

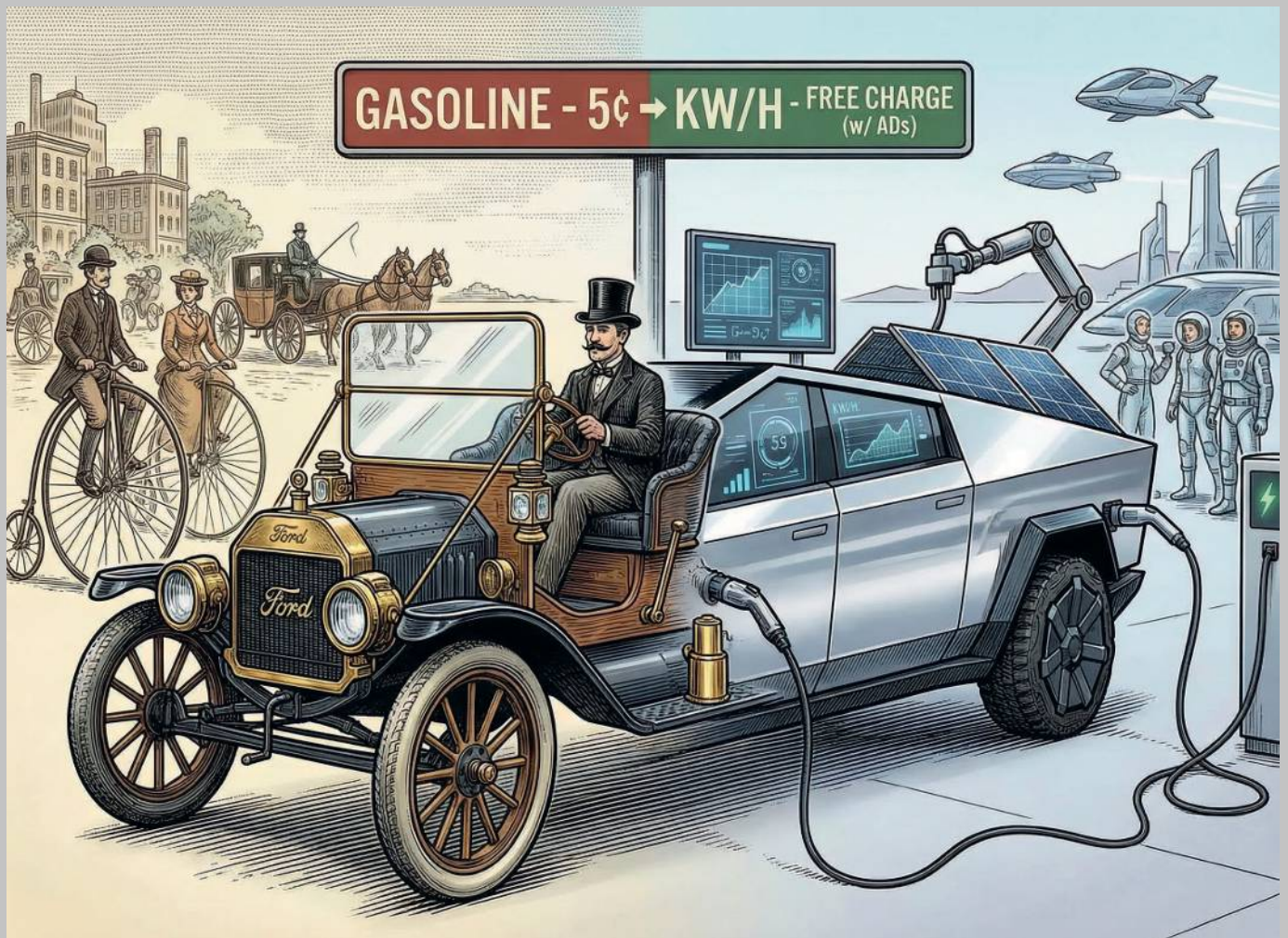


any 2025 - núm. 38

e' INDICADOR



La IA (Intel·ligència Artificial) també ens ajuda a crear imatges inèdites i molt sorprenents.



INDEX

• Document - Manuel Lage - Frontal Pegaso	P. 12
• Document - Articles dels Bombers (PDPHBB)	P. 38
• Document - TRINCAR ETH PÒRT	P. 66
• Sortida - SEAT a Vallbona	P. 6
• Sortida - Canfranc	P. 8
• Sortida - Casc Històric de Lleida	P. 10
• Sortida - Citroën - el Miracle	P. 19
• Sortida - Castell del Remei	P. 20
• Sortida - Torre Serona	P. 22
• Sortida - Pallars Primavera	P. 23
• Sortida - Castell Sant Ferran - Dalí	P. 24
• Sortida - IV Rally Clàssics Terres de Ponent	P. 26
• Sortida - II MC Auto Lleida Clàssic	P. 30
• Sortida - Festes a Butsènit	P. 34
• Sortida - Dia de la Seu Vella	P. 35
• Sortida - Montserratina Mil·lenari	P. 36
• Sortida - Castell de Fronteres	P. 63
• Sortida - Pallars Tardor	P. 95
• Lleida Retro 2025 - La fira	P. 82
• Restauració - EGIPSI - David Sanchez	P. 58
• Restauració - Seat 127 - Albert Abaigar	P. 64
• Restauració - WILLIS - Jesus Vila Mirabet	P. 76
• Cartells de sortides 2025	P. 89
• Calaix dels Acudits	P. 96



Diputació de Lleida

Patronat de Turisme



Ajuntament de Lleida

TNZ E D I S E P P

Bon any 2026 per tots, socis, amics, simpatitzants...

Amb aquest nou exemplar de la nostra/la vostra revista l'Indicador, hi trobareu un petit resum de les activitats més importants que s'han dut a terme al curs de l'any 2026.

També podreu passar una bona estona llegint els escrits molt interessants dels nostres habituals col·laboradors, i com no, seguir les restauracions, algunes vegades complicades que els nostres socis porten a bon fi per al final gaudir del seu vehicle.

Ja gairebé tenim el calendari de sortides d'aquest any enllestit, faltarà quadrar alguna data per confirmar, però hi estem treballant, algunes seran temàtiques com la que ja fa anys que es fa, la SEAT, CITROËN, PORSCHE... Anirem informant.



Tornarem a fer el Ral·li Lleida Terres de Ponent i participarem en l'organització del Ral·li MC Auto, visitarem nous museus i descobrirem noves rutes per gaudir de la natura, la cultura i com no, de la bona taula.

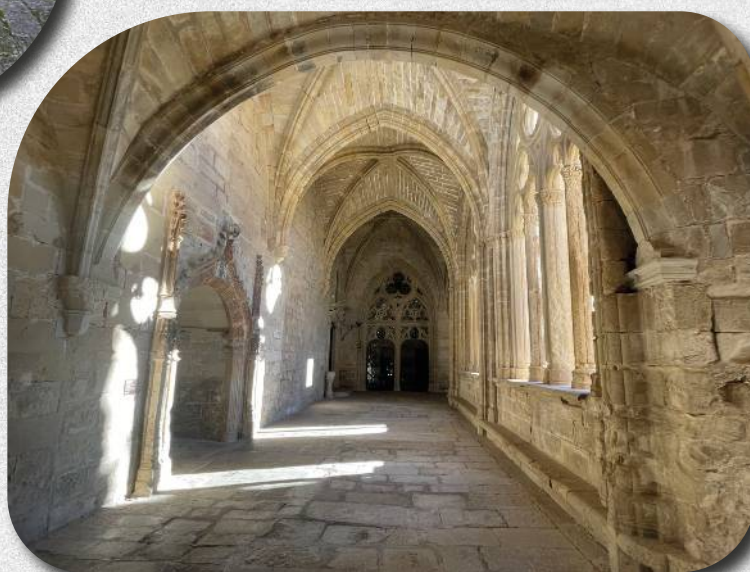
Només vull desitjar-vos que aquest any gaudiu de les concentracions, excursions i exposicions que la junta del Club, el vostre Club, estem organitzant per a poder delectar-nos amb els nostres vehicles. Una cordial salutació a tothom.

Antoni Pomés i Tosquella

President del Club de Vehicles Històrics de Lleida



SEAT a Vallbona de les Monges



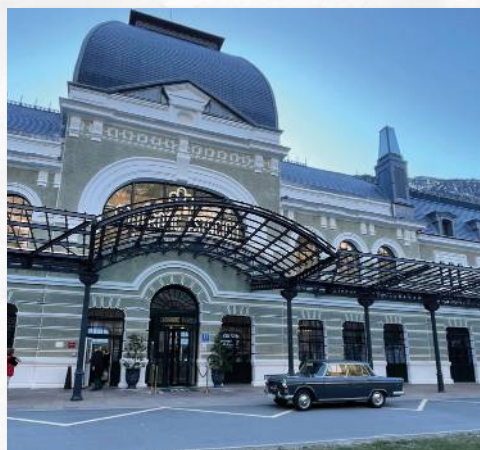
La Calçotada

SORTIDA



CANFRANC 2025

SORTIDA





TALLERS
CUNAT

☎ 973 18 60 63

Al seu servei desde 1915



MAQUINARIA AGRÍCOLA
www.cunyatagricola.com



OBERT CASC HISTÒRIC LLEIDA - 2025

SORTIDA





El frontal de los Pegaso a través de su historia

La creación de Enasa.

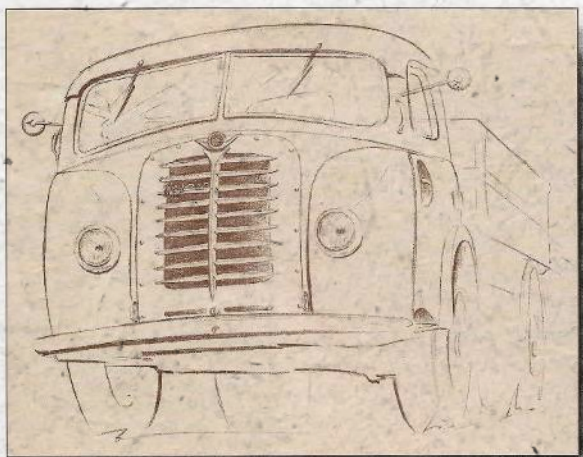
La Empresa Nacional de Autocamiones fue fundada en 1946 y desde el principio se empezó a proyectar la gran fábrica de Barajas, en Madrid. Por su parte La Hispano Suiza de Barcelona, cuyas instalaciones habían quedado muy deterioradas por la guerra civil, se encontraba en una difícil situación debido a que su principal cliente era el Ejército del Aire, para el que estaba fabricando los motores de aviación 12-Z de 1.300 CV, los cañones automáticos HS-404 y camiones Tipo 202.

La empresa tenía serios problemas de suministro y algunos componentes se traían de la fábrica HS francesa de Tarbes, sin conocimiento del Ministerio del Aire. Esta situación terminó con la salida del equipo técnico francés, incluidos Birkigt y su hijo, que se había instalado en Barcelona durante la 2ª guerra mundial; esta expulsión dejó a la empresa en una situación crítica bajo el punto de vista técnico. Fue entonces cuando el recién creado Instituto Nacional de Industria (INI), bajo cuyo control se había creado Enasa, se hizo cargo de las instalaciones, personal y proyectos de La Hispano Suiza, aunque no de la marca, todo ello pagado a sus anteriores propietarios con acciones de la nueva Enasa.

Gracias a esta inesperada situación Enasa pudo iniciar su andadura industrial y comercial antes de lo previsto, al encontrarse con una fábrica en funcionamiento y con el camión HS 66-G con una moderna cabina avanzada. Así el Hispano Suiza 66-G se convertiría en el Pegaso I.

Los camiones Pegaso

En 1947 encontramos los primeros camiones Pegaso I, de gasolina. Su identidad frontal, con sus características rayas horizontales paralelas en el radiador, estaba heredada directamente del HS 66-G. El concepto de bandas paralelas, con distintos tratamientos a lo largo del tiempo, llegaría a ser un signo inequívoco de Pegaso. Las cabinas se construían manualmente en distintos proveedores como Mateu y Marrugat, David o Carde y Escoriaza, por lo que se pueden apreciar variaciones de aspecto entre los distintos modelos.



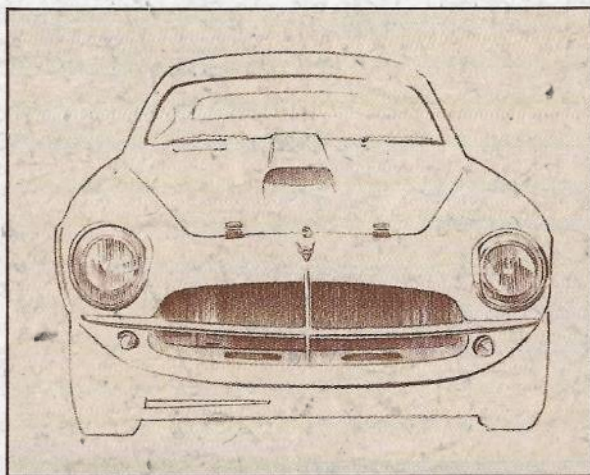
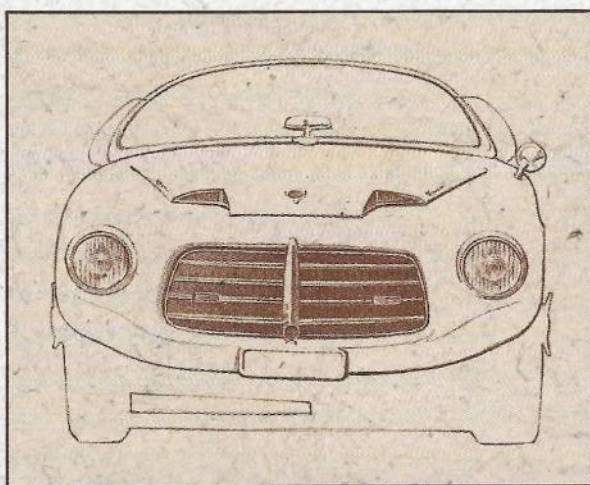
F1 Pegaso I, con la misma cabina del HS 66-G. 1947

F2 Primer logotipo de la marca

1952. Tras las primeras carrocerías de los deportivos Z-102, diseñadas y construidas por la misma Enasa en Barcelona, se contrataron los servicios del carrocerero italiano Touring Superleggera, que diseñó y construyó la mayor parte de las carrocerías de los deportivos. El

primero de sus diseños fue el Spyder representado en el dibujo. Al igual que las berlinetas de Barcelona, había asumido e integrado la identidad corporativa de bandas paralelas.

1953. Fue precisamente en las carrocerías de los Z-102 donde tuvo lugar el cambio de identidad frontal, apareciendo por primera vez la cruz Pegaso que, en distintas proporciones, iba a determinar la identidad de la marca en los siguientes treinta años. En el dibujo, una Berlineta Touring Panamericana.



F3 Z-102 Spyder y berlineta Panamericana de Touring Superleggera. 1952-1953

F4 Logotipo de los deportivos, con la V representativa de su motor V-8

1952/53. Es interesante observar en este trolebús Pegaso, el mantenimiento del concepto primitivo con bandas paralelas más largas y en una franja menos alta. Todo ello como motivo puramente decorativo pues su tracción eléctrica no necesitaba entrada de aire frontal, al carecer de radiador.



F5 Trolebús Pegaso. 1952-1953

F6 Logotipo de aquellos años

1955. Con la terminación de la nueva planta de Madrid en Barajas, se presenta el primer camión diseñado íntegramente por Enasa. Era el Pegaso Z-207 que pasó a la historia como el Pegaso Barajas. Era la primera cabina de diseño Pegaso y en ella se hizo una original síntesis de los dos elementos identificativos considerados hasta entonces: las bandas paralelas que se configuran como elemento no sólo frontal sino envolvente total de la cabina y la prominente cruz que cobra fuerza en el radiador propiamente dicho y se va a mantener en todos los vehículos, tanto de pasajeros como de mercancías.



F7 Pegaso Barajas. 1955

F8 Logotipo del Barajas, con la V de su motor V-6

1958. Una interesante interpretación de la cruz frontal nos la ofrece esta carrocería de autobús urbano y suburbano en la que hay otros aspectos también originales, como el volante a la derecha y su frontis asimétrico que permitía un óptimo acceso al motor.



F9 Autobús urbano y suburbano. 1958

1963. Este año tuvo lugar un importante cambio organizativo en Pegaso y el lanzamiento de la nueva serie Comet, bajo licencia Leyland, empresa que además entró en el capital de Enasa. La cabina era enteramente nueva pero con los dos elementos tradicionales de la identidad Pegaso: las bandas y la gran cruz muy preponderante en el radiador. Por aquel entonces la chapa industrial con acanalado de sección recta empezó a ser conocida como 'chapa Pegaso', denominación que aún permanece en la industria.



F10 Pegaso Comet. 1963

1963. Dentro de la funcionalidad y la simpleza de líneas con superficies planas de esta carrocería de autobús urbano de los años 60, la cruz frontal se inscribe como único signo de la identidad, además del caballo y el logotipo Pegaso.



F11 Autobús urbano. 1963

1964. Esta carrocería de autobús suburbano sobre chasis Comet incluye un frontal con la cruz del radiador integrada con los faros dentro de una envolvente heredada del Barajas de 1955, configurando la personalidad frontal del vehículo.



F12 Autobús con chasis Comet. 1964

1972. Pegaso presenta en el Salón de Barcelona una nueva gama completa de camiones, con una cabina de diseño muy avanzado y de forma cúbica con estilo italiano de Aldo Sessano, pero que supo mantener los conceptos identificativos tradicionales de la marca: las bandas paralelas, ahora más anchas y menos profundas y la cruz frontal del radiador, más estilizada e independiente de los faros, ahora cuadrados y montados en parejas.

