibles constructores como Gutiérrez de León y Antonio Albacete, no he podido constatar su relación con estos microfórmulas, por mucho que la prensa de la época se empeñe en su participación activa, aunque quizás sus proyectos se reorientaron hacia la Fórmula Nacional.

En cualquier caso, merecen la atención del autor, conocimiento del lector y justo homenaje a su trabajo.



ADSERÍAS

Francisco Adserías Ricart comenzó la construcción de su monoplaça (un F-IV de la categoría 251 a 500 cc) durante su segundo curso de ingeniería técnica superior en Barcelona, debido a la pasión que sentía por el mundo del motor, aunque pronto se terminó el presupuesto y acudió al catedrático de motores Sr. Freixa, que le consiguió una beca para terminar el proyecto.

Una vez finalizado y tras ser expuesto en la propia Escuela, se le inscribió en la Carrera en Cuesta a la Rabassada de 1969, donde al parecer una avería con el cable del acelerador, le impidió participar. Se barajó la posibilidad de inscribirlo en otras pruebas, pero el Sr. Freixa se negó a ello alegando que aquel vehículo pertenecía a la Escuela y no podían arriesgarse a dañarlo.

Sin haber conocido los placeres de la velocidad (triste destino para un vehículo de competición) quedó depositado en el laboratorio de motores térmicos de la Escuela, sirviendo para dar clases prácticas a los alumnos e incluso poniéndolo en marcha más de una vez para dar una vuelta por los pasillos del edificio.

Cuando el IDIADA (que comenzó allí sus pasos) se trasladó en los años 90 a sus instalaciones de Sant Andreu de la Barca, varias motocicletas antiguas y el Adserías F-IV cambiaron de residencia, aunque nuevamente la falta de espacio los condenó al desguace. Un trabajador manifestó interés por conservar el motor que equipaba el monoplaça, recibiendo la contraoferta de que se llevara el coche completo.

Así es como hoy, desmontado y en un estado de conservación que reclama por derecho propio su restauración, se conserva este ejemplar único que, de otra forma, hubiera desaparecido.

Su chasis es monocasco con puentes de hierro de sección cuadrada (aligerados) y revestimiento en *duraluminio*, con los elementos de la carrocería en fibra. Suspensiones independientes por trapecios con amortiguadores y muelles helicoidales, ruedas de Mini y un peso de 152 kg al borde del reglamento.

El motor era un Bultaco Pursang de 360 cc, con doble encendido.

Despojado de su F-IV y con los estudios de ingeniero terminados, Francisco Adserías construye un nuevo monoplaça llamado Europa (esta vez con chasis tubular) para la inminente Fórmula Nacional que acabó recibiendo su correspondiente motor Seat 1.430, pero nuevamente problemas financieros hicieron que el vehículo abandonara nuestro país.

ARTÉS DE ARCOS

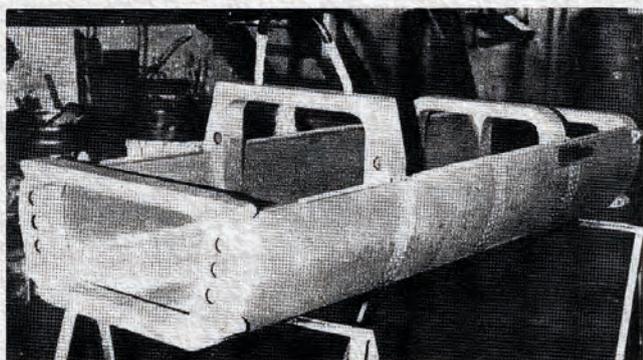
La obra del industrial D. José Artés de Arcos es conocida por todo aquel que tenga una mínima vinculación al mundo del automóvil en España. Multitud de piezas de recambio y accesorios sobre cualquier coche atestiguan esta afirmación.

La empresa ya había patrocinado (y dado nombre a los vehículos) un gran equipo de *karting* a comienzos de la década de los 60, pero ante el retroceso de esta disciplina puso los ojos en la nueva categoría de Fórmula-IV.

Buscó al constructor con más futuro (que resultó ser Selex) y necesitado de una inyección económica que Artés podía proporcionar. Molons y Xifré tenían ya muy avanzado su primer chasis monocasco, que no dudaron en poner a disposición de su socio capitalista.

Así nació el modelo Guepardo, dotado de una célula compuesta por cuatro piezas de sección ovalada y paneles de chapa de acero remachados. La suspensión es por triángulos dobles y en ambos trenes se cuenta con barra estabilizadora, eje rígido, con frenos delanteros de disco y traseros de tambor (procedentes del Seat 600) *in-board* a la salida del diferencial.

Carrocería de fibra, dirección de cremallera adaptada del Renault Dauphine y como propulsor un Ducati de 250 cc y 28 CV, aunque se oferta el montaje de cualquier motor nacional o los Honda bicilíndricos que rinden 35 CV, siendo importados a Europa por Jack Brabham.



Artés de Arcos financió para su Guepardo el primer monocasco nacional de F-IV, construido por Selex.



Dos Artés Guepardo en el circuito de Granollers, año 1969.



Un Guepardo de segunda generación, menos bonito pero más ligero y competitivo.

El modelo se presentó al público como F-IV con motor Ducati y como F-III con mecánica de Seat 850, vehículo que nunca llegó a disputar una carrera de tal categoría. El chasis resultaba algo pesado (172 kg total del coche, sin combustible) pero irrompible, lo que se demostró con el paso del tiempo al serles incorporados propulsores de hasta 1.400 cc para pruebas de montaña, con notable éxito.

Casi todos los modelos montaron desde un principio motores nacionales Ducati, Bultaco, Montesa y Ossa, pero no me consta ninguno con el de origen nipón. La escasa potencia y el pesado lastre de sus paneles en acero, hicieron que se desarrollara una segunda versión de paneles en aluminio y líneas más sencillas, con frenos de disco en las cuatro ruedas, acortando su batalla en 30 cms y desprovisto habitualmente de barras estabilizadoras (para reducir el peso), que resultó más efectivo. Jean-Claude fue el piloto encargado de su puesta a punto.

Entre los pilotos más destacados que condujeron estos monoplazas, citar a Ricardo Fargas (piloto de Ducati), Luis Sagnier, Carlos Giró, Manuel Traver, Jean-Claude o Alfonso Tormez.

La relación entre Artés y Selex aún se extendió a otro proyecto de deportivo biplaza, el Campeador, cuyas características se escapan a la dimensión de esta obra, que siendo un modelo único se encuentra hoy felizmente recuperado y reconstruido.

A comienzos de los 70, Artés presentó el Amphicat, un vehículo de seis ruedas para uso mixto tierra-agua, diseñado por Jesús y Gabriel Artés y construido en su propia factoría, que incorporaba un motor de tipo industrial en una bañera de fibra. Alientados por la buena acogida, se decidieron a producirlo en serie pero hubo que hacer cambios, el primero de nombre pasando a llamarse Gato Montés y el más importante al cambiar su grupo motriz por el Citroën 3CV (602 cc, refrigerado por aire, caja de cuatro velocidades y marcha atrás), ausencia de suspensión (sus ruedas de baja presión la hacían innecesaria), con un contenido peso de 250 kilos y unas dimensiones de 2'06 x 1'35 x 0'96 metros.

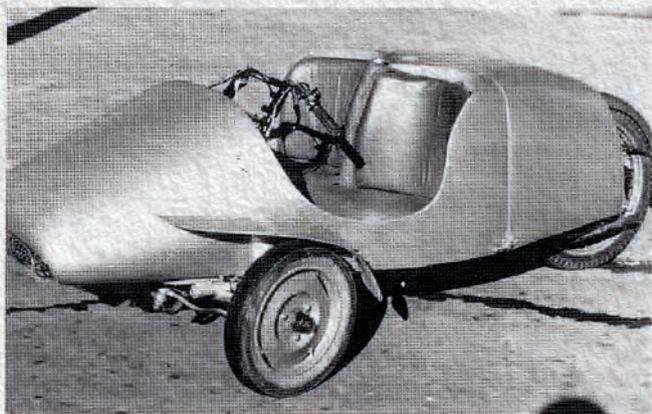
BADÍA

Sin ninguna relación con el modelo de microcoche ya presentado, pues D. Vicente Badía fue un deportista barcelonés que entre otras mecánicas, bautizó con su apellido una moto Soriano con ruedas de 19 pulgadas y otras modificaciones para su uso en competición, empleándola a finales de los años 40 y principios de los 50.

Otra curiosidad, más cercana al tema que nos ocupa, fue un triciclo con mecánica Montesa donde se aprovechaba la parte trasera de la moto (incluida la rueda tractora) a la que acopló una rudimentaria carrocería *sport* biplaza sobre un bastidor que soportaba el tren delantero.

La disposición de los asientos en este triciclo que data de 1961, es a la antigua usanza, con el acompañante en posición retrasada para no molestar al conductor que, en este caso, disponía de un manillar motociclista.

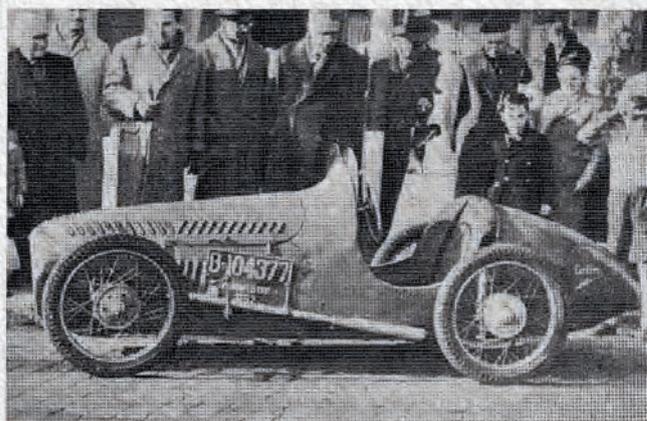
No me consta ningún otro dato respecto a este vehículo, salvo lo que puede deducirse de la foto adjunta.



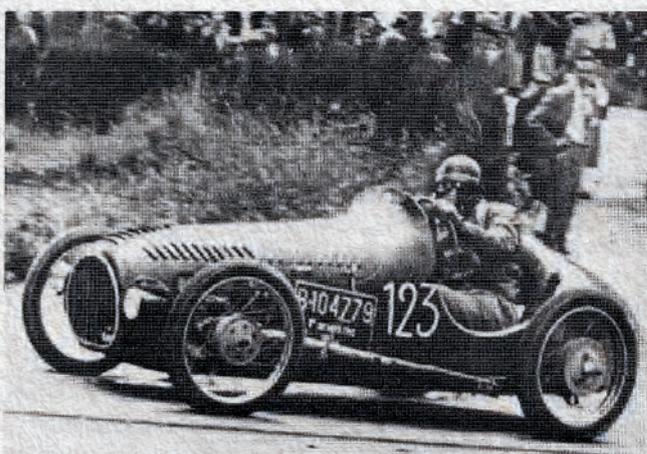
Tricyclecar del Sr. Badía.

CENTAURO

Prueba de que en esta vida no todo es trabajo y hay que dedicar algo de tiempo a la diversión, es la creación en 1952 del modelo Centauro, obra de D. José Rabasa Singla (hermano de D. Simeón), auténtico números dos de Nacional Motor S.A.



El Centauro contaba con unas líneas muy agradables e influenciadas por los monoplazas de la máxima categoría de los años 50.



Única participación en competición que se le conoce al Centauro.

La producción normalizada del modelo de motocicleta de 250 cc en la fábrica de Mollet, le animó a construir (a título personal, como se empeñó en recalcar siempre que fue preguntado) un pequeño bólido de competición con el mayor número de piezas de origen Derbi.

Chasis y carrocería se realizaron según sus conocimientos y gusto personal, con suspensión delantera por resortes semielípticos transversales, mientras la telescópica trasera derivaba directamente de la motocicleta, al igual que el arranque, frenos de tambor y ruedas. La dirección era por cables (lo que luego se trasladó a los triciclos fabricados en serie) del tipo irreversible.

El motor no había sufrido preparación alguna, siendo idéntico al de cualquier Derbi 250, al igual que su caja de cambios de cuatro marchas. Monocilíndrico a ciclo dos tiempos, 65 x 75 mm (248 cc), compresión 6'3:1, con una potencia de 9 CV a 4.000 rpm.

Por sus características técnicas su inclusión hubiera estado en la Fórmula-III, si bien al permitir una cilindrada de 500 cc, hubiera sido más lógico el acoplar dos motores. En cualquier caso, su orientación tampoco era la competición (más bien funcionó como banco de pruebas), ya que solo me consta una participación en manos de su constructor.

Inscrito en la XIV edición de la Carrera en Cuesta de la Rabassada (junio de 1954), logró vencer en la clase de automóviles *sport* hasta 350 cc (la victoria absoluta fue a manos de Theo Helfrich con un Cooper F-III), mientras Francisco Tombas ganaba con Derbi las cilindradas de 100 y 250 cc motociclistas.

A pesar de su carácter *racing*, circuló con normalidad por calles y carreteras, eso si siempre con placas provisionales, incluso durante la subida a la Rabassada, quedando como ejemplar único.

COLUMBIA

La única referencia que tengo respecto a este monoplaza de Fórmula-IV es su participación en la carrera en cuesta a Vallvidrera de 1970.

Pilotado por Martirian Rigola, con el dorsal 60 y equipado con un propulsor Bultaco (ignoro de que cilindrada), realizó unos tiempos de 2'10"2/10 y 2'17"9/10 en las dos subidas de carrera.

Puede tratarse de una nueva marca, o bien de un modelo construido años antes pero rebautizado. Toda información adicional será bienvenida...

FORPE

Tampoco hay mucha información sobre otro Fórmula-IV así llamado, salvo que se construyó en los Talleres Forpe de Oviedo, donde en 1972 también se acometió la construcción de un F-1.430 (chasis tubular) que parece no llegó a concluirse.

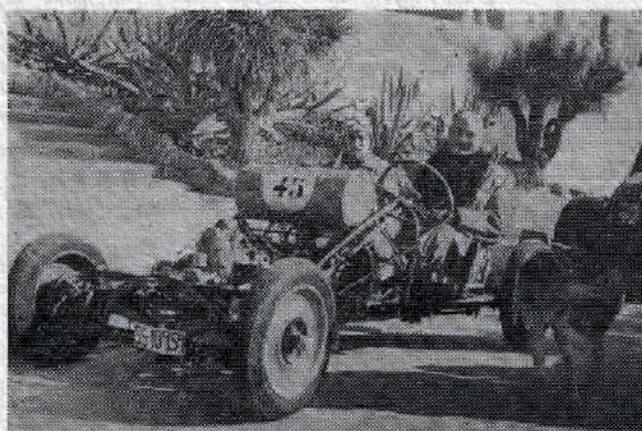
GIMSU

Me resisto a no incluir este modelo en la presente relación, a pesar de que por su motor y dimensiones rebasa los límites de mi concepto de microcoche. Desconozco gran parte de su historia, pero su mención puede animar a alguien a investigar con mayor profundidad.

