



any 2022 - núm. 35

# e' INDICADOR



# INDEX

• 1er. Ral·li Històrics Lleida Terres de Ponent	P. 6
• Restauració - Barreiros	P. 14
• 50 Aniversari 127	P. 16
• Sortida - Montserratina 2022	P. 18
• Guia de Museus d'Automoció - Part I	P. 20
• Sortida - Pallars Tardor 2022	P. 40
• Hispano Suiza a Trincar - Part I	P. 42
• Sortida - Bilbao 2022	P. 56
• Lleida Retro 2022	P. 63
• Studebacker	P. 66
• Restauració - Renault 8 TS	P. 80
• Restauració - CITROËN DYNAM	P. 83
• Història Xavier Maluquer	P. 87
• Curiositats de Ferrari	P. 94
• Sortida - Castells de Fronteres 2022	P. 96
• Resum de Cartells 2022	P. 99



**Diputació de Lleida**  
Patronat de Turisme



**INSTITUT  
D'ESTUDIS  
ILERDENCs**  
Fundació Pública de la Diputació de Lleida



Aquests dies del centre de l'hivern, quan s'instal·len les calmes de gener i febrer, amb el fred just —que enguany ha estat estranyament escàs—, amb una mica de vent estimulants, amb la claror de l'aire i amb la llum sense tels, són els millors de l'any per a la pràctica de la contemplació exterior. Per passejar amb calma per viles i poblets, per contemplar pedres i paisatges d'arreu conduint els nostres vehicles.

Ja tot l'any 22 hem anat recorrent amb trobades convidats per diferents pobles, quan no llocs que a mesura que investiguem trobem aquella diferència i atracció per organitzar una bona sortida, fer les visites corresponents i veure que cada dia tenim una excusa per conèixer i endinsar-nos al nostre patrimoni cultural, gastronòmic i social.

Cada racó té el seu interès i veiem que prop nostre hi ha molt per gaudir i conèixer.

I com no, aquest any i després de molts anys que té el CLUB hem reunit amb un RAL·LI de regularitat un centenar de persones entre participants, ajudants, col·laboradors, fent atractiu el recorregut, l'ambient entre tots i passant un dia agradable i que tornarem a repetir aquest 2023.

Continuarem amb la tasca d'activitats de tota mena durant l'any 2023 i esperem que siguin del vostre grat.

Us desitgem un bon any 2023

Antoni Pomés i Tosquella

President





## 1er. RAL·LI LLEIDA TERRES DE PONENT COPA CATALANA 2022

A aquesta prova organitzada pel CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA, ha sigut la tercera d'aquest campionat què compta amb el suport de FCVH.

Tot comença amb una proposta a l'assemblea anual de la federació, on representants de l'escuderia MATCH proposaven engegar el campionat.

Les terres de Ponent, ha sigut com dèiem abans la tercera del calendari, anteriorment s'ha disputat la VI Clàssics Pla de l'Estany, a càrrec de Clàssic Rent Servis, la quinzena edició del ral·li clàssic Sant Cristòfol dels amics automòbils antics de Rubí i finalitzarà el pròxim 5 de novembre amb la Pujada a la Mata, coordinada per l'escuderia que va recomana la Copa.

Però tornem a Lleida, concretament a la Rambla on es va donar el tret de sortida.

El Club Històrics de Lleida és un dels clubs amb més recorregut de casa nostra, molt actiu on han organitzat infinitat d'esdeveniments, proves, sortides, fires, i moltes més coses, tot i aquesta llarga experiència, van debutar aquest passat dissabte 1 d'octubre amb una prova de regularitat, i naturalment no van fallar amb les expectatives esperades, mostrant un gran nivell d'organització en tots els sentits, i superant tots els obstacles que es van anar trobant pel camí, com per exemple haver d'ajornar a última hora la primera data pels incendis de l'estiu.

Van ser 40 els participants, alguns que participen en infinitat de Ral·lis i proves Nacionals i Internacionals. Tot va començar a les 7 hores acabant a les 17 hores amb un recorregut de 188 Km amb trams de regularitat, controlats per l'equip de Rabbit amb els controls per satèl·lit. Va ser un èxit de participació i sense cap incident.

La FCVH, volem felicitar els guanyadors i agrair a tots els equips la seva participació, i en especial a tot l'equip i col·laboradors a l'Antonio Pomes i la Maria Jesús la seva bona feina.















**EXEMPLE**

**1er. RAL·LI (HISTÒRIC) LLEIDA TERRES DE PONENT**

**COPA CATALANA CLÀSSICS (CCC-FCVH)**

**CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA**

**RAI·LI LLEIDA TERRES DE PONENT**





















# RESTAURACIO BARREIROS HERGUIDO 2015









## 50è ANIVERSARI DEL 127

### PIO Manzù: Opera Prima.

Certa afamada persona dintre del món del Rock and Roll va dir una vegada sobre Elvis Aaron Presley: "abans d'Elvis, no hi havia res".

Se m'acudeix que és una sentència brillant que es pot aplicar a lo que va representar el 127 (F.I.A.T. – S.E.A.T.) en el mercat automobilístic.

L'enginyer de F.I.A.T. Dante Giacosa va delegar l'encàrrec de dissenyar un nou model de F.I.A.T. de baixa cilindrada a un jove i molt il·lusionat deixeble: PIO Manzù. Era enginyer i fill d'un afamat escultor anomenat Giacomo Manzù. Aquest va plantejar un vehicle de línies senzilles i amb el màxim aprofitament de l'espai, equipat amb el conegut motor de 903 cc. (és a dir, per sota del litre). Hi ha opinions que veuen l'origen del seu disseny en un triangle equilàter.

El nom del projecte va ser "127". Dintre de F.I.A.T. estaven també desenvolupant una berlina mitjana, amb codi "128". Semblava que el primer havia de sortir al mercat abans que el segon, però...

PIO mai no va presentar la seua obra a la Direcció de F.I.A.T.: aquell fatídic dilluns 26 de maig de 1969, per causes que es desconeixen, el seu 500 (Cinquecento) se'n va sortir de la via.

Així, el "127" es va quedar un temps "aparcad" degut a l'astorament que va suposar, per l'equip de la casa torinesa, la prematura mort del seu jove dissenyador. Poc a poc recuperats els ànims, finalment i, amb un èxit sense precedents, la F.I.A.T. va presentar el seu 127 a la premsa, al públic... al món.

A partir d'aquí, ja sabem tots el aficionats el què va passar. Un temps més tard, als voltants de 1972, S.E.A.T. presenta el seu 127 "Llicència F.I.A.T.". Igual en lo bàsic, diferent en alguns acabats i detalls estètics (havia de tener un mínim de personalitat, oi?).

Comptant amb una única i "raqútica" versió "Berlina" en els inicis, tan aviat com tècnicament va ser possible, S.E.A.T. anava adaptant les novetats italianes, sempre mantenint, però, el mateix motor: l'extraordinari propulsor de 903 provinent del 850 Sport (Spider).

Tot just havia passat mig any des de la seua aparició al mercat i, al novembre de 1972, va sortir la versió 3 portes (amb portó al darrera, cosa que facilita sobre manera l'accés al maleter). En aquest cas, també es tracta de la traducció gairebé literal del mateix model matricial de F.I.A.T. Ambdós fabricants van aprofitar la bona base del 3 portes per generar un 127 també molt útil: el Comercial, magnífica plataforma de càrrega sense el seient posterior.

Resta una configuració que, en alguns països és molt estimada en vehicles, diguem, "populars": ens referim a les 4 portes (és a dir, mantenint la petita porta de maleter de la berlina bàsica). Sigui per falsa visió de cotxe gran, sigui per millorar l'entrar i sortir d'un vehicle a les places posteriors, lo cert és que, tant a Espanya, com a França i fins i tot en llocs on no seria d'esperar, hi ha força demanda d'automòbils d'aquest tipus. Es comenta habitualment que es tracta d'una versió exclusiva del fabricant espanyol. Més aviat direm que es va fer únicament a la Zona Franca, perquè la direcció tècnica de S.E.A.T. va encarregar l'execució del 127 de 4 portes al Departament de Projectes per l'Extranger de F.I.A.T., essent obra de l'enginyer Mosso.

Aquest és el desplegament del 127 de S.E.A.T. quant a versions de carrosseria. Vers a l'equipament, en un vehicle pretesament "econòmic", no hi ha massa muntanya que afrontar. Tot i així, per tenir contents als clients amb cert regust pels bons detalls, el fabricant va preveure, des d'un bon inici, la possibilitat de dotar el seu 127 amb elements addicionals però útils.

Contra un sobrepreu raonable, a l'encarregar un S.E.A.T. 127 a fàbrica es podia demanar amb el paquet "Lujo". Més o menys volia dir: retrovisor exterior cargolat a la porta del conductor (en els primers temps del 127 encara no era obligatori per llei), seients ergonòmics i amb entapissat mixte (vellut al centre i símil pell a les vores), lluna posterior tèrmica i alternador en lloc de dinamo; a més a més, commutador d'encesa amb posició de bloqueig de direcció.

Aquesta és una opció que, en la pràctica probablement no veurem en els exemplars que resten circulant. Més prompte creiem que és una informació molt teòrica i que, potser pel ritme frenètic de producció a la Zona Franca, difícilment els clients coneixien. Volien estrenar el seu 127 i prou.



Amb el temps i, veien S.E.A.T. que molts compradors s'estimaven certs detalls de comoditat, va proposar una sèrie de elements a mode de paquet indivisible: el 127 "Extras". A partir d'aquí sí que ens podem trobar amb força unitats d'aquesta versió així equipada.

És a dir, un cop normalitzada la producció amb la demanda, el futur comprador del 127 el podia accedir, en funció de la quantitat a desemborsar:

- Berlina de 2, 3 ó 4 portes i, cadascuna d'elles, amb acabat bàsic ("Normal") o amb "Extres", a banda de l'esmentat "Comercial".

Tenim, doncs que, el S.E.A.T. 127 amb la cadena de muntatge a ple rendiment i satisfent amb bastant d'encert els gustos dels clients, es va lliurant invariablement fins acabar 1975.

Oficialment durant el mes de desembre de 1975, però ben segur que disponible a partir de 1976, es fa un primer rentat cara i d'interiors, presentant el LS. Incorpora, sense demanar-ho com a "Extres", tot l'equipament d'aquesta versió i, a més a més, nou taulell d'instruments i canvis exteriors, on el més visible, molt probablement, és la nova reixa frontal, amb motius rectangulars. Amb el 127 LS ve amb una altra novetat sota el braç: la possibilitat de demanar-lo amb pintura metal·litzada. També disponible en les tres carrosseries, permet continuar l'èxit del 127 un any més.



I arribem a l'octubre de 1977. Nou S.E.A.T. 127, nova carrosseria, nous interiors, nova gamma perfectament estructurada. El cotxe canvia en pràcticament tot. Manté el motor de 903 cc., però oferint a partir d'aquell moment triar entre benzina de baixa o alta compressió (benzina Normal o Súper). En uns mesos, també hi haurà una variant que el fabricant espanyol es treu "de la màniga": un motor quelcom més potent, 1.010 cc i 52 CV; porta el cognom "Especial".

El nou 127 s'articula amb el mateix tipus de carrosseries de l'anterior, però amb nova nomenclatura d'equipaments: "Normal", C (Confort), CL (Confort Lujo). Amb el temps també s'afegirà un altre molt exclusiu: el CLX. Màxim luxe per al 127 de S.E.A.T.

I, finalment, una sèrie limitada anomenada "52", un eix acabat bàsic amb el motor 1.010 cc., adreçada a compradors que vulguin més motor però mantenint el preu "controlat".



A les acaballes de la seua vida útil, cap a primers dels anys 80, i sempre amb origen F.I.A.T., S.E.A.T. treu al mercat un 127 dotat de portó a la zona de càrrega però mantenint les quatre portes laterals. El 127 5 Portes neix i agafa el testimoni ja del 4 Portes, marcant el relleu generacional. El 127 comença a fer-se "vellet". A mostrar símptomes de "cansament". Són molts anys al mercat, essent l'estrella però demanant ja "fer un pensament".

Aquest pensament es dirà 127 Fura inicialment i Fura/Fura Dos després, anunciant el final d'una etapa que, en el cas de S.E.A.T., anirà cap al nou Ibiza. Tot i això, encara hi haurà temps per desenvolupar en una certa gamma el Fura i fins i tot per motoritzar-lo com mai: Fura Crono, amb 75 CV DIN resultat de muntar el propulsor 1.4 del S.E.A.T. 1430.

Els anys 80 ja no són els 70. La S.E.A.T. d'ara tampoc és la que va treure aquell primer 127. S'acosten altres revolucions tecnològiques, altres idees. La nova S.E.A.T./Seat comença a mirar cap a un futur diferent. Un futur on hi haurà nous "PIO Manzù". Què us sembla... ho deixem aquí?

Lleida, novembre 2022

**NAVIO**  
ABOGADOS

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>

## SORTIDA - MONTSERRATINA 2022









FEDERACIÓN  
ESPAÑOLA  
VEHÍCULOS  
ANTIGUOS

# GUÍA DE MUSEOS DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA PARTE I



J.M. Companys comentando el road book con Hauk Helge conductor del Bugatti T40 en el Oldtimer Bohemia Rally

Parece ayer, pero ya han transcurrido ocho años desde que la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA) editó la primera guía de museos de automoción españoles, es un honor, poder efectuar la presentación de la segunda Guía de Museos de Automoción en España que además coincide con el 25 aniversario de la fundación de FEVA.

La primera edición ya hace tiempo que se agotó, y desde la Comisión de Historia y Patrimonio de FEVA se han empleado a fondo para renovar la guía, ya que si bien la relación de museos que aparecen en la misma no ha variado mucho, sí que ha habido cambios importantes respecto a la primera edición, ya que lamentablemente debido a la crisis que ha sufrido nuestro país y a la poca colaboración por parte de las administraciones públicas, han desaparecido del mapa una serie de interesantes museos, aunque por fortuna se han incorporado nuevos museos y colecciones privadas (visitables).

Siguen sin estar todos, algunos por voluntad de sus propietarios de no aparecer en una guía pública y otros, porque todavía no los hemos descubierto.

Como en la edición anterior, estará publicada en formato papel y también en formato digital en la página web de FEVA [www.feva.es](http://www.feva.es), lo que permitirá actualizar la relación de museos y colecciones particulares visitables de España, además se trasladará a la Federation Internationale des Vehicules Anciens para que también la publique en la web [www.fiva.org](http://www.fiva.org), y de esta forma darle difusión a nivel internacional, el patrimonio de automoción de nuestro país se lo merece.

Espero que disfrutéis visitando los museos que se anuncian en esta guía, valen la pena.

**Josep M. Companys**

Presidente Federación Española de Vehículos Antiguos





A CORUÑA (A Coruña)



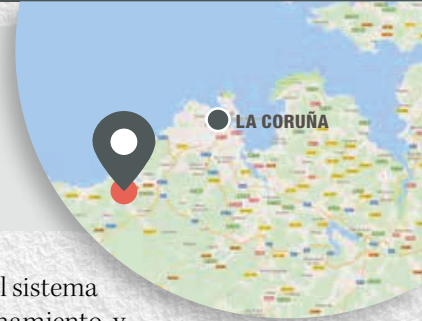
## MUSEO DE AUTOMOCIÓN E HISTORIA DE A CORUÑA

### MUSEO DE AUTOMOCIÓN E HISTORIA DE A CORUÑA

Av. da Praia · 15141 Arteixo (La Coruña)  
fundacion@fundacionjorgejove.com

#### Horarios:

Disponibilidad de visita a los fondos museísticos para grupos con cita previa mediante c/e.



El Museo de Automoción e Historia de La Coruña es un proyecto que surge desde la Fundación Jorge Jove. La entidad, constituida en septiembre de 2008, parte de la decisión de D. Ángel Jove Capellán de rendir homenaje a la figura de su hijo fallecido con una Fundación que gestione la colección privada de vehículos históricos, antigüedades y piezas históricas de diversa procedencia que muestran la evolución a lo largo del tiempo del sector industrial y que ha ido reuniendo desde hace 30 años.

El proyecto museístico, de marcado carácter pedagógico, se articula en torno a múltiples componentes no solo de carácter expositivo, sino también de alcance cultural, formativo, social y educativo. Su objeto será mostrar la historia de la automoción y la historia del siglo XX a través de sus grandes hitos históricos, culturales, económicos, tecnológicos y sociales.

Exposiciones permanentes relacionadas con los inicios de la automoción y sus avances fundamentales, la evolución de la automoción marina, aérea y terrestre serán el punto de partida. 100 años de historia de 1886-1986, mostrará en escenarios de la época la dinámica de este período.

Una exposición permanente, original en su planteamiento, que versará sobre los principales componentes del au-



tomóvil, desde la rueda hasta el sistema eléctrico, así como su funcionamiento y evolución de forma plástica e interactiva presentará importantes innovaciones pedagógicas. La historia de la automoción en España y la historia de la Automoción en Galicia ilustrarán al visitante sobre marcas míticas como Hispano Suiza, Pegaso o Seat con piezas de especial relevancia y significación.



A esto se suman diversas y variadas exposiciones temporales de contenido variable, cultural, artístico, educativo que irán configurando un intenso calendario amén de una gran biblioteca y centro de documentación que dará soporte a los fines de este Museo y a una larga relación de temas y disciplinas afines. Talleres de restauración y escuela de recuperación de antiguos oficios, con carácter de permanencia, añaden la vertiente de preservación de disciplinas vinculadas a la consideración como patrimonio histórico y cultural de los vehículos antiguos.

Así mismo el proyecto museístico integra una intensa labor de formación en seguridad vial, dirigida a escolares y familias, de especial trascendencia para el conjunto de la sociedad por el alcance que puede llegar a tener una adecuada formación en esta materia. Asociaciones culturales y clubes relacionados con la automoción también se integran destinándoles a sus fines y actividades espacios y atenciones específicas.

Una visión polifacética, plural e integradora de múltiples aspectos relacionados con la automoción y la historia que aspira a ocupar un espacio propio configurando una opción diferenciada de ocio histórico y cultural.



GUADALEST (Alicante)

# COLECCIÓN VEHÍCULOS HISTÓRICOS "VALL DE GUADALEST"

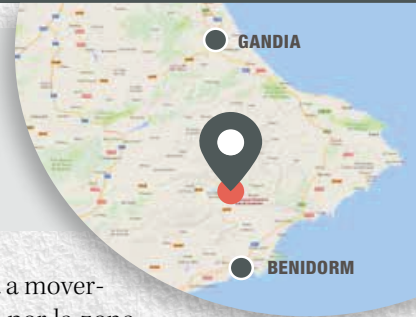
**COLECCIÓN VEHÍCULOS HISTÓRICOS  
"VALL DE GUADALEST"**

Carretera Callosa - Guadalest, km 7 · 03517 GUADALEST (Alicante)  
T 965 882 197  
museo@museovehiculosguadalest.com  
www.museovehiculosguadalest.com



**Horarios:**

Invierno, de lunes a domingo de 10.30 a 18.00 h.  
Verano, de lunes a domingo de 10.30 a 20.00 h.  
Sábados cerrado.



El Museo de la Vall de Guadalest es fruto del tesón de Ricardo Fracés, cuyos recuerdos de la pequeña herrería donde de pequeño pasaba horas mirando como se arreglaban las bicicletas, motocicletas, radios, relojes, como se soldaban las piezas rotas o como se reparaban escopetas de caza, influyó en su afición por todo lo que gira alrededor de los talleres y en particular de las restauraciones.

Junto a su mujer y hermano fundó el Restaurante «El Riu» con cuyos primeros beneficios adquiere una Montesa Enduro 360 H6 para poder disfrutar de los numerosos caminos forestales existentes en esta zona montañosa.

Poco a poco empieza a interesarse por otra afición relacionada también con otras motocicletas, las clásicas, y compra una Guzzi 65 con el claro propósito de restaurarla. Poco después y atraído aún por su afición de joven a la Ducati, la que fue su primera moto, adquiere y restaura una Ducati 98 Sport.



Su afición va en aumento y empieza a moverse y buscar motocicletas españolas por la zona de Levante para poco después ser asiduo visitante a las ferias especializadas en el mundo del motor.

Todas las motocicletas expuestas han sido previamente completadas con sus piezas originales y una vez realizada esta operación pasaran a ser restauradas, muchas de las veces por amigos y mecánicos jubilados que comparten junto con él también su ilusión.

El Museo se encuentra situado en pleno valle del río Guadalest, junto al Restaurante "El Riu", en una sala de 500 m<sup>2</sup> de superficie. Además de las motocicletas y diferentes automóviles, el Museo se complementa con muchos y diferentes objetos o máquinas como pueden, teléfonos, cafeteras, radios o máquinas de coser, máquinas de escribir, etc.



La Colección esta compuesta por unas 130 motocicletas de 45 marcas diferentes, tanto nacionales como internacionales, varios microautos y diversos artilujos de época. Situado en plena naturaleza, en la montaña alicantina, a 20 km. de Benidorm y a 7 km. del turístico pueblo de Guadalest.

El Museo dispone de una tienda con artículos dedicados a los vehículos clásicos, tienda de productos regionales así como Bar y Restaurante.



LLANERA (Asturias)

# MUSEO Y CIRCUITO FERNANDO ALONSO



## MUSEO Y CIRCUITO FERNANDO ALONSO

Cayés s/n · Llanera, Asturias  
 GPS: N 43° 25' 44" / W 5° 49' 54"  
 T 984 180 808 · museo@fernandoalonso.com  
[www.museoycircuitofernandoalonso.com](http://www.museoycircuitofernandoalonso.com)



A partir de 8 personas  
 (suplemento de 3€)  
 15€,  
 10€: 4 a 12 años, + 65 años

### Horarios:

Todos los días  
 de 10.00 h. a 20.00 h.  
 (temporada alta) y  
 de 10.00 h. a 19.00 h.  
 (temporada baja).



Con una superficie expositiva de 1.200 m<sup>2</sup>: el museo cuenta con más de 300 piezas únicas pertenecientes a la colección personal de Fernando Alonso que pone a disposición de sus conciudadanos y aficionados al automovilismo. En esta colección, se exponen artículos que han acompañado al bicampeón del mundo de Fórmula 1 a lo largo de su carrera deportiva. Desde el primer kart con el que corrió siendo un niño, hasta el último monoplaza con el que compete en la categoría reina del automovilismo mundial, pasando por cascos, monos y trofeos.



Las instalaciones del Museo y Circuito Fernando Alonso, cuentan con un salón de actos totalmente equipado, con capacidad para 200 personas y dos salas que pueden habilitarse con diversas distribuciones según las necesidades del cliente (teatro, escuela, U, etc.)

Como actividades de ocio complementarias, el Circuito ofrece la posibilidad de rodar en kart para grupos (10 personas mínimo). El karting es un deporte divertido y emocionante que no requiere experiencia previa y que puede ser el broche final lúdico para presentaciones, formaciones o incentivos ya que potencia la motivación, el afán de superación y el espíritu de equipo. También existe la opción de alquilar la pista de conducción especializada donde poder mejorar y practicar las técnicas de conducción.

Con cafetería- restaurante y servicio de catering, nuestras instalaciones están preparadas para acoger de manera integral, todo tipo de eventos.

El Circuito Fernando Alonso, está homologado para albergar competiciones internacionales al más alto nivel y diseñado por el propio Fernando Alonso, el circuito de karts cuenta con unas longitudes variables entre 1.400 y 1.800 metros y puede dividirse en tres circuitos secundarios de 721 m., 637 m. y 372 m. facilitando así los entrenamientos.



El serpenteado reúne las curvas favoritas del bicampeón del mundo de Fórmula 1; las eses de Suzuka, la chicane de Parma, la última curva de Valencia y la primera del Jarama, convirtiéndolo así en uno de los mejores circuitos de karts de Europa. Este circuito pueden disfrutarlo tanto socios como aquellos que vengan a rodar días sueltos. Horario: De martes a viernes 15.00h. a 20.00h., sábados y domingos de 10.00h. a 14.00h. y de 15.00h. a 20.00h. (Eventos y grupos: consultar).

Campo La Morgal Golf cuenta con 18 hoyos de recorrido y par 72. Responde a un diseño cómodo de recorrer y divertido de jugar. Dispone de la mejor zona de prácticas de Asturias con más de 40.000 m<sup>2</sup> para el entrenamiento, zona de lanzamiento con cancha cubierta y zona de hierba, dos greens para putt y approach y un bunker de prácticas.

Karting Campus: campamento de verano dirigido a niños de 8 a 11 años donde, durante una semana, se realiza una profunda inmersión en el mundo del karting. Diseñado para la evolución y obtención de la máxima experiencia posible, se centra en la técnica de pilotaje y en todos aquellos aspectos que un deportista de élite debe desarrollar, (valores deportivos, nutrición, controles médicos, idiomas, etc.).

Karting School: Para niños interesados en la práctica del karting, con un enfoque más centrado en la competición. Organizada en seis categorías de nivel, con un programa elaborado personalmente por Fernando Alonso, la escuela tiene lugar durante diez fines de semana a lo largo de todo el año y la participación en la misma, ofrece la posibilidad de competir en el Campeonato de Asturias de karting.



BARCELONA (Barcelona)



# MUSEU DE L'AUTOMÒBIL DE BARCELONA

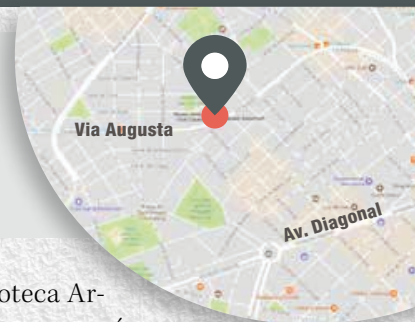
## MUSEU DE L'AUTOMÒBIL DE BARCELONA

Via Augusta, 182 A · 08021 Barcelona  
 T 93 209 55 23  
 info@anticcar.com  
 www.anticcar.com



### Horarios:

Martes y jueves de 19.00 a 22.00 h.  
 Visita con cita previa.



Fundado en 1974, el Antic Car Club de Catalunya impulsó la creación de su propio museo en 1981, instalando su sede junto al mismo.

El Antic Car Club de Catalunya ampara a cualquier automóvil de colección sea cual sea su época o su marca, por lo que en el museo se hallan expuestos cincuenta automóviles propiedad de varios de sus socios y que cambian con relativa frecuencia. La mayoría de los automóviles allí presentes son anteriores a la segunda guerra mundial, pero puede verse también un buen número de unidades de las décadas posteriores a la misma, especialmente de los conocidos como Clásicos Deportivos.

Sus 1200 m<sup>2</sup>, en pleno centro de Barcelona, se reparten entre los diferentes servicios que ofrece el club a sus socios y los espacios dedicados a la exposición de automóviles. Los visitantes podran ver diferentes vitrinas con maquetas de automóviles, automobilia y otros objetos, hay además, servicio de bar-restaurante para los socios, así como diversas dependencias de oficinas: sala de Juntas, salones y la biblioteca del Club.

Mención especial es la de su «Biblioteca Archivo Pérez Arias», en donde se conservan más de 20.000 documentos relacionados con el automovilismo, haciendo de esta una de las bibliotecas archivo más prestigiosas de Europa.



El Antic Car Club de Catalunya está abierto los martes y jueves desde las 19 hasta las 22 horas, y tiene acuerdos con diversos Clubs de Marca mediante el cual los socios de estos últimos pueden disfrutar de las instalaciones en unos días determinados. Los Club de Marca asociados al Antic Car son el Club Mercedes Benz de España, el Club Alfa Romeo de Catalunya, el Club Mini Cooper de Catalunya y el Club Roadster.





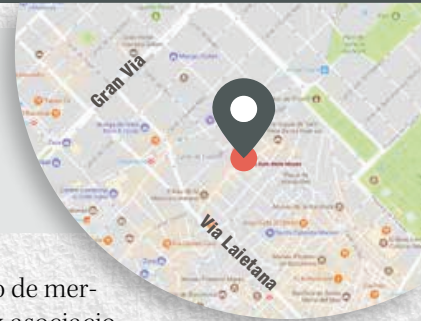
BARCELONA (Barcelona)

**RETRO AUTO MOTO MUSEO****RETRO AUTO MOTO MUSEO**

C/. Sant Pere Més Alt, 41 · 08003 Barcelona  
 T 602 519 290  
 ramm.museo@gmail.com  
 www.ramm.com.es

**Horarios:**

de lunes a domingo de 10.00  
 a 19.00 h.



Se trata de vehículos que marcaron un antes y un después en la historia del automóvil... Son los denominados clásicos.

El coleccionista de origen ruso Vladimir Spiridonov siempre tuvo pasión por los coches retro. Ya disponía de un museo de coches retro en Chelyabinsk (Rusia).

