



MOTORHISPANIA, S.A.

MOTO GUZZI HISPANIA  
65 c.c.

LIBRO DE INSTRUCCIONES





**MOTORHISPANIA, S. A.**

AVDA. GENERALISIMO FRANCO, 449 - TEL. 30 63 52

**B A R C E L O N A**

---

## **INSTRUCCIONES**

para el uso y atenciones de la  
**MOTO GUZZI HISPANIA**

**65 c. c.**

MOTORHISPANIA, S. A. recomienda encarecidamente a su clientela, la lectura de este librito de instrucciones y la perfecta observancia de las mismas, por parte de los usuarios, quienes con ello adquirirán un conocimiento suficiente para obtener de la motocicleta un rendimiento perfecto y la máxima duración.

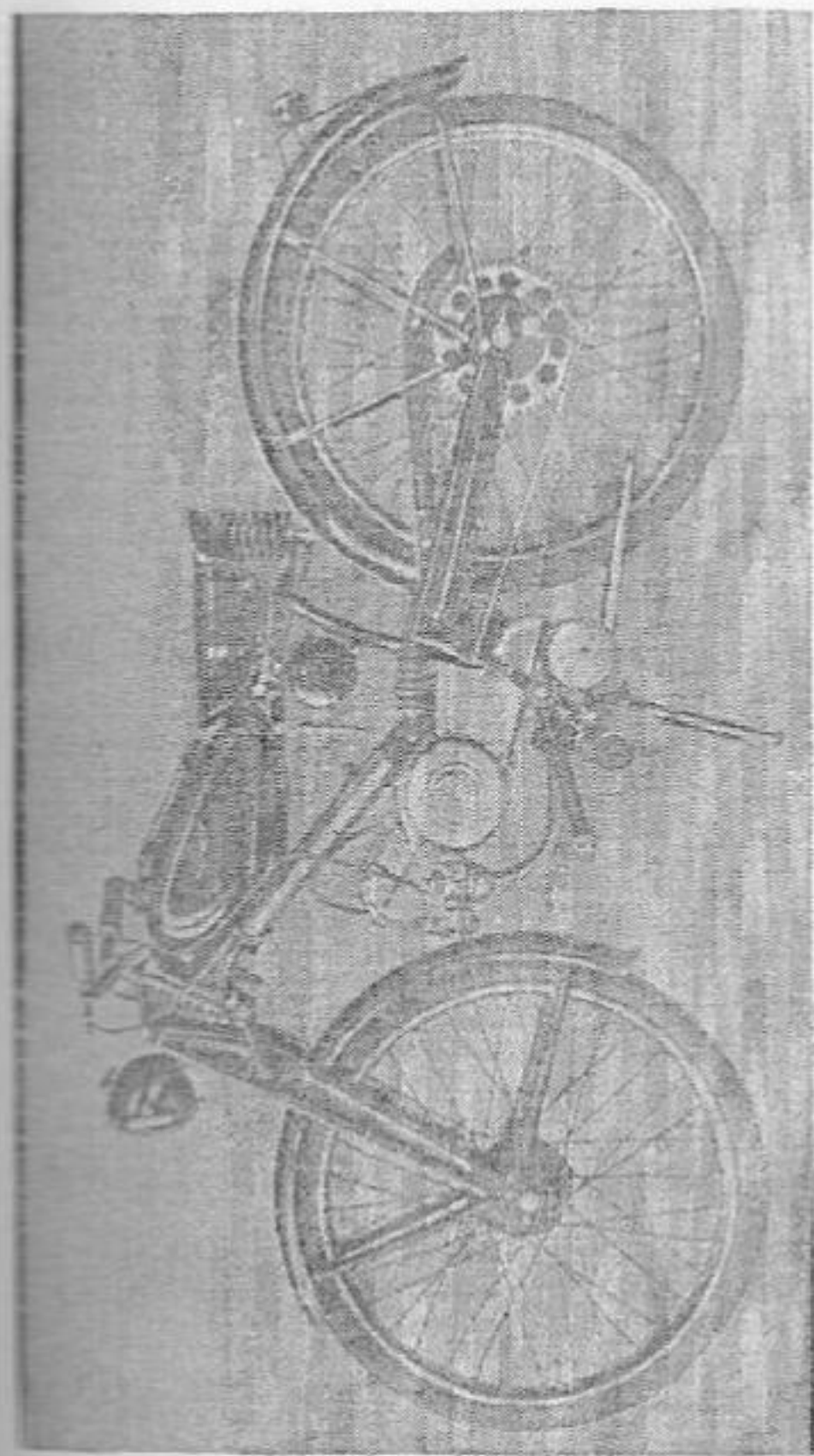
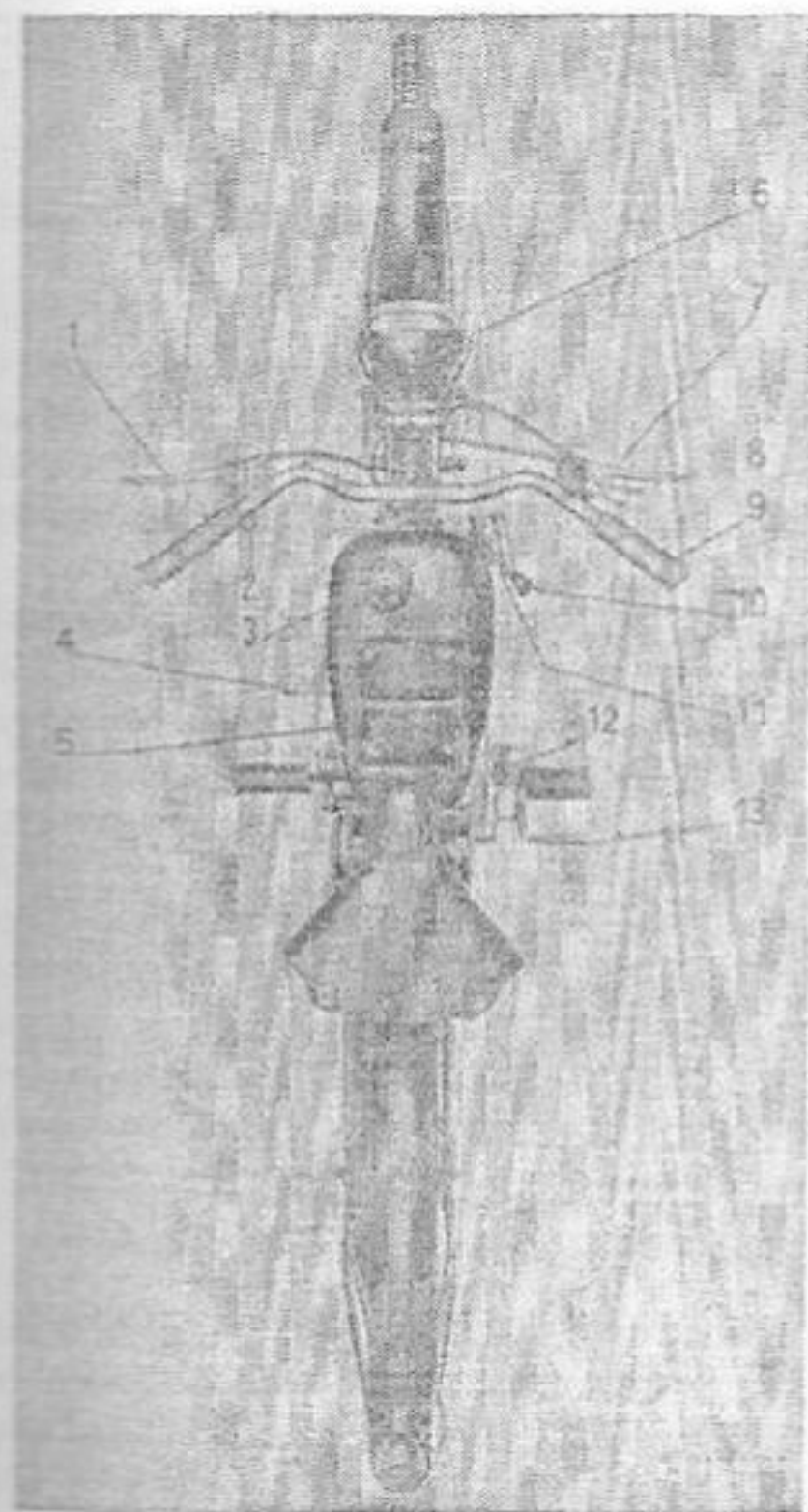