El nombre se debía al de su constructor, D. José M^a Giménez, y portaba la matrícula SS-10.959 (del año 1939), que en realidad correspondía a una moto B.M.W. R-61 y que se tomó prestada para poder circular por carretera abierta, no teniendo nada que ver ambos vehículos.

Su motor colocado en posición delantera es de origen B.M.W., con 750 cc. Inscrito en el II Premio para Turismos a celebrar en Montjuïc, durante el primer fin de semana de marzo del año 1949 y organizado por la Peña Motorista Barcelona, portó el número tres y realizó al menos los entrenos, no quedando claro si no participó o abandonó en la carrera, donde debutaron los nuevos Eucort tricilíndricos y nuestro protagonista midió sus fuerzas con los bicilíndricos de la misma marca dotados de carrocerías especiales.

La segunda participación deportiva que me consta fue una prueba denominada "Regularidad a promedios libres Barcelona - Tarragona", organizada por la misma entidad el siete de mayo de 1950, con un total de 130 equipos inscritos, 121 que realmente tomaron la salida y 105 clasificados. No tengo ni la



Esqueleto del Gimsu en una prueba deportiva, a pesar de no contar siquiera con carrocería.

más remota idea de la clasificación del Gimsu, ni si logró terminar, pero en la imagen que se conserva se puede ver que el Sr. Giménez (dorsal 45) se presentó sin ningún elemento que recordara mínimamente a una carrocería, es decir con el chasis pelado.

El proyecto no tuvo continuidad y en años posteriores, su creador se ilustraría en competición a bordo de un más convencional Renault 4CV.

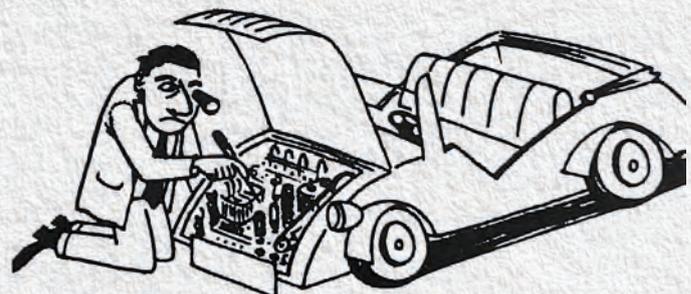
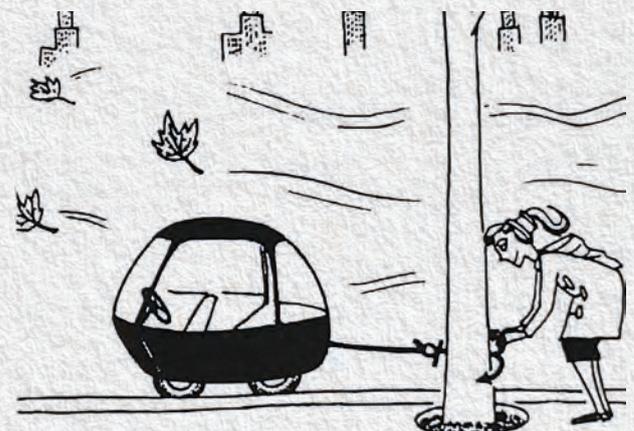
HISPAKART

Hablar de esta marca es hablar de Ramón López Villalba, su creador y artífice de no pocos vehículos o proyectos automovilísticos en nuestro país.

Formado como mecánico en Aviaco, a mediados de los 50 abandona la empresa para trabajar en el garaje que regenta su padre en la madrileña calle de Padilla. Entre los muchos taxis que allí pernoctan, buen número de ellos sufren las averías lógicas de su edad, teniendo sus propietarios dificultades para conseguir los recambios y mantenerlos en orden de marcha. El talento de nuestro protagonista se pone en marcha para hacerlos funcionar hasta su cambio por otro nuevo taxi (nada fácil en aquella época) llegando incluso a construir pequeñas series de las piezas más comunes y solicitadas.

Inquieto por naturaleza, Ramón López llegó a construir por encargo chasis para motos, de los que hizo pocas unidades debido a su alto precio. De esta nueva faceta del garaje se pasó en 1958 a la construcción de *karts*, primero por encargo de Demetrio del Val, más tarde por cuenta de la D.G.T. (para sus parques infantiles de tráfico) y finalmente por iniciativa propia. A ello hay que añadir la fabricación, en buen número de unidades, de remolques.

Tras el bache sufrido por el *karting* en España, la llegada de la nueva Fórmula-IV interesó a Hispakart (que junto a Tapias y Artés fueron los únicos en construirlos en serie), que pronto presentó un modelo de dicha categoría (con licencia





Un Hispania-Horch de F-IV recorre el circuito del Parque Primo de Rivera, en Zaragoza.

Tecno) fuertemente inspirado en el Johnny Walker inglés y recibió una cartera de pedidos que le animó a construir una serie de 50 unidades dotadas de motor Bultaco.

Su amistad con Jorge de Bagration, al que preparaba y mantenía su montura de origen Abarth, resultó decisiva para que fuera él quien pusiera a punto el prototipo del pequeño monoplaza. Su motor Bultaco con caja de cuatro velocidades daba 34 CV que en la serie se redujeron a 29 por miedo a los gripajes y su utilización en circuito. El prototipo debutaba en las subidas de Canencia y Morcuera, donde hubiera obtenido en la general los puestos quinto y tercero respectivamente, o cuarto y segundo ya que el propio Bagration se hacía con la segunda plaza a lomos de su Mini Cooper 1.300 S, en ambas carreras.

Las medidas eran de 2'88 x 1'33 x 0'75 metros, 1'63 (batalla), 1'2 - 1'06 (vías delantera y trasera), con un peso de 162 kg. Los motores previstos eran los citados Bultaco, así como un Ducati 29 CV, Montesa de 175 cc transformado a 250 cc y un Ossa al que se le adjudicaban 40 CV.

Lo cierto es que casi todas las unidades vendidas (27 sobre las 50 previstas) lo hicieron con el motor Bultaco, siendo excepciones el Montesa de Abilio

Calderón y el Ducati de Nadal. Los Bultaco se prodigaron en roturas, debido a un problema de falta de alimentación (en un 2T algo fatal) y por tanto de lubricación. La mala prensa que este suceso le reportó (hasta subsanarlo), así como el desinterés federativo por esta categoría, provocaron que el resto de los chasis quedaran invendidos, lo que supuso una pérdida económica importante.

Aparte de los ya citados (así como el propio López), los Hispania-Horch fueron conducidos

con maestría por Luis de Baviera, Francisco Villalba y como nota exótica la piloto alemana afincada en Mallorca, Beate Surmann. Uno de estos F-IV (con motor Bultaco de 365 cc) formaba parte de la colección de los hermanos Del Val.

Una vez concluida esta etapa, Hispania-Horch se dedicó a la preparación, con muy buenos resultados, de los Mini (ingleses o nacionales) y construcción de 15 monoplazas para la recién creada Fórmula-1.430 de Seat, llegando a ella con cierto retraso tras los sinsabores de la F-IV. Tras muchos años de dedicación al automóvil de competición, Ramón López compete en pruebas de clásicos deportivos.

HUERTA / VAHUERT

El madrileño D. Antonio R. Huerta diseñó en 1951 un monoplaza de chasis monocasco, en sección oval, a base de perfiles ligeros de la casa Earle, conocidos como Earlumin, en aras de bajar substancialmente el peso total del vehículo.

Las cotas eran similares a las del B.R.M. de F-1 de la época, pero el peso se logró reducir hasta en un 55%, dando en la báscula 350 kg. El motor tenía un emplazamiento centroposterior, a espaldas del

piloto (siguiendo los principios de Cooper), estando la carrocería truncada en ambos extremos, favoreciendo aerodinámica y refrigeración de frenos y motor.

Su concepción similar a la de otros Fórmula-III debía conducirle al uso de un propulsor de 500 cc, y aunque hubo un conato de adquirir un Norton, finalmente se decidió por uno de mayores prestaciones, un Harley Davidson de 1.200 cc y 60 CV, a pesar de declarar que lo ideal hubiera sido un J.A.P. de 900 cc y 100 CV.

En este proyecto (que llegó a rodar con placas provisionales) colaboró D. Félix Varona, de cuya contracción de apellidos surge el nombre de Vahuert, por el que más se le conoció.

Ambos amigos viajaron posteriormente a Venezuela, donde siempre permanecieron ligados al mundo del automóvil y aún construyeron otro interesante prototipo para carreras de aceleración.

Si bien el Vahuert no puede considerarse dentro de los microcoches de competición por su motor de 1.200 cc, su idea original sí que lo estaba. Además, he leído que hubo un microcoche llamado Huerta o Huertas (del que nunca se ha ofrecido imagen ni característica alguna) que podría ser precisamente el reseñado.

Tras un largo periodo arrinconado en una estación de servicio, que regentaron el Sr. Huerta y (tras su fallecimiento) su hijo, éste último donó recientemente el Vahuert a la Fundación R.A.C.E., donde se encuentra felizmente recuperado (incluso conserva su placa provisional de 1953) aunque desprovisto de su motor.



Primitivo modelo del Huerta o Vahuert.

MAS

Persona inquieta y creadora, con talante investigador e innovador. Son los adjetivos que describen a D. Martín Mas Maimó, constructor de sus propios vehículos desde los años 60 y que, felizmente, se siguen conservando.

Su primera obra, modelo 100, fue un liviano triciclo al que acopló una cuarta rueda para evitar los vuelcos, dotado de un pequeño motor de 50 cc de origen Ducati.

Pronto superadas todas las limitaciones de tan escueta montura, nuestro hombre se decanta en 1971 por construir un chasis tubular al que acopla dos motores de Bultaco en posición central (a su espalda), pero con la particularidad de que tienen funcionamiento independiente, lo que da como resultado un coche con cuatro pedales... dos de ellos para acelerar.

Con esta idea pretendía lograr un efecto direccional del tren trasero al poder accionar con mayor velocidad la rueda deseada, lo que en la práctica se demostró como una verdadera complicación. Las ruedas traseras de origen Mini eran gemelas a ambos lados del eje, con dos llantas soldadas y cámaras de aire intercomunicadas, siendo los frenos de disco ventilado, obra del Sr. Mas.

Este modelo se denominó 714 y pronto cambió su propulsor por el de una furgoneta D.K.W., triclíndrico a ciclo dos tiempos y 981 cc que daba de serie 40 CV, aunque imagino que este valor se vio incrementado en el prototipo Mas. Acabó incorporando un motor de Seat 1.500 (¡jex-taxi!) pasado a 1.600 cc y unos 80 CV.

El 714, con sus diversas motorizaciones, se prodigó en competiciones de todo tipo (montaña, circuito e incluso *rallye*) principalmente en Cataluña.

Su último modelo, bautizado como Matri, era de dimensiones muy reducidas, lo que contrastaba con el potente Oldsmobile V8 instalado en su monocasco.

NOGUERA

Los Srs. Noguera y Piñol diseñaron y construyeron en su taller de Lérida un Fórmula-IV a finales de los años 60, cuando la categoría estaba en pleno declive.

Por tal motivo, el vehículo llegó muy tarde a la competición, siendo pilotado por el propio Noguera en el Circuito de Granollers (1969) bajo una fuerte lluvia, pero logrando terminar la carrera. Tras esta experiencia, sus creadores se centraron junto a D. José Sales en la transformación de un Seat 600 con motor 1.430 y su conocida *barqueta* Speedwell-Noguera, con diversas motorizaciones.

OVNI

Uno de los microcoches fabricado en España que más éxito alcanzó (dentro siempre de sus posibilidades) en competición, fue el Goggomobil. Además del equipo oficial del que se habla en el apartado correspondiente, hubo otros aficionados que partiendo de estas humildes mecánicas, elaboraron vehículos de mayores prestaciones.

Se lleva la palma entre todos ellos (incluso comparado con algunos ejemplares alemanes) el que fue bautizado, por su extraña apariencia y origen de sus componentes, como Ovni.

Nació del escaso presupuesto y la unión de inquietudes de ese gran piloto que es Salvador Cañellas y un preparador de probada solvencia (amigo de la infancia) llamado Ramón Arnalot. Aunque parezca increíble y tras cosechar éxitos internacionales, Bultaco prescinde a finales de 1968 de su piloto oficial, no tomando ninguna otra marca el relevo por lo que Salvador decide probar suerte en el campo de las cuatro ruedas.

Falto de medios económicos para tripular un vehículo con opción a buenos resultados (tampoco se lo ofreció ninguna de las pudientes escuderías españolas...), decide construirse él mismo partiendo de materiales sencillos y baratos, donde la magia debían aportarla nuestros protagonistas, como así suce-



Début del Ovni de Cañellas, justo en la salida de la prueba.

dió. Se eligió participar en una especialidad que castigara poco la mecánica (por la duración de la prueba) como eran las abundantes carreras en cuesta y donde la relación peso/potencia es determinante. La experiencia de Salvador en trabajar con motores de dos tiempos era otra baza a tener en cuenta.

Finalmente, los ingredientes elegidos para el *cocktail* fueron un Goggomobil adquirido por 7.500 pesetas y un motor procedente de la furgoneta D.K.W. F-1.000 (tricilíndrico dos tiempos) por la fabulosa cantidad de 500 pesetas.

Cañellas se llevó el motor a casa y comenzó los diferentes trabajos previstos, de tal manera que una vez concluidos, resultaba casi irreconocible. Se había hecho un minucioso trabajo de fresado en el bloque (la última versión de motor llegó a contar con una compresión de 12'5:1), adaptando en cada cilindro un carburador Amal de 32 mm y la distribución provenía de una Bultaco Metralla 200 (vehículo particular de Salvador) así como los escapes que se suponía servían para pasar la inspección técnica y rodar fuera de competición, permitiendo su correcta matriculación. En carrera, tres tubarros artesanales sustituían a los mencionados a la par que aumentaban las prestaciones.

En el taller de Arnalot, chasis y carrocería se modificaban en profundidad, eliminando todo lo innecesario y sustituyendo por materiales más ligeros todos los elementos susceptibles de ello. Para la ubicación del motor (ahora en posición central) y tren trasero se construyó un entramado de tubo que,

junto a la jaula de seguridad perfectamente integrada en la carrocería, debían proporcionar la calculada rigidez del conjunto.

El popular Seat 600 fue donante de la caja de cambios (zaguera), de los frenos y suspensión traseros, con una estabilizadora del 850 Coupé (16 mm) y llantas de 13" con neumáticos Klever Colombes. El tren delantero se resolvió conservando la suspensión original (acortando los muelles), estabilizadora de Renault Dauphine (12 mm) y llantas originales del Goggo ensanchadas por medio de un aro, calzadas con unos Dunlop Sport que José M^a Juncadella había ya usado en su Mini y donó a la causa.

El radiador pasó a una posición lateral y obligó a construir una desproporcionada toma de aire en la aleta trasera izquierda, lo que desfiguró todavía más el aspecto de la carrocería ya ensanchada para albergar el impresionante tren trasero.