Tras instalarse en Barcelona y siendo muy inquieto, continua alimentando su pasión buscando otros coches y motos por toda Europa. Este profundo deseo le impulsó a abrir un segundo museo con la intención de dar a conocer la historia de la revolución industrial automovilística desde sus inicios, el despertar del interés por los automóviles clásicos en los jóvenes e impulsar el crecimiento de los amantes de este tipo de vehículos.

A través de un largo recorrido por tres plantas, se pueden conocer una gran parte de coches y motos de marcas olvidadas o ya desaparecidas...marcas anteriormente prestigiosas y conocidas pero lamentablemente hoy víctimas de diversas crisis económicas, de malas gestiones o simplemente de la competencia.

El museo se encuentra en el antiguo barrio del Born, a pocos metros del Palau de la Música Catalana. Históri-



camente fue un antiguo barrio de mercaderes, marines, artesanos, y asociaciones gremiales, en la poderosa época medieval que vivió Barcelona.

Está ubicado en un edificio construido en el año 1880, y expone una colección de coches y motos de marcas ya desaparecidas. Han sido rescatados y restaurados, procedentes de la época de desarrollo del automovilismo. Cuenta con una superficie de 1.500 m<sup>2</sup> repartidos en tres plantas, donde tendrán la posibilidad de alejarse por unos momentos de la realidad y vivir el ambiente de sus antepasados.



En nuestro museo no están expuestas todas las marcas de automóviles, pero todas las que están han sido relevantes en la historia del automovilismo.

La exposición cuenta con más de 80 vehículos antiguos. Tenemos coches procedentes de Estados Unidos, Europa, Reino Unido, de países soviéticos; siendo algunos de ellos los -Le Zebre, Delahaye, Benjamin, La Licorne, Adler, Lea Francis, BSA, Hotchkiss, Volga, Henkel, etc. Y las motos de marcas desaparecidas: Terrot, Monet & Goyon, Motobecane, The Vindec, James, AJS, Ariel, BSA, etc. El horario de apertura es de lunes a domingo de 10 h. a 19 h.

La tienda del museo cuenta con catálogos y diferentes revistas de coches clásicos en varios idiomas, accesorios de decoración, coches en miniatura y productos de limpieza y cuidado diseñados para coches clásicos.

El precio de la entrada es de 8 €.



CASTELLBISBAL (Barcelona)



# MUSEU DEL TRACTOR D'ÈPOCA

## MUSEU DEL TRACTOR D'ÈPOCA

C/ Comunicacions N° 8 · 08755 Castellbisbal (Barcelona)  
 T 605 984 968  
 info@museudeltractordepoca.com  
 www.museudeltractordepoca.com



### Horarios:

Abierto sábados y domingos de 10 a 14 h., menos festivos nacionales. Para visitas de grupos se abre fuera del horario previa confirmación. Cerrado Navidad, día 1 y 6 de enero.



El Museu del Tractor d'Època, es fruto de una iniciativa privada, que después de años rescatando y restaurando tractores de época y maquinaria agrícola, se decidió, a principios de 2010, acondicionar un espacio, donde exhibir parte de este fondo cultural.

A través de la Fundación Privada Museu del Tractor d'Època, se exhiben en un espacio de 2.000 m<sup>2</sup> un centenar de tractores, que regularmente, se van cambiando para que no sea una exposición estática, todas las piezas, se encuentran en estado de marcha y van moviéndose y arrancado regularmente.

También se pueden ver alrededor de cincuenta motores estacionarios, de 1900 hasta 1950, muchos de ellos de fabricación nacional, como Vellino, Jacob, Burunat, Salvatella, Rex, Ricart y Perez, Moexa, etc, y funcionamiento a vapor, gas, gasolina o gasoil. Además de exhibirse también diversa maquinaria agrícola, trilladora, desgranadoras etc., y un avión de guerra americano de los años 50, American Texan T6, con un motor de 9 cilindros en estrella.

La exposición propiamente de tractores, cuenta con piezas de principios de siglo XX, como un tractor American Abell, fabricado en Toronto entre 1895 y 1905, y de funcionamiento a vapor, o un Case de 60 CV de 1910, también



a vapor de unas 16Tm aproximadamente, los dos en perfecto funcionamiento, tractores a gasolina, con ruedas de hierro y arranque manual, de procedencias tan diversas como Australia, Canadá, USA, Sudamérica, y de casi todos los países europeos, marcas como John Deere, International Harvester, Hanomag, Renault, Austin Fordson, Eagle y un largo etc..

También podemos ver los famosos tractores semi-diesel, de dos tiempos, con el característico ruido y lenta marcha, como Lanz Bulldog, HSCS, SFV, Ursus, Pampa, Imperial etc

Además de los tractores de fabricación nacional, Lanz Ibérica, Barreiros, Ebro, Solé Diésel, etc.



Es una exposición con gran diversidad de piezas, donde se puede ver la evolución de la maquinaria agrícola y las diversas soluciones mecánicas que han experimentado, adaptándose a las necesidades agrícolas de cada época y lugar.

El Museo, exhibe parte de su colección en numerosos eventos y exposiciones de tractores durante todo el año, pero la más importante es la que se celebra en el mismo Museo, coincidiendo con la Fiesta Mayor de nuestra localidad (Castellbisbal), normalmente el tercer domingo de Agosto, que además de sacar de la exposición unos veinte tractores y motores y arrancarlos, se exhiben más de 40 tractores clásicos que provienen de diferentes aficionados y asociaciones, haciendo de ésta una exposición muy importante del sector.

Un museo interesante y diferente, solo a 20 km de Barcelona.



MANRESA (Barcelona)

## MUSEO SALA TEAM GRUP D'AUTOMOCIÓ



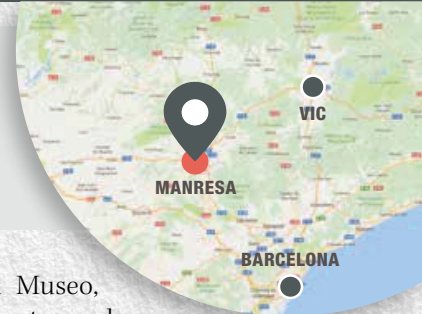
### MUSEO SALA TEAM GRUP D'AUTOMOCIÓ

C/ Sallent, 43-49 · Pol. Ind. "Els Dolors" · 08243 Manresa  
T 938 878 500  
jsalap@salateam.com  
[www.salateam.com](http://www.salateam.com)



### Horarios:

De lunes a viernes: de 9 a 13 y  
de 16 a 20:15 h.  
Sábados: de 10 a 13 h.



La colección-museo se encuentra en los bajos de las nuevas instalaciones comerciales del grupo Sala Team de 10.000 m<sup>2</sup> inauguradas en el 2007.

Básicamente, los vehículos que se exponen en el Museo de coches y motos clásicas de Sala Team, ocupan unos 300 m<sup>2</sup> y tienen la finalidad de trasladar a los visitantes a la historia de las marcas que, en las décadas de los 50 y 60, comercializaba la empresa Accessoris Manresa, fundada el 1946, y hoy en día integrada en el grupo de automoción Sala Team.

Accessoris Manresa se dedicó desde su inicio a la comercialización de velomotores, motos, motocarros, micro-coches, marcas expuestas como Setter, Echasa, Duscon, Ardilla, Peugeot, Sadrian, Ducati, Roa, Biscuter entre otras. También los Volvo de los 50, los Land Rover del 56 al 60, las furgonetas Siata de los 60 y los Suzuki, Rover y Range Rover de los 80. También, aun que de época más reciente, se han expuesto uno de los dos Suzuki Samurai que consiguió la proeza de terminar el Dakar del 1989-90, así como amplios reportajes gráficos de los campeonatos Copa Suzuki de aquella época.



Además de los vehículos, el Museo, dispone de una muestra muy extensa de folletos de publicidad de la época, pósters, fotos y todo clase de información recopilados durante más de 50 años y que ahora permiten recrear la historia junto a los más de 50 vehículos expuestos.

Asimismo, y en una pantalla audiovisual, se muestran más de 700 imágenes de la presencia en ferias, carreras, moto-rodeos, moto-fútbol, con diferentes aspectos anecdóticos y curiosidades.



Una vez concluida su visita al Museo Sala Team, aproveche para acercarse a 4 kms al vecino pueblo de Santpedor, visitando el Restaurante Ramón "Park Hotel", donde podrá gozar de la gastronomía de la cocina del Bages, pudiendo igualmente aprovechar para ver una exposición de varios vehículos clásicos de las primeras décadas del pasado siglo, propiedad privada del citado establecimiento de restauración.





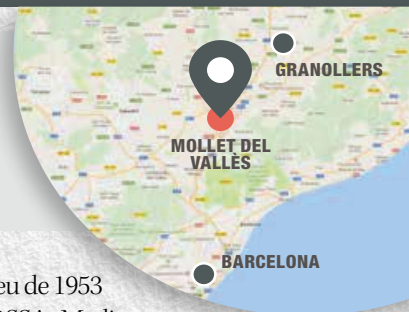
MOLLET DEL VALLÈS (Barcelona)

# MUSEU ISERN DE LA MOTO

## MUSEU ISERN DE LA MOTO

Av. Antoni Gaudí, 73, 5ª planta  
 08100 Mollet del Vallès (Barcelona)  
 T 665 670 707 · gloria.isern.abril@gmail.com  
 GPS: N 41° 32' 55" · E 2° 13' 15"

**Horarios:**  
 Visita con cita previa.



El Museo Isern de la Moto es un museo de titularidad privada con sede en Mollet del Vallès (Barcelona) dedicado a la muestra de motocicletas de procedencias y épocas diversas, así como a dar conocimiento de la relación histórica de la ciudad de Mollet con la industria de la motocicleta y con el deporte del motociclismo.

Museo situado en la planta quinta del edificio Isern, fue inaugurado el julio del 2008 por su fundador, Josep Isern. El museo contiene importantes colecciones de motocicletas, elementos mecánicos, trofeos, fotografías y documentos varios relacionados con el mundo del motociclismo. Destacan los espacios dedicados a las marcas de Mollet, Derbi y Ducson, con valiosos ejemplares cedidos por las familias Rabasa y Solà, fundadoras de ambas empresas.

A la extensa superficie de exhibición hay muestras de todo tipo de fabricantes, desde una BSA de 1938 a una Wankel-

DKW de 1974, pasando por una rara Aleu de 1953 y todo tipo de modelos de Bultaco, OSSA, Merlin, Ducati, Moto Guzzi, etc. A banda, hay delimitados una serie de espacios monográficos, siendo estos los principales: Jaume Isern y Planes: Espacio dedicado al padre de Josep Isern, con bicicletas construidas por él, herramientas que usaba al taller y objetos relacionados Pere Pi: Extensa muestra de trofeos, pósteres, objetos personales y motocicletas que usó a su época el multicampeón como por ejemplo una Montesa Brío Cross de 1960 Ot Pi y Isern, dedicado al hijo de Pere Pi y sobrino de Josep Isern, con objetos cedidos por él como por ejemplo una de las Monty con que ganó campeonatos mundiales de biketrial.



En el espacio Derbi, se pueden admirar ejemplares únicos, destacando algunas motocicletas de Gran Premio Campeonas del Mundo y de Europa, como por ejemplo la que pilotó Ángel Nieto el 1972 o las de Champi Herreros (1989) y Julián Miralles (1987).

Entre las Ducson, varios ciclomotores, motocicletas de Gran Premio, motores, carteles publicitarios y documentos de todo tipo Montesa Cota: Completa gama de modelos, alcanzando desde la pequeña Cota 25 hasta la Cota 349 de 1980.

El museo ofrece a menudo actividades relacionadas con el mundo de la moto, como por ejemplo charladas y jornadas de puertas abiertas con motivo de la ampliación de su fondo o bien coincidiendo con algún acontecimiento importante. Programa también homenajes a marcas catalanas ya desaparecidas, incluyendo charlas con sus antiguos propietarios o descendentes. (Homenajes a Ducson, Pahissa, Tombas,...)

Otros museos: Museu Abelló (Mollet) arte y coleccionismo y el Circuit de Catalunya (Montmeló).





SANTPEDOR (Barcelona)

## COL·LECCIÓ DE TRACTORS ALBERT TORRAS

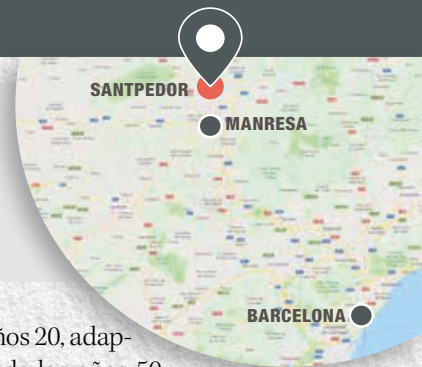
### COL·LECCIÓ DE TRACTORS ALBERT TORRAS

C/ Tarragona, s/n · 08251 Santpedor (Barcelona)  
T 93 873 43 47 - 686 676 715  
alberttorraspei@gmail.com



#### Horarios:

Visita exclusiva con cita previa.



La exposición pretende dar a conocer al visitante los inicios de la mecanización de los trabajos del campo, a través de un conjunto de diferentes máquinas, fotografías, posters, y una extensa colección de miniaturas.

Entre las máquinas que se pueden ver, encontramos tractores convencionales de marcas, Lanz, Landini, Zetor, Volvo, Steyer, Masey Harris, Fordson, John Deere, entre otras. Tractores viñeros de las marcas Energic, Vierzon o Internacional McCormick. Motocultores antiguos, de las marcas Condor, Somua, Simart, Staub, Elena, Grifo y Solo entre otros.

La colección de miniaturas, entre las que destacan piezas a escala 1:10 en funcionamiento y está compuesta por un tractor Landini, una trilladora y una empacadora de la marca Breda trabajando en conjunto, una espigadora reproducción de las utilizadas en tiempo del Imperio Romano, y reproducciones a diferentes escalas de tractores y otras máquinas. En dicho espacio se ofrece la posibilidad de adquirir miniaturas y libros.

En 1975 Albert Torras empezó la colección de máquinas que él había visto trabajar (la mayoría en la zona del Bages). En el 2000 montó la exposición actual en una antigua nave de una fundición que consiguió en 1990.



Se pueden ver tractores de los años 20, adaptados a las nuevas tecnologías de los años 50, efectuadas por talleres ya desaparecidos en la actualidad. Y complementos de diferentes épocas, entre los que destacan gasógenos de carbón, motobombas, motosierras, una colección de herramientas manuales antiguas.

El hilo conductor de la exposición, es el relato de la evolución de la mecanización de los trabajos del campo desde la primera espigadora en forma de miniatura de la época romana, la cual no tuvo un gran éxito. No fue hasta llegar al año 1800 que Patrick-Bell construyó la primera segadora la cual animada con unos mecanismos y unos dientes y la sierra, consiguió un "vai-ven" mostrándose un dibujo. Hasta llegar al año 1900, los adelantos fueron vertiginosos, en esta época ya habían conseguido segar y trillar en el campo con una misma máquina tirada por animales. Rápidamente evolucionó hacia el tiro de vapor que sustituyó al animal y seguidamente con motor de combustión interna.



Con finalidad cultural y pedagógica de explicar la historia de la mecanización de los trabajos del campo, y especialmente en los campos y explotaciones de la zona en la que se encuentra la exposición, explicando la relación del país, la persona y la máquina.

Actualmente la exposición está en proceso de ampliación, con una visión amplia de la mecanización bajo el concepto de "Espacio del agua, tierra y fuego" en la que se podrán ver vehículos de bomberos históricos, la evolución de los diferentes equipos de la extinción, así como la relación del agua como elemento de vida con la agricultura de regadío y la extinción de incendios. Dicho espacio contará con unas instalaciones ampliadas y un recinto donde se puedan observar estas máquinas en acción.



SANT JOAN DE VILATORRADA (Barcelona)

# CLÀSSIC MOTOR CLUB DEL BAGES



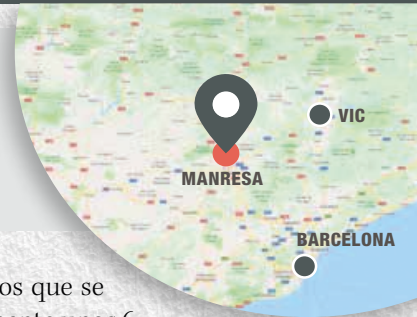
## CLÀSSIC MOTOR CLUB DEL BAGES

C/. Tarragona, 50 BIS · 08250 Sant Joan de Vilatorrada  
 GPS: 41°44'45.4"(N) · 01° 48' 11.0" (E)  
 T 93 8751820 · F 93 8751820 · classic@classicmotorclub.org  
[www.classicmotorclub.org](http://www.classicmotorclub.org)



### Horarios:

De 10 a 13 h. y de 17 a 20 h.  
 de lunes a viernes.  
 Cerrado en Agosto, Semana Santa, Semana de Navidad y el 24 de Junio.  
 Llamar antes de acudir a visitar la Colección.  
 Visita exclusiva con cita previa.



En 1989 se fundó el Clàssic Motor Club del Bages con el objetivo de aglutinar a los aficionados a los coches y motos de época.

El Club ha experimentado un importante crecimiento durante los últimos años, habiendo superado el número de socio 5.500, lo cual le convierte en uno de los que más –por no decir el que más– afiliados posee de toda España.

Inicialmente su sede se ubicó en un local de unos 200 m<sup>2</sup> en la población de Sant Joan de Vilatorrada (al lado de la ciudad de Manresa), habiéndose mudado hace poco más de 15 años a unas nuevas instalaciones de cerca de 400 m<sup>2</sup> en la misma población, donde dispone de oficinas, salas de reuniones, biblioteca y exposición permanente de coches y motos de época.

Los vehículos que en la sede social del “Clàssic” se exponen son propiedad de sus socios, y permiten mostrar una pequeña parte de la historia de la automoció. Los vehículos no están expuestos de forma permanente sino

de forma rotatoria según los eventos que se van celebrando en el club. Normalmente unos 6 coches se exhiben en sus instalaciones.

A su vez varias motocicletas, fundamentalmente españolas, OSSA, Bultaco, Derbi, etc. se pueden admirar junto a una bonita colección de miniaturas y de recuerdos y trofeos de los eventos organizados por el Clàssic Motor Club del Bages.

Es de destacar la biblioteca, gestionada por el Archivero Agustí Marín, la cual dispone de un fondo de catálogos, documentos, libros y revistas, que sirven de apoyo para dar respuesta a las consultas de los asociados y aficionados en general.



Con varios empleados en plantilla, y un importante equipo de voluntarios, la entidad organiza más de 50 actividades cada año y edita una reconocida revista a todo color llamada Info Clàssic con más de 100 números publicados. Para más información se puede consultar su web: [www.classicmotorclub.org](http://www.classicmotorclub.org) dónde además hay un plano de cómo llegar a la exposición y toda la información relacionada con el club.





SANTA EULÀLIA DE RONÇANA (Barcelona)

**COL·LECCIÓ MYMSA DE JAUME ARAGALL I JOSEP ARAGALL**



**COL·LECCIÓ MYMSA DE JAUME ARAGALL I JOSEP ARAGALL**

C/ Fonteta s/n. Can Pallars · 08187 Santa Eulàlia de Ronçana (Barcelona)  
 GPS: N 41° 37' 58" / E 2° 14' 20,757"  
 T 606 413 221 (Josep Aragall) · 629 756 361 (Jaume Aragall)  
 aragall@mymsa.cat · [www.mymsa.cat](http://www.mymsa.cat)



**Horarios:**  
 Visita exclusivamente con cita previa.  
 Abierta a grupos.



La Col·lecció MYMSA conserva un exemplar de cada uno de los modelos de motocicleta, fabricados en Barcelona por MYMSA (Motores y Motos, S.A.), entre 1953 i 1963. También algunas réplicas de modelos especiales fabricados en su momento, y el furgón triciclo Rana 175. La Col·lecció MYMSA sirve también de homenaje al legado industrial de nuestros padres, los creadores de la marca, los hermanos Josep y Jaume Aragall Martorell.

Actualmente, la colección consta de un primer grupo de 9 motocicletas de 125 cc, que corresponden a las series iniciales del primer modelo de MYMSA. Incluye el prototipo, en este caso es una réplica, que sirvió para realizar los ensayos previos y los trámites para la obtención del permiso de fabricación, entre 1952 y 1953. También incluye un ejemplar de la MYMSA 125 cc como la que compitió en la primera edición de les 24 hores de Resistència de Montjuic. Las otras cinco corresponden a un ejemplar de cada sèrie, fabricadas entre 1953 y 1958 (A-1, C-56, C-57, C-58). Este grupo incluye como curiosidad la moto matriculada por fàbrica utilizada en su momento en las labores de la empresa. El modelo de 175 cc, fabricado entre 1958 y 1960, forma el segundo grupo de 5 motos, compuesto por la MYMSA X-13, y los modelos derivados X-15 i X-3 Rural. Una de las X-13 se encuentra en estado original.

El segundo ciclo de los modelos 125 cc y 175 cc, fabricados a partir de 1959 hasta el cierre de la marca en 1963, se compone de 6 motocicletas, C-59, X-11, X-12 y X-121. Por último,

la exposició de les motos de sèrie fabricadas por MYMSA entre 1961 y 1963, se termina con los modelos Z-61 de 74, y W-62 de 98 cc. Este grupo de 7 motocicletas, incluye 4 réplicas de diversos modelos de competición SSW i SSC.

La Col·lecció MYMSA también muestra un ejemplar del furgón triciclo Mymsa Rana 175, un vehiculo de reparto de carga por ciudad, de carroceria autoportante. Finalmente, también se exhibe la réplica de la MYMSA Experimental 125 cc. Esta moto, que corrió el año 1955 en el Circuit Terra-mar de Sitges, sirvió para experimentar diversas soluciones mecánicas para ser adaptadas en los modelos de sèrie.



La exposició se completa con una extensa muestra gràfica que permite observar diversos momentos de la història de la empresa, de sus creadores, y de los antecedentes, relacionados con los vehiculos a motor.

La colección tiene también el propòsito de mostrar y difundir las características originales de estas motocicletas, y que puedan servir de muestra para facilitar la restauración a otros aficionados del mundo de los vehiculos clasicos, y de las motos MYMSA en particular. Para ello, la Col·lecció MYMSA pone a disposición de estos personas información, materiales o contactos de proveedores que les ayuden a realizar la restauración de sus motos MYMSA de forma completa y fidedigna.

Las motos de la exposició estan en condiciones de circulación, con las que también participamos en diversas concentraciones de vehiculos clásicos.





TERRASSA (Barcelona)

# MUSEU DE LA CIÈNCIA I DE LA TÈCNICA DE CATALUNYA



## MUSEU DE LA CIÈNCIA I DE LA TÈCNICA DE CATALUNYA

Rambla Egara, 270 · 08221 Terrassa (Barcelona)  
 T 93 736 89 66 · F 93 736 89 60  
 info.mnactec@gencat.net  
 www.mnactec.cat



### Horarios:

De septiembre a junio: de martes a viernes de 10.00 a 19.00 h.  
 Sábado y domingo de 10.00 a 14.30 h.  
 De julio a agosto: de martes a domingo de 10.00 a 14.30h.  
 Lunes cerrado.



La génesis del actual Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya proviene de una vieja aspiración catalana de la «Associació d'Enginyers», que impulsó su creación a partir de 1976, después de que ya se hubiese intentado esta creación a finales del siglo XIX y resultando también infructuosa la decisión de su creación cuando en 1934 la Generalitat Republicana firmó una orden para crear un museo que diera a conocer la industrialización en Cataluña. La Asociación de Ingenieros Industriales de Cataluña, recuperó la iniciativa de fundar un museo de ciencia y técnica y en 1979 constituyeron la «Associació del Museu de la Ciència i de la Tècnica i d'Arqueologia Industrial de Catalunya» con la voluntad de aunar esfuerzos para la creación del museo.

En el año 1982, el Departamento de Cultura de la Generalitat asumió el proyecto y en 1983 adquirió la fábrica Aymerich, Amat i Jover, antiguo va-

por textil lanero de Terrassa, con la finalidad de convertirlo en sede del museo. El propósito general del mNACTEC es fomentar el conocimiento de la historia de la ciencia, de la técnica y del proceso de industrialización de Cataluña, así como también de los procesos productivos en la sociedad.



La colección de automóviles, camiones, motores, aviones, motos y bicicletas que muestra el mNACTEC nos permite recorrer un trayecto por la historia del transporte, desde sus inicios en el Estado español en el año 1957, hasta nuestros días. De los materiales expuestos podemos destacar el automóvil de vapor marca Locomobile, del año 1899; el SEAT 600 del 1957; el Biscuter del 1955 o el avión Fairchild del año 1932, de entre otros.

La visita al transporte incluye el funcionamiento de la Maqueta Ferroviaria de Joaquim Gili. La maqueta consta de 400 metros lineales de vía con 100 cambios de aguja y dispone de un parque ferroviario de unos 200 vagones, entre los de pasajeros y los de mercaderías.





BARAKALDO (Bizkaia)

## MUSEO AGUINAGA MERCEDES-BENZ



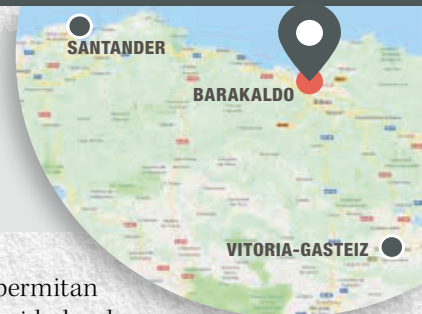
### MUSEO AGUINAGA MERCEDES-BENZ

C/ Jose Vara 8 · 48903 Barakaldo (Bizkaia)  
T 944 971 696  
museo@aguinaga.es  
[www.mercedesbenzaguinaga/museo](http://www.mercedesbenzaguinaga/museo)



#### Horarios:

Museos abiertos al público: sábados de 9.30 a 13.30 h. Cerrado al público todos los días exceptos sábados.  
Museos o Colecciones sin horarios establecidos. Posibilidad de reservar el espacio Museo Mercedes Benz Aguinaga con cita previa.



El Museo Aguinaga, fundado por Juan Aguinaga Cárdenas, en el concesionario oficial Mercedes-Benz Aguinaga, surge de la necesidad constante de potenciar la Marca mediante la creación de una experiencia única que transporte al visitante al pasado a través de la historia de la Marca y perciba la evolución de la misma como un hito apasionante.

El museo contará de inicio con 30 coches, a los que se añadirán más modelos a lo largo del tiempo. El museo tendrá contacto continuo con el museo de Stuttgart para la incorporación de nuevos vehículos. Además, buscará alian-

zas con coleccionistas que permitan exhibir temporalmente otras unidades de gran interés.

Además de los vehículos que abarca un periodo de tiempo desde 1926 hasta los años 80, también podrá disfrutarse como un ente didáctico que abarcará a través de otros medios los 140 años de historia de pre-fusión y post-fusión de la marca.



Fotografías realizadas por la revista *Fuera de Serie*

La amplitud del museo, con sus más de 2.000m<sup>2</sup>, hacen del Museo Mercedes-Benz Aguinaga un lugar para perderse entre la historia de Mercedes-Benz. Desde el modelo más antiguo de 1926 hasta en los más modernos, se pueden respirar los valores de una de las marcas más importantes de la automoción mundial.

En el aspecto de visitas guiadas, el Museo tiene capacidad para organizar visitas guiadas por grupos de más de 20 personas. Por el momento no se admiten las visitas escolares.

El Museo tendrá sus puertas abiertas al público todos los sábados de 9.30 a 13.30 h.

Cabe añadir que al visitar el museo Mercedes Benz Aguinaga, uno se encontrará próximo a otros espacios de visita como el Museo Guggenheim de Bilbao o el BEC (Bilbao Exhibition Center), además de poder disfrutar de la metrópolita bilbaína, galardonada como la mejor ciudad Europea del año 2017.





GALDAMES (Bizkaia)

## MUSEO COCHES CLÁSICOS TORRE LOIZAGA COLECCIÓN MIGUEL DE LA VÍA

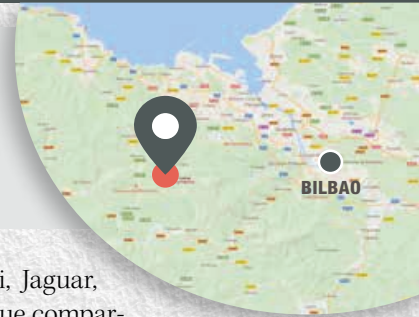
### MUSEO COCHES CLÁSICOS TORRE LOIZAGA COLECCIÓN MIGUEL DE LA VÍA

Bº Concejuelo s/n · 48191 Galdames (Bizkaia)  
GPS : 43° 15' 03" N / 3° 07' 51" W  
T 649 412 001 · info@torreloizaga.com  
[www.torreloizaga.com](http://www.torreloizaga.com)



#### Horarios:

Abierto domingos y festivos estatales de 10 a 15 h.  
De lunes a sábado disponible con cita previa.  
Cerrado 24, 25 y 31 de diciembre, 1 y 6 de enero.



