FAMO·68

CATALOGO
DE LA EXPOSICION
MUSEO DEL AUTOMOVIL

Club de Automóviles Clásicos y Veteranos

10 PTAS.

Con ocasión de la organización de la II FAMO, el señor Aparicio, comisario general de la Feria del Campo, tuvo la amabilidad de invitar al Club de Automóviles Clásicos y Veteranos para que dentro de los recintos de la Feria organizase un Museo del Automóvil Histórico; esto nos ha producido una gran satisfacción, pues por primera vez se van a exhibir unos automóviles de gran interés y que nuestros socios, tras mil vicisitudes, han buscado y salvado de unas seguras destrucciones. Podemos decir que es la primera vez que un volumen importante de automóviles de todas las épocas va a ser expuesto en Madrid.

Hemos procedido, como es lógico, a una selección de vehículos en manos de coleccionistas madrileños; no hemos buscado los más restaurados; hemos procurado dar variedad y que todas las etapas de la historia del automóvil esté representadas. Junto al automóvil lujoso del pasado estará el popular; frente a una mecánica conservadora se presentará lo que en su tiempo fue una revolución. Aunque lo que realmente beneficia al automóvil histórico es una rigurosa restauración fiel a su época, creemos oportuno el presentar automóviles no restaurados o en período aún no concluso de final restaurativo, pues su exhibición estimamos de alto interés para los aficionados españoles. No hemos tampoco olvidado la sección de automóviles históricos construidos en España, en donde la originalidad y el ingenio están perfectamente unidos a la calidad y bondad del conjunto.

Por último, este programa será una guía que esperamos verla como antecedente del catálogo de automóviles, que orientará en un futuro en el Museo del Automóvil, que proyectamos desde hace años y del cual nuestro país aún no cuenta.

ALCYON

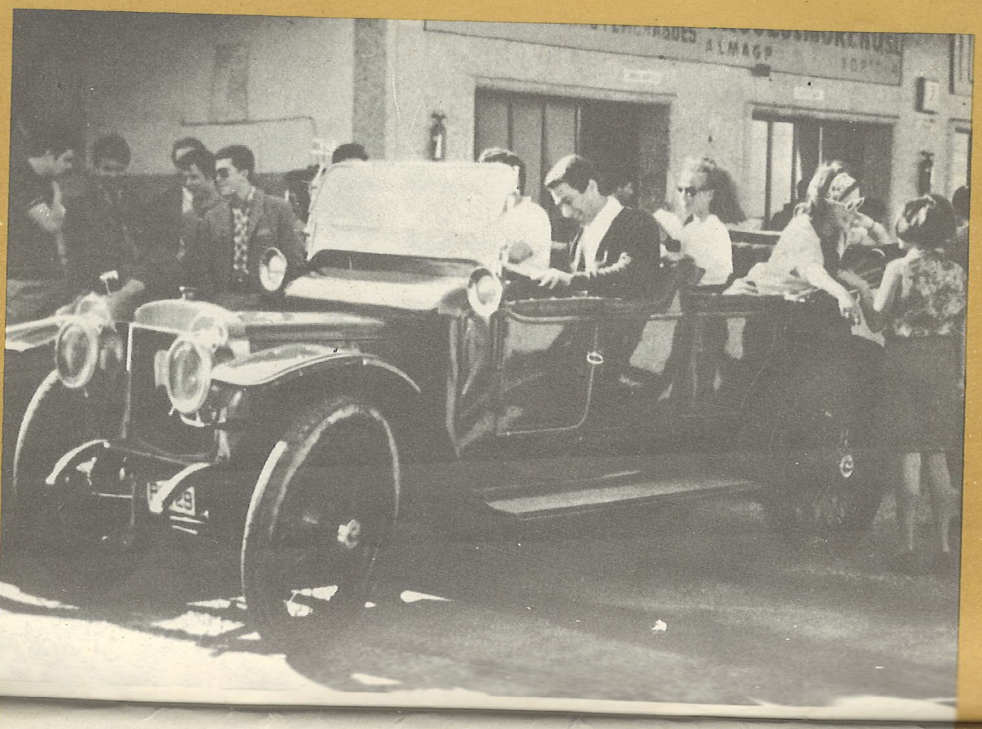
Tipo: 8 HP.
Año: 1907
Matrícula: LO-44

Motor de un cilindro ciego de 105 milímetros de diámetro de pistón por 120 milímetros carrera de émbolo; desplazamiento, 1.096 c. c. Máximo de revoluciones por minuto, 1.900. Embrague de discos múltiples. Cambio de tres velocidades en línea y retroceso. Batalla, 2.000 mm. Vía, 1.100 mm. Longitud total, 2.800 mm. Carrocería, Spyder-Sport.

Este veterano fue fabricado en Neully y es semejante a los de las carreras de Dieppe de 1907. Alcanza una velocidad de 100 km/h. y su consumo está entre los 8 y los 9 litros.

Vehículo muy armonioso, es robusto y su sencillez le permite recorridos grandes con confort debido especialmente a sus ballestas semielípticas y al suplemento trasero de una transversal.

Es el más antiguo conocido de esta marca en el mundo, conociéndose otro de 1911 y otro más de 1923. Alcyon fabricó también el motor, y hoy día está industria se dedica a la fabricación de herramientas.



DAIMLER

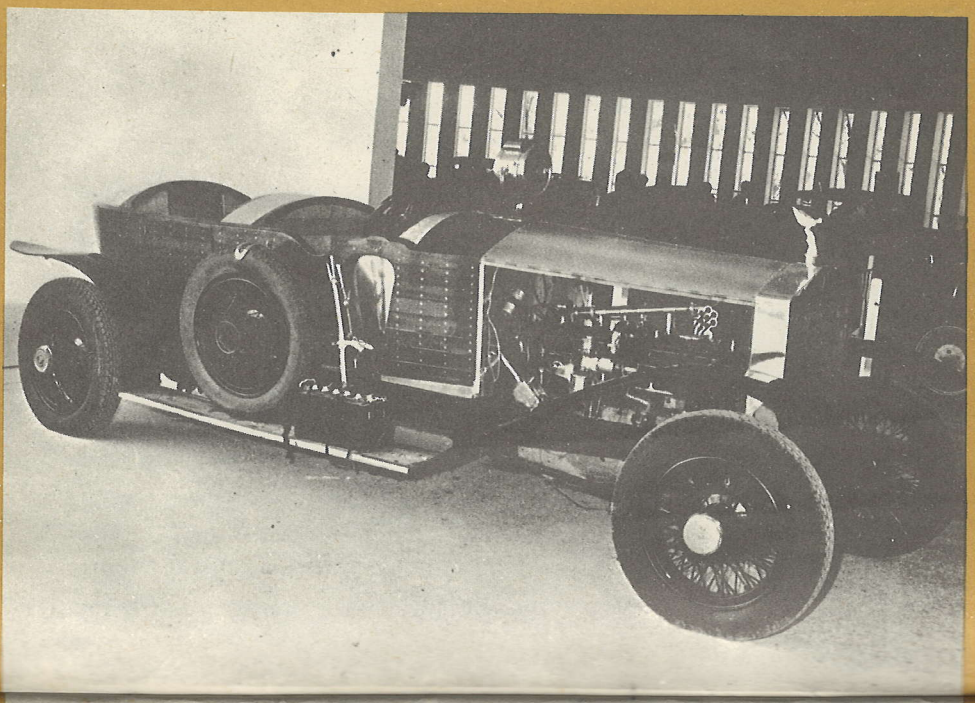
Tipo: TA-30

Año: 1909

Matrícula: PO-129

Motor sin válvulas tipo Knight, por camisas móviles de 4 cilindros, 110 de diámetro, pistón y 130 recorrido del émbolo. 38 HP de fuerza de acuerdo con las especificaciones del fabricante. En dos bloques de 2 cilindros. Ignición por bobina y caja de tembaldores eléctricos. Batalla, 2.950 mm. Consumo, 18 litros. Velocidad, 65 km/h. Suspensión por ballestas semielípticas y ballestas y ballestines detrás. Caja de cambios de 4 velocidades y retroceso.

Este vehículo ha sido meticulosamente restaurado su carrocería doble faetón; es de factura inglesa. Daimler inglesa conservó el nombre inicial de licenciatario; es la firma inglesa más antigua dedicada a automóviles. Durante muchos años ha sido ésta la marca oficial de la Familia Real Británica. En España —como nota curiosa para la Historia del Automóvil— fue empleado por la Reina Victoria. Marca poco conocida, se caracterizó por hacer vehículos de alto precio y en número limitado.



ROLLS ROYCE

Tipo: 40/50 HP., Silver Ghost

Año: 1912

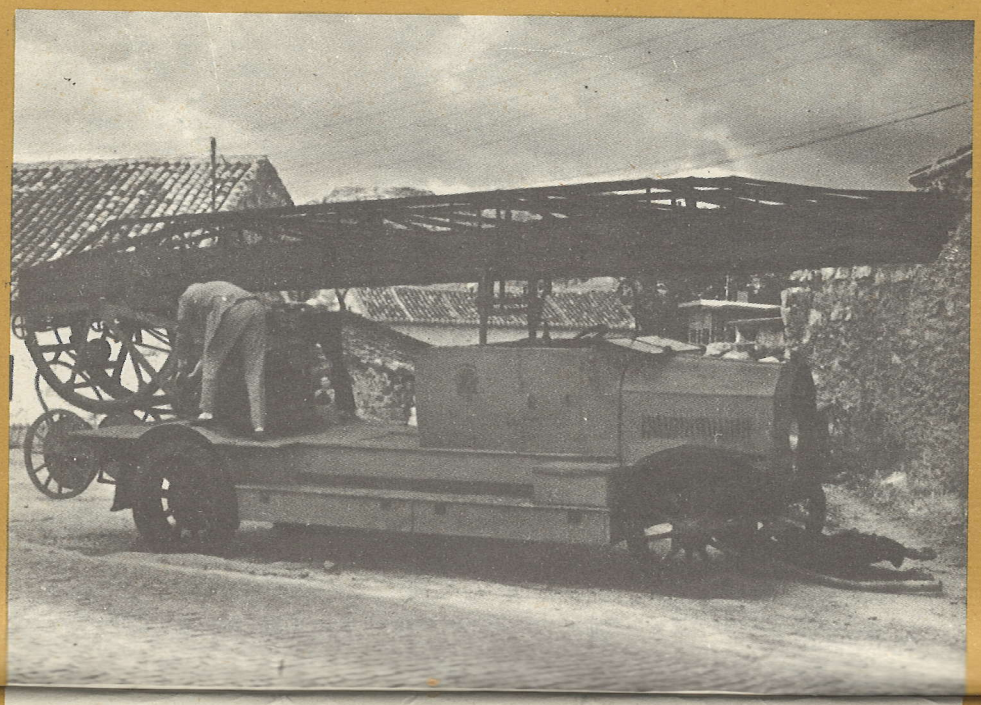
Matrícula: M-2.422

Motor de 6 cilindros en dos bloques de a 3. Desplazamiento, 7.428 c. c.; diámetro del pistón, 114 mm.; carrera émbolo, 121 mm. Arbol de levas y válvulas laterales. Enfriamiento por agua, bomba y ventilador. Engrase por bomba. Encendido por magneto y distribuidor de 12 bujías. Contenido de aceite del cárter, dos galones imperiales. Carburador Rolls Royce, con calefacciones de agua y aire. Caja de cambio de 3 velocidades y marcha de retroceso. Embrague cónico de cuero. Suspensión por ballestas semielípticas delanteras; traseras sistemas Cantiler. Batalla, 11,11 1/2". Vía, 56". Peso en vacío, 1.560 kilos. Velocidad, 120 km/h. Consumo, 18 litros a los 100 km.

