



RENAULT 20 TX
Viaje de placer



MINITRE
Innocenti mínimo

Motor Clásico

TU REVISTA DESDE 1986

■ **Chevrolet
Corvette C4**



■ **Ferrari
348 GTS**



■ **Honda
NSX**



FUERZA 3

Escuelas alternativas



00433

433
9/2025
5,95€



*Empresa propiedad
de E&R Classics*

LA SUBASTA ONLINE DE COCHES CLÁSICOS, YOUNGTIMERS Y DEPORTIVOS



SOLD



SOLD



SOLD



SOLD



SOLD



SOLD

***200 coches de subasta cada semana | Más de 150.000 usuarios |
Más de 60 países | Más de 25.000 postores***

ROUTE66AUCTIONS.ES

**Teléfono: +31 416 223 182 | WhatsApp: +316 4325 3496
info@route66auctions.com**



MANIVELA DE ARRANQUE

por Jesús Bonilla

LOS OTROS

FEVA eligió y presentó ante Europa el Seat Ibiza como el modelo representativo de nuestro patrimonio automovilístico. Con motivo de los 25 años de la creación del grupo de trabajo sobre los vehículos históricos en el Parlamento Europeo, FIVA había solicitado a sus distintas entidades nacionales asociadas (ANF) de la UE que propusiesen el vehículo que tuvo un “impacto significativo” en la industria y en la sociedad de cada país. El resultado fue una exposición fotográfica temporal (durante el pasado mes de abril) en la sede del Parlamento, en Estrasburgo. La selección incluía no solo coches, sino también vehículos industriales (camiones, furgones...), agrícolas (tractores) y, cómo no, motocicletas y ciclomotores.

Cada nación tiene su idiosincrasia y, en el plano automovilístico, sus mitos y sus leyendas. En esa exposición aparecían aquellos que nos vienen a la mente a bote pronto: el Citroën 2CV en Francia, el Mini en GB, el Fiat 500 en Italia o el Volkswagen Escarabajo en Alemania.

El debate está servido. ¿Cómo que nuestro icono no es el Seiscientos? Si el “pelotilla” siempre ha sido considerado el coche que puso a España sobre ruedas... Veamos; a ese tópico no le faltan razones ni cifras que lo corroboren. La posguerra, el depauperado parque automovilístico, la pírrica economía de la clase media, la Seat de la Autarquía, el utilitario “para todo” que vio la luz en 1957 y encandiló a las masas, y blablablá, blablablá.

El Seiscientos cambió el panorama y los hábitos de los españoles, no cabe duda. Llegó con un pan debajo del brazo y en el momento adecuado. Pero no es menos cierto que no era un modelo autóctono propiamente dicho.

Seat lo fabricó bajo licencia Fiat; y aunque enseguida lo hicimos nuestro con fervor —más por necesidad que otra cosa— no era tan español como francés el 2CV, inglés el Mini o alemán el Escarabajo.

Y ahora pensarán: el Ibiza tampoco lo desarrolló entero Seat. El diseño de la carrocería tenía la impronta de Giugiaro/Italdesign, los motores llevaron el sello de Porsche y Karmann proporcionó los procesos de industrialización. Todo cierto... en parte. Pero fueron la perspicacia del presidente de Seat, Juan Miguel Antón, y el instinto de supervivencia de una empresa en la cuerda floja los factores determinantes. Además, el equipo del Centro Técnico de Martorell capitaneó, evaluó y validó cada paso del proyecto. Y así, el Ibiza de 1984 acabó convirtiéndose en la tabla de salvación de Seat (también, el dinero de Volkswagen).

Pero volvamos a la pregunta de FIVA a FEVA. Siempre caemos en la tentación de pensar en un turismo; en un utilitario, por más señas, dada la magnitud de su producción. Sin embargo, olvidamos a “los otros”: a los camiones, furgones y tractores Barreiros, Pegaso, Avia, DKW, Sava, Nazar y Ebro, que sostuvieron el transporte, los pequeños negocios y la agricultura; los microcoches Biscuter, PTV, Goggomobil, David y Triver, que precedieron al Seiscientos; y, por supuesto, a las Vespa, Lambretta, Bultaco, Montesa, Ossa, Guzzi, Derbi, Lube y Sanglas, que, de verdad, constituyeron las primeras y más económicas alternativas a las alpargatas.

*P.D.: ¡Última hora desde Pebble Beach! El ganador del Concurso de Elegancia es el Hispano-Suiza T56 Sport H6C Nieuport (chasis 11012) de 1924. **mc***

«OLVIDAMOS POR SISTEMA A 'LOS OTROS': CAMIONES, TRACTORES, MICROCOCHES, MOTOS Y CICLOMOTOS, QUE TAMBIÉN APORTARON SU GRANITO DE ARENA»



www.eventosmotor.com
#vivemososclassicos



XXII autoClássico PORTO 2025



22º Salão Internacional do Automóvel e Motociclo Clássico e de Época
DE 3 A 5 DE OUTUBRO
MATOSINHOS • EXPONOR

HORARIO: Viernes 3: de 15.00 a 20.00 h. / Sábado 4 y domingo 5: de 10.00 a 20.00 h. (horario português)



EXPONOR
Feira Internacional do Porto



**TOPOS
& CLÁSSICOS**



M matosinhos

SIETE DÉCADAS DE DS

En 1955, el mundo de la ingeniería y el diseño automovilísticos cambió para siempre con la llegada del Citroën DS, el icónico "Tiburón". Un coche adelantado a su tiempo, símbolo de innovación, elegancia e irreverencia. Este año, en **autoClásico Porto**, celebramos el aniversario de esta leyenda francesa con una exposición conmemorativa única, desarrollada en colaboración con Filinto Mota, una referencia histórica en la conexión con la marca Citroën en Portugal.



75 AÑOS VOLKSWAGEN TYPE 2

En 1950 nació una leyenda sobre ruedas: la Volkswagen Tipo 2, o como todos la conocemos... la querida "Kombi".

Más que una furgoneta, fue símbolo de libertad, aventura y comunidad.

Celebramos sus 75 años con una exposición única junto a la Associação Momentos VW, a Carby e a Volkswagen Veículos Comerciais, donde podrás descubrir algunas de sus unidades más especiales y entender por qué sigue enamorando a generaciones.



SEAT, TRES CUARTOS DE SIGLO SOBRE RUEDAS

En 1950 nació SEAT, la marca que motorizó a toda una generación y se convirtió en símbolo del progreso y del diseño "made in Spain".

Este año, en **autoClásico Porto**, celebramos su 75 aniversario con una exposición especial en colaboración con SEAT Portugal, donde repasamos su evolución y redescubrimos algunos de los modelos más emblemáticos que marcaron época.



Riccardo Patrese
INVITADO ESTRELLA



EXCLUSIVE TOP CARS

Tras el éxito de la pasada edición, vuelve Exclusive Top Cars: el espacio dedicado a la alta gama, donde las principales marcas del sector exhibirán auténticas joyas deportivas, tanto de dos como de cuatro ruedas.

MOTORXPERIENCE

autoClásico presenta MotorXperience, una nueva área de 12.000 m² dedicada al motor real y virtual.

Rally, velocidad, motocross, motonáutica, coches y pilotos actuales e históricos... junto a una zona de Sim Racing con más de 12 simuladores, campeonatos en directo y experiencias gratuitas para todos.



SUMARIO

433 // SEPTIEMBRE 2025



32

Tres
 superdeportivos,
 tres continentes,
 tres conceptos
 alternativos



66

Blas Solo indaga
 en los antecesores
 del Volkswagen
 Escarabajo. Este
 Skoda de 1932 tenía
 chasis de viga central
 y motor bóxer trasero.

56

En relación con el
 Renault 16, el R-20
 representaba un
 salto sustancial
 en empaque,
 prestaciones y
 confort.



«El Volkswagen fue el producto de una corriente centroeuropea e implicó a muchas personas» (B. Solo, p. 66)

DOSSIER

32 Corvette-348-NSX

Espadones noventeros

46 La técnica

Culturas contrapuestas

SUBIR Y ARRANCAR

56 Renault 20 TX

Viaje de placer

78 Innocenti Minitre

Un modesto tricilíndrico

AYER Y HOY

66 Antecedes del Volkswagen

Paternidad discutible

102 III GP San Sebastián [1925]

Pasión y tragedia

RUTAS

90 EuskalSEAT

Ongi etorri, familia seiscientista

BANDERA A CUADROS

94 Le Mans Classic

24 horas de desenfreno

DOS RUEDAS

112 Ducati 98 TL - Sport

Primeras luces

[SECCIONES FIJAS]

3 Manivela de arranque

10 Noticias

18 Almanque

20 Noticias FEVA

22 Descubrimientos:
subasta Melvin

28 Sin ambages
ni firuletes

30 Derrapaje controlado

120 Próximo número

122 Auto-reflexiones

123 Tienda online MC



94 Al volante de un Lancia Aurelia ex Regazzoni, Carlos de Miguel vivió desde dentro un Le Mans Classic en el que otro español, Guillermo Fierro (Maserati Birdcage), subió al podio.



102 El III Gran Premio de San Sebastián [1925] fue la consolidación de esta competición en el circuito internacional. Emoción, lucha, sobresaltos y tragedia se vivieron a partes iguales.



112 Para justificar por qué la 98 fue la primera Ducati de verdad, Manuel Garriga ha reunido cuatro ejemplares de las versiones TL y Sport.

RETROMÓVIL

AUTO&MOTO

MADRID2025



XXII Salón Internacional del Vehículo
de Época, Clásico y Colección

28 al 30 NOVIEMBRE
IFEMA MADRID





www.eventosmotor.com
#vivimoslosclasicos



NOTICIAS



Capital mundial. Una pizarra casera explica el porqué de CTDJ. Al lado, el Bravo de 1979 que fue el último Jeep agrícola de la Vall de Camprodon [vean el adhesivo "vintage" de Motor Clásico en el parachoques], y el artista Roberto Flores, a punto de dar un garbeo en el Willys M38 de Rocío Busquets y su hija Júlia.



CAMPRDON TERRA DE JEEPS

SENTIDO Y SENSIBILIDAD

V. FRADERA [TEXTO]. RAÚL CARMONA, V.F. [FOTOS]

Motor y cultura volvieron a darse la mano en Camprodon Terra de Jeeps (CTDJ), el penúltimo fin de semana de julio. El vínculo entre el Jeep y Camprodon da sentido al evento, alimentado por la sensibilidad del Ayuntamiento de esta población pirenaica de Girona. Hace seis años, el consistorio se entusiasmó con la propuesta y CTDJ ya suma cinco ediciones, siempre bajo la dirección de Jordi Carreras.

“Estos años han sido de apuesta; ahora se ve mucho más que al principio la potencialidad que tiene CTDJ. Se crean sinergias continuas, es un espacio para dar rienda suelta a la pasión; un espacio donde todo el mundo sabe que encontrará cosas y personas afines”, glosa Carreras.

En estos cinco años, se han reunido en Camprodon unos 250 Jeeps y sus tripulantes. Resulta difícil saber cuántos visitantes ha atraído específicamente el evento, porque este pueblecito encantador es un imán turístico de primera magnitud. También ha influido la difusión internacional que realiza Derek Redmond desde su web cj3b.info.

En 2025 tal vez hubo menos coches (una cuarentena), porque la amenaza de lluvia para el sábado hizo desistir a algunos inscritos, además de llevar a la organización a cancelar la sesión de música en vivo “Swing on Wheels” en la Plaça de la Vila (aunque el vocalista Chris López asistió igualmente al evento, al volante de su Willys MB). Pero el éxito tiene distintas medidas y, en muchos sentidos, esta edición fue un éxito.



El quid de CTDJ es la concentración de los Jeep en los puntos más emblemáticos del pueblo, agrupados por modelos, desde los MB y GPW hasta los Wrangler YJ, pasando por los CJ, los M38 y M38-A1, los Viasa y demás “licenciados”, y los Comando. Este año, el invitado especial era el Ford MUTT, con dos espléndidas unidades de la familia Caselles, una de ellas ambulancia, además de la gama moderna de Jeep, gracias a la colaboración de Quadis Andreu Jeep.

Pero este año hubo más actividades paralelas. Además de las charlas de Francisco

Díaz y Roberto Flores (ver “derrapaje controlado”) y el taller de pintura “Pinta tu Jeep”, a cargo del artista local Josep M. Luján, dos de los impulsores locales de CTDJ, Alejandro Cuadrado y Joan Busquets, impartieron dos lecciones magistrales el sábado, más costumbrista la primera, más técnica la segunda. Ellos son dos de los “culpables” de que tantos Jeeps hayan encontrado un hogar acogedor en Camprodon.

Así pues, Alejandro Cuadrado hizo de cicerone por los distintos puntos de exposición, explicando esos “secretos” de



Productos derivados. Sergi Batalla se vino con su remolque Bantam, el “premio de consolación” para la marca que creó el prototipo del futuro Jeep. El invitado de honor de CTDJ25 fue el Ford MUTT, “la rama perdida”, sustituto en el ejército yanqui del Willys M38-A1 [foto grande].

NOTICIAS

Camprodon que solo una persona como él conserva en la memoria. A sus 81 años, además de exponer cómo fue cambiando el pueblo con los años, Cuadrado contó anécdotas inverosímiles sobre los tiempos en que los chiquillos jugaban con las balas y granadas sin estallar de la guerra civil que encontraban por el campo, en uno de los últimos puntos de paso de la ruta del exilio. “Ya nos divertíamos bastante; ¡no necesitábamos los móviles para nada!”.

Por su parte, Joan Busquets abrió su taller para resolver dudas técnicas de los asistentes, en un animado Jeep Fórum. Escucharlo hablar de la mecánica del Jeep resulta emocionante; parece como si el vehículo fuera un ser vivo en la consulta de un galeno. “Para trabajar con estos coches, te tienen que caer bien; esta mecánica te tiene que resultar simpática. Ante un problema crítico, hay que recurrir a la inteligencia. Empezar a pensar qué solución podemos encontrar. No con ordenadores, sino con lógica”.

Aunque ya está jubilado, Joan sigue ensuciándose las manos; es lo que siempre soñó. “De pequeño, veía pasar a Alejandro Cuadrado con su Jeep (entonces todavía no había muchos) y lo dibujaba en la libreta de la escuela. Empecé a tocar los Jeep al volver de la mili, hacia 1975, cuando me puse a ayudar a mi tío Pere. Cada vez me gustaba más trastearlos, porque tenía que usar las ideas, el ajuste; en suma, tenía que hacer de mecánico”.

Hubo otras novedades, como la exhibición de Jeeps de radiocontrol RC Crawler y el MercaJeep. Este mercadillo dominical, modesto pero prometedor, puede llegar a ser un gran aliciente de CTDJ si se consolida. Lo que tampoco faltó fue la rúa urbana y las salidas por los alrededores, donde la tónica general eran las sonrisas de oreja o oreja. Como la de David, con 19 años recién cumplidos, que conducía el M38 de su abuelo, uno de los Jeep locales. “Es muy divertido conducirlos; pasan por todas partes. Hemos hecho cada excursión que nosotros mismos decíamos: ‘No sé si pasaremos’...”.

CTDJ ha superado sus primeros cinco años con un crecimiento sostenido. Y en 2026 volverá, como aseguró el alcalde de la vila, Xavier Guitart: “El Jeep tiene un significado especial para Camprodon, y tener estos Jeep aquí tiene un valor innegable. No solo porque todavía hoy los vemos circular por las calles, sino porque somos el pueblo que tiene más Jeeps por habitante del mundo. Esta ya es una de las muestras instauradas de Camprodon, que no puede faltar al comienzo del verano”. Vamos, que el Ayuntamiento está contento y seguirán.

Y es que el Jeep ofrece la receta infalible de la felicidad, como dice Joan Busquets: “Con un GPW, un M38 y un M38-A1, yo ya sería feliz. Y, si mucho me apuras, un Seat 124 Sport”. ¿El 1800? “No, el 1600; va mucho mejor. ¡Es que hice tres años de aprendizaje en la Seat de Olot!”.



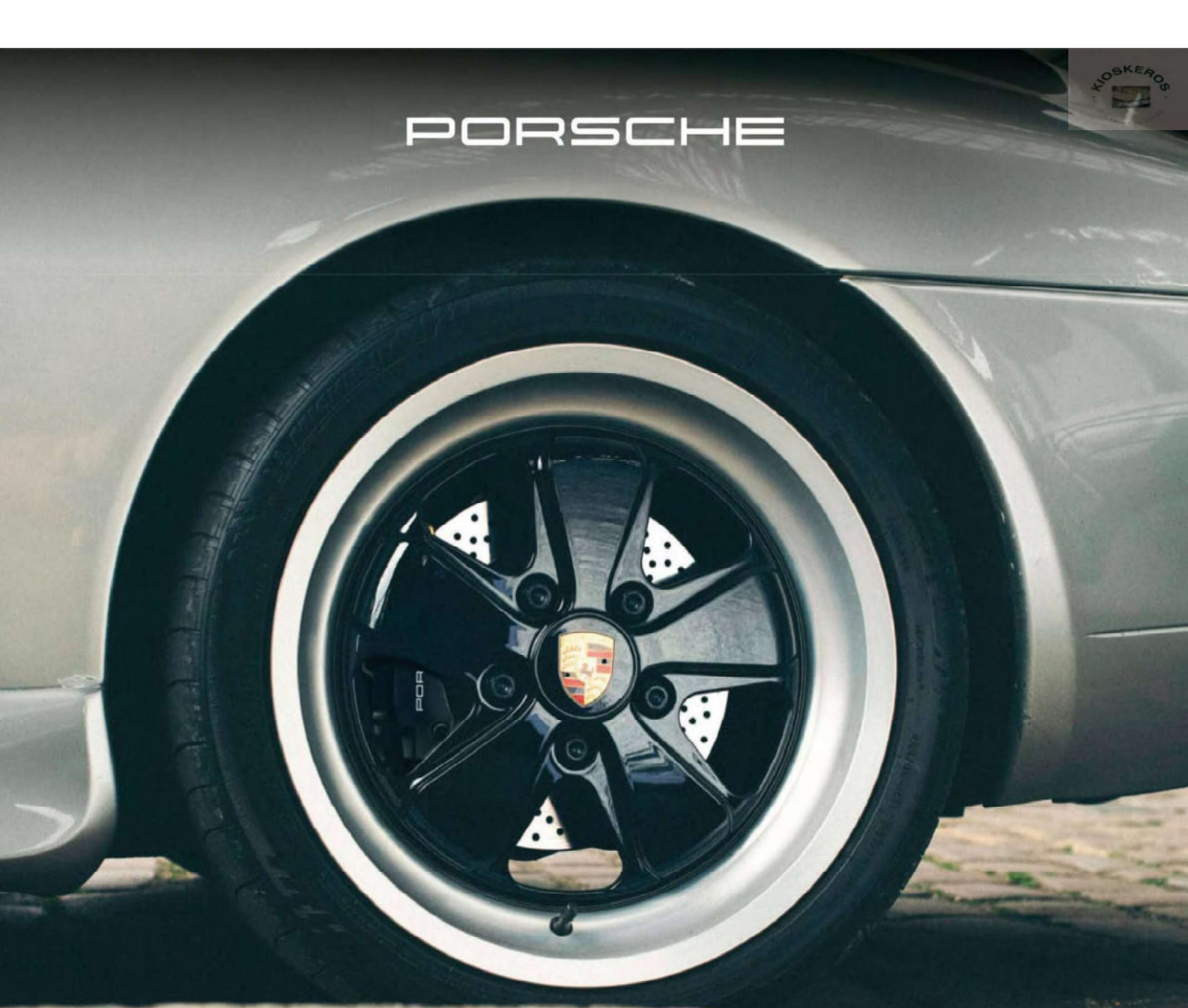
JEEPS ETERNOS

HISTORIAS CON FINAL FELIZ

Camprodon Terra de Jeeps esconde historias palpitantes. Por ejemplo, las dos que sacamos a colación aquí, sobre dos de los primeros Jeeps “civiles” de Camprodon, que protagonizaron sendas exposiciones en el Espai Cultural Cal Marquès. Uno ha permanecido siempre aquí; el otro se fue... pero volverá. El primero fue el primer Jeep de Camprodon adquirido por un particular con fines recreativos, no para usos agrícolas o profesionales. Fue un Hotchkiss JH-101, importado nuevo en 1960 por Pablo Sagnier Costa, veraneante de Camprodon. Lo conservó con un mantenimiento a rajatabla [anotado de su puño y letra en unas pulcras libretas] hasta que, en los años ochenta, lo adquirió Martí Pujol Suriñach, el farmacéutico de Camprodon. El Hotchkiss ha participado en todas las ediciones de CTDJ, en el impecable estado que se observa en la foto [abajo]... a pesar de que su nuevo propietario no se cortaba un pelo, como vemos en la foto de al lado, del Raid Jeeps Camprodon de 1987, en la que Pujol ataca una trialera copilotado por Alejandro Cuadrado.

Alejandro Cuadrado es precisamente el protagonista de la segunda historia. También en 1960, su padre adquirió en un compraventa de Badalona un CJ-3B americano, matriculado en Valladolid en 1957, para, entre otros usos, hacer servicio de taxi en la Vall de Camprodon. Con el VA-9706, en 1961 Alejandro Cuadrado fue a Beget a recoger al obispo Jubany, con la “carretera” en el estado que se ve en la foto [arriba]. Cuatro años más tarde, Cuadrado se lo vendió a los Casals, de Ripoll [¡los de los taladros!]. La razón nos la explica él mismo: “Me lo tuve que vender porque no tenía libertad; todo el mundo estaba continuamente pidiéndome favores, incluso la Guardia Civil me lo requisaba para todo. Acabé hasta el moño”. Alejandro estuvo unos años sin Jeep, hasta que en 1969 compró el Viasa que todavía conduce a diario, con sus perros atrás [“en cuanto oyen el motor, salen disparados para meterse dentro”]. Pero, a lo que íbamos. El VA-9706 pasó por distintas manos hasta que en 2015 acabó en Barberà de la Conca [Tarragona]. Su nuevo propietario, Anselm, empezó a restaurarlo, pero el proyecto quedó atascado. Hasta que, hace exactamente un año, Jordi Carreras, el director de CTDJ, recibió un mensaje de un CJ-3B a la venta. Cuando vio la matrícula, el corazón le dio un vuelco. Anselm entendió la importancia histórica de esta unidad y aguardó hasta que se encontrara un propietario a la altura de la misma. Felizmente, el joven coleccionista y restaurador Sergi Batalla, de Terrassa, aceptó el reto. Dios mediante, en CTDJ26 el VA-9706 volverá a casa.





PORSCHE

El paso del tiempo
es nuestro complemento
más extraordinario.

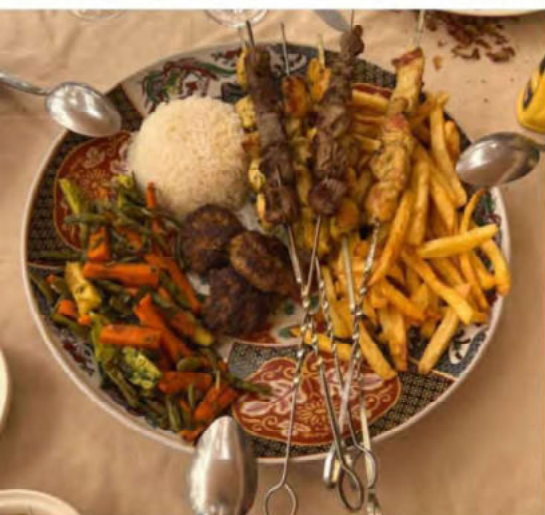
¿UN PORSCHE CLASSIC
PUEDE SER AÚN MÁS ESPECIAL?

Hacer de lo excepcional algo único es la esencia del equipamiento Tequipment para modelos Porsche Classic. Extras llenos de distinción y elegancia ideados para dar las líneas más personales a su deportivo. Cree su propia filosofía de diseño y rendimiento, en Centro Porsche Madrid le invitamos a dibujar los sueños que siempre ha querido trasladar a su clásico.

Centro Porsche Madrid Norte
Avda. de Burgos, 87
28050 - Madrid
Tel.: 912 035 410
porsche-madridnorte.com

Centro Porsche Madrid Oeste
C/ Ciruela, 5 - P.E. Carralero II
28220 Majadahonda - Madrid
Tel.: 916 347 810
porsche-madridoeste.com

El modelo mostrado se considera clásico y no se comercializa actualmente como vehículo nuevo.
No posee mediciones WLTP en cuanto a consumo de combustible y emisiones de CO₂.



Por la Ruta de las Caravanas. Parte del itinerario recorrerá la cordillera del Atlas, al tiempo que se descubrirán los secretos culturales y culinarios locales.



GRAND TOUR MARRUECOS

HAY QUE VIVIRLO

El Dr. Gasari informa que ha regresado del viaje de prospección por tierras marroquíes, donde ha comprobado sobre el terreno que todo está listo para el Grand Tour, que tendrá lugar del 1 al 8 de noviembre próximo. Según dice, ha pasado calor, porque la inspección tuvo lugar el mes de julio; pero ha vuelto satisfecho con el programa planteado para esta cita automovilística, que para él supone un nuevo reto.

Yendo desde el puerto de Tánger hasta los recónditos bosques de cedros del Atlas oriental, muy cerca ya del Rif, el Dr. Gasari se ha cerciorado de que las rutas, los hoteles, los aparcamientos y los restaurantes cumplen con las exigencias que esperan encontrar los "gasaris" participantes.

No habrá tiempo para el tedio. Al volante de los coches, recorrerán puertos de montaña célebres del Alto Atlas, como el Tizi n'Tichka (a 2.260 m de altitud), los palmerales que serpentean la falda de la cordillera y las famosas gargantas del Valle del Draa y el Todra, en paralelo a sus muros de piedra milenarios.

Las carreteras cumplirán con las expectativas de quien lleve tanto un 911 moderno como un Mustang del 71. Con cualquier vehículo, los conductores disfrutarán tramos pintorescos y guardarán en su memoria escenas increíbles, como aparcar junto a la kasbah (antigua residencia-fortaleza) de Telouet, levantada en el siglo XIX por el clan local El Glaoui, en el curso de la conocida Ruta de las Caravanas.

Quienes hayan visitados previamente esta zona en moto o en todo terreno, en noviembre van a encontrar muchas de aquellas pistas recién asfaltadas. La tónica

será que el grupo circule en convoy, con el fin de evitar pérdidas y de echarse una mano unos a otros en caso de necesidad.

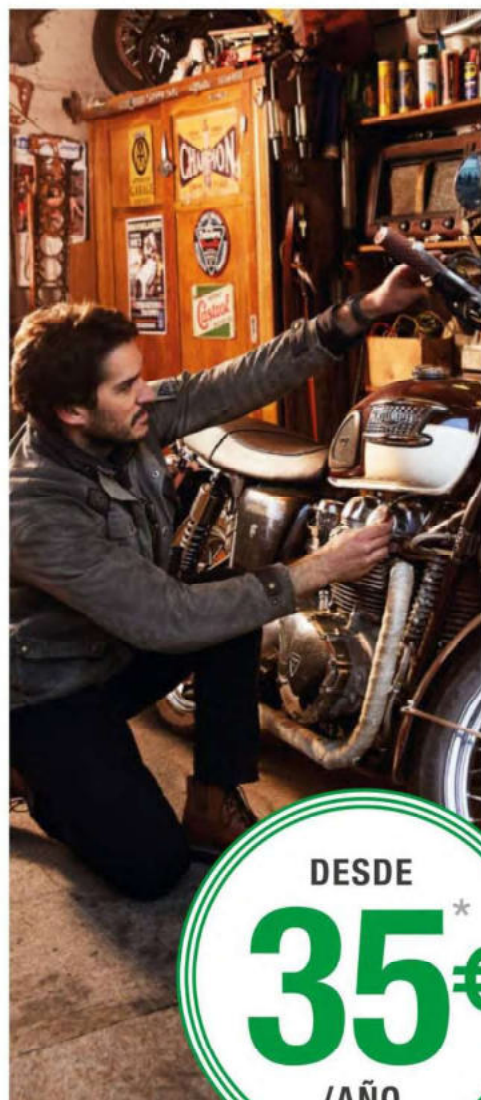
En el ecuador del programa habrá un paréntesis, una jornada de descanso en Erfoud, un oasis en pleno desierto, donde incluso se podrán surcar las dunas con un buggy o un quad.

Cada día, en los restaurantes, se degustará una variedad distinta de la gastronomía local, desde el popular tayín bereber a las tradicionales brochetas a la parrilla. Y al término de las etapas aguardarán hoteles de lujo como el Marriott, en Rabat, o Casa Abracadabra, en Marrakesh, un remanso de tranquilidad al margen del bullicio de la populosa medina.

Información: grandtourmarruecos.com



AMV Legend SEGUROS



DESDE
35€*
/AÑO

ASEGURA TU VEHÍCULO CLÁSICO

Visítanos en

AMV.ES

NO ES IMPRESCINDIBLE MATRÍCULA HISTÓRICA

DESCUENTOS ESPECIALES PARA FLOTAS
A PARTIR DEL 2º VEHÍCULO (COCHE O MOTO)

CONTRATACIÓN INMEDIATA
PRESUPUESTO SIN COMPROMISO Y
CONTRATACIÓN 100% ONLINE EN WWW.AMV.ES

ASESORES EXPERTOS AMV LEGEND

911 21 93 19 / amvlegend@amv.es

* Precio mostrado orientativo para producto moto Legend, con más de 20 años de antigüedad. Consulta condiciones en la web.

AMV HISPANIA CORREDURÍA DE SEGUROS S.L.U. Inscrita en el registro Mercantil de Madrid. Tomo 17236. Libro 0. Folio 52. Sección 8ª. Hoja M-295390. Inscripción 1ª. N.I.F. B-83204586. Inscrita en el Registro de la DGSFP con la clave J-2169 concertado seguro de Responsabilidad Civil Profesional y dispone de capacidad financiera en los términos exigidos por el Real Decreto-Ley 3/2020 de 04 de febrero.



FIRA L'ESPUNYOLA

ANIMACIÓN VERANIEGA

V.F. [TEXTO]. J.M. MONTANER [FOTOS]

Ya con un cuarto de siglo a sus espaldas, la Fira-Mercat L'Espunyola 2025 disfrutó de mucha animación (especialmente, el domingo), muchas paradas (la mayoría, de anticuarios) y, sobre todo, muchos tractores clásicos y herramientas del campo, cuyas exhibiciones (la tarde del sábado y el domingo por la mañana) fueron el punto culminante de una feria que ya es de referencia en la comarca del Berguedà. Así pues, el primer fin de semana de agosto esta localidad agrícola de la Cataluña central fue un imán para aficionados y público familiar. "Estos dos días, pasan por aquí más de 2.000 personas, de modo que casi multiplicamos nuestra población por diez; ¡quién nos lo iba a decir hace 25 años!", exclamaba Joan, presidente de Clàssic L'Espunyola, que destacaba la vinculación del ayuntamiento con la feria; incluso el alcalde vestía la divisa de la organización y era uno más de la veintena de voluntarios que contribuía a la buena marcha de la 26ª edición.

Como es tradición, la Trobada de Vehículos dominical llenó el recinto de coches y motos clásicos (en "hora punta" se contabilizaban un centenar). Eso sí, el vehículo que atrajo más miradas fue el "2CV John Deere" de Josep Bonet, de la Vallan. Lo construyó el pasado invierno, adaptando una carrocería de 2CV a un tractor Ford 2000 (reubicar el radiador tuvo su miga) y L'Espunyola suponía su puesta de largo oficial. Entre los expositores, no faltaron el Clàssic Motor Club del Bages (fiel soporte de la feria, junto al club Històrics y Amics del Tractor d'Època del Bages) y la colección "Bicicletes de Foc" de Josep Iglesias, que exponía tres de sus velomotores y su venerable camión Ebro, a los que se sumó Esteve Currius, de Navarcles, con una selección de sus maquetas ferroviarias, tractores y motores a escala. El colofón festivo de la Fira-Mercat fue el tradicional reconocimiento a los vehículos más antiguos, así como el sorteo de regalos de los comercios del pueblo para los inscritos en la Trobada de Vehículos.



CRITERIUM CLÀSSIC VIC

ESPÍRITU GENUINO

El vínculo de Vic y la comarca catalana de Osona con el motor es profundo, y se afianzará aún más el próximo 18 de octubre, con la celebración del Crèterium Clàssic Vic - Gran Premi Segur Clàssic. Organizado por Clàssics Rent Services, será la penúltima de las siete citas de la Copa Gironina de Regularitat 2025, para vehículos de más de 25 años. Una prueba histórica, que recupera la edición especial que organizó Amics dels Clàssics d'Osona en 2014. De este modo, Clàssics Rent Services persevera en su afán de rememorar eventos clásicos, como el Ral·li Platja d'Aro Històric, que cerrará la Copa Gironina a finales de noviembre. El Crèterium Clàssic Vic constará de unos 400 km por los afamados tramos y carreteras de Osona y las Guílleries, en dos secciones y ocho zonas de regularidad en carretera abierta, con salida y llegada frente al Espai El Sucre. Antes del Rallye Ripollès Clàssic de este mes de septiembre, Pierre y Daphne Juanola (VW Golf GTI mk1) lideran la Copa Gironina, en dura pugna con Xevi y Arnau Bedós (Opel Kadett GSi).



Pedigrí en Vic. El Seat 600 del campeón Mia Bardolet, en la primera edición del Crèterium Clàssic Vic, en 2014. Debajo, el norcatalán Pierre Juanola y su hija Daphne lideran la Copa Gironina.

Melvin

A U C T I O N S

RETROMÓVIL
AUTOMOTO
MADRID2025

28 al 30 NOVIEMBRE



¿TE LO VAS
A PERDER?



