

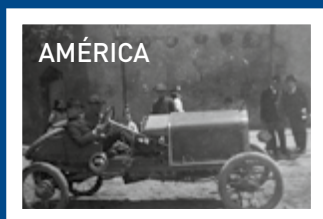
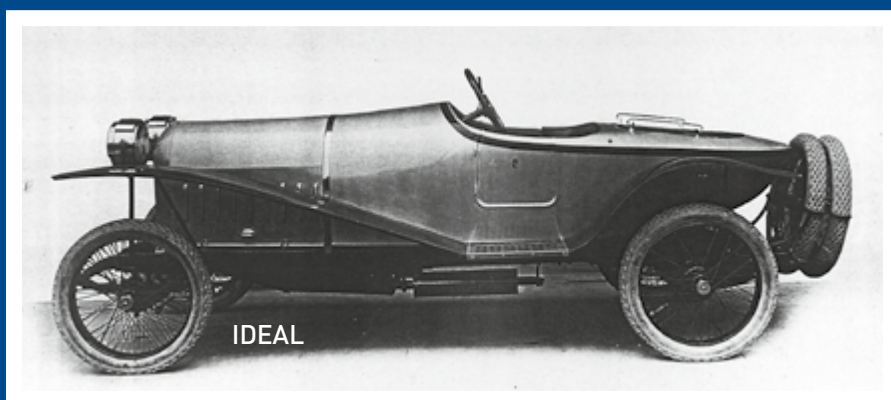


IDEAL

DYG

AMÉRICA

HÉRCULES





IDEAL

(1915 - 1918) BARCELONA

La marca Ideal nació como iniciativa de los hermanos Carlos y Claudio Baradat Guillé que se dedicaban a la fumistería, sector en el que siguieron tras entrar en la automoción.



Carrera Barcelona - Madrid - Barcelona de 1916. La foto recoge el momento de la salida del Ideal de Isidoro Pons, Marqués de Laguna de Cameros que tras una carrera muy regular finalizaría en el cuarto lugar.



Sus automóviles aparecieron en 1915, y junto a los David fueron los cyclecars españoles más brillantes en términos deportivos y de producción. Es posible que en un principio se pensara que esos coches llevasen la marca Iberia y, posteriormente, la de Iberio, pero cabe suponer que la marca Iberia estaba ya registrada puesto que hubo unos automóviles Iberia de fabricación española que se presentaron en el Salón de Madrid de 1907.

El Ideal tenía el mérito de que todo en él, incluyendo el motor y la transmisión, era de diseño y fabricación propia, y debido al previsto incremento de trabajo para la fabricación de estos coches, los hermanos Baradat contrataron a un director y responsable del proyecto que fue el perito indus-

trial Joaquín Custals. Su fichaje obedecía en gran medida a que era socio de la firma "Batlle, Custals y Cía." que estaba especializada en la fabricación de piezas para diversas firmas y que iba a hacerse cargo de la fabricación de muchos de los componentes del futuro Ideal.

Así pues, con la iniciativa de los hermanos Baradat, los suministros de componentes y piezas de "Batlle, Custals y Cía.", y la dirección técnica de Joaquín Custals, nació el Ideal, y el proyecto funcionó bien durante más o menos un año hasta que en 1916 "Batlle, Custals y Cía." se declaró en suspensión de pagos, lo que a priori ponía muy difícil la supervivencia de los Ideal a cuyo rescate acudió la sociedad Talleres Hereter.

FABRICA NACIONAL

AÑO 1915

Victorias de los Automóviles

"IDEAL"

Agencia general de Ventas para España y Portugal:

J. ÁLVAREZ Y C.ª, S. EN C. : Provenza, 185: BARCELONA

MARZO

28

Prueba en CUESTA

en los Bruchs

11 Kilómetros

2.º J. CUSTALS

en 14 m. 37 s.

Velocidad 45,090 Kmts. Hora

ABRIL

25

PRUEBA DE REGULARIDAD

De BARCELONA por BADALONA, GRANOLLERS, ALELLA, MOYA, SAN FELIU DE CODINES, TARRASA a BARCELONA

228 Kmts.

1.º J. BARNOLA

Puntos: 100
Control secreto: Exacto
Precintos: Intactos

Copa "CERVETO"
Copa "Batlle, Custals, y C.ª"

2.º J. CUSTALS

Puntos: 100
Precintos: Intactos

Medalla de PLATA

Sin tener una vocación deportiva tan marcada como los David, los Ideal tuvieron éxitos. A la izquierda vemos un anuncio de TH de 1916 acerca de los éxitos de la marca en 1915, cuando aún no era de su propiedad y, a la derecha, un amplio reportaje de la revista Stadium sobre la I Vuelta a Cataluña para Motos y Autociclos de 1916 con triunfo de los Ideal.

Año VII : Núm. 190 : 13 de Enero de 1917

STADIUM

Vuelta a Cataluña

TRIUNFO COMPLETO
de los cochecitos

Automóviles

"IDEAL"
construidos enteramente
en los

TALLERES HERETER
S. A.

Sebastián Nadal
y
Andrés Irazo
con sus cochecitos

"IDEAL"
clasificados

PRIMEROS
en la

VUELTA A CATALUÑA
572 kms.

obteniendo **Copa de Honor**
y **Medalla de oro**

20 cts.



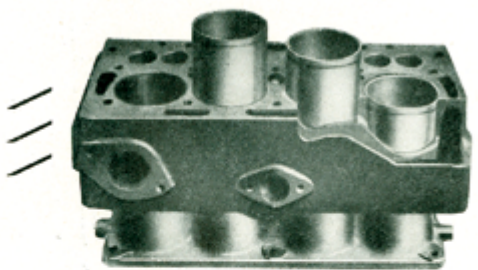
Anuncio de Ideal puesto por los Talleres Hereter, y a su derecha vemos la foto de uno de los primeros Ideal con unas peculiares ruedas elásticas y que, al igual que el Ideal de la derecha, lleva el radiador en V con el que estos coches comenzaron y que resultaba bastante más agraciado que el alto radiador plano que luego llevaron hasta 1917. Debajo a la izquierda, Ideal superviviente de la colección Claret, y a la derecha tenemos un anuncio de Robert Soyer, firma en la que trabajaba el ingeniero Sebastián Nadal.



Laureano Hereter y Talleres Hereter

La firma Talleres Hereter -T.H.- databa de principios de 1905, habiendo iniciado también su actividad en el sector de la fumistería para pasar más tarde, hacia 1912, a la construcción de diversas piezas para otras industrias, entre ellas la del automóvil, decidiendo finalmente convertirse en constructores mediante la ya citada compra de las patentes del Ideal, y eso fue así debido en parte al buen resultado técnico y comercial que los Ideal estaban obteniendo, por lo que en 1916 Ideal pasó a ser una marca propiedad de T.H., incorporando a Custals al equipo.

**FORROS DE CILINDROS
NITRU-FONTE**



*Aleación de Hierro Nitrurado y Centrifugado
de la Casa*
AUBERT & DUVAL Fres. - PARIS

SUMINISTRADOS CON CERTIFICADO DE ORIGEN

¡Automovilistas!
¡Empresas de Autobuses de línea!
¡Empresas de Transportes!

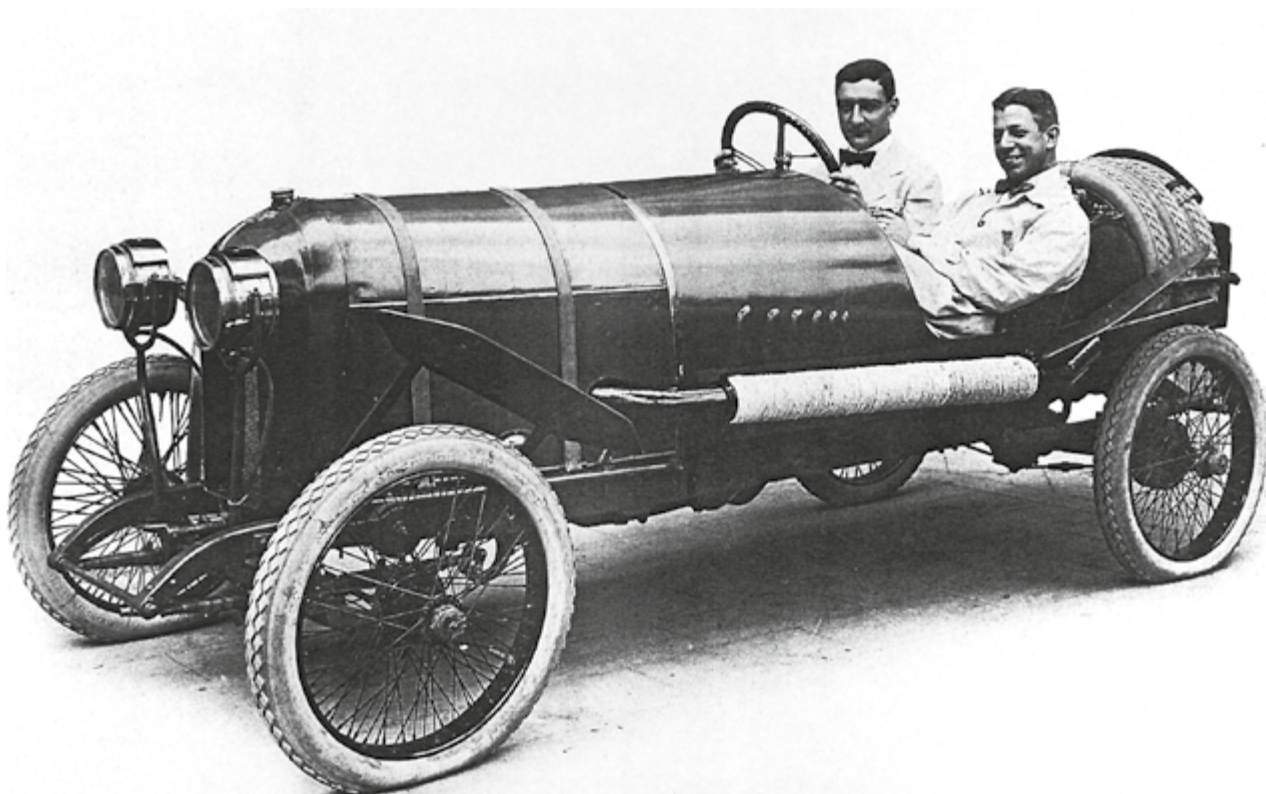
Pidan a los reparadores de sus coches que les forren los cilindros del motor con los forros NITRU-FONTE

¡Rectificadores!
¡Talleres de Reparación!

