

# INDEX

• El President Saluda	p.5
• LleidAntic / LleidaRetro	p.6
• Castellví de Rosanes	p.10
• Montserratina	p.18
• Món Sant Benet	p.28
• Garatge Sport 80 <sup>a</sup> aniversari	p.37
• Pegaso	p.45
• Mercedes Benz L 319	p.47
• Ford Model A (1927-1931)	p.49
• Hispano Suiza (Projecte)	p.50
• Hispano Suiza (Història)	p.61
• Lancia - Juneda	p.75
• Itàlia	p.78
• Decàleg del Conductor	p.82

# SALUDO



*Ara que el Club celebra el 30 anys de la seva fundació posem amb marxa un nou Indicador.*

*Des de fa uns anys en soc president del Club de Vehicles Històrics de Lleida. Un terreny que no sempre és planer però, en general, produeix grans satisfaccions.*

*Saludo als socis i amics del Club i a tothom que vulgui ser-hi participant de la feina ben feta, tasca que es guanya amb l'empenta i l'esforç del dia a dia.*

*Al nostre Club ens agrada veure com, darrera les marques dels pneumàtics, deixem i aparquem unes jornades de suors i amb molt esforç. Tot això és guanyador, si de gaudir-ho després es tracta, trepitjant uns carrers plens de joia, de lleure, de voluntats comunes. Un camí a rodar a ple gas.*

*Tambéns agrada participar als barris, pobles i arreu exposant els nostres vehicles, gaudint de la cultura, gastronomia i com no d'un treball social que dia rere dia fa que el nostre/vostre Club es coneix-hi dins i fora de la nostra província, travessant fronteres i que tothom gaudeixi de las joies rodants, fent pujar i sentir la màgia dels anys, transportant-nos a temps enrere.*

*Toni Pomés  
President Club Vehicles Històrics Lleida.*

## Moda y Motor: vehículos históricos en el LleidAntic

El Club de Vehículos Históricos de Lleida cuenta con más de 30 años de recorrido y colabora estrechamente con el Museu de l'Automoció Roda Roda para acercar estas joyas del motor al público. Los pasados 21, 22 y 23 de noviembre tuvimos la oportunidad de verlos en directo en el LleidAntic, celebrado en la Fira de Lleida, así como de fotografiar todos sus detalles, que ahora presentamos en este post dirigido a todos los amantes de la moda y el motor.

Así lanzó su nuevo modelo 600D la Fiat en 1962, anunciando un coche económico, cómodo e ideal para los hombres y mujeres de la nueva década. Un estadounidense medio podía adquirirlo por 1.249 dólares y mejorar así su estatus social, pues, del mismo modo que el último diseño de Pierre Cardin, estar a la moda iba más allá de los convencionalismos.



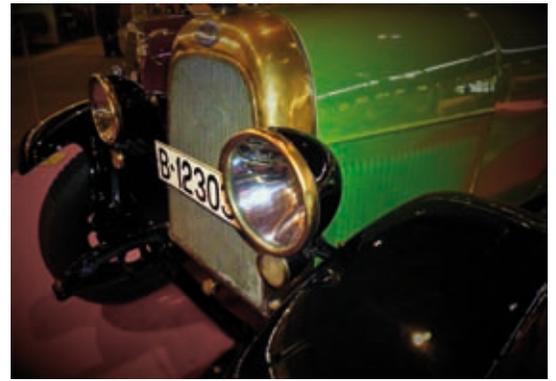
## LOS FELICES AÑOS 20

La industria del automóvil estuvo ligada desde el principio a las tendencias del momento. Con este anuncio en blanco y negro, Fiat presentó su modelo 501, el primero producido tras la I Guerra Mundial, con un motor de 4 cilindros en línea, suspensión delantera y trasera y una caja de cambios de 4 velocidades manual. La empresa italiana lo comercializó valiéndose de la figura femenina de moda: la mujer flapper.



Con la actriz Joan Crawford a la cabeza, las flapper se subieron las faldas -algunas, incluso por encima de la rodilla-, se cortaron el pelo y pusieron de moda los zapatos bicolor. Sus melenas cortas inspiraron nuevos sombreros, como el de campana, y además de poder votar en EEUU, asistían a la universidad conduciendo su propio coche. La modernización de la mujer y la de la industria del automóvil fueron a la par en este siglo de cambio constante.





## POSGUERRA Y DESCARO: LOS 30

El Peugeot 190 Cabriolet entró en el mercado en 1928 y pronto se convirtió en un must-have de la época, más pequeño que sus predecesores pero con un motor de 4 cilindros capaz de alcanzar velocidades de hasta 60 km por hora. Su éxito llevó a la firma francesa a producir 33.000 en 3 años, y las mujeres de la nueva década no tardaron en pasearse en él por las principales ciudades europeas



Jean Harlow, considerada como la sex symbol de la época, contagió su descaro, independencia y sensualidad a las mujeres de la posguerra. Ondularse el pelo mediante tenacillas y llevar vestidos de noche cortados al bias fue tendencia año tras año, así como una forma de evasión de la realidad de la Gran Depresión. Del mismo modo, Peugeot no dudó en trabajar de manera tradicional los acabados en fresno y haya del modelo 190, para crear así un referente en diseño clave en un período de grave escasez.

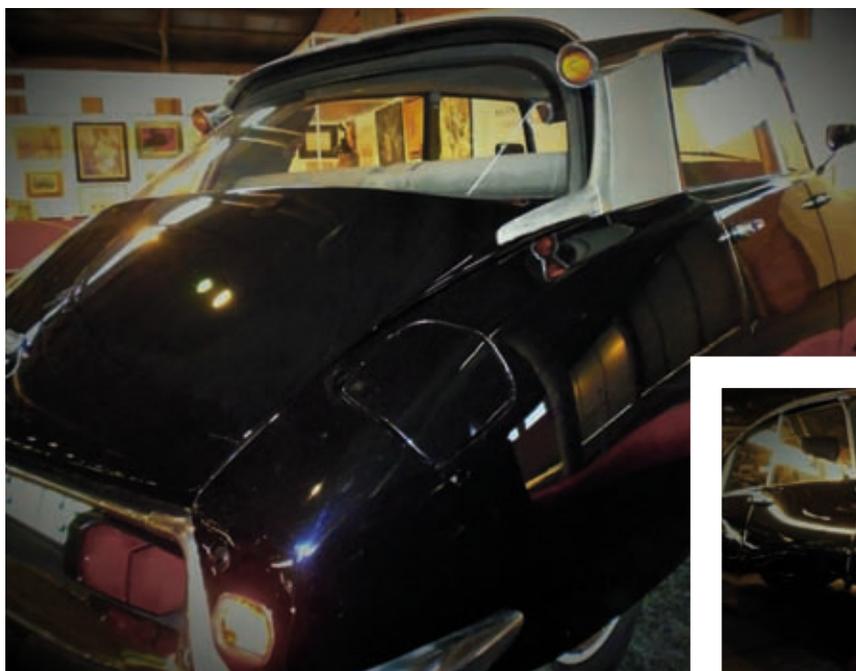


## EL NEW LOOK: LOS 50

Así promocionaba Gina Lollobrigida el nuevo y revolucionario modelo de Citroën para la revista Paris Match: el DS 21, también conocido como tiburón. Con un diseño futurista e innovador, el DS mejoró la comodidad de la conducción, la seguridad y el sistema de frenado. Tras un rotundo éxito en el mercado, su producción se prolongó hasta 20 años y la compañía vendió más de 1,5 millones de unidades. El coche de moda tuvo su mayor acogida en Francia, donde Christian Dior dominó el panorama de la moda con el New

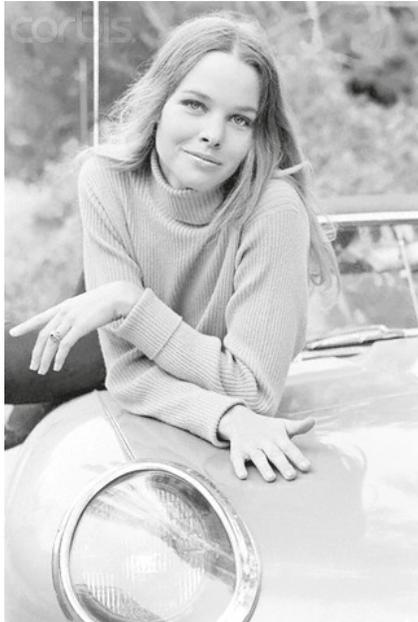


Desde anuncios de joyería para Vogue hasta la presentación de las nuevas colecciones de Dior, Chanel o Givenchy, la modelo Suzy Parker fue la más solicitada para los eventos de moda de la época. Tras la II Guerra Mundial, Christian Dior revolucionó la haute couture devolviéndole la extravagancia, el lujo y el glamour que se habían dejado a un lado durante la guerra, y la modelo se convirtió en el icono de la firma francesa, encarnando la riqueza y el poder de las mujeres que habían sobrevivido al conflicto y estaban listas para pasar página con un nuevo look y el coche más sofisticado del momento.



## LÍNEAS MASCULINAS: LOS 70

Ni la música ni la moda pudieron resistirse al nuevo lanzamiento de Jaguar en 1974. Así posaba Michelle Philips, miembro de la banda rock-folk The Mamas & the Papas, sobre el último modelo E-Type de la firma británica, el S-3, toda una sensación mundial por su motor de 6 cilindros capaz de alcanzar los 240 km por hora. El diseño elegante, masculino y deportivo del E-Type cosechó todo tipo de premios en una década en la que incluso la moda apostó por el boyish style, con la primera línea de ropa femenina de Ralph Lauren.



El boyish style tuvo su máxima expresión en la figura de Diane Keaton. La actriz dio vida a Annie Hall con americanas masculinas, corbatas, pantalones holgados y chalecos, marcando tendencia y reivindicando el uso de las prendas masculinas como must-have del armario femenino. Ralph Lauren fue el embajador del nuevo casual chic, que acercaba al hombre y a la mujer en una década en la que la moda y el motor trabajaron juntos las líneas más deportivas y masculinas del momento.



Revivir la historia del motor y ver de cerca los cambios que supusieron un antes y un después en la evolución del automóvil es posible gracias a la colección del Club de Vehículos Històrics de Lleida y el Museu de l'Automoció Roda Roda. Podéis seguir de cerca sus encuentros a través de [www.cvhll.org](http://www.cvhll.org), y experimentar la fusión de moda y motor con sus increíbles modelos.

Font: Marta González Gallego (Cap de Comunicació de Davinia Subirà)



# 11<sup>a</sup> Sortida 2014

## Castellví de Rosanes

11 i 12 de gener



**La Pedrera - Casa Milà**



**Organitza:**

Família Riera, Pérez Pérez  
i Club Vehicles Històrics Lleida



Diputació de Lleida

## La Pedrera, un faro que irradia creación y conocimiento

La Casa Milà, conocida popularmente como «La Pedrera», es un edificio singular, construido entre 1906 y 1912 por el arquitecto Antoni Gaudí (1852-1926) y declarado Patrimonio Mundial de la UNESCO el año 1984. Actualmente, el edificio es la sede de la Fundación Catalunya-La Pedrera y aloja un importante centro cultural de referencia en la ciudad de Barcelona por el conjunto de actividades que organiza y por los diferentes espacios museísticos y de uso público que incluye.

La Pedrera es hoy un faro que irradia creación y conocimiento, un gran continente lleno de contenido, con un papel clave en la transformación de la sociedad y de compromiso con su gente.

Un edificio modernista

La Pedrera es probablemente uno de los edificios de la época modernista más conocidos en todo el mundo y una de las obras de mayor importancia del arquitecto Antoni Gaudí. Un continente que se convierte en una obra de arte en sí mismo.

Su singularidad y su valor patrimonial y artístico quedan ampliamente acreditados con su inclusión en el Catálogo del Patrimonio Artístico de la Ciudad de Barcelona, en 1962; con la declaración de Monumento Históricoartístico de Interés Nacional por parte del Gobierno español, el año 1969, o con la inscripción, por parte de la UNESCO, como Bien Cultural del Patrimonio Mundial, en 1984, por su valor universal excepcional



### Casa Milà, «La Pedrera» (1906 - 1912)

Conocida como «La Pedrera» por su aspecto exterior, parecido al de una cantera a cielo abierto, la Casa Milà fue un encargo que el industrial Pere Milà i Camps y su esposa, Roser Segimon i Artells, viuda de un adinerado indiano de Reus, hicieron a Antoni Gaudí el año 1906. La idea era construir un edificio en la parcela en el límite entre Barcelona y Gracia, como residencia familiar, pero también con pisos de alquiler, en un momento en que el Ensanche de Barcelona se convirtió en el principal motor de la expansión urbanística de la ciudad, lo que transformó al paseo de Gracia en el nuevo centro residencial burgués.

La Pedrera se construyó como dos bloques de viviendas, con accesos independientes, intercomunicados por dos grandes patios interiores y con una sinuosa fachada común que transmite el ritmo interior. La estructura de la casa está hecha de pilares y permite disponer de una planta libre con grandes aberturas en la fachada. El edificio supuso una ruptura con el lenguaje arquitectónico de las obras de Gaudí, por la innovación tanto en sus aspectos funcionales como en los constructivos y ornamentales.

En su plenitud profesional, a los cincuenta y cuatro años, después de haber conseguido un estilo propio e independiente respecto a los estilos históricos, Gaudí proyectó la Casa Milà (1906-1912), que se acabó convirtiendo en su última obra civil y, al mismo tiempo, en una de las más innovadoras en los aspectos funcionales, constructivos y ornamentales. De hecho, gracias a sus propuestas artísticas y técnicas, siempre ha sido considerada una obra de ruptura, fuera de los esquemas de su tiempo, una rara avis dentro del propio modernismo y, especialmente, una obra que se ha anticipado a la arquitectura del siglo XX.

La Casa Milà es la cuarta y última de las obras que Gaudí realizó en el paseo de Gracia, en aquel momento la avenida más importante de la ciudad, que comunicaba la Barcelona vieja, que había derribado las murallas, con la villa de Gracia.

Aunque se la conoce oficialmente con la denominación de Casa Milà porque fue una iniciativa inmobiliaria de esta familia, que también estableció allí su residencia, popularmente recibió el sobrenombre de «La Pedrera», que irónicamente alude, como ya se ha dicho, a su aspecto exterior, parecido a una cantera a cielo abierto.

### **Antoni Gaudí i Cornet (1852–1926)**

Antoni Gaudí encabeza una de las líneas determinantes que configuraron la arquitectura de finales del siglo XIX y principios del XX en toda Europa, si bien no se sometió nunca a los dictámenes formales y estéticos del modernismo.

Nacido en Reus el 25 de junio de 1852, obtuvo el título de arquitecto en 1878. El contexto histórico que vivió, de consolidación del proceso industrializador, hizo que algunos de sus mejores clientes fuesen la burguesía barcelonesa y la Iglesia.

Gaudí entendía la arquitectura como un arte total, y ello se evidencia en la atención puesta en cada uno de los elementos que componen su obra, desde las barandillas de los balcones hasta los tiradores de las puertas. También tenía un gran interés por la naturaleza y la geometría, y aprovechó todas las innovaciones técnicas del momento. Algunas de sus obras más destacadas, aparte de La Pedrera, son la Casa Vicens, el Parque Güell, la Casa Batlló o la Sagrada Familia.

### **Un continente de creación y conocimiento**

La Pedrera es hoy un espacio que irradia creatividad e inspiración, un continente de gran valor que actúa de faro para nuevas ideas y nuevas formas. Como centro cultural acoge manifestaciones artísticas de primer orden, así como algunos de los debates que entroncan con las líneas de pensamiento actuales y futuras. Se trata de unas propuestas que a menudo son transgresoras, siguiendo el espíritu con que se construyó el edificio.

La Pedrera quiere convertirse en un motor para el cambio y para la innovación desde todos sus ejes de trabajo y provocar una reflexión en las personas que la visiten y que participen en sus actividades, lo que la convierte en un centro dinámico y de primer orden para la construcción de la sociedad del futuro, una sociedad de valor y con valores.

La Pedrera cuenta con un catálogo de exposiciones y muestras artísticas de alto nivel durante el año, así como con un programa de espectáculos, ciclos de conferencias y debates que marcan la pauta de una sociedad dinámica y cambiante.

### **Un espacio que construye futuro**

La Pedrera es un espacio donde el conocimiento y el aprendizaje son piezas clave en el objetivo de incidir en la construcción de una sociedad futura rica y dinámica. Es por ello por lo que, desde la Fundació Catalunya-La Pedrera se realiza un esfuerzo para renovar la oferta educativa, con propuestas más globales y sugestivas para las escuelas.

La oferta educativa de La Pedrera se ha renovado completamente desde 2011. Toda una planta del edificio está dedicada íntegramente a aulas taller dotadas de los equipamientos más avanzados, con propuestas que aprovechan las ventajas de las tecnologías multimedia e interactivas de última generación para crear experiencias inmersivas, como juegos de participación que permiten vivir en la propia piel historias sorprendentes, o ser protagonistas de retos inauditos y de investigaciones y viajes de todo tipo.

¡Es, pues, una nueva manera, creativa e innovadora, de acercarse a la historia!

## La Pedrera de día

La visita a La Pedrera, edificio y continente emblema de la arquitectura, permite entender y apreciar mejor la arquitectura y trasladarse a la época de Antoni Gaudí.

La propuesta de «La Pedrera de día» incluye la visita de cuatro de los espacios más significativos del edificio: la Azotea, el Espai Gaudí (el desván), un piso que recrea la vida burguesa de principios del siglo XX y la sala de exposiciones, que tiene un acceso diferenciado y directo desde la calle y que es visitable siempre que haya alguna exposición.

### Visita guiada

Bajo petición previa, es posible realizar una visita guiada para grupos durante el día. Esta incluye los mismos espacios de la visita libre a la exposición permanente y la lleva a cabo el equipo educativo de La Pedrera.

Durante toda la visita se ruega que se respeten las normas e indicaciones para la conservación y el buen mantenimiento de La Pedrera, edificio catalogado como Patrimonio Mundial por la UNESCO. Para hacer fotografías o grabaciones es preciso pedir autorización al Departamento de Comunicación de la Fundación Catalunya-La Pedrera.

Los espacios que se pueden visitar son:

- La Azotea
- Espai Gaudí
- El Piso de La Pedrera
- Los Patios
- Sala de exposiciones

### La Azotea

Una cubierta insólita y cargada de fuerza artística que no tiene nada que ver con la arquitectura de su tiempo. De perfil sinuoso, siguiendo la forma y ritmo de la fachada principal, se sitúan los diversos elementos: badalots o cajas de escalera, torres de ventilación y chimeneas. De formas dinámicas y simbólicas de libre interpretación, se corresponden con una función utilitaria preconcebida. Algunos son tratados con trencadís de cerámica, piedra, mármol y vidrio.

### Espai Gaudí

Situado en uno de los lugares con más carácter de la arquitectura gaudiniana, el desván de La Pedrera, donde antiguamente estaban los lavaderos y los tendederos, está formado por 270 arcos catenarios de ladrillo plano. Este espacio acoge la única exposición dedicada a la vida y la obra de Gaudí, y presenta sus creaciones mediante maquetas y planos, objetos y diseños, fotografías y videos. Nos permite conocer los elementos más distintivos de su producción, así como los rasgos más básicos de su arquitectura y las claves de su genialidad.

El desván del edificio, donde antiguamente estaban los lavaderos y los tendederos, está formado por doscientos setenta arcos catenarios de diversas alturas, que sostienen la azotea.



### El Piso de La Pedrera

En la cuarta planta, este piso nos acerca a la manera de vivir de una familia burguesa barcelonesa en las primeras décadas del siglo XX, recreando su ambiente con el mobiliario y el equipamiento doméstico de la época. El piso también permite conocer la distribución interior, así como los elementos ornamentales diseñados por Gaudí (pomos, tiradores, molduras, puertas, pavimentos...). Se complementa con un audiovisual que nos muestra la rápida transformación y modernización de la ciudad en el primer cuarto del siglo XX.

### Los Patios

En La Pedrera, Gaudí innovó al agrupar los pequeños patios de ventilación en dos de grandes dimensiones, de forma espectacularmente orgánica, que organizan toda la planta y facilitan una mejor iluminación y ventilación. Las fachadas de los patios son un auténtico espectáculo de formas, luz y colores. El color lo aportan las pinturas murales que los decoran, con motivos principalmente florales, que también encontramos en los techos y en las paredes laterales de los dos vestíbulos de acceso y escalera principal, con diversas escenas de referencias mitológicas y detalles polícromos.

Naturaleza viva en el corazón del edificio. Un espectáculo de formas, luz y colores.



### Sala de exposiciones

En la planta principal, o planta noble, se encontraba la residencia de los señores Milà. En el año 1992 fue inaugurada como sala de exposiciones. La escalera del vestíbulo, con las barandillas trabajadas con cintas de hierro enroscadas, está decorada con pinturas murales, que en algunos puntos reproducen el característico trencadís gaudiniano. A pesar de que en este piso se conservan pocos elementos originales, pues la señora Milà rehízo gran parte de la decoración cuando murió Gaudí, todavía se pueden observar algunas columnas de piedra esculpidas, con motivos ornamentales e inscripciones, así como algunos fragmentos de los cielos rasos, en los cuales se juega con la idea de dar continuidad a los ritmos ondulantes de la fachada.

### Pedrera secreta

La Pedrera Secreta es un recorrido íntimo, diferente y muy sensorial para descubrir todos los rincones de este emblemático edificio de una manera distinta, acompañados de la calma y la magia de la noche.

Podéis descubrir los secretos que La Pedrera esconde cuando oscurece y convertirlos en testigos privilegiados de las vidas, costumbres y pequeñas historias de los vecinos de esta singular residencia hace ahora 100 años. Venid a comprobar cómo La Pedrera de noche adquiere vida. Una visita íntima y exclusiva que recorre los principales espacios de esta joya modernista.

### La Pedrera, 100 años

La Pedrera ha cumplido cien años de la firma de final de obra (31 de octubre de 1912) y la Fundación Catalunya-La Pedrera ha querido compartirlo con todos los ciudadanos y visitantes.

Para conmemorar el centenario, se ha llevado a cabo un programa de actividades que combina el carácter esencialmente festivo de toda celebración con diferentes propuestas culturales y artísticas relacionadas con la singularidad de un edificio monumental como es La Pedrera, obra del arquitecto Antoni Gaudí.

### La Pedrera inédita

En el marco del centenario se ha iniciado el proyecto La Pedrera inédita, que permitirá descubrir y custodiar fotografías, imágenes de cine, documentos escritos y relatos orales hasta ahora inéditos, o muy poco conocidos, relativos a la historia de La Pedrera entre los años 1906, en que se inició la construcción, y 1986, en que se adquirió por parte de Caixa Catalunya.

Por eso, la Fundació Catalunya-La Pedrera hace un llamamiento a la ciudadanía para que colabore en la difusión de este material inédito.



## ORIGENS DEL MUSEU

La gènesi de l'actual Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya és una vella aspiració catalana. L'Associació d'Enginyers, que n'impulsà la creació a partir de 1976, ja ho havia intentat a finals del segle passat.

La Generalitat Republicana va signar una ordre per crear un museu que donés a conèixer la industrialització de Catalunya.

La Guerra Civil i la dictadura posterior del general Franco van estroncar el projecte, que va romandre oblidat fins els anys setanta. En aquesta època, l'Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya va recuperar la iniciativa de fundar un museu de ciència i tècnica i, el 1979, van constituir l'Associació del Museu de la Ciència i de la Tècnica i d'Arqueologia Industrial de Catalunya amb la voluntat d'aplegar esforços per a la creació del Museu i preservar els béns del patrimoni industrial.

L'any 1982, el Departament de Cultura de la Generalitat va assumir el projecte i el 1983 va comprar la fàbrica Aymerich, Amat i Jover, antic vapor tèxtil llaner de Terrassa, amb la finalitat de convertir-lo en la seu del museu.

La Llei de Museus de 2 de novembre de 1990, el va declarar Museu Nacional i el va constituir com a entitat autònoma.

## UN EDIFICI SINGULAR

L'edifici del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, el Vapor Aymerich, Amat i Jover, representa la millor obra arquitectònica industrial modernista del país. Dissenyada per l'arquitecte Lluís Muncunill i Parellada (Sant Vicenç de Fals, 1868 - Terrassa, 1931), la fàbrica es va començar a construir a la Rambla d'Ègara el 1907 i va ser inaugurada un any i escaig més tard.

El Vapor (denominació que prové de la utilització de la màquina de vapor com a força motriu) acollia tot el procés industrial de transformació de la llana, des de la seva entrada en flocs fins a la seva sortida en teixits acabats.

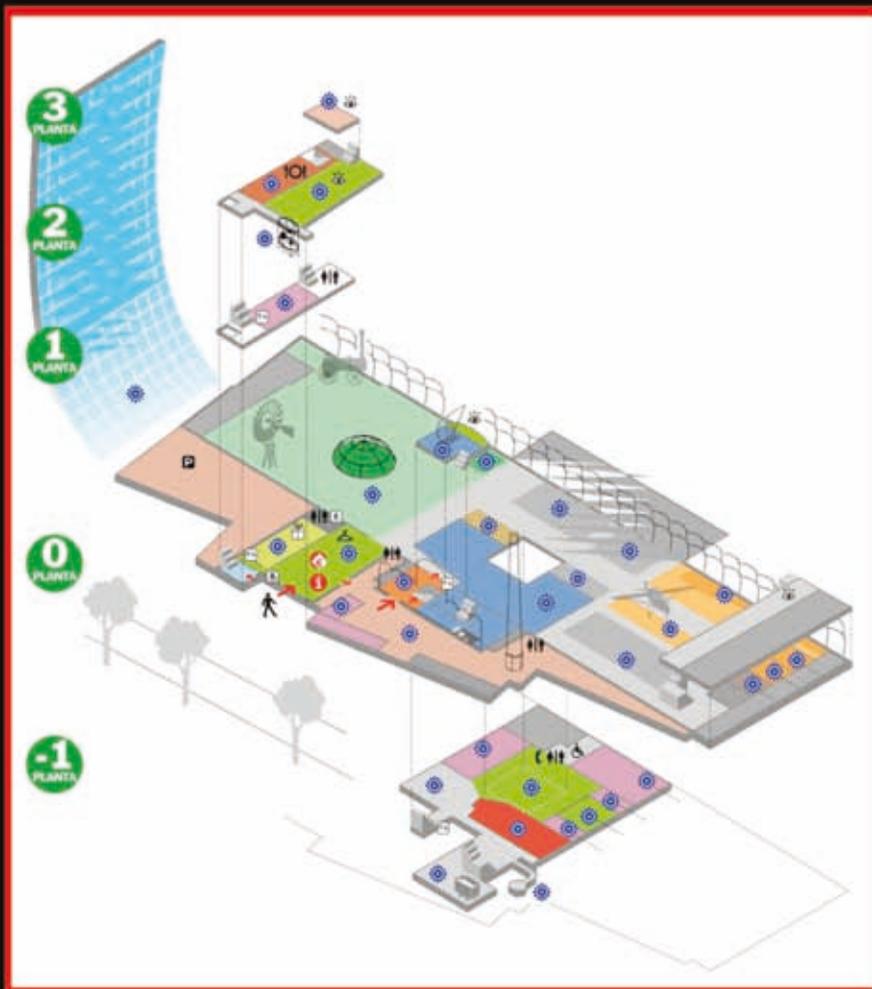
El Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya enceta aquest any 2013 una nova etapa després d'una llarga i fructífera història de més de 30 anys d'existència amb el seu anterior director, Eusebi Casanelles, al capdavant d'aquesta destacada institució cultural catalana.

Malgrat la greu situació econòmica i social en que es troba immers el nostre país, enguegem un nou cicle d'afermament i creixement d'aquest destacat projecte museològic i patrimonial amb nous objectius, majors expectatives i una més gran dosi d'il·lusió i inquietud renovades.

Ens trobem davant d'un moment de canvi en el que volem centrar tots els nostres esforços en revitalitzar la programació del Museu mitjançant diferents iniciatives, activitats i nous projectes que permetin una major involucració amb la societat i una més àmplia i acurada difusió, conservació i recerca de la història de la ciència, la tècnica i el patrimoni industrial de Catalunya. Encetem, doncs, una nova etapa que esperem sàpiga respondre a les vostres expectatives.

Sigueu tots benvinguts al vostre Museu.





El fons museogràfic és el conjunt d'objectes que un museu preserva per promoure'n el seu coneixement, el seu estudi i la seva difusió.

El fons museogràfic del MNACTEC està format per objectes tècnics, industrials i científics que tracten de reflectir l'evolució de la ciència, de l'ús de la tècnica i de la indústria a la nostra societat. Actualment l'integren més de 18.000 objectes que es poden estructurar en les següents àrees temàtiques:

- APARELLS DOMÈSTICS**
- ARTS GRÀFIQUES**
- COMPUTACIÓ, ELECTRÒNICA I TELECOMUNICACIONS**
- ENERGIA**
- INSTRUMENTACIÓ CIENTÍFICA I DE MESURA**
- MEDICINA**
- SECTORS PRODUCTIUS I SERVEIS**
- TECNOLOGIES AUDIOVISUALS**
- TRANSPORT**

## El Transport i motos Montesa

La col·lecció d'automòbils, camions, motors avions, motos i bicicletes que mostra el mNACTEC ens permet fer un trajecte per la història del transport des dels seus inicis a l'estat espanyol l'any 1857 fins als nostres dies. Dels materials exposats es pot destacar l'automòbil de vapor marca Locomobile, de l'any 1899, el SEAT 600 de l'any 1957, el Biscuter de l'any 1955 o l'avió Fairchild de l'any 1932 entre altres.

La visita inclou el funcionament de la maqueta ferroviària de Joaquim Gili, restaurada pel Club Ferroviari de Terrassa. La maqueta ferroviària consta de 400 metres lineals de via amb 100 canvis d'agulla i disposa d'un parc ferroviari d'uns 200 vagons, entre els de passatgers i els de mercaderies.

Els impulsors de l'invent de la bicicleta foren els germans Michaux al 1861. Aquest és un model que presenta molta similitud amb el velocípede fabricat pels dos inventors francesos.

Al 1904 es constitueix a Barcelona una nova societat denominada La Hispano-Suiza Fàbrica de Automòviles, S.A. la qual es va convertir en la gran indústria automobilística del país.



### Breu Història del Transport

El biscuter va ser fabricat per l'empresa Autonacional Biscuter Voisin a Sant Adrià del Besòs. Gairebé uns 5.000 biscuters es van fabricar des dels anys 1951 al 1958.

Del material d'aviació que s'exposa, volem destacar l'avió Fairchild model R.24, amb motor Ranger, construït l'any 1932 als Estats Units i els motors d'aviació d'estrella Elizalde i de doble V Hispano Suiza, fabricats al nostre país.

