



MATAS Y S.R.C.

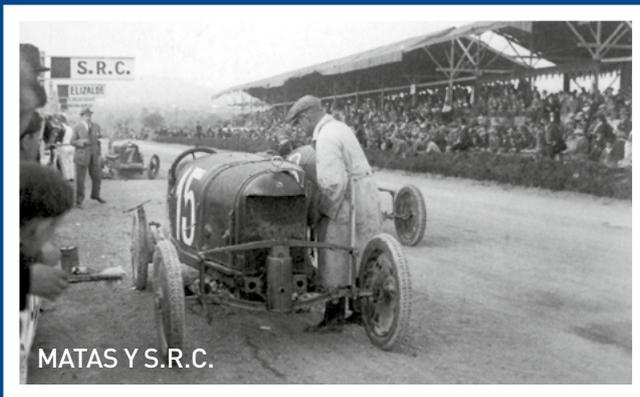
ELIZALDE

M.A.

GARRIGA

LORYC

JBR & STORM



MATAS Y S.R.C.



ELIZALDE



M.A.



LORYC



GARRIGA



JBR & STORM





# MATAS Y S.R.C.

(1919 - 1921 y 1921-1924) BARCELONA

Matas y S.R.C. fueron dos marcas distintas como sociedades, pero su estudio debe hacerse conjuntamente puesto que S.R.C. pasó a ser fabricante de automóviles al venderle Matas su diseño y su maquinaria en 1921, y aquí estamos ante unos coches que fueron cyclecars únicamente en la Peña Rhin de 1919 con la marca Matas, ya que los S.R.C. tuvieron siempre cilindradas superiores a las de los autociclos.

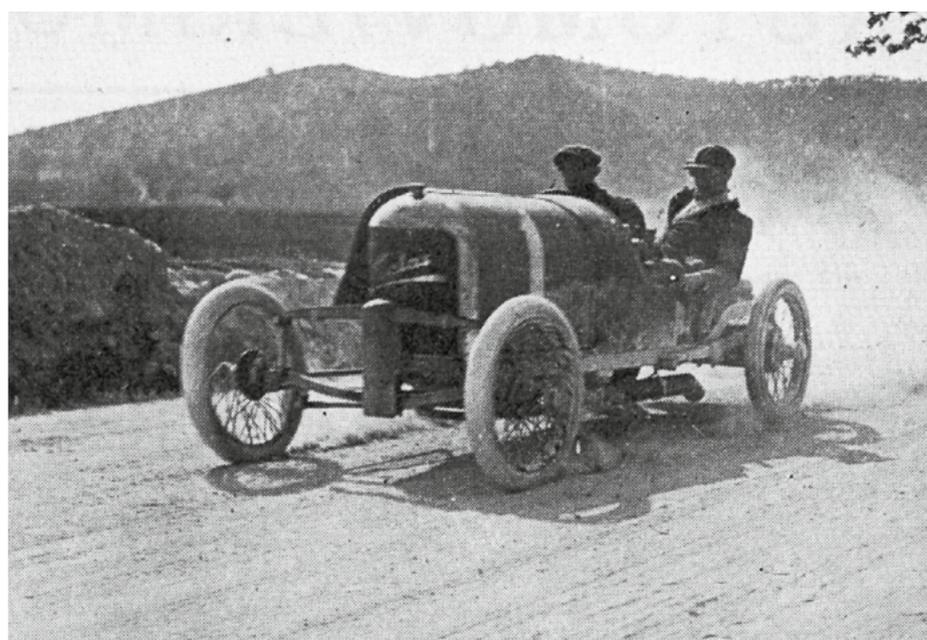


Foto de uno de los dos Matas que participaron en la IV Carrera Peña Rhin de 1919, concretamente el pilotado por Pascual Sogas que abandonó, siendo esa la única vez que estos coches corrieron como autociclos.

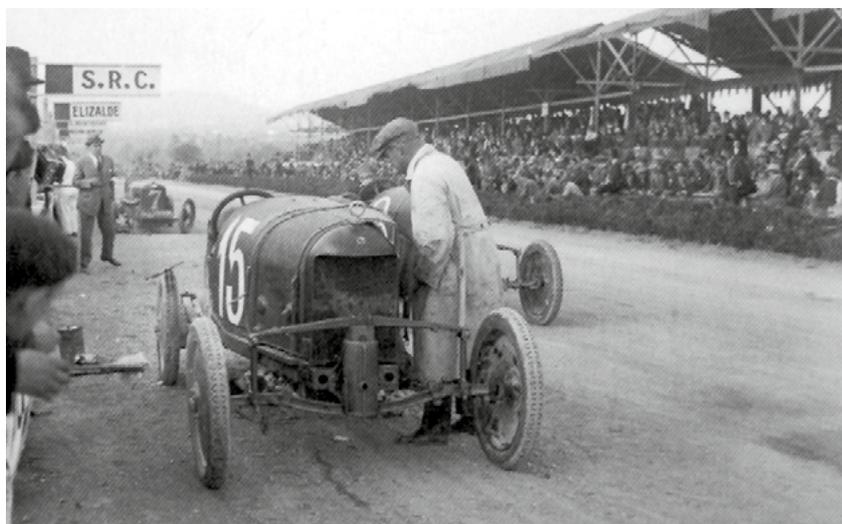


El Matas fue la creación del ingeniero Joaquín Matas, propietario de la sociedad textil “Matas y Cía.”. Era aficionado al automóvil decidiendo pasar a constructor en esos años de auge de la economía española. El primer automóvil se hizo en su fábrica textil en la calle Guadalajara, 2, de Barcelona, pero para la construcción en pequeña serie se utilizó un local adecuado en la calle Cerdeña 287, en donde nuestro protagonista tenía la firma “J. Matas” que era un taller de automóviles y motos que se anunciaba además como especialista en cambios de velocidades.



Los motores de las primeras unidades fueron los suizos MAG y los ingleses Dorman, para pasar luego a los americanos Continental. El coche se entregaba normalmente con carrocerías torpedo o cabriolet, y su principal signo de identidad estaba en la suspensión delantera con un único punto de anclaje, estando el chasis del coche apoyado en sólo tres puntos. La mencionada suspensión delantera consistía en una ballesta fijada a un amortiguador alojado en un pivote central situado delante del radiador que permitía la oscilación de la misma, y debajo del citado pivote se fijaba el eje delantero

con una articulación en su centro. Esto daba una enorme oscilación a dicho eje sin darle ventajas con respecto a una suspensión independiente “normal”, dando esas oscilaciones una gran sensación subjetiva de fragilidad, y cuando los coches pasaron a denominarse S.R.C., la gente hacía el jocoso comentario de que esas siglas significaban “Se Rompen Corriendo”. Esta suspensión permaneció sin apenas modificaciones.



Arriba a la derecha vemos la foto de un matas exhibiendo las supuestas bondades de su singular suspensión delantera y, debajo, pero como Voiturette, en el GP Internacional de la Peña Rhin de 1922 ya con la marca SRC.



Al cabo de un par de años de actividad Joaquín Matas decidió abandonar la actividad de constructor y centrarse en su fábrica textil, llegando a un acuerdo con la firma “Stevenson, Romagosa y Compañía” por el que Matas cedía las patentes de su coche y buena parte de la maquinaria para la fabricación del mismo, operación que se concretó en noviembre de 1921. S.R.C. era una firma involucrada desde años atrás en el automóvil, ya que poseían la representación de Studebaker y un buen taller de carrocerías. Eran asimismo representantes de los camiones ingleses Caldon y de los tractores Glasgow y Traylor. Los talleres de esta firma estaban en Barcelona, en la calle Valencia nº 492 al 498, teniendo su local de exposiciones en el Paseo de Gracia nº 54, y en Madrid S.R.C. tenía un local en la calle Martínez Campos nº 9.

En un principio los Matas y los S.R.C. eran idénticos salvo en la marca, y en el Salón de Barcelona de 1922 se presentó un S.R.C. con mejor acabado, pintado en color crema y con una estatuilla en el radiador. La propaganda de la marca decía que este coche era llamado “*El pequeño Rolls Royce*”, slogan que resultaba desproporcionado en el mejor de los casos.

En esos primeros años veinte las firmas artesanales tenían sus días contados y así lo debieron entender los responsables de S.R.C. que pronto abandonaron la producción de este vehículo y siguieron con sus representaciones y sus talleres.

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL MATAS

**Motor:** Para correr en la Peña Rhin de 1919 utilizaron el habitual motor MAG de 59x100 (1.093 cc) o el Dorman de 2 cilindros de 80x108 mm (1.086 cc) con válvulas en culata.

Para el I GP Peña Rhin de 1921, y a fin de no superar los 1.400 cc reglamentarios, corrieron con un motor de cotas 65x100 que suponían 1.327 cc, usando en los coches vendidos al público motores Dorman y Continental de 4 cilindros y cilindradas que iban desde los 1.557 (Continental) a los 1.726 (Dorman), por lo que los usados para correr como autociclos y como voiturettes fueron motores “coyunturales”, esto es, no habituales en estos coches.



Anuncio de Matas con el curioso slogan Gran Sport que da a entender una cierta vocación deportiva de esos coches.



**Enfriamiento:** Por agua mediante termosifón. Radiador de nido de abejas. Camisas grandes de agua alrededor de las paredes de los cilindros y de las válvulas.

**Distribución:** Válvulas tipo disco con resortes de acero al vanadio y pulsadores ajustables.

**Encendido:** Por magneto (mediante suplemento se suministran también con arranque e instalación eléctrica completa)

**Carburador:** Zenith

**Engrase:** Mediante sistema de alimentación forzada (presión) mediante bomba.

**Embrague:** De discos accionados en seco.

**Cambio de marchas:** Patentado. Todas las marchas se engranan en toma directa, lo que evita el desgaste de los dientes de los piñones. Tres marchas adelante y marcha atrás. Completamente silencioso.

**Dirección:** Tipo sin fin y engranaje.

**Suspensión delantera:** Ballesta transversal fijada y articulada sobre un pistón-amortiguador alojado en la parte superior de un saliente del chasis y que está situado en el centro por delante del radiador, lo que daba lugar a pronunciadas oscilaciones del tren delantero sin que éstas se transmitieran al chasis que estaba apoyado sobre tres puntos, dos detrás y el apoyo delantero. En los extremos de la ballesta se sitúan a su vez sendas barras verticales que en su parte inferior se fijan al eje rígido delantero que a su vez va fijado al pivote central.

**Suspensión trasera:** Por ballestas semielípticas tipo "Cantiléver"

**Puente trasero:** Cáster de acero estampado. Corona y piñón del diferencial de dientes helicoidales con cojinetes a bolas.

**Impulsión:** Árbol de cardán con junta universal en cada extremo.

**Frenos:** Dos, sobre las ruedas traseras. El de pie, exterior, y el de mano, en el interior del tambor.

**Ruedas y neumáticos:** De disco Michelin 760 x 90 para el Sport de dos asientos y de 765 x 105 para el Turismo 5 asientos.