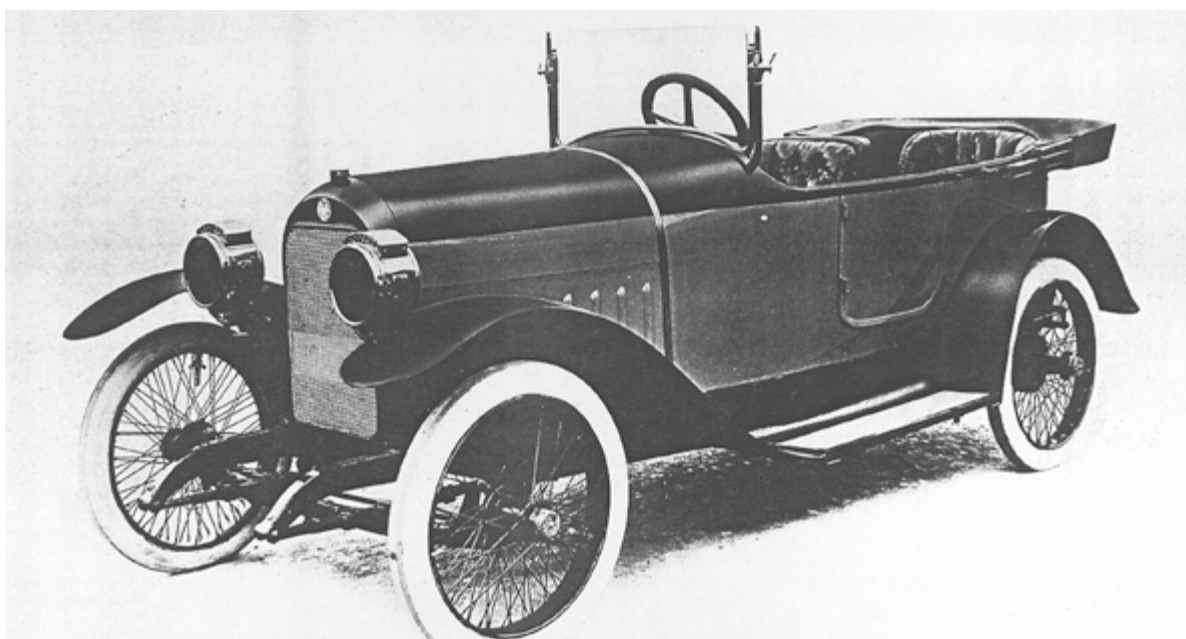
Pidan los forros de cilindros, acabados, prestos a colocar
al REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

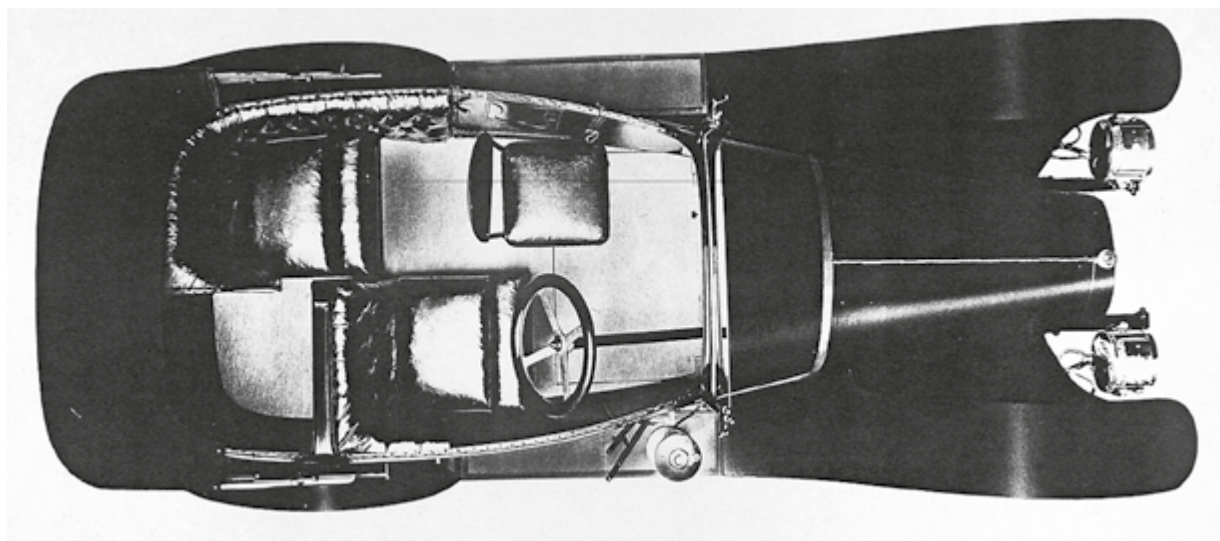
ROBERT SOYER
Bailén, 138 — Barcelona

— 129 —



Ideal preparado para exhibiciones deportivas con el que Talleres Hereter organizó un viaje de promoción de la marca conducido por Manuel Fernández Muñiz, y debajo tenemos un ejemplar con carrocería descapotable de turismo de un álbum de fotos de Ideal que en su día realizó J. Álvarez, representante de la marca.



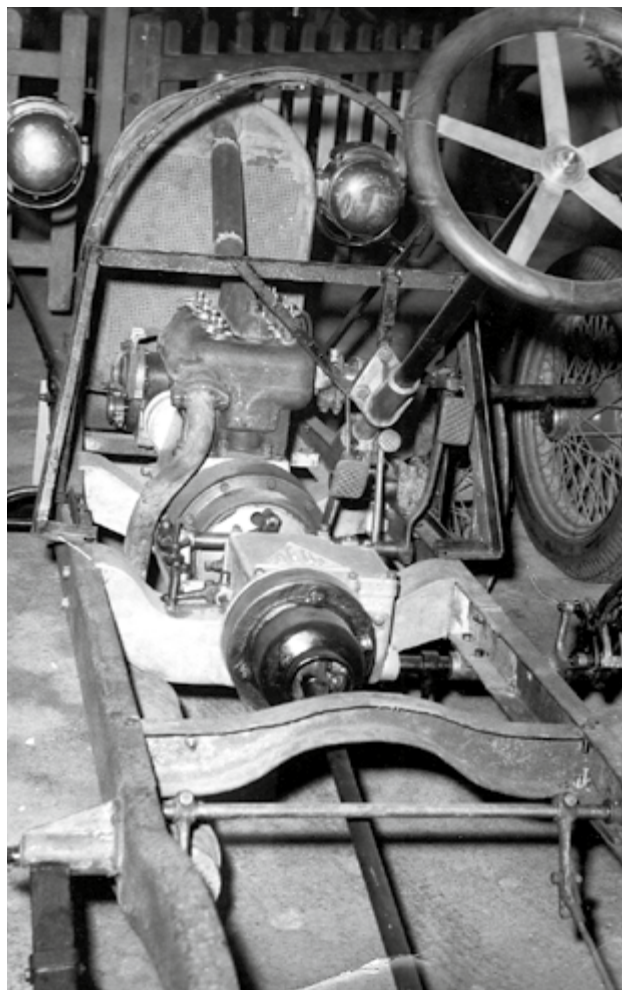


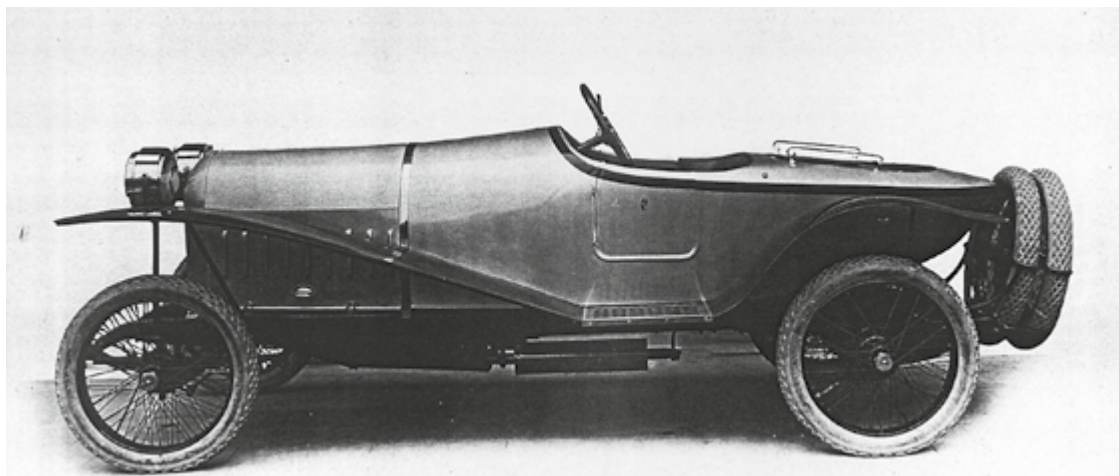
El mismo Ideal de la página anterior visto desde arriba. Este tipo de distribución de los asientos, con dos decalados y uno pequeño plegable junto al conductor, no era inhabitual entonces. Debajo tenemos la foto de un chasis y la mecánica de uno de estos coches.

