



VICTORIA → ●

HISPARCO → ●

OTRAS MARCAS DE AUTOCICLOS → ●

SALOMÓ → ●

ESPAÑA → ●

EDIS → ●

DOBI → ●

SALVADOR → ●

IBERIO → ●

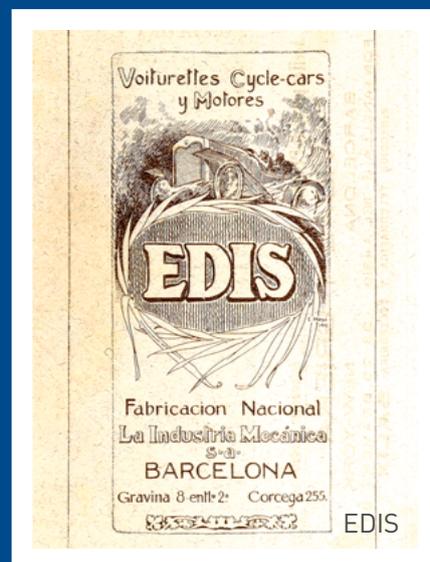
DOTS → ●

NACIONAL CUSTALS → ●

HEBE → ●

URSUS → ●

BALANDRÁS → ●





VICTORIA

(1922 - 1924) MADRID

El origen de este modelo es un tanto peculiar ya que fue diseñado por la firma Elizalde a fin de entrar en el mercado de los coches populares, pero debido a una serie de graves desavenencias familiares, no llegó a producirse con la marca Elizalde, y de alguna manera sus planos llegaron

a la sociedad “Talleres Moderno Garaje Franco Español” que poseía en Madrid un amplio local que servía de garaje y de taller. La sede estaba en la calle Almagro Nº 10, y en esos momentos fabricaban y comercializaban un triciclo con la marca Victoria que pertenecía a dicha sociedad

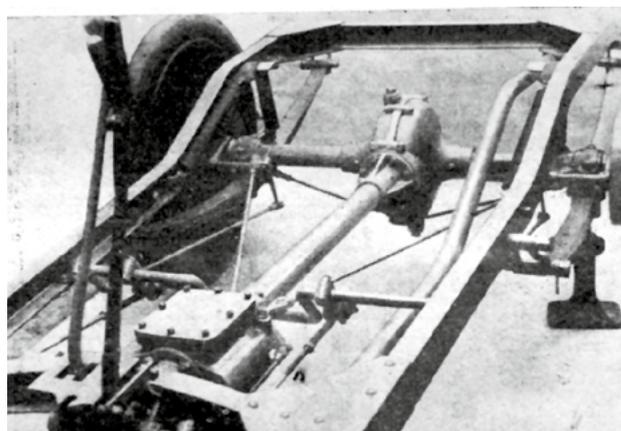


Espectacular foto de uno de los primeros Victoria realizada no por la marca como publicidad, sino por la firma fotográfica Kodak.

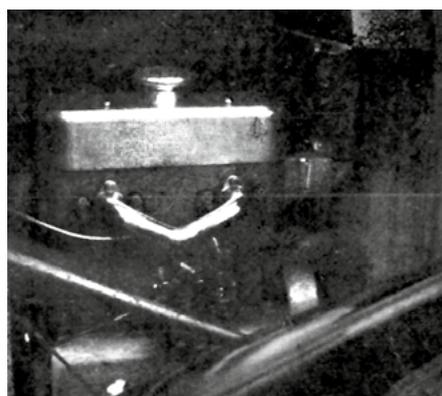
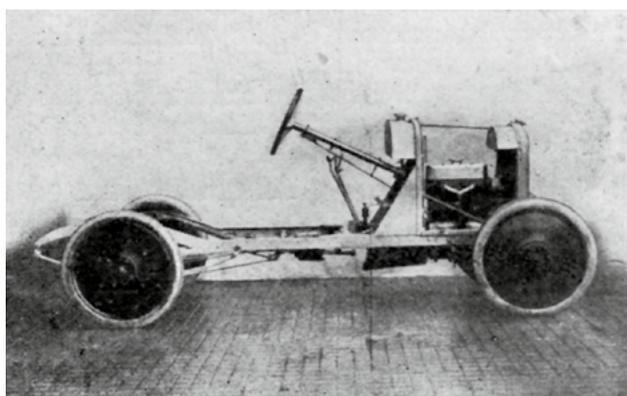


En el Victoria casi todo era de fabricación propia. El motor había sido diseñado por Arturo Luis Elizalde y era un pequeño cuatro cilindros de 950 cc que, mediante el aumento del diámetro de los cilindros, se ofertaba también con cilindradas mayores. Era un coche pequeño, robusto y asequible con clara vocación de turismo popular al estilo del Citroën 5HP o del Renault 6 HP, pero siguiendo lo que ya era una tradición española, no existía la gran fábrica precisa para construir series importantes, lo que repercutía en el precio final.

Se construyeron del orden de un centenar de unidades, y aunque todo en él estaba pensado como coche popular, sí tuvo participaciones deportivas con mejores resultados de los que cabría esperar, pero en 1924 cesó su fabricación ya que en su segmento de mercado era imposible competir con marcas como Citroën, Opel o Renault capaces de poner en la calle miles de unidades todos los meses, y prueba de que el automóvil reunía buenas cualidades la tenemos en que sus derechos de fabricación le fueron también vendidos a la firma inglesa Gwynne Engineering Company Limited, fabricante de vehículos industriales, especialmen-



Fotos del chasis y del motor del victoria, así como de otra de Alfredo Sedó en los Bruchs en 1922. Aunque los victoria fueron concebidos como coches familiares sencillos, lograron también buenos resultados deportivos, sobre todo en regularidad.





te de uso agrícola y de incendios, produciendo este coche en Inglaterra con la denominación de Gwynne Eight, coche que tuvo una buena aceptación inicial, pero tras varios años sin evolución con respecto a sus concurrentes, la marca desapareció en 1929 tras haber fabricado del orden de unas 2.000 unidades.

Hoy sobrevive al menos uno de estos coches Victoria en España, y varios Gwynne en Inglaterra.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor: Diseñado por Elizalde, es un 4 cilindros en línea.

Diámetro x carrera: 55x100mm (950 cc) en el Tipo A,

Diámetro x carrera: 57x100 mm (1.020 cc) en el Tipo B

Diámetro x carrera: 59x100 mm (1.093 cc) en el Tipo C

Diámetro x carrera: 60x100 mm (1.130 cc)

En 1922 solo se fabricaban los motores de diámetro 55 y 57 mm. Los otros dos fueron posteriores.

Distribución: Eje de levas lateral y válvulas en culata mandadas por balancines y con doble muelle.

Refrigeración: Por agua con termosifón.

Encendido: Por magneto.