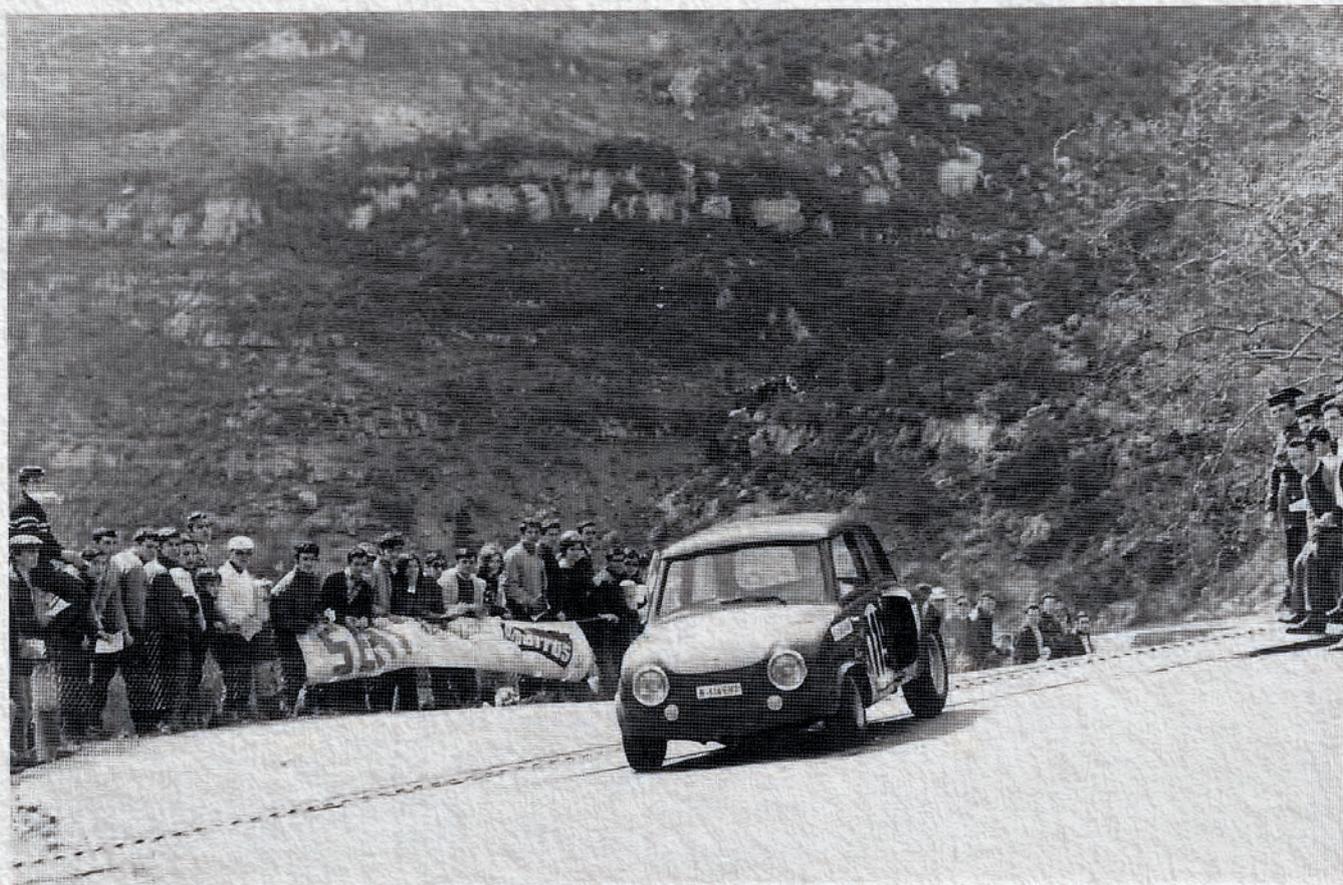
Tras alguna jornada de pruebas por las montañas catalanas, el Ovni recibió las pertinentes correcciones y fue pintado en un llamativo color rojo con los capós amarillos, resaltando las características a ojos del espectador de esta pequeña bomba de apenas 500 kilos y una potencia estimada (su motor nunca pasó por un banco) entre 80 y 100 CV.

Técnicamente su evolución fue constante a lo largo (o corto) de su vida, siendo las principales el cambio de estabilizadoras (finalmente artesanales), el sobredimensionamiento de la ya espectacular toma de aire u otras menores, a consecuencia del accidente que sufrió. En el tintero, aunque avanzadas, quedaron la incorporación de un deflector delantero, un radiador en idéntica situación o un encendido electrónico que Femsa había cedido al equipo.

El debut oficial se produjo el 15 de marzo de 1969, en los entrenos de la II Carrera en Cuesta a Begues, prueba en la que a pesar de problemas de alimentación consiguió la séptima plaza general y primero de su categoría.

Con tan esperanzadores inicios, la carrera velocista del Ovni se convirtió en un rosario de inconvenientes que no le permitieron terminar (en ocasiones ni comenzar) ninguna prueba más. En





Cañellas afronta junto a su Goggo prototipo, el salto del tren cremallera en la subida a Montserrat.

Montserrat se reprodujeron los problemas de alimentación, mientras en San Bartolomé de Grau unas misteriosas bolas de cojinete se colaron hasta los cilindros, el Coll D'Estenalles suponía un accidente (por culpa de un distraído conductor) cuando Salvador y Ramón todavía se dirigían a la salida, provocando lesiones a sus ocupantes y obligando a la reconstrucción casi total de la máquina (incluida la compra de otro Goggo donante), que reaparecería un mes después en el II Premio Ciudad de Granollers a disputar en su circuito urbano.

La mañana del 18 de mayo registró la caída de un buen número de litros de lluvia por metro cuadrado, que persistía al darse la salida de la cuarta carrera, donde 14 vehículos (un Porsche 907, dos 911, cuatro minis, un Alfa, un Lancia, un Alpine, dos Seat 850 Coupé y un 600, además del Ovni) de las categorías GT-Sport-Prototipos debían enfrentarse a las 25 vueltas previstas.

En el primer paso por meta y con uno de los 911 ya retirado, pasaba líder el Mini de Brunells con Cañellas tras el, seguido por el impresionante 907

de Baturone y el Mini de Plá. La salida de un ángulo lento fue aliada para la aceleración del Ovni, que rebasaba al Mini Cooper y se situaba así en cabeza de la carrera. Poco duraría la alegría al tener que abandonar por problemas con la bomba del freno.

Una semana más tarde debía producirse el bautismo internacional del prototipo en la VI Carrera en Cuesta al Montseny, pero no se produjo ante la intervención de un comisario internacional que, en virtud del artículo 253 del C.D.I. (referente a la seguridad) le prohibió la salida. El aspecto inacabado del Ovni tras el accidente (no hubo tiempo ni de pintarlo) le condenó al anonimato.

La fría estadística sobre seis inscripciones, da por resultado cuatro participaciones reales, con tres abandonos (dos en carrera y uno en entrenos) y una séptima plaza, casualmente en su debut. Esta escasez de resultados, así como las miras de Salvador ya puestas en la primera convocatoria de la Copa Renault-8 TS (que se la adjudicaría), no aconsejaron por razones de patrocinador, presupuesto

y desplazamientos, el alternar ambos vehículos y disciplinas.

Tras un tiempo de inmovilidad en el taller de Arnalot, se decidió desguazar el Ovni, conservándose tan sólo el tren trasero.

La peculiar historia de este vehículo le valió al gran aficionado e historiador Ángel Campos López, el primer premio de la Fundación R.A.C.E. 1999, trabajo de investigación en el que se ha basado el resumen aquí escrito.

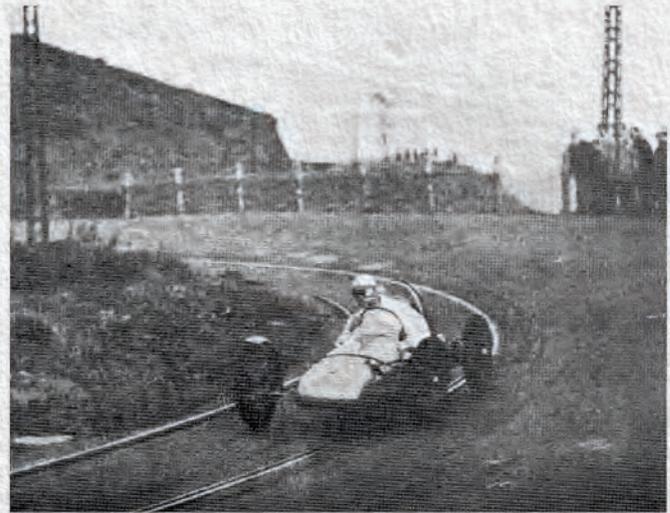
P.S.A. / SANRO

El final de la guerra civil española dejó muy maltrecho el parque automovilístico nacional, pues todos los vehículos susceptibles de ser requisados durante la contienda lo fueron de inmediato, salvándose aquellos de escasa utilidad como medio de transporte colectivo o los de mecánicas muy sofisticadas que, ante complicadas averías por uso inadecuado, eran devueltos a sus propietarios. Por suerte, los vehículos de competición pura o *sport* no estaban muy bien considerados entre ambos bandos, ya que cumplían las dos características antes citadas.

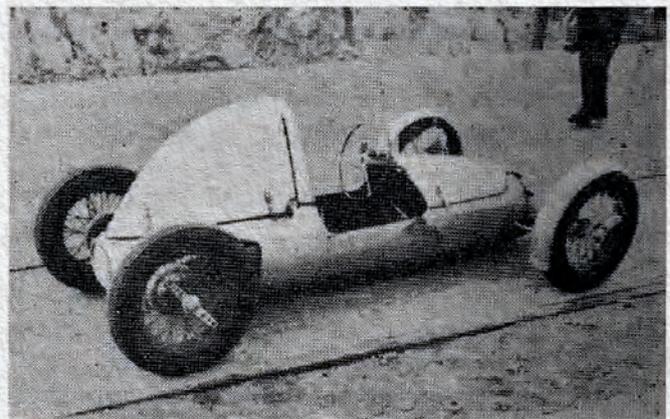
Así es como se salvaron algunas joyas mecánicas o permitieron ver rodar en la década de los 40 a coches de los años 30 e incluso 20, restringidas al máximo las importaciones y casi inexistentes las pruebas deportivas.

Santiago de Robert Rocamora, marqués de Robert, había dispuesto de este tipo de vehículos y a mediados de los 40 todavía tomaba parte en alguna de las pocas carreras convocadas a los mandos de un vetusto Bugatti. Este desfase le animó a construirse un pequeño bólido al estilo de los reglamentos internacionales para la Fórmula-III.

El motor elegido fue un Norton de 500 cc que aco- pló a un chasis artesanal, bautizándolo como P.S.A. (reconozco que ignoro el significado de estas tres iniciales) o como aparece en otros documentos con la marca Sanro (por la contracción de su nombre y



Santiago de Robert y su P.S.A. suben la Rabassada.



P.S.A. (o Sanro), al estilo de los Cooper ingleses.

apellido), aunque en ningún caso se trate de dos automóviles, modelos o unidades distintas. Para poder circular como un vehículo de *sport*, se le dotó de unos escuetos guardabarros delanteros y tenía preinstalación para un par de faros.

Su actuación más destacada fue en la Subida a la Rabassada de 1949 (recién acabado) donde logró victoria y récord de la categoría, terminando noveno de la clasificación general. Como anécdota hay que mencionar que participó en alguna carrera de *midgets*, donde su motor estaba bastante por debajo de los otros coches pero lo compensaba su agilidad, logrando honrosas clasificaciones.

En 1955 el marqués de Robert aparecía de nuevo en la Rabassada con otro vehículo de su creación, el S.R.R., iniciales cuyo significado si está claro. Se trataba de un biplaza *sport* con motor delantero B.M.W. de 750 cc y una carrocería de fina estampa, con el que marcó un nuevo récord en la categoría.

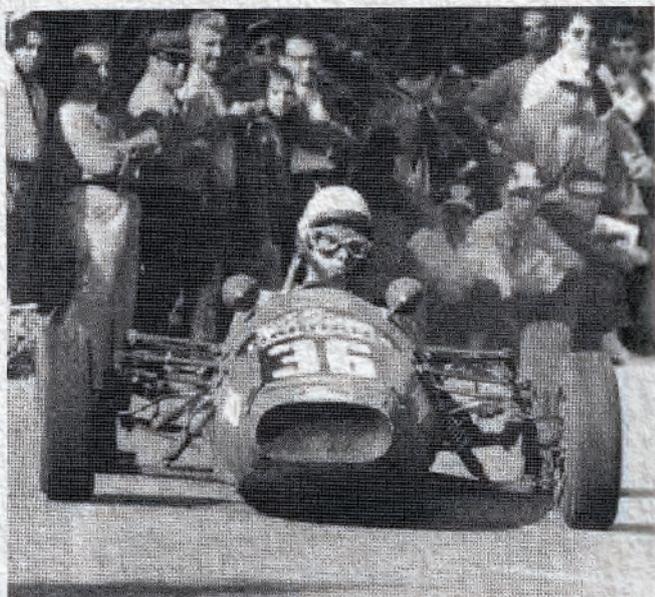
PÉREZ

Desconozco si los vehículos construidos por José Pérez Rodríguez (conocido en el ambiente como Pepe Pérez) ostentaron otro nombre o marca, aparte de la serie de *karts* creados en los comienzos de esta disciplina en nuestro país, los *Aspid*.

Al igual que asiduo participante en los *midgets* y pionero en el *karting*, lo fue de la Fórmula-IV debutando como constructor en esta especialidad con un coche de 250 cc realizado a lo largo de 1965-1966, si bien pronto pasó a pilotar esporádicamente los de la firma Tauro y regularmente los Tapias, firma a la que siguió fiel y cosechó numerosos éxitos.

POLTRA

Nacido tras ocho meses de trabajo (entre horas perdidas y días festivos) este vehículo de Fórmula-IV construido por Ramón Falgueras y un amigo (¿Juan Soldevilla?) debutaba en la categoría al más puro estilo *amateur*. Su chasis, de diseño propio y realizado sin ningún plano, era tubular, equipado con cuatro ruedas de Seat 600, diferencial, sin barras estabilizadoras y motor Bultaco. Su mayor *handicap* era un peso de 220 kilos (en seco), muy por encima del mínimo autorizado.



En manos de Ramón Falgueras y Juan Soldevilla, disputó varias pruebas a lo largo de 1968 y 1969 (Granollers '68, Zaragoza, Rabassada, Sant Feliu de Codines, Sant Bartomeu del Grau, Granollers '69...), ilustrándose tanto en circuito como en montaña.

En varios documentos y reportajes, aparece la marca del monoplaça como Poltre.

Muerta la categoría, ambos pilotos pertenecientes a la Escudería Osona, siguieron corriendo en los años '70 a bordo de sendos Authi Mini.

SELEX

La casualidad hizo que los dos artífices de estos monoplaças se conocieran como espectadores en el G.P. de Mónaco de 1965, donde entablaron una amistad que se consolidó a su vuelta a Barcelona.

Miguel Molons estaba vinculado al automovilismo deportivo desde la época de los *midgets* y los *karts*, habiendo reducido sus participaciones para dedicar más tiempo a la familia y su negocio de amortiguadores.

