
DAVID (1913 - 1959) - cyclecars

Autor:

Data de publicació: 14-11-2019

La idea del "Cycle-Car" fue diseñada y perfeccionada hasta que cobró forma el "David", que fue bautizado así en alusión al personaje bíblico, pues el "David" podía competir con otros automóviles de mayor tamaño.

El proceso de construcción del primer "David" finalizó en 1913, saliendo la primera unidad de los Talleres Juanico de Barcelona, propiedad de Sebastián Juanico (la mayor parte de las fuentes citan erróneamente "talleres Juanito". Agradezco a Fausti Puig Juanico (viznieto de Sebastián Juanico) esta aclaración).

DAVID (1913 - 1959)

Primera epoca (1913-1923)

En 1907, José María Armangué (a la edad de 17 años) fue designado por el Centro Excursionista de Cataluña como conductor de uno de los "bobsleigh" que iban a participar en la Copa del Presidente de la República Francesa, pero, al no haber nieve suficiente, se le ocurrió colocar ruedas al artefacto, creando lo que se conocía en otros países como "down-car", "downhill-wagon", "soap-box" o "bob-car".

José María Armangué, junto con un grupo de amigos se dedicó a deslizarse por las cuestas barcelonesas de la montaña del Tibidabo con dicho artilugio. Armangué, cansado de tener que empujar el ingenio hasta la cumbre del Tibidabo después de cada deslizamiento y apoyado por sus hermanos Luis y Federico (Frick), así como por los hermanos José María y Ramón Moré (vencedores de la Copa Barcelona 1910 para "down-cars"), además de Fernando Comas, los hermanos Puig, Arruga y otros aficionados, decidió en 1913 motorizar los "bob-car", dando lugar

a lo que en otros sitios se denominaba "Cycle-Car".

La idea del "Cycle-Car" fue diseñada y perfeccionada hasta que cobró forma el "David", que fue bautizado así en alusión al personaje bíblico, pues el "David" podía competir con otros automóviles de mayor tamaño.

El proceso de construcción del primer "David" finalizó en 1913, saliendo la primera unidad de los Talleres Juanico de Barcelona, propiedad de Sebastián Juanico (la mayor parte de las fuentes citan erróneamente "talleres Juanito". Agradezco a Fausti Puig Juanico (viznieto de Sebastián Juanico) esta aclaración).

Un año más tarde, en 1914, y con 65.000 pesetas de capital social, fundaron en Barcelona la "Fábrica Nacional de Autociclos (Cyclecars) David". En ese momento José María Armangué tenía 24 años de edad.

Los motores de los David crecieron rápidamente, al mismo tiempo que sus dimensiones y prestaciones: animados en principio por bicilíndricos JAP refrigerados por aire, pasaron a disponer de mecánicas MAG (Motosacoche) de 2 y 4 cilindros con enfriamiento por líquido, así como Hispano-Suiza, Ballot y Elizalde a partir de 1919.

Los David participaron en numerosas manifestaciones deportivas, siendo los hermanos Armangué y José María Moré sus principales pilotos, aunque otros aficionados también lograrían brillantes resultados con estos autociclos (José y Juan Andreu, Santiago Soler, José Martí...).

José María Armangué ganaría la Barcelona-Sabadell-Barcelona de 1914, y su hermano Luis, la Barcelona-Madrid-Barcelona de 1916 (más de 1.250 Km a unos 44 Km/h de media), lo que representó un sonoro triunfo para la marca.

En Octubre de 1915, José María Moré, ganó con su David la "I Prova per Equips" que organizaba el MCDB, complementado por A. Ferrán y M. Armangué (motocicletas Rudge) y P. Llorens (side-car Rover).

Aun a pesar de la falta de evolución frente a los Loryc y los Salmson de la competencia, prosiguieron los éxitos deportivos de los autociclos David: J. María Moré acabó 2º (tras el Bugatti de Satrústegui) en la "I Carrera de La Rabassada 1922", al volante de un David llamado "La Bala de Plata" (motor MAG 1.100 cm³, 4 cilindros, válvulas en culata y carrocería más aerodinámica).

El éxito comercial del David fue en aumento, y muchos jóvenes barceloneses tuvieron en el David su primer coche.

Un desgraciado lunes, 29 de octubre de 1917, Armangué muere en un accidente de aviación y el control de la empresa pasa a los hermanos José María y Ramón Moré que llevan a la fábrica a producir pequeños taxis de dos plazas para la ciudad de Barcelona.