# MUSEU de la CIÈNCIA i de

Durant la primera meitat del segle XIX es consolidà l'ús de la màquina de vapor com a primera font d'energia. Com una de les seves aplicacions, es feren diverses temptatives de construir vehicles de vapor per carretera que, en alguns casos, tingueren sort. El motor de vapor es mantingué fins al 1920. L'impuls, però, de l'automòbil es va realitzar gràcies al motor d'explosió que, en pocs anys, desplaçà la màquina de vapor en tots els camps. A partir de 1880 es desenvolupà el motor d'explosió aplicat a usos industrials i a la locomoció. Alemanya se situà com a capdavantera de la indústria automobilística gràcies als treballs realitzats per Carl Benz i Gottlieb Daimler. L'any 1886, Daimler, per un costat, situà en un carruatge de quatre rodes un motor d'explosió monocilíndric, d'un cavall, de fabricació pròpia. Simultàniament, Benz, per la seva part, dissenyà un tricicle equipat amb un motor de quatre temps de 984 cm<sup>3</sup>, derivat del motor de gas pobre que ell fabricava.

L'any 1907 als Estats Units entraren de ple en el món de l'automòbil; mentre que a Europa es produïren cotxes de luxe, la filosofia que s'imposà en aquell país va ser la de construir-ne grans quantitats a preus assequibles a l'abast d'una extensa classe mitjana. Henry Ford fou el fabricant que sobresortí en el camp de la producció. Instal·là la seva planta de fabricació a Detroit on hi implantà la fabricació en sèrie. L'automòbil que el va portar a l'èxit fou el model Ford T del qual se'n fabricaren més de 15 milions. Gràcies a ell, uns amplis sectors de la societat americana pogueren motoritzar-se.

A Catalunya, Francesc Bonet i Daimau, enginyer industrial i fabricant del ram tèxtil, va patentar i construir, l'any 1889, el primer vehicle amb motor d'explosió. L'any 1901 es matriculen els primers automòbils a l'estat espanyol i el 1904 Damià Mateu, Francesc Seix i d'altres coneguts barcelonins funden La Hispano Suiza Fàbrica de Automòviles, S.A.



# la TÈCNICA de CATALUNYA

# 2º Sortida Montserratina 2014

19 octubre



## MONTSERRATINA 2014

Museu d'Art i Audiovisuals

Escolania de Montserrat

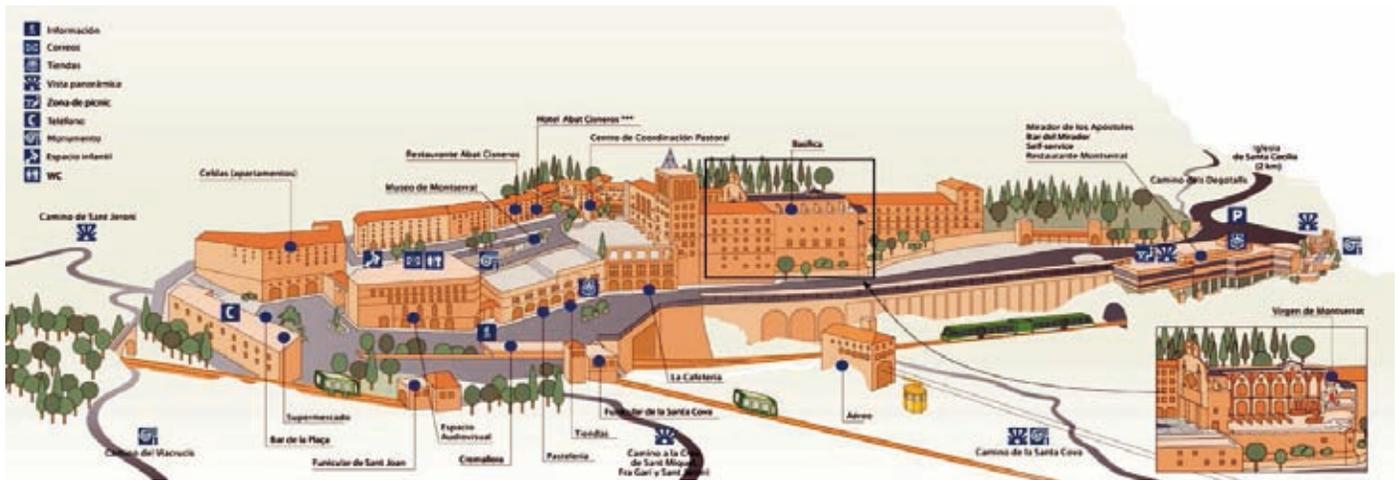
La Tossa de Montbui

**Organitza:**

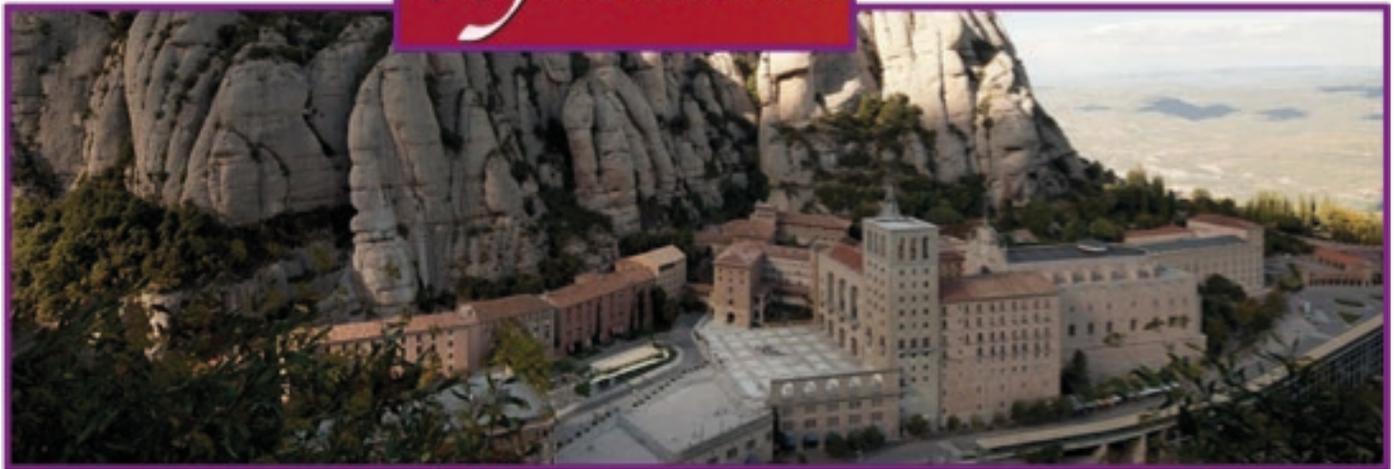
Club Vehicles Històrics Lleida  
i Srs. Riera



Diputació de Lleida



## HISTÒRIA



L'origen històric del santuari de la Mare de Déu de Montserrat es troba a l'ermita de Santa Maria, que l'any 888 el comte Guifré el Pelós dona al monestir de Ripoll.

L'any 1025, Oliba, abat de Ripoll i bisbe de Vic, funda un nou monestir al costat de l'ermita de Santa Maria. El petit monestir aviat rep pelegrins i visitants, els quals donen a conèixer entre la gent les narracions dels miracles i prodigis que hi obrava la Mare de Déu.

El 1409, el monestir de Montserrat es converteix en abadia independent. Entre els anys 1493 i 1835, època de profundes reformes, de creixement i esplendor, Montserrat forma part de la Congregació de Valladolid.

Durant els segles XVII-XVIII, el monestir de Montserrat es converteix en un centre cultural de primer ordre. De l'escola de música de Montserrat sorgeixen compositors importants.

La Guerra del Francès (1811-1812) i la desamortització de 1835 porten la destrucció i l'abandonament. Però el 1844 s'inicia la restauració de la vida monàstica i l'any 1881, a les Festes de la Coronació de la Imatge de la Mare de Déu, el papa Lleó XIII la proclama Patrona de Catalunya. La Guerra Civil espanyola (1936-1939) significa un nou abandonament del monestir. El Govern de Catalunya, però, preserva Montserrat del saqueig i la destrucció.

En l'actualitat, Montserrat es modernitza per continuar atenent els pelegrins mil anys després de la seva fundació.



Des de la restauració del monestir el 1844, Montserrat ha aplegat un ric patrimoni artístic, la majoria provinent de donacions particulars.

## CULTURA

El Museu de Montserrat el configuren diverses col·leccions, ubicades en un mateix edifici des de l'any 1996. A les col·leccions permanents s'hi afegeixen les exposicions temporals que es poden veure a les dues sales destinades a aquest fi: la Sala Daura i l'Espai d'Art Pere Pruna.

L'espai que ocupa el museu és interessant per ell mateix; fou projectat per Josep Puig i Cadafalch el 1929 dins el projecte general de reforma de les places del monestir. Des de l'estiu de 2004, el Museu de Montserrat disposa d'una nova entrada, sense barreres arquitectòniques.

Actualment, el museu té un servei de visites comentades per a grups i escoles, i també audioguies.

El Museu de Montserrat està format per sis col·leccions ben diferents. Els objectes exposats, més de 1.300 peces, abracen un període cronològic molt ampli. La peça més antiga és un sarcòfag egipci del segle XXII a. de C., i la més recent, una pintura de Sean Scully, La muntanya d'Oisin (2010) donada pel propi artista.

Trobem aquest sarcòfag a la col·lecció Arqueologia de l'Orient Bíblic, al costat d'altres objectes representatius de les cultures de Mesopotàmia, Egipte, Grècia, Terra Santa i Xipre.

L'obra d'Scully està situada a la col·lecció de Pintura dels segles XIX i XX, una de les millors col·leccions de pintura catalana, amb noms tant rellevants com Fortuny, Rusiñol, Casas, Nonell, Mir, Gimeno, Anglada Camarasa, Picasso, Dalí, entre d'altres. També hi trobem una representació de l'impressionisme francès, amb obres de Monet, Sisley, Degas, Pissarro i altres, i una mostra d'obra gràfica de pintors de fama reconeguda que pertanyen a l'estètica contemporània: Chagall, Braque, Le Corbusier, Rouault, Miró, Dalí, Picasso, Clavé, Tàpies i altres autors.

Des de l'any 2006, el MDM compta, amb una nova secció: una col·lecció de 160 icones bizantines i esclaves, sota el títol Phos Hilaron (llum joiosa), que es presenten en l'ambient d'una església oriental, on la llum hi juga un paper determinant. La resta de col·leccions són: Iconografia de Santa Maria de Montserrat, on es pot resseguir l'evolució que s'ha produït en la representació de la Mare de Déu a través dels temps; Orfebreria, amb un conjunt d'objectes litúrgics del segle XV al XX; i Pintura del segle XIII al XVIII, amb obres de Berruguete, el Greco, Caravaggio, Luca Giordano, Tiepolo, entre d'altres. Horari: De dilluns a divendres: de 10 a 17.45 h.

Caps de setmana i festius: 10 a 18.45 h.

Preus: Adults: 7,00 €

Reduïda (jubilat i grups): 6,00 €

Nens (de 8 a 16 anys): 4,00 €

Dades pràctiques

Horaris

De dilluns a divendres: de 10 a 17.45 h Caps de setmana i festius: 10 a 18.45 h



### Cultura Nou Espai Audiovisual

**L'exposició gira sobre tres eixos fonamentals: muntanya, monestir i santuari.**

El nou audiovisual de Montserrat és un espai totalment reformat que respon a la voluntat del monestir de donar resposta i contingut a la visita de milers de pelegrins i visitants que volen saber què és i què significa Montserrat. L'exposició gira sobre tres eixos fonamentals: muntanya, monestir i santuari

Dins del contingut destaquen aspectes tan rellevants com la presència de la Santa Imatge, des de finals del segle XII, i la singularitat d'un monestir amb gairebé mil anys d'història i un pes constant i rellevant en la vida espiritual, social i cultural d'un país, tal com ho demostren l'editorial Publicacions de l'Abadia de Montserrat, el Museu, l'Escolania i, recentment, Montserrat Televisió.

Montserrat es mostra amb tota la seva complexitat i riquesa a través d'un itinerari expositiu que utilitza recursos museogràfics diferents i innovadors, així com audiovisuals d'última generació que fan que el visitant s'endinsi en la muntanya, la història, el monestir o el sentit de la vida monàstica d'una manera molt vivencial. El recorregut acaba amb un emotiu final en què l'Escolania juga un paper destacat.

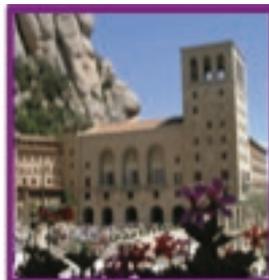
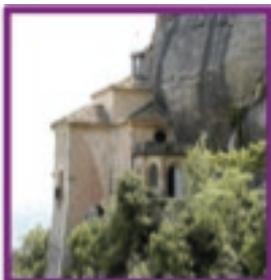
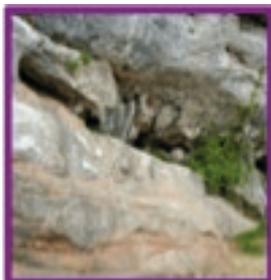
Horaris: De dilluns a divendres: de 9 a 18.45 h.

Caps de setmana i festius: 9 a 20 h.

Preus: Adults: 5,00 €

Reduïda (jubilatats i grups): 4,00 €

Nens (de 8 a 16 anys): 3,00 €



### Cultura Museu a l'Aire Lliure

**Montserrat**, a més d'un monestir i un santuari, és un indret espectacular des del punt de vista geològic i un important centre cultural. El santuari compta amb un ric patrimoni artístic, històric i natural. Un veritable museu a l'aire lliure. Un mapa i un llibret componen el material gràfic del Museu a l'aire lliure. El llibret conté la descripció de tots els elements que conformen el patrimoni artístic i natural de Montserrat. L'audioguia descriu els principals elements del primer itinerari.

**Santuari.** Aquest itinerari us conduirà pels monuments i espais més significatius del santuari de Montserrat. És el recorregut obligat per a les persones que volen conèixer el cor de Montserrat. Us portarà a la basílica i a venerar la Mare de Déu, i a través de les restes arquitectòniques i escultòriques us permetrà conèixer el passat de Montserrat.

Via Crucis - Sant Miquel - Fra Garí. Aquest recorregut permet un primer contacte amb la muntanya de Montserrat. Els camins, molt a prop del recinte del santuari, no presenten cap dificultat; només hi ha algun tram de pujada, inevitable per gaudir de les magnífiques vistes sobre el monestir i la muntanya. És el camí pel qual arribaven els pelegrins a Montserrat antigament.

**Santa Cova.** Itinerari serpentejant amb panoràmiques esplèndides i flanquejat per monuments que simbolitzen els misteris del Rosari. És el conjunt d'escultures modernistes a l'aire lliure més important de Catalunya. Acaba a la Santa Cova, la capella on, segons la llegenda, es va trobar la imatge de la Mare de Déu. Recorregut sense dificultats però amb un darrer tram de pujada forta a la tornada que es pot evitar agafant el funicular.

**La porta de Montserrat - Degotalls.** La primera part mostra els diversos edificis que conformen el monestir. Continua per un camí ombrívol amb una vegetació rica fins a una balconada on la roca mostra l'empremta del degoteig de l'aigua. Amb monuments dedicats a artistes i majòliques ofrenades a la Mare de Déu. Aquest recorregut, sense cap dificultat, està orientat al nord i ofereix una esplèndida panoràmica sobre el pla del Bages i els Pirineus.

### GASTRONOMIA DE MONTSERRAT



**Associació Amics de la Gastronomia del Montserrat**, neix per la iniciativa del sector privat (restaurants ubicats a l'entorn de la muntanya de Montserrat) i per la iniciativa i l'ajut de les diferents administracions públiques, principalment el Patronat de la Muntanya de Montserrat.

Els establiments membres tenen en comú el territori en el qual estan ubicats i els productes i ingredients que utilitzen en l'elaboració dels seus plats. Els seus principals objectius són:

- Promocionar i difondre la gastronomia de l'entorn territorial de la Muntanya de Montserrat.
  - Fomentar el treball en equip entre els membres associats i la col·laboració amb altres agents gastronòmics del territori.
  - Fomentar i promoure els productes gastronòmics propis o amb tradició a l'entorn montserratí dins d'uns paràmetres de qualitat equiparables als estàndars del sector.
  - Estudiar i investigar noves receptes i variacions per incorporar-les a la gastronomia local.
  - Proporcionar suport i assessorament als membres associats per a la millora de la gestió en el negoci d'acord amb el conjunt d'objectius expressats.
  - Col·laborar en dotar la denominació gastronòmica del Montserrat de prestigi als mercats turístics i altres àmbits del sector.
  - Impulsar i donar suport a totes aquelles iniciatives que impliquin creixement, millora i difusió de la Gastronomia del Montserrat.
  - Vetllar per la qualitat dels establiments de restauració que formen part de l'associació Amics de la Gastronomia del Montserrat.
- Actualment, els productes sobre els que s'està treballant són: el mató, la mel, el tomàquet de Montserrat, els cigrons de Vila-màric, les herbes de la muntanya de Montserrat, l'oli de la varietat Palomar, els licors de Montserrat, les nous, el vi, el senglar, el bacallà, la mongeta del ganxet, etc.
- No és una llista de productes tancada, sinó que s'espera que vagi creixent a partir dels diferents estudis que s'estan realitzant.

## EL QUE NO ET POTS PERDRE

### Visita lliure

A Montserrat trobareu, a part de les activitats pastorals del santuari, una àmplia i variada oferta d'activitats de lleure, culturals i relacionades amb la natura que podreu combinar de maneres diferents en funció del temps de què disposeu i del vostre interès. Si veniu a passar un dia a Montserrat podreu passejar una estona pel santuari, conèixer la història i el patrimoni artístic, visitar el museu, escollir un dels nombrosos itineraris que recorren els camins i s'endinsen en els boscos... L'altra opció, és clar, és passar-hi uns quants dies i no deixar cap racó per descobrir! Les activitats pròpies del santuari, que es duen a terme a la basílica, són:

- A les 11 h: missa conventual
- A les 13 h, de dilluns a divendres: Salve i Virolai cantats per l'Escolania; els diumenges i festius és a les 12 h.
- A les 18.45 h: vespres i cant de l'Escolania (els escolans participen de diumenge a dijous).
- L'horari per visitar el Cambril de la Mare de Déu és de 8 a 10.30 h i de 12 a 18.30 h (Del 15/07 al 30/09, també de 19.30 a 20 h).
- També podeu acostar-vos al Mercat de les pageses, que es troba a l'inici del Passeig de l'Escolania, i degustar els productes del territori.

**L'origen geològic** d'aquest massís és sedimentari. Les roques de Montserrat són molt dures i molt resistents a l'erosió. Estan formades per un conglomerat de còdols afermat amb ciment calcari. Tanmateix, al llarg del temps, el vent i la pluja han modelat les agulles o monòlits fins a donar-hi formes molt diverses. La imaginació popular ha associat aquests contorns a figures humanes o d'animals, els ha donat nom i ha inventat llegendes que expliquen el seu origen fantàstic. L'origen geològic d'aquest massís és sedimentari. Les roques de Montserrat són molt dures i molt resistents a l'erosió. Estan formades per un conglomerat de còdols afermat amb ciment calcari. Tanmateix, al llarg del temps, el vent i la pluja han modelat les agulles o monòlits fins a donar-hi formes molt diverses. La imaginació popular ha associat aquests contorns a figures humanes o d'animals, els ha donat nom i ha inventat llegendes que expliquen el seu origen fantàstic.

La **vegetació** que predomina a Montserrat és l'alzinar amb marfull, típicament mediterrani. No obstant això, les diferències climàtiques que es donen al massís fan que hi trobem també espècies pròpies d'indrets molt secs al costat d'altres d'ambients humits i frescs. Hi ha rouredes, teixedes, pinedes i algunes espècies que viuen a les superfícies de les roques, com l'orella d'ós o la corona de reina. A Montserrat creixen unes 1.250 espècies diferents de plantes.

La fauna també és molt variada, com escau en el context mediterrani. Les espècies que es fan més visibles són el tudó, el tord, el falcó, l'esquirol, la cabra salvatge, el porc senglar i la salamandra, entre d'altres.



Els dos **funiculars de Montserrat** estan ubicats en l'entorn del santuari de la Mare de Déu.

Són els funiculars de Sant Joan i la Santa Cova, que es van construir els anys 1918 i 1929, respectivament, amb l'objectiu de transportar els pelegrins i els visitants fins als llocs més emblemàtics de la muntanya, com són l'ermita de Sant Joan i la Santa Cova on, segons la tradició, va ser trobada la imatge de la Mare de Déu.

La muntanya de Montserrat forma part de quatre municipis: Collbató, el Bruc, Marganell i Monistrol de Montserrat. - Fa uns anys, aquests 4 pobles i el Santuari de Montserrat, van emprendre el projecte Portals de Montserrat, un projecte que pretén desenvolupar un turisme familiar, sostenible i respectuós amb l'entorn, i mitjançant el qual es vol donar a conèixer els municipis, els seus nuclis de població i el seu ambient, format pel parc natural, la seva flora, fauna, geologia i història.

Així mateix, el projecte comprèn el desenvolupament d'una gastronomia local sota la denominació de la Cuina de Montserrat, a més de diversos equipaments museístics relacionats amb l'àmbit montserratí.

Portals té el ple suport del Patronat de la Muntanya de Montserrat.



Visita degustació que permet al visitant conèixer els aspectes històrics, naturals i d'elaboració d'un producte popular i emblemàtic lligat al Santuari de Montserrat, fruit de la riquesa cultural i el bon coneixement de la botànica pròpia del massís montserratí que ha atresorat la comunitat de monjos de Montserrat.

Ja ben documentades al segle XIX, les Aromes del Montserrat són el resultat de l'aprofitament de plantes aromàtiques que anirem descobrint al llarg de la visita, les essències de les quals són ben perceptibles al paladar quan tastem aquest licor, essències també molt presents a la gastronomia catalana.



Sota les places de Santa Maria i custodiada per unes estructures de ferro imponents, obra de l'arquitecte Puig i Cadafalch, hi trobem una de les col·leccions més importants de pintura del nostre país.

Entre les obres mestres hi destaca el Sant Jeroni de Caravaggio, punt de partida d'una visita que ens portarà a conèixer impressionistes com ara Monet, Sisley, Degas o Pissarro, l'esplendor del modernisme català, amb Casas i Rusiñol, o les generacions d'inicis del segle XX, amb pintors de la rellevància de Mir i Nonell. Aquests moviments estan complementats amb obres de Fortuny, Martí Alsina, Romero de Torres o Sorolla, entre d'altres.

El segle XX està representat per obres de Picasso, Torres García, Dalí o Rouault, que ens permeten seguir els moviments avantguardistes. Tanquem el recorregut amb obres d'artistes contemporanis com Tàpies, Scully o Chancho, que reflecteixen la producció artística de finals de segle XX i principis del XXI.





Quan cada instant del viatge esdevé un record

**Kariba**  
viatges

**Gamon**  
autocars

☎ 973 75 00 90

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



Carrer Arbeca, 3 25230 - Mollerussa (lleida)

Tel. 973 606 008 - Fax. 973 606 009

Email. [totvivendes@totvivendes.com](mailto:totvivendes@totvivendes.com)

Web. [www.totvivendes.com](http://www.totvivendes.com)

# TOT VIVENDES



*Serveis immobiliaris*

*Serveis de comercialització*

*Serveis d'assessorament i consultoria*

*Serveis de gestió financera*

*Serveis de tassació*



*Oferim als nostres clients un tracte professional amb total transparència, serietat i assessorament immobiliari*

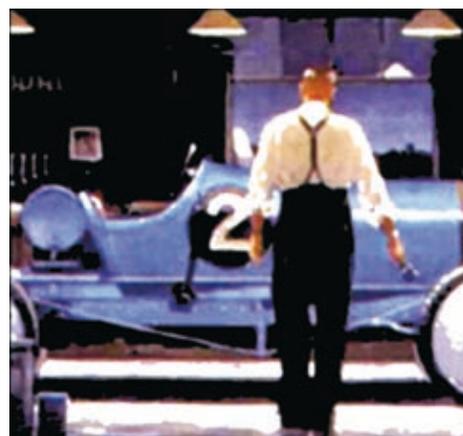
## RESTAURACIÓ I MANTENIMENT DE COTXES I MOTOS ANTIGUES

(Mecànica, Electricitat, Xapa i Pintura)

# Autoclàssic

[www.taller-autoclassiclleida.com](http://www.taller-autoclassiclleida.com)

[autoclassiclleida@gmail.com](mailto:autoclassiclleida@gmail.com)



C/ La Granadella, 9, 25001 - Lleida

Tels: 973 200 930 / 639 908 630

EXTENSO SURTIDO DE ZAPATOS  
PARA PIES ANCHOS Y PARA PIES DELICADOS  
PARA PLANTILLAS Y DE MODA JOVEN CÓMODA

*Reinana*  
Calzado Cómodo Exclusivo  
1945



Roselló (Barcelona)



Vallcaient (Lleida)



Virrey Amat (Barcelona)

Guerrero

*Joiseria*

*Relotgeria*

Professionals en  
Gravats a mà  
i clavats de  
Pedres Precioses

Tallers Pròpis

Sant Antoni, 16  
Tel. 973 27 17 73  
25002 LLEIDA



Tallers propis en relotgeria i joieria

Portàns la teva idea i la farem realitat



Joaquim Guerrero

Des de 1973

Joiers

Pi i Margall, 12  
Tel. 973 222 743

Com sempre a:  
Sant Antoni, 16  
25002 Lleida - Tel. 973 27 17 73

encastats i gravats a mà



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

- Recollida i lliurament a domicili en un radi de 25 km. per a reparacions superiors a 600€; a 50 km per a reparacions superiors a 1.200€
- Vehicle de substitució gratuït i de qualitat
- Neteja interior i exterior del vehicle abans del lliurament

- Control de qualitat preentrega
- Garantia de per vida en pintura
- Revisió de seguretat gratuïta
- Treballem amb totes les companyies d'assegurances
- Especialistes en vehicles d'alta gamma
- Bonificacions especials per als nostres clients i rentings

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

TREBALLEM AMB TOTES LES  
COMPANIES D'ASSEGURANCES



zona de preparació de pintura



operari a la cabina de pintura



box de pintura



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

www.grupgs.com GRUP **GS**

**S&S**

**SANTES & SANTES  
MASSES & MASSES**

**ASSEGURANCES I  
SERVEIS JURIDICS**



**ASSEGURANÇA  
SANITÀRIA PRIVADA**



**ASSEGURANÇA  
DEL SEU VEHICLE**

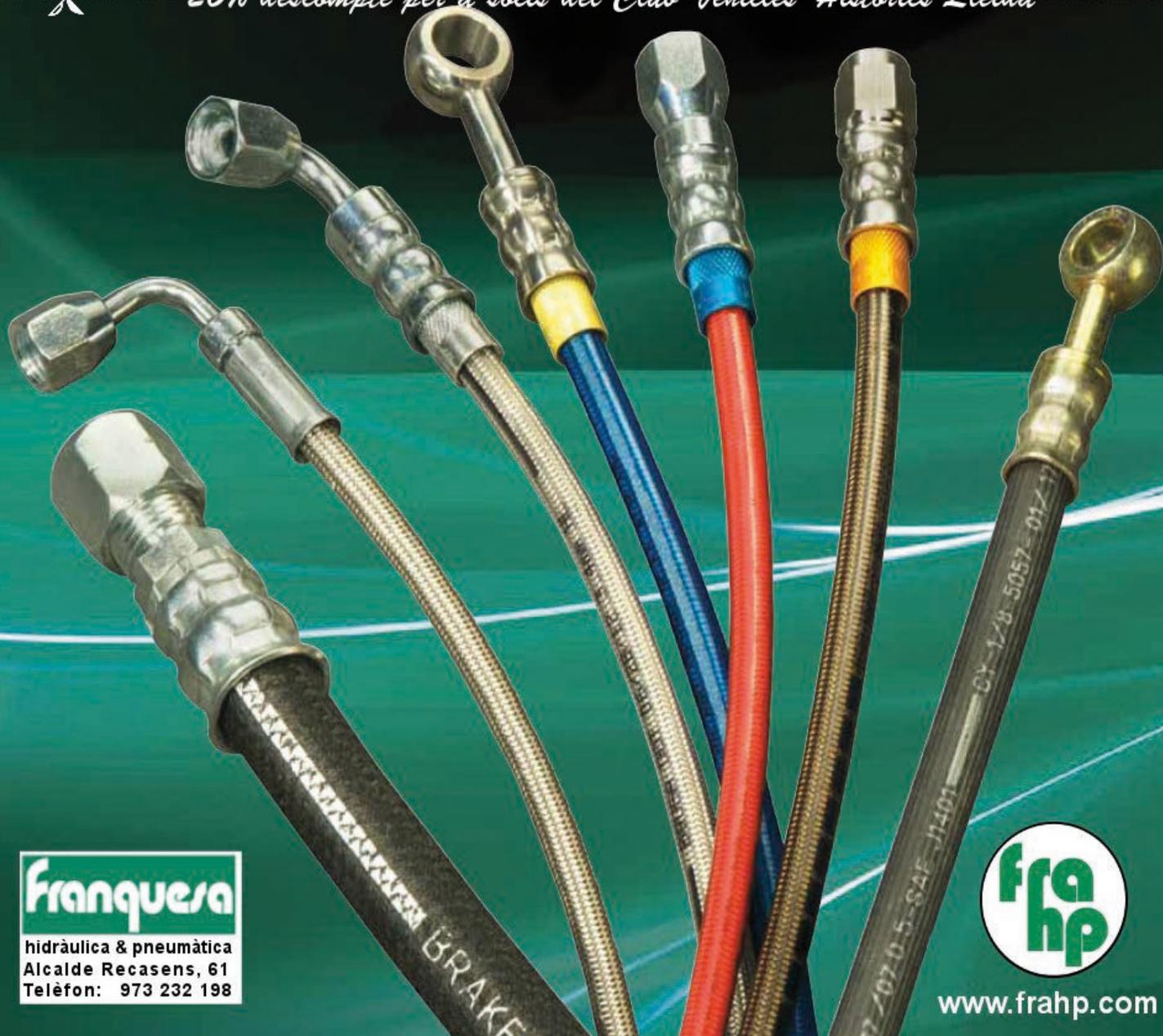


**ASSEGURANÇA  
DE LA SEVA LLAR**

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

L'any 1876 el Sr. Fitts instal·la el primer sistema amb tubs hidràulics al seu automòbil. El 1914, Fred Duesenberg frena el seu cotxe de curses amb una tecnologia hidràulica que més tard desenvoluparia Malcom Lougheed (Lockheed). L'any 1926, Francis W. Davies construeix i patenta la direcció assistida mitjançant tubs hidràulics. A Franquesa, avui dia, fem tubs de fre i direcció per vehicles del segle passat, amb Test i garantia segons normativa D.O.T. Americana i Europea. Continuem fent Història, amb Franquesa.