Fig. 1. — Moto Guzzi Hispania



**Fig. 2.**— Moto Guzzi Hispania  
(mandos y accesorios)

## Mandos y accesorios

(ver fig. 2)

- 1 Palanca a mano mando embrague.
- 2 . . . . .
- 3 Tapón depósito gasolina y medida de aceite.
- 4 Pedal freno posterior.
- 5 Porta paquetes.
- 6 Mando faros.
- 7 Palanca a mano mando freno anterior.
- 8 . . . . .
- 9 Mando gas.
- 10 Palanca cambio velocidades.
- 11 Sector cambio. Las diversas posiciones de la palanca, corresponden a las muescas señaladas de atrás hacia adelante con 1-0-2-3, correspondientes a la primera velocidad, al punto muerto, a la segunda y a la tercera velocidad.
- 12 Tapón depósito aceite para lubricar engranaje transmisión cambio.
- 13 Pedal puesta en marcha.

## Advertencia importante

*Durante los primeros 1.000 km. de recorrido se recomienda no abrir el gas más de la mitad de apertura. Esto, a fin de permitir el adaptación gradual entre aros y cilindro, y, como consecuencia, evitar el gripaje del motor.*

*NB. — En la descripción, donde está escrito derecha e izquierda, debe entenderse a la derecha o a la izquierda de quien se encuentra sentado en la máquina.*

## Características del motor

Ciclo a dos tiempos, con admisión mandada desde el árbol motor.

Diámetro: 42 m/m.

Recorrido: 46 m/m.

Cilindrada: 65 cc.

Relación de compresión: 1 : 5,5.

Potencia efectiva a 5.000 revoluciones: 2. H. P.

Pistón en aleación de aluminio sin deflector.

Cilindro en aleación de aluminio con camisa sobrepuesta.

Refrigeración por aire.

Cigüeñal montado sobre casquillo de bronce y cojinete de rodillos.

Árbol primario del cambio montado sobre cojinetes de bolas.

Biela montada sobre rodillos.

Cambio velocidades (en el bloque motor) a tres marchas con el siguiente raptor: 3.<sup>a</sup>, 1 : 1—

2.<sup>a</sup>, 1 : 1,17—1.<sup>a</sup>, 1 : 2,62—Mando a mano colocado en el lado derecho del depósito.

Lubricación a mezcla.

Alimentación mediante carburador de doble mando (aire y gas).

Capacidad del depósito: aprox. 6,5 litros.

Consumo medio: aprox. 1 litro de mezcla por 50 km.

Autonomía: 320 km. aprox.

Magneto alternador a volante MAV-200A fabricado por F.E.M.S.A., Madrid, bajo licencia Magneti Marelli.

La corriente del volante magnético sirve también para alimentar la instalación eléctrica compuesta de faro de dos luces (*fig. 3*) y faro trasero.

Embrague en aceite a discos de ferodo en el bloque motor.

Transmisión a cadena.

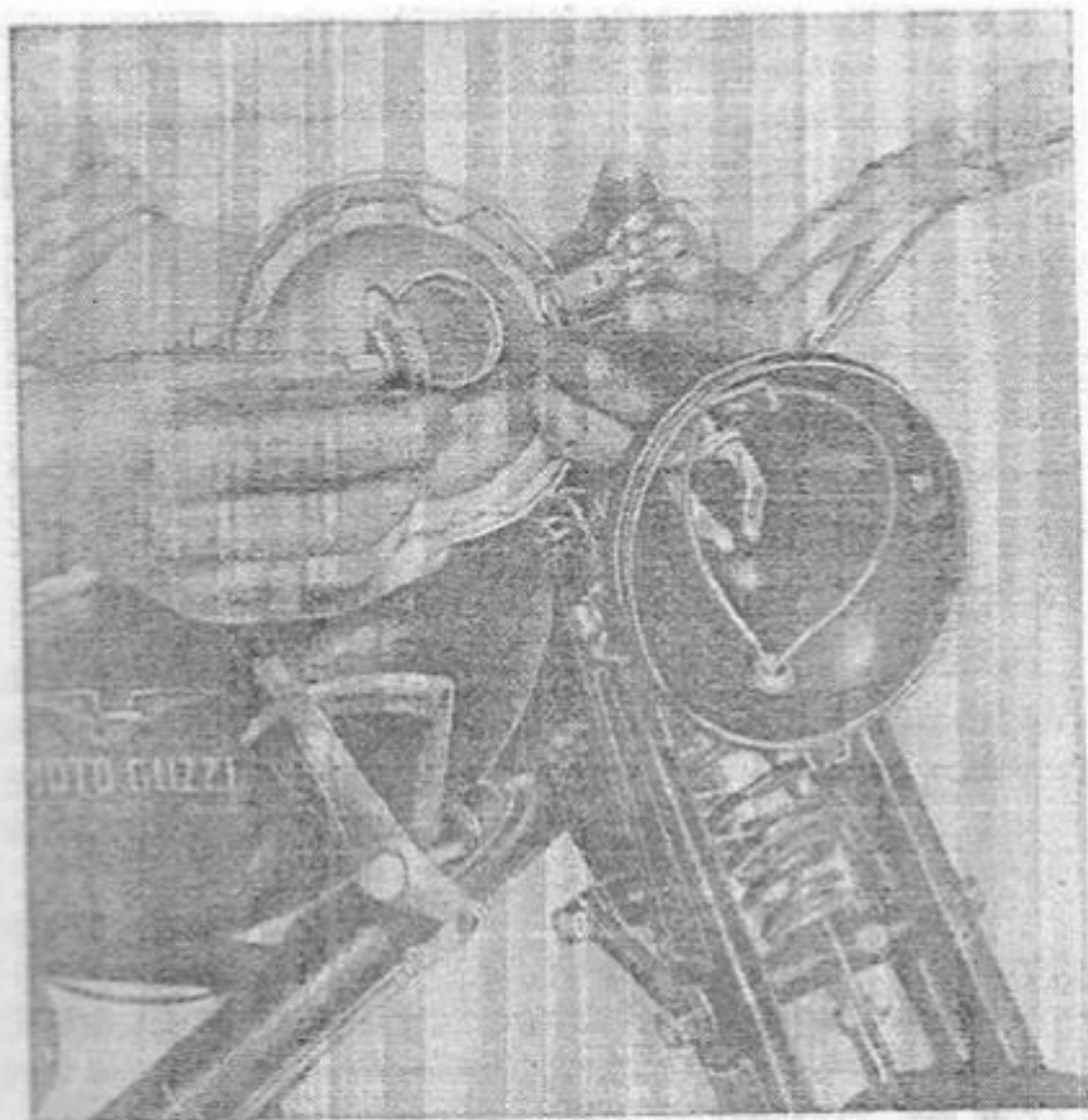


Fig. 3

## Cuadro

La parte principal del cuadro está constituida por un tubo único central muy robusto. Suspensión: anterior, del tipo a paralelogramo articulado con muelle espiral; posterior con horquilla oscilante y muelle de seguridad en sentido de compresión.

Ruedas a radios con llantas 26 x 1 3/4 R.

Neumáticos 650 x 50 C tipo velomotor.

Frenos a expansión en ambas ruedas. Mando a mano para el anterior y a pedal para el posterior.

Distancia entre ejes: 1,185 metros aprox.

Ancho: 69 cm.

Peso: 50 kgs. aprox.

Pendiente máxima superable en 1.<sup>a</sup> velocidad: 22 % aprox.

## Mezcla

Mezclar en cada litro de gasolina, 50 cc. de aceite mineral de densidad media y de **buena calidad**. El tapón del depósito de la gasolina puesto al revés, sirve como medida del aceite a mezclar por cada litro de gasolina.