Este vehículo fue importado en España por el Marqués de Linares en 1912, matriculándose en septiembre de dicho año. Ha tenido cinco propietarios, salvándose del desguace hace un año y restaurándose por entero. Desde 1940 se tuvo en total abandono, encontrándose en un estado de oxidación completo, aunque mecánicamente muy entero.

Como este modelo se fabricaron, entre 1909 a 1925, 6.173 unidades Silver Ghost. Siendo este automóvil exhibido uno de los pocos de su primera época; posiblemente no existan 50 más antiguos que él.

Para muchas personas este fue el mejor vehículo de la fábrica que presume de hacer el mejor vehículo del mundo.



BENZ

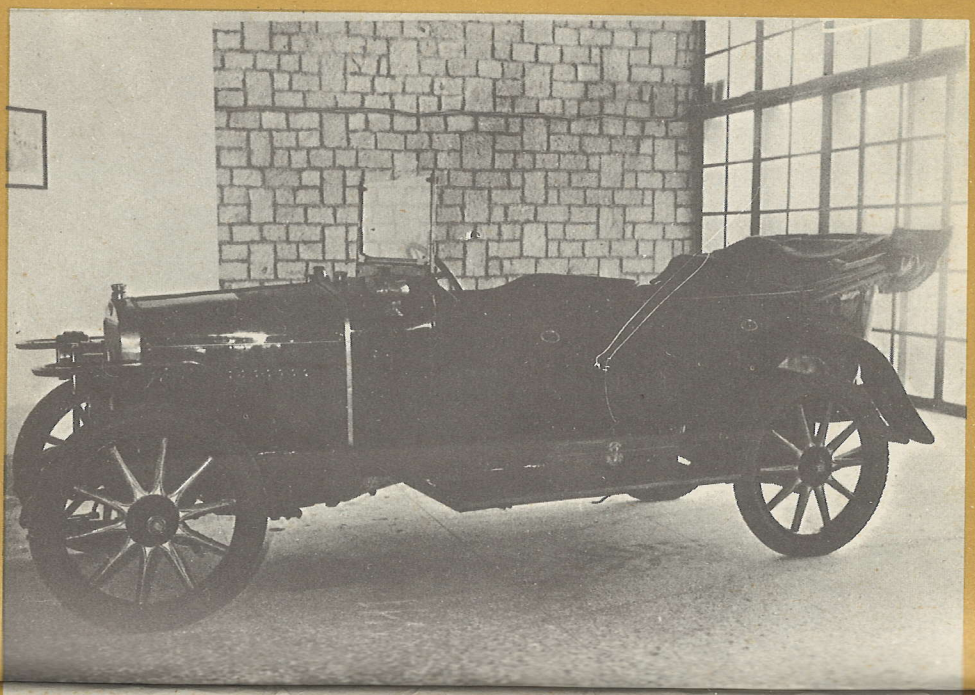
Tipo: Coche de bomberos

Año: 1914

Motor de 4 cilindros en dos bloques, 8 litros de desplazamiento, doble carburador alternativo, válvulas laterales.

Escala de 25 m.; peso total, 8 toneladas. Modelo muy raro.

Posiblemente el mejor veterano de bomberos que existe, perteneciente al Club de Automóviles Clásicos y Veteranos.

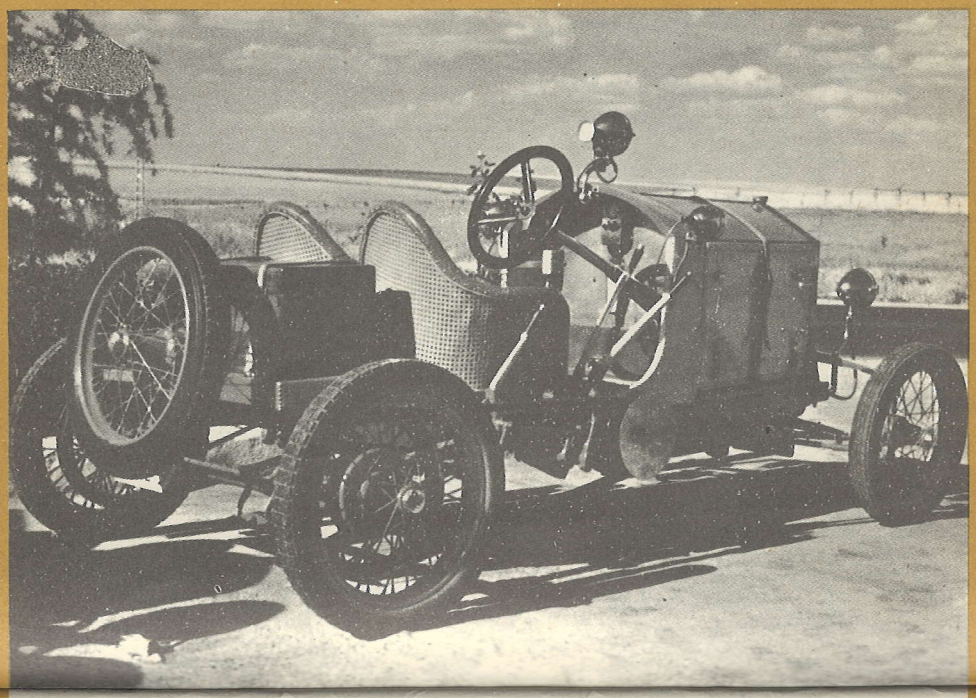


HISPANO-SUIZA

Tipo: 8/10 HP.
Año: 1914
Matrícula: CO-115

Motor en bloque de 4 cilindros, de 70 mm. de diámetro por 120 mm. de carrera. Desplazamiento, 1,8 litros. Refrigeración por agua, bomba y ventilador. Sistema eléctrico; ignición por magneto Bosch; carburador Hispano. Caja de cambios de 3 velocidades y marcha atrás. Suspensión por ballestas semielípticas. Velocidad, 80 km/h. Consumo, 12/13 litros.

La más famosa marca española presentó una gran gama de modelos; éste era considerado como el más popular automóvil robustísimo y de gran sencillez. Alcanzó una gran difusión. Se conservan escasamente de esta serie una media docena. El que presentamos es de los más primitivos y completos, habiéndose llevado a cabo una restauración con el máximo rigor y exactitud. Podemos, por otra parte, señalar que este vehículo jamás ha conocido el reposo desde que salió de fábrica hace ahora casi cincuenta y cinco años.



DAVID

Tipo: Carreras
Año: 1918
Matrícula: M-11.019

Motor, Hispano-Suiza T 8/10 HP, de 4 cilindros en monobloque; diámetro del pistón, 70 mm.; desplazamiento émbolo, 120 mm.; cilindrada, 1.800 c. c. Contenido cárter, 3 litros de aceite; carburador Zenith; sistema eléctrico, magneto Marelli, arranque y dinamo CAV. Embrague cónico de cuero. Sistema de velocidades patente David, por platos y poleas con 16 posiciones y reversa. Transmisión por poleas trapezoidales. Chasis de madera reforzado con placas de acero. Suspensión delantera independiente por ballesta transversal; trasera, con eje desplazable. Dirección por husillo con cables motores. Frenos traseros con diferencial regulador cables. Velocidad, 120 km/h. Consumo, 10 litros a los 100 km.

Este raro ejemplar parece ser perteneció al Palacio Real. Los «David» tienen un origen muy curioso: proceden de los bobsleighs que se les acoplaron ruedas. Motor en avances sucesivos desde 1909 a 1914, que empieza una fabricación seria, siendo el doctor Armague su impulsor principal. Participaron con notable éxito en carreras de autociclos y de gran distancia. Estables, ligeros, robustos y rápidos, asombraron por sus perfomances.

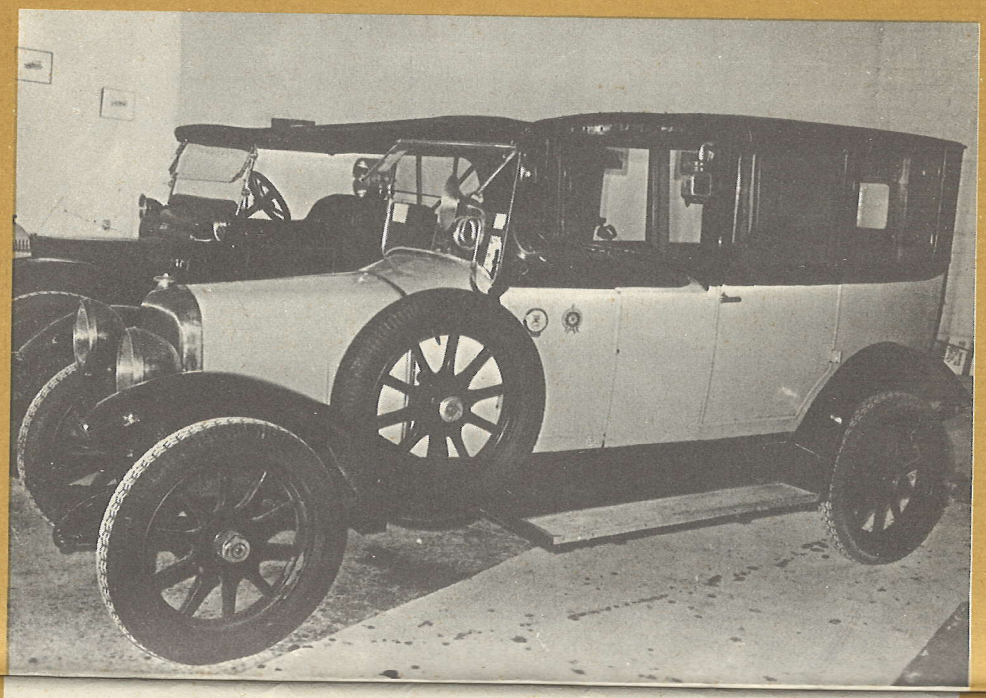
Tenían un lema: «El motor es lo de menos; el chasis es lo que importa.»
Se conocen sólo tres en existencia, siendo éste posiblemente el único realmente completo.