*X*-----20% descompte per a socis del Club Vehicles Històrics Lleida-----



**Franquesa**

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



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



Club Vehicles Històrics Lleida  
25 maig 2014

# MÓN SANT BENET

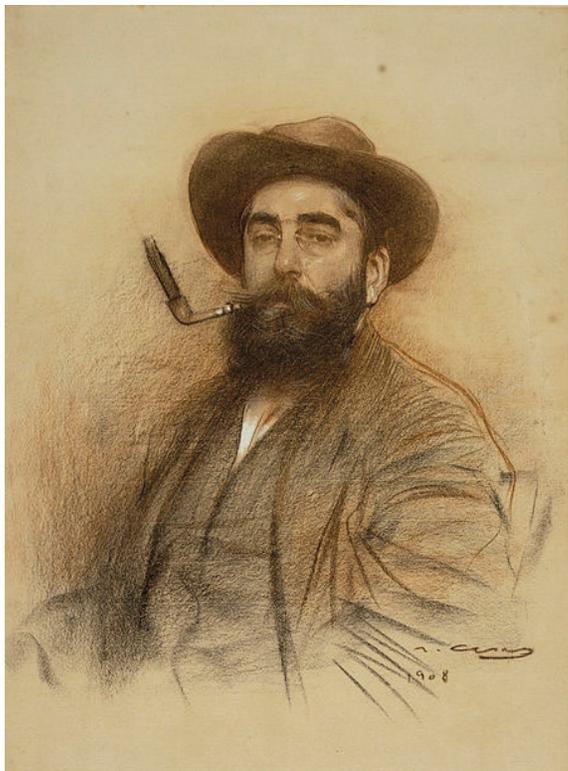


FUNDACIÓ ALICIA  
(FERRAN ADRIÀ)



# Ramon Casas

Ramon Casas i Carbó (Barcelona, 5 de enero de 1866 - 29 de febrero de 1932) fue un pintor español célebre por sus retratos, caricaturas y pinturas de la élite social, intelectual, económica y política de Barcelona, Madrid y París. Fue diseñador gráfico y sus carteles y postales contribuyeron a perfilar el concepto de modernismo catalán.



## Barcelona y París

El padre de Ramón había hecho fortuna en Matanzas (Cuba) y su madre procedía de una familia acomodada. En 1877, Casas abandonó la escuela para estudiar arte en el estudio de Juan Vicens Cots. En 1881, siendo todavía un adolescente, fue cofundador de la revista *L'Avenç*. El número publicado el 9 de octubre de 1881 incluía un esbozo del claustro del monasterio de Sant Benet de Bages. Ese mismo mes, acompañado de su primo Miquel Carbó i Carbó, estudiante de medicina, inició su primera estancia en París. Ese invierno estudió con Carolus-Duran y, más tarde, con Henri Gervex. Mientras, ejercía como corresponsal en la capital francesa para *L'Avenç*. Al año siguiente expuso algunas de sus obras en la Sala Parés de Barcelona y en 1883 expuso su Autorretrato vestido de flamenco en la sala de los Campos Elíseos de París. Ese cuadro le valió una invitación como miembro del salón de la *Société d'artistes français*.

Los siguientes años siguió pintando y viajando, pasando el otoño y el invierno en París y el resto del año en España, básicamente en Barcelona pero también en Madrid y en Granada; su cuadro representando a la multitud en una corrida de toros pintado en 1886 fue el primero de una serie de pinturas detalladas sobre multitudes. Ese mismo año de 1886 sobrevivió a una tuberculosis y quedó convaleciente en Barcelona. En ese periodo de su vida conoció a artistas como Santiago Rusiñol, Eugène Carrière e Ignacio Zuloaga.

Casas y Rusiñol viajaron por Cataluña en 1889 y colaboraron en el libro *Por Cataluña (desde mi carro)*, con textos de Rusiñol e ilustraciones de Casas. Regresaron juntos a París donde se alojaron en el *Moulin de la Galette* en Montmartre junto con el crítico de arte y pintor Miquel Utrillo y el dibujante Ramón Canudas. Rusiñol realizó una serie de crónicas para el periódico *La Vanguardia* con el título *Desde el Molino* que contaron también con las ilustraciones de Casas. Casas se convirtió en miembro de la *Société d'artistes français* lo que le permitió participar en dos exhibiciones anuales sin tener que pasar por un jurado previo.

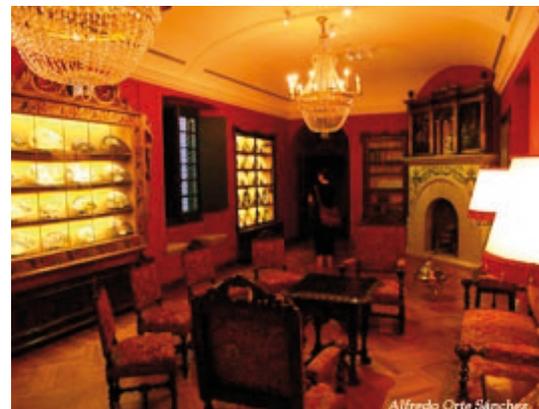
Con Rusiñol y con el escultor Enric Clarasó realizaron una exposición en la Sala Parés en 1890; los trabajos de esta época se encuentran a medio camino entre el estilo académico y el de los impresionistas franceses. Este estilo, que llegó a conocerse como modernismo, aún no estaba del todo desarrollado pero los artistas empezaban a conocerse unos a otros y los artistas catalanes empezaban a identificarse más con Barcelona que con París.

Su fama continuó extendiéndose por toda Europa, realizando exposiciones de éxito en Madrid (1892-1894), Berlín (1891-1896) y en la Exposición Mundial de Chicago de 1893; mientras, el círculo bohemio que incluía a Casas y Rusiñol empezó a organizar frecuentes exposiciones en Barcelona y en Sitges. Con el aumento de la actividad en Cataluña, Casas se estableció en Barcelona aunque seguía viajando a París para los salones anuales.

## Els Quatre Gats

El mundo del arte modernista estableció su centro de operaciones en Els Quatre Gats, un bar al estilo de Le Chat Noir de París. Casas financió este bar, situado en los bajos de la Casa Martí, edificio del arquitecto Josep Puig i Cadafalch situado en la calle Montsió en el centro de Barcelona; se inauguró el mes de junio de 1897 y estuvo abierto durante seis años (se reconstruyó en 1978). Sus compañeros de empresa fueron Pere Romeu, Rusiñol y Miquel Utrillo. En el bar se desarrollaban tertulias y exposiciones de arte, incluyendo una de las primeras de Pablo Picasso. La pieza más destacada de su colección permanente fue un autorretrato de Casas en el que aparece pedaleando sobre un tándem junto a Romeu: Ramon Casas y Pere Romeu en un tándem.

Al igual que Le Chat noir, Els 4 Gats mantuvo su propia revista literaria en la que Casas contribuyó de forma destacada. Tuvo una vida corta pero fue seguida de Pel i Ploma y Forma en las que también contribuyó Casas. Pel i Ploma patrocinó diversas exposiciones de arte incluyendo la primera exposición en solitario de Casas (1899 en la Sala Parés).



Mientras que su carrera como pintor prosperaba, Casas empezó a trabajar en el diseño gráfico, adoptando el estilo art nouveau que llegó a definir al modernismo. Diseñó carteles para el bar y también realizó anuncios para la firma «Codorniu», fabricante de cava o para el «Anís del Mono».

## Aumento de su fama

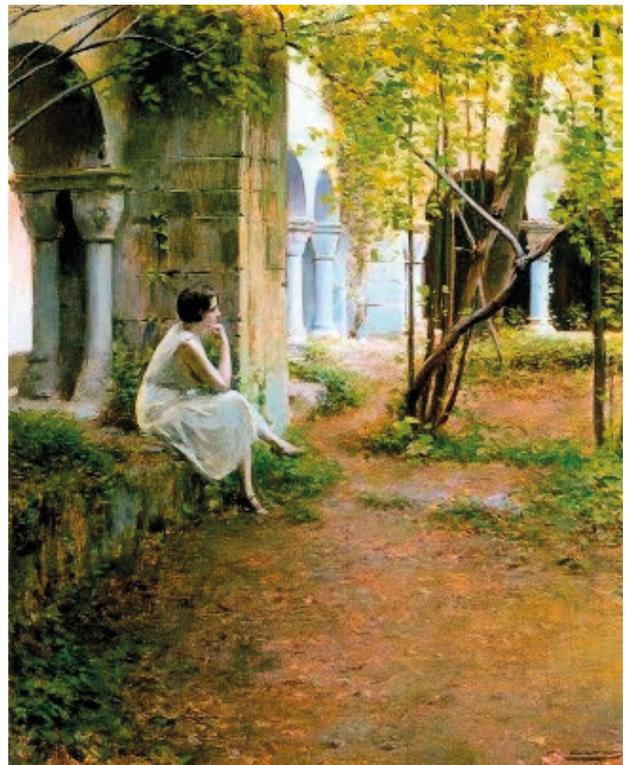
Para la exposición universal de 1900 en París, el comité español seleccionó dos retratos al óleo realizado por Casas: un retrato de 1891 de Eric Satie y otro de la hermana de Casas, Elisa. Su retrato de un ejecucón mediante El garrote vil ganó uno de los premios principales en Múnich en 1901. Sus obras se exhibían por toda Europa y en otros puntos del mundo, como Buenos Aires. En 1902 doce de sus obras quedaron expuestas de forma permanente en el Círculo del Liceo, club exclusivo asociado al teatro de la ópera barcelonés.

En 1903 se convirtió en Societaire completo del Salon du Champ de Mars de París, lo que le permitió realizar una exhibición anual; de hecho, sólo expuso durante dos años. En 1903, la obra presentada fue La carga que más tarde renombró como Barcelona 1902 en referencia a una huelga general ocurrida en Barcelona en esas fechas. Sin embargo, la pintura de Casas, que muestra a un Guardia Civil cargando contra la multitud, había sido pintada dos años antes de la huelga. En 1904, esa misma pintura ganó el primer premio en la Exposición General de Madrid.

En 1904, durante una estancia en la capital española, realizó una serie de caricaturas de la elite madrileña así como de pintores como Joaquín Sorolla y Agustín Querol, escultor oficial del gobierno español. En el estudio de Querol realizó un retrato ecuestre del rey Alfonso XIII que fue adquirido por el coleccionista norteamericano Charles Deering.

## Julia Peraire

Debido al aumento de su fama como retratista, Casas se instaló de nuevo en Barcelona. Conoció a una joven vendedora de lotería, Julia Peraire, 22 años más joven que él. La pintó por primera vez en 1906 cuando Julia tenía 18 años. Pronto se convirtió en su modelo preferida y en su amante. A pesar de que la familia de él no aprobaba esta relación llegaron finalmente a casarse en 1922



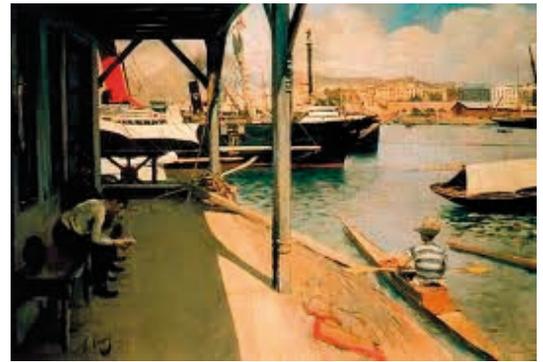
## Patrocinio

La madre de Casas compró en 1907 el monasterio de Sant Benet de Bages y contrató a Josep Puig i Cadafalch para que lo restaurara. Casas pasó mucho tiempo en San Benet. Cinco años más tarde, a la muerte de su madre, heredó el monasterio.

En 1908, Casas junto a su patrocinador Deering, viajaron por Cataluña. Deering compró un antiguo hospital en Sitges con la idea de convertirlo en su residencia. Ese mismo año, Casas inicia un viaje de seis meses por Cuba y los Estados Unidos. Durante este viaje realizó una docena de retratos al óleo y cerca de una treintena de dibujos al carbón de amigos y socios de Deering.

De regreso a España realizó exhibiciones en Madrid y Barcelona, En la galería Fayanç Català de Barcelona, mostró unos 200 dibujos al carbón que donó al Museo de Barcelona. Su exposición de Madrid se realizó en el Ministerio de Turismo e incluía retratos de figuras destacadas de la ciudad, incluido el rey.

Antes de que se iniciara la Primera Guerra Mundial viajó por España y Europa, visitando Viena, Budapest, Múnich, París, Países Bajos, Madrid y Galicia. realizó importantes exposiciones en España y en Francia. En 1913 compró una vivienda en Barcelona, una torre en el barrio de Sant Gervasi de Barcelona; en 1915 realizó una exhibición conjunta con Rusiñol y Clarassó en la Sala Parés, conmemorando así el 25 aniversario de su primera exposición conjunta.



## Tamarit

En 1916 Casas y Deering viajaron a Tamarit (Tarragona). Deering compró el pueblo entero y colocó a Casas en la dirección del proyecto de restauración del mismo. Años más tarde, en 1924, Casas regresó a Tamarit para pintar diversos paisajes.

Casas, Rusiñol, y Clarassó siguieron realizando exposiciones conjuntas en la Sala Parés que se hicieron constantes hasta la muerte de Rusiñol en 1931. Casas continuó pintando retratos y paisajes, así como algunos carteles para la lucha contra la tuberculosis pero en el momento de su muerte, en 1932, se había convertido más en una figura del pasado que del presente. Fue enterrado en el Cementerio de Montjuïc de Barcelona.

## Obras

Categoría principal: Cuadros de Ramon Casas

- Antes del baño, óleo sobre lienzo, 72,5 x 60 cm, Montserrat, Museo de Montserrat, 1894
- Au Moulin de la Galette, óleo sobre lienzo, 117 x 90 cm, Montserrat, Museo de Montserrat, 1892
- Autorretrato vestido de flamenco, óleo sobre lienzo, 115 x 96.5 cm, Barcelona, MNAC, 1883
- Corrida de toros, óleo sobre lienzo, 53.7 x 72.4 cm, Barcelona, Museo de Montserrat, 1884
- Autoretrato vestido de bandolero, óleo sobre lienzo, 100 x 81 cm, Barcelona, Museo de Montserrat, 1885
- Retrato de Montserrat Casas, óleo sobre lienzo, 202 x 92 cm, Colección Banco Hispano Americano, 1888
- Retrato de Elisa Casas, óleo sobre lienzo, 200 x 100 cm, colección particular 1889
- Retratándose, óleo sobre lienzo, 59 x 73 cm, Sitges, Cau Ferrat, 1890
- La viuda, óleo sobre lienzo, 186 x 115 cm, Villanueva y Geltrú, Biblioteca Museo Víctor Balaguer, 1890
- Club Náutico de Barcelona, óleo sobre lienzo, 100 x 140 cm, Barcelona, Museo de Montserrat, 1890 - 1891
- Domestico domesticado, óleo sobre lienzo, 42,2 x 32 cm, Barcelona, Museo de Montserrat, 1890
- Retrato de las señoritas N.N., óleo sobre lienzo, 220 x 160 cm, colección particular, 1890
- Plein Air, óleo sobre lienzo, 115 x 82 cm, Barcelona, MNAC, 1891
- Interior, óleo sobre lienzo, 102 x 82 cm, Barcelona, MNAC, 1891
- Sacré Cour, óleo sobre lienzo, 67 x 55.5 cm, Barcelona, MNAC, 1891
- Interior al aire libre, óleo sobre lienzo, 160,5 x 121 cm, Barcelona, Colección Carmen Thyssen-Bornemisza
- Bal du Moulin de la Galette, óleo sobre lienzo, Sitges, Cau Ferrat, 1893
- El garrote vil, óleo sobre lienzo, 127 x 166,2 cm, Madrid, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, 1894
- Flores deshojadas, óleo sobre lienzo, 101 x 80 cm, colección particular, 1894
- Baile de tarde, óleo sobre lienzo, 170 x 230 cm, Barcelona, Círculo del Liceu, 1896
- Procesión del Corpus de la Iglesia de Santa María, óleo sobre lienzo, Barcelona, MNAC, 1896
- Ramon Casas y Pere Romeu en un tándem, óleo sobre lienzo, 191 x 215 cm, Barcelona, MNAC, 1897
- La carga, óleo sobre lienzo, 298 x 470.5 cm, Olot, Museo Comarcal de la Garrotxa, 1899
- Joven decadente, óleo sobre lienzo, 46,5 x 56 cm, París, Museo de Montserrat, 1899
- Julia, óleo sobre lienzo, 85 x 67 cm, Málaga, Museo Carmen Thyssen, 1915

# Sant Benet de Bages

és una antiga abadia benedictina del terme municipal de Sant Fruitós de Bages, a la comarca del Bages. És un dels conjunts monàstics més interessants del país, amb elements que van des del Romànic de l'època fundacional fins al Modernisme, passant pel Barroc. Situada a la conca de la Vall dels Horts, en una raconada entre el Montpeità o puig de Sant Valentí i els balços erosionats del riu Llobregat. Molt a prop de la confluència de l'antic camí ral que anava de la ciutat de Manresa a Vic, actualment té els accessos principals des del municipi de Navarces.

Els arxius del monestir s'han conservat, fet que permet seguir bé la seva història. Fou fundat el 960 a iniciativa dels esposos Sal·la (de la família dels vescomtes de Conflent) i Ricarda (dama osonenca, vídua del vescomte de Bas), que el dotaren econòmicament i el feren alçar en una de les seves propietats.[2] Sal·la era veguer i castlà o governador dels comtes de Barcelona, Osona-Manresa i Girona Sunyer I (911-947) i el seu fill i successor, Borrell II (947-992) -aquest darrer, a més, comte d'Urgell-. Ell, però, no arribà a veure'l mai acabat i continuaren l'obra els seus fills Isarn i Unifred.

El mateix fundador va obtenir en un viatge a Roma la tutela papal, alhora que va portar les relíquies de sant Valentí, ja venerat a la zona, que esdevindria copatró del monestir. El primer abat fou el que havia sigut encarregat fins llavors de dirigir l'obra i que tenia cura de les terres, Abbó, conegut des del 967. L'església fou consagrada el 3 de desembre del 972 amb l'assistència dels bisbes Fruià de Vic, el bisbe Guisad d'Urgell, el bisbe de Barcelona, i amb la presència del comte Borrell de Barcelona, a més de membres de la família dels fundadors, que llavors ja havien mort. En aquesta ocasió es torna a esmentar la seva dependència de Roma.

La comunitat estava formada per dotze monjos i el títol d'abat passà el 984 d'Abbó a les mans del descendent dels fundadors Adalbert, fillol del fill de Sal·la. Després d'una nefasta actuació, fou expulsat cap al 993 i el substituï un altre familiar, Seniofred, que tingué també una gestió poc valorada pels monjos. Morí el 999, moment en què Almansor devastava el Bages.

## Prosperitat

Després d'un primer atac dels sarraïns, en què el monestir fou saquejat i en el que morí el seu abat Seniofred. El bisbe de Vic, Arnulf, aprofità les penúries després de la batalla i aconseguí de Roma que es canviés la disposició de Sal·la en la designació d'abats.

D'aquesta manera, amb el beneplàcit del comte Borrell, el 1002 s'elegeix l'abat Ramió, canonge de Sant Pere de Vic, el primer que no formava part de la família fundadora i amb el qual s'inicià una etapa de redreçament del monestir. La seva actuació en el seu llarg abadiat d'uns trenta anys és lloada i aconsegueix redreçar el monestir. El 1016 una butlla del papa Benet VIII va posar el monestir sota la seva jurisdicció directa

Entre els anys 1045 i 1074 regí el monestir l'abat Miró, germà del comte de Barcelona Ramon Berenguer I. A la mort de l'abat Miró, i com a conseqüència, de la reforma eclesiàstica de Cluny la situació canvia i Sant Benet fou unit al monestir occità de Sant Ponç de Tomeres, al Llenguadoc, del qual esdevingué priorat.[1] Pels volts de 1105, i per circumstàncies no aclarides, es va recobrar la independència, i l'abat Benet (1108-1152) fou triat de nou entre els membres de la comunitat.

El 1125 es pateix el segon atac dels musulmans, aquesta vegada dels almoràvits, que destrueixen bona part del conjunt. Això propicià la reconstrucció del monestir, en especial de l'església, que havia quedat pràcticament reduïda als seus fonaments. Després de l'ensurt, el monestir va viure una època de gran prosperitat i el 1212 fou consagrada la nova església i es construí el claustre que ha perdurat. L'any 1336 el recinte fou emmurallat. L'any de la terrible Pesta Negra, el 1348, la comunitat va desaparèixer gairebé del tot. Anys més tard s'iniciaren noves construccions com el nou palau abacial (el Palauet), la infermeria, el celler i altres dependències.



## Decadència

A les acaballes de l'edat mitjana, el monestir va viure una situació de debilitat econòmica i institucional. Durant la segona meitat del segle XIV es trobà amb dificultats per mantenir bona part del seu patrimoni, alhora que la seva potestat jurisdiccional era sovint qüestionada i trepitjada per diferents senyors i autoritats limítrofs del territori. Les dependències monàstiques es trobaven força deteriorades. L'etapa d'abats comendataris de Sant Benet comença el 1490 moment en què el papa Innocenci VIII refusà l'elecció de Joan Agustí Marlés, prior de Santa Maria de Castellfolit, aleshores fundació dependent del monestir del Bages, i posà al davant del cenobi a Galceran de Pons, que estava al servei del papa. Aquest va prendre possessió de l'abadia el 9 de novembre de 1491. El van succeir Joan Pillares (1507), arquebisbe de Càller, Clement Mailo (1531-1535), Geroni Ferrer (1538) i Joan de Pinós (1551).

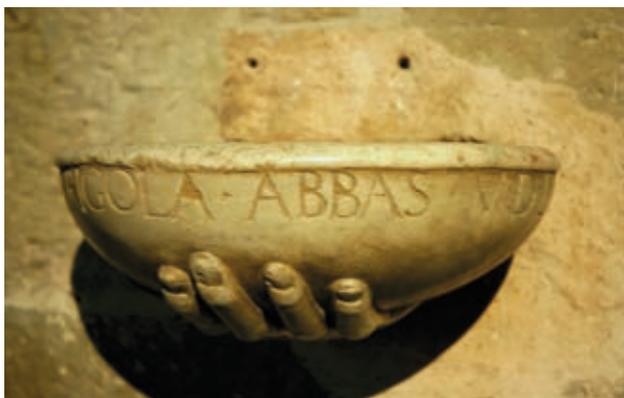
Aquesta dinàmica de decadència quedà superada durant els anys d'abadiat de Pere Frigola (1554-1576). Aquest període comportà el renaixement espiritual, cultural i econòmic del monestir, i va coincidir amb el període de redreçament de l'economia i demografia catalanes que es produí al llarg del segle XVI. Frigola destacà, a part de pel seu vessant polític, per la important dedicació polifacètica al monestir de Sant Benet, que anà des d'una major eficiència en la percepció de les rendes del monestir fins a l'impuls de la creació artística.[5] L'abat Frigola va ser escollit copresident per als monestirs catalans de la Congregació Claustral per al trienni que començava el 1560, juntament amb l'abat de Besalú, Joan de Tormo. Frigola també va ser nomenat covisitador dels monestirs catalans conjuntament amb Lluís Sagarriga, cambrer de Breda. Per culpa de la Pesta i de les inseguretats provocades pels bandolers, hi havia molta feina a fer tant a com a la resta de monestirs.

Amb la mort de l'abat Frigola el 22 d'octubre de 1576, el monestir restà sense abat i altra vegada es veié abocat a una situació crítica. Les seves rendes disminuïren i la comunitat tingué problemes de subsistència. Paral·lelament, el monestir de Montserrat necessitava un monestir més o menys proper per poder-lo dedicar a col·legi benedictí i desplaçar-hi una petita part de la seva comunitat, que aleshores era força nombrosa.

El 1593, a petició de Felip II, el monestir va perdre la seva independència i fou unit a Santa Maria de Montserrat, segons una butlla papal de Climent VIII. Montserrat havia ingressat l'any 1493 a la Congregació de San Benito el Real de Valladolid, i, des de llavors, havia viscut una gran etapa de reforma que el portà a ser un dels monestirs més grans i importants del país. Aquesta unió va fer que, com Montserrat, Sant Benet passés a formar part de la mateixa congregació. Segons això, Montserrat deixava Sant Pau del Camp i obtenia la direcció de Sant Benet, més profitosa. Sant Benet de Bages, al contrari de Montserrat, no va patir la castellanització i tingué sempre abats catalans.

A partir de 1620, Sant Benet va esdevenir un col·legi de les Arts, on s'ensenyava ciències eclesiàstiques, llengües i poesia i, en finalitzar el curs, se celebren certàmens literaris. També esdevé un centre d'acollida dels monjos d'edat avançada.

El 1633, el monestir pateix un incendi que va cremar els retaules de l'església, va ennegrir les parets i consumí una bona part de la biblioteca i altres dependències. Darreres notícies d'activitat docent durant l'any 1671 i el monestir es converteix en un centre d'acollida dels monjos d'edat avançada de Montserrat. El Trienni Liberal suprimeix el 1820 els ordes religiosos. Sant Benet fou tancat i els monjos van ser obligats a abandonar-lo. Tres anys després, Ferran VII restableix el règim absolutista. Els monjos pogueren tornar a Sant Benet i els seus béns foren en part recuperats



El monestir va restar actiu fins a l'any 1835. Nova supressió dels ordes religiosos, ara definitiva. La llei de desamortització de Mendizábal va obligar els ordes religiosos a abandonar les seves possessions, que va posar a subhasta pública. Aquesta segona ocasió suposà, però, l'adéu definitiu de la vida monàstica. Fortià Solà fa un resum de la sort viscuda per Sant Benet: Portes i finestres restaren obertes tothora; ramats de bestiar entraren a pasturar pel cementiri i el jardí del claustre, i mans bàrbares deixaren llur pèssima empremta en capitells i altres preciositats. Hàbits de monjos i objectes domèstics mereixedors de discreta veneració foren arrossegats per corredors i patis; la santetat del temple fou profanada; la quitxalla jugà amb les trompes de l'orgue per les places dels pobles veïns, i llibres i altres documents foren trobats posteriorment per camins a algunes hores de distància. L'abandonament més complet planà per tot el convent.

Llevat del temple que va continuar dedicat al culte, la resta d'edificis foren abandonats i venuts per l'Estat en dues parts. El 1853 es construeix una fàbrica arran dels mateixos murs del monestir. Alguns dels edificis foren habitats per acollir als treballadors i es convertiren en pisos de lloguer les cel·les i galeries de migjorn. Comença la més trista història del monestir.

El lloc fou adquirit el 2 de gener de 1907 per la senyora Elisa Carbó i Ferrer, mare del pintor Ramon Casas, per tal de restaurar-lo i habilitar-lo com residència pròpia. El 10 de novembre de 1912 morí Elisa Carbó i el monestir passà a ser propietat dels seus tres fills: Montserrat, Ramon i Elisa. Ja morta la mare, Ramon Casas encarregà al seu amic Josep Puig i Cadafalch la direcció de la restauració i la reforma, a causa del fet que una part fou habilitada com a residència particular.

El 1931 es va declarar Monument nacional. El 2000 descendents de Montserrat i Elisa Casas i Carbó venen el monestir a la Caixa de Manresa que ha restaurat el conjunt i que el 2007 va inaugurar un complex conegut com a Món Sant Benet dedicat a difondre la història monàstica, de l'època en què va ser residència dels Casas i també de la gastronomia. El complex turístic i cultural inclou, a més del monestir, l'edifici La Fàbrica, l'Hotel Món i el Centre Alícia

## Els edificis

Els edificis que han subsistit del vell monestir són d'estils i èpoques molt diversos que van del segle XI al segle XX, però predomina sobretot les construccions d'estil romànic. L'organització de les construccions segueix el model clàssic del monestir medieval, on el nucli central és el pati del claustre. Al nord es va aixecar l'església, a l'est la sala capitular -avui desapareguda-, al sud el refetor, i a l'oest el dormitori.

## Església

De l'església preromànica consagrada l'any 972 no en queda pràcticament res. Tanmateix, alguns dels capitells que s'han conservat permeten afirmar que era una edificació força important.

L'església és un temple del segle XII, de planta de creu llatina, d'una sola nau coberta amb volta de canó, una mica apuntada, reforçada per tres arcs torals que recolzen sobre semicolumnes adossades als murs. L'arrencada de la volta s'assenyala amb una cornisa, camuflada posteriorment per la decoració barroca.

La capçalera és al mur de llevant i està formada per un absis central i dues absidioles, a banda i banda del primer, buidats del mur de manera que no s'aprecien a l'exterior. Tots tres són de planta semicircular i són coberts amb volta de quart d'esfera. Entre la nau i l'absis central hi ha un cos d'edifici, cobert amb volta de canó, que serveix de presbiteri i fa la gradació entre els dos espais. Sota l'absis principal, hi fou construïda una cripta destinada a contenir les relíquies de sant Valentí. L'estampa exterior és completa per un cimbori en forma de torre de dos pisos i pel portal de la façana de ponent, de mig punt, amb quatre arquivoltes i tres capitells a cada banda, dels quals arrenquen altres anells torals. Una massissa torre campanar, de secció quadrada, revela les diverses etapes del seu procés constructiu: preromànica, romànica i renaixentista.

## Claustre

El claustre és l'element més interessant del cenobi. Queda situat al sud de l'església, formant un quadrilàter gairebé regular, amb la particularitat que tant el campanar situat a l'angle nord-oest com el braç sud del transsepte, envaeixen i estrenyen el pas per les galeries.



Hi ha un total de seixanta-quatre capitells de gran riquesa. L'escultura dels capitells és molt variada, destacant bàsicament la temàtica vegetal i figurativa. També se'n poden trobar amb motius animals i amb representacions humanes. D'aquests capitells cal destacar un d'origen preromànic, probablement reutilitzat, on es veu la primera representació iconogràfica que es coneix fins ara de Catalunya. Té forma de piràmide quadrangular invertida i truncada.

Té decorats els quatre costats amb una escena de l'Anunciació, el Crist en majestat, una imatge pregant i motius vegetals. Un altre dels capitells esmenta el nom d'un dels artífexs de l'obra: Bernat.

Es conserva un finestral de la sala capitular antiga. Al mateix claustre hi ha diversos enterraments d'època gòtica.

En les parets laterals del claustre podem veure les sepultures de diverses nissagues catalanes, que participaren en la construcció o ampliació del cenobi. Entre elles es poden identificar les tombes dels Talamanca, els Calders, els Rocafort, els Boixadors, els Sane-spleda i els Montcada.

Galeria on s'aprecia els conjunts de tres arcs sustentats per una parella de columnes amb capitells. El pati frondós

En el mur de llevant es poden veure dues finestres geminades que corresponien a la sala capitular. Aquesta va desaparèixer durant la restauració feta per Josep Puig i Cadafalch, segurament perquè es trobava en runes. Els seus capitells, molt erosionats i de tipus vegetal, van ser reaprofitats del primer temple, edificat en el segle X.