Por otra parte, se abandona el grafismo clásico de la marca Pegaso, para dar paso a las letras cuadradas, de mayor fuerza comunicativa.



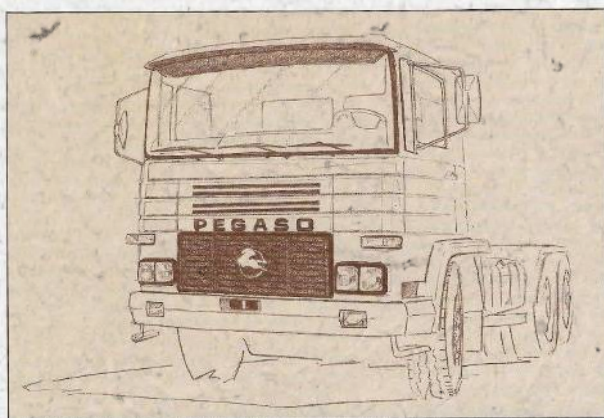
PEGASO



F13 La nueva cabina cuadrada. 1972

F14 Los nuevos logotipos de 1972

1983. Con el lanzamiento de la nueva gama T-1 notamos una cierta vuelta a los orígenes, con la desaparición de la tradicional cruz frontal para ser sustituida por una parrilla negra que servirá de base y realce al nuevo logotipo de caballo más musculoso y con mayor fuerza expresiva que el anterior. Se mantienen las bandas paralelas como símbolo del estilo tradicional de Pegaso. Por razones obvias este modelo se conoció como 'bocanegra'.



F15 Cabina de la nueva gama T-1. 1983

F16 Nuevo logotipo de caballo

1987. El Troner. Una cabina totalmente nueva y que marcaría la pauta de lo que iban a ser los vehículos industriales de los años 90. La funcionalidad, la eficiencia aerodinámica y su moderno diseño de G. Giugiaro enmarcan una extraordinaria síntesis de la imagen de marca de bandas paralelas horizontales, limitada solo al plano frontal. La personalización solo frontal estaba obligada por tratarse de un desarrollo conjunto de cabina única para DAF y para Pegaso, con todas las piezas comunes salvo el frontal.

Los conceptos iniciales del estilo Pegaso, así como la tradición tecnológica que respalda todos sus diseños y realizaciones, demuestran una vez más la capacidad de adaptarse a nuevas formas y realidades, manteniendo una identidad de marca estable y con fuerte personalidad. Con el Troner nacen también los caballos flamígeros, diseñados por D. Jofre, que se pondrían en todas las cabinas como identificación lateral.



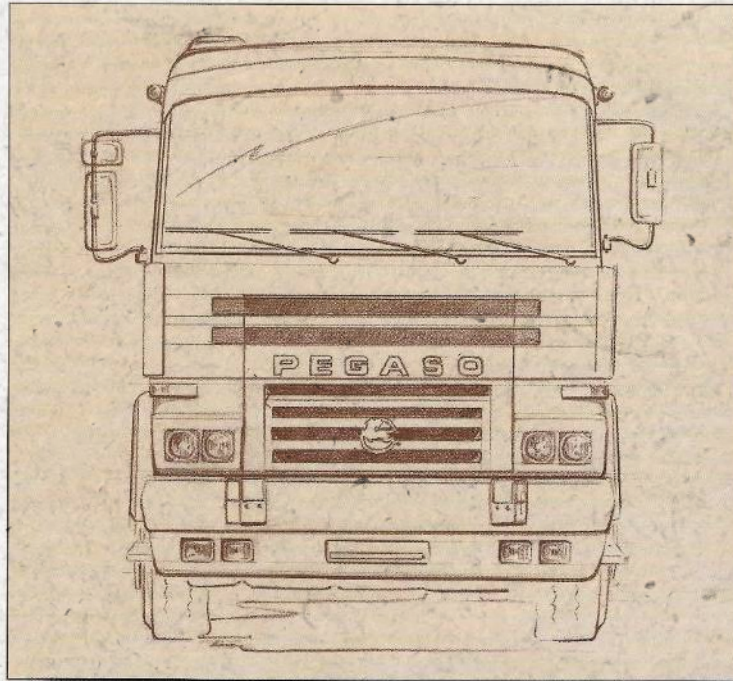
F17 Cabina Troner. 1987

F18 Caballos flamígeros

1989. El Mider. Tras la presentación del Troner fue necesario revitalizar los camiones de la gama media pesada, en los no se podía montar la nueva cabina por sus mayores dimensiones. Con este nuevo desarrollo se quiso renovar la cabina existente no solo desde el punto de vista estético, sino también con un techo elevado que aumentaba la habitabilidad interior y

favorecía también la aerodinámica, reforzando además la tradicional imagen de robustez y fiabilidad de la marca.

El tratamiento estético del frontal de cabina que avanza en el nuevo concepto inaugurado por el Troner, insistiendo exclusivamente en la personalidad de bandas horizontales.



F19 Cabina Mider, último frontal de los camiones Pegaso civiles. 1989

M. Lage, diciembre 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>

CITROEN - EL MIRACLE 2025

SORTIDA



Castell del Remei 2025

SORTIDA





Torre-Serona 2025

SORTIDA



Pallars - Primavera 2025

SORTIDA



Castell Sant Ferran - Figueres Dalí - 2025

SORTIDA





www.desguacespedros.cat

atencionclientes@pedros-sa.cat

973 200 492 - 973 21 60 45

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

IV Rally - Clàssics Lleida - Terres de Ponent Copa Catalana

CRÓNICA DEL IV RAL·LI CLÀSSICS LLEIDA TERRES DE PONENT DE LA COPA CATALANA DE LA FEDERACIÓ CATALANA DE VEHICLES HISTÒRICS

31 DE MAYO DE 2025 CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

El 31 de mayo pasado, bajo un espléndido día, acudieron a la cita los más de 40 participantes y más de 28 ayudantes para puntualmente dar salida al IV Ral·li de regularidad de Clásicos organizado por el Club de Vehicles Històrics de Lleida 4ª prueba de la Copa Catalana de la Federación Catalana de vehículos Históricos, 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 9:00 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 kms. por paisajes y montañas espectaculares de las comarcas del SEGRÍÀ, EL PALLARS JUSSÀ, EL SOLSONÉS I ALT URGELL. Pasamos por carreteras singulares, pueblos preciosos haciendo las delicias de los espectadores.

Esta año los verdes bosques i los pantanos llenos de agua nos han acompañado en casi todo el recorrido. SEIS tramos de regularidad marcan la dificultad en todo el recorrido, en EL HOSTAL BUENOS AIRES DE TREMP, 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 museo espectacular, recién renovado) Un refrigerio para recuperarse y entrega del los más de 130 trofeos de magnífico cristal a los participantes i ganadores de la prueba.

CVHLL - Presidente
Antoni Pomés i Tosquella











II MC AUTO LLEIDA CLÀSSIC 2025





Associació de la Festa
Moros i Cristians
de Lleida

Vols viure la Festa de Moros i Cristians des del millor lloc?

Vols ser un guerrer moro o un cavaller cristià?
T'agradaria participar de recreacions històriques,
fer teatre, dansa o batalla d'espases?

Voldries desfilar pels carrers de Lleida amb
els vestuaris més espectaculars que has vist mai?

Vine i t'ho expliquem!



miclleida@miclleida.org



MIClleida



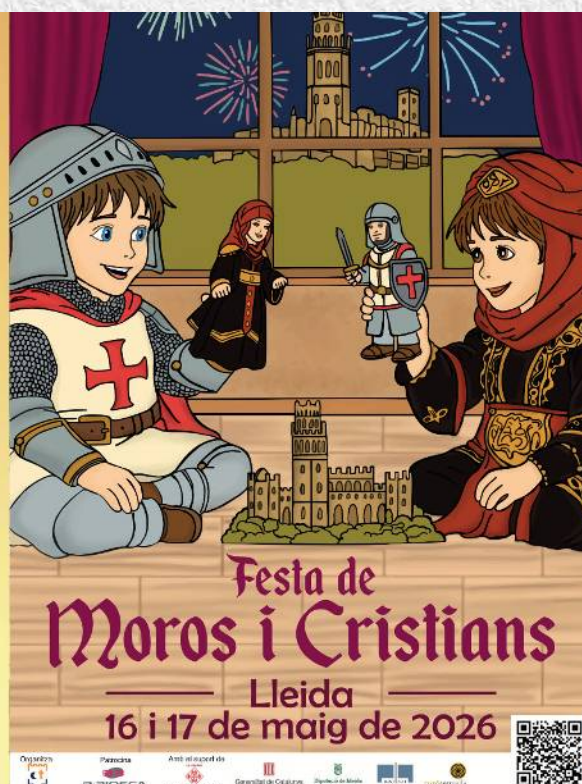
@morosicristia



625 34 96 21



@morosicristianslleida

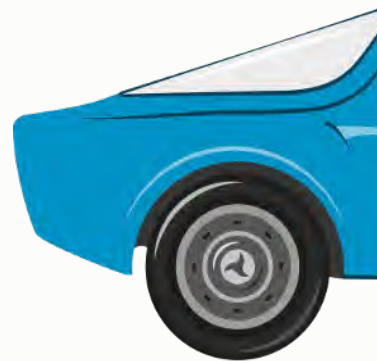


Festa de
Moros i Cristians
Lleida
16 i 17 de maig de 2026



McAuto

LLEIDA CLASSIC



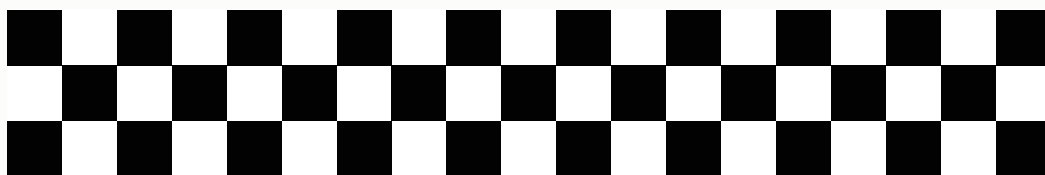
McAuto Lleida Classic 2025, en imatges

Algunes instantànies de la 2a edició al McAuto Ciutat Jardí i al Circuit d'Alcarràs. Tornem amb la 3a...us esperem!





POD DOCK



Festes a Butsenit

SORTIDA



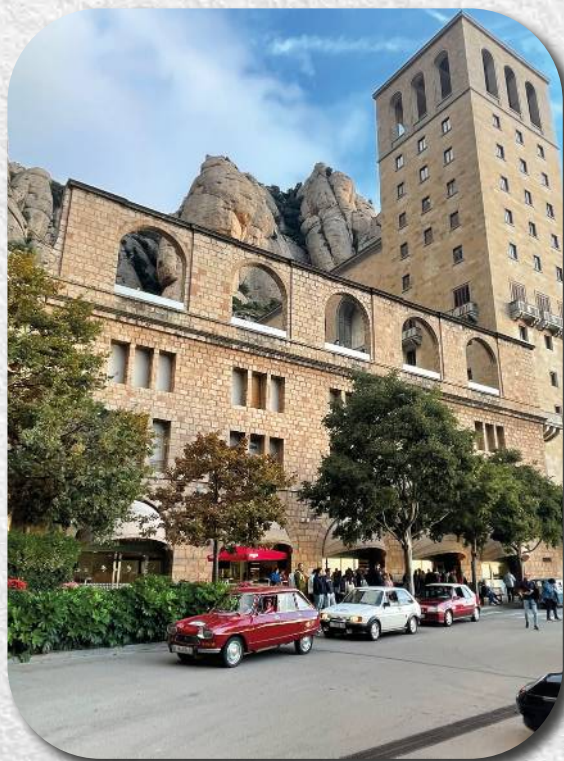
Dia de la Seu Vella

SORTIDA

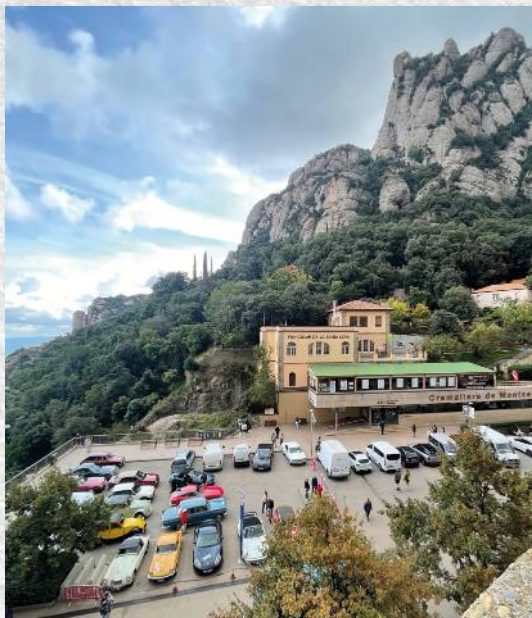


X - Montserratina - Mil·lenari

SORTIDA



MONTSERRAT



Montserrat, muntanya d'esplendor,
ets un santuari de pau i devoció,
un lloc de trobada i meditació
amb els teus cims que al cel s'alcen amb fervor.

La teva silueta retalla el cel blau,
visible des dels avions,
també des de tots els racons
d'aquesta catalana terra,
prenent la forma d'una serra.
Mirem-la i gaudim-la, si us plau.
Muntanya bonica i exòtica,
muntanya esvelta i eròtica,
t'alces amb capritxoses formes
i també inspires sexuals somnis:
la Prenyada, l'Elefant i lo Cavall Bernat,
o les Agulles i els Frares Encantats.
Ets una gran obra de la naturalesa,
una obra d'art d'harmoniosa bellesa.
Montserrat, que compartiu el Monestir,
els monjos, feligresos, creients i peregrins
amb els frares benedictins.

Al teu cim, la Moreneta reposa,
veient com es casen el marit i l'esposa.
Verge de Montserrat, mare estimada,
venen feligresos de dia, nit i matinada
que deixen les penes als peus de la teva dolça mirada.

Ets refugi de pelegrins i caminants,
d'ànimes cercadores i suplicants.
El teu semblant seré i el teu somriure
donen refugi a devots i practicants
i amb el teu esguard calmos i la teva rialla
dones consol a qui als teus peus davalla.
Montserrat, muntanya sagrada, per la fe i l'amor
que ets familiarment sempre visitada.
I la Verge, amb la seva dolça compassió,
ens regala a tots la seva benedicció.
Heu mirat les agulles que formen tot el macís de Montserrat?
No són cims, són llàgrimes d'un poble força colpejat,
llàgrimes que no cauen del cel ni surten dels ulls,
broten del cor d'una terra, que vol viure en llibertat.
VISCA MONTSERRAT VISCA CATALUNYA I ELS CATALANS!

Jordi Riera i Palmés

16 d'Agost de 2024

Actualitzat el 12 de Juny 2025



SECCIÓ BOMBERS

Els bombers abans dels automòbils (1)

Entenem que en una revista especialitzada en vehicles clàssics aquest ha de ser el tema principal, però com a Secció de Camions Clàssics de Bombers voldríem fer una breu introducció històrica dels enginyers que l'home ha anat desenvolupant al llarg dels anys per poder extingir els incendis, per tant us farem una petita explicació dels progressos més exitosos per poder combatre el foc abans de la invenció de l'automòbil.

Un camió de bombers és un vehicle que serveix per transportar els bombers i les seves eines fins a un lloc determinat de sinistre, un cop en el lloc, el mateix vehicle serveix per diverses funcions, com pot ser extingir un incendi mitjançant la bomba d'impulsió d'aigua, rescatar persones en alçada mitjançant l'escala, i més modernament altres serveis especialitzats.

Llavors, com ho feien anteriorment a l'era automobilística? Anem per ordre: a peu, amb cavall, a vapor, elèctricament i finalment l'automòbil. De la mateixa manera les eines d'extinció i salvament evolucionen amb els anys.

De sempre, les ciutats i les civilitzacions s'han enfrontat als incendis, per això ja des de les primeres civilitzacions existien organitzacions més o menys preparades per evitar en el possible els incendis; ens remuntarem als grecs i als romans, que són dels que tenim més informació.

Els grecs perquè sabem que disposen d'una de les primeres bombes a mà per aspirar i expulsar aigua: la bomba de Ctesibio (Alexandria 285 aC - 222 aC, inventor, enginyer i matemàtic).

Els romans, hereus de la cultura grega, aprofiten la tecnologia grega i organitzen l'extinció d'incendis arreu del seu imperi creant les Cohorts de Vigili, soldats amb caserna a les ciutats amb l'encàrrec de mantenir l'ordre i extingir els incendis. De moment el transport es feia a peu o ajudats amb un carretó.

Amb la caiguda de l'Imperi Romà trobarem una època conflictiva on no hi ha organitzacions especialitzades en la lluita contra incendis, ni material específic. Durant gairebé tota l'edat mitjana no trobem cap referència de la lluita organitzada contra els incendis ni tampoc d'enginyers per combatre'ls fins al 1518, en un escrit sobre l'incendi de la catedral de Troies (França), on es comenta la utilització de xeringues de diverses mides per llençar aigua al foc.

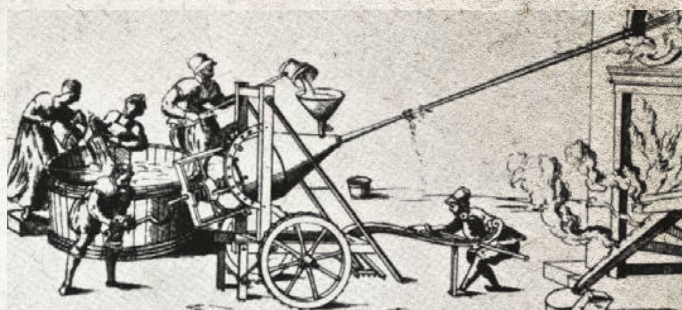
Continuaran apareixent descripcions: el 1656 trobem la màquina de Nüremberg (observem com



Bomba manual romana, tipus Ctesibio, empleades en les mines, en vaixells i les "Cohorte dei Vigili" (Museu Arqueològic de Madrid)



Recreació d'una bomba d'incendis romana dels bombers de Lugo



Dues imatges de la utilització de xeringues, la de dalt es podria considerar com un extintor



Recreació d'una xeringa pels bombers de Londres.