Fotografía: Eaglecam.es

A partir de las ruinas de la antigua casa-torre de Loizaga del siglo XIV, en el año 1985, el empresario y coleccionista Miguel de la Vía creó una bellísima fortaleza que consta de una torre de 25 metros rodeada de diferentes estancias que forman el castillo, un foso con puente levadizo y varias hileras de murallas. Un lugar ideal para albergar una colección que contiene todos los modelos de Rolls-Royce en versión americana y europea hasta que la firma fue adquirida por BMW.

Partiendo de un exhaustivo estudio de la firma y atendiendo a rigurosos criterios de selección, la muestra de 45 vehículos británicos ofrece una visión sugerente de la evolución en el diseño de estos coches, y la del propio concepto del lujo en el siglo XX, recorriendo casi cien años de historia desde el modelo más antiguo, el Silver Ghost de 1910, hasta un Silver Spur de 1990. Destacan las series Silver Ghost y Phantom de los años 20 y 30 y otros modelos como los Silver Wraith, Silver Dawn o Silver Cloud, pasando por el más exclusivo jamás construido por la firma, un Phantom IV destinado al Emir de Kuwait carrozado por H. J. Mulliner en 1956.

La Colección Miguel de la Vía se complementa con una treintena de prestigiosas marcas que datan de los albores de la era del automóvil hasta nuestros días. La exposición arranca en la sala de los centenarios y vintage, que incluye carruajes y el primer vehículo fabricado en serie, Ford T, pasando por clásicos deportivos e hiperdeportivos como Bentley, Hispano-Suiza, Isotta Fraschini, Delaunay-Be-



lleville o los más modernos Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Porsche o Mercedes, que comparten techo con un camión de bomberos Merryweather. El recorrido culmina en la sala sexta donde se exhiben las joyas de la colección y el modelo más antiguo, un Allen Rumbabout de 1898 que perteneció al piloto Sir Stirling Moss.

La visita discurre por espacios libres ajardinados entre olivos centenarios, disponemos de bar con posibilidad de catas en bodega o degustación de productos locales. Muy cerca existen restaurantes y la singular comarca de las Encartaciones merece una detenida visita por sus atractivos naturales, culturales e históricos, tales como las Cuevas de Pozalagua (Mejor Rincón de España 2013), Ferrería El Pobal, Fábrica La Encartada o el parque de animales El Carpín, entre otras.

La Torre de Loizaga promueve las actividades con clubs y asociaciones culturales y deportivas, es punto de encuentro o partida para rallys y su proximidad al Puerto favorece el acceso a visitantes y clubs extranjeros. Se conciertan durante toda la semana visitas guiadas de escolares, asociaciones, clubs o privadas donde se pueden ver los vehículos en marcha. Hemos participado en la Feria Internacional de Barcelona, en la Retroclásica de Bilbao, en Classic Auto y Autobello en Madrid. A esto hay que sumar la celebración de un evento especializado anual de tres días de duración que va camino de consolidarse con la denominación "Salón High Motors", donde se combinan vehículos de alta gama, firmas asociadas al lujo y la celebración de un Concurso de Elegancia.

La calidad y envergadura de sus instalaciones convierten a la Torre de Loizaga en un singular espacio para eventos corporativos y sociales exclusivos. En la memoria quedan la Gran Boda Hindú de cuatro días en Bilbao, de los cuales tres fueron celebrados con gran éxito en Torre Loizaga y la ceta de gala ofrecida con motivo de la inauguración del museo Guggenheim en 1997.

Situada a escasa distancia de Bilbao, en Galdames, la Colección Miguel de la vía mantiene la condición de museo privado inscrito en la red de museos de Bizkaia, Bizkaikoa. Su alto valor patrimonial, cultural, histórico y artístico se traduce en una visita de referencia para todos los amantes del motor, del arte y la naturaleza.



HERVÁS (Cáceres)

# MUSEO DE LA MOTO Y EL COCHE CLÁSICO



## MUSEO DE LA MOTO Y EL COCHE CLÁSICO

Ctra. la Garganta km 0,2 · 10700 Hervás (Cáceres)  
T 927 481 206 - 695 481 984  
motoclasica@museomotoclasica.com  
[www.museomotoclasica.com](http://www.museomotoclasica.com)



### Horarios:

Abierto todos los días del año.  
Invierno (Octubre-Junio): De lunes a viernes de 10:30 a 13:30 y 16:00 a 19:00 h. Fines de semana y festivos de 10:30 a 20:00 h.  
Verano (Julio a Septiembre): Todos los días de 10:30 a 21:00 h.



Las motos, primera fuente de inspiración del proyecto Juan Gil Moreno enamorado de su pueblo, Hervás, ebanista y empresario, utiliza su tiempo libre y su dinero para levantar un complejo turístico de formas curvas impresionantes en el que ha instalado el primer Museo de la Moto Clásica de España y ahora cuenta ya con una magnífica representación de casi todo aquello relacionado con los medios de locomoción, coches, motos, carruajes de época, triciclos, cochecitos de muñecas, etc... Reflejo fiel de la vida y costumbres de la sociedad de los tres primeros cuartos del siglo pasado y finales del siglo anterior.

En el Museo, se encuentran aquellas fantásticas motos y esos coches europeos y americanos de entre los años 1920 - 1970. Recuerdos de los "felices veinte", la guerra del '36, las dos grandes guerras y los "prósperos '60 y '70. Se dejan ver en estos "viejos cacharros". Todo ello dentro de una arquitectura maravillosa y en un espectacular paisaje.



Entre los muchos servicios que les ofrecemos, les destacamos nuestra cafetería y nuestra gran terraza. Además de contar para los más pequeños con un parque infantil espléndido, para su disfrute dentro del mismo recinto del Museo. Sin olvidar que pueden disfrutar de un espectacular mirador, desde el que puede divisar todo el maravilloso Valle del Ambroz.

El complejo tiene un pabellón que alberga la recepción y la cafetería, otros ocho en los que se exponen las motos, los coches, los carruajes de época, etc. y la que él llama "casa del guarda" que en realidad es su casa.

Rodeado por cantidad de flores y plantas bellísimas creando un entorno fascinante para tan arduo proyecto, se muestra a usted como una singular forma de recordar y vivir unos instantes lo que en realidad había por entonces...



Un museo de historia, "la locomoción de época":

Juan Gil tenía una "Guzzi 65" cuando era muy joven, fue pasando el tiempo y la añoranza le hizo ponerse a buscar un modelo como aquel para restaurarlo y revivir recuerdos. Luego hizo lo mismo con las cinco marcas que había de Guzzi en España y así empezó todo...

Ahora, con más de 300 unidades expuestas entre sus ocho pabellones.



L'ESCALA (Girona)

# MUSEU DE LA MOTO COL·LECCIÓ VICENÇ FOLGADO

## MUSEU DE LA MOTO COL·LECCIÓ VICENÇ FOLGADO

C/ Closa d'en Llop, 9-11  
17130 L'Escala (Girona)  
T 972 770 245 - F 972 774 258  
motosfolgado@telefonica.net



### Horarios:

Del 26/06 al 11/09 abierto de 16.00 a 20.00 h.  
Resto del año en horas convenidas para grupos.



La pasión por la velocidad, la técnica, la creación y un punto de nostalgia hacen que Vicenç Folgado i Tena (Lleida, 1946 - L'Escala, 2008) creador del Museu de la Moto restaure una motocicleta donada por un amigo suyo. Desde aquel día, Vicenç no dejó ni un día de restaurar.

Sin duda su trabajo profesional dedicado al turismo, le permiten en épocas de temporada baja, que se inicie en actividades deportivas entre las que destacó como buen piloto de rallyes de velocidad, una especialidad que practica hasta 1980 obteniendo excelentes resultados. Animado por sus vecinos se inicia en una nueva actividad deportiva, el tiro de precisión con pistola, una disciplina que precisa de unos exigentes requisitos que él cumple perfectamente; paciencia, constancia, trabajo y competición. En 1981 accede al equipo de la Federación de Girona y en poco tiempo y gracias a sus brillantes resultados hacen que la Federación Española se fijen en él. A los dos meses forma ya parte del equipo español

consiguiendo 5 medallas en su primera participación internacional en Portugal.

La presión de la competición y la necesidad de disponer de tiempo libre hacen que decida alquilar sus negocios turísticos, una decisión que fue determinante para él pues en sus espacios de tiempo libre después de sus entrenamientos, decide restaurar una moto FN M70 de 1932 regalo de un amigo suyo.

En 1999 decide abrir al público su Museu-Col·lecció cuyo fondo básico son las más de 100 motocicletas por él restauradas.



El Museo está concebido en diferentes espacios en donde las motos forman la parte más importante de su fondo, el cual se complementa con varios automóviles de 1923 al 1980 así como automobilia, miniaturas, juguetes y una magnífica maqueta de tren situada en la parte más alta del Museo, una maqueta que nos permite introducirnos en el mundo mágico de la imaginación y de la creación dos constantes en la vida de su fundador.

En el Museo se exponen también los cientos de trofeos conseguidos durante su época deportiva.





SILS (Girona)

## COL·LECCIÓ D'AUTOMÒBILS SALVADOR CLARET



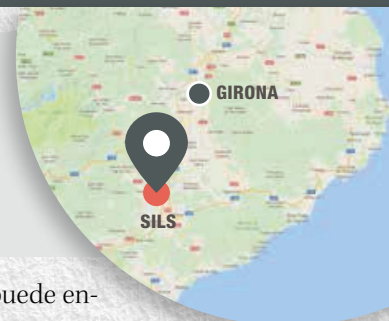
### COL·LECCIÓ D'AUTOMÒBILS SALVADOR CLARET

Autovía A2, km 698 (salida 697) · 17410 Sils (Girona)  
T 972 853 036  
info@casc.cat  
www.casc.cat



#### Horarios:

De jueves a sábado de 10.00 a 17.00 h.  
Domingos y festivos de 10.00 a 14.00 h.  
Visitas colectivas fuera de estos días con cita previa.



A finales de los años 50, Salvador Claret i Naspleda (1909-1984), compra un automóvil Ford T lo ajusta de mecánica y lo pinta de color negro. Desde esta fecha y de forma continuada adquiere nuevos automóviles; Rolls Royce, Peugeot, De Dion Bouton, Pegaso, Ceirano, Le Zebre, Hispano Suiza, Maybach, Packard, Bugatti, Alfa Romeo, Mercedes Benz, Avions Voisin etc. que irán llegando a Sils para engrosar el fondo de su Colección.

La Colección, de carácter familiar, esta expuesta en diferentes salas con un total de 2.500 m<sup>2</sup> y forma parte del «Sistema de Museus Tècnics del Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya» (mNACTEC).

En cuatro de las cinco salas actuales, los automóviles están situados sin ningún orden cronológico o de marcas y solo una de las salas, la denominada «Museu de l'Automòbil i la Motorització Espanyola», se expone su fondo con un criterio museístico.



En el recorrido del Museo se puede encontrar material de diversos temas y procedencias, si bien todo esta relacionado con la automoción: Aviación, motocicletas, velocípedos, motores estacionarios y otros materiales repartidos dentro de las salas en donde el automóvil destaca por encima de todos.

Desde 1990, las adquisiciones irán encaminadas, la mayoría de ellas, a los vehículos fabricados en España, así como a la adquisición de velocípedos y bicicletas. Prioritaria es también la adquisición o aceptación de cesiones de archivos, libros, catálogos, fotografías, películas etc. que harán que su biblioteca, archivo y hemeroteca, sean unas de las más completas que se puedan consultar relacionadas con los vehículos fabricados en España.



Sus finalidades culturales y pedagógicas están encaminadas a promover actividades dedicadas principalmente a la educación: exposiciones, restauraciones, cuadernos pedagógicos, etc., todo ello orientado a dar a conocer la desconocida industria automovilística y motociclista española.

Otra de sus prioridades es la de promover actividades dirigidas a los aficionados a la automoción antigua con la organización anual de diferentes ferias y eventos especializados, destacándose entre ellas la «Llotja de l'Automòbil i la Moto Antiga a Sils» decana, de las ferias dedicadas a los vehículos antiguos en España.



BASSELLA (Lleida)

# MUSEU MOTO BASSELLA



## MUSEU MOTO BASSELLA

Ctra. C-14 km 134 · 25289 Bassella (Lleida)  
GPS: 42.005896, 1.293774  
T 973 462 731 · info@museumoto.com  
[www.museumoto.com](http://www.museumoto.com)



### Horarios:

Abierto todos los días (festivos incluidos)  
de 10.00 h a 18.00 h.  
Martes y Miércoles Cerrado (excepto los meses  
de julio y agosto que solo cierra los miércoles).  
Cerrado: 25 diciembre y 1 de enero.



El Museu Moto Bassella se ha convertido en un referente para todos los amantes del motor y en una parada obligatoria en la ruta hacia Andorra. Inaugurado en el año 2002, cuenta con 1.000 m<sup>2</sup> de exposición y más de 190 motocicletas, donde el visitante podrá contemplar marcas nacionales e internacionales de todas las especialidades, desde los modelos más rudimentarios de los inicios de la motocicleta hasta nuestros días, con diversos prototipos y unidades únicas en el mundo.

Está gestionado por la Fundación Privada Museu Moto Mario Soler, una entidad sin ánimo de lucro que da continuidad al trabajo realizado por Mario Soler (1907-1991), un apasionado de la moto y de la mecánica que, durante muchos años, en su taller de la pequeña localidad de Bassella (Lleida), fue rescatando del olvido una gran cantidad de motocicletas antiguas hasta convertirse en un prestigioso restaurador y en uno de los primeros coleccionistas de nuestro país.

En el centro del museo destaca el taller original de Mario Soler, donde restauró la mayoría de las motos que configuran hoy en día la colección. Transportado cuidadosamente pieza a pieza desde su antigua ubicación de Bassella, conserva todos los elementos y detalles originales y forma uno de los espacios más singulares del museo donde el tiempo se detuvo hace ya más de 20 años...



Además de la exposición permanente, el museo organiza muestras temporales renovadas periódicamente.

Posibilidad de realizar visitas guiadas (técnica o histórica) con reserva previa.

Amplia oferta educativa con talleres y actividades específicas para alumnos de educación infantil, primaria y secundaria.

A lo largo del año el museo programa diferentes actividades para aficionados al motor: Rally de los Museos (para coches y motos con más de 25 años de antigüedad), conferencias, homenajes...





CALDES DE BOÍ (Lleida)

## EXPOSICIÓ PERMANENT DE MOTOS BALNEARI CALDES DE BOÍ



### EXPOSICIÓ PERMANENT DE MOTOS BALNEARI CALDES DE BOÍ

25528 Caldes de Boí - Lleida  
T 973 696 210  
info@caldesdeboi.com  
[www.caldesdeboi.com](http://www.caldesdeboi.com)

#### Horarios:

De martes a sábado:  
de 11 a 14 y de 17 a 20 h.  
Domingos y festivos: de 11 a 14 h.  
Lunes cerrado.



Caldes de Boí, Balneario de la Alta Ribagorza, Valle de Boí (Lleida), con dos hoteles de 4 y 3 estrellas y cuatro restaurantes, ofrece a sus clientes y visitantes una exposición permanente de 84 motos de carreteras españolas de los años 1940 a 1985.

La iniciativa surgió al celebrarse 70 años de la llegada al Valle de Boí desde de Barcelona, en verano de 1945, de las primeras 4 Montesas de pre serie, con la finalidad de comprobar su buen funcionamiento, siendo estas los primeros vehículos a motor que llegaban a este recóndito paraje.

Los protagonistas de la aventura fueron Paco Bultó, su sobrino Soler Bultó, Turuta y los hermanos Milà.

La exposición, abierta al público los meses de julio y agosto y mediante cita previa el resto del año, cuenta con once Montesas, ocho Derbis, cuatro Guzzis, quince Bultacos, veintidós Ossas, Vespas, Sanglas, Rieju, MV, Ducati, Mondial, Evicsa, MYMSA, Lube, Clua, Soriano, Raid, Rondine, Isso, Rovena, Peugeot, Lambreta, entre otras.

Aprovechando esta iniciativa, el Balneario de Caldes de Boí ofrecerá a sus clientes esta temporada, un paquete exclusivo de 3 días y 2 noches para poder disfrutar de sus aguas termales visitar la exposición de motos, las iglesias románicas y el parque nacional.





# SORTIDA - PALLARS TARDOR 2022

**PALLARS TARDÓ**  
**16 d'octubre de 2022**  
 Vehicles antics, clàssic i esportius

RUTA

Tremp  
 Pobla de Segur  
 Gerri de la sal  
 Sort  
 LLESSUI

inscripció  
 tel: 649243205

Logos: Ajuntament de Llívia, Museu Moto, BELLERA, SEROIL ENERGY, RODA RODA, Lo Buenos, El Pígal.









## La Hispano Suiza a Trincar (Part I) - ESCRIT DE FELIU IZART I GAVARRÓ

Escrit original del llibre - "Trincar eth port". Carretera de la Bonaigua en 4 actes. Història gràfica d'un centenari

### La promotora del transport públic motoritzat



De la llista de les matriculacions (vegeu annex), cal destacar el quasi monopoli dels "Hispano-Suiza" en els Òmnibus (i dels cotxes Ford a partir de 1922).

Per un costat, hi ha la fiabilitat mecànica d'aquests vehicles i la possibilitat immediata per obtenir peces de recanvi i per l'altre, hi ha una política empresarial molt adient i acceptada: formen societats mixtes amb els interessats, que aporten els vehicles fins el seu pagament final.

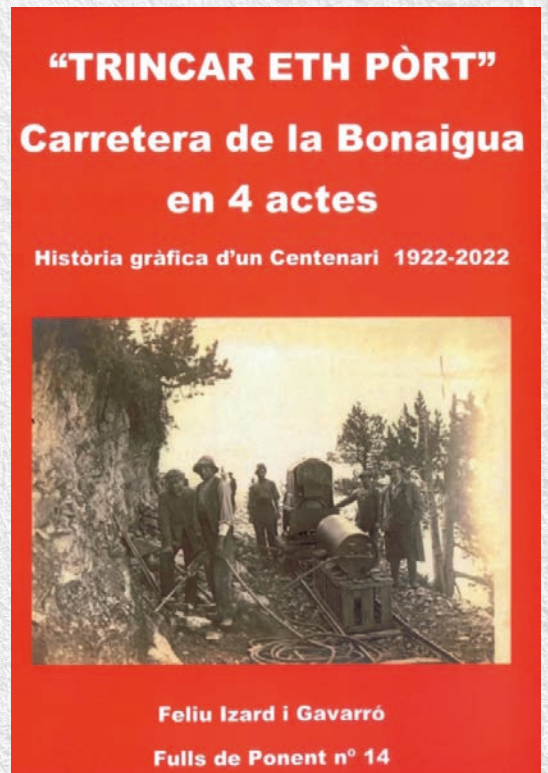
Heus ací que diu la premsa de 1909. (Copiat de l'hemeroteca del Mundo Deportivo del 21 gener de 1909)

#### LOS ÓMNIBUS AUTOMOVILES.

En diversas ocasiones hemos proclamado en estas columnas, la importancia que está llamado a adquirir en nuestra patria, el automovilismo de transporte, ya sea de pasajeros, ya de mercancías y los hechos vienen a darnos la razón, pues por lo que se refiere al transporte de pasajeros, son en gran número las líneas ya en explotación y no pasa día, que no se hable de la creación de otras nuevas, pues los magníficos resultados de la mayor parte de las existentes, unidos a las comodidades y ventajas que las mismas reportan a los moradores de las poblaciones que las tienen implantadas, son el mejor acicate para que muchos de los pueblos, huérfanos de servicio ferroviario, se preocupen de proporcionarse las positivas ventajas que reporta el automóvil.

Así vemos, que al revés de lo que ocurrió con las primeras líneas de automóviles, que establecieron elementos extraños a las poblaciones beneficiadas con el servicio, son hoy los propios habitantes de las poblaciones los que no sólo solicitan el establecimiento de una línea, dando para ello toda clase de facilidades, sino que gustosos aprontan además el capital necesario, que en muchas ocasiones se cubre con verdadero exceso.

Una prueba patente de nuestro aserto la tenemos en "La Hispano-Suiza", la cual, en el poco tiempo que fabrica Ómnibus, ha construido los correspondientes a las siguientes líneas:



#### En explotación.

- "Hispano-Catalana". De Lérida a Pons, 67 kil. 1 ómnibus de 25/30 HP.
- "Hispano-Montañesa". De Tárrega a Pobla de Segur por Tremp, 108 kil. 3 ómnibus de 25/30 HP.
- "Hispano-Urgelense". De Calaf á la Seu de Urgel, 110 kil. 2 ómnibus de 25/30 HP.
- "Vigo a Bayona" (de Galicia). 28 kil. 2 ómnibus de 25/30 HP.
- "Hispano- Alta- Aragonesa ". De Graus a Barbastro y Huesca, 89 kil. 3 ómnibus de 25/30 HP.
- "Hispano-Rubí-Papiol". De Rubí a la estación de Papiol, 9 kil. 1 ómnibus de 25/30 HP.



**Próximas a inaugurarse.**

- "Hispano-Montañesa". De Pobla de Segur a Gerri de la Sal, 110 kil. 1 ómnibus de 12/15 HP. que empalmará con el servicio que la propia compañía tiene ya en explotación de Tàrrega a Pobla de Segur. La misma Compañía establece otro servicio de Tàrrega a Balaguer, 32 kil. con 2 ómnibus de 25/30 HP.
- "Hispano-Monzón-Boltaña ". Esta línea irá de Monzón a Boltaña por Barbastro, 89 kil. 2 ómnibus de 25/30 HP.
- "Hispano -Reusense". De Reus á Montroig, 16 kil. y de Reus a Cornudella, 28 kil. 3 ómnibus de 25/30 HP.
- "Hispano-Manresana". De Manresa a Solsona, 52 kil. 3 ómnibus de 25/30 HP. uno de ellos de lujo con berlina, que será el correo.
- "Hispano-Vinefar". De Benabarre a Graus, 64 kil. 2 ómnibus de 25/30 HP.
- "Hispano-Castellón-San Mateo ". De Castellón a San Mateo, 70 kil. 2 ómnibus de 25/30 HP.
- "La Cantábrica" que establece un servicio en Comillas, 2 ómnibus de 25/30 HP.
- Los magníficos resultados que en la explotación, han dado los ómnibus Hispano-Suiza, cuya mejor demostración es el progresivo aumento de líneas servidas por los mismos, y el gran número pendientes de estudio, han reportado a dicha fábrica, tan considerable aumento de trabajo y producción, que para atenderla debidamente, su Consejo directivo ha decidido efectuar cuanto antes, el traslado de la fábrica, al grandioso local adquirido el pasado año en la Sagrera, en el cual se están efectuando grandes reformas para instalar cómodamente las diversas secciones de la fábrica, a muchas de las cuales se dará más amplitud, para poder así servir con mayor rapidez, las demandas de ómnibus y de sus acreditados coches para turismo, y ciudad; dicho traslado se espera poder realizarlo en Marzo próximo, y de él nos ocuparemos oportunamente. G.

---

Al mateix temps, van fundar una "Escola de Chauffeurs Mecànics" a la seva fàbrica.

Però, qui era aquesta empresa tant eficient i de prestigi mundial en el camp automobilístic?

Heus ací un petit resum basat en diverses publicacions, sobretot en els texts de Josep Vert Planas en els seus llibres "Un segle de carrosseries gironines".

**La Hispano-Suiza i els Òmnibus (Vert)1****COMPANÍA GENERAL DE COCHES AUTOMOVILES, S. EN C. EMILIO DE LA CUADRA I ELS OMNIBUS ELECTRICS (1898)**

- Les arrels inicials conegudes que promogueren la fabricació d'un vehicle nacional apropiat per a Òmnibus de passatgers, sorgiren d'EMILIO DE LA CUADRA ALBIO, que juntament amb l'enginyer VELINA, pel setembre de 1898 fundava la COMPANÍA GENERAL DE COCHES AUTOMOVILES S .C., la factoria del qual radicava al passeig de Sant Joan, a Barcelona.
- L'any següent, 1899, l'enginyer MARC BIRKIGT s'incorporaria a la companyia. A part automòbils lleugers, Emilio de la Cuadra construiria un autobús de 18-20 seients, el qual pretenia impulsar amb energia elèctrica.

**UNA ESPERANÇA FRUSTRADA.**

- En aquells dies es posava en l'electricitat un vast i prometedor futur. Damunt d'un bastidor de 525 metres es muntaren dos motors elèctrics que no rendiren la força esperada, com tampoc l'autonomia de marxa de 85 quilòmetres. La seva velocitat calculada era de 18 km hora, mentre la capacitat màxima per a pujar pendents, que era sols d'un 12 per cent, va fallar.
- Era cap a la meitat de l'any 1900, quan superats o eludits molts problemes, el nou vehicle fou experimentat a les carreteres entre Barcelona i Vic. El pes del plom que componia els dipòsits descomunals de les "bateries" hagué de ser reduït i canviat per unes caixes de contraplacat protegides per lleugeres xapes de plom. Un motor portat exprés de Franca per mantenir la carrega dels acumuladors "in situ" no funcionava, mentre Birkigt hagué de dissenyar una maquina a propòsit per a mantenir-la.
- El resultat fou un rotund fracàs per a l'enginyer Velina, promotor del projecte, i pel mateix Emilio de la Cuadra, capitalista.(És de lamentar la inexistència de fotografies o gravats d'aquell primer prototipus)
- La carrosseria era ambiciosa. Al davant, en el "pescant", hi havia l'espai pel conductor i el de l'ajudant. Una secció PRIMERA, tipus cupè o berlina, per a 8 places i una altra, SEGONA, per a 12 places.
- A part els 20 seients, el carruatge tindria capacitat per a transportar una carrega de 500 quilos.
- El confort interior era anunciat així: "... TODO GUARNECIDA con géneros superiores, redes para pequeños objetos. Cristales y cortinillas. Alumbrado electrico en el interior y en el exterior, encerado para cubrir los equipajes,..."
- Birkigt va proposar la construcció de sis autobusos, amb motor de benzina, o millor dit, autoassortidor, dels quals sols se'n fabricarien dos i es deixava inacabat el tercer, per raó d'haver de liquidar la societat pel novembre de 1901. La Cuadra i l'enginyer Velina, el qual havia portat a Espanya Marc Birkigt, van renyir, mentre aquest últim esdevingué projectista en cap de la Companyia Castro, fundadora de La Hispano-Suiza.

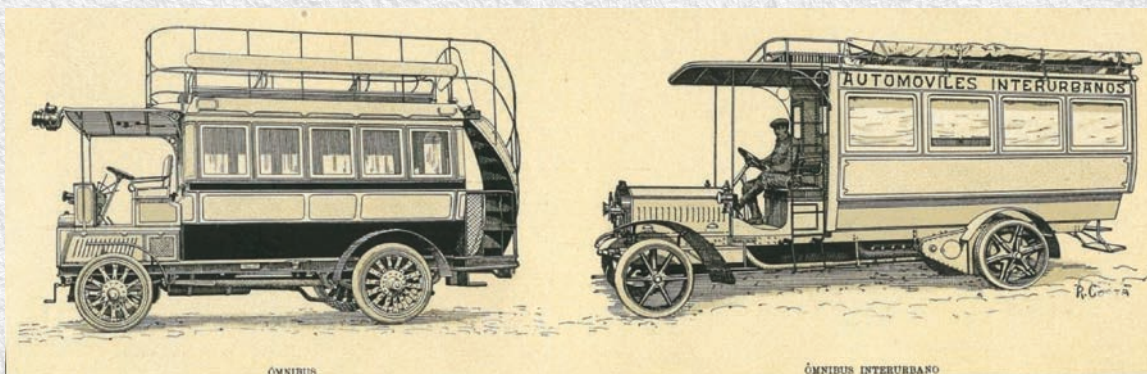


**CASTRO, FÀBRICA HISPANO-SUIZA DE AUTOMÓVILES**

- Amb l'entrada de Birkigt, que va desplaçar l'enginyer Velina, es funda una nova companyia que es fa càrrec de l'empresa i empen la construcció de petits vehicles amb motor d'explosió.
- El nombre de creditors s'incrementa, i Castro ha de seguir la mateixa sort dintre la nova societat, i es declara en suspensio de pagaments.

- El 14 de juny de 1904, els creditors de Castro constitueixen una nova empresa que va passar a denominar-se HISPANO SUTZA, FABRICA DE AUTOMOCION, S.A.
- El primer consell d'administració es troba constituït pels membres següents: Don Damia Mateu, president; Srs. Quintana, Batllo, Seix , Junesdelle (fabricant de magnetos), Trias, Recolons, Sala i Garon, consellers: el Sr. Marc Birkigt n'és director tècnic; tenia en aquells dies 26 anys.