El pati interior és realment un lloc tranquil i un recés de pau, un espai per a la meditació i el recolliment. Ple d'arbres i arbustos que creixen en el seu interior, que li donen al lloc un aire diferent, amb la llum esmorteïda i tamisada en tons verds amb el silenci.

L'accés al claustre des de l'església és a través d'una porta oberta en el braç sud del transsepte, que pel costat del claustre es decora mitjançant arquivolta i una parella de columnes. Aquesta porta és la que utilitzaven els monjos per accedir a l'església, mentre la resta de la feligresia utilitzava la porta principal a la zona oest. El capitell esquerre d'aquesta porta conté una teofania, en la qual apareix el Senyor assegut sobre un tron que és elevat per dos àngels situats un a cada costat, tot sobre un fons estriat a manera de vímet. El capitell dret no ha conservat la seva decoració, i l'arquivolta sobre l'arc de la porta es forma mitjançant un perfil corregut i entretallat de senzilla factura.

## Celler

A partir del segle XIV, s'alterà la distribució del conjunt i al costat sud es construí un edifici amb arcs diafragma per allotjar el celler. A sobre s'hi bastiren dos pisos destinats a cel·les dels monjos, que després Ramon Casas els convertiria en residència particular.[





Garatge Sport concessionari Citroën des de 1934

**80<sup>a</sup> ANIVERSARI**

**CITROËN**  
TRACTION AVANT

VON PRESSNELL

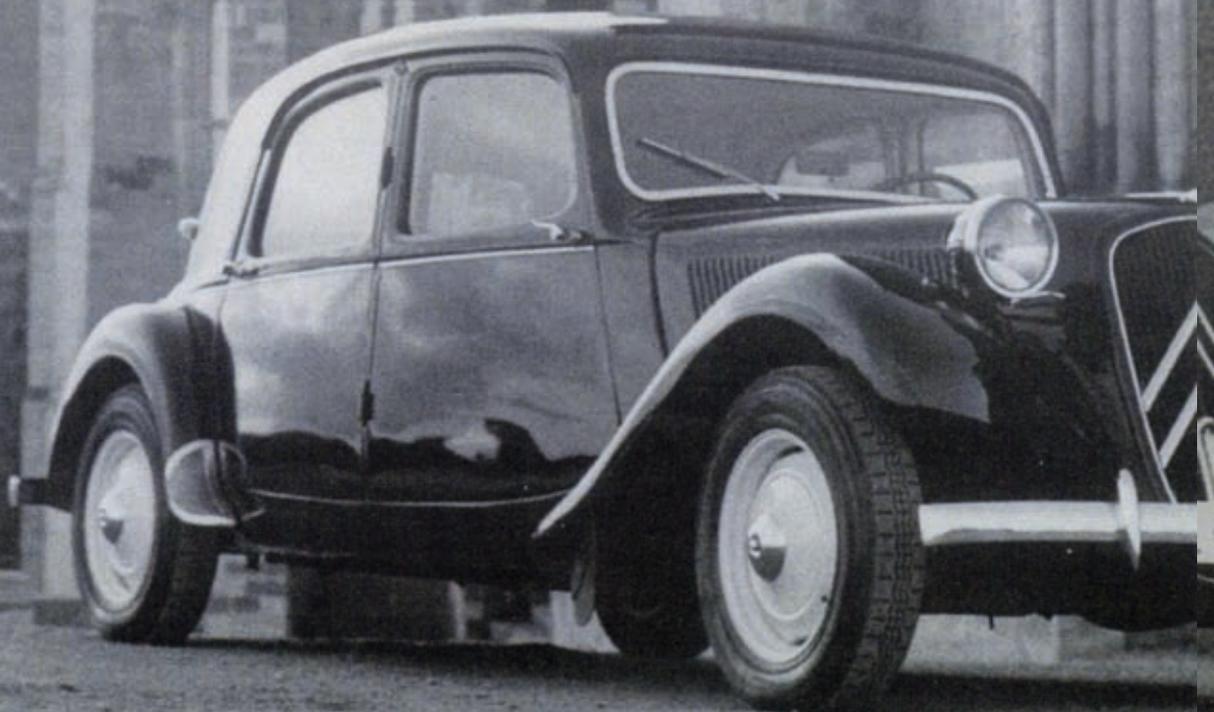
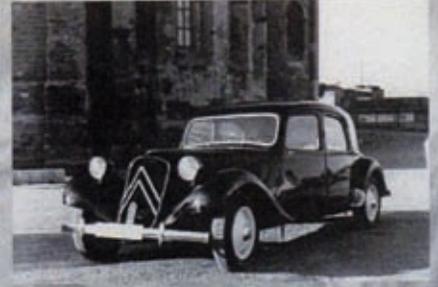
CITROËN CITROËN CITROËN CITROËN CITROËN CITROËN

GRUP **GS**

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



# Garatge



# e Sport



## 80 años de historia del automóvil en Tàrrega

No podían sospechar los Señores Castells, allá por el año 1922, los avatares que marcarían la historia del taller de Reparación del Automóvil que acababan de constituir en Tàrrega (Lleida), y que inicialmente se llamó Garatge Castells.

La incorporación a la empresa del Sr. Ramón Santesmasses, conjuntamente con el traslado de la actividad a Lleida capital en el año 1927, marcaron profundamente el curso de la historia del taller que desde su implantación en esta, fue conocido como **Garatge Sport**.

En el año 1934 es nombrado concesionario Citroën y en 1967 se traslada a sus instalaciones actuales de la capital Ilerdense.

En cuanto al taller original de Tàrrega, fue cerrado en el año 1939, y hubieron de pasar 39 años para que los propietarios volviesen a abrir un taller en la misma localidad. Es así como llegamos a los dos talleres con los que cuenta el concesionario Citroën Garatge Sport en la provincia de Lleida.

Garatge Sport ha escrito muchos capítulos durante todos estos años. No fue fácil abrir cada día, durante los años de la Guerra Civil, sobre todo en una ciudad que dividida en dos partes por los contendientes, utilizaba como línea





divisoria el Río Segre. Requisado durante la guerra sobrevivió a la misma gracias al empuje y dinamismo de su fundador Ramon Santesmasses Simó quien con ayuda de su compañero de colegio, el Sr. Óseas Pomés recuperó todos los enseres esparcidos por toda la geografía catalana y prosiguió en su actividad.

Pero también sobrevivió en 1953 a un incendio casual que arrasó por completo las instalaciones. Todo fue reconstruido. A pesar de todos los pesares, las instalaciones, la maquinaria, la distribución de puestos de trabajo, los procesos, ... todo se ha ido poniendo al día constantemente.



Si tuviéramos que buscar un lema que definiese claramente la filosofía del grupo humano que constituye Garatge Sport, con toda probabilidad nos acercaríamos

bastante con un lema como: "Progreso y tecnología, pero respetando la experiencia".

Al igual que la mayoría del sector, la principal actividad del taller se orientó inicialmente hacia la reparación tanto mecánica como eléctrica. El Sr. Ramon Santesmasses Mestre, actual administrador de la concesión, y el Sr. Ignacio Bartra Jefe de Postventa, nos explican con una extraña mezcla de nostalgia y alivio, las auténticas obras de arte que suponían las reparaciones mecánicas de antaño. Las fotos que reflejan la actividad de aquellos años sesenta y setenta hablan por si solas.

Pero los tiempos y las modas mandan. La concesión cuenta con unas magnífica exposición de ventas, y con un taller de gran tamaño. A pesar de haber tenido siempre su máximo exponente en el taller mecánico, los automóviles cada vez más fiables y la necesidad de dar un servicio integral al cliente, han hecho que la concesión se viese abocada a entrar cada vez más en la reparación de chapa y pintura.

Inicialmente situados en uno de los considerados barrios de Lleida, con los años, el centro de la ciudad llerdense se ha ido desplazando lentamente hacia las

instalaciones de Garatge Sport, con lo cual han evolucionado en sentido contrario a la tendencia actual, que es desplazarse hacia la periferia.

Garatge Sport lleva muchísimos años dando un cuidado servicio a todos sus clientes en Lleida, con unas instalaciones céntricas, puestas al día constantemente, y que han dado lugar a que se disponga de un equipamiento idóneo. Elementos como cabina de pintura, puestos de preparación con aspiración, etc., son ya históricos en el taller. De hecho, fueron pioneros en introducir la Cabina Horno en el proceso de Pintado en Lleida, y eso sin olvidar que en la reparación de chapa, ya contaban con bancada desde antaño.

PPG es la pintura que se utiliza en los procesos de pintado de Garatge Sport. Desde hace años, han depositado su confianza en PPG, y hasta el momento la colaboración ha sido un rotundo éxito. Sin duda el principal beneficiario de esta colaboración, es el cliente de Garatge Sport.

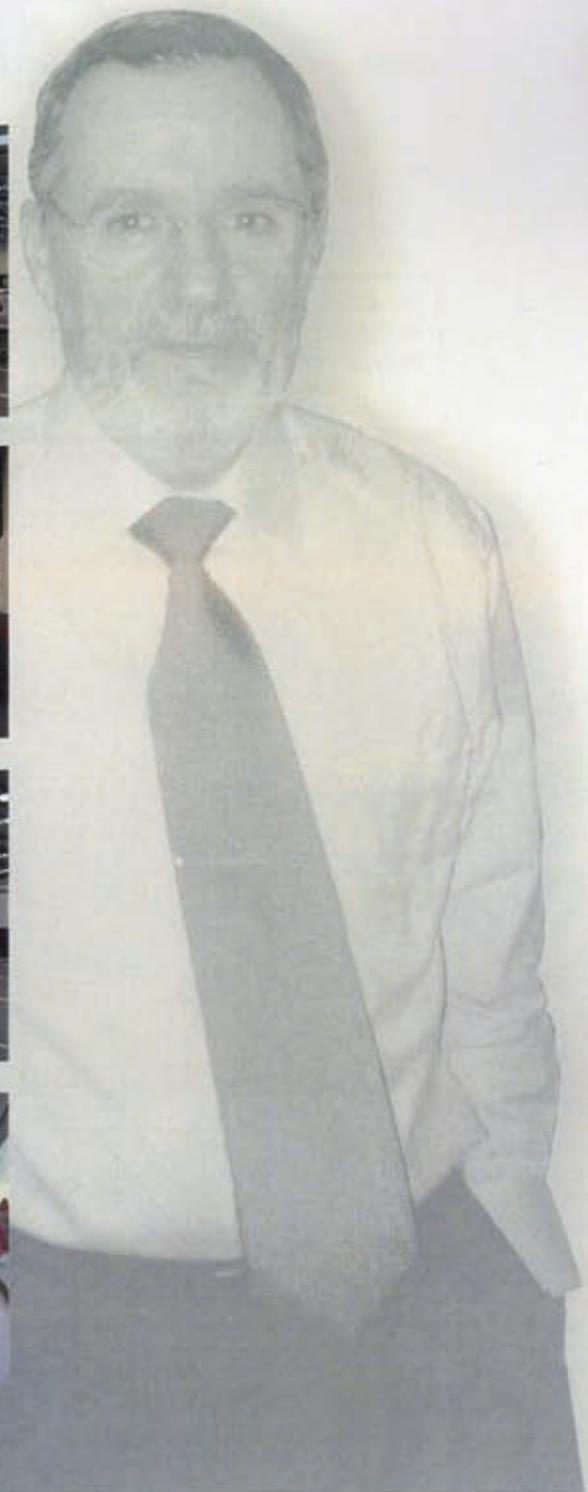
En esa línea y siguiendo las tendencias actuales, hoy en día Garatge Sport es uno de los pioneros en la implantación del Servicio Rápido de chapa, pintura y trabajos de mantenimiento. El servicio rápido cuenta con unos puestos de trabajo

y con un personal independiente del taller convencional de chapa y pintura , con un horario amplio y diferenciado, buscando siempre la máxima flexibilidad. Cabe destacar dos modernas zonas de pintado de servicio rápido, que presiden la entrada al taller principal, y que sin dudas ofrecerán una sustancial mejora en el servicio que se ofrece a los clientes.

En fin, en cuanto a instalaciones y medios, solo cabe reseñar la perseverancia y la puesta al día que ha marcado la política de Garatge Sport.

Pero, independientemente de todo lo que se pueda escribir sobre Garatge Sport, una de las cosas que más llaman la atención, es la perfecta sintonía existente entre los jóvenes y no tan jóvenes que cada día acuden a trabajar a su centro. Garatge Sport aún puede presumir de que en su empresa, la gente se sigue jubilando como antes. La gente ha crecido con la empresa y se jubila en ella. Las personas que se incorporan, pueden tener la tranquilidad de trabajar en una empresa que tiene vocación de permanencia.

Vocación de permanencia que desde estas páginas suscribimos, alentando a Garatge Sport a seguir en la línea que siempre ha sabido marcar en todos estos años, con toda esa solera adquirida y que en catalán se denomina "caliu".



TALLERS

# JOBO SCP

Mecànica  
Planxisteria  
Pintura  
Electricitat

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

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

# copisteriasolé

Impremta digital · Gran Format · Estampació · Fotocòpies · Enquadernacions



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



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

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



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

Google places

## 977 869 050

info@serradeprades.com

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



# CHARACTERS SPORT



1919



1921



1932



1934



1956

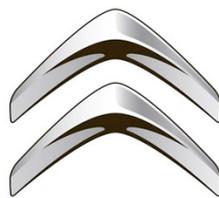


1966



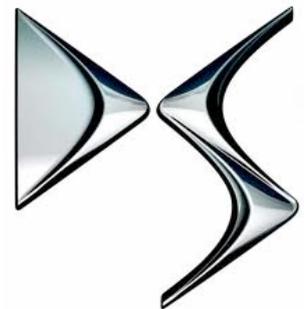
**CITROËN**

1985



**CITROËN**

2009



LINEA DS

# CHARACTERS SPORT



CARNES FRESQUES, CONGELADES I ELABORADES  
DE BOVÍ, PORQUÍ, OVÍ, VOLATERIA I CAÇA  
CARGOLS CALIBRATS  
SALA DE DESCARNAR  
MAGATZEM FRIGORÍFIC



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

## DESGUACES GUALDA

[www.desguacegualda.com](http://www.desguacegualda.com) [taller@desguacegualda.com](mailto:taller@desguacegualda.com)

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

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



Empresa adherida:



## RESTAURACIÓ DE VEHICLES

**lleida**  
**traccio**  
technology

Josep Maria Vilalta

Sícoris, 20  
Av. de les Garrigues, 79  
Tel. 973.204.193  
Fax 973.213.651

[lleidatraccio@lleidatracciotechnology.com](mailto:lleidatraccio@lleidatracciotechnology.com)

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



Hubo unos años en que Pegaso era sinónimo de camión pesado y transporte a larga distancia en nuestro país. La economía autárquica de subsistencia hizo que hasta la aparición de los Barreiros y la entrada tímida de las primeras importaciones estos fueran los únicos camiones pesados que un transportista español podía adquirir. Pese a ello no fueron malos vehículos y algunos nostálgicos han decidido conservarlos como oro en paño y testimonio de unos años difíciles.

Aprovechamos para dar un repaso a la historia de Pegaso, la marca creada por la empresa estatal ENASA, que durante medio siglo reinó en nuestras carreteras. Para los más jóvenes, acostumbrados a mirar cualquier aparcamiento de un área de descanso y descubrir en él vehículos pertenecientes a cualquier marca de las presentes en el mercado europeo, puede resultar chocante descubrir que las cosas no siempre fueron así. Y entonces Pegaso, el caballo alado mitológico, reinó sobre nuestras carreteras.

Así que se retomaron los diseños y tomando como base el camión Tipo 69 se adaptó a aquel chasis un diseño novedoso de cabina, puesto que no era de morro, sino avanzada sobre el eje delantero. Nació el Tipo 66G. El apellido correspondía a G de gasolina y era un vehículo pesado para los cánones de la época, con 7 toneladas de carga útil y un habitáculo moderno que permitía incluso disponer una litera. Este camión sería la base para varios modelos de autobuses y trolebuses que estarían en activo casi hasta los años 60, aunque pronto se vería la necesidad de incorporar también un motor diesel, que era un diseño de los fundadores de la Hispano Suiza, los ingenieros Birkigt, padre e hijo, con la colaboración de Hermann.

#### El acuerdo con Leyland

A finales de los 50 ENASA estableció una serie de acuerdos con la firma británica Leyland, uno de cuyos primeros frutos serían la creación de versiones con tres y cuatro ejes de doble carro directriz. Estos camiones seguían el camino abierto por el Z 206, su cabina resultaba adecuada incluso para el largo recorrido pues permitía disponer de litera y era espaciosa. En cuanto al motor, cuatro válvulas por cilindro y cilindrada ampliada hasta los 10.17 litros finalmente rendía los prometidos 165CV. Con esta mecánica se creaba el primer prototipo de cuatro ejes, cuyo peso total era de 25 toneladas y que en pruebas alcanzó los 62 km/h de velocidad máxima, con un consumo de 38 litros a los 100.

Ya en los años 60 se cambiaría la denominación de los camiones, el Z206 daría así paso al dos ejes 1060, que con su motor de 165CV ahora veía crecer su peso total hasta las 17 toneladas. Pero en 1961, fruto de la colaboración con los británicos de Leyland, nació uno de los mitos de nuestras carreteras; el Pegaso Comet. Y es que si bien en la gama pesada los Pegaso ofrecían un gran producto, el camión ligero, el Barajas, era un vehículo delicado y terriblemente costoso. De hecho, la única marca privada que competía con los estatales de Enasa, ofrecía un Barreiros análogo al Barajas casi por la mitad de precio. Así las cosas, se hacía necesario un Pegaso ligero, práctico y económico.

Esa sería la carta de presentación de los Comet, tan fiables que muchos de ellos han sobrevivido hasta hoy, algunos incluso trabajando. El primer modelo del Comet, 1090 sería su denominación, si el Comet original era un 13 toneladas, el Comet 1100 llegaba a los 10.750 kilogramos de MMA y su motor era un cuatro cilindros de 90 CV.

#### El Comet que pudo con todo

En la España de los años 60 que por fin parecía que iba a poder retomar el nivel económico perdido décadas atrás el Pegaso Comet sería la esforzada mula de carga y representó para el transporte de mercancías algo parecido a lo que para el automovilismo sería el Seat 600. La distribución de materiales de construcción, el transporte nacional, mudanzas... Los Comet fueron capaces de adaptarse casi a todo lo imaginable.

#### PEGASO 200 3 EJES DE 1961



#### Renacer de las cenizas

La Hispano Suiza había logrado ser una firma puntera a nivel internacional gracias a su tecnología, que iba mucho más allá de los turismos de lujo que le dieron fama en primer lugar. Así la gama incluyó incluso motores de aviación, que se harían famosos internacionalmente durante la Primera Guerra Mundial y, como no podía ser de otro modo, también una completa serie de vehículos industriales que incluyó camiones pesados y autobuses. Hacia 1942, superada ya la dramática contienda civil española La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles SA, de Barcelona trataba de ponerse de nuevo en funcionamiento y pese a las dificultades económicas de la posguerra el país necesitaba camiones.

#### La nacionalización

Los nuevos responsables de la Hispano pretendían reanudar su actividad en colaboración con los italianos de Alfa Romeo, pero en plena Segunda Guerra Mundial las cosas no se ponían fáciles para un proyecto como aquel y al final se imponía la nacionalización de la compañía. Era el punto de partida para ENASA, una empresa estatal que trasladaría pronto su sede central a Madrid, en Barajas, y su marca de camiones creada de la nada, Pegaso, aunque nacía aprovechándose de todo el conocimiento industrial de la finiquitada Hispano Suiza.

Así cuando finalmente en 1949 los primeros camiones Pegaso veían la luz el Pegaso I correspondía bastante fielmente al Hispano 66G y en cuanto al Pegaso II era un desarrollo del Hispano 66D. Entre ambos la única diferencia era el tamaño algo mayor de la cabina en el caso del diesel, puesto que su motor ocupaba más espacio.

Hacia 1950 en una revisión de las actividades de Enasa se recogía la fabricación de 600 autobastidores de 8/10 toneladas con motor diesel de 125 CV. Había nacido una auténtica estrella.

Casi a escondidas de los jefes del CETA de Madrid, centrados en el desarrollo del Barajas, en 1954 la fábrica de Barcelona decide revisar su viejo modelo para ampliar sus prestaciones y permitir desarrollos de mayor capacidad. Así, partiendo del molletes, cuya denominación oficial ahora era Z 202, nació el Z 206, cuya cabina era un desarrollo agrandado, con más espacio en la zona trasera y mayor amplitud general, de la del Barajas.

#### Llega el turbo

Hacia 1964 Pegaso presentaba una nueva gama bajo el slogan: Más grande que el más grande y más potente que el más potente. El país requería más medios de transporte y los pesos a manejar eran cada día mayores. Ahora los tres ejes eran para 26 toneladas de peso total, y los chasis de cuatro para 35. Hacían falta más caballos y por tanto lo primero fue volver a ampliar la cilindrada del motor para, llegando a los 10,5 litros, entregar 200CV. Este motor, con sus 4 válvulas por cilindro serviría para que añadiendo un turbocompresor llegase hasta la mareante cifra de 260 CV.

#### El cabina cuadrada

Los años 70 revolucionaron el diseño en casi todos sus conceptos y la personal imagen de Pegaso, basada en su cruz frontal y la chapa ondulada de sus cabinas no podía permanecer ajena a ello. En el Salón del Automóvil de Barcelona de 1972 saltaba la noticia. La serie 1080, versión rígida de dos ejes, junto a la tractora 2080 o el cuatro ejes 1084 lo mostraban claramente. La cabina de los nuevos Pegaso pregona a gritos que una nueva generación de camiones había llegado a las carreteras españolas y además Enasa esperaba abrirse a la exportación con estos modelos modernos.

En 1975, la cabina cuadrada recibirían otra novedad técnica que ya los convertiría en unos camiones modernos y comparables a la mayor parte de sus competidores europeos. Nos referimos a la cabina abatible, que por fin facilitaba las reparaciones y operaciones de mantenimiento.

Lo que nació en 1954 como un prototipo realizado en la fábrica barcelonesa de La Sagrera para mejorar al ya anticuado molletes, adaptando una cabina que se basaba en la del Barajas terminó siendo uno de los Pegaso más populares en el transporte pesado y a larga distancia.

Con sólo 260 CV convenía armarse de paciencia y ser bastante hábil con el manejo de la caja de cambios a la que se le pusiera por delante una cuesta.





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

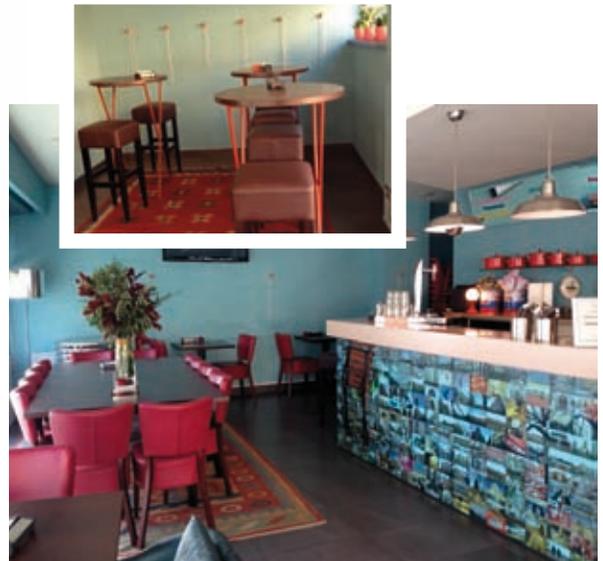
*Els socis del club de vehicles històrics de Lleida seràn convidats a una tapeta.*

\*BAR  
**Gilda**

VERMOUTH  
**TORERO**

Guateque primer diumenge de cada mes a partir de les 12:00 h

c/ del Rei, s/n  
(darrere l'antiga església de Sant Martí)  
25002 Lleida  
Tel. 973 272 037



# TOT en impremta

Tenim els preus més econòmics!!!

LONA 10<sup>desde</sup> €/m<sup>2</sup>  
VINIL 8<sup>desde</sup> €/m<sup>2</sup>  
TELA 9<sup>desde</sup> €/m<sup>2</sup>  
PVC 19<sup>desde</sup> €/m<sup>2</sup>  
ALUMINI 39<sup>desde</sup> €/m<sup>2</sup>  
METACRILAT

**WWW.PRINTON.ES**  
IMPRESA PROFESSIONAL



PRINTON STUDIO  
petit i gran format  
OFFSET & DIGITAL

**LowCost!!**  
100% Qualitat  
excel·lent

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

**Roll-Up**  
TOT INCLÒS

100%  
ALUMINI  
de 50cm.  
a 320cm.

desde  
49€

# Mercedes-Benz L 319



# Mercedes-Benz

**E**l Mercedes-Benz L 319 fue un vehículo-comercial ligero construido por Daimler-Benz AG entre los años 1955 y 1967. Más grande que una furgoneta de reparto estándar, pero más pequeño que un camión convencional pequeño de la época, fue el primer modelo del fabricante en esta clase. El vehículo se ofreció con una gama de carrocerías de furgones y camiones, aplicaciones especiales y variantes minibus (O 319) también estaban disponibles. El L 319 fue el precursor de numerosas generaciones exitosas de furgonetas Mercedes-Benz.

## Antecedentes

En 1955 Daimler-Benz fue bien representada en el mercado de automóviles de pasajeros, y también ofreció a los operadores comerciales una amplia gama de camiones convencionales. El más pequeño de los camiones, que se ofreció en su forma vigente en ese momento desde 1945, fue la gama del Mercedes-Benz L 3500. En cuanto a los vehículos más pequeños comerciales, durante la guerra, Mercedes se vio obligado por la racionalización impuesto por el gobierno la fabricación del camión Opel Blitz de su principal competidor, pero la empresa no había ofrecido ningún vehículo comercial por debajo del nivel de 3 toneladas desde antes de la guerra. Sin embargo, durante la década de 1950 el éxito de la furgoneta Volkswagen Tipo 2 y el rejuvenecido Opel Blitz convencido a Mercedes-Benz que la categoría era demasiado importante para ser ignorado.

## Características técnicas

El Mercedes-Benz L 319 posee una construcción robusta y de sólida tecnología, la ingeniería está en consonancia con las exigencias de una clientela sensata: un bastidor tipo escalera con largueros y travesaños para el chasis y plataforma (el furgón contó con una carrocería parcialmente autoportante soldada al chasis). La suspensión delantera, así como trasera fue equipada con muelles semi-elípticos con ejes rígidos delante y detrás y ruedas grandes de 16 pulgadas, disponible con un motor diésel de 1.8 litros con 43 hp (32 kW) o con un motor de gasolina de 1.9 con 65 hp (48 kW). Con ambas mecánicas se equipaba una caja de cambios de cuatro velocidades y tracción trasera. Los frenos con sistema hidráulico y la dirección de cremallera, aunque en opción disponible asistida. El L 319 tenía un peso bruto de 3.600 kg (3,6 t) y una capacidad de carga útil de 1.600 ó 1.800 kg, según las versiones. Siempre a ofrecido una variante autobús. Las versiones de autobús de 10 a 18 pasajeros fueron: una normal de gasolina o diésel y una de lujo. Se dotaban de una distancia entre ejes igual que el furgón de 2.850 milímetros.

## 1963 - 1968

**E**n 1963, cambia de denominación nuestro protagonista pasando de denominarse L 319 D a L 405, mientras que la versión gasolina pasó de denominarse L 319 a L 407. La versión bus sin embargo siguió con su denominación original, O 319. A parte del cambio de denominación, el número de variantes se incrementó, suspensiones más robustas y fuertes, mejores equipos de frenos, modificaciones todas ellas que hicieron posible que la capacidad de carga aumentara hasta las 2 toneladas, y también había una versión de cabina doble nueva. Ya en septiembre de 1965, Daimler-Benz llegó a la producción de la unidad 100.000 de esta serie de vehículos, de los cuales se vendieron en total un total de 123.234 hasta 1968. Como nota anecdótica en España se construyeron 19.000 kits de piezas de estas furgonetas. Los modelos de más éxito en el mercado según las crónicas de 1967 fueron los tipo L 406 y L 408, más tarde llamados T 2.

## HISTORIA DE LAS L 319: "EL REGRESO DE LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES LIGEROS TRAS LA GUERRA"

**C**omienza su periplo comercial en el año 1956. Construcción robusta y tecnología fiable. Más de 100.000 construidas. Tres variantes diferentes de autobús. ¿Os habéis preguntado alguna vez, cuándo volvió Mercedes-Benz a la construcción de los vehículos industriales ligeros tras la Segunda Guerra Mundial? Tras la producción de la L 1100 que finalizó en el año 1941, la fabricación de vehículos industriales ligeros estuvo muy descuidada. Mercedes-Benz comenzó a prestarle atención a este segmento a partir del año 1956 con la introducción de la furgoneta L 319. De esta forma Mercedes-Benz respondía a la gran demanda de estos vehículos que se generó en los años de posguerra.

La presentación de este vehículo se realizó el año anterior en el Salón del Automóvil de Frankfurt. Si bien fue recibida con escepticismo por los especialistas del mundo del motor, esta postura contrastó con el entusiasmo de los clientes de la marca.

De construcción robusta proporcionó justo lo que se quería en aquellos tiempos difíciles, fiabilidad por encima de todo. Constituida por un chasis simple con ejes rígidos y ballestas, disponible con un motor diésel de 1.8 litros con una potencia modesta de 32 kW (43 CV) o con un motor de gasolina de 1.9 litros que ofrecía 48 kW (65 CV). Con cada una de estas motorizaciones venían equipadas con una caja de cambios de cuatro velocidades de serie, que transmitía la potencia al eje trasero. Los ejes rígidos tanto delanteros como traseros fueron equipados con ballestas semi-elípticas, mientras que el sistema de frenos era hidráulico. La dirección asistida sólo estaba disponible como extra con sobrecoste.

## PEQUEÑA, PERO ¡SORPRESA!

Aunque pequeña, aportaba una serie de soluciones muy inteligentes y que se convirtieron en norma a partir de su construcción: la posición del eje delantero se encontraba muy hacia adelante lo que le permitía un gran espacio de carga y una facilidad de acceso inmejorable.

El parabrisas era de una sola pieza. Además, fue uno de los primeros vehículos comerciales producidos por Daimler-Benz que mostrarían la característica calandra que ya se había visto en los coches deportivos de la casa.

**Y**a en septiembre de 1965, Daimler-Benz llegó a la producción de la unidad 100.000 de esta serie de vehículos, de los cuales se vendieron en total un total de 123.234 hasta 1968. Como nota anecdótica en España se construyeron 19.000 kits de piezas de estas furgonetas. Los modelos de más éxito en el mercado según las crónicas de 1967 fueron los tipo L 406 y L 408, más tarde llamados T 2.