Procúrese hacer la mezcla en recipiente aparte.

Recomendamos que durante los primeros 5000 km. sea hecha la mezcla según las siguientes proporciones.

De 6 a 7 medidas de aceite (de 300 a 350 cc.) por cada 5 litros de gasolina.

## Puesta en marcha

Abrir el grifo del depósito de la gasolina.

Excitar el carburador hasta llenar el departamento de la boya. Cerrar el aire y poner el puño del gas a  $1/4$  de apertura. Asegurarse de que la palanca del cambio se encuentre en su punto muerto.

Impulsar bruscamente el pedal de la puesta en marcha. Apenas en marcha el motor, poner la palanca del aire aproximadamente a  $1/4$  de apertura y regular el puño del gas según el mínimo que se desee.

Aprovechando una pendiente y dada la gran ligereza de la moto, se puede poner en marcha estando sentado en el sillín, poniendo la segunda velocidad y maniobrando oportunamente al mando de embrague. En las épocas frías, es conveniente hacer girar el motor a bajo régimen (para calentarlo) antes de dar gas a fondo.

## Puesta en marcha con el motor caliente

Es aconsejable abrir a mitad el mando del aire; no es necesario excitar el carburador.

## Conducción de la máquina

Las maniobras para conducir la máquina son las que normalmente cada motorista tiene que conocer y por lo tanto creemos inútil repetirlas en estas instrucciones. Diremos tan sólo que para poder hacer largas subidas, es necesario mantener el gas a  $3/4$  de apertura aproximadamente y maniobrar la palanca del aire de la manera siguiente: Hay que tener muy reducida la toma del aire; tanto, que tiene que provocar una sensible disminución de potencia del motor (casi al límite en el cual se empieza a oír explosiones que fallan).

Si el motor pierde demasiadas revoluciones o bien se manifiesta la necesidad de acelerar, para vencer un tramo más empinado o por otra causa, se aumenta la cantidad de aire; esto provoca una sensible reacción o aceleración del motor, la cual no podrá ser prorrogada demasiado (no más de dos minutos, según la temperatura del aire) para evitar un recalentamiento.

Por lo demás, sólo con la práctica podrá obtener el motorista el mejor rendimiento de su máquina, gastando el mínimo de carburante.

Sobre la cámara de vaporización del carburador, se encuentra al exterior un tornillo y montado bajo la cabeza del mismo, un peque-

ño muelle; este tornillo sirve para regular al mínimo el flujo del aire.

Se recomienda al cliente que no modifique la regulación ejecutada por los técnicos de la casa.

## Lubrificación

El motor se lubrica automáticamente por la mezcla del aceite en la gasolina.

La lubricación del cambio, se hace quitando el tapón colocado en el lado derecho del cárter y vertiendo aceite semidenso (**el mismo que se usa para la mezcla del motor**) en el agujero hasta que el aceite salga por la espita (*fig. 5, número 1*). Por lo tanto, antes de poner aceite en el cambio, es necesario abrir dicha espita quitando con el destornillador el tornillo apropiado.

No olvidar de cerrar la espita después de comprobar el nivel del aceite.

Es menester añadir aceite para sustituir el ya consumido cada 1.000 ó 1.200 km.

Cada 10.000 km. aproximadamente, será sustituido totalmente el aceite. Debe aprovecharse esta circunstancia para limpiar igualmente el cárter.

A tal fin, se quita la tapa del motor del lado derecho de la máquina (destornillando los 7 tornillos al borde de dicha tapa) y, teniendo la moto inclinada hacia la derecha, se hace salir

todo el aceite, luego se inclina la máquina hacia la izquierda, se vierte en el cárter un poco de petróleo, se sacude la máquina (siempre teniéndola inclinada hacia la izquierda) para luego inclinarla bruscamente hacia la derecha de manera que el petróleo salga de golpe y pueda así arrastrar todas las impurezas que pudiera eventualmente contener.

Para volver a montar la tapa, untar con hermético la base de apoyo después de haber quitado los residuos del viejo hermético de la tapa y del cárter motor; luego, cerrar alternativamente los tornillos.

Hay que lubricar también cada 2.000 km. los pernos de la horquilla anterior usando grasa flúida inyectada por las adecuadas valvulitas, con aparato Tekalemit. De la misma forma se procede también a la lubricación de la horquilla posterior; la valvulita para la lubricación del perno, se encuentra en la cabeza de la misma al lado derecho de la máquina.

Los bujes de las ruedas y las cazoletas de la dirección, se deben también limpiar y engrasar con grasa flúida cada 10.000 km.

Para esta operación se desmontan las susodichas piezas.

Cada 3.000 km. es necesario lubricar el excéntrico del volante magnético. Usando una aceitera con algunas gotas de aceite denso, se humedece el cojinete de paño (*fig. 6, n.º 1*) que roza el excéntrico mismo. Para ejecutar tal operación es necesario quitar la tapa del plato magnético destornillando antes los tornillos

que aseguran la mencionada tapa. No hace falta desmontar el plato magnético, y se recomienda a los clientes vivamente que no lo hagan.

La lubricación del cojinete de paño puede ser hecha por las ventanas del volante mismo.

En la fig. 6 puede verse el plato magnético desmontado; esto ha sido hecho con el fin de que se pueda apreciar con claridad cuál es la parte que se tiene que lubricar, parte que también es visible por las ventanas del volante cuando se encuentra en una determinada posición.

## Limpieza de los filtros de gasolina y carburador

El primer filtro está colocado sobre el grifo de la bencina. Para limpiarlo cuando el depósito no está vacío, es necesario inclinar bastante la moto hacia adelante y hacia la derecha, de manera que sea posible quitar el grifo sin que se salga el carburante.

Cada 5.000 km. será mejor proceder a la limpieza general del depósito, vertiendo en éste un poco de gasolina, pero, sin aceite; luego se sacude violentamente; después se hacen salir las impurezas por el agujero del grifo. Para hacer esto, se aconseja quitar el depósito de la máquina, desmontar el grifo de la gasolina,

cerrando el agujero con un dedo cuando se sacude el depósito con el fin de limpiarlo.

