

# HISTORIA

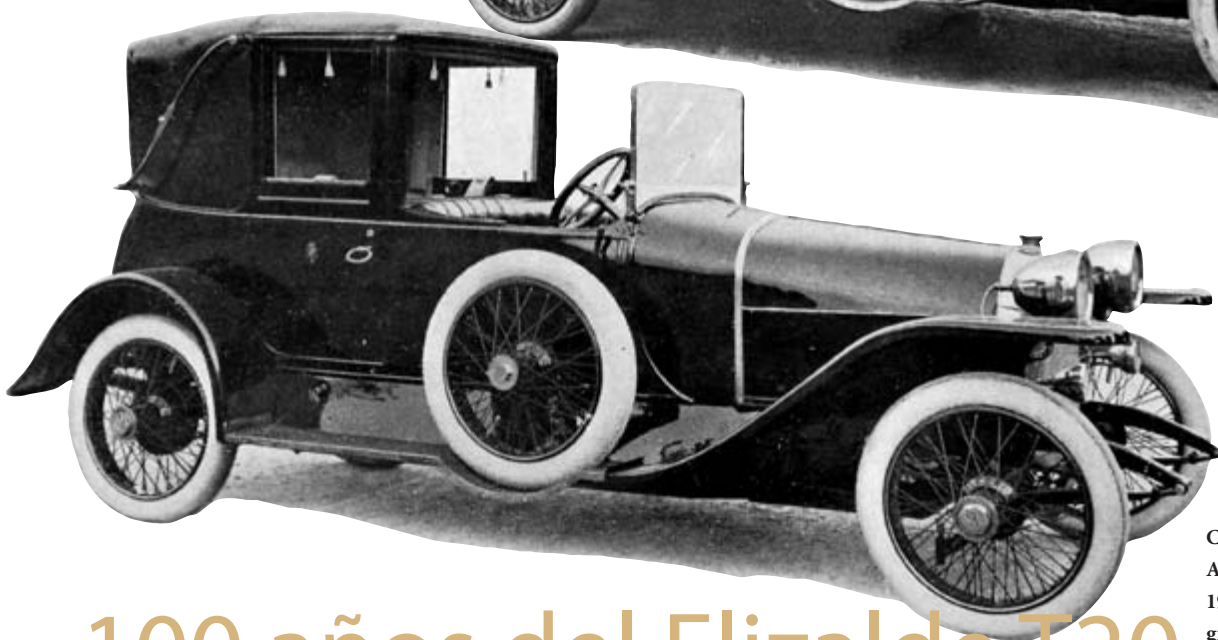
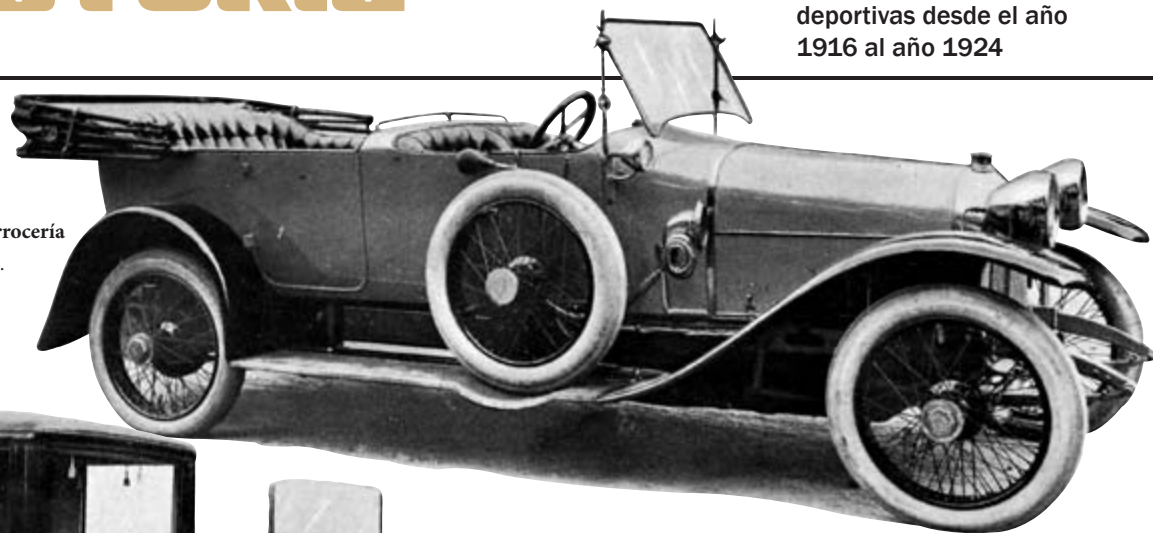
Los automóviles Elizalde participaron en pruebas deportivas desde el año 1916 al año 1924

Elizalde fue la empresa española de automóviles más importante en el periodo pre-bélico de la Primera Guerra Mundial junto a la poderosa Hispano-Suiza

El primer automóvil prototipo (Tipo 11) denominado 'Biada y Elizalde' fue presentado en sociedad a finales de 1913

Los Elizalde también formaron parte de los vehículos elegidos por los profesionales del transporte llamados 'automóviles de plaza' o 'taxi'

Chasis Elizalde tipo 20, con carrocería torpedo. / ©FUNDACIÓN ELIZALDE.