1902



1909



1909



1916



1926



Mercedes-Benz

2008



Mercedes-Benz

2009



Mercedes-Benz

2011

# anuncia't

la teva col·laboració és important!

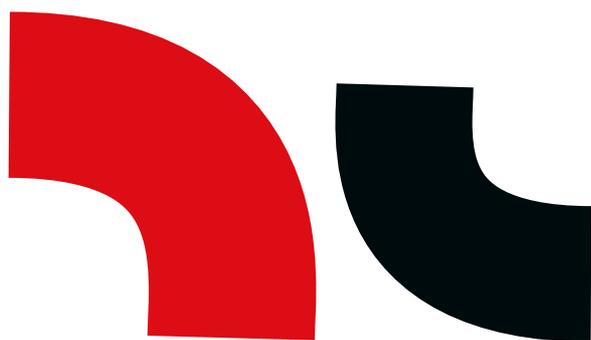
1 / 3 de pàgina

1 / 2 de pàgina

1 pàgina sencera



Et dissenyem l'anunci?



**FINQUES ADSER**

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

# Ford Model A (1927-1931)



El Ford Model A de 1928-1931 (també anomenat col·loquialment el Ford Model A-o l'A, i A-os entre rodders i customitzers) [2] va ser el segon èxit enorme per a la Ford Motor Company, després que el seu predecessor, el model T. Produït per primera vegada el 20 d'octubre de 1927, però no venut fins el 2 de desembre va substituir a la venerable Model T, que s'havia produït durant 18 anys. Aquest nou model A (un model anterior havia utilitzat el nom en 1903-1904) va ser dissenyat com un model 1928 i estava disponible en quatre colors estàndard.

El 4 de febrer de 1929, un milió de model com havia estat venut, i abans del 24 de juliol de dos milions de dòlars. [3] La varietat d'estils de carrosseria es va desenvolupar entre el Tudor en US \$ 500 (en gris, verd o negre) [3] a la Town Car amb una doble caputxa en US \$

El model A es produïa a través de 1931. Quan la producció va acabar al març de 1932, hi havia 4.849.340 [ cita requerida ] Model Com a fet en tots els estils. El seu successor va ser el model B, que va comptar amb una versió actualitzada del motor de 4 cilindres, així com el model 18, que va introduir nous de Ford de cap pla (si-devalve) motor V8

## Característiques tècniques

El motor era un refrigerat per aigua L-capde 4 cilindres amb un desplaçament de 201 polzades cúbiques (3,3 l). Aquest motor proporciona 40 CV (30 kW; 41 PS). La velocitat màxima era d'al voltant de 65 mph (105 km/h). El Model A tenia un 103,5 a (2630 mm) distància entre eixos amb una relació final de 3,77: 1. La transmissió va ser una esllavissada d'engranatges de 3 velocitats convencional manual d'unitat sincronitzada amb una sola velocitat inversa. El model A té 4 rodes mecàniques frens de tambor. Les edicions de 1930 i 1931 van venir amb carenat del radiador d'acer inoxidable i els Rentafars carcasses.

El model A es va produir en una àmplia varietat d'estils: Coupe (Standard i Deluxe), Business Coupe, Sport Coupe, Roadster Coupe (Standard i Deluxe), convertible Cabriolet, Convertible Sedan, Phaeton (Standard i Deluxe), Tudor Sedan (estàndard i deluxe), Town Car, Fordor (2-finestra) (estàndard i de luxe), Fordor (3 finestres) (estàndard i Deluxe), Victòria, Station Wagon, Taxi, Camions i Comercial.

El Model A va ser el primer Ford d'utilitzar el conjunt estàndard de controls del conductor amb pedals d'embragatge i fre convencionals; accelerador i del canvi de marxes. Els models anteriors de Ford utilitzen controls que s'havien tornat poc comú als conductors d'altres marques. Tanc de combustible del model A es troba en el carenat, entre la paret de foc del compartiment del motor i el panell d'instruments. Tenia un indicador de combustible visual, i el combustible al carburador fluïa per gravetat. Un mirall retrovisor era opcional. [1] En els climes més freds, els propietaris podien comprar un mercat d'accessoris de ferro colat unitat per a col·locar sobre el col·lector d'escapament per proporcionar calor a la cabina. Una petita porta proporciona l'ajustament de la quantitat d'aire calent que entra a la cabina. Model A va ser el primer cotxe que tenen vidres de seguretat al parabrisa

A més de la dels Estats Units, Ford va fer el model A en les plantes en Argentina, Canadà, França, Alemanya i el Regne Unit i Dinamarca.

A Europa, on els cotxes es graven d'acord amb la mida del motor, Ford equipa el Ford Model A, amb un 2.033 cc (124.1 polzades cúbiques) del motor que proporciona una sortida d'afirmat de només 40 CV (30 kW; 41 PS) Encara que en última instància, l'èxit, el desenvolupament del model A va incloure a molts problemes que calia resoldre

Per exemple, la matriu d'estampació de peces de xapa d'acer, que la companyia Ford ha donat lloc a noves cotes de desenvolupament amb la producció del model T sistema, era una cosa Henry sempre havia estat a punt ambivalent; que havia portat a l'èxit, però ell sentia que no era la millor opció per a una major durabilitat. Ell es va determinar que el model A es basaria més en forjats de caiguda que el model T; però les seves idees per millorar la DFM de forja no va resultar pràctic.

El Ford Model A va ser ben representada en els mitjans de comunicació de l'època ja que era un dels cotxes més comuns. kits de models encara estan disponibles a les botigues de hobby en la dècada de 2000.



# Proyecto de Patrimonio Industrial

## La Hispano. Fábrica de Automóviles y Material de Guerra.

### 1917 -1936

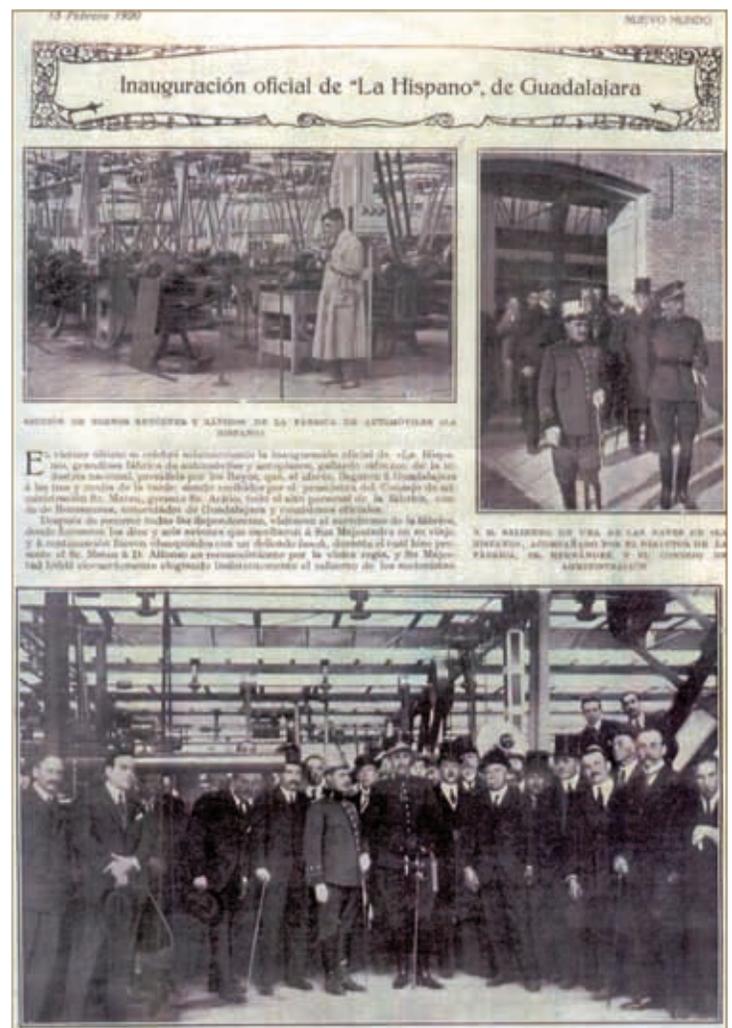
Álvaro González Cascón

Licenciado en Historia

El viernes 6 de febrero de 1920, tuvo lugar la inauguración oficial de las instalaciones fabriles de *La Hispano*<sup>1</sup>. En Guadalajara nunca se dudó de que el rey Alfonso XIII estaría presente, y así fue. Le precedieron dos escuadrillas de la aviación militar que volaron desde Cuatro Vientos y Getafe, y aterrizaron en el aeródromo situado detrás de la fábrica.

Los Reyes llegaron ante la fachada principal del edificio de *La Hispano* a las cuatro de la tarde, donde se encontraba congregada una multitud para recibirlos. Dentro del recinto les esperaban el conde y la condesa de Romanones; su hijo, el conde de Velayos; el presidente del Consejo de Administración, Damián Matéu; el vicepresidente, Francisco Aritio, y los consejeros Careaga, Morales, Chavarrí, Ballesteros, Vila y Sentmenat; también estaba el director técnico, Juan Antonio Hernández Núñez, capitán de ingenieros, y representaciones de todos los estamentos civiles y militares.

Tras una completa visita a los talleres y al aeródromo, se reunieron en la sala del Consejo para celebrar el acontecimiento. Damián Matéu se dirigió a los Reyes agradeciéndoles su presencia a la vez que recordando el papel jugado por el Monarca como impulsor de la empresa. Éste,



Nuevo Mundo 13 de febrero de 1920.

La prensa de difusión nacional se hizo eco de la inauguración oficial. Las fotos de Goñi en la revista *Nuevo Mundo*, nos permiten comentar algunos aspectos de *La Hispano*. La imagen superior izquierda, evoca la escasez de obreros cualificados frente a la abundancia de maquinaria. A la derecha, el Rey con uniforme de ingenieros, sale a la calle interior de la fábrica acompañado por el director técnico, Juan Antonio Hernández, ingeniero militar que dimitiría pocas semanas después pero seguiría dedicado al mundo del automóvil en el Centro Electrotécnico del Ejército. En la foto inferior, Alfonso XIII rodeado de autoridades y del Consejo de Administración de *La Hispano* compuesto por accionistas de *La Hispano-Suiza* (la empresa con capacidad tecnológica más importante de España) y miembros de la aristocracia. Unos y otros no fueron capaces de resolver los problemas que impedían consolidar la industria del automóvil en España.

<sup>1</sup> Nuevo Mundo, 13-02-1920, p 3.

brindó levantando su copa por la prosperidad de *La Hispano*, "congratulándose de que hubiera llegado a feliz término la idea de nacionalizar una industria que tantos beneficios habría de reportar a la Patria"<sup>2</sup>.

A primera vista, y desde la lejanía que nos impone el paso del tiempo, se podría considerar ésta una inauguración oficial más, pero si analizamos los acontecimientos previos, nos daremos cuenta de que el reconocimiento expresado por Damián Matéu y la esperanza del Monarca no eran palabras huecas o vacías de contenido.

Desde el comienzo de la 1ª Guerra Mundial (1914) Alfonso XIII sugirió a *La Hispano-Suiza* que aumentase su capacidad productiva ya que el Ejército necesitaba unos 400 camiones, incluso aconsejó que la orientasen a la producción de armamento<sup>3</sup>. Por otro lado, la evolución de la Guerra puso de manifiesto la vulnerabilidad de la fábrica de Barcelona ante el ataque de un enemigo potencial, al estar tan cerca de la frontera y el mar. Estos son los motivos que, aparentemente, justificaron la instalación de una nueva fábrica alejada de la periferia peninsular.

A pesar de la presión ejercida por el Rey, *La Hispano-Suiza* se resistió a instalar una nueva fábrica hasta 1916. La industria, en este caso mecánica, equivalía a progreso económico y social. Dicho punto de vista era compartido por

hombres con responsabilidades de gobierno y por la opinión pública en general. Ahora bien, el camino recorrido hasta llegar a dicha inauguración no fue un proceso fácil. El conjunto de personalidades que esperaban para recibir a Su Majestad estaba formado, en realidad, por dos grupos que en el periodo 1914 - 1916 discrepaban en cuanto a la necesidad de montar una nueva fábrica y ahora, cuatro años más tarde, formaban parte del mismo Consejo de Administración. Accionistas de *La Hispano-Suiza* por un lado y aristócratas y políticos de Madrid por otro.

## LA GESTACIÓN DE LA HISPANO

El conde de Romanones llegó al poder como presidente del Consejo de Ministros el 9 de diciembre de 1915. Es el momento en que el Consejo de Administración de *La Hispano-Suiza* autoriza a que su presidente, Damián Matéu, visite al Rey para comunicarle que acceden a implantar la nueva fábrica en algún lugar de la zona centro peninsular<sup>4</sup>. También es cierto que para entonces, la empresa barcelonesa estaba recibiendo pedidos de motores de aviación del gobierno francés<sup>5</sup> y, al disponer de una fábrica en París, tenía la posibilidad de recibir toda la ayuda oficial aliada dedicada al esfuerzo de guerra, por ►

Colección fotográfica LATORRE Y VEGAS, NP-195. CEFIHGU 1918 - 1931.

Fachada del edificio administrativo que da paso a la fábrica de vehículos. En el centro y en el piso superior estaba situado el salón del Consejo. A la derecha, la vivienda del Director Técnico. En la planta baja y parte de la superior se encontraba las oficinas de administración. A ambos lados del edificio central se ubicaban los accesos al interior del complejo fabril Hispano. Sus restos son lo único que queda en pie hoy en día.



<sup>2</sup> Flores y Abejas, 9-02-1920, N° 1325, p 4.

<sup>3</sup> Emilio Polo, *La Hispano-Suiza. El vuelo de las Cigüeñas 1915-1931*, Wings & Flags, S.L., Madrid, 1999, p 292.

<sup>4</sup> Justificada por las más altas instancias en razones estratégicas pero con la pretensión de industrializar una zona de economía fundamentalmente agraria.

<sup>5</sup> Lage, Manuel, con la colaboración de Marcelino Viejo y S.J. Sánchez Renedo, *Hispano Suiza 1904-1972 hombres, empresas, motores y aviones*, Madrid, 2003, LID Editorial empresarial S.L., p. 57.



Colección fotográfica LATORRE Y VEGAS NC190. CEFIHGU. Hacia 1920. Chasis de la primera versión del camión Hispano 40/50 militar en el que se perciben algunos de sus elementos característicos. En primer lugar, el gancho que permite arrastrar remolques o piezas de artillería. Debajo y hacia dentro, el eje especial con reducción mediante engranajes a los bujes de las ruedas macizas. El sistema de freno por ancla se aprecia perfectamente: una barra horizontal que cuelga de unas cadenas y une otras dos perpendiculares a ella que acaban en punta; esto permitía al conductor, sin salir de la cabina para poner calzos, tener la seguridad de que al parar en una pendiente, simplemente con bajarla, quedaba asegurado; ayudando al freno de mano en su función. En conjunto, el chasis desprende sencillez y robustez, con solo dos travesaños intermedios. El eje del volante atraviesa el depósito de gasolina. Las palancas de cambio de marchas y freno de mano se ven en la parte exterior derecha. Gracias a la luminosidad que aportan los lucernarios se puede distinguir, al fondo y a la derecha, el montaje de chasis sobre caballetes; una forma de producir poco racional, entre otros factores negativos, cuya consecuencia era un producto final poco competitivo en el mercado español, caracterizado por la concurrencia de marcas extranjeras, lo que hizo imposible rentabilizar las inversiones realizadas en La Hispano.

lo que no se le planteaban problemas a la hora de obtener materias primas como el aluminio o componentes como las magnetos, siempre que fuesen dedicados a motores para la potencias aliadas. Así que coincidiendo con un halagüeño panorama de producción industrial para 1916, aceptaron inicialmente el riesgo que suponía invertir en la construcción de una nueva fábrica, aún teniendo la convicción de que no era necesaria.

El conde de Romanones indicó a Damián Matéu, después de la entrevista que éste mantuvo con el Rey en palacio, que el lugar seleccionado era Guadalajara. Allí se dirigió el último domingo de enero de 1916 para comprobar si reunía las condiciones mínimas indispensables para situar el nuevo establecimiento industrial de la Compañía. A su vuelta a Barcelona informó al Consejo de Administración<sup>6</sup> y se analizaron dos cuestiones a plantear al Gobierno ante la dificultad para conseguir mano de obra especializada, inexistente en esa zona de España. La primera era obtener la garantía de poder acceder a obreros especialistas que se encontrasen cumpliendo el servicio militar. Y para los aprendices de la fábrica, cuando les llegase el momento de incorporarse a filas, tener la posibilidad de quedarse en ella, computándoles como si estuviesen en el Ejército. La segunda petición era que, a cambio de la importante inversión y el riesgo que ello conllevaba, se les eximiese del pago de los impuestos que pudiesen grabar el establecimiento y construcción de la fábrica y la concesión de subvenciones. Mientras llegaba la contestación oficial, la Junta de Accionistas, celebrada en mayo de 1916, aceptó la instalación de un nuevo centro de producción en Guadalajara y la adquisición de una fundición en Ripoll para sustituir, en la medida de lo posible, la importación de piezas.

La compra del suelo prevista para marzo, se retrasó sin establecerse un plazo para retomar las gestiones con los diferentes propietarios. Se extendió, entonces, el rumor de cancelación del proyecto fabril, que sería amplificado por los portavoces del Partido Conservador, culpando al conde de Romanones de la situación.

El Gobierno respondió con relativa rapidez y a finales de julio la condición exigida de selección de personal militar fue aceptada mediante Real Decreto. Asombrosamente, la segunda petición no sólo no encontró oposición sino que condujo a la elaboración de una Ley, aprobada por las Cortes tras el correspondiente trámite parlamentario, el 2 de marzo de 1917 titulada *De protección de industrias nuevas y desarrollo de las ya existentes*, que se mantendría en vigor durante más de 30 años. En este sentido, hay que reconocer que el Ayuntamiento de Guadalajara se anticipó a uno de los incentivos que regulaba el texto legal, renunciando desde febrero de 1916 al cobro de cualquier tipo de impuesto municipal que pudiese grabar a la nueva fábrica, incluyendo su construcción.

Aquí observamos el primer punto en que el interés particular de La Hispano-Suiza acabaría aportando más al bien común que a los propiamente empresariales. Quizás, sin pretenderlo, allanó el camino para el establecimiento de una norma de interés general, y que supuso el retraso del inicio de la construcción de la nueva fábrica durante casi un año, perdiendo en ese tiempo las oportunidades que ofrecía el mercado español del automóvil, dado que la guerra impedía, a sus competidores europeos, fabricar automóviles para el mercado civil. Durante la segunda mitad del año se definió el proyecto del edificio y se contrató en EE.UU. la maquinaria, de manera que se pudiese instalar en cuanto la fábrica estuviese construida.

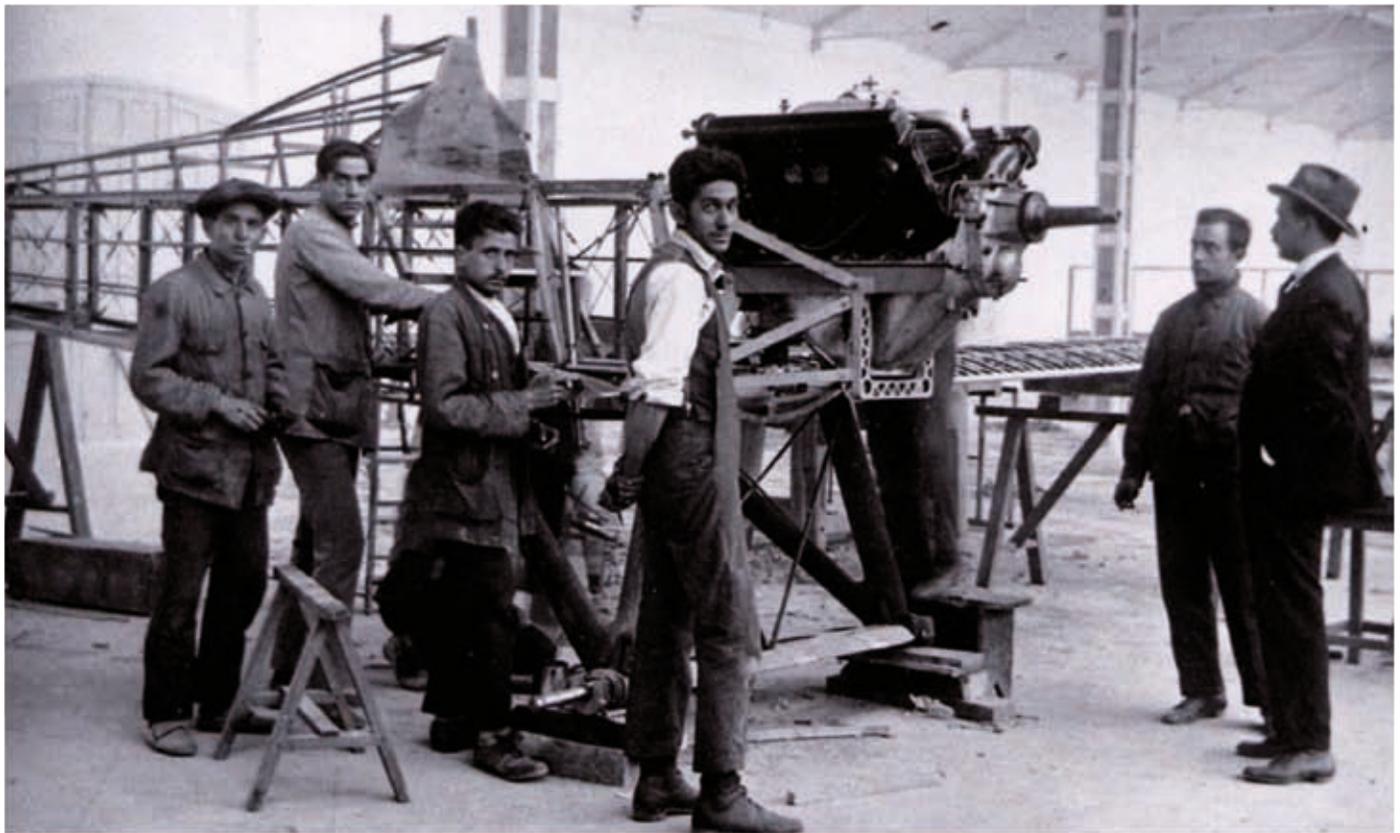
<sup>6</sup> 4 febrero de 1916.

## LOS TALLERES

El proyecto del complejo fabril fue encargado a un ingeniero militar, Ricardo Goytre Bejarano, que siendo contratado al efecto, quedó supernumerario del Ejército. El edificio de talleres, por él proyectado y construido, se caracterizaba por disponer de una cubierta en diente de sierra con lucernarios orientados al norte, lo que permitía una excelente iluminación interior sin que el sol deslumbrase a los operarios. La construcción era de una planta con una estructura de pilares de hormigón armado que soportaban cerchas metálicas que daban forma a la cubierta de teja plana y cristal; ocupaba unos 17.000 m<sup>2</sup>, sobre una

Las dependencias administrativas se repartían entre ambas plantas. Y en la planta baja se encontraban el botiquín, el economato y dos entradas para personal y vehículos; una de ellas con báscula para camiones. En el extremo suroeste de la fachada principal estaban ubicadas la carpintería y sección de carrocería con el almacén de maderas. También se preveía superficie para un aeródromo (los aeroplanos era una de las actividades productivas previstas) y conexión mediante una vía apartadero con la estación de ferrocarril junto a la que estaba situada.

Si comparamos este modesto, por sus dimensiones, complejo fabril con otros levantados por aquellos años, como los de Ford o Fiat, nos daremos cuenta de lo acertado



Archivo: E. Polo.

1919. Interior de la fábrica de vehículos La Hispano. Avión de caza Hispano-Barrón en construcción en la zona destinada al montaje de camiones. Destaca el motor Hispano-Suiza de 220 CV; es la segunda versión más potente del presentado al Concurso Militar de Aviones, que se celebró en 1919 y viene a demostrar la importancia que la actividad aeronáutica tuvo desde sus inicios para La Hispano. Aunque hasta 1922 no se inauguró la fábrica de aviones, ya desde 1918 se contaba con el aeródromo y la dirección técnica de Eduardo Barrón (en la foto con sombrero) como proyectista y diseñador de aeroplanos para iniciar esta actividad.

superficie total de 766.277 m<sup>2</sup>, y permitía ser ampliada hacia el norte y el oeste sin afectar al resto de las instalaciones en funcionamiento<sup>7</sup>. Contaba, también, con calefacción, luz eléctrica, dependencias para laboratorio de ensayo de materiales, edificio para oficina técnica y almacenes.

El alargado edificio tras la fachada principal, orientada al sur, albergaba en la planta superior el salón del Consejo de Administración y una vivienda para el Administrador.

de su planteamiento al ser concebida la producción en una sola planta, mientras que las citadas desarrollaban la cadena de montaje en varias alturas, para tener que volver a rehacer sus edificios en una sola planta, poco más de veinte años después. Otra importante cualidad era la flexibilidad de su diseño al poder crecer, multiplicando la superficie cubierta; como se proyectó en 1931 al pretender montar una cadena de producción en serie de automóviles. ►

<sup>7</sup> Herce Inés, José Antonio, Arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla la Mancha, Toledo, 1998, Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha.



Archivo: I. Mexía.

1919. Avión de Observación Hispano - Barrón, con motor Hispano-Suiza de 220 CV, preparándose para despegar del aeródromo de La Hispano. Fue presentado al Concurso Militar de Aviones celebrado en abril - mayo de 1919, obteniendo un segundo puesto. Durante el año 1919 se modificó y en 1920 fue rediseñado en profundidad para mejorar sus características, pese a todo la Aviación Militar no lo adquirió. En su lugar, eligió el DeHavilland DH-9 fabricado bajo licencia por La Hispano Aircraft, sociedad también controlada por La Hispano-Suiza, que inauguró su propia fábrica en 1922 junto a la de camiones.

## LA PUESTA EN MARCHA

A finales de 1916 Damian Matéu se persona en Palacio para explicar al Rey las directrices que alumbrarían la nueva fábrica. Ésta pertenecería a una nueva sociedad anónima por acciones, en la que la casa matriz, La Hispano-Suiza, tendría la mayoría del capital, pero abierta a todo el que quisiera ser accionista. Su razón social sería La Hispano Fábrica de Automóviles y Material de Guerra. Esta fórmula permitía acceder a todos aquellos que habían demandado esta nueva industria desde Madrid y con sus aportaciones contribuir a hacerla viable, al tiempo que asumir los riesgos a los que se veía expuesta La Hispano-Suiza en esta aventura industrial. El hombre elegido para dirigirla sería Francisco Aritio Gómez, representante de La H.S. en Madrid y habitual gestor de los asuntos de la Compañía ante los estamentos oficiales.

Una vez adquiridos los terrenos, la construcción se inició en abril de 1917 con la máxima celeridad. A finales de julio, después de firmar en Madrid la constitución de la sociedad, la intención queda clara en el sentido de instalar una fábrica capaz de mecanizar piezas y montar vehículos para el Ejército<sup>8</sup>.

En Madrid, el 19 de octubre, se celebra un Consejo de La Hispano presidido por Damián Matéu. En él se trata de la cesión de licencias de fabricación de La Hispano-Suiza a La Hispano, ascendiendo al 1% del valor de cada vehículo tipo ómnibus o camión, más un 2,5% por los gastos de desarrollo e imagen de marca que aporta la casa matriz y el concurso militar ganado en 1914 y para compensar la reducción de producción que afectará a Barcelona una vez hubiese entrado en servicio la nueva fábrica. Así La Hispano se haría cargo de la producción de camiones 40/50 para el Ejército. Eran vehículos de 4.000 Kg de carga y correspondían al modelo presentado al concurso (desarrollado ex profeso para él) convocado en 1913, aunque no será hasta la Real Orden de 27 de enero de 1915 en que sería designado tipo oficial de 4 Tm para el Ejército español<sup>9</sup>.

Para la fabricación de aviones contrataron a un ingeniero militar con experiencia de diseño, Eduardo Barrón, cuya primera actuación fue convertir el espacio previsto en un aeródromo operativo. Después diseñó y construyó dos prototipos para el Concurso de Aviones militares convocado en 1918.

### CARACTERÍSTICAS DEL MOTOR DEL CAMIÓN

HISPANO 40/50

4 CILINDROS

53 CV POTENCIA

6.841 C.C.

1300 RPM



Colección fotográfica LATORRE Y VEGAS, NC161 CEFIHGU.  
1919. Interior de la fábrica de vehículos La Hispano, zona de montaje. Camiones mod. 40/50 listos para su entrega al Ejército. Tras el primer camión y los chasis apilados, se observa la estructura de uno de los planos inferiores del avión de Observación Hispano-Barrón. Los primeros aviones (sendos prototipos de caza y observación y dos variantes) que fabricó La Hispano fueron montados en la fábrica de camiones. En la foto se aprecia que los camiones llevan instalados dos juegos de faros; unos eléctricos (sujetos a la barra perfilada que cruza delante del radiador a modo de defensa) y detrás otros de carburo. Es de reseñar la ausencia del nombre de la marca, Hispano, sobre la rejilla del radiador.

A finales de año buena parte de la maquinaria, valorada en 1.200.000 Pts<sup>10</sup>, estaba a la espera de ser instalada, siendo febrero el mes en que empezaron las contrataciones de personal laboral. Su formación estuvo a cargo de maestros de taller procedentes de Barcelona y otras zonas industriales. El suministro de energía eléctrica comenzó en junio de 1918 y corrió a cargo de la Cia. Eléctrica de Guadalajara.

## LA CULTURA EMPRESARIAL

La producción de la fábrica de Guadalajara fue concebida a imagen y semejanza de la de Barcelona.

La Hispano-Suiza se caracterizaba por su capacidad de diseño, patentando todas sus innovaciones, que licenció a otras marcas y fabricantes como Rolls Royce y la propia Hispano. Sin embargo, hasta 1916, no se decidió a instalar su propia fundición (operativa a partir de 1922 en Ripoll) para elaborar parte de las piezas que necesitaba y en España tampoco existían fundiciones civiles de aceros especiales, por lo que las adquiría en el exterior. De forma que emitía a sus proveedores las especificaciones de las piezas, fundidas o forjadas, y se reservaba para sí el mecanizado de las mismas. El hecho de que la mayoría de sus proveedores fueran extranjeros le ocasionó durante La 1ª Guerra Mundial serias dificultades para poder hacer frente a los pedidos que le llegaban.

Cada fábrica, Barcelona y Guadalajara, mecanizaba sus propias piezas para montar en camiones del mismo modelo: 40/50. La Hispano para el mercado militar y las



Archivo: E. Polo.  
1920. Vista con orientación norte - sur del interior de la fábrica de vehículos. A la izquierda se observan los motores eléctricos que mediante poleas y ejes aéreos mueven la maquinaria. Al fondo, se aprecia un vano en el muro que separa la zona de mecanizado de piezas de la de montaje.

ventas en el mercado libre que pudiera generar y La Hispano-Suiza fabricaba los que vendía a través de su red comercial. Tenían en común los proveedores de piezas y componentes eléctricos, rodamientos, etc.

