



any 2024 - núm. 37

e' INDICADOR



INDEX

• Poema del 40 ^a Aniversari	P. 6
• Document - BLACK BESS - Hispano Suiza	P. 10
• Document - Barreiros	P. 51
• Document TRINCAR ETH PÒRT	P. 66
• Document - Temps antics	P. 85
• Document - Furgoneta DKW	P. 91
• Document - Biscuter	P. 95
• Sortida - Calçotada	P. 7
• Sortida - Manresa	P. 8
• Sortida - Nau A122	P. 18
• Sortida - III Ral·ly Terres de Ponent	P. 36
• Sortida - Museu Cal Pauet	P. 44
• Sortida - Les Guillerries	P. 60
• Sortida - Montserratina	P. 62
• Sortida - Trepç	P. 89
• Sortida - Albesa	P. 98
• Museu de la moto de Basella	P. 100
• Lleida Retro - La fira	P. 101
• Restauració - Vespa 125 N	P. 46
• Restauració - Alfa	P. 64
• Restauració - MINI	P. 92
• Arxiu històric - Lleida Antiga	P. 21
• Història Mercedes Benz	P. 25
• Cartells de sortides 2024	P. 49
• Com es van crear el Ral·lis?	P. 40
• Seguretat Vehicular	P. 57
• Guia de traçats de corbes	P. 94



Diputació de Lleida

Patronat de Turisme



Benvolguts socis, sòcies, familiars i amics,

Any nou, nou Reglament, al fi tenim el nou Reglament de vehicles històrics, s'ha fet esperar, però ja el tenim aquí, ens agradi o no, és el que hi ha.

Entre altres coses el bo és que tan sols amb un petit tràmit a les oficines de trànsit, uns 30 minuts i menys de 21 €, podem passar els vehicles de més de trenta anys a històrics, i oblidar-nos de passar la sempre temuda ITV, cada sis o dotze mesos que, segons l'edat del cotxe serà de dos, tres o quatre anys i a partir de seixanta anys ja no cal passar la temuda revisió ITV.

És quelcom que no comparteixo, ja que una ITV cada quatre o cinc anys ens pot ajudar al bon manteniment del vehicle i viatjar amb més seguretat sobretot si fem algun recorregut més llarg de el que és habitual.



Recordeu que el club de vehicles històrics de Lleida està oficialment registrat a la DGT, com Entitat de vehicles històrics per assessorar i ajudar en els vostres canvis de servei a històrics.

Aquest any 2024 el club va celebrar els quaranta anys d'existència oficial com a entitat de vehicles, ho vàrem celebrar el famós restaurant Can Prada, amb un ambient força festiu, amb una bona assistència i on vàrem fer l'entrega de records del 40 aniversari i obsequis als assistents a més de lectura de poesies a càrrec dels nostres socis.

Des d'aquest espai felicito i dono les gràcies a tots els socis que al llarg d'aquests quaranta anys ens han anat donant suport assistint a les diverses sortides organitzades i ajudar-nos a moltes de les tasques. I no volem oblidar les persones que ho han fet possible, parlo de la junta i altres col·laboradors sempre pendents de tots els moviments del club, ja que sense ells res seria possible.

Moltes gràcies, junta entre tots hem fet que el club de vehicles històrics de Lleida sigui tot un referent a les Terres de Ponent.

Moltes salutacions i bona feina.

Antoni Pomés i Tosquella

President del Club de Vehicles Històrics de Lleida



40é ANIVERSARI del CLUB de VEHICLES HISTÒRICS de LLEIDA

A Lleida, cor de la Terra Ferma,
quaranta anys fa que vas iniciar
el camí amb els primers socis,
amb força passió i molta afició.
Forjant un club de vehicles històrics,
i afegint el nom de la ciutat,
ja tingué la seva denominació.
Fent rugir els motors per tota la província,
portant arreu, l'olor dels cotxes antics,
quin d'ells més bonic i de millor pedigrí.
Has fet història, has fet camí,
amb cada vehicle històric.
Des de Lleida, amb alegria i afició,
s'ha de celebrar aquesta data,
quaranta anys de recorregut,
una fita ben alta, fent sortides socials,
exposicions, ral·lis i diferents activitats.
Ets el Club capdavanter de la Terra Ferma.
Cada cap de setmana, cada roda gira,
cada motor rugeix, a les sortides de germanor,
i per allà a on anem, alegrant a xics i grans,
tothom ens admira, mentre anem passant.
El teu llegat continua i continuarà viu,
no s'abandona, seguirà fent gran la història,
sempre viva, amb una magnífica massa social.
En aquest Club, hi ha molt bona gent.
Club de Vehicles Històrics de Lleida,
la Terra Ferma és el teu lloc,
quaranta anys d'il·lusió portant
el nom de la ciutat, per tota Catalunya,
la Península Ibèrica i fins i tot a l'estranger.
I encara no has dit prou, surten idees noves,
fent el Club més gran i amb saba nova.
Socis i sòcies venint de tota Catalunya.
També socis teus, cedeixen algun vehicle,
al Museu Roda Roda, mantenint viu
el patrimoni automobilístic lleidatà.
Amb la teva afició pel cotxe antic,
i el teu respecte per la nostra història,
ens has mostrat que el passat,
és bona part de la nostra glòria.

Jordi Riera I Palmés
4 de Novembre 2024



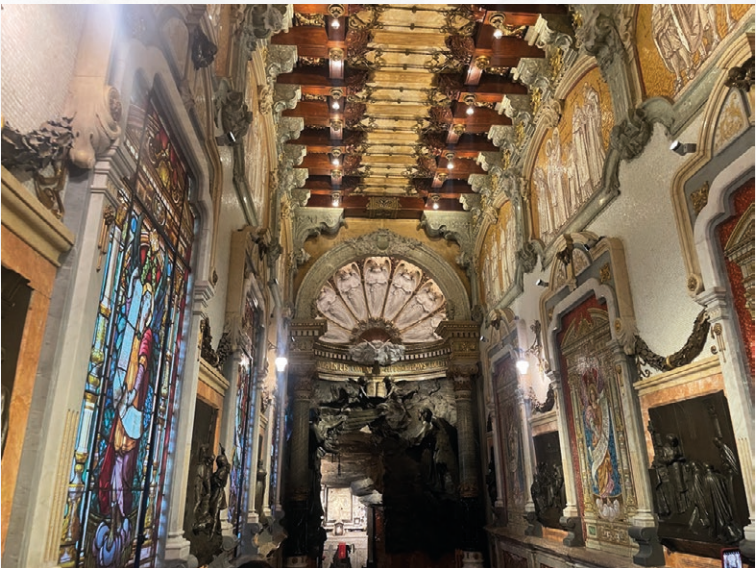
CALÇOTADA

MUSEU CASTELLER DE CATALUNYA
VERMOUTH IZAGUIRRE
MASIA LA PEDRERA

inscripció **3 de març de 2024**
649310733
619754343

Logos: MÓN CASTELLER, BODEGAS YZAGUIRRE 1884, FCVH, FEDERACION ESPAÑOLA VEHICULOS ANTIGUOS, Secció Classics Pallars, MÓN CASTELLER, MUSEU MOTO, BELLERA, RODA, SEROIL ENERGY.





SALIDA SORPRESA A MANRESA(Barcelona)

Donde visitamos LA COVA DE SANT IGNASI y el MUSEU DE L'AIGUA y TEXTIL.

El domingo 24 de Marzo apenas había salido el sol para alumbrar los bonitos paisajes de Lleida, eramos 11 coches clásicos a cual mas interesante, después de las típicas saluciones, salimos del del MUSEU RODA RODA de Lleida a las 7,15 h. dirección a Fonolleras donde nos esperaba un desayuno para afrontar todo el recorrido y las pertinentes visitas que nos tenia preparadas nuestro Club de Vehicles Historics Lleida , a las 9h. volvieron a rugir los motores de nuestros Clásicos amenizando el silencio de la fresca y húmeda mañana, salieron los elegantes clásicos y con su nostálgico encanto se alinearon uno detrás del otro, camino hacia la ciudad industrial y comercial de Manresa, donde a las 10h. visitamos el precioso Santuario de la Cova de Sant Ignasi donde se recluyó a rezar, ayunar y escribir sus ejercicios espirituales, San Ignacio de Loyola, después de su peregrinaje desde el Monastir de Montserrat.

Al terminar la visita volvieron a rugir los motores hacia la visita del MUSEU DE L'AIGUA y TEXTIL, que ocupa los espacios de los viejos depósitos de piedra, construidos en los años 1861-1865 donde se almacenaba toda el agua que se recogía en la Acequia y ahora completamente restaurados acogen una sala polivalente y dos exposiciones permanentes que hemos venido a visitar, una está dedicada a la ACEQUIA de Manresa y la otra al textil concretamente el mundo de la cinteria, todo bien presentado e interesante culturalmente, fuimos muy bien atendidos por el personal del Museo.

Al finalizar toda salida acaba con una comida de amistad y hermandad y con respeto a la carretera ya nos volvimos a nuestras casas hasta la próxima salida y esperamos tener un bonito día como hoy.

Jordi Riera

MAQUINÀRIA AGRÍCOLA
ALBESA (LLEIDA)
973 18 60 63

CUÑAT

The advertisement features a collage of images showing various agricultural and industrial equipment. On the left, there are green pallet trucks. In the center, a large green gear graphic is overlaid on a background of sparks from a welding process. Below the gear, there are images of a red forklift, a green tractor, and a white and blue cement mixer truck with the brand name 'TEYME' visible. On the right, there is a display board for 'ARVIPO' tools, showing various hand tools like wrenches and sockets. The overall theme is industrial and agricultural machinery.

EL "BLACK BESS" ORIGINAL ERA UN HISPANO SUIZA

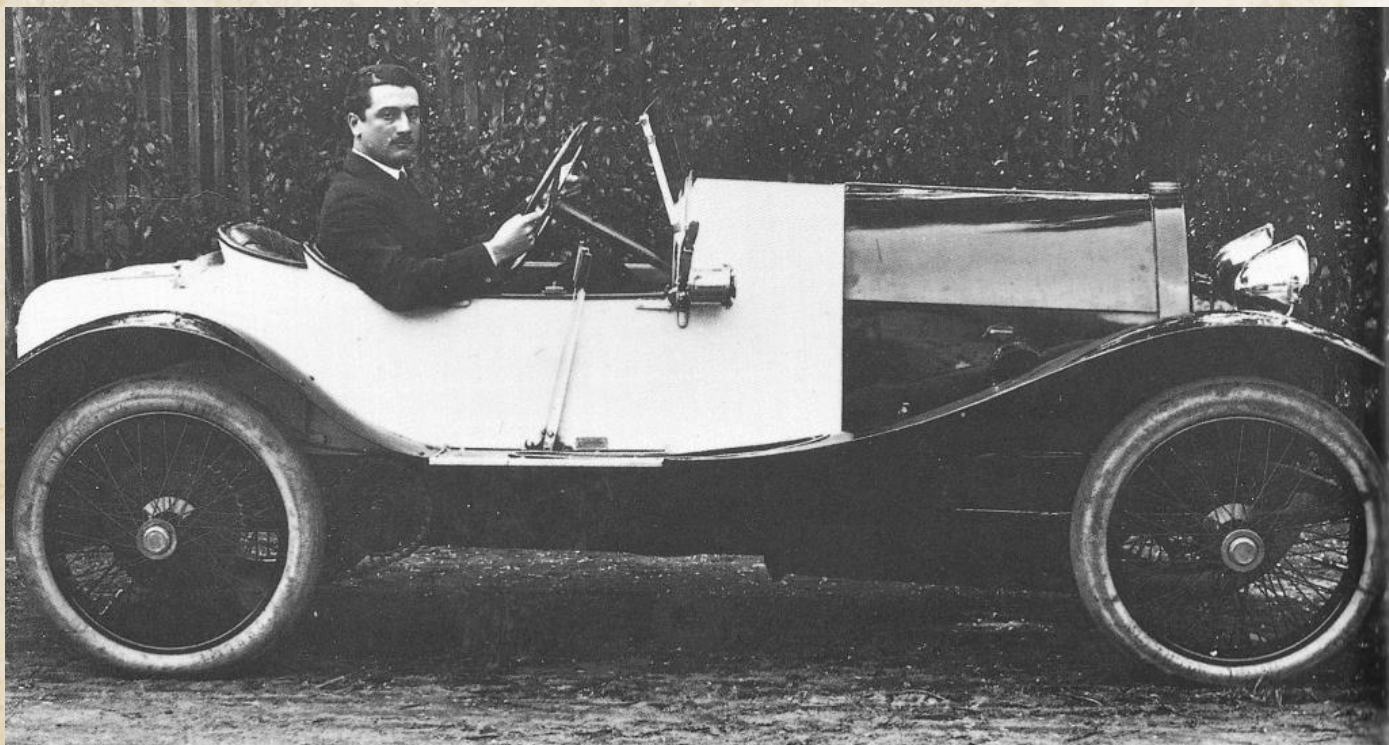
Del original, el Hispano Suiza Black Bess de A.G. Brown, no se sabe nada más.

"Black Bess" es un nombre bien conocido en la historia de los automóviles con pedigrí, se le dio en 1922 al Bugatti Tipo 18 con chasis nº 474 y carrocería sport dos plazas de Labourdette, que para entonces ya había pasado por varios propietarios. Estaba equipado con un gran motor de 4 cilindros de 100 mm de diámetro y 160 de carrera, cubicando un total de 5.026 cm³. Este motor tenía un gran parecido con el Tipo 32 de Hispano Suiza también de 4 cilindros y dimensiones 100 x 150, de 4.712 cm³ de cilindrada, que se montó en los modelos 30-T presentados en 1917. Ambos motores disponían de árbol de levas en culata y rondaban los 100 CV de potencia.

El Bugatti "Black Bess" era el cuarto de las siete unidades registradas de ese modelo, que se conoce hoy como Tipo 18, aunque entonces la fábrica no los denominaba por tipos. Fue comprado en 1913 por Roland Garros, piloto aviador y sportsman de la época, gran amigo del patrón Ettore Bugatti; la popularidad del aviador haría que aquel modelo a partir de entonces se conociese como "Bugatti Garros".



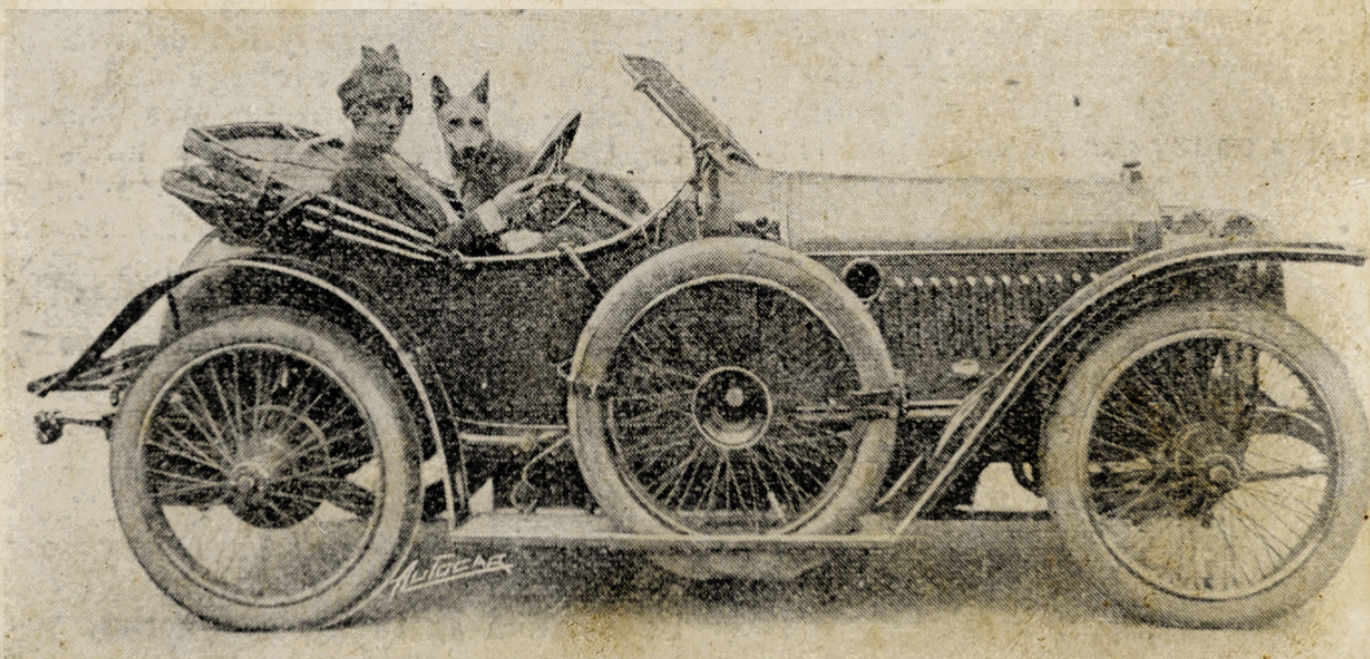
Ettore Bugatti al volante de un Tipo 18 de competición, a su lado el piloto oficial de la marca E. Friderich. Este coche ganaría la subida al Mont Ventoux de 1912, conducido por el propio E. Bugatti



Roland Garros en su Bugatti 18. 1913

Con la declaración de la primera guerra mundial Garros tuvo que incorporarse a la aviación militar y vendió el coche a su colega suizo Edmond Audemars, también piloto, que en 1915 vendría a La Hispano Suiza de Barcelona formando parte de la Commission Ministérielle francesa para la evaluación del motor de aviación V-8 Tipo 31. Poco después, entre 1918 y 1919 Audemars se lo vendió a Louis Coatalen, ingeniero jefe de la Sunbeam Motor Car Co. Ltd. inglesa, cuyo interés en aquel Bugatti parece ser que se centraba en el estudio de su sistema de árbol de levas en culata y 3 válvulas por cilindro, muy avanzado para la época.

Los pilotos de aviación eran clientes habituales de los deportivos de la época, un curioso ejemplo lo tenemos en la baronesa de La Roche, primera mujer que pilotó un avión (octubre 1909, avión Voisin en Châlon, Francia), que posaría orgullosa al volante de su elegante HS "Alfonso XIII", con su perro.





La baronesa de La Roche y su perro en un HS Alfonso XIII

1922 el Bugatti nº 474 cambia de nuevo de propietario y pasa a Sydney G. Cummings, un conocido mecánico y piloto asiduo del circuito de Brooklands, que se lo regala a su hija Ivy. Ivy Cummings lo bautizaría entonces como Black Bess, el nombre con el que este coche pasaría a la historia. Ella era una de las pocas mujeres piloto de aquel tiempo y con su Black Bess, que alternaba con otros coches de distintas marcas, participaría y ganaría varias pruebas, particularmente la subida de Kop Hill y la de Waterworks, en 1923. En 1925 Ivy Cummings se lo vendió a L.H. Preston.



Ivy Cummings subiendo Kop Hill en su Bugatti Black Bess en 1923

Veamos ahora un poco más de cerca la personalidad de Ivy Cummings; para ello hemos encontrado una fuente de información inesperada en el libro *L'Épopée Bugatti* (Editions de La Table Ronde et L'Action Automobile, 1966) escrito por Ébé Bugatti, hija del patrón de Molsheim. Allí aparece un dato muy interesante: Ivy Cummings había aprendido a conducir con tan solo 11 años, en una voiturette S.C.A.R. de 4 cilindros de 80 x 140, 2.815 cm³, el coche con el que su padre corría habitualmente en Brooklands en la temporada de 1912.

Precisamente también en 1912 Hispano Suiza nombra su primer concesionario en Inglaterra, A.G. Brown & Co. de Londres. La marca española había conseguido en 1910 y 1911 una serie de importantes éxitos deportivos y como sabemos, en 1911 había abierto una fábrica sucursal en Levallois-Perret, en las afueras de París. Con esta nueva fábrica se pretendía dar respuesta a la creciente demanda del mercado francés hacia los productos de la marca, especialmente del nuevo deportivo "Alfonso XIII", 4 cilindros de 80 x 180, 3.619 cm³, denominado 15,9 HP en el mercado inglés y hoy considerado como el primer deportivo de la historia fabricado en serie.

Los éxitos de 1910 y 1911, que vale la pena recordar aquí, habían sido:

21 de agosto de 1910. Subida al Mont Ventoux. HS 45 Cr, 80 x 180. Zuccarelli, 1º en la 2ª categoría

4 de septiembre de 1910. Coupe des Voiturettes d'Ostende HS 35 Cr, 65 x 200. Zuccarelli, 1º

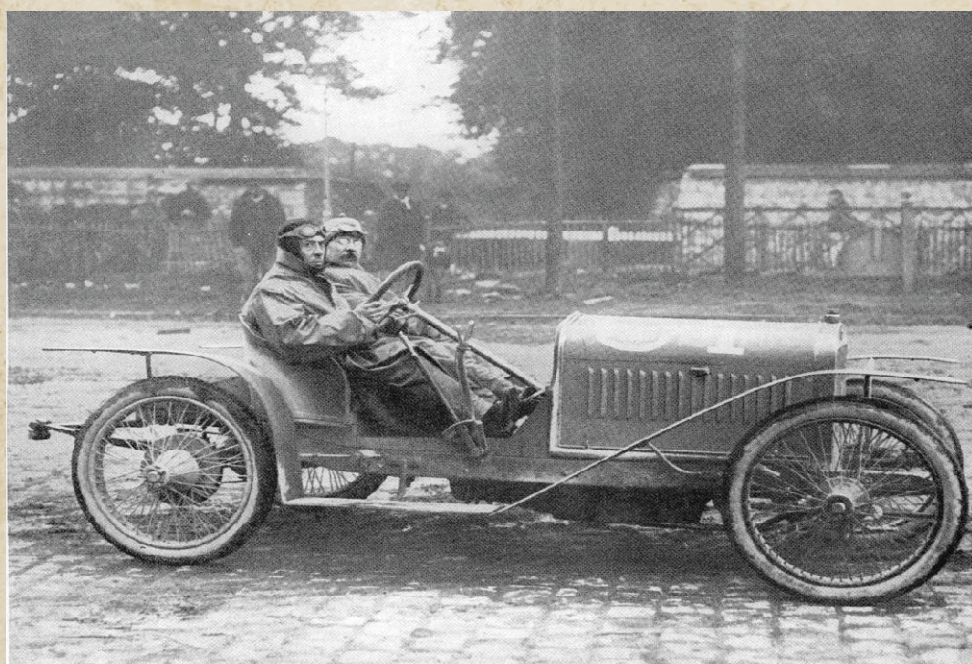
18 de septiembre de 1910. Coupe des Voiturettes de Boulogne-sur-Mer HS 35 Cr, 65 x 200. Zuccarelli, 1º

4 de mayo de 1911. Copa Barcelona. Doble Kilómetro Lanzado HS 45 Cr, 80 x 180. Carreras, 1º en la 1ª Categoría.

1 de octubre de 1911. Subida a la Côte Gaillon HS 45 Cr, 80 x 180. Grua, 1º



Zuccarelli, vencedor de la Coupe des Voiturettes de Boulogne en 1910, con el Hispano Suiza 35 Cr
Grua, vencedor de la Subida en cuesta a Gaillon en 1911, con el Hispano Suiza 45 Cr, que luego sería conocido como el Alfonso XIII



El nuevo representante inglés A.G. Brown inmediatamente llevó los Hispanos a la pista de Brooklands, que en aquella época era el único circuito permanente de Europa y en el que a partir del mes de marzo en que se iniciaba la temporada, prácticamente todos los meses había algún tipo de evento deportivo y de competición. El reglamento de carreras de Brooklands y las categorías de los coches participantes estaban definidas según el handicap de cada coche, un parámetro específico para aquel circuito, que se calculaba en función de una serie de características del motor y la velocidad máxima del coche. Hay que apuntar que la definición del handicap resultaba poco realista y fue causa de muchos problemas entre los asiduos de Brooklands.

La primera inscripción de un Hispano en Brooklands aparece en abril de 1912, a cargo de A.G. Brown, que también sería su piloto y que participó en tres carreras sin obtener resultados dignos de mención, porque ni siquiera aparecen registrados. En junio notamos la inscripción de Lord Exmouth, un gentleman driver que justo acababa de comprar su chasis HS Alfonso XIII. Parece ser que la preparación y entrega del coche no se pudo completar a tiempo para la competición y no pudo participar. Su primera carrera –y primera victoria– tendría lugar en julio en el Private Competitors Handicap.

En las fotografías de aquel evento podemos ver un coche con la forma de carrocería que se conocería como Tipo Brooklands y que según la crónica de la época fue realizada en tan solo tres días en los talleres de T.H. Gill, de Hyde Park en Londres. Podemos entender la rapidez en la realización de la misma observando que el tubo de escape es el habitual de serie, cuando a los coches de carreras normalmente se les ponía uno con salida por detrás de la carrocería. La fotografía parece tomada antes de la carrera, a juzgar por la ausencia de número y por el banderín con la insignia de la casa en el radiador, una tradición Hispano Suiza para las fotos oficiales de los coches que iban a participar en competiciones.

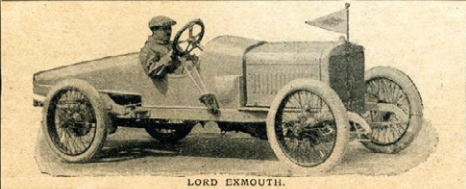
En las cuatro carreras de agosto conocidas como Bank Holiday Meeting, Lord Exmouth consigue, curiosamente, los puestos 2º, 3º, 4º y 5º respectivamente y luego en el Private Competitors Handicap de septiembre está a punto de ganarlo, pero al final se tiene que contentar con el segundo puesto.

Es bastante probable que en algunas de las carreras de agosto estuviese presente un espectador de excepción el Rey Alfonso XII porque ese mes, durante una visita oficial a la Gran Bretaña y fuera del protocolo previsto, estuvo visitando el concesionario de Hispano Suiza de Londres A.G. Brown, donde fue recibido por sus directores Bertin y Rossiter, nombres ambos que encontramos en varias carreras de Brooklands. Hay que recordar que Alfonso XIII, a título privado, era un accionista de La Hispano Suiza, además de un buen cliente y uno de sus mejores promotores.

En 1995 tuvimos ocasión de revisar el archivo personal de madame Françoise Massuger-Bigant, hija de Louis Massuger, técnico de primera línea de Hispano Suiza en Francia desde 1914, cuando estábamos buscando documentación sobre las primeras pruebas francesas de los motores de aviación HS de 1915. Entre otras muchas cosas de gran interés, nos encontramos con la curiosa fotografía de un Hispano Alfonso XIII muy similar al de Lord Exmouth; como era de esperar la foto no tenía ninguna nota al dorso pero ofrecía dos elementos realmente sorprendentes: el nombre Black Bess escrito en el capó y una niña al volante con apenas la altura suficiente para ver por encima del motor pero, eso sí, vistiendo un atuendo completo de piloto.