#### CARACTERISTICAS TECNICAS DEL S.R.C.

Características similares a las de los Matas, y no nos consta ningún SRC de hasta 1.100 cc, por lo que nunca fueron autociclos, si bien aquí hablamos aquí de esta marca por su parentesco con los Matas.

**Motor:** Los automóviles vendidos al público siguieron usando los mismos motores que los Matas, esto es, los Continental de 69,9x101,6 mm (1.557 cc) y Dorman de 65x130 mm de 1.726 cc. En un catálogo francés de 1922 se cita al motor Dorman de seis cilindros de 70x112 mm (2.586 cc), algo que no parece probable salvo que se tratara de algún modelo experimental.





Bonita foto de un turismo Matas -o SRC- en las proximidades de Aiguafreda bajo el puente del ferrocarril de Barcelona a Puigcerdá. Sin lugar a dudas, su suspensión delantera los hacía inconfundibles.

**Encendido:** Por magneto o delco.

**Cambio de marchas:** 3 marchas adelante y marcha atrás.

**Chasis:** 2,75 m como en el Matas si bien a veces aparece una batalla de 2,83 m. Es seguro que esta diferencia de valores obedece a las distintas medidas de los chasis Tipo Sport o Tipo Turismo.

**Ruedas:** 760 x 90 en el de 1.496 cc Tipo Sport, y 765 x 105 en el 1.725 cc Tipo Turismo.

### **Dimensiones**

Batalla: 2,75 m en los Matas

Ancho: 1,60 m

Vías: 1,38 m

Longitud: 3,80 m

Longitud disponible

para carrocería: 2,24 m

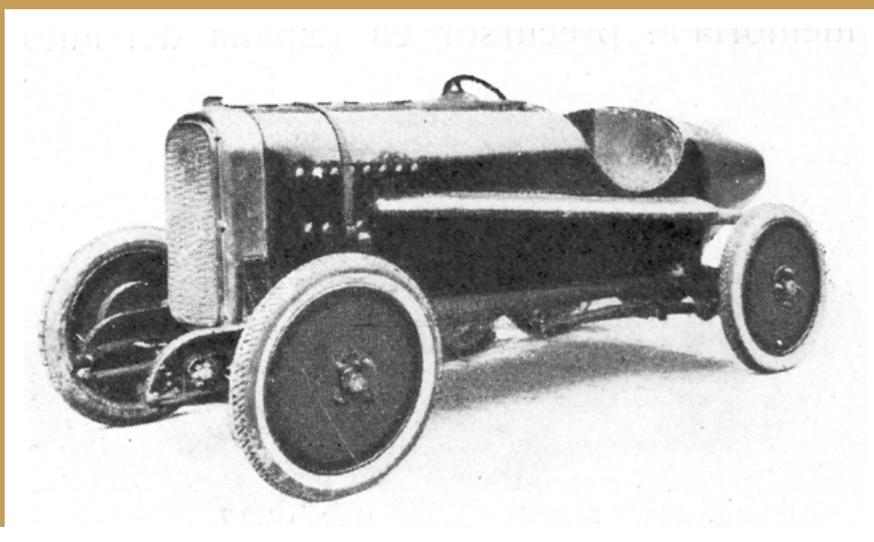
Consumo: litros a los 100 kilómetros.



# ELIZALDE

(1914 - 1927) BARCELONA

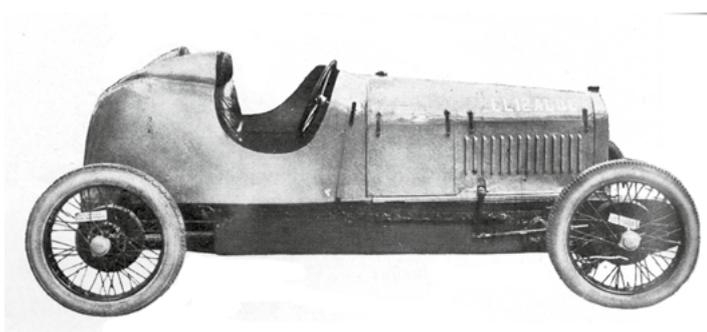
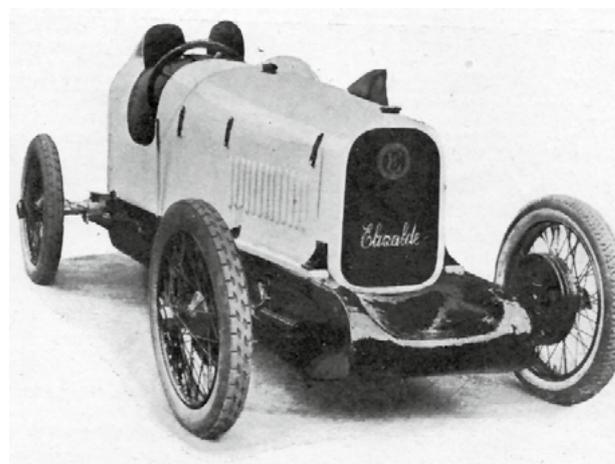
Elizalde es una de las grandes marcas españolas, tanto de automóviles como de motores de aviación, pero en lo que a este libro concierne nos ceñiremos a sus autociclos, esto es, a los coches de hasta 1.100 cc que entraron en competición en 1922 y 1923, coches que habían sido contruidos para correr como voiturettes de 1.500 cc a los que se adaptó un motor de 1.100 cc para disputar fundamentalmente el segundo y tercer Trofeo Armangué, pero Elizalde no comercializó nunca coches con esa cilindrada.



Elizalde 511 nacido como Voiturette en 1922 pero que, para la segunda carrera del II Trofeo Armangué de ese año, corrió como autociclo con las inevitables modificaciones mecánicas. Estos modelos corrieron también a fin de año en una prueba de regularidad por equipos.



La Voiturette Elizalde de 1923 era estéticamente muy agraciada. Corrió como autociclo en el III Trofeo Armangué y, como Voiturette de 1500 cc, en la Peña Rhin y en Lasarte entre otras pruebas. En la foto de arriba vemos a Fernando de Vizcaya con unos tenistas franceses llegados a Barcelona para disputar varios partidos.



Elizalde fabricaba fundamentalmente coches de turismo de tipo medio-alto, alto, e incluso “muy alto”, logrando victorias deportivas importantes, habiendo desarrollado para las carreras en cuesta algunos coches específicos a partir de sus modelos de mayor cilindrada, y así vimos la presencia y las victorias de Elizalde en las primeras ediciones de la ascensión a la Rabassada en donde, al volante de los coches de la marca, empezó a destacar Fernando de Vizcaya, y para el Gran Premio Internacional de Voiturettes de 1922 organizado por la Peña Rhin en el circuito de Vilafranca del Penedés, Elizalde decidió implicarse a fondo construyendo tres automóviles para competir en el mismo y cuyo motor -de 1500 cc como máximo- derivaba del que montaba el Elizalde Tipo 51, el modelo más popular de la gama que cubicaba 1.460 cc, e incluso para el II GP de España disputado en Terramar en 1923, los Elizalde montaron motores de 1.700 cc (el límite de cilindrada en esos momentos para los coches de Gran Premio era de dos litros).

Obviamente los Elizalde, con mecánicas derivadas de modelos de turismo, no iban a luchar por la victoria en Voiturettes frente a los Aston Martin, Talbot y Chiribiri, ni frente a los Sunbeam y Miller de Gran Premio con coches construidos específicamente para la competición, por lo que los Elizalde no partían como favoritos en ese tipo de pruebas pero sí podían hacer un papel digno y, al mismo tiempo, “patriótico”, cosas ambas que entraban plenamente en la mentalidad de don Arturo Elizalde. Pensemos que en esos años, el hecho mismo de participar y acabar una carrera importante era algo muy valorado por la prensa y por el público, si bien y hasta este momento, estamos hablando de voiturettes y no de autociclos que son el objeto de este libro.

Fue en mayo de 1922, cuando se celebró el II Trofeo Armangué, cuya carrera fue suspendida y pospuesta debido al accidente de Lombard con su Salmson. En este Trofeo para autociclos, esto es, para coches de hasta 1.100 cc, no hubo ningún Elizalde inscrito, pero en cambio, para la posterior carrera que sustituía a la anulada y que se disputó el 29 de octubre, en Elizalde decidieron inscribirse montando en sus Voiturettes motores derivados del Tipo 513 de 1.198,6 cc al que era relativamente fácil reducir la cilindrada hasta los 1.100 cc



reglamentarios, dándose la circunstancia de que el Gran Premio de la Peña Rhin se celebraba el 5 de noviembre, esto es, una semana después, así que con un cambio de motor entre una y otra carrera los Elizalde tuvieron plena actividad, aunque con el inconveniente en el Trofeo Armangué de que al estar sus coches concebidos como voiturettes, resultaban algo pesados como autociclos.

Para 1923 la firma presentó un nuevo modelo de competición de líneas muy bonitas, continuando sus participaciones en carreras en cuesta, en las carreras de Lasarte (San Sebastián), en la Peña Rhin de 1923 y en las pruebas inaugurales de Terramar de ese mismo año, y siempre con buenos resultados, y otro tanto ocurrió en sus carreras como autociclo, pero en 1924 un grave accidente de Arturo Luis Elizalde, hijo del fundador, hizo que su padre decidiera abandonar la competición, y a ello se unió su fallecimiento a finales de ese mismo año, poniendo así fin a la presencia oficial de Elizalde en las carreras aunque con la satisfacción de haber logrado buenos resultados teniendo en cuenta el origen de sus mecánicas derivadas de coches de turismo, así como el hecho mismo de haber puesto en pie un verdadero equipo oficial, con pilotos como Fernando de Vizcaya, José Feliu, Alfonso Carreras y Juan Ibáñez.

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

### Tipo 511 de 1922

#### Motor

4 cilindros en línea situado en posición longitudinal refrigerado por agua. Monobloque, con culata desmontable de bronce especial en la cual van ajustadas las válvulas intercambiables y fácilmente desmontables mandadas por balancines y un árbol de levas lateral.

Las cotas diámetro x carrera del modelo 513 eran de 65x90 mm que dan 1.194,6 cc, por lo que bastaría reducir el levemente el diámetro con unas camisas un poco más gruesas para que la cilindrada quedase por debajo de los 1.100 cc.

**Distribución:** Válvulas en culata y eje de levas lateral accionado por engranajes.



Segunda carrera del II Trofeo Armangué de 1922. En primer plano tenemos al Elizalde de Alfonso Carreras. Junto a él está Benoist con Salmson y, tras ellos, un Loryc y un David.