El organigrama era sencillo y muy parecido. Damián Mateú era el presidente de los dos Consejos de Administración y Francisco Arítio el director general o gerente de La Hispano. Por debajo, un administrador y un director técnico. En el caso de La Hispano-Suiza era el genial Birkigt que asumía, íntegramente, tanto las tareas de diseño e invención como la organización de la producción, auxiliado por otros técnicos. En La Hispano, el director técnico de la actividad de vehículos no desarrolló funciones de diseño. El primero, Ricardo Goytre Bejarano, proyectó el edificio y puso en marcha la fábrica. Juan Antonio Hernández, que le sucedió, también era ingeniero militar, dimitió en 1920 y después de pasar por La Hispano desarrolló una labor creativa diseñando varios automóviles y sus motores para el Ejército. Los siguientes fueron extranjeros, un alemán, Herr Dondorf, durante breve tiempo y el suizo, Sufin Suliga desde 1921, que fue sustituido por Vicente Roa, en 1930, hasta entonces con el mismo cargo en la sección de aviación.

Con respecto a la actividad aeronáutica, el primer director técnico, Eduardo Barrón, fue contratado precisamente por su cualidad de diseñador. El cambio de criterio en cuanto a la adquisición de aviones por parte de la Aviación del Ejército, que prefirió modelos extranjeros, le llevó dimitir en 1921 por no poder ejercer su labor creativa. El ingeniero militar Vicente Roa ejerció esta responsabilidad el resto de la década de los veinte. El francés Bedoisau desde 1930 hasta comienzos de 1936, en que renunció para volver a Francia. En julio se hizo cargo de la misma, Enrique Corbella Albiñana, ingeniero militar y ►

aeronáutico. En la sección de aviación casi todos los directores técnicos desarrollaron una labor creativa, proyectando aviones de distintos tipos.

## LA MAQUINARIA

En 1920 el parque de máquinas-herramienta era de 220 unidades<sup>11</sup>. Estaban dedicadas, en su mayor parte, al mecanizado de piezas. Unas eran universales y otras específicas, hecho que variaba según la pieza y el tipo de arranque de viruta a realizar. El inventario se componía de: *tornos* (los había universales para piezas de distintos tamaños que, con utillajes específicos para cada operación, permitían el mandrilado interno de piezas, torneado cigüeñales, etc., y otros especiales, como los tornos verticales para las llantas de fundición de hierro. Los pequeños eran automáticos –monohusillo–, y podían producir tornillos a partir de barras de acero), *fresadoras* (entre ellas las universales *Cincinnati*, sin duda las mejores de la época, acompañadas por otras especiales), *taladros* (de una o varias brocas para piezas de todos los tamaños, que permitían, sin cambiar de máquina, perforar roscas de distinto paso. Los taladros manuales se utilizaban en la sección de montaje), *rectificadoras* (para dar el acabado final), *corradoras*, *plegadoras* y *prensas* (para encajar los rodamientos en las llantas, por ejemplo, y estampar piñones de las cajas de cambio). Todas ellas permitían un excelente acabado y ajuste de cada componente.

Lo más novedoso eran los procedimientos térmicos con sus correspondientes hornos para cigüeñales y otros componentes. Los largueros del chasis, que eran grandes piezas obtenidas por estampación, procedían, a partir de 1922, de la fundición Hispano-Suiza de Ripoll.

La energía eléctrica (543 CV de potencia instalada) se transformaba en mecánica mediante un sistema de ejes aéreos y poleas soportado por estructuras metálicas que se apoyaban en los perfiles de acero verticales y horizontales que armaban los pilares de hormigón. De manera que, un motor eléctrico, en el extremo oeste de cada línea de máquinas, transmitía el movimiento giratorio mediante una correa al eje suspendido de celosías metálicas. Cada máquina se conectaba al eje con su correspondiente correa, permitiéndola hacer girar sus herramientas y útiles. Los tornos más grandes disponían de su propio motor eléctrico pero la mayoría funcionaban con el sistema descrito.

Por el número de máquinas-herramienta, La Hispano superaba a todas las demás empresas del sector del automóvil español<sup>12</sup>, si exceptuamos la fábrica de la casa matriz, La Hispano-Suiza, en Barcelona.

La relación obrero/máquina era de 1,43 en La Hispano; de 2,15 en La Hispano-Suiza de Barcelona y de 3,73 en Elizalde. Por tanto, el número de obreros era más bien bajo frente a las otras dos grandes fábricas españolas que, a su vez, eran las que disponían de más capacidad de autofabricación de componentes y piezas. Ambas, La H.S. y Elizalde, diseñaban sus motores y chasis.



Archivo: L. Moreno.

1922 – 1926. Vista aérea de las fábricas La Hispano.

En primer término la estación de ferrocarril de Guadalajara. De ella partía una vía que enlazaba directamente con la primera fábrica, la de vehículos. La más alejada corresponde a la de aviones. Delante de ésta, la nave de carpintería aeronáutica con la fábrica de aviones y el aeródromo a continuación, en el cual se observan aeroplanos estacionados. Este complejo industrial no se consolidó ni sirvió de catalizador para la creación de una industria auxiliar del automóvil durante los 16 años que estuvo operativo.

11 AGMS. Fondo de movilización de industrias civiles. Estudio sobre la capacidad fabril nacional en automóviles sección: 3ª, división 1ª, legajo 33.

12 Elaboración propia a partir de datos obtenidos del informe mencionado en la Nota 11.

## PRODUCCIÓN Y MERCADO

La producción anual declarada por La Hispano era, en 1920, de 70 camiones de 4 toneladas de carga (modelo militar 40/50), pudiendo llegar a producir y montar 300 unidades del mismo modelo con 30 obreros cualificados más y una jornada laboral de 10 horas, en vez de la normal de 8. Estos niveles de producción estaban calculados para un sistema de montaje "uno a uno"; es decir, sobre caballetes se situaban los largueros del chasis, a continuación se atornillaban los travesaños, y los demás elementos mecánicos. Los motores una vez completados, se hacían funcionar en un banco de pruebas, sometiéndolos a esfuerzo controlando todos los parámetros, antes de montarlos en los chasis. Por último, se montaban las ruedas, la cabina y la caja. Una vez terminados salían al exterior por un vano en la fachada oeste, y dentro del recinto, en una pequeña pista circular, entre ambas fábricas, se probaba la precisión de la dirección. El resto de las pruebas se realizaban en un recorrido por carretera, cargando los camiones con un lastre, e incluyendo tramos con fuertes pendientes y curvas cerradas.

En 1922, La Hispano-Suiza deja de fabricar el pequeño automóvil 8/10 de 1.800 cc y otorga a La Hispano una licencia para 100 ejemplares<sup>13</sup>. En 1925 aún se montaba en Guadalajara, vendiéndose a 9.500 pts<sup>14</sup>, pero al no haber sido renovado con los avances técnicos que hacían de sus hermanos mayores los más innovadores del mundo en esos años, acabó por desvanecerse en un océano de marcas competidoras que cada vez ofrecían más equipamiento y prestaciones por menos dinero.

En 1926, La Hispano contaba con dos fábricas; una dedicada a la producción de vehículos y otra a la de aviones<sup>15</sup>. Entre ambas sumaban 467 obreros fijos, 93 aprendices y 36 mujeres<sup>16</sup>, a parte del personal de administración y directivos. La capacidad productiva declarada era de 350 vehículos y 180 aviones al año<sup>17</sup>. Pero la caída de pedidos militares, camiones y repuestos, después del desembarco de Annual<sup>18</sup> y la consiguiente pacificación del Rif (1925-1927), generó un importante stock de camiones sin vender en pleno auge de matriculaciones en el mercado civil, lo que evidenciaba precios poco competitivos y una inadecuada red de ventas. Esta situación se resolvió gracias a la nueva política hacendística del Directorio Civil



Archivo: Alv G.C.

Reconstrucción de la coraza de radiador del automóvil Hispano 8/10, en el que se observa el disco alado (diseñado a partir del disco alado de La Hispano-Suiza) con los colores de la bandera española situados en vertical y la marca con la misma grafía utilizada por La Hispano-Suiza. Mientras que de este automóvil no se ha encontrado todavía ninguna fotografía en el interior del complejo fabril, si se han conservado algunos ejemplares propiedad de coleccionistas. Con el camión 40/50 ocurre a la inversa, no se conoce ningún ejemplar identificado como Hispano fabricado en Guadalajara (todos son Hispano-Suiza) y por el contrario, si existen fotografías en las que incluso se identifican piezas y componentes del mismo durante el proceso de mecanizado.

que incluía la creación de monopolios estatales, lo que permitió el suministro de flotas a las grandes empresas para el montaje de redes telefónicas (CTNE) y la distribución de derivados del petróleo (CAMPSA). También se vendieron al ministerio de Fomento (Círculo Nacional de Firmes



# LA HISPANO

## GUADALAJARA

Archivo: Alv. G. C.

1930. Identificación de fabricante en los aviones de caza Hispano-Niuport 52, situada en la deriva vertical. A partir de 1932 la marca Hispano dejaría paso a la marca Hispano-Suiza y el "disco alado" compartiría, desde ese año, los colores nacionales españoles (por entonces tres) con los de la bandera Suiza. La marca Hispano creada en 1917 para vehículos y aeroplanos, dentro del grupo industrial automovilístico Hispano-Suiza, desaparece como tal marca coincidiendo con la llegada de la República, las causas fueron de índole económica no políticas.

Especiales) para la construcción de carreteras. No obstante los pedidos del 40/50 se repartieron en coordinación con la capacidad productiva de Barcelona. Este planteamiento impedía a La Hispano llegar a su capacidad máxima, mejorar la productividad y alcanzar el umbral de rentabilidad<sup>19</sup>. Y estaba en total contradicción con la economía de escala y producción en serie que imperaba en los fabricantes ►

13 Jordi Nadal, "La Hispano" de Guadalajara (1917 - 1936), Impulsos e inercias del cambio económico, Clara E. Lidia y José A. Piqueras (comps.), Alicante, 2003, p 284.

14 E. Polo, (1999), p 192.

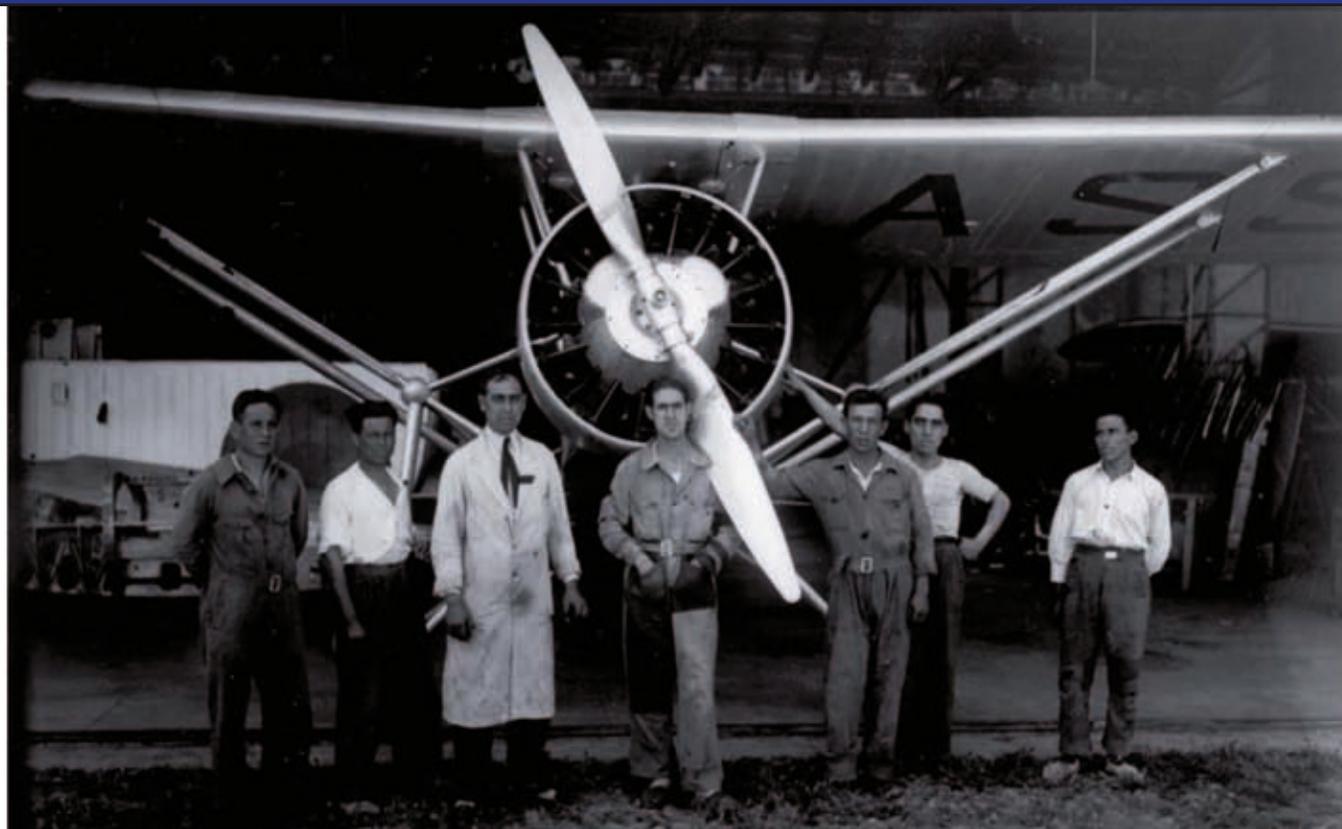
15 La fábrica de aviones se inauguró en 1922.

16 La 1ª Guerra Mundial había puesto de manifiesto la capacidad productiva de la mano de obra femenina. En el diseño final del proyecto, a finales de 1916, se hizo público la intención de contratar mujeres dentro de los procesos productivos de la nueva fábrica.

17 Informe de la COMA, (1926), (Comisión Oficial del Motor y del Automóvil), junio - julio.

18 Informe del general Picasso sobre el desastre de Annual. Folio 831. El ejército, de 20.000 hombres, que sufrió el desastre de Annual en julio de 1921 sólo disponía de 24 camiones para transportar agua, víveres y municiones.

19 E. Polo (1999), p 247. Las ayudas económicas de la H.S. a La Hispano, sumaban 3.700.000 pts en 1929.



Colección Goñi. Archivo Histórico Provincial de Guadalajara. AFG.

1932. Prototipo de avión de entrenamiento avanzado Hispano E-30 a la salida del hangar de montaje de la fábrica de aviones. Con el Jefe de Montaje y su equipo. Detrás, a la izquierda, se observa la estructura monocasco del fuselaje y planos del avión de caza Hispano Ne-52 listos para montar. El E-30, avión de brillantes características, fue una iniciativa de La Hispano para proveer a la Aviación Militar de un moderno y eficaz sustituto del Hispano DH-9.

de los demás países europeos y USA, cuyas marcas lideraban el creciente mercado del automóvil español.

En 1913 Ford había implantado de forma completa y definitiva la producción en cadena de automóviles, y ello supuso un continuo descenso en los costes de producción de los mismos. En Europa, Renault, entre otros fabricantes, introdujo este método de fabricación justo antes del comienzo de la Guerra.

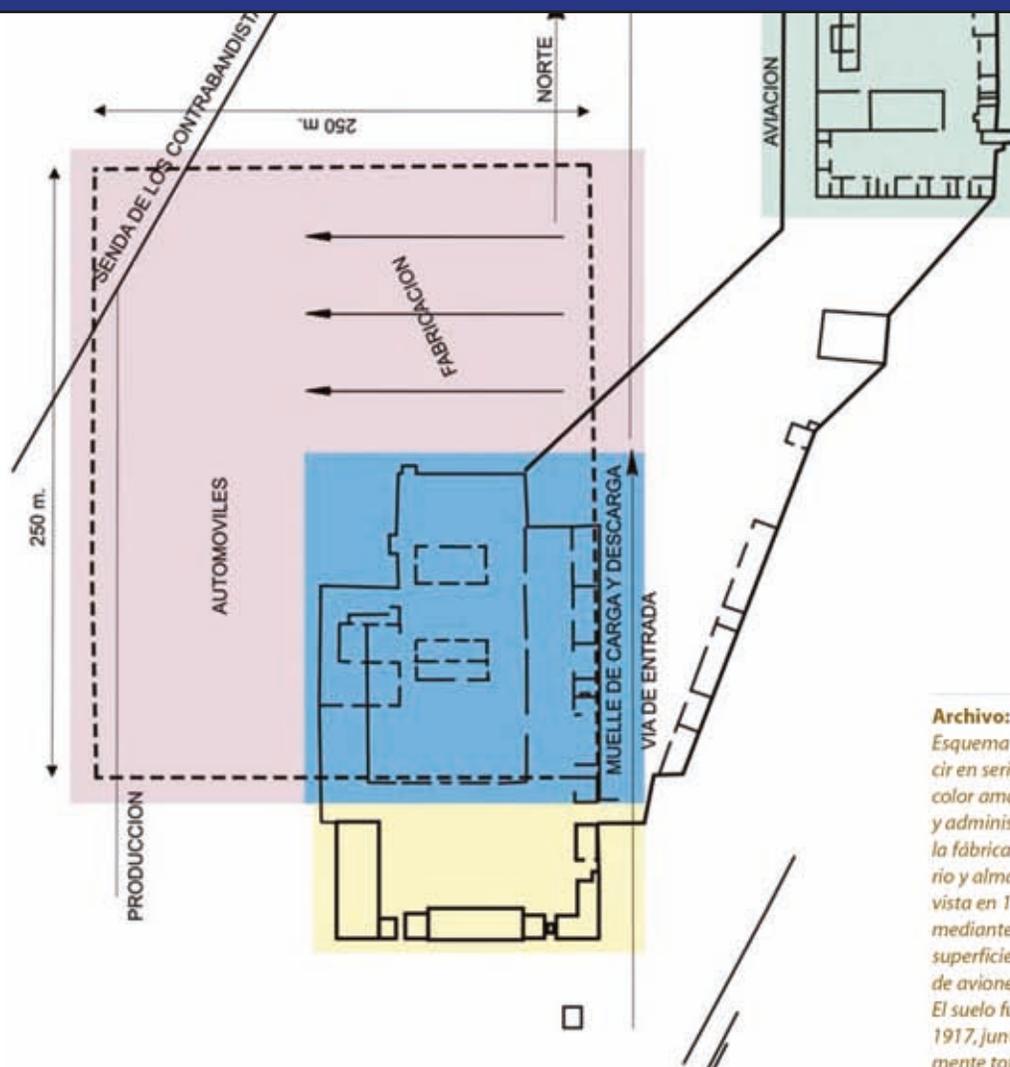
Los factores tecnología y capital, que poseía abundantemente La Hispano-Suiza, no fueron acompañados de una estrategia de abaratamiento y reducción de coste mediante la producción en cadena. Este sistema permitía ofertar un precio más competitivo y, por tanto, aumentar el volumen de ventas. La otra causa fundamental, inseparable de la anterior, para no poder ofertar vehículos a precios competitivos, se debía a que las piezas y componentes importados (puesto que en España no existía industria auxiliar prácticamente) eran gravados con elevados aranceles (superiores a los de los vehículos completos), encareciendo así cualquier vehículo fabricado en España (*arancel Cambo* de 1922), impidiendo aumentar el volumen de ventas y por tanto llegar a abordar la producción en cadena.

La fábrica de vehículos de Guadalajara entró en fase final en 1930. La crisis de 1929 coincidió con la caída de la Dictadura de Primo de Rivera. Momento en que la alta cotización de la peseta favoreció la importación de automóviles y generó un importante déficit en la balanza de pagos<sup>20</sup>. El nuevo Gobierno optó rápidamente por reducir

gastos cancelando pedidos a la industria nacional con el objetivo puesto en el equilibrio presupuestario, así como el incremento de los aranceles a las importaciones, esta medida pretendía aumentar los ingresos del Estado al tiempo que reducir el déficit por Cuenta Corriente, ayudando, todo ello, a que la crisis nos afectase antes. Para La Hispano el mercado libre, el único que le quedaba, seguía en manos de los importadores, no había demanda que justificase su existencia, la fabricación de camiones cesó y la de aviones de caza Ne-52 para la Aviación Militar quedó interrumpida.

En un último intento de viabilidad la mayoría de las acciones de La Hispano fueron vendidas a la Fiat, que tuvo la pretensión de instalar una cadena de montaje moderna para la fabricación del modelo Fiat 514 en serie. El plan de viabilidad presentado al Gobierno, demandaba una rebaja del arancel para la importación de las piezas de este modelo. Pero no fue aceptada la petición, estableciendo por el contrario un arancel proteccionista<sup>21</sup> que sólo favorecería a los carroceros, al establecer una rebaja para la importación de vehículos en chasis.

El cambio de régimen, en abril de 1931, no variará esta política, de manera que la producción se limitó al montaje de unas 300 unidades, con la marca Hispano Fiat, (las ventas del Fiat 514 en el mercado nacional fueron de 1.450 unidades en 1930). A finales de año cesó definitivamente la producción de vehículos en la fábrica de Guadalajara, desapareciendo la marca Hispano al tiempo



**Archivo: Alv. G. C.**

Esquema de ampliación de la fábrica para producir en serie con una cadena de montaje. La zona en color amarillo corresponde al edificio de dirección y administración. En color azul, la zona de naves de la fábrica de vehículos, la oficina técnica, laboratorio y almacenes. En color malva, la ampliación prevista en 1931 para producir el automóvil Fiat 514 mediante una cadena de montaje que triplicaba la superficie dedicada a producción. En gris, la fábrica de aviones.

El suelo fue adquirido por La Hispano-Suiza en 1917, junto a la estación de ferrocarril, y prácticamente totalizaba un millón de metros cuadrados.

que la sociedad La Hispano quedaba sin actividad, vendiéndose el impresionante parque de maquinaria sin dificultad. La marca Hispano de vehículos se puede asociar a la ciudad de Guadalajara exclusivamente, pues sólo en ella se fabricaron vehículos con esta vitola.

**LOS AVIONES HISPANO**

La Hispano diseñó y fabricó varios prototipos de aviones entre 1918 y mayo de 1919. Esta actividad pasó entonces a una nueva sociedad La Hispano Aircraft, con la participación de capital británico, para producir aviones (DH-6 y DH-9) con estructura de madera bajo licencia inglesa De-Havilland, la aportación británica más destacable fue la introducción de las normas AERO, de calidad, en la fabricación en España. En 1923 esta sociedad quedó sin actividad y la fábrica de aviones se integró en La Hispano. Que a partir de 1928 inició la fabricación del Ne-52, un avión con estructura monocasco de aluminio, para en 1930, retomar el diseño de aviones propios con el Hispano E-30. La compra mayoritaria de acciones por parte de Fiat incluyó la fábrica de aviones. En 1932 fue adquirida por La Hispano-Suiza que la integró en su organización como Sección de Aviación, iniciando la producción del E-30 para la aeronaval y la aviación militar y completando la serie de aviones de caza Ne-52, para la aviación militar. En 1935, la Aeronaval seleccionó el

prototipo de avión de entrenamiento HS E-35, diseñado por Vicente Roa. A comienzos de 1936 La Hispano-Suiza recomprará a los italianos los edificios de la fábrica de vehículos para ampliar la capacidad productiva de su Sección de Aviación. Durante la quincena de años largos en los que operó hasta 1936, el principal escollo fue el escaso número de ejemplares adquiridos por la Aviación Militar de cada modelo solicitado, la inexistencia de fondos públicos para prototipos y el nulo interés, cuando no oposición, a la adquisición de diseños autóctonos.

Con el comienzo de la Guerra Civil, la maquinaria y el personal fue trasladado a Alicante junto a otros talleres aeronáuticos de Madrid con el nombre común de SAF 5 (Servicio de Aviación Fábrica Nº 5). Después de la Guerra se recuperó la maquinaria y se estableció definitivamente en Sevilla, teniendo la posibilidad, los trabajadores que quisieron, de trasladarse a su nueva ubicación. ▶

**CARACTERÍSTICAS DEL MOTOR DEL AUTOMÓVIL**

**HISPANO 8/10**

**4 CILINDROS**

**33 CV POTENCIA**

**1.848 C.C.**

**3000 RPM**



Foto: Raquel Triguero. 1999. Estado en el que se encontraba la zona de fabricación de piezas mesas antes de ser derribada. El enfoque coincide con la foto fechada en 1920 de la página nº 33. Teniendo en cuenta que llevaba unos veinte años sin albergar ninguna actividad productiva, se pone de manifiesto lo acertado de su diseño y la buena calidad de su construcción.

En resumen, la producción de aviones con la marca Hispano e Hispano Suiza se ubica en Guadalajara entre 1918 y 1936 y después de la Guerra en Sevilla hasta su fusión con Construcciones Aeronáuticas, S.A. el año 1970.

## CONCLUSIONES

A La Hispano le faltó la creación de una red de ventas moderna y eficiente que le hubiese hecho menos dependiente del sector público, un cliente de poco volumen e irregular. El contrato de cesión de licencias del camión 40/50 y el automóvil 8/10 no le favoreció a medio plazo pues no fueron modernizados ni puestos al día por la casa matriz. Ella misma tampoco creó una oficina de diseño con un ingeniero al frente para desarrollar los modelos que produjo, adaptándolos a lo que el mercado demandaba. Un sistema de producción basado en la reducción de costos tenía que haber permitido alcanzar una cuota de mercado en línea con el potencial de esta fábrica y los capitales invertidos. Para ello la dirección de la firma hubiese necesitado ser más independiente y rebelde de La Hispano-Suiza, marcándose unos objetivos y una línea de actuación propia.

En conjunto el resultado arrojado hubiese sido más positivo o menos oneroso para el accionista principal, La Hispano-Suiza, y en definitiva para el desarrollo de la

industria del automóvil español, y su mercado, que en 1929 tenía un gran peso en la economía nacional. La Hispano no resolvió el problema de suministrar vehículos a precios competitivos para el mercado nacional.

Tras el cierre de las fábricas en Guadalajara, algunos de los trabajadores que formaron parte de La Hispano, se trasladaron a lugares como Sevilla o Madrid, donde aportaron sus conocimientos y experiencia en otras industrias civiles y militares.

El mayor logro de La Hispano, junto a la ley de marzo de 1917, fue la formación y experiencia que transmitió a sus trabajadores y aunque era sólo una fracción de su vida laboral, quedaron marcados en ellos rasgos que proyectaron posteriormente: profesionalidad, responsabilidad y creatividad, siendo capaces de asumir mayores retos y de aportar más de lo que habían recibido. Formaron parte de la base para el progreso de una sociedad que se industrializaba tardía pero inevitablemente.

La diáspora de hombres y máquinas que se inició en 1930 y se precipitó en 1936, dejó los magníficos edificios industriales sin actividad durante un tiempo y no volvieron a fabricar coches ni aviones, los productos industriales más característicos del siglo XX. La fábrica de aviones se reconvirtió para granja-modelo después de la Guerra Civil siendo derribada en fecha indeterminada. La de vehículos se mantuvo como actividad industrial hasta finales de la década de los 70 y se fue arruinando poco a poco, pero se mantuvo íntegramente con todos sus edificios. El plan urbanístico de 1999, dejó sin protección todo lo que no estaba unido al edificio de Dirección y Administración, siendo derribada la fábrica pocos meses después sin generar siquiera una sola noticia en la prensa local. El resto está a punto convertirse en poco más que unos muros de ladrillo erosionados por el paso del tiempo, sin que ninguna institución pública o privada se sienta con fuerzas para salvar lo que podía haber sido un santuario donde dar a conocer la aportación española al mundo del automóvil y del transporte terrestre y aéreo durante el primer tercio del siglo XX. ❖

### Abreviaturas utilizadas:

AGMS:	Archivo General Militar de Segovia.
Alv.G.C.	Álvaro González Cascón.
E.Polo	Emilio Polo.
I. Mexía	Ignacio Mexía Algar.
H.S.	Hispano Suiza.
L.Moreno	Luisa Moreno.
A.F.G.	Agrupación Fotográfica de Guadalajara.
CEFIHGU	Centro de la Fotografía y la Imagen Histórica de Guadalajara.

## HISPANO SUIZA (1904 -1946)



1904 – Vista general de la fábrica Hispano Suiza en la Carretera de Ribas nº 279 de Barcelona

### 1904 - FUNDACION DE LA MARCA

El 14 de julio de 1904, un grupo de industriales encabezado por D. Damián Mateu, y D. Francisco Seix, fundaron en Barcelona, la sociedad anónima LA HISPANO-SUIZA, fábrica de automóviles.

La dirección técnica recayó en el prestigioso ingeniero don Marcos Birkigt, quien con anterioridad había diseñado un automóvil para la empresa del Sr. La Cuadra, del que únicamente se fabricaron cuatro unidades, en el año 1.900, y que se considera como el antecesor del los HISPANO-SUIZA.

A finales del año, se habían entregado, dos coches uno de 10 CV, y otro de 14/16 CV.

El capital social se cifra en 500.000 pesetas, de las que se emiten 250.000 pesetas. Para la confección de las acciones y para uso publicitario, se encarga la confección de un cuadro al reconocido artista catalán Ramón Casas.

Los HISPANO-SUIZA -desde sus comienzos-, figuraron entre los más veloces, elegantes y prestigiosos automóviles de la época. Sus indiscutibles ventajas dieron lugar a que diferentes fábricas del extranjero pudieran adquirir sus patentes de invención, como el caso concreto de la casa SKODA, de Checoslovaquia.

### 1905 – PRIMER VEHICULO

Se emiten las restantes 250.000 pesetas del Capital Social. Se firma el primer contrato de cesión de tecnología con la “Société d’Automobiles à Genève” para la fabricación de “Hispanos” en todo el territorio de Suiza.

El día 20 de enero se entregó el primero del tipo acorazado sistema Birkigt, de 20 CV, con motor de 4 cilindros de 100 x 120 que, oficialmente cronometrado, alcanzó una velocidad de 87 kilómetros por hora en llano y 50 en la cuesta de La Rabassada (Barcelona).

### 1906 - AMPLIACIONN DE LA EMPRESA

De nuevo se amplía el capital hasta 1.500.000 pesetas. Se adquiere el terreno de “La Sagrera” para la instalación de la fábrica con una superficie de 750.000 palmos.

Se acude por primera vez al Salón del Automóvil Club de Francia en París.

Se fabrican los modelos de 20 CV, de 120 CV x 120, y 40 CV, de 130 x 130, capaces de alcanzar una velocidad en llano de 100 kilómetros por hora, completamente equipados.