FORD FAIRLANE SKYLINER
SIN PRECIO DE RESERVA

PRIMERA SUBASTA EN VIVO DE AUTOMÓVIL
CLÁSICO, YOUNGTIMER Y SUPERDEPORTIVO



MERCEDES
220 SEB
COLAS

SIN PRECIO
DE RESERVA



JEEP
WILLYS
HOTCHKISS

SIN PRECIO
DE RESERVA



DODGE
DART
SERRA

SIN PRECIO
DE RESERVA



RENAULT
CARAVELLE

SIN PRECIO
DE RESERVA



RENAULT 4
CV CABRIO

SIN PRECIO
DE RESERVA



SEAT 850
COUPÉ

SIN PRECIO
DE RESERVA

NOTICIAS

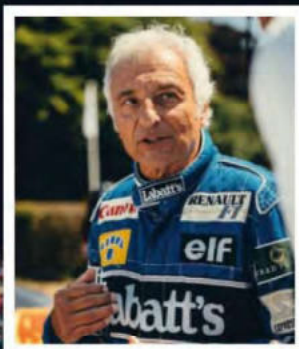


AUTOCLÁSICO PORTO

PATRESE, INVITADO DE HONOR

El piloto italiano de F1 será la estrella invitada en autoClásico Porto 2025: "Tengo grandes recuerdos de Portugal y la pasión de los aficionados". Subcampeón en 1992 con el Williams-Renault FW-14B, Riccardo Patrese (abajo, en Monza en 1989) participará en entrevistas en vivo, firmas de autógrafos y en la entrega de premios del tradicional Concurso de Elegancia. El mayor salón de vehículos históricos de la península Ibérica se celebrará, como es habitual, en el recinto ferial Exponor (Matosinhos), del 3 al 5 de octubre. Este año, además, estrenará MotorXperience, una amplia zona dedicada solo al deporte del motor real y virtual, con simuladores y experiencias

interactivas. No faltarán actos y exposiciones temáticas para celebrar los aniversarios de Seat (75 años) y de los Fiat 600, Citroën "Tiburón" y VW Kombi (70 años), y contará con la presencia de clubes y profesionales de la compraventa y la restauración de vehículos clásicos, con el siempre animado mercadillo de repuestos y el exclusivo espacio Top Cars para superdeportivos de lujo. Info: www.eventosmotor.com



Almanaque

SEPTIEMBRE

hasta 29 septiembre. Exposición 90 Años del Parque Móvil del Estado [Madrid]. PMEOA y FEVA. www.hacienda.gob.es / www.feve.es

5-7. Dix Mille Tours [Circuito Paul Ricard, Francia]. Peter Auto. www.peterauto.fr

5-7. XV Concentración Nacional Club 2CV [Segovia]. Club Amigos 2CV Segovia. Mail: club2cvsegovia@gmail.com Tel.: 638028507 / 630187420 / 676908104

12-17. RallyClassics África [Marruecos]. Regularidad todo terreno. www.rallyclassics.org

13-14. XXIX Concentración Nacional Seat 1430 y 124 [Logroño - Pamplona]. Club Seat 1430, 124 y 124 Sport. www.clubseat124.com

18-25. Subasta [online] Aguttes España de Motos Clásicas. www.aguttes.com

20. II Encuentro de Vehículos Industriales [Segovia]. Comisión de Industriales FEVA. www.feve.es

20-21. 30º Expoclásic Mollerussa [Lleida]. Exposición de vehículos clásicos e históricos, mercado del automóvil, motos, accesorios y coleccionismo. www.fira.com

OCTUBRE

2-18. Exposición Tazio Nuvolari «El piloto de la emoción y su vinculación personal con Barcelona» en la Casa degli Italiani [Barcelona]. www.casaitaliani.com // www.scuderianuvolariitalia.it

3-5. Salón AutoClásico Porto [Portugal]. Eventos Motor. www.eventosmotor.com

5. XII Valladolid Motor Vintage - Concentración de Vehículos Clásicos [Valladolid]. El Norte de Castilla. www.elnortedecastilla.es

11. Subasta de Aguttes en Autoworld de Bruselas [Bélgica]. Aguttes on Wheels. www.aguttes.com

18. II Critérium Clásic Vic - Gran Premi Segur Clásic [Vic]. Regularidad en carretera abierta. Clásics Rent Services. Tel.: 639942609. Mail: info@classicsrentservices.com

24-26. Algarve Classic Festival [Portugal]. Iberian Historic Endurance. Competición en circuito. Race Ready. www.raceready.pt

30 oct - 2 nov. XXII Rally Costa Brava Històric [Sant Feliu de Guíxols - Empuriabrava]. Regularidad. www.rallyclassics.org

31 oct - 2 nov. XXIV Clásica de Tenerife [parte 1]. Rallye de Regularidad Histórica. RAC Tenerife, FEVA y FIVA. www.clasikatenerife.es // www.ractenerife.org

NOVIEMBRE

1-8. Grand Tour [Marruecos]. Gasari Drivers Club. www.gasari.es

7-9. XXIV Clásica de Tenerife [parte 2]. Rallye de Regularidad Histórica. RAC Tenerife, FEVA y FIVA. www.clasikatenerife.es // www.ractenerife.org

CLÁSICA TENERIFE

31 OCT. - 2 NOV, 7-9 NOV. (4 - 6 NOV.) | 2025 | XXIV



*Rally
internacional
de coches
clásicos*

**Un homenaje a los coches clásicos,
recorriendo la fascinante naturaleza canaria.**



clasicatenerife.es

Pocas regiones en el mundo pueden presumir de lo que ofrece Tenerife: un territorio que, en tan solo unos kilómetros, guarda una de las concentraciones más asombrosas de vehículos clásicos, verdaderas joyas del automovilismo que respiran historia y pasión.

Pero no es solo eso... Aquí, la belleza de la conducción se fusiona con la naturaleza. Desde las costas bañadas por el Atlántico hasta las cumbres que rozan los 2.000 metros, en apenas media hora puedes pasar del mar a carreteras de montaña que serpentean entre laurisilva, plataneras y pinares.

Un escenario que despierta todos los sentidos.

Este año, la Clásica de Tenerife eleva la apuesta: una competición de regularidad que recorrerá Tenerife y La Palma en los dos primeros fines de semana de noviembre. Y para quienes quieran saborear aún más, un tour por la mágica isla de La Gomera, con su parque nacional y sus carreteras de ensueño.

La carretera te llama. Tu clásico merece vivirlo.
¡Te esperamos.!

Para traslados desde península, resto de Europa, custodia de vehículos e información contáctanos en: contacto@clasicatenerife.es / (+34) 667 435 616

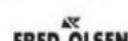
Organizador



Patrocinadores



Colaborador



FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Desde 1983, la Federación Española de Vehículos Antiguos cuida y fomenta el uso y la conservación de los vehículos históricos. www.feva.es

«ESPAÑA DENIEGA
SISTEMÁTICAMENTE
LA CONDICIÓN DE
OBJETO DE COLECCIÓN
A LOS VEHÍCULOS
HISTÓRICOS
IMPORTADOS»



IVA A LA IMPORTACIÓN

Vamos a continuar esta serie de artículos sobre la fiscalidad de los vehículos de colección abordando el asunto del IVA aplicable a los vehículos históricos importados. Es decir, aquellos que no han sido matriculados anteriormente en España y han de satisfacer, por tanto, todos los gravámenes a la hora de matricularlos.

En la entrega anterior expusimos sucintamente el Impuesto sobre Determinados Medios de Transporte, más comúnmente conocido como Impuesto de Matriculación. En ese caso, el gravamen está muy claro, aunque sea a todas luces injusto, y caben pocas dudas.

Otro cantar muy distinto es el del IVA. Tanto, que ha sido objeto de diferentes sentencias de tribunales superiores, incluido el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Y el nudo gordiano, en este caso, es la consideración de los vehículos como objetos de colección. Para ser incluidos en la partida arancelaria 9705, del capítulo 97 de la Nomenclatura Combinada, deben cumplir los siguientes requisitos, comunes en casi todos los vehículos históricos: que se encuentren en su estado original, sin cambios sustanciales; que tengan una antigüedad superior a 30 años; que sean de un modelo que ya no se fabrique, y que sean susceptibles de ser considerados objetos de colección.

Sin embargo, y a pesar de que todos los vehículos históricos han de cumplir estos requisitos, encontramos una interpretación realizada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea respecto a cuándo se ha de entender que un vehículo cuenta con interés histórico o etnográfico. En este sentido, reconoce el citado Tribunal una presunción "iuris tantum" sobre la base por la cual los vehículos que reúnan las condiciones fijadas en las Notas Explicativas de la Nomenclatura Combinada y, además, cumplan los requisitos para ser considerados objetos de colección, ostentarán interés histórico y etnográfico y podrán ser incluidos en la partida arancelaria 9705. Pero, en el mismo dictamen, el citado órgano jurisdiccional deja claro que dicha presunción podrá ser destruida mediante prueba en contrario, aportada por la Administración; de modo que si esta, a pesar de que se cumplan las condiciones señaladas anteriormente, acredita que los vehículos de que se trate no marcaron un hito en la evolución de los logros humanos ni ilustraron un periodo de dicha evolución, podrá negar la inclusión de los mismos en la partida 9705.

Y, precisamente, es en este último extremo donde se halla la clave del problema. La Administración española, caracteriza-

da por su voracidad, se agarra con uñas y dientes, desde hace años, a la puntualización del Tribunal Europeo para denegar sistemáticamente la condición de objeto de colección a los vehículos importados, sin considerar la contradicción de que todos esos vehículos acaban matriculados como "históricos". Se exige para acogerse a este IVA reducido una singularidad absoluta, como que haya pertenecido a una personalidad destacada. Y, aun así, lo más habitual es la negativa.

Aun en el caso de lograr esta calificación, resulta sangrante la comparación con otros países de la UE, donde el tipo a aplicar es del 5 o el 5,5 %. Como consecuencia, la mayoría de los importadores hacen entrar los vehículos por Francia, Holanda o Bélgica, de modo que, al final, la recaudación en España por este concepto es anecdótica, casi ridícula. Y, sin embargo, el daño causado al Patrimonio de Automoción es enorme.

Además, el artículo 136 de la LIVA no considera los vehículos históricos como objeto de arte, antigüedad u objeto de colección. A pesar de que, a estas alturas, los vehículos históricos han demostrado sobradamente ser parte fundamental del Patrimonio Industrial a proteger, habiendo poblado museos y otros espacios culturales, y siendo protagonistas de actos y eventos dedicados a la cultura.

No nos cabe la menor duda de que, en la actualidad, la Administración española tiene conciencia de la importancia cultural del automóvil, y también de que debe ser incluido entre los objetos de arte, antigüedades y objetos de colección, regulados en el artículo 136 de la LIVA. En los últimos años se han dado suficientes pasos para ello, siendo el más evidente el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos, en cuyo preámbulo se hace una declaración de intenciones claramente opuesta a esta actitud abusiva e injusta. Solamente un afán recaudatorio desmedido impide este cambio de consideración de los vehículos históricos, que sería vital no solo para incrementar nuestro Patrimonio de Automoción, sino para recuperar vehículos que salieron en su momento de nuestro país, mermando dicho Patrimonio.

Desde FEVA continuaremos trabajando para corregir esta injusticia fiscal, convencidos de que redundará en beneficio de nuestro Patrimonio de Automoción. Tenemos constancia de que este arancel supone un grave impedimento para el retorno de algunas de las mejores piezas, que en momentos de crisis han salido de nuestro país. Y también para el enriquecimiento de dicho Patrimonio mediante la importación de vehículos de gran valor.



CASA DEGLI ITALIANI
DI BARCELONA
Passatge de Mèndez Vigo, 8, L'Eixample, 08009 Barcelona

2/18.10.2025
MOSTRA FOTOGRÀFICA



EXPOSICIÓN

NUVOLARI, EN BARCELONA

Tazio Nuvolari será el protagonista de una exposición monográfica en Barcelona, del 2 al 18 de octubre. Con el título de "Quando scatta Nuvolari", se celebrará en la Casa degli Italiani, la entidad benéfica y cultural que coorganiza la muestra junto a la Scuderia Nuvolari Italia, de Mantua. El núcleo de la exposición, cuyo propósito es redimensionar la figura de Nuvolari en Barcelona, lo formarán más de 200 fotografías y material fílmico, divididos en tres secciones: "As de ases", sobre su trayectoria deportiva; "La mirada de Tazio", sobre su pasión desconocida por la fotografía, y "El conductor de la emoción", acerca de su vínculo con Barcelona

[en 1923, disputó sus primeras carreras fuera de Italia en Cataluña, y entre 1933 y 1936 fue un participante fijo en los GP Penya Rhin en Montjuïc]. Como actividades paralelas, el día 4 de octubre habrá una concentración del Antic Car Club de Catalunya y el Club Alfa Romeo Catalunya, frente al palacete de la Casa degli Italiani [Passatge de Mèndez Vigo]; el día 7, un coloquio sobre el automovilismo deportivo catalán [el RACC, Penya Rhin y la Scuderia Barcelona], con la participación de Salvador Cañellas, Joaquim Folch y Carlos Beltran, y el día 13, otro titulado "Nuvolari: resiliencia, diseño e innovación", en el que intervendrá Pedro de la Rosa.

30º EXPOCLÀSSIC

Exposición de vehículos históricos y clásicos
Mercado del automóvil, motos, accesorios
y coleccionismo

20 Y 21 — SEPTIEMBRE
MOLLERUSSA (LLEIDA)



Organiza:

firade Mollerussa



Ajuntament
de Mollerussa

Colabora:

Generalitat
de Catalunya



Diputació de Lleida



Consell Comarcal
del Pla d'Urgell

Con el soporte de:



Patrocinado por:



Bienestar para disfrutar de la vida

DESCUBRIMIENTOS

por Francisco Carrión



SUBASTA MELVIN

SURTIDO IBÉRICO

Con cierta frecuencia, hemos publicado reportajes de colecciones que han sido descubiertas tras años sumidas en el olvido. Eran casos que nos llegaban del extranjero, vehículos que yacían polvorientos en antiguos galpones. Ahora, ha aflorado en España un ramillete de coches que configurarán la subasta de Melvin en el próximo Salón Retromóvil de Madrid.

F.C. [TEXTO]. FÉLIX MACÍAS [FOTOS]

Envía tus «Descubrimientos» con fotos e información a motorclasico@slib.es

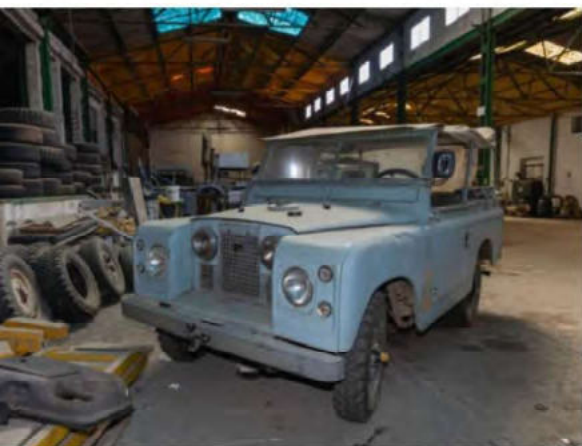


DESCUBRIMIENTOS



Bien arropados. La gran mayoría de coches estaban guardados bajo enormes mantas y colocados sobre tacos de madera, como los Ford Taunus y Cadillac parcialmente descubiertos (foto inferior). Un todo terreno Aro y un furgón Nissan Trade. El dueño los iba arrancando todos periódicamente y apuntaba las fechas a rotulador sobre las carrocerías.





Algunas particularidades. Uno de los primerísimos Land Rover Serie II salidos de Linares, ahora tan en boga. Al lado, un inusual Fiat 130 Berlina con matrícula de Madrid. Debajo, el Dodge Dart descapotable transformado po Serra; y un Simca 1200 Familiar detrás de un BMW 750i.



Este tipo de descubrimientos es algo habitual en Francia, donde, para sorpresa del público, muchas veces aparecían, incluso, piezas de la talla de un Bugatti. El último del que nos hicimos eco había aparecido en Holanda y se trataba del remanente de la liquidación de un antiguo negocio de compraventa. Pero hasta la fecha hemos desvelado pocas colecciones perdidas en España, y cuando hemos tenido ocasión de acceder a alguna, se trataba de unos cuantos vehículos guardados sin ton ni son.

Ahora traemos, sin embargo, una vasta colección de unos cuantos cientos de coches que, increíblemente, han pasado las últimas décadas fuera de circulación y alejados del alcance de la vista de la mayoría de los aficionados. Han pertenecido a un solo aficionado (anónimo), que ha ido amasando lentamente a lo largo de los últimos cuarenta años vehículos de muy distinta índole.

Todo comenzó cuando adquirió un Ford Modelo A Sedán de 1931, con el que durante años participó en concentraciones y eventos por todo el sur de nuestro país. Una vez el virus de los clásicos estuvo inoculado, comenzó a acumular más y más vehículos de todo tipo. No siguió un criterio concreto, pues prácticamente las únicas condiciones bajo las que se regía eran dos: que se tratase de vehículos de los que había conocido en su infancia y que se encontrasen en un radio relativamente razonable de distancia.

Este criterio de la localización fue a la postre el que llevó a la acumulación de vehículos que, en principio, cuando los adquirió, no eran más que "coches viejos", pero que con el tiempo se han ido convirtiendo en modelos coleccionables o, cuando menos, buscados ya por entendidos, como son un raro Simca 1200 ranchera, varios BMW berlinas de los años ochenta y noventa, o un destartado Renault 6 matriculado nuevo en Badajoz en 1969. Con toda seguridad es una de las unidades más antiguas conservadas en España, pues en nuestro país el modelo se presentó en el IX Salón del Automóvil de Barcelona, que tuvo lugar en abril de ese mismo año.

El grueso de la colección está distribuido en tres naves muy diferentes, que se pueden apreciar en las fotografías de Félix Macías. En una de ellas se encuentran los vehículos de menor valor y peor estado, mientras que en las otras dos hay coches más antiguos y mejor conservados, pues prácticamente todos ellos están subidos sobre tacos de madera, y su dueño se ha ido preocupando de ir arrancándolos con cierta asiduidad. Curiosamente, iba apuntando con un rotulador y sobre la carrocería las fechas de las últimas puestas en marcha.

DESCUBRIMIENTOS



Variopintos. Estos coches son los que se podían ver en las calles de cualquier ciudad española en las cuatro últimas décadas (Simca 1200, Seat 1500, Citroën GS, Renault Fuego, Chrysler 180, Opel Monza...), aunque también se incluyen paquebotes americanos con matrícula española como un muy inusual Chrysler Newport setentero.

SUBASTA MELVIN

SALÓN RETROMÓVIL MADRID
28-30 NOVIEMBRE
IFEMA, MADRID
WWW.MELVINAUCTIONS.COM





En el polvoriento interior de estos galpones, y según íbamos levantando las mantas que los cubrían, fuimos descubriendo lo que podría ser el perfecto muestrario de lo que se veía en las carreteras ibéricas de las décadas comprendidas entre 1960 y 1980. Varios Renault de FASA (R-8, R-5, Gordini, etc.), Citroën 2 CV, Dyane 6 y C8 fabricados en Vigo o la práctica totalidad de turismos salidos de la factoría madrileña de Barreiros, entre los que destaca la pieza más rara de la colección: el único Dodge Dart descapotado por Pedro Serra en 1966 que enseñamos en nuestro anterior número (MC #432).

Por supuesto, no pueden faltar los Seat, entre los que destacan un impoluto 133 totalmente original y con apenas 60.000 kilómetros reales, un 1500 familiar y un 131 1600 con techo de vinilo, interior de terciopelo y sus consabidos motor biárbol y caja de cinco velocidades, perfectamente conservado.

Pero por nuestro país también camparon vehículos extranjeros, y a este coleccionista le gustan en especial los americanos, así que acumuló un notable número de rarezas yanquis, en su mayoría con matrículas antiguas españolas. Enormes Chrysler Newport, Ford Country o un muy raro Mercury Comet 202 de 1966 estrenado en la provincia de Málaga destacan por la voluptuosidad de sus líneas y un enorme tamaño, frente a modelos europeos no menos significativos, como un interesante Citroën DS 21 "Tiburón" de faros redondos, un deportivo Alfa Romeo Alfetta GTV o un muy escaso Fiat 130 berlina con matrícula de Madrid.

Parece obvio el gusto de este coleccionista por las grandes berlinas, y como tal no podían faltar varios Mercedes-Benz de las series W123, W114 y W116, destacando de entre estos últimos un muy raro 280 SEL, es decir, un Clase S con carrocería larga pero motor pequeño, y que además en este caso monta cambio manual.

Cuando Félix tomó las fotografías en un caluroso día del mes de junio, varios de los coches ya habían abandonado su letargo temporal y estaban siendo sacados, no sin esfuerzo, de todas estas naves polvorientas. Su destino era la subasta que la casa española Melvin va a realizar en el Salón Retromóvil de Madrid, en Ifema, el próximo mes de noviembre, donde todos estos vehículos y otros más van a salir a la venta sin precio de reserva, es decir, al mejor postor.

Por lo tanto, a todo este inusual descubrimiento —al menos por estos lares— se une la rara circunstancia de que los aficionados españoles van a tener la oportunidad de verlos en persona, e incluso de examinarlos... y, quién sabe, si llevarse alguno bajo el brazo. **mc**



SIN AMBAGES NI FIRULETES

por Andrés Ruiz

APARCAR DE CULO EN OBLICUO

Hoy traigo un tema que pese a afectar a los automovilistas en general, incluidos los históricos, ni suele tenerse en cuenta, aunque en mayor o menor medida según nuestra edad, muchos hemos visto y sufrido cómo el continuo agigantamiento de los automóviles va haciendo más y más necesario lo que siempre fue conveniente.

Veamos: Que yo sepa, solo hay tres modos de aparcar. El más simple, ya que no tiene variantes, es en línea y consiste en colocar coches uno tras otro, guardando distancias que sin derroche, permitan maniobrar, aunque, claro, al haber modelos de muy distinta longitud, a veces pasa lo que pasa... incluso sin queriendo.

Más variado es en batería, pues puede ser oblicua o perpendicular al eje viario, y en ambos casos, entrando de morro o de culo. Respecto a en línea, como las diferencias de anchura de los coches son menores que las de longitud, permite afinar la marcación de las plazas... y deja muy en evidencia a los conductores distraídos y a los mal lacteados.

Y el tercero, que apodo "a la virulé", es el más diverso porque al basarse en aparcar cada cual como su descaro le sugiere, engloba variantes esquineras, multifileras, rotonderas y demás "estorbancias". A diferencia de los otros dos, es ilegal, aunque a veces no lo parezca, viendo su impune habitualidad en ciertos lugares.

Pues lo que voy a exponer, llevo preconizándolo en vano desde cuando estudiaba tráfico y urbanismo: aparcar en oblicuo entrando marcha atrás, tiene ventajas de sobra para ser la variante prevalente del modo en batería. Y antes de explicar por qué, ahí va una pregunta retórica: ¿Conoces muchos aparcamientos organizados y señalizados así...? Sin embargo, creo que quienes tienen poder para ello, deberían fomentarlos e incluso imponerlos. ¡Que es por nuestro bien, caray!

Dicho sin ambages ni firuletes, el tipo más usual de batería es el más necio: en perpendicular. Encajar un coche girándolo 90° requiere pericia si se hace marcha atrás, maestría si

se hace de frente, y en ambos casos, una notable anchura de calle, porque en las de carril único solo lo lograrían el Isetta, el Biscúter (corriendo la zaga en vilo...) y quizá el Smart. Es rutinario en aparcamientos amplios, y no pierdo tiempo analizando sus otras pegas.

Donde prima aprovechar el espacio, se recurre a la batería oblicua, que estrecha las maniobras, aunque predomina la menos ágil y segura de sus dos opciones: entrando de frente, cuya única bondad es que aparcas con solo desviar un poco tu trayectoria. Pero a cambio, si buscas sitio, has de ir intentando adivinar si unos pilotos encendidos indican que alguien quiere salir... o acaba de llegar; y si hay suerte, es normal que cuando lo sepas, debas recular para dar paso al que sale; y si llevas fila detrás, necesitarás su cooperación... Total, una gozada.

Y salir es aún peor: Ver si viene alguien, exige asomar a ciegas más de medio coche (¡menuda visión se tiene sacando un clásico bajito... apantallado por un mastodonte actual!), la maniobra requiere cierta destreza, y en vez de citar más desventajas, las señalo implícitamente contraponiendo las virtudes del modo que preconizo.

Con él, al buscar sitio, hay comunicación visual y gestual con el conductor saliente, paras para dejarle salir, indicas a quien te sigue que vas a aparcar y se gana tiempo. Entrar de culo guiándose con los retrovisores está chupado (y con cámara asistente, ni te cuento). Al irte, asomando poco o nada el morro, ves si viene alguien, esa visibilidad es seguridad y la maniobra no puede ser más fácil. Y hablando de seguridad, si usas el maletero, accedes a él desde la acera, no desde la calzada.

¿Notas... y valoras esos detallitos? Pues aunque a mí me parecen contundentes, preveo resignado el nulo efecto habitual de mi alegato, pero me consuela imaginar que si lo has leído, igual intuyes de cuando en cuando que con solo estar capacitado, pensar un poco y tener buena voluntad (¡casi nada!), costaría muy poco mejorar algunas cosas. Y así, los justamente rezongones quizá seremos cada vez más. **mc**

«CREO QUE QUIENES TIENEN PODER PARA ELLO, DEBERÍAN FOMENTARLOS
E INCLUSO IMPONERLOS. ¡QUE ES POR NUESTRO BIEN, CARAY!»

XIV FERIA DEL VEHÍCULO
CLÁSICO, DE ÉPOCA Y COLECCIÓN

RetroClásica Bilbao 2025



DEL 7 AL 9 DE NOVIEMBRE
BILBAO EXHIBITION CENTRE



www.eventosmotor.com
#vivimoslosclasicos

EVENTOS
MOTOR

Retro
Clásica

B! E! C!
BILBAO
EXHIBITION
CENTRE

EXPOSSIBLE!



DERRAPAJE CONTROLADO

por Valentí Tradera

AMIGOS DE CAMPRODON

Treinta años reuniendo información y dos dándole forma”, respondió Francisco Díaz cuando le preguntaron cuánto había tardado en escribir su libro “Historia de Viasa y los Jeep en España” (ver reseña en MC 424 y 427). La obra, pues, es exhaustiva, en cuanto a contenido y rigor. Francisco la presentó en la charla inaugural de Camprodon Terra de Jeeps (ver noticia en este mismo número), mientras que el dibujante Roberto Flores cerró el evento con su conferencia “Viñetas y Jeeps”. Uno vino desde Segovia y el otro, desde Pamplona. Por sus disciplinas respectivas, Francisco y Roberto no parecen tener mucho en común. Pero lo cierto es que sí, como veremos.

Roberto ya estuvo en Camprodon el año pasado. Francisco también querría haber venido entonces, pero, como explicó en tono jocoso: “Hasta que el libro no esté, yo no me presento”. Hubo libro a finales de 2024, y Francisco pudo estar en CTDJ25. Era un proyecto que tramaba desde hacía tiempo. Esos treinta años recopilando datos corresponden a su estancia en la redacción de Auto Aventura 4x4, donde empezó ocupándose de la sección “Retro”, en marzo de 1990. El tema Viasa siempre le atrajo, por su rareza. No en vano, es una marca muy poco conocida, sobre la que subsisten muchas dudas. Que si Viasa, que si Ebro, que si Motor Ibérica compra Viasa (no la compra, era un acuerdo comercial)...

El libro dilucida la génesis del primer modelo de Viasa, el MB CJ-3B, un “híbrido” que, a grandes rasgos, es un chasis MB con carrocería de morro alto. Y montaba el motor Go-Devil, en lugar del Hurricane del CJ-3B, por dos razones: era más antiguo y sencillo de fabricar, y, además, las primeras unidades de Viasa vinieron de la Hotchkiss francesa (en CKD, desmontadas), donde ya se fabricaba el JH-101 siguiendo una receta similar. O sea, también es un error decir que, cuando Hotchkiss cerró, en 1969, la cadena de montaje se envió a Zaragoza; aquí ya se hacían Jeeps desde 1960.

Desviándome del tema (por algo esta tribuna se llama “derrapaje”), este primer Viasa me hizo pensar en lo que, por las mismas fechas, concibió Seat con el 1400 C, resultado de

combinar la mecánica del antiguo 1400 con la carrocería del reciente Fiat 1800/2100, de seis cilindros. Una idea tan brillante que la propia Fiat la abrazó para crear el 1500 Lunga... que, acto seguido, adoptó Seat para dar vida al “milqui”.

No es el único paralelismo Seat-Viasa. La zaragozana tiene otro modelo propio, el CJ-6 (“el patito feo”, lo llama Francisco), la versión de batalla larga del CJ-3B. Este vehículo no existía en la gama yanqui de Jeep, aunque Mahindra hizo algo similar en la India y la misma Hotchkiss imitó a la licenciataria española con el HWL. En USA había un CJ-6, pero derivado del CJ-5 (la versión civil del M38-A1). En fin, Viasa detectó la necesidad de un Jeep largo, del mismo modo que en Seat caló la propuesta de un 600 de 4 puertas —alargado—, para diversificar una oferta que solo contaba con aquel 1400 C/1500 y el pequeño “señla”. Y, rizando el rizo, el SV de cabina adelantada es un “engendro” (Francisco “dixit”) que también se hizo solo en España, pero el proyecto venía del otro lado del charco. Igual que el Renault Siete, hecho únicamente en Valladolid, pero diseñado en Billancourt. Y ya paro...

¿Y el vínculo entre Francisco y Roberto? Hay una foto en “Historia de Viasa...” donde aparecen juntos un Bravo-S amarillo y un CJ-3B verde carrozado por Viasa. El libro no lo dice, pero el primero es propiedad de Francisco Díaz... y el segundo lo era de Roberto Flores, ¡hasta que se lo vendió al hermano de Francisco! Roberto explicó que, a fuerza de leer la sección “Retro” en Auto Aventura 4x4, acabó escribiendo a la redacción, a la atención de Francisco Díaz. En abril de 1995 se publicó su primer dibujo en una revista especializada, y siguieron apareciendo hasta enero de 2008, muchos con guiones de Francisco. Paralelamente, empezó a colaborar con otras publicaciones extranjeras, como 4x4 Story, donde sigue publicando un cómic en cada número.

Roberto es, pues, un “jeeper” artista, ilustrador, apasionado de los detalles, aunque él se autodefine como “pintamonas” o “garabatista”. También tiene algo de filósofo: “Cada uno de vosotros sois únicos —arengó a la concurrencia de CTDJ— y cada Jeep es único”. Amén. **mc**

«FRANCISCO DIO PIE A LA PUBLICACIÓN DEL PRIMER DIBUJO DE ROBERTO EN UNA REVISTA ESPECIALIZADA. AMBOS SE REENCONTRARON EN CAMPRODON»



SERGIO ROMAGOSA S.L.

CORREDURIA DE SEGUROS

Patrocinador de la:

**FEDERACIÓN
ESPAÑOLA
VEHÍCULOS
ANTIGUOS**

30 Años dedicados a la comercialización de seguros para **Vehículos Antiguos** y decenas de miles de aficionados satisfechos **constituyen nuestra mejor garantía de servicio.**



Foto:
Jaime Sáinz de la Maza

www.seguroparatuclasico.com

- A partir de 20 años de antigüedad
- Todo tipo de Vehículos Antiguos
- Todo Riesgo a Valor Pactado
- Seguro de Flota
- Seguro de Clubes
- Gran Afición

Telf: **91665 80 20** | email: **seguros@escuderia.com** | Whatsapp: **654 962 670**

LAS PALMAS: 928264311 Mario Domínguez
MÁLAGA: 952779068 Ma. Jesús Gutiérrez
MURCIA: 968353871 Carlos del Espino
PONTEVEDRA: 986204010 Mercedes Ponte

TENERIFE: 922383952 Schippers Seguros, SL
VALENCIA: 963611166 Avance, SCP
ZARAGOZA: 976386212 José Manuel Bernad

LA ESCUDERÍA
www.escuderia.com

(Nº Registro DGS: J-1709. Concertado Seguro de Responsabilidad Civil según Ley)

CHEVROLET CORVETTE C4 - FERRARI 348 GTS - HONDA NSX

MANERAS DE VIVIR

¿Cómo era un coche deportivo a principios de los años 90? Pues... depende, claro. Hemos reunido un trío de modelos contemporáneos entre sí pertenecientes a distintas escuelas técnicas, y que hoy tienen la plena consideración de vehículos históricos, no para dictaminar cuál de ellos es mejor o peor, sino con la idea de analizar qué es lo que les singulariza, y sobre todo qué supone conducirlos, utilizarlos y mantenerlos.

MANUEL GARRIGA (TEXTO). PERE NUBIOLA (FOTOS)









Tres maneras de verlo.
 A la americana con el
 C4, bajo una óptica
 europea en el 348, y
 desde el punto de vista
 oriental para el NSX.

Hace ya más de treinta años, estos tres vehículos representaban el último grito —o casi— de sus respectivos fabricantes en cuanto a diseño y tecnología. El paso del tiempo les ha convertido en automóviles de colección, aunque el tiempo no ha transcurrido de la misma forma para cada uno de ellos. Y ahí entra en juego una serie de factores de diversa índole, técnica, económica, comercial y sociológica incluso. Pero antes de nada, lo esencial para la mayoría de nosotros es saber cómo se mueven.

Empezamos con el Chevrolet, el de concepción más antigua, lo cual no deja de penalizarle un poco en este contexto. En realidad, la cuarta generación del Corvette data de finales de 1983, aunque su comercialización no empezará hasta 1984; es decir, lleva prácticamente un lustro en el mercado cuando el Ferrari y el Honda aparecen en escena. De estructura tradicional —motor delantero longitudinal y tracción trasera— es el más largo y alto de los tres, incluso “camionesco” si lo comparamos con sus rivales —pesa casi 100 kg más que el Honda, por ejemplo— a pesar de los elementos de fibra de vidrio presentes en su carrocería, y también el menos potente aunque monte el propulsor de mayor cubicaje.

Los 5,7 litros de su “small block” no le proporcionan un empuje precisamente enérgico —245 CV para una tonelada y media—, pero sí permiten sostener un buen ritmo de marcha a bajo régimen. Se percibe un ligero vacío de potencia, de unos pocos segundos, en el momento de acelerar desde abajo, aunque tal vez fuera algún problema de puesta a punto del coche ensayado. Por suerte, en este ejemplar, una versión L98 de 1991, el propulsor va asociado a una solvente caja manual ZF de 6 relaciones; seguro que no pocos clientes optaron en su día por solicitarlo con la más habitual transmisión automática.

Una vez en movimiento el Corvette transmite una buena sensación de seguridad, favorecida por el diseño de la cabina que deja casi ocultos los montantes del parabrisas y concede una visibilidad óptima; esa que hace sentir al conductor que tiene toda la carretera por delante... Su manejo resulta placentero. La palanca de cambios, corta y agradable, sin ser ningún dechado de precisión, se deja accionar sin problemas. Los frenos, algo justos para la masa del vehículo, no demuestran especial mordiente, pero cumplen.

Otra impresión perceptible es que el tren delantero queda bastante alejado de los pies con respecto a los otros dos coches, que disponen de motor central. La excepcional anchura del túnel de transmisión invade el exiguo habitáculo restando considerable espacio a las piernas. Al mismo tiempo, los asientos se notan más bien estrechos de banqueta; sus soportes laterales son quizá demasiado prominentes y llegan a molestar un poco al ocupante que no sea de talla pequeña. Diría que son “demasiado deportivos” para lo que se supone que tienen que hacer...

**EL CORVETTE C4, LANZADO A MEDIADOS
 DE LOS AÑOS 80, ES EL DE CONCEPCIÓN
 MÁS ANTIGUA DE ESTE TRÍO**



A lo grande... ¿o no tanto? El interior del Corvette resulta algo justo para las piernas debido a un túnel de transmisión invasivo. Puesto de conducción bien resuelto, con todo lo necesario a mano, y una instrumentación con elementos analógicos y digitales. Dispone de tres modos de ajuste para el control de las suspensiones. El uso de paneles de material sintético para la carrocería contiene un poco el peso del coche. La luneta trasera, de notables dimensiones, oficia como portón del maletero. No hay que fiarse de las apariencias, el C4 es un estricto biplaza. El depósito de gasolina va situado entre el maletero y el parachoques posterior.





El Corvette, debemos tenerlo presente, es el más idiosincrático del trío. Bebe de una tradición que nada tiene que ver con la europea. Tecnología derivada de la producción de gran serie a nivel de chasis y de mecánica (motores, ejes, etc.). Pero si aceptamos el tópico se revela como el vehículo ideal para las grandes vías de comunicación de su país de origen. La esencia del Corvette original se mantiene en el C4, la cuarta generación, empezando por su impresionante aspecto. El coche entra por los ojos, es indiscutible. Por eso gusta tanto a tanta gente, lo cual es también comprensible. Su mayor baza es su accesibilidad como clásico: a años luz de los otros dos, puede costar entre una quinta parte y casi diez veces menos que cualquiera de ellos. Además, manejado con algo de tiento se le pueden llegar a extraer cifras de consumo bastante razonables —aunque el NSX le bate de calle en este capítulo gracias a su planta motriz, más pequeña y moderna, y todo un prodigio de eficiencia—, si uno consigue mantener el pie ligero cuando llegan las curvas.