Para T.H., hacerse con el Ideal “*llaves en mano*” suponía el primer paso de su ya planificada irrupción en el mundo del automóvil, cosa que tenía previsto hacer poco después, pero decidió adelantar sus planes aprovechando la oportunidad que se le presentó con el Ideal.

En T.H., con Laureano Hereter al frente, habían decidido acometer proyectos muy ambiciosos que incluían el automóvil y la aviación, y en esta última disciplina se lanzó no sólo a la construcción de motores como ya estaba haciendo Hispano Suiza e iba a hacer Elizalde, sino que se iba a abordar también la construcción íntegra de los aviones, llegando con tal fin a un acuerdo con la firma “Pujol, Comabella y Cía.” que tenía sus instalaciones aeronáuticas y su Escuela de Aviación en el Prat de Llobregat -por eso andando los años se hizo allí el aeropuerto de Barcelona- procediendo a edificar una nueva y gran fábrica en Barcelona. En definitiva, Laureano Hereter quiso hacer con T.H. algo así como una Hispano Suiza... ¡pero más grande al fabricar aviones completos!

Volviendo ahora al Ideal, tenemos por tanto que desde 1916, este pequeño y buen automóvil pasó a ser un nuevo producto de una fábrica mayor

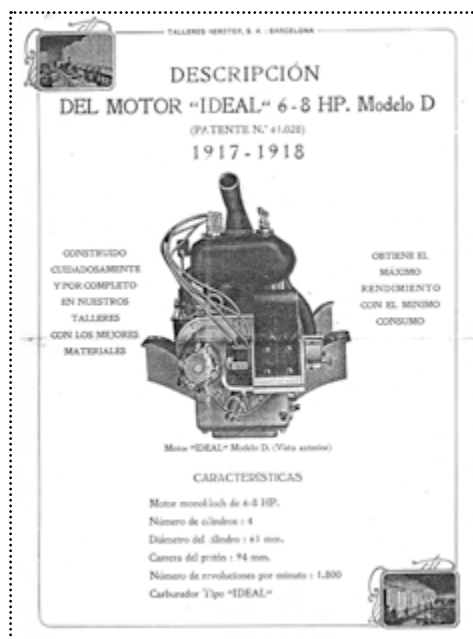




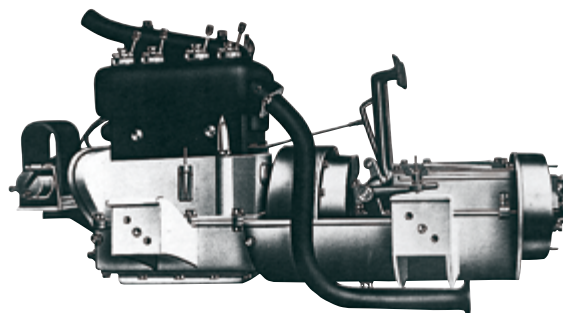
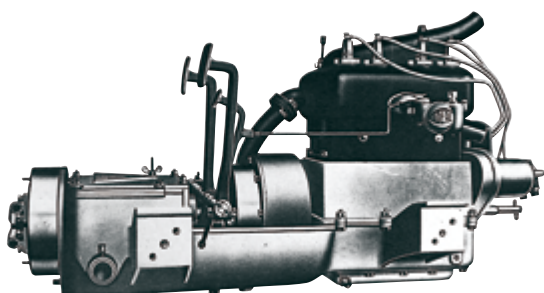
Otra foto de un Ideal sacada de la publicidad de J. Álvarez, y en este caso se trata de un precioso cabriolet realizado con indudable estilo, mientras que en el anuncio inferior tenemos ya la publicidad del Ideal Modelo D, la segunda serie de estos coches.

-la de T.H.- con muchos más medios técnicos y humanos para asegurar su fabricación y, también, para mejorarlo, y como al parecer Joaquín Custals no se encontraba a gusto en la nueva empresa decidió dejarla, creando poco después su propia marca -bautizada como Nacional Custals- que ya veremos más adelante, por lo que en T.H. ficharon a Sebastián Nadal, un ingeniero procedente de la firma Robert Soyer, ya que Laureano Hereter y su ingeniero Luis Coll Calvet habían comprobado hacía tiempo que los Ideal preparados en Robert Soyer por Nadal daban en competición un rendimiento superior a los de la propia fábrica, procediéndose bajo la dirección de Sebastián Nadal a una serie de modificaciones en los Ideal, naciendo así el denominado en planos como Modelo 916 y en catálogos como Modelo D que se presentó en 1917. La diferencia externa más notable con el modelo anterior era el radiador, de proporciones mucho más agraciadas que las del primer modelo. El chasis tenía el número de Patente 61.029 y el motor el 61.028.

El precio del chasis era de 6.500 pesetas, y se ofrecían diversas carrocerías, casi siempre en colaboración con la firma Lucas, existiendo incluso un pequeño vehículo de reparto, y fue más o menos por entonces cuando entró en T.H. el ingeniero Ernesto Rodríguez Iranzo procedente de David.



Los Ideal se produjeron en un número importante de unidades, cumpliendo además el papel de “*poner en marcha*” la fabricación de automóviles en T.H. que presentó su modelo 12-15 de turismo en 1917, del que todo indica que fue un magnífico coche y en el que T.H. tenía puestas grandes esperanzas, y eso, unido a los esfuerzos de la sociedad en el terreno de la aviación, hizo que el Ideal no tuviera demasiada cabida en la compañía, por lo que en 1918 cesó su fabricación.



Vista de los dos lados del conjunto motor - embrague - cambio del motor Ideal de la Serie D, pudiendo comprobar que admisión y escape van a lados diferentes, algo inusual entonces y que, aunque más complejo y costoso, siempre mejoraba el rendimiento.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Recordemos que, en la medida de lo posible, citamos las características técnicas tal y como se definían en el catálogo -o catálogos- de la marca.

Motor: 4 cilindros en línea de 61x94 mm (1.099 cc), 6 - 8 HP, con culata en T de aluminio. La válvula de admisión es de 45 mm de diámetro. La potencia del motor estaba en torno a los 20 caballos a 1.800 rpm.

Carburador: De la propia Ideal.

Engrase: Por bomba de presión en los apoyos del cigüeñal y barbotaje en las bielas.

Embrague: De cuero con cono invertido revestido de pelo de camello.

Cambio de marchas: De 3 velocidades hacia adelante y marcha atrás, por doble tren deslizante,

montado sobre cojinetes de bolas de doble hilera.

Suspensión: Ballestas semielípticas delante y detrás.

Chasis: Construido cuidadosamente, de plancha de acero estampada.

Dirección: Irreversible, por vis-sin-fin. Inclinación graduable.

Frenos: Mecánicos de tambor sobre las ruedas traseras accionados por el freno de mano, y otro sobre la transmisión, accionado por el freno de pie.

Ruedas: Metálicas intercambiables, radios tangentes, admitiendo varias medidas de neumáticos.

Neumáticos: 700x75 ó 700x85 ó 710x90.

Ancho de vía: 125 cm

Distancia entre ejes: 226 cm

Longitud del chasis: 313 cm

Ancho del chasis: 61 cm

Superficie emplazamiento carrocería: 185 x 95 cm con alguna variación en chasis especiales.

Peso del chasis: 400 kilogramos con neumáticos, sin esencia, ni aceite, ni agua.

Cabida del depósito de bencina: 25 litros

Cabida del depósito de aceite: 4 litros

Consumo de esencia por 100 Km: 8 litros

Consumo de aceite por 100 Km: 1 litro

Precio: 6.500 Ptas.



Hoja publicitaria del Ideal modelo D de 1917.

APÉNDICE

Como la mayoría de los compradores de un Ideal no deseaban participar en ellos en competiciones sino que lo querían para su uso como turismo, se ofreció un motor mayor, de 63x94 mm (1.172 cc), e incluso se dijo en algún momento que se podía entregar con un motor SCAP de 70x105 mm (1.616 cc), algo no comprobado y poco creíble.



DyG

(1915 - 1922) BARCELONA

Los promotores de esta marca fueron el madrileño Antonio Díaz y el catalán Mario Grilló, y con la primera letra de los apellidos de ambos se dio nacimiento a la marca DyG.



En DyG hicieron la presentación deportiva de su coche siguiendo el recorrido Barcelona - Madrid - Barcelona del duelo Custals (Ideal) - Moré (David) de 1915, efectuando todo el recorrido. Aquí vemos a Antonio Díaz y Mario Grilló fotografiados en Zaragoza durante su regreso.