**1907 - PRIMER VEHICULO DE 6 CILINDROS**

A la HISPANO-SUIZA le corresponde el honor de haber construido en España el primer automóvil de 6 cilindros, diseñado en ese año, lanzándolo al público al año siguiente, motor compuesto por tres bloques de dos cilindros, montaje de gemelo, de diámetro, y carrera, de 130 x 140, de una potencia comprendida entre los 60 y los 75 CV.

Prueba de la rapidez de dicho modelo fue que un coche particular HISPANO-SUIZA de dichas características, realizó, entonces, el viaje Perpignan-París, en veintidós horas. Este hecho obtuvo una gran resonancia en los medios de comunicación que lo calificaron de gran proeza.

**1908 - ALFONSO XIII**

Los "hispanos" empiezan a participar en concursos y carreras como la de Monte Igueldo en que un 20 HP logra el primer premio de su serie.

Se habían construido unas 200 unidades de coches de ciudad y de turismo, en 24 series distintas, correspondientes a modelos con motores de cuatro cilindros, en monobloque, o en dos bloques, de potencias 20/30; 24/30 y 30/40 CV.

Se dio a conocer el 15/20 CV, de 80 x 130, que se fabricó durante largos años y sobre todo el fantástico modelo deportivo de 45 CV, en sus aspectos de 80 x 170 y 80 x 180, espléndido chasis al que se le impuso la denominación de Alfonso XIII, dedicado en honor del monarca, coche que constituyó uno de los mejores modelos de la Belle Époque.

**1909 - NUEVOS PREMIOS**

A partir de este año, como veremos, más adelante se multiplican los premios y galardones conseguidos por Hispano-Suiza.

**1910 HUELGA**

Los "voitasettes" Hispano vencen en las competiciones de Mont-Ventoux, Monte Igueldo, Ostende y Boulogne.

Cuando mayor es el éxito comercial e industrial de la empresa, estalla una huelga de larga duración que en palabras de su Presidente se temió "ver malograda en un instante nuestra obra".

Como consecuencia de la huelga se anulan pedidos nacionales y extranjeros, se suspende la Organización de Agencias y representaciones en el exterior, se pierde personal especializado formado por la empresa y se pierde más de un tercio de la producción.



1907 - 75 hp (El primer Hispano Suiza)



1907 - 20/30 hp



1907 - 15/20 hp



1908 - 15/20 hp (Carruajes Mayoral)



1908 - 15/20 hp - Colección Salvador Claret



1908 - 12/15 hp



1908 - 25/30 hp



1909 - 12/15 hp



1909 - 15/20 hp - Colección Salvador Claret



1909 - Camión



1910 - 12 hp



1910 - 30/30 hp



1910 - Modelo Alfonso XIII



**1911 - FABRICA EN FRANCIA**

Como consecuencia de la huelga se aprueba la instalación de una fábrica en Francia, cerca de Paris.

Pesan también en la decisión, la mayor disponibilidad de materias primas, la abundancia de industria auxiliar, la mano de obra cualificada y mejores condiciones para la exportación, entre otras.

**1912 - GRAN PRODUCCION**

La fábrica de Paris supera en producción a la de Barcelona.

**1913 - PRIMEROS MOTORES PARA LA AVIACIÓN**

Se acuerda trasladar la fábrica francesa a Bois-Colombes. Se estudia la construcción de vehículos carrozados y al mismo tiempo se empieza el estudio del motor de aviación.

**1914 - GUERRA EN FRANCIA**

Paralización de la fábrica francesa por la guerra y dificultades de aprovisionamiento para la fábrica española viéndose obligada a recurrir al mercado americano.

La demanda interna, especialmente del Ministerio de la Guerra es muy fuerte y se hace necesario triplicar la capacidad de producción de la fábrica de "La Sagrera" en Barcelona.

**1915 - NUEVA AMPLIACIÓN DE CAPITAL**

Se amplía el capital hasta 6.500.000,00 Pesetas i se adquieren más terrenos en "La Sagrera" y se adquiere la fábrica de Ripoll para reunir en ella las secciones auxiliares.

**1916 - CREACION DEL 32 CABALLOS**

Fue creado el imponente 32 CV, chasis que despertó una fenomenal expectación, ya que durante muchos años, gozó del máximo prestigio, por sus cualidades de todo orden, y del cual se entregó uno, en abril de 1918, al Rey de España.

Se culminan las pruebas de motores de aviación con óptimos resultados.

**1917 - FABRICA NUEVA EN GUADALAJARA**

Se constituye la empresa "La Hispano Suiza Fábrica de Automóviles y material de guerra, S.A.", con sede y fábrica en Guadalajara. La Hispano-Guadalajara, produjo algunos automóviles conocidos como modelo "Guadalajara" y sobretodo, camiones para finalidades castrenses, destinados al servicio del Ejército Español en África, y también para servicios civiles. La firma de Guadalajara, fue, durante varios años, la proveedora de material de transporte para la distribución de productos de la compañía arrendataria del monopolio de petróleos.

**1918 - NUEVA AMPLIACIÓN**

Se amplía el Capital Social hasta 10.000.000,00 de Pesetas.

**1919 - TENSIONES LABORALES**

1919 es de nuevo un año de grandes tensiones laborales con la pérdida casi total de la producción en Barcelona.

**1920 - FABRICA EN BOIS-COLOMBES**

Entra de nuevo en funcionamiento la fábrica de Bois-Colombes con el nuevo chasis de 6 cilindros y que sería muy apreciado en el Mercado.

En España la situación laboral es difícil y a ella se añaden restricciones de crédito y una fuerte crisis financiera.

**1921 - ESTABILIZACIÓN DE LA SITUACIÓN**

Empieza a estabilizarse la situación laboral y financiera en el País.

El Gobierno pretende gravar a la sociedad con impuestos de guerra y deniega las ayudas de reconstrucción.

**1922 - PRESIONES DESDE FRANCIA**

Aumentan las presiones del Gobierno francés y su oposición a firmar contratos de defensa "con empresas extranjeras".

**1923 - FILIAL EN FRANCIA**

Se acuerda la constitución de la empresa filial "Société Française Hispano Suiza, S.A.", a la que se aportan todos los elementos de la fábrica francesa así como el uso de las marcas y patentes.

**1928 - NUEVO MODELO**

Aparece el supremo 56, de 46 CV, de 6 cilindros de acero nitruado, de 110 x 140, que, como los anteriores, confirmó la superior calidad de la marca.

**1929 PARTICIPACION EN EVENTOS**

Se celebra en Sevilla la Exposición Ibero-Americana, el-Pabellón de La Hispano-Suiza, estaba situado en la Avenida de Portugal, fue obra del arquitecto don Vicente Traver, y ocupaba una superficie de 1.500 metros cuadrados.

En el mismo año, en Barcelona, con motivo de la Exposición Internacional, el Pabellón HISPANO-SUIZA, se emplazó en la avenida del Mirador del Palacio Nacional de Montjuich.

**AÑOS 30 – GUERRA EN ESPAÑA**

En los años 30, como consecuencia de la guerra española y mundial, las empresas empiezan su separación que llevaría a la situación actual.

En los años 1932, 1933 y sucesivos, aparecen en la fábrica de Barcelona otros coches, todos ellos fantásticos modelos: 60, de 20 CV; el 64, de 6 cilindros, de 90 x 120; el 56 bis en serie normal y en el tipo Grand Sport, con chasis extrabajo, de 36 CV, todos de seis cilindros, de aceleración fulminante, espectaculares e impresionantes.

De su brillante "palmarés" en pruebas de regularidad, velocidad, resistencia y economía de consumo, citaremos los siguientes triunfos:



En el transcurso del año 1912, La Hispano-Suiza alcanza los siguientes premios: Campeonato de Amateurs de España. Copa España. Carrera en Cuesta del Guadarrama. Côte de Saleye (Suiza). Gran Copa del Zar de Rusia (3.000 kilómetros). Côte del Val de Suzon (Francia). Challenge del Automóvil Club de la Picardie (Francia)

Côte de Mont Ventoux, 5ª y 6ª categorías. Côte Gilly (Suiza), Mitín du Mans. Mitín d'Anjoux (ambos de Francia). Rouen. Ginebra. Gran Copa del Emperador de Alemania. Copa de Reims. Brooklands. Copa de Italia. En los años 1920, 1921 y 1922, vehículos de la marca se clasifican en primer lugar en Boulogne-sur-Mer. También fueron importantes los galardones obtenidos en el Aeródromo de Villasauvage, Récord Mundial de Velocidad y Copa Deutsch.

En octubre de 1922, en el Gran Premio de Otoño corrido en Monza, obtiene el primer lugar de la clasificación general, a una velocidad media de 131,180 kilómetros por hora.

El 2 de septiembre de 1923, en el Gran Premio de Boulogne -nuevamente-, disputado para coches de categoría superior a 4,5 litros, resultó primero HISPANO-SUIZA, con Garnier, en 3 horas, 55 minutos a la media horaria de 114 kilómetros, y segundo, HISPANO-SUIZA con Boyriven, en 4 horas, 21 minutos.

Deportiva, técnicamente y de forma indiscutible, el éxito más resonante fue la victoria en Indianápolis, frente a STUTZ, en 1928, consecuencia de una apuesta cruzada entre míster Moskowics, director general de la fábrica americana de automóviles STUTZ, y monsieur Weymann, propietario particular de un HISPANO-SUIZA. La carrera era de 24 horas y terminó por abandono del STUTZ averiado, al no poder mantener el fuerte tren impuesto por su contrincante que, en todo momento, marchó en primera posición.

Además del automóvil que fue el producto estrella de Hispano-Suiza, la Sociedad actuó en otros campos como el de la aviación, también con grandes éxitos, el de la fabricación de vehículos industriales sobretodo camiones y autobuses e incluso en la fabricación de armas.

Así, ya en 1914, el consejo de administración de La Hispano-Suiza, de Barcelona, hizo lo posible para fabricar motores de aeroplanos, que tuvieron gran renombre universal.

Durante 1916 se entregaron motores a Méjico y a Noruega. El motor HISPANO-SUIZA fue construido en América del Norte por WRIGHT; en Inglaterra, por WOLSELEY; en Italia por SCAT y por ITALIA. En el Japón por MITSUBISHI.

Dicho motor debutó en el frente del Somme, en 1916, época en la que el dominio de la aviación alemana era evidente. Su aparición en el frente, con el famoso aparato SPAD VII, cambió en poco tiempo aquella situación.

Fue el motor de todos los ases franceses y aliados y la frase de Fonk: "Desde la llegada del motor HISPANO-SUIZA sobre el frente empezamos a dominar en el aire y, gracias a él, conservamos nuestro dominio", destacó la obra de La Hispano-Suiza durante aquella contienda.

Los raids efectuados con motores HISPANO-SUIZA han sido tan numerosos como notables y cabe destacar que la primera vez que se efectuó el vuelo Paris-Nueva York, fue con un motor de dicha marca.

En el aspecto marino, La HISPANO-SUIZA construyó, desde sus principios, motores marinos y aplicables al deporte náutico.

En 1906 creó un tipo de motor de 4 cilindros, de 20 CV, para los servicios de prácticos del puerto. Además, en 1909, otro motor de 12 CV, también para la misma finalidad portuaria.

A partir de 1918, además de los ya citados se crearon los de 30/40 y 40/50 CV, motores que, con los años, se fueron renovando por otros modelos más modernos y más en consonancia con los fines a los que estaban destinados.

Paralelamente a la fabricación de automóviles de ciudad y de turismo La Hispano Suiza desarrolló la de chasis industriales para ómnibus, con los que fueron atendidos -durante una dilatadísima etapa- muchos servicios públicos, contribuyendo poderosamente la Sociedad, a la fundación de muchísimas empresas de transporte de pasajeros y correos en España, que se fundaron gracias a la cooperación de la Hispano-Suiza y pusieron todas ellas en su razón social el nombre HISPANO-SUIZA (Hispano-Igualadina, Hispano-Ilariense, Hispano-Alto-Aragonesa, etc.) y que tenían en circulación vehículos HISPANO-SUIZA en casi todas las rutas del País, demostrando su potencia y solidez para circular por carreteras y caminos, muchos de ellos, antaño, poco menos que intransitables.

La Hispano-Suiza vino construyendo chasis para ómnibus, camiones y ambulancias, desde 1908.

### **1936 - COLECTIVIZACION DE LAS FABRICAS**

Durante la contienda de 1936 las fábricas españolas de HISPANO-SUIZA, fueron colectivizadas pasando su gestión a depender de los comités de trabajadores. Concluida la guerra y debido al aislamiento internacional de nuestro País y a la práctica imposibilidad de obtener los suministros adecuados, fue sumamente dificultoso reiniciar la actividad industrial, que se centró en la fabricación de vehículos industriales, camiones y autocares por ser la necesidad prioritaria del País en aquellos momentos.

Con la creación del INI (Instituto Nacional de Industria) el Estado Español decidió entrar en el campo de la automoción creando la empresa Nacional ENASA a la que se traspasaron las fábricas de HISPANO-SUIZA y sus actividades industriales, pero la sociedad, "LA HISPANO SUIZA FABRICA DE AUTOMOVILES, S.A.", continua activa, y mantiene la propiedad de las marcas y emblemas HISPANO-SUIZA.

1926-1930



1926 - Autobus (Barcelona)



1926 - HSB Cabriolet



1926 - HSB Hibbard & Darrin Cabriolet



1926 - HSC Monza



1926 - HSB Cabriolet Chapron



1926 - HSB Lambertini



1926 - HSC Ender



1926 - HSC Bostall Roadster



1927



1927 - HSB



1926 - HSC Bostall Roadster



1926 - HSC Bostall Roadster



1927 - HSC



1927 - HSB



1926 - HSC Berlina Sport Hibbard



1927 - HSC (Coche del Marqués de Alvar)



1928 - HSB Berlina de Voyage



1928 - HSB Cabriolet Milton-Guillet



1928



1928 - HSB Gale Cabriolet Torpedo



1928 - HSB Coupe Lambertini-Katner Deville



1929 - 149 Cabriolet by d'Albion



1928 - HSB Strahmann U. Ross



1929 - HSB by Hibbard & Darrin



1930 - Cencería Poutoué



1930 - Publicidad Francesa



1930 - 149 (Barcelona)

## Hispano Suiza, revolución española

La historia de Hispano Suiza es auténticamente apasionante desde sus inicios ya que fue pionera en una época en que el automóvil pugnaba por abrirse camino.

En 1901 un ingeniero suizo, Marc Birkigt convenció a uno de sus empleados, Emilio La Cuadra, constructor de baterías para autobuses eléctricos, para desarrollar un motor para automóvil. La decisión de estos emprendedores fue un gran suceso, el La Cuadra dos cilindros para muchos oficialmente es el primer coche español, aunque no un éxito en ventas. Sólo se fabricaron 6 unidades antes de que la fábrica quebrara.

Sin embargo, las dificultades que Birkigt encontraba en el camino, iban siendo solventadas gracias a la agilidad empresarial de otro compañero de origen ibérico, Damián Mateu. Fue entonces cuando en 1904 se constituye en Barcelona "La Hispano-Suiza, Fábrica de Automóviles, S.A." ; desde ese momento comienza la rápida ascensión de un nombre que llegaría con el tiempo a simbolizar el refinamiento, la potencia, la elegancia y riqueza en diseño y, por qué no, una digna competencia contra los Duesenberg, los Rolls, Mercedes y hasta quizá los Bugatti.

A partir de 1911, paralelamente a su actividad en España, la empresa se instala en Francia, dando origen a la "Société Française Hispano-Suiza" . Este prestigioso nombre forma hoy parte de una filial de SNECMA, proveedor líder en la industria aeronáutica de Europa.

Aunque en América trascendió muy poco o casi nada la fama de esta marca, en Europa ocurrió totalmente lo contrario. A Hispano Suiza le corresponde el honor de haber construido en España en 1907, el primer automóvil de 6 cilindros diseñado en este año, lanzándolo al público de manera inmediata. El coche era tan rápido que su primer viaje de promoción lo realizó de Perpignan a París, siendo una gran proeza para los medios de comunicación de aquel entonces. La ciudad de Perpignan se encuentra al sur de Francia, cerca del Mediterráneo y de España, y París al Norte de Francia, por lo que se puede decir que "cruzó Francia sólo en 22 horas".

Posteriormente los "hispanos" empezaron a participar en concursos y carreras cosechando triunfos por todos lados. Quizá el más recordado es el de 1910 cuando el italiano Paolo Zuccarelli venció a los inbatibles Peugeot en la Copa del Auto en Francia, hecho que también sirvió de pretexto para fabricar el mejor Hispano Suiza de los años anteriores a la I Guerra Mundial: el Alfonso XIII , que con un motor de 3.6 litros y 60-hp rebasaba los 100 km/h en poco tiempo; este modelo fue llamado así en honor al monarca español que era fanático de la marca.

Pero quizá fue en el aire donde el nombre de Hispano Suiza se elevó a la categoría de leyenda y lo hizo inseparablemente unido al capitán francés Georges Guynemer y otros héroes de la aviación aliada que pusieron sus vidas en manos de los motores Hispano Suiza. Marc Birkigt construyó más de 50.000, asegurando un dominio del aire.

La cigüeña, originariamente la mascota de la escuadrilla de Guynemer, constituye desde entonces el símbolo de la marca.

Durante los años 20 y 30, la Compañía se dedicó a seguir con su reputación, desarrollando otro icono, el H6, que incorporaba algo de tecnología aeronáutica. El bloque, de su seis cilindros en línea de 6.5 litros, era de aluminio e incorporaba árbol de levas a la cabeza y doble encendido. Este dato es para tener en cuenta, debido a que el venerable Rolls Silver Ghost seguía utilizando válvulas laterales y un bloque de hierro colado de varios elementos. Es más, el exclusivo espíritu del éxtasis adoptó bajo licencia del Hispano-Suiza su sistema de frenos servoasistido (para reducir el esfuerzo que el conductor debía aplicar sobre el pedal del freno). Recordemos que estamos en los inicios de los años 20.

La fabricación de los bastidores se efectuaba en Francia, mientras que las carrocerías procedían de exquisitas casas como Fiol en España, Labourdette o Saoutchick en Francia, Barker o Vanden Plas en Inglaterra, Farina en Italia, Hermann & Rossi en Alemania, Fisher o Rollston en EE.UU.

En fin, en poco tiempo este coche fue el preferido de la alta sociedad.

Otras patentes fueron utilizadas por empresas tan conocidas como General Motors, Renault, Peugeot, Delahaye, Wright Martin o Mitsubitshi entre muchas otras.

Entre otros Hispano-Suiza famosos también se encuentran el 54CV de 1931 que tenía un V12 con 200 hp capaz de alcanzar los 185 km/h, el K6 de 1934 con un L6 de 140 hp y amortiguadores ajustables, y el J12 de 1935-38 cuyo gigantesco motor V12 de 11 litros y 220 hp, representó el final de la producción de Hispano Suiza.

Este peculiar vehículo de 2.2 toneladas de peso podía alcanzar los 100 km/h en salida parada en tan solo 12 segundos, según cifras oficiales.

Vendrían nuevamente tiempos difíciles. Con el inicio de la Guerra Civil en 1936, el anarquismo reinó en Barcelona y la fábrica apenas funcionaba. Una vez concluida la guerra un decreto planificó la automoción en España, y el Estado empezó a asumir sus funciones a través de la ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones S.A.). Estos camiones se empezaron a vender bajo la denominación Hispano Suiza, dando origen a una nueva marca que con el tiempo fabricaría coches exóticos para demostrar al mundo que el país ibérico se recuperaba de la mala racha: Pegaso.

Desde entonces, Hispano Suiza brilló por su ausencia en el campo de los automóviles hasta que la sociedad fue adquirida por el grupo francés Mazel Ingenieros. Con él ha desarrollado impresionantes proyectos conceptuales y recientemente ha dado a conocer un prototipo con el que participará en la famosa carrera francesa de resistencia, las 24 horas de Le Mans, el próximo año.



1936 - Camión de Guardia de asfalto - Guerra Civil española



1936

1936 - Carrozado by Poutout



1936 - J12



1936 - J12 Berlina

1936 - J12 Berlina Fernandez & Carré



1936 - J12 Sedan

1936 - T79 los Cabriolé



1937 - Break de Chasse by Franzy

1937 - J12 Helmer Town Car



1937 - H8 30 hp Cabriolé Van Vooren

1938 - H8 32 hp

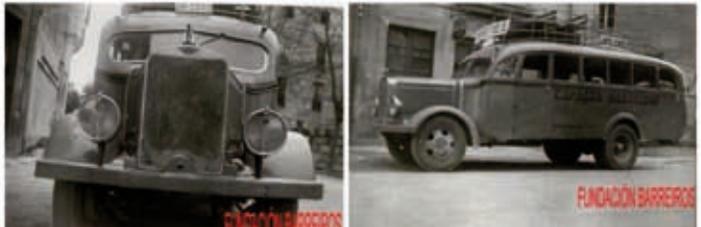


1938 - H8 Saoubzhak Coupe



1938 - H8 Van Vooren

1939 - H8B



1948 - Autobus Hispano Suiza, carrozado por Barreros (Drense)



1948 - Camión Hispano Suiza, carrozado por Barreros (Drense)



Autobus Hispano Suiza 66 GA - Publicidad

Camión Hispano Suiza 66 G - Publicidad

Camión Hispano Suiza Tipo 66



Autobus Hispano Suiza

Autobus Hispano Suiza (San Sebastián)



1952 - El último turismo Hispano Suiza, con carrocería propia de la marca (Al fondo las montañas de Montserrat)

## MAS HISTORIA

### La Hispano-Suiza

En 1898, el militar Emilio de la Cuadra intenta la construcción de vehículos de propulsión eléctrica e híbrida eléctrica-gasolina. Para ello contaba con Carlos Vellino, ingeniero suizo propietario de una empresa de baterías en Barcelona. Las dificultades técnicas fueron grandes, especialmente con los acumuladores de diseño ultraligero que intentaron crear. Para superarlas, el Sr. Vellino contrata a un compatriota suyo. Este es Mark Birkigt, relojero y hábil mecánico.

Logran construir un autobús que funciona con baterías más un motor de gasolina que las recarga y le provee de potencia adicional, al estilo de los actuales diseños de motores híbridos. Sin embargo, en plena demostración pública, el autobús se avería irremisiblemente tras correr unos pocos metros.

Tras este fiasco, Vellino abandona la sociedad y Mark Birkigt consigue convencer a De la Cuadra para seguir en la brecha, pero construyendo exclusivamente motores de gasolina. Llegan a construir 2 unidades (hay quién dice que fueron 4), que dieron pruebas de gran robustez. Pero De la Cuadra no tenía bastante capital, y la empresa declaró suspensión de pagos. En 1901, los acreedores se hacen cargo de la empresa, que pasa a denominarse "J. Castro Soc. en Comandita, Fábrica Hispano-Suiza de Automóviles". El nombre de Hispano-Suiza hace referencia a Birkigt, que quedó como director técnico de la firma.

En 1903 presentan ya el primer automóvil marca "J.Castro".

En 1904, tras vender la "asombrosa" cifra de 5 coches, declara la suspensión de pagos.

El J.Castro era un vehículo bueno, sencillo y muy cómodo para los estándares de la época. Pero la sociedad debía ampliar capital para poder producir a gran escala y rebajar los costes.

Para salvar la situación, intentan ampliar el capital. No llegan a obtener el que deseaban, pero sí el suficiente para fundar en 1904 "La Hispano-Suiza, Fábrica de Automóviles S.A.".

Entre los nuevos accionistas están D. Damián Mateu y el propio Birkigt. El Sr. Mateu era un industrial muy conocido en Barcelona. Regentaba una empresa de hierros y maquinaria fundada en 1801 por su abuelo. Se le considera de hecho el fundador de la Hispano-Suiza pues aportó la mayoría del capital además de su visión empresarial. Que un industrial serio se atreviese a invertir una gran cantidad de dinero en una empresa de dudosa rentabilidad, sólo podía explicarse por una gran visión de futuro. También debió influir en su decisión de impulsar a la joven empresa el hecho de que poseía un automóvil marca J.Castro y que era el principal acreedor de esta casa.

#### **Historia de lanzamientos, expansiones y fracasos**

En 1906 presentaron en el Salón de París sus 2 primeros bastidores. El gran éxito que obtuvieron, reflejaba claramente la calidad de su construcción y lo innovador de su mecánica.

Animados, empezaron el estudio de vehículos industriales. Consiguieron vender patentes en Italia y Suiza. En este último país además se construyeron Hispano-Suiza bajo licencia.

Inauguran una sucursal en París, pero al poco tiempo debe cerrar por falta de productividad.

En 1908, construyen un coche económico con un nuevo motor de 12/15 CV. Su éxito hace que el bastidor se aplique también a furgonetas y al primer autobús de la firma.

Amplían la gama con otro bastidor de 25/30 CV. Sobre ellos se monta en 1909 la primera gama de camiones con 2 y 4 Tm. de carga útil. La única diferencia, además de la carrocería, consistía en una desmultiplicación añadida mediante cadena de transmisión que aumentaba su potencia y limitaba la velocidad a unos 15 Km./hora.

Es de destacar la política de ventas de las "viajeras" (autobuses) que siguió la compañía: Si alguien estaba interesado en comprar un autobús, sólo tenía que pedirlo. Entonces, tras un estudio económico de viabilidad, se creaba una sociedad conjunta con la Hispano-Suiza en la que ésta aportaba como capital el vehículo y el otro socio su trabajo. Cuando los beneficios repartidos por la sociedad igualaban el monto del vehículo más los intereses, ésta se disolvía.

Prueba de la eficacia del método es la cantidad de empresas que aún hoy se denominan "La Hispano- lo que sea" (Hispano-Montañesa, Hispano-Hilariense, Hispano-Igualadina...).

Las mejoras se suceden y se presenta una nueva gama sobre bastidores de 15/20 CV y de 30/40 CV. Los motores derivan de los de turismo, pero con la potencia limitada hasta un tercio del original. La robustez, por tanto, estaba más que garantizada. El modelo 30/40 CV fue declarado reglamentario en el ejército español en 1915.

En 1911 se decide el traslado de la fábrica a unos locales más amplios en la C/ Sagrera de Barcelona, y se abandonan definitivamente los de la C/ Floridablanca. Se compra un local en París para descentralizar la producción, e inmediatamente terrenos donde se construye una fábrica mayor. Lejos queda la huelga metalúrgica de 1909 que casi arruina la empresa.

En este período se construyen los cimientos de la fama de La Hispano-Suiza y de su ingeniero, Mark Birkigt. En sólo tres años diseña 23 vehículos y motores. Siempre con la más avanzada tecnología de su tiempo: motores de cuatro válvulas, compresores, doble árbol de levas en cabeza, doble encendido, cigüeñal de cinco apoyos, engrase a presión... Sorprende la suavidad de funcionamiento, potencia, y su longevidad.



1933 - Vignera Imperial Hispano Suiza sobre chasis de camión T68



1932 - H6C Cabriolet Laboratoire



1934 - T68 J12 Coupe Chaulleur



1934 - T68 J12 Cabriolet



1932 - T60



1932 - T68



1934 - T68 J12 Fernandez & Derrin Coupe Devise



1934 - T68 J12 Saoudnik Cabriolet



1932 - T68 H6, 19 Serie Coupe Devise



1932 - T68 H6, 19 Serie Coupe Devise



1935 - H6 Cabriolet by Saoudnik



1935 - H6 Cabriolet by Saoudnik



1933 - J12 by Flourbaud



1933 - J12 Cabriolet



1935 - H6 30 hp Cabriolet by Saoudnik



1935 - H6 30 hp Cabriolet



1935 - J12



1935 - H6



1933 - J12 Cabriolet



1935 - H6



1935 - H6 30 hp



1933 - J12 Laboratoire Roadster



1933 - H6 Coupe Chaulleur



1935 - H6 Franay



1935 - H6 Limousine



1933 - T68 J12 Binder Coupe Devise



1933 - T68 V12



1934 - H6C Convertible Fiat



1934 - H6B Convertible Sedan by Fiat



1935 - T68 J12 Convertible Fiat



1934 - 30/120 hp Saloon - Published



1934 - T68 Convertible



1935 - H6 Roadster Chapron



1934 - T68 J12 Van Vlieten

Los carroceros mas afamados del mundo construyen auténticas obras de arte sobre los bastidores de la marca. El rey Alfonso XIII, posee y conduce personalmente varios modelos. Tan encantado está de los vehículos de la firma, que autoriza que un modelo lleve su nombre.

En 1914, la I Guerra Mundial obliga a cerrar la fábrica de París. La Casa Real indica a Birkigt que deberían hacer motores de aviación.

Este se lo toma muy en serio y decide crear el mejor. Sus motores de aviación, pasan las más duras pruebas. Para montarlos en aviones franceses deben pasar una dura homologación de 5 horas.

Tras superarla, la industria francesa exige que pase una especial de 10 horas. Luego una de 20. Luego una de 50. Finalmente se rinden a la evidencia: catorce empresas francesas, una inglesa, una americana, tres italianas, y una japonesa! empiezan a construir motores Hispano bajo licencia. Casi 50.000 se produjeron durante la guerra.

La célebre cigüeña que desde 1919 identificaba los vehículos de la marca, procede de aquí, pues se adoptó el escudo de una famosa escuadrilla de aviones de caza franceses (obviamente equipados con motor Hispano-Suiza). De estos motores de 8 cilindros en V se derivaron los cuatro cilindros para automóviles y camiones de la casa.

La fábrica de Guadalajara tiene una historia curiosa. El rey Alfonso XIII, usuario incondicional de los vehículos de la casa, pidió por escrito a D. Damián Mateu que instalasen una fábrica cerca de Madrid. Lo hicieron en 1917.

La llamaron "La Hispano, Fabrica Nacional de Automóviles y Material de Guerra" y aunque el presidente era Damián Mateu y todos los diseños de Birkigt, le dieron entidad independiente.

Tanto que incluso, los vehículos producidos allí, no llevaban la bandera Suiza en su escudo.

Se dedicó a la producción de camiones, -sobre todo el modelo militar 30/40 CV para la guerra de Africa- automóviles económicos (pocos), aeroplanos, cañones y otro material militar. Con este objeto llegó a contar con un aeródromo propio y otra fábrica adjunta, La Hispano Aircraft, que construyó el avión De Havilland DH9.

### ***Escollos que se tuvieron que salvar***

Los problemas burocráticos para la importación de materiales hicieron que las fábricas de España languidecieran, mientras la de París (dedicada en exclusiva a motores de aviación y chasis de gran lujo) estaba en pleno apogeo de ventas y prestigio.

Finalmente, se vendió la Hispano Guadalajara a Fiat (Salvo la sección de aviación, en uso hasta su traslado a Alicante durante la guerra civil). Llegaron a construirse unos 300 coches FIAT 514, pero las trabas burocráticas para la importación de materiales hicieron desistir a Fiat, que le volvió a vender la fábrica a la Hispano-Suiza.

Fue usada por la sección de aviación hasta que en 1932 cerró sus puertas definitivamente. Durante la guerra civil, el Comité de Trabajadores, que se había hecho con el control de la Hispano-Suiza, crea una factoría en Sevilla para la construcción de aviones. Pronto cae en el bando nacional y en 1942 da lugar a "La Hispano Aviación" con antiguo personal de Guadalajara.