Jaime Xifré, que contaba por entonces con 23 años, era perito industrial y cursaba la carrera de ingeniería, a la par que trabajaba en una empresa de construcciones metálicas donde demostraba en el día a día sus conocimientos y valía. En sus ratos libres dibujaba planos de coches de competición, que hasta la fecha nunca había podido construir.

Dispuestos a rubricar su amistad con un proyecto compartido, nace el monoplaça Selex de



Primer y único Selex de F-IV en jornada de pruebas.

Fórmula-IV, un modelo que quedaría como ejemplar único y que sería el embrión de los futuros Artés Guepardo.

El chasis era de tipo tubular, con suspensión por ruedas independientes, doble trapecio trasero (con barra estabilizadora) y trapecio con bieleta inferior en las delanteras, equipado con llantas de aleación ligera de 12", transmisión por cadena y diferencial de origen Biscuter, modificado. La carrocería era de fibra de vidrio, muy bien ejecutada.

Para motorizar el conjunto se recurrió a un propulsor Ducati 250 cc, estimado en 30 CV de potencia, con caja de cinco velocidades. Sus medidas principales eran 1'85 (batalla) y 1'1 - 1'15 metros para la vía delantera y trasera.

El equipo ya tenía en mente la construcción de un bastidor monocasco, que tras su acuerdo con Artés de Arcos, acabó siendo el Guepardo. Tras colaborar con dicha empresa en el modelo biplaza Campeador y siendo los resultados del Guepardo algo escasos respecto a la competencia (el peso siempre resultó alto y la federación se resistía a aumentar el límite de cilindrada), se dio por concluida su asociación.

Consciente Selex de la inminente puesta en marcha de una Fórmula Nacional (también se le conocía como Fórmula-E), construyen un nuevo vehículo adaptado al reglamento de la F-III, con motor Renault, denominado Selex ST2 (por lo que el F-IV sería en realidad el ST1). Al equipo se unieron otros nombres, que darían días de gloria a Selex, comenzando por las 35 unidades del ST3, encuadrado ya en la F-1.430 de Seat, donde cosechó innumerables éxitos. El resto de la trayectoria de Selex, constructora de chasis hasta 1978, se escapa a los límites de esta historia.

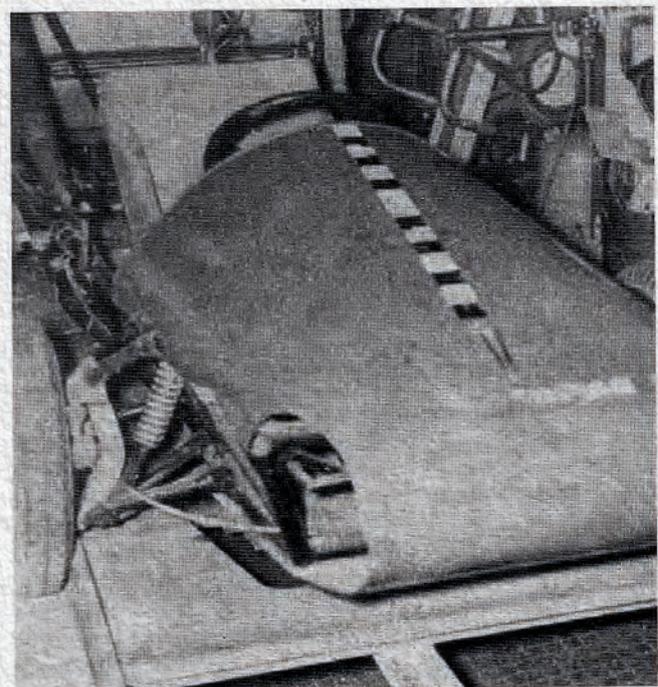
Afortunadamente, el Selex ST1 ha logrado sobrevivir hasta nuestros días y se conserva en la Colección Salvador Claret de Sils.

TAPIAS

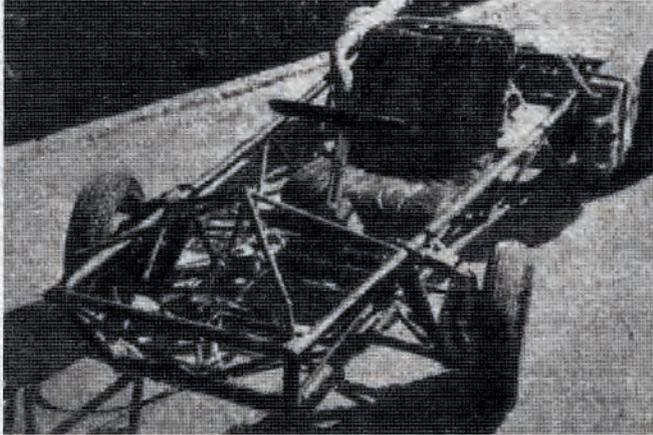
La afición sin límites de D. Miguel Tapias Tudó, mecánico de Terrasa y creador de gran número de *karts* bajo los nombres de Tapias y M.T.K., le llevó a concebir quizás el primero de los Fórmula-IV nacionales, inspirado en el francés Pradeau.

Con unas dimensiones muy reducidas (casi a mitad de camino entre un *kart* y un F-IV), incorporaba un motor Bultaco de 200 cc que desarrollaba 24 CV a 6.000 rpm, refrigerado por aire y con una compresión de 11:1, embrague de discos múltiples en baño de aceite, cuatro velocidades, diferencial de construcción propia con frenos de tambor a la salida de este. La suspensión delantera es por brazos oscilantes con barra estabilizadora y amortiguadores de efecto simple, mientras la trasera es de brazo único con semiejes rígidos, siendo las ruedas de origen Vespa con neumáticos Pirelli 4 x 18. Dirección de cremallera con amortiguador anti-vibraciones.

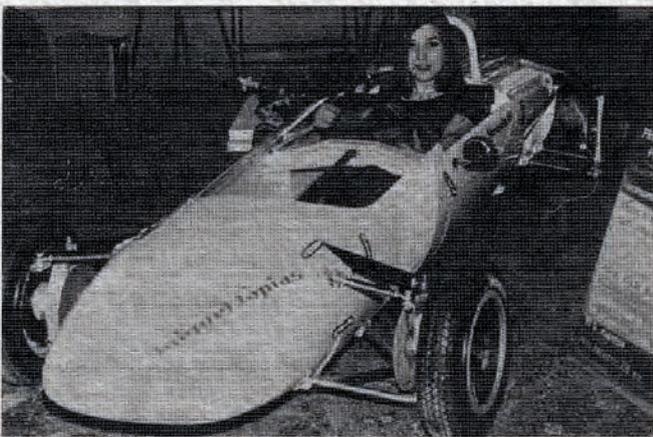
La escueta carrocería en fibra y sus limitadas dimensiones de 1'5 (batalla) y 1'05 (vía) metros, hicieron del Tapias MT1 un modelo único, ya que pronto se decidió la construcción de un nuevo modelo más competitivo. La dura batalla contra el peso,



Escueta carrozado para el Tapias MT1.



A medio camino entre un kart y un monoplaza de F-IV, esta era la parte mecánica del primer prototipo de Miguel Tapias.



Presentación en el VIII Salón del Automóvil de Barcelona (1966, primero tras la edición de 1935) del Tapias MT2.

hacia que el MT1 tan solo pesara 125 kg (sin carrocería) con una velocidad estimada de 150 km/h.

En el Sector Automóvil de la Feria de Muestras de Barcelona de 1966, Tapias presentaba su nuevo MT2, un monocasco en acero y aluminio con frenos de disco y motor Bultaco de 250 cc. Este modelo consiguió muy buenos resultados en cuantas pruebas disputó (tanto en carreras en cuesta como velocidad en circuito) alzándose con muchas victorias en manos de su constructor o del ex-kartista Pepe Pérez.

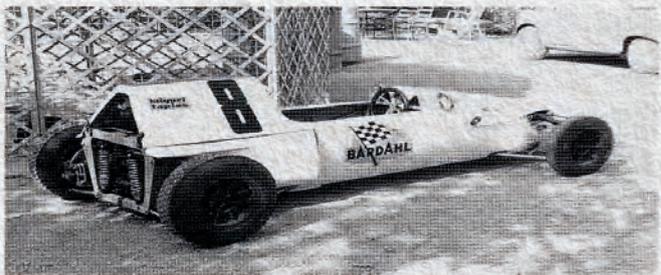
En 1967 se estrena el Tapias MT3, con nuevos refinamientos técnicos y una carrocería que incorporaba un capó motor más alto y proa más afilada. Los resultados no se hicieron esperar gracias a los pilotos de siempre y las incorporaciones en uno u otro momento de Jaime Valls, Pedro Coll, Jorge Fuentes (otro conocido *kartista*) y José Zamora. Sobre este vehículo, Miguel Tapias probó con resultados sorprendentes el motor Bultaco de 360 cc, que si bien no le permitía



El ex-kartista José Pérez se hizo con numerosas victorias a los mandos del MT2, como la del 21 de abril de 1968 en el Jarama.



Su propio constructor cosechó los mejores resultados para el Tapias MT3.



En la parte trasera del MT3 residían las mayores novedades del monoplaza.

participar en F-IV lo hacía como Fórmula Libre, obteniendo la tercera plaza en Sant Feliu de Codines, o el mejor registro en El Farrell, aunque no puede hablarse de victoria al no encuadrarse su inscripción en ninguno de los grupos admitidos.

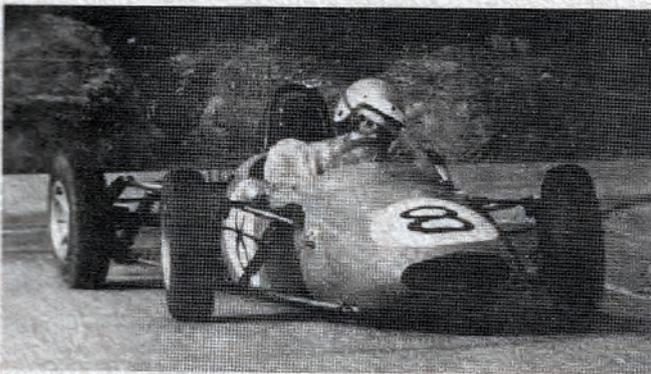
Alguno de estos vehículos siguieron evolucionando o modernizándose incluso en la primera parte de los años 70, pero no hubo nuevos modelos al decaer la categoría y desaparecer las pruebas de circuito. Miguel Tapias tomó nuevamente el rumbo del *karting*, ofreciendo a los aficionados material de calidad a un precio bastante inferior del importado, tanto con sus chasis M.T.K. como con los motores marca Arisco, que también equiparon ciertas motos.

TAURO

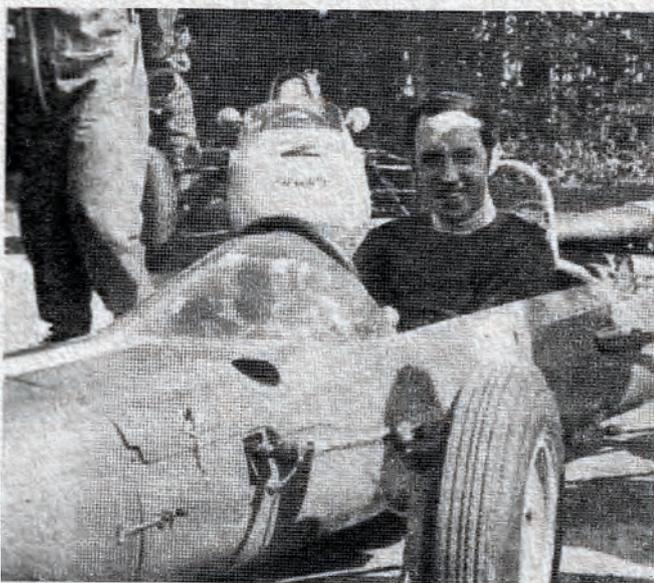
Otro monoplaza de Fórmula-IV que, a pesar de su limitadísima producción, consiguió algunos buenos resultados, constando en la prensa especializada de la época tanto con la marca Tauro como Taurus, aunque en el frontal del coche podía leerse perfectamente la primera de ellas.

Creado por Urgell, como evolución del F-IV que ostentaba por marca su apellido, disponía de diferencial, barras estabilizadoras y cuatro frenos de tambor de origen Seat 600, con lo que su peso se elevaba hasta los 200 kilos. El propulsor empleado, de 250 cc, era el usual Bultaco.

Pilotos de la marca encontramos al propio Ricardo Urgell, Luis Taure y dos grandes pilotos de kart, José



El Tauro se mostró como uno de los más eficaces F-IV



Tras un feliz Carlos Giró (Artés Guepardo-Ossa) por su victoria en Montjuic, podemos ver el Tauro-Bultaco del polifacético Jorge Fuentes, segundo clasificado. La prueba se celebró el cuatro de mayo de 1967, por suma de puntos en las dos carreras disputadas.

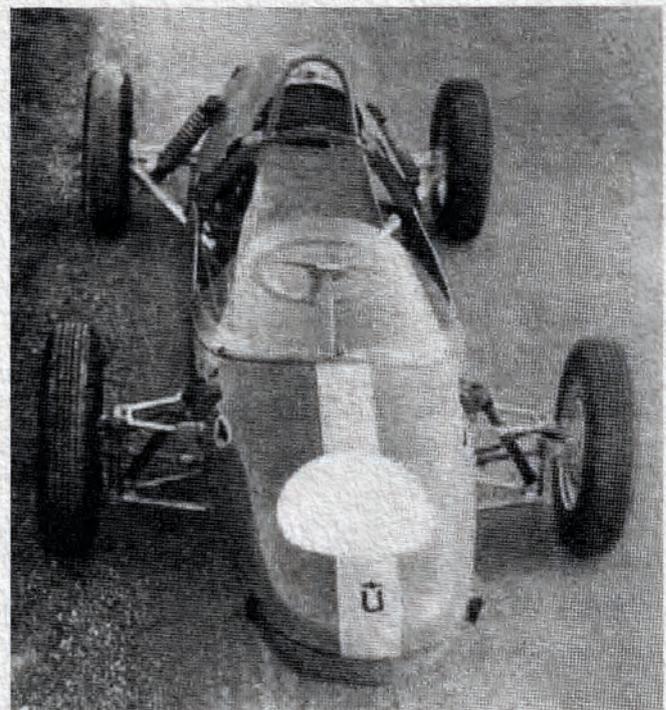
Pérez y Jorge Fuentes. Este último, tras rechazar seguir en el equipo Artés y declarar que el Guepardo tenía mala estabilidad y un motor poco potente (lo que no agradó precisamente al Sr. Artés), logró los mejores resultados para Tauro.

Como curiosidad hay que decir que por indicación suya se cortó el morro de la carrocería para facilitar la entrada de aire y se bajó la suspensión. Los amortiguadores eran de Bultaco Sherpa, y más concretamente de la moto de José M^a Cierco, que se montaban en el monoplaza para las carreras y se desmontaban una vez terminada la prueba para volver a la moto, que era usada como vehículo personal a lo largo de la semana. Eran otros tiempos...