**Engrase:** A presión mediante bomba.

**Encendido:** Magneto de alta tensión.

**Carburador:** Automático.

**Embrague:** Progresivo con cono revestido de cuero y enteramente protegido.

**Cambio de marchas:** Formando un solo bloque con el motor. Tres velocidades adelante y marcha atrás

**Dirección:** Por vis y sector.

**Frenos:** Tambores en las 4 ruedas

**Bastidor:** De chapa de acero estampada.

**Suspensión:** "Cantiléver" sobre el puente trasero y ballestas semielípticas en el eje delantero.

**Puente trasero** montado sobre juegos de bolas.

### Tipo 511 de 1923

Derivado del de 1922 aunque con distinta carrocería. Se dijo en algún periódico que llevaban una culata con un eje de levas en la misma y un cambio de cuatro velocidades, si bien no hemos podido verificar estos datos.

Como curiosidad diremos que en un catálogo de Elizalde de septiembre de 1922, la marca incluía entre sus modelos para la venta al público a estos 511 de competición al precio de 18.900 pesetas, y siguió anunciando para la venta los de la versión de 1923 con nuevos precios.



# M.A.

(1921) BARCELONA

Este coche debutó en el I Gran Premio Internacional Peña Rhin de 1921 como voiturette. Inicialmente se designó a veces como Álvarez, si bien fue M.A. su marca definitiva ya desde esa prueba. Su nacimiento se debía en gran medida a José Álvarez Arenal, hombre muy ligado al automóvil, con diversas representaciones (Clément Bayard, Diatto, Sunbeam,...) así como la de Ideal y, posteriormente, la de TH, marca que él iba a representar en España (excepto Cataluña) y Portugal, si bien la efímera existencia de TH hizo que eso quedara -casi- en un proyecto.



El M.A. aligerado al máximo en una prueba de regularidad de 1922 corriendo como autociclo.

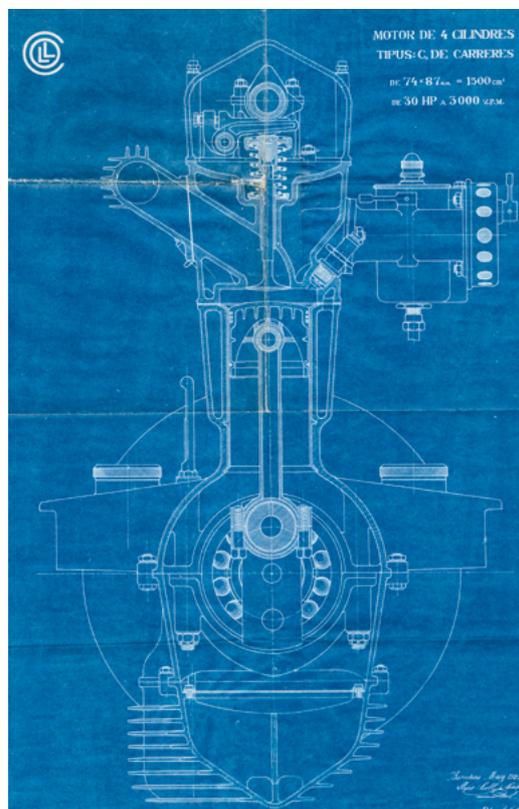
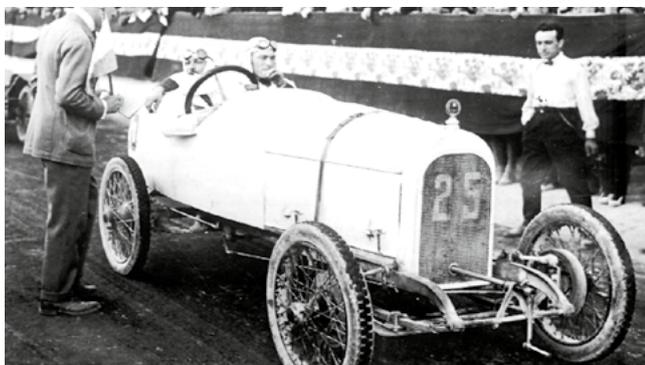


Álvarez había participado ya en competiciones con Ideal, como en la III Peña Rhin de 1918 en la que inscrito como J.A. quedó 7º; en la Carrera en Cuesta al Ordal (Copa Ordal) de 1918 con un TH modificado, clasificándose en el puesto 14º y, también con TH, en las Vueltas a Cataluña de 1919 y 1920 quedando 2º y 4º respectivamente, intentando en vano un récord Barcelona - Madrid con un TH acompañado del fotógrafo Cò de Triola, y fue muy posiblemente él quien animó a los Talleres Hereter a involucrarse en, al menos, el diseño de este automóvil, ya que en el mismo intervinieron los ingenieros de T.H. Lluís Coll Calvet y Sebastián Nadal, al que hemos citado al hablar del Ideal y de sus mejoras desde 1917.

Sólo hubo un ejemplar cuya aparición coincidió con el fin de TH, por lo que si en un momento dado se pensó en hacer alguna unidad más, el propósito pasó a ser imposible, e incluso cabe la

posibilidad de que la marca M.A. se debiera a no poder usar ya la de T.H. sociedad que había cerrado sus puertas por quiebra, pero es casi seguro que T.H. estuvo implicada en mayor o menor medida en este proyecto, ya que construir un automóvil como ese al 100% es algo que excede las posibilidades de un taller, y el M.A. era un automóvil muy bien diseñado, bien construido, y competitivo.

El M.A. fue adquirido en 1922 por Jesús Batlló Bofill, y en este libro vamos a centrarnos en sus actuaciones como autociclo. El hecho de haberse construido para competir como voiturette hacía que como cyclecar no fuese de los más ligeros al estar su chasis sobredimensionado, pero aún así tuvo buenos momentos. Sus motores (el de 1.5 y el de 1.1 litros) fueron utilizados también simultáneamente en una carrera de lanchas en 1924, y en 1926 se le equipó de un motor de 1.099 cc (75 x 85 mm) montando un compresor Cozette,



En las fotos de la izquierda vemos al M.A. en las dos ediciones del II Trofeo Armangué de 1922, con el número 25 en la primera de ellas que fue suspendida por el accidente de Lombard, y en la segunda con el número 3. A la derecha tenemos un plano del motor del M.A. como Voiturette.



Aunque no sabemos hasta qué punto, es seguro que J. Álvarez fue muy importante en el nacimiento del M.A., y tras el cierre de Talleres Hereter consiguió la representación de Amilcar en Barcelona, logrando numerosas ventas. A la derecha vemos el M.A. en el III Trofeo Armangué de 1923 con una "proa" aerodinámica.

siendo en 1927 cuando corrió en Terramar (Copa Primavera el 3 de abril) y en la Rabassada (15 de mayo) quedando en esta última prueba segundo de los autociclos, participando por última vez en 1929 en el II Gran Premio Sitges en Terramar, corriendo juntos coches de diversas categorías ya que al no haber apenas autociclos, se le incluyó en la prueba de los aspirantes a formar parte del "Club de los 100 x Hora".

A fin de poder participar en determinadas pruebas como voiturette, y en otras como autociclo, hizo que se fabricasen al menos dos motores, iguales en cuanto a arquitectura, pero con diferentes cilindradas, y la citada participación de dos lanchas con un motor M.A en cada una de ellas así lo indica.

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

**Motor:** 4 cilindros en línea con refrigeración por agua mediante bomba y ventilador.

**Distribución:** Eje de levas en culata y dos válvulas por cilindro.

Cilindrada como cyclecar desde 1922: 1.097 cc (66,5x79 mm)

Cilindrada como cyclecar desde 1926: 1.099 cc (64 x 85,5 mm)

Cilindrada como Voiturette en 1921: 1.396 cc (75 x 79 mm)

Cilindrada como Voiturette desde 1922: 1.497 cc (74 x 87 mm)\*

**Engrase:** A presión mediante bomba

**Distribución:** Eje de levas en culata y dos válvulas por cilindro

**Encendido:** Por magneto con dos bujías por cilindro

**Embrague:** De cono con cuero

**Transmisión:** Cambio de marchas de tres velocidades y marcha atrás. Carece de diferencial

**Chasis:** De plancha de acero estampada.

**Suspensión:** Ballestas semielípticas delante y detrás. Amortiguadores delanteros de Fricción desde 1922

**Frenos:** De tambor a las cuatro ruedas accionados por cables.

**Llantas:** De radios con fijación sistema Rudge-Whitworth

**Neumáticos:** 710x90"

**Peso:** Entre 552 y 613 según carrocerías.

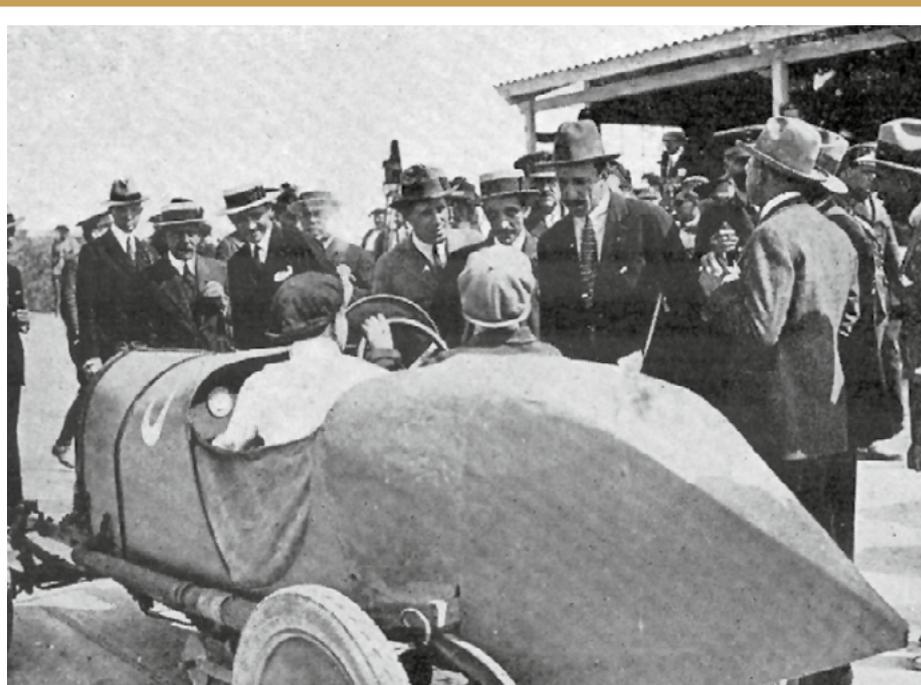
\* A veces la prensa dio la cifra de 1.502 cc (75x 85mm) para el motor del "voiturette" de 1922, dato incorrecto ya que no se podía superar el litro y medio, lo que permite pensar que el periodista que lo escribió debió "redondear" las cifras omitiendo los decimales.



# GARRIGA

(1923) BARCELONA

Autociclo construido por José Garriga Albaret, un aficionado que, como tantos otros, tuvo la ilusión de realizar un coche que llevara su nombre.