1 Extret del llibre "Un segle de carrosseries Gironines", de Josep Vert Planas, 1992, Ed. Museu del Montgrí i del Baix Ter



**PROJECTE COTXE ELÈCTRIC DE 1898**

Aquesta és la proposta original dels antecessors de la "Hispano-Suiza", que no va acabar de funcionar i va provocar la fallida de dos empreses consecutivament, fins que es van decidir pels motors d'explosió amb benzina i a la tercera van triomfar arreu d'Europa. Aquest vehicle tenien previst vendre'l per 30.000 pessetes. (Extret de Carga util, núm. 49)

**CARACTERISTICAS TECNICAS DEL OMNIBUS PROYECTADO EN 1898 POR EMILIO DE LA CUADRA, S. C.**

**DIMENSIONES**

- Largo 5,25 m. Ancho 2,20 m. Alto 3,0 m.
- Distancia entre ejes: 2,80 m.
- Distancia entre centro y centro de llantas: 1,90 m.
- Diámetro de las ruedas delanteras: 0,90 m.
- Diámetro de las ruedas traseras: 1,00 m.
- Llantas de hierro de 0,12 m ancho y 0,03 m grueso.
- Peso del coche: 6.600 Kg.
- Distribución de peso sobre las ruedas:
  - Delanteras: 1.500 Kg.
  - Traseras: 1.800 Kg.

**Velocidad:** En carretera llana y en buen estado:
 

- 18 a 20 km/hora; sube pendientes de un 12 por ciento.

**MOTORES:** Dos eléctricos de 15 kW cada uno, unos 43 caballos en total. En los arranques y para subir fuertes pendientes puede triplicar la potencia por poco espacio de tiempo. La energía actúa sobre las ruedas traseras.

**BATERIAS DE ACUMULADORES:** De sistema propio suficiente para un trayecto de 85 kilómetros con placas positivas de gran superficie y pasta con una capacidad de 450 amperios/hora; todas las baterías construidas para un voltaje de 110 voltios.

Peso de una batería. 450 a 500 Kg.  
Tiempo de carga ..... Una hora

**BATERIA DE REPUESTO:** Una batería puede cambiarse en un tiempo de cinco minutos por medio de un aparato que es muy fácil establecer.

**GRUPO ELECTROGENO:** Para independizarse de las centrales eléctricas en los grandes recorridos, por medio de una dinamo acoplada a un motor de bencina se produce la electricidad

encima del mismo coche. El motor de bencina va acumulando la fuerza sobrante en una batería reducida de acumuladores y trabaja independientemente del movimiento del coche, siempre a plena carga, aprovechando de este modo todo el gasto del combustible. Con este sistema mixto tiene todas las ventajas del coche eléctrico, pues es silencioso, no tiene trepidaciones, ni color, ni olor. Tanto los motores como la dinamo van completamente protegidos del agua, polvo y barro, evitando reparaciones.  
Peso del grupo electrógeno... 800 Kg.  
Consumo de gasolina ... 8 l. 1/hora  
Autonomía ..... 15 horas

**MARCHAS:** Se pueden obtener cuatro marchas y marcha atrás con una sola maneta.

**FRENOS:** Tres. Dos son mecánicos y uno eléctrico.

**ALUMBRADO:** Eléctrico. Exterior, un farol. Interior, una bombilla de 16 bujías y dos de 10 bujías.

**SEÑAL DE AVISO:** Una campana eléctrica.

El manejo es sencillísimo y no hay necesidad de mecánico, la marcha es absolutamente segura sin ruido alguno, sin trepidación.

Precio: 30.000 pesetas, puesto en nuestros almacenes.

Adicional: Una batería "T" reforzada para 85 kilómetros de recorrido, cargada, 5.000 pesetas.

**INSTALACION:** De una pequeña fábrica modelo para renovar y construir acumuladores, compuesta de aparatos de reducción, maquinaria, moldes, herramientas, etcétera, 15.000 pesetas.

Un grupo electrógeno de 15 HP. Precio 4.000 pesetas.

**CONDICIONES DE PAGO:** 1/3 al firmar el contrato y 2/3 al entregar.

**GARANTIA:** Un año a todo defecto de construcción.



## ELS PRIMERS XASSÍS PER ALS ÒMNIBUS

- 1908 - Fou l'any de l'inici. Com la majoria de fabricants d'automòbils de principi de segle, amb excepció d'algunes factories angleses i franceses que sols fabriquen camions pesats, de vapor o òmnibus, La Hispano- Suiza produeix un petit vehicle. En aquest any va començar la construcció dels primers xassís, amb motor de 4 cilindres, el tipus T 12/15 CV, amb pistó i diàmetre de carrera 80/110 mm, apropiat per a 1.000 quilos o 10 viatgers; es pot considerar el primer tipus industrial.

- El 1909, sorgiria altre model, el 24/30 CV, de 100/130 mm, amb bastidor apropiat per a 2.000 kg o 18 seients. L'últim construït fou abans de 1916.

- Aquests dos models foren els pioners i que van revolucionar el transport per carretera al nostre país.

- El primer portava un bastiment apropiat per a turismes, motor de poca potencia i consum reduït, en el qual bastiment, reforçat de suspensió convenientment, començarien a muntar-hi petites caixes per a 8-12 seients. El T 24/30 ja fou distint i amb dedicació per carrega general i apte per a un òmnibus de major cabuda, 16-18 places. Sembla que el primer empresari que se'n va servir fou Gumersindo Besada, que feia la línia de Vigo a Baiona, amb un trajecte de 28 km, que servia amb dues unitats.

- LA HISPANO-SUIZA Incideix dintre les empreses de viatgers.

- A principi de segle els ordinari de tot l'Estat espanyol, per falta de cabals, o per la inèrcia d'un canvi radical i, en major part, pel mal estat de les carreteres, son poc inclinats a substituir les galeres i tartanes pels nous fòtils de benzina.

- Al llarg d'aquest estudi del transport per carretera veiem com diferents ordinari provaren aquella substitució, dins la primera dècada del segle retornaren poc temps després a la tartana o cotxe de cavalls.

- El preu d'un xassís Hispano era crescut i calia un coneixement de la mecànica i llur conducció per a embestir un canvi tan diferent de transport.

- L'empresa automobilística promogué un sistema de vendes que ajudaria a una més gran producció i expansiva demanda de nous tipus de xassís. Va consistir en la cessió de vehicles a les empreses de transport de viatgers amb la condició de participar en el seu consell d'administració.

- Aquell pla era atrevit i administrativament perillós, puix Hispano-Suiza travessava uns moments de penúria de capital i fou una agosarada empenta que donaria Don Damià Mateu, gerent i president del consell d'administració com a promotor de la mecanització de diferents línies que donaven serveis amb tartanes i carruatges tirats per sang a tot arreu d'Espanya.

- Al final de 1909 ja es coneixen a Catalunya, Arago i Cantabria diferents empreses vinculades amb aquell consorci que foren les primeres que anteposarien el nom propagandístic de LA HISPANO al de la pròpia empresa, i població o comarca on es donava servei.

Algunes d'aquelles han perdurat fins als nostres dies. Aquelles primeres empreses son les següents:

- LA CANTABRICA, 3.500 ptes. d'aportació

- LA LITERO-RIBAGORZANA, 8.750 ptes.

- LA HISPANO MANRESANA, 5.875 ptes.

- LA HISPANO HILARIENSE 12.000 ptes.

- LA HISPANO SUIZA DEL MAESTRAZGO 14.750 ptes.

- CIA. REUSENSE LA HISPANIA 29.100 ptes.

- CIA. TARRACONENSE 3.150 ptes.

- Aquestes quantitats no foren desemborsades i constituïren l'aportació capitalitzada del vehicle que en principi s'escripturava amb la fundació de la nova companyia, la presidència del consell d'administració de la qual corresponia al Sr. Mateu o persona delegada per Hispano-Suiza. Es probable que l'empresa aportes pel seu compte la construcció de la carrosseria. Els fets politico-socials d'aquell any, amb la vaga general que va promoure el ram metal·lúrgic i amb una durada de més de cinc mesos, fou un cop dolent per a l'economia de la Hispano-Suiza que ja havia llançat els tipus esportius i que competien a Franca amb altres marques mundialment reconegudes. Aquells incidents varen fer que el Sr. Mateu i directius decidissin muntar una fabrica sucursal al país veí.

- 1910. Al final d'aquest any arriben a 30 les companyies de viatgers vinculades amb la fabrica d'automòbils, protegides per 64 unitats d'òmnibus que pregonen als costats de la carrosseria LA HISPANO i el nom de l'empresa explotadora del servei. A França es fabriquen cotxes de gran turisme, alguns competeixen amb proves esportives i promouen considerablement el nom de l'empresa espanyola.

- 1911. Pel mes de juliol apareix un xassís mes llarg, motor de 4 cilindres 100x180, de les mateixes dimensions que el famós cotxe Alfonso. Es destinà especialment a l'exercit. Un 15 CV, amb conducció a la dreta, de tres marxes; mes tard, es dotà d'una quarta i marxa enrere. Va perdurar de 1912 a 1925.

1912. Sorgeix el 30/40 de 3 tones o 22 passatgers. A aquest xassís s'aplicarà el motor 40/50, 4 cilindres 135x150, un tipus sèrie de 5.000 kg. L'exèrcit va adoptar-lo i se n'exportaren a l'Argentina.(El componien dos blocs de 2 cilindres).

- Tot seguit es va promoure un altre tipus derivat d'aquells i prengueren la mateixa denominació de 40/50, amb motor de 4 cilindres 110x180, amb vàlvules laterals, d'un sol bloc i un sol eix d'excèntriques. Aquest motor fou de longevitat llarga, amb lleugeres variants, canvis de diferencials, rodes, més amplades de bastidor, molles i altres petits detalls de construcció. Els dos models, que se'n fabricaren centenars, foren molt apreciats i algunes versions encara circulaven pels volts de l'any 1939; després d'haver fet "la guerra civil" es tomarien a restaurar. Dament d'aquells xassís, s'hi succeïren dues i fins tres carrosseries. En plena guerra europea, en 1917, se centrava una producció en el T 30, un petit òmnibus, mentre tota la gamma a dalt exposada s'estabilitzava dins els models comentats i durant tots els anys vint.







Publicitat a la revista Mercurio l'any 1907.

MERCURIO

CXLIX

# AUTOMÓVILES ACORAZADOS

SISTEMA „BIRKIGT” CON PATENTE

Los automóviles **Hispano-Suiza** han sido estudiados y se construyen para poder pasar por los peores caminos. Son robustos al par que ligeros, veloces y silenciosos.

Los largueros del **chassis Hispano-Suiza** son de acero-níquel y forman, con los **carters** de aluminio, un **block** indeformable, en el que se reúnen todos los mecanismos, con lo que se logra, sean las que fueren las condiciones de marcha, á la vez que un sistema rígido y perfecto centraje de los ejes, una absoluta protección del polvo y del

agua, merced al cierre hermético de la coraza que protege los mecanismos.

Los motores de los coches **Hispano-Suiza** son de elevado rendimiento y escaso consumo de bencina ó de alcohol, pudiendo alimentarse indistintamente por ambos combustibles. Son á cuatro cilindros, con válvulas de admisión y de escape, todas guiadas é intercambiables, y el carburador automático y el regulador á bolas son sumamente sensibles, haciendo variar la velocidad del motor desde 150 á 2.000 revoluciones.

El *allumage* de los autos **Hispano-Suiza** es por magneto Bosch, con supletorio independiente por acumuladores, facilitándose la puesta en marcha y evitando *pannes*.

Los autos **Hispano-Suiza** tienen radiador *nid d'abeilles* y bomba de alta presión, con eje de níquel-acero, que evita la oxidación.

Los frenos son interiores, y protegidos del polvo y del aceite, se regulan sin parar la marcha y están constantemente enfríados por una potente circulación de agua.

El embrague es completamente metálico, á discos, y el arranque, progresivo y sumamente suave, no es obstáculo para una enérgica adherencia.

Tienen los automóviles **Hispano-Suiza** cuatro marchas (la tercera en toma directa) y marcha atrás. Tienen freno de pie, obrando sobre el diferencial, y otros dos pedales sirven, uno para el desembrague y otro para acelerar la marcha sin recurrir á variar la admisión por la manecilla colocada sobre el volante de dirección.

En el momento del desembrague, los autos **Hispano-Suiza** moderan automáticamente la velocidad del motor, y tienen aparato descompresor para facilitar la puesta en marcha.

Tienen los automóviles **Hispano-Suiza** dirección irreversible con rótulas regulables; llevan engrasadores en todas las articulaciones, y los principales mecanismos están sumergidos en baño de aceite. Todos los ejes llevan cojinetes de bolas.

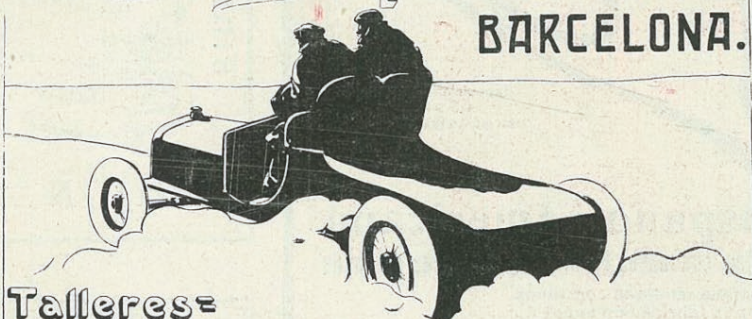


No existen en el mundo mejores automóviles que los de

La Hispano-Suiza

TURISMO  
PASEO  
TRANSPORTE

**Automóviles**  
**La Hispano Suiza**  
BARCELONA.



Talleres=  
Floridablanca. 54 á 64.

La bondad del sistema ha hecho que se desarrollara la exportación y que afamadas casas constructoras extranjeras adquiriesen algunas de las patentes que con gran éxito aplica á sus coches

LA HISPANO-SUIZA

PRIMERA FÁBRICA ESPAÑOLA



Catàleg dels Òmnibus que oferia l'any 1914

**Extracto de las condiciones generales de venta :**

Nuestros chasis o motores son entregados al pie de nuestros talleres y pagaderos en Barcelona, un tercio al efectuar el pedido y el saldo al aviso de estar dispuestos para la entrega. Las expediciones se hacen siempre por cuenta y riesgo del comprador

Las fechas de entrega se contarán a partir de la fecha del primer desembolso y siendo fijadas a título indicativo no podrán nunca dar lugar a reclamaciones de daños y perjuicios, pudiendo tan sólo, cuando se retarden más de dos meses (salvo caso de fuerza mayor), motivar, siempre que haya existido reclamación de entrega, la rescisión del contrato con devolución de los desembolsos efectuados. Si el pedido fuese anulado por el comprador, guardaremos los desembolsos mencionados a título de indemnización

Cualquier diferencia que de los contratos se derive, será sometida a los Tribunales de Barcelona, que por el hecho de la firma del contrato se consideran como solos competentes

**Los Chassis Ómnibus HISPANO-SUIZA**

SE UTILIZAN PARA :

Servicios de Hoteles. Servicios de Balnerios. Servicios de Colegios. Ambulancias Sanitarias. Líneas urbanas e interurbanas de transporte de pasajeros. Coches de industria para reparto a domicilio hasta 1,500 kgs. Transportes ligeros de mercancías hasta 3,000 kgs. Recogida y transporte de correspondencia

Topografía La Académica, Barcelona

**LOS ÓMNIBUS HISPANO-SUIZA**

**SON:**

LOS MÁS LIGEROS \* LOS MÁS SÓLIDOS  
LOS MÁS ECONÓMICOS  
LOS ÚNICOS DE FABRICACIÓN NACIONAL

CHASSIS CON MOTOR : 15/20 HP  
CHASSIS CON MOTOR : 30/40 HP

**1914**

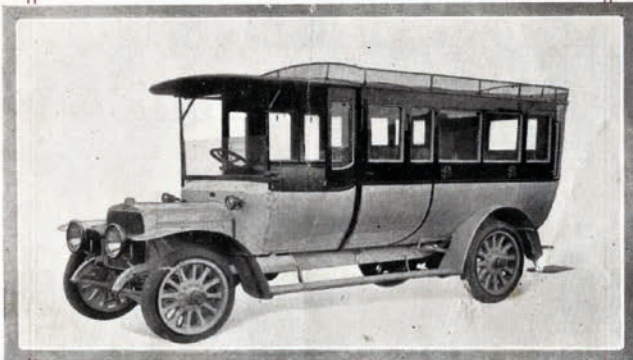
**Oficinas y talleres**

EN ESPAÑA  
Carretera de Ribas, 279  
Barcelona (Sagrera)  
Teléfono 8250

EN FRANCIA  
Rue de la Réunion  
Bois-Colombes (Sena)  
Teléfono 555-93

Dirección telegráfica y telefónica :  
"Automóviles"

Dirección telegráfica :  
"Hispanoto"



ÓMNIBUS CARROCERÍA CON BERLINA



ÓMNIBUS CARROCERÍA CORRIDA

**Presupuesto de gastos de explotación para un recorrido de 100 kilómetros diarios de un ómnibus HISPANO-SUIZA**

**Gasto fijo diario :**

	15/20 HP	30/40 HP
Potencia en caballos . . . . .	15	30
Mecánico a Ptas. 150 mensuales. Ptas.	5 —	5 —
Seguro de responsabilidad civil y de accidentes del trabajo . . . . .	1 —	1'25
Contribución industrial . . . . .	1'40	1'65
Administración . . . . .	8 —	8 —
Impuesto de transportes (sobre la recaudación) . . . . .	0'00	0'00
	15'40	15'90

**Gasto proporcional al recorrido de 100 kilómetros :**

	15/20 HP	30/40 HP
Consumo de bencina, 25 y 35 litros a Ptas. 70 los 100 litros. Ptas.	17'50	24'50
Desgaste de bandajes, sobre un recorrido total de 15,000 km. . . . .	8 —	15 —
Reparaciones y piezas de recambio . . . . .	4 —	5 —
Aceites, grasas, cabos, etc. . . . .	4 —	5 —
Amortización en 5 años, aproximadamente (1) . . . . .	7'50	10 —
	41 —	59'50
Gasto diario total para un recorrido de 100 kilómetros . . . . .	56'40	75'40
Capacidad de los coches ómnibus. Pasajeros . . . . .	12	20
Coste por kilómetro de la plaza transportada . . . . . Ptas.	0,0470	0,0377

(1) Esta cantidad es excesiva porque después de 5 años de servicio, o sea después de un recorrido de 180,000 kilómetros, los ómnibus Hispano-Suiza todavía son apreciados en un 50 por ciento de su valor de compra.



**CARACTERÍSTICAS Y PRECIOS**

Potencia en caballos . . . . .	15/20 HP	30/40 HP
Número de cilindros . . . . .	4	4
Diámetro de los cilindros en mm. . . . .	80	100
Carrera » » » » » . . . . .	130	150
Ruedas para gomas { Delanteras. . . . .	810 x 90	820 x 120
macizas . . . . . { Traseras . . . . .	820 x 120	970 x 160
Longitud disponible para la caja. . . . .	3 m. 250	4 m. 355
Distancia entre rue- { Delanteras. . . . .	1 m. 330	1 m. 500
das (Vía) . . . . . { Traseras . . . . .	1 m. 360	1 m. 500
Distancia entre ejes (batalla) . . . . .	3 m. 250	3 m. 700
Ancho del chasis. . . . .	860	980
Peso aproximado del chasis, sin gomas . . . . .	1.000 kgs.	1.450 kgs.
Encendido . . . . .	Magneto alta tensión	
Transmisión. . . . .	Cardán	
Engrase y alimentación de bencina. . . . .	Por presión	
	Pesetas	Pesetas
Precio del chasis sin gomas . . . . .	11,500	15,500
Precio de las gomas, aproximado, según marca . . . . .	1,250 a	2,250 a
Precio de carrocerías y accesorios, según modelo . . . . .	3,500 a	4,000 a
	5,000	6,000

A petición de los compradores, La Hispano-Suiza se encarga de suministrar las carrocerías, gomas y accesorios para los chasis adquiridos, sin garantía alguna.



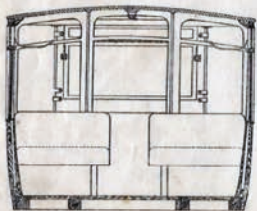
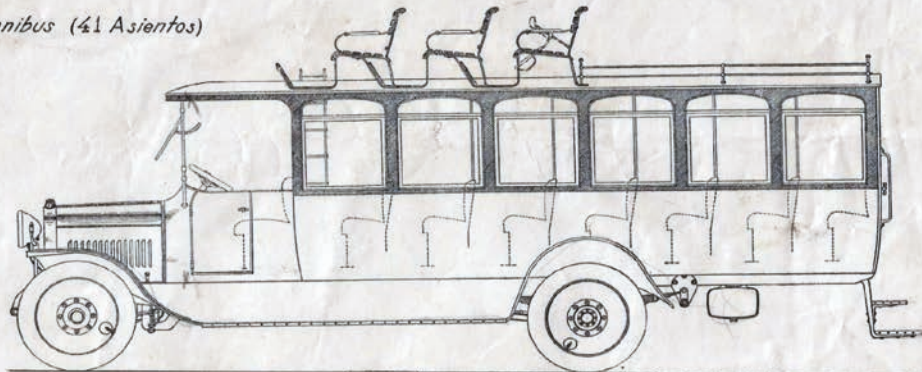
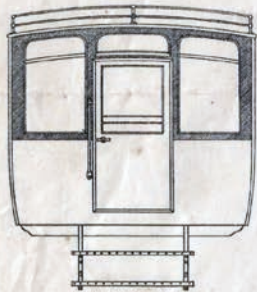
ÓMNIBUS CON CARROCERÍA DESCUBIERTA



COCHE PARA EL SERVICIO DE HOTEL



Omnibus (41 Asientos)





***Si la gent va comprar Hispanos-Suiza, no és pas per que fossin més barats o per pur esnobisme, sinó perquè eren la millor alternativa. Llegiu què escrivia La Vanguardia del dia 10 de maig de 1914:***

- LA HISPANO SUIZA en Cataluña. A diario evidenciáanse la importancia y creciente boga que adquiere la renombrada marca nacional de Automóviles LA HISPANO SUIZA, cuyos coches solicitados de continuo por el favor público prosiguen la serie iniciada de constantes éxitos, con su venta siempre pujante, que se ve avalorada por extenso número de compradores, entre los que figuran. Sociedades, Centros, Asociaciones y personalidades más salientes de la nobleza, industria y comercio. Dispensada, desde un principio, la augusta protección de S. M. al Rey Don Alfonso XIII á esta industria netamente española, ha ido en aumento la aceptación por parte de una inmensa mayoría, que atenta sólo, á las ventajas y garantías que brindan unos vehículos fabricados en nuestro propio país, ha desechado los añejos prejuicios de que únicamente en el extranjero se lograban la bondad y perfección de las industrias constructoras de coches. Una sucinta nota de los coches vendidos, durante el año justo y cabal, que ahora se cumple, de haber entrado en posesión la Casa Vallet & Fiol S. en C. de esta plaza, de la exclusiva representación de los automóviles «LAHISPANO SUIZA», dará más que cualquiera otro dato, clara idea de este resonante éxito que venimos comentando. Del grupo de familias ilustres i conocidos aristócratas, banqueros, fabricantes, industriales, comerciantes, doctores en medicina y demás personalidades que se han provisto de coches «HISPANO SUIZA» por intervención de la casa Vallet & Fiol S. en C, hemos de anotar, los nombres de:

Sres. Marqueses de Villanueva y Geltrú (15/20 HP). Sres. Condes de Güell (30/40 HP).  
Sra. Baronesa de Maldá (15/20 HP).  
Sres. Barones de La Roda (30/40 HP).  
Ex senador del Reino don Bartolomé Bosch y Puig (15/20 HP). Sr. D. Narciso de Olano (30/40 HP).  
Sr. D. Eusebio López y Díaz de Quijano (15/20 HP).  
Sr. D. Narciso Serrallach (doctor en Medicina) (15/20 HP).  
Sr. D. Francisco de A. Santifíá (doctor en Medicina) (15/20 HP). Sr. D. José Bartrina (doctor en Medicina) (15/20 HP).  
Sra. doña Elena Girona, viuda de Folch (30/40 HP).  
Sr. D. Julio Marial (30/40 HP).  
Sr. D. Ramon de Abadal (15/20 HP).  
Sr. D. Francisca Rocamora Pi (15/20 HP).  
Sr. D. Ruperto Garriga (15/20 HP).  
Sr. D. Francisco Riviere (15/20 HP).  
Sr. D. Luis Bonnefoy (45 HP. Alfonso XIII).  
Sr. D. José Bonot (15/20 HP).  
Sr. D. Enrique Parellada (15/20 HP).  
Sr. D. Juan Godo (30/40 HP).  
Sr. D. José Vilá (30/40 HP).  
Sr. D. Juan Reynés (12/15 HP).  
Sr. D. Ezequiel Dávalos (15/20 HP).

Sr. D. José Vendrell (15/20 HP). Sra. Vda. de Mensa (15/20 HP). Sr. D. Juan Molist (15/20 HP). Sr. D. Santiago Cerda (15/20 HP). Sr. D. José Farré (15/20 HP).  
Sr. D. Pedro Coll y Rigau (15/20 HP).  
Sr. D. José Batlló y Casanovas (30/40 HP).  
Sr. D. Francisco Sola y Gene (15/20 HP).  
Sra. Doña Concepción Maseras Vda. de Lacerda (12/15 HP). Sr. D. Jaime Balet (12/15 HP).  
Sr. D. Juan Rubert (15/20 HP).  
Sr. D. José Lliraona (15/20 HP).  
Sr. D. Manuel Cubí y Reig (15/20 HP).  
Sr. D. Francisco Coll (15/20 HP).  
Sr. D. Federico Casas (15/20 HP).  
Sra. Doña Margarita Sabatés (15/20 HP). Sr. D. A. Tabarés (30/40 HP).  
Sr. D. A. Tabarés (30/40 HP).  
Sr. D. Antonio Cagas (15/20 HP). Sr. D. José Farré (15/20 HP).  
Sr. D. E. Puig de Miñón (30/40 HP). Sr. D. Cristóbal Rovira (15/20 HP). Sr. D. A. Rosich (30/40 HP).  
Sr. D. José Casamitjana (45 HP. Alfonso XIII). Sr. D. Marcos Viladomiu (15/20 HP).  
Sr. D. Ramon Fernández Valdés (15/20 HP). Sra. Vda. de A. Ylla (15/20 HP).  
Sr. D. Hans T. Moüer (15/20 HP).  
Sr. D. Andrés del Corral (15/20 HP).  
Sra. doña Laura Montestruch (15/20 HP). Sr. D. Luis Jacob y Gómez (15/20 HP).  
Sr. D. José M' Bofill (30/40 HP).  
Sr. D. José Farré (12/15 HP).  
Sr. D. Juan Benet (15/20 HP). Sr. D. Jaime Fornas (30/40 HP).  
La lista de los coches adquiridos por distintas entidades, establecimientos y sociedades, arroja el siguiente resultado: Excma. Diputación Provincial (15/20 HP).  
5 vehícles la Compañía General de Coches y Automóviles S. A. (12/15 HP). La España Industrial, camión (15/20 HP).  
Sociedad Anónima de Pieles (15/20 HP).  
Sociedad Anónima Cros (15/20 HP).  
2 vehícles la Sociedad Anónima Fomento de Obras y Construcciones (15/20 HP). Sociedad Biern y Cia (15/20 HP).  
2 vehícles el Sr. D. José Rafanell (15/20 HP).  
Sres. Echevarría Hermanos (45 HP. Alfonso XIII).  
Sres. Casasnovas y C.» (12/15 HP).  
3 vehícles la Sra. doña Manuela Vila, Taxi (15/20 HP). 2 vehícles el Sr. D. Arturo Vila, Taxi (12/15 HP).  
Sr. D. Juan Duran, Taxi (15/20 HP).

Complétase la lista con una relación de los Ómnibus para servicios interurbanos y de diversas regiones, que á continuación se indican comprados por:  
Sr. D. Antonio Casas (15/20 HP), Flamisell (Lérida).  
Sr. D. Joaquín Puig (15/20 HP), de Santa Coloma á Sils.  
Sra. Vda. Puig (30/40 HP), de Calaf á Seo de Urgell.  
Sr. D. Antonio Font (15/20 HP), de Llagostera á S. Feliu. Sr. D. J. Terradas (30/40 HP), de Gerona á Bañólas.  
Sr. D. J. Terradas (15/20 HP), de Gerona á Bañólas.