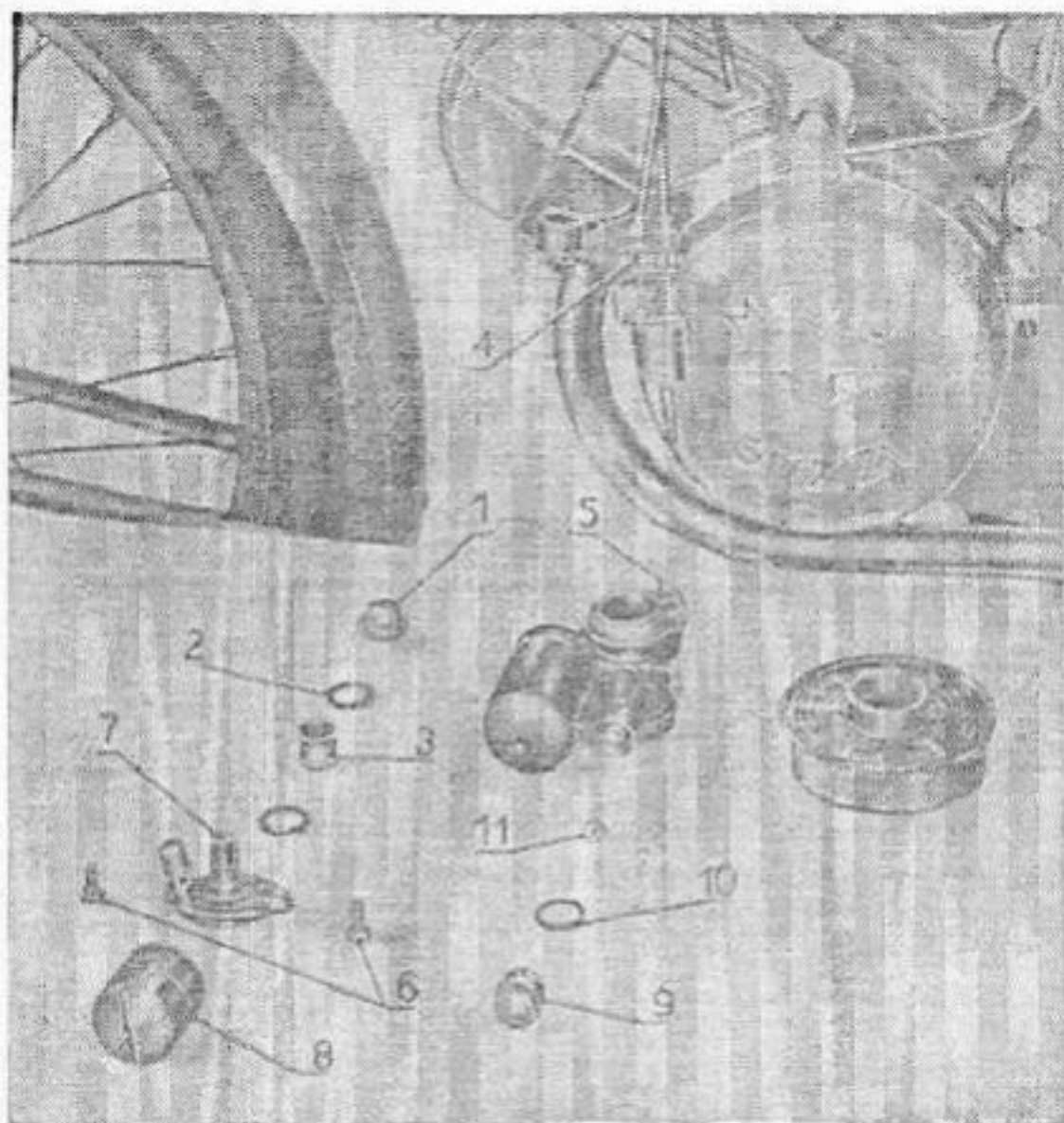


Fig. 4

Tal operación se puede hacer también sin quitar el depósito, pero en este caso resulta incómoda y menos eficaz.

Después para limpiar completamente el carburador hay que destornillar el casquillo 1 que libera el muelle y el émbolo (*fig. 4*).

También debe aflojarse el racor 2 que sujeta el tubo de gasolina con su junta 3 y filtro 4.

Se limpia completamente el tubo de gasolina lavándolo y soplando muy fuerte dentro del mismo, desde la extremidad superior.

Después hay que separar el cuerpo del carburador 5 de la pipa de admisión aflojando el tornillo de la brida de sujeción. Igualmente se hace con el filtro de aire 6.

Aflojando las tuercas 8 se procede a desmontar al recipiente 7 y sus arandelas 9. Se puede así limpiar el carburador minuciosamente procurando quitar todas las impurezas, especialmente en los surtidores.

Lo dicho sirve para tipos de carburadores similares.

#### FILTRO DE AIRE:

También éste tiene que ser limpiado cada 1.000 km. y a ser posible más a menudo si se corre por zonas de mucho polvo. Para efectuar esto es suficiente lavarlo con gasolina y dejar-

lo secar. Es necesario, antes de montarlo, sumergirlo en una mezcla de gasolina y aceite flúido (por partes iguales) dejándolo luego secar antes de volver a montarlo. La eficacia del filtro disminuye hasta anularse si no se cuida su limpieza y manutención como antes se indica.

Cuando el filtro está muy sucio, el consumo de mezcla aumenta, resultando ahogada la alimentación de aire.

### Limpieza cilindro y escape

Una de las causas de disminución de rendimiento del motor, es debida a las incrustaciones y a las parciales obturaciones en las conducciones de escape a causa de los residuos carbonosos.

En este caso, es necesario desmontar la culata y el cilindro (*ver fig. 5*). Para desmontar estas partes (después de haber quitado el tubo de escape con el silenciador) se aflojan las tres tuercas sobre los tirantes de fijación de la culata cilindro.

Se quitan cuidadosamente todas las incrustaciones formadas sobre la culata, sobre la cabeza del pistón y sobre las paredes de escape.

Se abre luego el silenciador aflojando el tornillo central a la derecha del mismo y se limpia cuidadosamente.

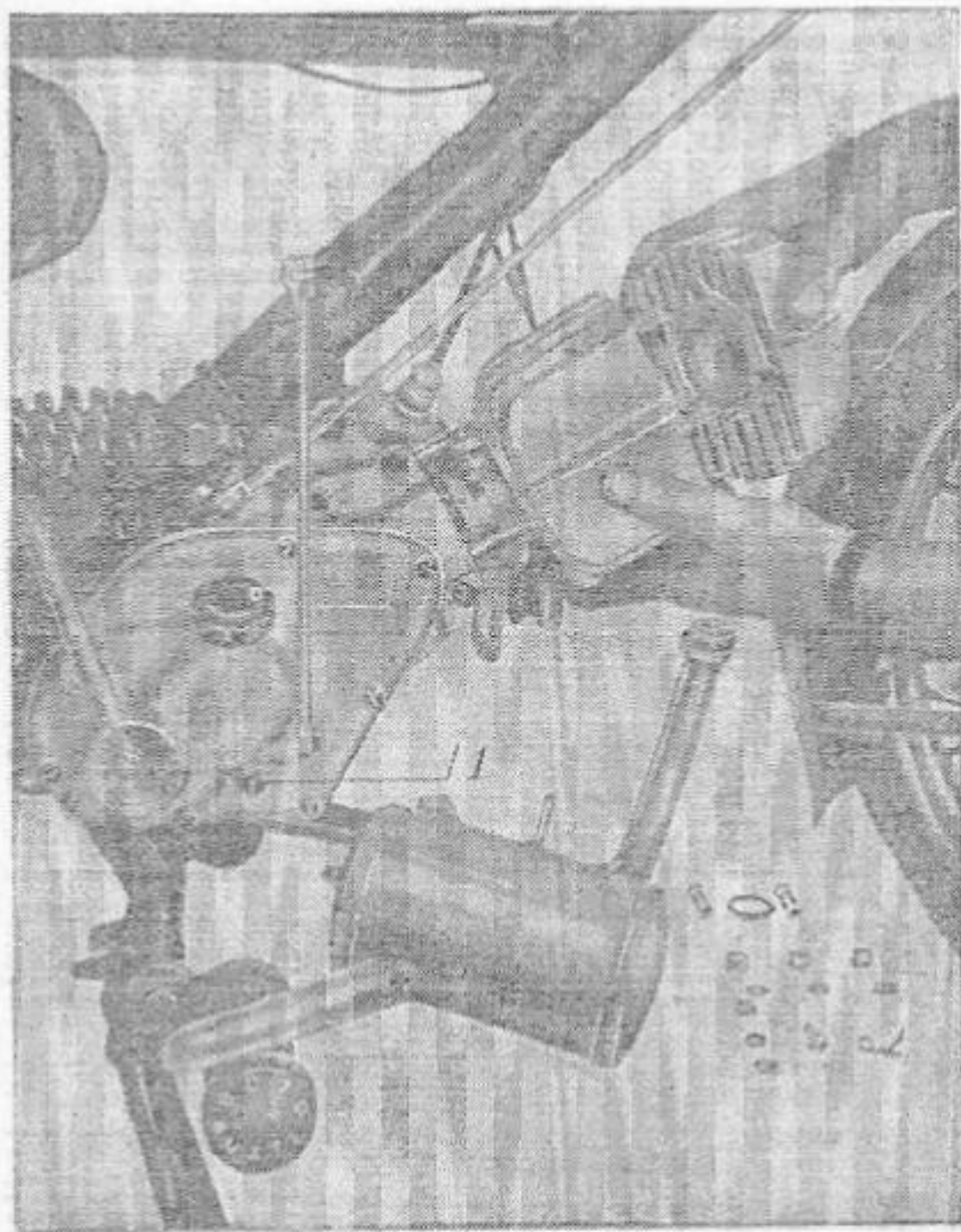


Fig. 5

Esta operación debe hacerse cada 2.000 km. de marcha aproximadamente.