The 15·9
HISPANO-SUIZA
STANDARD MODEL,

driven by Lord Exmouth—an Amateur—attained a speed of **67½ Miles per hour** at Brooklands, on Saturday, 13th July, from standing start. The car had only just been received from the body builders, and **Had Not Been Specially Tuned Up.**



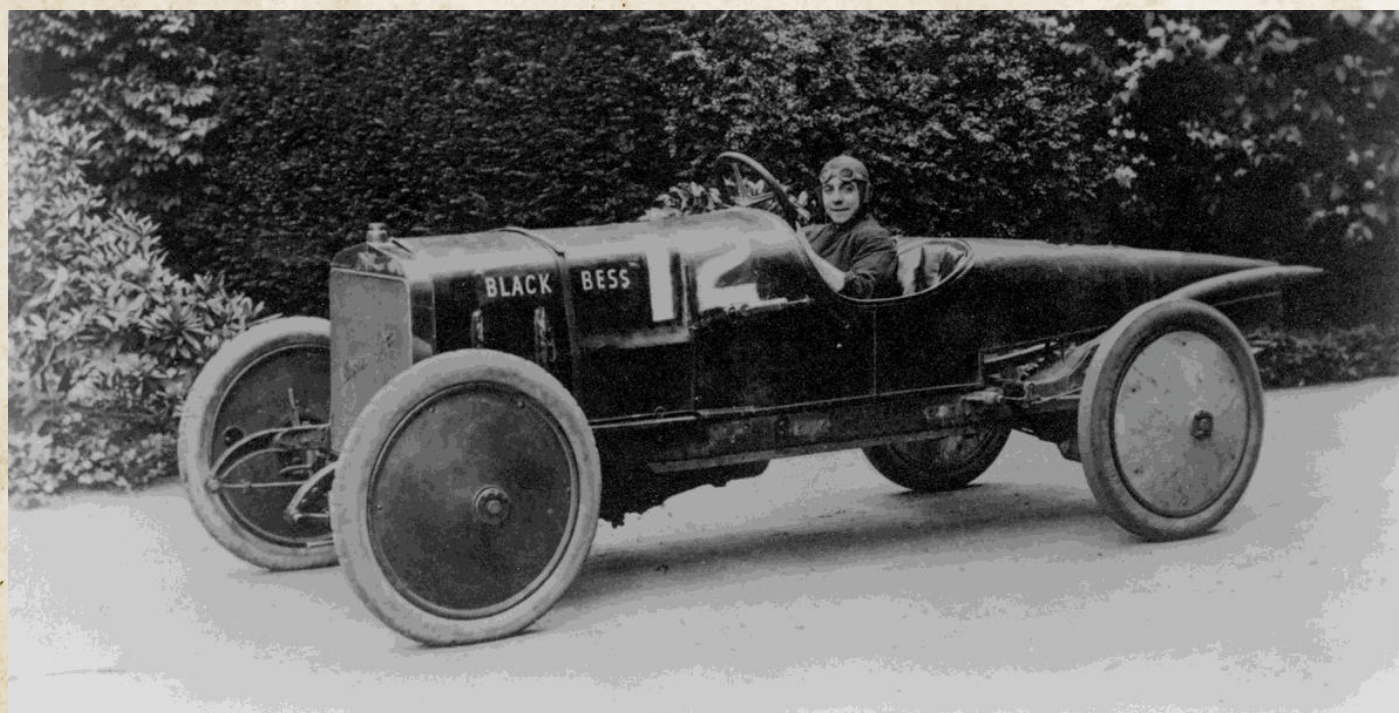
LORD EXMOUTH.

A. G. BROWN & CO., LTD.,
110,
Shaftesbury Av.,
LONDON, W.

Telegram—
"HISPANICAR,"
LONDON.
Telephone—
Central 8346.
Works—
12, HIGH STREET,
FULHAM, S.W.
Works' Phone—
Kensington 3095

E14 KINDLY MENTION "T.M. MOTOR" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS.

Anuncio de HS publicitando el éxito de Lord Exmouth en Brooklands. Junio 1912



El Black Bess original, un HS Alfonso XIII de A.G. Brown. 1912

Este Hispano Black Bess lleva los discos de rueda carenados y el escape se extiende hasta el final de la carrocería aprovechando la estrechez de la cola, por encima del eje trasero, muy en el estilo Brooklands, incluso podríamos decir que está más elaborada que la de Lord Exmouth. También es interesante observar (apenas visible) la salida directa de gases a través del lateral del capó (agujero bajo la letra E de Bess), lo que nos indica que el vehículo estaba provisto de una válvula de escape libre, justo a la salida del colector de escape.

La carrocería, sin duda de los mismos talleres de T.H. Gill y prácticamente idéntica a la de Lord Exmouth, nos dataría la foto como de 1912. No nos fue posible encontrar el número 12 en el registro de Brooklands de ese año, pero hay que apuntar que en los registros solo constan los vehículos clasificados. Bajo el 2 se adivina un 0, probablemente correspondiente a otra carrera.



Detalle del capó del HS Black Bess

¿Quién podía ser aquella joven conductora? Buscando algunas claves en los archivos de Brooklands y después de la importante información de Ébé Bugatti con relación a Ivy Cummings, finalmente pudimos encontrar una fotografía de Ivy a la edad de 19 ó 20 años, cuando ya corría por cuenta propia. Era una foto tomada en abril de 1920 al volante de un Vauxhall, acompañada por su madre. Gracias a esta foto pudimos confirmar que Ivy Cummings era la misma persona que la niña sentada al volante del Hispano Black Bess.

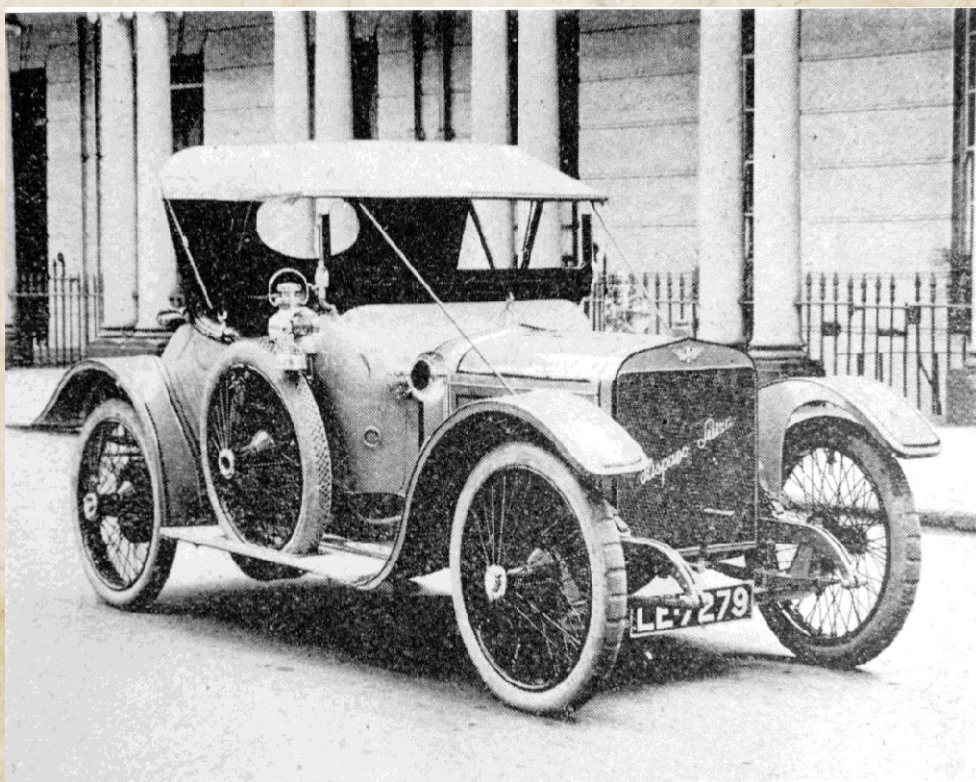
Ahora, para confirmar la identificación, era necesario encontrar una coincidencia de participación de Sydney G. Cummings, con algún Hispano también presente, que justificase la presencia de su hija en el circuito. Y la encontramos en 1912, cuando aparece registrada la participación de S.G. Cummings con su S.C.A.R. y la de A.G. Brown, el concesionario de Londres, con Hispano Alfonso XIII, del que sin embargo no encontramos ninguna foto acreditada.

Resulta perfectamente imaginable que el concesionario oficial de la marca hubiera hecho una preparación especial del primer HS inscrito en Brooklands, pintado de negro y que bautizó como Black Bess (Negra Isabelita), la veloz yegua del bandolero inglés Dick Turpin cuya vida fue novelada por W.H. Ainsworth. Este Black Bess seguía la tradición de la época de poner nombres a los coches que corrían en Brooklands; así podemos recordar el Fiat Mephistopheles, el Vauxhall KN (Cayenne), el Sumbean Nautilus, el Austin Sergeant Murphy, el Berliet Black Beetle y los varios Chitty Bang Bang specials del conde Zborowski.

En Inglaterra en aquellos años no solo se ponían nombres a los coches de carreras, pues en la otra foto podemos ver otro modelo Alfonso XIII de 1912 denominado Red Devil (diablo rojo), con la mascota de un pequeño diablillo delante del parabrisas. Este HS, con carrocería inglesa Prescott, perteneció a G.V. Deakin.



Ivy Cummings con su madre al volante de un VAuxhall 1920

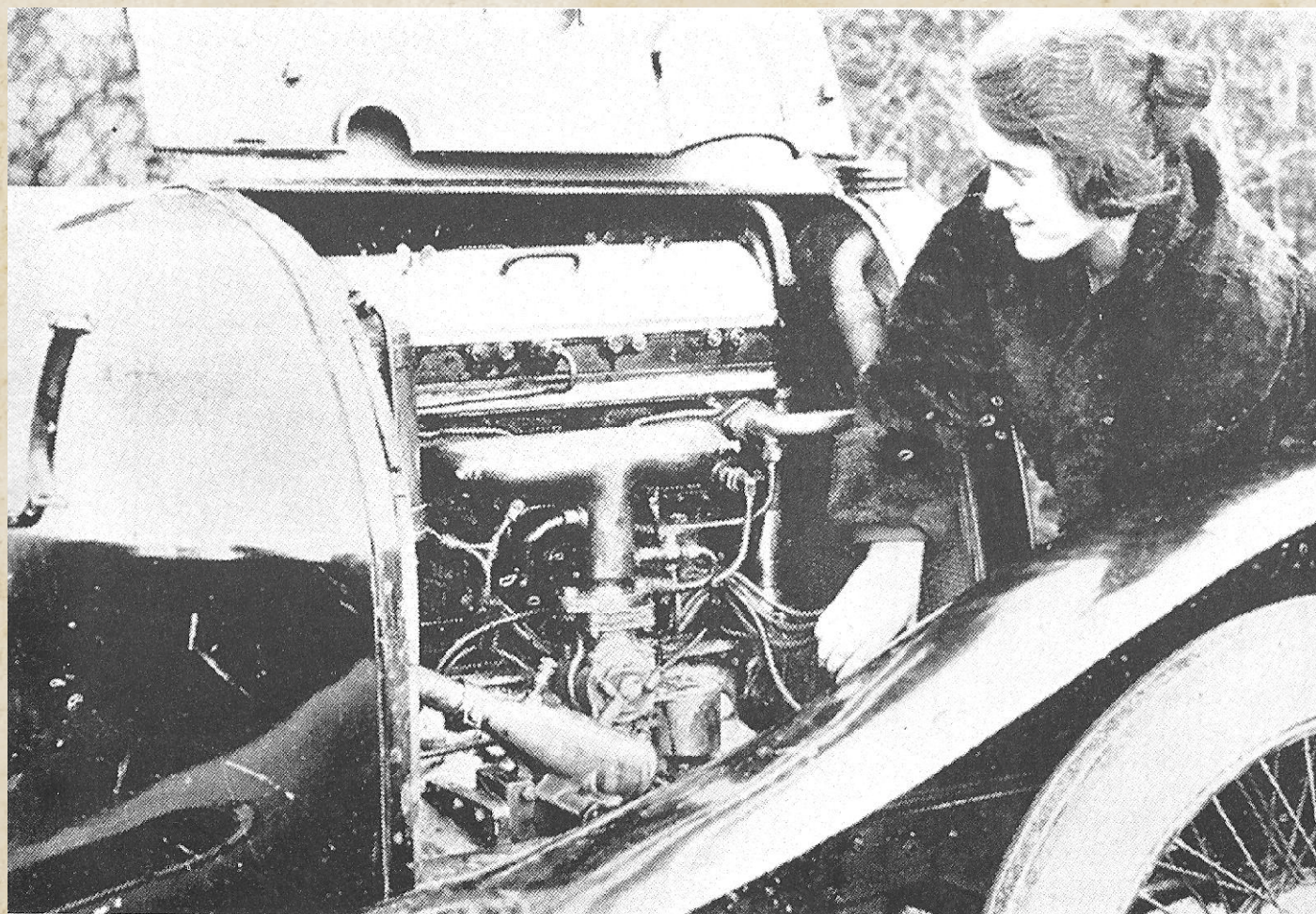


HS Alfonso XIII "Red Devil" de G.V. Deakin

Pero Black Bess es un nombre femenino, Bess viene de Beth, de Elisabeth; es muy probable que con este nombre A.G. Brown quisiera insistir en que se trataba de un coche hecho en Francia, donde como sabemos el coche, la voiture, es femenino.

Con solo 11 años de edad Ivy Cummings ya era una experta conocedora de los coches de carreras y de sus mecánicas, todo aprendido al lado de su padre que pasaba una gran parte de su tiempo en Brooklands. Para nosotros queda entonces perfectamente claro que cuando Ivy vio aquel nuevo y reluciente Hispano Suiza, una marca totalmente desconocida para ella, con un nombre tan evocador como Black Bess, haría lo imposible para conseguir sentarse al volante e imaginar la sensación de conducirlo. Y por muchos años conservaría aquel grato recuerdo de un coche de carreras tan nuevo y tan bonito, entonces totalmente fuera de su alcance. Afortunadamente A.G. Brown o el propio Massuger immortalizaron aquel momento mágico con una fotografía, hoy documento único y de gran valor histórico.

Seguro que la joven Ivy soñó muchas veces con el Hispano Black Bess de 1912, hasta que diez años después, cuando en 1922 tuvo por fin un coche propio el Bugatti Tipo 18, sin pensarlo dos veces lo bautizó con aquel nombre que por tantos años había acariciado en el recuerdo. Su Bugatti 18, ya de cuarta mano, ahora sería su Black Bess.



Ivy Cummings contempla el motor de su Bugatti Black Bess. 1923

Del original, el Hispano Suiza Black Bess de A.G. Brown, no se sabe nada más.

M. Lage, enero de 2025



Ramiro Navío Alcalá
Advocat i Mediator

C/. Vila Antònia, 2. Pral. 2a. - Tel. 973 23 26 43 - Fax 973 24 10 04 - 25007 Lleida
clientes@navioabogados.net - <http://www.navioabogados.com>

NAU A122

NAU - A122



Un altre punt de vista...

Aquesta vegada no es tractava d'anar amb el Club de Vehicles Històrics de Lleida a donar un tomb amb els "vehicles històrics". Tampoc de fer una exposició amb els vehicles més antics, o els més cridaners, o... NO.

Tot un súper dimarts, 09 de juliol, ens recollia als voltants del camp del Lleida C.F. un autobús d'unes quantes places. Per a fer... què???



Destinació final: Barcelona, polígon industrial Zona Franca. Per gentilesa de Seat Cotxes Històrics, anàvem a veure el garatge, el magatzem, el... , bé: uns vehicles o, si més no, una bona part d'ells, que conserva Seat, S.A. en una nau en la citada Zona Franca. És el llegat, el resultat d'un esforç durant molt de temps, durant molts anys, que es va fer gràcies a la voluntat d'alguns treballadors. Aquestes persones, amb vista al futur, fonamentaven la missió, gairebé impossible, d'aconseguir lo que és una realitat. Podem dir que, a mesura que es presentaven al mercat, amb molta cura, es reservava un exemplar de cada model fabricat per S.E.A.T. amb vistes a un hipotètic museu.

Més o menys d'aquesta manera, el nostre amfitrió d'avui, Seat Cotxes Històrics, ha aconseguit replegar tot un conjunt, bastant homogeni, de vehicles que podem anomenar, "de col·lecció". Tanmateix, ells mateixos puntualitzen: "no és un museu", "no és una exposició", "NO ESTÀ OBERT AL PÚBLIC". Són tots els cotxes que, si d'un padrí capritxos de llarga vida es tractés, podria ara mateix treure pit d'haver pogut conduir. Parlem dels anys 50, arribem fins als 90... i també 2000 i més, molt més.

Perquè un llampec ens fa viatjar a la velocitat de la llum. Perquè ajuntem passat, amb espurnes de futur i records del present.

Els candidats a ser fabricats en sèrie, els únics, els que porten vestits d'artesania. Enllacem amb la polivalència, amb l'elegància, amb els cabells onejats pel vent, la brisa. Fang, terra, pols. En altres moments, demanàriem una bona neteja. Però no, estem admirant i gaudint de les explicacions del personal de Seat Cotxes Històrics. Alguna pregunta va cap allà i és contestada, molt amablement. També obrim els ulls, de vegades com a plats: "guaita, és el que tantes vegades hem vist en alguna revista, i està igual. Què guapo!!!"

Ens deixen fer una petita incursió al taller. Ens expliquen la situació actual de la famosa nau, l'actual. En va haver-hi d'altres. Aquestes joies històriques han trepitjat diversos llocs. Ara per ara, el seu centre d'operacions, per dir-ho d'alguna forma, és la Nau A-122.

Tot recordant, el 1400 dona pas al 600, i també al 1500, al 850, al 124, 127. És moment de no oblidar lo que hem fet. I passem a lo que fem, a lo que farem.

Gràcies a que es conserven aquests cotxes "antics", gràcies a aquest "llestat" fet oficial amb el pas del temps. Diverses eines continuen possibilitant una mena de miracle. La Nau A-122 fa olor a metall i teixits, a pneumàtics. Però també al caliu i bona voluntat de les persones en les que es va originar l'espurna que només es veu als ulls quan en fas o en penses alguna.

Si, amics. Si, estimats socis del Club de Vehicles Històrics de Lleida. Ho hem fet. Gràcies a que existeix, per fi hem pogut entrar a la tan esmentada Nau A-122. Alguns somnis es compleixen!

Santiago Riau Borbón.

McAuto

LLEIDA CLASSIC

EXHIBICIÓ · RUTA · CIRCUIT



*Festes de tardor
Sant Miquel
2025*

PQADOCK
AGÈNCIA MARKETING



LLEIDA ANTIGA - Les BOTIGUES, edificis i negocis



Casa Guarro

EL KIOSCO DE LA FAMILIA ALBENDEA -
SERRANO DE BALAFIA AÑOS 60 BLOQUES
FRANCO GAMINDEZ

Bar LA PEÑA



El Moli de la Nora



La gasolinera Dalmau.



MERCADERIA



TPTES. TEIFER



Hotel Condes de Urgel



LA RECONQUISTA I L'ORLEY



La primera benzinera de Lleida.



MERCAT DEL PLA



SESE



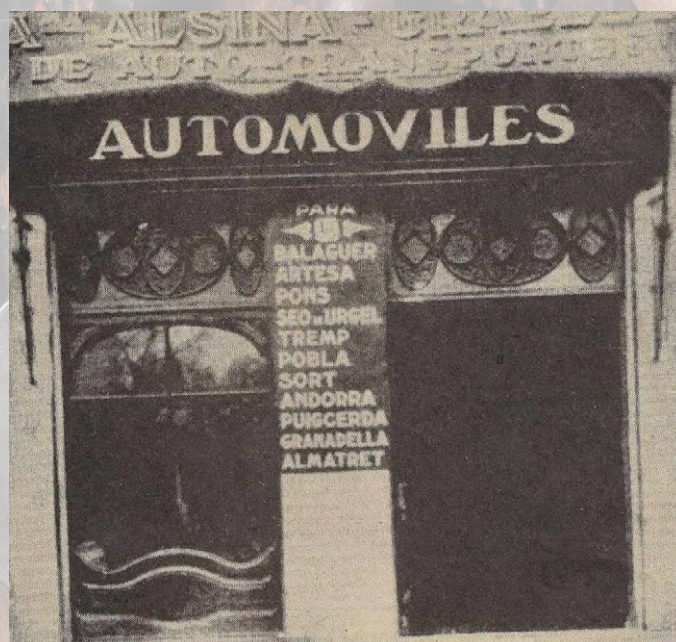
La Vinicola



L'estanc carrer alcalde costa



CASA LUIS



ALSINA GRAELLS



Llibreria Casas



Cafe Suis que estava situat a l'últim tram del carrer Cavallers, conegut justament com la baixada del Suis.



BAR HOTEL CONDES DE URGEL AÑOS 60



LA GREMIAL





www.desguacespedros.cat

atencionclientes@pedros-sa.cat

973 200 492 - 973 21 60 45

Pol. Ind. El Segre - Pda. Les Canals 38. 25191 Lleida

MERCEDES BENZ - HISTÒRIA

La historia y el paso de los años van creando la mitología de cada marca. Mercedes, después de más de cien años de creaciones, está en el trono de los elegidos. Sus coches son referencia mundial y su pasado, objeto de deseo.

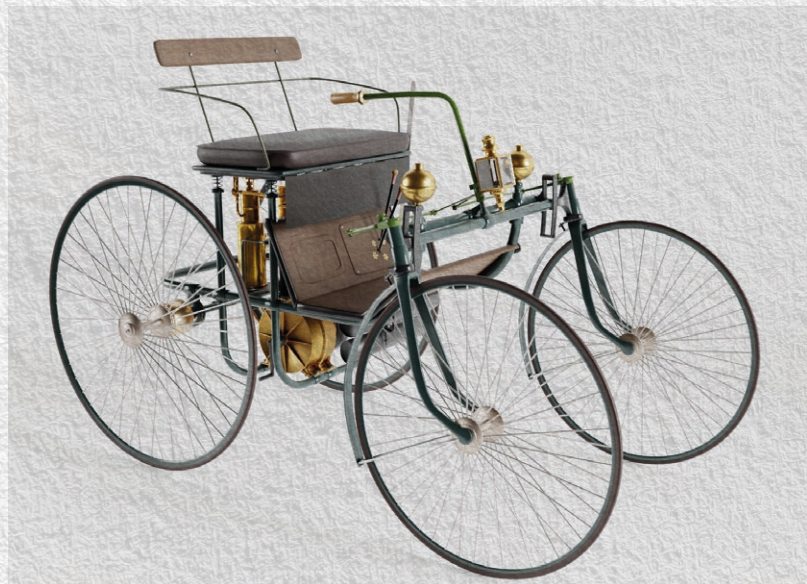
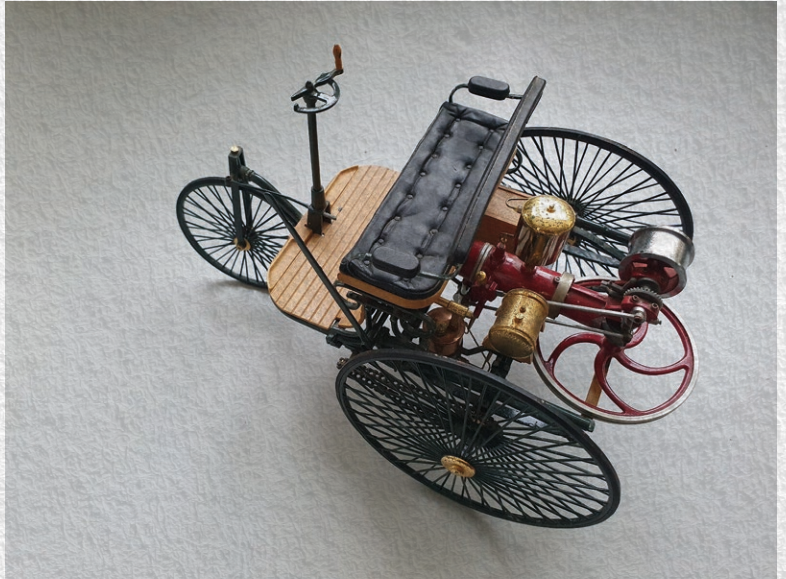
1886 Carruaje de Daimler

Este vehículo, un carruaje sin caballos, marcó el principio de una revolución en el transporte. La potencia, de 0.8 Kw, venía de un pequeño motor desarrollado por Gottlieb Daimler y Wilhelm Maybach. Siguiendo el ejemplo de una moto o de una moto de agua, la motorización de este vehículo superó fronteras y dejó un sello de versatilidad. El propulsor tenía un cilindro, 462 cc y a 700 rpm ofrecía 0.8 kw de potencia. La velocidad máxima eran los 16 km/h.



1886 Motor para coche patentado por Benz

Con este vehículo con motor, Karl Benz realizó su revolucionaria idea para un nuevo tipo de coche, que estaba empujado por un motor de combustión interna, que estaba incorporado en el chasis. El primer test público de este motor de un cilindro se hizo el 3 de julio de 1886, en los alrededores de Mannheim. Su cilindrada era de 984 cc, conseguía a 400 rpm una potencia de 0.7 Kw. Su velocidad punta eran los 16 km/h.

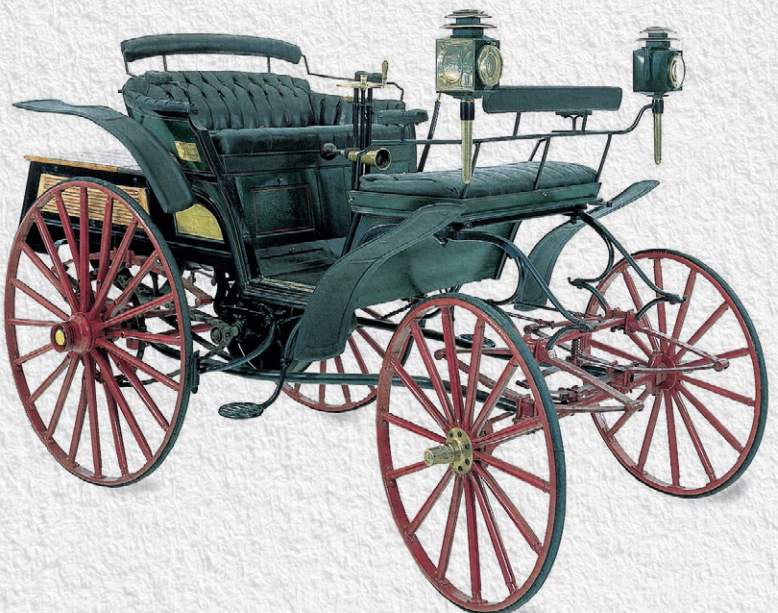


1889 Coche de Daimler de ruedas altas

Este vehículo fue enseñado por primera vez al público en una exhibición en París en 1889. Después se quedó en Francia, donde su motor en particular, que fue desarrollado por Wilhelm Maybach, sirvió como modelo para la producción de automóviles franceses de la firma Panhard amp Levassor, y Peugeot. Su motor disponía de dos cilindros, con un cubicaje de 565cc y una potencia a 920 rpm de 1.1 Kw. Su velocidad punta eran los 22 km/h.

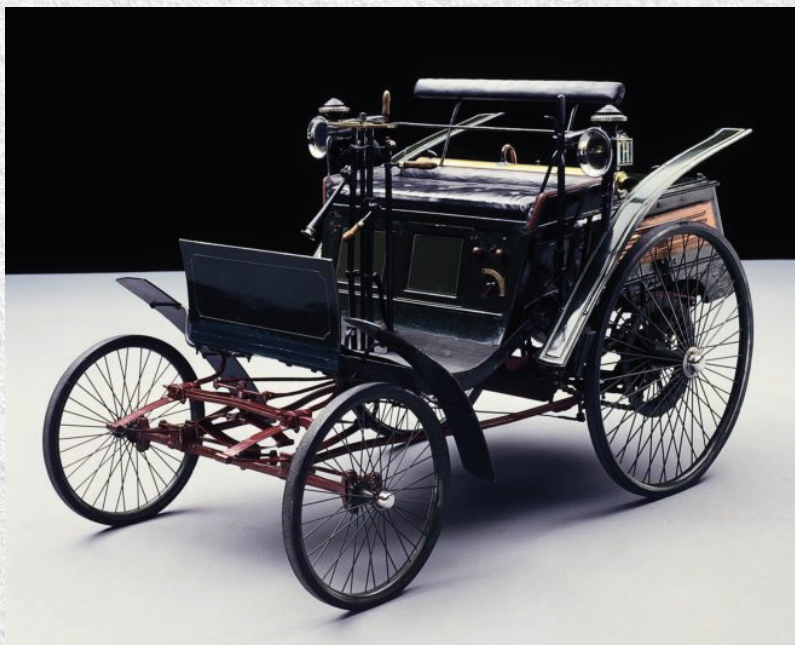
1893 Benz Viktoria

El nombre de este vehículo fue bautizado como Viktoria porque Karl Benz exclamó precisamente eso en 1893 cuando dio con éxito con un sistema que permitía que las ruedas delanteras giraran para diferentes ángulos. Las posibilidades de este vehículo fueron demostradas por Theodor Freiherr von Liebieg en 1894 cuando hizo un viaje de ida y vuelta desde Reichenberg, en Bohemia, via Mannheim, hasta Reims. El Viktoria, con un cilindro, tenía 2915cc, alcanzaba los 35 km/h y consumía 100 litros de gasolina cada 100 kilómetros.