ELIZALDE

Tipo: Omnibus
Año: 1918
Matrícula: T-387

La familia Elizalde y Biada, con un espíritu industrial avanzadísimo, fabricaron vehículos entre 1915 a 1927, aunque sin abandonar la aviación. Estos automóviles tuvieron excelentes características mecánicas, culatas de bronce, suspensiones patentadas, etc., tanto en los coches de lujo como en los de carreras, su reputación fue merecida, pues alcanzaron infinidad de primeros precios, y en 1919 presentaron el T 48 de 50 HP, que sin duda ha sido el más lujoso automóvil fabricado en España y uno de los más grandes de todas las épocas. El ómnibus que se presenta está en período de restauración.

Este vehículo industrial de la marca barcelonesa posiblemente sea único.

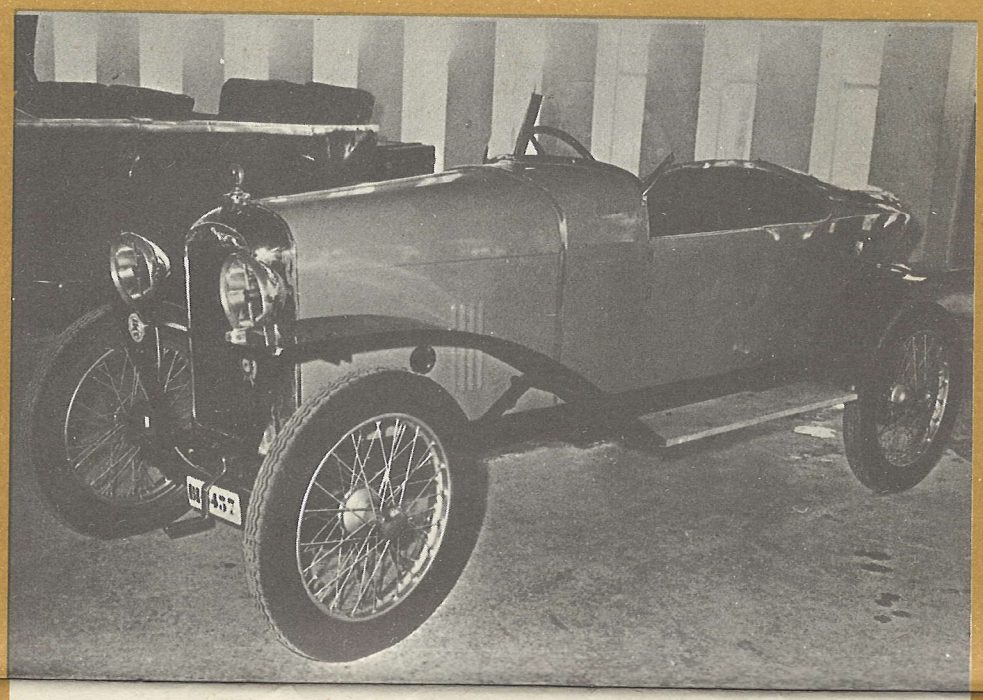


DELAHAYE

Tipo: 64N
Año: 1919
Matrícula: M-9.496

Motor bloque ciego de 4 cilindros ciegos; diámetros pistones, 80 mm.; recorrido émbolo, 130 mm. Válvulas laterales, embrague cónico, caja de velocidades de 4 marchas y retroceso. Batalla, 2.850 mm. Velocidad máxima, 80 km/h. Consumo, 16 litros a los 100 km. Ignición por magneto.
Carrocería berlina.

Este elegante vehículo perteneció siempre a la misma familia y su actual propietario lo reparó y restauró por entero; es pieza rara, y actualmente de esta serie, del año de la terminación de la primera guerra mundial, se conservan escasamente media docena de vehículos en todo el mundo.

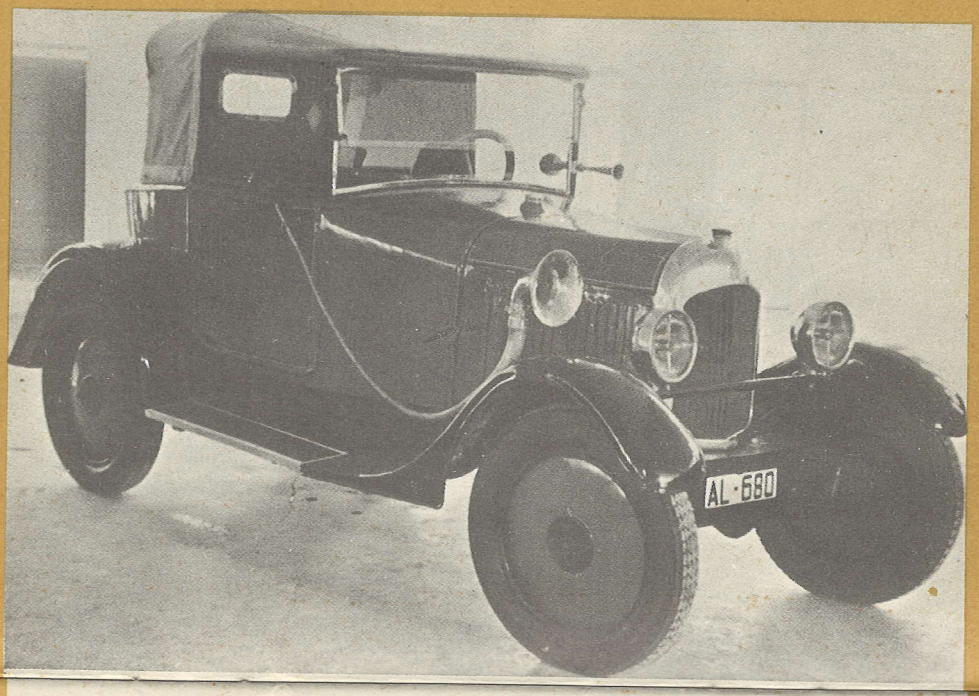


AMILCAR

Modelo: C, 7 HP.
Año: 1922
Matrícula: BI-5.437

Cuatro cilindros, 55 mm. de diámetro pistón por 95 mm. émbolo; desplazamiento, 750 c. c. Refrigeración por termosifón. Ignición por magneto alta tensión. Batalla, 2.300 mm. Consumo, 8 litros a los 100 km. Velocidad, 100 km/h.

Famosos fueron los Amílcar en los años 20 entre los deportistas con medios económicos limitados. Su robustez y seguridad fueron proverbiales. Participaron en infinidad de pruebas. El modelo que exhibimos aquí es de la primera época y la restauración ha sido ejecutada con el mayor rigor.



CITROËN

Tipo: C-2

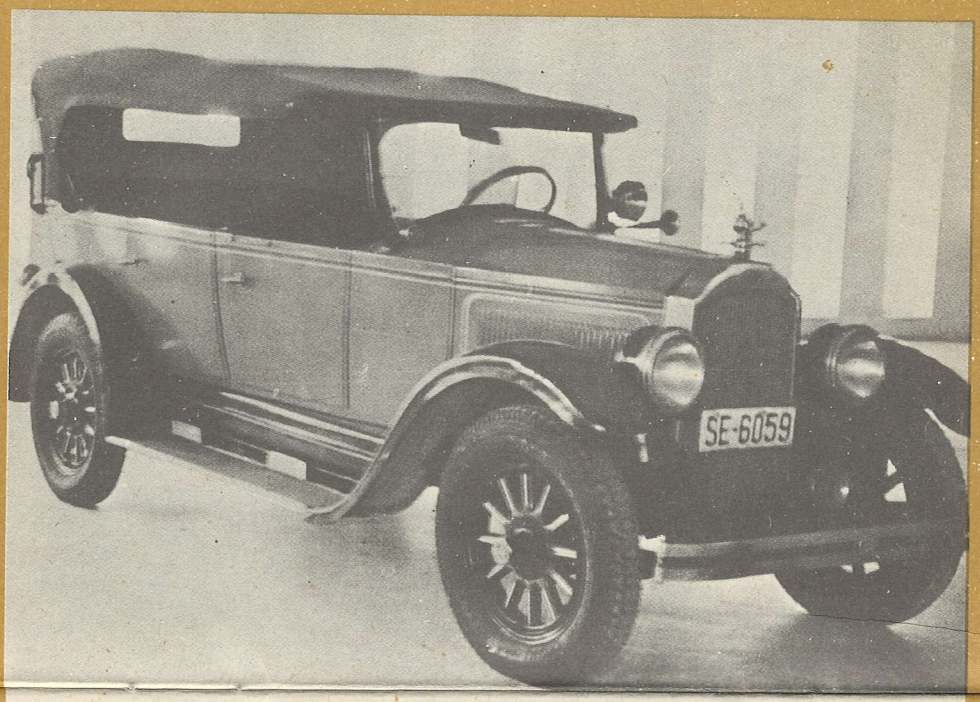
Año: 1922

Matrícula: AL-680

Motor: 4 cilindros en línea; cilindrada, 870 c. c.; encendido por magneto, motor de arranque; instalación eléctrica de 6 voltios. Transmisión: motor delantero; tracción posterior; cambio de tres velocidades y marcha atrás; neumáticos de 720 × 120. Chasis y carrocería: freno a la transmisión; dos plazas; freno de mano sobre ruedas posteriores; suspensión trasera y delantera a eje rígido, sobre ballestas semielípticas. Perfomances: velocidad máxima, 65 km/h.; consumo, 9 litros cada 100 km.

Este pequeño modelo dos plazas gozó de una gran popularidad en aquella época debido a su fácil mantenimiento, gran dureza y simplicidad mecánica.

La Casa Citroën lo lanzó bajo el «slogan»: «Desmóntelo con una llave y un martillo». Propiedad de don José L. Hernández Soriano, con domicilio en Núñez de Balboa, 94, Madrid-6, teléfono 226 40 24.