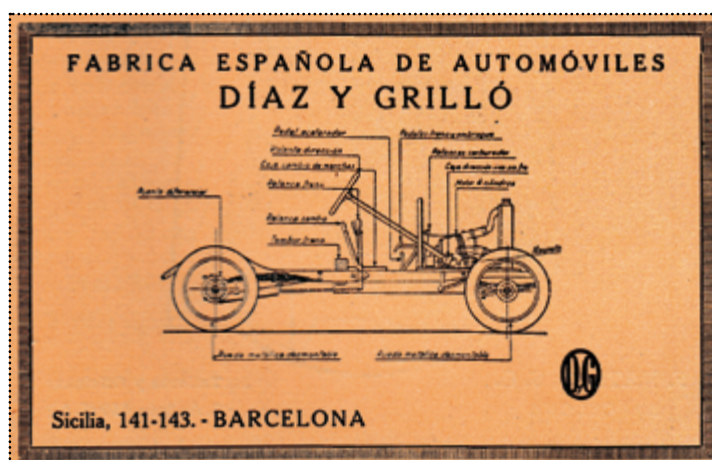
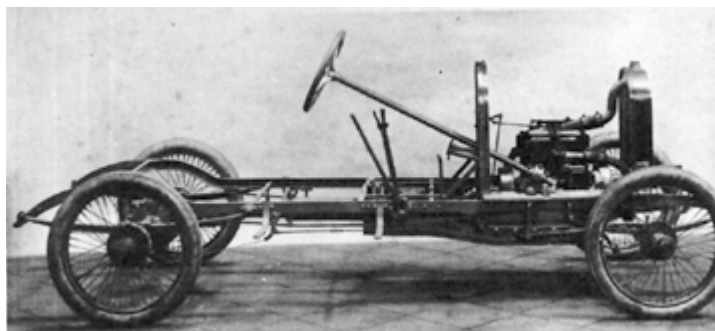


Foto publicitaria de un DyG en la que se muestra la “adaptabilidad” de sus suspensiones, tanto la del eje delantero como la del trasero (ver el ángulo de la rueda trasera izquierda). A la derecha tenemos el chasis y la mecánica y, debajo, un folleto publicitario.

Antonio Díaz era un experto mecánico ajustador que se había trasladado a Barcelona, entablando una buena amistad con Mario Grilló, decidiendo ambos lanzarse a la construcción de motocicletas, si bien pronto cambiaron de objetivo optando por fabricar automóviles.

El taller-fábrica previsto para las motocicletas estaba en la plaza Letamendi, pero para la construcción de automóviles optaron por un local mayor en la calle Sicilia números 141-143, y Pasaje de Pagés 13-15, fundando la sociedad “Fábrica Española de Automóviles Díaz y Grilló”, y los coches por ellos fabricados llevaron la marca DyG, si bien a veces los periodistas la escribían como “dig” e incluso como “Díaz y Grilló”. Junto a David e Ideal, DyG fue la tercera marca de autociclos más conocida, habiendo pensado siempre sus promotores en ofertar un

coche pequeño para uso corriente y no un autociclo deportivo, si bien lograron resultados destacables en competiciones, sobre todo en regularidad.

Al igual que otros fabricantes, decidieron adquirir sus motores fuera, concretamente los de la marca Ballot, para lo cual Grilló se desplazó a París en 1914, y el destino quiso que lo hiciera en el momento en que se iniciaba la Primera Guerra Mundial, por lo que no sólo no pudo obtener los motores a causa de la contienda, sino que al llevar una cierta cantidad de moneda alemana, tuvo problemas con la policía hasta que, además de probar su nacionalidad, logró convencer a la policía de la finalidad de su viaje. Inicialmente montaron dos coches con motores ingleses Blumfield (algunos Morgan llevaron también estos motores), pero con ellos ocurría lo mismo que con los Ballot, ya que al



Un DyG, posiblemente un prototipo, con una carrocería elemental y algo tosca pero suficiente para pruebas y, debajo, un anuncio en el que vemos el logotipo DyG y, ocupando buena parte de la superficie, unas estilizadas firmas “Díaz y Grillo” no exentas de elegancia.



estar el Reino Unido en guerra los Blumfield eran inaccesibles, así que debido a la no disponibilidad de los Ballot ni de los Blumfield, Antonio Díaz y Mario Grillo decidieron entablar contactos con los suizos de MAG que les proporcionaron motores de 2 cilindros primero, y de 2 y 4 cilindros después, exactamente igual que ocurrió con David.

El primer prototipo DyG llevaba un cambio progresivo tipo David con la consiguiente transmisión por correas, pero este sistema fue abandonado, siendo en 1915 cuando los primeros DyG que podríamos definir como de serie, empezaron a entregarse, y en los años siguientes gozaron de una acogida razonablemente buena aunque por debajo de la de los Ideal y los David en lo referente a número de unidades fabricadas.



El deporte era fundamental en la publicidad de los autociclos tal y como vemos en la página de la parte superior en la que se da cuenta de varias participaciones con victorias, algo que fue frecuente en competiciones de regularidad y, en no pocas ocasiones, con el propio Antonio Díaz al volante.

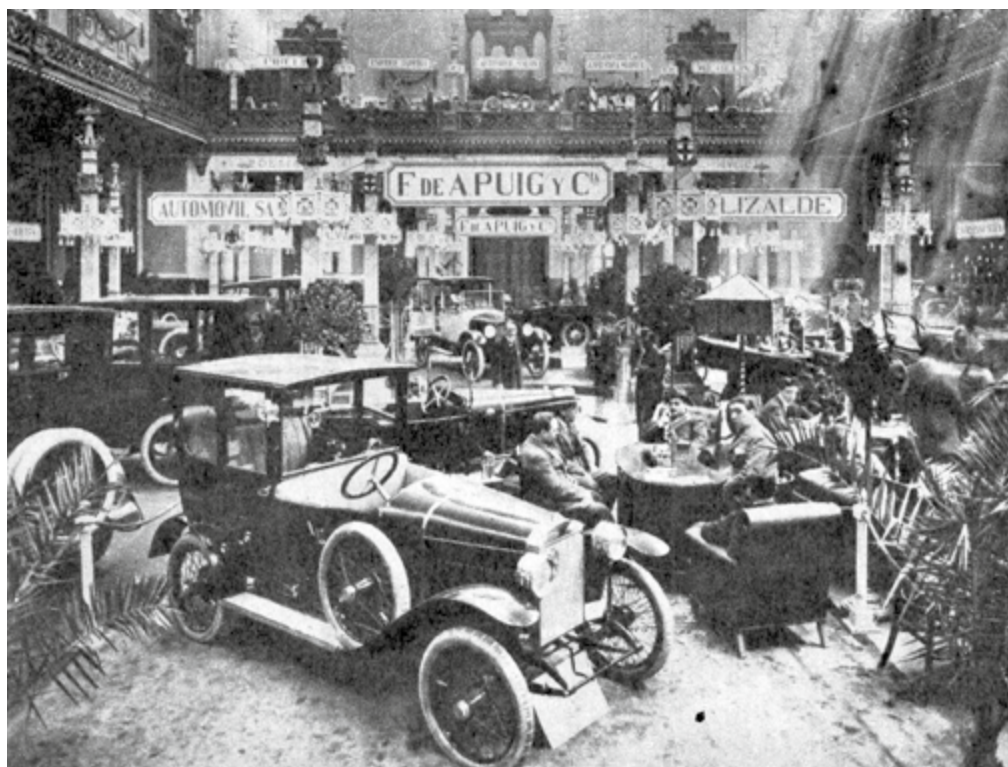
En 1918 Díaz y Grilló presentaron una patente, la número 60629, mediante la que registraban un chasis peculiar que llevaba incorporados unos largueros paralelos a las vigas del propio chasis que podían desplazarse longitudinalmente a lo largo del mismo variando así la longitud del coche, pudiendo adaptar éste a distintos tipos de carrocería, lo que explica que haya fotos en las que se ve a un DyG con carrocería nada menos que de ¡Coupé de Ville! algo sin duda sorprendente por mucho que su chasis se alargase unos centímetros.

En 1919 Díaz y Grilló expusieron sus coches en un stand en el Salón de Barcelona, pero al igual que ocurrió con otras firmas similares, las ventas fueron disminuyendo al perder este tipo de marcas competitividad con respecto a coches similares importados, además del hecho de estar técnicamente estancados, por lo que en 1922 Díaz y Grilló decidieron concluir su aventura como constructores. Díaz siguió en Barcelona hasta 1927 en donde tenía la representación de Sénéchal, y posteriormente regresó a Madrid, mientras que



Grilló continuó en el automóvil, instalando un taller de reparaciones en el mencionado local de la barcelonesa calle Sicilia.

Y por último señalar algo importante como fue el hecho de que poco antes de cesar en sus actividades, DyG construyó uno o dos chasis de vocación netamente deportiva, uno de los cuales sirvió de base para construir la segunda versión del Hércules. Ambos chasis llevaban un motor MAG de cuatro cilindros.



Salón de Barcelona de 1919 celebrado en el hoy desaparecido Palacio de Bellas Artes, y en primer plano tenemos el stand DyG con un modelo de la marca con carrocería "Coupé de Ville", algo ciertamente sorprendente en este tipo de coches.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Aparte de los dos o tres Blumfield vendidos inicialmente, los motores de los coches vendidos en serie fueron los MAG de dos y cuatro cilindros.

Motor de 2 cilindros: MAG de 82x103,5 mm (1.093 cc) de 8 HP fiscales. Engrase graduable por succión del motor con cuenta gotas visible. Magneto Splitdorf. Carburador Zenith.

Motor de 4 cilindros: MAG de 59x100 mm (1.093 cc), de 6/8 HP fiscales. Refrigeración por agua con termosifón. Engrase a circulación por bomba. Encendido por magneto de alta tensión. Carburador automático.

Cambio de marchas: De 3 velocidades adelante y marcha atrás.

Embrague: De cono con cuero.

Suspensión delantera: Eje rígido y ballestas semielípticas delante.

Suspensión trasera: Ballestas elípticas en cantiléver detrás.

Frenos: Dos tambores sobre las ruedas traseras y uno sobre la transmisión. El freno de mano actúa sólo sobre los frenos traseros.

Transmisión: Por cardán.

Chasis: Las características habituales de los chasis fueron.

Vía: 1,23 m

Batalla: 2,38 m

Longitud carrozable: 2 m

Recordemos que hubo chasis algo más largos según se comenta en el texto.