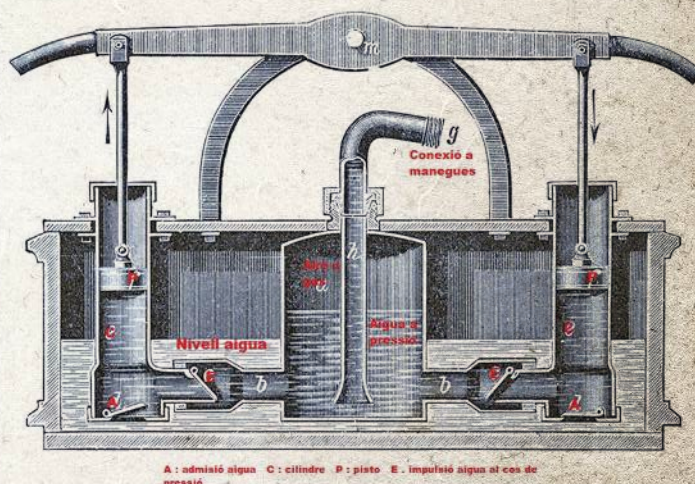


Màquina de Nuremberg

el mitjà de transport són carretons amb rodes o, si és necessari per la climatologia, amb patins) la bomba manual de sempre i, a partir d'aquí, una evolució constant fins arribar, a finals del segle XIX, a la seva perfecció, tant en petites màquines transportades en un carro a peu per 2 homes, o les grans màquines americanes que necessiten de 20 a 30 homes per treballar, lògicament transportades a cavall.

Durant el segle XIX s'imposa el transport dels bombers amb cavalls, apareixen els primers carro-escala de bombers de gran alçada, i altres d'específics de transport de bombers, de material, bombes d'incendi.

Tot seguit podem veure l'interior d'una bomba d'incendis manual, tecnologia sense gaires canvis des de la inicial grega de Ctesibio: un pistó que es desplaça per un cilindre on hi ha una vàlvula que permet l'admissió, i una vàlvula que permet l'escapament, l'aigua és aspirada per A, mentre la vàlvula E per construcció està tancada. Quan el pistó baixa, la pressió de l'aigua tanca la vàlvula A i obre la vàlvula E, passant directament a la mànega, o a un recinte on es regula el cabal. Aquestes bombes es van fabricar amb



Descripció d'una bomba a mà, com la de Ctesilbió, amb millor tecnologia. Han passat més de 2000 anys.



SEROIL
ENERGY

DES DE 1990

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



973 780 119

www.seroilenergy.com





Armó d'artilleria amb bomba manual d'incendis (vehicle lleuger)



Hipofurgó transport de bombers i materials



Bomba d'incendis a vapor (vehicle pesat)



Escala de llarg abast (vehicle pesat)



Observem la quantitat d'homes i el seu esforç per al funcionament d'aquestes bombes

un pistó, o amb diversos pistons en dues files paral·leles en les de més cabal. Les més usals van ser de 2 cilindres en format petit o mitjà.

Com gairebé sempre, als Estats Units en podem trobar de les més simples a les més grans. Hem de destacar que aquestes bombes d'incendi amb cabals de 150 a més de 2.000 litres minut, presenten el gran inconvenient de l'energia manual necessària per treballar amb el cansament de les persones que actuen i la necessitat d'anar-los renovant.

A mitjan segle XIX apareix la màquina de vapor de forma ja industrial en els trens, en les indústries i també com a bomba d'incendis de vapor; aquestes, pel seu elevat pes, eren normalment transportades per 2 o 3 cavalls.

És aquí, amb la industrialització, que a les ciutats –per la pressió dels industrials i per la gravetat dels incendis industrials– es formen la majoria de Brigades de Bombers municipalitzades i amb una organització semblant a l'actual.

Al final del segle XIX les indústries generen tensió i les ciutats creixen, els bombers es veuen en la necessitat de moure's en espais més grans i situacions més complicades. És l'època daurada del transport a cavall i els bombers també es desplacen majoritàriament a cavall per l'increment de distàncies i per l'elevat pes del material utilitzat.

Les necessitats i l'enginy de cada país van fer que hi hagués diferents mitjans per la mateixa utilitat, podent trobar grans diferències per a un mateix fi.

(continuarà)

**Text: PLATAFORMA DEFENSA VEHICLE HISTÒRIC
BOMBERS BARCELONA**

SECCIÓ BOMBERS

Els bombers abans dels automòbils (2)

LA TRANSICIÓ DEL CARRO DE CAVALLS A L'AUTOMÒBIL

Al final del segle XIX, tret de petites poblacions on sí que tenien bombers, aquests encara depenen d'una lleugera bomba manual muntada en un carretó a mà; les brigades de bombers de les ciutats tenien tots els seus mitjans en carros de cavalls, tant per portar les bombes a mà o de vapor, com les escales i els mateixos bombers. La màquina de vapor va desenvolupar tota una xarxa ferroviària, per tant era d'esperar que més tard o més d'hora s'apliqués aquesta possibilitat de moviment als carros que duïen una màquina de vapor per impulsar aigua, ja que tan sols calia acoblar aquesta màquina a les rodes del carro. Quan aquest acoblament del vapor al moviment dels carros es fa en una època en què l'automòbil comença a demostrar la seva vàlua, i on també apareixen els primers automòbils amb motor elèctric en clara disputa amb la benzina, tenim que als vehicles de bombers hi haurà una transició dels carros de cavalls als automòbils, bé sigui amb vapor, benzina i electricitat, tot i que finalment acabarà imposant-se la benzina.

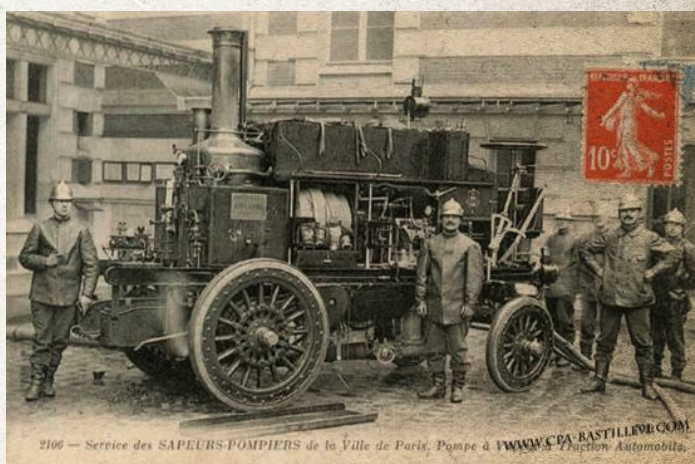
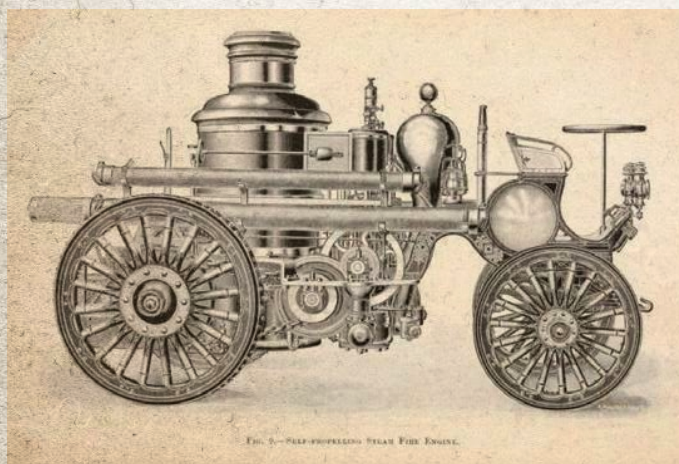
Malgrat que l'automòbil es demostra com un artefacte ideal, les grans inversions de material contra incendis, no es podem deixar de banda i la introducció de l'automòbil a bombers no serà tant ràpida, segons la tecnologia i la idiosincràsia de cada país, s'utilitzaran sistemes mixtes d'adaptació.

Francesos i anglesos van utilitzar l'energia del vapor de les bombes d'incendi, aprofitant-la per moure el vehicle, tant sols era qüestió d'acoblar els volants d'inèrcia o altres mecanismes amb les rodes, mitjançant unes cadenes.

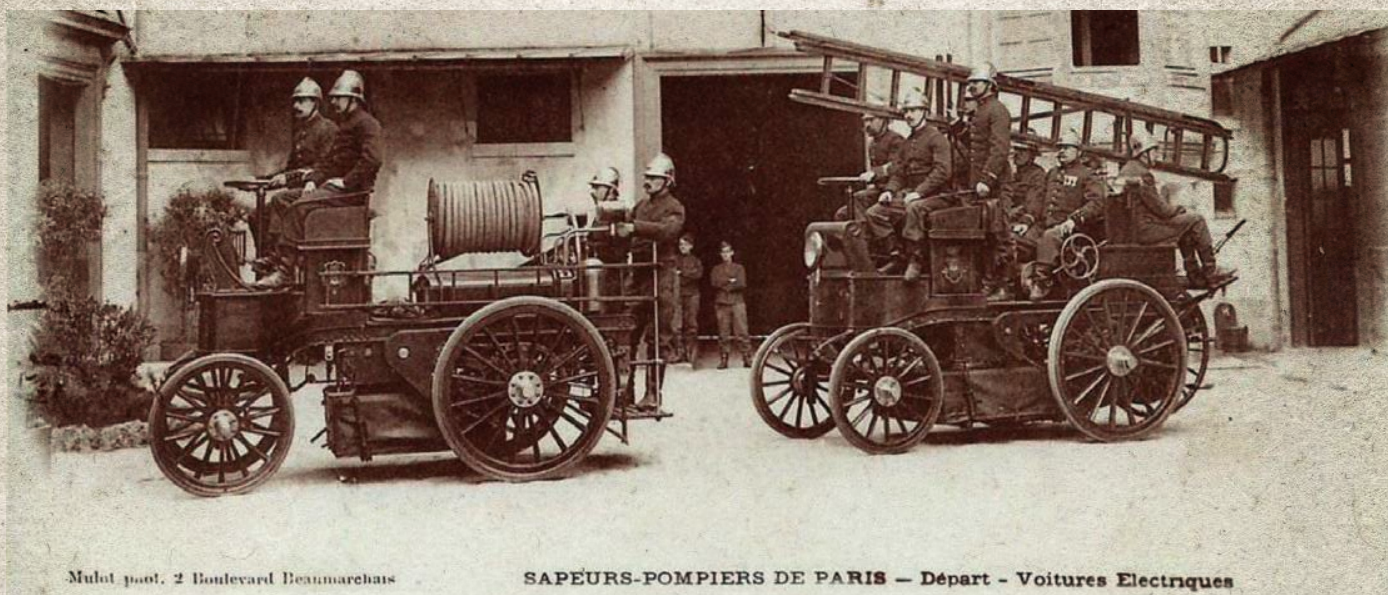
Aquest tipus de vehicle va fracassar davant de l'automòbil d'explosió per dues raons bàsiques: els autos de vapor, igual que les bombes d'incendi de vapor, necessiten un mínim de 10 minuts per obtenir la pressió necessària de treball i, posteriorment, la necessitat de mantenir-la introduint aigua a la caldera i carbó al fogar, afegint la complexitat mecànica i les constants avaries, l'auto de benzina podia passar del repòs a la marxa de manera quasi immediata. Un cop en marxa, no necessitava pràcticament atenció i el dipòsit de benzina li permetia un llarg funcionament. Els automòbils elèctrics que també es van utilitzar pels bombers, tampoc necessitaven atenció, i el seu funcionament era immediat, serien perfectes si no necessitessin les bateries, ja que aquestes presentaven poca qualitat i, per tant, poca energia i durabilitat, deixant els vehicles inservibles un cop esgotada la bateria.

Els americans, potser més pràctics, van trobar un sistema més simple: utilitzar el carro, bé sigui bomba d'incendis a vapor o escala, acoblant a manera de tràiler una tractora amb motor d'explosió.

A Catalunya encara era més simple, es va esperar un temps major i es passà directament als automòbils de benzina, quan aquests van demostrar la seva potencialitat de manera indiscu-



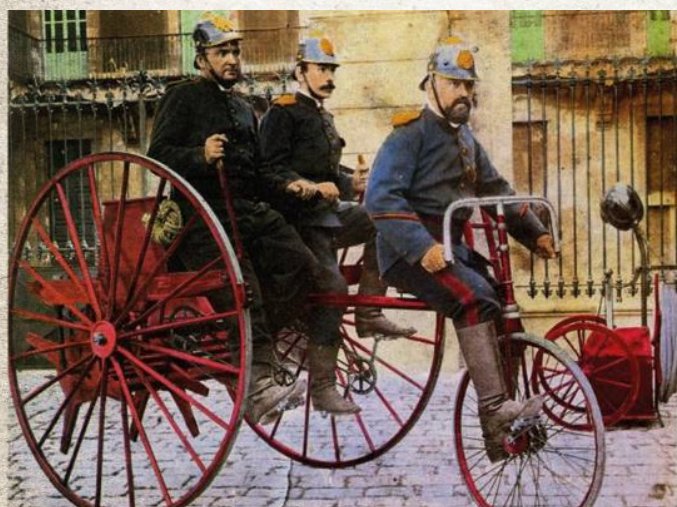
Autobomba d'incendis de vapor anglesa i un altre dels bombers de París



Exemple d'autos de bombers amb propulsió elèctrica



Dos exemples de com substituir l'eix direccional del carro per una tractora els EUA



Exemple de bicicletes de bombers i exemple simple a Catalunya

tible i en tot cas per acabar d'utilitzar les antigues màquines, es canviaren els cavalls per un tractor.

Per altra banda, de manera inversemblant durant aquest període transitori, apareix la bicicleta com un mitjà de transport dels bombers, que ràpidament es va veure ineficaz.

Per exemple a la ciutat de Barcelona, des del 1908 hi havia automòbils per transportar bombers, però les escales i les bom-

bes d'incendi van anar amb carros de cavalls fins l'any 1922, en què van arribar els primers autobombes i autoescala de la marca francesa Delahaye. Això serà una altra història.

(continuarà)

**Text: PLATAFORMA DE DEFENSA PATRIMONI HISTÒRIC
DELS BOMBERS BARCELONA**

SECCIÓ BOMBERS

Bombers i el Ford TT



Durant el segle XX, l'automoció demostra plenament la seva utilitat com a vehicle de bombers; sense entrar en altres països, analitzem el que va passar a Espanya i en especial a Catalunya.

Cada ciutat, i en principi aquelles que tenien un Cos de Bombers, una superfície prou gran i la possibilitat econòmica de fer-ho, es plantegen l'automòbil com a medi de transport, un cop decidit pel seu Cap, havia de passar els tràmits administratius i els conseqüents concursos d'adquisició, i el primer problema era que Espanya, no disposava de fabricants com podia ser Merryweather, Delahaye i altres sempre de fora del país.

Va ser amb la fabricació nacional del Ford T, vehicle simple i segur i de poc manteniment, que un excap de Bombers de Barcelona, el qual ja feia temps que tenia una empresa de material contra incendis (material importat

o fabricat al país), se li va ocórrer, que seria fàcil adaptar aquest Ford com a camió de bombers.

El Ford T es podia comprar en Espanya mitjançant el concessionari Barcelonès des de el seus inicis; posteriorment fabricat a Cadis, on l'empresa nord-americana s'havia instal·lat, però pels conflictes laborals a la ciutat gaditana, posteriorment va traslladar la fàbrica a Barcelona. Ja des de l'any 1917 es fabricava el model camioneta o Ford TT, més llarg, reforçat i amb petites millores mecàniques. Va ser aquest model el que varen fer com a base. L'empresa era Mata-fuegos Biosca.

En aquells anys, es van importar camions de bombers complets de l'exterior, i també es van adaptar altres marques de les més usuals a Espanya, però aquest era el primer vehicle de bombers totalment nacional, d'una empresa dedicada a aquest sector. A Catalunya tenim constància de la presentació del camió Auto-Químico

Propaganda de Mata-fuegos Biosca, i dos dels seus models de Ford TT





Fotografia dels Ford TT a la Devesa de Girona i al Parc de Tortosa

Matafuegos-Biosca al Parc de la Ciutadella dels Bombers de Barcelona, també de demostracions fetes per la seva possible venda i la constància del vehicle en servei amb els Bombers de Girona i Tortosa. Va haver-hi altres Ford T i Ford TT adaptats per carrossers que de moment desconeixem, però que han perdurat fins als nostres dies, com són el Ford T dels Bombers de Rubí en préstec a l'Associació Amics d'Automòbils Antics de Rubí, que cada any participen en el Ral·li de Barcelona-Sitges. Dels Bombers de Terrassa, actualment a la seu del Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya. Dels Bombers de Manresa, restaurat i utilitzat per l'Associació de Restauradors de Vehicles Antics de Bombers de Manresa.



Imatge dels anys 30, circulant per Manresa.



A dalt, el Ford TT de Rubí al Passeig de Manresa, i a baix el Ford TT de Terrassa al pati del MNACTEC.