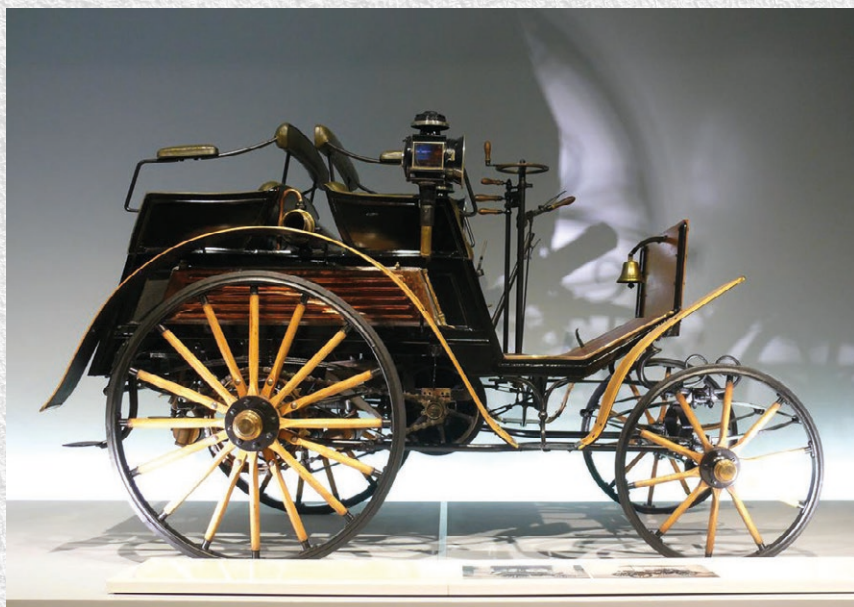
1894 Coche de Daimler con transmisión

El motor del coche con transmisión, que así se bautizó a este modelo, estaba conectado a las ruedas traseras por un cambio de marchas de cuatro velocidades. El motor, de dos cilindros, cubicaba 762 cc, rendía 1.8 Kw a 700 rpm, y alcanzaba una velocidad de 20 km/h.



1899 Benz dos a dos

El nombre de este vehículo, al menos curioso, se debe a la composición de los asientos, dispuestos tal como su propio nombre indica. El Dos a Dos estuvo en producción desde 1896 hasta 1900, y se vendía entre 4.000 y 4.500 marcos de oro, dependiendo de la versión. Su velocidad máxima eran los 40 Km/h, su motor era de 1728 cc, con dos cilindros, y ofrecía 5 CV a 940 rpm.

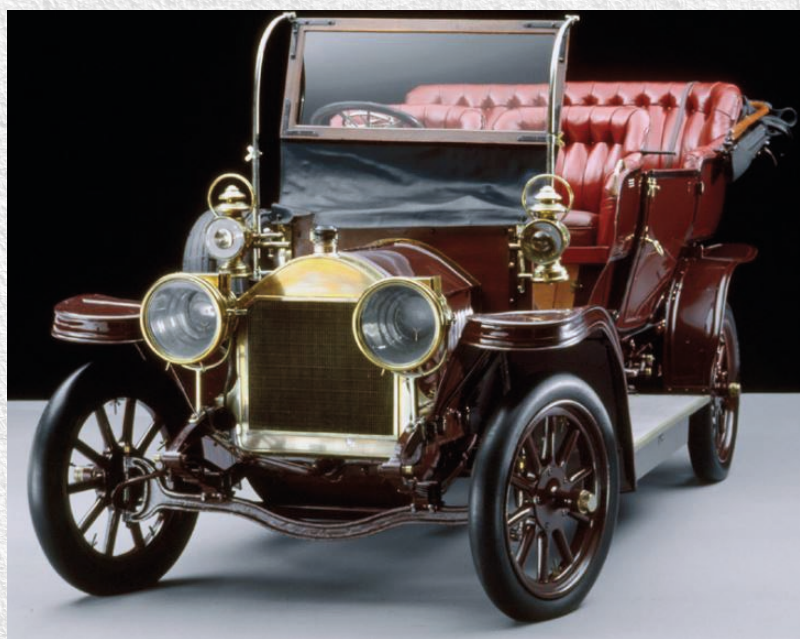


1902 Benz Spider

El Benz Spider disponía de un motor que ofrecía un cubicaje de 2945 cc. Con dos cilindros, su velocidad se disparaba ya hasta los 60 km/h, era capaz de desarrollar 15 CV a 1100 rpm, y su precio se quedaba en 8.500 marcos de oro para la versión de cuatro asientos. El Benz Spider estuvo durante muchos años perdido en algún lugar de Irlanda, hasta que fue recuperado en 1969 para integrarlo en el Museo de Mercedes-Benz.



BENZ Y DAIMLER



1903 Benz 12/18 HP Parsifal

Las series del Parsifal fueron la respuesta de Benz para los conocidos como modelos Simplex de Daimler. Hizo su debut en 1902 en el Salón de París. El Parsifal, a raíz de su aparición se ganó una gran reputación. El coche disponía ya de 4 cilindros, su motor era de 2413 cc, rendía 18 CV a 1200 rpm y su velocidad alcanzaba los 60 km/h.

1907 Mercedes Simplex Touring Coach

Este vehículo largo fue originalmente propiedad de Emil Jellinek, que lo usó para llevarse a su familia a los Alpes y a la región del Baden, cerca de Viena. El motor era un cuatro cilindros de 9236 cc, 60 CV de potencia y 80 km/h.



1909 Benz 20/35 HP Landulet

Este vehículo, precioso en su aspecto, ofrecía un cubicaje de 4849 cc, contaba con cuatro cilindros, alcanzaba los 80 km/h y rendía ya 35 CV de potencia a 1400 rpm. Su precio eran 18000 marcos de oro.

1910 Mercedes 22/40 HP Tourer

La evolución de los coches de Mercedes nos coloca en 1910, con este Tourer de cuatro cilindros y 5626 cc. Su potencia alcanzaba los 40 CV a 1230 rpm y su velocidad máxima eran los 80 km/h.

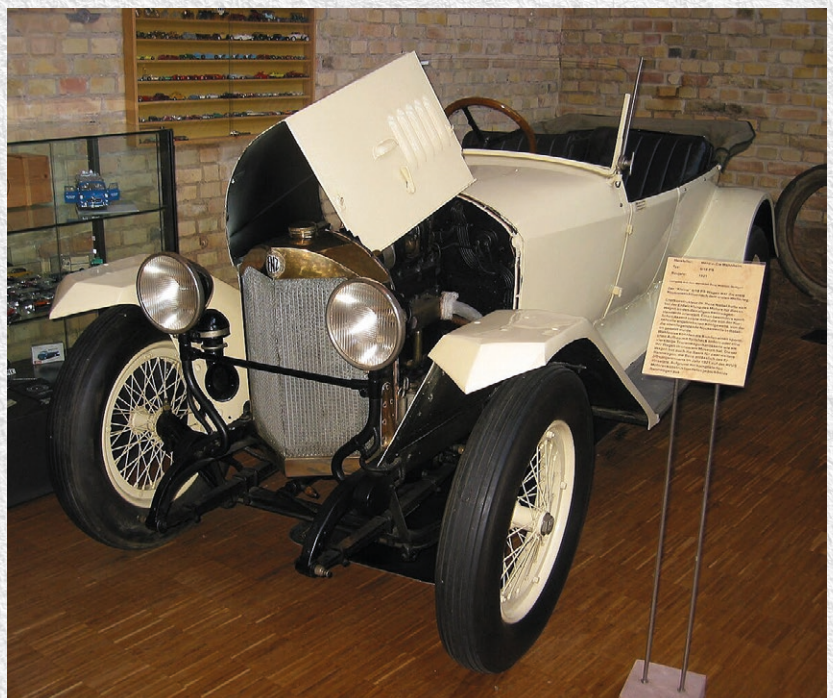


1921 Mercedes Knight 16/45 HP Tourer

En 1909, la compañía de motores Daimler obtuvo la licencia para fabricar un motor inventado por el americano Charles J. Knight. Este motor se distinguía del resto por un particular sistema de válvulas. Rendía 45 CV a 1300 rpm, tenía cuatro cilindros, cubicaba 4084 cc y su precio rondó entre los 200.000 marcos y los 427.500.

1921 Benz 6/18 HP Sports Car

Equipado en un primer momento con el motor de 1.6 litros y cuatro cilindros, este coche, descapotable, contaba con un propulsor que rendía 45 CV en algunas carreras. Ligero y manejable, el 6/18 consiguió muchas victorias. Su velocidad máxima eran los 80 km/h.



1923 Mercedes 10/40/65 HP Sports Car

Coche de carácter deportivo, con cuatro cilindros, 2614 centímetros cúbicos, una potencia máxima de 40 CV y una velocidad que se disparaba hasta los 110 km/h. Este coche disponía ya de un sistema por el que al pisar el pedal del acelerador a fondo, se activaba un sistema muy parecido a los turbos actuales.



PERÍODO ENTRE GUERRAS



1926 Mercedes 630 24/100/140 HP

Basado en las experiencias que se habían logrado con modelos anteriores, a partir de 1926 se desarrollan otros, como el 630 24/100/140, que están equipados con motores de seis cilindros. El motor de 6.3 litros, disponía de una potencia de 140 CV y propulsaba el coche hasta los 124 km/h.

1927 Mercedes Benz S 26/120/180 HP

Coche de carácter deportivo, con cuatro cilindros, 2614 centímetros cúbicos, una potencia máxima de 40 CV y una velocidad que se disparaba hasta los 110 km/h. Este coche disponía ya de un sistema por el que al pisar el pedal del acelerador a fondo, se activaba un sistema muy parecido a los turbos actuales.

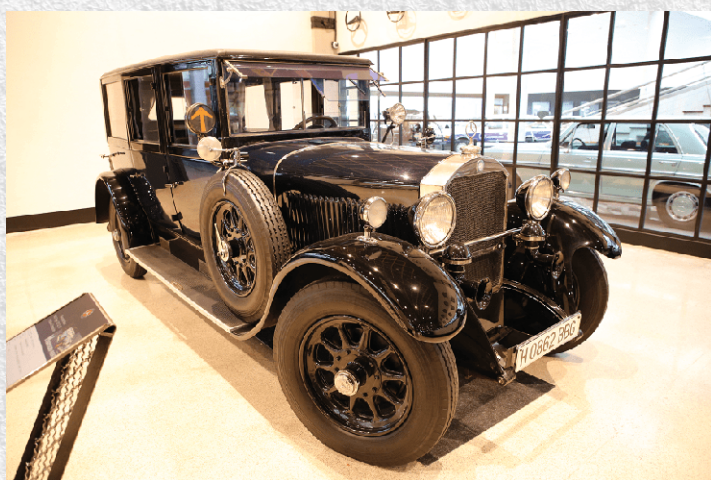
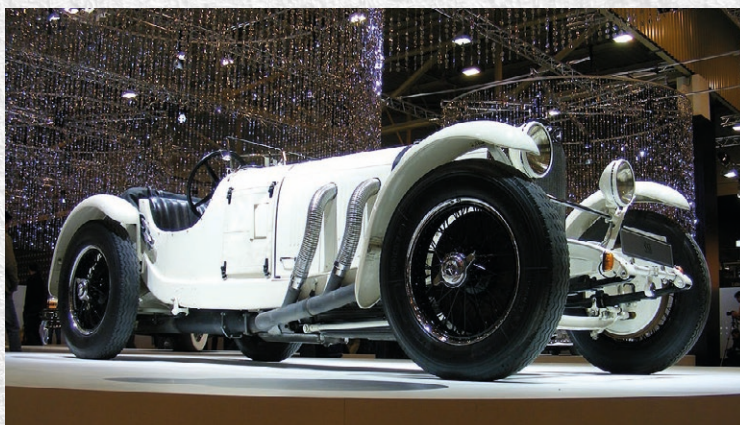


1928 Mercedes Benz 260 Stuttgart 10/50 HP Roadster

El Mercedes Benz 260 Stuttgart fue uno de los últimos coches construidos con el chasis tradicional hasta la fecha. El Stuttgart estaba basado en el 8/38 HP, aunque técnicamente estaba adaptado y modernizado en su estilo. Se convirtió en el segundo coche más vendido en la segunda mitad de los 20, y todo con 50 CV de potencia, 2.6 litros, y 90 km/h de velocidad máxima.

1928 Mercedes Benz SSK 27/170/225 HP Sports Car

Las letras SS significaban superdeportivo y la K, por Kurz, en alemán, corto. El SSK está íntimamente relacionado con nombres como Rudolf Caracciola, Manfred Von Brauchitsch y Hans Stuck, que logró con este vehículo bastantes victorias entre 1929 y 1931. En 1930, Caracciola logró la victoria en el Campeonato de Europa de coches deportivos con un SSK, que contaba con cinco cilindros, 7.1 litros, rendía 225 CV a 3000 rpm y alcanzaba ya los 192 km/h. Su precio, 33.000 marcos alemanes.

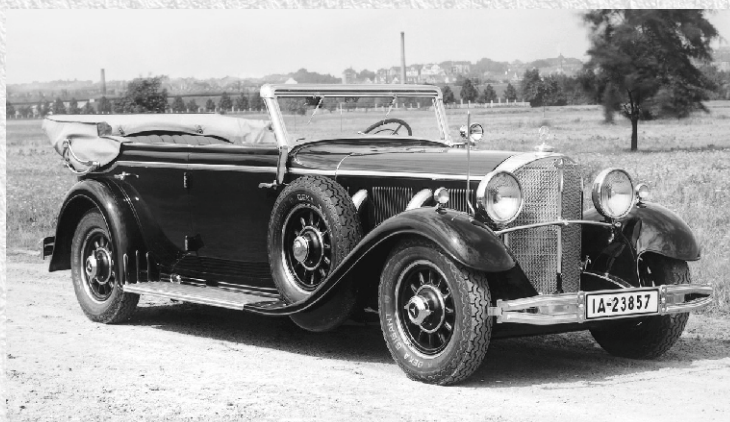
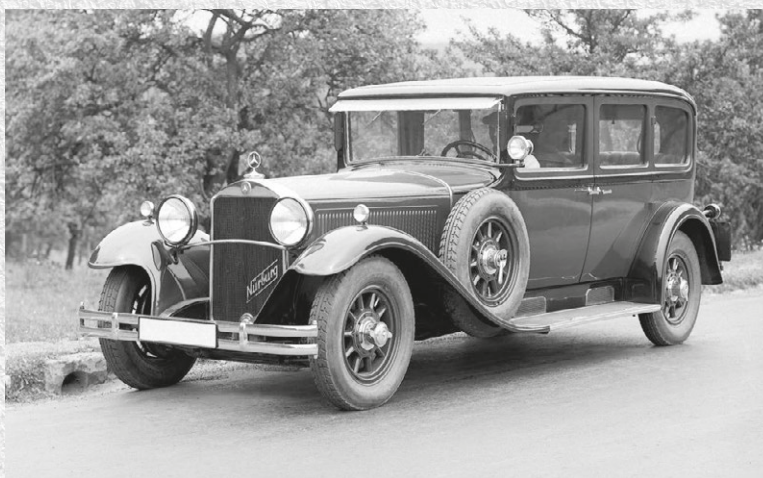


1928 Mercedes Benz 320 15/55 HP Pullman Saloon

Diseñado por Ferdinand Porsche, este coche fue impresionante, aunque un poco pesado. Sus 55 CV no podían mover el peso del coche de algo más de dos toneladas. Seis cilindros, 3.2 litros de cubicaje y 108 km/h de velocidad máxima.

1929 Mercedes Benz 460 Nurburg

Con la excepción de los modelos de competición, el Nürburg fue el primer coche fabricado por Daimler Benz construido con un motor delantero de ocho cilindros. El nombre recuerda el record que estableció uno de estos modelos en el circuito de Nurburgring sobre una distancia de 20.000 kilómetros en treinta días. Su cilindrada eran los 4.624 cc, rendía 80 CV de potencia y su velocidad máxima eran los 100 km/h.



1931 Mercedes Benz 770 Cabriolet F Grand Mercedes

El Grand Mercedes apareció por primera vez en 1930. Era un vehículo muy exclusivo destinado a un mercado elitista y por ello sólo fueron fabricados 119 modelos. Este de la fotografía, un Cabriolet F, fue fabricado en 1931 para el emperador alemán Guillermo II, que vivió en el exilio en Holanda en esa época. De 7.7 litros y ocho cilindros, su velocidad máxima eran los 160 km/h y la alcanzaba gracias a una potencia de 150 CV.



1934 Mercedes Benz 500 K Cabriolet C

El elegante y deportivo 500 K contaba con un altísimo confort. Fue construido entre 1934 y 1936 y fue seguido por el incluso más poderoso 540 K. La producción alcanzó los 760 vehículos. El 500 K se disparaba hasta los 160 km/h, gracias a un motor de 5.1 litros, que conseguía ofrecer 160 CV a 3.400 rpm. Su precio eran 22.000 marcos alemanes.

1935 Mercedes Benz 770 Grand Mercedes Pullman Limousine

Esta espléndida limousina pertenecía a la familia imperial británica. Pintada en rojo y negro fue usada de manera regular por la corte imperial. Sus cualidades son muchas. 7.7 litros, 130 Km/h y 150 CV de potencia



1935 Mercedes Benz 150 Sports Roadster

En 1935, los modelos con motor trasero 130, 150 y 170 H se extendieron hacia los coches compactos. Sin embargo, luego el diseño del motor en la parte de atrás falló en Daimler-Benz y su producción fue detenida en 1938. Con cuatro cilindros, el 150 ofrecía 55 CV de potencia a 4500 rpm. Su velocidad máxima eran 140 km/h, su cilindrada los 1.498 cc y su precio, 6.600 marcos alemanes.

1936 Mercedes Benz 260D Pullman Limousine

Desde que el motor diésel se demostró perfecto para su uso comercial, Daimler Benz decidió construir coches para uso normal con motores de gasoil. En febrero de 1936, el 260 D fue la sensación del Salón de Berlín. Este coche demostró la mejora económica que suponía su motor, que estaba montado sobre un chasis modificado. El 260D fue el primer coche que se produjo en serie en el mundo. En 1940 se habían construido 2.000 unidades. Disponía de un motor de 2.6 litros, con cuatro cilindros y alcanzaba los 45 CV a 3.000 rpm. Su velocidad máxima eran los 95 km/h.



1936 Mercedes Benz 540 K Cabriolet B

Con su clásico estilo, el 540 k combinaba lo último en confort con la perfección de su motor. Este coche, internacionalmente aclamado, recibió una gran cantidad de premios por su elegancia. El 540 K, que se exhibe en el museo de Mercedes, llegó a Stuttgart desde Rhodesia, ahora Zimbabwe. Con ocho cilindros y 5.5 litros de cilindrada, el 540 K ofrecía 180 CV a 3.400 rpm. Su velocidad máxima eran los 170 km/h.



1937 Mercedes Benz 770 K Grnd Mercedes Open Ttourer

En 1930, Daimler Benz presentó un coche de un enorme prestigio mundial, el 770. No sin ninguna razón, este vehículo fue conocido como el Grand Mercedes. Su motor y su equipamiento alcanzaron los más altos niveles. Con ocho cilindros, 7.7 litros de cilindrada, 200 CV de potencia y 160 km/h de velocidad, el 770 costaba 42.000 marcos alemanes.



1938 Mercedes Benz 170 V Cabriolet A

El 170 V, que fue presentado en 1936 en el Salón de Berlín, fue el sucesor del 170 de seis cilindros (7/32 HP), que apareció en 1931. La producción del 170V superó a la de cualquier otro coche de antes de la guerra, a la vez que sentó las bases para la producción de coches después de la II Guerra Mundial. El 170 V contaba con cuatro cilindros, 38 CV de potencia y alcanzaba los 108 km/h.



LA POST-GUERRA

1950 Mercedes Benz 170 S Cabriolet B

El primer coche desarrollado por Daimler-Benz después de la II Guerra Mundial fue el 170 S, que fue presentado al mismo tiempo que fue constituida la República Federal de Alemania, en mayo de 1949. El 170 S pronto se convirtió en el símbolo del milagro económico de Alemania. Tenía cuatro cilindros, alcanzaba una velocidad de 122 km/h, fue construido como prototipo en 1941 y producido entre 1949 y 1951. Su motor era un 1.8 litros.



1954 Mercedes Benz 300 S Cabriolet

El 300 S en sus versiones como convertible, roadster y coupé fue un coche de ensueño en los 50. Era heredero de la elegancia de los coches de los años 30. Con seis cilindros, el motor del 300 S era un 2996 cc, con 150 CV de potencia que alcanzaba los 176 km/h y que fue construido entre 1951 y 1955.



1955 Mercedes Benz 180

El Mercedes 180 marcó el punto de inflexión entre los diseños tradicionales y los modernos. El 180 estaba claramente dividido entre el compartimento del motor, el lugar para los pasajeros y un maletero. 1.8 litros, 126 km/h y 52 CV de potencia.



1955 Mercedes Benz 190 SL

En 1955, al Mercedes Benz 300 SL se le unió un hermano menor, el 190 SL. Este coche fue definido por sus contemporáneos como un vehículo extremadamente bonito con maneras y aspecto de coche deportivo, perfecto para mujeres con carácter deportivo. El motor del 190 SL contaba con cuatro cilindros y 1897 centímetros cúbicos. Su rendimiento de potencia lanzaba el coche hasta los 105 CV a 5700 rpm. Su velocidad punta eran los 171 km/h.



1959 Mercedes Benz 300 D

En 1951 Mercedes Benz presentó un vehículo perfecto para ocasiones muy importantes, el 300. En los años sucesivos, la firma alemana lanzó diversas versiones del modelo, cada una bautizada con una letra siguiendo al nombre del coche. El coche que aparece en esta fotografía fue utilizado, por ejemplo, como coche oficial por el canciller alemán, Konrad Adenauer. El 300 D cubicaba 2996 cc, alcanzaba una velocidad de 165 km/h y su motor, de seis cilindros, ofrecía 160 CV a 5.300 rpm.





1960 Mercedes Benz 300 SL Roadster

El Mercedes Benz 300 SL Roadster es un ejemplo de vehículo especialmente preparado para los amantes de la conducción al aire libre. Nació en 1960 y era un superdeportivo. Su velocidad máxima eran los 250 km/h, y su potencia, extraordinaria, 215 CV a 5800 rpm. El motor del 300 D era un 3.0 litros y seis cilindros.

1964 Mercedes Benz 230 SL Roadster

Este coche fue presentado en 1963 como sucesor del 190 SL. Su gran novedad era una capota extraíble. Enseguida se le conoció internacionalmente como "pagoda roof", lo que enseguida sirvió para identificar a toda la serie SL. Con seis cilindros y un motor de 2.4 litros, el 230 SL Roadster ofrecía 150 CV a 5500 rpm y superaba los 200 km/h de velocidad máxima.



1965 Mercedes Benz 600 Landaulet

Las series 600 se produjeron entre 1964 y 1981 y representaron lo último en ingeniería en aquella época. Disponían de un extremadamente potente motor de ocho cilindros, que producía 250 CV de potencia, 50 de los cuales estaban sólo destinados a mover muchas de las unidades hidráulicas con las que contaba el coche, lo que multiplicaba el confort del coche. El 600 fue popular como una limusina muy formal para jefes de estado de todo el mundo. El Mercedes 600 Landaulet que aparece en la fotografía estuvo construido para el Papa Pablo VI. Su velocidad máxima eran 200 km/h.

1971 Mercedes Benz 280 SE 3.5 Cabriolet

Hoy, este tipo de vehículos, una clase a la que pertenece el 280 SE 3.5 Cabriolet, son pieza de coleccionista. No es sólo el motor de ocho cilindros lo que hace este coche muy apetecible, sino también su elegante estilo, que atrae a los más entusiastas. El motor es un 4.0 litros, que rinde 200 CV a 5800 rpm. La velocidad máxima es 210 km/h.



CRÓNICA DEL III RAL·LI CLÀSSICS LLEIDA TERRES DE PONENT DE LA COPA CATALANA DE LA FEDERACIÒ CATALANA DE VEHICLES HISTÒRICS

25 DE MAYO DE 2024 CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA



El 25 de mayo pasado, bajo un espléndido día, acudieron a la cita los más de 35 participantes y más de 28 ayudantes para puntualmente dar salida al III Ral·li de regularidad de Clàssics organizado por el Club de Vehículos Històrics de Lleida 3ª prueba de la Copa Catalana de la Federación Catalana de vehículos Històrics, a partir de las siete de la mañana se instala todo para entregar las documentaciones, Roadbooks etc. , hacer las verificaciones y colocación de los equipos de cronometraje.

Después un un buen desayuno con café y aguas.El reloj digital en marcha y a las 9:30 se anuncia cada participante, ondea la bandera y sale el primero, así todos los inscritos. Delante iban los clásicos 0 i 00 y los dos escobas detrás.

Recorrido de casi 300 kmts. Por paisajes y montañas espectaculares del LES GARRIGUES, LA SEGARRA EL SOLSONÉS.

NUEVE tramos de regularidad marcan la dificultad en todo el recorrido, en EL HOSTAL DE PINOS, EL MÁS ANTIGUO DE LA PENINSULA y quien sabe... ya que lleva 500 años funcionando sin parar nunca, los participantes pararon una hora para el almuerzo, fantástico, y vuelven a salir para los tres tramos que quedan y hasta cruzar el arco de META en el Museu de la moto de Bassella.

Un refrigerio para recuperarse y entrega del los más de 130 trofeos de magnífico cristal a los participantes i ganadores de la prueba.

Mª Jesús Freixa



III RAL·LI TERRES DE PONENT

25 maig 2024

IIIa COPA CATALANA CLÀSSICS

CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

FCVH

RODA

JARDINS KM-0

JACQUEM GUERRERO

SOLARCHECK

Ajuntament de Lleida

INSTITUT ESTUDIS IERDENCS

Diputació de Lleida

ITC LLEIDA

SECCIÓ CLASSICS PALLARS

SEROIL ENERGY

MUSEU MOTO

TOMÁS CUSINÉ

BELLERA RESTAURANT

EL SEU TALLER DE CONFIANÇA









¿Cómo se crearon los rallyes?

Un Como disciplina deportiva, los rallyes son algo particulares, si uno lo piensa: una carrera contra el crono, realizado en carreteras normalmente públicas, ya sea con coches de calle, derivados o más 'prototipos' y que, pese a considerarse más bien deporte minoritario en España, cuenta con muchísimo seguimiento (en especial en algunas zonas de España como Canarias, Asturias, Galicia y zonas de Andalucía o Cataluña). Ahora bien, ¿Cómo surgen los rallyes como tal?

París-Burdeos-París de 1895, el germen de los rallyes.

Para responder a esta pregunta tenemos que remontarnos al principio de los tiempos en el automovilismo. A finales del siglo XIX y los primeros años del siglo XX aún se competían en carreteras abiertas, sin ningún tipo de protocolos de seguridad además de apartarse cuando venían los coches de carreras, los cuales ya empezaban a llegar a los 100 kilómetros por hora. En la París-Burdeos-París de 1895 encontramos detalles muy interesantes – incluso hay quien atribuye el origen a la París-Rouen de 1894.



En estas carreras, se utilizaban vías públicas para correr (en eventos británicos o escandinavos también se utilizaban carreteras privadas), los competidores salían de uno en uno separados por intervalos con coches matriculados, normalmente de un minuto, la ruta se componía por etapas establecidas en varios días con controles horarios al final de cada tramo e incluso había penalizaciones si se adelantaban o atrasaban con respecto a la hora estipulada. ¿Os suena? Sí, en efecto: el germen de los rallyes.