Engrase: Por barboteo.

Carburador: Victoria patentado a difusor progresivo.

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

Transmisión: Por cardan.

Frenos: De tambor sobre las cuatro ruedas y el de mano sobre las traseras.

Ruedas: Según modelos, de 650x65 en el Tipo A, el más pequeño. En el Tipo B (55x100 mm), de 650x80; y en el Tipo C (57x100 mm) ; de 750x80.

Precio (en 1922): El Tipo B, 7.500 ptas. ; y el C, 8.500 ptas.

Unidades producidas: Aproximadamente 50 del tipo 55x100 mm; de 30 a 40 del 57x100 mm, 2 del 59x100 mm, y 6 del 60x100 mm (Los datos de las unidades producidas provienen de J. Ciuró).

Prestaciones: Para el modelo más pequeño se da una velocidad máxima de 80 Km/h.



Publicidad del Victoria por parte de su agente en Barcelona.



HISPARGO

(1924 - 1927) MADRID

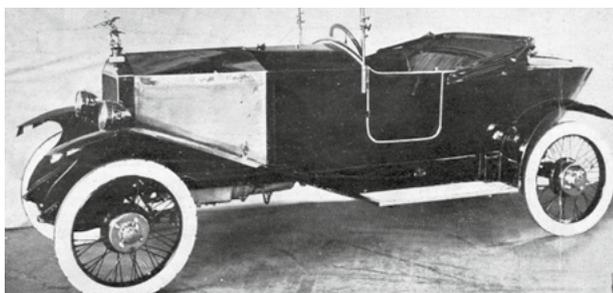
Hisparco fue una marca de autociclos nacida gracias al entusiasmo de Manuel Pérez del Arco, y que desde el punto de vista deportivo tuvo una actividad intensa y con éxitos. Nació tras la “Edad de Oro” de los cyclecars españoles que podemos situar entre 1915 y 1923, y supuso un fin muy honroso de los mismos o, si se prefiere y en términos taurinos, una salida de los autociclos españoles por la puerta grande gracias a sus éxitos en competiciones.



Por la fecha de la foto, este fue uno de los primerísimos Hisparco. Al volante vemos a Enriqueta Regidor Monasterio.



Manuel Pérez del Arco era un hombre de origen humilde. Fue huérfano desde niño, pasando a ser ya desde joven lo que los anglosajones definen como *self made man*, logrando cierta fortuna en actividades diversas y, entre ellas, en las relacionadas con el mundo del motor y, al menos desde 1923, era representante en España de los cyclecars BNC y DFP que expuso en el Salón del Automóvil de Madrid celebrado en marzo de dicho año en un stand anunciado como “Exclusivas Del Arco”, siendo ese el primer Salón en el que los autociclos franceses BNC estuvieron expuestos, participando esa marca en la carrera de autociclos de Lasarte logrando un buen resultado, mostrando también del



Fue en el Salón del Automóvil de Madrid de 1924 en el Palacio del Hielo cuando Manuel Pérez del Arco presentó a su marca. Debajo tenemos a uno de los primeros Hisparco, y a la derecha una fotografía de Manuel Pérez del Arco.

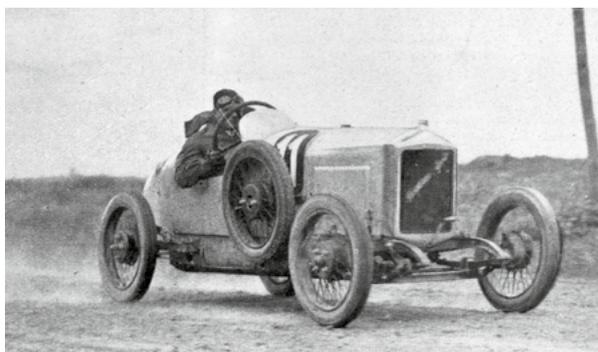
Arco en su stand las bicicletas Aleluia, pero no acababan allí sus inquietudes ni sus negocios, puesto que su afición a la fotografía le llevó a hacerse con la representación de diversas máquinas de fotos y de cámaras de filmación, teniendo en Madrid una importante tienda especializada llamada Aida, sita en la Puerta del Sol esquina calle Arenal, habiendo filmado él muchos cientos si no miles de metros de películas familiares y de las carreras de Lasarte, muchos de los cuales se han conservado.

Un año después, en 1924, se presentó en el Salón del Automóvil de Madrid que tuvo lugar en el Palacio del Hielo un nuevo automóvil nacional bautizado como Hisparco, mostrándolo al público en el stand de la sociedad denominada como “P. del Arco y Compañía”. El nombre de este nuevo autociclo derivaba de la palabra “hispano” y del apellido “del Arco”, siendo muy probablemente los Hisparco para Pérez del Arco no tanto un ne-





Equipo Hisparco en Lasarte en 1924 con tres automóviles. En el centro José Manchón en las XII Horas del Guadarrama y, debajo y a la derecha, publicidad del Hisparco y, en el caso de su agente en Sevilla, así como de DFP y BNC, marcas representadas por P. del Arco y Cía.



AUTOMÓVILES
MARCAS

D.F.P.-B.N.C.
HISPARCO

Bicicletas **“ALLELUIA”** Moto **“ROVIN”**

Accesorios generales para Automóviles y Bicicletas

P. DEL ARCO Y C.ª - MADRID

AGENTE GENERAL EN ANDALUCÍA

FRANCISCO HEVIA
GRAN CAPITÁN. 50

Dic. 1925 **SEVILLA**



Caricatura de Pérez del Arco y, a la derecha, foto de su hijo José frente a la puerta de Villa Deseada, puerta que sigue conservándose hoy y que da entrada a una urbanización.

gocio sino un desafío personal, sobre todo si pensamos que al mismo tiempo puso en pie un equipo oficial de competición que llegó a alinear hasta ¡cuatro! automóviles en Lasarte en 1924, el año de su presentación, e inscribiendo a sus coches en varias carreras más, lo cual suponía un desembolso importante para una pequeña compañía. ¿Por qué lo hizo? Pues muy posiblemente *“pour le plaisir”* (por placer), aunque evidentemente, si podía ganarse algo de dinero con ellos, pues mejor.

La sede de la compañía estaba en Madrid, en la calle Núñez de Balboa nº 3, si bien a veces se citó también la dirección de Valverde nº 36. Al igual que la mayoría de los coches de este tipo, los Hisparco usaban motores fabricados por otras sociedades, siendo en este caso los Chapuis-Dornier franceses de los que Del Arco era también representante en España, fabricándose los Hisparco en pequeñas tandas en unas instalaciones equipadas con ese fin situadas en una finca de generosas dimensiones propiedad de del Arco, en la que también había edificado un gran chalet para su familia bautizándolo como “Villa Deseada”. Dicha finca

estaba situada en Arturo Soria, en el barrio conocido como Ciudad Lineal, que entonces estaba en la periferia de Madrid.