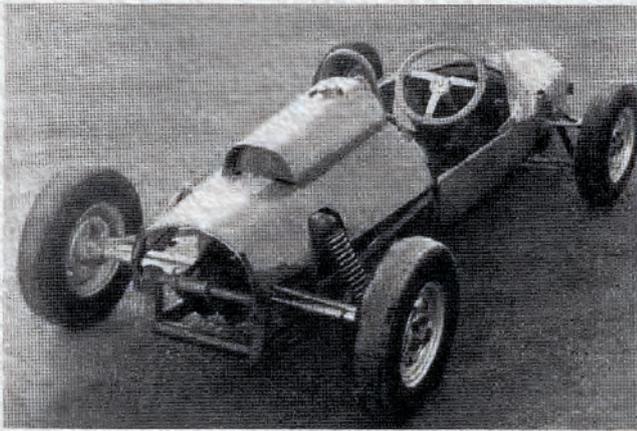
URGELL

Uno de los primeros Fórmula-IV que apareció en Cataluña fue el construido por D. Ricardo Urgell Martí, elaborado en 1965 con ayuda de su hijo.

Se partió de un chasis que había dado vida en otro tiempo a un pequeño biplaza, mezcla de monocasco y tubular, que pronto fue desestimado, optándose por un tubular más convencional con diseño simi-



El primer chasis Urgell podía definirse como mixto, tubular y monocasco.

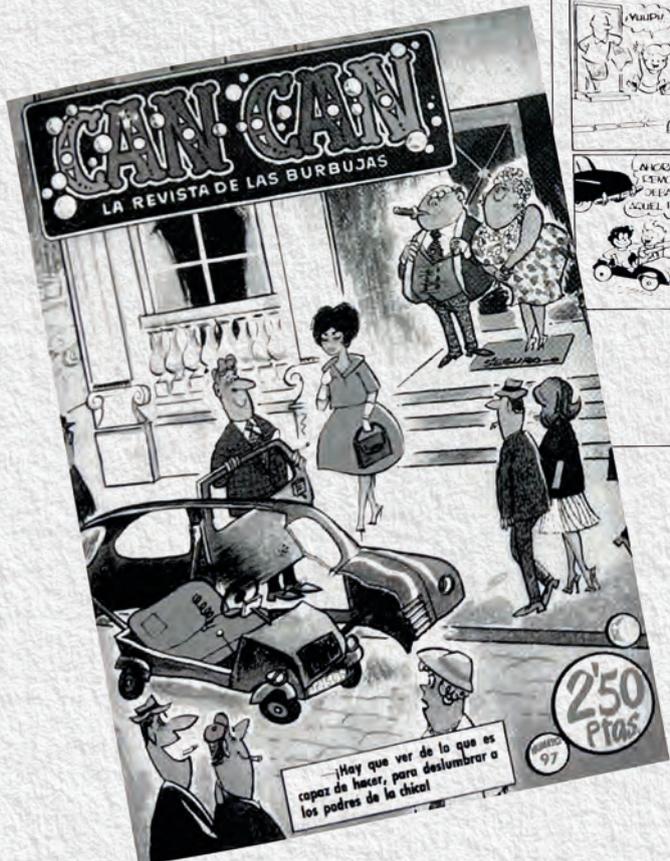


Las crónicas de la época definían al "Urgel" (con una sola "L") como poco sofisticado, pero barato.

lar al Brabham de la época. La suspensión por ruedas independientes con dobles trapecios y amortiguadores, llantas de 12" de chapa y diferencial de Biscuter modificado.

El motor es una vez más el Bultaco de 250 cc y las dimensiones son de 1'8 (batalla) y 1'1 metros (vía), con un peso de 148 kilos.

Su posible relación con Tauro ya ha quedado reflejada y sigue siendo para mi una incógnita.



HUMOR CON AMOR

Que los microcoches forman parte de la historia de España, creo que está fuera de toda duda, y que el humor de los españoles es algo especial, tampoco es ningún descubrimiento. Con estos dos ingredientes se han cocinado maravillas en una época en que había que cumplir con el dicho de *a mal tiempo, buena cara*. A pesar de que el español tiene un extraordinario sentido del ridículo, es capaz de reírse de si mismo (bueno, mejor si es del prójimo...) y de su condición, lo que ha dado como fruto un nutrido plantel de humoristas, cómicos, payasos, imitadores, chistosos y caricaturistas.

La historia de España puede estudiarse en fasciculadas enciclopedias, eruditos tratados o sesudos volúmenes, pero otra forma menos ortodoxa pero más amena para la mayoría de los mortales, es hacerlo a través de los relatos populares.

Nacido como cultura del pueblo, por el pueblo y para el pueblo, el entrañable *TBO* trataba con absoluta maestría las escenas de la vida cotidiana, desde 1917 hasta las reediciones de los años 90, mucho más allá de su pretensión de revista juvenil pues interesó a público de toda edad y condición. Con un extraordinario auge en los años 30, el nuevo régimen censuró su publicación y ni por esas dejó de salir a la calle, conociendo su época de esplendor en los años 50 y 60, casualmente los contemporáneos a los microcoches.

Joaquín Buigas fue editor y director del *TBO* hasta su muerte en 1963 y guionista desde 1944 de una de las mejores historietas cómicas, *La familia Ulises*. Marino Benejam fue su dibujante hasta 1971, en que prácticamente ciego, da el relevo a Blanco y Moreno, quienes ya pasaban a tinta sus dibujos a lápiz, realizados en plena enfermedad. Desde la muerte de Buigas, los guiones venían del talento de Carlos Bech, redactor jefe del medio.

La familia Ulises (a destacar que se le conoce por el nombre del padre y no por el apellido) está encabezada por D. Ulises Higuero, prototipo de español trabajador, familiar y con ciertas dotes de mando, pero a la vez ingenuo y bonachón, casado con Dña. Sinforosa, oronda, comodona y pesimista (antítesis

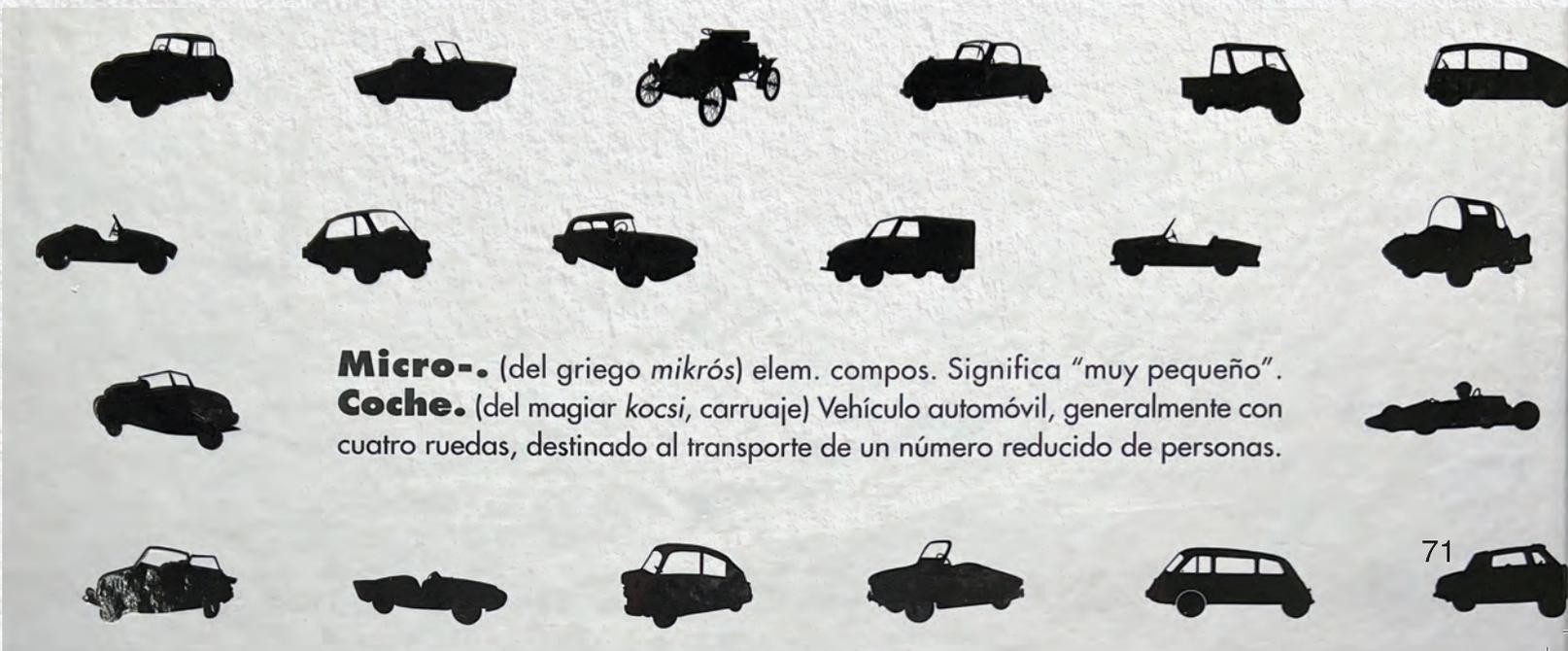
de Ulises), a quien siempre acompaña su madre, la abuela Dña. Filomena, pueblerina recalada en la gran ciudad y experta en darle figuradas "patadas" al diccionario.

Fruto del matrimonio son sus tres hijos, la rubita Lolín que es la mayor, en busca eterna de novio, y los dos menores (Policarpito y Mercedesitas) que junto al perro Tresky, se dedican a enrevesar más las aventuras. Una familia modelo y prototipo de posguerra, que no es ajena a microcoches (en una historietita se les ve a bordo de un Biscuter, pero no he podido localizarla), transportes en común, haigas e incluso gasógenos, aunque utilizan habitualmente un torpedo de principios de los 30, un "seis plazas con perro". Los vehículos que jalonan sus andanzas reflejan la historia de nuestro automovilismo nacional, con rigor y maestría.

Pero el caso de los Ulises no fue algo aislado en el universo del *TBO*, donde personajes cotidianos de ojos saltones y sombrero, viajaban a bordo de minúsculos monoplazas o biplazas (con rubia teñida a su lado), enfrentándose a un tráfico repleto de tranvías y enormes camiones o autobuses, compartiendo semáforo (sin complejos) con grandiosos modelos americanos, o subiéndose (bajo el brazo) el coche a casa. El propio Benejam (a veces con los seudónimos de Rino y Ferrer), el incomparable y hoy cotizado Ricardo Opisso (más identificado temporalmente con los *autociclos*), el tópico José Coll, Tur o Tínez.

Mención aparte merecen "Los grandes inventos del *TBO*", una sección ilustrada de ingeniosos, irrealizables en ocasiones, e inútiles aparatos y máquinas, en teoría destinados a hacer la vida más fácil y agradable. La sección más clásica del *TBO* (estuvo en cartel más de 40 años) la inició Nit, un perito mecánico obsesionado por solucionar los problemas cotidianos, que ya en los años 30 circuló por Barcelona en un pequeño automóvil diseñado y construido por él mismo.

En los años 50 Tínez se hizo cargo de la sección, e introdujo la figura del inventor, calvo y con pajarita, que acabó transformándose en el "profesor Franz de Copenhague" de los años 60,



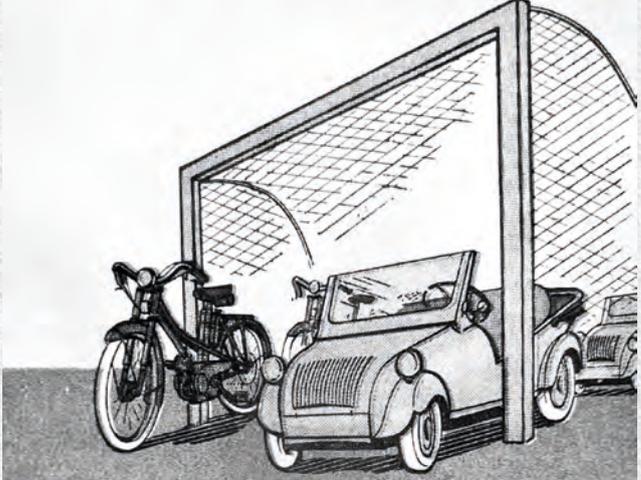
Micro-. (del griego *mikrós*) elem. compos. Significa "muy pequeño".
Coche. (del magiar *kocsi*, carruaje) Vehículo automóvil, generalmente con cuatro ruedas, destinado al transporte de un número reducido de personas.

donde interviene Sabatés, otro dibujante con formación técnica y mecánica. La gran popularidad de esta sección llegó a acuñar el dicho popular de ... *eso es un invento del TBO*, expresión que sin duda más de uno debió pronunciar al ver ciertos microcoches de origen hispano.

Con el tiempo, otros autores y editores introdujeron en sus historietas vehículos que podríamos calificar de microcoches (algunos incluso modelos reconocibles), al igual que otros humoristas gráficos en sus chistes y tiras cortas. A todos ellos mi reconocimiento y gratitud por haber plasmado de forma inocente o sarcástica, toda una época de nuestra reciente historia.

La gran pantalla también ilustró el ir y venir de pequeños vehículos motorizados, y aparte de verlos en innumerables películas sin papel de protagonistas (espontáneos extras circulatorios), adquirieron importancia destacada en largometrajes como *¡Al fin solos!* o *La vida por delante* (en ambos un Biscuter), la ya mencionada de *El cochecito*, *La boda era a las 12* y *Los tramposos* (P.T.V.) o la más reciente *El milagro de P. Tinto* (Javier Fesser) con un Goggomobil dotado incluso de girógrafo, al que acompañan un Trimak que acaba macabramente transformado y un Seat 600 descapotable de aspecto liliputiense. Dirigida por David Trueba (2002), *Obra maestra* en su comienzo deja ver algunos modelos de Biscuter, Isetta y Goggomobil. En *La gran aventura de Mortadelo y Filemón* (Fesser, 2003), aparece un Kapi Jip.

Historias de amor y desamor, como las postales de carácter infantil, que escribían y recibían recíprocamente padres e hijos en fechas señaladas, o jóvenes parejas en el inicio de su relación, teniendo al carismático Biscuter como telón de fondo de una época conformista, en que las cosas no eran ni buenas ni malas, simplemente sucedían.