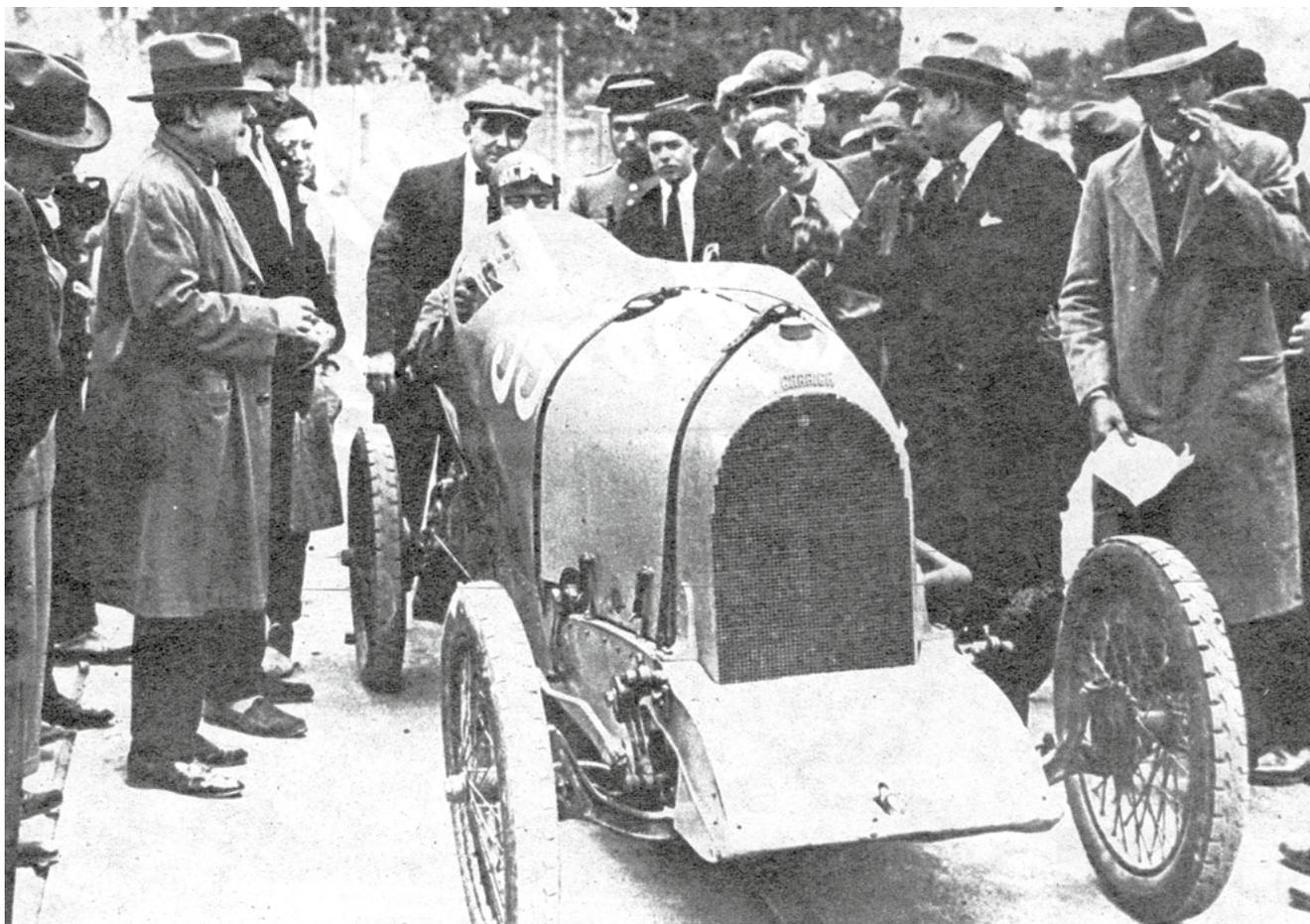
José Garriga, al volante del Garriga de su creación, habla con Alfonso XIII en la prueba de cyclecars de 1924 disputada en el Autódromo de Terramar.

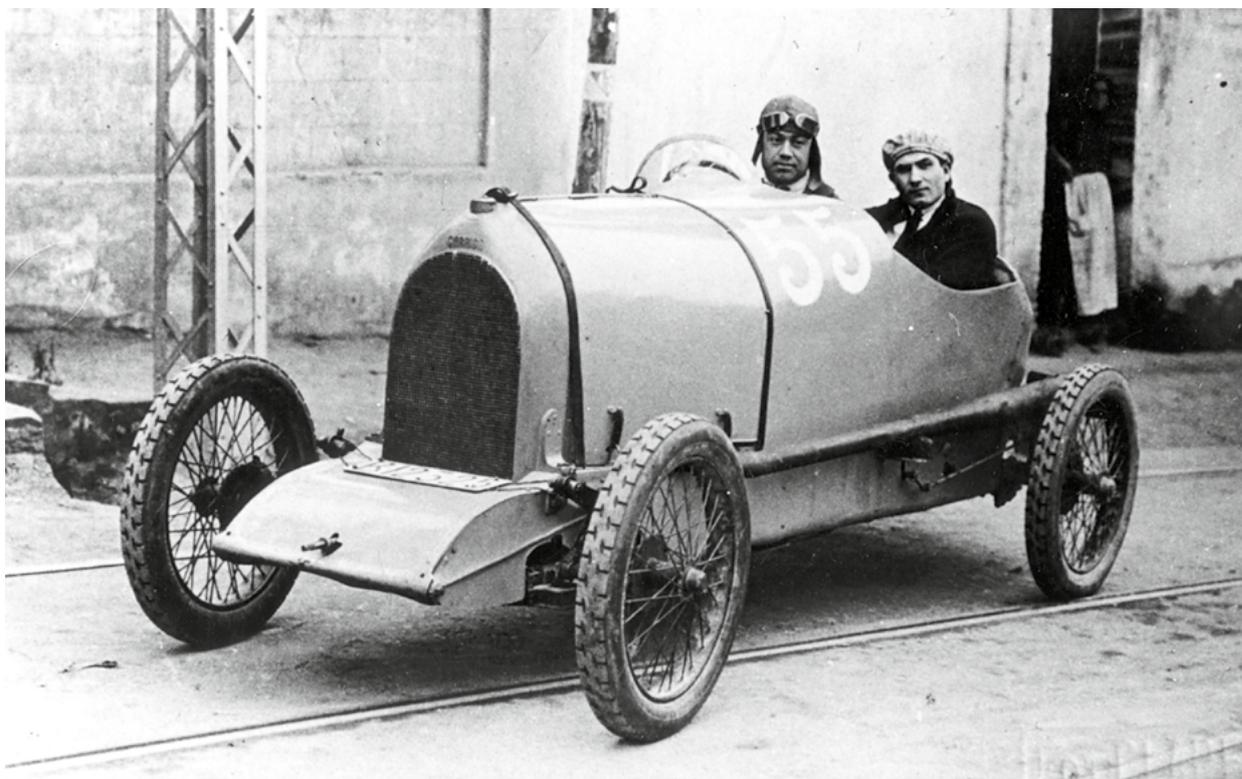


El coche fue fabricado en la barcelonesa “Auto Escuela Garriga” situada en la calle Aragón nº 376, centro fundado en 1922 por José Garriga y que en 1923 cambiaría su razón social por la de “Auto Academia Garriga”, siendo ambas lo que hoy llamaríamos un Centro de Formación Profesional o Escuela de Aprendices, en la que obviamente se enseñaba todo lo relacionado con el mundo del motor.

En 1923 Garriga decidió construir un coche pensado para competiciones que fue bautizado con la marca Garriga, anunciándose su participación nada menos que en el III Gran Premio Internacional Peña Rhin del 21 de octubre de 1923 que estaba reservado a las Voiturettes, esto es, coches de competición con una cilindrada máxima de

1.500 cc, y si bien es cierto que un Garriga estuvo inscrito para participar en dicha carrera con Bautista Rambla como piloto, teniendo incluso un box reservado a su nombre, la verdad es que ningún Garriga participó -al menos con esa marca- en dicha prueba pero sí lo hicieron dos misteriosos AIRAM (misteriosos por cuanto dicha marca era totalmente desconocida), y los dos coches eran además claramente diferentes entre ellos, por lo que todo parece indicar que uno (el nº 13) era realmente el Garriga mientras que el otro (nº 7), llevaba una matrícula que correspondía a un Bugatti, teniendo ambos coches sus boxes contiguos en los que lucían las marcas AIRAM y Garriga, aunque en las inscripciones los dos figuran como AIRAM.





En esta foto y en la de la página anterior, vemos al Garriga preparado para tomar la salida en la Rabassada. Terramar y Rabassada fueron sus dos principales lugares de actuación.

Del Garriga se había anunciado que era totalmente español -esto es, chasis y motor- mientras que el AIRAM se describió como "hispano-francés", lo que refuerza, sin confirmarlo totalmente, su origen Bugatti en mayor o menor medida, pero en todo caso la actuación de ambos automóviles fue discreta en lo referente a prestaciones y de breve duración, acabando así, sin pena ni gloria, esta primera salida del que podemos considerar sin lugar a dudas como el primer Garriga.

Y yéndonos ahora al Garriga en versión autociclo desde 1924, parece ser que el motor usado era un SCAP francés de 1.100 cc, llevando el escape a la izquierda y no a la derecha como en la Peña Rhin.

Su debut como autociclo tuvo lugar durante el Campeonato Español de Motocicletas en Pista dis-

putado en el autódromo de Terramar el 18 de mayo de 1924 organizado por el Real Moto Club de Cataluña en el que hubo una carrera de autociclos, contando con la presencia del Rey Alfonso XIII, estando entonces inscrito como G.A. -al parecer le costaba poner su nombre- conducido por el propio José Garriga que se inscribió con sus iniciales J. G. llevando ruedas de disco, algo muy inhabitual entonces y más en coches de este tipo, montando posteriormente llantas de radios.

Tras haber corrido en Terramar nos encontramos con el Garriga en la Rabassada el 25 de mayo, una semana después de la carrera de Terramar, y a partir de ese momento, el Garriga -que en alguna ocasión volverá a inscribirse como G.A.- será visto en la Rabassada en 1925 y 1926, así como en otra carrera de autociclos en Terramar en 1925.



# LORYC

(1920 - 1925) PALMA DE MALLORCA

El autor agradece su colaboración para la historia de esta marca a José Enrique Muñoz, así como a los excelentes y exhaustivos estudios de Antonio Batle sobre esta marca, estudios que le han exigido un sinnúmero de horas de búsqueda de datos, documentos y entrevistas, esperando que todo eso pueda verse algún día en un libro monográfico.



Sin ser espectaculares, los Loryc daban una buena impresión con cualquiera de sus carrocerías.