Coche adquirido por el rey Alfonso XIII en noviembre de 1916. Chasis Elizalde tipo 20B, gran lujo. / ©FUNDACIÓN ELIZALDE.

## 100 años del Elizalde T20

### HOJA DE RUTA

#### Modelos fabricados por Elizalde

Tipo 11  
Tipo 20  
Tipo Sport Super 20  
Tipo RVE Reina Victoria Eugenia  
Tipo 48  
Tipo 518  
Tipo 30  
Tipo 29  
Tipo 26  
Tipos 513, 51, 517  
Victoria-Gwynne Eight

Pionero en la historia de la automoción española, fue uno de los primeros taxis de la época.

En la historia española de la automoción hay empresas que han sido referentes por su espíritu pionero y por ayudar a establecer el panorama del automóvil en nuestro país. Con motivo del centenario de la presentación del primer prototipo de la marca Elizalde, el T20, haremos un pequeño repaso por la evolución de esta firma ya desaparecida.

Elizalde fue la empresa española de automóviles más importante en el periodo pre-bélico de la Primera Guerra Mundial junto a la poderosa Hispano-Suiza (fabricante y distribuidora en serie de los primeros modelos de vehículos de España). Se constituyó en Barcelona en 1908 por Arturo Elizalde Rouvier, su cuñado Rafael Biada Navarro y el inversor Josep María Vallet y Arnau como Sociedad Mercantil 'JM. Vallet y Cia.'. Aunque, transcurridos poco más de dos años desde su funda-

ción, Arturo Elizalde adquirió los derechos de JM. Vallet y la sociedad pasó a denominarse Biada, Elizalde y Cia.

Desde 1909 al 1914, la actividad de la empresa se centró en la fabricación de recambios para motores de automóvil y accesorios como carburadores, radiadores, cadenas de transmisión, amortiguadores, soportes con cojinetes de bolas para transmisión, etc., y la representación de la empresa francesa Delahaye. Pero el señor Elizalde deseaba ir un paso más allá y fabricar coches de su propia marca, modelos con cierta calidad y categoría.

Tras rigurosas pruebas que ponían de manifiesto la seriedad del proyecto, el primer automóvil prototipo (Tipo 11) denominado 'Biada y Elizalde' fue presentado en sociedad a finales de 1913. El primer modelo oficial Elizalde de fabricación nacional, bautizado con

el nombre de T20, circuló por primera vez en Barcelona el 19 de abril de 1914. En el mes de julio de ese mismo año, el tipo 20 realizó su primera gran prueba: recorrió el trayecto Barcelona, Zaragoza, Guadalajara, Madrid, en un tiempo de trece horas de marcha.

El Tipo 20, concienzudamente estudiado, inauguró una trayectoria empresarial basada en la fabricación de autos de gran calidad y lujo montados con materiales resistentes y piezas eficientes, previamente examinadas y verificadas. Las particulares características de sus modelos los situaron casi a la par de la gran marca española del momento, Hispano-Suiza.

Los principales órganos del T20 se hallaban elevados sobre el suelo. Su enfriamiento era intensivo gracias a un conjunto de dispositivos especiales del radiador, un ventilador montado mecánicamente y una bomba muy potente que producía una rápida circulación de agua. Un dispositivo mecánico permitía instalar la dinamo para el alumbrado eléctrico en el mismo motor, siendo aquella movida mecánicamente. El engrase del motor se efectuaba por circulación de aceite a alta presión, producida por una bomba especial mandada mecánicamente. Los materiales estaban escogidos y estudiados para obtener la mayor resistencia conocida. Las piezas eran calibradas e intercambiables.