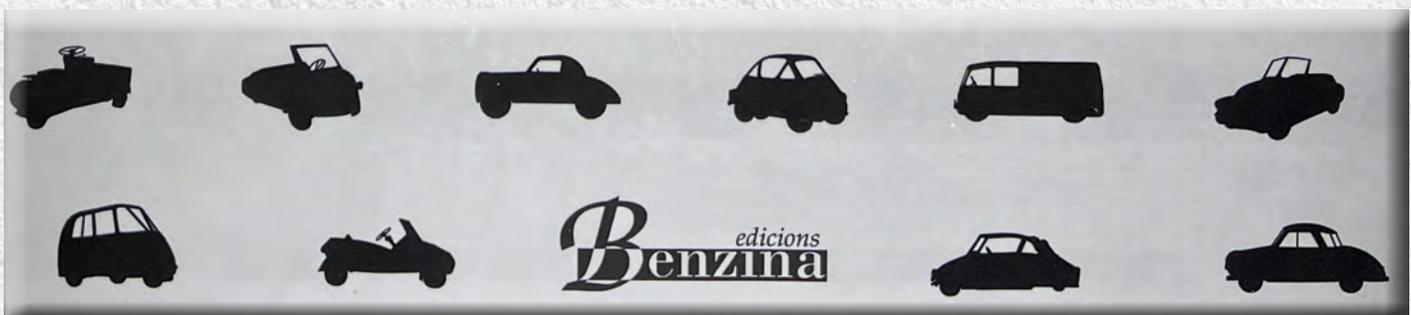
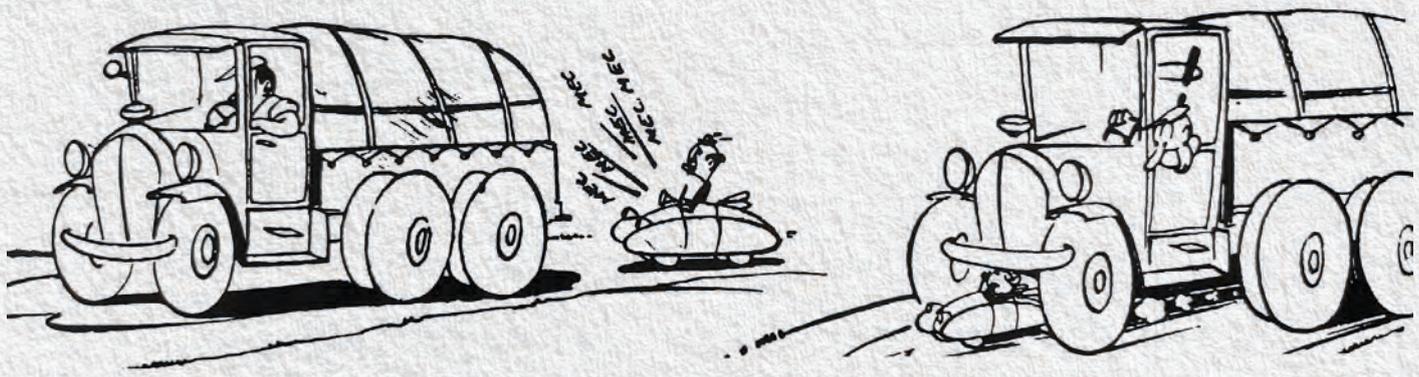
TOME PARTE GRATIS
en el
GRAN CONCURSO DE

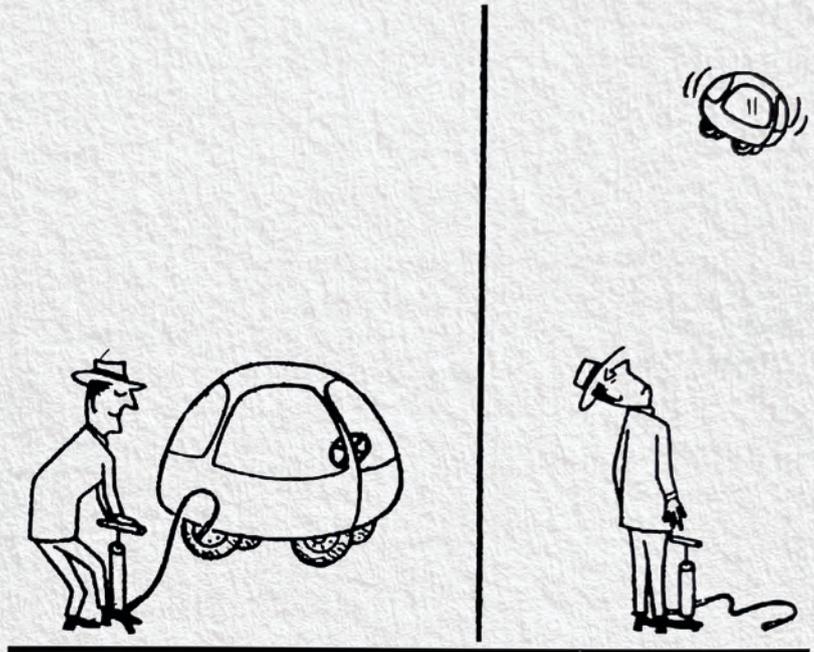
★ ★ ★

GABARDINAS DE LAS ESTRELLAS

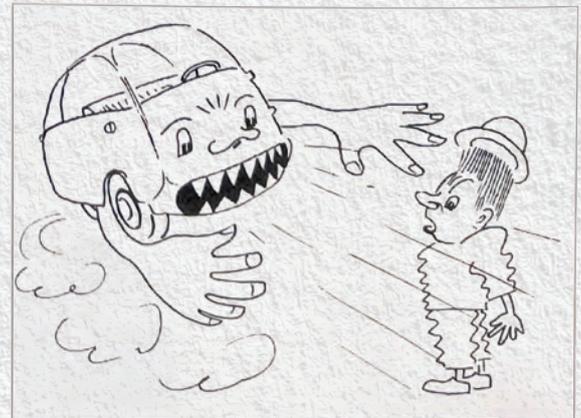
5 MOBYLETTES - 5 BISCUETERS

★ ★ ★ **35 GABARDINAS** ★ ★ ★





Messerschmitt, sol y txapela, parecían promocionar su anunciada fabricación en Asia.



Quan cada instant del viatge esdevé un record

Kariba Gamon **autocars**

973 75 00 90
www.autocarsgamon.com

MONTSERRATINA VIII

Museu de la Colònia Sedó d'Esparreguera
MNACTEC

3 OCTUBRE 2021

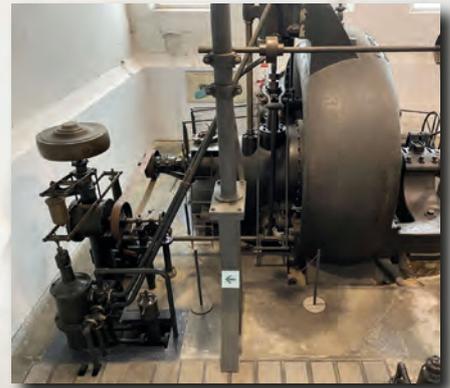


Secció Classics Pallars



2021

Organitza: Club de Vehicles Històrics de Lleida



CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

VIII SORTIDA MONTSERRATINA

3 d'octubre de 2021(no competitiva)

El Club de Vehicles Històrics de Lleida como cada año realizo la Salida a Montserrat o alrededores , este ha sido la VIII MONTSERRATINA

Nuestros clàssicos se desplazaron por caminos y carreteras comarcales atractivas por los alrededores de Montserrat haciendo las delicias de conductores i acompañantes.

Como siempre se organizan visitas culturales, gastronomicas interesantes y este año la realizamos en **LA COLONIA SEDÓ DE ESPARRAGUERA**

MUSEO DE LA COLONIA SEDÓ DE ESPARRAGUERA

A los pies del Llobregat, casi tocando a Esparreguera, se alza uno de los principales testigos de la historia industrial de Cataluña: la Colonia Sedó. La gran turbina de 1.400 CV es uno de los grandes atractivos del recinto, una máquina de hierro fundido que fue la más grande y potente de España y una de las más espectaculares de Europa. Actualmente ya no recibe agua, sino que se ha convertido en un objeto histórico del museo que recoge la historia de la colonia

El año 1846 fue inaugurada por Miquel Puig y Catasús la primera fábrica textil con el nombre de Can Brochetas. En la colonia se hizo el primer puente entre los municipios de Esparreguera y Olesa de Montserrat, el cual duró una semana. Posteriormente se construyó el puente de la Palanca, que sustituyó una antigua barcaza que atravesaba el río. Durante la Guerra Civil este puente colgante fue el único que comunicaba las dos poblaciones.

La construcción de viviendas para los trabajadores, ampliará la fábrica y proyectará diferentes obras de desarrollo y crecimiento con Antoni Sedó y Pàmies, culminará el proceso de crecimiento y formación de la colonia industrial que llevará su nombre, lo que desarrollará todo el proceso de producción textil (hilados, tejidos y acabados) y lo que especializará la empresa en la fabricación de tejidos de algodón de pana. Llegó a ser la colonia textil más grande de Cataluña y de España, y el icono de las colonias del Llobregat. En el momento de máximo esplendor trabajaban 2.000 personas. la grave crisis del sector textil culminará en 1980 con el cierre de la fábrica

Actualmente la Colonia Sedó ha convertido en un importante polígono industrial donde tienen cabida diferentes empresas, unas 50.

el Museo de la Colonia Sedó, que forma parte del Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña. Actualmente en la sala de la turbina se muestra la maqueta de la colonia donde se presenta su historia mediante un montaje de luz y sonido. Dentro del tubo de conducción del agua se proyecta un audiovisual en tres dimensiones. La visita se completa con una explicación del sistema energético que incluye el sótano de la primera turbina.

Después de la visita guiada y hacer numerosas fotos, terminamos el día con la comida de los participantes en COLLBATÓ, a los pies de MONTSERRAT.

Maria Jesùs







**SANTES & SANTES
MASSES & MASSES**

**ASSEGURANCES I
SERVEIS JURIDICS**



**ASSEGURANÇA
SANITÀRIA PRIVADA**



**ASSEGURANÇA
DEL SEU VEHICLE**

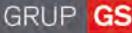


**ASSEGURANÇA
DE LA SEVA LLAR**

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.

Av. de les Gamgues, 42 | 25001 Lleida | 973 218 270

Contacti amb nosaltres: ss@grupgs.com





**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€, o 50 km per a reparacions superiors a 1.200€.
- Control de qualitat preentrega
- Garantia de per vida en pintura
- Revisió de seguretat gratuïta
- Vehicle de substitució gratuït i de qualitat.
- 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



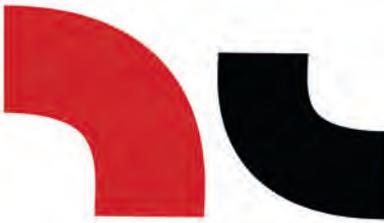
C/ Francesc Arpells, 17 Polígon macanovà, Lleida

973 203 490 618 834 456

Contacti amb nosaltres gxs@grupgs.com

www.grupgs.com





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

FINQUES A D S E R

HISTÒRIA DELS LOGOTIPS I DE LAS MARQUES DE COTXES

La història dels logotips i de les marques de cotxes arriba al seu final. Sens dubte podríem estar generant més articles fins que les històries o les marques s'esgotin, però tenim moltes històries que contar-vos. Històries que parlaran dels vostres cotxes i històries que relacionarem amb el nostre negoci, la planxa i pintura :D.

Però sense més preàmbuls, començarem a explicar què hi ha darrera de les següents marques:

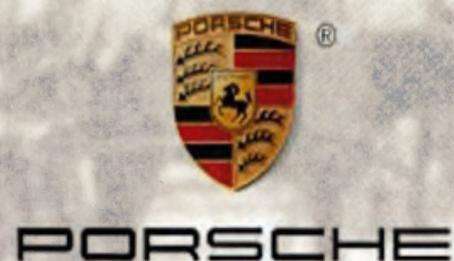
VOLKSWAGEN

ens hem de remuntar a l'any 1933, quan Hitler va decidir que cada alemany havia de tenir un cotxe. Per això, Volkswagen vol dir "automòbil del poble". Havia de tenir capacitat per dur a 5 persones i que costés 1000 marcs, a més d'un consum de 1.7l ... Així que, va parlar amb Ferdinand Porsche i es va fabricar el primer Volkswagen V1, per després donar pas al VW30 o més comunament conegut com el escarabat (Beetle). El primer logo va ser dissenyat amb aspes als costats simbolitzant l'esvàstica, però a poc a poc va anar desapareixent fins a donar lloc al que coneixem avui dia.



PORSCHE

a que esmentem a Ferdinand Porsche, a part del disseny del primer Beetle, va crear la seva pròpia marca amb el llançament del model 356. El cavall de Porsche és molt similar al de Ferrari, però també incorpora escuts superposats de la ciutat Stuttgart, amb franges vermelles i negres, a més d'astes de cérvol. Com a curiositat, s'explica que el primer disseny el va fer Ferri (un dels que van treballar en el primer model) sobre un tovalló de paper, per a més tard lliurar a un dissenyador.



BMW

La marca de BMW per les seves sigles vol dir Bayerische Motoren Werke, que en espanyol significa "fàbrica bavaresa de motors". La major curiositat d'aquesta marca rau en el seu logotip, ja que van començar com a fabricants d'avions i per això el seu logotip representa la bandera de l'Estat Lliure de Baviera (simbolitzava una hèlix en moviment sobre un cel blau). Els seus 2 primers models van ser el 327 i el 328



AUDI

Un dels logotips que més transformació ha realitzat són els de la marca AUDI. De fet, la marca s'anava a cridar Horch, però dit nom ja era al mercat i va haver de canviar-lo. Curiosament, uns anys després Audi va acabar unint-se amb Horch, a més de DKW i Wanderer per crear el grup Acte Union. Però com el mercat va anar evolucionant, novament van haver de separar-se i cadascuna es va quedar amb un mercat, així que Audi es va quedar amb un bon tros del pastís, així com Horch. Tots aquests vaivens es van reflectir en el logotip de la marca, fins que es van quedar finalment en els quatre cercles que són els que segueixen utilitzant avui dia.



MERCEDES

Per finalitzar, la marca Mercedes, que moltes persones solen confondre amb el símbol de la pau, en realitat va ser un segell que l'enginyer Daimler va utilitzar per marcar la instantània de les instal·lacions de la seva marca i així evidenciar que d'allà sortiria la prosperitat del seu família. Les tres puntes simbolitzen el domini per terra, mar i aire i més tard es va unir la corona de llorens, que va ser modificant-se fins quedar-se de nou com la seva forma original, però amb el cercol.



ALFA ROMEO

Alfa Romeo nació en Italia. ALFA en realidad es un acrónimo de Anónima Lombarda Fabbrica Automobili. Fue más tarde cuando se incorporó la palabra Romeo ya que Nicola Romeo compró una parte de la compañía y la utilizó para la fabricación de armas, aproximadamente para el año 1916. Más tarde, se volvió a retomar la compañía para la fabricación de automóviles. Como detalle, el logotipo fue una inspiración de la cruz de Milan y el escudo de armas de una familia noble. Si bien es cierto que no hay un consenso sobre la representación de la serpiente que está comiéndose el hombre, una posibilidad es que represente la victoria de los cristianos sobre los musulmanes durante las cruzadas medievales ...



CITROËN

La marca Citroen tiene su origen en los engranajes en forma de Chevron, ya que su fundador André Citroën se dio cuenta de que podía ser un negocio super rentable y la verdad es que el éxito fue rotundo ya que, se dice que llegar incluso a fabricar piezas para el famoso Titanic.

El logotipo hace referencia a este tipo de engranajes y como curiosidad, hubo una época en que en el logotipo incluyeron un cisne haciendo referencia a unos motores flotantes que fabricaron. Este cambio sólo duró unos 2 años.