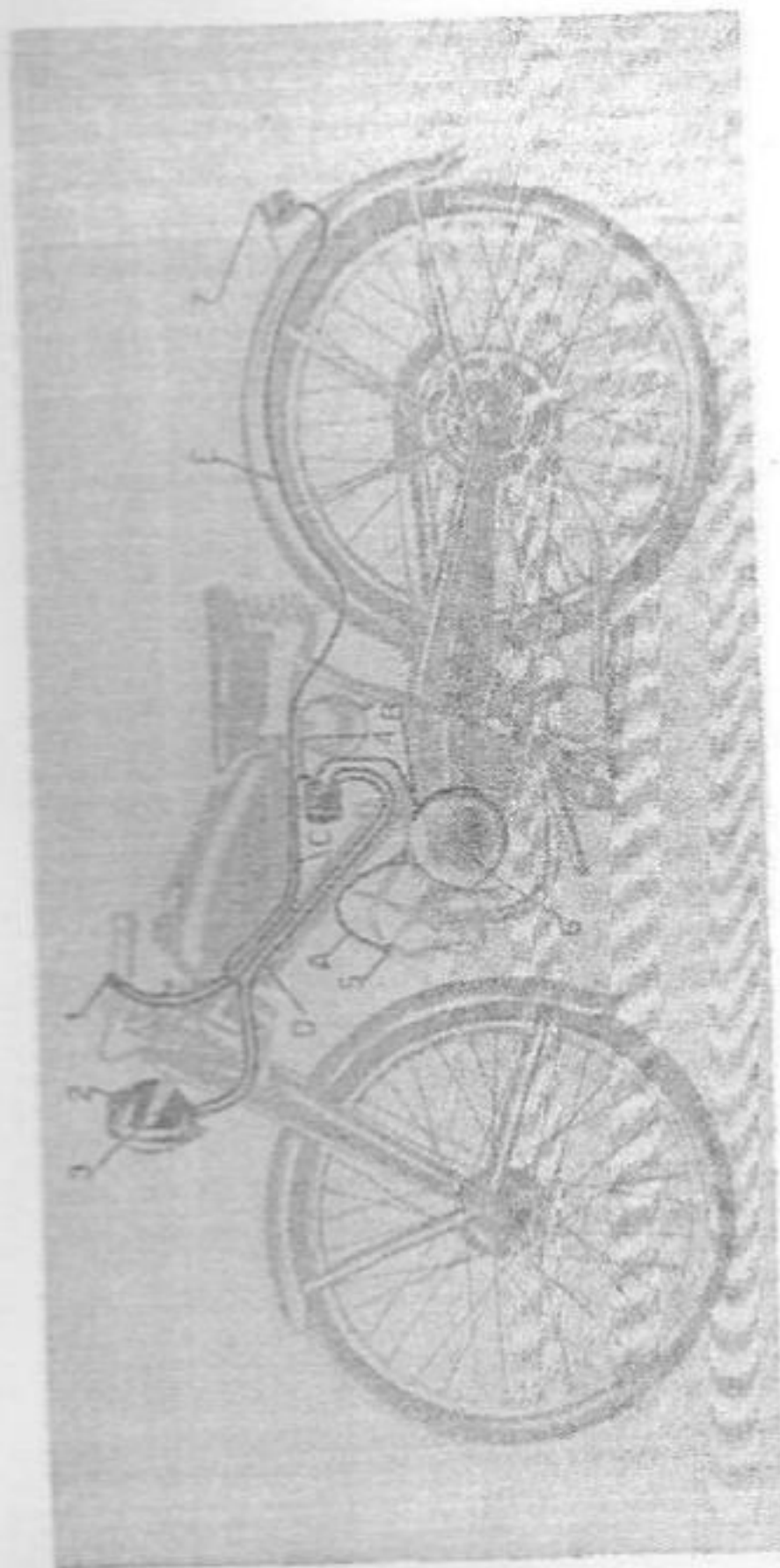
Al montar nuevamente la culata, hay que tener cuidado de cerrar las tres tuercas gradualmente en forma alterna.

## Regulación del embrague

El bulón que fija la funda del cable de mando del embrague, sirve para la regulación del embrague mismo, y es visible en la fig. 10 cerca de la cúspide de la palanca del embrague. Para cerrar, se atornilla el bulón después de haber aflojado la contratuerca. La regulación tiene que ser hecha de manera que el juego (medido a la extremidad de la palanca a mano del embrague) sea de 3 m/m. aproximadamente.

## Instalación eléctrica

Los platinos (*fig. 6, n.º 2*) tienen que ser controlados cada 5.000 km. aprox. Comprobar que la apertura de los contactos sea de m/m. 0,35 - m/m. 0,45. Si fuera necesario limpiarlos, se puede hacer introduciendo papel de lija muy fino y doblado entre dichos platinos, separándolos antes uno de otros (sirviéndose de un destornillador) para poder introducir el



**ESQUEMA DE LA INSTALACION ELECTRICA.** — **A)** Cable de volante magnético a bujía. — **B)** Cable del alternador a la bocina eléctrica. — **C)** Cables de la bocina al pulsador. — **D)** Cable de la bocina al faro. — **E)** Cable del faro al faro piloto.

papel de lija entre los mismos. Dicho trabajo puede también efectuarse con una pequeña lima de corte finísimo.

Para esta operación es suficiente quitar la

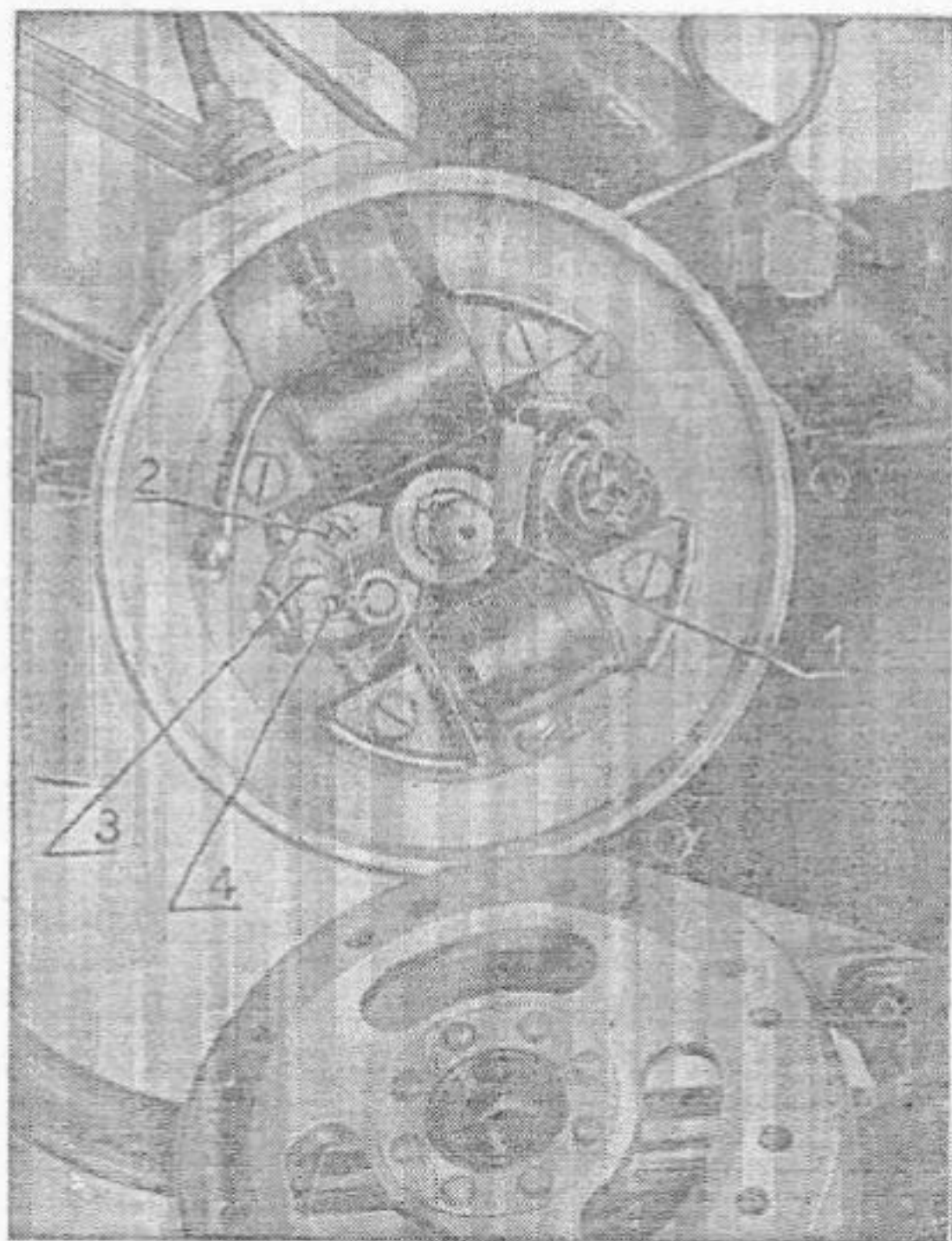


Fig. 6

tapa del plato magnético y trabajar luego por las ventanas del volante, como hemos dicho anteriormente para la lubricación del excéntrico del plato magnético.