Loryc fue una empresa mallorquina cuyos coches gozaron de cierta fama debido a su buena construcción y a un notable palmarés deportivo logrado en poco tiempo. El origen de la sociedad se debe a Rafael Lacy Gual y Antonio Ribas Reus, teniendo el primero de ellos la representación de Mineva en Baleares, habiendo sido Reus uno de sus clientes, vendiendo ambos en Mallorca algunos camiones De Dion Bouton.

Antonio Ribas Reus había conseguido una buena posición social como armador con la “Sociedad Naviera Antonio Ribas y Cía”, que efectuaba transportes regulares, sobre todo de sal, llevando este producto desde Torrevieja a diversos destinos, siendo las Antillas uno de ellos, habiendo fletado en 1919 un excelente y bonito barco de carga con motor y velas bautizado como “Nuevo Palma”, barco que vendió unos años después con buen beneficio, y como anécdota señalaremos que naufragó en Melilla en 1924 debido a una fuerte tormenta.

En 1920 Lacy y Reus crearon la sociedad “Lacy, Ribas y Compañía”, obteniendo la representación para Baleares de la entonces prometedora marca TH, si bien la breve vida de la misma hizo que dicha representación no tuviera apenas importancia.

En un momento dado Lacy y Ribas decidieron construir un pequeño automóvil, haciéndose con los



Antonio Ribas Reus, cofundador de Loryc.





Cochecito de fabricación nacional, construido con materiales de inmejorable calidad, de ligereza incomparable, gran solidez y fácil dirección, permitiendo obtener, por sus buenas cualidades, las más grandes velocidades, en terreno llano y en cuesta.

**CARACTERÍSTICAS DEL CHASSIS**

Bastidor de acero embutido / Motor Rubi de 4 cilindros monobloc 6 HP. de 55 mm de alesage por 95 de carrera / Carburador Zenith / Magneto de alta tensión / Engrase a presión por bomba / Dirección irreversible / Suspensión sistema Cantilever / Tres marchas y marcha atrás / Dos frenos sobre ruedas traseras / Ruedas metálicas intercambiables para neumáticos de 710 x 90

...  
**Fábrica de Automóviles**  
**Lacy, Ribas y C.<sup>a</sup>, S. en C.**  
**RONDA LEVANTE**  
**Palma de Mallorca**

— 46 —

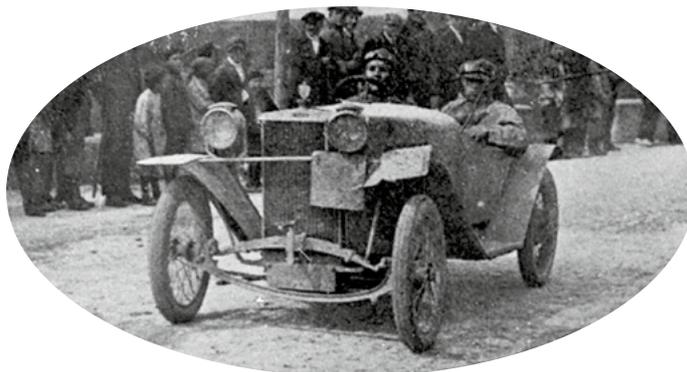
Stand de Loryc -a la derecha- en el salón de Barcelona de 1922, y a la derecha, publicidad de la marca con las características técnicas en el mismo.



servicios de Albert Ouvrard, un técnico francés que había trabajado en algunas marcas y, entre ellas, en la francesa EHP. Con las iniciales de los apellidos de los tres tenemos el acrónimo L.O.R., y si añadimos “y Compañía”, tenemos LORYC, si bien seguía siendo “Lacy, Ribas y Compañía” la sociedad fabricante de estos coches y Loryc la marca de los mismos. Lacy y Ribas aportaron cada uno 7.500 pesetas, Ouvrad 10.000, y otro socio llamado Fernando Alzamora Gomá aportó 25.000, llegándose así a las 50.000 pesetas de capital social. Fernando Alzamora era un importante empresario que efectuaba exportaciones e importaciones de diversos productos siendo especialmente fuerte en el sector de la alimentación, a la vez que accionista de algunas de las líneas de ferrocarriles y tranvías que unían en esos momentos diversas poblaciones de Mallorca.

Las estrechas relaciones de Ouvrard con EHP y con su propietario Henri Précloux fueron decisivas para establecer una sólida relación entre Loryc y la firma francesa, siendo los Loryc en gran medida unos EHP construidos bajo licencia, suministrando además diversas piezas, y esta estrecha relación hizo que viéramos en competiciones en España a unidades inscritas como Loryc, y a otras como Loryc-EHP (o EHP-Loryc) que eran muy posiblemente EHP preparados para competición, con una estética levemente distinta de la de los Loryc, con un radiador más anguloso en los Loryc-EHP, lo que condicionaba las líneas superiores del capot que eran más curvadas en los Loryc que en los Loryc-EHP, llevando éstos últimos en la carcasa del radiador el logotipo de EHP, y las letras Loryc en la parrilla. Otra diferencia entre los Loryc y los EHP estaba en la medida de las ruedas, y ya para acabar diremos que otro de los acuerdos entre ambas firmas fue el de que Loryc pasó a ser el distribuidor de EHP en España y viceversa, gestándose todo este proyecto en 1919, el primer año de paz tras la I Guerra Mundial, con un mundo que, aunque con no pocas tensiones, iniciaba un período de desarrollo, lo que animaba al optimismo, y Loryc fue sin duda fruto de ese estado de ánimo.

La primera Junta General de Accionistas tuvo lugar el 3 de enero de 1920, registrándose oficialmente la sociedad como constructora de automó-



Desde sus comienzos, los Loryc destacaron tanto en las pruebas de velocidad como en las de regularidad. A la derecha vemos un anuncio de 1925, ya en los últimos tiempos de la marca, en la que se anuncian como Loryc EHP.

**AUTOMOVILES  
"LORYC-EHP"**

**El coche  
que sube**

*\* Pequeño consumo. Gran rendimiento. Cilindrada 1.200 c. c.  
Velocidad, 120 kilómetros por hora en motor Sport no de carreras  
Todos modelos sobre chasis corto y largo*

**Grand Sport ¡La revelación de la temporada!!**

Chassis corto. Frenos sobre las cuatro ruedas (Parrot) Ruedas Rudge, engrase a presión, diferencial, magneto Bosch. Velocidad, 120 kilómetros por hora. Estabilidad única, 5 HP 5 litros por 100 kilómetros. ¡El Loryc EHP es un coche, no un cyclecar! ¡Próbarlo es adoptarlo!

**AGENTES:** Madrid: D. Ricardo Martí, Pi y Margall, 16. Seguros Omnia. Cataluña: D. Narciso Alvarez-Cuevas, Comercial Manymbert, S. A., Pasajes de la Paz, letra A.—Andalucía: D. Eduardo Mendicuti, Villa Horacia, Sanlúcar de Barrameda.—Baleares: D. Antonio Darder, Palma de Mallorca.

**Bilbao. Agentes para la región: Irizar y Arruga**



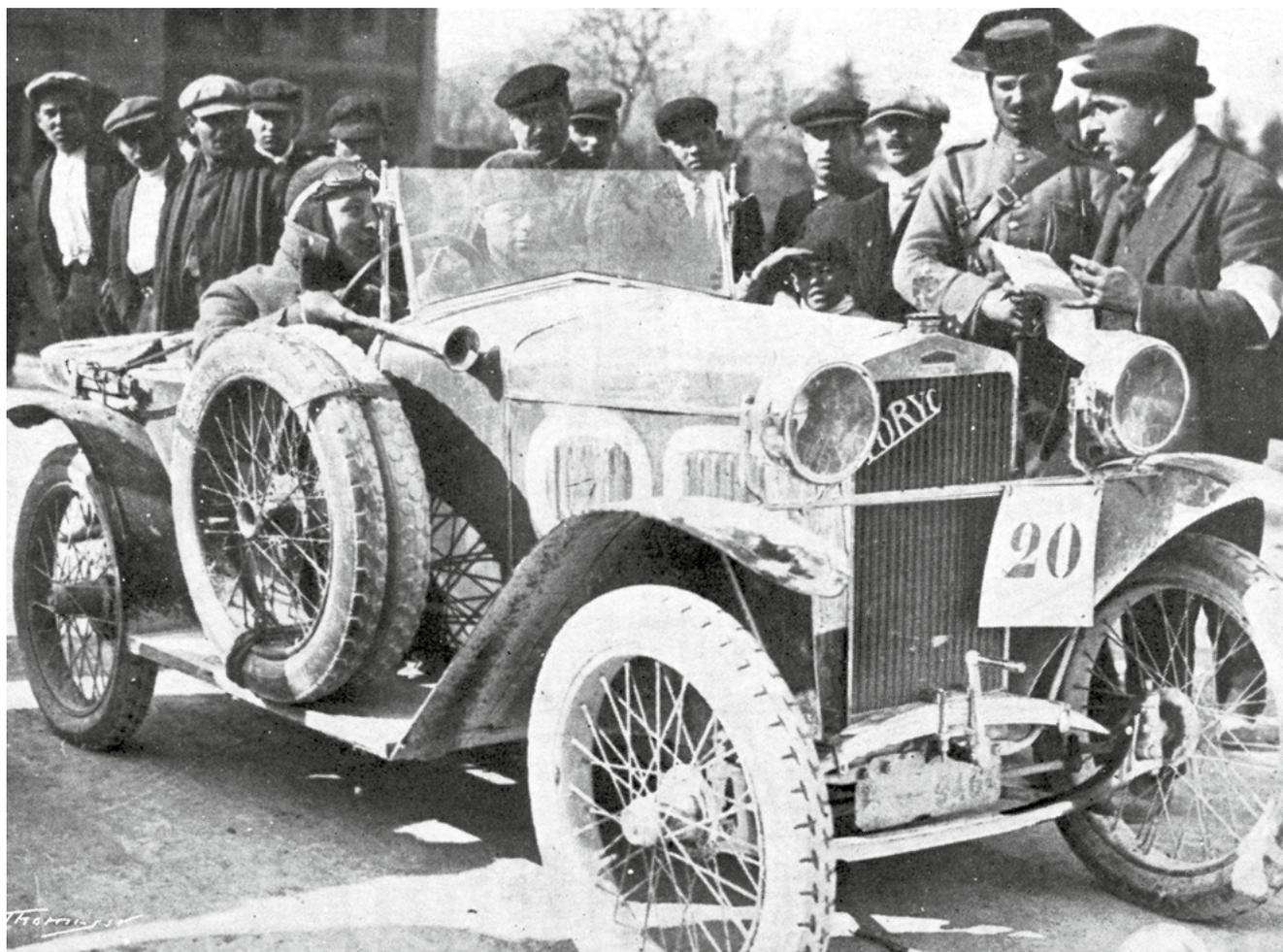
viles el 12 de enero, iniciándose el equipamiento de las instalaciones de los talleres en la calle Estanislao Figueras, en un local cedido por Alzamora desde el que a finales de 1921 comenzaron a salir las primeras unidades.