El 348 GTS es el más potente, veloz y emocional de los tres y también el menos asequible. Por encima de todo, más allá de su mera condición de automóvil, no deja de ser un Ferrari con todo lo que esto comporta (de bueno y de malo). Descendiente directo del primer 308, su sucesor, el 355, mantiene la misma mecánica, pero se sitúa en otra galaxia a nivel de chasis, suspensión, electrónica, etc. Pasamos revista con detalle a esta saga en nuestro nº 352, como seguramente recordaran los lectores más atentos.

Así que estamos al volante del último representante de la estirpe de los Ferrari V8 establecida en 1975, hace ahora medio siglo. Y en esta tesitura uno no puede evitar caer rendido casi al instante ante el poder de seducción de su italianísimo diseño: una exquisita combinación de colores, la fina piel de tonos claros, esa inconfundible rejilla del cambio, los sutiles detalles de acabado... Visibilidad, confort y distinción a raudales.

LA BAZA DEL CORVETTE COMO CLÁSICO ES SU PRECIO: ENTRE UNA QUINTA PARTE Y DIEZ VECES MENOS QUE LOS OTROS

CHEVROLET CORVETTE C4

COTIZACIÓN: 7.000-20.000 €

MOTOR

8 cilindros en V a 90°, bloque de hierro, culatas de aluminio y refrigeración líquida. Posición: delantera longitudinal. Cilindrada: 5.727 cc. Diámetro x carrera: 99 x 93 mm. Relación de compresión: 11:1. Distribución: árbol de levas central, accionado por cadena, y 2 válvulas por cilindro. Alimentación: inyección multipunto. Potencia: 245 CV (SAE) a 4.000 rpm. Par máximo: 468 Nm a 3.200 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción trasera. Embrague: monodisco en seco. Cambio: manual de 6 relaciones.

BASTIDOR

Chasis monocasco de acero. Suspensión delantera: independiente de paralelogramos deformables, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Suspensión trasera: ballestón transversal, paralelogramo deformable, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Dirección: cremallera. Frenos: discos ventilados de 327 mm delante y discos macizos de 302 mm detrás. Neumáticos: 215/50 ZR17 delante y 255/45 ZR17 detrás.

CARROCERÍA

Coupé biplaza con techo duro desmontable. Batalla: 2.445 mm. Largo x ancho x alto: 4.536 x 1.803 x 1.186 mm. Vías del./tras.: 1.514 / 1.534 mm. Peso en vacío: 1.477 kg. Depósito de combustible: 76 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 252 km/h. Aceleración 0-100 km/h: 6,3 s; 0-400: 14,4 s. Consumo medio: 14,5 l/100 km. Autonomía: 532 km.

PRODUCCIÓN

Presentación: 1983. Época de fabricación: 1984-1996. Producción: 8.720 [todas las versiones].





Estilo italiano.
No es tan solo por la combinación de colores, el diseño del habitáculo en general resulta sobresaliente. El cuadro de relojes, sin duda elegante, destierra a la consola central los indicadores de nivel de combustible y de temperatura de aceite. Amplitud, visibilidad y confort al volante del 348. La versión GTS se distingue por el techo tipo targa; puede desmontarse y ser guardado en el maletero. Esta unidad, una de las últimas construidas de toda la serie, tiene un kilometraje asombrosamente bajo. Los ecos estilísticos del Testarossa son bien visibles en cualquier ángulo del vehículo.





Parece un traje hecho a medida por un profesional del más refinado gusto. En fin, otro tópico, pero no por ello menos cierto.

Al empezar a rodar, antes de buscarle la quintaesencia, es imperativo ser consciente de lo que tenemos entre manos: un coche bastante ancho y no precisamente ligero, rozando la tonelada y media. Muchos kilos y muchos caballos juntos que pueden jugarnos una mala pasada en caso de cometer algún error. Dicho esto, en medio del tráfico normal se deja llevar con facilidad gracias a un motor muy elástico, que no rechista andando al ritmo impuesto en zona urbana, ni siquiera en marchas largas. La cosa cambiará en cuanto nos metamos en otro escenario y empecemos a apretarlo un poco.

De hecho, el coche ya "avisa" de que no se le puede tomar a la ligera. Todo resulta tirando a duro en lo relativo a los mandos: dirección granítica —es el último Ferrari sin servo—, pedales demasiado juntos, poco aptos para pies grandes, posición de conducción baja, firme pero cómoda, y justo detrás del cogote un motor gordo, ruidoso y temperamental de respuesta enérgica, algo violenta incluso, a la solicitud del acelerador. Afortunadamente, el equipo de frenos exhibe una potencia y una fiabilidad intachables, a la altura de las prestaciones.

En el capítulo mecánico calca la arquitectura del Mondial T: el bloque motor se ubica en sentido longitudinal y la transmisión de forma transversal, con el embrague en el extremo de la misma y en voladizo, lo cual redundará en una menor altura del conjunto y baja el centro de gravedad. La estructura es autoportante a base de perfiles y planchas de acero soldadas, dejando atrás el clásico chasis tubular de los modelos V8 anteriores. La suspensión, sin sorpresas, mantiene el esquema tradicional del 328 —habitualmente aplicado en este tipo de coche por su fabricante— a base de dobles triángulos en ambos ejes.

(Sigue en pág. 43)

MUCHOS KILOS Y CABALLOS JUNTOS EN EL 348 PUEDEN JUGAR UNA MALA PASADA EN CASO DE COMETER ALGÚN ERROR

FERRARI 348 GTS

COTIZACIÓN: 60.000-140.000 €

MOTOR

8 cilindros en V a 90°, bloque y culatas de aluminio y refrigeración líquida. **POSICIÓN:** central longitudinal. **Cilindrada:** 3.405 cc. **Diámetro x carrera:** 85 x 75 mm. **Relación de compresión:** 10,4:1. **Distribución:** doble árbol de levas por culata y 4 válvulas por cilindro. **Alimentación:** inyección electrónica Bosch Motronic 2.5. **Potencia:** 320 CV a 7.200 rpm. **Par máximo:** 324 Nm a 5.000 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción trasera. **Embrague:** monodisco en seco. **Cambio:** manual de 5 relaciones.

BASTIDOR

Chasis monocasco de acero. **Suspensión del./tras.:** independiente de paralelogramos deformables, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora en ambos ejes. **Dirección:** cremallera. **Frenos:** discos ventilados en las 4 ruedas. **Neumáticos:** 215/50 ZR17 delante y 255/45 ZR17 detrás.

CARROCERÍA

Coupé biplaza con techo duro desmontable. **Batalla:** 2.450 mm. **Largo x ancho x alto:** 4.230 x 1.895 x 1.170 mm. **Vías del./tras.:** 1.502 / 1.578 mm. **Peso en vacío:** 1.480 kg. **Depósito de combustible:** 95 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 280 km/h. **Aceleración 0-100 km/h:** 5,4 s; 0-400 m: 13,5 s. **Consumo medio:** 12,7 l/100 km. **Autonomía:** 681 km.

PRODUCCIÓN

Presentación: 1993. **Época de fabricación:** 1989-1995 [todas las versiones]. **Producción:** 8.720 [todas las versiones].



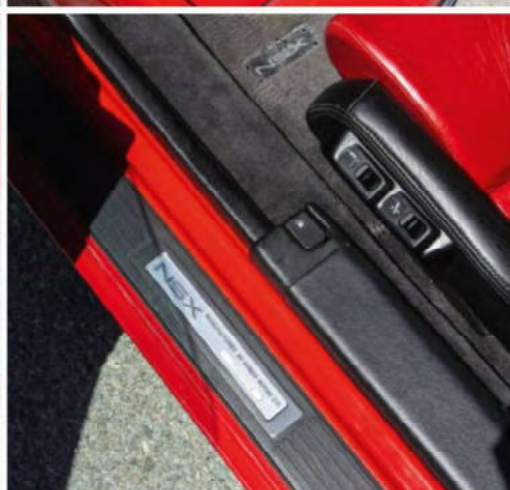


Clásicos de los noventa.
El tiempo no ha pasado igual
para cada uno de ellos; pero
cualquiera de los tres tiene
hoy méritos suficientes para
seducir a distintos usuarios.





Bienvenido al futuro. Salpicadero de formas envolventes y hasta sensuales, aunque su mayor virtud es una gran funcionalidad. Toda la información queda a la vista del conductor. No se echa en falta nada. Palanca de cambio ideal en ubicación y tacto. Lo mismo vale para el volante, los pedales y los asientos. El alerón posterior, muy bien integrado en la zaga, no es ningún aditamento cosmético, sino que contribuye a un guiado más eficaz del tren trasero del NSX. Treinta años atrás, los faros retráctiles estaban en boga; sus rivales también los llevan. Todo un detalle: el fabricante firma la numeración de serie.





(Viene de pág. 39)

De los tres vehículos en liza, el 348 es el que presenta un manejo más exigente, sin ninguna duda. Requiere un período de adaptación al usuario para familiarizarse con el carácter del V8, antes de pasar a mayores intimidades. Sus 320 CV vienen sin filtros, así que ojo y tiento. Eso sí, una vez el conductor ha conseguido hacerse amigo suyo, proporciona un goce inigualable, aunque ni por un instante podrá olvidar los condicionantes que implican manejar un coche tan potente, tan caro y tan exclusivo. Como lo definió el propietario de uno de ellos, "con el 348 tienes la sensación de ir en un coche de carreras con el que se puede circular por la calle".

Aun y con todo ello, este Ferrari resulta razonablemente equilibrado en su conjunto y admite un uso más polivalente del que pudiera parecer. Eso tampoco significa que sea práctico —no lo es por vocación—, pero sigue estando bastante lejos de los extremos a los que han llegado algunos hiperdeportivos del siglo XXI, fruto del exhibicionismo tecnológico de ciertos constructores puesto al servicio de vanidad de sus dueños. El 348 continúa siendo automóvil deportivo con todas las letras, y de los más buenos.

Y finalmente, el Honda NSX, el más exótico, menos conocido y de concepción más moderna; el perfecto exponente de cómo hacen las cosas los orientales cuando ponen los cinco sentidos en ello: método, eficacia, racionalidad, compacidad. Esta primavera le dedicamos un dossier en el n° 429, donde el maestro Blas Solo nos ilustraba largo y tendido sobre su proceso de diseño, gestación y desarrollo. Merece la pena darle un repaso.

Visibilidad sin tacha, posición al volante óptima, tacto de palanca de cambio exquisito, frenada a la altura de las prestaciones. Sin embargo, al principio puede costar cogerle el tacto. Incluso que parezca hasta anodino, y por mera prudencia nos quedemos un poco

EL NSX SE MUEVE, GIRA Y SE SUJETA COMO UN AUTOMÓVIL ACTUAL, INCLUSO MEJOR GRACIAS A SU IDÍLICO REPARTO DE PESOS

HONDA NSX

COTIZACIÓN: 60.000-130.000 €

MOTOR

6 cilindros en V a 90°, bloque y culatas de aluminio y refrigeración líquida. Posición: central transversal. Cilindrada: 2.977 cc. Diámetro x carrera: 90 x 78 mm. Relación de compresión: 10,2:1. Distribución: doble árbol de levas por culata tipo variable sistema VTEC y 4 válvulas por cilindro. Alimentación: inyección electrónica PGM-FI. Potencia: 273 CV a 7.300 rpm. Par máximo: 284 Nm a 5.400 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción trasera. Embrague: monodisco en seco. Cambio: manual de 5 relaciones.

BASTIDOR

Chasis monocasco de aluminio. Suspensión del./tras.: independiente de paralelogramos deformables con triángulos superpuestos, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora en ambos ejes. Dirección: cremallera. Frenos: discos ventilados de 282 mm en las cuatro ruedas. Neumáticos: neumáticos 205/50 ZR15 delante y 225/50 ZR16 detrás.

CARROCERÍA

Coupé biplaza. Batalla: 2.530 mm. Largo x ancho x alto: 4.405 x 1.810 x 1.170 mm. Vías del./tras.: 1.510/1.530 mm. Peso en vacío: 1.395 kg. Depósito de combustible: 70 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 270 km/h. Aceleración 0-100 km/h: 5,9 s; 0-400 m: 14,2 s. Consumo medio: 10 l/100km. Autonomía: 543 km.

PRODUCCIÓN

Presentación: Salón de Chicago, 1989. Época de fabricación: 1990-2005 (todas las versiones). Producción: 18.000 aprox.







antes de lo lógico al llegar las primeras curvas. ¿Por qué habré frenado tan temprano? Eso sí, la dirección pide más vueltas de volante de lo que pensábamos. Pero uno se acostumbra rápido, y al cabo de cinco minutos es como si lo hubiera conducido toda la vida. Impresión de control, de estar al mando de un vehículo extraordinariamente homogéneo, que no plantea ninguna exigencia fuera de lo común a su conductor por novato que este sea. Nada está fuera de lugar, todo va suave y silencioso. Cero problemas con el NSX.

Por debajo de las 4.000 rpm ni siquiera se oye el V6, aislado en su célula central. A partir de ese régimen empieza a soltar un aullido poderoso y excitante, y transmite la impresión —engañosa a todas luces— de estar yendo a tope, de extraerle todo el jugo posible al coche. Nada de eso. Todavía quedan cuatro mil vueltas más antes de que el tacómetro alcance la zona roja. Pero estamos en carretera abierta, no vamos a jugarlos el tipo. Bastan unas decenas de kilómetros recorridos a ritmo vivo por carreteras poco transitadas para constatar que el modelo quizá más ambicioso de toda la historia de Honda se mueve, gira, reacciona y se tiene como un automóvil actual, mejor incluso, en buena parte gracias a su reparto de pesos idílico.

El NSX deglute las curvas más cerradas sin inmutarse. El tren delantero parece el de un kart, y las gráciles aletas de los guardabarros proporcionan una referencia precisa de su situación en todo momento. Del trasero solo sabemos que empuja el vehículo como si fuera sobre raíles. El ligero subviraje “inducido” en cierto modo por la configuración del chasis ligero supone un cierto grado de protección para el conductor no avezado. La perfección del Honda NSX casi abruma; algunos la juzgaron excesiva en su momento. Pero es que estamos hablando de todo un mito de finales del siglo XX, indisociable de aquella legendaria filmación mil veces visionada, en la que unos mocasines italianos en los que van enfundados —con calcetines blancos— los pies de Ayrton Senna pisan los pedales a un ritmo vertiginoso durante una vuelta completa al circuito de Suzuka. ¿Cómo olvidar esas imágenes? **mtc**

EPÍLOGO

Tres coches distintos para tres formas de entender lo que era un deportivo al comienzo de la década de los 90. Tres “maneras de vivir”, como cantaba el grupo de rock Leño. Tenía cierto conocimiento del 348 a raíz de la prueba comparativa antes citada con los demás Ferrari V8 (y de unos cuantos días extra por gentileza de su dueño). También de las tres generaciones previas del Corvette, que en el C4 mantiene casi inmutable el espíritu original del coche puesto al día. La asignatura pendiente, finalmente recuperada en septiembre, era empuñar el volante del Honda NSX. No hay conclusión final. Como siempre, todo se resume en una cuestión de gustos, de filosofía y de presupuesto. Nunca podré tener ninguno de los tres, pero mi elección es inequívoca.

Agradecimientos a Jaume Areny, Sergio Fonteboa, Marc García, Oriol Nubiola, Aleix Vintró, Retros Classic Cars Services.



COMPARACIÓN TÉCNICA

ACTUALIZAR, AFINAR O INNOVAR

El Corvette, una actualización del concepto que surgió sobre todo a partir de su segunda generación. El 348, una versión más afinada del 328, semejante a él en términos técnicos. El NSX, un soberbio producto de la capacidad para innovar que tenía Honda.

BLAS SOLO [TEXTO]. SLIB [FOTOS]

Afirmar de dos o más coches, o de cualquier otra cosa, que "no son comparables" es una contradicción en los términos, porque eso implica poner en relación sus características. Es decir, compararlos. Hay pocos puntos en común entre estos tres aparatos que atinadamente ha juntado Manuel Garriga y esa es precisamente la gracia: ver las distintas formas que tuvieron y tienen de entender un deportivo, no ya tres marcas, sino tres culturas. Ya nos ha contado cómo van, vamos a ver cómo son.

Bueno, antes otro preámbulo (estoy muy preambular últimamente). Cuando General Motors comenzó a comercializar la familia de motores V8 Northstar, en 1992, la dotó de la función llamada "limp home". En traducción libre, "hasta casa cojeando". Consistía en que, si hay una pérdida total de refrigerante, el motor continuaba funcionando porque desconectaba alternativamente cada fila de cilindros. Con una velocidad limitada a unos 80 km/h, podía seguir en marcha. A un ingeniero europeo o japonés diseñar algo así ni se le pasa por la cabeza. Pero, en Estados Unidos, lo que se valoraba especialmente de un coche era que no te dejara tirado. Potencia específica, rendimiento termodinámico... eso son cosas de extranjeros. En consecuencia, su forma de escalar una gama era mediante la cilindrada; se referían a los motores por la cifra en pulgadas cúbicas. El valor de potencia raramente se comunicaba, al contrario que otros datos muy importantes allí, como la capacidad de remolque.

Al estudiar el Corvette junto al Ferrari o al Honda, habrá quien pueda de pensar "le han puesto a un deportivo un motor industrial". No es una reflexión descabellada, exactamente eso hicieron en el Dodge Viper. Pero en este caso no es exacto, el Corvette tiene lo que se espera de un deportivo en Estados Unidos: simplicidad y fiabilidad a bajo coste para una producción masiva.

En cada uno de los tres motores se cumple lo de actualizar, afinar e innovar. Los dos V8 tienen en común que pertenecen a un tipo diseñado en los años 50. El C4 hubo diversas variantes de tipo small block de 1954. Ferrari creó el tipo Dino en 1959, inicialmente un V6 y ya como V8 desde 1973. Honda, en cambio, desarrolló un V6 específicamente para el NSX.

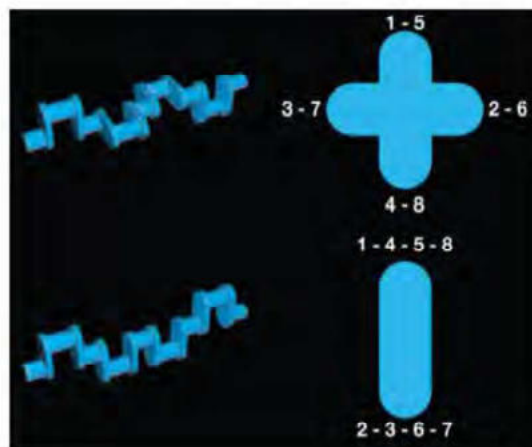
Una diferencia fundamental entre los V8 es el orden de encendido: el Corvette tiene un cigüeñal en cruz y el Ferrari, uno plano. Es decir, si miramos axialmente el cigüeñal de Chevrolet, veríamos esa cruz, porque cada uno de los cuatro codos está a 90° del anterior. En cambio, el motor italiano tiene los codos opuestos 180°, como si fuera un cuatro cilindros en línea normal. En este caso, la imagen de al lado vale más que las últimas 66 palabras.

Eso aporta cierto carácter a cada uno. El cigüeñal en cruz necesita más contrapesos y, por tanto, tiene más

inercia. A cambio, reduce las fuerzas de segundo orden (las que se producen dos veces por cada revolución) y gira con más regularidad. A efectos prácticos, el Corvette es más suave de funcionamiento; el 348 sube mejor de vueltas y alcanza un régimen mayor. Honda, que buscaba la menor masa posible para el NSX, optó por un V6 a 60° que, además de ser ligero, funciona más regularmente que cualquier V8.

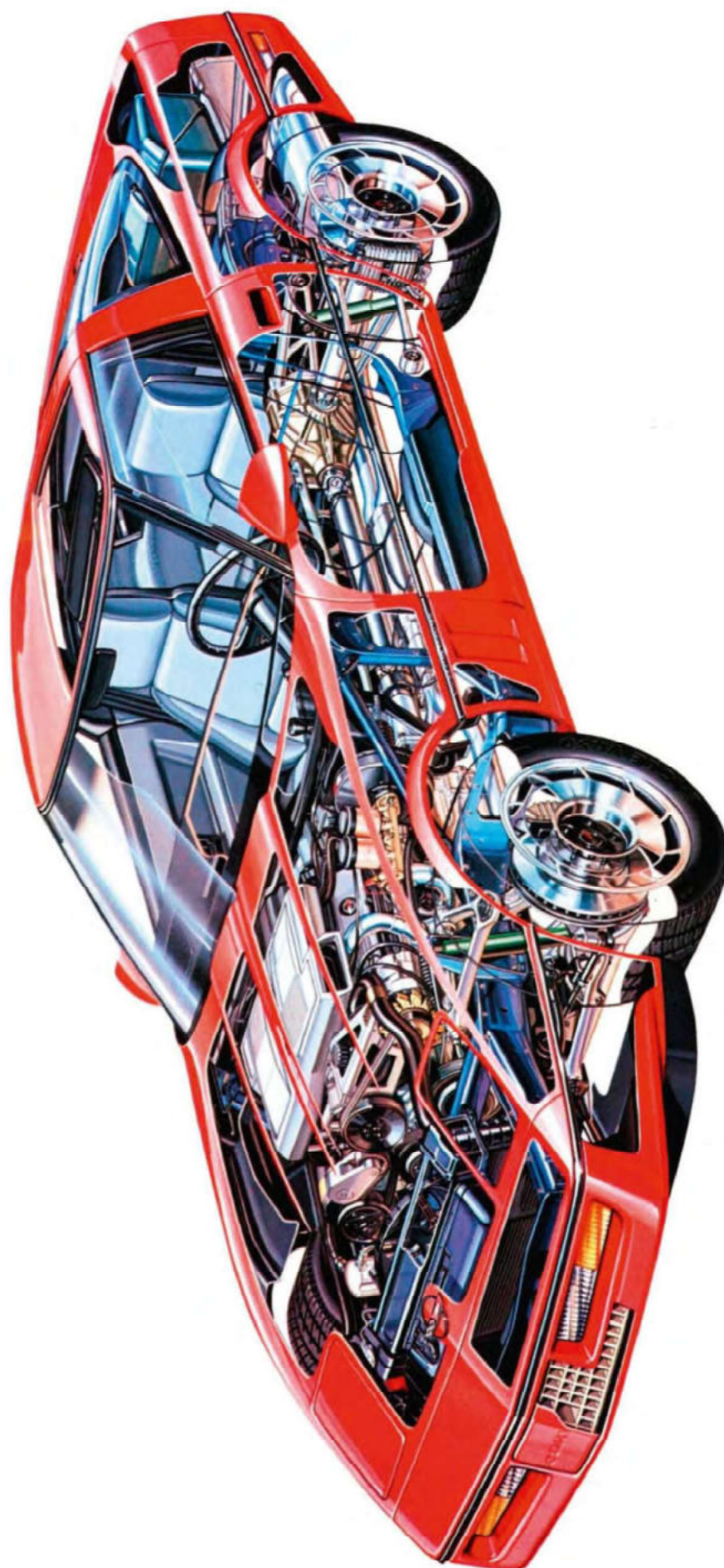
La cilindrada también dice mucho del diferente planteamiento. El Corvette C4 tuvo distintas versiones del small block, pero todas de 5,7 l (350 pulgadas cúbicas). En el 348 era 3,4 l porque aumentó con relación al 328 de 3,2 l, aunque en ambos la relación entre diámetro y carrera era exactamente la misma (1,13, es decir, carrera corta). Era el método normal para hacer evolucionar el tipo Dino, aparte de avances esporádicos como reemplazar los carburadores por inyección y las cuatro válvulas por cilindro. Honda quería un motor pequeño y por eso lo dejó en 3,0 l, con un ligero aumento a 3,2 posteriormente.

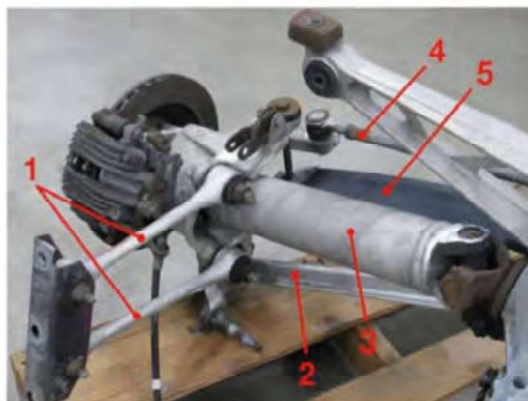
El Chevrolet, con un árbol de levas central, varillas y balancines, tenía una cámara en cuña, con dos válvulas paralelas por cilindro. El Ferrari y el Honda, doble árbol de levas en cada culata, cuatro válvulas por cilindros en V y cámara hemisférica. Es decir, el motor americano resulta más simple y fácil de fabricar. Una cámara hemisférica es lo apropiado para un buen flujo de gases y una combustión más eficiente. La de cuña, aparte de su simplicidad, puede aportar una cierta ventaja en funcionamiento a bajo régimen.



Cruz o raya. Arriba, la vista axial de un cigüeñal en cruz de un V8 [Corvette], con un codo para cada dos bielas. Debajo, uno plano [348]. Igual que el de un cuatro en línea normal, pero con dos bielas por codo.

CHEVROLET CORVETTE C4





Central delantero. En la radiografía se aprecia bien que el motor está por detrás del eje. Una foto poco artística pero muy ilustrativa de la suspensión trasera: brazos longitudinales [1], bieleta de caída [2], semieje [3], bieleta de convergencia [4], hoja de ballesta [5]. El motor tipo L98 con bloque de hierro, árbol de levas central y cámara en cuña. Lo de la foto torcida en la otra página les puede servir para practicar el contravolante.

La diferencia entre el americano y los otros dos se entiende mejor atendiendo al régimen de potencia máxima: 7.300 rpm el NSX, 7.000 el 348 y 4.000 (cuatro mil) el Corvette. Es decir, hicieron que un motor de gasolina respondiera como un Diesel. Una magnitud que sirve para comparar motores distintos es la presión media efectiva. Del tipo L98 del Corvette había dos variantes y, si tomamos la más potente, su valor de presión media efectiva es 10,5 bar. El Ferrari llega a 11,5 bar y el Honda es el mejor en este sentido, 11,9 bar. Eso nos da idea de la fuerza que puede generar el motor con relación a su cilindrada. Además, tenemos la potencia específica (potencia / cilindrada): el Honda vuelve a ser el mejor (91,3 CV/l), el Ferrari está muy cerca (88,2) y el Chevrolet se queda en 43,7. Es decir, la de este Corvette es inferior a la de un Seat Panda 40 (44,4 CV/l). Naturalmente, no es que los ingenieros americanos no supieran hacer motores, sino que los concebían para lo que demandaba su mercado.

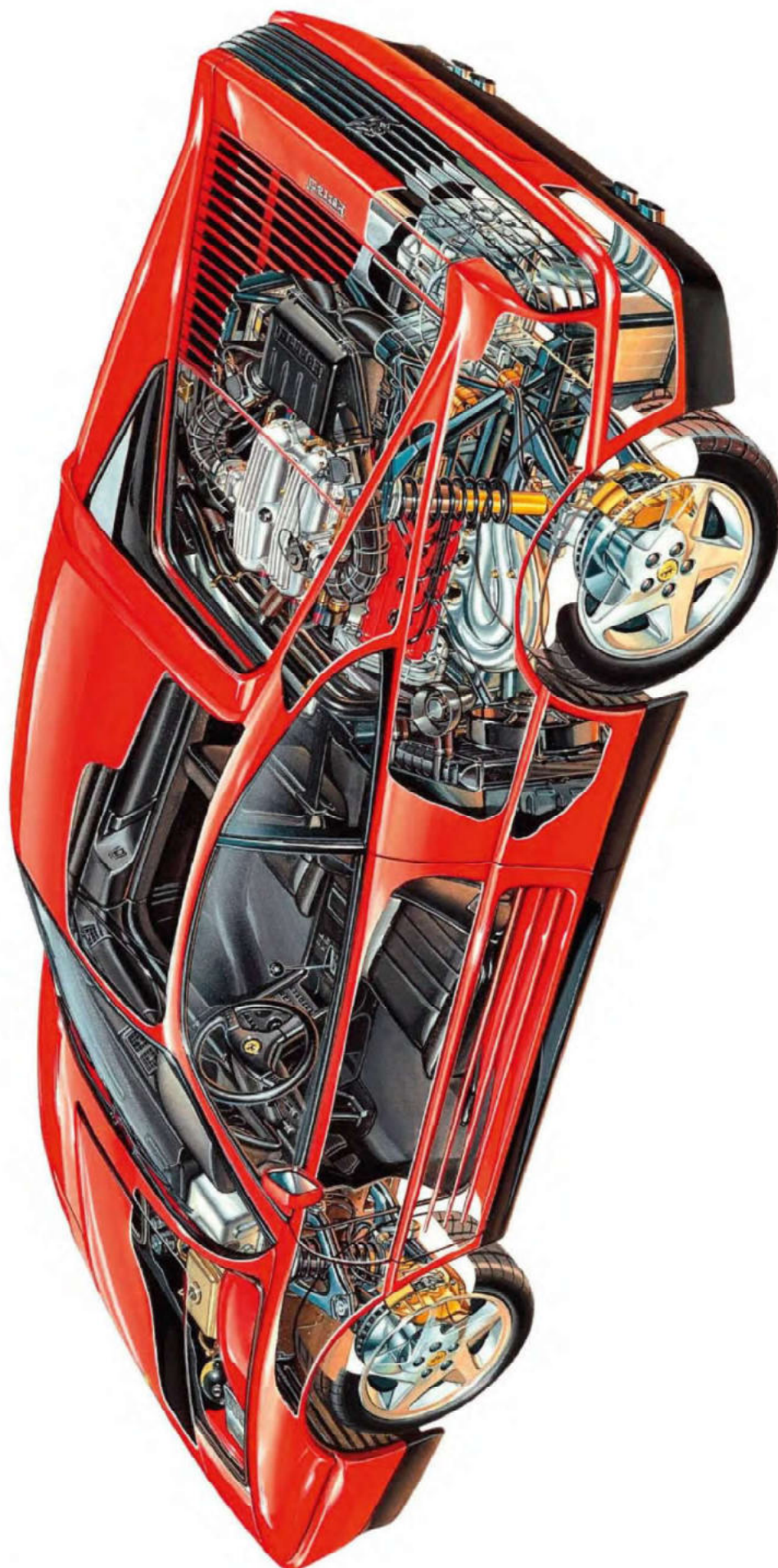
No obstante, cuando Chevrolet quiso hacer un deportivo con un motor al estilo europeo, recurrió a Lotus (también de GM entonces). El resultado fue el motor LT1

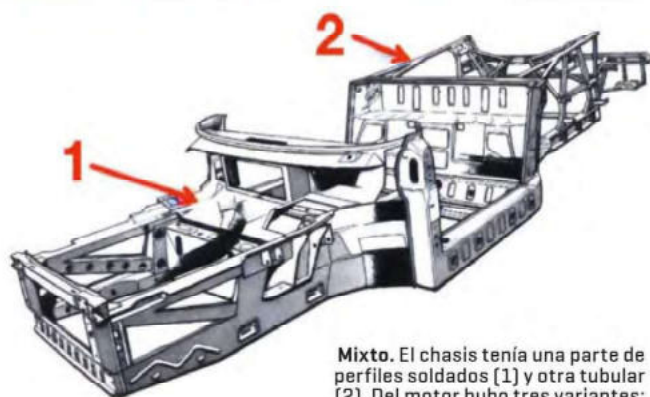
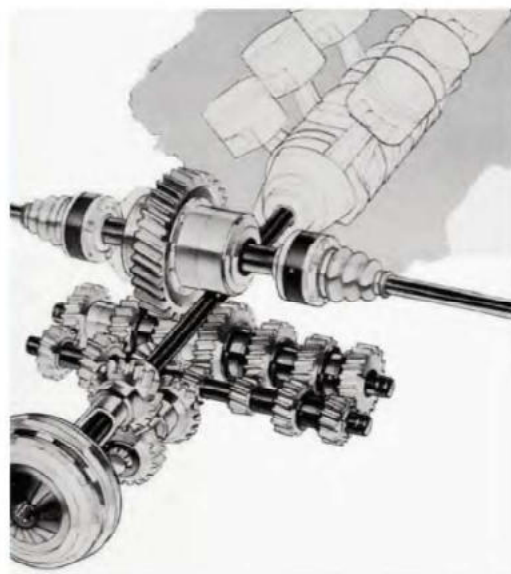
para la versión ZR1 del Corvette. Se considera dentro de la familia "small block", aunque el bloque es de aluminio en lugar de hierro y tiene otras medidas de diámetro y carrera que también dan 5,7 l. Lotus implementó culatas con doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro y cámara hemisférica. Pese a ello, su potencia máxima quedó en 381 CV a 5.800 rpm según la norma SAE Net (no equivalente a la DIN). Por tanto, serían 66,8 CV/l de potencia específica, lo mismo que el Ibiza SXI con el System Porsche de inyección.

La transmisión también dice mucho acerca de la naturaleza de cada uno. Para empezar, la mayoría de los Corvette vendidos tenían cambio automático (la mayoría de los conductores americanos no sabían qué hacer con una palanca y un pedal de embrague). Chevrolet ofrecía la opción de una caja manual, además con seis velocidades, no cinco como los otros dos. Naturalmente, la sexta servía para rodar a un régimen extremadamente bajo. A 120 km/h en la marcha más larga, el 348 y el NSX van a unas 3.300 rpm; el Corvette, a poco más de 1.700. Eso con el grupo de serie, porque opcionalmente había uno aún más

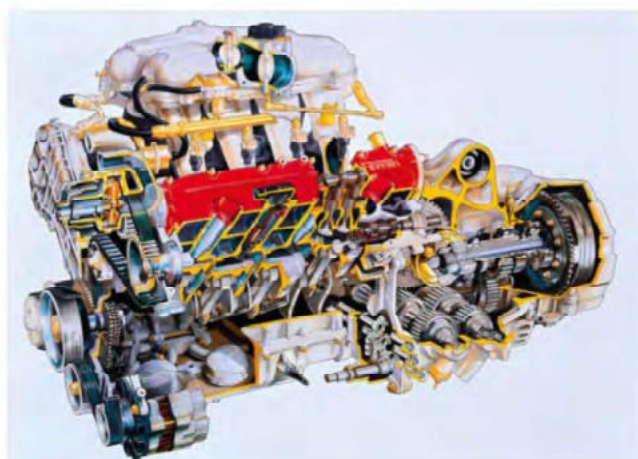
**EL CHEVROLET CORVETTE ERA COMO TENÍA QUE SER PARA SATISFACER A SUS
CLIENTES Y FABRICARSE EN MUY GRANDES SERIES**

FERRARI 348





Mixto. El chasis tenía una parte de perfiles soldados (1) y otra tubular (2). Del motor hubo tres variantes: 119 D, 199 G y, con catalizador, 119 G040. Mantenía el cambio transversal del Mondial t y el 312 T de fórmula 1.



largo. Habría sido la ilusión de aquellos conductores para quienes el principal dato de prestaciones era la velocidad máxima en segunda ("mi coche en segunda se pone a..."). Este llega fácilmente a 100 km/h en esa marcha.

El 348 iba corto, incluso con el grupo más largo de los dos posibles, alcanzaba la velocidad máxima 300 vueltas por encima del régimen de potencia máxima. La apertura de su caja era 3,7. El Honda tenía la relación de cambio clavada para coincidir los regímenes de velocidad y potencia máximas y, además, una caja de relación más cerrada (4,0); es decir, menos caída de régimen al subir marchas.