## Montaje de la bujía

Para no estropear la rosca de la cabeza del cilindro donde va montada la bujía, se tiene que montar la misma atornillándola por lo menos un par de vueltas con la mano, para asegurarse que ajusta bien. Luego, usar la llave adecuada para apretarla del todo. Es conveniente no exagerar mucho al apretarla.

BUJIA - Marelli: CW 175 DX. - KLG: F. 70. Firestone: F 50-LF, o equivalentes.

La distancia entre los electrodos debe de ser 5-6 décimas de milímetro.

## Desmontaje y puesta a punto del volante magnético

### DESMONTAJE:

Quitar la tapa destornillando los tornillos, quitar el volante del árbol motor por medio del extractor a propósito y quitar la chapa del ruptor que está fijada por medio de tres tornillos a la caja de aluminio; antes de quitar esta tapa, se recomienda trazar una señal encima de la misma y sobre la caja, de manera que al montarla venga fijada al mismo sitio.

## PUESTA A PUNTO:

Para la puesta a punto debe controlarse que los contactos del ruptor empiecen a abrirse cuando la flecha trazada sobre el volante y la del cárter, coincidan.

## Cadena

La exacta tensión de la cadena se obtiene como la de las bicicletas por medio de dos tensores de cadena sobre el eje de la rueda posterior, que actúan en la extremidad de la horquilla oscilante.

La regulación de la tensión de la cadena tiene que ser hecha cuando la horquilla oscilante se encuentra en mitad de su carrera, posición que la horquilla tiene cuando un hombre de peso medio está sentado en el borde posterior del sillín.

La cadena hay que lubrificarla con algunas gotas de aceite extradenso cada vez que se note seca; esto se verifica especialmente después de una marcha bajo la lluvia.

Cada 3.000 km. se aconseja lavar la cadena con un paño de petróleo, después de esto tiene que secarse muy bien y sumergirla en un baño de sebo líquido o, en su defecto en aceite denso, el cual penetra en el interior de los rodillos y entonces no hay necesidad de engrasarla por una larga temporada.

## Reglaje freno anterior

Para esta operación, sirve el bulón tensor de la funda del freno mismo (*es visible en la figura 8*).