El desastre de la París-Madrid dio lugar a la construcción de circuitos permanentes, así como a pruebas de regularidad y resistencia





La prueba que lo cambió todo fue la París-Madrid de 1903, una carrera mediática con 316 vehículos – en la primera mitad de la prueba, Marcel Renault llegó a rodar entre París y Chartres a 146 kilómetros por hora... ¡de media! La gran afluencia llevó a que se produjeran muchos accidentes mortales, tanto de pilotos y mecánicos como de espectadores, ganado y perros – el propio Marcel Renault falleció en uno de estos, terminándose la carrera en Burdeos.

Era evidente que los motores eran demasiado potentes para la dirección, los frenos y la suspensión de los coches...así como los caminos de la época. Por ello, se prohibieron los eventos en carretera, pasándose a correr en circuitos cerrados o, en carreteras, con velocidades controladas en pruebas de regularidad o resistencia. Al año siguiente, en 1904, nacería la Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus, que luego cambiaría de siglas para convertirse en...la actual Federación Internacional de Automovilismo, nuestra querida FIA.

Casi 120 años de historia

Pronto empezarían a aparecer competiciones por todos lados de Europa, siendo el Herkomer Konkurrenz en Baviera, Alemania, lo que se puede considerar el primer rallye como tal, aunque no tuviera el nombre. Por toda Europa, y después por todo el mundo, se empezaron a ver estas competiciones. Por ejemplo, en Reino Unido se celebraban rallyes en carreteras públicas con poco tránsito o carreteras privadas, organizándose en forma de bucle de manera que el inicio y fin de cada etapa tenía lugar en Crystal Palace, al sur de Londres (donde, curiosamente, décadas después se levantaría un pequeño circuito utilizando los caminos del parque de la zona).

A partir de entonces, empezaron a proliferar pruebas en todo el mundo: el Rallye de Monte-Carlo tuvo su primera edición en 1911 (mismo año de las primeras 500 Millas de Indianápolis), el de Polonia en 1921...desarrollándose la disciplina a la par que se desarrollaban los coches, los caminos y la propia sociedad. Tuvo que popularizarse aún más, tanto la disciplina como el motor, para que primero tuviéramos Europeo de Rallyes en 1953 y, veinte años después, el primer Mundial de Rallyes, primero puntuable para marcas y después también para pilotos.

Y así como los autos han evolucionado en gran parte, gracias a inventores, científicos y creativos, lo mismo ha ocurrido con las competencias de automóviles o rallys.



La primera carrera de autos de motor

Cuando ya existían los carros de motor, comenzó la necesidad entre los pilotos de demostrar ante los demás, cuál vehículo era mejor. Por lo que la primera carrera de autos a nivel mundial, fue en el año 1900. Para ese momento, las competencias eran muy arriesgadas, ya que no se habían desarrollado los protocolos de seguridad que existen hoy en día, lo que representaba un verdadero riesgo, tanto para los competidores, como para los aficionados que se acercaban para ver la competencia.

Evolución de la competencia

En el año 1950 comenzaron los campeonatos mundiales de carrera de autos, que se han desarrollado de manera ininterrumpida hasta el presente. La característica de las carreras iniciales de los rallies, eran las competencias en horario nocturno, sobre pistas de diferentes características, bien fuera sobre hielo, nieve o tierra. Estas condiciones eran tomadas en consideración para determinar las características que debían tener los autos para garantizar un buen funcionamiento dentro de la pista. El recorrido debía realizarse en un tiempo determinado.



Y como cada segundo cuenta en una carrera de autos, incluso en la estrategia que utilizan los pilotos y el equipo en general que participa en la carrera, los cálculos matemáticos entran en acción. Un error de cálculo, podría determinar el éxito o el fracaso de la carrera e incluso, la vida o la muerte del piloto.

Rally de Montecarlo

El honor de ser pionero de los rally a nivel internacional, se lo lleva el famoso Rally de Montecarlo que se celebra desde el año 1911 y cada año se realiza en el mes de enero. Atrae, no sólo a miles de fanáticos de las carreras, sino a otros tantos miles de turistas que ven una oportunidad única de conocer la ciudad de una forma diferente. De hecho, su primera edición, se dio en temporada de invierno, precisamente, para que sirviera de atractivo turístico extra, entre los temporadistas.

Protección y Seguridad del Piloto

Y si bien hace décadas atrás el piloto únicamente se vestía con valentía y coraje, esto no le valía de nada a la hora de enfrentar un accidente. Por lo tanto, las medidas de seguridad que comenzaron a diseñarse en torno a las competencias, también tocaron al piloto. Ya no podrían llevar únicamente chaquetas de cuero y cascos de lona, sino que el material de los trajes que portan los pilotos deben tener las características adecuadas, como para permitir que el piloto salga lo más ileso posible, en caso de colisión o, incluso, de explosión de alguna parte del vehículo.



MUSEU DE CAL PAUET


A blue Gamon bus with a man and a woman sitting on the luggage. The bus is a large, modern model with the 'Gamon' logo on the side. The man and woman are sitting on a blue suitcase and a black suitcase.

Quan cada instant del viatge esdevé un record

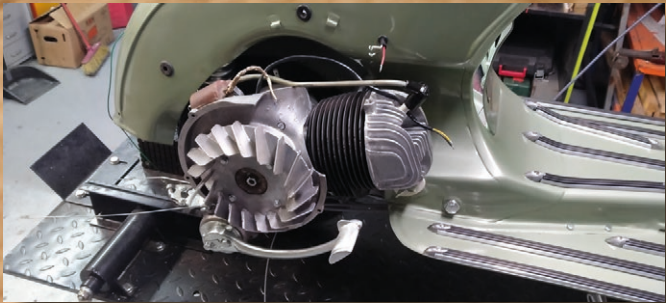
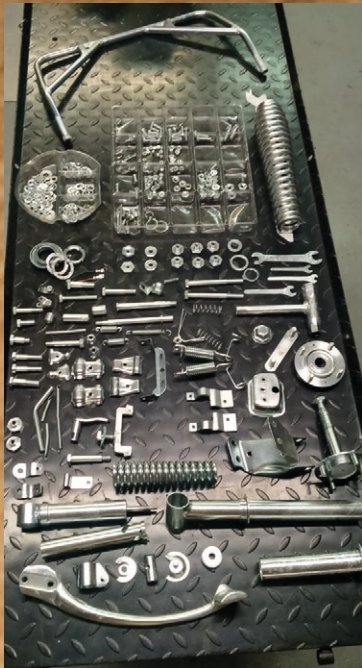
kariba **Gamon**
viatges autocars

☎ 973 75 00 90
www.autocarsgamon.com

VESPA 125 N

Josep Farré Lacasa







SEROIL
ENERGY

DES DE 1990

GASOIL A DOMICILI I ESTACIONS DE SERVEI
EL MILLOR PRODUCTE PEL TEU VEHICLE



973 780 119

www.seroilenergy.com



4^a Entrada l'exposició de vehicles clàssics a l'Albatarrec

9/10 març 2024

Exposició

4^a TROBADA VEHICLES CLASSICS

FCVH

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Secció Clàssics Pallars

inscripció 649310733 619754343

SEROIL ENERGY MOTO ROTA RODA RITC LLEIDA JARDINS EM4 BELLEERA

40^a ANIVERSARI DEL CLUB I DINAR DE NADAL

15 de desembre de 2024

inscripció 649310733 619754343

FCVH

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Secció Clàssics Pallars

inscripció 649310733 619754343

SEROIL ENERGY MOTO ROTA RODA RITC LLEIDA JARDINS EM4 BELLEERA

Trobada de Vehicles

Antics, Clàssics, Deportius, Tractors, Motos

4 de MAIG

TORRE-SERONA

Ajuntament de Torre-serona

FCVH

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Secció Clàssics Pallars

inscripció 649310733 619754343

SEROIL ENERGY MOTO ROTA RODA RITC LLEIDA JARDINS EM4 BELLEERA

7 de setembre 2024

CLUB DE CAMBRILS I CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

EXPOSICIÓ DE VEHICLES

visites i dinar a la Confraria del port

inscripció 649310733 619754343

FCVH

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Secció Clàssics Pallars

inscripció 649310733 619754343

SEROIL ENERGY MOTO ROTA RODA RITC LLEIDA JARDINS EM4 BELLEERA

EXPOSICIÓ AL CASTELL DEL REI

28 D'ABRIL DE 2024

inscripció 649310733 619754343

FCVH

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Secció Clàssics Pallars

inscripció 649310733 619754343

SEROIL ENERGY MOTO ROTA RODA RITC LLEIDA JARDINS EM4 BELLEERA

EXPOCLÀSSIC MOLLERUSSA 2024

21 i 22 DE SETEMBRE DE 2024

FCVH

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Secció Clàssics Pallars

inscripció 649310733 619754343

SEROIL ENERGY MOTO ROTA RODA RITC LLEIDA JARDINS EM4 BELLEERA

15 de setembre 2024

FESTES DE BUTSENT

CONCENTRACIÓ DE VEHICLES ANTICS,TRACTORS I VESPA

inscripció 649310733 619754343

FCVH

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Secció Clàssics Pallars

inscripció 649310733 619754343

SEROIL ENERGY MOTO ROTA RODA RITC LLEIDA JARDINS EM4 BELLEERA

ROSSELLÓ

26 D'OCTUBRE DE 2024

Club de Vehicles Històrics de Lleida

Exposició de vehicles

inscripció 649310733 619754343

FCVH

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Secció Clàssics Pallars

inscripció 649310733 619754343

SEROIL ENERGY MOTO ROTA RODA RITC LLEIDA JARDINS EM4 BELLEERA

24 DE SETEMBRE DE 2024

FESTES DE LA TARDOR LLEIDA

Exposició de vehicles

inscripció 649310733 619754343

FCVH

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Secció Clàssics Pallars

inscripció 649310733 619754343

SEROIL ENERGY MOTO ROTA RODA RITC LLEIDA JARDINS EM4 BELLEERA

SORTIDA A BARCELONA VISITA SEAT
9 de juliol de 2024

FCVH
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS
JACOBO CLASSICS PALLARS

inscripció
649310733
619754343

SEROIL ENERGY MOTO FCVH RODA RSC LLEIDA JACOBO CLASSICS PALLARS BELLERA

XI PARTICIPACIÓ AL OBERT
EXPOSICIÓ VEHICLES
ANTICS, CLÀSSICS I ESPORTIUS

22 de setembre 2024

inscripció
649310733
619754343

FCVH
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS
JACOBO CLASSICS PALLARS

SEROIL ENERGY MOTO FCVH RODA RSC LLEIDA JACOBO CLASSICS PALLARS BELLERA

22 abril de 2024
PALMA PRODUCCIONS
JOVENS CINEASTES
A LA LLOTJA DE LLEIDA

inscripció
649310733
619754343

FCVH
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS
PALMA PRODUCCIONS

SEROIL ENERGY MOTO FCVH RODA RSC LLEIDA JACOBO CLASSICS PALLARS BELLERA

CONCENTRACIÓ DE VEHICLES ANTICS
CLÀSSICS, DEPORTIUS, TRACTORS, MOTOS
Avda Joana Respalí Lleida

8 DE SETEMBRE DE 2024

inscripció
649310733
619754343

FCVH
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS
JACOBO CLASSICS PALLARS

SEROIL ENERGY MOTO FCVH RODA RSC LLEIDA JACOBO CLASSICS PALLARS BELLERA

SORTIDA A ELS VILARS D'ARBECA
XXII CONCENTRACIÓ S.E.A.T
11 De febrer de 2024

inscripció
649310733
619754343

FCVH
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS
JACOBO CLASSICS PALLARS

SEROIL ENERGY MOTO FCVH RODA RSC LLEIDA JACOBO CLASSICS PALLARS BELLERA

SOPAR A LA FRESCA A MONTBLANC
RESTAURANT LA PARRA
3 D'AGOST DE 2024

inscripció
649310733
619754343

FCVH
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS
LA PARRA

SEROIL ENERGY MOTO FCVH RODA RSC LLEIDA JACOBO CLASSICS PALLARS BELLERA

CLUB DE VEHICLES
HISTÒRICS DE LLEIDA
SOPAR D'ESTIU

13 DE JULIOL DE 2024

inscripció
649310733
619754343

FCVH
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS
JACOBO CLASSICS PALLARS

SEROIL ENERGY MOTO FCVH RODA RSC LLEIDA JACOBO CLASSICS PALLARS BELLERA

21 de gener de 2024
Ajuntament Vilanova de Segrià
SORTIDA A VILANOVA DE SEGRÀ
Exposició vehicles antics, clàssics, esportius, motos, tractors

inscripció
649310733
619754343

FCVH
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS
JACOBO CLASSICS PALLARS

SEROIL ENERGY MOTO FCVH RODA RSC LLEIDA JACOBO CLASSICS PALLARS BELLERA

TROBADA DE VEHICLES
ANTICS, CLÀSSICS, ESPORTIUS
TRACTORS, MOTOS I VESPES

1 de juny de 2024
10/10:30 Esmorzar brasa
12/12:30 visita cultural
13:30 sorteig

inscripció
649310733
619754343
973190005

FCVH
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS
PAMPOLS

SEROIL ENERGY MOTO FCVH RODA RSC LLEIDA JACOBO CLASSICS PALLARS BELLERA



BARREIROS - FÁBRICAS ESPAÑOLAS DE MOTORES Y CAMIONES EN LOS AÑOS 50

Las fábricas españolas de motores y camiones en los años 50

Vamos a ver ahora una panorámica de las fábricas españolas de motores, camiones y tractores en la década de los 50, para mejor entender las posiciones de Barreiros y de Pegaso.

Enasa-Pegaso. Como ya se ha visto, en los primeros años 50 Pegaso solo fabricaba camiones pesados en su planta de Barcelona, antigua Hispano Suiza. La nueva fábrica de Madrid estaba en construcción y no empezaría a producir camiones hasta 1955. El Centro Español de Técnicas de Automoción (Ceta), integrado en Enasa, también estaba diseñando tractores de ruedas y de cadenas, cuya producción estaba prevista en La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, pero el proyecto no fue adelante.

Motor Ibérica. Con el reinicio de actividades de montaje de camiones tras la guerra civil, en 1953 Ford Motor Ibérica obtuvo dos importantes autorizaciones ministeriales: una

para la fabricación de un camión de tres a cuatro toneladas de carga útil y la otra para tractores agrícolas con el mismo motor diésel del camión. En 1954 desaparece el nombre Ford de la razón social convirtiéndose en Motor Ibérica SA. Al año siguiente presenta su nuevo camión diésel de 70 CV con marca Ebro. El nuevo camión en pocos años se convertiría en el camión de distribución urbana más difundido en nuestro país. En 1960 la empresa fue autorizada a aumentar su producción total de motores de 6.000 a 8.000 unidades, con un máximo de 3.000 camiones anuales, el resto estaba destinado a los tractores con la misma marca.

Babcock. La empresa bilbaína Babcock & Wilcox, constructor de mecánica pesada y calderas, construía también motores diésel marinos desde 1943 y disponía de talladoras de engranajes y grupos cónicos, siendo suministradora de ejes, palieres y cigüeñales de recambio para todo tipo de camiones, especialmente para los ЗИЛ rusos de la guerra civil y los GMC americanos. Es muy posible que E.B. fuese cliente de B&W.

Con motivo de un grave accidente de un camión Klöckner de servicio en la empresa y de su necesaria reconstrucción, se pensó que con poco más esfuerzo podrían fabricar un camión nuevo; el proyecto tomó cuerpo y en 1952 consiguieron la oportuna licencia ministerial para fabricar camiones. La gran capacidad técnica e industrial de la empresa permitió acometer la producción de la mayor parte de sus componentes internamente, incluyendo el motor de cuatro cilindros diésel de inyección indirecta y 70 CV a 2.000 rpm. La caja de cambios era una ZF alemana de cinco marchas, fabricada bajo licencia.

El camión se anunciaba como "Babcock Diesel. El camión español". En los primeros catálogos se dice que había sido



El popular camión Ebro de los años 50 y 60

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'Ocasíó
- Compren vehicles siniestras per desballestar
- Tramitació certificat destrucció i baixa definitiva
- Planta descontaminació de vehicles



Empresa adherida:



Barreiros: Historia completa



Camión dumper TMU de tracción total. Años 60



Camión Salegui de 1955, construido sobre un chasis matriculado en 1934

largo para el transporte de los troncos de árbol. Los troncos llegaban al puerto de Pasajes de San Sebastián procedentes de la entonces Guinea Española y tenían que ser transportados a la fábrica de contrachapado de madera de Olazagutia en Navarra. Estos camiones con semirremolque fueron muy probablemente los primeros articulados construidos en España.



Publicidad de los motores Massé Diesel. 1954

llegándose a construir unas 20 unidades sobre chasis de varias marcas.

Con la experiencia acumulada en las transformaciones los hermanos Salegui se lanzaron a la construcción de camiones completos, utilizando para ello los escasos de componentes disponibles en el mercado y en los desguaces de la época, más su propia capacidad de fabricación. El primero de ellos vio la luz en 1955, con motor Barreiros EB-6, pero conservando una matrícula de 1934.

Las cabinas tenían estructura de madera y la chapa se conformaba a mano a partir de la de bidones de aceite; el estilo imitaba al Krupp-Südwerke alemán.

En 1957 Talleres Salegui solicitó al Ministerio de Industria la autorización para construir camiones, con una discreta previsión de 30 unidades al año. La licencia les fue denegada, probablemente por su débil estructura empresarial, aunque hay que apuntar que en ese mismo año también se le denegó a Barreiros, que ya estaba produciendo varios miles de motores anuales. Los Talleres Salegui construyeron unos 30 camiones en total y posteriormente pasaron a ser el primer servicio oficial de Barreiros en Navarra.

Motores Massé. Los Talleres Massé de San Sebastián fundados en 1911, tenían una larga tradición de reparación y construcción de motores y componentes. Al final de la guerra civil Gustavo Massé se dedicó a la fabricación de gasógenos de los que había una gran demanda por la escasez de gasolina que entonces existía en España.

En los años 50 proyectó y construyó una amplia gama de motores diésel de diseño original, unos con inyección indirecta



Felicitación de Navidad de 1956



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

TALLERS

JOBOSCP

*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.jobos@hotmail.com · jobotallers@gmail.com

y otros con inyección directa y cámara esférica en el pistón al estilo de los MAN. Se vendían como motores de sustitución de los de gasolina en camiones y autobuses, antes de la aparición de los Barreiros.

La gama comprendía motores de 4, 6 y 8 cilindros en línea, de 80, 120 y 160 CV. A pesar de la amplitud de la oferta sus recursos productivos eran muy limitados, con unos 35 empleados que trabajaban de forma artesanal. El

número total de motores construidos apenas llegó a 200 unidades.

La mayor parte de los motores Massé de sustitución se instalaban en los camiones en el mismo Garaje Massé de San Sebastián, que además tenía el servicio de equipos de inyección Bosch. En los primeros años 60 equiparon algunos modelos de camiones Nazar y al desaparecer esta marca se terminó su fabricación.

Barreiros: Historia completa



La compra de Nazar fue noticia de portada en la prensa del sector. Diciembre de 1965

La historia de Nazar se inició cuando Vincenzo Angelino Gervasio, que había venido a España con las tropas italianas, al terminar la guerra civil contrajo matrimonio y abrió un taller mecánico en Nuez de Ebro, provincia de Zaragoza, donde inició la fabricación de bicicletas y la reparación de todo tipo de vehículos.

En 1945 crea los Talleres Nápoles, como homenaje a su origen, especialmente dedicados a la fabricación de cabinas de

camión, actividad en el que le cabe el honor de haber creado el concepto de "cabina única", un tipo de cabina estándar acoplable a cualquier tipo de chasis. Es importante apuntar que las primeras unidades de camiones Barreiros, antes de la fabricación propia de las cabinas, montaron también algunas cabinas de Talleres Nápoles con un diseño específico.

Dos años más tarde estaban ya fabricando cabinas de camión en serie y también carrocerías completas de autobús. Su actividad no paraba de crecer y a principios de los años 60 la empresa decide acometer la fabricación de vehículos completos, primero autobuses y luego camiones, cambiando el nombre de la empresa de Talleres Nápoles a Factorías Nápoles, todavía sin ser sociedad anónima. La marca elegida fue Nazar (Nápoles Zaragoza). El plan consistía en tomar una licencia de los camiones ingleses Guy para su fabricación en España, pero la empresa inglesa presentó suspensión de pagos en 1961 y



Dionisio Deza con un tractor de pruebas en la fábrica de Zaragoza. 1970 (Cortesía de Concha Deza Amorós)



Prototipo del tractor 5500, primero con motor de la serie D. 1966

Nazar tuvo que reorientar su estrategia hacia su propio diseño de los vehículos, utilizando motores externos.

En 1963 la empresa atravesó una difícil situación económica y su control pasó a un grupo de bancos acreedores, cambiando su denominación social de Factorías Nápoles SA a Fabricaciones Industriales SA y manteniendo la misma gama de modelos. Fisa propuso la venta de Nazar a Enasa en condiciones económicas muy ventajosas y hay que decir que tras el oportuno estudio el consejo de administración de Enasa aceptó la oferta y decidió su compra, pues la gama Nazar de camiones medios y ligeros era complementaria de la Pegaso.

Pero la compra estaba condicionada a que Fisa demostrara estar en posesión de la licencia correspondiente para fabricar camiones, extremo que no se pudo acreditar ya que la licencia otorgada en 1960 a Felisa Pueyo (esposa de V. Angelino) decía textualmente: "construcción de cabinas (de camión) y carrocerías con chasis incorporados (autobuses) y construcción de chasis completos y tráilers a falta de motor". Ciertamente no se hablaba de camiones completos, por lo que en 1965 Enasa suspendió su decisión de compra.

Las ventas de Nazar cayeron fuertemente a partir de 1965, el año de máximo esplendor de Barreiros. En 1966 Fisa se acogió al plan de desarrollo del Polo Industrial de Zaragoza y se puso en venta, siendo adquirida por Barreiros Diesel. La operación fue financiada con un crédito a muy bajo interés concedido por la Caja de Ahorros de Zaragoza, con el primer pago aplazado cinco años. El compromiso industrial consistía en abandonar la fabricación de camiones y autobuses Nazar, que nunca había estado debidamente legalizada, y dedicar las instalaciones a la fabricación de tractores agrícolas Barreiros.

Tras haber visto los problemas de Nazar con su licencia de fabricación, tenemos que admitir que Barreiros realmente no compró una fábrica de camiones, sino simplemente unas buenas instalaciones industriales en unas condiciones ventajosas.

Rápidamente se puso en marcha un programa para trasladar la fábrica de tractores de Villaverde a Zaragoza y se trajo un grupo de operarios y mandos aragoneses para formarles en la fabricación y montaje de los tractores. En el mes de septiembre la fábrica de Zaragoza ya estaba trabajando a pleno rendimiento, fabricando la gama completa de tractores y también las carretillas transportadoras. Afortunadamente contamos con el testimonio de Dionisio Deza Comín, que a sus 83 años (2019) escribió sus vivencias de aquel importante cambio en la fábrica de Zaragoza:

"Fabricaciones Industriales SA estaba dedicada a la fabricación de camiones y autobuses Nazar y contaba con 600 empleados cuando la compró Barreiros que la transformó para producir tractores. Algunos empleados estuvimos en Madrid para reciclarnos al nuevo producto, yo estuve ocho meses de pruebas con los tractores haciendo rodajes y arando en campos detrás de la pista de turismos, en el barrio de Orcasitas.

En ese tiempo se prepararon las líneas de montaje y hornos de pintura en Zaragoza y al regreso comenzamos a producir plataformas para aeropuertos y tractores viñeros R 350, era el

día 10 de septiembre de 1966 cuando salió de la cadena el primer de ellos. Para los trabajadores fue una gran mejora y mucha ilusión; era pasar de trabajar en precario a una empresa con mucho futuro pues en Zaragoza decir Barreiros era una garantía. En salarios fue un gran avance, teníamos el mismo convenio de Madrid y nos daban todo hecho desde allí.

La planta tomó un auge tremendo gracias al director muy impetuoso que era Carlos Conty Larraz, que la supo movilizar. Se trabajaba con alegría los sábados, domingos y alguna noche, todo compensado en la nómina. La producción fue creciendo hasta alcanzar la cifra de 600 tractores mensuales; el 20 de junio de 1967 salió la unidad n.º 5.000 y la empresa nos preparó una gran fiesta para las familias, con un partido de fútbol entre los empleados y reparto de premios para los hijos de los trabajadores.

Cierto día venía a Zaragoza el general Franco para visitar el polígono industrial de Cogullada y en la fábrica pusimos manos a la obra y organizamos una caravana de 30 tractores en la que yo iba de primero con un R-545, seguido de los viñeros R-350. Desde la fábrica a dicho polígono hay 8 km y cruzamos toda Zaragoza cortando el tráfico, hasta que nos colocaron en una calle todos en fila, pero fue un error porque por allí no pasaba Franco; en cuanto lo supimos nos pusimos todos a correr para colocarnos en otra calle, por la que sí pasó".

Entre 1966 y 1968 tiene lugar la actualización de la gama de tractores, introduciendo el nuevo modelo 5500 con el nuevo motor D-24, que sería el segundo en potencia de toda la gama. Los motores de la serie D eran de inyección indirecta y giraban a 3.000 rpm en las aplicaciones de camión, por lo que su potencia por litro era superior que en las demás series.

El 5500 tenía 10 CV menos que el R-545, pero con un motor D-24 de 3.770 cm³, más pequeño y más rápido que el B-24 de 6.785 cm³. Introducía además una serie de mejoras mecánicas y funcionales, desarrolladas en la ingeniería de Barreiros, ya fuera de la licencia Hanomag.

En esta nueva gama desaparecen los modelos equipados con el motor A-14 de cuatro cilindros, sustituidos por los A-24. Una novedad constructiva importante era que se eliminaba el semichasis delantero y se sustituía por un robusto cárter de

Modelo	Motor/potencia
R-545	B-24/77 CV
5500	D-24/67 CV
R-500	A-24/51 CV
R-350 S	A-23/36 CV

Gama de tractores en 1966

aceite del motor que se prolongaba hasta el eje delantero; de esta forma el conjunto motor-cambio-diferencial era a su vez el único chasis del tractor.

La fábrica Barreiros de Zaragoza se mantuvo hasta 1971, año en que Chrysler la vendió a la empresa belga Van Hool,

fabricante de autobuses. La venta comprendía los terrenos y las naves industriales, sin el equipamiento de fabricación de tractores que volvería a Madrid. En su lugar se le vendieron a Van Hool las instalaciones de producción de autobuses que se habían montado en 1965 en Villaverde. Esta operación resultó

de gran interés para Chrysler, que mantuvo la fabricación de tractores, muy rentable, y se desprendió de la de autobuses, que no consideraba estratégica. Por otra parte se transfería a Van Hool el crédito recibido en 1966, que se tenía que empezar a pagar en 1971.

Antecedentes Históricos Seguridad Vehicular

Breve Historia

Antes de tratar el tema de seguridad vehicular propiamente tal, es bueno revisar los antecedentes históricos, de manera de situar al lector en el contexto de la seguridad de tránsito. Es por esto, que a continuación se presentan algunos hitos en la seguridad de tránsito y más en específico, de los vehículos.

Hace aproximadamente 4.000 años, en Asia, aparece la rueda, invención atribuida a la cultura de Sumeria. Este elemento, nace de la necesidad de trasladar objetos (o bien personas) de una manera más fácil, rápida y cómoda. Luego de esta invención revolucionaria, siglos después, apareció la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera, comenzó, desde esa época, el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos. Los primeros vehículos eran movidos por tracción humana o animal.

A medida que se iban masificando estos vehículos, comenzaron a aparecer los primeros problemas, los cuales en general tenían que ver con los derechos de paso. Como ejemplo de este hecho, se puede mencionar la tragedia clásica "Edipo Rey", escrita hace aproximadamente 2.500 años, en la cuál, Edipo mata a su padre a raíz de una discusión sobre derecho de paso en un cruce de caminos, lo que demuestra que ya en esa época el tema de la violencia en el tráfico no era algo desconocido. A favor de Edipo se puede mencionar que ignoraba que era su padre el sujeto con el que estaba discutiendo.