También cumple lo de actualizar, afinar e innovar en la suspensión. En el C4 hay una variante de la trasera que estrenó el C2 en 1963 (conocida como "ballesta Corvette"). Como elementos de unión entre la rueda y el chasis hay dos brazos longitudinales y, transversalmente, el propio semieje, una bieleta para el control de la caída y otra para la convergencia. El elemento elástico es una hoja de ballesta transversal, común a las dos ruedas. A diferencia de instalaciones anteriores de semiejes oscilantes con ballesta transversal, en este caso esa

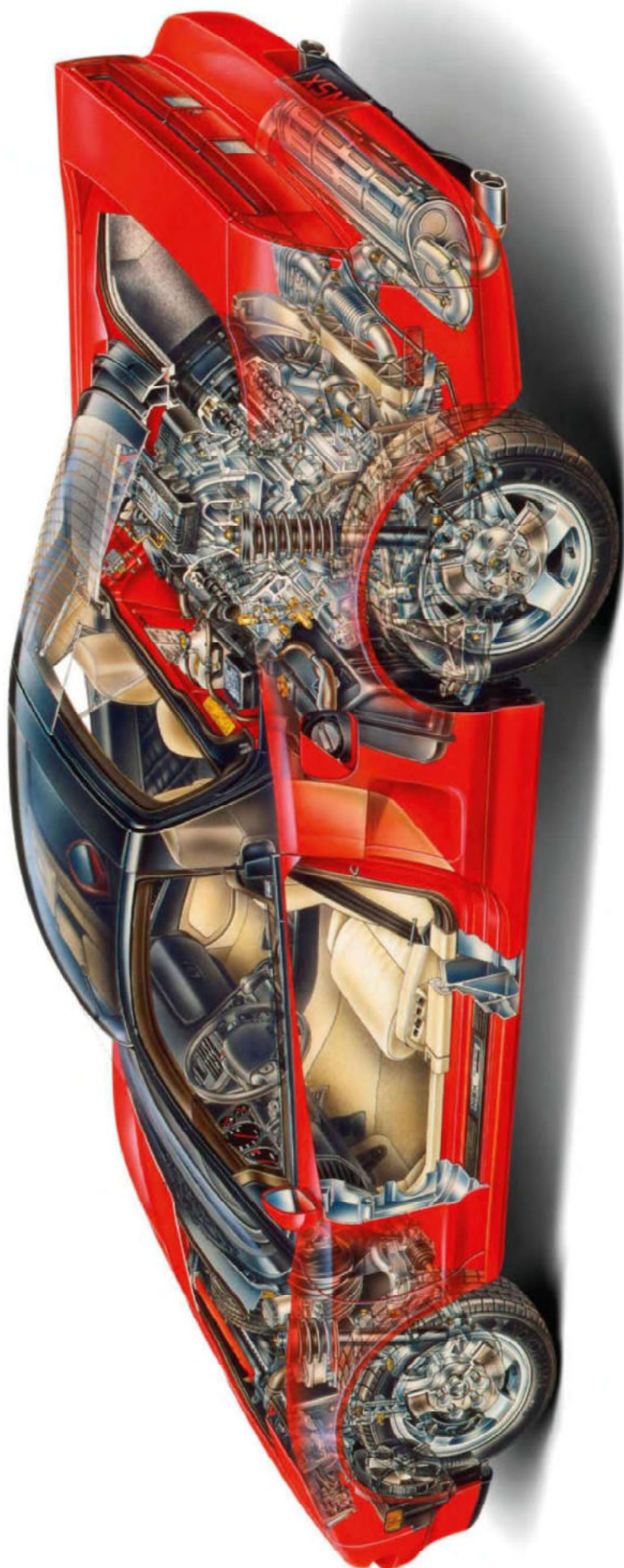
hoja no constituye un elemento de guía de la rueda. Por el contrario, puede flexionar y pandear libremente, de manera que, además de ser el elemento elástico, actúa como estabilizadora. Es muy grande, pero no pesa mucho porque está hecha de plástico reforzado con fibra de vidrio, una innovación del C3 en 1981. Para el estándar de un deportivo europeo, puede parecer extraño. Sin embargo, suponía un progreso notable con relación a los ejes rígidos con ballestas longitudinales de por allí.

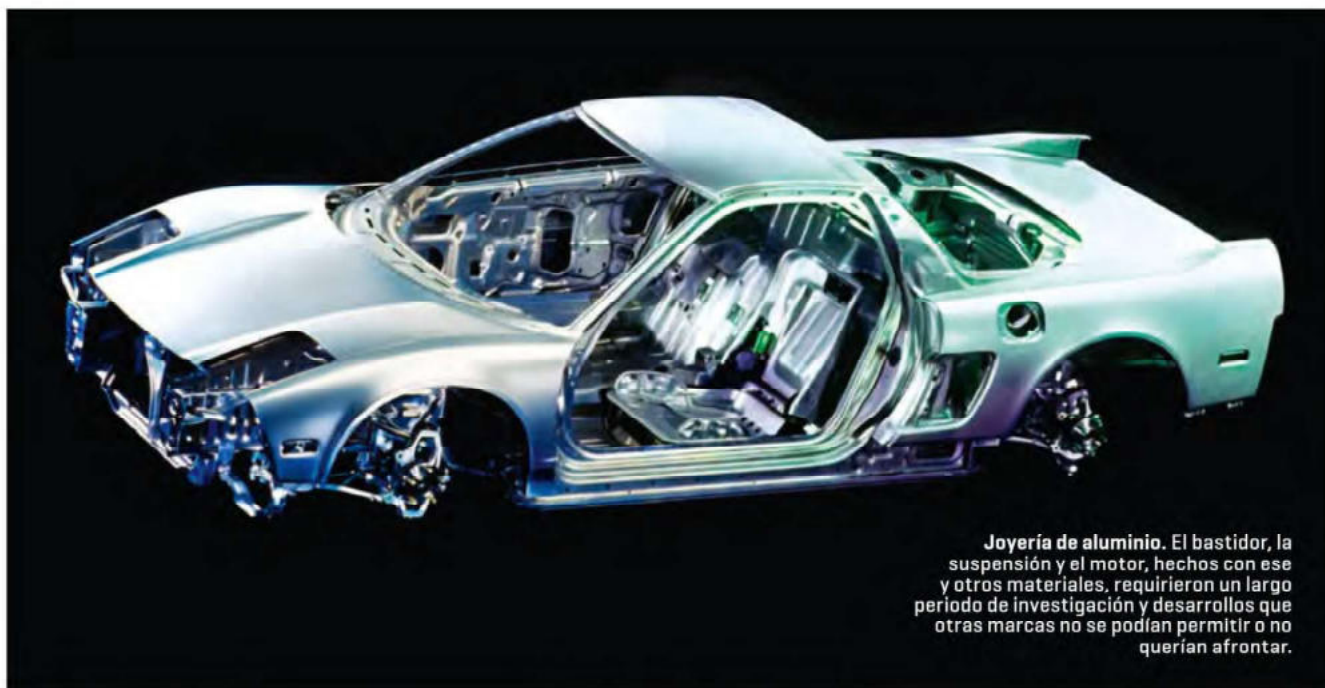
La del 348 era la suspensión del 328 afinada y adaptada a unas dimensiones mayores, pero la concepción era básicamente la misma: triángulos superpuestos delante y trapecios superpuestos detrás. Una configuración simple que en competición podía dar buenos resultados. Al fin y al cabo, los clientes de Ferrari no esperaban las ventajas de unos grandes recorridos de suspensión. Dentro de ese proceso de afinación sobre el 328, cambiaron los amortiguadores Koni del 328 por unos Bilstein de gas.

Honda podría haber recurrido a un planteamiento semejante, adaptar una suspensión de competición a un deportivo de calle. Pero con el objetivo de que el NSX fuera un coche que se pudiera conducir todos los

EL 348 FUE LA PENÚLTIMA ENCARNACIÓN DEL CONCEPTO DINO/308, QUE CULMINÓ CON EL 355. EL 360 MODENA ABRIÓ OTRO CAPÍTULO

HONDA NSX





Joyería de aluminio. El bastidor, la suspensión y el motor, hechos con ese y otros materiales, requirieron un largo período de investigación y desarrollos que otras marcas no se podían permitir o no querían afrontar.



días y en condiciones muy distintas, crearon una muy sofisticada para conciliar estabilidad y confort. Entre la rueda y el chasis había unos elementos de unión hechos de aluminio y con un diseño prácticamente orgánico, muy diferentes a los triángulos o trapecios ordinarios. Además, para el eje delantero, desarrollaron el "compliance pivot", un elemento intermedio entre los triángulos de suspensión y el chasis. Con él, podían aumentar la flexibilidad longitudinal de la suspensión delantera, lo que favorece el confort sin perjudicar la estabilidad.

Por fuera, las diferencias entre ellos son tan ilustrativas como por dentro. Para empezar, por las proporciones derivan de la implantación del motor. Casi un 40 % de la longitud del Corvette es la que hay desde el borde del paragolpes hasta la base del parabrisas. Es así porque, en rigor, el motor está en posición central delantera: delante de los ocupantes y completamente por detrás del eje. El responsable del diseño, Jerry Palmer, era consciente de que allí un coche debe tener un motor grande y además parecerlo. En consecuencia, el motor realmente queda lejos del característico voladizo frontal, largo y afilado.

El 348 es lo que tiene que ser un Ferrari: no solo bello, pininfarinamente bello. Leonardo Fioravanti se superó al combinar el estilo heredado del Dino, transmitido por el 308 y el 328, con rasgos del Testarossa, como las entradas laterales de aire. Si en el Corvette la impresión de fuerza reside en la longitud del capó, en el 348 la genera el incremento de anchura tras los ocupantes, resaltado por la forma curva alrededor de las ruedas traseras.

Gente poco informada ha criticado la línea del NSX por ser una copia de Ferrari. Si Honda hubiera querido hacer algo así, habría encargado la carrocería a Pininfarina. Por el contrario, el proceso de diseño se llevó a cabo desde dentro hacia afuera y fue paralelo al desarrollo. Honda estableció unas prioridades ergonómicas y por ello el capó es tan bajo: querían favorecer al máximo la visibilidad del conductor. Las dimensiones tampoco estaban definidas de antemano, como es habitual. Por el contrario, fue el estudio aerodinámico lo que determinó dónde debía estar el alerón trasero. Su forma se debe a otro requisito, evitar un alto grado de elevación aerodinámica en el eje trasero sin perjudicar por ello la resistencia al avance. **mc**

**HONDA ESTABLECIÓ UNOS OBJETIVOS CLAROS PARA EL NSX Y DESARROLLÓ
TODO LO NECESARIO PARA ALCANZARLOS**





EPÍLOGO

Del Corvette se fabricaron casi 360.000 unidades, por menos de veinte mil del NSX y menos de diez mil del 348. Es decir, estamos hablando de ámbitos de mercado completamente distintos. También se ponía de manifiesto en el precio. Por lo que costaba un Ferrari 348 [95.000 \$], casi te podías comprar dos Corvette [21.800 \$ cada uno] más un Acura NSX [60.600 \$]. Claro, de la otra forma tenías un Ferrari, pero a veces ni eso hacía falta. En cierta ocasión paré en un peaje con un Corvette C6 y el encargado, que además era amiguete, me preguntó: "¿Qué Ferrari es este?". Traté de aclarar que era un Corvette, pero lo debí hacer muy mal porque concluyó entusiasmado: "¡Un Ferrari Corvette!". He de decir en su descargo que el Ferrari Corvette era rojo.



RENAULT 20 TX

CLASE EJECUTIVA

Comercializado a partir de 1975, el Renault 20 sustituyó al Renault 16 y lo hizo con una carrocería más amplia. Traemos a estas páginas un ejemplar matriculado en su último año de producción, dotado del acabado TX y que oculta bajo el capó un motor todo de aluminio de 116 CV.

IGNACIO SÁENZ DE CÁMARA [TEXTO]. CLASSIC LANE [FOTOS]



El sello de Gaston Juchet. Pese a la practicidad de las cinco puertas, la estética del Renault 20 resulta un tanto impersonal, si bien esta variante TX resulta más atractiva.





Por tratarse de un Renault fabricado en Francia y que nunca se produjo en nuestro país, el Renault 20 resulta bastante poco conocido entre nosotros, pese a que se construyeron más de 600.000 unidades, principalmente en la factoría de Sandouville, entre 1975 y 1984. Su objetivo fue suceder en el país vecino al Renault 16 y además, recuperar la categoría superior desaparecida desde el Renault Frégate. Para ello, la firma del rombo comenzó en 1967 a desarrollar el proyecto 120, que estaba destinado a construir una berlina de cinco puertas de 4,70 metros de longitud, cuyas versiones más lujosas iban a incorporar incluso un motor V8.

En cambio, este estudio inicial fue acompañado desde 1970 por el proyecto R, destinado a concebir un modelo algo más compacto. En este caso, se trataba de un turismo de 4,40 metros de longitud y carrocería de cinco puertas, que pudiese incorporar un motor V6 en sus variantes más elaboradas y una planta motriz de cuatro cilindros en línea en las más sencillas. Disponiendo de estas dos alternativas, la Crisis del Petróleo de 1973 sirvió para que esta última fuese la elegida, debido al considerable aumento del precio de la gasolina. Por otro lado, el motor V6 (PRV) iba a ser elaborado conjuntamente por Peugeot, Renault y Volvo, para contener los gastos de desarrollo y compartir dicha mecánica los tres fabricantes.

Ya en 1975, la primera versión del nuevo modelo que salió al mercado fue el Renault 30, dotado del motor V6 de 2.664 cc y una potencia inicial de 131 CV DIN a 5.500 rpm. Equipado se serie con aire acondicionado, elevalunas eléctricos y cierre centralizado, cuenta asimismo con dirección

asistida y en opción, asientos de cuero. Exteriormente, se diferencia de los Renault 20 aparecidos en noviembre de 1975 por sus dobles faros circulares y provistos de ópticas halógenas. Por su parte, la gama Renault 20 disponía en su aparición de las variantes GTL, TL y L, todas ellas provistas del motor todo aluminio de 1.647 cc y 90 CV.

Hubo que esperar a 1977 para asistir en julio a la aparición de la versión TS, que junto a un nuevo motor de 1.995 cc y 110 CV añadía una dirección asistida, discos delanteros ventilados y llantas de 14 pulgadas. A su vez, disponía de cierre centralizado de puertas, elevalunas eléctricos en las plazas delanteras y faros H4 con regulación manual de altura. Con este modelo, la gama quedaba equilibrada, con cinco variantes entre el lujoso Renault 30 TS y el más modesto R-20 L. Ya en julio de 1980, la gama fue reformada con las nuevas versiones LS y TX, además de recibir un interior rediseñado, con un nuevo salpicadero y asientos de arquitectura diferente, dotados de reposacabezas.

La unidad probada comenzó a importarse a España en septiembre de 1981, cuando la progresiva reducción de aranceles facilitó unos precios razonables. Así, el Renault 20 TX se vendía por algo menos de 1.400.000 pesetas, cifra muy cercana a la de otros competidores importados como el Ford Taunus 2.3 Ghia o el Opel Rekord 2.0 E Berlina. Sin embargo, hasta su cese de producción en 1984 llegaron un número no demasiado alto de unidades, con especial preferencia por la versión diésel. De hecho, apenas sobreviven ejemplares de este modelo y fue una sorpresa conocer en un salón de clásicos a David Muñoz y a su Renault 20 TX.

**LA CRISIS DEL PETRÓLEO DE 1973 OBLIGÓ A PRESCINDIR DEL
PROYECTO 120 Y OPTAR POR UNA ALTERNATIVA MÁS ECONÓMICA,
CON MOTORES V6 Y DE CUATRO CILINDROS**



CITROËN CX ATHENA [1980-1985] 2.300 - 600 €

De transmisión al eje anterior, tiene un motor transversal de cuatro cilindros en línea, 1.995 cc y 106 CV. Pesa en vacío 1.235 kg y su carrocería mide 4,66 metros de longitud. Posee una caja de cinco marchas y alcanza una velocidad punta de 176 km/h.



FORD GRANADA 2.3 GL [1978-1985] 2.600 - 800 €

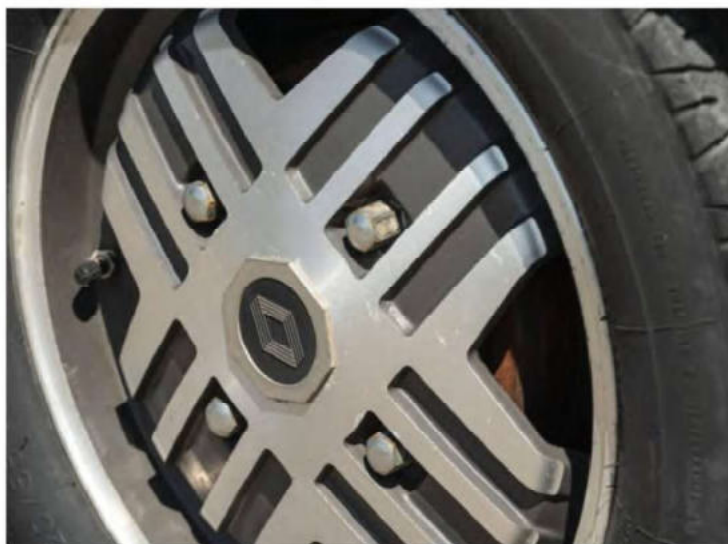
Provisto de un motor V6 longitudinal de 2.294 cc y 114 CV, esta berlina de transmisión al eje trasero mide 4,68 metros de longitud y pesa 1.275 kg. Tiene una caja de cambios manual de cuatro relaciones y alcanza una velocidad punta de 173 km/h.



PEUGEOT 505 STI [1980-1985] 5.000 - 1.000 €

Dotado de un motor longitudinal de cuatro cilindros en línea, 2.165 cc y 117 CV, su carrocería de tipo berlina mide 4,58 metros de longitud y pesa en vacío 1.235 kg. Dispone de una caja de cinco marchas y consigue una velocidad máxima de 178 km/h.

COETÁNEOS



Al detalle. Vista del cuadro de instrumentación, compartido con los Renault 18 de la última serie y que incluye un medidor del nivel de aceite. La atractiva llanta de 14 pulgadas, calzada con un neumático Michelin TRX. Los asientos delanteros están tapizados en terciopelo, son confortables y proporcionan buena sujeción lateral.





Dueño de un taller mecánico, David acudió en 2018 a una concentración en Ávila con el impecable Renault 11 TSE rojo que tenía por entonces, con la feliz coincidencia de encontrarse con el propietario de este Renault 20, que deseaba tener un Renault 11 como el de David. Después de una breve negociación y tras determinar el importe que David debía añadir, ambos coches cambiaron de titular. A partir de aquel momento, su dueño actual ha dedicado parte de su escaso tiempo libre a dejar esta unidad en el mejor estado posible y al mantenimiento de la mecánica, así como a conseguir aquellos repuestos que algún día pueda necesitar.

Tras citarnos ante un hotel cercano a su taller, le seguimos hasta el lugar próximo en el que iniciamos la sesión fotográfica con el coche parado. Su frontal no resulta llamativo, aunque el contorno brillante del parabrisas indica una evidente categoría. Por otro lado, junto a la escobilla izquierda del parabrisas hay un pantógrafo, encargado de completar un barrido más amplio del cristal. En el morro, asoman los faros halógenos y de forma casi rectangular, acompañados de una calandra con el rombo característico y una moldura cuya leyenda indica la cilindrada de 2,2 litros. Más abajo, los paragolpes metálicos se encargan de proteger los intermitentes y las luces de posición.

Cuando lo observamos lateralmente, las tres lunas definen su concepción, unida a unas puertas holgadas que facilitan el acceso al habitáculo y una tercera ventanilla que sigue la línea en declive de la zaga. Su diseño tiende a la austeridad, ya que sólo llaman la atención las empuñaduras de las puertas, la tira longitudinal de protección y, sobre todo, las vistosas llantas de aleación,

sobre las que van calzados unos neumáticos Michelin TRX en medida 190/65-390. En cuanto a la zona trasera, mantiene la forma abombada alrededor de la luneta que ya tenía el Renault 16, mientras que los grupos ópticos son claramente más grandes e incluyen tanto las luces de marcha atrás como el antiniebla trasero.

David pulsa el mando a distancia que este ejemplar tiene de serie y quedan abiertas las cinco puertas, por lo que ya podemos acceder al habitáculo sin tener que esperar. Una vez sentados sobre los cómodos asientos tapizados en terciopelo, vamos constatando un equipamiento bastante extenso para la época, ya que además del aire acondicionado incluye el control de velocidad de cruce Normalur, cuyos mandos de regulación se encuentran en sendos brazos del volante de cuero. Por su parte, el cuadro de instrumentación es similar al de los Renault 18 y Renault Fuego de su mismo año, provisto de un velocímetro graduado hasta 220 km/h, un cuentavueltas con zona roja a partir de las 6.000 rpm, aforador de gasolina en el depósito, termómetro del líquido refrigerante y un indicador del nivel de aceite que se consulta a motor parado.

También se aprecia la amplitud interior y la buena terminación general, que va acompañada de unas plazas traseras cómodas para tres personas y dotadas de un descansabrazos central escamoteable cuando solo viajen dos. Asimismo, es posible abatir el asiento trasero por completo o parcialmente, según se opte por el lado izquierdo que llega hasta la derecha del descansabrazos o el lado derecho, cuya menor longitud permite mantener espacio para dos personas. Además, en el caso de que se pliegue en asiento trasero por completo existe la

LA SUSPENSIÓN Y LOS ASIENTOS ESTÁN ENFOCADOS AL CONFORT, EN COMUNIÓN CON UNA BAJA SONORIDAD Y A UNA DIRECCIÓN DE MANEJO SUAVE



ATTENTION	
LE CIRCUIT FRIGORIFIQUE EST CHARGÉ EN FREON R12. EN CAS DE RECHARGE UTILISER UNIQUEMENT CETTE QUALITÉ DE FREON QUANTITÉ	
RENAULT 5	0,70 à 0,75 kg
RENAULT 9/18/FUEGO/20/30	0,75 à 0,80 kg
ACHTUNG	
DAS KÄLTEMITTELSYSTEM DER KLIMAANLAGE IST MIT FREON R12 GEFÜLLT. KEINESFALLS EIN ANDERES KÄLTEMITTEL VERWENDEN FÜLLMENGEN	
RENAULT 5	0,70 bis 0,75 kg
RENAULT 9/18/FUEGO/20/30	0,75 bis 0,80 kg
ATTENTION	
THE REFRIGERATION CIRCUIT IS CHARGED WITH FREON R12. ONLY FREON R12 MAY BE USED WHEN RE-CHARGING QUANTITIES	
RENAULT 5	0.70 to 0.75 kg
RENAULT 9/18/FUEGO/20/30	0.75 to 0.80 kg



Comodidad a bordo. Tanto por la amplitud interior como por un equipamiento que incluye aire acondicionado y el sistema Normalur, que regula la velocidad de cruce, en este lujoso modelo se disfruta de una marcha confortable en los viajes.





posibilidad de adelantarlo 20 centímetros, con lo que el volumen de carga crece hasta 980 litros.

Con el aire acondicionado en marcha para contrarrestar el calor negro de la carrocería y el calor en la mañana soleada, engrano primera y comenzamos a rodar en el camino de tierra que nos aleja del castillo de Barciene. En ese tipo de terreno se nota que la suspensión y los asientos están enfocados hacia el confort, en unión a la baja sonoridad y a una dirección asistida de accionamiento suave. Ya sobre el asfalto, el pedal de gas tipo armonio favorece el punta-tacón y en las curvas se percibe un comportamiento ligeramente subvirador, mientras el tren trasero tomado del Renault 30 se encarga de que el giro se efectúe con precisión y sin apenas balanceo. En cuanto a los frenos, los discos ventilados delanteros y el servofreno se encargan de conseguir una deceleración vigorosa, en unión a los efectivos neumáticos TRX.

Continuamos el recorrido en una autovía recta y llana, donde enseguida circulamos a 120 km/h gracias a la facilidad con que el motor entrega la potencia a partir de las 3.000 vueltas, más el buen escalonamiento de las tres marchas centrales. Ya a esa cadencia, nuestro protagonista muestra una rodadura muy confortable, que puede mantener durante itinerarios largos sin que los ocupantes tengan el menor síntoma de cansancio.

En definitiva, este Renault 20 TX posee un equipamiento bastante completo y un acabado claramente mejorado con respecto a las series anteriores del modelo. En ese mismo sentido, el motor todo aluminio de 2,2 litros y la caja de cinco relaciones aportan una potencia adicional y una velocidad de crucero más descansada y económica, con el objetivo de aumentar la comodidad del conductor y de los pasajeros. **mtc**

EPÍLOGO

En la última época comercial de este modelo, no sólo se benefició del motor de 2,2 litros, sino que también pasó a incorporar una caja de 5 velocidades y un equipamiento más completo. Sin embargo, pese a la mayor practicidad de su carrocería de cinco puertas eran mayoría los usuarios que preferían berlinas de tres volúmenes y maletero separado, por mucho que la mayor longitud los hiciese menos manejables.

RENAULT 20 TX (1984)

COTIZACIÓN: 1.000 €-5.200 €

MOTOR

4 cilindros en línea, bloque y culata de aleación, 5 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida. Posición: delantera longitudinal. Diámetro x carrera: 88 x 89 mm. Cilindrada: 2.165 cc. Compresión: 9,2:1. Distribución: árbol de levas en cabeza, mandado por correa dentada. Alimentación: carburador Weber 32 DARA 6 de doble cuerpo. Potencia: 116 CV DIN a 5.500 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción delantera. Embrague: monodisco en seco. Cambio: manual, de 5 relaciones.

BASTIDOR

Carrocería monocabrio autoportante, de acero. Suspensión delantera: independiente, de dobles triángulos superpuestos con barra de tracción, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Suspensión trasera: independiente, con brazo longitudinal y transversal, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Frenos: discos delanteros y tambores traseros, con circuito hidráulico. Dirección: De cremallera, con 3,17 vueltas de volante. Ruedas: llantas de aleación, en medida 5,5 x 14"; y neumáticos TRX 190/65-14.

CARROCERÍA

Tipo berlina de 5 puertas, obra de Renault (Gaston Juchet). Batalla: 2.671 mm. Vías del./tras.: 1.444/1.438 mm. Largo x ancho: 4.520 x 1.732 x 1.431 mm. Maletero: 400 litros. Peso en orden de marcha: 1.290 kg. Depósito combustible: 67 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración 0-1 km: 32,6 s. Consumo medio: 9,9 l/100 km.

FABRICACIÓN

Presentación: noviembre de 1975. Época de fabricación: 1975-1984. Unidades fabricadas: 622.474 ejemplares [Renault 20].





Gama inicial. Arriba, el Renault 30 TS, presentado en el Salón de Ginebra de 1975. El 30 TX de 1973 (junto a estas líneas) tenía más potencia y equipamiento.

DE LA COMODIDAD EN ASFALTO AL DURO DESIERTO

RENAULT 30 V6 Y 20 DAKAR

Antes de que apareciesen los Renault 20, la firma del rombo presentó el Renault 30 en el Salón de Ginebra de 1975. En plena Crisis del Petróleo, este modelo lujoso se daba a conocer como un turismo razonable, provisto de un equipamiento abundante y dotado de un motor V6 que consigue una generosa elasticidad a regímenes bajos y medios.

Destinado a completar por arriba la gama del fabricante galo, el Renault 30 salía al mercado galo en su primitiva versión TS, comercializado desde abril de 1975. Bajo su capó se escondía el V6 PRV desarrollado junto a Peugeot y Volvo para reducir costes. El bloque y las culatas son de aluminio y tiene una cilindrada inicial de 2.664 cc [131 CV a 5.500 rpm]. Dotado de una caja de cambios manual de cuatro relaciones o una automática de tres, alcanzaban respectivamente una punta oficial de 185 y 180 km/h.

En cuanto a su equipamiento de serie, los Renault 30 TS disponían de elevalunas eléctricos en las plazas delanteras, servodirección y un retrovisor exterior regulable desde el interior, en tanto que a sobreprecio podían añadir aire acondicionado, pintura metalizada, tapicería de cuero y un techo solar de accionamiento eléctrico. Otros accesorios suministrados de serie son el cierre centralizado de puertas, parabrisas laminado, luneta térmica y cuatro faros halógenos con regulación de altura.

Ya en 1978, se presentó en el Salón de París el Renault 30 TX, más potente y equipado. Provisto de un sistema de inyección mecánica Bosch K-Jetronic, el V6 rendía una potencia máxima de 142 CV a 5.500 rpm, mientras que la incorporación de una caja de cambios de cinco relaciones ayudaba a reducir el consumo y a lograr un salto más razonable entre las velocidades. Por otro lado, las anteriores llantas de acero se habían sustituido por unas de aleación y se ofrecían en opción los neumáticos Michelin TRX.

Igualmente, la nueva versión posee un volante forrado de cuero y salidas de calefacción en las plazas traseras, junto a un cierre centralizado de puertas que incluye el portón trasero y la tapa de llenado del depósito de combustible.

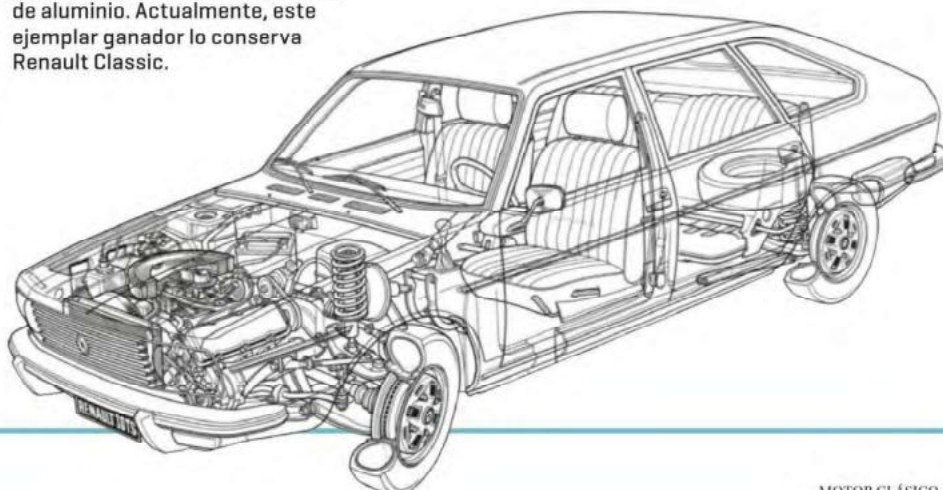
En la temporada de 1981, los 30 TX recibieron una calandra con seis lamas cromadas horizontales, así como unos para choques más gruesos y con tiras de goma más anchas. También se beneficiaron de un nuevo salpicadero y de unos asientos más vistosos y de mejor estudio anatómico.

De cara a 1982, la gama del se amplió con el modelo Turbodiésel, cuyo motor de 2.068 cc consigue una potencia máxima de 85 CV a 4.250 rpm y logra un consumo claramente más económico que en las versiones con motor V6. Ya cerca de su cese de producción en 1984, las ventas del Renault 30 van descendiendo. Aun con todo, del Renault 30 se construyeron 101.061 ejemplares durante sus diez años de producción.

En cuanto a las versiones de competición de esta serie Renault 20 y 30, el modelo más famoso fue el R-20 Turbo 4x4 de los hermanos Claude y Bernard Marreau, que en el Rally París-Dakar de 1982 lograron la victoria absoluta. Equipado con un motor turbocomprimido de 1.565 cc y 127 CV, tenía una distancia al suelo de casi 20 centímetros y toda su zona por debajo del motor está protegida por una gruesa plancha de aluminio. Actualmente, este ejemplar ganador lo conserva Renault Classic.



Todo terreno. Dos imágenes del Renault 20 Turbo 4x4 de los hermanos Claude y Bernard Marreau, en el Rallye París-Dakar de 1982. Sobre el terreno difícil de África, demostró su resistencia y su fiabilidad mecánica durante los 10.000 km del recorrido. Bajo estas líneas, radiografía del Renault 30 TS de 1975.

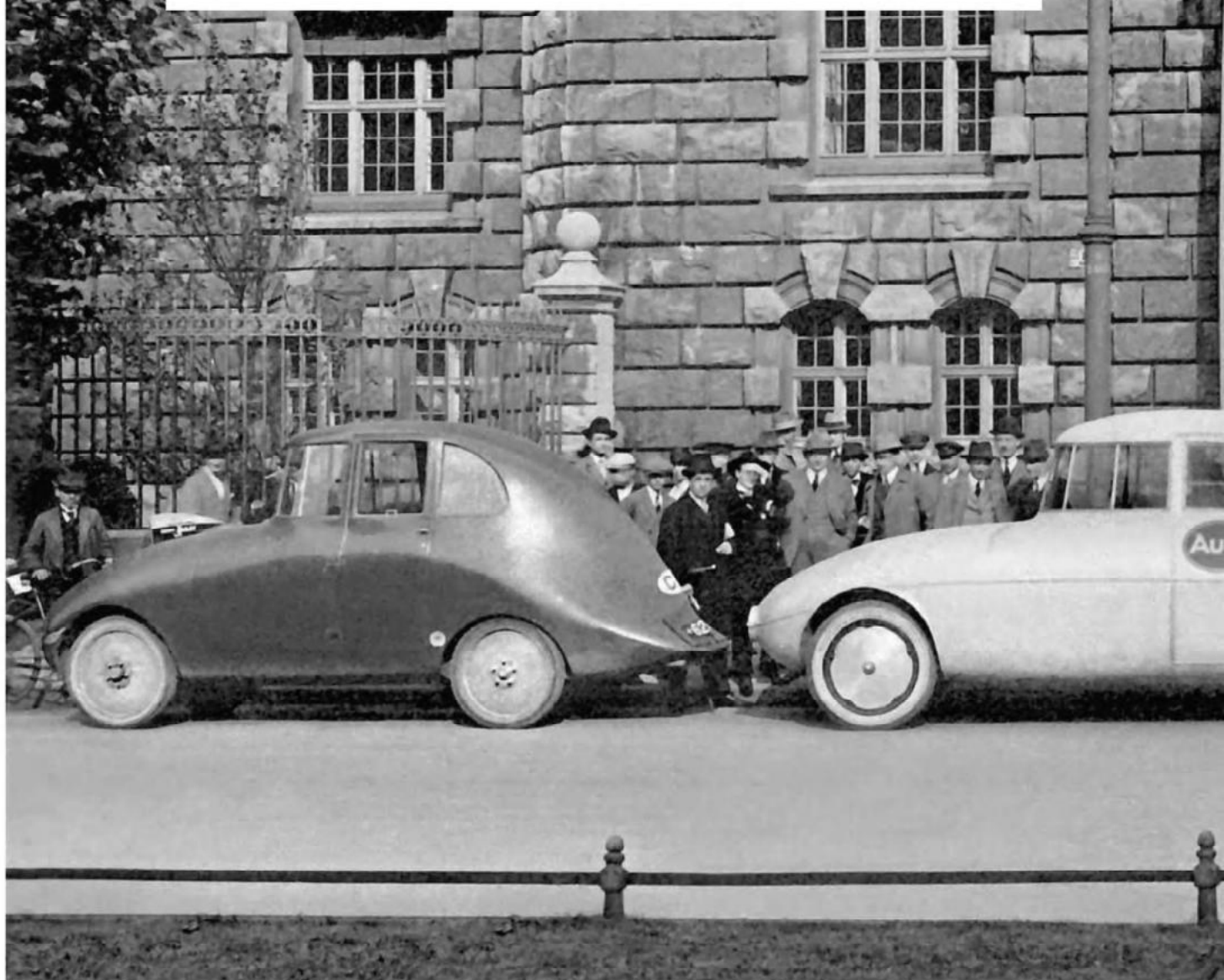


ANTECEDENTES Y ORIGEN DEL ESCARABAJO (1 DE 2)

INGENIERÍA ALTERNATIVA

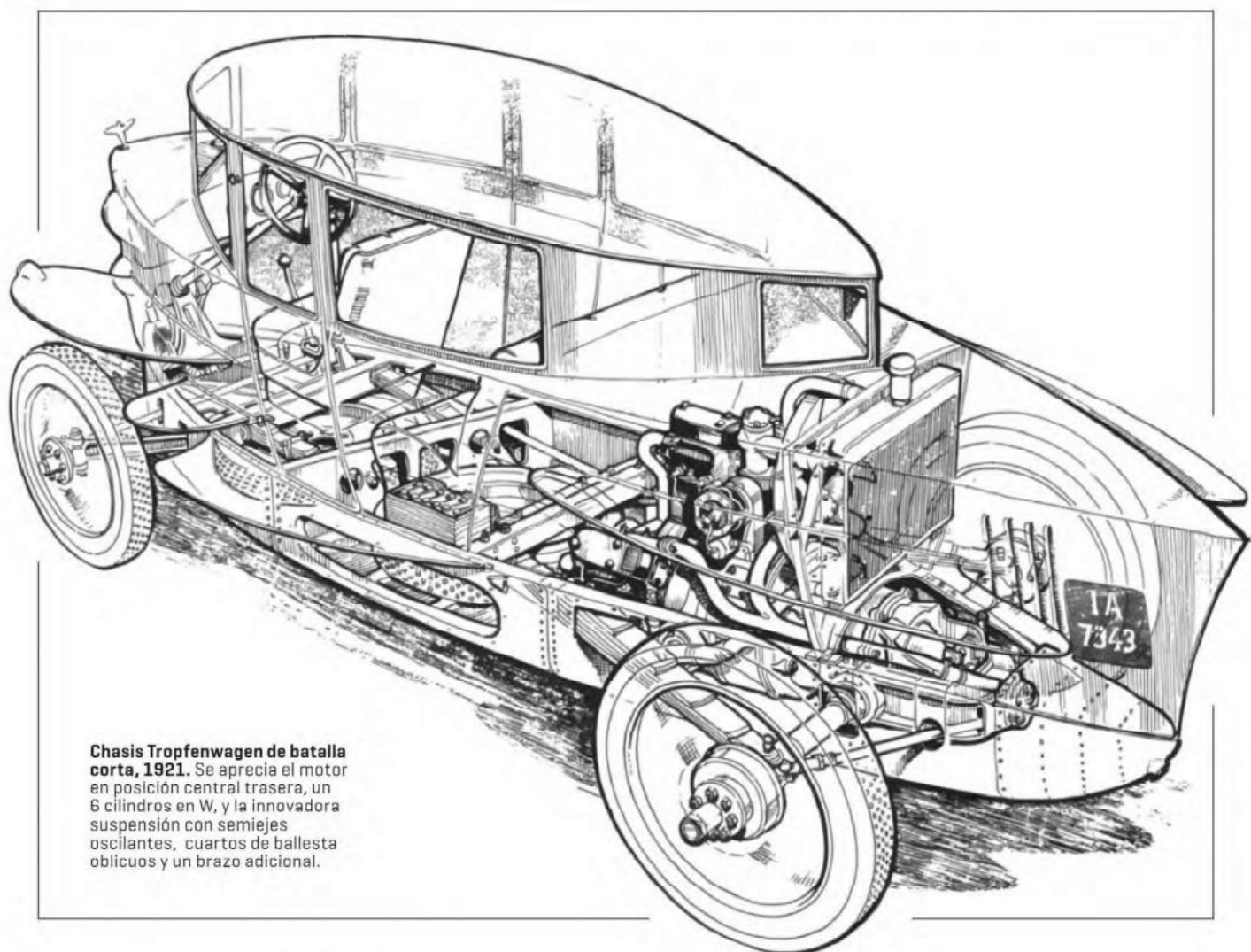
Se ha debatido mucho acerca de quién fue el "inventor" del coche que hoy conocemos como Volkswagen Escarabajo. La respuesta es fácil: no hubo un inventor. Fue el producto de una corriente de ingeniería centroeuropea que implicó a muchas personas. Ferdinand Porsche, apoyado en los elementos principales de esa corriente, dirigió al equipo que creó el modelo de producción.