Sr. D. José M. España (15/20 HP), de Viella á Fos (Francia).  
5 vehicles els Sres. Alsina y Graells (30/40 HP), de Calaf a  
Seo de Urgell. Sr. D. Salvador Rocasalbas (30/40 HP), de  
Lérida á Pons.

Hotel de Inglaterra (15/20 HP), Barcelona (servicio Hotel).

Sr. D. José Arnau (15/20 HP), de Lérida á Aitona y Seros.

Sra. doña Maximina Luesma (15/20 HP), Barcelona.

Sr. D. Francisco Estrada (15/20 HP), de Mataró á Argento-

na. Sr. D. Pedro Requesens (30/40 HP), de Valls a Vilarro-

dona. Sra. Vda. de Puig (30/40 HP), de Barcelona á Rubí.

Sr. D. Antonio Font (30/40 HP), de Llagostera á S. Feliu.

2 vehicles els Sres. Marcé y Armet (30/40 HP), Barcelona.

Sra. Vda. Bros (30/40 HP), de Esparraguera á Martorell.

Sr. don Isidro Guitart (30/40 HP), de Manresa á Solsona.

2 vehicles La Hispano Igualadina (15/20 HP), de Igualada  
á Sta Coloma.

Igualmente vendiéronse á los Sres. D. José Carreras Co-  
ronas y don José Sans, dos motores marinos, respectiv-  
amente, de los tipos 30/40 HP, fabricados con destino al  
deporte náutico por la manufactura La Hispano Suiza.

Los mencionados coches ostentaban lujosas carrocerías,  
obras maestras de arte salidas de los importantes tall-  
eres de los Sres. Badal (don Federico), Retlla Hermanos,  
Capella, Castells, Farro, Forcada, Molist (D. Juan), Molist  
(D. Segismundo), Reynés y Roqueta. Los antedichos datos  
demuestran de modo evidente el favor que siempre ha  
merecido la fabricación de automóviles "LA HISPANO  
SUIZA" y explican de sobras que sus Agentes en Barcelona,  
la Casa Vallet & Fiol S. en C. preocupándose de las necesi-  
dades de su particular clientela y del público en general,  
hayan decidido inaugurar, en sitio céntrico de esta capital  
(Ronda de la Universidad, núm. 37— Almacenes), un Es-  
tablecimiento, donde al parque sean exhibidos y destina-  
dos á la venta cuantos modelos de coches fabricanse en  
«LA HISPANO SUIZA», encuéntrense en el mismo, todos  
los accesorios, nuevo modelo, ó utillaje, equipos de elec-  
tricidad, faroles, aparatos, de aviso, dinamos, neumáti-  
cos, demarreurs, piezas de recambio, etc., etc., que pueda  
demandar el más exigente deportista.

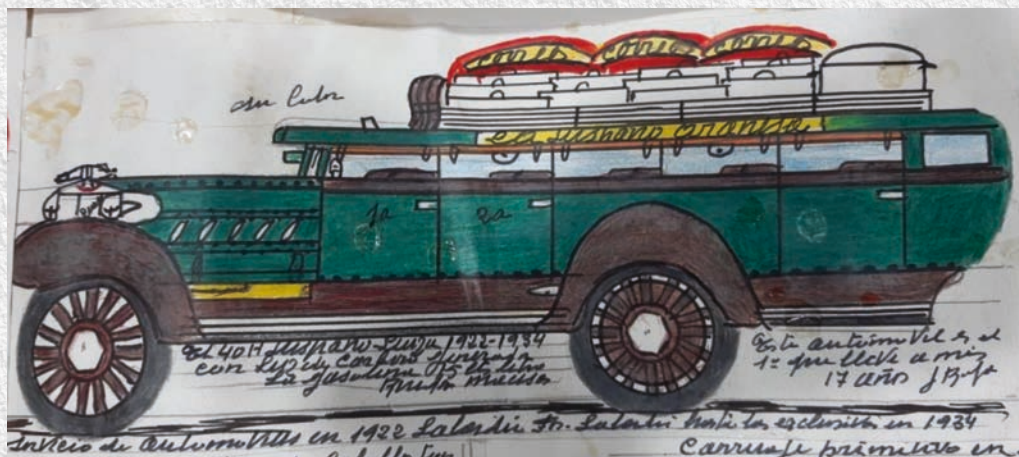
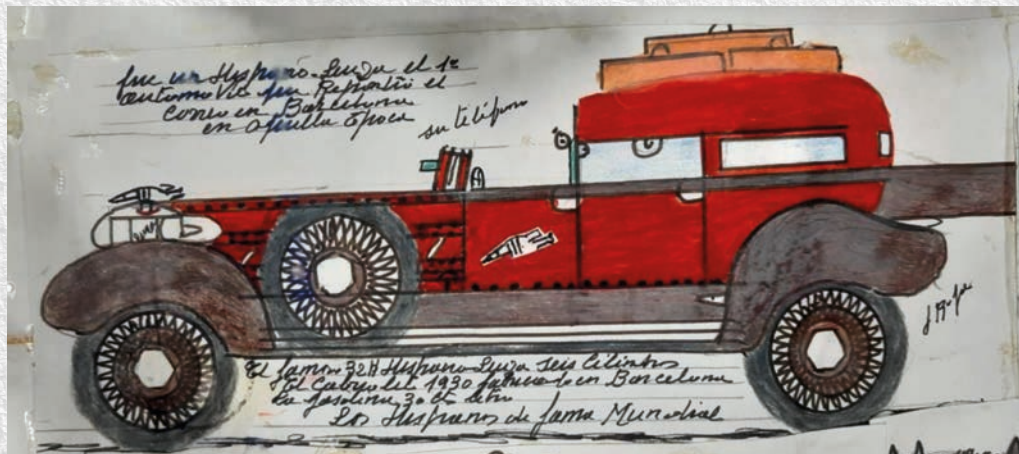
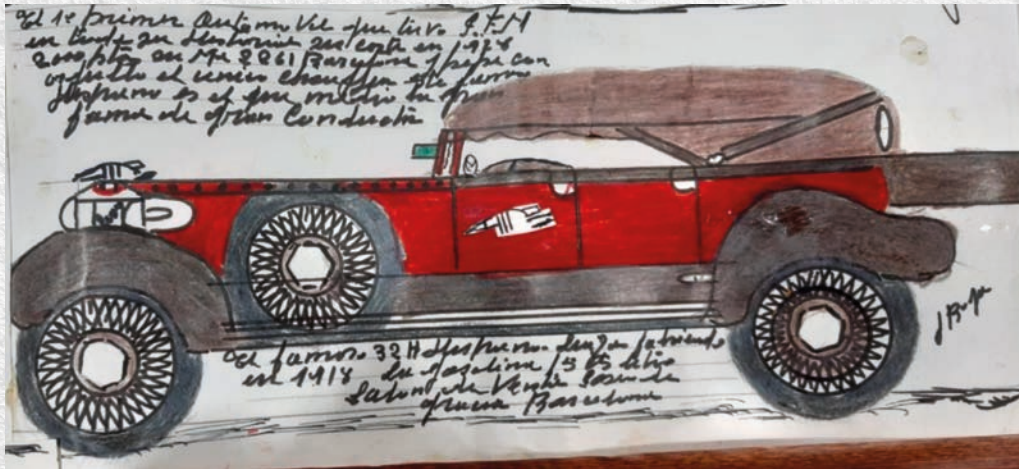


Dibuix de Ramon Casas utilitzat per decorar les  
accions de la Hispano Suiza, amb el model d'un  
cotxe de 6 cilindres.

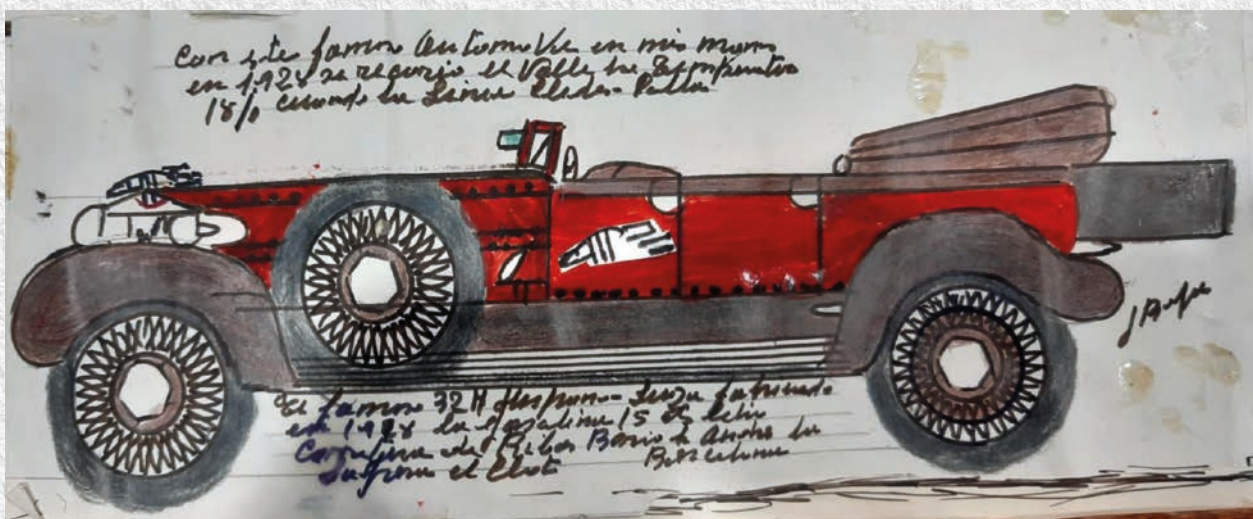
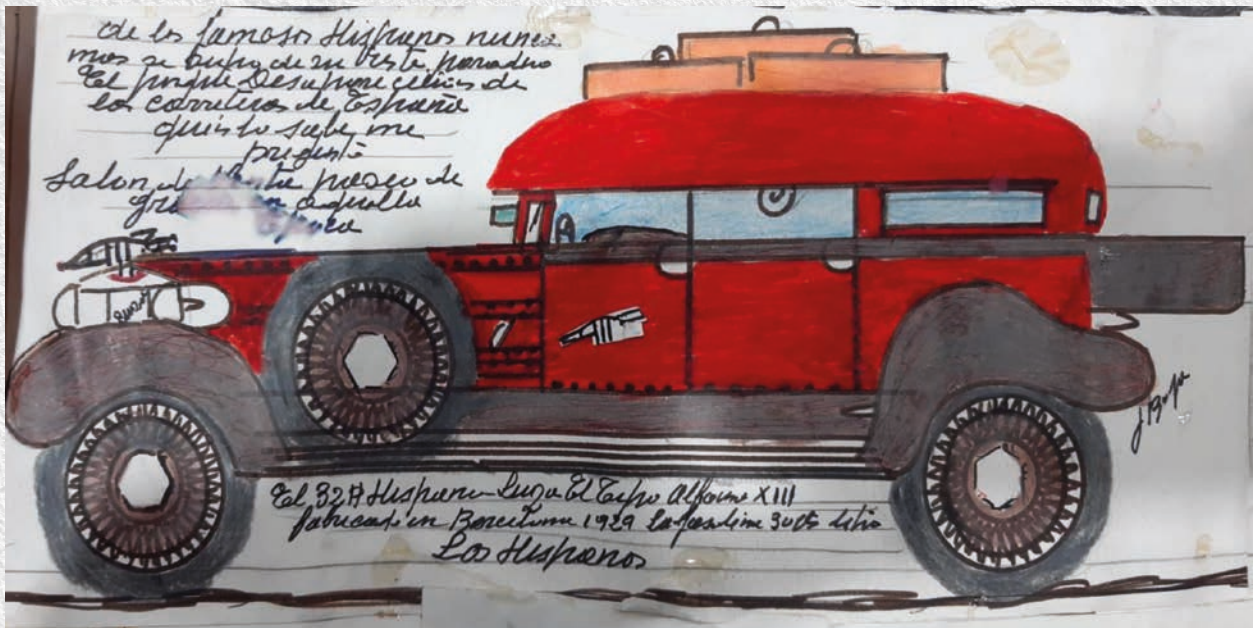
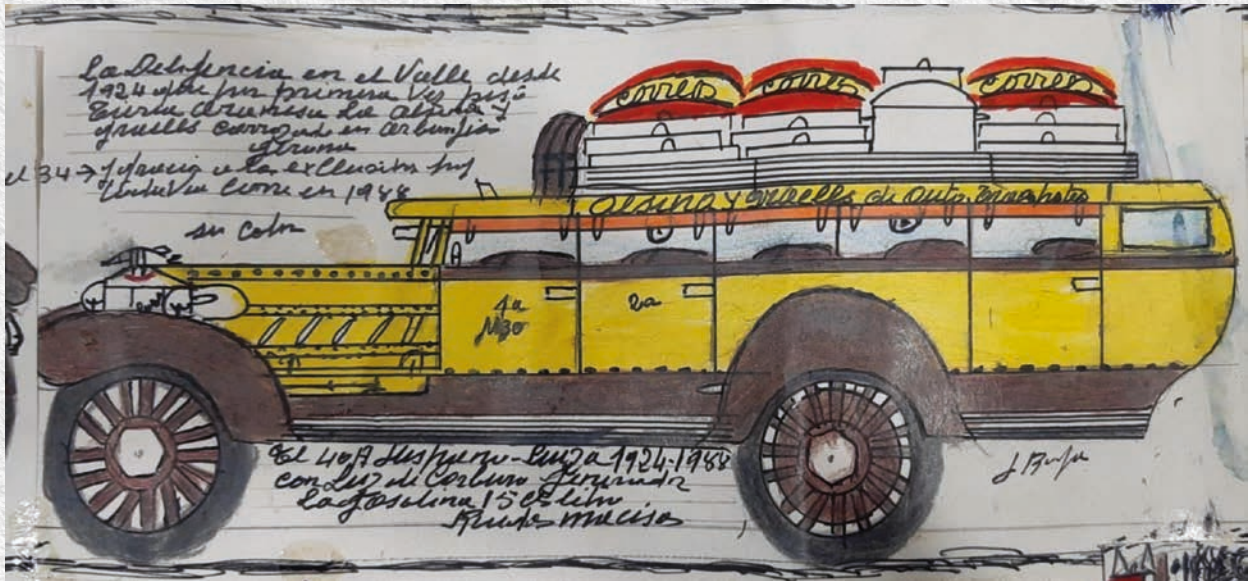




**DIBUIXOS DE PEPE D'ARTIGA, DE LES, XOFER DE "TALABART",  
"LA HISPANO ARANESA" I "PRODUCTORA DE FUERZAS MOTRICES"**











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

**FINQUES AD SER**



**Joaquim Guerrero**  
des de 1973      Joiers

Porta'ns la teva idea i la farem realitat!



**Taller pròpi de joieria i rellotgeria**

Professionals en Gravats a mà i clavat de Pedres Precioses

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





**ilerda**  
autoescola

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

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

info@autoescolailerda.cat  
www.autoescolailerda.cat

**TALLERS**

**JOBO** SCP

*Mecànica*  
*Planxisteria*  
*Pintura*  
*Electricitat*

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

Pl. Sagrada Família, 5  
Tel. 973 20 26 64 • Fax 973 21 14 49 • 25001 LLEIDA  
t.job@hotmail.com • jobotallers@gmail.com

**DESGUACES**  
**GUALDA**

www.desguacegualda.com taller@desguacegualda.com

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


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




Empresa adherida:








**Sortida a la 415 DE JUNY 2022**  
**TORRE LOIZAGA**  
 visita al Museu  
**Rolls Royce**



**VISITA AL GUGGENHEIM** trucar al 649310733

**Club Vehicles Històrics Lleida**  
 CASTILLO CONCEJUELO  
 TORRE LOIZAGA  
 MUSEO DE COCHES ANTIGUOS Y CLASICOS



# SORTIDA A BILBAO























## Mare, jo també vull tenir un Rolls!!!

El món de l'automòbil, desde el seu naixement fins l'actualitat, ha experimentat una evolució constant amb el denominador comú d'agradar i ser de bon gust per a un mercat cada cop més exigent.

De patrimoni exclusiu per a classes socials ben posicionades, a la seua popularització, d'automòbils en tenim de moltes formes i amb nivells d'acabat i equipaments diversos. Tanmateix, aquest darrer apartat és el que més em fa ballar el cap d'uns deu anys ençà.

Hom suposa que, quan decideix portar a terme l'important iniciativa de comprar un vehicle automòbil, pot triar i remenar entre una extensa varietat d'alternatives i aconseguir adaptar el cotxe al seu gust. He dit abans que, observant-ho des d'una dècada fins avui, això és cada cop més difícil, més complicat.

M'explico. Obviament, un mercat que s'ha tornat tan competitiu i on cada dia que passa redueix l'opció d'augmentar la porció de pastís a emportar-se per a cada fabricant, aquest i la resta de competència fan bollir els cervells dels enginyers per intentar, al menys, no quedar-se enrera.

Lluny, molt lluny, van quedar els temps en què un cotxe duraba un sospir a l'explanada de producte final. Vendes assegurades i immediates. És més, si un client no volia un cotxe pel seu color, se l'emportaba sense miraments el següent del llistat.

Fa anys que això no passa. Fa moltes llunes que gairebé s'ha de pregar per aconseguir comprador per un automòbil. No tots, sempre hi ha excepcions i llavors es tornar a crear un llistat d'espera. La realitat, no obstant, demostra que les existències de productes acabats amenaça continuament les finances de les empreses automobilístiques.



Per minvar, en la mesura de lo posible, aquesta desagradable situació per al fabricant, es van crear els estudis de mercat per aproximar els futurs vehicles als desitjos del públic. Clar, això té un arma de doble fil, ja que deixa el producte rodó i amb ganes de ser comprat. D'altra banda, és evident què aquestos estudis de mercat consideren un ventall molt ample de la població. No tota, però.

I aquí és on vé el mal. Com sempre, finalment haurem de dir: "paguen justos per pecadors". Per què?, doncs està molt clar. És evident que les enquestes donen resultats estadístics, és a dir, "representen" una part de la població. Lògicament, la població esquestada serà gran, pot ser molt gran, fins i tot gradiosa. Mai arribarà, però, al total. Primer per què és impossible abarcar el cent per cent de la població que pot ser compradora potencial del futur vehicle. Y segon, econòmicament esdevindria inviable. Els recursos humans que farien falta per realitzar aquesta monstruosa tasca suposarien un cost molt per sobre del benefici pretès.

Llavors, és de calaix que una part, tot i sent mínima, no es veurà identificada en aquell producte innovador, esplèndid, meravellós. Malauradament, de vegades penso que jo pertanyo a aquesta minoria. M'explico. Jo crec que gaudiríem igualment dels cotxes sense tantes addiccions en matèria d'equipament. Pràcticament és legió tenir que polsar botons de comandament elèctric per a realitzar la gran majoria de funcions d'un automòbil. Es pot afirmar que "necessitem" poder disposar de carregador de disc compacte, lector de DVD i d'altres aparells d'aplicació telemàtica. Sensors per ajudar a realitzar maniobres delicades i altres menesters.

I el públic que desitja un producte senzill, sense extres, sense ajuts electrònics, sense elements certament superflus..., senzillament, no ho trobarem. Ni tan sols cercant entre els ja mal anomenats "utilitaris". Un mínim equipament a efectes mercantilístics és, aproximadament, el següent: alçavidres elèctrics davanters, tanca centralitzada, equip de audio amb lector de disc compacte, retrovisors exteriors amb comandament elèctric..., pot ser em deixo alguna cosa més.

Fa poc temps, parlava amb un agent comercial i,

realment, són molt comptades les ocasions en què una persona demana un cotxe sense cap accessori. Recordava un senyor al que no va poder aconsellar-li cap producte d'aquella marca. "No ho tinc, això que busca vostè".

A més a més, en pura conseqüència dels fets, els vehicles cada cop són més cars. Sabem que intervé, i molt, el alt cost de la mà d'obra dintre la Unió Europea. Tanmateix, si els automòbils fóssin menys ostentosos, pot ser el preu podria ser més baix. Actualment no trobem ja vehicles en torn als sis o set mil euros. O són una mínima representació. El gros de les vendes el fixen productes amb un preu que oscil·la entre els dotze i els vint mil euros.

M'agradaria reivindicar, des d'aquestes línies, punts a favor d'una operativa i racionalitat pràctica. No necessitem tants ornaments per anar en cotxe. La seguretat, evidentment, no es qüestiona. Coixins de seguretat, cinturons, recolzacaps, anti-blocatge de rodes i sistemes d'estabilitat són sempre benvinguts. No pas per a córrer més, sinó per circular més segurs.

Estem augmentant de forma cada cop més indiscriminada el pes dels automòbils. Es fa estrany baixar de la tona. Un exemple: el primer Volkswagen Golf GTI no hi arribava. L'actual ho supera amb escreix. La raó principal, "un equipament dotat fins a les celles" (segons una publicació actual).

Volem menys consum, menys despeses. Volem també córrer més, viure més l'interior d'un cotxe. Estem sobrecarregant l'automòbil amb accessoris i suntuositats d'una forma que no tenim ni tan sols a la pròpia llar. Fer un pensament no solucionarà gran cosa. El mercat sembla embalat.

Pot ser hauria de existir un equilibri més adient. Ara, pot ser no hi tenim remei. Sabem que els luxes són quelcom admirable i desitjable. Tot posem cara de felicitat quan veiem passar una elegant comitiva pel carrer..., i els nostres fills ens miren i diuent: "mare, jo també vull tenir un Rolls".

Text: Santiago Riau Borbón

Datat a Lleida-Mequinensa, a vint-i-dós d'abril de dos mil set.



# LLEIDA RETRO - 2022













## STUDEBAKER

Crònica cedida pel Sr. Alejandro Cuadrado de Camprodon



studebacker president

marc ferrer cuixart

### B- 27001 una història

Aquest vol ser el relat de la història del STUDEBACKER PRESIDENT de set places amb matrícula de Barcelona 27001. Aquest vehicle ha resistit el pas del temps, i no solament es conserva, sinó que funciona. Es pot admirar a l'exposició permanent de l' *Associació Centre d'Estudis "La Retirada"* de Camprodon.

Una història sense context és difícil d'entendre, per això m'he permès la llicència d'anar explicant coses tant diverses com quina era l'evolució política, la situació social, com eren les carreteres i per on s'havia de passar per anar d'una població a una altra, qui eren les persones que utilitzaven el servei, quan valia un litre de gasolina o un dinar, la dificultat per guiar uns automòbils de grans rodes i direcció directe...

Les fonts informatives són diverses, però bàsicament ens hem centrat en el diari<sup>1</sup> que, l'empresa de Transport i Taxis Cuadrado, anava apuntant el serveis que realitzava.

Espero que aquest viatge que comença amb el STUDEBACKER PRESIDENT, sigui del vostre grat.

Bon viatge!



studebacker president

marc ferrer cuixart

*tasa de 0,50 pesetas por cada habitante de los municipios beneficiados y un canon sobre las empresas de transporte. Es precisamente en estos años cuando se implantan las bases de los futuros impuestos indirectos sobre los carburantes. En 1927, un real decreto establece para la península y Baleares el monopolio estatal del petróleo y sus derivados. El Estado va a participar de los beneficios de la sociedad arrendataria de dicho monopolio: Campsa.<sup>21</sup>*

Malgrat tots els intents, els anys cinquanta, gairebé el 70% de la longitud viària espanyola era encara de ferm de macadam<sup>22</sup>.

L'onze de setembre el PRESIDENT va viatjar molt. Primer va portar a El Masnou el Sr. Carvajal, 126 km a 1,2 ptes. el kilòmetre. Sorprenentment en aquest viatge no es va cobrar la tornada. Finalitzat aquest servei el Sr. Simon el va requerir per anar cap a la Conca de Barberà a una població anomenada Sarral, Sarreal amb el nom de l'època, i d'aquesta població cap a la Vall d'Aran. En el registre constant 824 km, a 60 cèntims el km. No sabem quan va trigar a fer el trajecte, ni tampoc si va anar per l'interior, via Manresa, o per la costa, via Vendrell i Valls. Mirant els mapes de l'època podem pensar que el trajecte més possible que va seguir, fou seguint les vies de l'Estat, de més llarga distància i no les provincials. Es possible que el viatge anés de Camprodon a Ripoll i de Ripoll a Granollers. D'aquesta població del Vallès Oriental cap a les capitals de l'Occidental i d'aquestes a Molins de Rei. Des d'aquest població del Baix Llobregat cap a Vilafranca, El Vendrell, Valls i Montblanc. De la capital de la Conca de Barberà a Sarreal o Sarral. D'aquesta població, que no sabem perquè hi van passar, cap a Cervera, Tremp i Sort fins arribar a Viella. Però tot això són hipòtesis, el que coneixem de cert és que al cap de tres dies, el PRESIDENT portava el Sr. Claret a Molló.

En Juan va conduir-lo fins Girona, passant per Maià de Montcal, per portar a en Cuadrado i a Carmen Mas. El viatge es feu via Figueres o de Maia es va anar a Banyoles passant per Esponellà. Però qui era aquest Cuadrado i per què necessitava xofer, si tots els Cuadrado ho eren i en Juan era també un Cuadrado. El viatge fou de caràcter particular, ja que no consta com un servei, sinó com una sortida de vehicle el dissabte 8 d'octubre. El viatge té un cost de 43 ptes., ja que es paguen cinc d'una *comida* d'en Juan i 50 litres de benzina a 38 ptes. I ha dos viatges gratuïts més el desembre. Un per en Juan i en Pugeu a Sant Feliu de Guíxols i a Girona. I un altre per anar a l'homenatge al governador, el 4 de desembre.

Suposem que aquest homenatge al governador era un homenatge al comissari Josep Irla Bosch, anomenat pel govern provisional el 1931 i tomat a anomenar el 1932 pel president Macià. *La Generalitat, s'organitzà territorialment de manera provincial. Un decret de Presidència de la Generalitat de 28 d'abril de 1931 declarava desaparegudes les diputacions de Girona, Lleida i Tarragona i les convertia de fet, juntament amb la de Barcelona, en entitats integrades en la Generalitat. En el cas de la Diputació de Girona, el seu personal, infraestructura i recursos en general van quedar al servei de la Comissaria Delegada de la Generalitat, creada per l'esmentat decret, així com les seves competències, atribucions i funcions.*<sup>23</sup>

De tots el viatges fet aquell any a la capital provincial, només un no el va fer el PRESIDENT. Dels cinc viatges, fora dels que ja hem citat, un va ser d'aquest casos d'urgència, portar el masover del Sitjar a l'hospital, era el 22 d'abril. A l'agost la *Loras* de Llanars va anar a Girona i a Cassà de la Selva, fent un total de 194 km per cent divuit pessetes i, també en aquest mes, en Roca de Rocabruna va anar a aquella ciutat. A finals de novembre es fa un viatge de Setcases a Girona per *acompañar a la familia* Triadú. El servei fou gratuït i no sabem si aquest *acompañar a la familia* és moral o físic. No sabem si es va anar a Girona per fer costat a la família Triadú o se'ls va portar a la ciutat.

21

[http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Historia\\_de\\_las\\_carreteras\\_espa%C3%B1olas\\_en\\_el\\_siglo\\_XX#1926\\_El\\_Circuito\\_Nacional\\_del\\_Firmes\\_Especiales](http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Historia_de_las_carreteras_espa%C3%B1olas_en_el_siglo_XX#1926_El_Circuito_Nacional_del_Firmes_Especiales), 14/07/11

<sup>22</sup> NAVAS, Teresa; *Història de les carreteres del territori de Barcelona*. Edita Diputació de Barcelona. Maig 2007. Pàgina 211

<sup>23</sup> BOADAS, CASELLAS, HOSTA *Fons documentals gironines per l'estudi de la Segona República i la Guerra Civil* [http://www.girona.cat/sqdap/docs/conferencias\\_amgi/boadas\\_fonsdocumentals.pdf](http://www.girona.cat/sqdap/docs/conferencias_amgi/boadas_fonsdocumentals.pdf) pàgina 13



studebacker president

marc ferrer cuixart

Altres serveis són tres a Figueres, un a Sant Hilari Sacalm i un altre a Garriguella i a Roses. Els de Figueres, fora del viatge del Sr. Kereno, el maig, van ser per casaments. El de Sant Hilari es va fer al setembre per a dos senyor de l'Hotel. El de Garriguella i Roses per Masardo de la Colònia, es van fer 220 km i malgrat que es van pagar no consta la quantitat.

Hi havia serveis molt variats, normalment és el que s'esperava d'un taxi en el medi rural, anar d'una població a una altra. Però el PRESIDENT fa funcions de cotxe d'assistència en carretera, quan, per exemple, el diumenge deu de gener en que Batlle ha d'anar a arreglar un cotxe a Ribes de Fresser; fa funcions d'ambulància quan trasllada malats a Barcelona, a Girona o a l'hospital, fa funcions de cotxe de cerimònies, fins hi tot és un taxi urbà quan trasllada persones dins la mateixa població o fa de transport de forces de l'ordre, quan, per exemple l'ajuntament el lloga per anar a buscar la parella de civils, un diumenge de maig.