Anys 2005, amb algun dels membres de l'Associació de Restauradors de Vehicles Antics de Bombers de Manresa



Per finalitzar, ens centrarem en el de Manresa: es tracta d'un Ford TT adquirit per l'Ajuntament de Manresa l'any 1924, amb un motor de 2.900 c.c i 15 cavalls de potència, vehicle modificat per al transport de material i personal, que remolcava una motobomba per poder impulsar l'aigua cap a l'incendi.

Com a curiositat, el seu conductor va ser el primer bomber amb dedicació completa, ja que la resta eren cridats quan hi havia foc: el seu sou variava en funció del temps emprat en l'incendi i de les pràctiques periòdiques.

Text i fotos:

ARVABM - Associació Restauradors Vehicles Antics Bombers Manresa
PDPHBB - Plataforma Defensa Patrimoni Històric Bombers Barcelona

SECCIÓ BOMBERS

Dürkoppwerke AG



Com un reparador de màquines de cosir esdevé fabricant de cotxes

Nicolas Dürkopp treballava de reparador de màquines de cosir fins que l'any 1867 va decidir muntar la seva pròpia empresa a la ciutat de Bielefeld, on la indústria més important era la tèxtil, però per a un emprenedor com ell no era suficient, i cap al 1883 amplia el seu taller per fabricar bicicletes baixes semblants a les actuals, amb un èxit notable. Comença aquí una carrera ascendent que esdevindrà en una gran fàbrica de tot tipus de vehicles de motor.

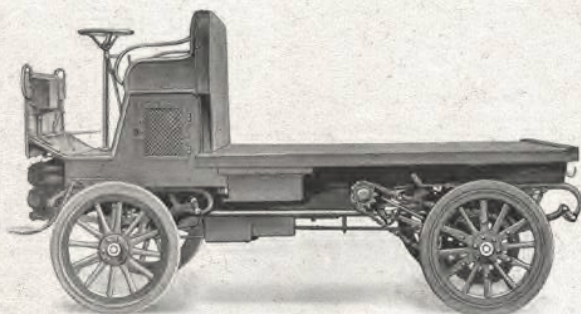
El 1886 fabrica ja el seu primer motor estacionari i d'aquí, imitant els Panhard Levassor, construeix els seus automòbils des del 1897. Aquesta fàbrica anomenada Bielefelder Maschinenfabrik, on es fabriquen una gran varietat de productes com maquinària de cosir, altres màquines, galledes, bicicletes, motocicletes, automòbils, camions, autobusos i tractors, canvia de nom l'any 1908 i passa a anomenar-se Dürkoppwerke AG, prenent-se seriosament la construcció d'automòbils.

Aquest mateix any lloga a Berlín la fàbrica Oryx Motorwerke AG, comprant-la el 1911, any en què també decideix participar al primer Ral·li de Montecarlo, on quedà en segon lloc i del qual va ser desqualificat; el 1912 repeteix el ral·li i, ara sí queda de nou en segona posició.

El camí ascendent no es detura amb la I Guerra Mundial. Com altres indústries, a més dels seus productes, es dedica a la fabricació d'armament. Seguidament

vénen anys difícils per Alemanya, i encara que la DürkoppWerke AG, continua la fabricació, derivant esforços als camions i autobusos des de 1920, la crisi afectarà greument tot el sector automòbil, aquest sector li serà deficitari, mantenint-se gràcies a les màquines de cosir, bicicletes i altres petits treballs. En aquests anys, passarà de 6.000 treballadors a 774 el 1932. Deixant la fabricació d'automòbils el 1927 i de camions el 1929.

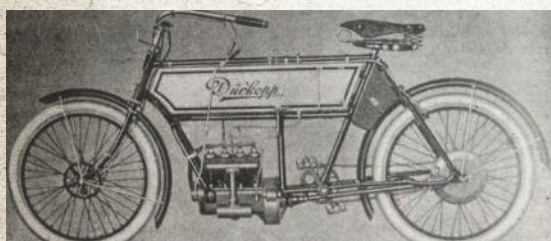
Primer camió de 1899 i autobús imperial a Londres de 1904-5



Dürkopp 10/30 HP de 1910, baioneta militar i tractor Cia. Artilleria Pesada alemanya de la I Guerra Mundial



Catàleg òmnibus de 1928 i camió del mateix any, van ser els últims vehicles d'automoció.



Motocicleta de 4 cilindres Dürkopp de 1905, la de 1939, i la Dürkopp MD 150 de 1953

Malgrat haver abandonat la fabricació d'automòbils i camions, continuant amb les bicicletes, de nou tenim constància de la fabricació de motocicletes el 1939, però la II Guerra Mundial ja estava a les portes i de nou es veu abocada a la fabricació d'armament, com els canons antiaeris. Acabat el conflicte bèl·lic, lentament es tornà a la fabricació de les màquines de cosir, bicicletes i entre el 1949 i 1961 petites motocicletes de 150 a 200 c.c., però de nou la poca rendibilitat farà que siguin les màquines de cosir el seu principal producte. El 1990 s'associen amb un altre fabricant de màquines de co-

sir, actualment amb el nom Dürkopp-Adler, i la seva gran fàbrica a Bielefeld, reconvertida en part en habitatges.

Entre les motocicletes destaca un scooter molt semblant a la Vespa, anomenat Diana, rememorant un dels seus grans èxits: les bicicletes Diana.

En els seus millors anys com a fabricant automobilístic va fer de tot, inclosos vehicles de bombers, dels quals com a mínim coneixem dos models, un d'ells va ser el primer camió-automòbil dels Bombers de Barcelona, del qual parlarem un altre dia.



Imatges Wikipedia, lliures de GNU i Arxiu-Axel Oskar Mathieu)

P.D.P.H.B.B. - Plataforma Defensa Patrimoni Històric Bombers Barcelona



Dürkopp Bombers de 1906, i última proposta per a Bombers de 1928



Dürkopp Bombers de 1907, 2 a Barcelona i un altre a Madrid i Londres

SECCIÓ BOMBERS

Dürkoppwerke AG (II) el primer vehicle de bombers a Barcelona

En l'article anterior vàrem comentar com un fabricant de màquines de cosir esdevé fabricant automobilístic, i ara toca comentar el primer automòbil dels Bombers de Barcelona, que en algun lloc inclòs es comenta com a primer camió de bombers en Espanya, estem parlant del camió de bombers Dürkopp, de fet ni es un camió pròpiament dit ni un auto, es en realitat un furgó, sense dipòsit d'aigua ni bomba.

El Cap de Bombers, aleshores l'arquitecte Municipal de Barcelona, Pere Falques, demana a la "Comisión de Fomento", la compra d'un furgó per substituir els anteriors hipofurgons de cavalleries en data novembre de 1906. El 29 novembre de 1906 la Comissió aprova les bases per a tal subministrament. Potser encara a Barcelona no hi havia representants capaços de complir les bases, i la única proposta va ser la dels empresaris Edmundo Y Jose Metzger, que presenten el Dürkopp fabricat per la Bielefelder Maschinenfabrik



El Dürkopp en una imatge de la revista *Il·lustració Catalana* 6 octubre 1907

brik de Bielefeld-Alemanya (anteriorment Dürkopp & Cia) per un preu de 27.000 ptas, es tracta d'un furgó preparat com a vehicle de transport de bombers i materials, amb un motor de 28 Cv de potencia i 3.000 kg de pes, era exactament el mateix que els hipofurgons, però en automòbil. Aquesta proposta dels Metzger s'aprova el 23 maig 1907, es entregat el 26 setembre 1907 i oficialment per L'Alcaldia i Bombers el 10 octubre 1907, entrant en servei el 23 gener 1908.

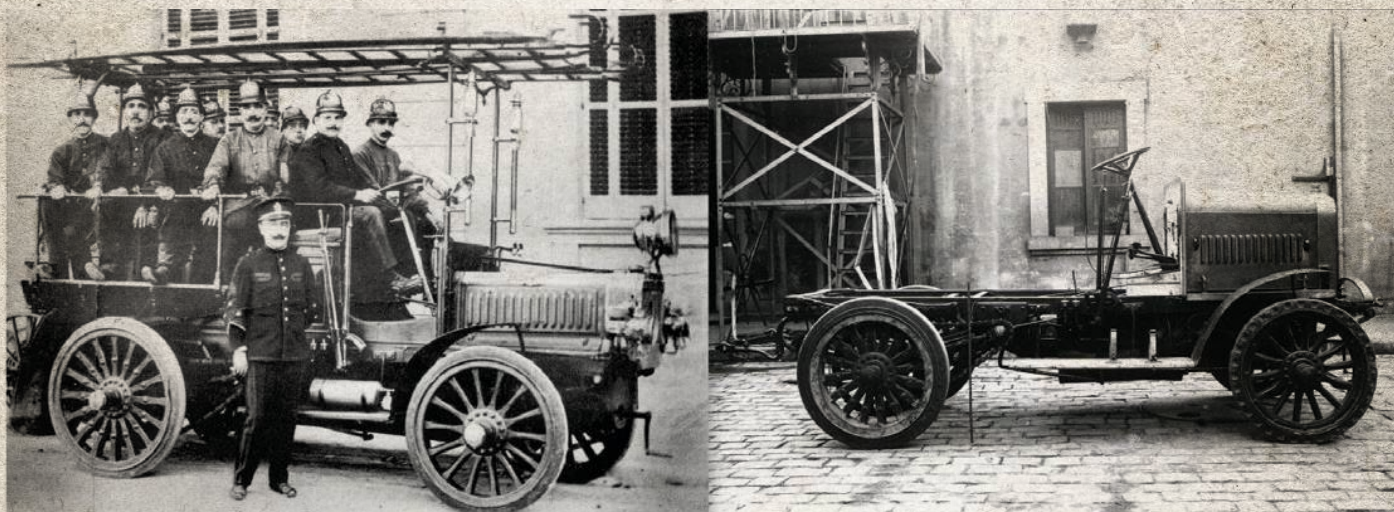
Després de les proves del primer furgó, es decideix la compra d'un segon Dürkopp el 19 novembre 1907, que tindrà la recepció oficial el 24 octubre 1908, i posterior posada en servei. Durant uns anys i fins l'arribada dels diversos camions de bombers Delahaye entre els anys 1920 a 1923, els serveis de bombers van continuar depen-

nen de les cavalleries, malgrat aquest Dürkopp, un Hispano Suiza i 3 Ford T.

En la imatge del costat, en primer pla l'Hispano Suiza de Comanament, a l'esquerra carro escala de cavalls, a la dreta la bomba d'incendis a vapor i cavall i darrera el furgó Dürkopp que transporta el gruix de bombers substituint els hipofurgons, imatge típica entre 1910 i 1920.

No ha quedat un record gaire bo dels furgons, perquè segons consta s'aviaven freqüentment, amb varis accidents teòricament per la seva poca maniobrabilitat, també podria ser que als defectes comentats afegíssim poca pràctica dels nous "chauffers". Amb les avaries constants i la manca de recanvis, s'adaptà el 18 octubre de 1917 un motor Hispano Suiza de 18 HP, pel concessionari Vallet i Fiol Cia S.C. per





5.640 ptas, i el 13 desembre el mateix canvi en el segon Durkopp, aquest canvis van suposar una modificació total del vehicle, com podrem veure a les imatges.

El Durkopp en estat original i, un cop adaptat, el motor Hispano Suïça que canvia radicalment la imatge, no queda clar si amb el canvi de motor es va transformar el furgó a camioneta o va ser al cap de poc temps. El cert és que cap al 1929, el trobem com a camió en una pel·lícula on es mostren els vehicles de Bombers de Barcelona dirigint-se a unes maniobres d'exhibició.

Història curiosa la del primer vehicle de bombers, que no va adaptar-se prou bé al que necessitava Barcelona: de conducció precària, sense aigua ni bomba va ser una transició, la llàstima és que aquells anys ja es fabricaven camions de bombers amb el concepte actual, és a dir, un vehicle que porta bombers i pot iniciar l'extinció de l'incendi sense necessitat d'altres vehicles.

Text: P.D.P.H.B.B. - Plataforma Defensa Patrimoni Històric Bombers Barcelona

Fotos: ARXIU BOMBERS

SECCIÓ BOMBERS

Els primers camions d'incendis Renault



Cap a 1903, Renault ja fabricava les seves primeres camionetes, pensades per al transport de mercaderies, però tal com l'automòbil es va anar afiançant, aquest es va anar adaptant a les necessitats del transport, és a dir, major capacitat tant en volum com en pes.

Cap al 1910 que Renault desenvolupa la seva línia pròpiament dita de camions, un model que amb diverses possibilitats va anar evolucionant, fins arribar als anys 30, on serà radicalment modificat. La I Guerra Mundial, amb les necessitats militars, va significar el moment àlgid d'aquest model de camió, es va fabricar en multitud de variants adaptades a cada necessitat. Ja acabada la contesa militar, Renault té un camió experimentat que ofereix amb els 4 següents models 12HP per 1,2 T, 16 HP per 2 T, 18 HP per 3

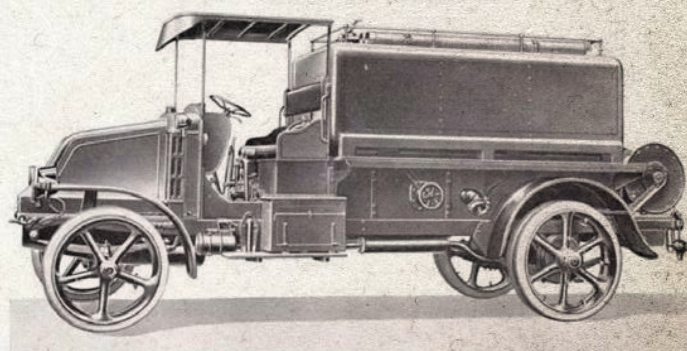
T, 25 HP per 6-7 T, son motors de 4 cilindres amb la típica disposició Renault d'aquell temps es dir magneto, motor d'arrencada, dinamo en primera posició davant del motor i el radiador darrera del motor, caixa de canvis de 4 marxes i tracció posterior amb eix rígid i cardan, fre a les 4 rodes assistides amb servofrè.

Cap al 1923, Renault presenta el camió com a tractora. Amb els models de turisme Renault té una versió autobomba lleugera, que continuarà amb els models NN i LO, tant en versió furgó de transport com vehicle lleuger d'incendis, i els models MV a MZ ja pròpiament camions, serviran per als vehicles pesants de bombers, aquests camions autobomba amb cisterna eren utilitzats habitualment com a vehicles de reg dels carrers, com els trobarem en Catalunya.

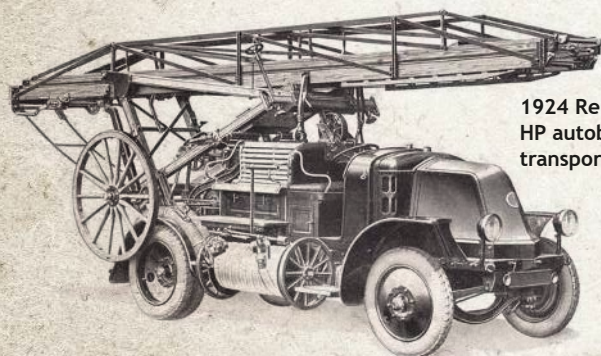


1918 Renault GZ 16 HP

ARROSEUSE GRÉÉE EN POMPE A INCENDIE DE PREMIER SECOURS



1923 Renault MV 17 HP versió autobomba i rec de carrers

1924 Renault MV 17
HP autobomba i escala
transportable1924 Renault NN 10
HP autobomba

A Catalunya podem tenir constància d'almenys 3 camions d'aquest tipus, un a Manlleu, un a Terrassa, i un altre a Manresa, són uns models que es van comprar amb la doble intenció de camió de bombers i camió de reg, ja que venien preparats per les dues funcions.



1929 Renault MZ 17 HP funcionant a Manresa



1927 Renault PD o PR, al Museu del Ter de Manlleu



Camions Renault MZ Bombers de Terrassa, se'n conserva un per restaurar al MNACTEC a Terrassa



A la resta d'Espanya sols hem trobar de moment a Galícia, 1 a Pontevedra, 1 a Ourense i 3 a la Corunya.

Centrant-nos en el mes proper, i per cert en funcionament tenim en Manresa un Renault MZ de 17 HP, adquirit per l'Ajuntament de Manresa el 1929 amb 3.000 litres d'aigua a la cisterna i 1300 litres/minut de cabal màxim, vehicle que es va servir per regar els carrers i apagar incendis pels Bombers de Manresa, en funcionament fins als anys 60's segle XX i conservat per

l'Associació Restauradors Vehicles Antics de Bombers de Manresa (ARVABM).

Text: P.D.P.H.B.B. Plataforma Defensa Patrimoni Històric Bombers Barcelona

Fotos: ARXIU BOMBERS

LA GENOVEVA FA 100 ANYS

AUTOBOMBA CONTRAINCENDIS DELAHAYE 84 PS



El primer que direm, es que significa “Genoveva”, segurament ja ho sabreu. L’any 1953 Henry Cornelius, va dirigir una comèdia que mostrava la cursa automobilística Londres Brighton de 87 km, iniciada el 1896, en la pel·lícula no es va deixar cap automòbil angles per realitzar-la amb lo que es va recórrer a un Darracq de 1904 i un Spyker holandes, el títol de la pel·lícula, “Genevieve”, va donar nom a molts dels automòbils antics, als que se’ls va nomenar “Genoveva”, així des de el 1968 es conserva al Ajuntament de Barcelona, un Renault 11 Hp de 1908 amb el nom de “Genoveva”, malgrat no ser la única “Genoveva” del Ajuntament.

Des de 1920, Bombers de Barcelona, va iniciar la verdadera motorització dels seus vehicles amb l’adquisició de les primeres autobombes contra incendis de la ciutat junt amb la primera autoescala. Aquest vehicles eren de la marca Delahaye.