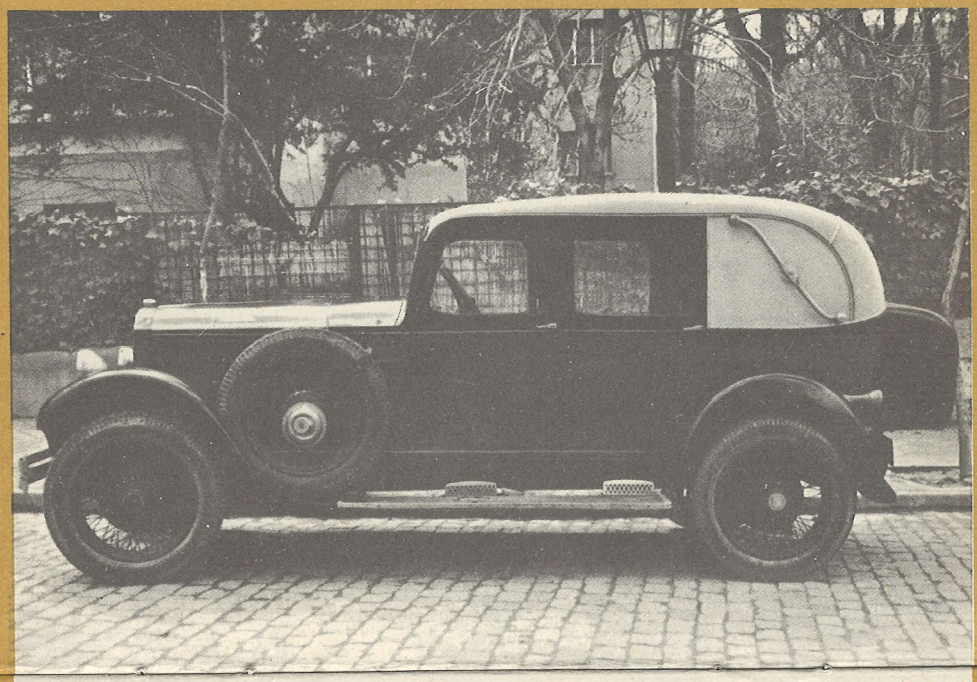


WYLLIS-KNIGHT

Tipo: 20 HP.
Año: 1924
Matrícula: SE-6.059

Motor de 6 cilindros patente Knight, sin válvulas, por camisas desplazables. Knight patentó este tipo de motores en 1905 y hasta 1939 los hubo en el mercado fabricados por diversas marcas, algunas de ellas (Voisin) consiguió «records» de velocidad mundiales.

Este vehículo se caracteriza por su silencio de marcha. Muy pocos ejemplares quedan como el que en esta ocasión exhibimos.



BUICK

Tipo: 25/55
Año: 1925
Matrícula: PM-2.416

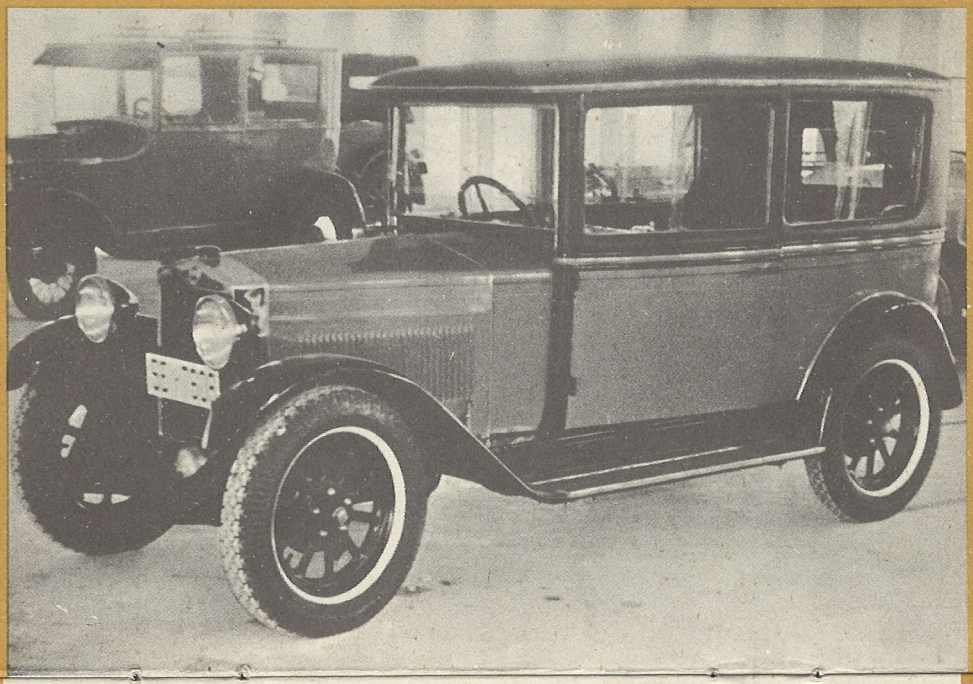
Motor, 6 cilindros en línea. Desplazamiento: diámetro pistón, 85 mm.; carrera émbolo, 114 mm. Arbol de levas lateral. Válvulas en culata por balancines. Engrase por bomba. Encendido distribuidor Delco. Embrague por discos múltiples. Suspensión por ballestas semielípticas. Frenos de varillas envolventes a las cuatro ruedas. Batalla 10,8''. Carrocería Custon-Sedan Faux-Covertible. Velocidad, 110 km/h. Consumo, 17/2 litros a los 100 km.

Este vehículo fue importado en España en 1925 por don José María de Sintes Sancho, domiciliado en Mahón. Adquiriéndose y restaurándose perfectamente por don Carlos Gareze Vela. Es modelo especial en muchos aspectos y totalmente completo de detalles.

De este tipo tan sólo se conocen existentes unos 30 en todo el mundo.

Estos automóviles pertenecen al grupo industrial de la General Motors. En muchos aspectos han sido pioneros dentro de la industria americana: la introducción de válvulas en cabeza hacia 1914 fue un considerable avance mecánico.

Tiene esta marca una conexión con la industria del automóvil en España, pues aquí, en 1917, fueron importados por don Francisco Abadal, quien los modificó y los convirtió en automóviles de una gran perfomance, ganando muchas carreras de montaña. Se llamaban los «Buick/Abadal».



FIAT

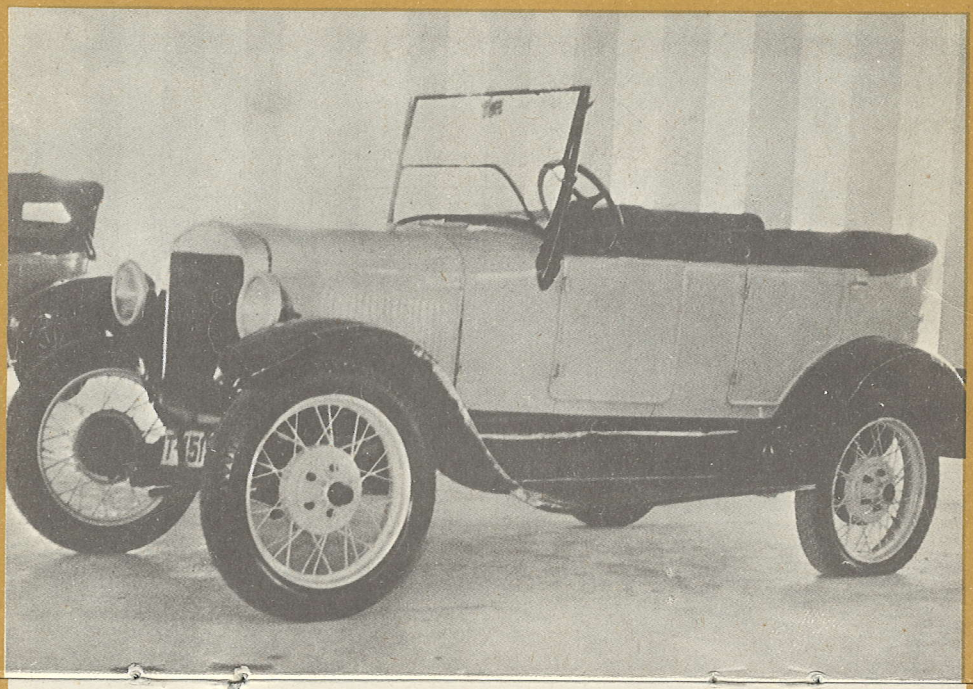
Tipo: 509

Año: 1926

Matrícula: SE-7.608

Motor de 4 cilindros en línea; 57 mm. diámetro de pistón por 97 mm.; desplazamiento de émbolo, 990 cc. Magneto de alta tensión Marelli. Embrague seco 3 velocidades y retroceso. Batalla, 2.550 mm. Velocidad, 80 km/h. Consumo, 10 litros. Arbol de levas lateral, válvulas.

Este popular vehículo tuvo una gran variedad de presentación de carrocerías. La que exhibimos en esta ocasión es un modelo Victoria-Coach de 2 puertas, 4 plazas; posiblemente la más escasa, ya que lo normal fueron torpedos.



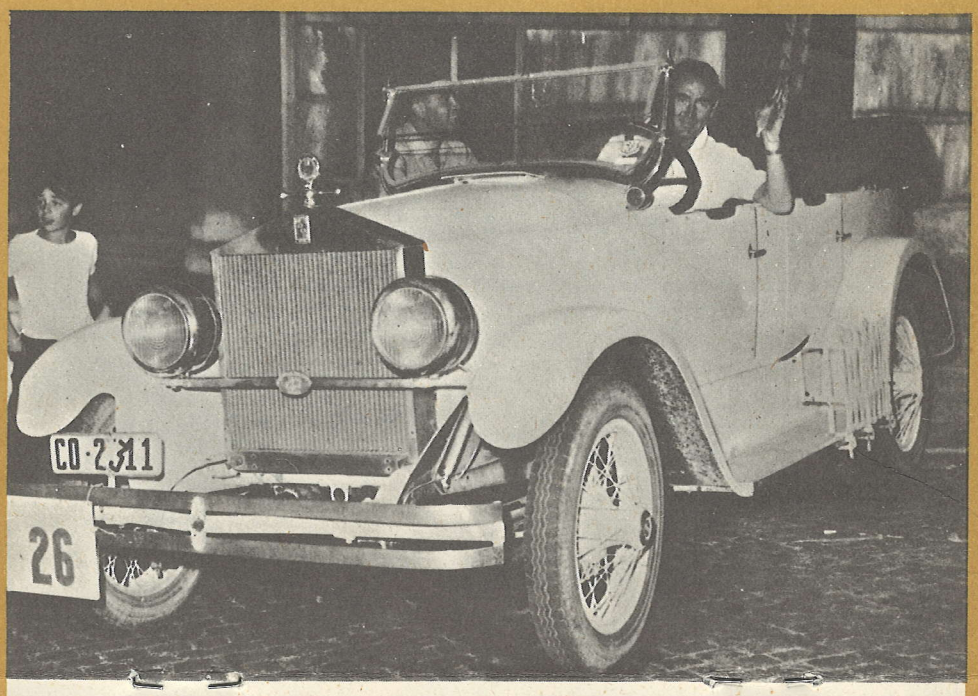
FORD

Tipo: T.
Año: 1926
Matrícula: T-1.519

Motor en bloque a 4 cilindros; diámetro, 95 mm.; carrera del émbolo, 102 mm. Potencia, 20 HP. Ignición incorporada en el volante del motor. Refrigeración por termosifón y ventilador. Suspensión por ballestas transversales. Batalla, 2.510 mm. Carrocería Torpedo.