Tenim constància de set serveis prestats amb ocasions de cerimònies. Cinc casaments i dos batejos. El casament de Chambrà el 14 de gener, un a Vilallonga a l'abril i un a Sant Pau de Segúries a l'agost. El primer casament mobilitza dos vehicles, el PRESIDENT i el Buick. Es realitzen diversos viatges des de Tregurà a Camprodon i a Sant Joan de les Abadesses. En un d'ells els nuvis van a buscar el tren de  $\frac{3}{4}$  de dues. L'altra casament no sabem qui contracte el servei, però es contracte el PRESIDENT i el Pullman el dos d'abril. En el tercer casament la família d'en Manuel Ricart encarrega a 2/4 d'onze el cotxe per anar del Callís a la Rectoria i tornar a la casa de pagès a les dues. En aquest servei també intervé el Buick que acompanyarà el PRESIDENT i que a més portarà unes persones al tren de les 18:20 a Sant Joan de les Abadesses i retomarà a Camprodon. El quart és un viatge de Setcases a Figueres per a Buxat, el 24 de novembre. El darrer casament que tenim notícia d'aquest any és baixar un nuvis de Tregurà, parent d'en Jordi, és a dir la *servienta de Alberto Iglesias*. El viatge era fins a Figueres, però no s'entén si era pels nuvis o els nuvis anaven de Tregurà a Camprodon.<sup>24</sup>

Dels batejos, un és gratuït, pel *mozo del molí*, el mes d'agost. L'altre es contracte al cotxe, el mes de maig, per portar a l'església de Santa Maria algunes persones de Can Bartomeu Roda.

El PRESIDENT va fer d'ambulància en ocasions, com ja hem dit en el dos viatges a Barcelona i en un a Girona. El masover del Sitjar va ser un servei fet per el Leandro i l'Abraham, des de les nou del vespre fins a les dues de la matinada.

No sabem si fou un nou servei d'ambulància, però el deu d'agost va portar un nen des de la casa de la Sra. Bosch a casa del Srs. Llinatti, aquest servei el va fer l'Alejandro. El perquè d'aquest servei se'ns escapa, podem arribar a pensar que no fos que el nen estigués malalt, però no es diu res en el dietari. També transporta malats dins la mateixa població o persones de salut delicada, com el Sr. Zaragoza, que el porten de l'Hospital, suposem que de Camprodon<sup>25</sup>, a casa seva.

Trajectes dins la pròpia Vila hi ha d'altres, com per exemple per anar a l'església o per anar a casa d'algun veí. Per anar a l'església a missa el diumenge es contracte el cotxe, des de la Torre Vilella a l'església de Santa Maria. El Sr. Vidal i Ribes demana el mateix servei per anar a les dues esglésies el diumenge i a la del Carne, un dilluns. I la Sra. Par també l'utilitzarà una vegada. Viatges entre veïns en podem citar, al menys un, en que el PRESIDENT va fer un viatge *de cal Sr Lorés a cala Sra Teresina Badia y a la noche bolberlos a recoger a su madre con el Buick y el Presi*. Podem pensar que en la majoria dels casos eren per persones grans o per gent amb mobilitat reduïda, ja que el servei costava, de mitjan 3,56 ptes.

El servei de Taxis es fa servir per anar d'excursió, per exemple a Setcases, Molló..... En la referència de viatgers hi ha ressenyades nou sortides per excursionistes, la majoria a la primavera i a l'estiu. Hi ha "excursions" de molt curt recorregut, dins del terme municipal de Camprodon. Si bé en alguns casos es demana el servei d'un vehicle de forces places, però també fa aquest servei el PRESIDENT, a vegades acompanyat d'altres vehicles. El dos destins

<sup>24</sup> Por un viaje a Figueras con el presidente y bajar unos novios de Tregurá parientes de Jordi o sigui la sirvienta de Alberto Iglesias. Dietari 1932. Dia 27 de desembre.

<sup>25</sup> No tenim el preu del servei, aquest ens hagués donat la distància.



studebacker president

marc ferrer cuixart

principals són Can Moi i el Remei. A la visita al santuari no falten capellans, rectors o mossens. A Can Moi hi havia un espai adequat pel bany, on hi anaven molts estiuejants. La família Dubler, família que tenia una torre a l'actual Passeig Maristany nº 13 i que sembla que van venir exiliats d'Alemanya acabada la Primera Guerra Mundial,<sup>26</sup> requerirà sovint el servei, al menys catorze vegades<sup>27</sup>. També hi ha excursions amb cobxe a la Font del Ferro, a la Font del Verm....Tots aquest destins valien un preu mitjà entre les cinc i set pessetes, una suma no menyspreable.

**Taxis Cuadrado**

Autos de alquiler de lujo a San Juan desde Camprodón o viceversa (auto completo)

1 a 3 pla.	5 plazas	7 plazas
12 ptas.	14 ptas.	17 ptas.

Alquiler a Ripoll desde Camprodón o viceversa (auto completo)

1 a 3 pla.	5 plazas	7 plazas
20 ptas.	25 ptas.	30 ptas.

Anades al tren de Sant Joan de les Abadesses son nombroses<sup>28</sup>, especialment els mesos estiuejants. En aquest s'acostuma a posar l'hora del tren. A vegades es porta gent, però també es van a buscar. El transport de passatgers al tren es fa normalment de matí o tarda, encara que també hi ha al migdia i a la nit, fins passades les deu.

Hi ha un viatge que ens indica una mica la durada del trajecte. El dia 8 d'agost queda constància al dietari *Por un alquiler auto a las 6 ½ Sra. Bosch tren 7'20. Juan. Presidente*. Aquí ens indica que per fer el 14 km de Camprodon a Sant Joan de les Abadesses es trigava uns cinquanta minuts. Evidentment no tot era de trajecte, calia comptar el temps de càrrega i descàrrega de maletes i viatgers i el temps suficient per treure el bitllet i agafar el tren.

Els viatges per anar a buscar el tren no eren els únics que es feien de nit, ni el serveis de la llevadora o les emergències mèdiques. Hi havia serveis nocturns per portar nois i noies de festa o anar a veure un espectacle. El 14 de juliol, es va fer un servei a Sant Joan per a Rigat, Morell i

Preu dels viatges a Sant Joan de les Abadesses i Ripoll.

Rogi, a compte de l'Hotel, per anar a **ver el Obonista**. La conducció de nit era més difícil que la diürna. Els fanals dels vehicles eren poc potents i l'estat de les carreteres, més a prop del que seria un camí de carro que una veritable carretera, demanaven una destresa i atenció especial. A més, les carreteres, ja de per si poc transitades, ho eren molt menys a la nit, en cas d'una avaria o accident, les possibilitats de demanar ajuda eren molt poques.

Els viatgers més usuals del transport de taxis eren persones de cert nivell social o persones que es veien obligades a agafar aquest transport per no disposar d'un altre, per un qüestió important o com a cosa extraordinària, per exemple una excursió o viatge anual. Hi ha clients, de la colònia d'estiu, que cal mencionar: la família Matute ( 25 serveis), família Lorés ( 18 serveis), la família Guasch ( 15 serveis), la família Dubler i la Vidal i Ribas ( 14 serveis), la Sra. Coll, el Srs. Puig i la família Carulla ( 13 serveis). També podríem citar el Sr. Claret, del pis del Sr. Llovet, però els serveis i al nom de Sr. Claret, no sabem si són seus, d'en *Pericos* o d'en *Titus*. Lògicament no tots amb el PRESIDENT, però en alguns casos, amb més de la meitat de les vagades.

<sup>26</sup> Entrevista realitzada a Juan Melcion Blanch, el 21/07/10, a casa seva.

<sup>27</sup> Por un alquiler a can moi para los Srs Doble para bañarse que son 2 biajes auto Presi (Juan) y Buick ( Eloy), 22 d'agost.

<sup>28</sup> He comptabilitzat 72 viatges per portar o anar a buscar gent al tren.



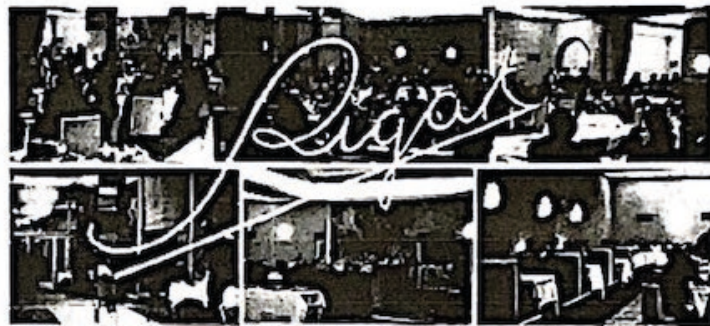
studebacker president

marc ferrer cuixart

Hi ha un viatger que ens sorprèn. El 29 d'agost el PRESIDENT porta a Sant Juan de les Abadesses el Cònsol de Xile. Què feia aquest personatge a la Vall de Camprodon?. Què o qui l'havia conduït fins aquestes contrades?. L'únic que sabem que va anar a Sant Juan de les Abadesses a buscar el tren de les dotze i cinquanta cinc minuts

També hi ha clients del propi territori. Els casos més significatiu són els propietaris de l'Hotel Rigat, amb 27 serveis, els Sr. Marcos Piulachs , amb 19 serveis, o els Sala de Vilallonga, en aquest cas més difícil d'identificar per haver-hi diversos noms i oficis. Els Sr. Marcos Piulats, també anomenat, en el dietari, alguna vegada com a Marquitos, vivia a l'actual Plaça Espanya nº 7, a la casa on va nàixer el 29 de maig de 1860, Isaac Albèiz. Aquesta nissaga camprodonina, sembla, que s'ha perdut.<sup>29</sup> El 28 de desembre un membre de la família Rigat va llogar el PRESIDENT, sense xofer, per anar a Llanars. Són també bons clients els rectors, capellans, músics i viatjants de comerç.

Cecilia Rigat era una assídua clienta del Cuadrado. El seus viatges, i la de la seva família, eren sobretot per anar a Sant Joan de les Abadesses a buscar el tren. El seu fill Lluís va emigrar a Barcelona on obri una sala de festes<sup>30</sup>



Inaugurat el dia 29 de gener de 1941, el restaurant i sala de festes Rigat va ser, probablement, el ball més cèntric i elegant de la Barcelona de la posguerra. El local, que era propietat de la família del mateix nom -una nissaga d'hotelers molt coneguts a Catalunya-, ocupava els baixos de la casa Vicenç Ferrer i de l'hotel Victòria en el número 13 de la plaça Catalunya<sup>31</sup>. Aquesta nissaga d'hotelers molt coneguts tenia relació amb altres hotelers importants de la Península: el PRESIDENT, portarà el setembre el Srs. de l'Hotel Palace de València des de l'Hotel Rigat a Barcelona.



<sup>29</sup> Entrevista realitzada a Juan Melcion Blanch, el 21/07/10, a casa seva

<sup>30</sup> Entrevista realitzada a Juan Melcion Blanch, el 21/07/10, a casa seva

<sup>31</sup> [http://barcelofilia.blogspot.com/2010\\_10\\_27\\_archive.html](http://barcelofilia.blogspot.com/2010_10_27_archive.html), 10/08/11



studebacker president

marc ferrer cuixart

1929

En un document, una fulla mecanografiada, que sembla una còpia feta amb paper carbó, en la que hi ha un espai per anar completant a mà amb bona cal·ligrafia amb tinta negra, ens indiquen les característiques, tipus i propietari del vehicle.

**Nota descriptiva del vehicle con motor mecánico de la categoría 3ª presentado por D<sup>o</sup> Rosa Blanc Carrera vecino de CAMPRDON.**

Matrícula B. 27001

Nombre, marca y domicilio del constructor - *Studebaker*

Clase de motor - *Explosión*

Número de fabricación - *59310*

Número de cilindros de que consta - *Seis*

Potencia en H. P. - *29 H.P.*

Número de frenos y sus características - *Excelsos y con a mano*

Capacidad del depósito de combustible - *50 litros*

Dimensiones de las cubiertas - *12 x 6 1/2*

Clase de ruedas - *De acero*

Sistema y potencia del alumbrado - *Eléctrico 6 v.c.c.*

Número total de asientos - *4*

Peso en orden de marcha y peso total - *1500 Kgs*

Clase de transmisión - *Con cambio*

Número de velocidades - *7ª y marcha atrás*

Distancia entre ejes - *2' 40"*

Longitud total del coche - *4' 00"*

Forma del carroje - *Libre*

Nombre y domicilio del propietario - *Rosa Blanc Carrera - Camprdon*

CAMPREDON, 13 de Septiembre de 1929

*Rosa Blanc*

Document de la propietat i característiques descriptives del B-27001

No obstant ens inclinem a pensar que més en la primera opció que en la segona. Com es pot veure a la fotografia del document hi ha dades d'identificació (marca, matrícula, número de fabricació...) i dades tècniques.

El PRESIDENT sembla que es va matricular l'octubre de 1927, dos anys després el comprava els TAXIS CUADRADO. Na M<sup>a</sup> Mercè Massot<sup>2</sup> ens diu que una amiga seva, anomenada de cognom Matute, li va dir que *estava contenta de veure el cotxe de casa seva a l'exposició de l'Associació Centre d'Estudis "La Retirada" de Camprdon*. Realment la Sra Matute no pot saber si el B- 27001 era el cotxe de casa seva, ella no havia nascut el 1929 o era molt petita; però potser repeteix una transmissió familiar, que ha passat de pares a fills. No és descabellat pensar, que Eloy Cuadrado comprés un cotxe quasi nou a un estiuejant, el Sr. Matute. Una família emparentada amb la família Birba i amb l'escriptora Anna Maria Matute<sup>3</sup>

El B- 21007, sense cap dubte està matriculat a la província de Barcelona. Fins el *Reglamento de circulación de vehículos del 16 de juny de 1926*, la matriculació, que era un impost, era municipal, per circular per les ciutats i provincial per fer-ho per les carreteres. Aquest reglament fixa la matriculació provincial, amb un màxim de dues lletres, i sis números. Aquest sistema de matriculació va estar vigent fins el sis d'octubre de 1971<sup>4</sup>. La nova matriculació pretenia poder localitzar el propietari del vehicle en cas de sancions.

Com es va obtenir el vehicle, si es va comprar a Vic, com diu, Alejandro Cuadrado Puig, i per aquesta raó porta matrícula de la província de Barcelona o si es va comprar als Matute,

<sup>2</sup> Entrevista amb la Mercè Massot Jaume, a casa seva, el 8/8/11

<sup>3</sup> Entrevista realitzada a Juan Melcion Blanch, el 21/07/10, a casa seva

<sup>4</sup> <http://www.vehiculoclasico.es/es/datos/matriculas/matriculas.htm> 12/08/11

El PRESEIDENT era propietat de Rosa Blanc Carrera, avia d'Alejandro Cuadrado Puig. Els Cuadrado acostumaven a posar la propietat dels taxis a les dones de la família. No sabem si per raons fiscals o per raons patrimonials.

De la mateixa manera que a pagès, els homes es dedicaven a la gran producció i les dones tenien cura de l'hort i de l'aviram i els que n'obtenien eren per a elles, potser, i solament és una hipòtesi, es podia posar els taxis a nom de les dones per assegurar-les-hi un cert patrimoni.

Per la data del document, sembla que aquest cotxe es va adquirir l'any 1929. Però podria ser que el citat document fos una simple renovació de papers.



studebacker president

marc ferrer culxart

ssidents a Barcelona i per aquesta mateixa raó porta matrícula d'aquesta província, no ho podem saber. Sembla, però, que si el decret de 1926 volia portar un major control dels conductors, la idea d'en Alejandro sembla menys versemblant.

El *Reglamento de circulación de vehículos* tenia tres finalitats. Primerament, adaptar-se a la nova realitat amb l'increment de vehicles i adaptar-se els acords de la conferència de París de 1921. En segon lloc, fer adequar els vehicles a les condicions que necessitaven per circular. I en tercer lloc, tenir'ls sòla control militar<sup>5</sup>: *Las jefaturas de Obras públicas quedan obligadas a dar cuenta trimestralmente a los jefes militares de la provincia respectiva, del alta y baja de inscripción de vehículos con una detallada descripción de los mismos, a los efectos de requisa en el caso que el gobierno lo decretara*<sup>6</sup>. De totes maneres, qualsevol, de les versions és possible.

En el document d'identificació del vehicle, del 19 de setembre de 1929, consten les següents referències:

**Propietari**

D<sup>a</sup> Rosa Blanch Carrera  
Freixenet 3...

**Dades d'identificació**

Marca: Studebacker  
Nº de fabricació: 59.210  
Matrícula: B- 27001

**Motor**

Sis cilindres en línia  
Potència: 29 H.P.

**Transmissió**

Transmissió per cardan  
Canvi de tres velocitats i una marxa enrere

**Carrosseria**

Sedan  
7 places  
Batalla: 2900 mm  
Longitud: 4900 mm  
Pes: 1.500 k.  
Dipòsit: 55 l.

**Bastidor**

Rodes de disc  
Pneumàtics: 32 x 6'75  
Frens: 4 i un a mà.

**Electricitat**

6 volts

<sup>5</sup> <http://traficorodado.blogspot.com/2009/09/hagamos-un-poco-de-historia.html>; 12/08/11

<sup>6</sup> *Revista de Obras Públicas* [http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1926/1926\\_tomol\\_2456\\_08.pdf](http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1926/1926_tomol_2456_08.pdf); 12/08/11

Quan cada instant del viatge esdevé un record

**Kariba Gamon**  
viatges autocars

973 75 00 90  
[www.autocarsgamon.com](http://www.autocarsgamon.com)



studebacker president

marc ferrer cuixart

## 1932

El dos de gener de 1932, l'STUDEBACKER PRESIDENT havia portat a la Sra Fausta, mare de l'apotecari de Camprodon, Martí Soler<sup>7</sup>, a Olot. Era el primer servei que el cotxe feia aquell any nou. Feia 263 dies que Alejandro Cuadrado havia hissat la bandera tricolor sobre la torre del rellotge de Camprodon<sup>8</sup>. Espanya havia inaugurat un nou règim plena d'esperances: la II República. Malgrat que el context internacional era de crisi econòmica, des del crac del 29, i política, per l'ascens de partits totalitaris, el feixisme i el comunisme. Espanya semblava sortir del llarg i tràgic segle XIX. I Catalunya, després del fracassos federalistes, recuperava una certa autonomia política, redactant i referendat l'estatut de Núria que havien de retallar les Corts Espanyoles, aquell mateix any.

L'any 1932 no deuria ser un mal any pels *Transports Cuadrado*. No tenim dades comparatives, però hi ha un fet que indica prosperitat o si més no, projectes de futur, la compra de dos autocars.



Minerva Pullman

Al començar l'any 1932 els *Transports Cuadrado* el formaven<sup>9</sup> una flota de dos cotxes, tres autocars i, possiblement, un camió. El camió es menciona, com a camió Brockway una sola vegada, el 9 d'octubre de 1932, però hi ha un servei del que és impossible realitzar-lo sense un camió: el transport des de Setcases de 100 avets, l'11 d'abril, per el Sr. Martí. El preu del transport és de 12 ptes., el mateix que un viatge de passatgers.

Els autocars eren un MINERVA PULLMAN, un LANCIA i un STUDEBACKER, de deu places. Els cotxes que cobrien el servei de taxi eren un BUICK i el nostre STUDEBACKER PRESIDENT de set places. Al finalitzar aquest any la flota s'havia incrementat amb dos autocars, un BROCKWAY, de 25 places (comprat a finals de març) i un CHEVROLET de 23 places (comprat a principis del novembre). Però, possiblement, l'autocar MINERVA PULLMAN havia estat retirat de servei ja que des de l'agost no consta cap sortida.

Una flota d'automòbils considerable per una població amb menys de tres mil habitants, amb una disminució constant de població des de principi de segle<sup>10</sup> i amb una altra empresa de transports, Els *Transports Güell*. Però segurament en una societats sense masses cotxes, calia transports públics en abundància.

Molts pocs cotxes si tenim en compte que la matrícula del autocar comprat el març era la GE-4763 i la del comprat el novembre era la GE-4878, per tant la quantitat de vehicles matriculats a la província de Girona amb aquests vuit mesos van ser d'uns 115 automòbils, un vehicle cada dos dies. L'any 2009 a la mateixa província es van matricular més de 54 vehicles cada dia<sup>11</sup>.

El PRESIDENT, com li deien els de casa, era un vehicle destinat a ocasions solemnes i grans viatges. També va ser molt utilitzat per anar a buscar el tren a Sant Joan de les Abadesses, a 14 km de Camprodon, com indica el senyal situat a davant de la històrica Fabrica Birba. Els

<sup>7</sup> Entrevista realitzada a Juan Melcion Blanch, el 21/07/10, a casa seva

<sup>8</sup> Alejandro Cuadrado Puig, fill d'Alejandro Cuadrado, afirma que el seu pare va col·locar la bandera Republicana en la torre del rellotge.

<sup>9</sup> És la informació que tenim documentada

<sup>10</sup> El 1930 Camprodon tenia 2.616 habitants

<http://www.idescat.cat/territ/BasicTerr?TC=5&V0=1&V1=17039&V3=1340&V4=1341&ALLINFO=TRUE&PARENT=1&CTX=B, 12/07/11>

<sup>11</sup> El 2009 es van matricular a la província de Girona 19987 vehicles.

<http://www.idescat.cat/pub/?id=aec&n=590>



studebacker president

marc ferrer cuixart

TALLERS CUADRADO estaven a uns pocs metres d'aquests indicador, a l'actual Avinguda Maristany nº 1.

Dels mil tres-cents deu serveis que es van realitzar durant l'any, al menys, dos-cents cinquanta-set van ser realitzats per l' STUDEBACKER PRESIDENT. És a dir, que com a mínim el 19,62% dels serveis van ser realitzats pel B- 27001. Dic com a mínim ja que hi ha un 13,13% dels serveis que no consta el vehicle en que els van realitzar.

En els dietari d'aquell any s'apuntava en el dia corresponent, sovint per persones diferents, el destí del lloguer i el preu. En la majoria dels casos es posava el cotxe que realitzava el servei i en menys ocasions la persona que conduïa el cotxe. En més de la meitat dels casos ( 68,55%) s'apuntava qui encarregava el servei<sup>12</sup>.

La identificació a vegades era amb noms o cognoms, a vegades era amb malnoms, noms de casa o vinculant-los a un pis propietat d'una persona coneguda. Altres vegades la identificació eren genèriques per edat o filiació ( fill, filles i altres parentius, nois, noies o joves d'una població, quintos...), per oficis ( músics, viatjants, fabricants, militars, mestres, minyones, pintors, policies, carrabiners, camissers....) o per activitats circumstancials (veremetaires o gent que anava a la verema a França, patataires o gent que venia per collir les famoses patates, segadors, excursionistes.... ). També s'identifiquen per nacionalitat ( alemanys, francesos...)



Indicador kilomètric de l'A. Maristany

Moltes vegades la gent que tenia una funció important a la població o comarca s'identifica, no pel nom, sinó per aquesta funció, era el cas del rector, vicaris, capellans, secretaris d'ajuntament, inspector de les aigües, sergents de carrabiners, llevadores i fins hi tot un càrrec singular com l'inspector de cementaris de la patata, que es va passejar per la Vall a principis de maig. En alguna ocasió es mencionaven alguna entitat com la Cooperativa de Camprodon. Tota aquesta varietat d'identificacions corresponien a la necessitat bàsica de conèixer i identificar el que havia encarregat el servei. No era una pràctica encaminada solament a localitzar per raons crematístiques el client, sinó una necessitat comunitària d'ubicar les persones.

En comunitats petites, on encara es possible fer-ho, la gent coneix o identifica les persones. Com més gran es la societat aquesta funció es va diluint. Per aquesta raó, a vegades la identificació és molt genèrica i acaba per desaparèixer. Les anotacions que es feien en el cotxe de línia de Camprodon a Olot reforcen aquesta teoria. En aquestes notes fetes en un paper qualsevol i després passades o no als dietaris, podem trobar anotada la

Bojardo		Bojardo P	
Bojardo	3 55	Bojardo P	30 00 - 1980
Bojardo	3 55	Bojardo P	7 00 3 50
Bojardo	3 10	Bojardo P	3 50
Bojardo	3 10	Bojardo P	2 59 0
Bojardo	5 40		
Bojardo	1 40		
Bojardo	0 50		
	33 0 5		
			240 5
			21 45
			26 90
			35 50
			40
			30 90
			8 10
			1 10
			2 10
			0 40
			31 4 5
			24 30
			25 70
			3 39 0

Notes del cotxe de línia d'Olot

<sup>12</sup> Al final del treball troba una relació, ordenada alfabèticament, de les persones identificades que van utilitzar els serveis de TAXIS CUADRADO



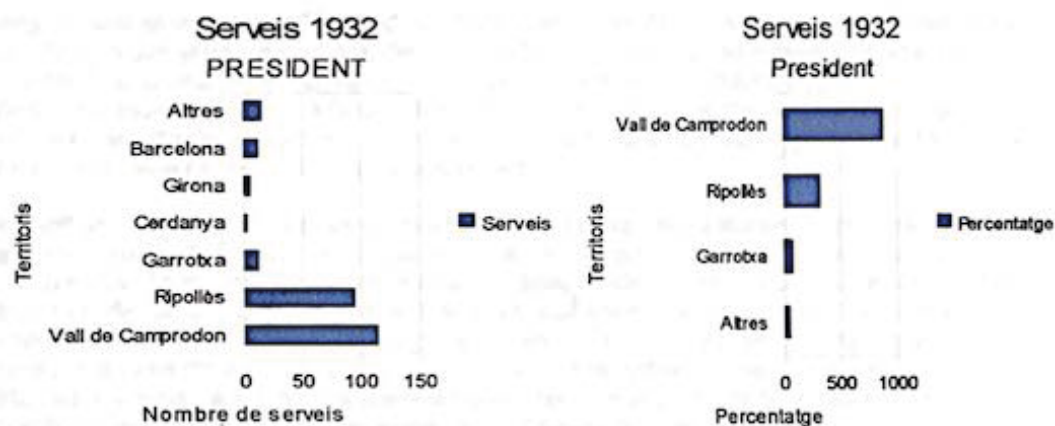
studebacker president

marc ferrer cuixart

parada a on van, el nom de la persona o simplement el gènere del viatger: un home, una dona

He agrupat els serveis en uns pocs destins, per poder fer una aproximació a la mobilitat i a les distàncies recorregudes del B-27001: dins la mateixa Vall de Camprodon, a la resta del Ripollès, a les comarques veïnes ( Garrotxa i Cerdanya) i a les ciutats de Girona i de Barcelona. He agrupat aquells viatges, llargs i menys usuals en un genèric altres. La majoria dels serveis van fer-se a la mateixa Vall de Camprodon (44,75%), també són important els serveis que es van fer a la resta del Ripollès (36,58%) molts d'ells amb destí a Sant Joan de les Abadesses per anar a buscar el tren cap a Barcelona. Destaca que hi haguessin més viatges a Barcelona (12) que a Girona (6). Són de gran interès els 15 serveis fets a llocs diversos fora de la comarca.

Hi ha pocs viatges a la Cerdanya, un a Puigcerdà i un altre a la Cerdanya francesa (Font Romeu) segurament per la dificultat que representava la Collada de Toses. No hi ha gaires a la Garrotxa malgrat la seva proximitat. La raó es troba en el servei regular que cada dilluns, dia de mercat a Olot, fa la mateixa empresa amb un cotxe de línia. El servei intercomarcal, avui per avui, no ha millorat massa. Fora del transport escolar, els autocars TEISA solament fan un viatge diari a Olot des de Camprodon i els dilluns en fan dos<sup>13</sup>.



Si observem el percentatge del viatges fets pel PRESIDENT, aquell any, i els totals realitzat a la casa, veurem que la majoria de viatges a Barcelona, Girona i destins fora de l'àmbit comarcal o comarques properes eren fets pel B- 27001. Que l'apartat *altres* el PRESIDENT hagi fet més del cinquanta per cent del serveis té mèrit, ja que molts d'aquest viatges eren fets pels autocars de la casa. Per les excursions, per exemple a Montserrat, Figueres, Roses... sol·licitades per les escoles, la parròquia, grups d'amics o famílies es llogaven un òmnibus.

El viatge més llarg que tenim referenciat en aquest any el fa ver l'STUDEBACKER PRESIDENT. Va ser un viatge des de Camprodon fins a Sarraí, a la comarca de la Conca de Barbarà i d'aquesta població a la Vall d'Aran.