En un altre moment, comentarem la història de Delahaye i els camions contra incendis, en el nostre cas i centrant-nos en la “Genoveva” dir que es varen adquirir 3 camions Delahaye 84 PS (*PS primer socors, significava autosuficient en un petit incendi o en un primer moment*), els anys 1921, 1922, 1923. Es un camió lleuger derivat d’un turisme, amb les característiques següents : dipòsit de 400 litres d’aigua, 40 metres de manega d’actuació directe i un carret de 200 metres de manega, bomba centrífuga de fins a 1300 l/m amb possibilitat d’aspiració de fins a 7 metres de profunditat, porta una dotació de 6 homes. Motor de 4 cilindres 2900 c.c. d’aproximadament 28 Cv, bloc cec, encesa per magneto, refrigeració amb radiador i bomba, canvi de 3 marxes amb el diferencial i acoblament de la bomba d’incendis en bloc, situat al centre del camió i transmissió per cadenes, frens mecànics al tambor de la cadena i fre de mà en les rodes posteriors, rodes artilleria de fusta amb goma rígida. Com a curiositat d’aquests camions es que encara no muntaven coixinets en les rodes, si no cons de metall que s’han d’anar ajustant amb el seu desgast. Del seu funcionament podem dir es ràpid, mes o menys 50 km/h sempre que la pendent no sigui de pujada, on el seu motor es incapaç de moure’l, i frena suficient amb l’ajuda del fre de mà



Delahaye 84 PS Bombers de Paris



Delahaye 84 PS Bombers de Barcelona

Actualment, a Barcelona es conserva en funcionament, la última de las Delahaye 84 PS, la de 1923, coneguda des de poc després de la pel·lícula com a "Genoveva" entre els bombers, es per tant el seu 100 aniversari, i podríem dir com el primer dia.

Aquests vehicles van estar en funcionament des de els anys 20 del segle XX, van fer la Guerra Civil i varen continuar donant servei, per manca de noves adquisicions fins els anys 50's- 60's, al anar arribant vehicles nous. Els Delahaye varen quedar arraconats en un magatzem fins a desaparèixer per motius varis, no obstant es va conservar el Autoescala i un Delahaye 84 PS, com estava en funcionament, ja va participar en el primer Ral·li de Barcelona-Sitges durant varis anys, amb algunes absències, fins el 2019 últim any que participa.



Estat de la "Genoveva" anys 50 - imatge del primer Ral·li Barcelona Sitges

Si esteu interessats en veure la "Genoveva" i els seus 100 anys, ho podeu fer a la Exposició "Protegir Barcelona" fins el 30 de juny 2023, a la Sala Oliva Artés del MUHBA al carrer Espronceda 142 de Barcelona. En la mateixa exposició, es pot veure: 1 bomba de mà (1875), 2 bombes a vapor (1889 i 1896), 1 carro escala (1879), 1 hipofurgo de transport de bombers (1892), 1 tractor Fordson (1922), i auto Direcció Ford A (1929-30), 1 autobomba Ford V8 (1948), 1 furgo-bomba Volkswagen (1955) i la "Genoveva" (1923)



Imatge actual del Delahaye 84 PS "Genoveva"

Imatge de la Exposició "Protegir Barcelona"

Placa fabricant i numero motor de Delahaye

SECCIÓ BOMBERS

Una altra mirada de Delahaye

Camions i camions de bombers

Quan parlem de Delahaye, tots pensem en els espectaculars Delahaye, vestits pels millors carrossers francesos com Anten, Chapron, Faget Vernet, Falaschi, Franay dels anys 1933 a 1954, malgrat que des dels seus inicis construint vehicles a motor des de 1894. A partir de 1905-1906, gairebé la meitat de la seva producció van ser camions autobusos i camions de bombers. Emile Delahaye, diplomad en Arts i Oficis, entrà a treballar en fàbriques metal·lúrgiques de locomotores i màquines de vapor, una mena de Maquinista Terrestre i Marítima, i el 1879 adquireix la fàbrica de material agrícola "Breton" de Tours, on treballava desenvolupant aquesta en la fabricació de motors de vapor, de gas i de petroli, fins arribar al 1894 que registra la marca Delahaye com a fabricant de vehicles de motor. El 1898, juntament amb els socis George Moren i Leon Desmarais, contracten l'enginyer Charles Weiffenbach, el qual assumirà la responsabilitat total de Delahaye al haver de deixar per mala salut Emile Delahaye la direcció. Delahaye adjudica un número als seus models, tal com els desenvolupa.

Serà doncs, el 1906, que la Delahaye juntament amb el fabricant d'equipaments de lluita contra el foc Farcot i amb la demanda i orientació de la Brigada de Sapeurs Pompiers de París, desenvolupen i comencen a fabricar els primers camions de bombers en tres tipus diferents: el podrien classificar com a: Lleugers, el Delahaye-Farcot 32 PS (PS-Primer Socors) que evolucionen amb el 43 PS, 84 PS, i 87 PS, Pesants a partir del xassís 27 C, 39, 59 60, 62 els primers autobombes i porta-escals, i Furgons de transport, on es va utilitzar el xassís type 46 per a furgons especialitzats. Rà-

pidament els bombers de París van substituir els seus hipomobils, cotxes de vapor i elèctrics, pels Delahaye amb motor de benzina, evidentment eren més ràpids, més eficients, més útils que els anteriors, tenint-ne 80 camions Delahaye sols a París, en poc temps la majoria de ciutats franceses anaven modernitzant-se amb els camions Delahaye. Aquests primers camions de bombers eren amb tracció per cadenes malgrat que Delahaye ja fa servir la Cardan des del 1909, i amb rodes artilleria de fusta i pneumàtics de goma rígids, potser els donava més seguretat davant de possibles punxades i les cadenes eren potser per transmetre més potència.

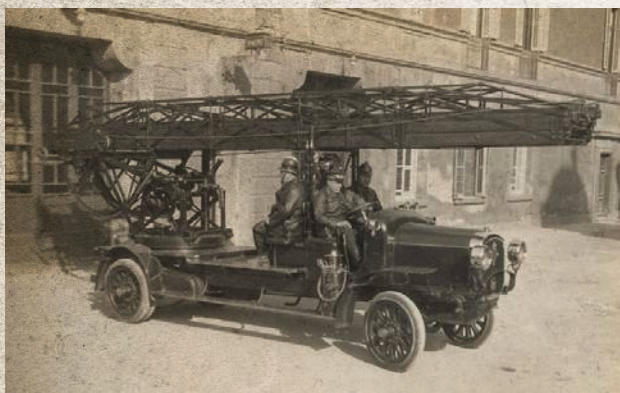
A Barcelona, durant el període 1920 a 1923 es varen comprar 6 camions Delahaye, 1 autoescala Delahaye tipus 59 E (E per escala) el 1920, amb una escala Magirus de 26 metres en 4 trams, amb possibilitat de gir de 360° i angle fins la vertical, tot amb moviments manuals accionats a maneta. Actualment la P.D.P.H.B.B. està restaurant el camió, tornant-lo al seu aspecte original, ja que va ser modificat durant els anys 50 del segle XX. 2 autobombes pesants, és a dir, Delahaye 59 AP (AP per autopompe) el 1921, és el mateix camió que l'escala però equipat amb 3 carrets de mànega, bomba centrífuga i dipòsit aigua més els materials necessaris, poden dur fins a 10 bombers. Aquests vehicles pesants van desaparèixer. I tres autobombes lleugeres del model Delahaye 84 PS (PS de Primer socors) el 1921, 1922, 1923, com la que vam veure en la revista anterior.

Text: P.D.P.H.B.B.

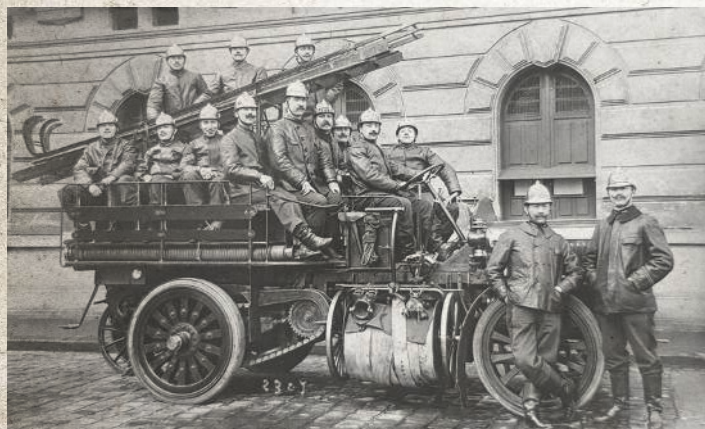
Fotos: Arxiu P.D.P.H.B.B.

Dos models de camió Delahaye, de principis del segle XX





Delahaye 59 E de Barcelona originalment i modificada anys 50 segle XX



Delahaye 39 AP de Paris (hi havia també el 39 PS) i el Delahaye 59 AP de Barcelona



Delahaye 32 PS, semblant als 43 PS, de Paris i el Delahaye 87 PS, anterior i posterior al 84PS de Barcelona vist en revista anterior



Els camions Delahaye també es varen vendre a Espanya, com podem veure exposats el 1920 a Madrid

SECCIÓ BOMBERS

Els Ford d'A. Casajuana a bombers de Barcelona

Anteriorment vam parlar de la utilització del Ford T com a vehicle dels bombers en general, també vam veure el primer automòbil que es va utilitzar a Bombers de Barcelona, un furgó alemany Durkopp; un segon vehicle va ser un Hispano Suiza, que ja veurem en una altra ocasió.

El començament automobilístic va ser dispar i sense criteri, possiblement per manca de confiança en l'automòbil; aquesta manca de confiança va obviar els camions elèctrics, els de propulsió a vapor, i així arribem a la dècada dels anys vint encara amb les cavalleries.

A aquesta desconfiança estava causada en part per les deficiències que presentava el Durkopp (1907), amb constants avaries de motor i de direcció. A Barcelona, des de l'any 1907, A. Casajuana Pfeiffer tenia la representació oficial de Ford Company i venia el Ford T, un vehicle simple, fiable i relativament econòmic. Suposem que aquest va ser el motiu per decidir, l'any 1918, a comprar 4 Ford T tipus "torpedo" a aquest representant, models que eren importats, ja que fins al 1920 no comença la fabricació a Cadis i fins al 1923 a Barcelona.

Aquest vehicle que podem veure en les fotografies es va preparar com a vehicle de transport de bombers, amb

material per intervencions tipus xemeneies o de poca importància. Respecte al seu funcionament, suposem que no va ser cap problema, hem de pensar que els carruatges eren conduïts per personal específic de l'empresa concessionària de les cavalleries i que aquestes persones no tenien cap funció com a bombers i, per tant, la introducció dels automòbils va suposar la creació d'un lloc de treball també específic sense funció de bomber: els xofers. Aquestes persones aprenien a conduir el cotxe que se'ls assignava.

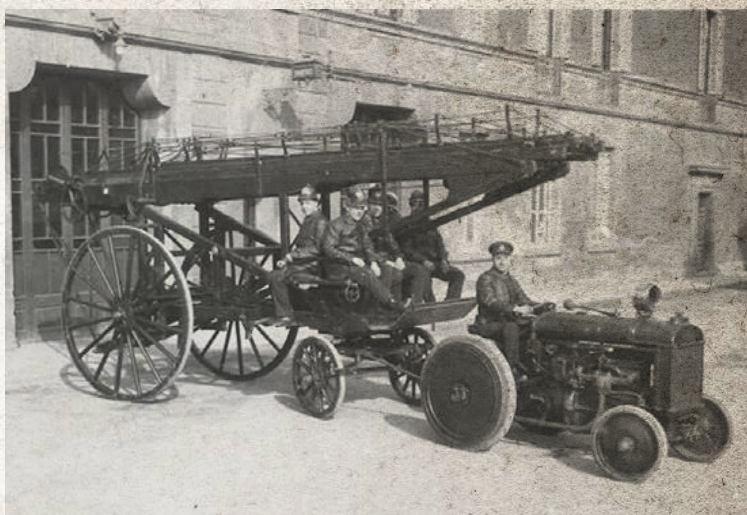
El Ford T, com aquell que diu, es va estrenar el mateix 1918 en l'incendi de les oficines de Fabra i Coats del carrer Diputació 260 (molt proper a la representació d'A. Casajuana, carrer Diputació 279).

Observem el vehicle sense cap funció, ja que el treball de bombeig d'aigua, encara fins al 1922, serà a base de les bombes de vapor i les cavalleries. Certament que els Bombers de Barcelona anaven automobilísticament retardats. En un article anterior ja hem vist com això canvia amb els camions Delahaye de 1920 a 1923.

I justament per aquest fet s'abandona la concessió de cavalleries el 1922, i es fan necessaris nous vehicles auxiliars, que vista la fiabilitat del Ford T, novament són de la marca Ford.



Imatge d'un dels 4 Ford T, i en un servei a les oficines de Fabra i Coats



El mes de maig de 1922 i de nou a A. Casajuana Pfeiffer es compren 2 xassís-camionetes Ford TT i 2 tractors Fordson per continuar utilitzant les bombes de vapor i escales de les cavalleries. No podem assegurar si l'any

1922 els xassís-camioneta eren importats o bé fabricats a Cadis, ja que segur que no eren fabricats a Barcelona. Com les camionetes eren xassís. La carrosseria, o bé es va fer en un dels múltiples carrossers de cotxes de cavalls que van especialitzar-se a carrossar autos, o be als mateixos tallers de carrosseria d'A. Casajuana Pfeiffer situats al carrer Pere IV, 100.

El mateix podem dir dels tractors, però com que per sort se'n va conservar un que hem restaurat recentment, sí que podem dir que tot porta marca Ford USA.

Finalment, també comentar que la relació amb Casajuana Pfeiffer arriba al 1927, quan es va fer entrega dels 4 Ford T i les dues camionetes, per adquirir 2 Ford A sedan 4 portes i 3 camionetes Ford AA.

A la imatge inferior observem els vehicles de la Ford exposats al parc de la Ciutadella, preparant l'Exposició de 1929. Manca un dels Ford A Sedan que va arribar posteriorment.

Text: P.D.P.H.B.B.

Fotos: Arxiu P.D.P.H.B.B.

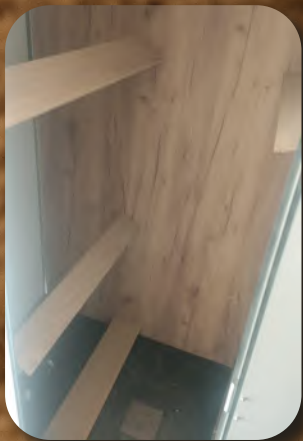


Fordson de 1922, camionetes Ford A i un dels Ford A

EGIPCI - DAVID SANCHEZ

RESTAURACIÓ











Quan cada instant del viatge esdevé un record

Kariba Gamon
viatges autocars

☎ 973 75 00 90
www.autocarsgamon.com

DESGUACES GUALDA

www.desguacegualda.com taller@desguacegualda.com

Ctra. Vall d'Aran, Km 2.5
(Pla de gualda 25) - LLEIDA
Tel. 973 23 61 21 - Fax. 973 22 87 36

- Gestor vehicles fora d'us - E 646 - 99
- Recollida de vehicles
- Recanvis d'Ocasió
- Compren vehicles siniestras per desballestar
- Tramitació certificat destrucció i baixa definitiva
- Planta descontaminació de vehicles



Empresa adherida:



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

Castells de Fronteres

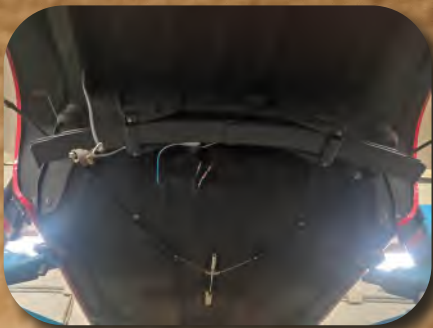
SORTIDA



SEAT 127 - ALBERT ABAIGAR 2P

RESTAURACIÓ





TRINCAR ETH PÒRT - Entrada a la Val d'Aran per França: pel Pònt de Rei

Escrit de: Feliu Isard

Gravat del principis del segle XIX idealitzant l'entorn del Pònt de Rei. Cal remarcar l'existència de dos camins riu amunt: el camí de carro al marge dret amb un edifici de la duana i al marge esquerre de la Garona, el camí a peu. ÀLBUM Victor Petit, Dulon Editeur de Luchon. ARXIU: Fundación Hospital de Benasque.



Gravat del segle XIX molt realista de l'entorn del Pònt de Rei. ÀLBUM Eugen Ciceri, Lafont Libraire de Luchon.