AMÉRICA

[1919 - 1922] BARCELONA

Normalmente las firmas de automóviles comienzan su andadura fabricando modelos sencillos y, si las cosas van bien, prosiguen desarrollando coches más complejos, pero en la marca América la historia fue al revés, ya que tras su primer modelo, el América Tipo A, sumamente innovador en el aspecto técnico, se pasó a proponer al mercado un coche simple, el Tipo B, del que vamos a hablar seguidamente.



Prueba de regularidad para pilotos neófitos en 1920, en la que participó un autociclo América Tipo B conducido por Torruella con el mecánico Sarobé a su lado. La foto permite ver que la mayoría de las calzadas, incluso en las poblaciones, eran de tierra.

La sociedad “América Autos S. A. - Sociedad Española de Automóviles y Ruedas”, estaba domiciliada en Barcelona y era la continuadora de otra establecida en 1913 con el nombre de “Irigoyen, Pladellorens y Pazos”, siendo la decisión de fabricar automóviles la que motivó su cambio de denominación, si bien poco antes habían dedicado bastantes esfuerzos al desarrollo de una rueda elástica que sin lugar a dudas estuvo entre las mejor diseñadas en diversos países pero que, al igual que todas las ruedas de este tipo que trataban de sustituir a los neumáticos con cámara evitando así los entonces numerosos pinchazos, no tuvo gran éxito.

Manuel Pazos, el director técnico de la compañía, era un ingeniero muy imaginativo, y las patentes por él presentadas fueron muchas, algunas de ellas muy notables, aunque no todas tuvieron éxito ni viabilidad, habiendo sido una de ellas la de la citada rueda elástica.

Otro de los logros técnicos de Pazos concernía a la distribución, sustituyendo las válvulas por “distribuidores tronco-cónicos rotativos”, solución que fue aplicada en el mencionado América Tipo A presentado en el Salón de Barcelona de 1919 que además incorporaba otras interesantes innovacio-



El lujoso coche de la foto es un Panhard Levassor que lleva las ruedas elásticas diseñadas por el ingeniero Pazos, rueda que vemos en la foto inferior junto al chasis de un América tipo B.





DAVID ■ IDEAL ■ DYG ■ AMÉRICA ■ HÉRCULES ■ MATAS Y SRC ■ ELIZALDE ■ M.A. ■ GARRIGA ■ LORYC Y LORYC EHP ■ JBR & STORM ■ VICTORIA ■ HISPARCO

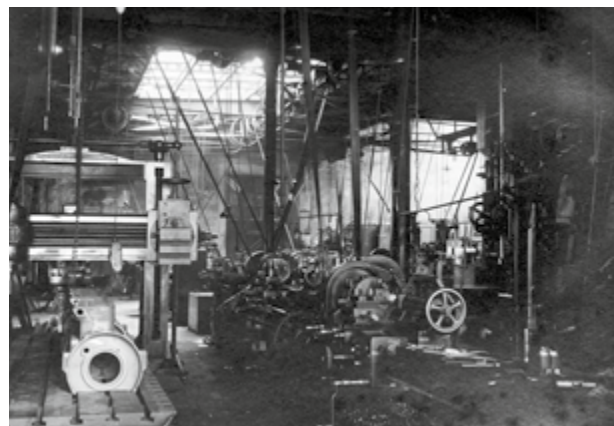
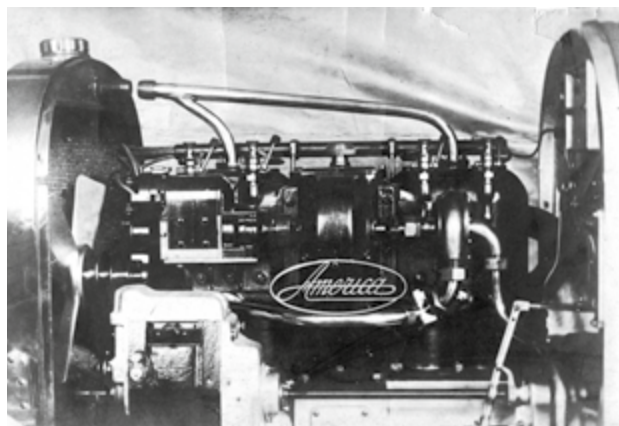
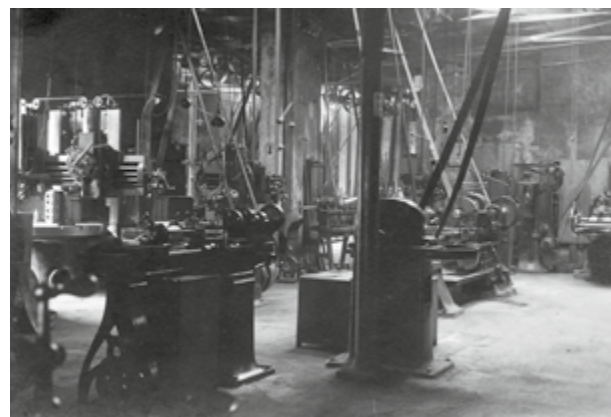
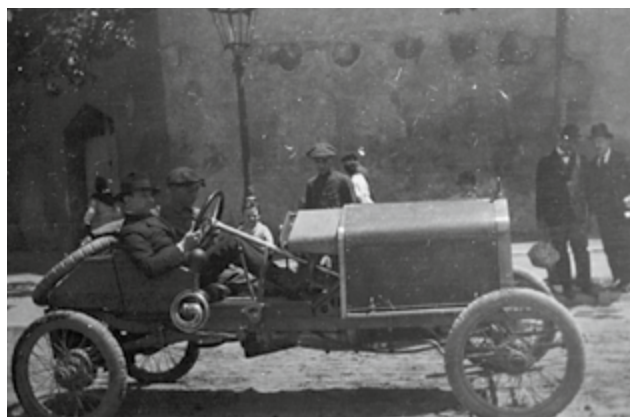


Foto del innovador motor del América Tipo A y, bajo la misma, el prototipo de los América Tipo B con una carrocería reducida al mínimo, mientras que a la derecha tenemos, de arriba abajo, dos fotos de las instalaciones fabriles y, debajo, a dos Tipo B en proceso de fabricación.



nes pero que no tuvo éxito comercial, decidiendo entonces la sociedad producir un automóvil más sencillo y asequible que fuera técnicamente convencional, y éste fue el Tipo B también presentado en 1919, que tuvo un discreto éxito de ventas y del que se hizo una importante promoción con una unidad que conducida por Gilbert Dutrieu viajó por toda España a modo de publicidad, aprovechando para buscar representantes en algunos lugares, e irrumpiendo en la competición de velocidad inscribiendo cuatro unidades en la primera edición del Trofeo Armangué de 1921, participación que se saldó con un claro fracaso, algo doloroso para la marca que, precisamente con esta participación, buscaba el éxito publicitario que necesitaba con urgencia y que, evidentemente, no obtuvo, construyendo también