BLAS SOLO [TEXTO]. SLIB [FOTOS]





Diseños de Paul Jaray. Las primeras materializaciones de lo que consideraba la forma aerodinámica ideal: de izquierda a derecha Ley, Audi y Dixi.



Chasis Tropfenwagen de batalla corta, 1921. Se aprecia el motor en posición central trasera, un 6 cilindros en W, y la innovadora suspensión con semiejes oscilantes, cuartos de ballesta oblicuos y un brazo adicional.

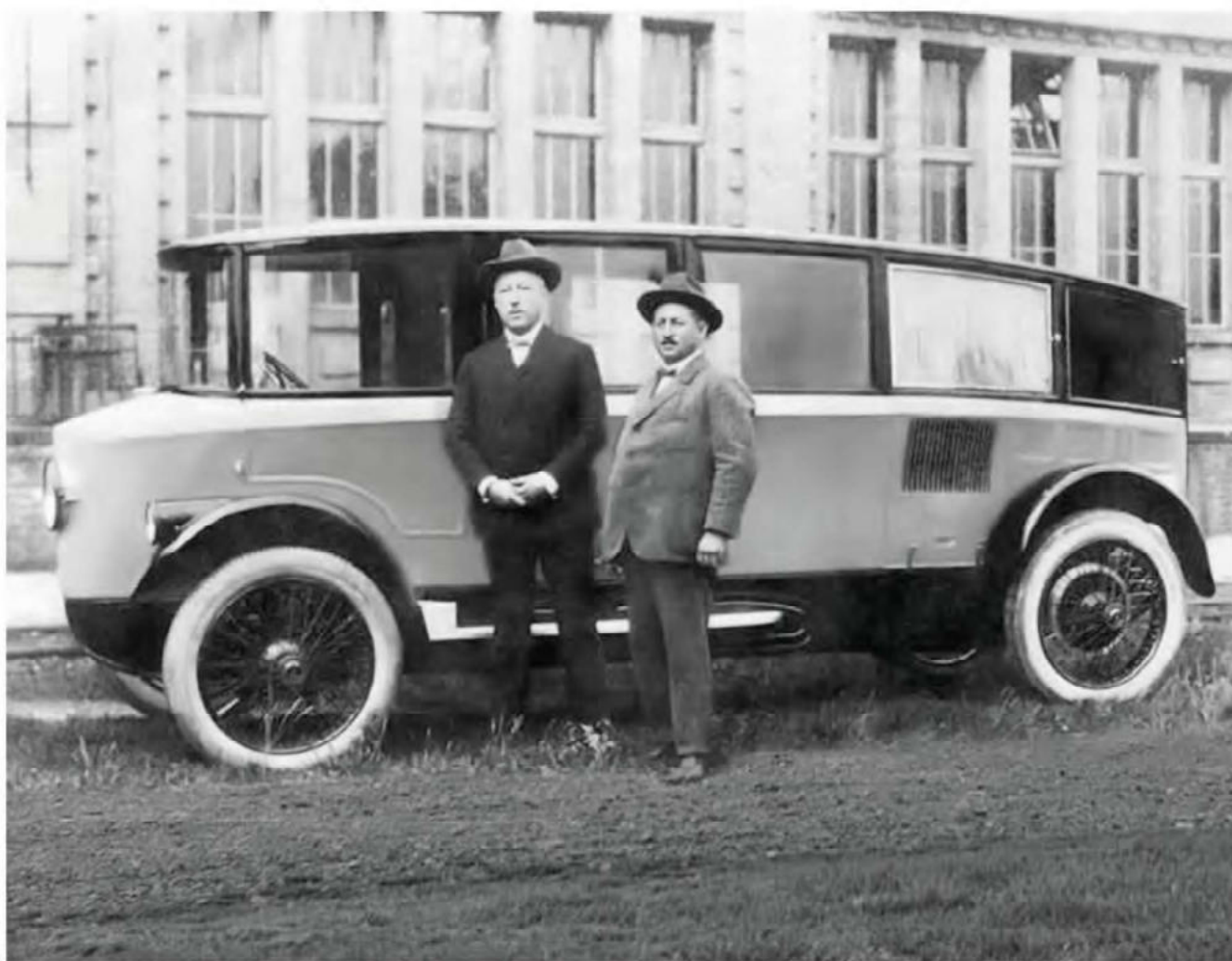


Edmund Rumpler. Genial y audaz, había hecho carrera en Daimler y Adler, así como en aeronáutica, antes de crear sus Tropfenwagen. Los nazis lo encarcelaron por ser judío.

Antes que nada: este es un artículo con “continuará” (qué rabia daba eso en la tele). Para no saturar este número con historia antigua y fotos en blanco y negro, lo hemos partido en dos. En este primero hablaremos de los antecedentes del Escarabajo y de los modelos que se podrían encuadrar en la corriente tecnológica que dio lugar a él. En el número siguiente publicaremos el trabajo de Ferdinand Porsche, después de salir de Daimler-Benz hasta que Hitler le encargó el proyecto del KdF Wagen, además de las posteriores disputas sobre su autoría.

Bueno, al lío. Según quien lo afirme, el “verdadero” autor del Volkswagen fue Edmund Rumpler, Béla Barényi, Hans Ledwinka, Josef Ganz o Hans Nibel. Y, claro, Ferdinand Porsche, junto con su equipo. Esa afirmación encierra una trampa en la que podemos caer más fácilmente quienes no hablamos alemán: el significado de “Volkswagen”. En ese idioma, los sustantivos siempre se escriben con mayúscula inicial, independientemente de que sean nombres propios o comunes. La música popular es Volksmusik; la voluntad popular, Volkswillen; el coche popular, Volkswagen. Por tanto, ese término nombraba algo abstracto mucho antes de que se estableciera la marca. Cuando se atribuye la autoría del Volkswagen a otras personas, aparte de Ferdinand Porsche, en ocasiones se refieren a la idea del coche popular alemán, no al modelo fabricado a partir de 1938.

Naturalmente, el coche popular no era una idea nueva. En la primera década del siglo XX ya se concebía un automóvil sencillo y barato para un sector amplio de la



población. No fue posible hasta que Ford Motor Company desarrolló la cadena de montaje móvil, en 1913 (Motor Clásico 424). Citroën fue pionera de esta tecnología en Europa; Opel y Hanomag, en Alemania. Pero el Opel 4 CV Laubfrosch seguía resultando demasiado costoso para el sueldo medio de un trabajador, sobre todo dada la crisis en que se hallaba Alemania tras la Guerra Europea. El Hanomag 2/10 CV Kommissbrot era un microcoche (Motor Clásico 426), algo que nunca ha tenido una gran aceptación.

En ese contexto, en Alemania se hablaba del Volkswagen (a veces Volksauto) pero no como referencia a un proyecto o producto en concreto. A largo de los años 20, esa idea comenzó a tomar forma asociada a ciertas tecnologías: el chasis de viga o tubo central, la suspensión independiente en el eje motor mediante semiejes oscilantes, el motor trasero o central trasero, la refrigeración por aire y la silueta con forma de flujo (streamline en inglés, Stromlinie en alemán).

Realmente nada de eso era ni nuevo ni alemán. Por ejemplo, Rover en 1904 y la marca francesa Simplicia en 1910 produjeron modelos con chasis de tubo central. En el Cornelian estadounidense de 1913 ya había una suspensión trasera independiente y no fue el primero. El motor trasero o central trasero es prácticamente tan antiguo como el automóvil mismo. También lo es la refrigeración por aire y, si consideramos la refrigeración por la corriente de un ventilador, la tenía el italiano San Giusto de 1924. Paul Jaray patentó sus formas aerodinámicas

para automóviles en 1922, pero ya antes había experimentos como el Alfa Romeo 40-60 HP Siluro Ricotti.

Como conjunto de algunas de esas tecnologías, Emile Claveau presentó en el Salón de París de 1926 su "voiture rationnelle". Se trataba un vehículo con una forma aerodinámica patentada por él, suspensión independiente en las cuatro ruedas, construcción ligera y motor central trasero. En 1930, comenzó la producción del Streamline de Dennistoun Burney, con algunas características semejantes al Claveau pero con el motor en posición trasera. Es decir, el desarrollo del automóvil en ese sentido se llevaba a cabo en toda Europa y Estados Unidos. Lo particular de Alemania fue la combinación de alguno o todos esos elementos mecánicos relacionados con el ideal del coche popular: chasis de viga central, semiejes oscilantes, motor refrigerado por aire situado detrás de los pasajeros y forma de flujo.

Paradójicamente, la mayoría de los ingenieros que trabajaron en esta corriente centroeuropea no eran alemanes, sino originarios del Imperio Austrohúngaro, como Rumpler, Jaray, Ledwinka, Barényi y František Kec,

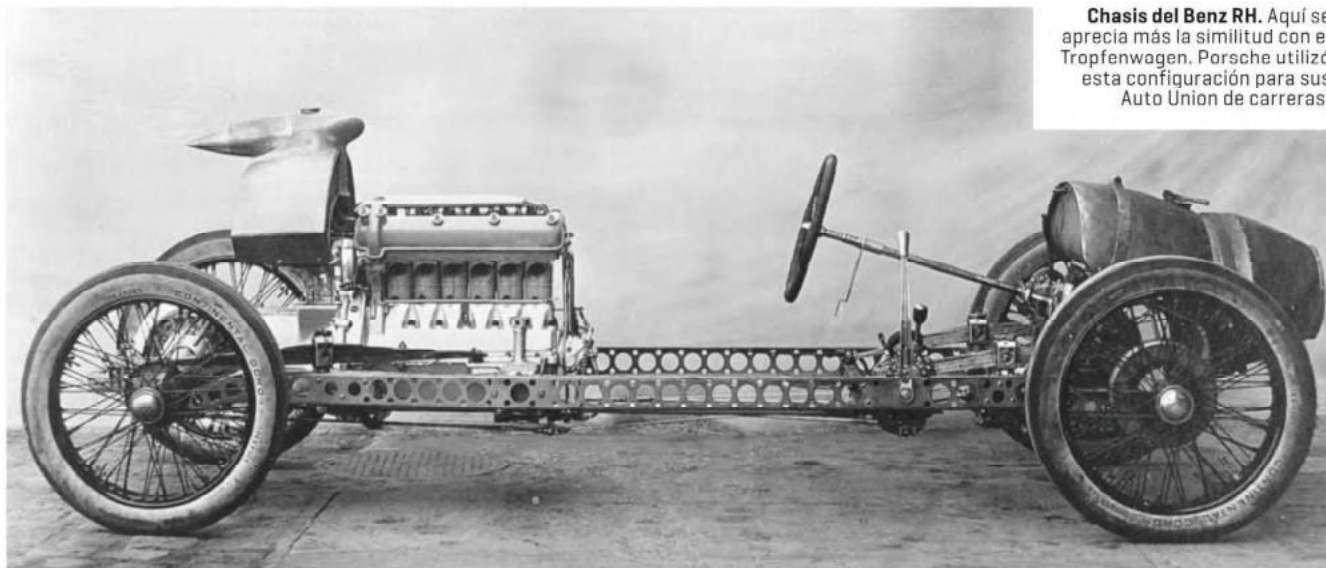
Tropfenwagen de batalla larga, 1924. Con un motor Benz de cuatro cilindros, en lugar del WG, y capacidad para 6 pasajeros. Carecía de las aletas planas que Rumpler (a la izquierda) concibió para proporcionar sustentación aerodinámica y así hacer al coche más cómodo.

RUMPLER, PENSAMIENTO LATERAL PURO, APORTÓ MUCHO MÁS QUE SUS ESTRAMBÓTICAS CARROCERÍAS

Benz RH 21, 1924. Una variante posterior. Al volante, Willy Walb, que sería director del equipo de carreras de Auto Union.



Chasis del Benz RH. Aquí se aprecia más la similitud con el Tropfenwagen. Porsche utilizó esta configuración para sus Auto Union de carreras.



Josef Ganz y Paul Jaray. En el segundo prototipo de Ganz, el microcoche de Maikäfer fabricado por Adler.





Hans Ledwinka. Innovador y creativo, tuvo una buena relación con Ferdinand Porsche.



otro pionero de la aerodinámica. Porsche y Hans Nibel también nacieron en el Imperio Austrohúngaro, pero en ciudades que ahora están en la República Checa. Ganz nació en Budapest, hoy en Hungría y entonces también en ese imperio. Aurel Persu, creador de prototipos con forma de flujo, era de Rumanía.

Se acepta como comienzo de esta corriente de ingeniería en Centroeuropa el trabajo de Edmund Rumpler. En 1919 ya tenía un prototipo de su Tropfenwagen, que presentó en Salón de Berlín de 1921. Llamaba la atención por carrocería con la mal llamada "forma de gota". La forma de una gota de lluvia varía según su tamaño, pero son prácticamente esféricas. En inglés dicen forma de "lágrima" (teardrop), menos inexacto porque una gota que resbala sobre una superficie, como una lágrima sobre la mejilla, sí tiene un aspecto parecido al considerado ideal entonces. Pero vamos, la lágrima que cayó en la arena también era esférica. Si ha captado esa referencia, alguno de los coches que salen en esta revista le resultará demasiado moderno para Motor Clásico.

Lo mejor estaba por debajo de esa estrambótica carrocería: la suspensión trasera independiente de semiejes oscilantes y el motor en posición central trasera, de forma que el conjunto motor transmisión ocupaba muy poco espacio. No tuvo éxito, pero muchas de sus ideas las aplicó Hans Nibel al Benz RH Tropfenwagen. Hubo

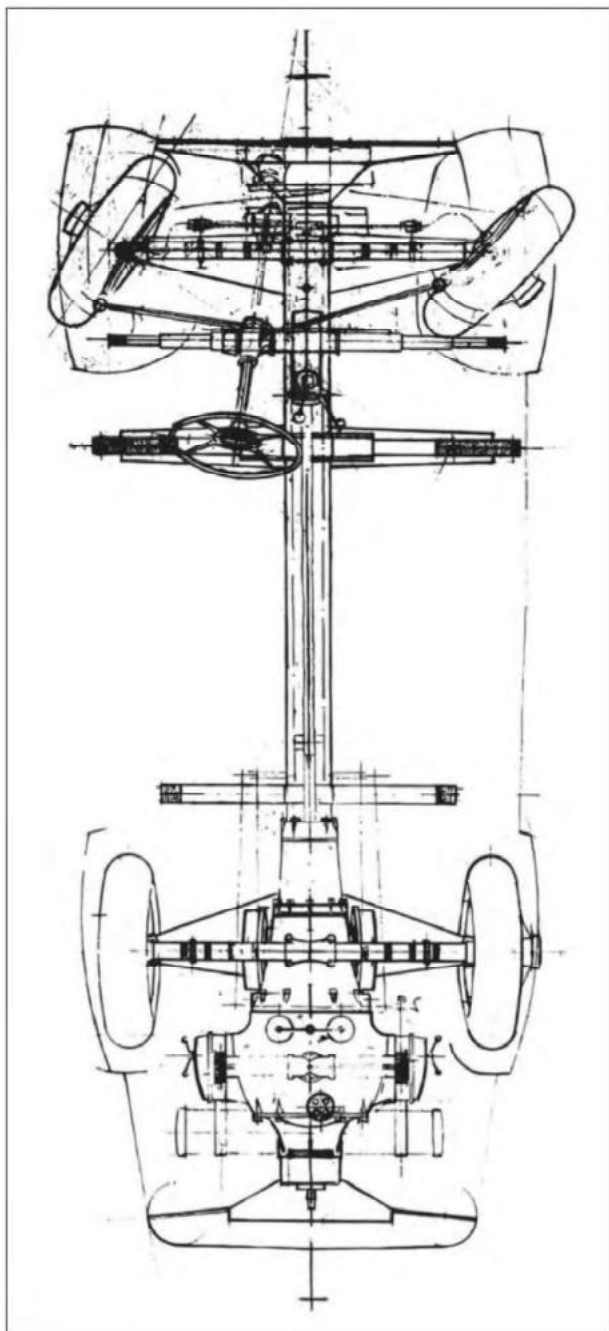
tres unidades, todas con el motor en posición central trasera, suspensión posterior independiente, frenos en las cuatro ruedas y forma aerodinámica. Las dos últimas tenían un seis cilindros de 2 l con cuatro válvulas por cilindro. Corrió algunas carreras en 1924 y 1925, con buenos resultados frente a competidores más potentes.

Trata lanzó en 1923 su modelo 11, un diseño de Hans Ledwinka con un chasis de viga central. De esa forma, era posible colocar la carrocería más abajo, con relación al chasis de largueros y travesaños. Por tanto, favorecía la estabilidad. Otra ventaja en ese sentido fue una evolución de la suspensión trasera de semiejes oscilantes, más eficaz que la de Rumpler. A diferencia del Tropfenwagen, el Tatra 11 mantenía el motor en la posición normal, pero era un innovador bóxer de dos cilindros con válvulas en culata. Junto con su sucesor, el Tatra 12, dio a la marca una gran reputación de fiabilidad. Uno de los usuarios convencidos de Tatra fue Adolf Hitler, muy aficionado

Tatra 11, 1923.

Aunque parece convencional, su chasis de tubo central, su bicilíndrico bóxer y la suspensión independiente lo alejaban de otros coches de su tamaño. Además, de destacar por su estabilidad, dio a la marca una gran reputación de fiabilidad.

HANS LEDWINKA APLICÓ INGENIERÍA AVANZADA A COCHES DE BAJO PRECIO, CON MUY BUEN RESULTADO



Béla Barényi.
Mientras era estudiante, diseñó varios modelos. El de arriba tiene ciertos puntos en común con el futuro KdF Wagen, como el bóxer trasero refrigerado por aire o la suspensión independiente, en el eje trasero con semiejes oscilantes, aunque con un ballestón transversal en lugar de barras de torsión.



Standard Superior, 1933. El único modelo comercializado según la idea de Ganz fue este microcoche dotado de un pequeño monocilíndrico, situado a la derecha del chasis. Decir que esto es la inspiración del KdF Wagen son ganas de tergiversar.





a los coches, aunque jamás aprendió a conducir. En muchos de sus desplazamientos proselitistas durante los años 20 lo llevaron en un Tatra 11, donde cubrió miles de kilómetros sin ningún contratiempo.

Paul Jaray había trabajado para Zeppelin, sobre todo en el diseño de las barquillas de los dirigibles. En ese mismo año 1923 fundó Stromlinien Karosserie, donde creó y patentó formas de carrocería aerodinámica para automóviles, aplicadas experimentalmente por algunas marcas.

Varios ingenieros de Centroeuropa empezaron a considerar algunas de esas ideas como métodos para modernizar el automóvil. Lo corriente entonces era un chasis de largueros apoyado en ejes rígidos y cubierto con una carrocería no pensada para rebajar la resistencia al avance. Esa configuración, apropiada para vehículos de baja velocidad que se desplazaban por caminos, dejaba de serlo a medida que la velocidad aumentaba y se extendía la red de carreteras. Como se ha dicho, que en esa parte del mundo surgiera esa corriente no quiere decir que el resto se quedaran mirando. De hecho, el primer bastidor monocasco en un coche de producción, una idea más avanzada y fructífera que la viga central, lo fabricó Lancia en 1922 (el del Lambda).

Aunque su trabajo no fue más allá del papel, Béla Barényi ideó varios modelos y uno de ellos parecía ser la forma embrionaria del futuro Escarabajo. En 1924, como estudiante de la Wiener Technikum (Escuela técnica de Viena), hizo dibujos detallados de un vehículo con forma de flujo, chasis de tubo central y motor trasero bóxer de cuatro cilindros refrigerado por aire. Tenía entonces

18 años. En 1928 se reunió en París con André Caputo, director de la revista especializada en motor más conocida de la época, Omnia. Se mostró entusiasmado con esos diseños y le recomendó patentarlos, algo fuera del alcance del joven ingeniero. En 1930, la revista francesa "La Vie Automobile" los publicó, así que ya entonces eran del conocimiento de cualquier profesional del automóvil. Además, Barényi asegura que, en 1931, envió esos diseños al estudio de ingeniería de Porsche en Stuttgart y nunca le fueron devueltos. Lo curioso es que se reconoció su trabajo mucho tiempo después, como contaremos en el próximo número.

Uno de los promotores de esa concepción del Volkswagen fue Josef Ganz, que abogaba por una modernización de la industria alemana desde las revistas "Klein-Motor-Sport" y "Motor-Kritik". El propio Ganz había hecho bocetos de un vehículo con chasis de viga central, suspensión de semiejes oscilantes y un monocilíndrico central trasero. Además, su forma estaba en parte inspirada en las ideas de Jaray. Sin embargo, lo que Ganz planteaba era algo intermedio entre un coche y una moto, con cilindrada suficientemente baja para que se pudiera conducir sin carné. Es decir, un Hanomag 2/10

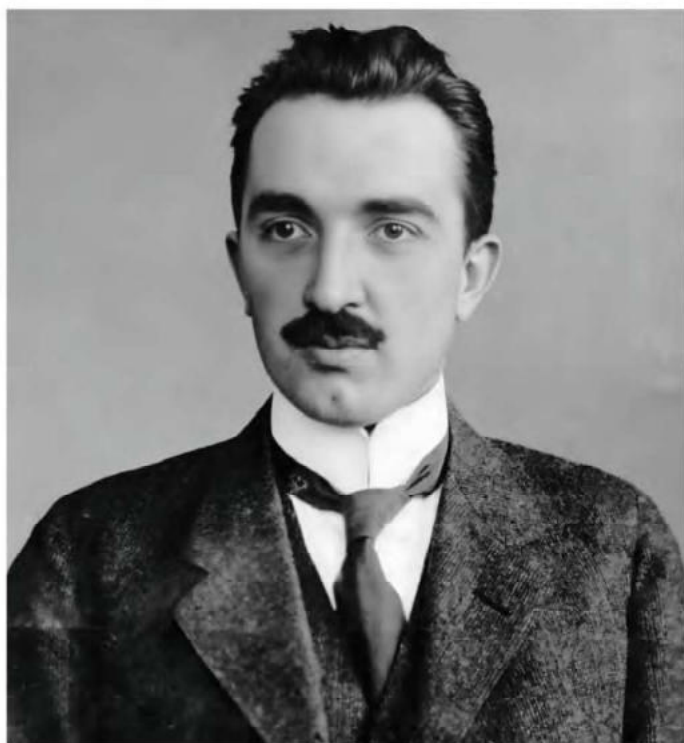
Chasis del Mercedes-Benz 130 H W 23, 1934.

Con relación al proyecto que inició Ferdinand Porsche en Daimler, Hans Nibel cambió el chasis por este de tubo central; el motor bóxer, por uno de cilindros en línea y suspensión trasera con muelles helicoidales.

EL CHASIS DE TUBO CENTRAL Y SUSPENSIÓN INDEPENDIENTE ERA UNA ALTERNATIVA AL DE LARGUEROS Y EJES RÍGIDOS



Mercedes-Benz 150 HW 30, 1934. La versión a la venta era un descapotable; esta en concreto se hizo para competición.



Hans Nibel. Era el responsable técnico de Benz antes de las fusión con Daimler. Después, cuando Ferdinand Porsche salió de Daimler-Benz, se hizo cargo de su puesto y del proyecto de motor trasero.

PS Kommisbrot más desarrollado técnicamente, pero de proporciones semejantes y el mismo propósito: ser el Volkswagen de Alemania. Con estas ideas fabricó un prototipo para la marca de motocicletas Ardie en 1930 y otro para Adler en 1931 que, curiosamente, recibió el apodo de "Maikäfer", en alemán "escarabajo de mayo", por su forma. También creó uno para Zündapp, sin llegar nunca a la fase de producción.

Ganz trabajó como consultor para BMW y seguramente por su influencia el AM1 —primer modelo de concepción propia de la marca— tenía un chasis de tubo central y suspensión trasera de semiejes oscilantes. Ganz por fin pudo ver uno de sus diseños en el mercado con el Standard Superior de 1933, aunque se fabricaron menos de 500 unidades hasta 1935. El Superior era esencialmente un microcoche biplaza con un monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por agua, de 400 o 500 cm³. Estaba en posición central trasera y en el lado derecho del chasis. Ganz quería una carrocería abierta como la del Maikäfer, pero el ingeniero fundador de la empresa, William Gutbrod, se decidió por una cerrada. Ganz insistió en que tuviera una forma de flujo semejante a las patentadas por Jaray, de ahí la silueta trasera curva donde, quien quiere verlo, aprecia semejanza con el Escarabajo. La forma "aerodinámica" era un sinsentido en un coche con esas prestaciones y lo hubiera sido aún más con una carrocería abierta. Pero Ganz estaba empeñado, sin darse cuenta de que con esas dimensiones la forma debe favorecer el aprovechamiento del espacio, no la resistencia al avance. Pese a ello, después de trasladar-



se a Suiza huyendo de los nazis, creó allí otros prototipos con un bastidor semejante y una silueta aún más sinuosa. Es decir, la idea de Ganz difería completamente de lo que sería el KdF Wagen. De hecho, ya antes había cuestionado algunas de las características principales, como el motor trasero. Cuando Mercedes-Benz lanzó el 130 H, Ganz lo criticó en su revista por tener un "motor fuera borda", en vez de la situación central trasera que él defendía.

Daimler y Benz se habían fusionado en 1926 e inicialmente el responsable técnico seguía siendo Ferdinand Porsche. En 1927, dirigió un proyecto de coches con motor trasero, semiejes oscilantes, un relativamente innovador bastidor monocasco y más pequeños que los Mercedes-Benz de entonces. En 1928, dentro de ese programa, ideó uno con un bóxer trasero refrigerado por aire y 1,2 l. Pero, para entonces, Daimler-Benz quería deshacerse de Porsche. Además de ser una persona de trato difícil, deliberadamente ignoraba todo lo concerniente a la industrialización. Para él solo era importante la ingeniería, algo que ya le costó el puesto anteriormente en Austro-Daimler. Salió de Daimler-Benz ese mismo año y Hans Nibel se encargó del proyecto de los coches con motor trasero, junto con Fritz Nallinger y Max Wagner, además de consultar a Josef Ganz como asesor.

Descartaron el bóxer refrigerado por aire por su excesivo ruido y vibraciones, en favor de un cuatro cilindros en línea refrigerado por agua, en posición trasera longitudinal. También cambiaron el bastidor monocasco por uno de tubo central. Tenía suspensión independiente en las cuatro ruedas, en el eje delantero con ballestones

transversales; en el trasero, con muelles helicoidales y los semiejes oscilantes complementados por brazos transversales. Es decir, algo más evolucionado que lo que planteaba Ganz y otros ingenieros de entonces. Entre 1931 y 1939 Mercedes-Benz lanzó los modelos 130, el 150 y el 170 con la letra H de "heck", que indicaba la posición trasera del motor. Hubo varias carrocerías sobre ellos, algunas específicamente para competición.

Paralelamente, Tatra trabajaba en una nueva gama de modelos de motor trasero, chasis de viga y semiejes oscilantes. Junto a Hans Ledwinka estaba en el departamento técnico Erich Übelacker y, desde 1930, Erich Ledwinka, segundo hijo de Hans. Parece ser que fue él quien propuso un motor trasero refrigerado por aire acoplado al característico chasis de Tatra. El primer prototipo con esta configuración estuvo acabado en 1931, llamado T57. La refrigeración del motor daba problemas y Ledwinka quería abandonar el proyecto, pero su hijo y Übelacker le convencieron de hacer una carrocería más grande, con más espacio para la entrada de aire. Consultaron a Paul Jaray, que hizo una propuesta de diseño en 1932, y

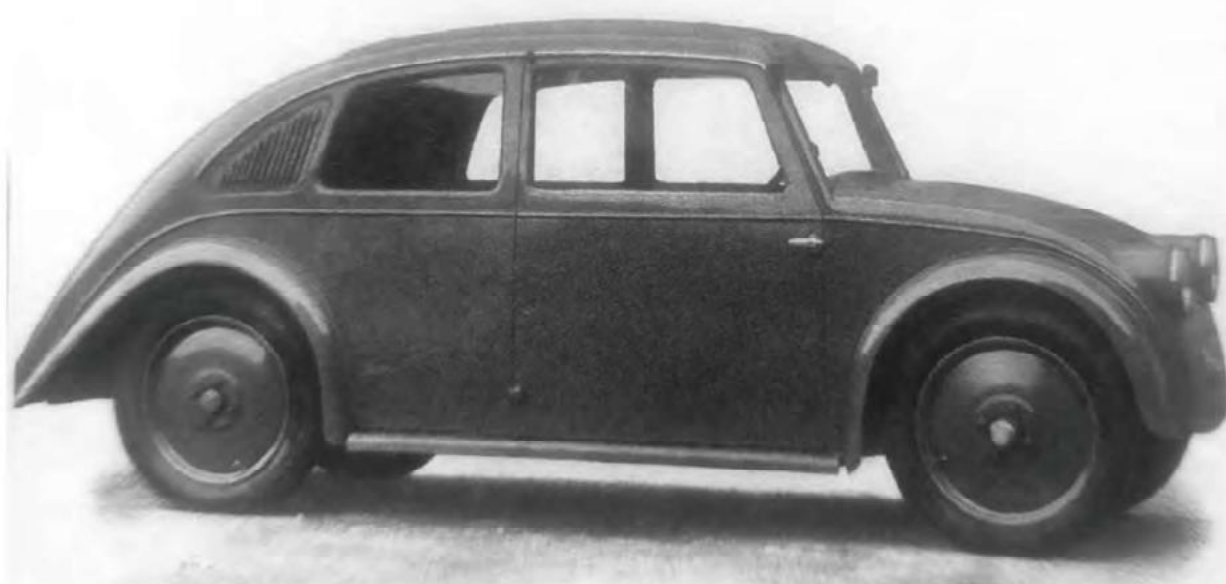
Mercedes-Benz 170 H W 28, 1936. El mayor de los modelos H, con un motor de 1,7 l y unos 55 CV. 2,6 m de batalla y 4,2 de longitud. En 130 H tenía un 1,3 l de 26 CV, una batalla de 2,5 m y una longitud de 4,0 m, dimensiones semejantes a las del KdF Wagen.

LOS MODELOS DE MOTOR TRASERO DE MERCEDES-BENZ FUERON UN INTENTO DE VENDER COCHES MENOS COSTOSOS



Škoda 932, 1932. Prototipo con chasis de viga central, suspensión independiente en las cuatro ruedas, semiejes oscilantes y un bóxer trasero refrigerado por aire.





a principios de 1933 estaba listo el prototipo V570, con un bóxer bicilíndrico trasero de 854 cm³.

Durante esa época, Hans Ledwinka y Übelacker se plantearon un modelo mayor con esa configuración, lo que dio lugar al T77 de 1934. Era un coche de cinco metros de longitud con un V8 trasero refrigerado por aire de 3,0 l. Naturalmente estaba muy lejos de la idea del Volkswagen, pero con una configuración semejante Tatra lanzó en 1936 el T97, más pequeño y con un bóxer de cuatro cilindros refrigerado por aire, también en posición trasera. Tatra tenía la tecnología para competir con otras marcas establecidas en Alemania, pero carecía de la necesaria capacidad de producción y de la red comercial adecuada.

Dentro de lo que todavía era Checoslovaquia, unos 300 km más al este de la sede de Tatra, estaba en Škoda en Mladá Boleslav. Allí también experimentaron con la idea en el prototipo 932 de 1932. La iniciativa partió de Karel Hrdlicka pero, según el periodista Jan Tucek, el ingeniero que lo desarrolló probablemente fue el ruso emigrado Vsevolod Korolkov. Tenía muchas de las características de esa corriente de ingeniería: chasis de viga

central, suspensión independiente en las cuatro ruedas, de semiejes oscilantes en las traseras, motor bóxer refrigerado por aire en posición trasera. Por delante, recuerda a otros modelos de la época y posteriores, el KdF Wagen entre ellos. Por detrás resultaba muy original porque la corriente de aire de refrigeración, generada por un ventilador, iba desde una rejilla trasera hasta las ranuras del capó. No pasó de la fase de prototipo. **mc**

EPÍLOGO

Como respuesta a la manera común de concebir un coche, los ingenieros citados y otros de la época consideraban más racional que el motor y el cambio formaran un conjunto junto al eje de la propulsión, que la suspensión en ese eje debería ser independiente, que el chasis debía permitir bajar el centro de gravedad y que todo ello se debía cubrir con la forma de flujo. En el número que viene veremos cómo, en ese contexto, Ferdinand Porsche y su equipo llegaron hasta el KdF Wagen.