En la antigua China, hace dos milenios, las clases distinguidas, para poder obtener sus títulos debían demostrar su habilidad en el control de carruajes. Para esto, se formaron una serie de escuelas especializadas, cuya labor era formar a las personas en lo que a manejo de carruajes se refiere. Se puede decir que estas escuelas son los inicios de lo que hoy se conoce como escuelas de conductores.

Los romanos por su parte construyeron una red viaria de 150.000 Km para el desplazamiento de la población que contara con vehículo. Con el afán de hacer más ordenado, cómodo y rápido el tránsito en dicha red, fue necesario diseñar un código de señales de tráfico. Una de las señales es la que hoy se conoce como "Pare", claro que en este caso era bastante diferente a lo que conocemos, esta señal estaba representada por el Dios Hermes con el brazo levantado. En cuanto al problema de derecho de paso en un cruce, los romanos optaron por darle el derecho de paso al vehículo de mayor rango y al conductor de mayor edad. Claro está que esto generó más de una discusión.

En la época de Augusto, se incluyó por primera vez a los peatones en el tema del tránsito, debido a que ya habían surgido algunos casos de atropellos en las calles de la antigua Roma. Se crearon zonas peatonales, en las cuales se permitía el tránsito solo de peatones, y el tráfico de vehículos quedaba restringido solo para las horas de la noche. Esta medida no era muy amistosa desde el punto de vista de los vecinos que querían dormir.

En el año 1.300 se realizó en Roma una multitudinaria peregrinación, por lo que el Papa Bonifacio VIII se vio en la obligación de velar por el éxito del evento y dictó una norma para que los vehículos circularan por la izquierda. ¿Por qué hoy en día sólo en Inglaterra se circula por la izquierda? Resulta que cinco siglos después de que se dictara esta norma, Napoleón Bonaparte cambió el sentido de la marcha en todo su imperio. Cabe destacar que Napoleón nunca pudo incluir a Inglaterra dentro de su imperio, por lo que la incógnita queda totalmente clarificada.

A medida que iban pasando los años, el sistema se iba poniendo cada vez más complejo. En la época de Isabel la Católica, los carreteros que ocasionaban accidentes debido a la conducción en estado de ebriedad tenían que pagar una multa. Dicha multa era mayor que muchas otras infracciones. En el año 1.584, el Virrey de Valencia dispuso la pena de excomunión mayor a quien dejase aparcado su carro en las calles por las que debían transitar las procesiones más solemnes.

Para seguir en la línea de las sanciones debidas a la irresponsabilidad en el tránsito, en el año 1.767, el Rey Carlos III hizo un listado de multas destinadas a los infractores que circularan por el camino de Madrid a Aranjuez. Los ingresos recaudados por dichas multas eran destinados al arreglo de la ruta.

Con respecto a las señales de tránsito modernas, la primera señal de Pare se diseñó en Alemania en el año 1.892. Ésta consistía en una calavera metálica que se iluminaba en la noche. La implantación de esta señal provocó el pánico de los viajeros.

Finalmente, con el fin de hacer notar la problemática actual asociada a los accidentes de tránsito, se puede mencionar que en el año 1.889 se produjo en Estados Unidos un solo muerto debido a un accidente de tránsito, mientras que en los últimos 25 años, han fallecido por esta misma causa, en ese mismo país, más personas que en la guerra de Corea, la de Vietnam y las dos guerras mundiales juntas.

Cronología de la Evolución de los Vehículos durante el Siglo XX

El 29 de enero del año 1886, ocurrió un hito muy importante en la historia de los vehículos, en Berlín, el Sr. Benz, patentó el primer vehículo movido por un motor a explosión.

En las primeras décadas, estos vehículos seguían siendo simples carruajes, pero ahora con un motor que realizaba el trabajo de moverlo. Debido a este futurista invento, los vehículos eran capaces de desarrollar velocidades cada vez más altas, por lo que fue indispensable comenzar a pensar en la idea de desarrollar elementos de seguridad para evitar accidentes. Desde mediados del siglo XX, la investigación tecnológica viene aportando nuevas y efectivas soluciones para satisfacer la demanda de seguridad de los usuarios.



Carruaje de la época.



Adaptación del motor en el carruaje.

A continuación, se pueden ver algunos hitos importantes en la historia de los vehículos, en particular, se muestra la aparición de diferentes elementos de seguridad:

- 1901 la firma Oldsmobile ofrece por primera vez un cuentakilómetros
- 1902 se otorga la patente para los primeros frenos de disco accionados mecánicamente
- 1903 la patente de los cinturones de seguridad se experimenta en la aviación
- 1905 la marca Rochester aplica por vez primera los frenos de disco
- 1905 aparecen los primeros parachoques, fabricados con caucho
- 1924 una nueva lámpara de Osram facilita la combinación del alumbrado en una sola lámpara para luces largas y cortas
- 1925 Delco presenta el primer limpia parabrisas que se mueve a intervalos iguales movido por el motor
- 1930 BMW presenta el primer parabrisas con cristal de seguridad
- 1932 se inaugura la primera autopista con dos carriles para cada sentido entre las ciudades alemanas de Bonn y Colonia
- 1940 Buick introduce el primer coche con intermitentes eléctricos
- 1940 nace el primer neumático sin cámara
- 1950 Chrysler presenta los frenos de disco para las cuatro ruedas
- 1952 BMW sitúa el depósito de combustible fuera de la zona de deformación
- 1954 Volvo incorpora difusores antivaho en el parabrisas
- 1956 Volvo introduce los cinturones de seguridad en los asientos delanteros
- 1960 Mercedes y Volvo incorporan cinturones de seguridad en los asientos traseros
- 1965 Bosch comienza a estudiar un ABS electrónico
- 1966 Volvo presenta el bloqueo de las puertas para los niños
- 1967 Mercedes alumbra la columna de dirección deformable
- 1967 Volvo ofrece cinturones de tres anclajes en los asientos traseros
- 1968 los vehículos de Volvo y Mercedes ofrecen reposacabezas
- 1969 el Instituto de Tráfico norteamericano exige los reposacabezas
- 1970 Porsche realiza pruebas de inflado para el airbag
- 1972 Volvo desarrolla los primeros asientos de seguridad para niños
- 1973 Volvo ofrece la columna de dirección deformable
- 1974 GM produce los primeros airbags
- 1977 Bosch consigue unos dispositivos explosivos para el airbag
- 1978 Volvo introduce las luces antiniebla traseras y delanteras
- 1978 el estado norteamericano de Tennessee se convierte en la primera jurisdicción del mundo en aprobar una ley para la seguridad de los niños
- 1980 Bosch fabrica en serie el airbag
- 1981 Mercedes saca al mercado los primeros coches equipados con airbag
- 1984 Nueva York, primer lugar donde se obliga a llevar el cinturón de seguridad
- 1984 Mercedes presenta el cinturón de seguridad con pretensor
- 1985 Mercedes y Ford ofrecen, en el Clase C y el Scorpion respectivamente, los primeros ABS
- 1985 se presentan los parachoques de plástico, más ligeros y seguros
- 1986 Volvo pone en el mercado la tercera luz de freno
- 1987 Mercedes ofrece el airbag para el acompañante
- 1992 Chrysler introduce los primeros asientos para niños integrados en vehículos
- 1993 Mercedes pone barra de protección lateral en sus modelos
- 1994 Volvo introduce los primeros airbags laterales
- 1999 Los airbags en asientos laterales se ofrecen ya para varios modelos de las marcas Audi, BMW, Ford, GM, Hyundai, Jaguar, Mazda, Mercedes, Nissan, Porsche, Saab, Volkswagen y Volvo
- 1999 Cadillac lanza el primer sistema de visión nocturna
- 2000 la compañía Goodrich presenta el Smartbelt o cinturón de seguridad con airbag

Les GUILLERIES

El sábado 27 del pasado Abril nos reunimos unos 9 coches clásicos, todos amigos del CVHLL, dispuestos a pasar un magnífico día a pesar de era un día de esos en que el cielo estaba gris y un poco lluvioso, que parecía fundirse con el asfalto, la lluvia caía suavemente en el techo de nuestros clásicos, mientras íbamos a Fonolleras al típico desayuno de cada salida.

Desayunados ya, tomamos los mandos de nuestros clásicos y rumbo a Sant Hilari de Sacalm, a pesar del clima teníamos la emoción de la visita al MUSEU DE LES GUILLERIES y también de lo interesante que fue el CENTRE D'ARTESANIA DE LA TORNERIA todo ello en el precioso pueblo de Sant Hilari de Sacalm, donde el Ajuntament nos permitió aparcar nuestros clásicos en la bonita plaza de Josep Moragas alrededor del busto del general militar que estuvo en la guerra de la sucesión española, al llegar al MUSEU DE LES GUILLERIES, la belleza del edificio destaca aun más en este día gris y lluvioso. El Museo es un refugio de historia y cultura donde el silencio del ambiente nos hace imaginar estar en plena naturaleza entremedio de la fauna de la zona, fue como si cada objeto cobrara vida e hiciéramos un viaje a través del tiempo en plena naturaleza de LES GUILLERIES.



Después ya entramos en el CENTRE D'ARTESANIA DE LA TORNERIA, el olor a madera recién trabajada llenaba el ambiente mezclándose con nuestros cuerpos creando en nosotros una emoción placentera y visualmente ver trabajar al artesano, elaborando una preciosa peonza, delante de nosotros, todos asombrados del arte de la tornería, que por desgracia está siendo amenazada por la importación de productos, hechos en serie en los países orientales sin la misma legislación.

Bien una vez terminada la visita ya nuestro estómago nos pedía que le saciáramos el hambre y como es tradición no hay salida de clásico sin una buena comida de hermandad entre todos nosotros y que la disfrutamos y mucho en LA TABERNA DEL SUBIRÁ una masia en plena naturaleza donde años atrás había discurrido el Ralli Costa brava en la época de nuestros campeones Serviá y Zanini, donde nos trataron de un modo muy familiar y nos sirvieron unos excelentes platos a cual mejor y mas sabroso.

Ya una vez bien comidos, iniciamos la vuelta a casa, no sin antes hacer rugir los motores de nuestros clásicos poniendo un poco de ambiente en el lugar de los hechos, hasta la próxima amigos ADEU!

Jordi Riera



Montserratina

Sant Miquel del Fai

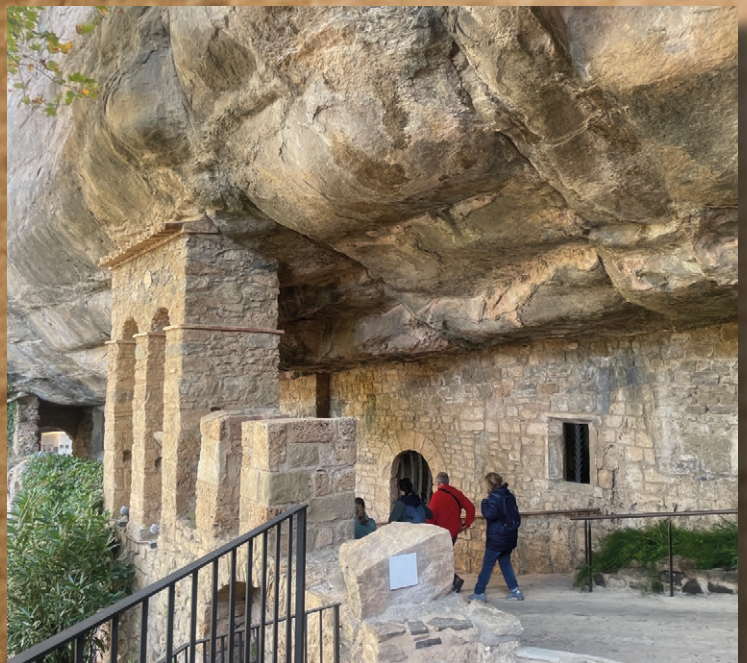
És un monestir erigit sobre un cingle en el segle
xv a partir d'una església anterior. Representa un
bell exemple del gòtic a Catalunya. Forma part de
la Xarxa de Parcs Naturals protegits, promoguts i
gestionats per la Diputació de Barcelona.

Està situat al capdamunt de la vall de Sant Miquel, dins el paratge natural dels Cingles de Bertí, en el terme municipal de Bigues i Riells del Fai i àmbit del poble de Riells del Fai, al Vallès Oriental. Per damunt mateix del monestir discorre el termenal del seu municipi amb el de Sant Quirze Safaja, del Moianès.

Va reobrir el 22 d'abril de 2023 per part de la Diputació de Barcelona.

El priorat de Sant Miquel del Fai va ser un lloc de culte habitat per una comunitat de monjos benedictins des del segle x fins al xvi. Va ser fundat per Gombau de Besora, senyor feudatari del castell de Montbui, després de rebre en donació dels comtes de Barcelona Ramon Borrell i Ermessenda l'alou del Fai l'11 de juny del 997 la cova on es venera sant Miquel Arcàngel (*speleam suam, cum venerandis titulis que infra sunt, quod est sanctum Michaellem Archangelum*. El 1006 el monestir ja funcionava com a tal, aprofitant-ne com a església la primitiva de Sant Miquel.

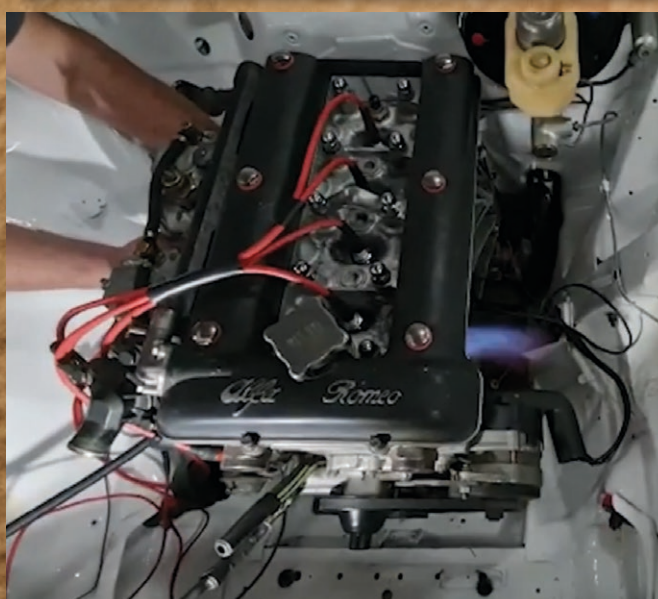
Jordi Riera





ALFA

Santiago Forn Pomés



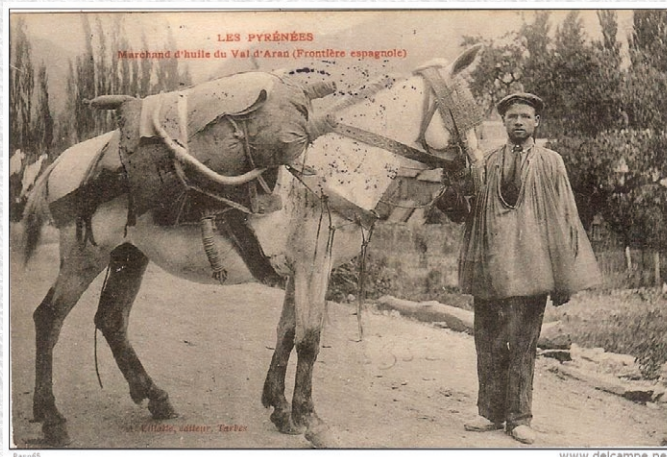


TRINCAR ETH PÒRT - Centenari del primer pas motoritzat i de l'inauguració – 1922/2024

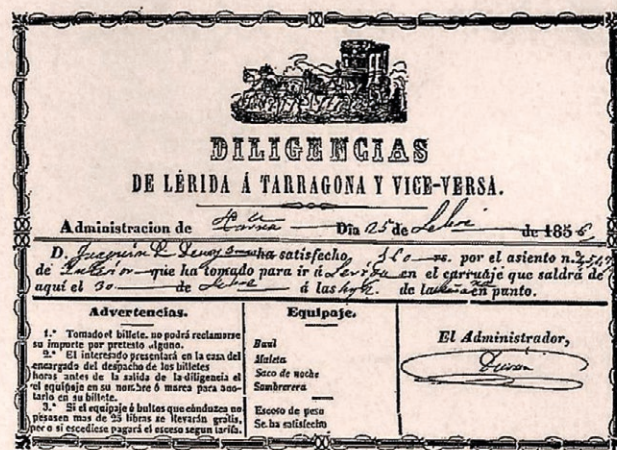
Vehicles rondant pel port de la Bonaigua

Primers transports a les terres de Ponent

De sempre, al menys des de l'època de la romanització, que hi ha hagut vehicles de dues rodes arrossegats per cavalls (Ben-Hur) i a l'edat mitjana al segle XIV ja en feien servir de quatre rodes (El nom de la rosa, amb Guillem de Baskerville amb el seu ajudant, el jove Adso de Melk, i Bernat Gui que s'hi estavella tot fuguint de la revolta popular).



Bitllet típic de diligència. Trajecte Barcelona – Lleida, any 1852.



Bitllet típic de diligència. Trajecte de Lleida a Tarragona, any 1856. - FONS Antònio Nebot de Lleida.



El ferrocarril de Barcelona – Saragossa – Madrid arriba l'any 1860 a Lleida venint de Barcelona, converteix les estacions en centres neuràlgics del transport, allò que avui dia en diuen "centre modal". Tàrrega va sobresortir, ja que era el punt de referència pel transport cap el Pallars, mentrestant Calaf ho era per la part del Segre riu amunt via Ponts. Golmés no va voler l'estació (així ha quedat) i la van posar a Mollerussa, poble petit, quasi sense terme i miserable, i goiteu com ha evolucionat!

Primer vehicle de motor a Lleida

El Purrey-Exshaw de l'empresa de cotxes de línia i el De Dion 1900 de M. Agelet.

El primer autocar de passatgers mecànic que va circular per les terres de Lleida, a partir del 9 de maig 1900, feia el servei entre Lleida, Balaguer, Artesa de Segre i Ponts. Era del tipus "Purrey-Exshaw" de vapor, podia cremar carbó o fusta indistintament.

Diuen que entre les avaries provocades pel mal estat dels camins i les queixes dels usuaris pel fum van plegar aviat (si que eren primmirats i finolis...). Fou una iniciativa de Miquel Agelet i Gosé, qui també va comprar el primer cotxe (un De Dion Bouton amb el qual va anar a Ponts el 31 de març de 1900) a Lleida, fet que el va convertir en el pioner del transport mecanitzat a Lleida.²⁸

El Diario de Vilanova y la Geltrú del gener de 1900 escriu: "Han arribat a Lleida els dos cotxes de correu a vapor que han de fer el trajecte entre aquella capital, Balaguer, Artesa i Ponts". Tenen 14 seients i 4 en la plataforma, a un costat posa "Automòbils de Lleida" i a l'altre "Automóviles de Lérida". El proper 1 d'abril de 1900 han d'inaugurar-se"

Sobre el mateix tema i vehicle, Josep Esteve i Sala, de Ponts, escriu a la revista PortaVeu nº 339, dins de l'apartat "personatges de besllum" un article titulat "Aproximació a la figura de Josep Graells i Pinós (Ponts 155/1881- Barcelona 25/11/971)" on es pot llegir:

"El corresponsal de La Vanguardia a Ponts Sr. Càndid Closa Bosser envia un telegrama amb data del 2 de març de 1900 on diu breument que l'arribada d'automòbils a aquesta vila provinent de Lleida ha estat una veritable sorpresa i que una gran multitud de persones esperava els expedicionaris amb gran entusiasme. El dia 22 de març llegim que des de Lleida han arribat els automòbils que faran la línia de Lleida-Balaguer-Artésa de Segre-Ponts. El dia 5 d'abril, La Vanguardia publica un altre escrit del Sr. Closa: El nostre distingit amic Don Miquel Agelet ha dotat a aquesta comarca d'un notable mitjà de comunicació: un Servei d'automòbils òmnibus per conduir viatgers de Ponts a Lleida per Balaguer. Aquí a Ponts arribaren diversos expedicionaris, tots amics nostres, que vingueren amb un d'aquells vehicles amb el seu propietari el Sr. Agelet. Es va fer el viatge de prova amb resultats més que satisfactoris. Els òmnibus responen a les més altes exigències de seguretat velocitat i comoditat d'avui dia. El xiulet de la locomotora ressonava en aquestes muntanyes que com a signe de civilització i progrés despertava entusiasmes i recollia aclamacions i aplaudiments dels seus habitants.



A les mil felicitacions rebudes per la empresa i afegim la nostre ben sentida. També el diari catalanista *La Veu del Segre* es fa ressò l'11 de març de 1900 que estan esperant que arribin els automòbils i segons aquesta publicació arribaren el 25 de març, on en el seu interior hi ha cabuda per 14 viatgers, quatre més a la plataforma i a damunt dels cotxes espai per als equipatges. En un dels costats es llegeix "Automòbils Lleyda", la previsió es començar a funcionar a primers d'abril de 1900, gràcies al seu promotor Miquel Agelet i Gosé. Efectivament la *Veu del Segre* l'1 d'abril senyala que les proves s'han realitzat amb èxit i el 8 d'abril realitzaren un viatge fins a Ponts amb l'admiració dels veïns, sortint tothom a rebre els expedicionaris.

El 10 de juliol de 1900 el governador de Lleida Josep Martos, famós pel seu anticatalanisme, posava una multa de 20 pessetes a l'empresa d'automòbils que presta el servei entre Lleida i Ponts per una infracció, segons un reglament de 1857".



Tartanes que feien el trajecte entre Balaguer i Lleida. (MD del Miracle de la ciutat de Balaguer, 1988, Francesc Mor Roures, Miquel i Segimon Balagué Salvia pàg 292)



Diligència dels FFCC a Lleida cap els pobles.
FONS: Biblioteca Pública de Lleida



Victoriano Muñoz pare amb el seu Berliet.



L-01 de Lleida l'any 1907, que segons el llibre *Història gràfica de Lleida* fou el primer matriculat a Lleida, sense especificar res més (ho va ser per Xavier Rúbies de Balaguer amb un cotxe "F.N.").



Aquí no quadra res, ja que segons la butlleta d'estat de les matrícules de Lleida, el L-01 fou per a Xavier Rúbies, agricultor de cereals i farratges de Balaguer, el L-02 per a José de Nuix, de Cervera, amb una moto Sarolea i el L-03 per a Antonio Capdevila de Barcelona amb un cotxe Douglas. Segurament les matrícules esmentades de les fotos corresponen a les d'abans de la Reial ordre de 24 de maig de 1907.

Primers transports a Aran (Cavalleries)



Salardú, preparant el transport de taulons de fusta de Salardú cap a les mines del Forcalh. Postal LabF nº 396



Transport de taulons de fusta des de Salardú cap a les mines del Forcalh, prop del naixement literari/poètic de la Garona al pla de Beret.

Postal LabF nº 406

Escrivint sobre el riu Garona, hi ha tres llocs identificats pel seu naixement: pels geòlegs és la gelera de l'Aneto, pels geògrafs el port de Ratera als estanys de Saburedo i pels poetes el pla de Beret.



Caravana de traginers a la Ribagorça. CLIXÈ Bertran de Lassus.

FONS: Fundación Hospital de Benasque.



El tragí de la fusta es feia per la Garona similar als raiers pallaresos o amb carretes tirades per bous.

Postal de LabF nº 822.

Transport de troncs Garona avall, sempre que el cabal ho permetés i amb els troncs retallats, ja que si no els troncs sencers s'en-callaven.

POSTAL de LabF nº 513.



Transport d'herba amb una carreta amb dos bous. POSTAL de Juli Soler i Santalò. Per cert, qui te ara el seu Piolet ?

El tragí de l'herba des dels prats de dall als corrals aranesos amb carros com el de la fotografia.

FOTO Sicilia.



Diligència que feia el servei entre l'estació de ferrocarril de Montrejau-Banhères de Lushon de Marinhac cap a Salardú, a finals del segle XIX fins a 1914 en què es va posar en marxa el tramvia elèctric de Marinhac a Pònt de Rei. Es pot considerar el primer servei regulat i ordenat entre l'estació dels FFCC francesos a Marinhac i Salardú.



La diligència de Marinhac a Salardú.

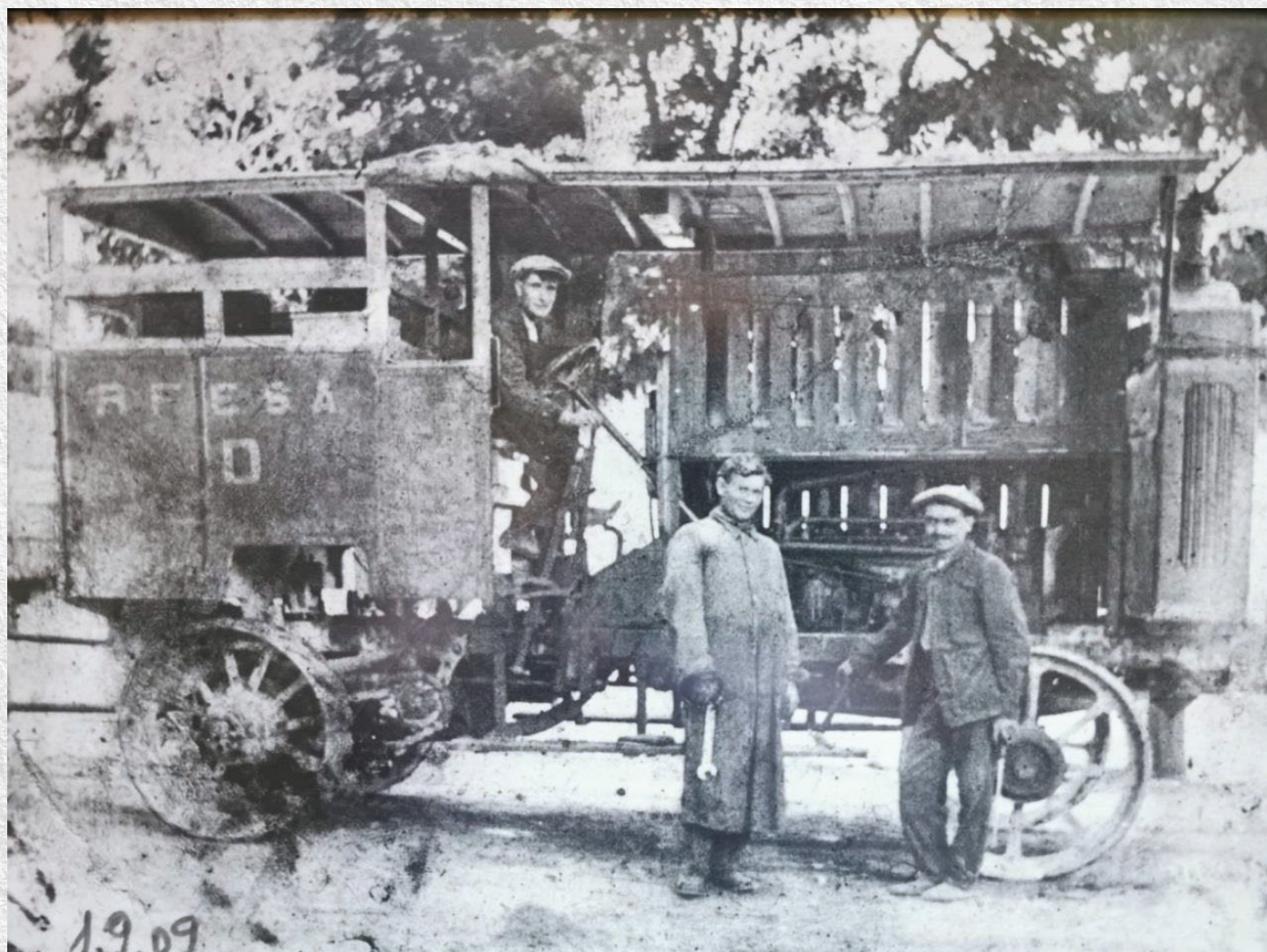
FOTO Bertran de Lassus, FONS: Fundación Hospital de Benasque



Un carro tirat per una parella de bous al passeig de Vielha. Postal que forma part de la col·lecció editada per Manel Solé, de Bossòst, pel Comerç de N. Cabiró.