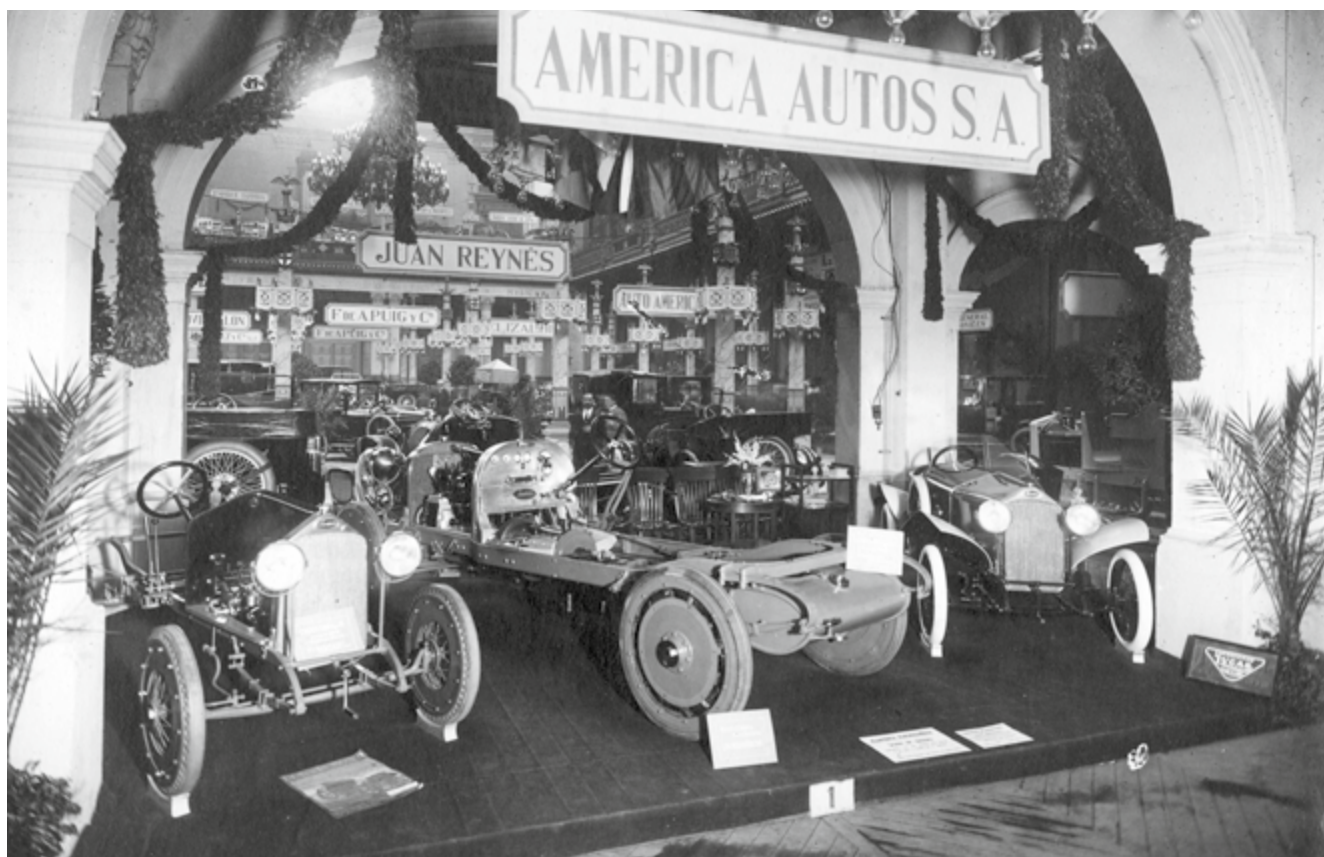


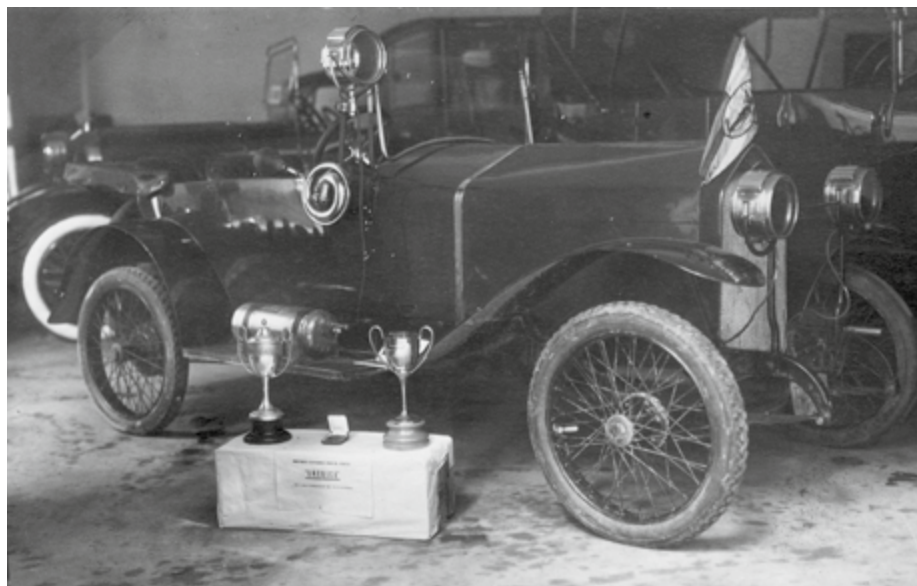


DAVID ■ IDEAL ■ DYG ■ AMÉRICA ■ HÉRCULES ■ MATAS Y SRC ■ ELIZALDE ■ M.A. ■ GARRIGA ■ LORYC Y LORYC EHP ■ JBR & STORM ■ VICTORIA ■ HISPARCO



Salón de Barcelona de 1919. En el stand de América vemos a la izquierda un precioso Tipo B con carrocería de Lucas y, debajo, dos Tipo B y el chasis de un Tipo A, mientras que arriba a la derecha podemos ver el stand del mismo salón en 1922 con dos Tipo B, uno carrozado y otro como chasis.

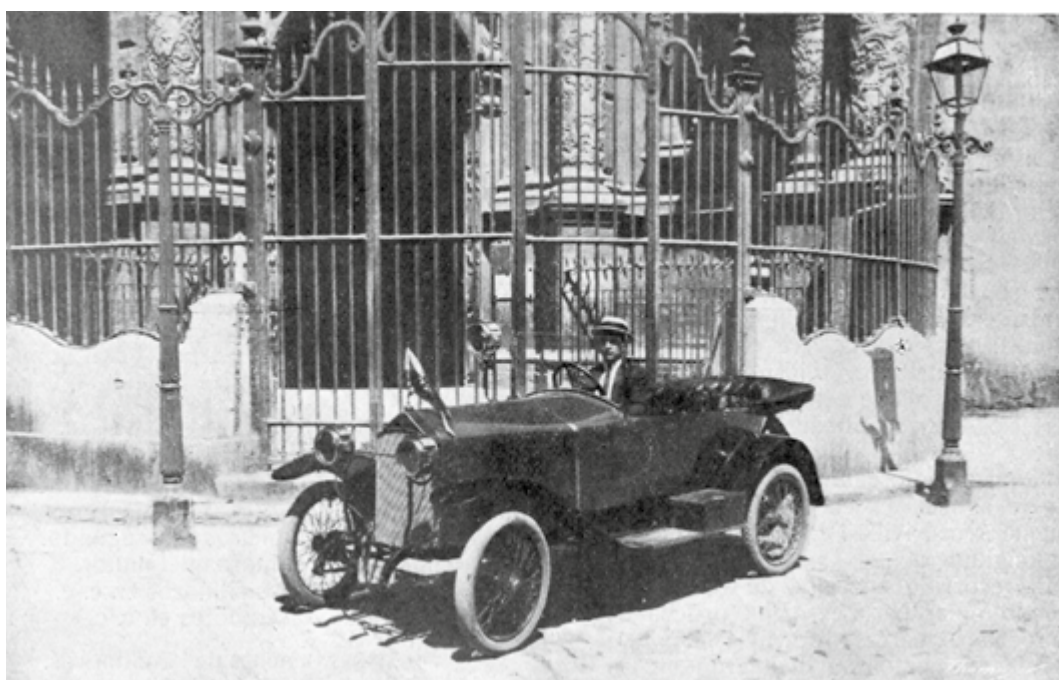


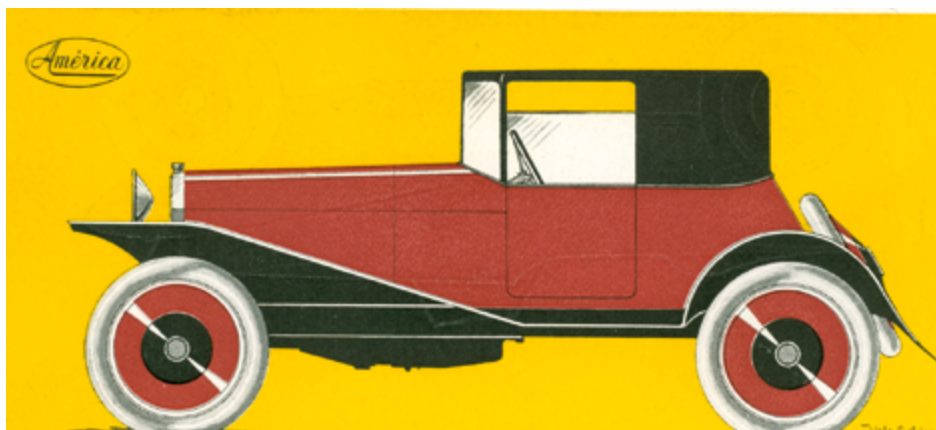


Tras la presentación del Tipo B, en América organizaron un viaje promocional por toda España con una unidad conducida por Gilbert Dutrieu, y en las fotos le vemos en Bilbao junto a varios trofeos logrados en Santander en una prueba con la que “coincidió” en su recorrido y, debajo, junto a la catedral Valencia.

como canto del cisne un coche de competición tipo Voiturette -el Tipo C- para la I Carrera Internacional de la Peña Rhin, con un motor con eje de levas y válvulas en culata, coche que, conducido por Dutrieu, tuvo que retirarse en la primera vuelta, desapareciendo la marca en 1922.

Como podemos comprobar viendo las características técnicas, los Tipo B, éstos se vendían con tres posibles longitudes de chasis, por lo que no sólo se buscaba el mercado deportivo como en el caso de David, sino que se ofrecían también para poder ser carrozados como pequeños turismos.





CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS AMÉRICA TIPO B (1919)

Motor: América Monobloc 6-8 HP, 4 cilindros de 60x97 mm (1.097 cc). Válvulas laterales, intercambiables y cerradas en un cárter; totalmente accesibles y comandadas por un solo árbol de excéntricas.
Carburador: América automático.

Encendido: Por magneto de alta tensión.

Enfriamiento: Por termosifón y radiador especial.

Engrase: Por circulación de aceite con bomba y barbotaje.

Disposición con “comando especial” (pedido opcional) para accionar una dinamo de alumbrado.

Embrague: Progresivo por un solo disco bañado en aceite.

Cambio de velocidades: Tres velocidades, la tercera en toma directa, y marcha atrás. Engranajes

accionados por triple tren balador y ejes montados sobre cojinetes de bolas.

Dirección: Irreversible por vis sin fin con corrector de juego e inclinación variable.

Transmisión: Por doble cardán, especialmente estudiados.

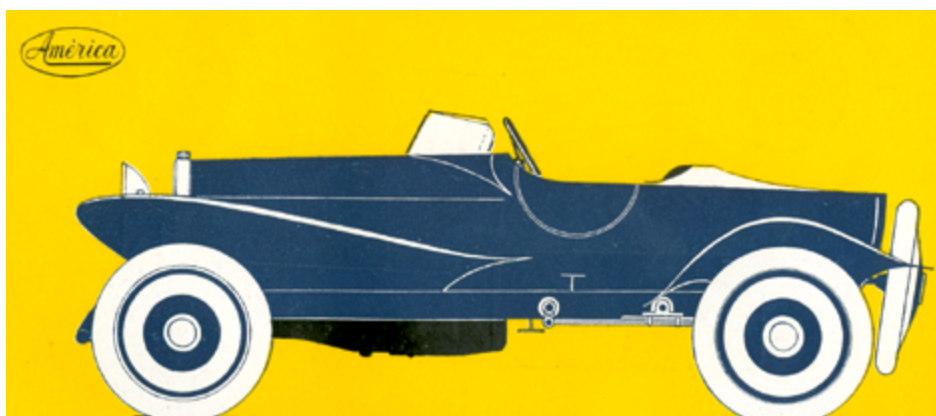
Diferencial: Sólido, por piñones rectos; de desmontaje rápido.