Erich Ledwinka. Según parece, animó a su padre Hans a crear una serie de modelos de motor trasero con refrigeración forzada de aire. Arriba, el V590 bicilíndrico de 1933, primer prototipo satisfactorio. Debajo, el T97 de 1936, con un bóxer de cuatro cilindros.



INNOCENTI MINITRE

ÁGIL COMO UN RATÓN

Equipado con una carrocería de tres puertas, este minicoche fue diseñado en casa de Bertone, donde el equipo de Marcello Gandini logró darle un estilo moderno y atractivo.

Válido, pese a su tamaño, para transportar a cinco personas, se maneja fácil y tiene una excelente visibilidad.

IGNACIO SÁENZ DE CÁMARA (TEXTO). CLASSIC LANE (FOTOS)



Ciudadano viajero.
Dado su tamaño, este Innocenti derivado del Mini se mueve con desenvoltura en el entorno urbano.



La firma italiana Innocenti fue una filial de la británica British Motor Corporation y entre 1965 y 1976 fabricó bajo licencia el célebre Mini en su factoría de Lambrate, un barrio de Milán. También produjo desde 1960 una versión propia del Austin A 40, así como un modelo similar al Morris 1100 que ensamblaba A.U.T.H.I. en Pamplona, denominado Innocenti IM 3, además del Innocenti Spider S, basado en el Austin-Healey Sprite y dotado de una carrocería diseñada por Ghia.

Sin embargo, tras la muerte de Ferdinando Innocenti en 1966, su hijo Luigi vendió la empresa cinco años después al grupo British Leyland, cuando Innocenti era la segunda marca en ventas dentro del mercado italiano.

Bajo la nueva dirección, Innocenti padeció en 1969 huelgas laborales que redujeron la producción, lo que obligó a la compañía a replantear su futuro y asegurar la fabricación de 100.000 unidades al año. Conforme a las nuevas decisiones, renovaron la gama Mini y lanzaron, en 1973, el Innocenti Regent, derivado del Austin Allegro, que resultó un fracaso y dejó de producirse en dos años después. En cambio, a partir del contacto con Bertone en 1973 surgió el proyecto de sustituir al Mini por un nuevo modelo, que se presentó al público y a la prensa en el Salón de Turín de 1974. Comercializado en las variantes 90 (998 cc) y 120 (1.275 cc), el cochecito de tres puertas llegaba con un estilo innovador que agradó a los visitantes.

Lamentablemente, el escaso éxito del Innocenti Regent afectó a la imagen y a las cuentas de la firma, que en 1975 fue comprada por el grupo De Tomaso. Junto a los superdeportivos Pantera, Longchamp y Deauville de la marca De Tomaso, la empresa italiana ofrecía los Innocenti Mini 90 y 120, cuyas potencias de 49 y 65 CV resultaban idóneas para rodar en ciudades atestadas y recorridos interurbanos.

Por si no fuese suficiente, en el Salón de Turín de 1976 fue presentado el Innocenti De Tomaso, cuyo motor de 1.275 cc tenía la potencia aumentada a 74 CV. Contaba asimismo con un equipamiento más completo, que incluía una toma de aire sobre el capó, llantas de aleación, faros antiniebla, protecciones laterales, escape de doble salida e instrumentación más completa. Vamos, que poco o nada tenía que ver con un Pantera, pero su aspecto llamaba la atención de conductores más fogosos.

Hasta 1980, la producción anual continuó en torno a las 40.000 unidades, pero en 1981 Innocenti dio por terminado el acuerdo con British Leyland y entabló conversaciones con la firma nipona Daihatsu. Fruto de ello, Innocenti pasó a fabricar desde 1982 un modelo renovado, provisto de un motor Daihatsu de tres cilindros y cuyas suspensiones independientes incorporaban en el eje delantero unas columnas McPherson y detrás un ballestón transversal. Igualmente, disponían de unos paragolpes envolventes elaborados con material sintético, faros de nuevo diseño y un salpicadero diferente.

A este nuevo periodo corresponde el ejemplar que hemos tenido oportunidad de conducir, denominado Minitre y matriculado en junio de 1986. El modelo vio la luz en el Salón de Turín de 1983 y su motor de tres cilindros y 993 cc rinde (todavía) una potencia máxima de



54 CV. Nos citamos con Roberto en la población riojana de Navarrete, donde tiene, junto a su socio Iván, una nave-taller de restauración de clásicos. Guardan esta unidad desde hace más de dos años y la conservan en buen estado, con la precaución de controlar periódicamente los niveles de líquido refrigerante y aceite y estado de los neumáticos. Poco más.

Un vistazo al frontal permite contemplar sus trazos rectilíneos, tanto en el parabrisas como en la calandra, dotada de cuatro aberturas horizontales y coronada por la inicial del fabricante milanés. Los faros halógenos son casi cuadrados y van acompañados de los intermitentes en ambas esquinas, mientras que el parachoques de material sintético ya incluye unas hendiduras para llevar aire hacia el motor e integra en la zona inferior un deflector aerodinámico.

Por su parte, al observarlo de perfil se percibe su escasa longitud, apenas 3,16 metros, junto a un parabrisas claramente más inclinado que el de los Mini convencionales. Cuenta en sendos montantes traseros con rejillas de aireación y llama la atención la zona final en ascenso que tiene el techo, que al mismo tiempo oculta las bisagras del portón trasero. En cuanto a la zaga, es de agradecer la superficie del cristal trasero, que posee de luneta térmica —aunque carece de una escobilla que lo limpie—, en tanto que los grupos ópticos quedan bien protegidos por el parachoques pintado en el mismo color que la carrocería.

Al levantar un capó que se sujeta en posición vertical, se deja ver el motor tricilíndrico Daihatsu, cuyo escaso volumen cabe con holgura en el de por sí reducido vano motor. Tiene el radiador en posición frontal, acompa-

PRESENTADO EN EL SALÓN DE TURÍN DE 1974, AGRADÓ A LOS VISITANTES ESTE COCHECITO DE TRES PUERTAS DESARROLLADO A PARTIR DEL MINI Y DISEÑADO POR BERTONE



Ni más ni menos. En la imagen superior, una panorámica del salpicadero y de las plazas delanteras, donde se aprecia que el pedalier está visiblemente desplazado hacia la derecha. La consola central incluye los mandos de la calefacción, el conmutador de la luneta térmica y un encendedor eléctrico de cigarrillos, junto al correspondiente cenicero. Los asientos delanteros se inclinan para facilitar el acceso a las plazas traseras. Las llantas son de 12 pulgadas. A la derecha, el estilo imaginativo de la instrumentación, el tapón de llenado con llave del depósito de gasolina y el anagrama trasero con el apelativo que lo identifica: Minitre.





ñado de un electroventilador, al tiempo que carece de servofreno y aprovecha sendos laterales, encima de los pasos de ruedas, para alojar el vaso de expansión del líquido refrigerante, la batería y el depósito del lavaparabrisas.

Por lo que respecta al maletero, su volumen de 115 litros es escaso —donde no hay, es difícil sacar—, aunque al contar con un respaldo abatible por mitades se puede modular su empleo para el transporte de bultos de “generoso” tamaño.

Pese a sus dimensiones contenidas, el acceso al puesto de conducción es sencillo. Otra cosa es pasar a las plazas traseras, que obliga a inclinar la espalda después de haber echado hacia delante el asiento delantero. Una vez acomodado, se nota que el pedalier está algo desplazado hacia la derecha, debido al volumen que ocupa el paso de rueda izquierdo.

Como en el clásico Mini, el volante se encuentra en una posición demasiado horizontal, pero no es complicado acostumbrarse a su manejo. Y en cuanto al salpicadero simétrico, su instrumentación tiene un velocímetro graduado hasta 160 km/h, más un termómetro del líquido refrigerante, el aforador del depósito de gasolina y siete luces testigo.

Roberto activa el contacto y pone el motor tricilíndrico en marcha, cuyo sonido resulta más equilibrado y agradable de lo que imaginábamos. Tras engranar la primera marcha, iniciamos un recorrido en el que se nota que el mando del cambio es preciso y de movimientos cortos, al mismo tiempo que el motor tiene una respuesta vigorosa en las tres primeras relaciones. En cambio, la suspensión se muestra dura e incómoda sobre firmes bacheados, asunto que contrarresta cuando circulamos en carreteras dotadas de buen asfalto y ahí muestra una rodadura bastante más confortable.

Si se rueda a ritmo vivo, el Minite se inclina más de lo esperado en las curvas, aunque responde de modo noble y sigue la trayectoria por donde se le indica desde el volante. Al respecto, conviene señalar que la dirección de cremallera sobresale por su precisión y rapidez, pero resulta algo dura en parado. También dispone de unos discos delanteros que aseguran una buena frenada

Nobleza en el giro. Aunque se inclina en las curvas algo más de lo imaginado, obedece con precisión a lo que se le ordena desde el volante, cuyo mecanismo es rápido con sus 3,2 vueltas entre topes.

AL IGUAL QUE EL MINI DE ISSIGONIS, SOBRESALEN LA HABITABILIDAD Y LAS CUALIDADES DINÁMICAS

COETÁNEOS



AUSTIN METRO 1.0
(1980-1990)
2.500 - 700 €

De transmisión al eje anterior, posee un motor transversal de cuatro cilindros en línea, 998 cc y 47 CV. Pesa en vacío 750 kg y su carrocería mide 3,405 metros de longitud. Posee una caja manual de cuatro marchas y alcanza una velocidad máxima de 135 km/h.



AUTOBIANCHI A112 JUNIOR
(1969-1985)
4.000 - 900 €

Provisto de un motor transversal de cuatro cilindros en línea, 903 cc y 43 CV, este coche mide 3,27 metros de longitud y pesa en vacío 655 kg. Tiene una caja de cambios manual de cuatro relaciones y consigue una velocidad punta de 130 km/h.



LANCIA Y10
(1986-1994)
1.800 - 600 €

Dotado de un motor transversal de cuatro cilindros en línea, 999 cc y 55 CV, su carrocería de tres puertas mide 3,39 metros de longitud y pesa en vacío 760 kg. Cuenta con una caja de cambios de cinco marchas y alcanza una velocidad máxima de 145 km/h.



Carretera y manta.
Gracias a los 54 CV y a la
caja de cinco relaciones,
el Minitre se atreve con
viajes largos con cierto
desparpajo.





gracias al peso contenido del modelo, por mucho que la ausencia de un servofreno requiere aplicar al pedal más fuerza de lo esperado.

En cualquier caso, nos ha sorprendido la habitabilidad de una carrocería tan compacta, ya que delante pueden viajar dos personas con holgura y en el asiento trasero también poseen suficiente distancia para las piernas como para afrontar cómodamente un trayecto mediano en carretera.

De todos modos, la ciudad es el entorno donde se mueve este Innocenti como pez en el agua. Ayudado por su escasa longitud, una batalla de 2,045 metros y un diámetro de giro de sólo 8,7 metros, hace gala de una agilidad extraordinaria tanto en el callejeo urbano como a la hora de aparcar.

Y por si no fuese suficiente, el compacto motor Daihatsu posee una aceleración eficaz en las tres marchas más cortas y permite moverse con soltura en el tráfico de la urbe. Colabora también en ello una generosa superficie acristalada que facilita la visión de cada recoveco, pese a que esta unidad carezca de origen de un retrovisor en el lado derecho.

En definitiva, estamos ante un automóvil provisto de una carrocería muy estudiada, ya que a pesar de sus escasas dimensiones puede albergar hasta cinco personas. Y en el caso de que sea necesario, abatir por la mitad el asiento trasero para combinar carga adicional más el acomodo de un tercer ocupante. Además, las renovadas suspensiones mejoran el comportamiento y la comodidad, sumadas a un motor Daihatsu que consigue aumentar las prestaciones y obtener un consumo más reducido que en la veterana planta motriz de British Leyland. **mtc**

EPÍLOGO

Evolucionado sobre la base del célebre Mini, este pequeño polivalente que diseñó Marcello Gandini cuando trabajaba en Bertone soluciona el inconveniente de su predecesor ante los toquecitos de aparcamiento. Por otro lado, su motor Daihatsu resulta más elástico y potente que el de los Mini de su misma cilindrada, además de verse favorecido por el empleo de unas llantas de 12 pulgadas y de una caja de cambios de cinco relaciones.

INNOCENTI MINITRE (1986)

COTIZACIÓN: 3.600 - 900 €

MOTOR

3 cilindros en línea, bloque de fundición y culata de aleación, 4 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida. Posición: delantera transversal. Diámetro x carrera: 76 x 73 mm. Cilindrada: 993 cc. Compresión: 9,1:1. Distribución: árbol de levas en cabeza, mandado por correa dentada. Alimentación: carburador Aisan y bomba mecánica de gasolina. Potencia: 54 CV DIN a 5.600 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción delantera. Embrague: monodisco en seco. Cambio: manual, de 5 relaciones.

BASTIDOR

Carrocería autoportante de acero. Suspensión delantera: independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Suspensión trasera: independiente, con brazos triangulares, balrestón transversal y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Frenos: discos y tambores, con circuito hidráulico. Dirección: De cremallera, con 3,1 vueltas de volante. Ruedas: llantas de acero, en medida 4,5 x 12; y neumáticos 145/70 SR 12.

CARROCERÍA

Tipo polivalente, obra de Bertone (Marcello Gandini). Batalla: 2.045 mm. Vías del./tras.: 1.245/1.300 mm. Largo x ancho x alto: 3.160 x 1.520 x 1.375 mm. Peso en orden de marcha: 700 kg. Depósito de combustible: 40 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 145 km/h. Aceleración 0-100 km/h: 16,2 s. Consumo medio: 7,0 l/100 km.

FABRICACIÓN

Presentación: Salón de Turín, 1974. Época de fabricación: 1975-1993. Unidades fabricadas: alrededor de 360.000 ejemplares.



INNOCENTI MINI COOPER

HERMANOS DE SANGRE

Como desarrollo propio de la filial italiana del grupo British Leyland Motor Corporation, en febrero de 1972 comenzaba a fabricarse en la planta milanesa de Lambrate esta variante deportiva del Mini. Distinguible a primera vista por su parrilla frontal, en la que destacaba la leyenda Mini Cooper 1300 junto a una tira cromada transversal, contaba asimismo con unas vistosas llantas de estilo "Rostyle" y 4,5 pulgadas de anchura de garganta. A su vez, en la zona trasera, disponía una luneta térmica, mientras que sobre la placa cuadrada de matrícula tenía un portalámparas específico de la versión Innocenti. Ocurre otro tanto con los grupos ópticos traseros, que incluían luces de marcha atrás.

Por otro lado, al levantar el capó quedaba a la vista el motor de 1.275 cc y 71 CV SAE a 5.800 rpm, obtenidos gracias a una relación de compresión de 9,75:1 y los dos carburadores SU HS-2. Semejante potencia le permitía alcanzar una velocidad máxima oficial de 157 km/h, además de obtener una relación peso/potencia de 9,8 kg/CV y acelerar en un kilómetro desde parado en 34,7 segundos.

En su interior se podía observar un salpicadero de nuevo diseño, que contaba con un cuadro de instrumentación formado por seis esferas, con un velocímetro exagerado graduado hasta 200 km/h, un cuentarrevoluciones cuya zona roja comienza en las 6.500 vueltas y cuatro medidores, correspondientes de izquierda a derecha al termómetro del líquido refrigerante, el amperímetro, el manómetro del aceite y el aforador de gasolina en el depósito. Sobresalía el volante deportivo de tres brazos con el aro forrado de cuero, así como el encendedor eléctrico de cigarrillos y la tapicería mixta de

paño gris y similcuero, acompañada de un piso enmoquetado por completo.

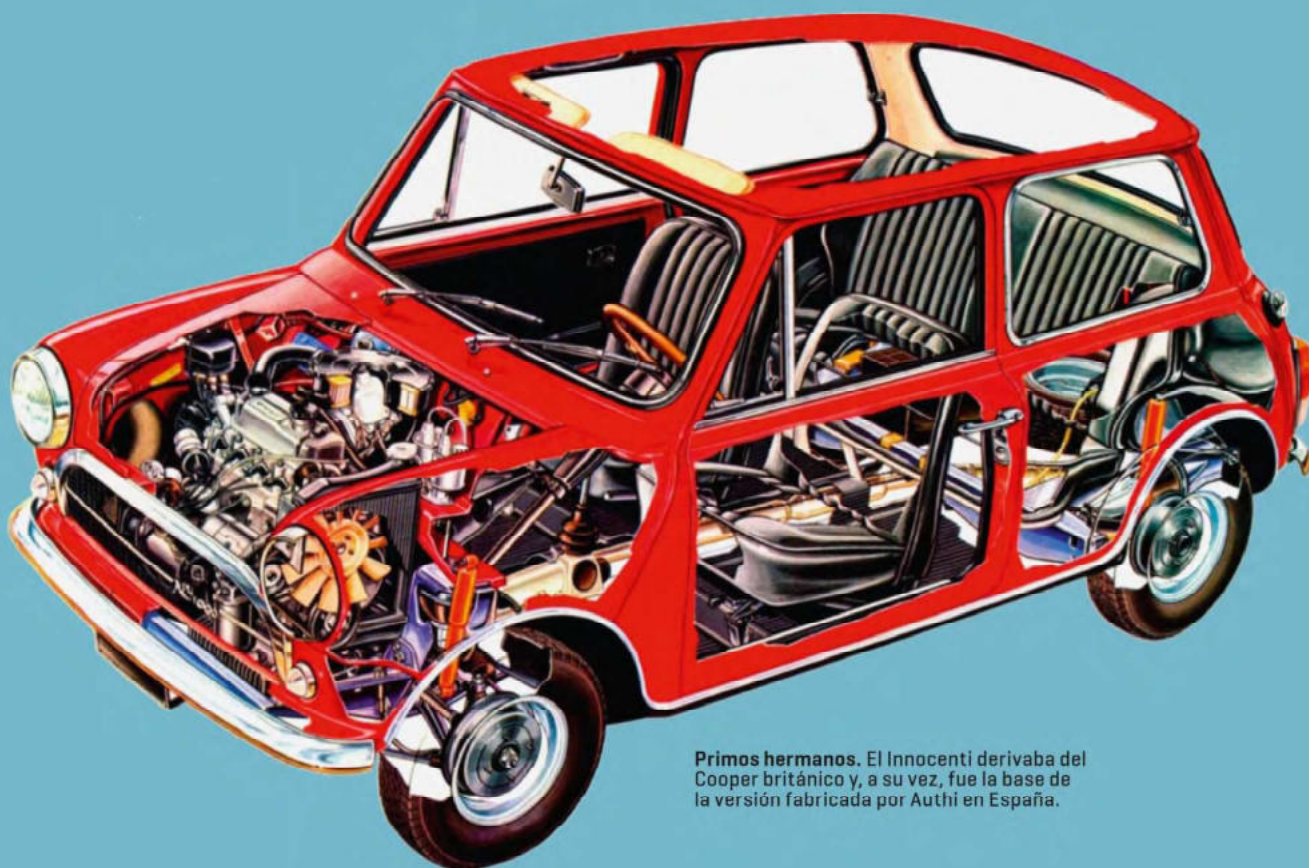
Con todo, lo destacable era la polivalencia y la capacidad del habitáculo, habida cuenta de que la carrocería sólo mide 3,05 metros de longitud, pero que gracias a su motor en posición transversal y al escaso volumen ocupado por las suspensiones y los pasos de ruedas conseguía una habitabilidad superior a la de coches claramente más grandes. Fue la gran revolución de su diseñador, Alec Issigonis.

De la misma manera, su tamaño reducido y un peso en vacío de 670 kg hacían que el Innocenti Mini Cooper 1300 proporcionase una excelente maniobrabilidad, tanto para desenvolverse en ciudad como para rodar en carreteras viradas. En ese mismo sentido, ayudaban de modo vital la rapidez de la dirección, los frenos delanteros de disco y el óptimo comportamiento en curva, propiciado por una distancia entre ejes muy corta y unas suspensiones duras y de poco recorrido.

Curiosamente, la compañía española A.U.T.H.I. eligió esta versión italiana para completar por arriba la gama del Mini fabricado en la planta navarra de Landaben. De la variante Innocenti, Authi aprovechó buena parte de su estética renovada, si bien hubo que recurrir a proveedores españoles para la elaboración de los componentes. E igualmente, el motor vio su potencia reducida a 68 CV SAE, debido a que la relación de compresión tuvo que bajarse a 8,8:1 para que no hubiese problemas de detonación con nuestra gasolina Super.

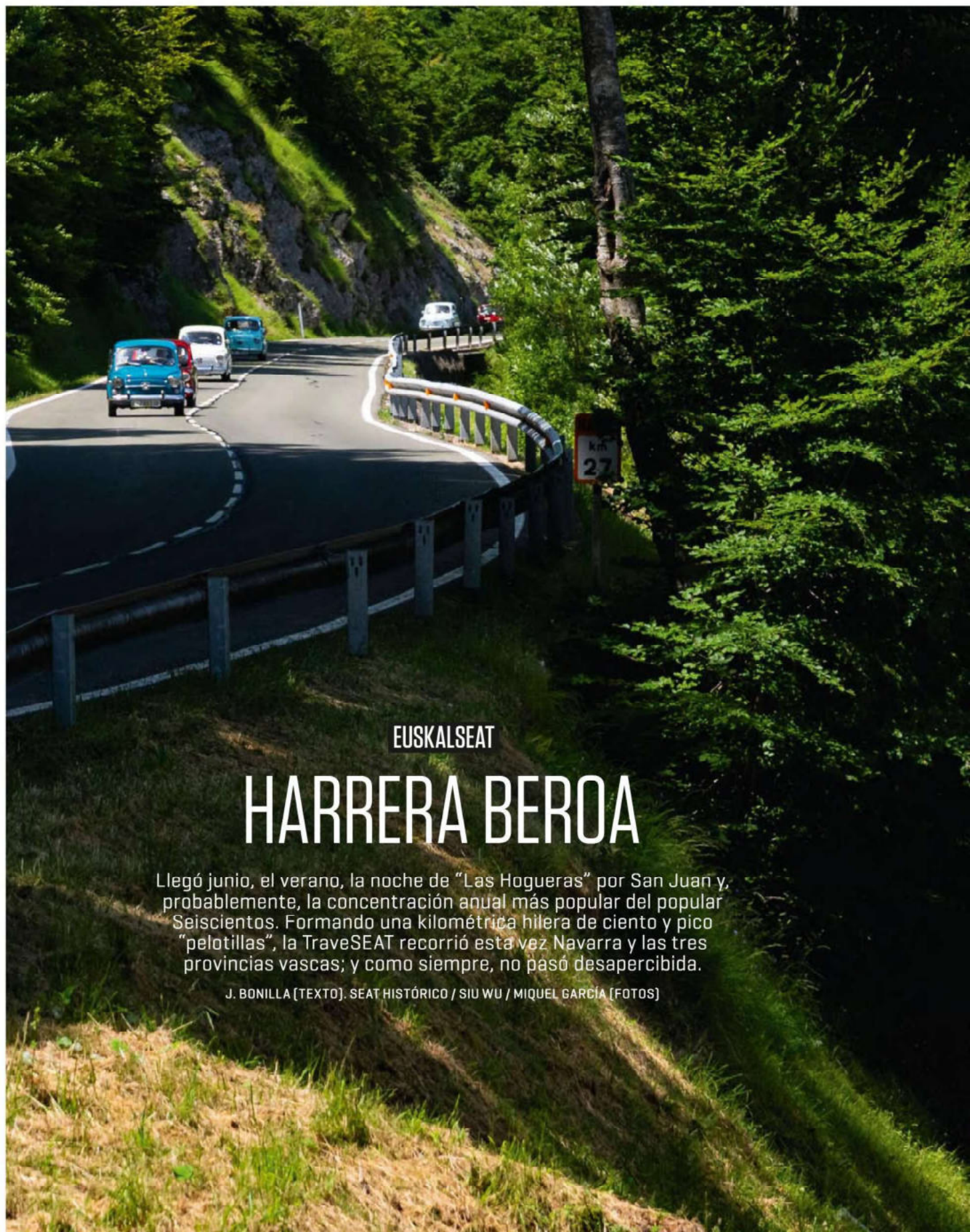
En definitiva, estamos ante un Mini fabricado en Italia y que, por circunstancias del destino, se produjo en España en un formato muy parecido.





Primos hermanos. El Innocenti derivaba del Cooper británico y, a su vez, fue la base de la versión fabricada por Authi en España.





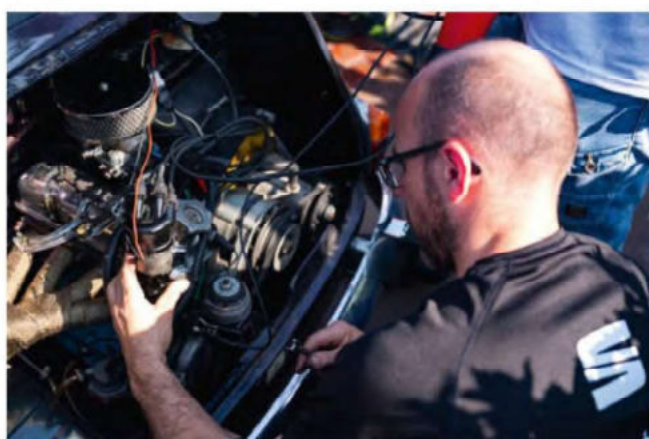
EUSKALSEAT

HARRERA BEROA

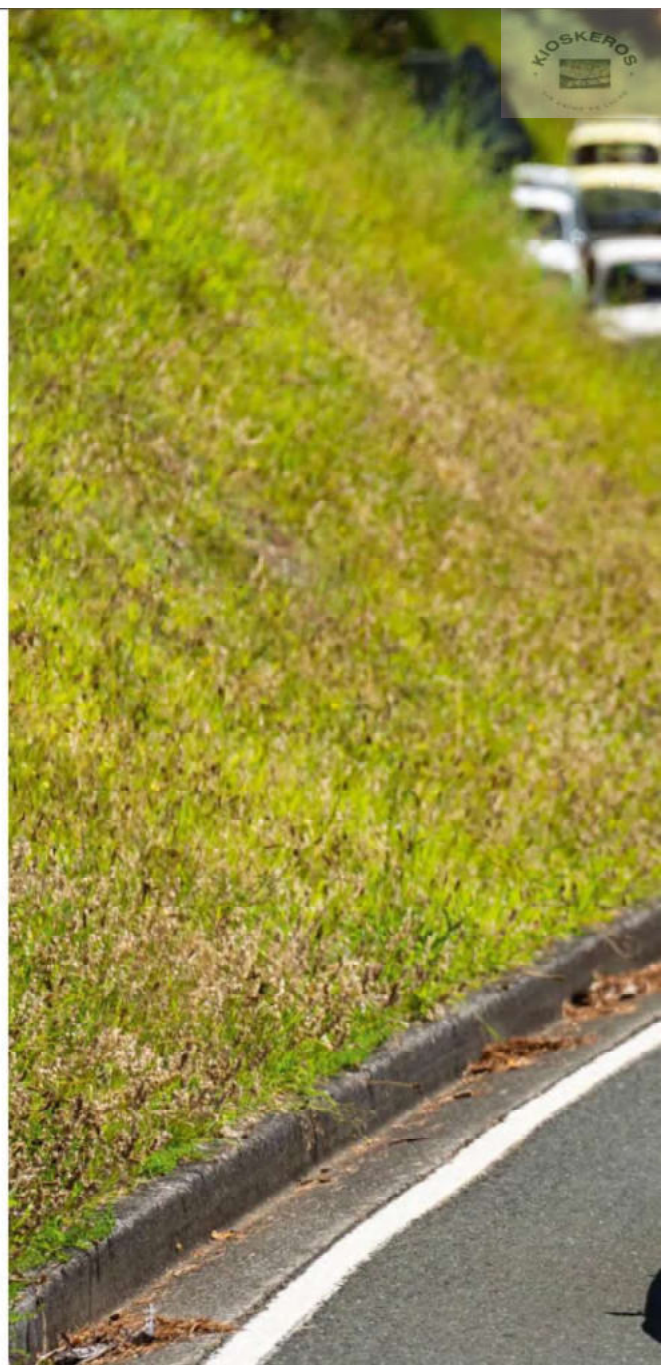
Llegó junio, el verano, la noche de "Las Hogueras" por San Juan y, probablemente, la concentración anual más popular del popular Seiscientos. Formando una kilométrica hilera de ciento y pico "pelotillas", la TraveSEAT recorrió esta vez Navarra y las tres provincias vascas; y como siempre, no pasó desapercibida.

J. BONILLA (TEXTO). SEAT HISTÓRICO / SIU WU / MIQUEL GARCÍA (FOTOS)





Pon un tigre en tu tanque. Como en el antiguo anuncio del combustible Esso, alguno llevaba un felino de peluche en su 600 N y, claro, fue la sensación fotográfica. Juampa, uno de los "ángeles de la guarda" de Seat Históricos en plena faena; y Mike Brewer, de "Joyas sobre ruedas", grabando en Vitoria una escena del programa que tendrá al Seiscientos de protagonista.



Como cada mañana a primera hora, el vestíbulo del hotel de turno se convierte en un vaivén de gente y un trasiego de maletas. Los más madrugadores —o los que padecen insomnio— han desayunado nada más abrir el restaurante; los remolones, en cambio, apuran hasta el último minuto para bajar con el pelo aún mojado de la ducha, tomar un café rápido y coger al vuelo un cruasán de un bufé que apenas han aprovechado.

A las puertas del Hotel Bilbao Nervión, pegado a la ría, espera Carlos con la furgoneta que transporta cada día el equipaje de las doscientas y pico personas. "Este año no llegamos a ciento veinte coches porque se cayeron un par de inscritos a última hora", me dice Francesc Palau, uno de los mandamases de este festival seiscientista.

Francesc no deja de recordarme que cada desayuno, cada comida y cada cena son, a nivel organizativo, como celebrar una boda para casi doscientos cincuenta invitados, alojamiento incluido. Algunos ya se toman esta cita como una reunión familiar y acuden con los niños.

Esta es solo una parte de la logística de EuskalSEAT durante cuatro días, además de otros dos adicionales



para los viajes de ida y vuelta a Barcelona de la mayoría de los participantes. A esas tareas se suman, previamente, el diseño de las rutas, la organización de las visitas culturales, la tramitación de permisos ante los organismos competentes, la búsqueda de patrocinadores y un largo etcétera que se reparte el comité ejecutivo de TraveSEAT.

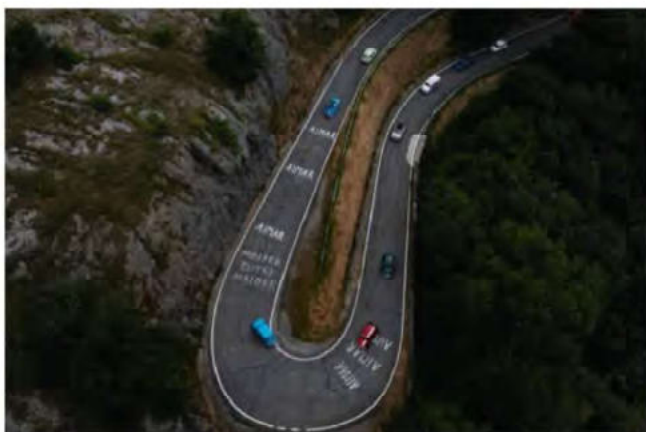
El estadio de San Mamés se encuentra al otro lado de la ría. Allí, a los pies de la "Catedral del fútbol", como definen a su campo los "leones" del Athletic Club de Bilbao, quedaron aparcados los coches la tarde anterior. La salida se retrasa unos minutos, como suele ser habitual. Algunos han ido corriendo a repostar gasolina para luego no perder la estela del grupo; otros se afanan en pasar un paño a los cristales para borrar el rastro de insectos; algunos juegan al "tetrís" con los neceseres y bolsos que no han metido en el furgón, intentando encajarlos en el maletero delantero —entre la rueda de repuesto, el depósito de gasolina y la bolsa del líquido limpiaparabrisas— o en el asiento trasero. Y, por supuesto, están quienes intentan arrancar el coche y... chof, gatillazo; que si quieres arroz, Catalina.

No hay mañana tranquila para Capsada, Juampa, Marc, Hugo y Kiko, los cinco mecánicos de Seat Históricos. Los llaman los "Ángeles de la guarda" y no sin motivo: velan para que todos, no solo los tres coches de la colección de SH, lleguen a buen puerto. Suelen ser los últimos en salir y los últimos en llegar al destino. A veces aparecen a la hora de los postres con grasa hasta las cejas.

Durante el trayecto van resolviendo averías: bombas de agua que dejan de funcionar, cables de acelerador rotos, condensadores del encendido, bombines de freno... y, en ocasiones, transmisiones o fallos más serios que, afortunadamente, este año no se han dado. Aún recuerdo el año en que un Seiscientos salió ardiendo por una fuga de gasolina en el motor, rumbo a León. Entre

Una caravana kilométrica. El 600 N de Francesc Alba encabezando la hilera de ciento y pico Seiscientos. Él va indicando al participante que le sigue dónde debe parar e indicar la dirección al resto.

HUBO TIEMPO PARA VISITAR EL SANTUARIO DE LOYOLA Y EL "PERU HARRI", EL MUSEO DE IÑAKI PERURENA DEDICADO A LA PIEDRA



Mar y montaña. Desde la Rioja, la EuskalSEAT llegó hasta el Cantábrico que baña las costas guipuzcoana y vizcaína y se adentró en la sierra de Aralar y en los parques naturales de Urkiola y Gorbeia. En todos esos paisajes contrastados destacó la silueta inconfundible del Seiscientos, en cualquiera de sus versiones y decoraciones.

el dueño y otros participantes sofocaron las llamas. Enseguida, los mecánicos de Seat Históricos subieron el coche al remolque, y para cuando el propietario llegó al hotel, lo habían reparado y estaba en marcha. Eso sí, con el vano motor y el capó “socarrat”; pero con todo y con ello terminó aquel Camino de SEATiago.

La última etapa de la EuskalSEAT 2025 une Bilbao y Vitoria. Para esta ruta, mi compañero de viaje y yo nos hemos agenciado la Formichetta. Juan Ignacio Eguiara —director de nuestras revistas hermanas Autopista y Automóvil— quiere hacer la entrada triunfal en su Vitoria natal al volante del Seiscientos más llamativo de la interminable hilera de “pelotillas”. Es su bautismo en la TraveSEAT, de la que tanto le he hablado.

La jornada anterior, desde San Sebastián a Bilbao, habíamos llevado el 800 de cuatro puertas; yo arranqué el primer día —Logroño-Pamplona— con este mismo coche, acompañado entonces de Pablo Cofán, jefe de prensa de Seat/Cupra España; y en la etapa Pamplona-San Sebastián conduje el 600 D Descapotable. Seat Históricos concentraba en estas tres versiones especiales la esencia y la versatilidad que supuso el Seiscientos en su momento. Qué mejor manera de dar realce, este año, al 75 aniversario de Seat (1950-2025), especialmente entre su feligresía más acérrima, como es esta familia.