De todos es conocido este popularísimo automóvil americano fabricado hasta 1927; su sencillez y facilidad de reparación, así como su baratura, lograron un éxito raramente alcanzado por otra marca. Con ligeras variaciones mecánicas transcurrieron sus veinte años de mercado.

Ford pensó siempre en dar al público un automóvil barato al alcance de todos, y que por medio de una serie de accesorios se convirtiese en el vehículo universal por excelencia, ya que podía convertirse en tractor, en sierra, en fábrica de luz, etc. De los 15 millones fabricados, quedarán posiblemente en todo el mundo más de un cuarto de millón, y en estado de marcha y restaurados posiblemente se usen aún más de cien mil.

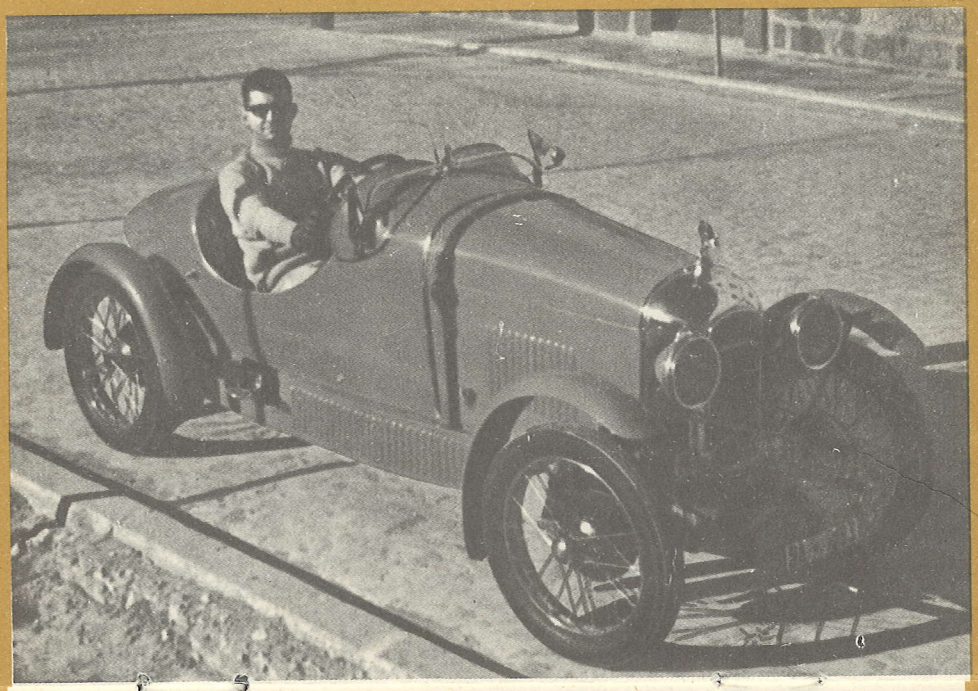


MOON

Tipo: 20 HP.
Año: 1926
Matrícula: CO-2.311

Motor 6 cilindros Lycoming. Alimentación, carburación por nodriza. Sistema de ruedas, Bufallo-Rudge, de radios. Velocidad máxima, 100 km/h. Consumo, 18 litros. Carrocería, torpedo.

«Moon» y «Diana» partieron ambas marcas de idéntica fábrica; muy pocos ejemplares se conservan de esta pequeña fábrica americana, que se inspiró en el «Rolls» para sus productos, cuidadosamente terminados.



AMILCAR

Tipo: CGS

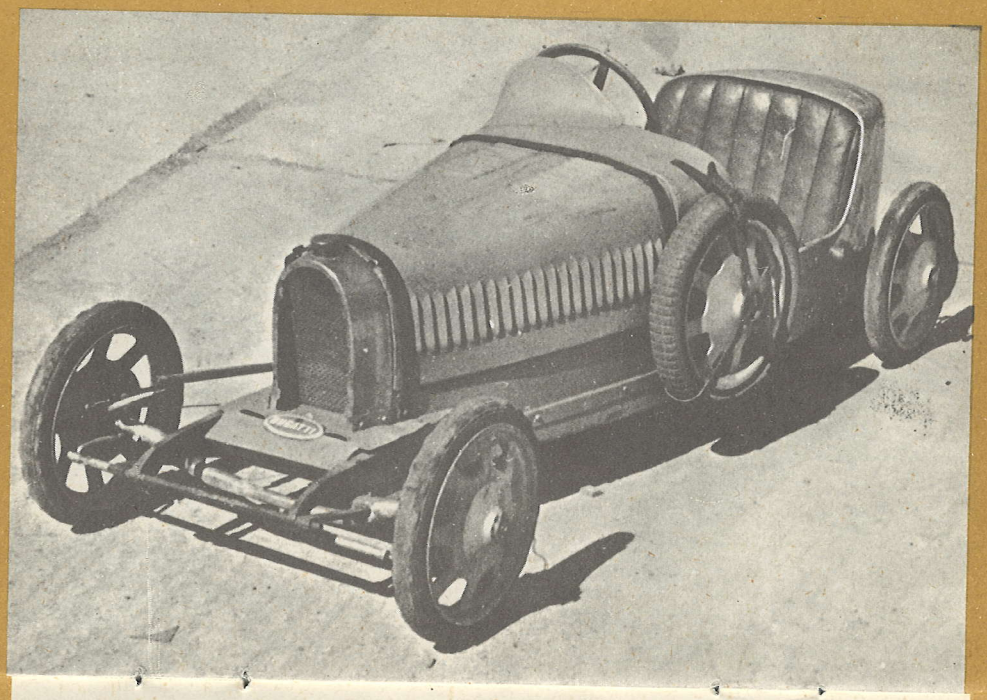
Año: 1927

Matrícula: BA-1.583

Motor 4 cilindros 60 × 95, de 1.098 centímetros cúbicos. Velocidad, 120 km/h. 9 caballos fiscales. Super-culata. Válvulas laterales. Grupo trasero de transmisión, sin diferencial, relación 4'4. A 3.000 r.p.m., 40 HP al freno. Frenos mecánicos a las cuatro ruedas. Caja de cambios de 3 velocidades adelante y marcha atrás. Modelo: Cabriolet Gran Sport.

Dentro de los «Amílcar» de 4 cilindros, el más perfeccionado. Uno de los automóviles de más éxito entre «Les jeunes sportifs de los años veinte».

Este tipo de «Amílcar» fue ganador entre los de su categoría del Circuito de Lasarte, del Circuito de Lemans, así como de las Siete Revueltas, las Doce Horas de Guadarrama y otras muchas más, que le dieron magnífica reputación. Para su restauración fueron necesarios tres años.



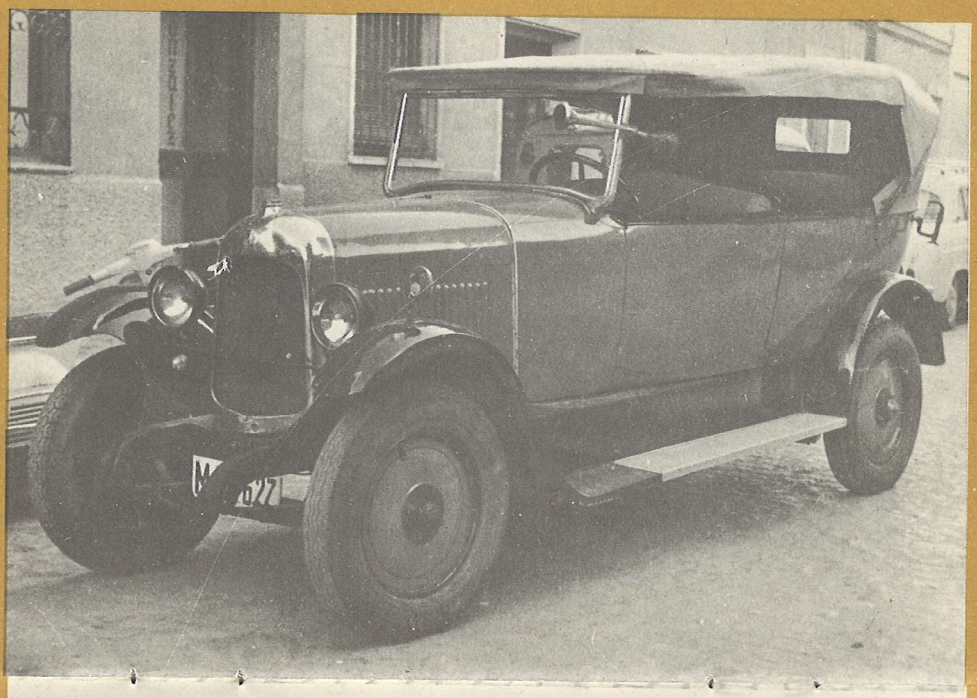
BUGATTI

Tipo: 52
Año: 1927

Motor eléctrico en el eje trasero. Ballestas semielípticas delantera y 1/4 elípticas las traseras, sistema Bugatti.

Este pequeño automóvil, de niño, alcanzó una gran popularidad a pesar de su alto precio. Con él se llevaron a cabo carreras infantiles. Su velocidad es de 15 km/h. y la batería le permitía recorrer varios kilómetros.

Hubo dos modelos imitando a los Grand Prix Bugatti: uno para niños de hasta cinco años y el otro de hasta ocho años. Era en todo una reproducción en escala de los de carreras. Se conocen unos 20 en existencia.