Un Purrey-Exshaw francès de vapor a Aran. FONS: de Didier Naudy de casa Sebastià de Salardú; cedit per Berto de casa Mossencuy de Salardú.



Primers vehicles de motor d'explosió que diuen que van circular per Aran:

Aquesta doble foto de RFE, ha sortit en la revista Aran nº 34 parlant de Productora de Fuerzas Motrices (PFM) i la tenen a les oficines de la Central Hidroelèctrica de Vielha.

Un Daimler Renard anglès de RFE. Al peu posa 1909, però ha de ser de 1914 (possiblement sigui al Pallars Jussà).

Un autocar de RFE, segurament és el matrícula L-96 (possiblement també sigui al Pallars Jussà).

De fet, RFE (Riegos y Fuerza del Ebro) no va treballar mai a la Val d'Aran, en aquelles dates RFE era molt activa al Pallars Jussà i a Lleida i, a més a més, encara no es podia pas circular cap Aran.

La confusió ve de la situació actual de la fotografia, a les oficines de la Central Hidroelèctrica de Vielha.

Petites històries dels cotxes de línia al Pallars33

Sobre aquest apartat ens nodrim de diverses fonts i que no sempre solen ser coincidents, ja que les fonts d'informació solen ser diverses. A més a més, no sé trobar els arxius de les "Juntres Provincials i/o Central de Transport". Prefereixo no interpretar les fonts i copio literalment els seus escrits, sent conscient que a vegades es repeteixen fets o opinions i contradiccions.

Relats de Miguel Lledòs i Mir presbíter.

1900 - 26 de Febrer. Sembla que el Sr. D. Emilio de la Cuadra Albio, director gerent de la "COMPANYA GENERAL DE COCHES AUTOMOVILES, S. EN C."34, es va reunir amb gent acomodada de Tremp i la Pobla de Segur, a qui els va proposar l'idea de organitzar un servei públic de transport de viatgers entre Tàrraga (on feia 40 anys que hi havia tren) i la Pobla de Segur amb uns vehicles elèctrics molt més ràpids i còmodes que les tortuoses diligències. Els va donar tota mena d'informacions sobre el vehicle (veure apartat "Hispano-Suiza") i sobre la facilitat de recarrega de les bateries del motor a les fàbriques de electricitat que hi havia pel camí (Agramunt, Artesa de Segre i Tremp) i si en calia qualsevol més, ja la muntarien ells.

L'idea va fer molt ben acollida i el 14 de setembre del mateix any, es va constituir "La Montañesa Leridana automóvil" amb el següent equip directiu: President, don Luis de Cuenca; Vicepresident, Ignacio Vidal, Registrador de la Propietat de Tremp; Vocals, Antonio Oliveres de Salàs de Pallars, Antonio Cases de la Pobla de Segur, Antonio Mora de Vilamitjana, i Ignasi Farré, advocat de Tremp com secretari. Es va fixar un capital social de 150.000 pts amb 1.500 accions de 100 cada una, que enseguida van col·locar pagant el 50% en el moment de la subscripció. Aviat van venir els problemes, ja que les bateries que es feien a París no van donar el resultat esperat (veure apartat "Hispano-Suiza") i com que no podien pas disposar els esperats vehicles, van veure que la societat no era viable.



El dia 14 de Juliol de 1902, van fer una Junta general de accionistes, on es va acordar dissoldre la societat i liquidar els diners sobrants: es va abonar 15 pts per acció amb una pèrdua del 70%. Un petit fracàs. Van passar els 5 anys següents patint les diligències i tartanes ...

L'estiu de 1907, Francesc Seix Faya, que venia a estiuejar a Tremp i era soci fundador i vicepresident de la "Hispano-Suiza", va pujar al Pallars amb un cotxe amb motor de benzina (Hispano Suiza de 2 cilindres i 10 HP), el primer que arribava a Tremp. Va despertar una gran expectació i es van ressuscitar els ànims dels antics socis del fracassat intent del vehicle elèctric. Es va fer estudiar l'itinerari de Tàrraga a la Pobla de Segur per un enginyer de la "Hispano-Suiza" per comprovar d'idoneïtat del s camins de carro i el resultat va ser positiu. Es van fer reunions i es va acordar constituir una societat de òmnibus de viatgers per treballar entre Tàrraga i la Pobla de Segur. Entremig, el dia de St Jaume de 1908, si va colar una empresa amb el mateix objectiu, anomenada "Cintas" (que ningú sap qui eren ni quins vehicles tenien)³⁵ que va presentar els seus vehicles i es van refredar els ànims dels pallaresos. Però en Seix no es va pas desanimar, i va anar a parlar amb els socis de la societat "La Pallaresa" de Tàrraga (propietat de Joan Gómez i cia. i que feien el transport amb cavalleries de Tàrraga al Pallars) i els va explicar allò que volien fer els pallaresos: una empresa amb vehicles "Hispano-Suiza" per passatgers des de Tàrraga. Els de "La Pallaresa" van dir que si a tot, que ells ja crearien la nova empresa amb la participació de la "Hispano-Suiza", que aportaria els tres òmnibus que calien, i que volien que en Seix formés part del consell d'administració. Tot va anar molt ràpid, ja que el 24 d'agost de 1908 van inaugurar el servei entre Tàrraga i la Pobla de Segur. Es dedueix que era la "Hispano-Montañesa"³⁶. La misteriosa companyia "Cintas" va desaparèixer abans de final d'any. Aquest trajecte es va anar allargant a mida que avançaven les obres de la carretera. El 1912 la carretera encara no arribava a Sort. ...

El 15 d'agost de 1909, una nova empresa d'òmnibus, anomenada La Delahaye Española, fundada a l'entorn de la família Soldevila de Tremp (no consta que matriculés cap vehicle), va inaugurar un servei públic de viatgers de Tàrraga a Tremp, Pobla de Segur i Gerri. Els vehicles Delahaye, de fabricació anglesa, tenien una potencia de 35 HP i eren una mica més grans que els Hispano Suiza, però des del desgraciat accident que van patir a uns tres kilòmetres de Salàs de Pallars el 15 de setembre de 1909³⁷, en què un Delahaye va arrancar la barana del pont de les Bellomines i va caure per un barranc d'uns 8 metres, on van morir tres persones, va tenir un servei anormal i aviat van plegar. Aquest pont de les «Bellónimes» encara hi ha qui l'anomena el «pont dels homes morts de Salàs»³⁸.

Sembla que la gent del país diu "les Bellónimes" però RFE escriu "Bellomines" a les actes de les expropiacions en fer la presa de Susterris (Bailac dixit).

33 En aquest capítol intentarem explicar les parts generals del tema, mentrestant, en els apartats propis de cada empresa, intentarem aprofundir en les qüestions específiques de cada una. Perdoneu si hi trobeu certes repeticions.

34 Antecessora de la Hispano-Suiza.

35 Cintas: Al setmanari El Relámpago de Tremp del dia 28 de juny de 1908, es llegeix: "Anteayer llegaron a esta ciudad en automóvil los Sres. Sintas, Trilla y Muñoz, que vienen á gestionar el concurso del país para establecer un servicio de automóviles para el transporte de pasajeros desde Tàrraga á Sort. Veremos si á última hora tendremos dos compañías de automóviles". El dia 26 abril de 1908, es llegeix que va anar al Pallars amb el seu elegant vehicle, com a comissionat de la Diputació de Barcelona per repartir els socors per la riuada de 1907. El defineixen com un automobilista intel·ligent.

36 Al setmanari El Relámpago de Tremp del dia 31 de maig de 1908, es llegeix: "Mucho nos congratulamos en dar al público la noticia de que las gestiones que hacia tiempo venia realizando el celoso Diputado á Cortes por este Distrito D. José Llari, para implantar en esta línea un Servicio público de Automóviles para el transporte de pasajeros, han tenido un feliz éxito pudiendo afirmar que todo esta ultimada para inaugurar tan importante mejora el próximo verano. A este efecto se ha constituido la nueva compañía de los señores que forman la actual de Coches, del conocido capitalista señor Seix, hijo de esta Ciudad, y del señor Mateu, Presidente de la Sociedad constructora de Automóviles la "Hispano-Suiza" de Barcelona, donde se construyen ya los Automóviles que inauguraran en los meses de julio y agosto venideros".

Pot dir-se que, des que la locomoció de tracció mecànica es convertí, amb la implantació de l'automòbil, en un fet normal i corrent, aquest meravellós invent que possibilitava el desplaçament ràpid de les persones i mercaderies d'una banda a l'altra, no deixà d'imposar-se cada dia més, cosa que propiciava un major anhel de sortir de casa en la societat d'aquell temps. "Cap a la segona meitat dels anys vint els serveis de viatgers en línies regulars, havien millorat notablement, es podia fer el viatge de La Pobla a Barcelona amb relativa facilitat i amb parada a Tàrraga per dinar. Encara que lluny del confort actual, els vehicles oferien bones condicions, distribuïts en compartiments i amb seients força còmodes, tot comparant-ho amb els mitjans de transport fins llavors emprats. Els pneumàtics eren massissos i la càrrega de paqueteria i equipatges es col·locava al sostre, on més d'una vegada s'hi instal·lava algun viatger, quan el passatge a l'interior era complet. Generalment els vehicles que bastien les companyies, dedicades a aquesta mena de transport, eren de la marca Hispano-Suiza, i es coneixien per 15-16, 30 o 40, números que corresponien a la potència del motor. La velocitat de creuer que registraven aquells òmnibus, solia oscil·lar entre els 30 i 40 km. per hora. El viatge a Barcelona durava unes set hores, temps envejable si tenim en compte el pèssim estat de les carreteres, i el record no massa llunyà de quan, a llocs de diligències, s'hi invertien dies." (LLSV PSegur, 1985).



Estela a la carretera de Sant Salvador de Tolò, L-912, qm.

6,900.

"Aquí murió despeñado con su carro y caballerías Juan Bertran de Conques el 30 enero 1919. EPD"

37 El Relámpago del 19/09/1909 diu que l'òmnibus era de "La Española" i que se'n van morir el xofer, Joaquim Berney, i dos viatjants de comerç, Rovira i Fornali, van quedar malferits. Afegeix que l'accident es va produir al lloc conegut com "pont dels homes morts de Salàs".

38 Aquest nom no li ve pas d'aquest accident, sinó que allí hi havia un túmul mortuori on hi havia enterrats uns quants carlistes, segons m'expliquen la Rosalia Farré, de Salàs de Pallars i el Miquel Bailac, de Cellers. Ara el pont és sota l'aigua de l'embassament de Sant Antoni, a la vertical de la "Piràmide" aproximadament.

1912 - 11 de Juny. — Es funda una nova empresa de cotxes de línia pel trajecte Tàrraga - Sort (de fet, només fins a Gerri de la Sal), La Pirenaica Pallaresa, que pot ser una espècie de successora de la fracassada Delahaye Española. En diuen "successora", ja que també utilitzava vehicles Delahaye, però aquests els havia matriculat el 1912 el prohom de Sort, Serafí Casanovas (L-27 i L-28) i els de la Delahaye Española segurament estan molt malmesos. El Consell d'administració era format pel Dr. Pere Portabella, de Barcelona, com a president; Cèsar Montané i Montané, de la Pobla, com a conseller delegat; i Josep Llovera i Dòria, també de la Pobla, com a conseller gerent. Altres consellers foren Francesc Sauquet i Berdie, de Gerri de la Sal, Antoni Cases i Rocafort, de la Pobla de Segur, Domingo Pla Nadal i Serafí Casanovas, de Sort, etc.

El susdit prohom de Sort, va organitzar una viatge inaugural que va durar dos dies, 10 i 11 de juny, que fou d'un èxit espantant i que va motivar dos esplèndids articles a la premsa catalana, La Vanguardia de Barcelona i el Diari de Sabadell. A primers de 1913, l'empresa va comprar tres òmnibus més marca Hispano-Suiza tipus 30/40 HP amb una capacitat de 22 places, matricules L-34, L-35 i L-38. De Tàrraga a La Pobla invertien unes 3 hores (la distància és de 103 km) i el preu del viatge fou en un principi de 10 PTA fins arribar a 15 PTA. El L-35 de 15 HP feia el servei fins al final de la carretera, primer Gerri de la Sal i després, ja el 1915, fins a Sort. El vehicle en qüestió tenia una capacitat de 16 places. Sortia de Sort a les 3 de la matinada per tal d'enllaçar amb l'òmnibus de Tàrraga. Durant anys no s'arribava pròpiament a la mateixa Vila de Sort, i els viatgers havien de baixar uns 500 metres abans, ja que la carretera restava entorpida per l'existència de la costa de "la Cova". La sortida de La Pobla era a la una del migdia³⁹.

Detall del viatge inaugural: Assistents: Pugen a Barcelona: Dr Wilfred Corolau, corresponsal de La Vanguardia, Felicià Pla, de Sort, Anton Casas Boixareu, de Pobla de Segur, Manel Canut, de Gerri de la Sal, Josep Civís, de Montardit, Josep Seix, de Tremp, Victoriana Casanovas, Irene i Quimeta Boixareu, de la Pobla de Segur, Maria Areny, de Lleida, les anomenades Tres Verges del Renaixement (Mercé Sambola i Pepeta Moixi, de Sort i Elvira Molinero, de Lleida) i Sr. Draker, redactor del Diari de Sabadell. Trajecte: Barcelona, Esparraguera, els Brucs, Igualada, Cervera amb aturada cultural i Lleida. Dormen la nit del dia 9 a Lleida.

El dia 10 van cap Agramunt, on fan una curta aturada cultural, Artesa de Segre, serra i coll de Comiols, on despleguen la senyera i cap a Tremp, on son rebuts per una multitud. Allí baixa el trempolí Josep Seix. Passen per Salàs de Pallars i a la Pobla de Segur fan parada a la placeta Orteu, on son rebuts per una gran gentada i els expliquen que la Mare de Déu de Ribera fou trobada pel pastor de Casa Bringué, d'on procedia la mare de Justo Pons i Bringué. Baixen de l'auto Victoriana Casanovas, Irene i Quimeta Boixareu, de la Pobla de Segur, i Maria Areny, de Lleida, i pugen els germans Agustí i Francesc Borrell, Joan Rocafort i Angel Boixareu. En sortir de Collegats els esperen els joves, de Gerri de la Sal, Artur Canut, Juli Lluscà, Ignasi d'Orteu i Juli Monroset.

A Gerri de la Sal, final del trajecte, els aclama tot el poble, fan la benedicció dels autobusos i entreguen la senyera al jove Victor Mestre Rahola, de la Pobla de Segur, per posar-la al cim del pal més alt de l'envelat de la propera Festa Major.

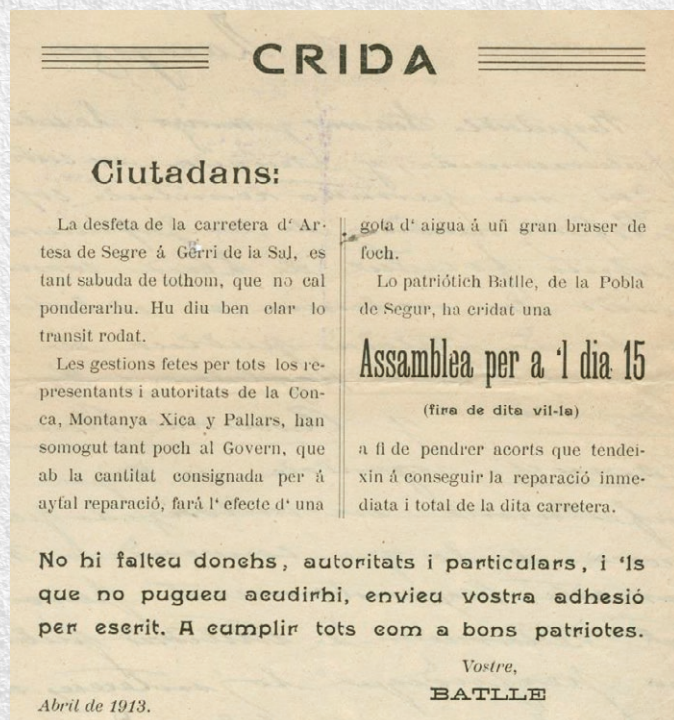
"1913-19. A la segona desena del segle XX, el gran moviment econòmic que s'anà generant i la intensitat del transport de mercaderies i materials per les obres hidroelèctriques al Pallars a Camarasa, encara amb molts carros de rodes primes i amb cercles de ferro tirats per animals, obrien importants claperes o roderes a les carreteres, totes elles construïdes amb grava pitjada per piconadores. Les enormes rodes motrius dels locomòbils també ajudaven a llaurar els camins. Les de Tàrraga - la Pobla de Segur i Tàrraga-Balaguer foren les més malmeses i els seus arranjaments crearen moltes dificultats al trànsit de mercaderies i passatgers". (Conques 1916/01/01 n° 165)



El trànsit continuat de vehicles durant aquests anys provocarà el deteriorament de les carreteres de la comarca fins al punt de fer-se intransitables en èpoques de mal temps. (Fot. Arxiu C.E.C.).

Les queixes eren constants pel mal estat de la carretera d'Artesa a Tremp. Aquest mal estat feia que en temps de pluja fos intransitable, amb el perjudici que això suposava per a l'economia i per al desplaçament dels viatgers. Fins i tot, en diverses èpoques, el transport dels Correus es feia a peu o amb cavalleries. Era un denominador comú en la majoria d'articles periodístics i relats del viatgers. La convivència entre carros, locomòbils, trens Renards, turismes i cotxes de línia amb un camí de carro anomenat pomposament pel Ministeri espanyol "carretera" va ser molt feixuga. Els vells de Moror (a l'obaga del Montsec d'Ares) quan se'ls encalla un tractor enmig del fang, exclamen tot recordant allò de "s'ha embarrancat com un Renard".

"Es reben 50.000 pessetes el 1913 procedents del Ministerio de Fomento i de la Dirección General de Obras Públicas, per reparar la carretera d'Artesa a Tremp, començant-se les obres el mes de setembre. El 1915 40.000 pessetes per la carretera de Balaguer a Tremp i 75.000 més el 1916 (Conques Ibidem). El 1917 continua el mal estat de les carreteres d'accés a la comarca i el correu utilitza cavalleria per circular." (100 Tremp, 1987)



"El 1913 per aprofitar l'obertura de la carretera dels Terradets feta per La Canadencia a mitjans de 1912, la companyia de transports La Pirenaica Pallaresa (o potser la La Balagueriense o millor la Hispano-Montañesa) ha creat una nova línia entre Tàrrega i Tremp. Per solucionar la dificultat que suposa que La Canadencia tingui tancada la lliure circulació en aquest tram, surt un cotxe des de Tremp fins a la cadena que tanca la carretera pel nord al pont de Monares, i un altre des de Tàrrega fins a la cadena sud passada la passarel·la d'Àger, havent-se de fer el tram dels Terradets (uns 8 qms) a peu o amb cavalleria. A l'any 1915 s'obrirà a la lliure circulació (no se pas si degut a un conveni amb el ministeri espanyol encarregat de les carreteres o a que ja ha comprat a l'empresa competidora ECC de Cabdella)." (100 Tremp, 1987)

A Sort, l'arribada de la carretera va ser molt tardana. L'any 1908 ja arribava a Gerri de la Sal i l'any 1911, a les envistes de Sort, on ara hi ha la Creu Roja. A partir d'allí a peu o a cavall. Fins i tot el ministre Villanueva ho va fer a peu.

La Vanguardia dia 7 de gener de 1913. Viaje del ministro de Fomento Villanueva a Lleida que ayer visitó Gerri, saliendo á recibirle el alcalde y las autoridades locales y tributándosele un gran recibimiento. Después se dirigió á Sort, esperándole en la carretera el vecindario con las autoridades y el diputado á Cortes señor Riu. Después de conversar brevemente con el alcalde, trasladóse á visitar las obras que el Estado verifica en el cauce del Noguera-Pallaresa, y terminada la visita dirigióse á la fonda, obsequiándosele con un lunch, pronunciando el señor Riu un brindis y contestándole el señor Villanueva, quien abogó por la prosperidad y engrandecimiento de los pueblos de la montaña. La población hallábase engalanada. Terminada la visita regresó á la Pobla para pernoctar. Recibiéronle las autoridades y el pueblo en masa. La comitiva, acompañada de una banda, trasladóse á la fonda, celebrando un banquete, al que asistieron 62 comensales. Esta mañana fueron á Torre de Cabdella, atravesando pueblos engalanados. Llegados á las obras, el ministro las examinó, escuchando con atención las explicaciones que se le dieron. Allí se obsequió al señor Villanueva con un champaña de honor. En Tremp le recibieron las autoridades y el pueblo, con músicas. En el ayuntamiento celebróse una recepción. Después salió para Los Terradets con objeto de visitar las obras de la Canadiense, llegando á las ocho á Lérida y dirigiéndose á la estación para tomar el tren en dirección á Madrid.--Rovira.

1915. Es reinicien les obres de La Canadencia a Susterris i amb aquest motiu les companyies de transport Hispano-Montañesa i la Pirenaica Pallaresa restableixen el servei diari de passatgers entre Tàrrega i Tremp, que havien reduït arran de la paralització de les esmentades obres a mitjan de 1914. (100 Tremp, 1987)

1918. S'inaugura un nou servei de transport de viatgers per carretera: la línia Lleida-Tremp per Balaguer i Àger. (Se suposa que és La Balaguerina o la Hispano-Montañesa), que al matí baixava a les vuit i tornava de Balaguer a Tremp a les dues de la tarda, i arribava finalment cap a les sis. Tardava de 3 hores i mitja a quatre, per fer el recorregut Balaguer-Tremp. (Del Val corregit)



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

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

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

TREBALLEM AMB TOTES LES
COMPANYIES D'ASSEGURANCES



zona de preparació de pintura



operari a la cabina de pintura



box de pintura



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

www.grupgs.com GRUP **GS**

S&S

**SANTES & SANTES
MASSES & MASSES**

**ASSEGURANCES I
SERVEIS JURIDICS**



**ASSEGURANÇA
SANITÀRIA PRIVADA**



**ASSEGURANÇA
DEL SEU VEHICLE**



**ASSEGURANÇA
DE LA SEVA LLAR**

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

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

Contacti amb nosaltres: ss@grupgs.com

GRUP **GS**



Postals amb la caravana de cotxes que duïen els acompanyants del ministre Villanueva en el seu viatge al Pallars.

A l'esquerra, a l'ombra, hi ha un locomòbil i al seu costat un òmnibus amb un home dret a l'"imperial", que a la segona imatge ja no hi és pas.



Un autògraf ben sentit a qui endevini què ha passat mentrestant feien la recepció municipal a Tremp.

1919. Onze anys més tard, es pot llegir a «La Conca de Tremp» (15-V-1919) que a primers d'abril s'inaugurà un nou servei d'autos anomenat La Catalana que feia el trajecte Tàrraga - La Pobla de Segur i viceversa, fent el viatge directe des de Barcelona. Els dies imparells sortia de Tàrraga i els dies parells, de la Pobla de Segur. La conducció d'aquests vehicles era a càrrec dels coneguts «fills del Mingo» que tants anys van recórrer aquesta línia. Sortides de Tremp cap a Tàrraga a les set del matí. Administrador: J. Malet; Plaça de Capdevila. («La Conca de Tremp», 15-V-1919). (Del Val)

Anys 1920, en els trajectes pallaresos hi conviuen diverses empreses (Hispano-Montañesa, La Pirenaica-Pallaresa, La Catalana i segurament l'Alsina Graells). Curiosos foren per altra part les lluites comercials que amb aquest motiu s'entaularen entre elles, les quals en duríssim enfrontament comercial donarien peu a saboroses anècdotes, fins que en 1929 acabaria per imposar-se i quedar sola en el transport de viatgers de la zona, l'actual Alsina Graells. (LISV PSegur, 1990)

El 1929 l'Alsina Graells, que ja tenia la línia balaguerina (Balaguer-Tremp, 1921), comprà La Catalana (que tenia l'exclusiva dels Correus) i es quedà amb el monopoli del transport de viatgers en desaparèixer La Pirenaica Pallaresa. (Del Val)

1927. Segons el primer padró de vehicles que es fa, al juliol a Tremp hi ha: 11 cotxes particulars; 4 cotxes de lloguer (taxis); dos microbusos per al transport de viatgers, i 13 camions destinats al transport de mercaderies. La matrícula més vella és L-82 (un Hispano comprat l'any 1914 per Joan Lloret). El 1920 Ramon Colomina compra un Dodge americà L-171, Miquel Reixats, un Hispano L-179 i Narciso Guixà, un Briscoe americà L-191. (Jo)



Tàrraga i els cotxes de línia al primer quart del segle XX (extret de Magí Roca, 2009)

Les dues primeres dècades del segle xx van ser molt fructíferes per als transports de mercaderies. (Tàrraga) Estava molt ben situada per anar cap els Pallars i la Cerdanya, amén dels balnearis de la vall del riu Corp. Hi havia una bona colla de traguers, que aviat es van posar al dia amb l'arribada de les empreses hidroelèctriques al Pallars i la motorització dels antiquats carros i diligències i tartanes. Tenir una estació de tren va ser vital per aquest desenvolupament. L'any 1907, a Tàrraga tan sols hi havia dues empreses de transports de mercaderies. En molt poc temps es van crear diverses empreses de cotxes de línia i Tàrraga va, quasi, monopolitzar el transport cap / i des de les comarques de muntanya i Barcelona. Aquest tragi també exigia una bona quantitat de estibadors als molls de l'estació. Amb poc temps es va convertir en el centre comercial per excel·lència: hi havia artesans per tot. El desenvolupament econòmic, industrial i comercial va ser decisiu per a l'empenta dels transport de mercaderies.

A causa de l'important paper com a centre de distribució de mercaderies i de passatgers, van proliferar-hi diverses fondes destinades a l'allotjament dels viatgers. El negoci de l'hostaleria ja venia de feia anys enrere, i els baixos abans destinats a tenir cura dels animals i els carros, ara serien per als autobusos. Les fondes Espanya, Estación, Aleix i Universo van ser les mes importants de la ciutat.

Així, durant els primers vint anys del segle xx, a Tàrraga hi havia fabriques de teixits, faixes i lones, de pells i auxiliars, de gerres, teules i totxanes, de gasoses i begudes, de pastes de sopa, de farina, de xocolata, d'oli, de sabó, de teles metàl·liques, serradores mecàniques de fusta, foneria de ferro i foneria de sulfur, entre d'altres, a mes de molins fariners i d'oli. A menor escala però molt abundants eren els tallers artesans de rellotgers, marbristes, alabarders, espardenyers, barbers, calderers, fusters, carreters, cistellers, serrallers, boters, ebenistes, escultors, ferrers, llaunes, impressors, modistes, forners de pa, sastres i sabaters, entre d'altres. Un bell exemple d'aquesta activitat és el Museu Fàbrica J. Trepat.

Una important empresa va ser l'agència de transports La Pallaresa, propietat de Joan Gómez, que disposava de dos auto camions que feien el transport des de Tàrraga fins a la Pobla de Segur. Altres empreses destacades van ser Transportes y Acarreos de Francisco Mill Pujol i Transportes Generales Sucesor de R. Mill, i sobretot Magí Roca, que amb altres va formar una UTE per monopolitzar tot el tragi de EEC cap a Cabdella amb carros i locomòbils. Una especial menció mereix l'empresa de transports d'Antoni Toló i Guimó, que procedent de Tremp es va especialitzar en el transport cap el Pallars i Aran. A mes, hi havia qui disposava en propietat de vagons ferroviaris directes entre Barcelona i Tàrraga i a l'inrevés.