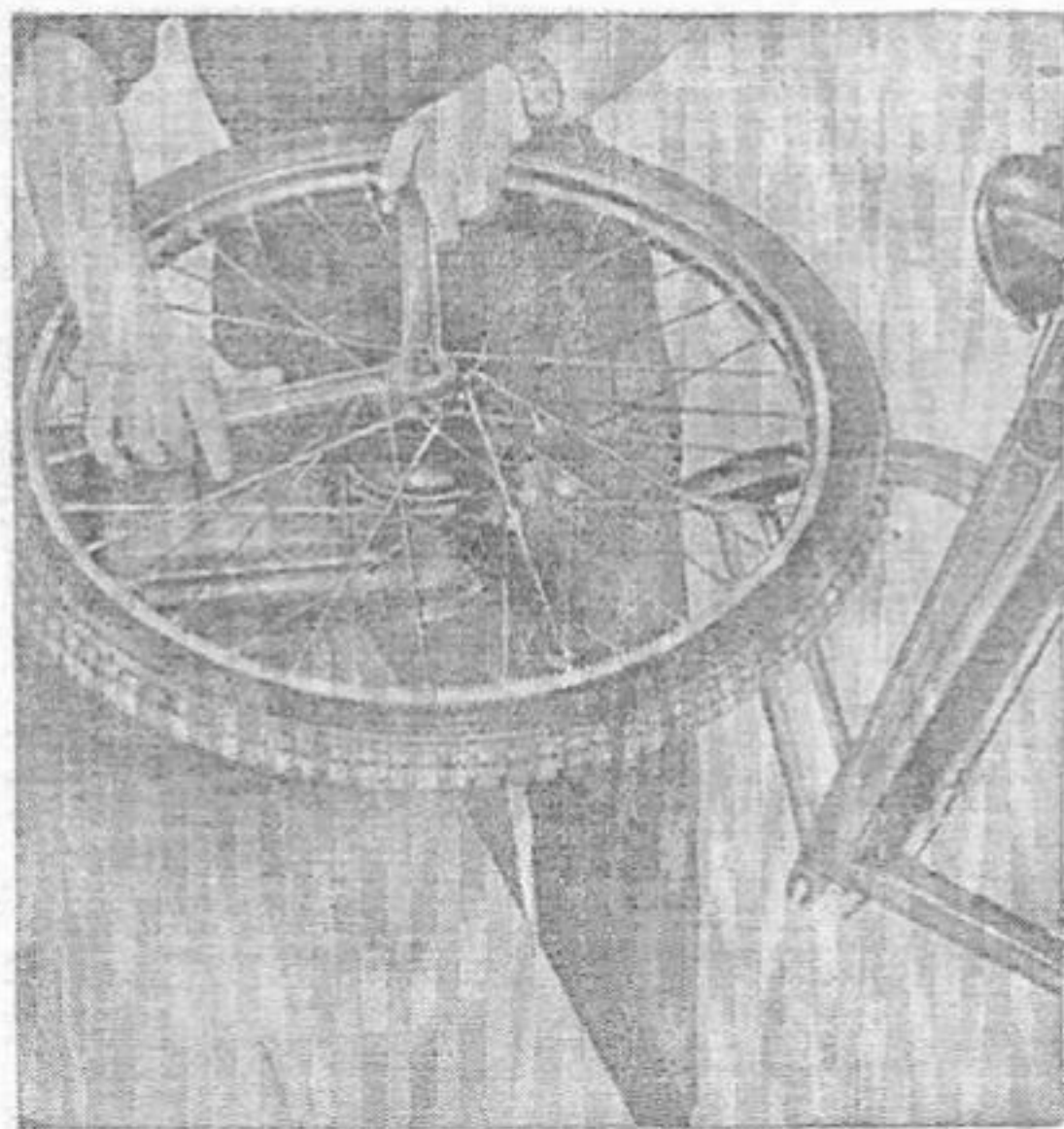


Fig. 8

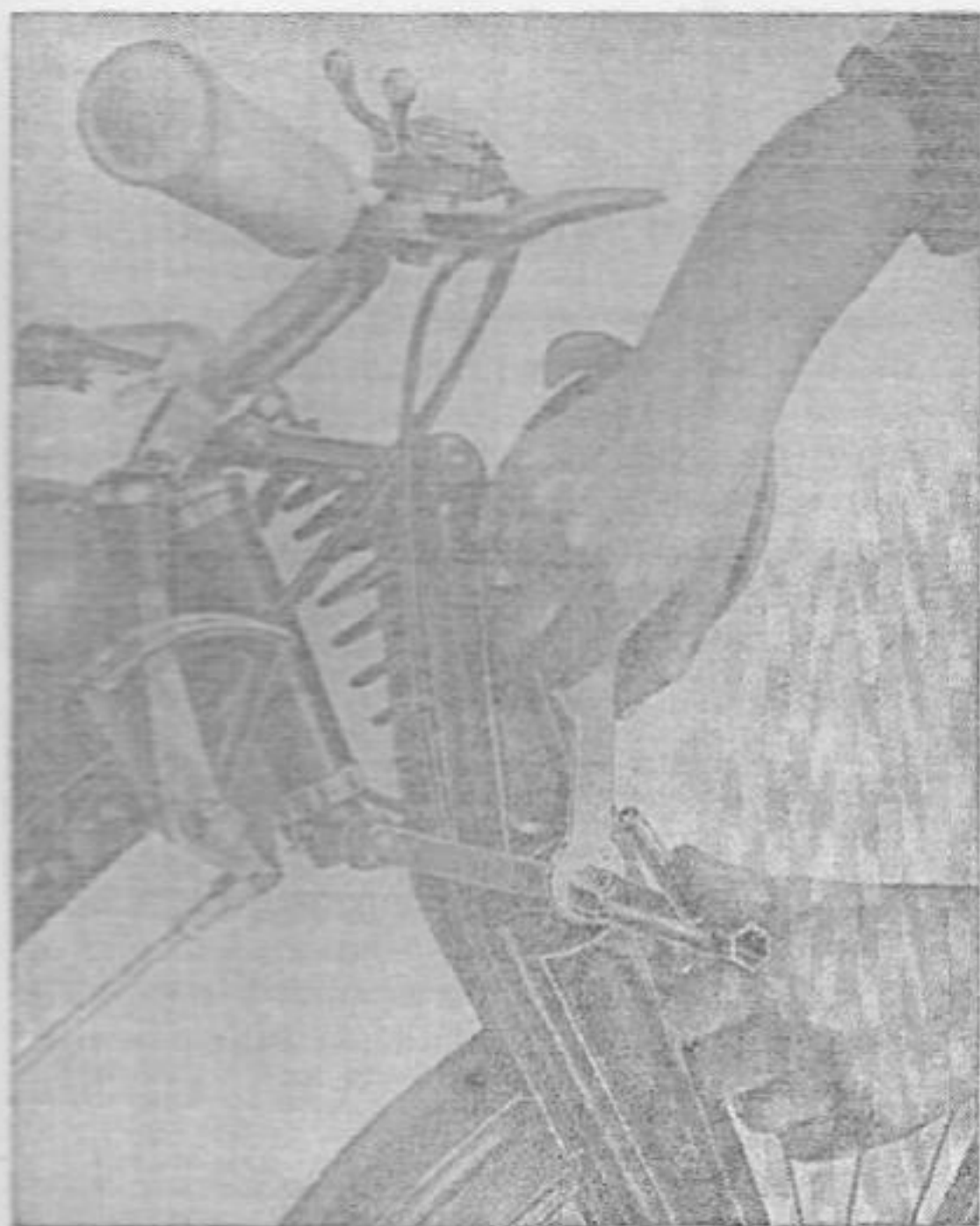
Para tensar se afloja dicho bulón después de haber aflojado la contratuerca. El juego (medido en las extremidades de la palanca del portamordazas) tiene que ser de 5 m/m. aproximadamente.

### Reglaje freno posterior

Se obtiene cerrando la tuerca a la extremidad del tirante del freno mismo (*es visible en la fig. 1*). El juego (medido en la extremidad de la palanca) tiene que ser de 5 m/m. aprox.

### Reglaje ejes ruedas

El juego de los bujes se corrige con la regulación de los conos de la misma manera que se hace en las bicicletas. La fig. 8 muestra la regulación del juego de la rueda anterior. Se quita la rueda aflojando un poco las dos tuercas del eje (no hace falta quitarlos del todo) y desenroscando la rueda de la horquilla después de haber quitado el cable de los frenos de la palanca de las mordazas, se aflojan con la llave el cono de izquierda, se afloja el contracono (exterior), luego se atornilla el cono (interior) lo bastante para quitar el juego de la rueda, teniendo cuidado de no apretarlo demasiado. (El eje tiene que poder rodar libremente con los dedos.) Por último, fijar el cono y se cierra el contracono.



**Fig. 9**

Cuando haga falta limpiar el buje y lubrificarlo, se desmonta el eje. Para esto es necesario destornillar completamente el contracono y cono, luego quitar el eje por la parte contraria al cono mismo.

De la misma manera se procede con la rueda anterior.

### Reglaje horquilla anterior

El juego lateral se elimina registrando los dos ejes inferiores del paralelogramo. Esta regulación se efectúa aflojando la contratuerca (exterior), teniendo fija la tuerca (interior); luego, cerrando la tuerca lo necesario para quitar el juego; téngase en cuenta de que la horquilla no se endurezca. Por último, se cierra la contratuerca (teniendo fija la tuerca).

### Reglaje horquilla oscilante

Se afloja la contratuerca (exterior), teniendo fija la tuerca (interior), luego se cierra esta última lo bastante para quitar el juego. Por último se cierra la contratuerca teniendo fija la tuerca (*ver fig. 10*).

### Reglaje suspensión posterior

La regulación de la suspensión, en relación al peso del conductor, se efectúa destornillando las contratuercas y los bulones de registro en lo que haga falta para obtener la regulación deseada. Una vez la operación terminada, bloquear bien las contratuercas.

Es necesario contar las vueltas efectuadas por los bulones de registro. Hay que cuidar que el número de vueltas sea igual en ambos



Fig. 10

lados, para tener la seguridad de que los dos muelles sean igualmente cargados. Con esta operación, se tiene la ventaja de limitar la distensión excesiva de los indicados muelles.

## Presión neumáticos

Para mayor duración de los neumáticos y mejor comodidad en carretera, se aconseja se adopten las presiones siguientes:

Neumático anterior kg./cm<sup>2</sup> 1'5. = 21 libras  
 " posterior kg./cm<sup>2</sup> 2. = 28 "

## Reglaje dirección

Si la dirección es dura, la máquina pierde en estabilidad; si es demasiado floja, los movimientos a bolas están sujetos a dañinas sacudidas. El juego se regula (como el de las bicicletas) cerrando la guía provista de muescas que se encuentra debajo del ataque de la dirección.

Para hacer esta operación, es necesario aflojar el bulón de cabeza que fija la dirección, además del bulón que cierra las dos orejas de fijación de la misma.

## Conservación general

Para la buena conservación de la motocicleta es necesario seguir las reglas más abajo indicadas.

### LAVADO:

Para la limpieza del motor es mejor usar petróleo, pincel y trapos limpios para secar. Todas las partes esmaltadas deben ser, no obs-

tante, lavadas con agua, usando una esponja para enjuagar y piel de gamuza para secar.

Es perjudicial para el esmalte usar petróleo; éste le da un color mate y lo deteriora rápidamente.

## RETOQUE DE PINTURA:

Conviene sean hechos por mano experta cuidando que el color sea igual al de la pintura original.

## CALCOMANIAS:

Las calcomanias se pueden adquirir en Motorhišpania, S. A.; o a sus Concesionarios y van aplicadas al lado del depósito y sobre los guardabarros, una vez pintados ambos. La operación debe efectuarse como sigue: Humedecer la calca con barniz; pasados unos 5 minutos, aplicarla sobre la máquina; quitar después el papel con una esponja humedecida, quitando los eventuales restos de barniz con petróleo; repasarlo luego, para darle brillo, con pasta de pulir.