Las primeras unidades llevaban un radiador plano y anguloso, no demasiado original, para pasar poco después a llevar otro formando un cierto ángulo vertical y más curvado en su parte superior, siendo sin duda mucho más atractivo, llevando las letras “Hisparco” inclinadas en el ángulo superior derecho de la parrilla, teniendo los modelos de competición un aspecto ciertamente deportivo muy atractivo.

Entre los pilotos de Hisparco destacaba Román Uribealago, uno de los mejores motociclistas españoles desde hacía ya más de una década, así como Manchón y Sierra, participando fundamentalmente sus coches en la categoría de autociclos de hasta 1.100 cc, si bien hubo ocasiones en las que hubo un Hisparco en la categoría de hasta 750 cc, logrando muy buenos resultados en el circuito de Lasarte en San Sebastián, así como en las durísimas XII Horas del Real Moto Club de España y en el llamado Circuito de Campo Real. En Lasarte y en 1925 iban pintados en rojo, y a lo largo de las aletas laterales del capot llevaban una banda amarilla, reproduciendo así los colores nacionales, habiendo recibido en su box en 1925 la visita de don Alfonso de Borbón, el entonces Príncipe de Asturias que, al igual que su padre el Rey, era un buen aficionado.



Excelente foto del Hisparco del corredor Uribesalgo -famoso por sus éxitos en motociclismo- en 1925 en una carrera en el llamado circuito de Campo Real en la que resultó vencedor.

Los Hisparco vendidos al público -del orden de un centenar de unidades según algunas fuentes que se nos antojan algo optimistas- eran coches de líneas atractivas y bien acabados, de los que unas pocas unidades se exportaron a Francia en donde -según Ciuró- la firma tenía una agencia en París, en la calle Paradis Nº 51, pero el tiempo de los cyclecars había pasado ya, y en 1927 la firma dejó de fabricar estos coches aunque es probable que alguno se entregara en 1928, siguiendo don Manuel Pérez del Arco con sus rentables sociedades y representaciones, habiendo tenido también una oficina en Londres.

Durante la Guerra Civil le fueron sustraídas buena parte de sus propiedades, rehaciéndose tras la misma aunque sin la intensidad de sus años más jóvenes, iniciando su hijo José otra saga que fue la de los Pérez del Arco diplomáticos, senda seguida por uno de sus nietos que lleva el nombre de Manuel Pérez del Arco, al que agradecemos vivamente su ayuda para elaborar la historia de esta marca.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor: Chapuis Dornier de 4 cilindros en línea de 58x85 mm (898 cc) y de 59x100 mm (1.094 cc) con 3 válvulas laterales por cilindro.

En varias carreras se usaron motores de 750 cc para competir en dicha categoría.

Encendido: Por magneto de alta tensión. Refrigeración por agua con termosifón. Carburador Zenith.

Cambio de marchas: 3 marchas adelante y marcha atrás.

Embrague: Multidisco.

Frenos: De tambor con mando mecánico a las cuatro ruedas. Freno de mano sobre las ruedas traseras.

Suspensión: Ballestas semielípticas. Las delanteras no están formadas por las hojas tradicionales, sino por una barra de acero doblada sobre si misma varias veces. Amortiguadores Mamet.

Ruedas: De radios de 700x80.

Precio (en 1924): 12.500 pesetas.



OTRAS MARCAS DE AUTOCICLOS



Patricio Satrústegui, uno de los buenos pilotos de esos años en coches y motos, al volante de su Loryc en el Trofeo Armangué de 1922 que fue anulado.



A la izquierda tenemos un Salomó con motor Elizalde, a la derecha en una prueba de regularidad y, debajo, Cosme Salómó al volante de su automóvil en su presentación. Obsérvese en la foto inferior la diferente anchura del tren anterior con respecto al posterior sumamente estrecho.

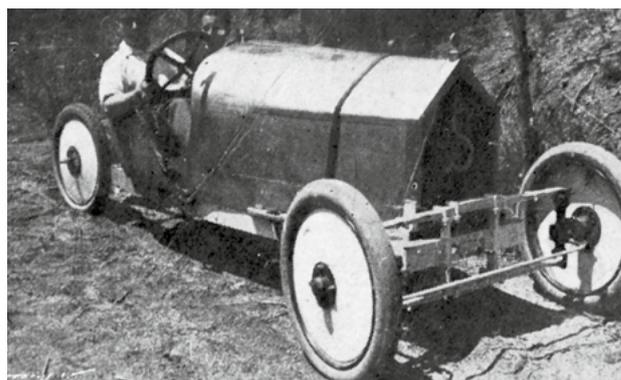
SALOMÓ

(1922)

MATARÓ (BARCELONA)

Esta marca nace en Mataró, en las instalaciones de la sociedad denominada “Manufactura de Automóviles S. A.” creada por Cosme Salomó Vila y Agustín de Vizcaya, padre de los pilotos Pedro y Fernando de Vizcaya, siendo este último el más involucrado en la firma mataronense (Pedro vivía en París), cuyo trabajo se centraba fundamentalmente en los entonces popularísimos Ford T a los que se modificaba su carrocería, dando así nacimiento a los llamados “otro Ford” de los que se hicieron varias unidades, aunque eso de “otro Ford” no fuera una marca. Tenían también la representación de un cambio de marchas llamado SINPAR que se acoplaba a los Ford T para que estos pasaran de tener el célebre cambio “de pedales” a uno más convencional. La sociedad tenía también la representación de las motocicletas Monet Goyon, habiendo puesto en pie un equipo de competición uno de cuyos pilotos se llamaba Buc.

Fernando de Vizcaya pasaría a ser uno de los actores principales de la competición automovilística de España hasta su fallecimiento, siendo piloto



oficial de Elizalde y, desde 1924, del representante de Bugatti en Barcelona que era la firma “Automóvil Salón” del importante industrial, hombre de negocios y “sportsman” Eusebio Bertrand Mata, dando de Vizcaya a Bugatti numerosas victorias en la Rabassada -tantas como participaciones- y actuaciones brillantes en Terramar, Lasarte, pruebas de Kilómetro Lanzado y otras.

En lo referente a Cosme Salomó Vila, diremos que era un dentista que, aparte de ejercer su profesión, tenía unas acentuadas inquietudes por la técnica. El número de patentes registradas por este médico es elevado y entre ellas hay algunas que posteriormente se han revelado como de uso corriente, tales como un motor de 2 tiempos con aceite y gasolina separados, boyas de localización de submarinos,



lanchas especiales de salvamento, sistemas de fusibles múltiples, y un motor industrial capaz de funcionar con gasolina o gasóleo indistintamente. Varias de estas ideas las llevó a la práctica construyendo él mismo las máquinas patentadas, y entre las inquietudes creadoras de D. Cosme no podía faltar el automóvil cuya relación con él se centraba hasta entonces fundamentalmente en los Ford T modificados como acabamos de ver.