“Conduce tú primero —me dice ‘Egui’, ya sentado en la banqueta derecha, que para su metro noventa le queda corta—. Tú lo conoces mejor”. Lo dice porque me ha escuchado contar que la Formichetta es como una jaula de grillos con la que hay que pelearse para que vaya fina sin perder el ritmo del resto. Sin embargo, cada año la noto más suelta. La estrenamos mi alter ego Iván Vicario y yo en la “SEAT 4 Ebre”, en 2019, recién restaurada por Seat Históricos y con el motor a estrenar. Estos últimos años he vuelto a conducirla y la encuentro más ágil. “Es lógico —asiente Isidre López, el capo de Seat Históricos—; estos motores necesitan su período de rodaje, y estas rutas les vienen al pelo”.

Incluso ya no es la caja de resonancia de antes, o al menos no lo parece: el insoportable zumbido metálico que antes taladraba los oídos ha disminuido. Las uniones de la carrocería están mejor ajustadas. De hecho, el primer comentario de “Egui” cuando se pone al volante es: “Pues no es para tanto. ¡Guau, cómo va! ¡Qué pasada!”. “Claro, ‘Egui’ —pienso en voz alta—, esto no tiene nada que ver con los Cupra, BMW M, Mercedes AMG y Porsche que sueles probar en Automóvil”.

Desde el centro de Bilbao nos encaminamos hacia Balmaseda. Atravesamos los Montes de Ordunte y nos adentramos en los parques naturales de Gorbeia y Urkiola. Hay repechos que la Formichetta corona ahora en directa y en los que antes había que reducir a tercera para no perder fuelle. En esas subidas, los Seiscientos con pinta y sonido de Abarth se escapan unos metros. Pero la mayoría sigue el paso de los más lentos, en caravana y al trantrán. Algún “listillo” aprovecha el doble carril para romper la disciplina: “Mantén pie a fondo, ‘Egui’, y adelanta a Isidre y Carlos de Luis (director de Comunicación de Seat/Cupra España), que van distraídos hablando de sus cosas”.

Si quisieran y nos vieran venir, con solo dar más gas al Descapotable frustrarían nuestras intenciones. Ese 600 D siempre ha ido fino. Y, quitando el 600 E que algún año

SEAT HISTÓRICOS PARTICIPÓ CON UN
600 D DESCAPOTABLE, UN 800 CUATRO
PUERTAS Y LA LLAMATIVA FORMICHETTA



ha participado, es el Seiscientos que “más corre” de todos los que tiene Seat Históricos en la Nave A-122.

Pero Isidre y Carlos de Luis están a lo suyo y no ven venir. El ritmo de los ciento y pico Seiscientos es muy marcial, siempre al compás del coche-líder. Durante la primera jornada, camino del Alto de Lizagarra, aún en Navarra, la intervención de la Guardia Civil —con exceso de celo por mantener la caravana unida— impuso un paso tan lento que descuadró el horario y el programa previsto... (zapatero, a tus zapatos).

Eguiara sigue entusiasmado, describiéndome paisajes y carreteras que conoce bien mientras le coge el tranquillo a la Formichetta. En una curva cerrada se le atasca la zapatilla (debe calzar un cuarenta y muchos) entre el acelerador y el freno y le obliga a dar un volantazo. Pronto se da cuenta de que a la hora de reducir es mejor aplicar la técnica del doble embrague: no solo engrana mejor la marcha, sino que evita el típico tirón, hace la transición más suave y la caja lo agradecerá con el tiempo.

Antes de enlazar con la N-240, en una intersección de la BI-2524 (de Zeberio a Artea), aún en la provincia de Vizcaya, paramos para indicar el desvío a la comitiva. Es la regla fundamental —e inteligente— en la TraveSEAT y funciona como un rutómetro interactivo: el coche que sigue al coche-líder, el 600 “N” Descapotable de Francesc Alba, debe detenerse donde este le indique —cruce, rotonda, bifurcación, salida o entrada de la autovía...— e informar al resto de la dirección correcta, reincorporándose a la comitiva delante del coche-escoba. Es una técnica infalible e inexcusable, además de un acto de colaboración.

Al mediodía, tal como estaba previsto, llegamos a Vitoria. Pasamos por delante de la casa de Eguiara y aparcamos en el céntrico paseo de Carmelo Bernaola. Es la una del mediodía, y el calor aprieta. Al poco, los

ciento y pico Seiscientos se convierten en la atracción de autóctonos y turistas. Es sábado y las calles están llenas. Mientras Siu y Rubén hacen las últimas fotos y vídeos, apagamos la sed con las botellitas de agua y los refrescos que llevan las dos Seat Trans —para no desentonar en la caravana—, decoradas para la ocasión con las marcas KAS y Schweppes. Una tercera Trans, también rotulada convenientemente, lleva recambios originales de Seat.

Todavía quedan la entrega de recuerdos, los agradecimientos y un final de fiesta que tendrá lugar el domingo por la mañana, en la Plaza de España: foto de grupo, recibimiento institucional de la alcaldesa y una exhibición de auresku, la danza tradicional vasca. El próximo año, la TraveSEAT viajará al sur, a Andalucía, aunque no en junio, que sería infernal para personas y mecánicas, sino en octubre. Hasta entonces, Francesc Palau y su equipo tienen por delante meses de trabajo: manejar ciento y pico Seiscientos requiere dedicación... y mucha vocación. **MC**

Final de fiesta.

En la plaza de España de la capital alavesa, junto a su alcaldesa, la familia TraveSEAT dio por concluida esta edición, anunciando la décima en Andalucía, en 2026.





24 horas de acción.
Salida tipo Le Mans del Grupo 4 [1962-1965] y un Porsche 934/5 (#41) iluminando la noche.



LE MANS CLASSIC

BIEN VALE UN ESFUERZO

Participar en las 24 Horas de Le Mans es una meta [casi] inalcanzable para el común de los mortales. Pocos pueden presumir de ello. Así lo reconocen los pilotos profesionales que aún pueden contarlos, como Pareja, Saldaña, De Castro, Vilariño, Gené, Alonso, o están en el recuerdo, Juan Fernández y Fermín Vélez, entre otros. Que pueda correr un "amateur" ahora con los coches de aquellas figuras históricas constituye la esencia de Le Mans Classic. Os doy mi palabra.

CARLOS DE MIGUEL [TEXTO]. UNAI ONA / PETER AUTO [FOTOS]

Quienes de jóvenes no hemos tenido ni palmarés ni dinero para poder vivir desde dentro las 24 Horas nos podemos conformar con Le Mans Classic, que cada dos años (hasta ahora) revive, con toda su intensidad, el espíritu de la carrera original, ya centenaria (desde 1923); y además, la versión histórica tiene detalles que las hacen incluso más atractivas: LMC no es una carrera de 24 horas seguidas, sino 24 horas de carreras consecutivas. Sería una locura temeraria e impropio mezclar en la misma parrilla un Bentley de los años veinte con un Sport Prototipo de los años noventa.

Los vehículos participantes se dividen en seis "plateaux" (categorías), según su edad y clase (ver cuadro de clasificaciones). Con carreras de una hora, da tiempo a que, entre una y otra tanda de tu categoría, puedas afinar el coche o realizar pequeñas reparaciones de averías que puedan surgir. Con ello, se disfruta de la competición de día y de noche. Ruedas el tiempo suficiente para revivir todos y cada uno de los puntos míticos del circuito de La Sarthe, comenzando por el puente Dunlop, la frenada en Tetre Rouge antes de hilvanar la recta de Hunaudierès, de

casi cinco kilómetros, desde 1999 interrumpida por las chicanes Playstation y Michelin, y las sucesivas curvas de Mulsanne, Indianápolis, Arnage, Porsche y Ford.

Vivir esta experiencia es una tentación demasiado fuerte. En los parques cerrados uno se da de bruces con los coches a escala 1/1 que de pequeño coleccionaba en 1/43. Pero antes de llegar a ese punto, se necesita una programación previa un tanto laboriosa. El proceso comienza con el envío del formulario de inscripción y su pago (no es nada barato) y cruzar los dedos para que tu coche sea aceptado por parte de la organización. Condición inexcusable es que sea un modelo que haya participado en la carrera en su época y, si es posible, del que no haya muchos ejemplares en lista de espera. Por ejemplo, un Porsche 911: abundan en toda Europa y centenares de ellos incluso con el palmarés de haber corrido —el mismo chasis en cuestión— en Le Mans en su momento. Por ello es mejor elegir un coche más exclusivo.

Una vez superado este preliminar administrativo viene el paso de programar la logística de la preparación, la puesta a punto y el traslado del coche y del equipo mecánico. Y organizar la estancia, que no es asunto



Cifras de récord.
238.000 espectadores,
800 coches de
carreras, 220 clubes
y 9.200 vehículos
históricos.



Punta de "Lancia". Carlos de Miguel [aquí y en la otra página] condujo solo en las tres carreras de su "plateau", pero supo sacar todo el jugo al Aurelia ex Clay Regazzoni.

menor. Si vas a participar en la carrera, lo mejor es dormir dentro del circuito, ya que las entradas siempre son conflictivas y no hay hoteles cercanos. Lo mejor opción es situarse en el "camping Houx", junto al circuito Bugatti, el pequeño. Hay empresas que alquilan casas prefabricadas o "campers", pero los precios de este año eran de locos ante el aumento de la demanda. En nuestro caso, tomamos la decisión de viajar desde Madrid con dos Volkswagen California, que nos sirvieron de "motorhomes" donde descansar; e inscribir un único coche, el Lancia Aurelia B20 GT de 1953 ex Clay Regazzoni, que iría en un remolque tirado por el furgón que llevaba herramientas y repuestos.

Es importante incluir dentro del equipaje al menos un par de pequeñas motos tipo "scooter" o Vespino. A poder ser clásicas para estar más mimetizado en el ambiente. Las distancias entre el lugar de descanso y los parques cerrados son enormes e imposibles hacerlas a pie varias veces al día. Además, son imprescindibles para desplazarse por los paddocks y poder ver todo. Y en ese todo incluyo disfrutar del ecosistema retroautomovilístico que tiene lugar en torno a la competición, como las concentraciones de clubes, los tenderetes comerciales y los heterogéneos puestos de comida. Según la organización, este año han asistido unas doscientas treinta y ocho mil personas. Si a ello se suma que los aficionados a los clásicos suelen ser más apasionados y con mayor poder adquisitivo que el espectador de carreras actuales, los comerciantes acuden en tropel y con un auténtico arsenal de miniaturas, libros, fundas de coches, equipamiento de piloto, relojes de

colección, guantes y complementos... Incluso los artistas no pierden ocasión. Entre ellos, pudimos admirar la obra del español Manu Campa, que tenía expuesta parte de su obra dedicada a los automóviles clásicos.

Tras las verificaciones administrativas y técnicas, que fueron muy rápidas, y el preceptivo "briefing" de pilotos, nos pusimos manos a la obra para preparar todo de cara a la primera sesión de entrenamientos, el viernes por la tarde. La segunda, ya nocturna, tendría lugar durante la madrugada del sábado. Este año me vi obligado a participar solo, ya que mi compañero de coche, el español Alejandro Mesonero-Romanos, jefe de diseño de Alfa Romeo, no pudo finalmente asistir por un compromiso profesional inexcusable.

El panorama en nuestro "plateau" 2, con coches de la década de los cincuenta, era una mezcla de orgullo y desolación. Nadie duda del atractivo del Aurelia B20, pero rodeado de barquetas Ferrari, Maserati o Aston Martin le hacían parecer el patito feo. A la hora de la verdad, las barquetas Lotus 9 y 11, los Cunningham C4-R, el Cadillac 61 "Le Monstre", los Jaguar C y D, los Porsche 550... nos pasarían por encima. Pero estábamos en la parrilla de salida, en la posición 67ª, y disfrutaríamos del espectáculo desde dentro, que es lo importante. Era un privilegio formar parte de un plantel semejante.

Para no perder tiempo la organización forma la parrilla de salida en la pista del circuito corto de Le Mans, el denominado Bugatti, donde los aficionados tiene más fácil estar cerca de los coches y admirar su belleza. De esta forma, cuando el "plateau" 1, el de los coches de



preguerra termina su tanda, se les dirige hacia su parque cerrado por la entrada del circuito corto que está situada después del puente Dunlop, y así se evita una vuelta completa al trazado largo. En ese momento, se da la salida al siguiente grupo; y así sucesivamente con cada categoría, y todo se hace ágil.

En la primera carrera, como era de suponer, tuve que ir más pendiente del espejo retrovisor que de los coches que pudiera adelantar, que eran los menos. Pero resulta asimismo divertido ver junto a tu coche cómo corren esas joyas a las que antes me he referido, muchas de ellas valoradas en varios millones de euros. Fue una hora de competición apasionante y divertida. En esa primera carrera, terminé 55º: fueron seis vueltas a una velocidad media de 115 km/h, por delante de varios Jaguar XK, Porsche 356, Lotus XI y los correosos Renault 4 CV 1063.

El reloj marcaba aproximadamente las diez de la noche del sábado y solo se había consumido la cuarta parte de la competición. En ese momento comenzó a caer sobre el circuito una fina lluvia que auguraba una noche difícil. La segunda carrera de nuestra división empezaba a las tres de la madrugada; y, la verdad, la condiciones exter-

DE MIGUEL Y EL AURELIA SE LAS VIERON CON
LOS PODEROSOS FERRARI, MASERATI, ASTON
MARTIN, CUNNINGHAM, LOTUS, JAGUAR...

Por la derecha y por la izquierda. Un Jaguar E y un Shelby Cobra adelantando al Alfa TZ de de los argentinos Sucari. [Grupo 4].



Un festival para los sentidos. En LMC, el contenido son las carreras; el continente, todo el ambiente que las rodeas. En el sentido de las agujas del reloj: los más veteranos (Grupo 1), un Aston Martin Speed Model, por delante de un Bugatti y un Bentley. El Lola T70 del español Gérard López (#80, 26° en Grupo 5). Debajo de la pareja sesentera, el Lola T286 (#51) de Guenat, ganador en el Grupo 6. El Aston DB3S (#81) de Castelein adelantando al TR2 (#75) de Mestrot-Da Rocha (Gr.2). Entrada en boxes de sendos DB (#11) y Alfa SZ (#59). Grupo 3: Ferrari 121 (#50), Skoda Sport (#34) y Austin-Healey 100.





nas la convirtieron en un infierno en el que solo el afán de llegar a la meta y no renunciar a la experiencia de rodar de noche y con lluvia impulsó a los participantes a mantenerse en pista hasta el banderazo de llegada.

En nuestro caso, nos encontramos con varios inconvenientes serios que pudimos superar a duras penas. En primer lugar, el Lancia Aurelia lleva de origen dinamo, no alternador. Aunque está permitido el cambio, no lo realizamos para preservar el estado original del automóvil. A efectos prácticos, eso significa que de noche solo podemos activar dos de los cuatro faros, puesto que si encendía todos, la batería se venía abajo. La segunda dificultad deriva de una actitud muy española. Como en Madrid no llueve demasiado, en las comprobaciones previas, días antes de viajar a Le Mans, verificamos que los limpiaparabrisas funcionaban, sin más. Pero a la hora de la verdad, en medio de un fuerte aguacero, las

Leyendas de Le Mans. Parada en boxes del ADA 02B Grupo C (#105) de Bourdin; y sendos Chevron B21 (#44) y Porsche 935 (#47) enfilando de noche la recta de tribunas.

LE MANS CLASSIC NO ES UNA CARRERA DE 24 HORAS, SINO 24 HORAS DE CARRERAS, CONSECUTIVAS Y APASIONANTES

LMC ANUAL

CAMBIA EL FORMATO

Desde que Patrick Peter, a principios de siglo, puso en marcha Le Mans Classic, la carrera tiene carácter bienal, en los años pares, con la excepción de la edición de 2020 que, por problemas con la pandemia, se retrasó un año y en 2023 para coincidir con el centenario de la prueba. Pero el formato va a cambiar a partir de 2026, haciéndola anual aunque dividiendo las categorías. De tal modo que un año participen unos "plateaux" y al siguiente otros. Así es que este año ha sido el último en el que todas las clases han coincidido.

Como ya informábamos en Motor Clásico #430, hace unos años Patrick Peter decidió vender su empresa y disfrutar de sus otras aficiones. Tras un largo proceso, la propiedad de Peter Auto pasó mayoritariamente a dos entidades: el ASO —la empresa que organiza otros grandes eventos como el Dakar, o las vueltas ciclistas a Francia y España— y el ACO, el Automóvil Club del Oeste, organizador de las 24 Horas de Le Mans. Los nuevos propietarios, con Marc Ouayoun al frente, han decidido sacar el máximo rendimiento posible a Le Mans Classic a la vista del crecimiento en participantes y, sobre todo, de público de las últimas ediciones.

Para ello han anunciado que LMC se celebrará cada año y para 2026 estará reservado para automóviles construidos a partir de 1975, en tanto que los anteriores a esta fecha tendrán su cita en 2027. Como ocurre ahora, dentro del programa se incluirán otras competiciones adicionales que, además de dinero, aportan más ambiente si cabe y gustan a los espectadores, como la Copa Porsche 911 2 litros, los míticos Grupo C más modernos [1982-1993] y los GT y Sport Prototipos de los años 90 y 2000. Y se completa el panorama con otras atracciones como pueden ser las concentraciones de clubs de marcas que reúnen a cientos de ejemplares de todos los modelos de firmas emblemáticas como Porsche, Alpine, Bentley, Maserati... ¡Que no decaiga la fiesta!



GUILLERMO FIERRO (MASERATI "BIRDCAGE")

A DOS RUEDAS

La imagen inferior habla por sí sola: Guillermo Fierro exprimió al máximo las prestaciones del Maserati T-61 "Birdcage" (1960) y lo condujo literalmente a dos ruedas para conseguir subir al segundo escalón del podio en su categoría. "Los seis cilindros de Jaguar y Aston Martin y los V12 de Ferrari son más potentes que el cuatro cilindros del Maserati, pero el chasis tubular del "Birdcage" lo hace muy ligero y ágil, puedo frenar tarde y el paso por curva es más rápido". El español se refiere así a sus directos rivales, los Lister-Jaguar, Jaguar D, Aston Martin DB4 GT y Ferrari 250 GT SWB con los que lidió en las tres carreras. "Desde que en la recta de Hunaudierès pusieron las dos chicanes, a las que llegamos casi a 270 km/h, las fuertes frenadas han hecho al Maserati más competitivo". Fierro registró la velocidad máxima oficial en su grupo: 260,8 km/h, en la primera carrera y ya anochecido. "La primera vez que corres de noche en un circuito tan rápido, nadie va cómodo. Pero cuando has cogido confianza, y

la pista está seca, no hay problema". De hecho, la tercera tanda se disputó con lluvia. "Después de tres días [entrenamientos y carreras] y más de setecientos coches rodando, muchos acaban rompiendo el motor y riegan la pista de aceite. El domingo, lloviendo, el asfalto parecía una pista de patinaje. En la primera vuelta me coloqué a rueda de Emanuele Pirro [Lister-Jaguar]. Lo usé de liebre, pero después de un par de sustos, lo pasé y tiré".

El resultado final es la suma de los tiempos de las tres carreras. Fierro terminó 4º en la primera; 2º en la segunda y 9º en la tercera. "Con 83 coches en pista, el riesgo de encontrar un accidente a la salida de una curva obliga a extremar las precauciones. Y luego están las banderas amarillas y las penalizaciones si superas los límites de velocidad. El Maserati no lleva velocímetro y me tengo que guiar por las revoluciones". Un último apunte: Fierro corrió solo todo el fin de semana; los otros equipos los suelen componer un piloto profesional y un "amateur".



Pabellón alto. Guillermo Fierro voló y sacó el máximo provecho a la ligereza y agilidad del Maserati: "Aunque no es el más potente, fue crucial mantener la regularidad en las tres carreras". La recompensa fue un segundo puesto en el podio final.



Grandes y pequeños. Un momento mágico, "Little Big Mans": futuros pilotos en coches casi de verdad. Arriba, dos Spice bajo el puente Porsche; y debajo, un raro Bentley "Embiricos" Coupé (#48).

raquetas no tenían fuerza y no presionaban lo suficiente sobre el cristal, con lo que no barrían el agua, sino que la extendían. Solución: apagarlos y tratar de que el agua resbalase por efecto de la velocidad.

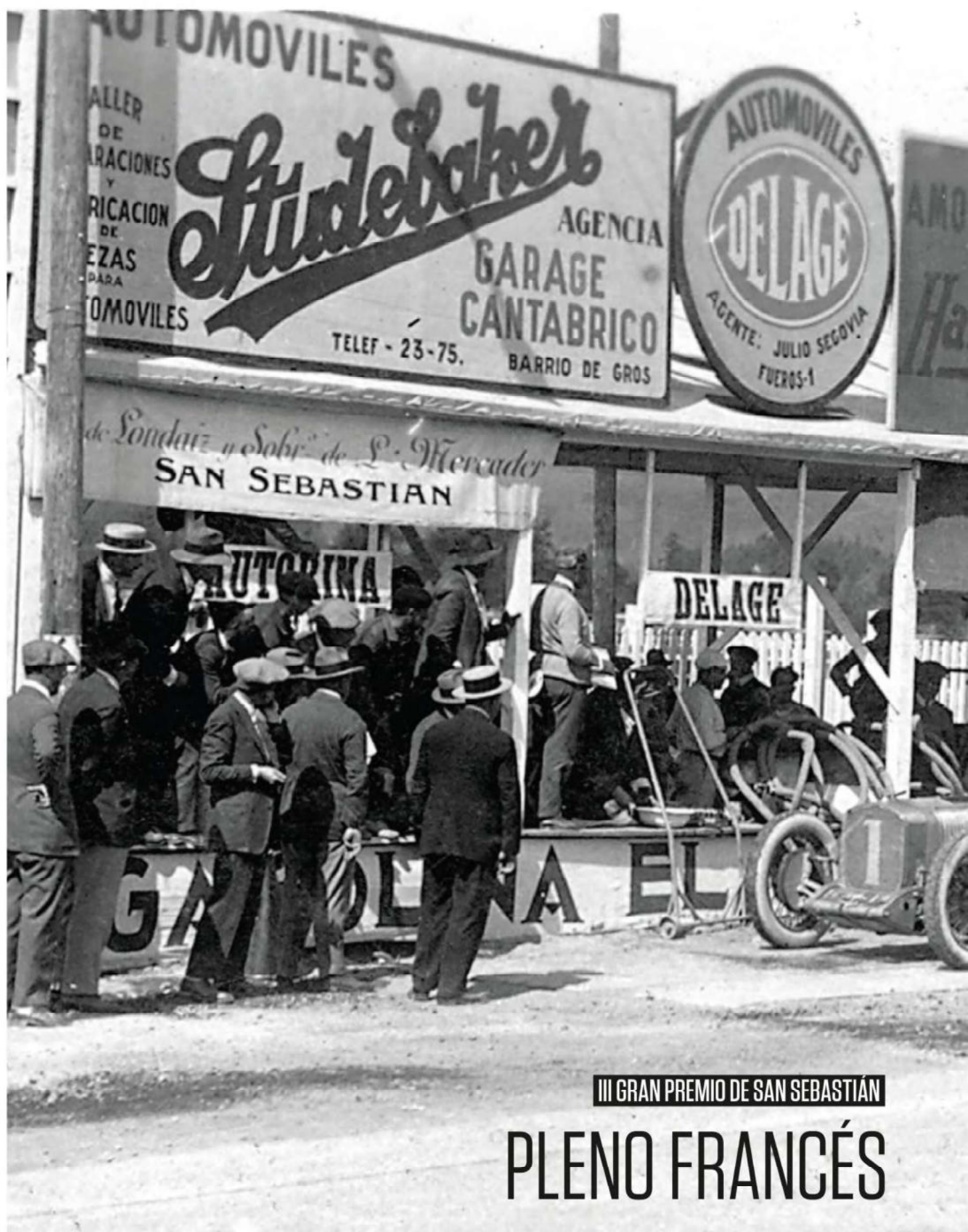
A todo ello se sumaron otros detalles como que, por la diferencia de temperatura, se empañaba el cristal y, por la posición del baquet, el arnés y el volante, no llegaba para limpiarlo. O que el circuito está muy poco iluminado, salvo en las dos chicanes, Mulsanne, Indianápolis y la entrada a recta, y que las potentes luces rojas antiniebla de la trasera de algunos coches son de tal potencia que llegaban a deslumbrarme. Pero alcancé la meta y terminé clasificado 53°. Como dato, di una vuelta menos que la

tanda anterior —cinco en total— y la velocidad media bajó 85 km/h.

Aunque la lluvia no se detuvo en todo el domingo, las carreras matinales fueron mucho más llevaderas. Con luz las cosas se ven de otra manera y los límites de la pista están ahí, no hay que adivinarlos. Aunque pesa mucho, el Aurelia tiene una estabilidad sorprendente y me permitió adelantar a maravillas que nunca antes habrías soñado ni siquiera con poderlos seguir. Meter el morro a un Jaguar C o literalmente comerte a un Lotus Eleven son satisfacciones difíciles de describir. Y, sobre todo, ver la bandera ajedrezada de final de carrera. Otro Le Mans Classic terminado. Ya solo queda esperar al siguiente. **mc**

Clasificaciones

POS.	EQUIPO	COCHE	VUELTAS	TIEMPO TOTAL
CLASE 1 [1923 - 1939]				
1º	Martin Halusa - Alexander Ames	Alfa Romeo 8C 2300 MM Zagato [1932]	13	1:29:39.465
2º	Fritz Burkard	Alfa Romeo 8C 2300 LM [1931]	13	1:29:50.693
3º	Alex Van der Lof - Shirley Van del Lof	Delahaye 135 S [1935]	13	1:29:53.176
CLASE 2 [1949 - 1956]				
1º	Nigel Webb - Chris Ward	Jaguar C-Type [1952]	21	2:17:14.973
2º	Felix Godard - Christian Godard	Cooper T39 [1955]	21	2:18:48.628
3º	Hans Kleissl - Yevgen Sokolovskiy	Mercedes-Benz 300 SL [1956]	21	2:20:11.342
44º	Carlos de Miguel	Lancia Aurelia B20 GT [1953]	17	2:31:20.934
CLASE 3 [1957 - 1961]				
1º	Diego Meier - Remo Lips	Ferrari 250 GT SWB [1961]	21	2:19:50.360
2º	Guillermo Fierro	Maserati T61 Birdcage [1960]	21	2:19:56.849
3º	Thomas Alexander - James Alexander	Aston Martin DB4 GT [1961]	21	2:19:59.349
CLASE 4 [1962 - 1965]				
1º	Emile Breittmayer	Ford GT40 [1965]	21	2:05:03.550
2º	Benjamin Monnay	Shelby Cobra 289 [1964]	21	2:10:24.896
3º	Alex Van der Lof - Yelmer Buurman	Ferrari 250 LM [1965]	21	2:10:46.373
CLASE 5 [1966 - 1971]				
1º	Niklas Halusa	Ferrari 512 M [1971]	16	1:26:36.748
2º	Jan Magnussen - Chris Ward	Lola T70 Mk3 [1969]	16	1:26:39.215
3º	Charlie Hyett	Chevron B19 [1971]	16	1:27:41.618
CLASE 6 [1972 - 1981]				
1º	Maxime Guenat	Lola T286 [1979]	19	1:32:03.482
2º	Ross Hyett - Charlie Hyett	Chevron B31 [1975]	19	1:36:20.279
3º	Tony Sinclair - Nick Padmore	Lola T292 [1973]	19	1:36:34.277
ENDURANCE LEGENDS (GT - SP 1990-2010)				
CARRERA 1				
1º	Maxwell Lynn	Bentley Speed 8 [2003]	9	48:22.153
2º	Emmanuel Collard	Pescarolo C60 [2005]	9	49:13.668
3º	Niklas Halusa	Audi R8 LMP [2000]	9	49:23.836
CARRERA SPRINT				
1º	Max Chilton	Zytel 04S [2004]	7	35:25.627
2º	Emmanuel Collard	Pescarolo C60 [2005]	7	35:31.024
3º	Ivan Vercoutere - Alex Müller	Dome S101 [2001]	7	35:51.688
GRUPO C [1982 - 1993]				
CARRERA 1				
1º	Maxime Guenat	Peugeot 905 Evo 1 [1993]	11	45:25.842
2º	David Hart - Olivier Hart	Lola T92/10 [1992]	11	45:33.453
3º	Ivan Vercoutere - Ralf Kelleners	Porsche 962 C [1990]	11	45:37.879
CARRERA SPRINT				
1º	Ivan Vercoutere - Ralf Kelleners	Porsche 962 C [1990]	3	16:19.162
2º	Philip Kadoorie	Porsche 962 C [1990]	3	16:21.769
3º	Lukas Halusa	Porsche 962 C [1992]	3	16:56.539
PORSCHE CLASSIC [1965 - 1981]				
1º	Mr. John of B - Soheil Ayari	Porsche 917 [1969]	6	28:14.533
2º	Henrique Gemperle - Marc de Siebenthal	Porsche 935 [1977]	6	29:15.769
3º	Dominique Guenat	Porsche 935 [1977]	6	29:57.638
31º	David Noguereda	Porsche 911 2.0 [1965]	5	31:35.741



III GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIÁN

PLENO FRANCÉS



Lo que meses antes se rumoreaba en las tertulias automovilistas europeas se hacía realidad en diciembre de 1924: la Asociación Internacional de Automóviles y Clubes Reconocidos, confiaba al Real Automóvil Club de Guipúzcoa la organización del IV Gran Premio de Europa de 1926. Antes se vivió un vibrante III G.P. de San Sebastián en 1925.

ANGEL ELBERDIN (TEXTOS). ARCHIVO A. ELBERDIN, KUTXATEKA, AGENCIA ROL, GONZÁLEZ RAGEL (FOTOS)



Récord. Leblanc (Salmson #5) logró 106,55 km/h, aunque no acabó y careció de validez. Casse [#11] registró una media de 94,77 km/h.



El 12 de enero de 1925 Manuel Rezola convocó a la Comisión Deportiva del R.A.C. de Guipúzcoa para dar lectura del escrito enviado por el A.I.A.C.R., máximo organismo internacional del automóvil. El III Circuito de San Sebastián debía ser un banco de pruebas de cara al G.P. de Europa que iba a tener lugar en 1926. Para ello sería necesario reforzar las medidas de seguridad de los pilotos y ampliar los espacios destinados al público.

Una vez más, consciente de los beneficios sociales y económicos que reportan estas carreras, la Diputación de Guipúzcoa asumió el compromiso de ensanchar la pista de macadán a doce metros y reformar las curvas peligrosas, elevando su grado de giro. Por su parte, el RACG construyó una tribuna con capacidad para seis mil espectadores, diez pasarelas de tránsito para el público a lo largo del circuito, y los periodistas tuvieron su tribuna de prensa con los teléfonos necesarios para desarrollar su trabajo.

El hecho de ser la penúltima carrera de la temporada de grandes premios, las dificultades naturales del trazado, las pronunciadas pendientes y la neutralidad del terreno para los grandes constructores europeos eran motivos suficientes para confiar la presencia de una gran lucha de marcas.

Comenzaba la Gran Semana Automovilista con la primera de las tres sesiones de entrenamientos a carretera cerrada, programada entre las 6:30 y las 08:30 horas del jueves 17 de septiembre. Sólo por lo concurrido dentro y fuera del trazado se confirma que el circuito había tomado carta de naturaleza en la sociedad guipuzcoana. Los



aficionados resaltaban la voluminosidad de los coches de resistencia (Lancia, Excelsior, OM...), frente a la elasticidad de los autociclos Hisparco, Amilcar o el Austin de Zubiaga. Sin embargo, la prensa prestaba más atención a la actividad y coordinación de los pilotos Delage que a la parsimonia de los bugattistas oficiales. Analizando los conservadores ensayos de los Bugatti, existía la duda de si la intención era ocultar la verdadera potencia de los motores de litro y medio o si carecían de la suficiente puesta a punto tras su reciente participación en Monza.

Pilotos que repetían presencia en el circuito, como Benoist, Rigal o el mismísimo Divo, resaltaban las mejoras realizadas en la pista. Baste decir que Divo rodó en la segunda tanda de entrenamiento a 126 km/h, a pesar de girar en medio una noria saturada de cyclecars y turismos de resistencia. Costantini había hecho una media de 115 km/h en su vuelta rápida el año anterior.

Al gran premio de autociclos se presentaron 16 coches. Teniendo en cuenta la ausencia de los Chenard Walker y por el comportamiento en los entrenamientos, la prensa francesa se decantaba por los Salmson del madrileño Oscar Leblanc y el francés Georges Casse (462 y 482 kg, respectivamente) ante los Hisparco de Román Uribealzo y Manuel Fuentes.

Finalizado el ritual paseo de las autoridades por los boxes, el "speaker" Pepe Balanzategi les invitó a despejar la pista. A las diez de la mañana empezó a rodar el Renault de Abrisqueta, que ejercía de coche cero, conteniendo a los autociclos hasta que, llegados a la altura de las tribu-

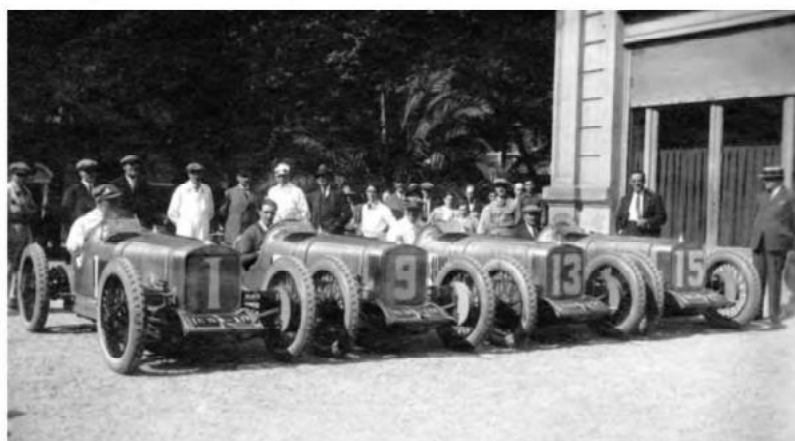
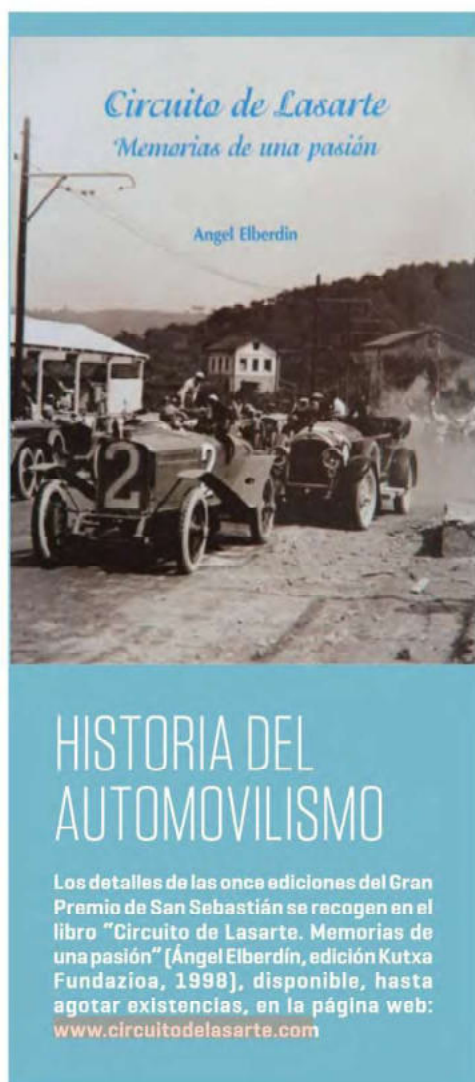
nas principales, se apartó para dar comienzo la carrera a salida lanzada. Palacios, Leblanc y Casse se colocaron en cabeza. Todavía se veía la cola del pelotón cuando Balantza dio comienzo a su verdadera función, la de informar sin tregua del desarrollo de la carrera al numeroso público, resguardado en las tribunas de un sol de justicia.