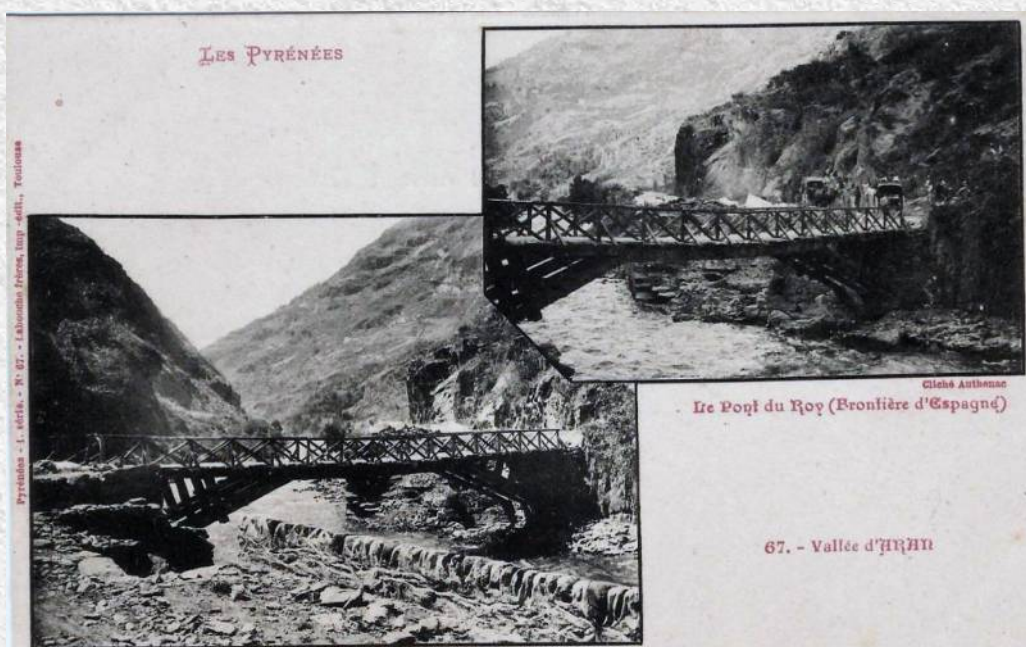
ARXIU: Fundación Hospital de Benasque.



1a versió. No costa pas gaire imaginar-se que aquest pont s'ensorrés aviat. Consta que ho feia sovint (Biaugeaud).

FOTO Delcampe, segurament de finals del segle XIX.

2a versió. A vegades costa una mica aclarir a quina versió correspon. I si el segell és arrancat i no hi ha data, la cosa es complica. Postal d'Elzevèriana, de Barcelona.



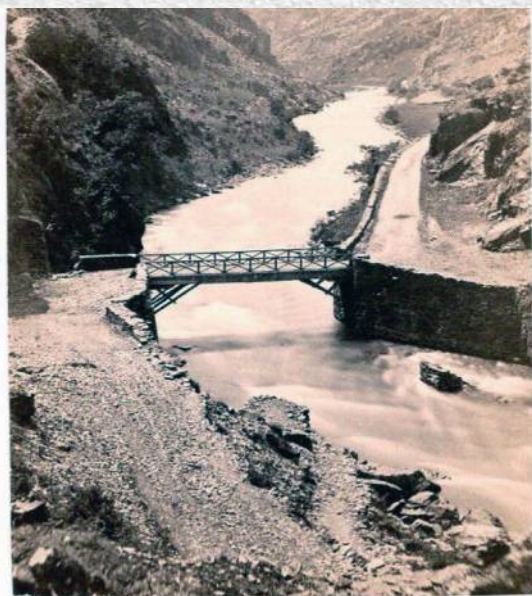
2a versió.
Postal de LabF, 67.
Clixés d'Authénac.

3a versió.

Fotos postals de Soulé, de Luishon
(Delcampe)



91 - PONT DU ROI (FRONTIÈRE D'ESPAGNE PRÈS LUCHON)

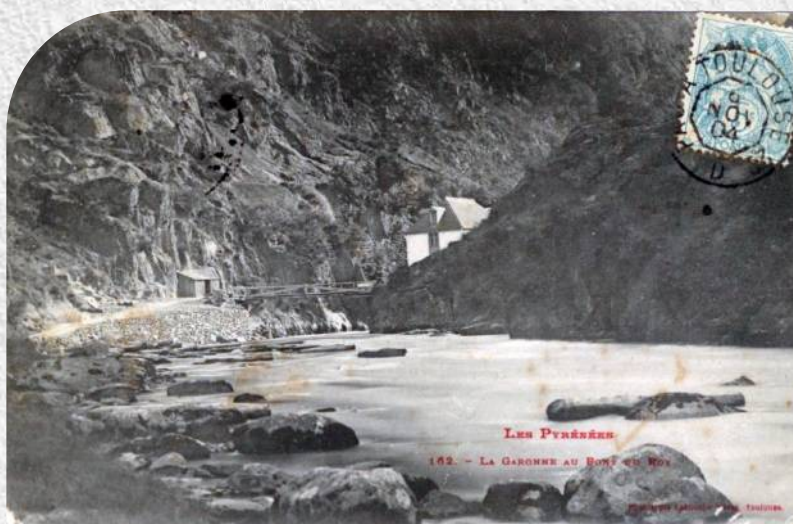


74 - PONT DU ROI, FRONTIÈRE D'ESPAGNE. (PRÈS LUCHON)

Aquí no s'hi veu pas cap edifici a tocar del pont.



3a versió amb un casino (o potser duana) que no va durar gaire.
Foto Delcampe.



Postal circulada l'any 1904.
Postal de LabF, nº 152.

4a versió amb el casino
arrunat mirant riu amunt.
Postal LabF, nº 67



4a versió amb el casino arrunat mirant riu avall.
FOTO Gourdon feta el 1877. ARXIU: AGA i Rosta, de
Salardú.



4a versió amb el casino arrunat mirant riu amunt.
DIBUIX Gourdon, FONS: AGA.



5a versió. Aproximadament a primers de 1900.
POSTAL d'A. Villatte, de Tarbes.
ARXIU: Fundación Hospital de Benasque.

Al diari *La Veu del Segre* del dia 17 de juliol de 1900, es llegeix què en pensen d'aquest tronat Pont de Rei aranès.¹⁶ Escrihent d' Esterri d'Àneu: Mercès à les actives gestions del Diputat à Corts en Joan Torres hem obtingut lo primer y més fàcil de lo molt que l' Estat deu à n'aquesta abandonada comarca: la comunicació d' una manera ú altra ab lo resto de la nació. Tot l'hivern los nostres germans de darrere los alterosos ports de Montgarri y Bonaygua quedaban incomunicats per les immenses capes de neu que cubreixen aquells cims. Han comensat ja, donchs, los treballs per l'instalació del fil telegràfic que desde Sort, pasará per Rialp, Llavorsí, Esterri, estanys de Cabdella, Port de la Bonaygua, Arties, Viella, Les, y passant la frontera francesa en Pont de Rey ó Pont du Roi, anirà à trobar la xarxa telegràfica francesa à Fos, la primera de las vilas de la nació vehina, quedant d' aquesta manera convertida en una línea telegràfica internacional. Actualment s'ocupen en aquets treballs dues seccions que escalen el port de la Bonaygua, posant pals y fil de ferro, la una desde Arties, per la banda de la Vall d' Aran y l'altra desde aquest poble d'Esterri per la banda del Pallars. Quan s'hagin trobat al cim del port de la Bonaygua les dues seccions de treballadors, retornaran la una cap al Pallars, pera continuar cap à Llavorsí, Rialp y Sort, y l'altra cap à la Vall d'Aran pera instal·larla cap à Viella, Les y Pont de Rey y lligaria à la xarxa francesa à Fos. Lo Sr. Torres, lo nostre actiu diputat se proposà treure lo vergonyós pont de fusta que tenim damunt del riu Garona y sustituhirlo per un de ferro. Llavors se dirà potser ab més propietat Pont de Rey; ara no més es un pont de pobre de solemnitat. Cumplert que sigui tot això sols caldrà que nostre diputat continuant los lloables propòsits que l'animan procuri fer acabar la carretera projectada desde Balaguer à la frontera francesa en Pont de Rey, quins treballs de replanteig fa tres anys que estan paralitzats. Aquesta es l'obra mes capdal, mentres no tinguem el ferrocarril, pera la «cendrereta» de Catalunya aqueixes abandonades comarques que afavorides per Déu ab una riquesa forestal y minera que 's l'enveja de propis y estranys han de viure en la misèria de la inacció pera no poder llensar aquells productes al mercat universal. Això ho lograrém si fent un esforç suprem ens desensopím y treyèm fora de casa à n'aquell aixàm de diputats cimeros que empastifen tot lo territori català qu'en diuen província de Lleyda y procurem que'ls nostres representants en Corts siguin los fills de la terra, los que parlin com nosaltres, los que tinguin ó sentin les nostres necessitats los que s'alegrin ab nostres alegries y los que 'ns acompanyin ab les nostres desgracies.



19. Puente de Rey

5a versió. Aproximadament a primers de 1900. Postal de Manuel Solé "Campàs" nº 19.

Col·lecció de Manuel Solé (Campàs) — Viella

5a versió. Aproximadament a primers de 1900. Postal de B.Cantaloup





5a versió.

Postal de S.T. de Luishon

5a versió.

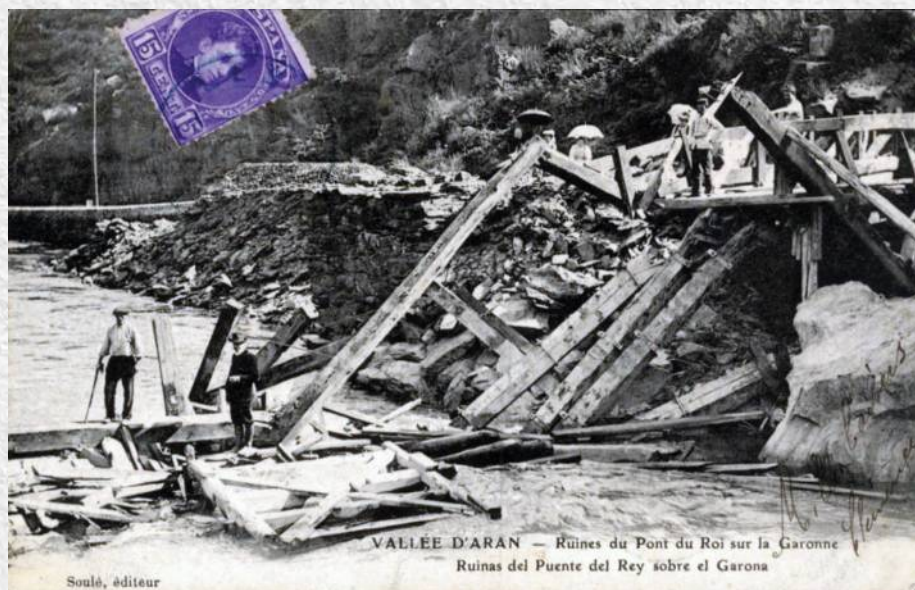
Preparant la construcció d'un pont d'obra amb retalls de marbre, des de les pedreres d'Arties segons escriu Michel Biaugeaud. És estranya aquesta afirmació, tot i que en aquesta postal de B.Cantaloup les pedres estan al costat espanyol. No s'entén perquè podien provenir de les pedreres de Saint Beat, ja que queda molt més a prop del pont, a només 11 quilometres en comptes dels 31 des d'Arties. Però com que el pont era en territori espanyol ...



5a versió esfondrat.

Segurament abans de les ri-
uades de 1907. Postals de Vve
Descoux, de Les i de Soulé ed-
iteur.



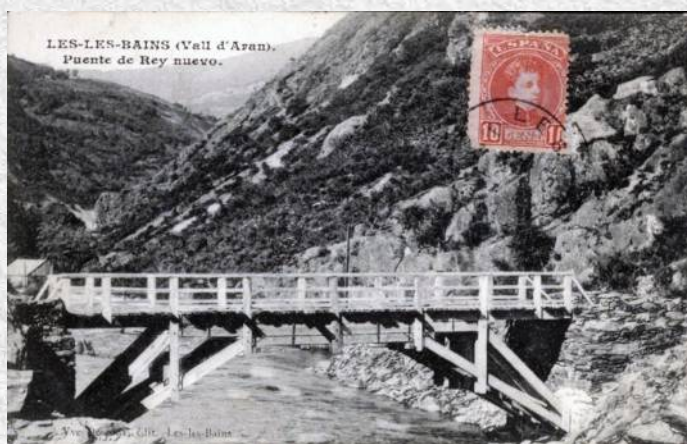


5a versió esfondrat.

Segurament abans de les riudes de 1907. Postals de Vve Descoux, de Les i de Soulé editeur.

6a versió. Pont refet després de les riudes de 1907. Any 1908.

Postals de Vve Descoux, de Les-les-Bains i LL.



6a versió. Postal francesa editada per LL.

6a versió. Preparatiu per a la construcció del nou Pònt de Rei d'obra, entre els anys 1909 i 1914. AUTOR: Herrera Ges. ARXIU: Diocesa Bisbat Lleida.



CONSTRUCCIÓ DEL PONT DE MARBRE DEL PÒNT DE REI



Construcció del nou Pònt de Rei d'obra, entre els anys 1909 i 1914. Fotos col·lecció Chassagne al llibre Le Tramway de Marignac au Pont du Roy, Michel Biaugeaud, 2010.



El pont nou de pedra en construcció. AUTOR: Herrera Ges. ARXIU: Diocesa Bisbat Lleida.



Foto postal circulada anònima

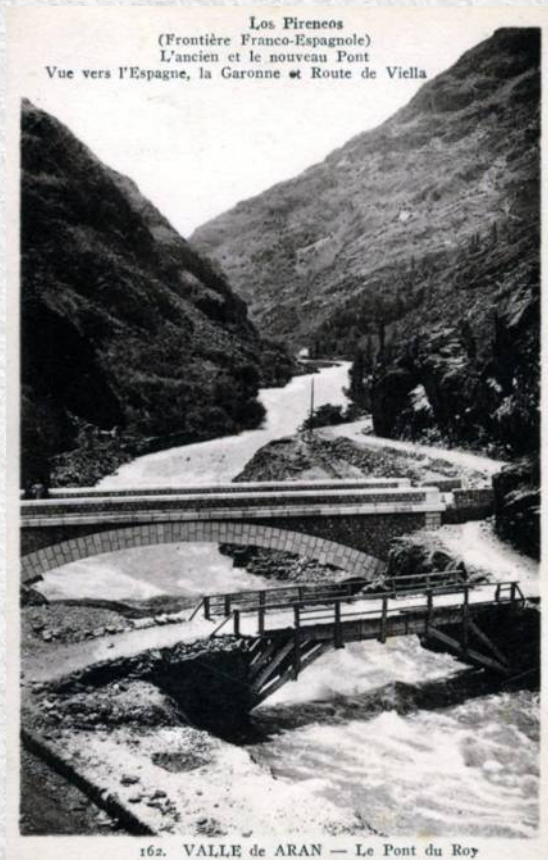


PUEnte de REY — Frontera (alt. 580 m.) - Vall de Arán (España)

Postal de M. Solé, de Bossòst

Els dos ponts, dècada de 1910. El nou de pedra i la 6a versió reservada als viants, tot esperant la propera riuada per anar riu avall.





Avui ja n'hi ha 8, sumant-hi el nou de la carretera N-230.

En Jèp de Montoya m'informa, el dia 13 maig 2022, que una estudianta aranesa (M^a Pilar Rodriguez Rafel, bibliotecària de l'extinta biblioteca de La Caixa, de Les) ha controlat aquests set Ponts de Rei: els sis de fusta i el de pedra. Ella em diu que va trobar un document de 1816 on es llegeix que un llenyataire ven troncs de fusta per fer un pont (el de Rei) al camí nou carreter cap a França pel marge dret de la Garona (sembla que aquest és el primer pont de Rei). Afegeix, que en una Espasa-Calpe, va llegir fa temps, que aquest pont era dedicat a un rei francès anomenat Renato o René. Només s'ha trobat René d'Anjou de la Provença, que va viure al segle XV i que no va tenir res a veure ni amb Aran ni amb la Garona. A Tarascó de les Boques del Roine hi ha un pont del Roi René.

Santiago Temprado (1999), a la pàgina 85, escriu que el nom del pont es refereix a Jaume I, que en el seu viatge a Montpeller, de tornada de Tolosa de Llenguadoc l'any 1265, va passar per la vall d'Aran pel camí romà i va fer construir un pont a la frontera amb França. D'aquest viatge, en queden els noms de Camín Reiau i Pònt de Rei.

Te tota la pinta que el camí antic i tradicional de cavalleries sempre anava pel marge esquerra, fins que a meitat del segle XIX els francesos van fer un camí de carro pel marge dret i van situar el pont al lloc del defenestrat Pont de Rei.

Escrit de: Feliu Isard

La  *flor de*
VIMBODI

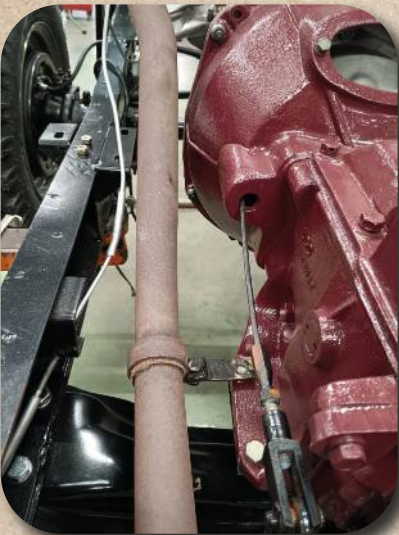
WILLYS - JESUS VILA MIRABET 4P

RESTAURACIÓ











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/Francisc 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**



Un equip al servei del teu futur



ASSEGURANCES
AGROPECUÀRIES



EMPRESSES



ASSEGURANCES
DE CRÈDIT



CIBERSEGURETAT

SABSEG

BANASEGUR

Reg. Esp. de Corredoria
d'Assegurances, clau J-1379.
Té contractada una assegurança
de RC i disposa de capacitat
financera segons la legislació
vigent.