# INDICE

---

|                                                                  |      |    |
|------------------------------------------------------------------|------|----|
| Mandos y accesorios . . . . .                                    | Fág. | 5  |
| Características del motor . . . . .                              | »    | 6  |
| Características del cuadro . . . . .                             | »    | 8  |
| Mezcla . . . . .                                                 | »    | 8  |
| Puesta en marcha . . . . .                                       | »    | 9  |
| » » » con el motor caliente                                      | »    | 9  |
| Conducción de la máquina . . . . .                               | »    | 10 |
| Lubricación . . . . .                                            | »    | 11 |
| Limpieza de los filtros de gasolina y<br>carburador . . . . .    | »    | 13 |
| Limpieza cilindro y escape . . . . .                             | »    | 16 |
| Regulación del embrague . . . . .                                | »    | 18 |
| Instalación eléctrica . . . . .                                  | »    | 18 |
| Montaje de la bujía . . . . .                                    | »    | 21 |
| Desmontaje y puesta a punto del vo-<br>lante magnético . . . . . | »    | 21 |
| Cadena . . . . .                                                 | »    | 22 |
| Reglaje freno anterior . . . . .                                 | »    | 23 |
| » » posterior . . . . .                                          | »    | 24 |
| » ejes ruedas . . . . .                                          | »    | 24 |
| » horquilla anterior . . . . .                                   | »    | 26 |
| » » oscilante . . . . .                                          | »    | 26 |
| » suspensión posterior . . . . .                                 | »    | 26 |
| Presión neumáticos . . . . .                                     | »    | 28 |
| Reglaje dirección . . . . .                                      | »    | 28 |
| Conservación general . . . . .                                   | »    | 28 |
| Relación de Concesionarios . . . . .                             | »    | 33 |

## Relación de Concesionarios

- ALBACETE - *Eleazar Nieto Marín* - Feria, 33 - Tel. 1752.  
ALICANTE - *Vañó, Sánchez y Cía., S. A.* - Castaños, 14 -  
Teléfono 5700.  
ALMERIA - *Taillefer, S. A.* - MALAGA - Tel. 11487.  
AVILA - *Hijos de Víctor Alcón* - Av. José Antonio, 8 -  
Teléfono 552.  
BADAJOZ - *Exposición Plá, S. L.* - Zurbarán, 16 - Tel. 3132.  
BARCELONA - *Ramón Estrada Saladich* - Av. Gmo. Fran-  
co, 437 - Teléfono 306413.  
BILBAO - *Ecciza y Taboada* - Alameda de Mazarredo, 7 -  
Teléfono 19923.  
BURGOS - *Angel Manuel Ruera Pablos* - Plaza José An-  
tonio, 33 - Teléfono 1270.  
CACERES - *Antonio Plá Alvarez* - San Antón, 6 y 8 -  
Teléfono 1790.  
CADIZ - "*QUICAR*", *Carvajal y Cía, S. L.* - Fermín Aran-  
da, 2 (JEREZ DE LA FRONTERA) - Tel. 1336.  
CASTELLON - *Joaquín Llansola Vaquer* - Rda. Mija-  
res, 48 - Tel. 3321.  
CERDAÑA (Zona) - *Jorge S. Ricart* - "*Misser Pi*" - (Bell-  
ver de Cerdaña) - Tel. 58.  
CIUDAD REAL - *Antonio Ferrari* - Génova, 3 (MADRID) -  
Teléfono 236455.  
CORDOBA - *Francisco Sánchez Marín* - Gran Capitán, 24 -  
Teléfono 2182.  
CUENCA - *Pedro Alegría Giménez* - Av. Rep. Argen-  
tina, 1 - Tel. 1631.  
GERONA - *Agustín Sitjá* - Rda. Padre Claret, 17 - Telé-  
fono 2513.  
GRANADA - *F. Palanco Pérez Roldán* - Pedro A. de Alar-  
cón, 7 - Tel. 9229.  
GRANOLLERS - *Jaime Masferrer* - Plaza Caídos, 6 -  
Teléfono 211.  
GUADALAJARA - *Garage Taberné* - Ingeniero Mariño, 27 -  
Teléfono 1038.  
HOSPITALET DE LLOBREGAT - *Julían Español* -  
Calvo Sotelo, 31 - Tel. 206.  
HUELVA - *Comercial Aguado* - Gral. Sanjurjo, 1 - Telé-  
fono 2553.  
HUESCA - *José Mata Viñuales* - Av. Monreal, 2 - Tel. 1432.  
JAEN - *Taillefer, S. A.* - Av. Madrid, 32 - Tel. 2895.

- LA CORUÑA - *El Pote, S. A.* - Francisco Mariño, 5 -  
Teléfono 4789.
- LEON - *Auto-Salón C.I.P.S.A.* - Av. Padre Isla, 19 -  
Teléfono 1321.
- LERIDA - *Talleres Peremarch* - Avda. José Antonio, 27 -  
Teléfono 3042.
- LOGROÑO - *Emilio Lorini* - Adoratrices, 6 - Tel. 2864.
- LUGO - *Garage Americano, S. A.* - Rda. Castilla, 33 -  
Teléfono 1210.
- LAS PALMAS (Gran Canaria) - *Vda. de José Peñate Me-  
dina* - León y Castilla, 15 - Tel. 6391.
- MADRID - *Manuel Neira, S. A.* - Serrano, 12 - Tel. 363000.
- MALAGA - *Tailleur, S. A.* - Av. Generalísimo, 4 - Telé-  
fono 11487.
- MANRESA - *Comercial Morros, S. A.* - Ctra. de Car-  
dona, 29 - Tel. 2384.
- MATARO - *José Blanch Casas* - Santa Teresa, 5 - Tel. 2429.
- MOLINS DE REY - *Ramón Costa Subirachs* - Ejército  
Navarra, 22 - Tel. 139.
- MURCIA - *José de la Plaza, S. L.* - López Puigcerver, 12 -  
Teléfono 2504.
- ORENSE - *Ramón Pérez Rumbao* - Gral. Franco, 109-111 -  
Teléfono 3500.
- OVIEDO - *Exclusivas Reis, S. L.* - Campoamor, 9 - Telé-  
fono 4638.
- PALENCIA - *Félix del Paso* - Mayor Principal, 244 -  
Teléfono 2019.
- PALMA DE MALLORCA - *Comercial Cruellas* - Arco  
de la Merced, 29-33 - Tel 6262.
- PAMPLONA - *Auto Pamplona, S. L.* - Pza. Gral. Mola, 3 -  
Teléfono 3623.
- SABADELL - *Catalina Font Garriga* - Virgen del Pilar, 18 -  
Tel. 4813.
- SALAMANCA - *Enrique Prieto Alonso* - Pza. España, 14 -  
Teléfono 1726.
- SAN SEBASTIAN - *Federico Plá Alvarez* - Paseo Co-  
lón, 5 - Tel. 10102.
- SANTANDER - *Luis Prevatti* - Paseo Pereda, 37 - Telé-  
fono 24737.

- SEGOVIA - *Auto Industrias Martín* - Azoguejo, 7 - Teléfono 1810.
- SEVILLA - *Castro y Vidal "El Turista"* - Trajano, 14-16 - Teléfono 21578.
- SORIA - *Felipe Untoria García* - Gral. Franco, 12 - Teléfono 1240.
- TAMARITE DE LITERA - *Pedro Aranda* - Pza. Inmaculada, 4 - Tel. 17.
- TARRAGONA - *Benigno Marimón* - Rbla. Generalísimo, 73 - Tel. 2137.
- TERUEL - *Bautista Zuriaga* - San Francisco, 5 - Tel. 52.
- TOLEDO - *Vda. de J. Mingoranz Cid* - Cañada de Alfaréz, 18 (TALAVERA DE LA REINA) - Tel. 1238.
- TORTOSA - *Vda. de Luis Cantó* - San Blas, 11 - Tel. 1069.
- VALENCIA - *Enrique de Alzaga* - Almirante Cadarso, 11 - Teléfono 270431.
- VALLADOLID - *Antonio San Pedro* - M. de Molina, 18 - Teléfono 1680.
- VICH - *Garage Rovira* - Verdaguer, 23 - Tel. 2024.
- VIGO - *Manuel Neira Carné* - Policarpo Sanz, 25 Tel. 2553.
- VILLAFRANCA DEL PANADES - *Vda. de A. Marcer* - Calvo Sotelo, 26 - Tel. 532.
- VITORIA - *Sucesores de Victoriano Laza* - Manuel Iradier, 25 - Tel. 1988.
- ZAMORA - *Samuel Ganado Puga* - Santa Clara, 43 - Teléfono 2410.
- ZARAGOZA - *Carrera Mata* - Padre Claret, 9 - Tel. 29976.