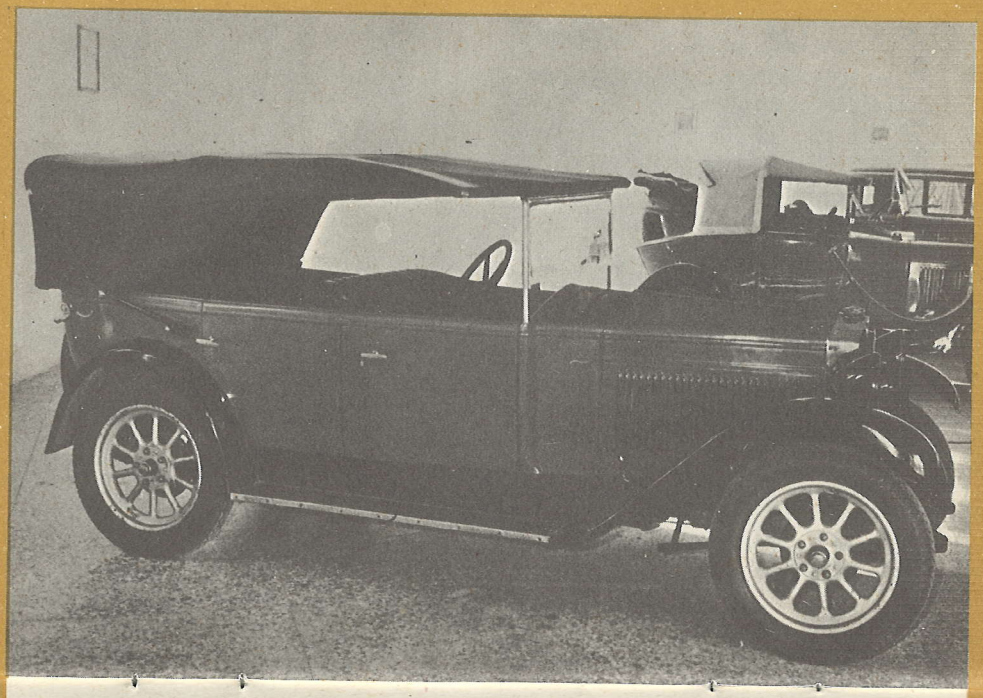
CITROËN

Tipo: B-12

Año: 1927

Matrícula: M-24.627

Motor de 4 cilindros; 68 diámetro pistón por 100 carrera del émbolo. Desplazamiento, 1.453. Ignición por magneto. Embrague por plato seco. Caja de velocidades con 3 marchas y retroceso. Batalla, 2.900 mm. Velocidad máxima, 85 km/h. Consumo, 11 litros. Coche por excelencia de tipo familiar, gozó de la acreditada robustez de la marca. Este que presentamos es un torpedo de 4-5 plazas, menos frecuente que los tipo sedan normales.



FIAT

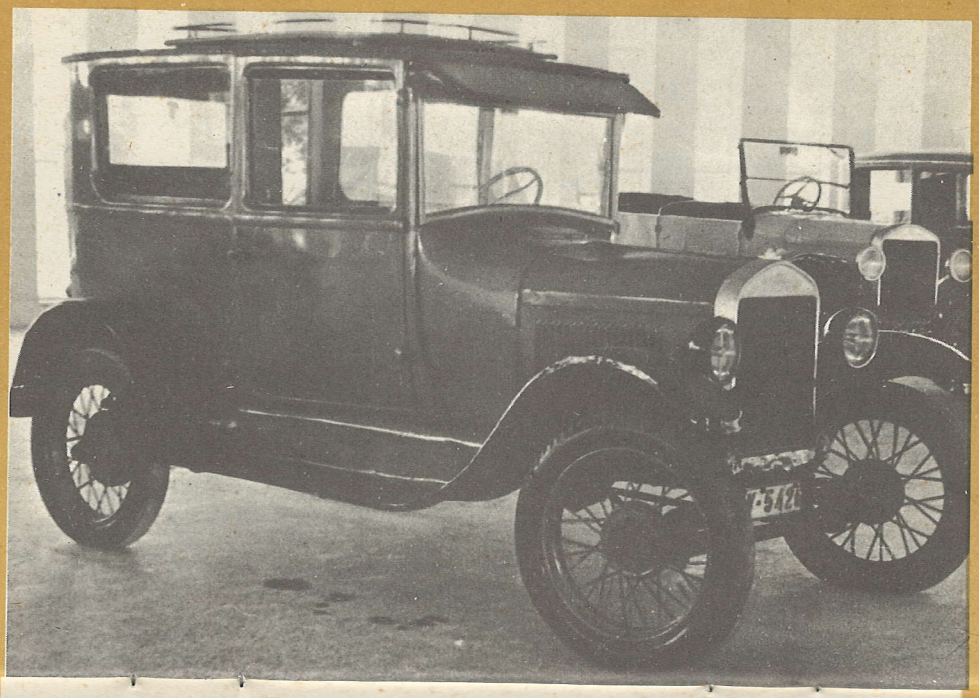
Tipo: 509

Año: 1927

Matrícula: A-4.013

Motor de 4 cilindros en línea; 57 mm. diámetro de pistón por 97 mm.; desplazamiento de émbolo, 990 cc. Magneto de alta tensión Marelli. Embrague seco 3 velocidades y retroceso. Batalla, 2.550 mm. Velocidad, 80 km/h. Consumo, 10 litros. Arbol de levas lateral, válvulas.

Este popular vehículo tuvo una gran variedad de presentación de carrocerías. La que exhibimos en esta ocasión es un modelo Torpedo.



FORD

Tipo: T.

Año: 1927

Matrícula: V-5.426

Motor en bloque a 4 cilindros; diámetro, 95 mm.; carrera del émbolo, 102 mm. Potencia, 20 HP. Ignición incorporada en el volante del motor. Refrigeración por termosifón y ventilador. Suspensión por ballestas transversales. Batalla, 2.510 mm.

Carrocería tipo Tudor.

De todos es conocido este popularísimo automóvil americano fabricado hasta 1927; su sencillez y facilidad de reparación, así como su baratura, lograron un éxito raramente alcanzado por otra marca. Con ligeras variaciones mecánicas transcurrieron sus veinte años de mercado.

Ford pensó siempre en dar al público un automóvil barato al alcance de todos, y que por medio de una serie de accesorios se convirtiese en el vehículo universal por excelencia, ya que podía convertirse en tractor, en sierra, en fábrica de luz, etc. De los 15 míllones fabricados, quedarán posiblemente en todo el mundo más de un cuarto de millón, y en estado de marcha y restaurados posiblemente se usen aún más de cien mil.

PLYMOUTH

Tipo: 4 cil.

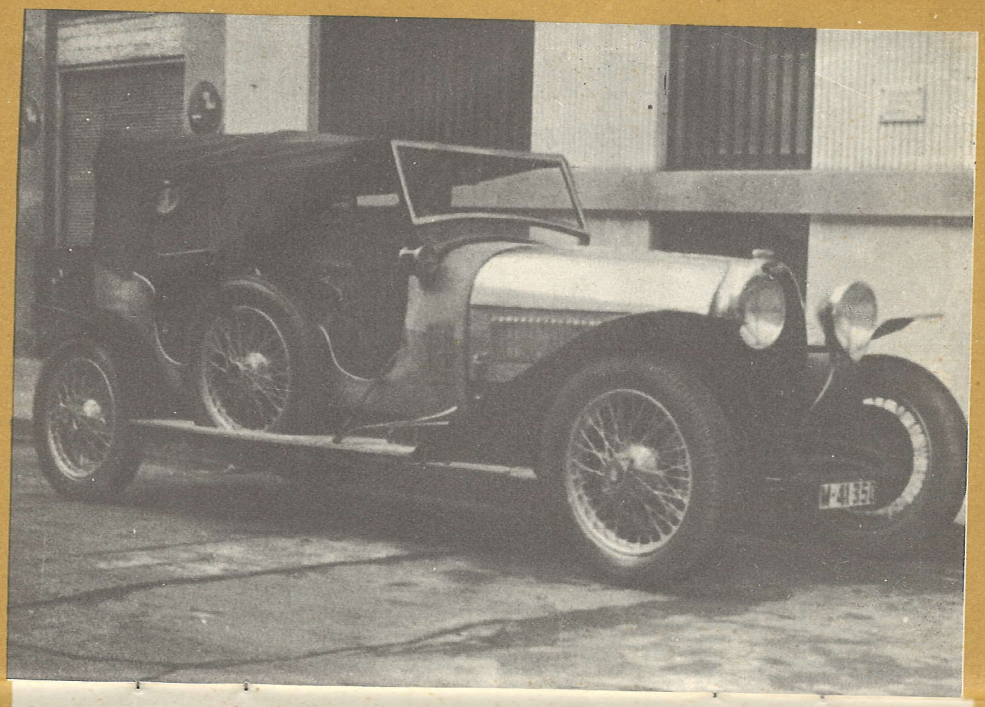
Año: 1928

Matrícula: SE-11.312

Este vehículo de sport fue el caballo de batalla de la Chrysler. Con una mecánica muy convencional daba un gran rendimiento con notable economía en el sostenimiento.

La Chrysler inició su expansión con este tipo de vehículo.

Velocidad máxima 120 km/h. Consumo: 14 litros.



BUGATTI

Tipo: 44

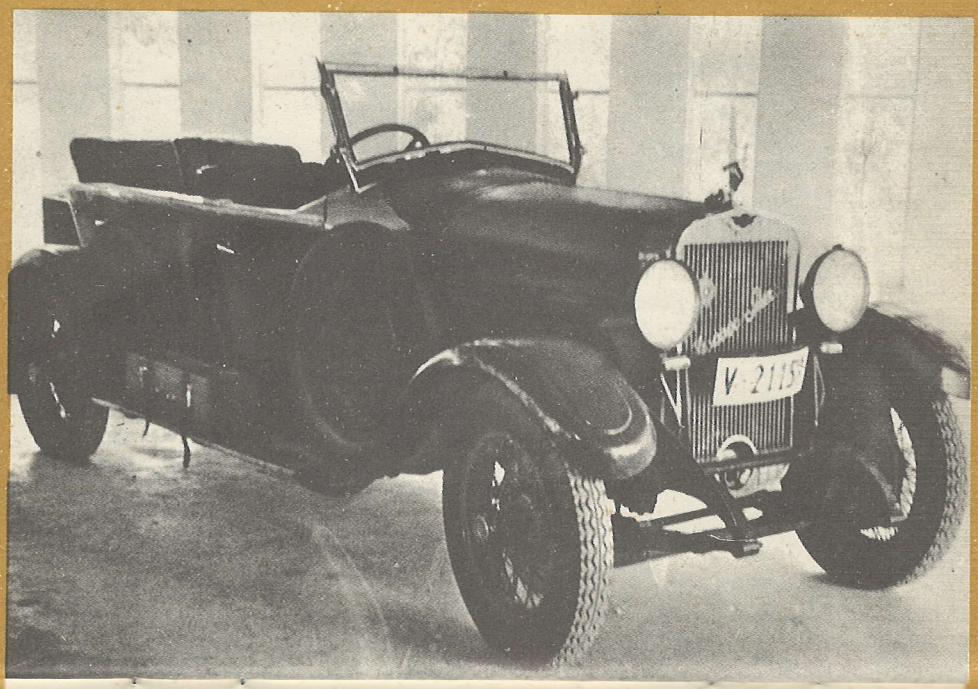
Año: 1929

Matrícula: M-41.350

Motor de 8 cilindros en dos bloques de 4. Arbol de levas en culata con 24 válvulas. Carburador Schebler. Encendido por Vertex. Desplazamiento motor, 3 litros. Diámetro, 69 mm.; carrera del émbolo, 100 mm. Contenido del cárter, 10 litros de aceite. Potencia, 90 HP a 5.000 r.p.m. Velocidad, unos 150 km/h. Consumo medio, 13/14 litros a los 100 km. Batalla, 3.120 mm. Vía, 1.250 mm.