La tentación de construir un coche era muy fuerte, y más aún contando con el taller-fábrica de Mataró, por lo que construyó un automóvil que, en ocasiones, fue autociclo, con un diseño muy peculiar del chasis, dotándolo de un motor de dos cilindros que posiblemente era bóxer, y que, tal vez, derivaba en mayor o menor medida de un motor Rex adaptado, siendo Rex la marca de los motores industriales fabricados por la sociedad “Ricart y Pérez” que estaban diseñados por Wifredo Ricart, y se ha dicho también en alguna ocasión que el motor fue diseñado por el propio Agustín de Vizcaya externalizándose su fabricación, y aunque el coche fue anunciado -cosa que se hizo antes de estar acabado- como “Vizcaya”, cuando apareció por vez primera en la Subida a La Mata, pilotado por el propio Cosme Salomó, llevaba una ostentosa “S” de Salomó en el radiador y con esa marca estaba inscrito.

El coche tenía un aspecto singular, con un radiador alto y anguloso, una suspensión delantera independiente con doble ballesta transversal, y un eje trasero muy estrecho, algo no infrecuente en los autociclos dado que la mayoría de ellos carecían de diferencial y el “ajuste” entre el diferente giro de las ruedas traseras se hacía gracias a su poco peso, a la poca superficie de sus neumáticos y, algo muy importante, al hecho de que la mayoría de las carreteras eran de tierra o de macadam, favoreciendo así el deslizamiento de las ruedas, pero dicho esto, la estrechez del eje trasero del Salomó parecía exagerada con respecto al de delante, llevando posteriormente un eje más ancho en una prueba de regularidad del RMCC, usando tal vez un diferencial aunque no tenemos datos al respecto. En ocasiones el coche llevaba un único faro central y otros detalles muy peculiares.



Carrera en Cuesta de la Mata, próxima a Mataró, de 1922. Debut del Salomó.

Tras estas dos breves apariciones, el Salomó reaparece de nuevo en la Cuesta de la Mata en 1924. Cosme Salomó había realizado, o iba a realizar en breve plazo, otro coche deportivo con motor Elizalde del que todo indica que fue también un ejemplar único pero que no era autociclo en lo referente a su cilindrada.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor del modelo inicial

Motor: De 2 cilindros. Diámetro x carrera de 75x120 mm (1.060 cc) tal vez derivado de un motor fijo Rex.

Potencia fiscal: 8 HP

Motor Elizalde Tipo 51 o bien derivados 513, o bien 517

Motor: 4 cilindros en línea. Monobloque, con culata desmontable de bronce.

Diámetro x carrera: 65x90 (1.194,6 cc) en el 513; 65 x 110 (1.460 cc) en el 51 y 70 x 110 (1.693 cc) en el 517.

Distribución: Válvulas en culata accionadas por un eje de levas lateral colocado en el cárter motor.

Refrigeración: Por agua con termosifón.

Encendido: Por magneto.

Carburador: Automático.

Engrase: Por bomba y circulación de aceite a presión.



ESPAÑA

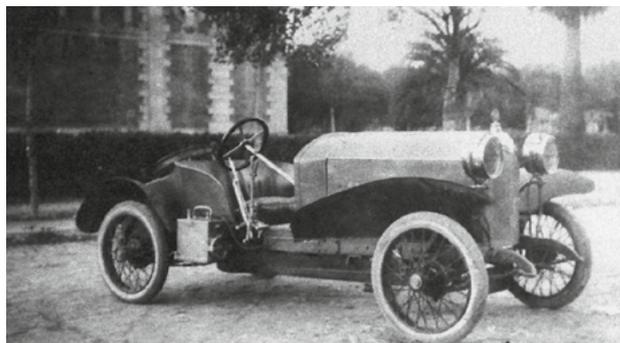
(1917 - 1921)

BARCELONA

El barcelonés Felipe Batlló y Godó era miembro de una de las familias más notables de la Ciudad Condal, no en vano su primer apellido es el de la famosa y modernista Casa Batlló, mientras que Godó le entronca con los fundadores y propietarios del periódico "La Vanguardia".

Al igual que muchos de los miembros de la alta burguesía barcelonesa, estudió ingeniería textil, ya que gran parte de los negocios familiares estaban en ese sector al que él se dedicó, pero como sentía pasión por el automóvil decidió montar una fábrica que los construyera, naciendo de esta manera en 1917 la "Fábrica Nacional de Automóviles F. Batlló, Sociedad en Comandita", que se instaló en el barrio barcelonés de San Andrés del Palomar, adoptando la marca España para los coches producidos por dicha sociedad.

Los España fueron coches de tipo medio-alto (España Tipo II), y alto (España Tipo III), pero el primer automóvil de la marca -el Tipo I- fue un autociclo equipado con un motor MAG del que en 1915 se hicieron tal vez sólo una o dos- lo que no fue óbice para que en uno de los anuncios en los que MAG nombraba a sus clientes nacionales, citara a la marca España como una a las que surtía.



Dos fotografías del España, siendo una de ellas el anuncio de un lubricante y la otra la del Tipo I fabricado artesanalmente en 1915.

De la existencia de este autociclo España Tipo I tenemos constancia por un anuncio de aceites Motoroil de 1917 en el que aparece, así como por otra foto de ese mismo año de 1917, siendo el 12 de diciembre de 1920 cuando tuvo lugar su primera salida deportiva al participar en la Prueba de Regularidad para Neófitos del RMCC, estando pilotado por Luis Huguet que debió retirarse al chocar con un tranvía en Mataró, efectuando otra salida en una prueba de regularidad el 23 de octubre de 1921 en la que el mismo piloto logró medalla de plata, y no nos consta nada más de este España Tipo I dado que la marca había iniciado ya su producción de los Tipo II y de los lujosos Tipo III, fabricando asimismo camiones ligeros, por lo que los cyclecars no formaron ya parte de su programa, y si damos 1928 como año final, se debe a que esa fue la fecha en la que España estuvo produciendo automóviles que nada tenían ya de autociclos.

A título informativo diremos que la marca España cesó como tal su actividad en 1928 pasando a construir desde entonces los Ricart - España.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor: MAG de 4 cilindros longitudinales. Diámetro x carrera: 59x100 mm (1.093 cc). 6/8 HP fiscales.

Engrase: A circulación por bomba.

Encendido: Por magneto de alta tensión

Carburador: Automático.

Refrigeración: Por agua con termosifón

El Aceite "MOTOROIL,"
Es el que más triunfos ha obtenido desde su aparición.