El primer Loryc matriculado lo fue en noviembre de 1921 recibiendo la matrícula PM-507, y hay que decir que los habitantes de Mallorca recibieron con mucha simpatía a este coche al que sentían como “suyo”. Al igual que otros autociclos, estaba concebido siguiendo la tradicional receta de un bastidor sencillo capaz de llevar varias carrocerías ligeras, y recurriendo a motores de fabricantes “externos”, siendo los Ruby de 903 cc los primeros montados, motores que en esa época equipaban a numerosos vehículos ligeros. Posteriormente se usaron los SCAP de 900 y 960 cc lo que explica que podamos ver, sobre todo en competición, a Loryc y a Loryc-EHP con escape a izquierda o derecha según el motor, y hubo alguna que otra unidad del SCAP destinada a competición con motores más potentes, e incluso hubo motores con válvulas en culata, cuyo cigüeñal seguía siendo de dos apoyos pero sobre cojinetes de bolas y no de fricción, y en su fase final, y ya como Loryc-EHP, montaron en algunas unidades Motores CIME (Compagnie Industrielle des Moteurs à Explosion) de 1.203 cc.

En sus inicios la demanda fue mejor de la esperada, y sus éxitos deportivos tanto en velocidad como en regularidad, dieron a conocer rápidamente a la marca en toda España, en especial en Cataluña, y como demostración de la buena imagen que lograron diremos que su representante en Barcelona era

“Vallet y Bofill”, un importante agente de Hispano Suiza en la Ciudad Condal, y esa inesperada llegada de pedidos hizo que se pensara en ampliar las instalaciones, procediéndose a una ampliación de capital en septiembre de 1922 entrando en la firma varios pequeños accionistas, mientras que “Lacy, Ribas y Cía” pasaba a convertirse en sociedad anónima, efectuándose el traslado de la fábrica a unas nuevas instalaciones en S’Aigo Dolça, ampliándose también la oferta de carrocerías con un chasis alargado al que se dotaba de una carrocería de cuatro puertas, y si en 1921 fueron 8 las unidades vendidas (recordemos que se empezaron a fabricar al final de ese año), en 1922 se vendieron 22 con problemas a veces para atender la demanda.

Esa ampliación de capital de septiembre de 1922 -se llegó a las 750.000 pesetas con 501 acciones de 1.000 pesetas- y las nuevas instalaciones permitieron invertir en maquinaria, realizando la propia Loryc gran parte del automóvil aparte del motor, llegando a tener en 1923 a sesenta operarios trabajando, pero ocurrió que entre 1919 y 1922 firmas como Citroën, Renault y algunas otras marcas habían pasado a producir coches comparables a los Loryc no por decenas al año sino por centenares al día, por lo que tras la euforia de finales de 1922 se pasó a tener pérdidas en el ejercicio de 1923, año en que fueron 23 los Loryc fabricados, costando un Loryc del orden de un 50% más que el 5 HP de Citroën o el 6 HP de Renault, y para colmo de males, las leyes “protectoras” de la industria nacional promulgadas por esas fechas por el gobierno de Primo de Rivera cargaban de impuestos a todo tipo de bienes importados, lo que provocó que todo lo que Loryc compraba en Francia -motores



El Loryc de José Bofill en el control de Mora de Ebro durante la prueba Barcelona - Zaragoza - Barcelona con motivo de la creación de la Real Federación Motociclista Española.

incluidos- aumentase drásticamente su precio, todo lo cual hizo que la producción se redujera drásticamente en 1924 en que se entregaron 12 unidades, siendo 15 las fabricadas en 1925 tras reducir el número de operarios, venciendo además en 1925 el acuerdo de la patente de EHP que ninguna de las dos partes deseaba prolongar, importándose posiblemente algunos EHP sin carrocería, para serles montadas estas en Mallorca en donde aún había una actividad residual, e incluso vendiéndose como Loryc-EHP unidades que eran EHP a los que, para España, se les incorporaba la marca Loryc dada la buena imagen que ésta tenía.

La última aparición oficial de los Loryc tuvo lugar en el Salón de Barcelona de 1925 tratándose muy posiblemente el o los modelos expuestos de EHP rebautizados como Loryc y con el motor CIME, estando presente en el stand Antonio Ribas que, en la inauguración del certamen recibió la visita del Rey Alfonso XIII, dándose ya como dirección de la marca la de La Garenne-Colombes (Seine) y no la de Mallorca, siendo esa la dirección de EHP.

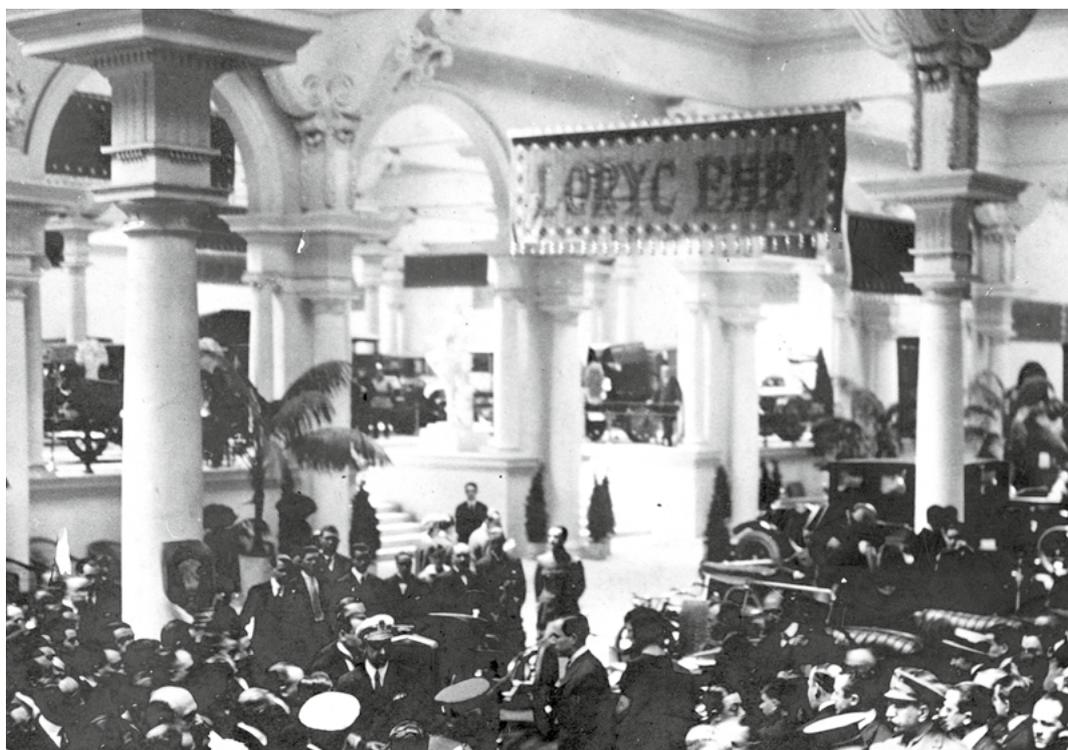
En definitiva, en pocos meses se pasó de la euforia de finales de 1922 a la decepción de 1923



justo cuando se habían efectuado fuertes inversiones, iniciándose en 1925 el proceso de liquidación de la marca, retirándose Lacy que dio sus poderes a Antonio Ribas, desapareciendo la sociedad en 1927, tras la liquidación de sus bienes incluidos los terrenos de S'Aigo Dolça, si bien, y mientras todo este proceso tenía lugar, se siguieron fabricando algunos Loryc por los "Talleres Darder", firma propiedad de los hermanos Antonio, Pedro y Bruno Darder, que al parecer suministraban a Loryc algunos componentes, y que eran también representantes de las motocicletas Harley Davidson, New Hudson y BSA, haciéndose los talleres Darder con el material existente y fabricando algunas unidades más, siendo nada menos que en 1930 cuando el último Loryc fue vendido y matriculado. En total, y según los estudios de Antonio Batle, se hicieron en torno a 130 unidades, si bien es posible que entre ellas hubiera varios EHP importados y rebautizados como Loryc o Loryc-EHP.



Familia Ribas con dos Loryc efectuando un largo viaje por la península.



Salón de Barcelona de 1925. En la foto, aunque no sea muy clara, podemos ver el stand de Loryc-EHP en el que estaba presente Antonio Ribas que fue quien recibió a don Alfonso XIII.



## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

### Motor Ruby

4 cilindros en línea

**Diámetro x carrera:** 55x95 mm (903 cc) de 6/8 HP fiscales y 24 CV al freno

**Diámetro x carrera:** 57x95 mm (970 cc) de 6/8 HP fiscales y 26 CV al freno

**Diámetro x carrera:** 60x97 mm (1.097 cc) de 8/10 HP fiscales y 30 CV al freno

Engrase a presión con bomba

**Nota del Autor:** Es probable que en unas pocas unidades de competición se usase un motor con válvulas en culata, doble encendido y cigüeñal apoyado sobre cojinetes de bolas o rodillos, dando una potencia de 35 caballos a 3.000 rpm.