La evolución no se detiene. Mejoran todos los vehículos, y se ofrecen un sinfín de carrocerías especiales: volquetes de basura, regadores, autobombas de bomberos, autobuses en varios acabados.

En 1923 se fabrica el motor tipo 204 de 50/60 CV. La propaganda de la casa seguía siendo curiosa: Los folletos de vehículos industriales incluían un estudio detallado de los costos de mantenimiento.

La sucursal de París tenía problemas con el gobierno francés. Se le exigía una desmesurada cantidad en concepto de impuesto de guerra sobre el capital extranjero de la firma. Por esta razón se entabló un juicio entre el gobierno español y el francés, que ganó el primero. Como es lógico, las relaciones de la Hispano-Suiza con el gobierno francés se enturbiaron mucho.

Para intentar mejorarlas, en 1923 se creó "La Societé Française Hispano Suiza", aunque el capital seguía siendo mayoritariamente español. Birkigt trabajaba desde París, diseñando los vehículos y motores de todas las fábricas.

En 1929, se incorporaron nuevos ingenieros que iniciaron una renovación de la gama. Se mejoraron todos los motores y chasis -aunque el 40/50 CV se fabricaba también en versión "antigua", dado su gran prestigio-. Nacen los T-60, T-68, el T-69, T-70...

El T-69 fue uno de los vehículos más habituales en nuestras carreteras.

Con una carrocería muy bella, 6 cilindros, más de 100 CV, y unos 100 Km./h de velocidad máxima, se fabricaron toda clase de versiones: desde autobuses imperial para más de 80 plazas sentadas, hasta camiones para transportes especiales con reductora que permitía una velocidad máxima de 30 Km./Hora.

A principios de los años treinta, la bomba de inyección Bosch permite construir motores diesel de tamaño y prestaciones razonables para un camión. En 1935 la Hispano ya había desarrollado un motor diesel, en colaboración con Ganz (empresa húngara, pionera en Diesel).

Sin embargo se prefirió construir una gama de motores bajo licencia Ganz hasta que evolucionó lo suficiente, dando lugar al 66-D (ya producido por Pegaso). Los motores Ganz se montaron en chasis de 40/50 CV, T-69 y 50/60 CV. Entregaban potencias entre 48 y 173 CV.



2000 – Hispano Suiza HS21 – Concept Car realizado por Mazel



2001 – Hispano Suiza K8 – Concept Car realizado por Mazel



2002 – Hispano Suiza HS21 GTS – Concept Car realizado por Mazel

El concesionario en Argentina importaba chasis y construía las carrocerías. Poco a poco fue fabricando cada vez más piezas hasta que la "Hispano-Argentina" llegó a producir motores diesel propios, de hasta 150 CV. Con ellos equiparon camiones y autobuses que poco tenían que ver con los Hispano-Suiza españoles. En 1931 se produjeron unos cambios en la legislación aduanera que penalizaron mucho la fabricación de vehículos en España.

El stock empezó a acumularse de manera preocupante y la familia Mateu empezó a desentenderse de las inversiones que necesitaba la fábrica. En el clima político de esta época, el comité de trabajadores toma las riendas de la fábrica en 1935. Nada más empezar la guerra civil, se declaró Industria Colectivizada. Como es lógico la producción se centra en material de guerra. Experiencia no faltaba, pues ya en 1932 se construyó una pequeña serie de blindados sobre chasis de camiones 3T6 y T69. Durante la guerra civil, se construyó alguno más, pero la mayoría de Hispano-Suiza blindados que se vieron fueron realizaciones artesanales realizadas por terceros.

### ***Alternativas que disuelven***

En 1936 Francia nacionaliza todas las industrias militares, pero al tener capital español, no pudieron hacerlo con la Hispano-Suiza.

Para obviar el problema, la Hispano paso a administrar sólo su activo inmaterial: Patentes, diseños y marca. La fábrica se alquiló a una nueva sociedad plenamente francesa dedicada a la producción y comercialización. Tras la ocupación alemana de Francia, Mark Birkigt volvió a España. Se dedicó a terminar el desarrollo del D-66 y el diseño de máquinas para reemplazar las dañadas por la guerra. La empresa se dividió en tres secciones: una dedicada a la aviación, cañones y material militar; otra dedicada a automóviles y camiones y una tercera que se denominó "Hijo de Miguel Mateu S.A." para la producción de máquinas-herramienta. Todo ello bajo supervisión del ejército del aire. La escasez de gasolina motivó que se produjesen gasógenos, aunque sólo para servicio interno de la fábrica.

En 1940, un decreto del gobierno instaba a la industria nacional a presentar un modelo de camión de 7 Tm. de carga. El modelo ganador se produciría en España y sería el único a la venta, con el fin de racionalizar la producción. Sólo se presentaron la Hispano-Suiza, Alfa-Romeo, Fiat y Saurer. Al mismo tiempo, se planteaba la unión de Hispano-Suiza con Alfa-Romeo.

En 1944 salió el camión tipo 66. Sus características eran tan sobresalientes, que se decidió abandonar los planes de unión con Alfa-Romeo. Su chasis equipó camiones 4X4, furgones, autobuses, trolebuses, y trolecares. El modelo 66-G de gasolina (6 cilindros, 110 CV) siguió fabricándose como Pegaso Z-1 tras la compra por ENASA. El modelo 66-D (diesel, 6 cilindros, 128 CV) sirvió de base para el primer camión diesel de Pegaso.

Las perspectivas eran inmejorables, pero el recién creado INI (Instituto Nacional de Industria) consideraba que la máxima eficiencia en la construcción de los camiones que necesitaba una España devastada por la guerra, sólo se conseguiría con una empresa grande, totalmente nacional, y nacionalizada. En 1946 conseguiría su objetivo al forzar la adquisición de todas las fábricas y patentes de "La Hispano-Suiza". El fin de un mito, pero el principio de otro: PEGASO. Sin embargo "La Hispano-Suiza" no desapareció todavía. Retuvo la propiedad de las licencias de coches y la oficina técnica de motores de aviación. Concentró sus actividades en una fábrica en Hostafrancs (Barcelona). Con una pequeña cantidad de herramientas que no vendieron a ENASA empezaron a construir máquinas-herramienta. No abandonaron la idea de construir coches, por lo que los estudios siguieron. Sin embargo la reducida dimensión de los restos de la empresa y la previsible competencia de SEAT hicieron desistir de llevar varios prototipos a la serie. Por fin, en 1956 se presenta una gama de microcoches.

Bajo la marca "Fábrica Hispano" (ver historia) la gama F2 y F4 comprendía pequeñas furgonetas, pick-up y coches propulsados por el omnipresente motor Hispano-Villiers monocilíndrico dos tiempos y 9 CV. Se construyeron unos 400. Paralelamente se produjo la gama F5 que se diferenciaba por su motor bicilíndrico de 15 CV.

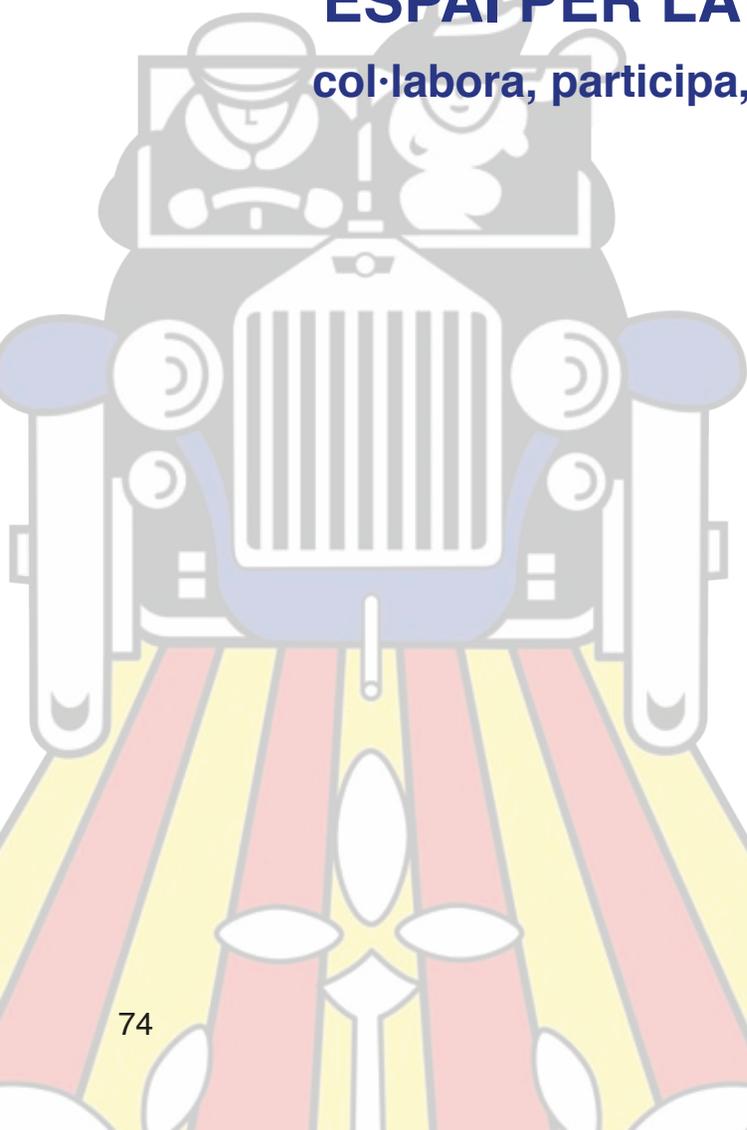


**AQUÍ**

**HISTÒRIQUES**  
**LLIBRES**  
**LLIBRES**  
**LLIBRES**

**ESPAI PER LA TEVA PUBLICITAT**

**col·labora, participa, forma part de l'Indicador**





# III Concentració de vehicles històrics i Clàssics a la Vila de Juneda

8 Juny 2014

Concurs de  
Cassoles de Tros



## LANCIA - Cassoles de Tros a Juneda

Nacido en Fobelli, Italia, en 1881, Vincenzo Lancia no quiso continuar con los prósperos negocios familiares. Ya adolescente, hizo algunos cursos de contabilidad, pero muy pronto comenzó a trabajar en la fábrica de automóviles Ceirano en 1898.

Cuando Giovanni Agnelli adquirió la empresa de Ceirano para formar Fiat, Vincenzo Lancia, con sólo 20 años, se convirtió en jefe de pruebas, y pronto formó parte del equipo oficial Fiat de carreras junto al célebre Felice Nazzaro, obteniendo numerosas victorias que lo hicieron ser considerado como uno de los mejores pilotos europeos de la época.

Vincenzo Lancia, sin embargo, tenía sus propias ideas de cómo debían construirse los automóviles y en 1906, asociado con Claudio Fogolín, fundó su propia marca. Los coches de Lancia no eran competencia directa de los Fiat y por ello siguió como piloto oficial de la marca hasta 1910.

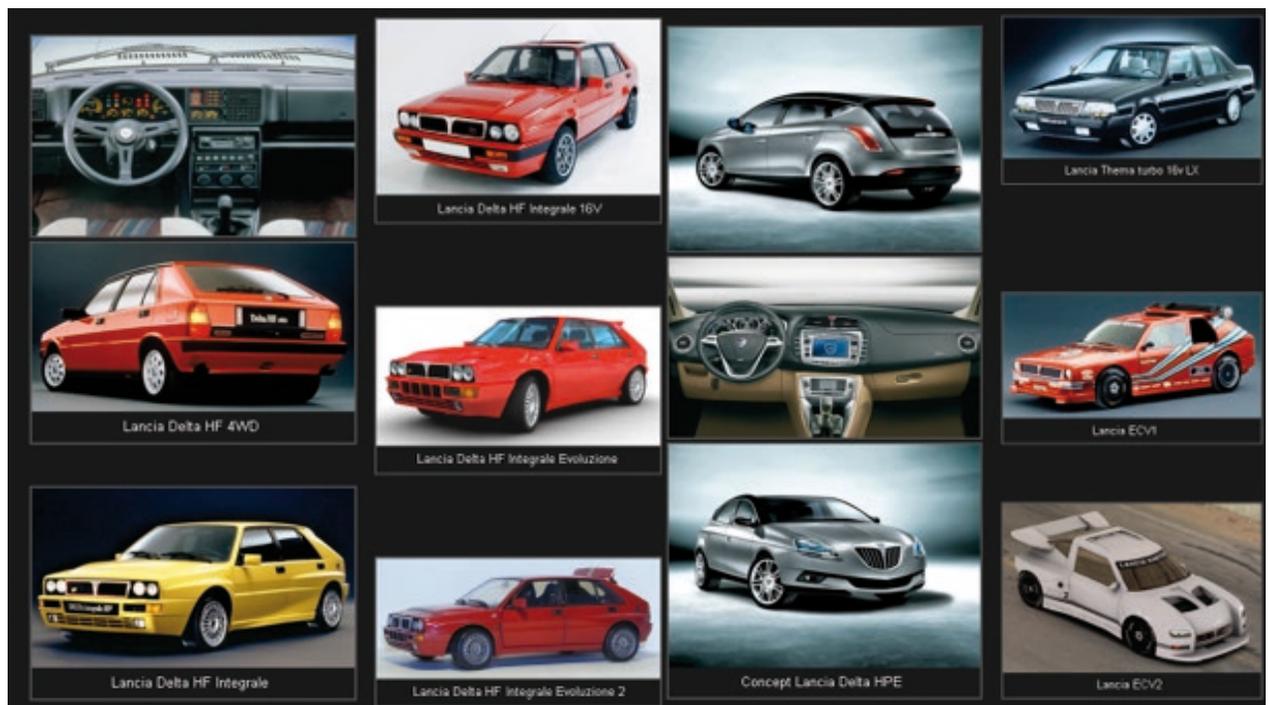
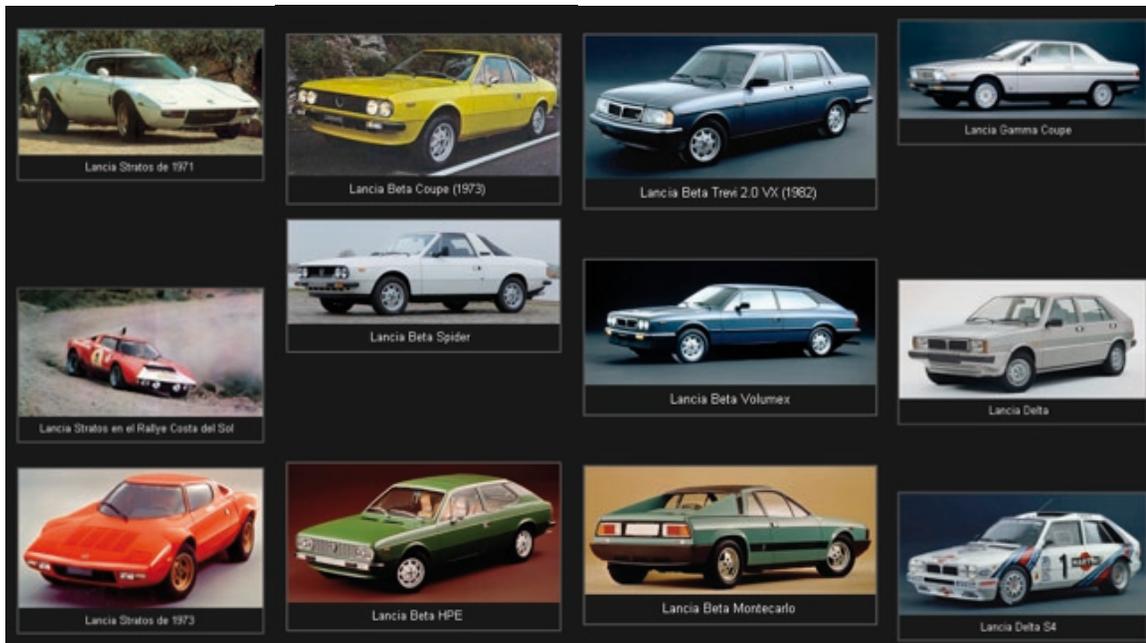
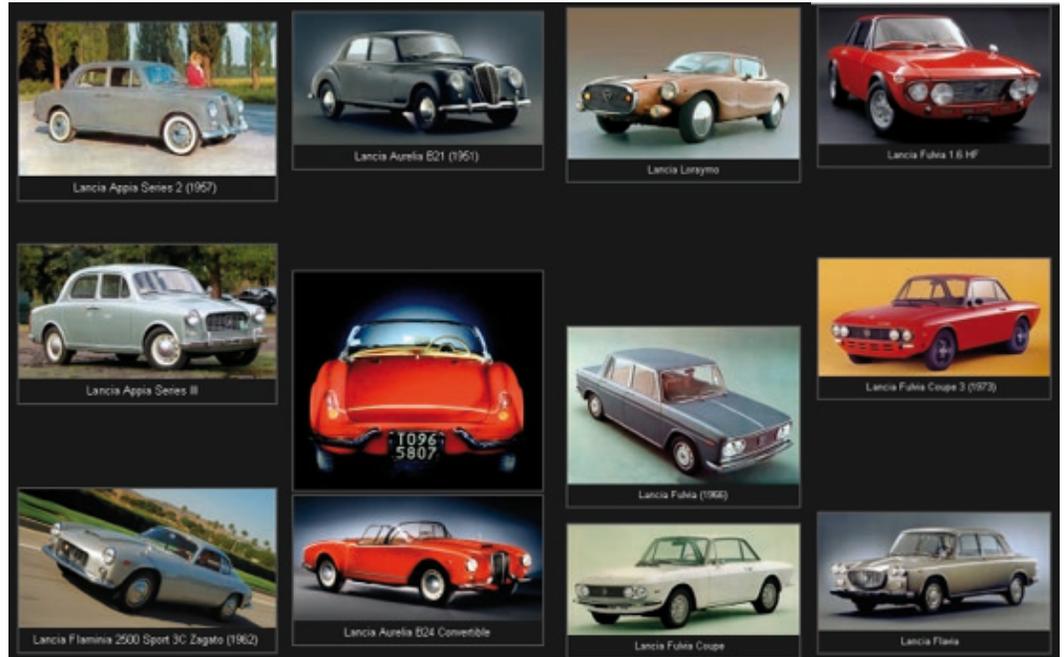
El primer modelo bajo la firma de la marca Lancia, el Alpha (un tío suyo, profesor de lenguas antiguas, le había sugerido la idea de bautizar a sus modelos con los nombres de las letras del alfabeto griego), apareció en 1907. Asombró por la velocidad de rotación del motor, extraordinariamente alta para su época: 1.800 revoluciones por minuto.

En 1914 Lancia creó su primera obra maestra, el Lancia Theta, que ha pasado a la historia por ser el primer coche en utilizar un sistema de ignición eléctrico en 1914. Aunque también traía la clásica manivela en el caso de que la batería fallara. Fue el primer coche en incorporar un sistema eléctrico, con batería y alternador, al menos en Europa. Tenía un motor de 35 cv y alcanzaba los 120 km/h. Un auténtico bombazo para la época.

En 1919 presentó un prototipo con motor V12 dotado de una elaborada suspensión trasera, que combinaba elásticos convencionales con otros transversales a cantilever, unidos al eje mediante cables flexibles. El prototipo no llegó a fabricarse, pero los Kappa, DiKappa y TriKappa contemporáneos dieron a Lancia una sólida reputación de fabricante de coches con temperamento deportivo y excelente estabilidad.



- Lambda (1922)
- Augusta (1932)
- Ardea (1939)
- Aurelia (1950)
- Appia (1953)
- Flaminia (1957)
- Loraymo (1960)
- Fulvia (1963)
- Flavia (1971)
- Stratos (1972)
- Beta(1972)
- Gamma (1976)
- Delta (1979)
- Thema (1984)
- ECV (1986)



# ITALIA

Turisme

Ruta pels Museus

3 a 10 Agost 2014



- Museu Lamborghini
- Agata Bolognese
- Galleria Ferrari
- Museu Maranello rosso
- Museu Abarth
- Circuit d'Imola
- Museu Mille Miglia
- Botga de Cristiano Luzzago
- Visita a Bèrgamo
- Colecció Princep Rainiero
- Cassino i Cafè de Paris de Montecarlo

AVIGNÓN

Verona

BRESCIA



San Marino



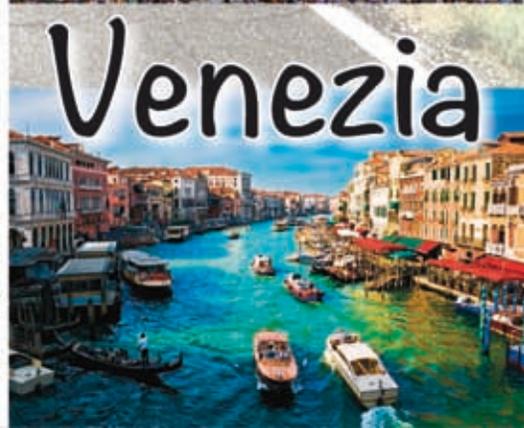
NICE



MILANO



Venezia



## Catedral de Milán

La Catedral de Milán, más conocida como Duomo, es una enorme catedral gótica que se encuentra emplazada en el corazón de la ciudad.

Con 157 metros de longitud y espacio para más de 40.000 personas en su interior, el Duomo de Milán es una de las catedrales católicas más grandes del mundo.

El imponente edificio de ladrillo revestido de mármol se ve culminado con infinidad de pináculos y torres coronadas por estatuas que contemplan la ciudad. El punto más alto del templo es la estatua de cobre dorado esculpida en 1774, conocida como la Madonnina.

### Lugar sagrado por muchos años



### Catedral de Milán al anochecer

El lugar estuvo ocupado por la Basílica de San Ambrosio desde el siglo V, y en el año 836 fue agregada la Basílica de Santa Tecla. En 1075 ambos edificios fueron destruidos por un gran incendio y en 1386 comenzó la construcción del Duomo en el mismo lugar.

### En el interior

La Catedral de Milán es un templo de grandes dimensiones compuesto por grandes placas de mármol oscurecido. El interior presenta un aspecto estilizado y amplio gracias a las largas columnas de mármol con estatuas talladas que llegan hasta el techo.

Entre las columnas se encuentran colgados grandes cuadros que representan diferentes escenas religiosas. A lo largo del templo se pueden ver los esqueletos de diferentes santos que se encuentran ataviados con sus mejores galas.

Entre los elementos más llamativos se encuentra la estatua de Bartolomé el Apóstol, patrón de los curtidores, en la que aparece con la piel arrancada y colgando sobre sus hombros haciendo referencia al martirio que sufrió.

En una bóveda del techo situada tras el altar se guarda uno de los tesoros de la catedral, un Clavo de la Cruz de Cristo. El sábado más cercano al 14 de septiembre se saca el clavo del lugar en el que se guarda para que los fieles puedan admirarlo

## Terraza panorámica

La terraza de la parte superior de la catedral ocupa prácticamente toda la superficie del tejado y ofrece la posibilidad de pasear por las alturas mientras se contemplan las preciosas vistas de la ciudad. También resulta interesante la visión de los pináculos y las esculturas del tejado de cerca.

Es posible acceder a la terraza tanto a pie, utilizando unas escaleras bastante cómodas, como utilizando el ascensor, por el que es necesario pagar un suplemento.

## La cripta y el Tesoro

En la cripta se encuentra la Capilla de San Carlos Borromeo, en la que se conservan sus restos. También se puede visitar el Tesoro, aunque no es demasiado interesante y tiene muy pocos objetos.

## El Baptisterio

Bajo el Duomo se pueden visitar las excavaciones arqueológicas en las que se muestran los restos de la Catedral de Santa Tecla y las ruinas de un baptisterio cristiano del siglo IV. En el centro del baptisterio se encuentran los restos de una gran pila bautismal octogonal en la que se dice que San Ambrosio bautizó a San Agustín en el año 387.

## El lugar más visitado de Milán

El Duomo de Milán es uno de los lugares más importantes de la ciudad y bien se merece una visita. Aunque la entrada al Tesoro no merece demasiado la pena, la visita a la terraza panorámica resulta espectacular. Es necesario tener en cuenta que, aunque se visite la ciudad durante el verano y haga mucho calor, es necesario llevar las rodillas cubiertas y algo sobre los hombros para poder visitar la catedral, ya que se encuentra muy vigilada.

El Duomo de Milán más que una iglesia es un museo, es uno de los lugares imperdibles de cualquier viaje que realicen a Milán. Yo no soy muy amante de los libros de guía turística pero realmente vale la pena comprar uno sobre el Duomo, para no perderse de las bellezas que posee.

En este post quería mostrarles sólo la puerta principal! y verán que sólo ella vale un estudio en sí misma. Como cada parte del Duomo, la realización de las puertas principales tardó mucho tiempo desde la proyectación hasta la construcción final, se dice que se habló por primera vez de la construcción de estas puertas en el 1582, aunque no fue hasta el 1628 cuando se inició la construcción de los portales y sólo en el 1908 se inauguró la puerta principal.

La puerta principal, como el Duomo, está dedicada a la virgen María, cada recuadro cuenta un capítulo bíblico. En ella, si la detallan con cuidado, podrán re-leer la biblia y vida de la virgen.

Dicen que para volver a Milán hay que tocarle el pie a Jesús preso en la columna (como se vé en una de las fotos), otros dicen que hay que tocar primero la del carcelero -de hecho está más lúcida-, yo les recomiendo ambas ....

Otra curiosidad -que pueden ver en la fotos- son las marcas que dejaron las bombas de la segunda guerra.

## El Castillo Sforzesco

El Castillo Sforzesco es junto con el Duomo, el monumento más imponente de toda Milán.

Su historia es larga y traficada, pues desde su construcción en el lejano año 1370 ha cumplido muchísimos roles en la historia de la ciudad; fue Fortaleza defensiva, palacio Ducal, cuartel militar y hoy es sede de instituciones culturales y de los mejores museos de Milán.

Una de las cosas que más llama la atención del castillo es sin duda alguna la "torre del reloj", construida en el 1450 por el artista florentino Antonio Averlino.

Pasando debajo de los altísimos portones, se llega al enorme patio, que servía en el pasado como punto neurálgico del ejercito.

El patrimonio artístico que alberga el Castillo en su interior es inestimable pues en el se encuentra el Archivo histórico de la ciudad, la Biblioteca Trivulzana, un Laboratorio de restauro, una biblioteca de arte, un museo arqueológico, una colección de obras de artes aplicadas e incisiones, un archivo fotográfico y un museo egipcio, además de las innumerables e interesantes muestras temporales.

El Castillo Sforzesco se encuentra muy ligado a grandes artistas que aquí trabajaron dejando su huella artística de valor inestimable.

Leonardo Da Vinci fue uno de ellos, quien se presentó aquí como ingeniero militar y civil, y luego como escultor y pintor.

La obra de arte más famosa de Leonardo dentro del castillo es el grande e impresionante afresco que se encuentra en la “sala delle Asse” en el interior del castillo. Es un afresco que finge pérgolas con ramas floridas y de árboles con ramas entrelazadas que forman el famoso emblema llamado “nudo vinciano”. Leonardo también realizó estudios y esquemas de una altísima torre que debía servir como observatorio y que debía estar colocado en el centro de la fachada. Lamentablemente la obra nunca se llevó a cabo, pero se conservan los estudios escritos por su puño y letra.

El castillo Sforzesco de Milán es uno de esos lugares que merecen la pena ser visitados con calma, gustando de la tranquilidad de sus jardines y de la acogedora sensación que nos produce su arquitectura medieval, trayéndonos la magia de los siglos pasados.

## CASTELLO SFORZESCO



# DECÁLOGO DEL CONDUCTOR

## A. Mediante “Rutómetro”:

Cada uno de los vehículos viaja con su “Rutómetro” que le ha sido facilitado por la organización. Los participantes son responsables de su propio vehículo y se trasladan por su cuenta y riesgo. Sólo en caso de dificultades se pondrán en contacto con la organización, que tendrá previsto para este tipo de contingencias algún procedimiento técnico, o en su defecto psicotécnico, que solucione, o al menos alivie la situación.

## B. Mediante grupos reducidos de coches:

Cada grupo tiene un coche en cabeza que conoce el itinerario a seguir.

Este tipo de conducción requiere unos acuerdos entre los miembros del grupo, bien los que se sugieren aquí u otros similares, pero que todos los miembros del grupo conozcan y respete, a fin de posibilitar la cohesión, el control y la marcha ágil del grupo.

B.1. B grupo permanece siempre unido. La marcha del grupo se acomodará a la velocidad de su vehículo mas lento.

B.2. Si un coche se detiene, todos los miembros de su grupo se detienen con él. Un grupo no abandona nunca a uno de sus miembros en dificultades.

B.3. Durante el trayecto, los coches del grupo mantendrán las posiciones relativas acordadas en la salida, para que sea posible el fácil control de las situaciones que se presenten.

B.4. Si un miembro del grupo decide abandonar éste voluntariamente sin estar en dificultades, deberá hacerlo saber así al resto de los miembros del grupo. A partir de ese momento el coche separado viaja por su cuenta y riesgo, sin que ni su grupo ni la organización estén implicados en sus posibles contingencias.

B.5. En conducción visual, cada miembro del grupo verificará en todo momento que el coche de atrás le viene siguiendo. Por lo tanto, cada conductor tendrá que ir siempre pendiente de su retrovisor (salvo el último del grupo, como es lógico).

B.6. Si se pierde de vista el coche de atrás, la detención del vehículo propio es inmediata. Así pues, el ritmo de conducción del grupo lo marca el último coche, mientras que el de cabeza solo marca el itinerario.

B.7. Si fuera el coche que va delante nuestro el que perdemos de vista, no nos preocupamos, puesto que tendrá que frenar o incluso parar cuando verifique nuestra ausencia en su retrovisor. Nosotros tenemos que seguir pendientes de nuestro coche de atrás.

Si esto ocurre y no sabemos por donde se sigue, nos pararemos. Ya volverán los de delante a buscarnos.

B.8. En conducción “instrumental”, mediante emisoras o teléfonos móviles, conviene seguir el mayor tiempo posible las indicaciones para conducción visual, y dejando aquella, la “instrumental”, para excepciones y/o emergencias. En cualquier caso, los miembros del grupo deben reagruparse con la frecuencia que precisen o acuerden.

B.9. Cualquier coche puede, en cualquier momento, decidir un reagrupamiento de su grupo, con solo disminuir su velocidad o incluso parar si lo considera conveniente.

B.10. Cada coche es responsable de que el coche que le sigue llegue a buen termino.

B.11. Y “el que no lo atienda pagará una prenda” la que estipule en su caso la organización, que bastante tiene con organizar y divertirse a la vez, y que no quiere mas líos.

B.12. Esta será la penalización que se aplique al inconsciente, que pierda su coche de atrás. Como correctivo puede ser, por ejemplo, champán para todos. “Ai loro”