El 26 de març el PRESIDENT va anar a Arbúcies, comarca de la Selva, tot passant per Girona, per anar a buscar l'òmnibus BROCKWAY. No és casualitat que s'anés a Arbúcies ja que és un centre carrosser de vehicles des de principis de segle XX. Una de les persones que va començar aquesta indústria fou en Joan Ayats que s'afincà a la població i va començar a fer carros, aprofitant els recursos silvícoles de la zona. Amb l'arribada dels automòbils va acabar carrossant xassís de cotxes i òmnibus. Les carrosseries d'autocars que han donat anomenada mundial a aquesta població sembla que van començar després de la Primera Guerra Mundial. Andreu Bover, que dedica, en la seva monografia, un apartat al desenvolupament de les

<sup>13</sup> [www.tcisa-bus.com](http://www.tcisa-bus.com). 12/7/2011



studebacker president

marc ferrer cuixart

carrosseries a Arbúcies, ens recorda que *la fusta era el requisit indispensable a l'hora de bastir el cotxe*<sup>14</sup>, en aquella època.



Maqueta del Museu d'Arbúcies que mostra la carrosseria de fusta d'un Òmnibus

Segurament es va anar de Camprodon a Sant Joan de les Abadesses per agafar la carretera cap Olot, ja que la de Capsacosta, des de Sant Pau de Segúries, no estava acabada. De la Capital de la Garrotxa podrien haver passat per Castellfollit o per Santa Pau fins arribar a Besalú i d'aquesta població a Girona. De Girona a Hostalric. Des d'aquesta població que servia de sortida del productes d'Arbúcies, gràcies al ferrocarril, i recorreguent uns 15 kilòmetres cap a l'interior, van arribar a Arbúcies.

A l'arribar a aquesta població es va anar a buscar el cotxe i es va lliurar una propina de 10 ptes a la minyona i l'encarregat que guardaven l'autocar. La propina era generosa, si tenim en compte que el conductor del cotxe de línia que anava cada dilluns a Olot, dinava per 2,5 ptes. Es va omplir un dipòsit de benzina amb 60 litres, no sabem si el del PRESIDENT o el de l'autocar. Segurament era per l'òmnibus ja que els tallers Cuadrado tenien una bomba de benzina amb un dipòsit d'uns 8.000 litres<sup>15</sup>, en la que repostaven el seus vehicles. En Josep Miró va veure com a la Retirada aquesta bomba rebia un impacte de bala d'un milicià. Aquesta bomba manual es conserva en el museu de la Retirada de Camprodon.

Aquell mateix dia, al tornar a Camprodon, el PRESIDENT encara va fer un nou servei: portar vuit fabricants des de Sant Joan de les Abadesses a Vilallonga. La utilització de les places dels vehicles, com hom pot veure, eren més laxes que avui en dia. En un cotxe de set places anaven el xofer Juan i vuit persones més. L'estricta control de places en els vehicles ha anat lligada a la preocupació per la seguretat dels ocupants. Molts podríem parlar de quan el Sis-cents era el cotxe familiar en el que viatjaven avis pares i néts.

El 6 d'abril el PRESIDENT anava a Girona a buscar la matrícula de l'autocar. El viatge es va aprofitar per portar la llibreta d'ingressos de correus de Setcases que TAXIS CUADRADO realitzava. Les despeses diverses de matriculació van pujar a 41,45 pessetes. Sorpren una propina, que no diu per a qui, de 5 pessetes i les 10,30 pessetes per una lata galletas Ordís. Els dietaris estan escrits en castellà, però sovint hi ha paraules populars catalanes o explicacions amb aquesta llengua. Diem que conviuen en una caòtica harmonia les dues llengües, cap de les dues mai prou apreses. El català sobresurt per la seva riquesa natural en un aprenentatge familiar i popular.

El PRESIDENT va portar uns parents de Can Renart que havien d'anar al Pertús, el 21 de juny. El conductor del viatge va ser el xofer Abraham que treballava pels TAXIS CUADRADO. La distància que consta és de 206 km, anar i tornar. Es va cobrar 60 cèntims per cada kilòmetre.

<sup>14</sup> BOVER i PAGESPETIT, Andreu; *Arbúcies. Estudi del medi i formes de vida (1743-1940)* Diputació de Girona, 1988 pàgina 230

<sup>15</sup> Segons el llistat de la incautació feta el 23 de de 1936



studebacker president

marc ferrer cuixart

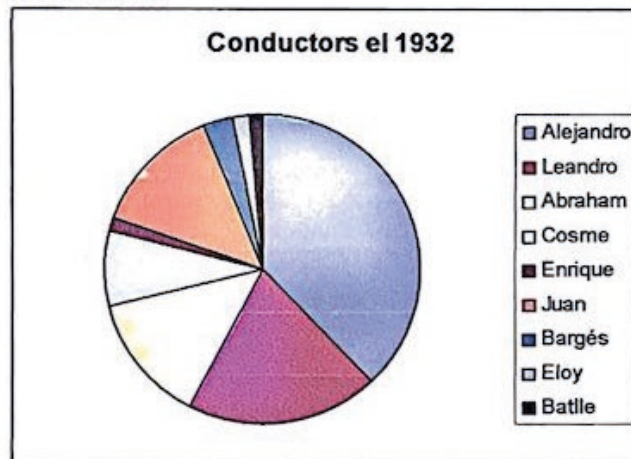
Durant l'any 32 hi ha diversos conductors dels vehicles. Desconeixem les retribucions i els contractes laborals d'aquestes persones però tenim constància de 12 persones a més de la col·laboració del Sr. Conill de Sant Joan de les Abadesses, amb el seu Dodge.

L'empresa l'havia fundat el Sr. Eloy Cuadrado, pare de dos xofers, Alejandro i Juan, moltes vegades identificat pel diminutiu. Treballaven de forma més o menys assídua en Leandro, l'Abraham i en Cosme que portava, normalment, el cotxe de línia a Olot els dilluns

També hi treballen en Batlle que el tenim registrat sols el primer mes de l'any, l'Enrique, que va treballar de juny a agost, l'Elias, que va treballar el mes octubre, en Llamas, que va fer-ho a l'Agost i en Jose, que ho feu el novembre.

Els conductor més usuals del PRESIDENT, aquell any, eren en Alejandro i en Leandro.

Dels viatges fets pel cotxe tenim registrats el noms dels conductors en un 25,68% de les vegades, per tant és poc significatiu, però podem suposar que aquesta era la tònica.



La Sra Fausta que havia encarregat el primer servei de l'any amb el nostre cotxe, va encarregar el seus serveis per anar a la Bisbal de L'Empordà el 29 de juny. El recorregut va ser de 262 km., entre anar i tornar. Actualment aquesta recorregut no arriba els dos-cents kilòmetres. Es va cobrar, pel servei, 50 cèntims el km. Encara que aquest viatge també el feia l'altre cotxe de la casa, l'u de setembre la Sra. Ferrer va encarregar el mateix servei amb el PRESIDENT El preu sol·licitat va ser una mica diferent, la senyora Ferrer va pagar tres pessetes més que la senyora Fausta. No sabem de cert la causa d'aquesta diferència de preu, però podria respondre al nombre de places ocupades en el vehicle. Sovint la distància no era l'únic criteri de preu del viatge, en nombre de viatgers també influenciava. No hi ha una evidència de pujada de costos. La benzina va començar l'any a 60 cèntims el litre, el mes d'abril va pujar 16 cèntims més i entre el maig i el novembre es va mantenir a 1,32 ptes. el litre. El desembre va tornar al preu de l'abril. Com podem veure d'oscil·lacions del preu del carburant ja era un fet en el temps de la Segona República.



Alquiler a las citadas poblaciones o viceversa (contando por Kilómetros y auto completo)

		1 a 3 pla	5 plazas	7 plazas
A Barcelona.	135 Km.	110 pts.	135 pts.	165 pts.
A Olot . . . . .	30	24 »	30 »	36 »
A Setcases . . . . .	12	10 »	12 »	15 »
A Molló . . . . .	8	7 »	8 »	10 »
A Tragurá . . . . .	11	10 »	11 »	15

Autobuses, Pullmans gran turismo, para viajes y excursiones

Tarifes del servis dels TAXIS CUADRADO, on podem observar la diferència de preu pel nombre de places.





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

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

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

TREBALLEM AMB TOTES LES  
COMPANYIES D'ASSEGURANCES





zona de preparació de pintura



operari a la cabina de pintura



box de pintura



C/Francesc Argilés, 17 Poligon mecanova, LLeida

973 203 490 618 634 456

Contacti amb nosaltres  
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



studebacker president

marc ferrer cuixart

Barcelona era un destí llunyà sovintejat. Normalment el conductor era l'Alejandro Cuadrado. A vegades eren viatges d'urgència, com per exemple quan en Japet Faura fa portar el seu fill a la clínica de Barcelona (22/3/32) o quan el desembre es sol·liciten els serveis per portar un guàrdia de St. Juan de les Abadesses. D'altres, no sabem la raó, però sorprèn aquest destí quan hi havia el transport en ferrocarril des de Sant Juan de les Abadesses. Anar i tornar de Barcelona eren 310 km. A vegades es feia nit a la capital. En el dietari queda registrat les despeses de **comida, cama, desayuno y garaje**. La majoria dels trasllats era anar i venir. Hi ha un viatge que sense transportar malalts que hauria de ser de certa urgència o s'havia d'estar molt d'hora a Barcelona. Viatgen el Sr. Placio Lorés, un industrial tèxtil, amb fàbrica a Manresa, que estiuejava a Camprodon<sup>16</sup>, amb la seva esposa i, sembla, que la mare. La sortida de Camprodon és a les quatre de la matinada d'un dimecres de juliol. Altres viatgers foren un per Sra Matutes i un altre pel Sr. Matutes, el masover del Sr. Sunyer (Sitjar?), el Sr. Marcos Piulach, el Sr. Carulla, l'Agustí Juncà o el Srs. De l'Hotel Palace de València, que estaven a l'Hotel Rigat.

El 8 d'agost els senyors Verdonces que estaven a l'Hotel, cal suposar a l'Hotel Rigat<sup>17</sup>, van llogar-lo per anar a Peralada tot el dia. I tres dies més tard, el Sr. Carulla el llogava a 2/4 de 12 per anar a Guardiola de Bergadà, el conductor en aquest cas sabem que era l'Alejandro Cuadrado. Fou un viatge de 130 km. que avui per avui no ha variat en la distància, encara que si que ha millorat el traçat de les carreteres i el paviment d'aquestes. En aquella època era corrent haver de parar al mig d'un trajecte més o menys breu, per exemple Camprodon Olot, per canviar els pneumàtics per una punxada. Les raons eren diverses: la poca qualitat de les gomes i el seu ús abusiu, la utilització de les vies per animals de ferradura, especialment carros, que sovint perdien algun clau i el paviments de les carreteres fet amb la tècnica nord-americana del macadam, que era poc adequat per la circulació de automòbils.

El macadam<sup>18</sup>, el seu nom li ve del seu inventor John Loudon McAdam (1756-1836), consistia en *un seguit de capes de pedra d'aresta viva*<sup>19</sup> que es compactava amb sorra i el pes del pas dels usuaris. Aquest sistema de pavimentació era massa poc compacte per la força motriu dels automòbils i a més era molest per la població per la pols que aixecava. Aquest darrer inconvenient s'evitava regant sovint les travessies dels pobles.

Des de la *Revista de Obras Públicas*, es seguia, en molt interès, els estudis i notícies sobre fers especials per a cotxes, com la ressenya de 1903 de la carretera especial per vehicles Londres-Brighton que tenia l'estructura del que serien les futures autopistes. Però el que interessava de veritat a la publicació, segons Teresa Navas, *era el nous paviments basats en barreges bituminoses*. El 1910, Enric Prat de la Riba, fa una aportació important, que ara ens sembla molt lògica, indicant que totes les vies han de han de ser construïdes segons el flux de vehicles, es a dir que cal una jerarquia i que les solucions d'enginyeria han de respondre a aquesta realitat del *valor quantitatiu de transit per ponderar una xarxa viaria (el càlcul IMD) deu molt a l'aparició del vehicle de motor*<sup>20</sup>

*Un Real Decreto Ley de 1926 establece la creación de un Circuito Nacional de Firms Especiales que agrupe a las carreteras que supongan itinerarios principales, es decir, las que sean el enlace de las poblaciones de mayor importancia y los circuitos de valor artístico e histórico. El Real Decreto, además, obliga a las diputaciones y ayuntamientos a colaborar en dicho mantenimiento. Entre otras, las medidas que propone son: la utilización de nuevos firms, la supresión de los pasos a nivel y la mejora de travesías, curvas y rasantes. (...) Pero ¿cómo se financió el proyecto del Circuito Nacional de Firms Especiales? Además de la aportación del Estado, que fijó un presupuesto extraordinario para su ejecución, se estableció una serie de impuestos: había una tasa especial de rodadura sobre automóviles y carros, otra*

<sup>16</sup> Entrevista realitzada a Juan Melcion Blanch, el 21/07/10, a casa seva.

<sup>17</sup> Actual Hotel Camprodon

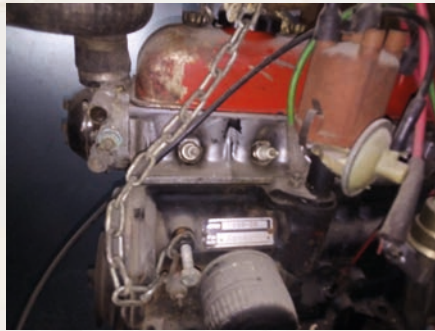
<sup>18</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Macad%C3%A1n>, 5/8/2011

<sup>19</sup> NAVAS, Teresa; *Història de les carreteres del territori de Barcelona*. Edita Diputació de Barcelona. Maig 2007. Pàgina 185

<sup>20</sup> NAVAS, Teresa; *Història de les carreteres del territori de Barcelona*. Edita Diputació de Barcelona. Maig 2007. Pàgina 187



# RESTAURACIO D'UN RENAULT 8 TS - SR AMADO ALBERT DE TREMP











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

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

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

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

Google places

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

# copisteriasolè

Impremta digital · Gran Format · Estampació · Fotocòpies · Enquadernacions

Maragall, 27 baixos - 25003 Lleida · T. 973 266 551 · [digital@copisteriasole.com](mailto: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](mailto:csolanscanela@gmail.com)



# RESTAURACIÓ D'UN CITROËN DYNAM - SR. JOAN ARQUÉS de JUNEDA















SEROIL  
ENERGY

DES DE 1990

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



**973 780 119**

[www.seroilenergy.com](http://www.seroilenergy.com)





## Inicis de la relació amb l'automobilisme de la família Auroux-Poblador-Abarca:

### Biografia del senyor Georges Auroux Mongault i l'empresa Aceros San Martín SA de Barcelona (I).

Reprenem l'activitat d'aquest bloc, aturat dos anys, amb la publicació, en successius articles, de la relació que la família Auroux tingué amb el món de l'automobilisme i la considerable activitat industrial que la ciutat de Barcelona i d'altres ciutats properes tingueren en el curs del segle XX. Tal relació és un fidel reflex de les vicissituds que el país va patir el segle passat, un segle d'una mortaldat esgarrifosa al continent europeu. La Gran Guerra de 1914-1918, la Guerra Civil espanyola, la Segona Guerra Mundial i el teló d'acer que va dividir els països europeus.

L'origen d'aquesta història, d'un considerable interès històric, en la mesura que l'arxiu familiar de la família Auroux aporta documentació rellevant no difosa fins ara, es troba en la figura d'en Georges (Jordi) Auroux Mongault, que va néixer a París cap a les darreries del segle XIX, el 21 d'abril del 1890, exactament. Es va casar a París amb la Paquita Sala Bosch, nascuda a Barcelona. Arran de l'esclat de la Primera Guerra Mundial l'agost de 1914 i de l'amenaça que les tropes alemanyes ocupessin París van marxar cap a Barcelona. París no va caure finalment en mans dels alemanys. En la primera batalla del Marne que tingué lloc el setembre de 1914 el mariscal Josep Joffre, nascut a Ribesaltes, un poble del Rosselló, va aconseguir trencar l'avanç dels alemanys.

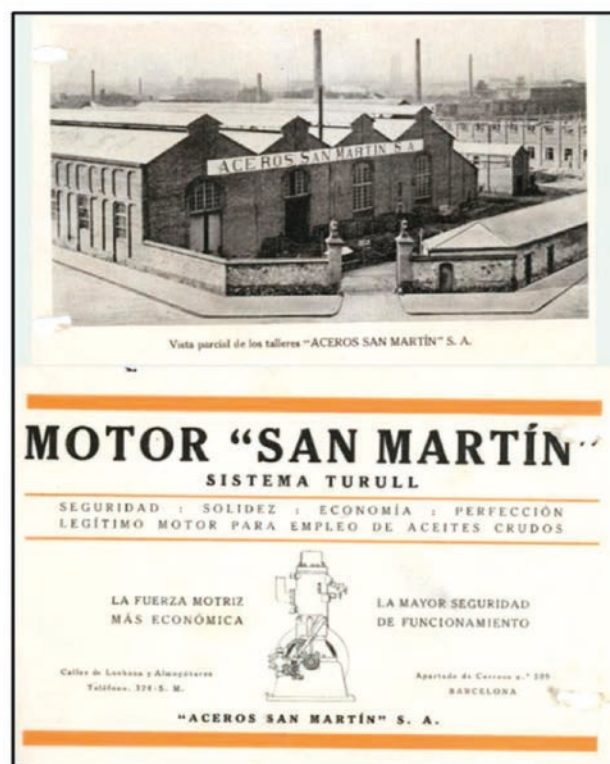
El senyor Auroux, a París, en el període comprès del 1906 al 1910, treballà d'aprenent i de muntador elèctric per diverses empreses del ram. I del 1911 al 1914, fins l'esclat de la Primera Guerra Mundial, en els anys de l'electrificació de França, programa que començà primer a les grans ciutats, treballà a la Société Magnéta d'horològes elèctriques. Els coneixements adquirits en aquests anys li foren, més endavant, d'un gran profit i rendiment.

Les fatals conseqüències que la Gran Guerra va comporta sobre els països bel·ligerants, i la devastadora incidència que tingué sobre la població civil i els militars que hi participaren, impulsaren que el senyor Auroux, acompanyat de la seva dona i els dos fills, marxés a Barcelona, ciutat on hi havia la família materna. La seva esposa, la Paquita Sala Bosch, estava esperant el tercer fill, en Lluís, que va néixer el febrer de 1915 a Barcelona.

A conseqüència de la Primera Guerra Mundial les indústries catalanes tenien un gran volum de feina procedent de la demanda dels països en guerra. Foren quatre anys de bonança econòmica extraordinària on el diner, principalment a Barcelona, circulava alegrement i sense mesura. Aquella bonança es clogué abruptament amb l'acabament de la Primera Guerra Mundial el novembre de 1918.

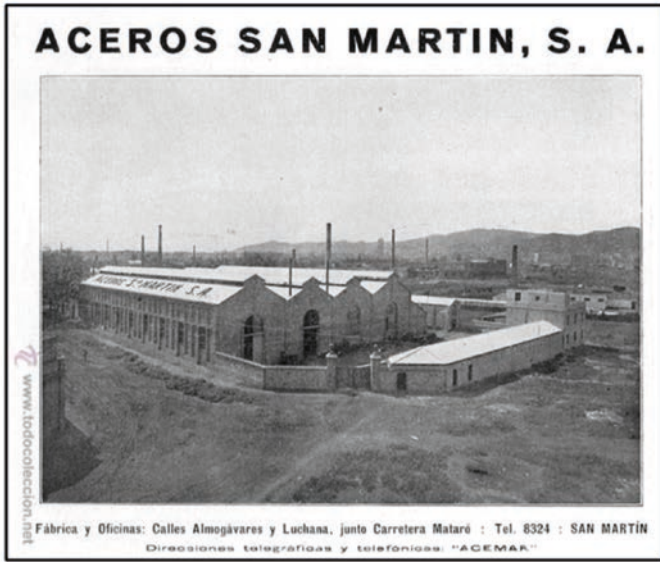
El senyor Georges Auroux treballà de l'any 1915 al 1921 a Aceros San Martín, una empresa metal·lúrgica del barri del Poble Nou de Barcelona. En la fàbrica que tenia a la confluència dels carrers Almogàvers i Lutzana, a prop de la carretera de Mataró, Aceros San Martín tenia uns forns elèctrics on fonien acer, estampaven en calent i forjaven peces. Aceros San Martín, que era una empresa d'una importància considerable, també tenia una secció destinada a la fabricació de motors per a automòbils i camions. Eren els anys incipients de la motorització del país. El senyor Auroux i la seva família residien en un habitatge dins la fàbrica, fet aleshores corrent.

Publicitat de l'empresa Aceros San Martín amb una fotografia de l'entrada de la fàbrica a la cantonada dels carrers Almogàvers i Lutzana, i un dels motors que produïen:

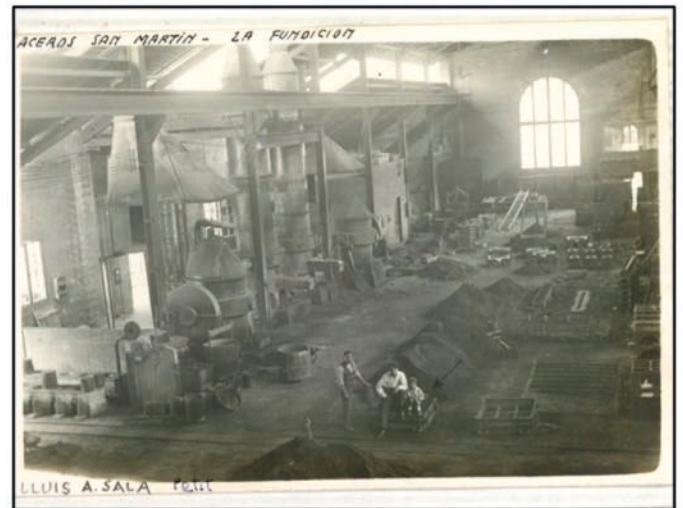
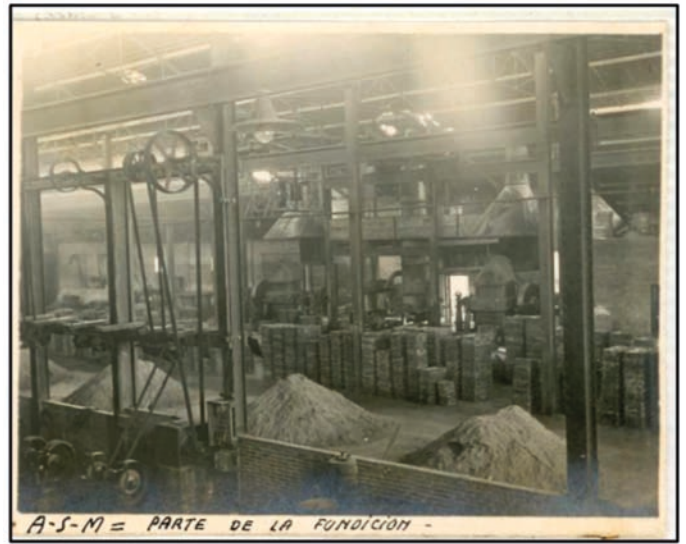




Fotografia de les naus ocupades per l'empresa Aceros San Martin SA al barri industrial del Poble Nou de Barcelona i publicitat de l'empresa:



Fotografies de les seccions de la fàbrica que recull l'estat de la tècnica aquells anys. La primera, la secció de foneria:



Secció de part de la foneria: Secció de foneria amb dos treballadors i, assegut, en Lluís Auroux Sala:





convertidor Bessemer, el número 1, que purificava qual-sevol material i també obtenia acer mitjançant aliatges:

Fotografies de les seccions de la fàbrica que recull l'estat de la tècnica aquells anys.

La primera, la secció de foneria:



Un convertidor Bessemer en posició de buidar la seva càrrega d'acer fos en un cubilot. Aquest acer era buidat dins dels motlles de les caixes de noies:





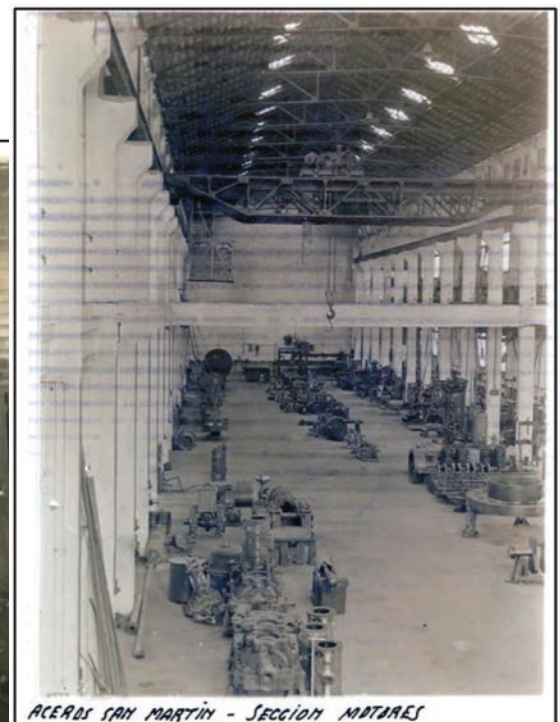
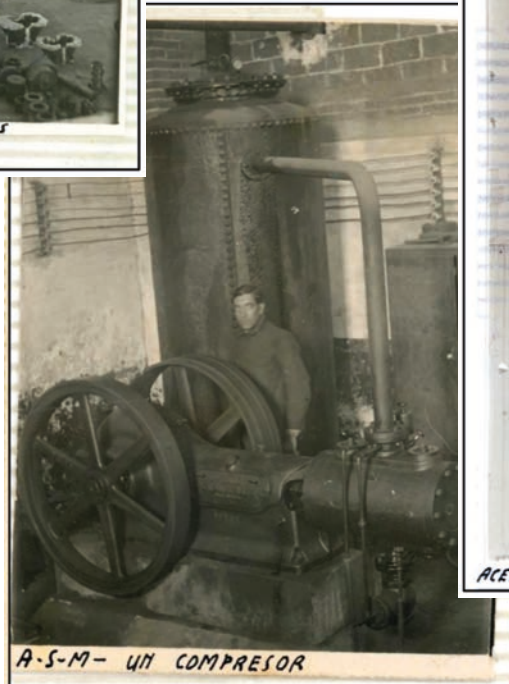
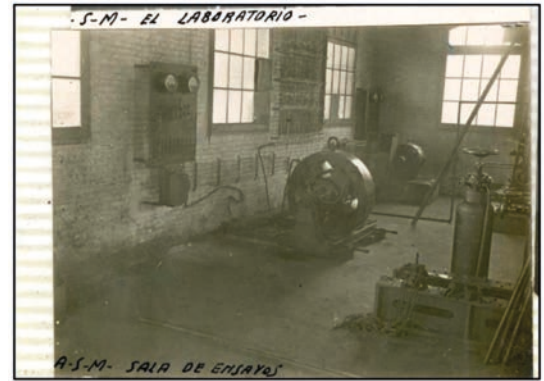


*Louis*





Nau central de la fàbrica  
fotografies de la secció de mecanització:





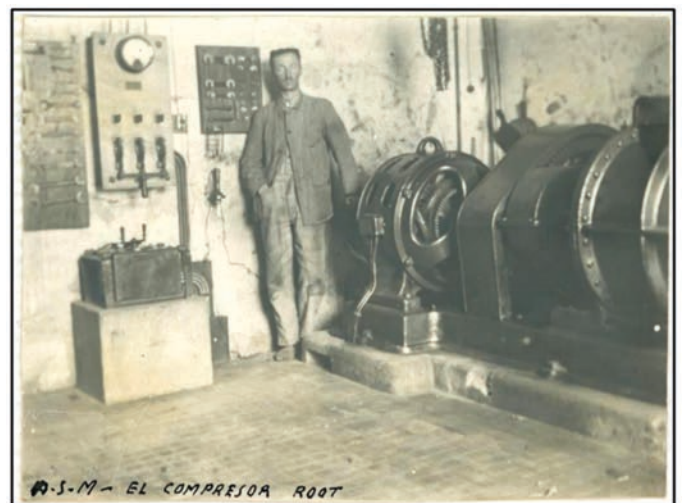
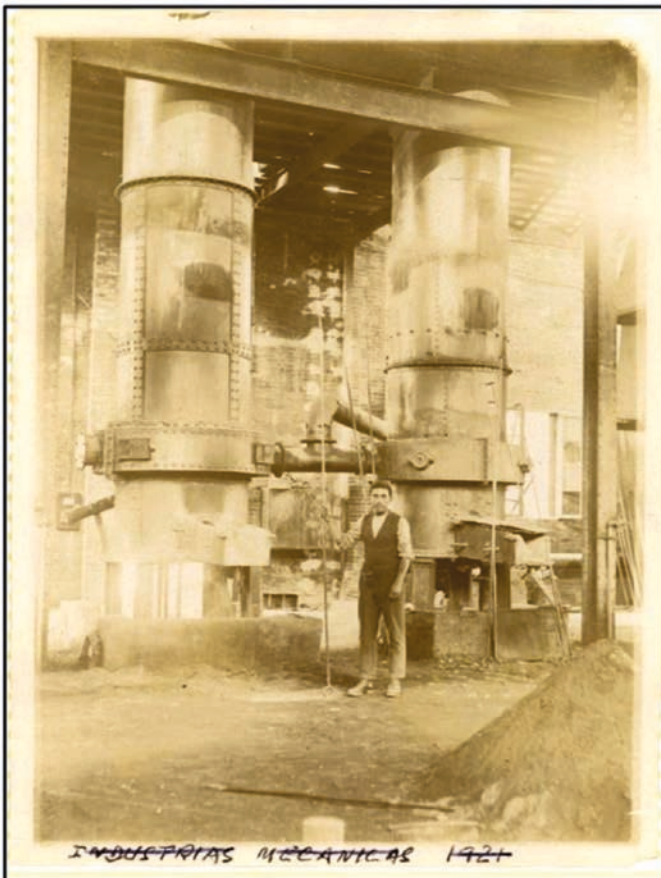
Sala d'assaigs de laboratori de la fàbrica, amb grans finestres que proporcionaven una bona il·luminació natural:

L'enginyer químic, Sr Joanxic, en el laboratori d'anàlisi química de la fàbrica:



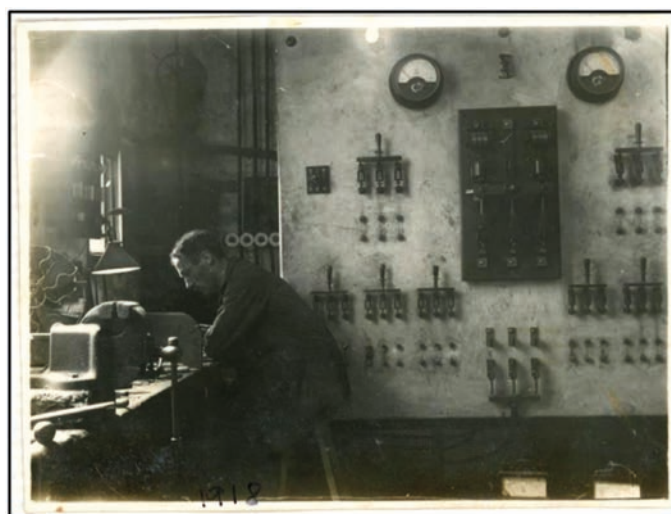
Un compressor instal·lat a la fàbrica, amb un treballador, dret, al seu costat:

El Sr Georges Auroux en la sala d'un compressor rotatiu i en el taller mecànic:



Havent plegat de Aceros San Martin el senyor Georges Auroux treballà, del 1923 al 1925, a Riegos y Fuerzas del Ebro SA, de Barcelona, la mítica Ebro Irrigation and Power Company Limited, empresa hidroelèctrica que pertanyia a la Barcelona Traction, Light and Power, popularment coneguda com La Canadenca, fundada a Barcelona l'any 1911 per iniciativa del senyor Pearson, nord-americà, que produïa electricitat aprofitant les aigües del riu Noguera Pallaresa.