Frenos: Sobre las ruedas posteriores, accionados por el pie y por el freno de mano.

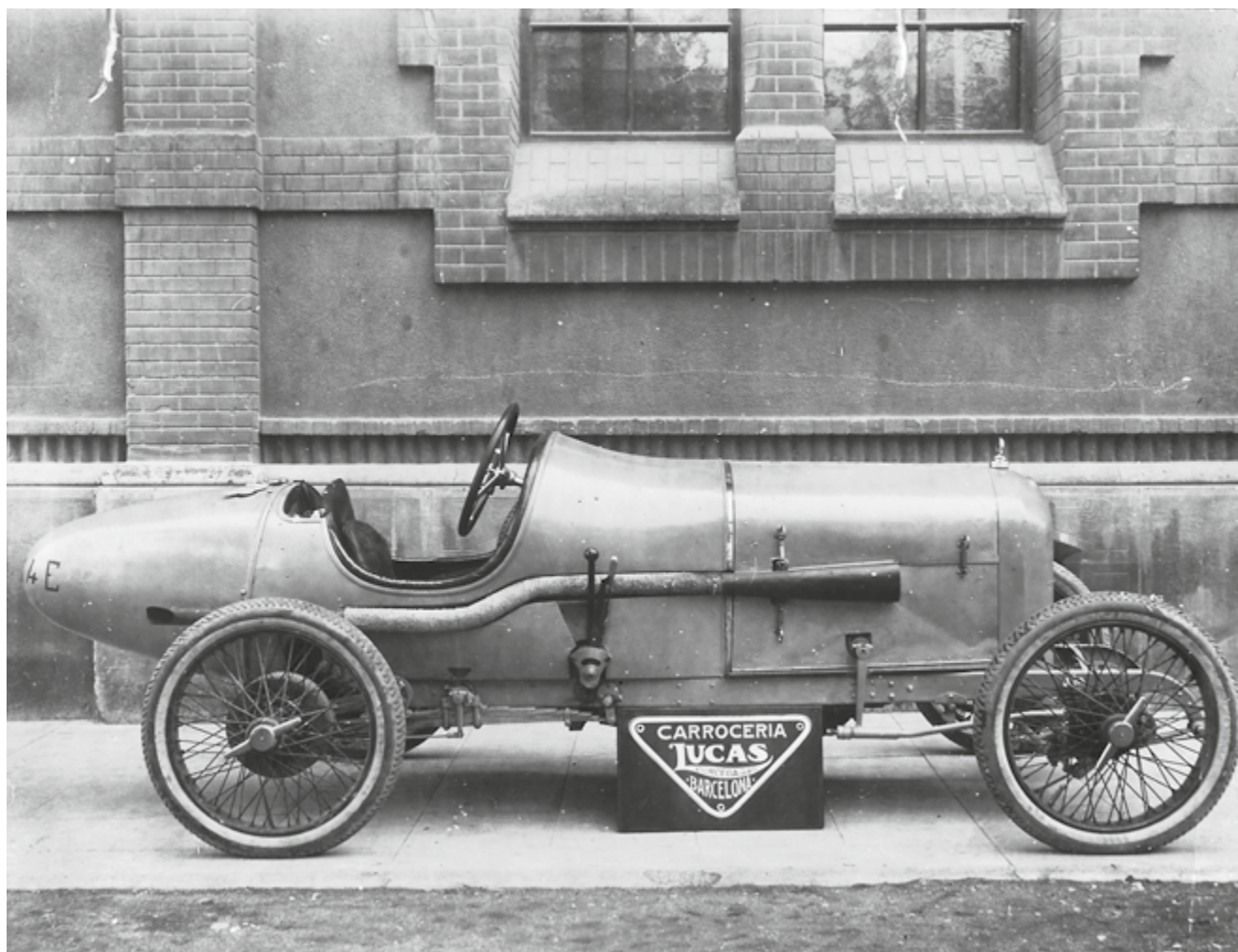
Suspensión: Se ha puesto especial interés en su estudio y construcción, habiendo logrado tan perfecta elasticidad, que permite marchar a velocidad por malas carreteras.

Ruedas: Intercambiables de radios de acero, 700 x 85.

Bastidor: De acero estampado en forma de U, estrechado en su parte delantera.



Dibujo de diversas carrocerías propuestas por la propia América para su Tipo B. Normalmente fue Lucas el carrocerero más relacionado con esta marca



Canto del cisne de la sociedad América Autos S. A. con este único Tipo C destinado a la carrera de voituresses de la Peña Rhin de 1921, con características tales como un eje de levas en culata y válvulas formando una V entre ellas, y otras innovaciones, pero el coche abandonó y poco después la firma cerró sus puertas.

DIMENSIONES

	Tipo Normal	Tipo Alargado	Tipo Especial
Vía	1,250 m	1,250 m	1,250 m
Ancho del chasis atrás	0,650 m	0,650 m	0,650 m
Ancho total	1,415 m	1,415 m	1,505 m
Distancia entre ejes	2,355 m	2,455 m	2,555 m
Largo disponible para la carrocería	1,580 m	1,685 m	1,785 m
Ancho disponible para la carrocería	0,800 m	0,800 m	0,820 m
Largo total del chasis	3,090 m	3,195 m	3,295 m

HÉRCULES

(1916) **MONISTROL** (1922) **BARCELONA**

Hércules no fue una marca pensada para producir y vender automóviles, sino que nació de la ilusión de Francisco Coma i Mas que era el presidente del Moto Club Deportivo Barcelona, entidad que posteriormente pasó a convertirse en el Real Moto Club de Cataluña, y dada la vinculación de ambas entidades con los autociclos, en un momento dado Francisco Coma y su hermano decidieron

hacer uno “propio” al que dieron la marca Hércules que apareció en 1916 y que, sin apenas actividad deportiva, fue posteriormente vendido, reapareciendo la marca Hércules en 1922 con un nuevo y único modelo que, como todo lo realizado por Francisco Coma, dio excelente resultado, logrando un buen palmarés deportivo a lo largo de sus varios años de actividad.

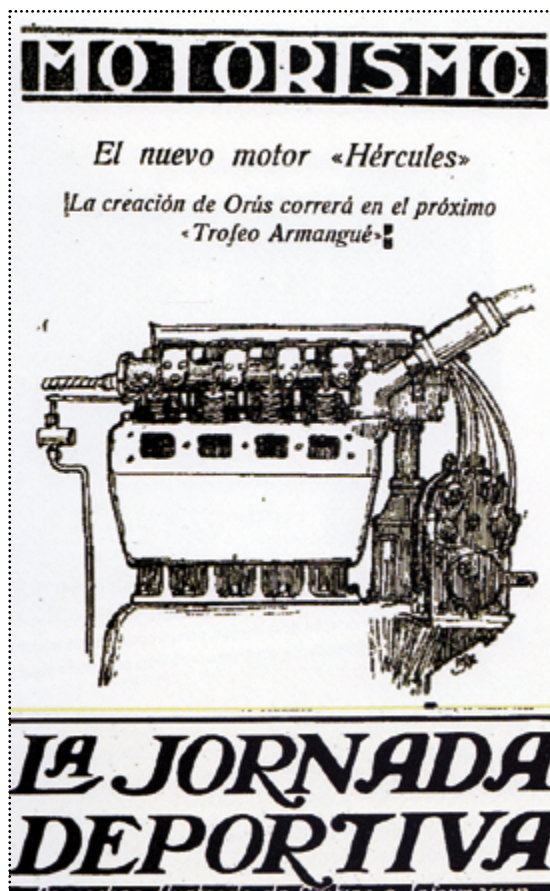


El Hércules con Orús y F. Coma en la IX Prueba de Regularidad por Equipos del RMCC en 1924

La primera noticia que tenemos acerca de la voluntad de ambos hermanos de realizar un automóvil data de principios de 1916, cuando el periodista Ricardo Ruíz Ferry, director del Heraldo Deportivo y redactor de deportes del Heraldo de Madrid, visitó Barcelona, y algunos directivos del Moto Club Deportivo Barcelona decidieron agasajarle organizando una excursión a Montserrat en la que los miembros de la entidad, Sres. Antonietti, Llorens, Lloveras y Clavería, llevaron en los sidecars de sus motos a Francisco Coma, a Ruíz Ferry, a Creus y a Cabot, visitando el monasterio y almorzando en él, regresando a Barcelona por Monistrol, parándose para visitar la fábrica de hilaturas de los Sres. Coma, *“pudiendo ver en ella, en el taller de mantenimiento, un autociclo que estaban construyendo”*, según narró el propio Ruíz Ferry.

Estas atenciones hacia Ruíz Ferry obedecían al deseo de agradecerle su colaboración en el pasado “Match Custals - Moré” de diciembre de 1915, así como por la ayuda logística que estaba prestando en esos momentos para el buen discurrir de la futura carrera de autociclos Barcelona - Madrid - Barcelona, si bien en esa mención del autociclo no se dio ninguna marca.

Es el 8 de octubre de 1916 cuando el Hércules aparece inscrito en la II Prueba de Regularidad por Equipos formando parte del Equipo Amarillo-Rojo con Francisco Coma como conductor, pero al declarar Coma forfait por no estar el coche aún acabado, él y su Hércules fueron sustituidos en el citado equipo por Pedro Tapias con David y el Hércules quedó inédito.