EN TODOS. ABSOLUTAMENTE EN TODOS. OBTIENE LOS PRIMEROS PUESTOS

En el kilómetro lanzado de 15 de abril de 1917.
Kilómetro lanzado de automóviles, día 2 de mayo en Sevilla.
Carreras Peña-Rhin de Barcelona.
Carreras en cuesta, del día 3 de mayo, en Sevilla.
Campeonato de Castilla, día 20 de mayo de 1917, en Madrid.
Subida de la Cuesta de las Perdices, 7 de junio de 1917.

Esto demuestra que es insuperable, y los innumerables sportsmen que lo usan puecen atestiguarlo.

Automóviles de turismo "ESPAÑA"

Sociedad Anónima **ESPAÑA**
Montera, 51. MADRID.-Teléfono M-2921



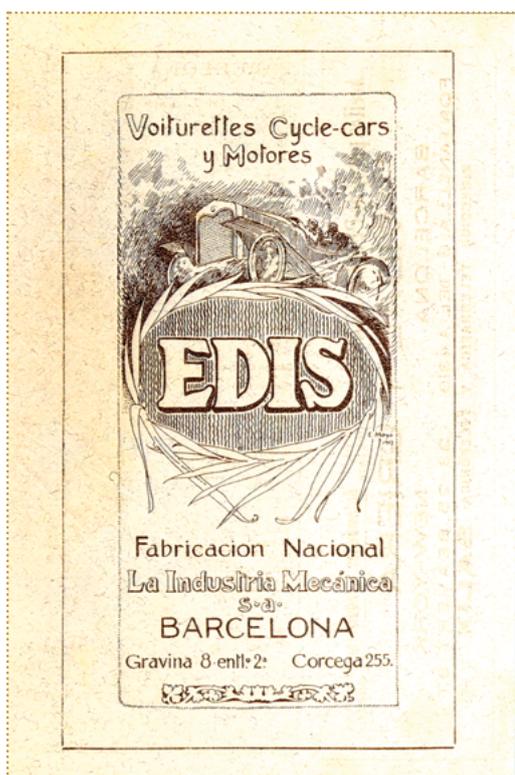
EDIS

(1918 - 1922)

BARCELONA

Los Edis fueron obra de un técnico llamado Carlos Jaumandreu Martorell, que diseñó y construyó en la barcelonesa barriada de Pueblo Nuevo unos coches a los que bautizó con dicha marca.

El primer modelo designado como A-1 era un autociclo de dos cilindros de 84x100mm (1.108 cc), que tenía la peculiaridad de que las dos bielas iban sobre el mismo cuello del cigüeñal, lo que obligaba a un cuidadoso estudio de contrapesos en el mismo, y decimos autociclo porque como tal corrió, pero los 1.108 cc de cilindrada lo excluían de esta categoría por esos 8 cc “extra” que sobrepasaban el límite, por lo que o bien el diámetro, o bien la carrera de los cilindros, debían ser levísimamente inferiores y al redondear las cifras de sus cotas dio esos centímetros cúbicos de más.



Sus dos participaciones deportivas dieron a Edis un plus de notoriedad y fama, al correr en 1918 en la III Carrera del Baix Penedès organizada por la Peña Rhin, y el hecho de ir pilotado por Ricardo Romano que era en esos momentos el presidente de facto de la citada Peña hizo que participantes, público y periodistas se fijaran en él a pesar de que su resultado fue un discreto sexto lugar. También consta la participación de un Edis en 1919 en la Carrera en Cuesta de los Bruchs.

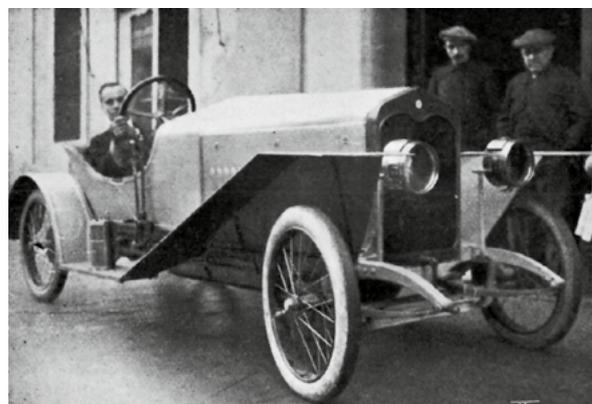
Se produjeron al menos dos unidades. El coche tenía una estética discutible por la longitud de su capot. Su creador Carlos Jaumandreu sacó posteriormente el modelo A-2 de cuatro cilindros del que también se hicieron dos unidades y cuyas características desconocemos, y en 1922 se abandonó la fabricación de automóviles.

CARACTERISTICAS TÉCNICAS

Motor

Bicilíndrico refrigerado por agua por termosifón
Diámetro x carrera: 84x100 mm (1.108 cc).

Las características del chasis eran las habituales de estos coches, con frenos de tambor en las ruedas traseras y un tercer freno sobre la transmisión. Ballestas en cantiléver detrás, etc. Las ruedas eran de 710x90.



Anuncio de Edis y una foto del mismo con su creador al volante, lo que junto a unas -malas- fotos de este coche en la Peña Rhin son toda la documentación gráfica que conocemos de este automóvil.