### Motor SCAP

4 cilindros en línea

**Diámetro x carrera de** 62x91 mm (1.099 cc) de 8/10 HP fiscales

Engrase a presión con bomba

**Refrigeración:** Por agua y termosifón

**Carburador:** Zenith

**Encendido:** Magneto de alta tensión

**Engrase:** A presión por bomba.

**Cambio:** 3 marchas adelante y marcha atrás.

**Chasis:** De doble viga de acero embutido con travesaños

**Frenos:** Frenos sobre las ruedas traseras.

**Transmisión:** Por flector.

**Embrague:** De plato (disco)

**Suspensión** Delantera con ballesta transversal anclada en el centro del travesaño inferior del chasis, y eje rígido.

**Suspensión** Trasera con ballestas en cantiléver.

**Frenos:** Tambor a las ruedas traseras

**Chasis:** Vía: 1,30 m

**Batalla:** 2,30 m en una de sus dos versiones.

**Ruedas:** Metálicas intercambiables para neumáticos de 710 x 90.

**Precio:** 7.600 pesetas en 1922.

### Motor CIME en 1925

4 cilindros en línea

**Diámetro x carrera de** 64 x 93,5 (1203 cc)

**Refrigeración:** Por agua con termosifón



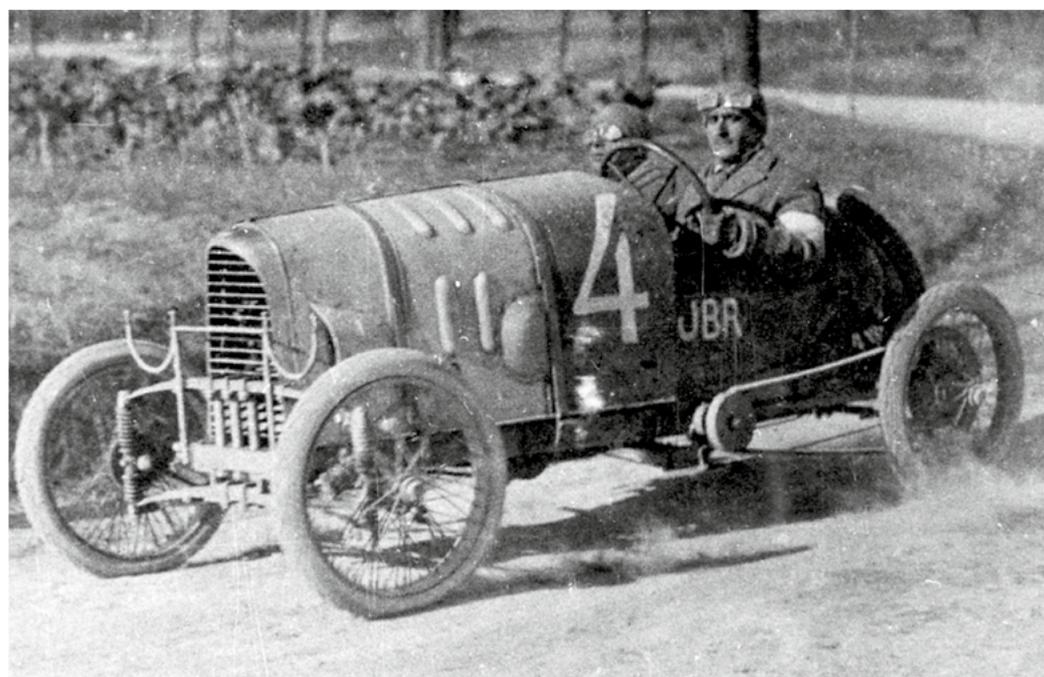
La familia Ribas en su largo periplo por buena parte de España. La foto está tomada muy posiblemente en las proximidades de Zaragoza.



# JBR & STORM

(1921 - 1923) & (1924) BARCELONA

JBR son las iniciales de un odontólogo barcelonés llamado José Boniquet Riera que era a su vez hijo de odontólogo y sería en el futuro padre de otro.



José Boniquet a fines de 1921 al volante del primer JBR con suspensión similar a la de los David y transmisión por correas.

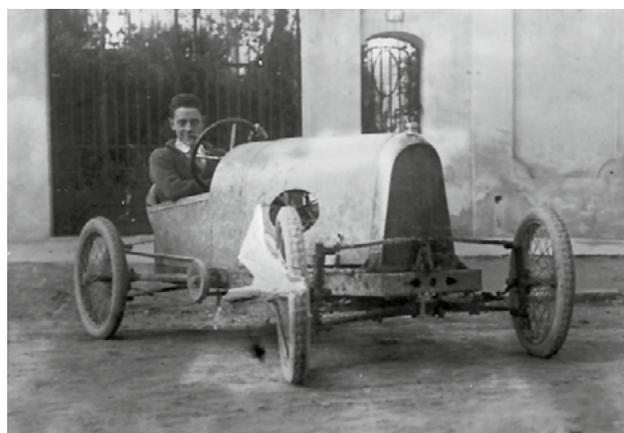
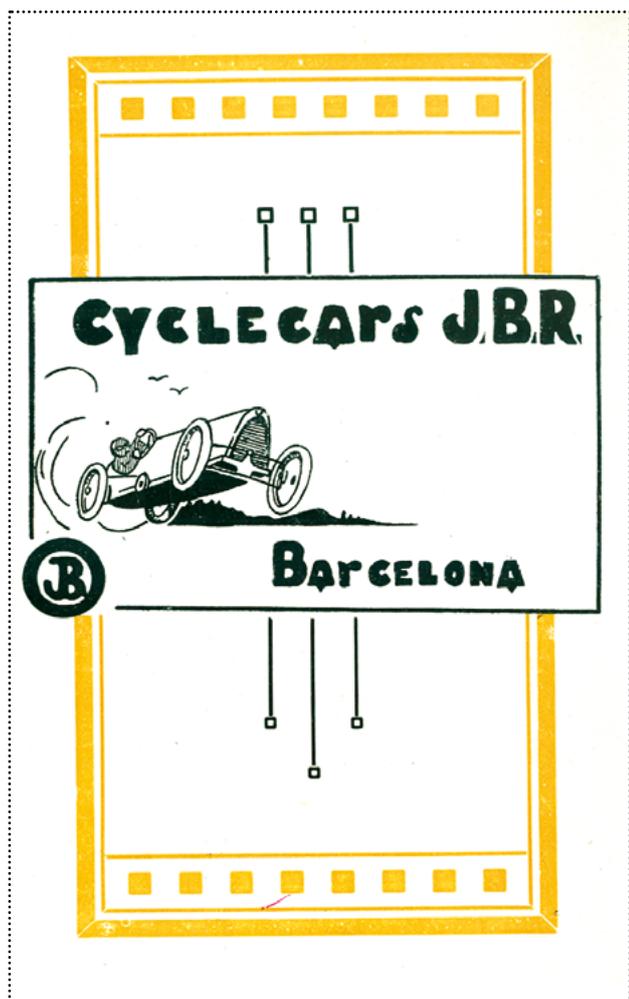


Boniquet tenía una enorme afición al automovilismo (cosa frecuente entre los médicos) y al motociclismo, y encontramos su nombre en numerosas ocasiones en pruebas deportivas tanto al volante como al manillar de diversos coches y motos respectivamente hasta que, en un momento dado, decidió convertirse también en constructor fabricando él los chasis y comprando la mecánica fuera, concretamente en este caso, a la marca francesa Ruby. Se ha dicho que su primer prototipo de 1920 lució la marca JB, y llevaba un motor MAG, lo que unido a que llevaba transmisión por correas, hace pensar que ese coche estaba basado en un David con diversas modificaciones incluido el volante a la izquierda, ya que los JBR llevaron motor Ruby y transmisión

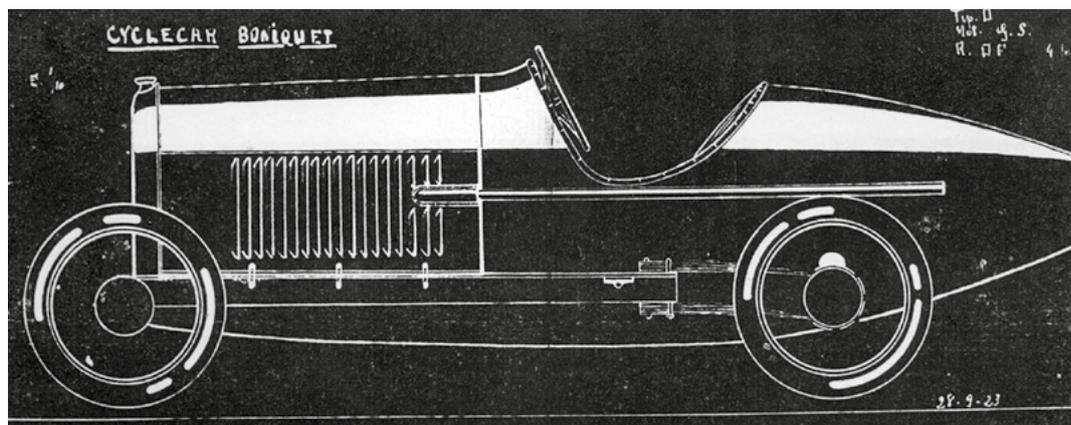
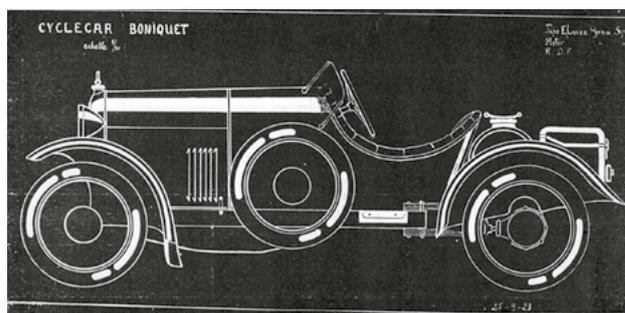
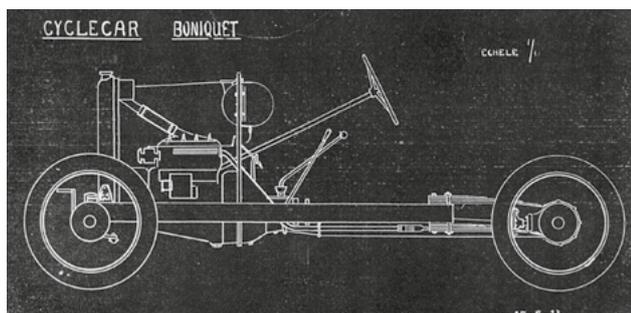
clásica, y en su debut en la Prueba de Regularidad por Equipos de 1921 lleva ya bien clara la marca JBR escrita a los lados del coche.

Los JBR se construyeron en un taller situado en el N° 49 de la hoy desaparecida calle de Orteu situada en el barrio de S. Gervasio, de donde salieron unas pocas unidades para ser vendidas, si bien no creo que el doctor Boniquet hubiera tenido nunca intención de producir los coches de su marca en serie, siendo sus coches, de los que debieron hacerse en torno a una decena, fruto de su gran pasión por el motor y por la competición.

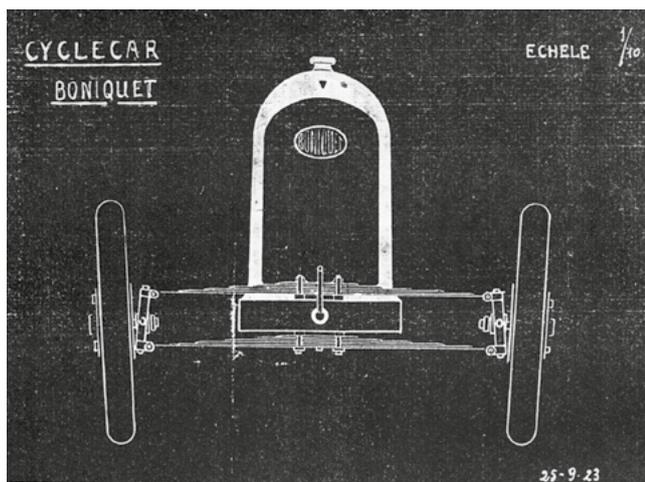
Aunque hubo JBR en pruebas de regularidad, sus principales actuaciones deportivas, casi siempre con el propio José Boniquet al volante, fueron en pruebas de velocidad, ya fuera en circuito o en carreras en cuesta, y sus actuaciones estelares tuvieron lugar en 1923, en la tercera edición del Trofeo Armangué, en la Rabassada, y en la carrera inaugural de Terramar reservada a los autociclos en la que logró clasificarse segundo en 750 cc, algo a destacar si pensamos que sus principales rivales eran los muy competitivos Salmson conducidos por pilotos profesionales, siendo precisamente al acabar el deportivamente glorioso año de 1923 cuando JBR desapareció como marca, tal vez porque José Boniquet consideró que había cumplido ya con sus ilusiones puesto que, como hemos dicho, nunca tuvo un planteamiento industrial para estos coches.