■ BARCELONA
■ LLEIDA
■ MADRID
■ MURCIA
■ SEVILLA
■ VALLADOLID

Lluís Companys, 1-3
"Ed. Eurofòrum"
CP 25003 LLEIDA

 **973 220 708**
www.sabseg.com

Lleida Retro / Lleida Àntic





"Retro de Lleida", mostra esplèndida,
on el passat i el present es donen cita.
El Club Vehicles Històrics Lleida
aquest any, un cop més mostra amb gran mèrit,
joies d'època, ben conservades,
cadascuna amb la seva peculiar història,
que els socs del club vetllen, cuiden
i preserven el patrimoni lleidatà i català
venint de diversos llocs de la província
i fins i tot de més enllà de Ponent.
Acollint molts models de cotxes històrics i clàssics
de grans marques amb història i pedigrí,
aquest any, alguns fins i tot celebren l'aniversari,
mantenint l'aspecte i l'essència mai oblidats.
El rugit del motor, la lluentor de la pintura
i cromats, llueixen i recorden temps passats,
però encara vius, entusiasmant als visitants.
La bellesa d'aquests vehicles, és evident,
parlem d'art, tot mostrat a "Retro de Lleida",
gran i brillant exposició a la Terra Ferma
a on ens conviden a fer un viatge en el temps
que mai imaginàvem i ens costarà d'oblidar.

Jordi Riera i Palmés
6 de Novembre 2025



70 aniversario del mítico DS - 'Tiburón'

El Citroën DS, apodado "Tiburón" por su silueta afilada, fue una gran berlina de representación entre finales de los años cincuenta y principios de los setenta. Destacó por su suspensión hidroneumática —la misma que, prácticamente, salvó la vida a Charles de Gaulle en su última etapa como presidente— y por un compendio de diseño y tecnología que lo convirtió en leyenda. En 2025 cumple 70 años desde su presentación en el Salón de París de 1955, donde su diseño y soluciones técnicas eclipsaron al resto de novedades.

Para conmemorarlo, DS Automobiles, en colaboración con la Casa de la Moneda de Francia, lanzará una moneda que se pondrá a la venta en el Salón Rétromobile de París. En su anverso reúne dos frontales del DS: el de la primera serie de 1955 y el del posterior DS 23, enfrentados como reflejos, con referencias al aniversario y las letras DS.

A lo largo de décadas ha marcado a conductores y probadores: muchos lo situarían entre sus tres coches más influyentes, quizá el primero. Galardonado como tercer mejor automóvil del siglo XX, su historia —recogida incluso en un video— está llena de curiosidades. El artículo repasa "65 años resumidos en 13 curiosidades" del DS/ID (ID para las versiones menos equipadas) y subraya por qué su estilo, sus soluciones técnicas y su conducción abrieron un abismo con sus rivales, consolidándolo como el automóvil más revolucionario del siglo XX.



Tras 18 años de desarrollo secreto como sucesor del 11 Ligero, el Citroën DS se presentó el 5 de octubre de 1955 en el Salón del Automóvil de París: logró 743 pedidos en 15 minutos y 12.000 en el primer día. Su alto precio lastró las ventas en una Francia aún recuperándose de la posguerra, por lo que en 1957 Citroën lanzó el ID (más económico) y en 1958 la versión familiar ID Break. En 1968, Robert Opron rediseñó el modelo sustituyendo los faros redondos por ovalados y direccionales. A diferencia del 11 Ligero, existió una versión de alta gama de seis cilindros. El motor seguía el sistema francés del caballo fiscal. La prensa de la época destacó su gran maniobrabilidad y potencia suficiente pese a un cuatro cilindros modesto y una aceleración algo lenta. Aun así, el DS triunfó en competición y en rallies. Fue incluido entre los 100 coches más "cools" y obtuvo grandes resultados en el Europeo de Rally (que desde 1973 pasó a ser el Mundial).

Premios destacados:

1959: Rally de Montecarlo

1961: Rally de Córcega

1962: Rally de los 1000 Lagos (Finlandia)

1963: Rally de Córcega

1966: Rally de Montecarlo

1969: Rally de Portugal y Rally de Marruecos

1970: Rally de Marruecos

1974: Rally Intercontinental Wembley-Múnich



1. Más de 12.000 ventas en un día (5/10/1955): Nace en el Salón de París con 743 pedidos en 15 minutos y más de 12.000 en la primera jornada (sin venta online). Un arranque jamás repetido.
2. Casi despedido por su osadía: Paul Mages, operario de Citroën, usó maquinaria y materiales de la empresa para "sus inventos"; de esas horas clandestinas surgió la suspensión hidroneumática, alma del DS (paralelo al caso Kalashnikov y el AK-47).
3. Un inicio desastroso: El DS llegó 30 años adelantado a su tiempo: idea brillante pero materiales y procesos de la época no estaban listos. Las primeras unidades dieron problemas; aun así, el público lo adoró y se vendieron 1,5 millones en 20 años.
4. El coche que salvó al presidente (22/08/1962): Atentado de la OAS liderado por Bastien-Thiry contra Charles de Gaulle: >200 balas; 14 perforan el coche y revientan neumáticos. Gracias a la maniobrabilidad del sistema hidroneumático, el DS escapa y salva a los ocupantes.
5. El coche que respira: Con poca potencia pero comportamiento sobresaliente, el DS gana donde mandan los chasis (incluye dos Montecarlo). En África, al bajar la carrocería en reposo y oír el retorno del fluido al vaso de expansión, los locales creían que el coche "respiraba".
6. Obra de arte industrial: Expuesto como escultura en museos como el MoMA. Líneas de Flaminio Bertoni y, en la segunda serie, frontal bifaro de Robert Opron (también responsable del Citroën CX).
7. Mejor coche del siglo XX (18.12/1999): En el premio "Car of the Century", el DS queda 3.º tras VW Escarabajo y Mini; por delante de VW Golf y Porsche 911, pese a vender menos del 10% que aquellos.
8. El coche de "El Mentalista": Su imagen actual más conocida viene de la serie, pero ya fue el coche de Fantómas en cine (1964, 1965, 1966).
9. El coche del pequeño Nicolás: Vehículo familiar del personaje infantil Le Petit Nicolas (no el personaje político contemporáneo).
10. Sangre roja, sangre verde: Al principio, el circuito hidráulico usaba fluido rojo orgánico, muy corrosivo y problemático. Se sustituye por LHM verde, mucho más fiable y duradero.
11. Dirección, frenos, faros, suspensión y embrague unidos: Un único sistema hidráulico alimenta dirección asistida, frenos de alta presión, embrague semiautomático y faros direccionales (estos últimos mediante cables a la dirección).
12. Puede circular con solo 3 ruedas: La suspensión mantiene la horizontalidad; con pinchazo/reventón, el coche no carga peso en la rueda dañada. Testimonio: a 120 km/h con un DS 19, tras un reventón, la llanta ni rozó y la dirección siguió estable.
13. Puede alcanzar los 200.000 €: Carrocerías especiales del carrocerero Henri Chapron (p. ej., DS Cabrio, Le Dandy, Lorraine) alcanzan cifras astronómicas en subastas.
14. Un tiburón con cien pies (1972): El Michelin 1000 Pattes: monstruo de 5 ejes (2 delanteros, 3 traseros) y 11 ruedas. Usa tecnología del DS y dos V8 de Corvette (250 CV c/u): uno mueve el coche y el otro somete el neumático de pruebas a >120 km/h.



SEAT S.A. Hicimos historia. Creamos futuro:

75 años de historia con el objetivo de liderar el futuro de la movilidad



SEAT S.A. celebra 75 años en plena transformación hacia la electromovilidad, tras haber lanzado 77 modelos y producido 20.590.594 vehículos. Para el aniversario, inaugura el 9 de mayo una exposición en Plaza Univers (Barcelona) con 75 coches emblemáticos: desde el SEAT 1400 (1953) hasta el CUPRA Raval (100% eléctrico, cuya fabricación en Martorell está prevista a partir de 2026). La muestra estará abierta del 10 al 18 de mayo, coincidiendo con Automóvil Barcelona, e incluirá un encuentro especial con empleados el día 10. CASA SEAT se suma el 10 de mayo con actividades: exposición de históricos, espacio interactivo con miniaturas del SEAT 600, León y 850 Spider, sesión especial de Running Tribe y propuestas de Rocamboles con un pastel de Jordi Roca.

Historia industrial y ritmo actual. De fabricar 5 coches/día del SEAT 1400 en 1953 en la Zona Franca, SEAT pasó a abrir Martorell en 1993 (2,8 millones m²). Hoy, de sus líneas sale un coche cada 40 segundos (unos 2.300/día). La compañía es la única que diseña, desarrolla, fabrica y comercializa vehículos en España, con centros en Barcelona, El Prat y Martorell, y aporta aprox. 1% del PIB; es también el primer inversor industrial en I+D. El Centro Técnico (1975) —que cumple 50 años en 2025— permitió desarrollar modelos propios (el 1200 Sport "Bocanegra" fue el primero). En 2007 se inauguró el Centro de Diseño, único en España que cubre todas las fases del diseño de un vehículo.

Electrificación y proyectos tractores. En 2023 comenzaron las obras de la planta de ensamblaje de baterías (inversión de 300 M€ y >500 empleos), conectada a la gigafactoría de PowerCo en Sagunto, dentro de Future: Fast Forward (inversión total de 10.000 M€, la mayor inversión industrial de la historia de España) para posicionar al país como referente europeo en movilidad eléctrica.

Iconos y marcas. SEAT ha lanzado 77 modelos con hitos como el SEAT 600 (democratización de la movilidad), el Ibiza (41 años, cinco generaciones y >6 millones entregados, el más vendido de la marca), el León (4 generaciones, 26 años liderando su segmento) y el Arona (SUV urbano líder en España). Desde 2018, SEAT S.A. opera con dos marcas tras el lanzamiento de CUPRA, que en siete años ha presentado siete modelos y supera los 800.000 coches vendidos (producción acumulada CUPRA cercana al millón). Exporta >80% de su producción a más de 70 países; su primera exportación fue en 1965 (a Colombia) y desde 1986 forma parte del Grupo Volkswagen.

Personas y compromiso social. Hoy la compañía cuenta con 14.281 empleados (acumulado histórico 78.662). La Escuela de Aprendices se creó en 1957 y ha formado a >3.161 alumnos; desde 2023 se ejecuta el mayor plan formativo de su historia (>170.000 horas en 2024). En 2020, en plena COVID-19, adaptó la línea del SEAT León para fabricar respiradores y colaboró en la vacunación. Además, ha creado la Fundación SEAT CUPRA para impulsar el talento joven y una sociedad más dinámica y equitativa.

Datos clave (75º aniversario):

77 modelos;
20.590.594 SEAT producidos;
CUPRA 938.451;
78.662 personas empleadas (acumulado);
de 5 coches/día (1953) a 2.300/día hoy.



Coches expuestos en el Automóvil Barcelona:

- SEAT 1400 - 1953
- SEAT 600 - 1957
- SEAT FORMICETTA - 1963
- SEAT 1500 - 1963
- SEAT 800 - 1964
- SEAT 850 2P ESPECIAL - 1966
- SEAT 850 COUPE - 1967
- SEAT 124 SEAT UN MILLON - 1969
- SEAT 850 SPORT SPIDER - 1969
- SEAT 1430 - 1969
- SEAT 1430 FAMILIAR - 1970
- SEAT 124 SPORT COUPE - 1970
- SEAT FORMULA SEAT 1430 (selex ST5) - 1971
- SEAT 127 - 1972
- SEAT 132 2000 - 1973
- SEAT 133 - 1974
- SEAT 131 CLX 1800 - 1975
- SEAT 1200 SPORT (BOCANEGRA) - 1975
- SEAT 124 GR4 (MONTECARLO) - 1977
- SEAT PANDA - 1980
- SEAT PANDA GR2 SAINZ - 1981
- SEAT FURA CRONO - 1982
- SEAT RONDA 1.4 - 1982
- SEAT IBIZA MK1 - 1984
- SEAT MALAGA - 1985
- SEAT MARBELLA - 1986
- SEAT TERRA - 1986
- SEAT TOLEDO GT 2.0 - 1991
- SEAT TOLEDO ELÉCTRICO OLÍMPICO - 1992
- SEAT IBIZA MK2 GII - 1993
- SEAT TOLEDO MARATHON - 1993
- SEAT IBIZA MK2 CUPRA - 1996
- SEAT ALHAMBRA MK1 - 1996
- SEAT CORDOBA SX (1999) - 1996
- SEAT IBIZA KIT CAR E2 - 1996
- SEAT CORDOBA VARIO - 1997
- SEAT AROSA - 1998
- SEAT TOLEDO MK2 - 1998
- SEAT LEON MK1 - 1999
- SEAT AROSA MK2 - 2000
- SEAT LEON MK1 CUPRA - 2000
- SEAT CORDOBA WRC EVO 2 - 2000
- SEAT IBIZA MK3 - 2001
- SEAT CORDOBA MK2 - 2002
- SEAT ALTEA - 2004
- SEAT TOLEDO MK3 - 2004
- SEAT LEON MK2 - 2005
- SEAT ALTEA XL - 2006
- SEAT IBIZA MK4 - 2008
- SEAT IBIZA MK4 SC - 2008
- SEAT IBIZA MK4 ST - 2008
- SEAT EXEO - 2008
- SEAT EXEO ST - 2008
- SEAT LEON WTC - 2008
- SEAT ALHAMBRA MK2 - 2010
- SEAT TOLEDO MK4 - 2012
- SEAT LEON MK3 SP - 2012
- SEAT LEON MK3 ST - 2012
- SEAT LEON MK3 SC NURBURGRING - 2013
- SEAT ATECA - 2016
- SEAT IBIZA - 2017
- SEAT ARONA - 2017
- CUPRA ATECA - 2018
- SEAT MII ELÉCTRICO - 2019
- SEAT LEON SP - 2020
- CUPRA LEON - 2020
- CUPRA FORmentor - 2021
- CUPRA BORN VZ - 2021
- CUPRA URBANREBEL RACING - 2022
- CUPRA RAV4 SHOWCAR - 2022
- CUPRA E-RACER - 2023
- CUPRA DARKREBEL SHOWCAR - 2023
- CUPRA TAVASCAN - 2024
- CUPRA TERRAMAR - 2024
- CUPRA KIRO FORMULA E - 2024

50 años del Fiat 131,

la berlina que ganó el mundial de rallyes



Comercializado con éxito entre 1974 y 1984, el Fiat 131 Mirafiori ha quedado en la memoria como una de las berlinas clave en la historia de Fiat, tanto por sus prestaciones y su confort como por sus triunfos deportivos, entre ellos los Campeonatos Mundiales de Rallyes de 1977, 1978 y 1980.

El diseño y la filosofía del Fiat 131 es fruto de la Crisis del Petróleo. Sus líneas angulosas con un estilo funcional, sus motorizaciones y la adopción de innovaciones como la dirección de cremallera inciden en aspectos como el consumo de carburante y la seguridad.

En su década de vida comercial, el Fiat 131 ha dejado imágenes para el recuerdo, como la llamativa carrocería con los colores de la bandera italiana con la que marcó una época en los deportes del motor o la vertiginosa persecución protagonizada por Jean-Paul Belmondo en la película "El Profesional", estrenada en 1981.



Uno de los Fiat más exitosos de la historia tanto en el terreno deportivo como en el comercial cumple medio siglo. El Fiat 131 fue un vehículo clave para entender la evolución del segmento de las berlinas durante los años de la Crisis del Petróleo, un periodo que coincide casi milimétricamente con el periodo de comercialización de este modelo (1974-84). Este modelo llevó el nombre de la mítica planta de Mirafiori por los cinco continentes y ha sido, hasta la fecha, el único automóvil de la marca en coronarse Campeón del Mundo de Rallyes.



El Fiat 131 Mirafiori llama la atención, precisamente, por su nombre. Es uno de los primeros modelos de la marca en no ser conocidos exclusivamente por una serie de números sino por una palabra que, en este caso, hace referencia a la fábrica en la que se producía. En algunos mercados internacionales, como el estadounidense, fue comercializado como Fiat Brava, una denominación que sería retomada por la marca años más tarde para bautizar a otro modelo. Estéticamente, el Fiat 131 Mirafiori es un alarde de elegancia y sobriedad. Con una silueta de tres volúmenes y una estructura de sedán de cuatro puertas o coupé de dos, destaca por sus líneas puras y angulosas con una vocación totalmente funcional. En su primera serie, dependiendo del acabado, su frontal mostraba faros dobles rectangulares o redondos, además de pilotos de forma de "T" girada 90° en la zaga. En el interior, fue el primer automóvil que iluminó algunos elementos del salpicadero, como algunos interruptores y los mandos de la calefacción.

En marzo de 1975, se lanzaría su versión familiar, de gran éxito, conocida como "Panorama" a partir de 1978. Precisamente, ese año llegaría un profundo restyling en el que se apostaría por grandes faros rectangulares, salvo en las versiones Racing y diésel, y por pilotos trasero también rectangulares. En el apartado técnico, los motores gasolina 1.3 y 1.6 de los acabados Supermirafiori incorporan doble árbol de levas lateral. Tres años después, el tope de gama del Fiat 131 completaría su equipamiento con elevalunas eléctrico y cierre centralizado y se generalizaría la caja de cambios manual de 5 velocidades 5 Speed. La historia del Fiat 131 está totalmente ligada a su faceta deportiva, con su versión Fiat 131 Abarth Rally. Con carrocería Bertone y un motor de 16V capaz de desarrollar 235 CV en la categoría reina de esta disciplina, su librea de competición con los colores verde, blanco y rojo de la bandera italiana se convirtieron en un elemento icónico a finales de los 70 y principios de los 80, un periodo en el que reinó sobre carreteras y pistas de tierra para lograr tres Campeonatos del Mundo de Rallyes en 1977, 1978 y 1980, además de lograr el título de pilotos para el alemán Walter Röhrl y el finlandés Markky Alen.



En la cultura popular, el Fiat 131 Mirafiori es recordado por los más cinéfilos por la trepidante persecución del film "El Profesional" (1981), con Jean-Paul Belmondo al volante. En esta película, dirigida por Georges Lautner y con banda sonora de Ennio Morricone, el gran actor francés da vida a un espía traicionado por los servicios secretos que busca venganza.