DOBI

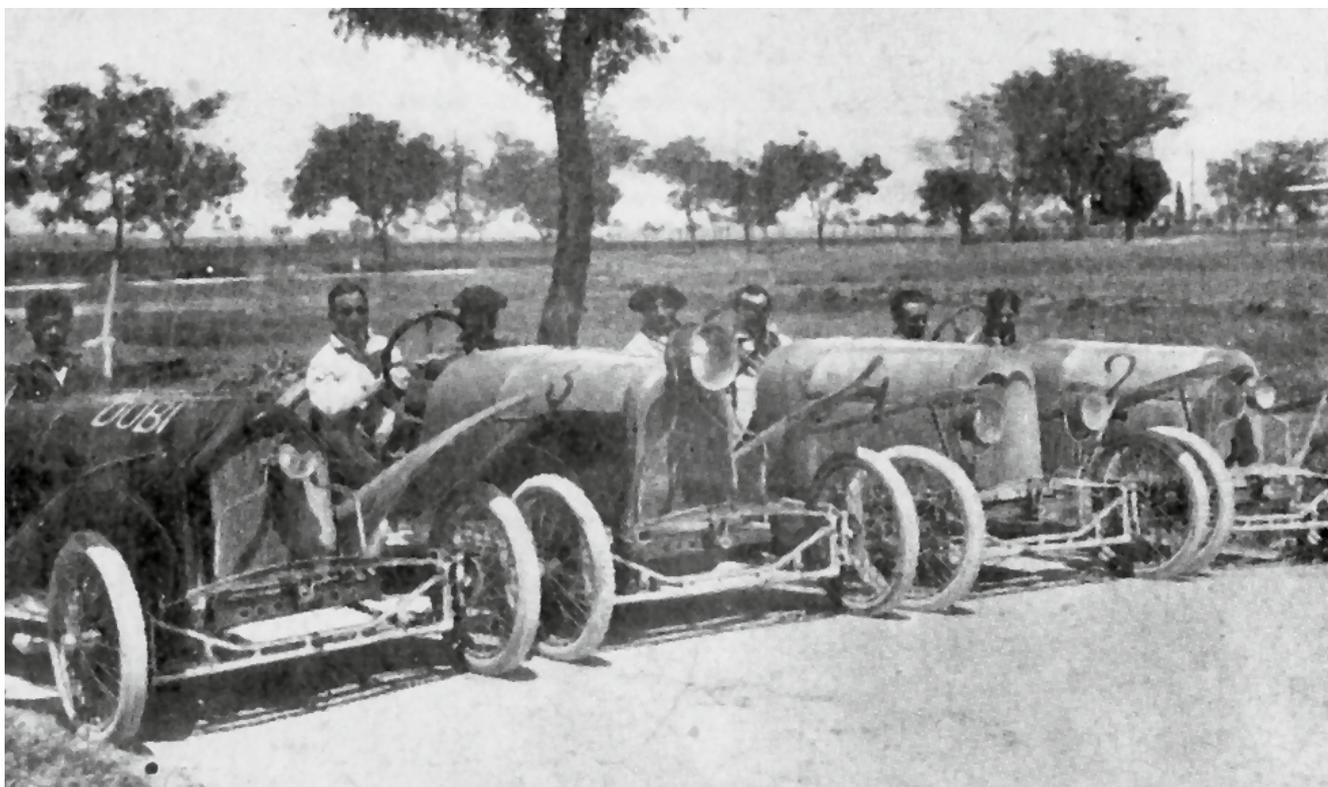
(1919 - 1920)

MADRID

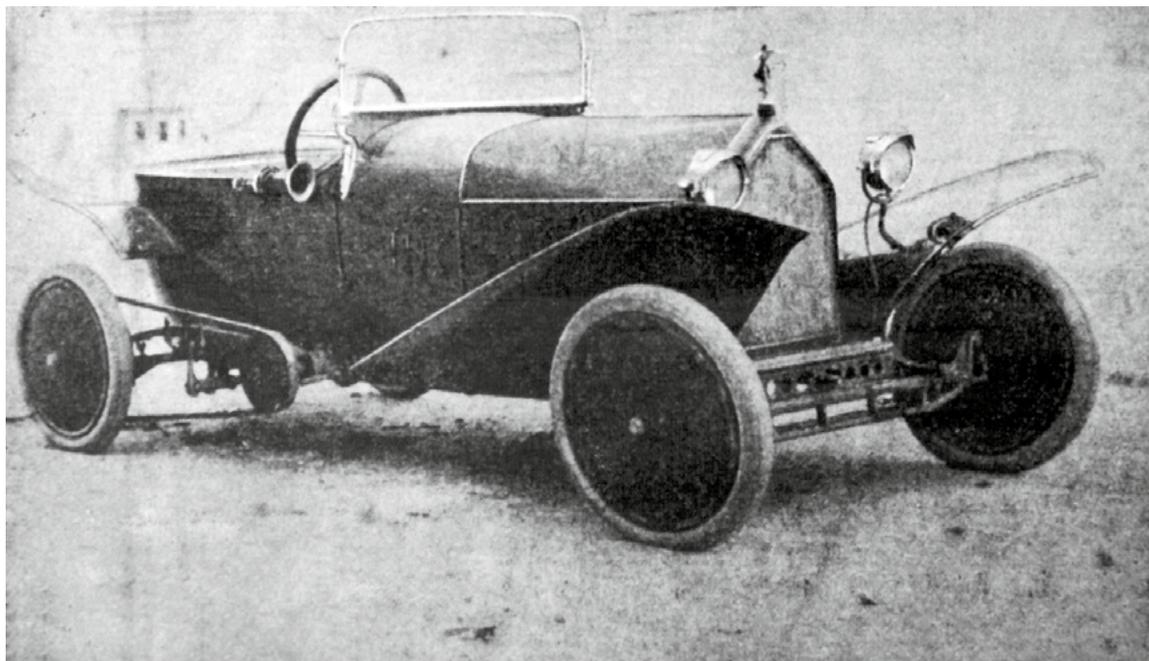
El origen de esta efímera marca madrileña con su taller en la calle Núñez de Balboa Nº 5, hay que buscarlo en la también efímera moto marca Radio con la que Mauricio Dalmau, uno de sus creadores y constructores, participó en alguna prueba deportiva, y este técnico, junto con Fernando Bibiano, decidieron fabricar unos pequeños automóviles tipo cyclecar, aunque capaces de montar motores de más de 1.100 cc. La idea, una vez desarrollados los prototipos, era la de dotarse de una verdadera fábrica donde hacerlos en serie, evitando caer en el taller-fábrica que tanto se dio entre los constructores españoles y que hacían poco rentable la producción, aunque viendo esos coches

con su aspecto excesivamente artesanal y teniendo en cuenta que se presentaron en 1920, todo hace pensar que de haber logrado su propósito de montar una fábrica, su éxito habría sido más bien escaso, y según se anunció por sus responsables, además de autociclos, no se descartaba la idea de fabricar algún automóvil de más potencia, cosa que tal vez se materializó con los motores Douglas y Ballot de 4 cilindros de los que describimos sus características técnicas.

Hoy conocemos la marca Dobi en gran medida gracias a una participación deportiva que tuvo lugar el 9 de mayo de 1920 en una prueba de kilómetro lanzado en la zona de Torrejón, y tras esta aparición ya no hay nada más, lo que hace de los Dobi unos autociclos muy efímeros. Tenían un eje delantero complicado que les daba un aspecto característico e inconfundible además de poco agraciado y, en algún ejemplar, un grueso y único faro central.



El lector esté tal vez contemplando en esta foto toda la producción de Dobi o casi toda. Aquí los vemos posando a la espera de su salida en la prueba del Kilómetro Lanzado disputada en 1920 en las proximidades de Torrejón de Ardoz, prueba en la que vencieron en la categoría de Autociclos.



Un Dobi equipado de guardabarros, faros y parabrisas denominado como Tipo Sport.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motores: Douglas de 2 y 4 cilindros, MAG de 2 cilindros y Ballot de 4 cilindros con válvulas laterales. Los Douglas de 4 cilindros y el Ballot superaban los 1,100 cc.