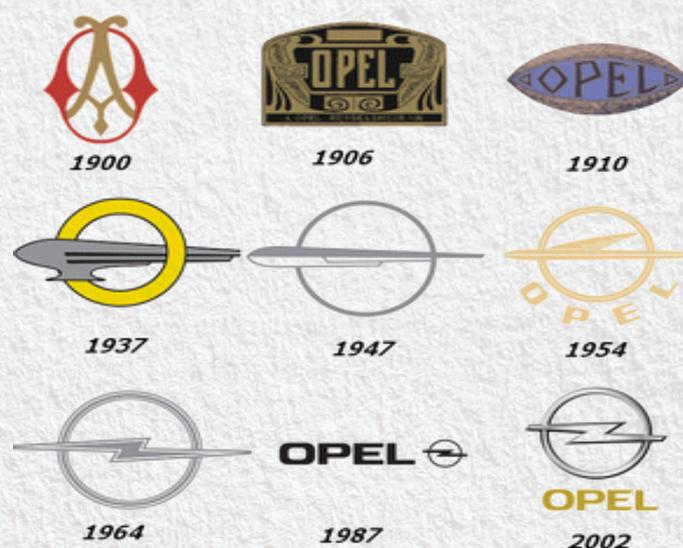
FERRARI

La primera vez que se pintó el caballo de Ferrari fue en un lateral de un avión en la primera guerra mundial. El heroico aviador que utilizó dicho caballo murió en una de las batallas y en honor a él, su madre que conoció a Enzo Ferrari, decidió que se utilizara este símbolo que les diera buena suerte. Y así fue, porque la primera vez que utilizaron dicho caballo en las carreras de coches, Ferrari ganó. El origen no está del todo claro, pero es posible que el caballo fuera porque los nobles que crearon el logotipo tenían muchos caballos en sus fincas y el amarillo por uno de los colores de la bandera de Módena, el lugar donde nació Enzo.



OPEL

Opel comenzó fabricando máquinas de coser. Y el logotipo inicial era una A y una O, por su fundador, Adam Opel. Más tarde empezaron a fabricar bicicletas y en su logotipo se podía leer «Victoria Blitz» que es «El rayo de la victoria» y de ahí probablemente sacaron la idea del rayo que fue transformándose hasta lo que conocemos hoy día. Como curiosidad, hubo un tiempo en que incorporaron un zeppelin porque era un símbolo de progreso e innovación.



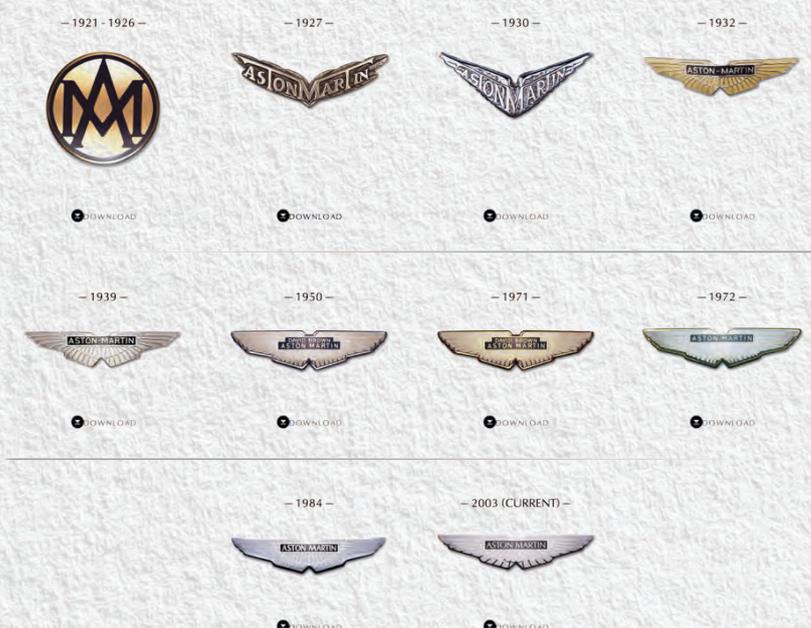
PEUGEOT

La fábrica de Peugeot fue muy diversa desde el principio. Desde un molino de grano hasta una tintorería. Fueron los hijos de Jean Jacques Peugeot los que convirtieron los molinos en fábrica de acero y se pasó a llamar «Peugeot Hermanos». El logotipo inicialmente era un león sobre una flecha, porque los materiales que fabricaban eran fuertes, flexibles y rápidos como el animal mencionado. El logotipo fue adoptando diversas formas, pero no perdió en ningún momento el león que tan buena imagen los creó.



ASTON MARTIN

Si bé molts coneixen aquesta marca per les pel·lícules de l'agent 007, aquesta marca va néixer creant cotxes de carreres. Més tard, els seus fundadors (Lionel Martin i Robert Bamford) volien una mica més sofisticat, per això es van posar mans a l'obra i van crear el que es convertiria en una de les marques més prestigioses del món, l'Aston Martin. Com a curiositat del logotip, diuen que les ales no són com un símbol de velocitat, sinó una variant del logotip original que estava basat en un escarabat egipci, el qual el seu dissenyador original va voler plasmar. història logo aston martin.



CADILLAC

Aquesta marca va ser fundada el 1902. El seu nom és a causa del seu fundador Antoine de la Mothe Cadillac a la ciutat de Detroit. Hi ha nombroses llegendes sobre el logo, com per exemple que Cristòfor Colom va dissenyar el mateix en el seu descobriment de les Amèriques. Tambien s'especulava sobre si Antoine de la Mothe Cadillac era el seu nom real o simplement l'hi va canviar durant la guerra per semblar que pertanyia a l'aristocràcia francesa. Però la majoria d'especialistes concorden que va ser simplement el seu fundador el que va decidir crear aquest logotip en crear la companyia. Tant els motius estan agrupats com si d'una formació heràldica es tractés, així com els colors també emulen i recorden aquesta formació.



HONDA

La fàbrica de Peugeot fue muy diversa desde Soichiro Honda va ser el fundador de la marca a 1948, una època molt dura per a la indústria automobilística atès que gairebé totes les companyies s'havien centrat en el muntatge de vehicles militars per a la II guerra mundial. Però tot i així aviat es va convertir en un dels majors fabricants al Japó. La millor basa és que eren barats i indispensables i la relació qualitat preu va fer que es fessin aviat amb una fama a nivell mundial també. Avui en dia, Honda és un símbol d'innovació, tecnologia, magnificència, confiança i durabilitat, que és just el que volien transmetre amb el seu logotip que ha canviat en la versió de moto, però no gaire en la de cotxe.



SEAT

Fem una ullada al melic d'Espanya, la marca que va néixer just aquí. I és que SEAT es va fundar l'any 1950 gràcies als bancs espanyols i la marca FIAT. El primer model que va treure ser un 1400 amb llicència FIAT i molt similar al model italià. Més tard van treure el model per tots conegut que és el 600. Quant al logotip, al principi van crear un de molt a l'estil americà amb ales i en forma de V. Més tard, va ser imitant l'estil de FIAT amb lloers voltants i en el moment en què se separa de FIAT (anys 80) comença a modernitzar-se i fer-se més minimalista amb la fusió de VOLKSWAGEN, que és la situació dels nostres dies.



SUBARU

Sabem que Subaru és un fabricant d'automòbils japonesos, però també és subsidiària de FHI que es dediquen a l'aeronàutica japonesa des de la II guerra mundial. El seu nom significa "Les Plèiades" i pel que sembla el significat de les estrelles que componen el logotip fan referència a aquesta constel·lació. La constel·lació Les Plèiades la coneixem més comunament com la constel·lació de Taure, d'aquí les seves estrelles que encara que consti de més de 6, pel que sembla 6 són les que fan punta per formar-la.



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

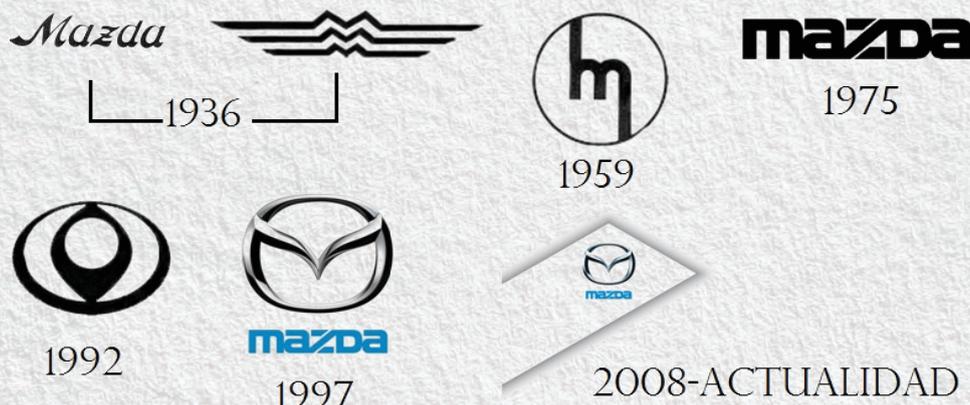
FORD

A tot al que li agradi el món de l'automoció, segur que li sona el nom Henry Ford. I no només perquè el seu cognom porta el nom d'una de les marques més conegudes d'aquests últims temps, sinó perquè és també el pare de les cadenes de producció modernes. Va tenir frases molt mítiques per al món dels negocis també i que se li atribueixen com ara: "Qualitat significa fer el correcte quan ningú està mirant". I si mirem el seu primer logotip és molt senzill a causa de que es va començar a utilitzar per a les targetes de visita. Era com una signatura, que li donava imatge i sofisticació. Més tard, es va afegir un escut bastant semblant al que hi ha actualment, però temporalment van provar amb un logotip amb ales, per donar una imatge de més velocitat, lleugeresa, etc ... Però no va durar massa perquè Henry no li agradava aquest estil.



MAZDA

Mazda Motor Manufacturer. Així és com van començar els asiàtics que van atribuir aquest nom a un déu de la saviesa (Ahura Mazda). I van començar amb la triple M sense gaire més història que la d'aquest déu i un dibuix que recordava una mica a l'emblema d'Hiroshima, que és on va néixer aquesta marca. Més tard van canviar el logotip per un rombe circumscribit en un oval, però va caldre fer un canvi donat la gran semblança amb el logotip de Renault. Finalment van decidir introduir l'au que podem apreciar en el logotip actual, emulant com si estigués volant.



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:

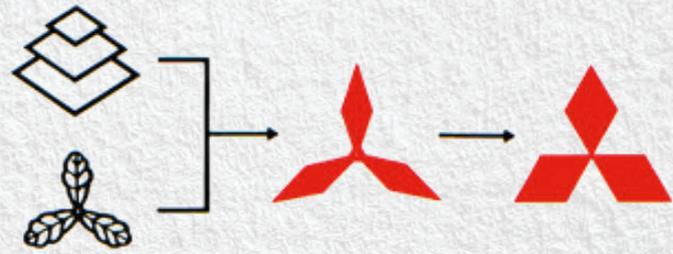
 Associació de la Festa
Moros i Cristians de Lleida
www.miclleida.org
miclleida@miclleida.org

FESTA DE MOROS I CRISTIANS LLEIDA



MITSUBISHI

El nom de la companyia és una adaptació "europea", atès que en realitat és una fusió de les paraules Mitsu + Hishi, però en japonès quan hi ha una h enmig de 2 paraules, es pronuncia com una b. És la fusió de dues famílies i encara que hi ha opinions que indiquen que el logotip són les hèlixs d'un vaixell, en realitat el significat del nom és 3 castanyes d'aigua triangulars ... Esperem que al Japó tingui un significat més profund, perquè a Europa una castanya és una cosa molt dolenta.



RENAULT

Louis Renault va fundar aquesta companyia per a l'any 1900. Per això el seu logotip inicial era una L amb una R, fent mirall. Més tard, van canviar el logotip per uns engranatges de cotxe, sent més explícit el camí que marcarien, però la primera guerra mundial va fer que tornessin a canviar i van canviar aquests engranatges per un tanc. El logotip que coneixem actualment es va incorporar el 1925 per reflectir força i consistència en la marca.



TOYOTA

El significat dels noms de les marques de cotxes a Japó és molt particular. Si abans parlàvem de castanyes, ara amb Toyota, parlem de "camps abundants". Toyoda era el cognom del seu fundador i va canviar la d per una t perquè no es relacionessin els camps amb la marca. Curiosament el logotip següent es va realitzar a través d'un concurs, a què es va incorporar el vermell i es va afermar la marca com Toyota, en lloc de Toyoda. El que coneixem avui està compost per 2 el·lipses centrals que formen la T de toyota i juntament amb la tercera el·lipse la marca parla sobre el producte, el cor del client i l'abast de la companyia global.



LANCIA

Lancia es una marca de automoci3n italiana que forma parte del grupo Stellantis. Se especializa en la serie de autom3viles de pasajeros premium Ypsilon, un supermini de cinco puertas. Anteriormente, la empresa se dedicaba a la producci3n de coches deportivos de rally. Adem1s, se inaugur3 dos veces: en 1906, cuando se fundaron Vincenzo Lancia y Claudio Fogolin, y en 2007, cuando se reorganiz3 el trabajo de su empresa matriz, Fiat. La primera vez que la empresa se denomin3 Lancia & C. Fabbrica Automobili, la segunda, Lancia Automobiles SpA. Su oficina central todav1a se encuentra en Tur1n.

Los fundadores de la empresa eran dos amigos del corredor: Vincenzo Lancia y Claudio Fogolin. Produjeron su primer autom3vil bajo la marca Lancia en 1907. Era el Tipo 51, m1s tarde rebautizado como Alfa. Ten1a un motor de 4 cilindros con 28 caballos de fuerza. En 1910, sus piezas fueron enviadas a Estados Unidos, donde fueron ensambladas desde cero, lanzando el auto SGV. Luego, la compa1a italiana obtuvo su primer cam3n: Jota (en 1915)..

En 1937, Vincenzo Lancia muri3 y su esposa e hijo asumieron la direcci3n de la empresa. Adele Miglietti Lancia y Gianni Lancia ofrecieron el puesto de ingeniero Vittorio Jano, que ya era conocido en los c1rculos profesionales por sus proyectos, incluidos Alfa Romeo y los exitosos deportivos de las series 6C, P2 y P3. En 1955, la direcci3n pas3 a Carlo Pesenti, y en 1969 la empresa se incorpor3 a la empresa Fiat y se convirti3 en su filial.

Despu3s de 1990, las ventas de autom3viles se desplomaron y la empresa matriz cambi3 la gama de Lancia comprando una participaci3n en Chrysler. Entonces decidi3 combinar y actualizar productos para aumentar la demanda en el mercado europeo. La entidad legal actual de Lancia se incorpor3 en enero de 2007 cuando Fiat reorganiz3 su negocio. Pero nada ayud3: el nivel de ventas sigui3 cayendo, por lo que en 2015 la preocupaci3n se neg3 a vender Chrysler bajo la marca Lancia. Se centr3 en el modelo Ypsilon, que encontr3 una demanda generalizada en Italia. Este autom3vil se convirti3 en el autom3vil m1s vendido en 2019.