Importado este vehículo en febrero de 1929, no fue matriculado hasta 1931. Estuvo en distintas manos, siendo restaurado por su actual propietario. Se conocen, de acuerdo con el Register del Bugatti Owners Club, unos 70 aún en existencia de unos 1.200 fabricados de este modelo entre 1927 a 1932.

Ettore Bugatti, fabricante de los más fantásticos automóviles de «sport» jamás fabricados, quiso con este modelo ofrecer a su esposa y al público más sosegado un automóvil fácil y sin complicaciones, capaz de grandes recorridos con seguridad, velocidad y comodidad. Fue, conjuntamente con el T-49, el último Bugatti de diseño propio y tradicional en él, ya que a partir de aquí en Molsheim se hicieron los diseños de su hijo.



HISPANO-SUIZA

Tipo: 48

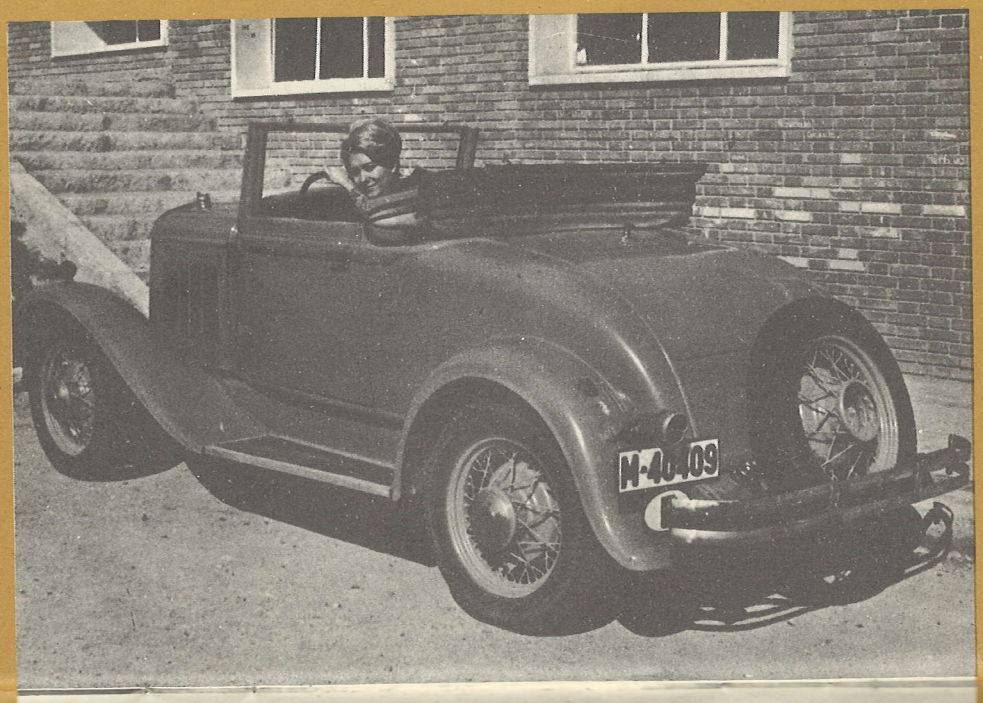
Año: 1929

Matrícula: V-21.153

Motor de 4 cilindros en línea con árbol de levas y válvulas en culata. Caja de cambios de 3 marchas y retroceso, servofreno. Ignición por dos distribuidores y 8 bujías. Cotas motor de 85 mm. de diámetro pistón y 110 mm. recorrido émbolo. Desplazamiento, 2,5 litros. Velocidad, 110 km/h. Consumo de 12 a 15 litros.
Carrocería torpedo.

Esta serie de Hispano fue cortísima, posiblemente no alcanzó entre 1924 a 1929 las cincuenta unidades; sólo se fabricó en España bajo un pedido especial del Gobierno de Primo de Rivera. Han sido vehículos robustísimos en algunos organismos oficiales en esta serie de 14 HP; el kilometraje en algunos automóviles superaron los dos millones de kilómetros.

Se conocen nueve en existencia.



CHRYSLER

Tipo: Six
Año: 1930
Matrícula: M-40.409

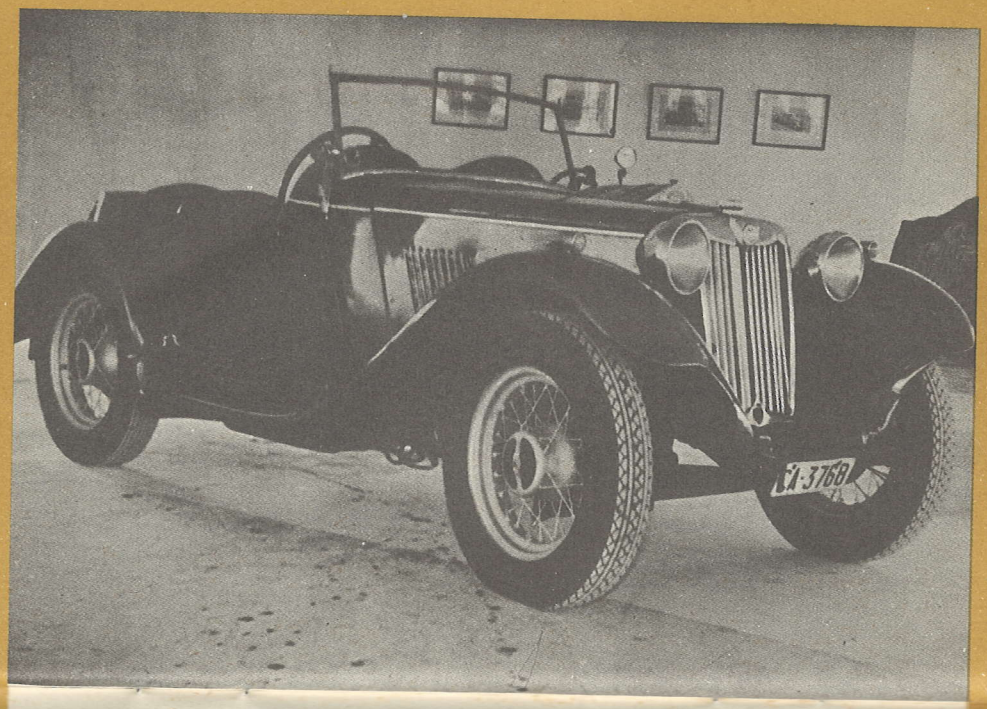
Motor 6 cilindros 79,4 × 111,5 de 3.139 centímetros cúbicos. Válvulas laterales. 20 HP fiscales y 68 HP al freno a 3.000 r.p.m. Velocidad punta, 120 km/h. Caja de cambios de 3 velocidades adelante y marcha atrás. Frenos hidráulicos a las cuatro ruedas; freno de mano a la transmisión.

Este vehículo entró por la aduana de Port-Bou el 2 de agosto de 1930, procedente de la Exposición de París.

Su fabricación se efectuó de enero a diciembre de 1930, con una producción de 20.170 automóviles. En España es el único de este tipo que se conoce.

Dentro de la tónica seguida por la Chrysler Corporation de aquel tiempo de fabricar automóviles de grandes dimensiones y potencia, este tipo, por el contrario, le podríamos denominar el compacto de la época, ideal para el joven «sportman» por su diseño semi-deportivo y no por eso falto de capacidad, pues puede admitir fácilmente cinco pasajeros gracias a los asientos abatibles posteriores («Ahí te pudras»).

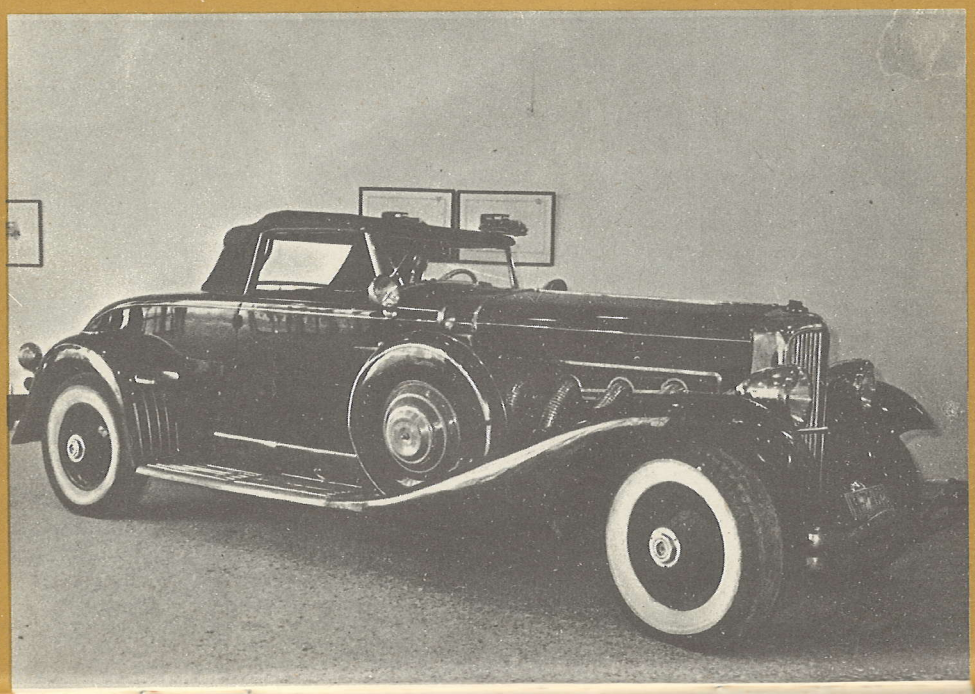
Su restauración duró un año.



MG

Tipo: Midget
Año: 1931
Matrícula: CA-3.768

Motor de 4 cilindros Morris modificado para «sport». Este modelo fue base inspiradora de casi todos los automóviles de sport ingleses de los «30», alcanzando una gran difusión por su reducido precio. Velocidad máxima, 120 km/h. Consumo, 8 litros a los 100 kilómetros.