Publicidad de JBR en la que se ve el radiador del modelo de 1921 y una polea de transmisión y, a la derecha, uno de estos coches conducido por el entonces jovencísimo doctor Soler - Roig, lo que hace pensar que pudo haber más de un ejemplar con esta línea.

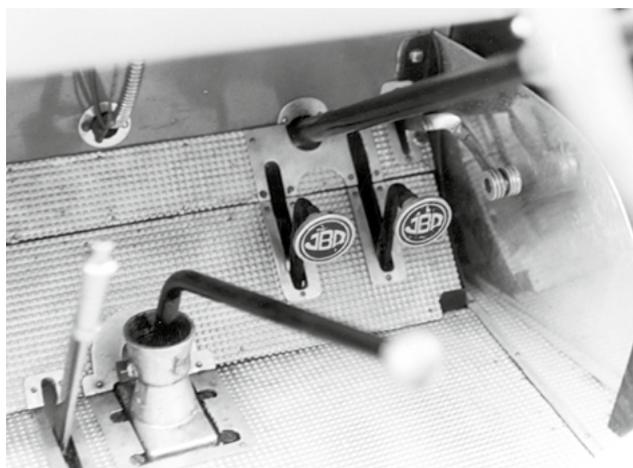
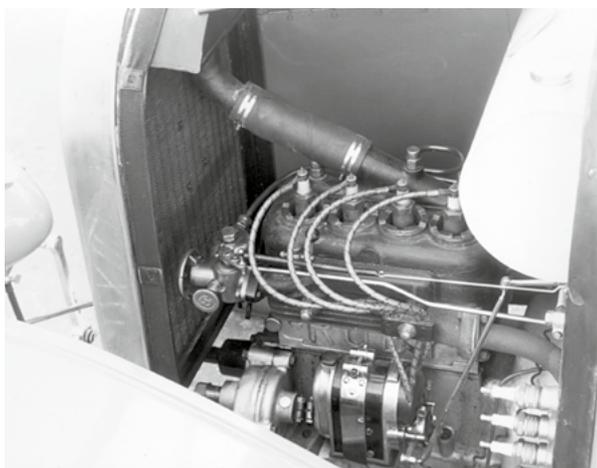


Bocetos del chasis, de una carrocería deportiva y de otra alargada tipo competición, así como otro frontal, bocetos datados en septiembre de 1923 en los que la marca es Boniquet y no JBR, incluso en el radiador, así como que se usa el francés para señalar la escala.



Curiosamente nos encontramos con diversos bocetos correspondientes a septiembre de 1923, próximo ya el fin de JBR, en los que aparece la marca Boniquet y no la de JBR, y en los que se señala su escala pero con el nombre francés de échelle, lo que hace pensar que esos planos estaban destinados a alguna firma francesa. Conviene señalar que Boniquet, que fue muy posiblemente el nombre pensado inicialmente para estos coches por ser el apellido de sus creador, fue desechado por el de JBR, ya que Boniquet en catalán viene a ser algo así como diminutivo de “Bonito” o bien, en traducción más libre, “majo” o “majico”, algo con cierta connotación jocosa poco apropiada para una marca de automóviles, pero evidentemente ese nombre estuvo “en el aire” hasta el fin de los JBR.

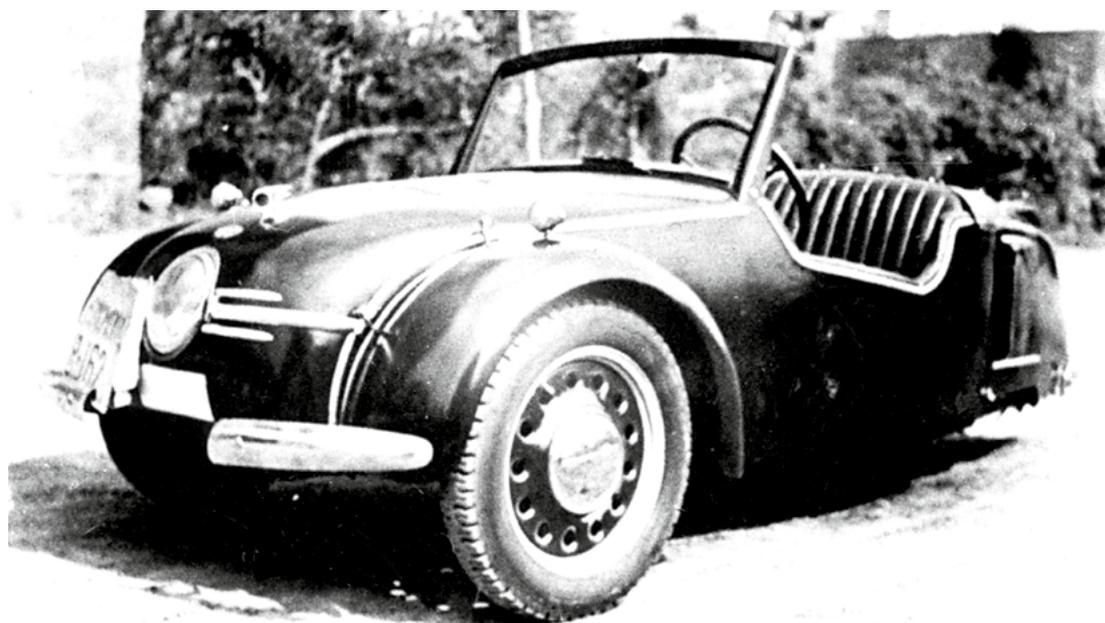
Al JBR le sucedió el Storm que no era sino un JBR construido también en Barcelona en un taller situado en el número 494 de lo que hoy es la Gran

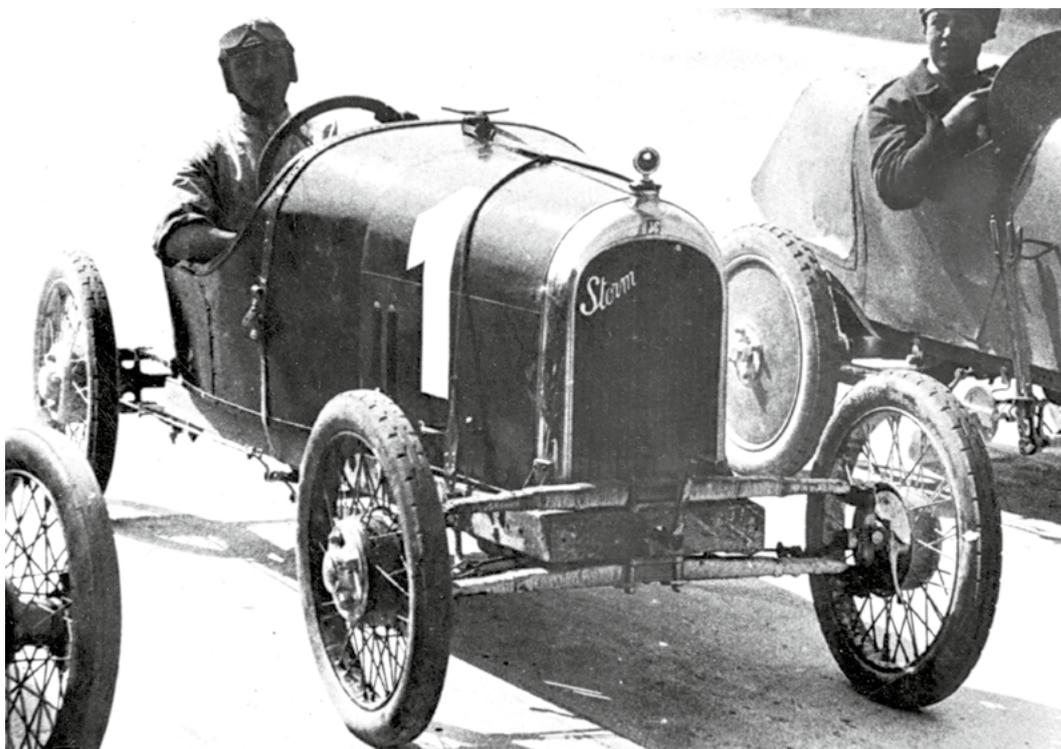


Motor Ruby del JBR y los pedales que, todo un detalle, llevan el nombre de la marca. Debajo tenemos el triciclo que José Boniquet se construyó para su uso personal en la postguerra.

Vía de las Cortes Catalanas. Con respecto al JBR, el Storm tenía un mejor acabado y más accesorios dada su mayor vocación como turismo mientras que el JBR estaba pensado básicamente para correr. Storm no significaba tormenta en inglés sino que era el acrónimo de “Siempre Triunfante. Optimo Rendimiento Motor”. Tampoco aquí hubo continuidad y la simpática aventura JBR - Storm

acabó en 1924 habiendo logrado buenos resultados deportivos, e incluso es probable que los Storm se hicieran total o parcialmente con los stocks de los JBR y que, una vez acabados, cesase la marca de la que algunas unidades también tuvieron actividad deportiva. Ciuró señala que en esa avenida existía el garaje Storm, que, tal vez, estaría relacionado con esta marca.





Terramar 1924. Vemos con el Nº 1 al Storm de Rius en una prueba para autociclos.

Boniquet fabricó tras la Guerra Civil un triciclo con dos ruedas delanteras y una trasera así como con un único faro delantero central. El motor era de moto y podría haber sido Sanglas o BSA, lo que demuestra que su pasión creativa seguía presente, habiendo hecho este microcoche para su uso personal. Falleció en un accidente de moto en 1953.

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

### J.B.R.

Recordemos que en competición los JBR corrieron como autociclos en la clase de de hasta 750 cc.  
**Motor:** Ruby, de cuatro cilindros en línea y dos apoyos de cigüeñal.

Diámetro x carrera: 55x95 mm (903 cc)

Válvulas laterales

**Refrigeración:** Por agua mediante termosifón.

**Encendido:** Por magneto.

**Embrague:** De disco

**Cambio de marchas:** De tres velocidades adelante y marcha atrás.

**Suspensión delantera:** Independiente mediante dos ballestas transversales

**Suspensión trasera:** Eje rígido. Dos ballestas semicantiléver que, por ser dos, suplen mejor la ausencia de barras de reacción.

**Frenos:** De tambor a las ruedas traseras en un primer momento y, posteriormente, a las cuatro ruedas y accionados por cables.

**Ruedas:** De radios.

**Ancho de Vía:** 1,18 metros.

**Batalla:** 2,30 metros.

### STORM

Igual que el JBR pero con motor Ruby de 4 cilindros de 57x95 mm (969 cc).



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](http://www.race.es/revista-autoclub)

[www.race.es](http://www.race.es)