Motor Douglas de 2 cilindros de 88x88 mm (1.070 cc)

Motor MAG de 2 cilindros de 82x103,5 mm (1.093 cc)

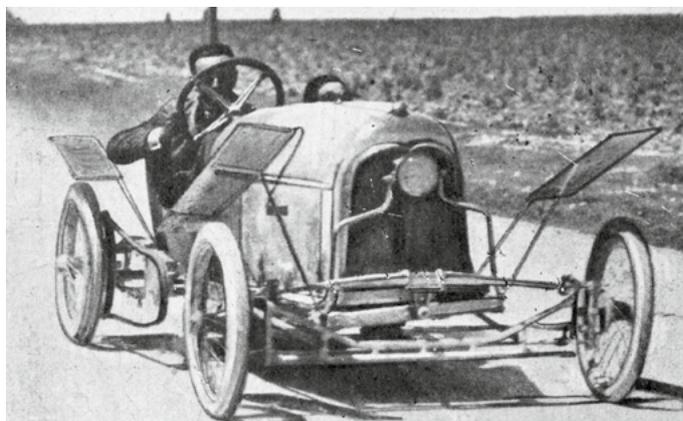
Motor Douglas de 4 cilindros de 65x100 mm (1.327 cc)

Motor Ballot de 4 cilindros de 65x120 mm (1.592 cc)

Refrigeración: Por agua con termosifón.

Transmisión: Por correas con un sistema similar al de los David

Suspensión delantera: con un eje rígido formado por dos tubos superpuestos soldados entre sí, y una ballesta transversal invertida fijada en el chasis.



El ingeniero Mauricio Dalmau sobre una moto diseñada y construida por él en 1918 y, a la derecha, uno de los Dobi de la citada prueba de 1920 conducido por Dalmau que fue el vencedor.



SALVADOR

(1922)

BARCELONA

“Salvador Grau” era una sociedad activa en el mundo del motor y, entre otros productos, fabricaba llantas para automóviles y motocicletas. La fábrica estaba inicialmente en la barcelonesa calle Rogent, y más tarde en la calle Provenza Nº 527.

Dicha firma era propiedad de Salvador Grau Just, su fundador y gerente, y al igual que otros fabricantes del sector, en un momento dado, e imagino que como hobby en gran medida, decidió construir con su propio diseño unas pocas motos a las que equipó inicialmente con motores monocilíndricos MAG (Motosacoche), debutando él con su moto en la “V Prueba de Regularidad” del RMCC disputada el 7 de diciembre de 1919 habiendo inscrito a la moto con la marca Salvador, mientras que en dos pruebas posteriores disputadas a principios de 1920, sus motos se inscribieron como “SG Motosacoche”, pasando desde entonces a usar siempre el nombre de Salvador.

Señalaremos que en su citado debut, en alguna de las listas de inscritos de la prensa aparece S. C. como piloto, confundiendo el redactor en sus notas la G

con la C, estando inscrito en la categoría de motocicletas de hasta 300 cc, lo que no quiere decir que se acercara a esa cilindrada, ya que en casi todas las pruebas en que participó figura en la mucho más habitual categoría de hasta 250 cc, si bien en la IV Vuelta a Cataluña de 1922 José Colominas aparece inscrito con una Salvador de 350 cc aunque no figura en la clasificación final, pudiendo tratarse de un error, mientras que en la Rabassada de 1924 hay varias Salvador inscritas como velomotores con cilindrada de 150 cc, estando una de ellas conducida por el propio Salvador Grau, y en la Rabassada de 1926 se inscribe el piloto “Zeppe” con un velomotor Salvador de 125 cc, pero insisto en que casi siempre fue la categoría de hasta 250 cc la habitual (o la de hasta 300 cc en algunas competiciones).

Aunque el objeto de estas páginas sea el de los autociclos, para acabar ya con las motos diremos que en 1925 hubo una prueba de regularidad con cuatro Salvador entre las motocicletas inscritas, lo que permite fijar un mínimo de unidades fabricadas, y a lo largo de su trayectoria deportiva, y además del propio Salvador Grau, tenemos a Miguel Boniquet “Boni”, Juan Boniquet, J. Just y A. Just, Salvador Grau Ramón, José M^a Segarra, Enrique Escubós, J. Molas, Enrique Grau, Manuel Pinie-lla, y los ya citados José Colominas y “Zeppe”, habiendo logrado algunas buenas clasificaciones y hasta victorias destacables en su categoría, como



El Salvador en su debut en los Bruchs en 1922, logrando la victoria en 750 cc en su primera versión con motor monocilíndrico refrigerado por aire y transmisión por correas tipo David. A la derecha tenemos un anuncio de las motocicletas Salvador.





la del primer puesto en Motos de Turismo de hasta 300 cc en la muy importante carrera de la Peña Rhin en Cardedeu del 16 de mayo de 1920, siendo Miguel Boniquet “Boni” quien la montaba.

Y fue en 1922 cuando Salvador Grau Just acometió la construcción de un autociclo, dotándolo también del clásico motor MAG, llevando la primera unidad construida un motor refrigerado por aire, y con transmisión por correas tipo David, así como con una suspensión delantera independiente de doble ballesta transversal similar a la de los David y JBR, debutando en la Carrera en Cuesta de los Bruchs de 1922 en la que ganó en su categoría de Autociclos de Turismo de hasta 750 cc, participando también en ese mismo año un Salvador en la “IV Vuelta a Cataluña” del RMCC conducido por A. Just y, en noviembre, en una prueba de regularidad para motos y autociclos, siendo el propio Salvador Grau Just quien conducía.

En las poquísimas unidades fabricadas tras el prototipo de los Bruchs, los Salvador pasaron a llevar un motor refrigerado por agua y una transmisión “clásica”, habiendo diseñado el propio Salvador Grau la caja de cambios, resultando un coche simple -algo inevitable en los autociclos- pero bien hecho.

Poco después Salvador Grau pasó a centrarse en los productos habituales de su sociedad dejando atrás esta etapa constructora que fue siempre marginal en su actividad empresarial pero que le permitió materializar ciertos anhelos y en la que logró éxitos dignos de mención sobre dos y cuatro ruedas.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor: De un cilindro la primera unidad, y de dos cilindros en V de 82x103,5 mm (1.093 cc) las otras.

Refrigeración: Por aire en la primera unidad, y por agua mediante termosifón en las posteriores.

Transmisión: Inicialmente mediante poleas deslizantes y correas. Posteriormente mediante una caja de cambios de tres velocidades y marcha atrás.

Suspensión delantera: Independiente con doble ballesta transversal

I B E R I O

(1914)

BARCELONA

Marca que probablemente sólo existió como proyecto, apareciendo este nombre por vez primera en 1914 con la idea de construir automóviles a partir de componentes ya existentes en el mercado y usando la marca Iberia, y señalamos al lector que hablamos de automóviles y no de autociclos.