En 1919, la empresa cambió su denominación social por una más simple, "David, S. A.", colocando en la dirección de la oficina técnica a Ernesto Rodríguez Iranzo (habitual copiloto de Moré y de Andrés Iranzo sobre los David oficiales), pero la fábrica fue perdiendo poco a poco su actividad comercial y tuvo que cerrar sus puertas en 1923, tras un intento de reconversión a cargo de los hermanos Moré. Incluso el propio Frick Armangué cambió su David por un Loryc-EHP para el Trofeo Armangué de 1922, con el que dio la vuelta rápida al circuito y terminó 2º scratch.

En memoria de José-María Armangué se instituyó el Trofeo Armangué para cyclecars, disputado entre 1921 y 1923.

PDF - Folleto publicitario de competición de 1916, por cortesía de Pedro Martín Arese Villanueva

PDF - Folleto publicitario de competición de 1916, por cortesía de Pedro Martín Arese Villanueva

Preguerra

Si bien se le desconoce actividad como fabricante, durante los años previos a la Guerra Civil Española, la empresa David, S.A. tenía más de un millar de taxis en servicio en la ciudad de Barcelona. De hecho, los típicos colores, amarillo y negro de los taxis barceloneses son obra suya.

La empresa David, en aquella época también tenía una representación de la firma Citroën y participaba en otros negocios como los parkings y el servicio de grua.

Posguerra

Tras la guerra civil española y debido a la escasez de combustible que sufría la triste y empobrecida España de los años 40, José M^a Moré Comas fabricó, con la marca "David" una corta serie de vehículos eléctricos con chasis Citroën

(unos 10 aproximadamente) y carrocería tipo "aiga". La publicidad de la época rezaba "es el vehículo digno de la ceremonia nupcial".

Segunda epoca (1949-1959)

Ya en los años 50 fue diseñado un microcoche de tres ruedas, una especie de motocicleta carrozada o como decía el propio Moré "no se trata de un coche con una rueda menos, sino una moto con una rueda más". Este vehículo se fabricó principalmente en versión turismo pero hubo incluso una versión de tricamioneta de "cinco ruedas".

Se estima que la producción global, sería de unos 60 ejemplares entre los primeros prototipos de 1949 y los últimos ejemplares matriculados en 1959.

Características técnicas del David de 3 ruedas

Motor:

Monocilíndrico anterior de fabricación propia (tipo M.2 t.1) de dos tiempos de 76x76 mm (345 cc) refrigerado por turbina de aire accionada por el eje del cigüeñal, 10 CV a 4000 rpm. Compresión 5,7:1. Par máximo 2 m/kg. Carburador Solex. Depósito de aceite de 2 litros. Instalación eléctrica: 6 V con dínamo de 100 W, batería 45 Amp y bujías de grado F-70.

Cambio de marchas y frenos:

6 relaciones (3 marchas con multiplicador) mas marcha atrás, relaciones de cambio: 1ª 1: 26, 2ª 1; 1,47, 3ª 1: 1,04. Marcha atrás -1: 4,2. Embrague: discos múltiples bañado en aceite. Frenos mecánicos sobre las tres ruedas. 240 cm2 de superficie total de frenado.

Chasis:

Barra central longitudinal sobre la que se apoya el tren trasero. El tren delantero consta de conjunto de dirección - suspensión girando el motor junto con la rueda, suspensión delantera por ballestas y muelle espiral y trasera por láminas de torsión, dirección por semicorona y piñón con 3,40 mts de diámetro de giro. Neumáticos: 4.00 x 8, presión 1,5 delantero y 1,75 trasero.

Medidas y peso:

Ancho de vía trasero: 1,20 mts, distancia entre ejes; 1,70 mts, longitud total: 2,80 mts, anchura total; 1,40 mts. altura total: 1,40 mts. (capotado), altura del suelo: 0,20 mts, peso: 280 Kgs (los primeros modelos pesaban 215 Kgs).

Carrocería:

Tipo monocasco de estilo torpedo abierta con o sin capota, hubo un modelo cerrado y la tricamioneta abierta, asientos: 2 + 2 (ver foto), depósito de gasolina: 18 lts.

Prestaciones:

Velocidad máxima 68 Km/hora (modelo normal) y 58 la tricamioneta, consumo 5 litros/100 Kms.