DUESENBERG

Tipo: J

Año: 1935

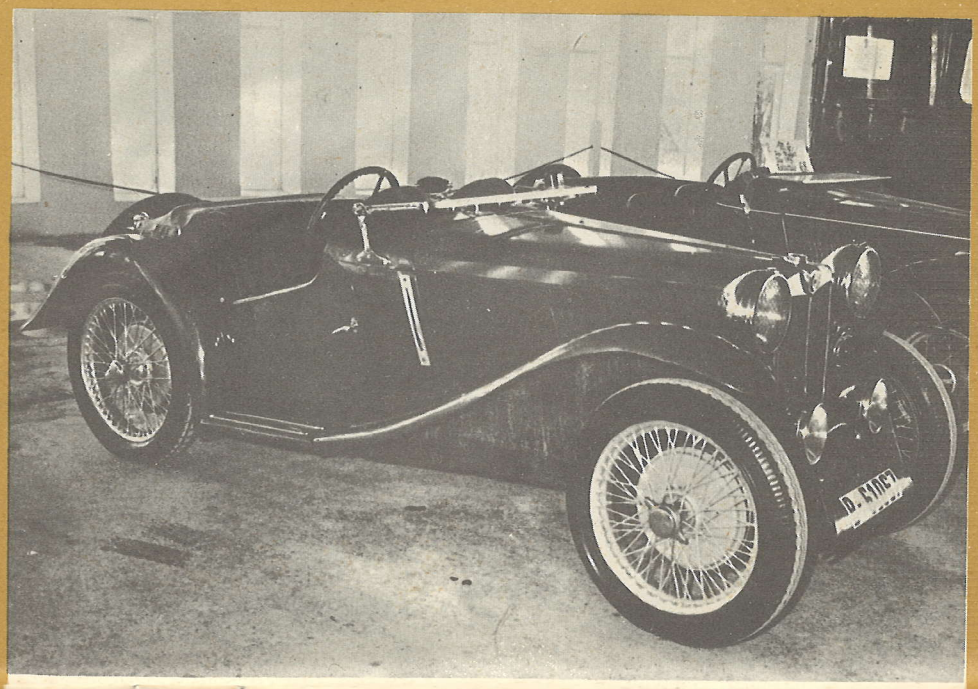
Matrícula: M-72.617

Motor de 8 cilindros en línea. Diámetro, 3-3/4 por 4-3/4 de recorrido. Desplazamiento, 420 pulgadas cúbicas, dando a 4.200 r.p.m. 265 HP. Doble árbol de levas; 32 válvulas en culata. Caja de cambios de 3 velocidades y marcha atrás. Engrase automático al chasis. Batalla, 142 pulgadas. Ballestas, semielípticas. Velocidad, de 180 a 190 km/h. Consumo, 25 litros.

Este ha sido considerado el más lujoso clásico construido en América, diseñado por los hermanos Duesenberg, por orden de Cord, quien había adquirido la Compañía con la pretensión de ofrecer un coche equipadísimo de toda clase de refinamientos. Su precio variaba de acuerdo con las carrocerías; algunos alcanzaron en su época los 40.000 dólares.

Pocos entraron en España, siendo el primero de esta serie el que tuvo Don Alfonso XIII y con el cual partió al exilio para Cartagena. Parece ser que aún sobrevive en Francia.

El que presentamos en esta Exposición es un vehículo completo aún no restaurado; la carrocería, de Murphy, tipo cabriolet, es de las más logradas. El coche es totalmente original. Se fabricaron cerca de medio centenar de estos coches, conservándose casi todos ellos como piezas invaluables de coleccionistas.



MG

Tipo: P

Año: 1935

Matrícula: B-61.067

Motor de 4 cilindros MG. Con un desplazamiento de 1.500 c. c. Arbol de levas en culata. Dos carburadores S.U. Cuatro velocidades y retroceso. Pretende la MG con este modelo hacer un vehículo con características propias, independiente de la Morris, de la que es filial. Es un automóvil con detalles de lujo y mecánica de alto rendimiento. Se nota que se superó la depresión económica de los años treinta. Velocidad máxima, 150 km/h. Consumo de 10 a 14 litros.

EL AUTOMOVILISMO HISTORICO

El automovilismo histórico es una actividad en torno al automóvil del pasado y pretende salvar aquellas piezas de interés del abandono y el olvido por medio de su búsqueda, restauración y conservación, evitándose así su destrucción o desaparición. Dentro de su conservación está el hacerlas revivir, teniéndolas a punto por medio de pruebas en las que se las pueda comparar y juzgar su estado y funcionamiento.

El entusiasta del automóvil histórico, tiene muchas facetas que vamos a señalar: debe ser un técnico en su materia; ninguna restauración rigurosa se puede hacer sin un conocimiento profundo de la mecánica y de lo que se contaba en cada época; este tecnicismo no implica el ser mecánico profesional; lo que implica es saber dirigir correctamente su restauración. Es un arqueólogo ocasional, y encontrar un automóvil interesante es tan difícil como adquirirlo; asimismo esta afición arqueológica le moverá a penetrar en el desconocido mundo de la chatarra: buscar piezas que complementen un coche en período de restauración es labor de paciencia y sacrificio. Decimos paciencia, pues una buena restauración dura como mínimo un año, y muchas han alcanzado hasta décadas.

Podemos asegurar, por otra parte, que en la mayoría de los casos nuestra actividad no es propia de millonarios; lo que sí debe ser millonaria es la afición y el entusiasmo; el «hágalo usted mismo» se puede aplicar en el mundo del coche histórico. El Estado empieza a favorecer al automovilismo histórico, pues lo exime de las cargas fiscales propias de los automóviles de uso normal, pues acertadamente considera nuestra afición como eminentemente cultural. Sin embargo, ciertos arbitrios pesan aún sobre nuestras viejas glorias, y confiamos que esas cargas pronto desaparecerán, simplificando así el mantenemiento y conservación, de por sí gravosos, de un vehículo del pasado.

¿Que cómo se clasifican los automóviles históricos? Rápidamente aclararemos esto:

1.° VETERANOS, los construidos antes de 1919, con subclasificación que citamos tan sólo: vetustos, antiques, eduardinos, etcétera, etc.

2.° CLASICOS, los construidos por un número determinado de mar-

cas entre 1919-1939, con características sobresalientes de excelente mecánica, artesanía calificada, bondad de materiales, pureza de diseño de líneas; en sí, toda propia concepción del automóvil, sin reminiscencias de coche de caballos o de avión, bólido o vehículo espacial. Sólo fabricado por unas 40 marcas.

3.º VINTAGE, automóvil de los años veinte, con preferencia deportivo. Es un término sajón universalmente aceptado.

4.º PROTOTIPO, su término y rareza lo dice.

5.º TIPICO, vehículo de serie que por sus excelentes cualidades hicieron moda o época (Austin Seven, Ford T, Citroën Treffle, etc.).

6.º HISTORICO, cualquier vehículo de cualquier época que perteneció a una figura famosa de cualquier campo o fuese parte de un acontecimiento histórico.

Concluimos pensando que algunas dudas se habrán disipado al leer estas líneas.

CLUB DE AUTOMOVILES CLASICOS Y VETERANOS

PRESIDENTE:

D. José Manuel Rodríguez de la Viña y Rodríguez de Rivas.

VICEPRESIDENTE-SECRETARIO:

D. José Luis Díez-Pardo.

VOCALES ADMINISTRATIVOS:

Ilmo. Sr. Conde de Gaviria y D. Carlos Brooking y Grassy.

VOCALES TECNICOS:

D. Rafael García Tapia y Urrutia y D. Enrique Rodríguez de la Viña.

HONORABLE TESORERO:

D. Luis de Ortueta y Corona.

BIBLIOTECARIO:

D. Carlos Corugedo.

CLUB DE AUTOMOVILES CLASICOS Y VETERANOS

CAPITULOS PROVINCIALES (Vocales consultivos):

Alicante: D. Vicente Archanco y Bielsa.
Almería: D. José F. Martínez Moreno.
Asturias: D. Oliverio Alonso Valdés.
Badajoz: D. Carlos Bullón y Mendoza.
Baleares: D. Juan Mora Antich.
Barcelona: D. Miguel Mateo y Plá.
Bilbao: D. Gaudencio Pérez Tabarnina.
Burgos: D. Fernando Redondo.
Cáceres: D. Pedro González R.-Horcón.
Canarias: D. Robert Waid.
Ciudad Real: D. Javier Ledesma.
Cuenca: D. José Antonio Albendea.
Huesca: D. José Luis López Calleja.
Huelva: D. Manuel Fal Fernández.
Gerona: D. Salvador Claret.
León: Ilmo. Sr. Conde de Gaviria.
Logroño: Sres. Arnedo y Fierro.
Jaén: D. Natalio Rivas y Sabater.
La Coruña: D. Enrique Vilariño y Llano.
Murcia: D. José López Pina.
Navarra: Ilmo. Marqués de Jaureguizar.
Salamanca: D. Demetrio Gómez Planche y Doña Pilar Anaya de Macein.
Santander: D. José Pablo Redondo.
San Sebastián: D. Javier Astrain Calvo.
Sevilla: D. José María Ibarra y Mendaro.
Valencia: D. José Serratosa Ridaura.
Vitoria: D. José Angel de Mendoza.
Zamora: D. A. de Castro.
Zaragoza: Sres. Arnedo y Fierro.

CAPITULOS INTERNACIONALES (Vocales consultivos):

Australia: Mr. A. G. Leresch.
Argentina: D. Horacio Alberto Orfila.
Bélgica: M. Olivier Herbosch.
Brasil: D. Roberto R. Lee.
Canadá: M. Brassard.
Francia: M. Henri Malartre.
Italia: D. Valerio Moretti.
Gran Bretaña: Mr. David Butcher.
Malaya: Mr. H. A. Stonar.
Marruecos: D. Ricardo Barceló Sicilia.
Portugal: Mr. Henry Charles Rugeroni.
U. S. A.: Mr. V. W. Greene.
Suiza: H. Rob de la Rive Box.

DEPOSITO LEGAL: M. 19.360 - 1968

FERREIRA, S. A. - M. DE MONTEAGUDO, 11 - MADRID (2)

En el recinto de la Feria Internacional del Campo
del 2 al 20 de Octubre 1968, en Madrid.

II FERIA · MERCADO DEL AUTOMOVIL Y MAQUINARIA DE OCASION

AUTOMOVILES ★ ACCESORIOS
Y SERVICIOS ★ MAQUINARIA
AGRICOLA E INDUSTRIAL

EXPOSICION
MUSEO DEL AUTOMOVIL

Organizada por el Club de Automóviles Clásicos y Veteranos y la Comisaría de la Feria Internacional del Campo, de Madrid