En 1915 se habló del cyclecar Iberio y el cambio de nombre se debía muy posiblemente a que la marca Iberia estaba ya registrada por una sociedad homónima aparecida en 1907 que expuso dos modelos en el Salón de Madrid de dicho año. Todo indica que el Iberio se basaba -mucho- en un Ideal, marca recién aparecida entonces y que pronto iba a integrarse en la firma T.H. (Talleres Hereter) que en esos momentos había apostado fuerte por el automóvil, y es significativo que el modelo anunciado en 1914 coincidiera en las características de su motor con el que luego sería el primer automóvil T.H. según señala Manuel Lage, por lo que ambos modelos, y la propia marca Iberio, debieron responder a los ambiciosos y finalmente fallidos proyectos de Talleres Hereter para su introducción en el mundo del automóvil, sin que el tal Iberio llegara a existir y, de haberse hecho alguno, este sería con toda probabilidad un Ideal más o menos modificado.



D O T S

(1919)

BARCELONA

Marca efímera de la que tenemos constancia por haber corrido una única competición que fue la VI Prueba de Regularidad y Turismo disputada el 7 de diciembre de 1919, organizada por el RMCC.

Dots era un ingeniero que tenía en Barcelona un taller de fabricación de diversas piezas para automóviles, motocicletas y aviones, en especial en la elaboración de cilindros según se puede leer en algún anuncio suyo, siendo posiblemente las camisas de los mismos su principal especialidad.

El Dots era un triciclo con dos ruedas delanteras y una trasera, estando equipado de un

motor bicilíndrico refrigerado por aire -posiblemente tomado de una Excelsior- situado delante y con tracción a la rueda trasera, siendo la suspensión delantera de dos ballestas transversales siguiendo el esquema de diversos autociclos de entonces, especialmente el de los David, actuando el freno, accionadol a mano, sobre la rueda trasera.

Su piloto en esta primera y casi seguro que última salida fue José Carreras Bonet al que hemos citado en la carrera en cuesta de los Bruchs en este mismo año a los mandos de una motocicleta Excelsior, y al que veremos en el futuro participando en otras competiciones también a los mandos de motocicletas de la misma marca.

En dicha prueba obtuvo una medalla de oro, lo que demuestra el buen andar de este vehículo y más aún tratándose de una primera salida.



El Dots en la única participación que conocemos.



NACIONAL CUSTALS

(1918 - 1919)

BARCELONA

Ya hemos hablado de Joaquín Custals al describir la historia del Ideal, abandonando Custals la marca tras la compra de la misma por T.H., fundando entonces su propia com-

pañía de autociclos de los que construyó un escaso número de unidades -probablemente no más de cinco- antes de desaparecer como fabricante.

HEBE

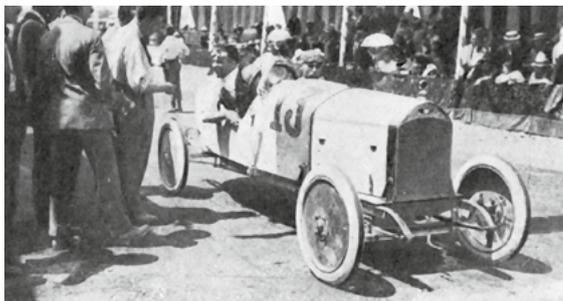
(1920 -1921)

BARCELONA

Los datos que tenemos de esta marca son escasos. Sabemos que Hebe era el nombre de una diosa mitológica, y fue esa denominación la escogida para sus vehículos por la “Fábrica Española de Automóviles Hebe”, lanzando al mercado en 1920 tres modelos que eran un cyclecar, un automóvil de conducción interior, y un pequeño vehículo de reparto. La marca tuvo como hitos deportivos más

destacados sus participaciones de 1921 en la subida a los Bruchs en manos de Richald, y en el I Trofeo Armangué pilotado por Gilbert Dutrieu, cuyo Hebe tenía algunos detalles curiosos como una cola en punta. Era -a efectos visuales- algo estrecho de vía y largo de batalla. El motor en el Trofeo Armangué era un Ruby de cuatro cilindros en línea de 750 cc para correr en dicha categoría, si bien, en los Bruchs corría en la de 1.100 cc, ya que su cilindrada estaba en torno a los 1.000 cc.

En algún momento se ha atribuido a este coche la marca GD, siglas que responden al nombre de Gilbert Dutrieu, generándose así cierta confusión con Hebe.



Son pocas las fotos del Hebe, siendo las más conocidas las que corresponden a su participación en el I Trofeo Armangué de 1921 que son las que mostramos, y la de la Carrera en cuesta a los Bruchs.



URSUS

(1921)

TARRAGONA

Antonio Cácharo Bonet, perito industrial, tenía en la calle Dos de Mayo Nº 25 de Barcelona un taller de reparación de automóviles, motos y otros tipos de máquinas, siendo allí en donde realizó una motocicleta con la que participó en 1918 en la carrera en cuesta a la Conrería en la categoría de motos con sidecar de hasta 800 cc (la moto era de dos cilindros y 786 cc). Posteriormente, en la III Carrera de la Peña Rhin de 1918 disputada en el circuito del Baix Penedès, aparece inscrita una moto Cácharo pilotada por Ricardo Escalé que figura como motocicleta y no como moto con sidecar, no constándonos su participación.

Debió ser más o menos por esa época cuando Antonio Cácharo se trasladó a Tarragona,

montando un taller en la Carretera de Barcelona Nº 27 con la misma o similar actividad que en Barcelona, reapareciendo la marca Cácharo el 17 de abril de 1921 en una prueba del Kilómetro Lanzado del RMCC en la que J. Miquel participó con una moto de esta marca equipada con un motor de un cilindro de 499 cc, mientras que Antonio Cácharo corrió al volante de un autociclo de su fabricación al que dio la marca Ursus que llevaba un motor de dos cilindros y estaba inscrito en la categoría de Autociclos de Turismo de hasta 1.100 cc. Es más que probable que el Ursus estuviese realizado en mayor o menor medida a partir de elementos externos, con una transmisión por correas tipo David, y tras esta prueba se acaba la brevísima historia del Ursus, habiéndose especulado con su posible participación en la fallida edición del II Trofeo Armangué, cosa que no llegó a ocurrir, si bien, y a nivel personal, Antonio Cácharo tuvo un papel importante en dicha prueba como miembro de la organización del RMCC.



Su participación en el Kilómetro Lanzado de 1921 permitió el paso del Ursus a la historia.

BALANDRAS

(1921)

BARCELONA

Obra de Luis Balandrás, sus coches no eran ni tan siquiera un montaje de chasis propio con mecánica ajena, sino que eran David modificados a los que dio su nombre.



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

www.race.es/revista-autoclub

www.race.es