En su década de vida comercial ha dejado imágenes como la llamativa carrocería con los colores de la bandera italiana.

FORD V8 - ANAGRAMA BT 7



Durant la II Guerra Mundial, els EEUU, van fer que les diferents fabriques automobilístiques, fabriquessin material per usos militars, era important, que aquest vehicles tinguessin unes característiques semblants i fins i tot alguns idèntiques, així neixen els coneguts Jeep, els ¼ i resta de camions. En el nostre cas tenim els camions lleugers Chevrolet, Dodge,... Ford, adaptats del us civil a diversos fins militars, també el d'extinció d'incendis, amb diferent modalitats.



En el cas que ens ocupa era un camió del sistema "Airplane Crash Fire" (accident, incendi aviació). Un cop acabat el conflicte els americans havien desplaçat gran quantitat de vehicle a Àfrica i Europa, el retorn a EEUU, els representava un cost econòmic, i es va decidir vendre, o subministrar als exercits del països aliats. Aquest material també va arribar a Espanya.

La empresa Macaya & Cia S.L. de la Via Laietana 21 de Barcelona, va adquirir completament nou per estrenar el camió Ford V8 equipat i preparat com "Airplane Crash Fire" per John Bean Manufacturing Co. de Lansing- Michigan, USA

El camió es va exposar amb intenció de vendre's a Madrid i posteriorment a Barcelona on es va adquirir pels bombers de la ciutat el 1948, va ser el primer vehicle comprat per als bombers de de 1929, posteriorment arribarien també procedent d'Anglaterra 2 camions Ford WOT de 3 eixos i procedència militar i 2 Dennis com els utilitzats a Londres



VEHICLE: BT-7 (bomba-tanc - numero 7) Ford Truck V8.

ANY: Adquisició 1948, fabricat 1942 a 1946.

CARACTERISTIQUES VEHICLE: Motor gasolina V8 de 3546 c.c. 100 Cv a 3200 rpm, pes de 4000 kg i fins 1740 kg de carrega.

CARACTERISTIQUES ANTIINCENDIS: Equipat per John Bean (EEUU) en origen, amb dipòsit de 1500 L i bomba alta pressió de 227 l/m a 60 atm connectada a 2 rodets amb pistola "difusora - raig". També disposava de dues escales extensibles en els dos laterals.

DOTACIÓ PERSONAL: Conductor i Comandament mes 4 bombers en la part posterior.

RESENYA HISTORICA: El vehicle va arribar a la Fira de Mostres de l'any 1948, a través de l'empresa "Importaciones Macaya" després d'importació des de E.E.U.U. segons consta a la duana del 1947.

Aquí va esdevenir un vehicle emblemàtic, a causa de la seva lleugeresa i la possibilitat de tirar aigua a demanda del mateix bomber, un vehicle per primer atac o petits focs. Es va conèixer i així passa a la historia com "l'Americà".

El seu primer servei el va fer a l'incendi de la fabrica de plateria Joaquín Riviere del C/ Pujades 159.

Als anys 60 a 70 es va canviar el motor benzina per un dièsel Ebro, per sort es va conservar el motor, que porta un cop restaurat definitivament el 2014.





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

Llevis

Llevis

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

SECCIÓ CITROËN

1ª TROBADA CITROËN 2 CV I DERIVATS

EL MIRACLE (SOLSONÈS)

VISITA I DINAR

1 de maig de 2025

RETAULE

inscripció
649310733
619754343

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

2 de març de 2025

CALÇOTADA

MUSEU MARC VIDAL

EL MASET

inscripció
649310733
619754343

XII Montserratina

19 Octubre 2025

Club de Vehicles Històrics de Lleida

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

LES CASES DE MATAMARGO

HOSTAL DEL SANTUARI DE PINÓS

23 de febrer de 2025

inscripció
649310733
619754343

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

CUBELLS

SOPAR A LA FRESCA

RESTAURANT "LA LLOSA DE CUBELLS"

28 de juny de 2025

inscripció
649310733
619754343

paddock COMUNICACION

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

26 d'abril de 2025

de 10 a 13

Rabbit Rally

CURS DE REGULARITAT

Rambla de Ferran, N.39 1ª 1º25007 LLEIDA

inscripció
649310733
619754343

FESTES DE BUTSENT

CONCENTRACIÓ DE VEHICLES ANTICS I CLÀSSICS

VEHICLES D'ABANS DEL 1955

14 DE SETEMBRE DE 2025

esmorzar de brasa

inscripció
649310733
619754343

6 DE SETEMBRE DE 2025

CLUB DE VEHICLES ANTICS DE CAMBRILS

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

VISITA PARC BOTÀNIC SAMA

dinar a la Contraria de pescadors

inscripció
649310733
619754343

CANFRANC ESTACIÓ

ROYAL HIDEWAY HOTEL 5*

30/31 de març de 2025

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

ALLOTJAMENT

ESMORZAR

VISITA

inscripció
649310733
619754343

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

MUSEU-TEATRE DALÍ

CASTELL DE SANT FERRAN

5/6 d'octubre de 2025

FIGUERES

Exposició de cotxes antics, clàssics, esportius, tractors, motos i vespes.

inscripció: 649310733, 619754343

SERIOIL ENERGY, MOTO, RODA, ITC, BELLESA, FCVH, FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS.

Exposició de vehicles

Club de Vehicles Històrics de Lleida

26 D'OCTUBRE DE 2025

DIA DE LA SEU VELLA

inscripció: 649310733, 619754343

SERIOIL ENERGY, MOTO, RODA, ITC, BELLESA, FCVH, FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS.

30ª EXPOCLÀSSIC DE MOLLERUSSA

20-21 DE SETEMBRE DE 2025

Exposició de cotxes històrics
Exposició de motos històriques
Mercat d'Antiguitats, Mercat peques

inscripció: 649310733, 619754343

SERIOIL ENERGY, MOTO, RODA, ITC, BELLESA, FCVH, FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS.

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

Aploc de Primavera Castell del Remei 2025

Dissabte, 27 d'abril

27 d'abril de 2025

Exposició de vehicles antics, clàssics, esportius, tractors, motos.

inscripció: 649310733, 619754343

SERIOIL ENERGY, MOTO, RODA, ITC, BELLESA, FCVH, FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS.

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

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

11 de maig de 2025

inscripció: 649310733, 619754343

SERIOIL ENERGY, MOTO, RODA, ITC, BELLESA, FCVH, FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS.

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

28 de setembre de 2025

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

Festes Sant Miquel

inscripció: 649310733, 619754343

SERIOIL ENERGY, MOTO, RODA, ITC, BELLESA, FCVH, FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS.

CONCENTRACIÓ DE VEHICLES ANTICS, CLÀSSICS, ESPORTIUS, TRACTORS, MOTOS

LLOC: PLAÇA ESPANYA

6 DE SETEMBRE DE 2025

inscripció: 649310733, 619754343

SERIOIL ENERGY, MOTO, RODA, ITC, BELLESA, FCVH, FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS.

IV RAL·LI TERRES DE PONENT COPA CATALANA CLÀSSICS

31 maig 2025

WOGUERA, SOLSONES, SEGRIÀ, ALTURDELL, PALLARS JUSEÀ

inscripció: 649310733, 619754343

SERIOIL ENERGY, MOTO, RODA, ITC, BELLESA, FCVH, FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS ANTIGUOS.





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

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

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

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



Des dels anys **50** al vostre servei

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



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

EL PONT DE SUERT
CONCENTRACIÓ DE VEHICLES ANTICS
CLÀSSICS, DEPORTIUS, MOTOS

VISITA CASC ANTIC I ESGLÉSIA
DINAR R. EDELWEIS

7 DE SETEMBRE DE 2025

inscripció
649310733
619754343

FCVH FEDERACIÓ ESPANOLA VEHICULOS HISTORICOS

SEROIL ENERGY MOTO CLUB RENAULT PEUGEOT BELLERA

ROSSELLÓ
11 D'OCTUBRE DE 2025
EXPOSICIÓ VEHICLES
ANTICS, CLÀSSICS, ESPORTIUS,
TRACTORS I MOTOS

inscripció
649310733
619754343

FCVH FEDERACIÓ ESPANOLA VEHICULOS HISTORICOS

SEROIL ENERGY MOTO CLUB RENAULT PEUGEOT BELLERA

SORTIDA TEMÀTICA SEAT
Monestir de Vallbona de les monges

16 de febrer de 2025

inscripció
649310733
619754343

FCVH FEDERACIÓ ESPANOLA VEHICULOS HISTORICOS

SEROIL ENERGY MOTO CLUB RENAULT PEUGEOT BELLERA

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA
SOPAR D'ESTIU
CAN PRADA

12 de juliol de 2025

Can Prada
RESTAURANT

inscripció
649310733
619754343

FCVH FEDERACIÓ ESPANOLA VEHICULOS HISTORICOS

SEROIL ENERGY MOTO CLUB RENAULT PEUGEOT BELLERA

Trobada de Vehicles
Antics, Clàssics, Deportius, Tractors, Motos
3 de MAIG de 2025

Esmorzar i exposició
TORRE-SERONA

FCVH FEDERACIÓ ESPANOLA VEHICULOS HISTORICOS

SEROIL ENERGY MOTO CLUB RENAULT PEUGEOT BELLERA

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA
VINSEUM

Museu de les Cultures del Vi de Catalunya

23 de març de 2025

inscripció
649310733
619754343

FCVH FEDERACIÓ ESPANOLA VEHICULOS HISTORICOS

SEROIL ENERGY MOTO CLUB RENAULT PEUGEOT BELLERA

VILANOVA DE LA BARCA
V TROBADA DE VEHICLES
ANTICS, CLÀSSICS, ESPORTIUS
TRACTORS, MOTOS I VESPES
HOMENATGE A RAMON ROSELL

10 /14 h. c/ Cooperativa
10:30 h esmorzar cassola de tros, gratuït
12:00 h visita l'Església Vella
13:00 h sorteig de pernills previ compra num

inscripció
649310733
619754343
680255393
finx el dia 6 de juny

14 de juny de 2025

PAMPOLS
DAYACING INTERCITY

FCVH FEDERACIÓ ESPANOLA VEHICULOS HISTORICOS

SEROIL ENERGY MOTO CLUB RENAULT PEUGEOT BELLERA

19 de gener de 2025

Ajuntament Vilanova de Segrià

II SORTIDA A VILANOVA DE SEGRÀ
Exposició vehicles antics, clàssics,
esportius, motos, tractors

inscripció
649310733
619754343

Esmorzar gratuït soci i
acompanyant de soci
NO SOCI 5 €
HI HAURÀ TICKETS
APUNTAR-SE

FCVH FEDERACIÓ ESPANOLA VEHICULOS HISTORICOS

SEROIL ENERGY MOTO CLUB RENAULT PEUGEOT BELLERA

copisteriasolè

Impremta digital · Gran Format · Estampació · Fotocòpies · Enquadracions



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

PALLARS TARDOR 2025

SORTIDA



EL CALAIX DELS ACUDITS

- Un cotxe elèctric i un cotxe clàssic entren en un bar.
El clàssic diu: "A mi em gira tothom el cap quan passo."
L'elèctric respon: "I a mi també... però perquè ningú m'ha sentit arribar."
- Quina és la diferència entre un cotxe clàssic i un elèctric?
Que el clàssic fa brum-brum per emocionar-te...
i l'elèctric fa silenci perquè puguis plorar tranquil quan miris el preu de la bateria.
- Un col·leccionista diu:
"El meu cotxe històric conserva totes les peces originals."
I el del cotxe elèctric contesta:
"El meu també... excepte la pantalla, el software, el carregador i la paciència."
- Els cotxes clàssics tenen ànima. Els elèctrics tenen autonomia.
El problema és que un et deixa tirat per romanticisme...
i l'altre per percentatge.
- Un cotxe històric i un elèctric discuteixen sobre qui és més modern.
El clàssic diu: "Jo sóc una obra d'art."
L'elèctric respon: "I jo una aplicació amb rodes."
I tots dos coincideixen en una cosa:
cap dels dos entén el manual d'usuari.

A lo mejor se nos está yendo de las manos
esto de los coches híbridos enchufables



Punto de carga eléctrico
con un generador a base de diésel



• **Monòleg:**

Ara hi ha dos tipus de conductors:

els del cotxe clàssic, que quan aparquen diuen:

"Escolta com sona aquest motor... això és música."

I els de l'elèctric, que quan aparquen diuen:

"No l'he sentit ni jo... espero no haver atropellat cap patinet."

• **Monòleg:**

El cotxe clàssic és com aquell avi elegant que fuma puro i explica batalletes.

Fa soroll, fa olor, perd alguna cosa de tant en tant... però tothom el respecta.

El cotxe elèctric, en canvi, és com un adolescent modern:

no parla, només es connecta, i si baixa del 20% entra en crisi existencial.

• Vaig portar un cotxe històric i un elèctric a una concentració.

El clàssic va enamorar tothom.

L'elèctric també...

sobretot el del bar, perquè era l'únic que demanava un endoll

i no una cervesa.

• **Monòleg:**

El millor d'un cotxe clàssic és que cada soroll té personalitat.

"Clac-clac-clac..."

i tu penses: "Mira, encara té caràcter."

Amb un elèctric, si sents un soroll estrany, no penses "quina personalitat".

Penses: "Ja està. 14.000 euros de factura i un tècnic amb portàtil."

• El cotxe clàssic et diu:

"Cuida'm bé i faré història."

L'elèctric et diu:

"Actualització disponible. Reinicieu el vehicle."

Un et fa sentir propietari d'una llegenda...

i l'altre d'un mòbil molt gros.



Al pròxim Indicador:

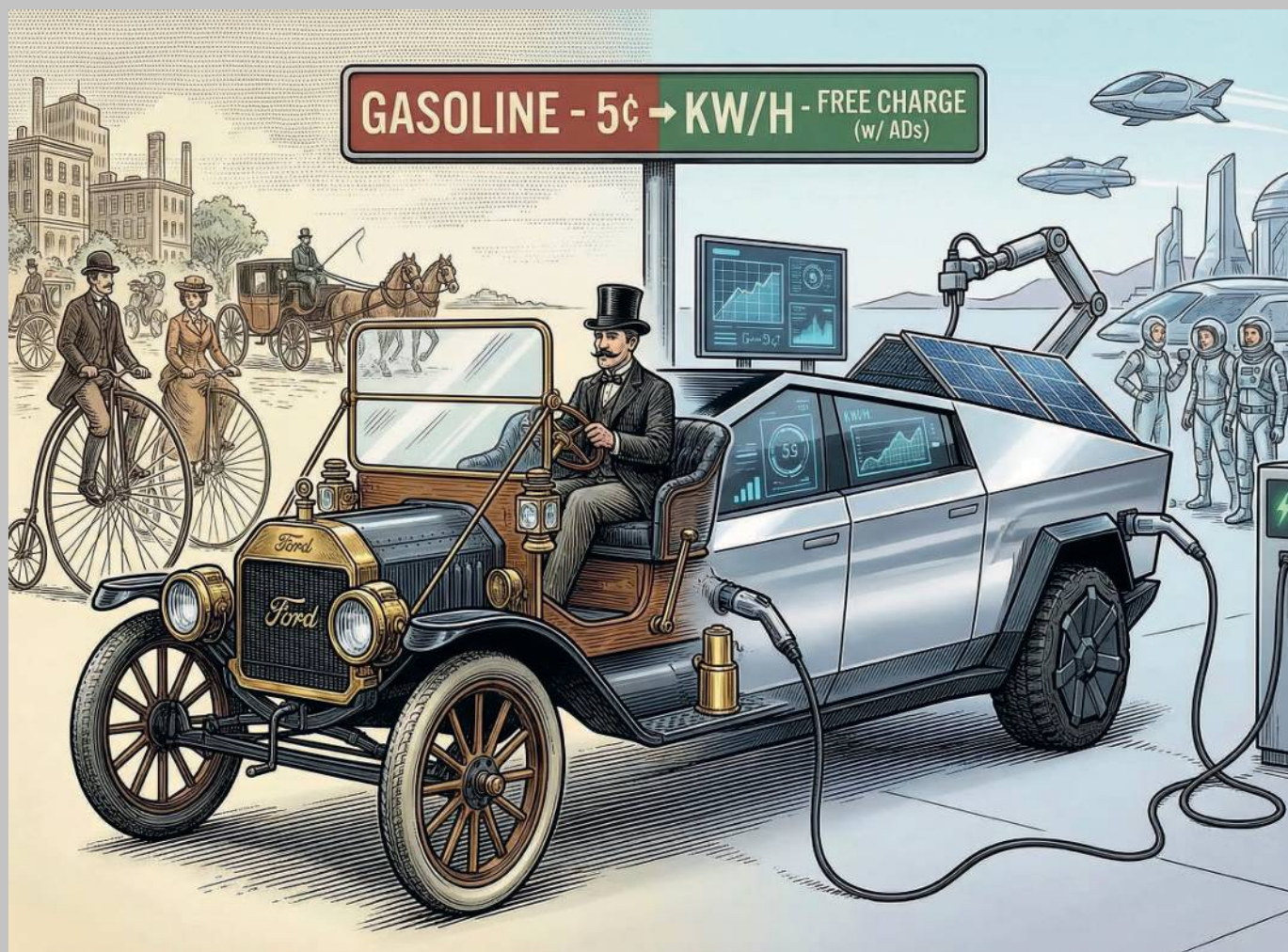
Més sortides i fotografies dels socis

Noves restauracions dels nostres socis

Més temes interessants relacionats amb l'automoció



La IA (Intel·ligència Artificial) també ens ajuda a crear imatges inèdites i molt sorprenents.





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