Del 1925 al 1937 fou l'encarregat del departament de rellotgeria elèctrica Brillié de la casa Fichet, S.A.E. de Barcelona, que era el concessionari, a Espanya, dels rellotges elèctrics Brillié fundada el 1897 per l'enginyer Lucien Brillié. Publicitat de Fichet i dels rellotges Brillié:



L'any 1937 entrà a treballar a Altos Hornos de Cataluña SA, situada a La Farga de l'Hospitalet de Llobregat, una indústria de guerra que proveïa l'exèrcit republicà. Abandonà l'empresa l'any 1939. Altos Hornos de Cataluña SA fou constituïda l'any 1916 i durant la la Guerra Civil tingué moneda pròpia. L'any 1942 fou adquirida per la família Riviere. Tancat les portes l'any 1982. Entrada de la foneria en la dècada de 1940:



El senyor Auroux, després de la Guerra Civil, treballà pel seu compte com a rellotger especialitzat en rellotges elèctrics industrials pràcticament fins a la seva mort, a Barcelona, l'any 1967.

Publicat per XMN2 Etiquetes de comentaris: Aceros San Martin, Georges Auroux Mongault, Joanxic, Josep Joffre, Lluís Auroux Poblador, Lluís Auroux Sala, Motor San Martin sistema Turull, Paquita Sala Bosch



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

[bellera@federopticos.com](mailto:bellera@federopticos.com)



## Todas las curiosidades Ferrari desde su comienzos: los datos más impresionantes:

- Como costumbre, Michael Schumacher le regala a Jean Todt su casco cada vez que él y Ferrari ganan el Campeonato del Mundo de Fórmula 1.
- Según la Unidad de Estadística Deportiva de la Universidad de Swinburne, Michael Schumacher el 19.5% de posibilidades de ganar el GP de Australia del 2004; además, tiene el 36% de posibilidades de ganar por séptima vez el Campeonato del Mundo. Ferrari, tiene el 44.9% de posibilidades para obtener el Campeonato de Constructores.
- En 1995, 2000, 2001 y 2002 la revista británica Autosport nombró a Michael Schumacher como el "Mejor Piloto Internacional".
- En el 2001, la American Automobile Magazine nombró a Luca Di Montezemolo, presidente de Ferrari, como "El Hombre del Año".
- Ferrari no pudo vencer a un joyero en un juicio por presunto plagio de éste por la comercialización de un colgante con la figura de un caballo muy parecido al logo de la marca.
- Según el buscador Google, Ferrari es la palabra más buscada en Internet.
- Ferrari no gana las 24 Horas de Le Mans desde 1965.
- Último piloto italiano en correr para Ferrari en Fórmula 1: Nicola Larini (1999).
- Última temporada de Fórmula 1 en la que Ferrari no pudo conseguir ningún triunfo, pole o récord de vuelta rápida: 1993.
- El nombre del proyecto para la creación del fabuloso Ferrari F50 era el F130, una idea que databa desde 1989 y comenzó a hacerse realidad un año después, aunque la idea original era instalar una capota de cristal.
- No sólo Ferrari tiene récords sobre pista, sino también tuvo el honor de ostentar un récord de velocidad sobre el agua. Utilizando un motor modificado del Ferrari 375 Indy, el bote Arno XI, con Aurelio Lampredi al volante, alcanzó los 273 km/h en el lago de Iseo (Sarnico) en 1953.
- Primer modelo construido: 166 Sport (1948) (3 unidades)
- Primer modelo del que se construyeron más de 50 unidades: 212 Inter (1951-1952) (80 unidades)
- Primer modelo del que se construyeron más de 100 unidades: 250 GT Pininfarina Coupé (1958-60) (350 unidades)
- Primer modelo del que se construyeron más de 500 unidades: 250 GT 2+2 (1960-63) (950 unidades)
- Primer modelo del que se construyeron más de 1000 unidades: 365 GTB4 (o Ferrari Daytona) (1968-73) (1284 unidades)
- Primer modelo del que se construyeron más de 5000 unidades: 308 GTS (1977-85) (8004 unidades)
- Primer modelo del que se construyeron más de 10000 unidades: ninguno.
- En 1947, debuta la primera Ferrari conducida por Franco Cortese en Piacenza, quien rompe la bomba de nafta a dos vueltas del final cuando lideraba la carrera.
- Entre 1973 y 1984 Ferrari no fabricó ningún convertible.
- Cita máxima de Enzo Ferrari: Hay que construir tantos autos como demanda haya... menos uno.



- Entre 1938 y 1947, Enzo Ferrari se vio impedido de poner a sus autos el logo Ferrari, según una cláusula de contrato que tenía con Alfa Romeo.
- Cuatro días después de salir ileso de un curioso accidente en el GP de Mónaco de 1955, donde había caído al agua, el piloto italiano Alberto Ascari fue a Monza ya que su amigo Eugenio Castellotti estaba probando la Ferrari 750 Monza. Ascari solicita dar unas vueltas y le pide prestado el casco a Castellotti. Supersticioso él, era la primera vez que corría sin su casco azul. En la curva Vialone pierde el control del auto por circunstancias hasta hoy desconocidas y muere camino al hospital el 26 de mayo de 1955.
- Michael Schumacher fue el encargado de poner la puesta a punto del Ferrari 575M Maranello. o Hasta la muerte de su hijo Dino, Enzo Ferrari acudía religiosamente a todas las carreras de Fórmula 1 para ver sus autos.
- Hasta el día de su muerte, Enzo Ferrari escogía personalmente qué pilotos formarían parte de su equipo Fórmula 1.
- La muerte de Enzo Ferrari fue anunciada al público dos días después de ocurrida ésta, ya que había pedido enmendar los dos días de retraso en que había sido inscrito al nacer.
- Nick Mason, baterista del grupo Pink Floyd, posee nada menos que 10 Ferraris.
- Únicos modelos que no llevan ningún número en su marca: Mondial, Testarossa y Enzo.
- Último piloto italiano en ganar con Ferrari el Campeonato Mundial de Fórmula 1: Alberto Ascari (1953).
- Producto de la globalización: El equipo Ferrari de Fórmula 1 tiene como jefe a Jean Todt (Francia), como director a Ross Brawn (Gran Bretaña), diseñador del auto a Rory Byrne (Sudáfrica), y como pilotos a Michael Schumacher (Alemania), y Rubens Barrichello (Brasil).

## T'hi apuntes?

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

Fes-te'n soci:

 **Associació de la Festa  
Moros i Cristians de Lleida**

[www.miclleida.org](http://www.miclleida.org)  
[miclleida@miclleida.org](mailto:miclleida@miclleida.org)

## FESTA DE MOROS I CRISTIANS LLEIDA





**SORTIDA: CASTELLS DE FRONTERES - CASTELL DE GELIDA 2022****Història Castell de Gelida**

L'origen del castell de Gelida, així com el de la majoria de les fortaleses de la línia defensiva de la qual forma part, cal cercar-lo en el moment de la repoblació de la banda dreta del Llobregat, que s'inicia amb Guifré I, a partir del 878.





Les edificacions que formen el Castell de Gelida són el resultat d'una multiplicitat d'obres realitzades al llarg de gairebé un miler d'anys.

El Castell de Gelida s'estén sobre un esperó rocós delimitat pels torrents de Cantillepa i de Sant Miquel. Documentat des de l'any 945, el castell forma part de la línia de fortificació que controlava el Penedés, un territori fronterer on entraven en contacte els comtats catalans i Al-Àndalus.

Del segle X daten la torre inferior, una torre de planta poligonal irregular situada a la part superior i l'església de Sant Pere, esmentada per primer cop l'any 998. L'església fou la parròquia del terme del Castell de Gelida i, des dels seus orígens, el seu entorn acollirà el cementiri. La recerca arqueològica ha posat al descobert nombroses tombes antropomorfs dels segles X i XI.

A l'any 1108 al Castell de Gelida va ser aturada la incursió almoràvit que va arrasar tot el Penedès i destruï el castell d'Olèrdola.

El Castell inicià una de les èpoques més pròsperes sota la propietat de banquer barceloní Berenguer Bertran, el qual l'adquirí el 1367 i el transformà en un palau residencial d'estil gòtic. Fou enterrat en un bell sarcòfag gòtic que encara es conserva a l'església. El 1465 hi feu estada durant tres setmanes el rei Pere IV, Conestable de Portugal. Al llarg del segle XVI el castell perdrà progressivament la seva funció militar i administrativa, que es desplaçarà cap a l'edifici conegut com la Casa del Senyor, situada al poble de Gelida.

El castell, que s'abandonà definitivament el segle XVIII, és de propietat municipal des de l'any 1968 i l'Associació d'Amics del Castell vetlla per la seva protecció.

El castell disposa d'un Centre d'interpretació on s'ofereixen diversos serveis culturals: visites guiades al castell, activitats educatives, Ruta Modernista de Gelida i informació turística del municipi: el recinte del castell és obert permanentment.





# 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](http://www.jaume-sole.com)

**Herguido, SL**

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

Des dels anys **50** al vostre servei



Av. Vallmanya, 30-36 (baixos) 25180 **ALCARRÀS** (Lleida) Tel. 973 79 00 45  
[www.herguido.net](http://www.herguido.net) [herguido@herguido.net](mailto:herguido@herguido.net)



**MÉS BARAT QUE LA ZONA BLAVA**  
**24 hores / 365 dies**

PROPERA OBERTURA DE TALLER MECÀNIC

**Pàrquing Vilella**

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



**CONCENTRACIÓ SEAT 2022**  
 Monestir de les Avellanes




27 de febrer de 2022



**FESTES DE BUTSENT**  
 CONCENTRACIÓ DE VEHICLES ANTICS I CLÀSSICS

convidats a esmorzar de forquilla  
 CAL NENET




11 DE SETEMBRE DE 2022



**IX CONCENTRACIÓ DE VEHICLES CLÀSSICS  
 A LA VILA DE JUNEDA**

10 DE JULIOL DE 2022

VISITA AL MUSEU **CASSOLES DE TROS**





TEL: 649310733



**SORTIDA A BENIFALLET AMB VEHICLES CLÀSSICS**  
 1 DE SETEMBRE DE 2022




COYES MERAVELLES **LLAGUT**

informació  
 tel:649310733



**SOPAR D'ESTIU  
 TENNIS LLEIDA**

23 DE JULIOL DE 2022




tel:649310733



**DIA DE LA SEU VELLA**

30 d'octubre de 2022






11 de diciembre de 2022  
**2ª vuelta a España TESTIGO 2CV**




Monzon Classic Club



27 de novembre de 2022  
**2ª volta a España TESTIGO 2CV**








**MONESTIR D'ESCALADEI**  
I CALCOTADA AL RESTAURANT RIXIUXU A L'ALFORJA

**6 MARÇ 2022**

**Secció Classics Pallars**

INSTITUT D'ESTUDIS HISTÒRICS  
MUSEU DE LA MECANITZACIÓ AGRÀRIA  
CAL TREPAT DE TÀRREGA  
MUNICIPI DE LA CUNYA I LA TINYA DE CARBONERS

**EXPOSICIÓ DE VEHICLES AMERICANS**  
**2 d'octubre de 2022**

**Secció Classics Pallars**

MUSEU DE LA MECANITZACIÓ AGRÀRIA  
CAL TREPAT DE TÀRREGA  
MUNICIPI DE LA CUNYA I LA TINYA DE CARBONERS

**15 d'octubre de 2022**

**FESTES DE ROSSELLÓ**

Vehicles antics, clàssic i esportius

**Secció Classics Pallars**

MUSEU DE LA MECANITZACIÓ AGRÀRIA  
CAL TREPAT DE TÀRREGA  
MUNICIPI DE LA CUNYA I LA TINYA DE CARBONERS

**DALLARS TARDÓ**  
**16 d'octubre de 2022**

Vehicles antics, clàssic i esportius

RUTA

**Lo Buena**

Tremp  
Poble de Segur  
Garr de la sal  
Sart  
L'ESSUI

**inscripció**  
tel: 649243205

**Secció Classics Pallars**

MUSEU DE LA MECANITZACIÓ AGRÀRIA  
CAL TREPAT DE TÀRREGA  
MUNICIPI DE LA CUNYA I LA TINYA DE CARBONERS

**30ª FIRA DEL COMERÇ I REBOT**  
**23 d'octubre de 2022**

**Secció Classics Pallars**

Ajuntament d'Alcarràs

MUSEU DE LA MECANITZACIÓ AGRÀRIA  
CAL TREPAT DE TÀRREGA  
MUNICIPI DE LA CUNYA I LA TINYA DE CARBONERS

**FESTES DE TARDÓ**  
**LLEIDA 2022**

**EXPOSICIÓ DE VEHICLES ANTICS CLÀSSICS ESPORTIUS**

**29 de setembre de 2022**

**Secció Classics Pallars**

MUSEU DE LA MECANITZACIÓ AGRÀRIA  
CAL TREPAT DE TÀRREGA  
MUNICIPI DE LA CUNYA I LA TINYA DE CARBONERS

**Castells de Fronteres**  
**Castell de gelida**

**6 de novembre de 2022**

**Secció Classics Pallars**

MUSEU DE LA MECANITZACIÓ AGRÀRIA  
CAL TREPAT DE TÀRREGA  
MUNICIPI DE LA CUNYA I LA TINYA DE CARBONERS

**V Fira Santa Lúcia**  
**Camporrrels**  
Fira del 8 de desembre 2022

**Concentració de vehicles a Camporrrels**  
**8 de desembre de 2022**

**Secció Classics Pallars**

MUSEU DE LA MECANITZACIÓ AGRÀRIA  
CAL TREPAT DE TÀRREGA  
MUNICIPI DE LA CUNYA I LA TINYA DE CARBONERS

**Sortida l'arròs i la mariscada**  
Visita les caves Canals Canals  
Museus i degustació

**Dinar MAR DE FINS**

**27 de març de 2022**

**Secció Classics Pallars**

MUSEU DE LA MECANITZACIÓ AGRÀRIA  
CAL TREPAT DE TÀRREGA  
MUNICIPI DE LA CUNYA I LA TINYA DE CARBONERS



**50 ANNIVERSARI & BALAFIA**  
**19 de juny de 2022**

**Secció Classics Pallars**  
 ASSOCIACIÓ VEHAL - LLEIDA

**Balàfia**  
 INSTITUT D'ESTUDIS ILLERDENCIS

FEDERACIÓ CATALANA DE VEHICLES HISTÒRICS  
 Diputació de Lleida

**27e EXPOCLASSIC DE MOLLERUSSA**  
**17-18 DE SETEMBRE DE 2022**

**Mostra de Motocicletes Derbi**  
**Mostra de Vehicles Americans**  
**Mostra SEAT 127 50e Aniversari**

MUSEU MOTOCICLETES  
 BELLERA  
 RODA RODA  
 SEROIL ENERGY

**Sortida a Cambrils Arròs d'estiu**  
 visita al Moli de les tres Eres  
**27 d'agost de 2022**

**informació**  
 tel:649310733

INSTITUT D'ESTUDIS ILLERDENCIS  
 FEDERACIÓ CATALANA DE VEHICLES HISTÒRICS  
 Diputació de Lleida

**EXPOSICIÓ VEHICLES ANTICS, CLÀSSICS I ESPORTIUS**  
**25 DE SETEMBRE DE 2022**

**Secció Classics Pallars**  
 Centre Històric

MUSEU MOTOCICLETES  
 BELLERA  
 RODA RODA  
 SEROIL ENERGY

**PALLARS PRIMAVERA**  
**Concentració a TREMP de vehicles Antics, Clàssics i Deportius**  
**29 DE MAIG DE 2022**

**Pobleta de Bellvehi**  
**Estany de Montcortès**  
**Casa Mariano a Baró**

INSTITUT D'ESTUDIS ILLERDENCIS  
 FEDERACIÓ CATALANA DE VEHICLES HISTÒRICS  
 Diputació de Lleida

**1a CONCENTRACIÓ VEHICLES ANTICS, CLÀSSICS I ESPORTIUS**  
**7 DE MAIG DE 2022**

**FESTA MAJOR DE TORRE SERONA**

trucar als 649310733 i 619754343  
 Organitza l'Ajuntament de Torre-serona

INSTITUT D'ESTUDIS ILLERDENCIS  
 FEDERACIÓ CATALANA DE VEHICLES HISTÒRICS  
 Diputació de Lleida

**TROBADA GRUP AMICS DEL TRANSPORT SEGRÀ - MASSALCOREIG**  
**VISITA FLORACIÓ I PATRIMONI DEL SEGRÀ**  
**20 DE MARÇ DE 2022**

**Secció Classics Pallars**  
 INSTITUT D'ESTUDIS ILLERDENCIS

**Bovalar**  
**Avinganya**

INSTITUT D'ESTUDIS ILLERDENCIS  
 Diputació de Lleida

**Sortida a Martorell al Museu Vicenc Ros**  
**27 de març de 2022**

INSTITUT D'ESTUDIS ILLERDENCIS  
 Diputació de Lleida

**FESTA AL PORTELL DE LA SEGARRA I CONCENTRACIÓ DE VEHICLES**  
**30 d'abril 2022**

INSTITUT D'ESTUDIS ILLERDENCIS  
 Diputació de Lleida



## Al pròxim Indicador:

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

# HISTÒRICS



**Diputació de Lleida**

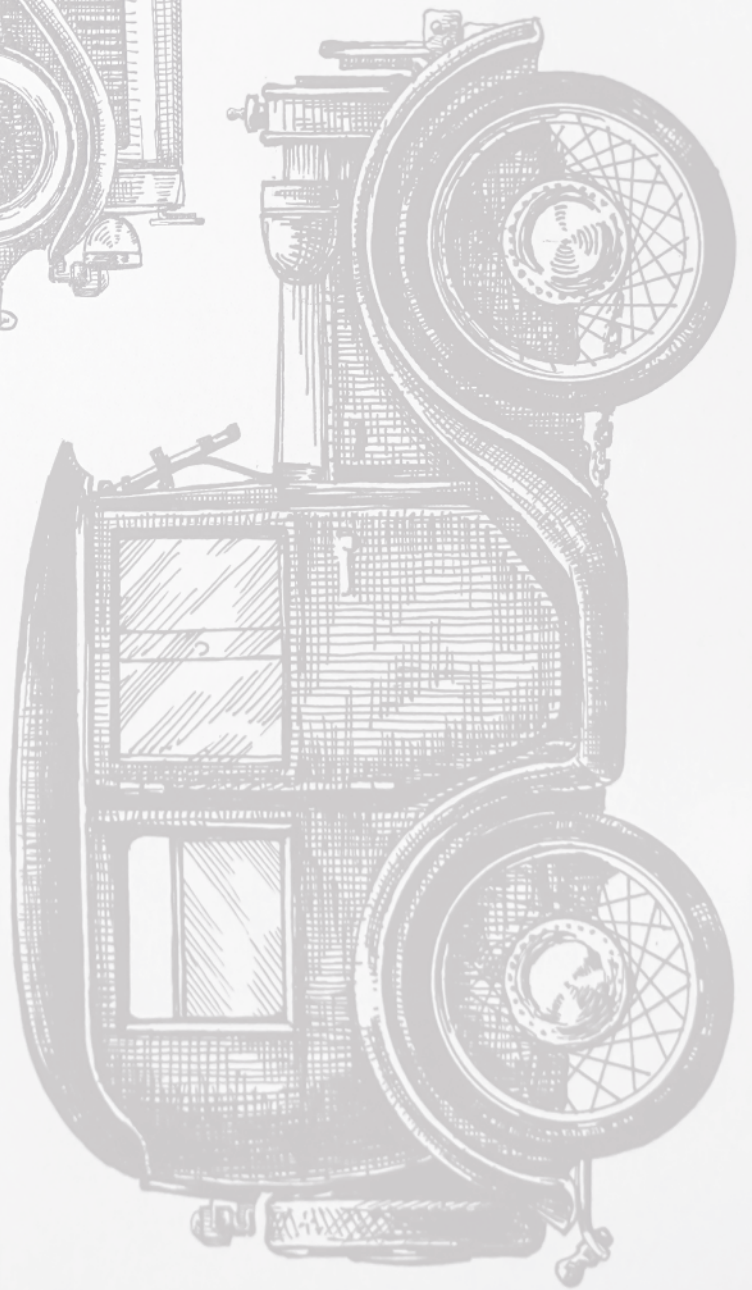
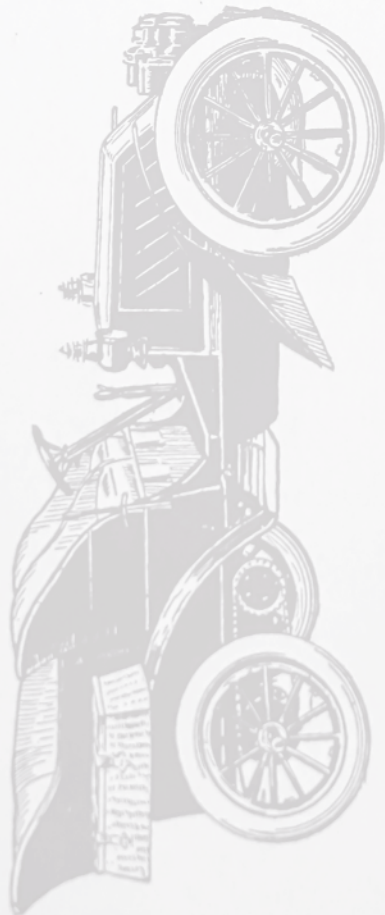
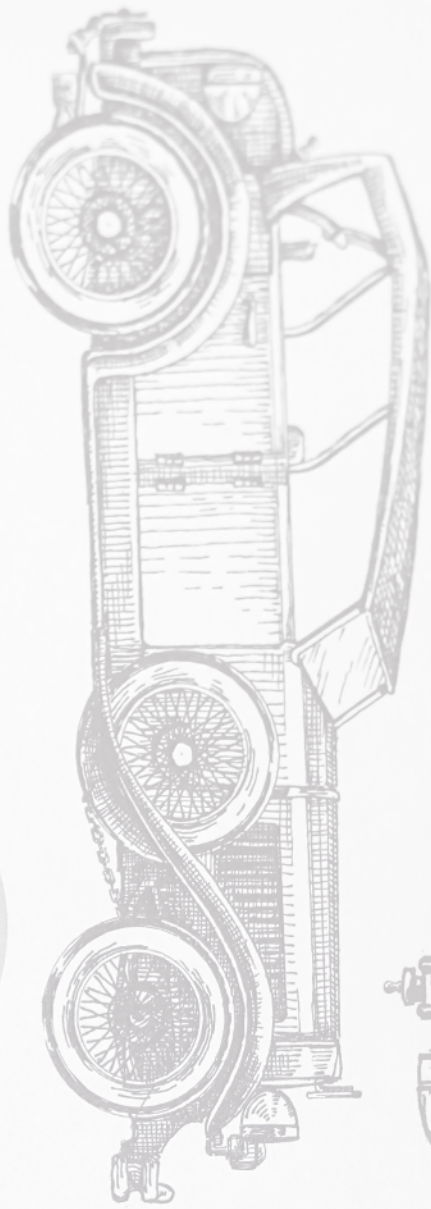
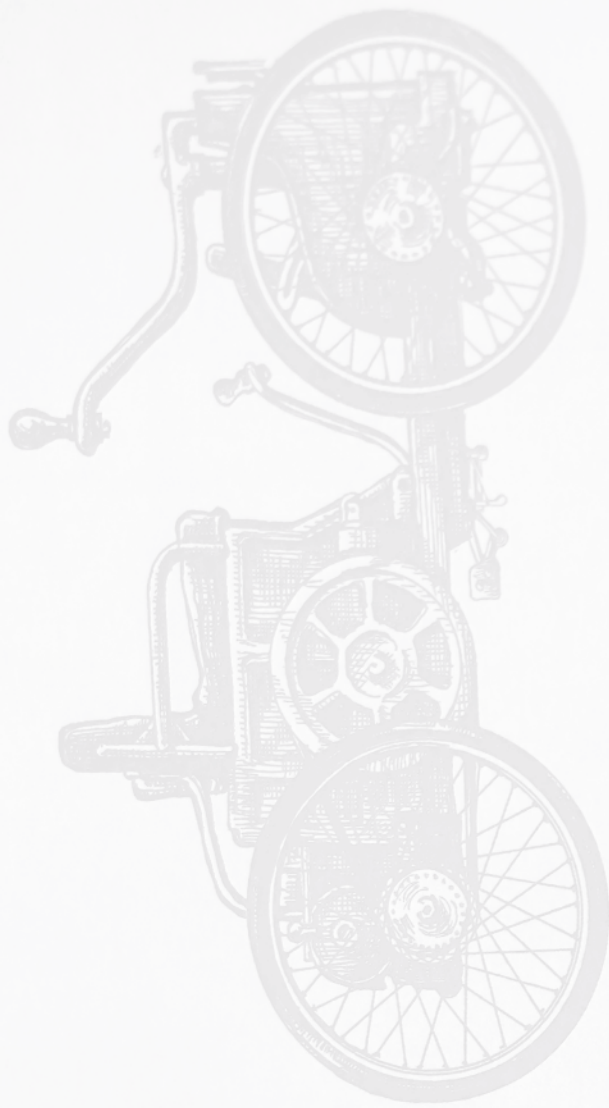
Patronat de Turisme



INSTITUT  
D'ESTUDIS  
ILERDENCS

Fundació Pública de la Diputació de Lleida









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