Una altra empresa era La Hispano Targarina, fundada l'any 1910 per Antoni Pomés Margal i germans. Aquesta però, es va dedicar més cap a Barcelona, Lleida, Valencia, Saragossa i Madrid. Totes aquestes línies tenien un horari coordinat amb els serveis ferroviaris de la companyia MZA, amb la qual hi havia una estreta relació a través del senyor Martin Guerra. Durant els mesos d'estiu, del 15 de juny al 30 de setembre, es va establir un servei combinat (FFCC i Òmnibus) entre Barcelona i els banys de Vallfogona. Per cobrir tots aquests serveis, disposava d'un ampli parc mòbil d'uns quaranta autocars de la firma Saurer (Magí Roca)

La Pirenaica Pallaresa era una altra empresa targarina, fundada l'any 1912 per iniciativa veïnal, presidida per Joan Gomez. El primer servei establert fou entre Tàrraga i Gerri de la Sal, punt on aleshores finia la construcció de la carretera. Des de llavors, aquella jove societat va anar creixent econòmicament. Tres anys després, gràcies a l'entrada en servei de nous trams de la carretera, l'esmentada línia arriba fins a Sort. L'any 1921, pel fet d'haver arribat les obres de construcció de la mateixa carretera fins a Esterri d'Àneu, va facilitar un nou perllongament fins a aquesta població. Va ser la primera en creuar el port de la Bonaigua. Com que no tenia el transport de Correus, un seguit d'ordres de la Junta Central li va interrompre el servei durant temporades, fins que va caure en las mans de L'Alsina-Graells.

A començament del segle xx, també ofería els seus serveis l'empresa La Catalana, que, des del seu garatge, feia els serveis regulars entre Tàrraga i Artesa de Segre, Isona, Tremp, la Pobla de Segur, Gerri de la Sal, Sort, Llavorsí, Esterri d'Àneu i la Val d'Aran. També tenia vehicles turismes, òmnibus i autocars de luxe de lloguer. Escriuen que va ser comprada per L'Alsina-Graells per tenir l'exclusiva de Correus al Pallars.

Al llibre "SORT un temps i una gent", Just Portís i Jordana escriu:

Mitjans de transport i comunicació per a passatgers

Cap als anys 1910 i 1915 aproximadament, les comoditats en viatjar eren tan pèssimes, que solament hi havia dues tartanes que fessin el transport de viatgers, ja que els altres transports de paquetatge eren carros.

D'aquestes tartanes, una era de Tureta de Let i l'altra de Manuel Arnau (Manuel de Toni). Solament anaven fins a Gerri de la Sal, i al dia següent tornaven a Sort. A Gerri els agafava una altra tartana i continuaven el viatge fins al lloc convingut per canviar una altra vegada, i així fins a Barcelona, a Tàrraga, etc. Des de Sort a Barcelona hi posaven sis o set dies i la majoria de la gent, abans d'emprendre un viatge tan llarg, anaven a confessar i a combregar el dia abans de marxar. Les tartanes eren estirades per un cavall i crec que només hi cabia sis o set persones (anant ben apretats). Més tard, quan varen arranjar un poc més els camins, varen intentar d'arribar fins a Llavorsí, lligant així un tram de país que fins aquell moment estava ben incomunicat. El camí de Llavorsí a Sort el feia la tartana de Segalàs. Totes les tartanes eren cobertes per una vela, per si la pluja o el vent. Els cavalls portaven cascavells a les brides perquè la gent sentís quan passava la tartana i tots portaven un fanal que funcionava amb carbur o amb oli, per quan es feia de nit. Tot això va durar més o menys fins l'any 1917 o fins l'any 192040.

Els autos amb benzina

A partir de llavors va començar el rumor que hi havia uns autos que no necessitaven cavalls i que aviat arribarien a Sort, i poc a poc van anar arranjan les carreteres tot fent-les un poquet més amples, per tal que hi poguessin passar aquells autos que havien de ser la solució per al país. Abans que arribessin varen procurar fer-los un garatge per tancar-los a la nit, i es va fer davant d'on ara hi ha la discoteca Roc Dur, més o menys al camí que baixa cap al camp de futbol, però a la carretera mateix (i per això els qui ho hem viscut, encara se'ns escapa de dir «allà a baix, a la caseta de l'auto»). El tancaven allí perquè arribar a Sort era completament impossible sense arranjar el camí per on passaven els carros, ja que resultava estret per a l'auto dels viatgers. Qui volia viatjar, havia d'agafar la maleta i anar a peu fins a la caseta de l'auto, i si arribava, agafava la maleta i fins a Sort. perquè era un inconvenient haver de recórrer aquella distància tan llarga amb els paquets, però encara van tardar dos o tres anys. El primer auto que va arribar a Sort va fer esgarriar la gent, i era de la companyia La Catalana, conduït per un xofer anomenat Pep, i des d'aquell dia li varen dir sempre més Pep Boig, perquè va

ser un atreviment i una proesa passar per on va passar, sola-ment per l'amor propi d'haver arribat a Sort primer que ningú. Tal com estava llavors el poble de Sort, no es podia passar com ara per la carretera del Raval perquè per allí hi passava el riu. Va venir per l'era de Mònica i per on es fa la casa el doctor Muxí, i des d'allí va anar Raval amunt fins arribar a la plaça Major i després al carrer Major, fins a la plaça de Sant Eloi. Va haver-hi molta gent que en sentir el soroll del motor, van tancar les botigues i es van ficar a dintre de les cases amb un esfereïment de por, però tot seguit ho van saber i la cosa va canviar. Allò fou un gran esdeveniment al poble de Sort. Per primera vegada, Pep Boig arribava fins a la plaça de Sant Eloi⁴¹. A més de la companyia de transports La Catalana va venir la companyia anomenada La Pirenaica, més tard dues més que feien el trajecte de Balaguer a Sort i viceversa, i eren: La Muntanyesa i l'altra La Balagueriense, estaven en combinació per a fer el recorregut cada dia, l'una amunt i l'altra avall. Aquests automòbils eren molt petitets comparats amb els d'ara, però en aquells temps eren grandiosos, perquè si les tartanes portaven cinc o sis passatgers, aquests en portaven uns vint-i-cinc quan anaven de gom a gom. Tenien cinc rengleres de seients des del xofer fins al darrere, no hi havia passadís al mig i a cada costat de renglera de seients hi havia una porta, tant a la dreta com a l'esquerra, que es tancava amb una balda, per tant, els passatgers podien sortir per costat que més bé els semblava. Tenien per tant dotze portes, incloent-hi la del xofer i la del cobrador. L'última feina que feia el cobrador abans d'engegar l'auto era passar a tancar totes les baldes per tal que no en quedés cap d'oberta i algun passatger pogués caure. Totes aquestes companyies de transport varen procurar arribar fins a Llavorsí i ho van aconseguir, però poc va durar, perquè la riuada de l'any 1907 va tallar la carretera al Pont d'Agulleri, i així va quedar durant molt de temps⁴². L'administrador de la companyia de La Catalana era un home anomenat Llumet i tenia l'administració vora del bar de Burrella i de la Casa del Registre, però a peu de carretera. El de La Pirenaica es deia Manuel Agulló (àlies Polelos) i l'administració era situada on ara són les galeries de Solé. A totes les administracions hi havia un auto dibuixat a la paret a manera de propaganda de la companyia. L'auto de La Pirenaica era molt bonic, als xavals ens agradava més que el de La Catalana, el qual tenia la pintura morada i no era massa atractiu per a la canalla que mengen més amb els ulls que amb la boca. Tant La Catalana com La Pirenaica, van arribar a fer-se la competència de manera molt renyida, i van haver d'anar a plet, que va durar molt temps i que sigui per la raó que sigui (odi, clients...) totes dues van començar a abaixar els preus. Si anar a Tàrraga —que era el final del trajecte— costava dues-centes pessetes⁴³, una companyia va abaixar-ho a cent cinquanta i més tard, l'altra a cent setanta-cinc, i així successivament fins a arribar a fer el trajecte gratuïtament, per empassar-se l'altra. Com que aquestes coses no han donat mai resultat, fins i tot els xofers començaven a fer conya, i quan La Pirenaica va dir que portaria els viatgers gratuïtament fins a Tàrraga, el famós Pep Boig de La Catalana (irònicament) va dir: «Doncs nosaltres els pagarem també el dinar». Va haver-hi algú d'un poble que anava a Tàrraga i va sentir el que havia dit el xofer, s'ho va creure, i podeu creure que en arribar a Tàrraga va dir al Pep Boig: «Escolteu xofer, a quin restaurant pagueu el dinar?» i Pep Boig va respondre: «On vulgueu home, i després ens feu baixar els pantalons i quedareu més satisfet!» Aquests autos tenien les rodes massisses i, entre això, les males carreteres i tantes hores de camí, arribaven rebentats de tant viatge, però si volien marxar no hi havia cap més remei. La gent acabava amb mal de ronyons i calia que fos un viatge molt necessari per haver de viatjar en aquelles condicions, així com els viatges de nuvis i coses per l'estil.

«La Pirenáica Pallaresa» ha comenzado ya á dar servicio hasta Sort, produciendo gran entusiasmo tan importante mejora entre el vecindario de dicha villa por haber sido la comarca que desplegó más energías y contribuyó con más capitales para la formación de esta sociedad.

El setmanari *Conques de Tremp*, del dia 14 juny 1913, escriu que a Sort estan entusiasmats ja que els òmnibus de la Pirenaica Pallaresa arriben al poble. Ho feien abans de passar la Costa (o Cova dels Gitanos). Cita: Joana, Biblioteca de Tremp.

El dia 12 d'agost de 1919, en una reunió de l'ajuntament de Sort, es debat que: " Varios concejales, en vista de los enormes perjuicios que se ocasiona al comercio de esta Villa, al dejar en libre tránsito por el terraplén los carros y demás Vehículos transportantes de comestibles hacia otras poblaciones, y principalmente debido al modo de obrar de varios pueblos, entre ellos el de Llavorsí que se opone á dejar expedita la via, obligando forzosamente á los pueblos comarcanos á que verifiquen sus compras en dicha población en menoscabo de esta Villa, y principalmente para que se dé vigoroso impulso hacia la terminación de las eternas obras de desvío del rio Noguera Pallaresa por el canal de Sort, cuyo descuido pasa ya de vergüenza, piden se prohiba adsolutamente el paso a toda classe de carruajes por el terraplén, y, de este modo,

40 NA: L'any 1909 arriben els primers òmnibus (La Hispano Montañesa) a Gerri de la Sal. El gener de 1913 els cotxes ja arriben a la caseta de l'auto (Ministre Villanueva) i el juny, els primers òmnibus.

41 NA: L'amplada mínima dels òmnibus era de 136 centímetres. Llàstima que no estigui datat.

42 NA: Abans de 1907 no hi havia cap companyia d'òmnibus amb motor de benzina. Només traginers amb cavalleries.

se obligarà al ramo de obres públicas a poner en práctica de una vez el tan descuidado proyecto de la travesía de la población, ya que este estado de estancamiento y de reprochable abandono, ocasiona grandes perjuicios morales y materiales á todo el vecindario. Después de una breve y razonada discusión se acuerda por unanimidad, el prohibir en absoluto el paso por el terraplén a toda clase de vehiculos y carruajes, facultando al Alcalde para que dentro la brevedad posible, ordene el cumplimiento de este acuerdo, y tome, al efecto cuantas medidas sean necesarias para tal fin”.

Hi havia una proposta de l'ajuntament de Sort, de l'any 1915, de fer passar la carretera pels Mangraners, seguir per davant l'església, i carrer Major, tot eixamplant-lo i tirant a terra unes cases que el taponaven al final.

A la pàgina 74 hem llegit que la banda de música de Sort va actuar en els actes de l'inauguració del canal del riu.

Per concretar, la fatigosa travessa de Sort va començar a finals de 1912 amb l'arribada dels cotxes just abans del poble i fins a mitjan de 1919 els vehicles no van poder continuar riu amunt.

En el llibre "Trem, mig segle d'història a través de fotografies: 1884 . 1939", Víctor del Val i Francesc Sala escriuen:

“L'empresa de camions «La Pallaresa» va ser qui substituï la feina i el risc del raier per la seguretat mecànica de les quatre rodes, ja quw a l'entorn de la presa de Susterris carregaven els troncs que baixaven pel riu per traslladar-los a on fos.

TRANSPORT I COMUNICACIONS: Els camins de muntanya eren l'únic mitjà de comunicació fins l'any 1885, en què arribà a Trem la carretera d'Artesa de Segre que ascendia pel Coll de Comiols i passava per Sant Salvador de Toló. La carretera arribà l'any següent a Salàs del Pallars i el posterior a la Pobla de Segur. Gràcies a aquesta carretera, s'inicia el transport de viatgers amb diligència. El trajecte era Trem - Tàrraga. Al poble de Sant Salvador de Toló, canviaven els cavalls a l'hostal de Ramon del Sastre (Ramon Canal), el qual va aconseguir que la carretera passés per Sant Salvador en lloc d'Isona, com semblava raonable.

La diligència parava a Artesa de Segre on feia nit. El dia següent, de bon matí, sortia cap a Tàrraga. Allí s'agafava un tren cap a Barcelona. De Barcelona a Trem, per tornar, un trempolí havia de passar cinc hores amb tren fins a Tàrraga. Després, havia d'anar quatre hores amb cotxe fins a Artesa de Segre. Des d'Artesa a Trem, pujant pel Coll de Comiols i aturant-se a Sant Salvador de Toló, el trajecte durava unes deu hores. Amb el establiment de la primera línia regular d'Òmnibus, l'any 1908, desapareix el servei de diligència a Tàrraga.

Mercès a les empreses hidroelèctriques, augmentaren i millorà el estat de les carreteres. Ja el 1911 fou construïda la carretera que segueix la Vall del Flamisell fins a Cabdella en només tres mesos. La Canadencà inicià el 1911 l'apertura de la carretera de Terradets, no permetent el trànsit de transport aliè rodat.

El nº 2 de «El Latigo» amb data de 26- II -1915 felicita el diputat Sr. Llari per l'èxit de les seves gestions que han permès que l'Estat es faci càrrec del tram «dels Terradets», retirant les cadenes que impediien el pas a la circulació rodada.

El 1934 van acabar les carreteres que comuniquen Trem amb la Vall de Cardós, la Vall Ferrera i amb tots els pobles del Pallars.

ÒMNIBUS: El 14 de setembre de l'any 1900 es constituí "La Montañesa Leridana Automóvil" presidida per Lluís de Cuenca, que desapareix el 14 de juliol de 1902 sense aconseguir el seu propòsit: una línia de cotxes i camions automòbils elèctrics Tàrraga - Trem - La Pobla de Segur.

El 23 de juliol de 1908 la companyia «Cintas» inicia la mateixa aventura amb poc èxit, ja que ho abandonà al cap de pocs mesos, sens dubte a causa de la competència de la "Hispano Suiza", recent creada.

43 NA: Aquí se li ha colat un 0 a l'autor, ja que la Pirenaica Pallaresa cobrava 10,50 pts l'any 1912 entre Tàrraga i la Pobla de Segur.

El 12 de juliol de 1908 es va constituir definitivament una altra societat per a establir un servei d'òmnibus automòbils de passatgers des de Tàrraga fins a la Poble de Segur. Aquesta societat estava composta per la fàbrica «Hispano Suiza» de Barcelona i la companyia Pallaresa de cotxes, que ja tenia la línia. Es va anomenar «La Pirinaica Pallaresa». Segons «El Relampago», periòdic de l'època, al servei es comptaria de tres automòbils. El mateix periòdic afirma que l'empresa tenia el propòsit d'ampliar el servei fins a Gerri de la Sal i Sort, quan les condicions de la carretera el permetessin. El 16 d'agost de 1908 periòdic es queixa que només ha entrat en servei un automòbil i en dies alterns. El 15 d'agost de 1909 apareix una empresa francesa: «La Delahaye Española» que realitzava el servei de Tàrraga - Tremp - La Poble de Segur - Gerri de la Sal. Com que els cotxes tenien les rodes massisses, els accidents eren freqüents. En el tercer viatge moriren tres persones al pont dels «Bellomines» que encara avui conserva el nom de «pont dels homes morts de Salàs». El cotxe es precipità pel barranc.

Onze anys més tard, es pot llegir a «La Conca de Tremp» (15-V-1919) que a primers d'abril s'inaugurà un nou servei d'autos anomenat «La Catalana» que feia el trajecte Tàrraga - La Poble de Segur i viceversa, fent el viatge directe des de Barcelona. Els dies imparells sortia de Tàrraga i els dies parells de la Poble de Segur. La conducció d'aquests vehicles corria a càrrec dels coneguts «fills del Mingo» que tants anys van recórrer aquesta línia. Sortides de Tremp cap a Tàrraga a les set del matí. Administrador: J. Malet; Plaça de Capdevila. («La Conca de Tremp», 15-V-1919).

El 1929 l'Alsina Graells, que ja tenia la línia balaguerina (Balaguer - Tremp, 1921), comprà La Catalana i es quedà amb el monopoli del transport de viatgers en desaparèixer «La Pirinaica Pallaresa».

La Balaguerina s'havia inaugurat el 1921. Pel matí baixava a les vuit i pujava de Balaguer a Tremp a les dues de la tarda, i arribant finalment cap a les sis. Tardava de 3 hores i mitja a quatre, per fer el recorregut Balaguer-Tremp”.

Cotxes de línia pel camí del port de la Bonaigua

Relació de rutes dels cotxes de línia

Relació del trajectes / rutes dels cotxes de línia a la província de Lleida l'any 1927, publicat a la "Guia del Automovilista 1928".

COMPANYIA	ITINERARI
Alsina i Graells de Autotransporte, SA	D'Artesa de Segre a Tremp, per Vall-Illobrega, Montargull, Benavent de Tremp, Isona, Figuerola de Orcau i Vilamitjana
Alsina i Graells de Autotransporte, SA	De Lleida a Esterri d'Àneu
Alsina i Graells de Autotransporte, SA	De Lleida a Sort, per Alcoletge, Vilanova de la Barca, Térmens, Vallfogona, Balaguer, trençall de Os, Convent de les Avellanes, Vilamajó, Font de Pou, Agulló, Àger, La Règola, trençall d'Ametlla, Adrià, Passarel·la, Cantina, Manolo, Sellés, Guàrdia, Puigcercós, Palau de Noguera, Tremp, Talarn, Salàs, Poble de Segur, Gerri de la Sal, Baró i Montardit
Alsina i Graells de Autotransporte, SA	De Sort a Fos, per Rialp, Llavorsí, Escaló, La Guingueta, Esterri d'Àneu, Valencia d'Àneu, Ermita d'Ares, Refugi, Tredòs, Salardú, Garòs, Escunhau, Betrén, Vielha, Aubert, Arròs, Es Bòrdes, Bossòst, Les i Pontaut
Enrique Clua Maluquer	De Tàrraga a Tremp, per Claravalls, Agramunt, Artesa de Segre i Isona
Granés i Perucho	De Lleida a Sort
La Catalana	De Tàrraga, Tremp a Salardú
La Pirinaica Pallaresa SA	De Tàrraga a Pònt de Rei, per Claravalls, Agramunt, Artesa de Segre, Isona, Tremp, Salàs, Poble de Segur, Gerri de la Sal, Sort, Llavorsí, Esterri d'Àneu, Salardú, Vielha, Bossòst i Les
La Primera del Flamisell	De Congost a Perves, per Senterada i Sarroca de Bellera
La Primera del Flamisell	De Poble de Segur a Cabdella, per Senterada, Pobleta de Bellveí, Mont-ros, Torre de Cabdella i Central Energia
Rafael Baró Canut	De Salardú a Fos (França)

La "Guía del Automovilista, Cataluña y Pirineos 1930", escriu sobre els cotxes de línia a la pàgina 64:

"Alsina y Graells S.A." feia el servei entre Lleida i Esterri d'Àneu,

"S.A. Alsina y Graells de autotransporte" feia els serveis entre Lleida i Sort passant per Àger, entre Artesa de Segre i Tremp passant per Comiols i entre Sort i Fos,

Enric Clua Maluquer feia el servei entre Tàrraga i Tremp,

"Grané y Perucho" feia el servei entre Lleida i Sort,

"La Catalana" feia també el servei entre Tàrraga, Tremp, Salardú i Pònt de Rei,

"La Pirenaica Pallaresa" feia el servei entre Tàrraga, Tremp i Salardú,

"La Primera del Flamisell" feia el servei entre la Pobla de Segur i la Central d'Energia de Cabdella i Perves,

Rafael Barò Canut feia el servei entre Salardú i Fos,

Escrit de: Feliu Izard i Gavarró

TIEMPOS ANTIGUOS

Historia del automóvil

los vehículos a caballo fueron reemplazados por las primeras máquinas a vapor

Los espíritus aventureros en todos los tiempos han deseado ardientemente volar a través del aire, como los pájaros, atravesar las tierras y surcar los mares, a gran velocidad y con perfecta libertad de movimientos. La mitología y la literatura primitiva abundan en relatos y especulaciones respecto a tales aspiraciones, pero hasta la invención de la máquina de vapor, lo más que pudo el hombre hacer fue aprovechar los vientos para mover sus barcos y utilizar los animales para el rápido transporte por tierra. La invención de la máquina de vapor y del motor de gas ha alterado todo esto y ha hecho posible la navegación aérea y marítima, y suprimir las distancias en tierra de un modo que casi justifica las antiguas supersticiones mitológicas y los cuentos de Las mil y una noches.

siglo XIII . Roger Bacon , un monje franciscano inglés, que vivió en aquel tiempo de ignorancia en cuestiones mecánicas, escribió, : "Llegaremos a poder construir máquinas con las cuales podremos impulsar grandes barcos con mayor velocidad que toda una guarnición de remeros, y con las cuales sólo se necesitará un piloto que gobierne el barco; impulsaremos carruajes con velocidades increíbles, sin la ayuda de ningún animal y construiremos máquinas que, por medio de alas, nos permitirán volar en el aire, como los pájaros.»



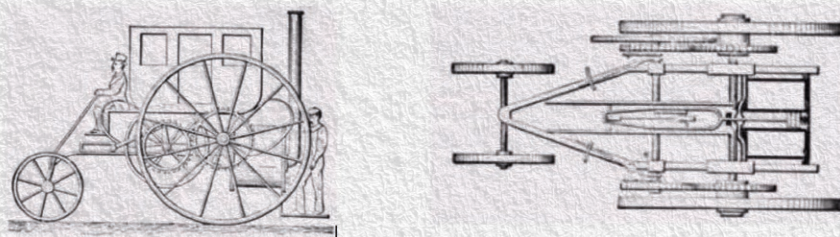
1680, sir Isaac Newton sugirió la idea de un vehículo automóvil tal como se indica en la figura adjunta. Consistía en un generador esférico de vapor, B, bajo el cual iba un hornillo, D, y todo ello montado en un carruaje con cuatro ruedas.

La invención de la máquina de vapor, hacia el fin del siglo XVII, revivió las especulaciones sobre las posibilidades de volar y de dar propulsión a vehículos, proponiéndose muchas interesantes y curiosas sugerencias acerca de la resolución de estos problemas. Un lencero inglés, llamado Francisco Moore, inventó un vehículo automóvil, en 1769, y estuvo tan seguro de su buen éxito, que él y muchos de sus amigos vendieron sus caballos. Pero Watt no fue tan entusiasta acerca del uso de la máquina de vapor para los vehículos, y parece que desanimó a los que se proponían resolver este problema.

El problema de la locomoción por vehículos automóviles parecía hallarse en camino de ser definitivamente resuelto cuando los inventores y promotores de estas máquinas encontraron la oposición que casi siempre aparece cuando surgen nuevas y radicales mejoras. Los dueños de los caminos y las gentes que estos caminos utilizaban tales como cocheros, labradores, propietarios de coches y diligencias, todos se unieron en fuerte oposición contra los nuevos vehículos. Unos decían que éstos eran excesivamente peligrosos, que asustaban a las caballerías; otros, que estropeaban las carreteras. Los interesados en los servicios de diligencias y semejantes se oponían, claro está, porque si los nuevos vehículos tenían éxito, sus negocios se arruinarían. Uno de los ingenieros encargados de hacer funcionar estos nuevos coches a vapor, escribía: "Estamos rodeados de gente perjudicada: agricultores, propietarios de diligencias, cocheros y mayores, mozos de cuadra y otros, directa o indirectamente relacionados con ellos, y todos éstos, ayudados por las viejas damas de Cheltenham, le aseguro a usted que ofrecen una formidable oposición a toda innovación".

El problema de la locomoción por vehículos automóviles parecía hallarse en camino de ser definitivamente resuelto cuando los inventores y promotores de estas máquinas encontraron la oposición que casi siempre aparece cuando surgen nuevas y radicales mejoras. Los dueños de los caminos y las gentes que estos caminos utilizaban tales como cocheros, labradores, propietarios de coches y diligencias, todos se unieron en fuerte oposición contra los nuevos vehículos. Unos decían que éstos eran excesivamente peligrosos, que asustaban a las caballerías; otros, que estropeaban las carreteras. Los interesados en los servicios de diligencias y semejantes se oponían, claro está, porque si los nuevos vehículos tenían éxito, sus negocios se arruinarían. Uno de los ingenieros encargados de hacer funcionar estos nuevos coches a vapor, escribía: "Estamos rodeados de gente perjudicada: agricultores, propietarios de diligencias, cocheros y mayores, mozos de cuadra y otros, directa o indirectamente relacionados con ellos, y todos éstos, ayudados por las viejas damas de Cheltenham, le aseguro a usted que ofrecen una formidable oposición a toda innovación".

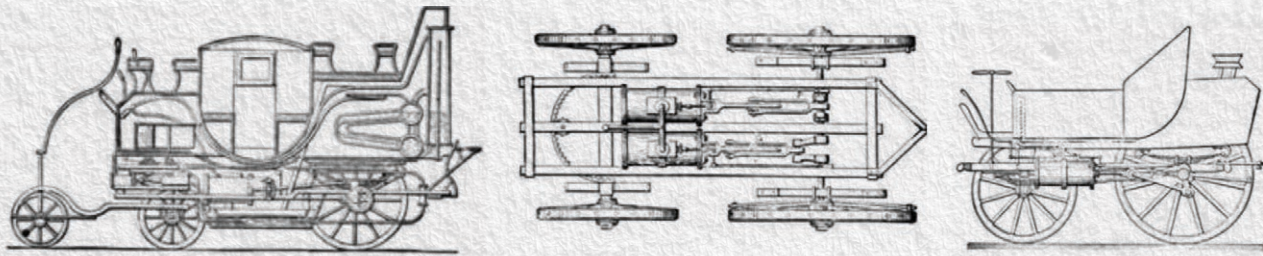
Trevithick, que después se hizo famoso por construir la primer locomotora que marchó sobre carriles, inventó el primer carruaje a vapor, en 1802.



En los Estados Unidos de América, fue Oliver Evans quien, en 1804, construyó un vehículo llamado «Oruktor Amphibolis», con el cual se viajaba por tierra y por agua. Todas estas tentativas fueron ensayos más o menos afortunados; pero en 1829, W. H. James construyó un coche-automóvil, que marchó a la velocidad de 2.5 kilómetros por hora, llevando pasajeros. En 1822, sir Golsdsworthy Gurney comenzó a construir carruajes a vapor, con éxito notable. Se notará que la caldera que iba fija a la parte trasera de la máquina fue construida de tubos, es decir, que utilizó una idea que más adelante ha tenido gran desarrollo.

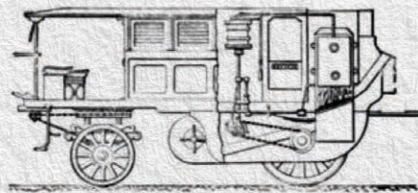
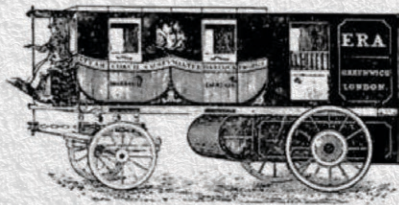
CARRICOHE A VAPOR DE GURNEY (1825)

El problema de la locomoción por vehículos automóviles parecía hallarse en camino de ser definitivamente resuelto cuando los inventores y promotores de estas máquinas encontraron la oposición que casi siempre aparece cuando surgen nuevas y radicales mejoras. Los dueños de los caminos y las gentes que estos caminos utilizaban tales como cocheros, labradores, propietarios de coches y diligencias, todos se unieron en fuerte oposición contra los nuevos vehículos. Unos decían que éstos eran excesivamente peligrosos, que asustaban a las caballerías; otros, que estropeaban las carreteras. Los interesados en los servicios de diligencias y semejantes se oponían, claro está, porque si los nuevos vehículos tenían éxito, sus negocios se arruinarían. Uno de los ingenieros encargados de hacer funcionar estos nuevos coches a vapor, escribía: "Estamos rodeados de gente perjudicada: agricultores, propietarios de diligencias, cocheros y mayores, mozos de cuadra y otros, directa o indirectamente relacionados con ellos, y todos éstos, ayudados por las viejas damas de Cheltenham, le aseguro a usted que ofrecen una formidable oposición a toda innovación".