Tras la fusi3n con el grupo Stellantis, la marca italiana, junto con las filiales Alfa Romeo y DS Automobiles, dise1a nuevos coches premium. Su lanzamiento est1 programado para el a1o 2024. Se espera que vuelvan a lucir el escudo personal de Lancia. En total, la compa1a, reconocida por su legado de rally e innovaci3n t3cnica, tiene seis logotipos..



1906-1911



1911-1929



1929-1957



1957-1974



1974-2007



2007-PRESENTE



Un emblema lacónico en forma de inscripción pertenece a este período. Era una placa de cobre o latón con el nombre del fabricante. Contenía texto escrito a mano en cursiva y estaba colocado en la rejilla del radiador. Las letras estaban adornadas, con rizos rizados que se mezclan armoniosamente con el subrayado y el medio arco superior. El color principal del logo es amarillo.



1911 – 1929

A petición de Vincenzo Lancia, el artista y diseñador italiano Carlo Biscaretti di Ruffia se hizo cargo del desarrollo del logotipo real. Como resultado, presentó seis bocetos para elegir. Al fundador de la marca le gustó la opción con llanta redonda o con volante dividido por una cruz en cuatro partes. En su fondo había una bandera con un asta hecha de una lanza afilada y con una inscripción dorada «Lancia» sobre una tela azul. El hecho es que el nombre de la empresa en la traducción significa «lanza». También había un estrangulador manual en el lado derecho de la figura. La fuente constaba de letras alargadas con finas serifas. En «L» era grande y enganchado. Este emblema apareció por primera vez en el Gamma 20 HP.



1929 – 1957

La  flor de
VIMBODI

En 1929, el sello con la bandera, la lanza y el estrangulador estaba encerrado en un escudo, una figura geométrica llamada «triángulo reuleaux». Esta versión fue también uno de los seis bocetos propuestos por Carlo Biscaretti di Ruffia. De esta forma, el icono se ha vuelto mucho más sólido y presentable. El escudo, como la bandera, estaba pintado de azul. Además, recibió un marco que consta de delgadas líneas dobles. Aunque este emblema se utilizó por primera vez en 1929 en el Dikappa, no se utilizó de forma permanente hasta 1936 en los coches Aprilia.



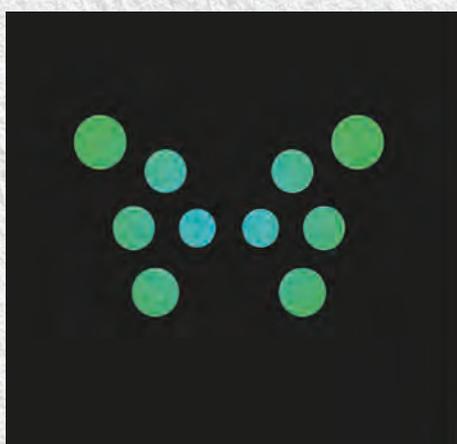
1957 – 1974

Desde 1957, Lancia comenzó a equipar sus automóviles con una rejilla horizontal de ancho completo. Por lo tanto, el aspecto transformado requería un logotipo mejorado. Se ha sustituido por una versión tridimensional calada en metal cromado y se ha desplazado un poco más hacia la rejilla. Los diseñadores pintaron el volante y el escudo en plateado, agregando sombras y reflejos. También modernizaron la rueda eliminando la división cruciforme en cuatro partes. El único detalle reconocible era la bandera en la lanza con el nombre de la marca: como antes, era azul. Por primera vez, un logotipo de este tipo brilló en los modelos de Flaminia.



1974 – 2007

Los desarrolladores cambiaron el emblema a pedido de Umberto Agnelli y lo devolvieron al color plateado-blanco-azul, así como al uniforme de 1929. Pero también hubo diferencias. Por ejemplo, los diseñadores unificaron la bandera y la lanza, haciéndola parecer un poste recto. Además, quitaron el acelerador del lado derecho, quitaron el bisel ancho del panel y cambiaron el color a azul con un degradado. Las letras también se han cambiado, por lo que en lugar de una tipografía alargada con serifas afiladas, hay una tipografía clásica con letras poco espaciadas. El marco del escudo permanece cromado. De esta forma, el emblema debutó en el automóvil Delta.



 **federòptics**
 Bellera
 Vallcalent, 28
 25006 · Lleida
 Tel. 973 27 45 45

bellera@federopticos.com

El logotipo real se presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra. Su autor es el estudio Robilant Associati. Los diseñadores reemplazaron el viejo volante por uno moderno de estilo cromado con dos puntas afiladas en la parte superior e inferior que apuntan hacia el centro. Otro cambio afectó a la bandera y la lanza: fueron eliminados por los desarrolladores. De las versiones anteriores, solo quedaba el escudo azul tradicional y los bordes cromados.



2007 – presente

La idea de decorar el logo con una bandera en una lanza apareció de inmediato, porque el apellido del fundador, Vincenzo Lancia, se traduce exactamente como "lanza". No solo está en la versión moderna, en el resto está presente en varias modificaciones.





ilerda
autoescola

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

**C. ACADEMIA, 26
TELF: 973 268 448
PASSEIG DE RONDA, 97
TELF: 973 270 333
LLEIDA**

**info@autoescolailerda.cat
www.autoescolailerda.cat**





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




la SORTIDA del Club en fotos

SORTIDA - a ROSSELLÓ









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

La increíble historia de la Vespa cumple 75 años

Hoy una moto puede ser sinónimo de libertad, de evitar atascos y retenciones, de consumir menos combustible o de simple disfrute del buen tiempo. Sin embargo, hace más de siete décadas y en los años posteriores fue algo aún más importante: la opción de desplazarse de un sitio a otro, cuando hasta ese momento, en muchos casos, sólo había sido un privilegio reservado a unos pocos. Esta es la increíble historia de la Vespa, que cumple 75 años, y que estableció las bases de la movilidad para muchas generaciones.



Asimismo, como la Vespa pronto pasó a ser 'algo más' que un vehículo. Todos los estratos sociales apreciaron sus ventajas, así como las bondades de un diseño que empezó siendo totalmente industrial y acabó convirtiéndose en un hito, en todo un estilo de vida y 'look'. Pero además, la propia firma comercial -dentro del Grupo Piaggio-, aunque ha mantenido el modelo 'tradicional' todo lo mejorado que se podía (freno de disco delante, arranque electrónico, mezclador de aceite, faro halógeno transparente, instrumentación más completa, conexiones de carga para dispositivos móviles...) y cuanto se podía hasta que las normativas antiemisiones lo han permitido -el fin de la Vespa PX se produjo hace cinco años-, nunca ha dejado de evolucionar en paralelo. Y así aunque las Vespas modernas mantienen el espíritu y las líneas básicas originales, lo cierto es que también han ido evolucionando tecnológicamente como las que más.

Nueva Vespa 75

Ahora, tras haber alcanzado otra plusmarca difícil de igualar (19 millones de unidades vendidas en toda su increíble historia, con casi 1,8 sólo en los dos últimos años), Vespa cumple 75 años lanzando una edición conmemorativa, la serie especial Vespa 75, disponible para Vespa Primavera (en cilindradas de 50, 125 y 150 cc) y Vespa GTS (en cilindradas de 125 y 300 cc), de producción limitada a 2021.

Cronología de la Vespa

"Vespa nació del deseo de crear un producto innovador para la movilidad individual. Primero se creó un "motoscooter", basado en el modelo de pequeñas motocicletas para paracaidistas, y luego un prototipo que revolucionó el concepto hasta entonces dominante del esquema de la moto clásica. Nació un vehículo con carrocería portante, de tracción directa, con la caja de cambios en el manillar. La clásica horquilla delantera desaparece en favor de un brazo único que facilita el cambio de la rueda y, sobre todo, desaparece el bastidor, sustituido por una carrocería portante capaz de proteger al conductor, evitando que se ensucie o se desajuste la ropa. La patente del diseño de la Vespa se presentó el 23 de abril de 1946", recuerda la marca, que además desgrana así la increíble historia de la Vespa.

El 23 de abril de 1946, Piaggio (fundada en 1884) presenta una patente para una "motocicleta con un complejo racional de piezas y elementos con un bastidor combinado con guardabarros y capó que cubre toda la parte mecánica". Así nació la Vespa. El scooter, con un motor monocilíndrico de 2 tiempos y 98 c.c., se fabricó en la planta de Pontedera (Toscana).

TALLERS

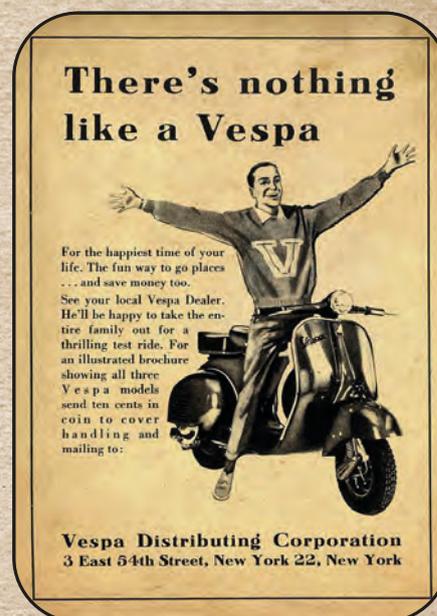
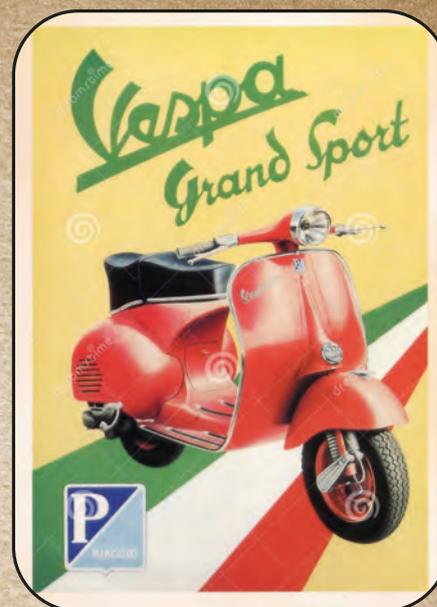
JOBO SCP

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

- 1948. Se presenta el modelo Vespa 125 c.c.
- 1949. Se constituye la Unión Italiana de Vespistas, que incorpora 30 clubes, y celebra su primer Congreso.
- 1950. Vespa inicia su producción en Alemania en virtud de un acuerdo de licencia con Hoffman-Werke.
- 1951. Vespa comienza a producirse en el Reino Unido bajo licencia de Douglas de Bristol y en Francia con ACMA de París.
- 1952. El European Vespa Club se funda en Milán para reunir a clubes de Italia, Francia, Alemania, Suiza, Países Bajos y Bélgica. Los miembros del Vespa Club en todo el mundo superan los 50.000. Hay más de 10.000 estaciones de servicio Vespa en todo el mundo.
- 1953. La Vespa 125 fue inmortalizada en la película "Vacaciones en Roma" de William Wyler con Gregory Peck y Audrey Hepburn.
- 1955. La Vespa 65 es el scooter más elegante jamás construido y marca un punto de inflexión para Vespa: por primera vez supera los 100 km/h, por primera vez adopta 4 marchas y está equipada con llantas de 10 pulgadas.
- 1964. Nace el Vespino, o Vespa en la cilindrada de 50 c.c.
- 1965. Las ventas de Vespa superan los 3,5 millones.
- 1968. La campaña "Chi Vespa mangia le mele" revoluciona el mundo de la publicidad.
- 1968. La Vespa Primavera es uno de los modelos más longevos de Vespa y el vehículo de la nueva generación en toda Europa.
- 1976. Vespa Primavera 125 - ET3 es el primer scooter con encendido electrónico.
- 1978. Nace la Vespa PX, en las tres cilindradas "clásicas" 125, 150 y 200 c.c. Será el modelo más vendido de la historia de Vespa con más de 3 millones de unidades.
- 1980. Cuatro Vespa PX toman la salida del París-Dakar, la carrera más épica y dura del mundo. Increíblemente, uno de ellos, pilotado por Marc Simonot, llega a la meta.
- 1988. Las ventas de Vespa superan los 10 millones.
- 1984. Vespa PK 125 Automática, la primera Vespa con transmisión automática.
- 1992. Giorgio Bettinelli, escritor y periodista, sale de Roma en una Vespa y llega a Saigón en marzo de 1993. Partirá varias veces: en 1994-95, todavía en una Vespa, recorre los 36.000 kilómetros que separan Alaska de Tierra del Fuego. En 1995-96, partiendo de Melbourne (Australia), llega a Ciudad del Cabo y recorre más de 52.000 kilómetros en doce meses. En 1997, realizó el viaje de Chile a Tasmania, a través de América, Siberia, Europa, África, Asia y Oceanía, recorriendo 144.000 kilómetros.
- 1996. La nueva generación de Vespa nace con el modelo ET4 125 c.c. Por primera vez, Vespa adopta un motor de 4 tiempos y una transmisión automática.
- 1996. Más de 15 millones de Vespas vendidas.
- 1997. Lanzamiento de la Vespa ET2 (50 c.c.).
- 1998. Restyling y freno de disco delantero para la Vespa PX, el modelo de scooter más vendido del mundo (más de dos millones de unidades desde su lanzamiento).
- 2000. La Vespa vuelve al mercado estadounidense.
- 2003. Regresa el concepto Vespone, la Vespa GT 125 y la Vespa GT 200.
- 2005. La Vespa LX marca el regreso a las líneas más clásicas de Vespa.
- 2006. Vespa celebra su 60 aniversario con la espectacular serie especial Vespa 60", que recupera los colores y el estilo de las primeras Vespa.
- 2008. La Vespa 300 GTS Súper es el modelo más potente y deportivo de la historia.
- 2011. Vespa 946 es el modelo más exclusivo, dedicado a la perfección estética y tecnológica. Su nombre evoca el año de nacimiento -1946- del scooter que es el símbolo de la elegancia italiana.
- 2013. Vuelve el mito de la Vespa Primavera, producida en 50, 125 y 150 c.c., renovando el mito de la Vespa.
- 2018. Nace la Vespa Elettrica, una obra de arte contemporánea con corazón tecnológico, destinada a cambiar el panorama de la movilidad. "Completamente silenciosa y fácil de conducir, producida íntegramente en Pontedera, representa el alma revolucionaria y contemporánea de una marca que siempre se ha adelantado a su tiempo, permaneciendo siempre a la vanguardia, siempre fiel a sus valores de estilo y tecnología", comentan desde Piaggio.
- 2021. Vespa alcanza los 19 millones de unidades producidas y celebra sus 75 años con la serie especial Vespa 75, que dota a las familias GTS y Primavera de una nueva elegancia.



2022



Foto: Reinald Pomés

copisteriasolè

Impremta digital · Gran Format · Estampació · Fotocòpies · Enquadernacions



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

Al pròxim Indicador:

- Més sortides i fotografies dels socis
- Noves restauracions dels nostres socis
- Més temes interessants relacionats amb l'automoció

HISTÒRICS



FEDERACIÓ
CATALANA
DE VEHICLES
HISTÒRICS



Diputació de Lleida

Patronat de Turisme



INSTITUT
D'ESTUDIS
ILERDENCS

Fundació Pública de la Diputació de Lleida