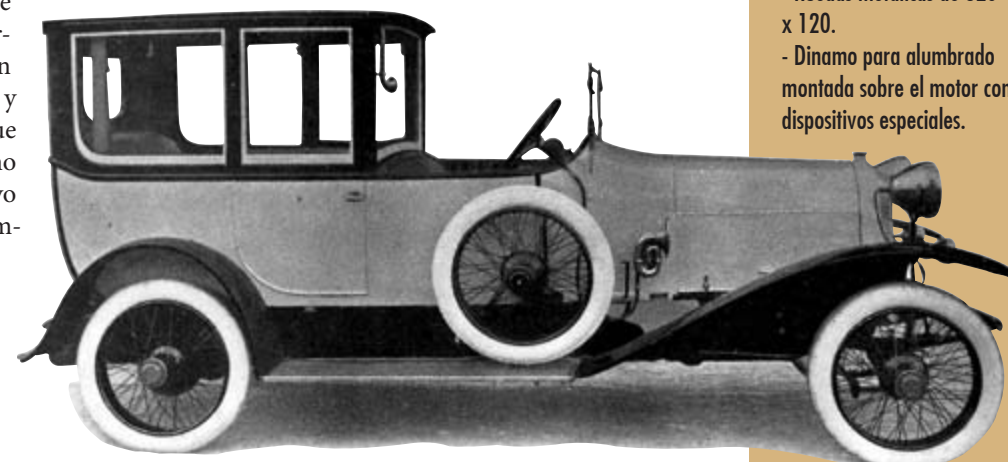
A este primer coche le siguió el 20 Sport y luego el Reina Victoria Eugenia, variante del Tipo 20, presentado en el Salón del Automóvil de Barcelona en 1919 y que, por su exquisito cuidado de los detalles y calidad, mereció la autorización de S.M. Alfonso XIII para bautizarse con ese nombre. Éste último modelo contaba con instalación eléctrica y frenos de tambor en la parte delantera, con lo que puede considerarse el primer modelo en España dotado de frenos en las cuatro ruedas, cosa bastante inusual en esa época. Ofecía un gran confort para ciudad y también era un turismo de velocidad elevada, que ofrecía gran seguridad personal. Los Elizalde también usaban culatas de bronce y un primitivo ABS, ya que inventaron un servo-freno mecánico con un dispositivo especial que evitaba por completo el bloqueo de las ruedas.

Básicamente las motorizaciones empleadas en

un inicio eran motores de 15 a 29 caballos, de cuatro cilindros, aplicados a los Tipo 20, 21, 26, 27, el más liviano Tipo 513 y los Tipo 51 y 517, ya con motores que llegaban a los 1.500 y 1.700 cc. Algunos de ellos contaban con cajas de tres velocidades, otros con transmisión de cuatro velocidades. En 1920 se construía el Tipo 29, impulsado por un motor de cuatro cilindros en línea y válvulas en cabeza.

Por otra parte, en la historia los Elizalde también formaron parte de los vehículos elegidos por los profesionales del transporte tras los primeros pasos dados a partir de 1910 para la comercialización de los 'automóviles de plaza', también llamados 'taxis', que sustituyeron progresivamente a los coches de caballo. Los primeros modelos de taxis surgieron de casas catalanas Ideals, Elizalde y España, y de las marcas francesas Delahaye, Peugeot y Renault. Además, también abarcaron la fabricación de vehículos industriales, camiones de reparto, autobuses y vehículos usados por el ejército español. Los bastidores eran casi indestructibles y destacaba entre ellos el Tipo 30C, un gigantesco modelo de cinco metros de ancho y una dimensión total de casi ocho metros, con 5.000 kilos de carga útil.

El grupo industrial se vio perjudicado por varios factores, que comenzaron a marcar el final de la compañía. La Primera Guerra Mundial afectó seriamente a los primeros modelos de Elizalde, ya que se tenía pensado importar las piezas forjadas desde Bélgica, lo que no fue posible por la ocupación alemana. Más tarde, el final de la Gran Guerra volvía a afectar a Elizalde, al no poder vender un motor de aviación encargado por la Aviación española, ante la competencia de las piezas sobrantes de guerra. Finalmente, la fabricación de coches cesó en 1925 tras el fallecimiento de Arturo Elizalde, momento en que la empresa pasó a producir motores de aviación hasta después de la Guerra Civil.



### HOJA DE RUTA

#### Modelo Tipo 20

- Chasis largo de 4,362m por 1,745m de ancho total.
- Distancia entre ejes 3,187m y ancho de vía 1,400m.
- Emplazamiento para carrocería de 2,500 de largo por 0,850 de ancho.
- Motor de 4 cilindros de 0,75m de diámetro por 1,30m de carrera, 15/20 HP y monobloque con válvulas intercambiables encerradas en un cárter accionadas por un solo árbol de levas.
- Cambio de marchas de 4 velocidades y marcha atrás, siendo la cuarta en toma directa.
- Trasmisión por cardanes.
- Embrague progresivo con cono provisto de cuero.
- Frenos sobre el diferencial y ruedas posteriores manualmente regulables.
- Carburador automático con encendido por magneto de alta tensión y enfriamiento por bomba centrífuga, radiador y ventilador mecánico. Engrase por circulación de aceite bajo presión y bomba.
- Bastidor de chapa embutido estrechado en su parte delantera y centrado en la posterior.
- Ruedas metálicas de 820 x 120.
- Dinamo para alumbrado montada sobre el motor con dispositivos especiales.