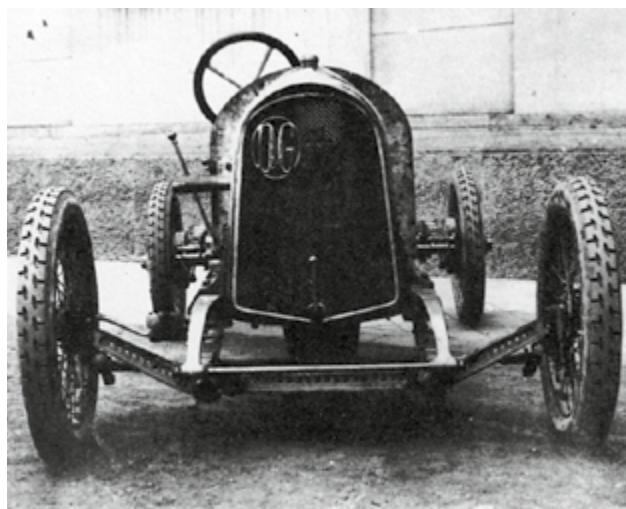
En las dos fotos de la izquierda vemos al primer Hércules presentado en 1916, no exento de atractivo pero sin relevancia en el aspecto deportivo que tan importante es para lograr protagonismo los modelos únicos como es el caso y, a la derecha, el motor muy avanzado técnicamente que llevó el Hércules desde el fallido II Trofeo Armangué de 1922 y que tan buen resultado dio durante más de una década.



Primera carrera del segundo Hércules en 1922 en los Bruchs con el piloto Orús a su lado a la derecha. Se trataba aún básicamente, del prototipo elaborado por Díaz y Grilló poco antes de su cierre, coche que vemos debajo con el logotipo DyG en su radiador.

La primera foto del coche, designado ya como Hércules -y la del escudo de la marca formado por una pajarita de papel- apareció en el anuncio que el carroceros José Castells puso en el programa del Campeonato Español de Autociclos de 1917. Tenía una extraña suspensión delantera con los extremos de los largueros del chasis hacia arriba y por debajo de las ballestas, al contrario de lo que solía ser habitual. Llevaba un bonito radiador en V realizado por Ricardo Corominas, y sorprendían las cotas de su motor, de 55x115 (1.092,9 cc) que no coincidían con las de otros motores de la época, lo que permite pensar que era de diseño y construcción propias, algo sorprendente en un coche fabricado de manera muy artesanal.

El Hércules estaba inscrito en esa prueba, pero la no celebración de la misma hizo que se pospusiera de nuevo su aparición, hasta que finalmente en febrero de 1918 pudo verse físicamente al Hércules en su primera versión acompañando a una prueba ciclista, así como en los entrenamientos de la Subida al Ordal de 1918 en la que finalmente no



participó, decidiendo Francisco Coma vender el coche que fue comprado por alguien que lo quería para un uso diario, por lo que podía pensarse que esta marca había desaparecido para siempre. Este primer Hércules llevaba la matrícula B.-2.359.



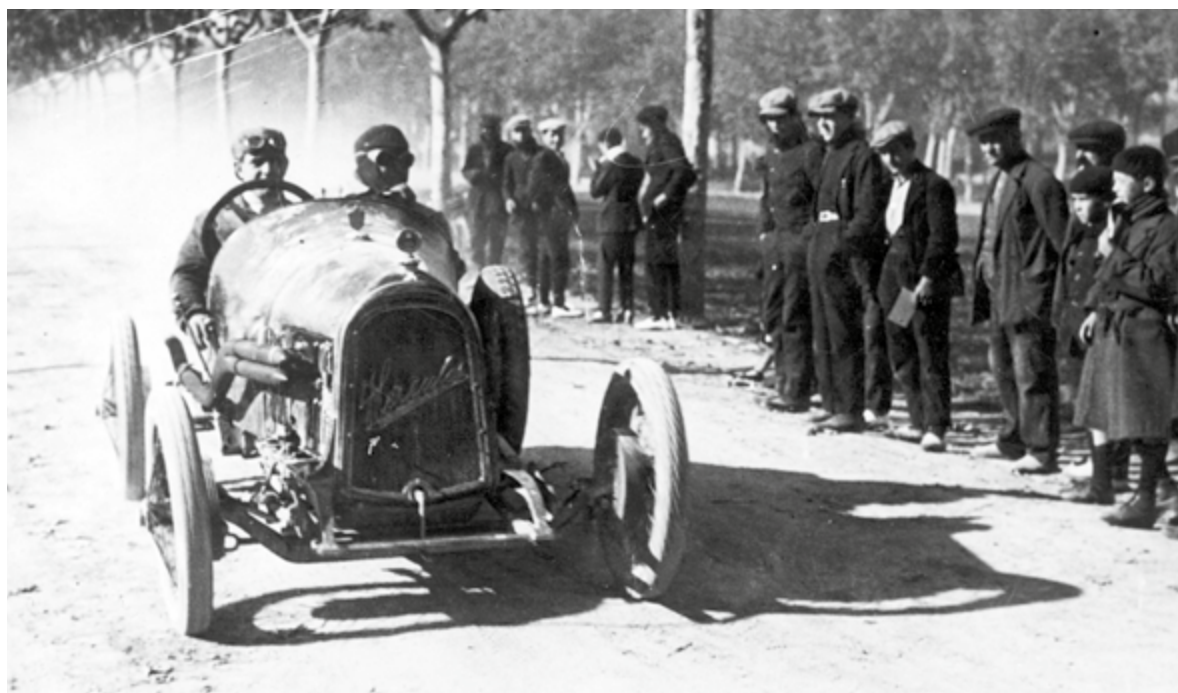
Salida del Hércules en la Prueba de Regularidad por Equipos de 1926. Estas salidas se hacían siempre desde la sede del RMCC en la Plaza Tetuán, y debajo tenemos a Agustín Coma al volante junto a su tío Francisco Coma, Presidente del citado club.

Sin embargo, pocos años después -hacia finales de 1921 o principios de 1922- apareció la posibilidad de hacerse con uno de los tal vez dos chasis deportivos de DyG coincidiendo con la decisión de esta marca de cesar como constructor, volviendo Coma a “caer en la tentación” comprándolo para darle de nuevo el nombre de Hércules que debutó

conducido por Juan Antonio Orús en la carrera en cuesta a los Bruchs de 1922, con una carrocería inexistente limitada al asiento del conductor realizado en mimbre, logrando la victoria en su clase.

A partir de los Bruchs el Hércules se transformó profundamente tal y como pudo verse en su segunda aparición que tuvo lugar en el -fallido- II Trofeo Armangué de 1922, siendo muchas las diferencias existentes, ya que además de haber sellado muchos de los taladros que llevaba en el eje delantero a fin de reforzarlo, tenía una bonita carrocería pintada en rojo, frenos a las cuatro ruedas y amortiguadores delanteros de fricción, pero, sobre todo, montaba un motor técnicamente avanzado, algo inhabitual entonces -lo de técnicamente avanzado- en la mayoría de los autociclos en los que el precio de venta era fundamental. Derivaba del MAG y fue modificado por el propio Orús y el mecánico Manuel Ruyra. Llevaba pistones de aluminio y distribución mediante un eje de levas en culata mandado por un eje vertical y, lógicamente, válvulas en culata, estando opuestas las de admisión (38 mm) a las de escape (36 mm), siendo el citado eje de levas más “cruzado” de lo habitual a fin de dar más recorrido a las válvulas. Ese motor daba una potencia superior a la de la mayoría





Otra participación del Hércules en una prueba de regularidad de 1924 con Orús al volante.

de los autociclos. Orús condujo el Hércules a lo largo de 1922, y a partir de 1923 fue sobre todo Agustín Coma, sobrino de Francisco, el que con más frecuencia estuvo a sus mandos salvo alguna aparición ocasional de Orús y del propio Francisco Coma. Fue un coche muy bien realizado y mantenido dado que apenas tuvo abandonos en sus participaciones, obteniendo buenos resultados hasta nada menos que 1930, con una última aparición en una prueba de regularidad por equipos en 1936.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

● 1ª Versión (Aparecida en 1916 - 1917)

Motor (no conocemos el origen del mismo): 4 cilindros en línea.

Diámetro x carrera: 55 x 115 mm (1.093 cc).

Refrigeración: Por agua (termosifón).

Encendido: Por magneto de alta tensión.

Frenos: De tambor a las ruedas traseras.

Suspensión: Ballestas semielípticas delante y detrás.

Disposición inhabitual de las ballestas delanteras.

Llantas: De radios metálicos.

Neumáticos: 650x65

Matrícula: B.- 2.359

● 2ª Versión (Aparecida en 1922)

Motor: De 4 cilindros en línea. Diámetro x carrera de 59x100 mm (1.093 cc). Cigüeñal de dos apoyos.

Compresión: de 5,85 a 1.

Engrase: A presión

Distribución: Eje de levas en culata mandando a las válvulas situadas en V entre sí.

Refrigeración: Por agua (termosifón) con ventilador.

Encendido: Magneto Bosch ZU4 de alta tensión.

Carburador: Zenith automático.

Frenos: De tambor a las ruedas traseras en su aparición, y a las cuatro ruedas desde su segunda prueba en 1922.

Suspensión: Ballestas semielípticas delante y detrás. Amortiguadores delanteros de fricción desde su segunda carrera.

Llantas: De radios metálicos.

Neumáticos: 710 x 90

Peso: 670 kg

Matrícula: B.- 8.231



www.race.es/revista-autoclub

www.race.es