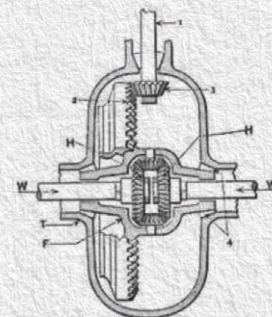
Aunque los promotores de coches a vapor probaron que éstos suponían una mejora económica para el público; que la tierra empleada para sostener un caballo podría sostener ocho personas, y que había dos millones de caballos en el Reino Unido, se aprobaron muchas leyes restringiendo el uso de los vehículos movidos por vapor, e imponiéndoles impuestos elevadísimos.

Sin embargo, el interés por los carruajes a vapor, como medio de transportar pasajeros por las carreteras, nunca murió por completo, y resurgió de cuando en cuando en años posteriores. Pero, en general la aplicación del vapor a locomotoras para carreteras ha sido confinada a máquinas de alta tracción, para apisonadoras de calzadas y otros aparatos similares. El éxito notable del ferrocarril y el rápido desarrollo posterior de las vías férreas ha influido mucho, sin duda alguna, para contener el desarrollo de los carruajes a vapor por carretera.



Hasta el tiempo de Hancock, los rayos de las ruedas de los vehículos iban amartillados dentro del cubo central de madera, como todavía puede verse en los carros ordinarios. Hancock encontró que las ruedas hechas así no podían resistir los desplazamientos del eje sin que los rayos se rompieran; por lo tanto, hizo que los extremos interiores de los rayos de sus ruedas tuviesen forma de cuña, de tal manera que se ajustasen perfectamente unos a otros por dichos extremos, y los acopló entre dos discos de hierro, uno de los cuales llevaba el cubo que sostenía el eje. Prácticamente, todas las ruedas de madera de automóviles son fabricadas todavía de este modo.

Otro perfeccionamiento importante fue el engranaje de compensación, o « diferencial », usado por primera vez por F. Hill, pero inventado por Richard Roberts. Usado en un vehículo para distribuir la potencia del eje de transmisión a un par de ruedas a derecha e izquierda, permitiendo a la vez que las mismas puedan girar a diferente velocidad.



Se notará que cuando un vehículo sigue una curva, la rueda de la parte exterior tiene que andar más rápido que la que va en la parte interna de la curva. Si las dos ruedas están sólidamente ajustadas al eje, tiene que haber cierto deslizamiento entre las ruedas y el terreno, y si el vehículo se mueve a gran velocidad, especialmente por una superficie húmeda, esta acción no sólo es desagradable para los ocupantes, sino excesivamente peligrosa. En muchos, de los vehículos primitivos de esta clase, las ruedas funcionaban independientemente o se hallaban conectadas con el eje por medio de grapas que podían apretarse o aflojarse a voluntad.

La invención de Roberts, que ha llegado a ser indispensable en la construcción de automóviles, ha sido perfeccionada hasta producir el moderno engranaje diferencial, en el que el eje consta de dos partes, cada una de las cuales lleva un piñón, H, y la rueda ordinaria, W. Un tubo, T, está fuertemente unido al cuerpo de la máquina, y no gira. La armadura, F, gira por medio del motor, y las ruedas pueden moverse independientemente cuando marchan siguiendo un curso de distinta longitud.

copisteriasolè

Impremta digital · Gran Format · Estampació · Fotocòpies · Enquadernacions



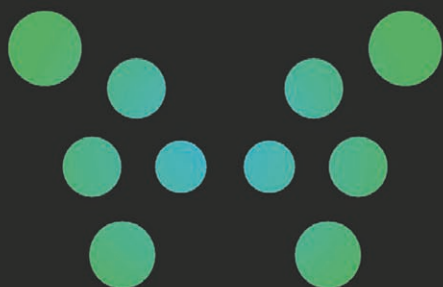
Maragall, 27 baixos - 25003 Lleida · T. 973 266 551 · digital@copisteriasole.com

CARLOS SOLANS

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

0034 973221289 - 0034 670233700

PLAÇA PAERIA, 2 - 25007 LLEIDA-SPAIN / csolanscanela@gmail.com



federòptics
Bellera

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

bellera@federopticos.com



TREMP
PALLARS TARDÓ
FIRA DEL CODONY

2 de novembre de 2024

EXPOSICIÓ DE VEHICLES

inscripció
649310733
619754343

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHICULOS ANTIGUOS

Logos: FIRA DEL CODONY, CLUB VEHICLES HISTORICS LLEIDA, Secció Classics Pallars, FCVH, JARDINS D'40, BELLESA, SEROIL ENERGY, MUSEU MOTOCICLISTA, RODA RODA, ITC LLEIDA.



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



Lleida

Lleida

LA FURGONETA DKW: UNA PEÇA HISTÒRICA DE L'HORTA DE LLEIDA

La furgoneta DKW del Roda Roda

El Roda Roda va tenir un adonació de la furgoneta DKW del Sr. Joaquim Pagano pel fons del museu. Després d'una acurada restauració, inclosa dins els programes de recuperació del patrimoni industrial de la ciutat de Lleida que es porta a terme des dels Museus de Ciència i Tècnica de l'Ajuntament de Lleida, i està a l'exposició permanent del Museu de l'Automoció de Lleida Roda Roda. La furgoneta va ser adquirida als tallers – botiga d'Eduardo Velasco, antic concessionari de la marca, quan es convertí al 1958 en subsidiària de la firma Daimler – Benz (productors de Mercedes). El model 800S de plataforma alta es caracteritzava per tenir una caixa totalment metàl·lica, molt espaiosa i lleugera, gràcies al fet d'estar construïda amb xapa especial acanalada que li dona una notable consistència. Són abatibles en aquest model les tres barreres i compta amb un espai auxiliar en la prolongació del pis de la cabina. Aquest model era el preferit i el que més s'adaptava a les necessitats laborals de la majoria de pagesia de l'horta de Lleida i es per això que es convertí en un dels models més venuts a les terres lleidatanes durant els anys 60-70. Va arribar a ser un nom genèric de furgoneta entre la pagesia local.



Dades tècniques

Marca: DKW

Model: 800 S Plataforma alta

Any 1962

País: Alemanya

Donada per: Joaquim Pagano

Actual propietari: Ajuntament de Lleida

Una mica d'història de la marca

L'empresa comença la seva existència l'any 1907, instal·lant la seva planta al sud-est de Alemanya, fundada pel danès Jorgen Skfte Rasmussen. Les sigles DKW posseeixen diferents interpretacions a través del temps, incloent Deutsche Kraftfahrzeug Werke (Empresa Alemanya d'Automòbils), Dampff Kraft Wagen (vehicles de vapor), Das Kleine Wunder (la petita meravella), Des Knaben Wunsch (desig de nen). Així doncs, les tres lletres de la marca semblen combinar a través de la història una mica de cadascun d'aquests avenços tecnològics.

En els seus inicis es va dedicar a la fabricació de maquinàries i productes metàl·lics. Durant la primera guerra mundial, cap a l'any 1916, va començar amb el desenvolupament de motors a vapor, que no van tardar en popularitzar-se a Alemanya i després a la resta d'Europa. En aquests moments es quan es va enregistrar les lletres DKW com la seva marca comercial.

Posteriorment, fabrica un petit motor per joguines de dos temps i de 30cc. (el desig de tots els nens). I al 1921 es va muntar una versió més gran d'aquest motor per fabricar una bicicleta (una petita meravella). Això donà origen l'any següent a l'inici de la producció de motocicletes lleugeres amb motor de dos temps i 2,25CV. Els èxits sobre les dues rodes no van tardar en arribar i en els anys següents la marca es va convertir en el major fabricant mundial de motocicletes.

Cap al 1927 la empresa de Rasmussen concentra tots els seus esforços en la fabricació del seu primer automòbil, el F1 que contava amb un motor de dos temps de 600cc i 15CV. Aquest vehicle es converteix en el primer auto de sèrie amb tracció davant-era. En conseqüència, el canvi en les interpretacions de les sigles de l'empresa no fan més que assenyalar la constant expansió i el progrés de la mateixa des dels seus inicis.

La crisi de 1930 no únicament va afectar als EUA, sinó també a tota Europa. Només a Alemanya la xifra d'aturats va trepar a sis milions de treballadors i la indústria automotriu es va veure seriosament afectada. Per aquesta raó el 29 de Juny de 1932, es produeix una fusió de Horch, Audi, DKW i Wanderer, les quals s'uneixen per crear el consorci Auto Unión AG, donant origen al mític escut format per quatre anelles entrelaçades representant a cadascun dels representants. Aquesta nova societat va unir tots els avenços tecnològics de les quatre empreses, que van fer grans aportacions a la indústria automotriu del seu temps.

El 3 de Setembre de 1949 es reestructura l'empresa i es funda Auto Unión GmbH, basant-se en els principis de DKW, motor de dos temps i tracció davant-era. Els models de DKW de la nova empresa de postguerra es caracteritzen per línies simples i de gran personalitat que contrastaven amb la tendència d'aquesta època, que era l'estil italià. Els enginyers buscaven una mecànica senzilla amb l'objectiu de tenir la menor quantitat de peces per evitar el desgast per la fricció.

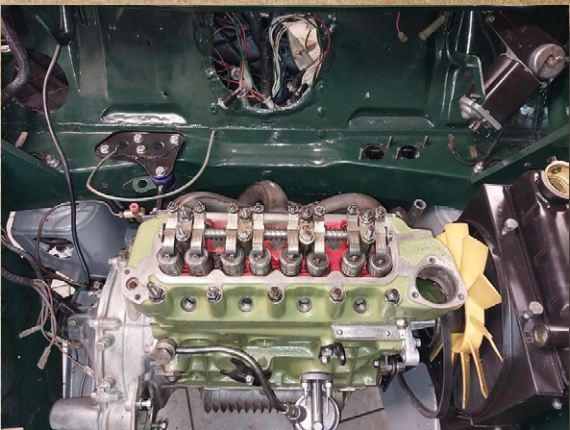
El 24 d'abril de 1958 la firma Daimler-Benz AG amb seu a Stuttgart adquireix la majoria d'accions d'Auto Unión GmbH, per la qual cosa es converteix en la subsidiària d'aquesta. Al desembre de 1964 l'empresa canvia de mans i es converteix en subsidiària de Volkswagenwerk AG.

La nova firma abandona el motor de dos temps i utilitza motors de quatre cilindres i quatre temps. Al Març de 1969 es produeix la fusió d'Auto Unión GmbH, NSU i Audi, formant-se Audi NSU Auto Unión AG. Al novembre de 1959 s'instal·la a Argentina amb el nom de la Industria Automotriz Santa Fe S.A. –IASFSA. En l'actualitat els diferents models de la marca alemanya es troben exposats al Museu Audi de la Mobilitat a la ciutat de Ingolstadt.

MINI - Morris 1969

David Ros Rovira





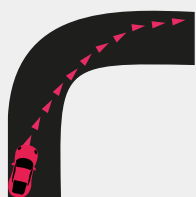
CLÀSSIC I CIRCUIT:

GUIA DE TRAÇATS DE CORBES

Aquest 2024, el Club de Vehicles Històrics de Lleida – en col·laboració amb Agència Paddock - ha organitzat el I McAuto Lleida Classic. La gran novetat d'aquest esdeveniment ha estat la inclusió d'una prova en circuit, concretament, en el d'Alcarràs (Lleida).

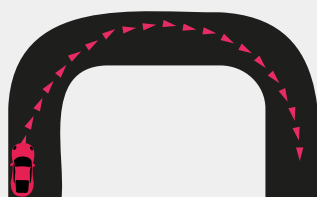
Per als conductors, que s'enfronten per primera vegada a l'experiència d'entrar en pista, és molt important conèixer el que s'anomena "traçada ideal". Aquest coneixement no només ajuda a evitar incidents, sinó que també millora els temps en cada volta i redueix l'estrès al qual se sotmet el vehicle.

Línia de carreres clàssica



Es caracteritza per una entrada suau, vèrtex definit i una sortida àmplia, permetent mantenir alta velocitat durant tota la corba.

Doble vèrtex



Requereix dos canvis de direcció. La clau està en atacar tots dos vèrtexs, per aconseguir una velocitat constant i més estabilitat.

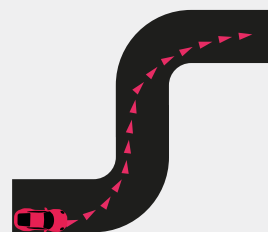
Corba de forquilla (o paella)

Se centra en un vèrtex tardà. És essencial trobar el punt de gir adequat i ser pacient abans d'accelerar, evitant els límits del circuit.

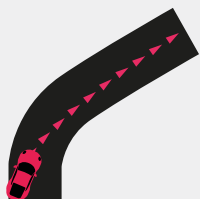


Corba connectada

La prioritat s'ha de donar a la corba que connecti amb la recta més llarga. Modificant lleugerament la traçada d'una de les corbes.

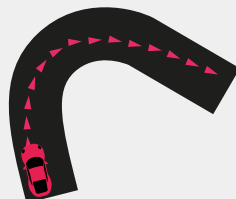


Corba de ràdio creixent



Exigeix una entrada més primerenca de l'habitual. La clau està en aprofitar al màxim la part final, on es pot accelerar amb força.

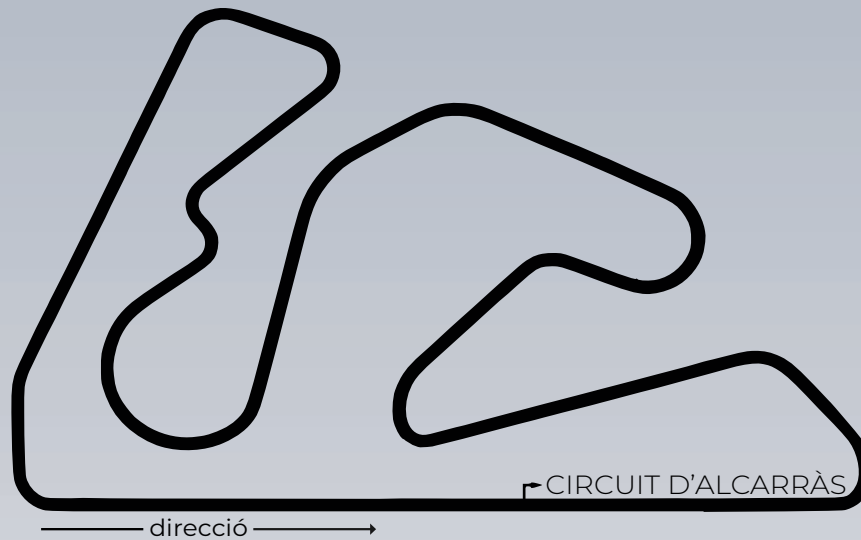
Corba de ràdio decreixent



Requereix una entrada tardana. És important frenar de forma progressiva i trobar el punt de vèrtex ideal per no perdre velocitat.

Aquesta informació resulta igualment interessant per als qui participen en proves de regularitat en ruta com, per exemple, el Ral·li Lleida. Dominar la traçada ideal permet mantenir les mitjanes exigides per l'organització de forma més fluida. Això sí, quan es tracta de carretera oberta, mai hem d'envair el carril contrari: la seguretat és el primer!

La interpretació d'un circuit és subjectiva i està influenciada per diversos matisos. També pot variar lleugerament segons l'estat de la pista (climatologia) o les característiques del vehicle, ja sigui subvirador o sobrevirador. Et deixem el perfil del circuit d'Alcarràs perquè siguis tu qui identifiqui cada corba.



Estem segurs que en la edició 2025 serà encara més gran el nombre de "pilots" lleidatans, que s'animaran a participar en aquesta singular prova. Per això, ens ha semblat imprescindible incloure aquesta explicació pràctica sobre com abordar les corbes en un circuit segons el seu radi.

Santiago Forn

BISCUTER

Hablar del Biscúter requiere previamente hablar de Gabriel Voisin, nacido en Belleville sur Saône (Francia) el 5 de febrero de 1880; cursó estudios de arquitectura y, posteriormente, de aeronáutica junto a su hermano menor Charles. En 1906 ambos fundaron la primera empresa de aviación del mundo: Les Frères Voisin. En 1909 Gabriel se convirtió con 29 años en el más joven Caballero de la Legión de Honor Francesa. En 1918, tras la Primera Guerra Mundial, decidió abandonar el mundo de la aviación, afectado por los horrores de la guerra, en la que él creía haber participado de forma indirecta con sus aviones, y también por la muerte de su hermano Charles en accidente de automóvil. Comenzó aquí la aventura automovilística de Voisin, con la compra de los derechos de un vehículo Citroën que no llegó a fabricarse, el 18CV de 1918, un vehículo equipado con un motor sin válvulas, que se convirtió en el Voisin Tipo M1. Así surgió la empresa automovilística Avions Voisin. Innovador y original, Voisin fabricó coches que gozaron de éxito en los años 20 y 30. En 1937, los problemas económicos obligaron a Voisin a liquidar la empresa, que fue vendida por partes, quedándose la empresa de motores Gnome et Rhone con el nombre Avions Voisin; al año siguiente absorbería también la Société Anonyme des Aéroplanes Voisin. Acabada la guerra Voisin decidió diseñar algo radicalmente distinto a todo lo que había hecho hasta ahora: un vehículo biplaza, austero, con un pequeño motor monocilíndrico de 125 cc. La idea de Voisin era eliminar todo aquello que resultaba superfluo en un vehículo, reduciéndolo a su mínima expresión. El propio Voisin lo explicaba así: "El usuario de un coche ortodoxo emplea tres cuartas partes de su potencia para arrastrar costosamente el hierro de su carroza (...) ¿Por qué utilizar ochenta caballos efectivos para transportar dos e incluso cuatro personas?". Desarrollado entre los años 1947 y 1949 con la ayuda de Gnome et Rhone, que facilitó el motor de 125 cc., Voisin presentó su nueva creación en el Salón de la Bicicleta y la Moto de París de 1950: el Biscooter. A pesar del éxito que obtuvo en su presentación, recibíéndose múltiples solicitudes de posibles compradores, el grupo SNECMA, creado en 1945 a partir de la nacionalización de Gnome et Rhone en un intento del gobierno francés de reestructurar la industria de los motores de aviación, no quiso saber nada del proyecto. Gabriel Voisin, mecánico, constructor, ingeniero, pintor, filósofo, y por encima de todo, amante de la belleza, murió en Ozenay (Francia) el 25 de diciembre de 1973, a los 93 años de edad.



Aquel vehículo, el Biscooter, llamó la atención en España, concretamente en Sant Adrià del Besós, donde tenía su sede la empresa Autonacional, S.A. El 11 de enero de 1953 tres personas viajaron a París para entrevistarse con Voisin: Lorenzo Marco Sarrió, socio fundador de Autonacional, Damián Casanovas, jefe de taller de la misma, y Benito Jofre, en representación de la empresa Cadenas BJ. De aquella negociación surgiría el visto bueno de Voisin para que la empresa española fabricara su pequeño vehículo. Damián Casanovas, ingeniero por el Instituto Electrotécnico de Toulouse, dirigió los trabajos de adaptación del coche, supervisado directamente por Voisin. Básicamente se trabajó en la sustitución del motor de 125 cc. por uno de 197 cc. fabricado por Hispano-Villiers, aunque manteniendo la 'superculata' diseñada por Voisin, una culata sobredimensionada, con una cámara de aceite, para optimizar la refrigeración por aire del motor. En la carrocería se trabajó en la modificación de los laterales y del capó, para poder albergar el nuevo motor, y se instaló una banqueta corrida, en teoría y según se indicaría posteriormente, para acoger a 2/3 personas (evidentemente se trataba de una visión muy optimista). En junio de 1953 el propio Gabriel Voisin, que contaba por aquel entonces con 73 años de edad, viajó a Barcelona para ver la presentación de dos prototipos en la Feria de Muestras de la ciudad catalana.

La denominación oficial del nuevo vehículo fue Biscúter-Voisin, aunque siempre se le conoció simplemente como Biscúter. El éxito del vehículo fue notable, y los pedidos empezaron a llegar, pedidos que se comenzaron a servir en marzo de 1954. Los 220 operarios de la factoría de Sant Adrià del Besós consiguieron producir 330 unidades al mes. Indudablemente uno de los principales motivos del éxito fue su precio: 28.600 pesetas, mucho más barato que coetáneos suyos como el Renault 4CV o el Isetta, e indudablemente a años luz del Seat 1400 (129.113 Ptas.) o del inalcanzable Pegaso Z-102 (más de 400.000 Ptas.).



El primer modelo comercializado se denominó modelo 100 y se caracterizaba por la ausencia de la marcha atrás, de tal forma que tal maniobra se había de efectuar... a mano! Su carrocería era de aluminio y el arranque manual. Disponía de capota de lona y las puertas eran una opción. En 1955 se incorporó un mecanismo de inversión de giro del motor, invento de un mecánico sevillano, de tal forma que el coche pasó a disponer de 3 marchas adelante y 3 marchas atrás; no obstante el mecanismo ocasionaba no pocos problemas. El año 1956 marcaría un punto de inflexión en la fabricación del Biscúter, por cuanto en el seno de Autonacional se crearon dos corrientes: una partidaria de mantener el coche tal y como estaba, sin traicionar su filosofía minimalista, con Damián Casanovas y el propio Gabriel Voisin al frente, y otra partidaria de mejorar el coche, de evolucionar; ganó la batalla esta segunda corriente evolucionista.

Así, en 1957 se dejó de fabricar el modelo 100 para dar paso a una nueva versión, el 200-A, con carrocería de acero, lo que incrementó en más de 50 Kg. su peso, arranque eléctrico y marcha atrás; para compensar el peso extra se procedió a acortar ligeramente los desarrollos del cambio. Estos dos modelos, 100 y 200-A son los conocidos popularmente como 'zapatilla'. También en el año 1957 se presentaron otras dos versiones del Biscúter.

La primera fue un coupé diseñado por Pedro Serra, en plástico con capota de lona y techo duro desmontable opcional; las líneas recordaban ligeramente al Pegaso Z-102, por lo que se le denominó popularmente como 'pegasín', aunque su denominación oficial fue 200-F; el mayor peso de esta versión (310 Kg.) obligó al montaje de ballestas semielípticas, y lógicamente sus prestaciones eran inferiores a la versión 'zapatilla', aunque oficialmente se indicara la misma velocidad máxima para esta versión. De esta versión se fabricaron pocas unidades, ya que no obtuvo el éxito esperado. La otra versión presentada en 1957 fue la comercial, oficialmente 200-C y popularmente 'rubia'. De mayor longitud y con el cuerpo central de la carrocería en madera con puertas, permitía viajar a cuatro personas, con la inclusión de dos asientos individuales en la parte trasera, o transportar hasta 250 Kg. de carga. Al igual que la versión 200-F montaba ballestas para soportar el peso adicional (320 Kg.).

El año 1958 vio aparecer la última versión del Biscúter, la 200-I, una furgoneta con carrocería todavía más larga, cuerpo central también en madera y techo metálico sobreelevado, con una variante con techo abierto y toldo de lona, conocida como 200-I-P.

Como ya hemos indicado, 1957 se convirtió para Autonacional y el Biscúter en el principio de la decadencia; al incremento de peso y precio y la reducción de prestaciones se unió la aparición en 1957 del Seat 600, que si bien en un principio resultaba más caro que el Biscúter, poco a poco fue recortando esa diferencia, de tal forma que en el año 1959 mientras el Biscúter se acercaba peligrosamente a las 60.000 pesetas, casi doblando su precio inicial, un Seat 600 se situaba en las 70.000 pesetas y, evidentemente, se trataba de todo un turismo de 4/5 plazas con equipamiento y prestaciones muy superiores al Biscúter. Se produjeron intentos desesperados por evitar lo inevitable, como el diseño de un 'superbiscúter' con motor de 250 cc. Pero la guerra ya estaba perdida y diciembre de 1959 contempló la parada de las máquinas en la factoría de Sant Adrià del Besós y la liquidación de las unidades en stock, que durarían todavía unos meses más.

Características Técnicas

MODELO	100	200-A	200-C	200-I	200-F
Motor	Hispano Villiers monocilíndrico de 2 tiempos				
Cilindrada	197 cc. (59 x 72 mm)				
Potencia	9 CV a 4.800 rpm				
Alimentación	Carburador horizontal dell'Orto 24				
Compresión	7,25:1				
Refrigeración	Por aire; culata refrigerada por aceite				
Tracción	Delantera a las ruedas por cadenas				
Dirección	Cremallera				
Arranque	Manual	Manual y eléctrico	Manual y eléctrico	Manual y eléctrico	Manual y eléctrico
Embrague	Monodisco	Bidisco	Bidisco	Bidisco	Bidisco
Cambio	Manual 3 marchas	Manual 3 marchas y marcha atrás	Manual 3 marchas y marcha atrás	Manual 3 marchas y marcha atrás	Manual 3 marchas y marcha atrás
Carrocería	Aluminio	Acero	Acero/Madera	Acero/Madera	Plástico
Suspensión	Amortiguadores telescópicos	Amortiguadores telescópicos	Ballestas semielípticas	Ballestas semielípticas	Ballestas semielípticas
Frenos	Tambor al diferencial / Tambor a las ruedas	Tambor al diferencial / Tambor a las ruedas	Tambor / Tambor	Tambor / Tambor	Tambor / Tambor
Long/ancho/alto	2,56/1,10/1,38m.	2,56/1,10/1,38m.	2,75/1,11/1,38m.	2,95/1,22/1,52m.	3,03/1,22/1,23m.
Peso	240 kg.	295 kg.	320 kg.	320 kg.	310 kg.
Velocidad máx.	76 Km/h	76 Km/h	65 Km/h	65 Km/h	76 Km/h
Producción	1953 - 1956	1957 - 1959	1957 - 1959	1958 - 1959	1957 - 1959

SORTIDA - ALBESA



Jaume Solé



EQUIPS DE REFRIGERACIÓ DEL TRANSPORT, I AIRE CONDICIONAT



AIRE CONDICIONAT I REFREDADOR ECOLÒGIC DE CABINES



CALIBRADOR ELECTRÒNIC DE SEGURETAT I PRESSIÓ DE PNEUMÀTICS

Av. Pla d'Urgell, 17 - Miralcamp (Lleida)
Tel. 973 60 18 68 - www.jaume-sole.com

Herguido, SL

Des dels anys **50** al vostre servei

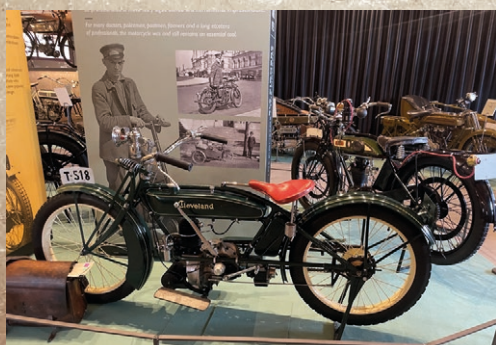
tot tipus d'excavacions venda i transport
d'àrids transports de maquinària lloguer
de contenidors pilotatges de solaments
amb barrena/bivalva anivellacions amb
refinadora làser pous per aigua col·locació
de pals per malles antipiedra enderrocs
esculleres àrids per decoració



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



MUSEU de la MOTO de BASELLA



LLEIDA RETRO







Al pròxim Indicador:

Més sortides i fotografies dels socis

Noves restauracions dels nostres socis

Més temes interessants relacionats amb l'automoció



Diputació de Lleida

Patronat de Turisme