Casse, Leblanc a veinte metros, Palacios y Arteche encabezan el pelotón a su paso por Oria, orden que se mantuvo en la primera vuelta, con un registro de 101 km/h. La batalla se centró en los dos Salmson con motores gemelos. Ambos se defendían más por el amor propio que por los intereses de la marca. Rodaban a escasos metros. No era la velocidad la que habría de resolver la carrera. No dependía de ella el puesto que cada cual ocupaba, porque ambos corrían exactamente igual. Influiría, en todo caso, un viraje mejor tomado, del mayor o menor arrojo... La decisión estaba en las cualidades del hombre, no de la máquina.

Casse encabezó las tres primeras vueltas. Leblanc le reemplazó hasta la novena, volviendo el liderato al francés. En la vuelta décimo segunda, Leblanc atacó. Pero

Falsas apariencias. Leblanc y Casse [Salmson #5 y 11] fueron sorprendidos en la salida por Paul [Senechal #1] y Palacios [Amilcar #3], aunque enseguida intercambiaron las posiciones.

EN SU PARTICULAR LUCHA CON CASSE,
LEBLANC QUISO ADELANTAR A UN REZAGADO,
CHOCÓ CON UN POSTE DE TRANVÍA Y VOLCÓ



Davides y goliates. Aquí, Artechu [AS #7] y arriba, Zubiaga [Austin #18] durante el GP de Autociclos. Delage desplegó su artillería en la categoría superior.

Casse reaccionó, adelantó por la izquierda y dobló por segunda vez a un rezagado Zubiaga. Leblanc lo intentó por la derecha, pero el Austin ya se había ladeado y, al frenar, el Salmson se desvió de su trayectoria hasta chocar contra un poste del tranvía, dando un volquetazo sin consecuencias para el piloto madrileño, salvo unas magulladuras en su pronunciada nariz. Con Leblanc fuera de carrera, Casse no tenía otro quehacer que controlar la media hora de ventaja sobre su perseguidor, Uribesalgo (Hisparco).

Aun así, la carrera no perdió interés. Descartada la lucha por el primer puesto, Uribesalgo y Marandet, segundo y tercero respectivamente, se convertían en el foco de atención de los aficionados. Con la batalla mantenida entre los Salmson habían pasado inadvertidos el Hisparco y el S.A.R.A. en un duelo iniciado en el tercer giro, cuando Uribesalgo adelantó a Marandet, persiguiendo ambos a los Salmson de cabeza. En un par de ocasiones se vio al S.A.R.A. desbancar al Hisparco; pero, a tres vueltas de meta, Uribesalgo dio un golpe de mando colocándose por delante del francés, manteniendo la posición hasta el banderazo final. En cuanto a la cola, podría decirse que los más rezagados partieron con la esperanza de ofrecer un espectáculo estético, porque en lo deportivo no lo fue en absoluto.

El poder de convocatoria de cualquier actividad relacionada con el circuito alteraba la vida de Donostia. El viernes 18 se procedió al pesaje y precinto de los coches



de Grand Prix y los Turismos, lo que supuso una proce-sión de gentes desde la báscula del puerto donostiarrá a la plaza de Okendo. Aun siendo sábado laborable, las carreteras colindantes al circuito se llenaron de peregrinos y coches con los faros encendidos para ver el G.P. de San Sebastián. Quedaron escasos asientos por ocupar en tribunas y las campas de los puntos estratégicos del circuito parecían verdaderos hervideros de gente. Cuentan las crónicas que los tranvías, de los que pendían auténticos racimos humanos, eran tomados al asalto.

A cuantagotas llegaron a boxes los trece coches de Grand Prix de las cinco marcas participantes. Ausentes las flechas rojas de Alfa Romeo, sólo cabía la duda cuál se llevaría el triunfo: Bugatti o Delage. Nadie barajaba las opciones del Sunbeam de Masetti, el Soriano Pedroso de Jean Graf o el Eldridge Special pilotado por el propio Ernests Eldridge.

Repetido el protocolo de salida lanzada, Divo, Masetti, Benoist... y el veterano Lehoux a cola atravesaron el km 0. Así dio comienzo la retransmisión del "speaker". Divo encabezó la primera vuelta batiendo el récord de la vuelta —8'49"—, seguido por el Sunbeam de Masetti a un centenar de metros, Benoist, Costantini, Pierre De Vizcaya, Thomas, Trochy, Fernando De Vizcaya...

Finalizada la tercera vuelta y con los Delage en cabeza, los ilustrados empezaron a teorizar sobre el futuro de la carrera. Se bocearon dos posibilidades en función a la

devoción hacia las marcas. Los incondicionales de "pur ciel" confiaban en que esa salida en tromba limitase las aspiraciones del ingeniero de las mil y una bimbis, mientras que los devotos bugatistas querían ver a los "pur sang" reservando su potencia para un posible ataque en el último tercio de carrera.

Una nueva embestida de los Delage se produjo en la cuarta vuelta, lo que les permitió alejarse del incómodo Sunbeam de Masetti y relegarlo a la cuarta plaza, detrás de Thomas. Rebasada la quinta ronda y hechas las operaciones oportunas, Balanzategi alzó la bocina para anunciar un nuevo récord de la vuelta. Ya lo hizo en la primera y en la segunda, anunciando las velocidades de Divo, 120,45 y 123,01 km/h, respectivamente. Benoist hizo lo propio en la tercera, a 123,70 km/h; y en la siguiente, de nuevo Divo, marcó 124,80 km/h, para regocijo de los súbditos de Louis Delage.

En ese quinto giro, Paul Torchy decidió adelantar al Sunbeam de Masetti y agruparse con sus colegas. Lo

El número de la mala suerte. Así de maltrecho quedó el Delage de Paul Torchy, después de haber arrancado de raíz otro árbol. El piloto falleció al instante.

TORCHY (DELAGE) QUISO PONERSE A RUEDA DE DIVO Y BENOIS, PERO SU CARRERA Y SU VIDA ACABARON CONTRA UN ÁRBOL



Consuelo de Bugatti. Costantini [#8] hizo la vuelta rápida: 133,58 km/h. Louis Delage felicita a Divo. De Buck (Ballot #14) y los OM de Turismos.



intentó sin éxito en Bazcardo, Urbaneta y Mandazubi. El francés insistió en la cuesta de Irubide, forzando la marcha por la derecha y llegando a rebasar los límites de la carretera. Al intentar volver al asfalto derrapó, chocó contra un árbol, que arrancó de raíz, y acabó estrellado contra otro árbol. El impacto seco lanzó a Torchy violentamente contra el volante, aplastándole el pecho y haciendo añicos también el salpicadero y el parabrisas. El piloto falleció en el acto.

El speaker recibió una nota y, sin desconectar la bocina, alteró su orgulloso tono de voz durante los records para informar del accidente de Paul Torchy, sin matizar al público el fallecimiento. Nadie hizo además de detener la carrera.

Los tres Delage se mantuvieron en cabeza, seguidos por un Masetti que no representaba peligro y mucho menos los Bugatti, con Meo Costantini en cola de carrera desde la cuarta vuelta. El duelo estaba en Delage. Divo se veía retado constantemente por Benoist, que acortaba distancias en cada giro, hasta llegar a colocarse a 15", mientras Thomas perdía distancias y quedaba relegado a tres minutos.

Antes de finalizar el primer tercio de carrera Divo dobló a Pierre de Vizcaya, el líder de los cuatro Bugatti. Por lo tanto, se desvanecieron las esperanzas de los incondicionales bugattistas, a quienes sólo les queda la opción de disfrutar de una excelente puesta en escena por parte de los pupilos de Delage o abandonar el escenario, cosa que no hicieron.

El espectáculo fue total. Balanzategi anunció otro récord de Divo en el sexto giro. Benoist redujo distancias



y mejoró los registros en las vueltas octava y décimo primera. Divo se la devolvió en la décimo sexta, rodando a 130,9 km/h. En la vuelta 19 se produjo una tregua en Delage. Divo y Benoist entraron en boxes, momento en el que Thomas pasó a ocupar la cabeza de carrera. 2'20" fue el tiempo que tardaron en cambiar dos ruedas, además de repostar gasolina y aceite, y hacer el relevo de pilotos, André Morel por Divo. El siguiente en parar a repostar sería Thomas, retomándose así las posiciones naturales de la carrera.

Nadie dudaba de las habilidades de Benoist, que las hizo valer para desbancar a Morel y capitanear por primera vez la carrera en la vuelta 22, imponiendo además otro récord: 133,11 Km/h.

A mitad de carrera Benoist, Morel y Thomas controlaban el gran premio. Les seguía el Sunbeam de Masetti, quien se mantenía muy cómodo tras los Delage y tenía a raya a los Bugatti de los hermanos De Vizcaya, Goux, Costantini y el independiente Lehoux, significando la vergüenza para la marca de Molsheim y sus incondicionales. Viviendo semejante humillación, Ettore Bugatti permaneció discreto durante toda la jornada, algo inusual en él.

Para edulcorar semejante descrédito, Costantini decidió atacar, no por la victoria, algo imposible, sino por ocupar un espacio en los comentarios del "speaker" y, especialmente, en la prensa deportiva europea. Después de pasar por boxes, exigió a su coche un ritmo que le permitiera una vuelta rápida. En el giro 25, los cronometradores anotaron un tiempo de 8'06", lo que suponía una velocidad media de 131,11 km/h. Ya tenía el record, lo que

le motivó para mejorarlo en la siguiente, reduciendo el tiempo anterior en ocho segundos. Lo intentó otra vez en la 27, pero sin resultado, hasta que en la 28 rodó a 133,58 km/h —7'57"6/10— registrando un nuevo y definitivo récord en el Circuito de Lasarte. Un aparatoso accidente, sin consecuencias, en el siguiente giro, intentando adelantar a Thomas en Lore Toki, en el kilómetro 13, le obligó a retirarse.

Mientras Costantini atraía la atención del público, Benoist empezaba a saborear el triunfo. Cuando parecía inalterable la clasificación general, Divo, el jefe de filas de Delage, consciente del fallecimiento de su coequipier, detuvo a Morel, segundo en la clasificación, para reemplazarlo y homenajear a su difunto amigo recuperando el liderato, posición que consiguió en la vuelta 30. Visto el desenlace, Louis Delage ordenó a sus pilotos evitar cualquier riesgos para asegurar las tres primeras plazas, posiciones que ocuparon hasta meta.

El diario "La Voz de Guipúzcoa" dedicó las siguientes líneas: "El universo ha perdido un poco de humanidad. Acaba de matarse un conductor notable luchando por su gloria. Quizás, sus compañeros de equipo hubieran rendido tributo a la muerte del amigo retirándose de

¡Pilotos, en posición!

Los catorce coches del GP de Turismos alineados, mientras los pilotos esperan la salida al otro lado de la pista. En primer término, los Excelsior [#1 y #3], Jewet [#4]. Peugeot [#6 y 8], Aries, Lancia...

A SABIENDAS DEL FATAL DESENLADE DE TORCHY, EL EQUIPO DELAGE CONTINUÓ EN CARRERA Y SE AUPÓ CON LA VICTORIA

Clasificaciones

II GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS (JUEVES 17 DE SEPTIEMBRE)

* 30 vueltas, 531 km y 16.000 pesetas en premios

CLASIF.	NOMBRE	Nº	VEHÍCULO	TIEMPO	VELOCIDAD
1º	Georges Casse	11	Salmson	5h 36' 10"	94,77
2º	Román Uribealzo	14	Hisparco	6h 05' 39" 2/10	87,13
3º	André Marandet	8	S.A.R.A.	6h 06' 57" 4/10	86,82
4º	Ignacio Zubiaga	18	Austin	6h 48' 43" 2/10	77,95
5º	Manuel Fuentes	15	Hisparco	6h 51' 53"	77,35
6º	Alejandro Arteche	7	A.S.	7h 22' 47"	71,95
7º	Antonin Berthet	17	Senechal	7h 36' 12"	68,84

III GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIÁN (SÁBADO 19 DE SEPTIEMBRE)

* 40 vueltas, 708 km y 79.000 pesetas en premios

CLASIF.	PILOTO	Nº	VEHÍCULO	TIEMPO	VELOCIDAD
1º	Albert Divo	1	Delage 2LCV	5h 45' 01" 6/10	123,12
2º	Robert Benoist	9	Delage 2LCV	5h 55' 43"	119,42
3º	René Thomas	15	Delage 2LCV	5h 56' 26" 2/10	119,18
4º	Pierre De Vizcaya	14	Bugatti T35	6h 01' 45"	117,43
5º	Fernando De Vizcaya	16	Bugatti T35	6h 18' 39" 4/10	112,19
6º	Jules Goux	12	Bugatti T35	Parado en la vuelta 37	-
7º	Marcel Lehoux	19	Bugatti T35A	Parado en la vuelta 36	-

III GRAN PREMIO DE TURISMO (DOMINGO 20 DE SEPTIEMBRE)

* 12 horas y 35.000 pesetas en premios

POS.	PILOTOS	Nº	VEHÍCULO	VUeltas	DISTANCIAS (KM)	VELOCIDAD
1º	René De Buck / Pierre Decroze	14	Ballot	67	1.180,50	96,37
2º	Louis Rigal / Louis Wagner	8	Peugeot	65	1.144,73	95,39
3º	Nicolas Caërels / André Dils	1	Excelsior	63	1.113,18	92,76
4º	Mario Danielli / Tino Danielli	19	O.M.	62	1.097,81	91,49
5º	Ferdinando Minoia / André Moranda	15	O.M.	61	1.079,79	89,97
6º	"Sabipa" (Louis Charavel)	25	Bugatti	60	1.051,72	87,64
7º	Eduardo Landa	10	Lancia	58	1.026,60	85,55
8º	Bergia	13	Lancia	57	1.008,90	84,07



El mejor Bugatti. "Sabipa" (#25) llegó tarde, pero logró tomar la salida el último. Aun así, después de 12 horas conduciendo solo acabó sexto.



la contienda, pero no ha sido posible. Los intereses comerciales de Mr. Louis Delage, que se ven marcados por los repetidos triunfos de Alfa Romeo, rival de mucho cuidado, no consienten la privación de una carrera encarrilada hacia la victoria, y tras ella la ganancia de la fama y prestigio, lo que la marca considera muy por encima de la desgracia ocurrida".

La Semana Automovilista finalizó con la carrera de resistencia. Teniendo en cuenta el dilatado tiempo de 12 horas girando en la noria de Lasarte, familias enteras invadieron las campas del circuito aprovechando el domingo para pasar un día de campo y carreras.

Al bocinazo del "speaker", los pilotos volaron para arrancar los coches a golpe de manivela, pasando del griterío de los aficionados al estruendo de los turismos. Salieron rezagados el Ballot de De Buck y el Lancia de Bergia, por la pereza de sus motores ante el sofisticado sistema de arranque automático desde el asiento. Con los coches alejándose de tribunas se presentó en salida el Bugatti de Louis Charavel (que corría bajo el seudónimo de "Sabipa"), recién llegado de París. Aportadas las justificaciones necesarias, Antonio San Gil, presidente del Colegio de Comisarios, autorizó su incorporación a la carrera con unos minutos de retraso respecto al pelotón. "Sabipa" desconocía incluso el trazado del circuito.

Boillot (Peugeot), Duray (Excelsior) y Danielli (O.M.) dirigieron los primeros compases de carrera. Cerraban el estiradísimo paquete Bergia, el Aries de Laly y, muy descolgado, el Ballot de De Buck, con problemas de



motor. En su batalla particular, Boillot y Duray abrieron brecha y, sin haber cubierto la primera hora, empezó a coger peso el listado de doblados. Entrada la tercera hora Duray rebasó a Boillot.

Sabedores de que la lucha por la clasificación general quedaba en manos de Duray, Boillot, Rigal y, posiblemente, del recuperado Ballot de De Buck, el resto del pelotón se centra exclusivamente en la opción por liderar su categoría. Rebasadas las primeras cuatro horas se multiplicaron las paradas en boxes de quienes comparten asiento con un piloto de sustitución. No es el caso de Landa, "Sabipa", Ganga y Laly, que debían hacer frente en solitario a una carrera de doce horas.

En la vuelta 37 entró en boxes el Excelsior número 3 de Duray, con un problema de bielas. Podían repararlo, pero viendo que el número 1 de Caërels iba bien en carrera, la marca decidió no levantar el capó a la vista del público.

"Sabipa" y el Mercedes de Walter Gärtner componían la categoría F (coches con motores entre 1,1 y 1,5 l). El germano sufrió un pinchazo. Carente del repuesto necesario y sin opciones de llegar a boxes, Gärtner se veía obligado a abandonar. Enterado del problema de su oponente, "Sabipa" paró el Bugatti, desmontó su rueda de recambio y se la dio a su contrincante de cilindrada, lo que le hizo merecedor de la Copa Cadillac, trofeo a la deportividad, el esfuerzo y la caballerosidad.

Con las primeras sombras del atardecer, a las 18:15 horas se encendió el alumbrado de la recta de tribunas. La carrera vivía un período de letargo. Los pilotos necesi-

taban reservar fuerzas para contrarrestar los ataques con la escasa ayuda de los faros. Ante un público cada vez más numeroso y selecto, el speaker informó que, superados los problemas de arranque y bajo rendimiento del motor, un sereno y calculador De Buck mejoraba los tiempos a cada vuelta, hasta encabezar a mitad de carrera la categoría de dos litros, y llegando a liderar el gran premio antes del abandono de Boillot en la vuelta 51, por rotura del eje.

Boillot no admitió la derrota. Como jefe de filas de Peugeot, ordenó la entrada en boxes de Rigal, a quien sustituyó con la intención de volver a encabezar las doce horas. Divo lo consiguió el día anterior, pero, en este caso, Boillot debió resignarse porque De Buck manejó la máquina más perfecta de cuantas se mantenían en carrera. **mtc**

Récord sin recompensa. Louis Wagner (Peugeot #6) estableció el mejor tiempo por vuelta [9'33"] a una velocidad de 112,2 km/h. Pero eso no impidió que el Ballot de Decrose y De Buck ganase la carrera.

EPÍLOGO

Con la victoria del Ballot de René De Buck y Pierre Decrose se puso fin a una impresionante demostración de poder por parte de la factoría de constructores y pilotos franceses, que obtuvieron sendos plenos en las tres competiciones disputadas. Concluía así, con un rotundo éxito, la III Semana Automovilista de San Sebastián. Aún sin apagar las luces de las tribunas y los boxes, el Gran Premio de Europa del año siguiente iba a centrar la actividad de los directivos del Automóvil Club de Guipúzcoa.

DUCATI 98 TL - 98 S

LE CAVALLINE

Después del exitoso motor Cucciolo, la pequeña 98 fue la primera moto de verdad fabricada por la firma italiana, que le permitiría consolidarse como constructor en el sector de las dos ruedas. Y de todas las versiones del modelo brilla con luz propia la 98 S, la primera Ducati de carácter deportivo. La presentamos aquí en compañía de todas sus hermanas.

MANUEL GARRIGA [TEXTO]. IVAN SANCHEZ [FOTOS]







DUCATI 98 TL



Roja integral.
La 98 TL es la versión turismo de la familia. Tiene detalles específicos como el indicador de la relación engranada, el pomo del freno de dirección o el tapón de bayoneta del depósito.



Ducati debuta en el mundo de la automoción con este diminuto monocilíndrico de 4 tiempos concebido para ser instalado en el cuadro de una bicicleta y bautizado Cucciolo (cachorro, en italiano). Inicialmente con 48 cc de cilindrada y luego en formatos más evolucionados de hasta 65 cc y tres marchas, este propulsor diseñado por los técnicos turineses Farinelli y Leoni tuvo un considerable éxito comercial, se exportó a diversos países —España entre ellos— y supuso el despegue industrial de la compañía boloñesa en la difícil postguerra mundial, hasta el punto de que en 1952 ya llevaba vendidas más de 200.000 unidades.

Tres años antes, Ducati había intentado poner en el mercado una moto bajo su propia marca, pero careciendo de experiencia en diseño y construcción de bastidores, decidió asociarse con el fabricante aeronáutico Aero Caproni, que desarrollaría un chasis tubular con suspensión trasera al que se pudiera acoplar el motor Cucciolo. El resultado fue la Ducati 60. Sin embargo, por desacuerdos entre ambas partes, la marca de Borgo Panigale pasaría a comercializarla con su propio bastidor, acoplado a la versión T3 de 65 cc del Cucciolo, bajo la denominación Ducati 60 S, a partir de 1950.

Su evolución natural condujo al siguiente modelo, presentado en el Salón de Milán en 1952 como Ducati 98. Esta máquina sencilla y ligera pero no desprovista de cierta elegancia, había sido diseñada por el ingeniero jefe Giovanni Fiorio, e iba impulsada por un motor monobloque de 98 cc con distribución por varillas y balancines en cabeza. El bastidor era de tipo "espina de pescado", construido en chapa estampada y con suspensión trasera por brazo oscilante. La nueva Ducati llegaba en dos variantes, N (Normal), dotada de sillín monoplaça, y T (Turismo), biplaza. En su primera temporada en el mercado compartía catálogo con el motor Cucciolo, la 65 S —última evolución de la primitiva 60— y el sofisticado escúter Cruiser, apare-

cido también en Milán el mismo año, y que resultó un fracaso comercial.

La 98, también conocida como *Cavallina* en su primera versión, tuvo buena acogida gracias a su airosa línea, unas bien estudiadas suspensiones y el dócil propulsor, capaz de lanzarla a 75 km/h en 4ª. Un año después, en 1953, llegan la 98 TL (Turismo Lujo) y la 98 S (Sport), versión ésta última algo más veloz y ligera que comparte los elementos esenciales de sus hermanas de turismo pero incorporando mejoras de cierta enjundia: motor potenciado, radiador de aceite, llantas de aluminio en vez de hierro, frenos de mayor diámetro y depósito más estilizado y de mayor capacidad. Todos estos atributos convierten a la 98 S en la primera Ducati deportiva de la historia.

Semejante adjetivo, a los conocedores de las clásicas bicilíndricas boloñesas —y de las actuales no digamos— se les puede antojar un poco exagerado en una máquina como la 98, por mucha S de Sport que cuelgue de ella. Hay que situarse en el contexto de la época, casi tres cuartos de siglo atrás, para entender por qué una máquina de indudable vocación utilitaria podía ser definida en esos términos mediando unas mínimas mejoras mecánicas que aumentaban sus prestaciones en muy poco. En cualquier caso, pese a que la 98 cosechó algunos éxitos en competición —la marca cita dos medallas de plata en los Welsh Six Days de 1962—, lo cierto es que sus obvias limitaciones convencieron al nuevo director de la marca, Giuseppe Montano, para poner en solfa un programa deportivo más ambicioso bajo el mando del ingeniero Fabio Taglioni, que acaba entonces de ser contratado procedente de la firma Mondial.

Taglioni se puso manos a la obra y proyectó una monocilíndrica de 100 cc (luego aumentada a 125 cc) con árbol de levas en culata accionado por un eje-rey de engranajes cónicos —esquema al que seguiría fiel toda su vida—, con bastidor tubular de acero de tipo monocuna abierta.

OBRA DE GIOVANNI FIORIO, EL MONOCILÍNDRICO DE LA 98 LLEVA LA DISTRIBUCIÓN EN CABEZA, MOVIDA POR VARILLAS Y BALANCINES

LAS 98 SON MOTOS EQUILIBRADAS, DE COMPORTAMIENTO ÁGIL Y PRESTACIONES MÁS BIEN TIRANDO A MODESTAS

La Grand Sport 100 —más conocida como *Marianna*— rendía 11 CV a 9.000 rpm y era capaz de alcanzar los 115 km/h. Dominó todas las pruebas italianas de carretera que se disputaban de una ciudad a otra, como la Milano-Taranto o el Moto Giro, hasta la prohibición definitiva de esa especialidad en 1957.

Aunque Taglioni se centrara en los nuevos motores de árbol de levas en cabeza, historiadores como Mick Walker estiman que su influencia pudo llegar a las siguientes versiones de la 98 S. Esta saga iba a seguir fabricándose hasta 1958, momento en el que aparecieron dos nuevos modelos con motor de 98 cc y una evolución del mismo de 125 cc montados en un bastidor tipo doble cuna en tubo de acero.

Las Ducati 98 llegaron a nuestro país de la mano de la barcelonesa Casa Cliper, dedicada a la importación de recambios para el automóvil de Italia y Alemania, principalmente. Situada en el nº 14 de la Travessera de Gràcia, llevaban las riendas de esta empresa los hermanos Eusebi y Ernest Andreu Virgili, y en el departamento de ventas trabajaba un jovencísimo Ricardo Fargas, futuro piloto de competición y campeón motociclista.

Entre los productos ofrecidos por estaban los motores Cucciolo. Pero Cliper quiso ir más allá y encargó la fabricación de unos chasis a un taller de la calle Casanovas. El resultado fueron las primeras motos catalanas con motor boloñés. La relación con Ducati Italia se fue haciendo más intensa cuando empezaron a hablar de montar una planta en España. Los hermanos Andreu Virgili, Ricardo Fargas y Martín Benjamín, de Motoplat, viajaron a Bolonia. Mientras los de Cliper visitaban Ducati Meccanica, Benjamín se reunía con la dirección de Ducati Elettronica, pues entonces eran ya dos empresas independientes.

Después del Cucciolo y consolidado el vínculo con Ducati Meccanica, Cliper decidió importar las nuevas 98 en las versiones TL y S a partir de 1956. La primera

unidad que llegó a España era una Sport, que fue des-
embalada en el almacén de Cliper y recorrió las calles de Barcelona conducida por el propio Ricardo Fargas, de camino a su casa... Las 98 recibieron una acogida relativamente buena en nuestro mercado, pese a que su alto precio —unas treinta mil pesetas de la época— las hacía mucho más caras que las Derbi y Montesa equivalentes. Según parece se importaron poco más de dos centenares de unidades.

Paralelamente a la importación de los motores Cucciolo y las 98, Cliper y la firma Maquitrans ya negociaban con Ducati Meccanica la licencia de fabricación de las motos italianas, que se iba a realizar en unas naves de la calle Almogàvers, hasta entonces destinadas a la reparación de autobuses. En 1959 fue presentada la primera Ducati íntegramente construida en España por la nueva empresa Mototrans.

Una soleada mañana de primavera y cuatro relucientes Ducati a nuestra disposición, por gentileza de un viejo amigo coleccionista que prefiere permanecer en el anonimato. No hace falta ser ducatasta militante como él para deleitarse contemplándolas, como si acabaran de dejar la cadena de montaje: una TL con su típico color encarnado y tres versiones distintas de la S. Si bien la TL y la S muestran diferencias apreciables a nivel mecánico y estético, éstas son mínimas entre las tres deportivas: la forma del depósito, detalles en la decoración, la cúpula que monta una de ellas y otros pequeños detalles.

En la TL llama la atención el tono rojo integral de su decoración. Hoy en día Ducati la hubiese escogido para la versión deportiva. Los acabados son más que correctos, especialmente en el motor, de líneas proporcionadas, fundición de calidad y tapas impecablemente pulidas. Otros detalles resueltos con buen gusto en la pequeña Ducati: el diseño de la palanca de cambio, el indicador de la relación engranada en la tapa derecha del motor, el peculiar remate del tubo de escape y el cuidadoso





DUCATI 98 S



Pequeña sport.
La 98 S monta un radiador de aceite de aluminio, y en las últimas versiones un pequeño semicarenado. En el chasis de tipo "espina de pescado" se alojan la batería y la caja de herramientas.



MISTERIOSA 98 SS

Aunque algunas fuentes generalmente bien documentadas citan la existencia de una versión todavía más deportiva llamada 98 SS como evolución de la Sport a partir de 1955 —incluso con datos de potencia y prestaciones—, lo cierto es ni siquiera la propia Ducati habla de ella en su documentación oficial. Tampoco se conoce ninguna

imagen de esta moto, lo cual resulta harto revelador. La hipótesis más plausible es que se empleara su denominación como mero reclamo comercial para venderles a los potenciales clientes la última versión de la 98 S, ligeramente mejorada con respecto a la anterior, claro está, como si se tratase de un nuevo modelo.

tapizado del asiento. Muestras del cuidado que la marca italiana ponía, y sigue poniendo, en el diseño y fabricación de sus productos.

Varias diferencias saltan a la vista en las S, la más evidente delante del propulsor: un radiador de aceite de aluminio fundido dispuesto frente al cárter y hábilmente adaptado al mismo. Con él mejora la refrigeración y lubricación del motor, cuyo grupo termodinámico recibe cambios para aumentar su rendimiento hasta los 6,5 CV. En la parte ciclo de la Sport destacan los tambores de freno, autoventilado el delantero, y las ligeras llantas de aluminio pulido en sustitución de las convencionales de hierro que monta la versión normal. Aunque desde el exterior prácticamente no se aprecie también la suspensión delantera está bastante más elaborada que en la Turismo.

Para sentirnos ducatisitas por un día optamos por la TL y una de las dos S sin carenado. Su puesta en marcha es sencilla: llave de contacto, excitador, aire y una o dos enérgicas patadas al pedal de arranque, tras las cuales el pequeño monocilíndrico cobra vida con el acompasado ronroneo de los cuatro tiempos. Ambas ofrecen la misma posición de conducción: manillar estrecho y bajo, con los estribos adelantados. Antes de empezar a manejar el cambio hay que mentalizarse: embrague muy suave, selector a la derecha, primera abajo, pisando con el talón, y las tres relaciones restantes también hacia abajo, pero apretando con la puntera.

Con la aparición de las grandes bicilíndricas se acuñó el feliz verbo "ducatear", en referencia a la conducción rápida y relajada de las máquinas de Borgo Panigale; llevando el propulsor siempre con una marcha más y aprovechando su generoso par. No es necesario ser muy perspicaz para ver que resulta imposible conjugarlo a los mandos de las humildes 98, de prestaciones tan económicas como su consumo. Hay que llevar el monocilíndrico alegre, y aun así a veces uno debe concentrarse para sentir su empuje, huérfano de la patada de un dos tiempos aunque con el funcionamiento suave y redondo de los motores de válvulas.

Las suspensiones son confortables en ambos casos, con un tarado suficientemente firme para negociar los virajes con seguridad. Los frenos, algo escasos. Si bien el tambor delantero de la S hace pensar en la posibilidad de apurar al entrar en una curva, por lo menos en la unidad de la prueba su potencia escasea y el tacto es esponjoso: vale para pasear pero no para practicar la conducción que insinúa su apellido S. No obstante, los frenos traseros responden enérgicos al pedal y podemos confiar en ellos para detener la *Novantaotto*. **mc**



DUCATI 98 TL (98 S)

MOTOR

Tipo: monocilíndrico 4 tiempos, refrigerado por aire. Cilindrada: 98 cc. Diámetro x carrera: 49 x 52 mm. Relación de compresión: 8:1. Lubricación: cárter seco. Encendido: volante magnético. Alimentación: carburador Dellorto MA16B. Potencia máxima: 5,8 (6,5) CV a 7.500 rpm.

TRANSMISIÓN

Primaria: engranajes. Secundaria: cadena. Embrague: multidisco en baño de aceite. Cambio: 4 relaciones.

CICLO

Tipo espina de pescado en chapa estampada y tubo de acero. Suspensión delantera: horquilla telescópica hidráulica. Suspensión trasera: horquilla oscilante y amortiguadores hidráulicos. Freno delantero: tambor de 158 mm (ventilado). Freno trasero: tambor de 135 mm. Ruedas: llantas de radios de hierro (aluminio) y neumáticos 2.50 x 17 delante y 2.75 x 17 detrás.

DIMENSIONES

Distancia entre ejes: 1.245 (1.200) mm. Peso en seco: 89 (81) kg.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 75 (90) km/h.

EPÍLOGO

"La Ducati 98 S demostró ser a lo largo de todo el ensayo una motocicleta muy completa que, además de satisfacer a la clientela deportiva, cumple con las exigencias de la congestionada circulación actual por su desenvoltura y rapidez con que se logran las maniobras. Asimismo, su brioso y resistente motor la sitúan entre los vehículos concebidos para largos viajes turísticos." Estas fueron las conclusiones de la prueba que Dimas Veiga realizó en su época para la revista Automoto. En cualquier caso, el discreto encanto de las pequeñas 98, sea en su versión de turismo o en la deportiva, es innegable. Pocas máquinas de su época ofrecían ese nivel de calidad y acabado, unido a un diseño original y atractivo. Cuestión de gustos, sí, pero en asuntos de estética y carisma mecánico las italianas siempre han sido únicas...

Y EN EL NÚMERO 434

octubre 2025



BMW ISETTA 300
Con la casa a cuestas



Contenidos sujetos a cambios de última hora

Motor Clásico

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Jesús Bonilla
Directora de Arte: Virginia Ortiz

REDACCIÓN

motorclasico@slib.es

Redactores y colaboradores: Francisco Carrión, Julio Fernández, Valentí Fradera, Manuel Garriga, Fernando Hoyos, Ricardo Muñoz, Pere Nubiola, José María Pueche, Andrés Ruiz y Classic Lane.

Departamento de Arte: Ana Calleja, Ramón Cánovas,

Francisco Javier Hernández y Cristina Ruiz.

Eventos Motor: Raúl Moreno (Director) eventos_motor@slib.es

Tecnología Editorial: Tomás García (Director),

Alberto Vicente (Adjunto al Director).

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es

Producción: Manuel Torres.

Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es

Begoña Calvo, Raquel Carrasco,

Copyrights: Motor Presse International.

SPORT LIFE

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: 91 347 01 00.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:

Email: suscripciones@slib.es

Teléfono: 91 060 44 83

Web: suscripciones.sportlifeiberica.es

Horario: lunes a viernes de 09:00h a 18:00h.

Julio y agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

Imprime: COMECO INTEGRA S.L.U.

Calle Meridiano nº 19, 28850 Torrejón de Ardoz, Madrid

Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones

Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca -

28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58.

Transporte: Transportes Boyaca S.L. Ctra. M-206 Loeches a

Torrejón de Ardoz [km 4.500]. Loeches (Madrid) Tfno.: 918 30 45 91.

MOTOR CLÁSICO contiene material editorial de la revistas

alemanas editadas por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

Motor-Klassik YOUNGTIMER

Deposito legal: M-36042-1986

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y

fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de

ARI y FIPP. Difusión controlada por D.J.O. PRECIO: 5,95 euros, IVA incluido.

Canarias: 6,10 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla:

5,95 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain



PEFC Certificado

El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible.

www.pefc.es

LALIGA
BUSINESS SCHOOL

MÁSTER EN ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

Organizado por:

LALIGA

**SPORT
LIFE**
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



Febrero 2026

Más información en:

<https://business-school.laliga.com/>



LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.



AUTO-REFLEXIONES

por Manuel Garriga

TOMEU Y EL TRÉBOL

A veces las palabras se quedan cortas. “Aficionado”, el término que solemos usar en castellano para denominar a quienes manifiestan especial interés por el fenómeno del vehículo clásico, no llega a la altura del que emplean otros idiomas —“amateur” en francés o “enthusiast” en inglés— cuando se trata de hablar de determinados personajes. Hacerlo de Tomeu Pascual Forteza es referirse a un verdadero entusiasta de la moto española, a alguien que amaba su historia como coleccionista, estudioso y hasta activista durante buena parte de su vida.

Con el tiempo había ido acumulando una impresionante colección de máquinas de campo de fabricación nacional, sobre todo Bultaco, Montesa y Ossa, repartida por varios locales de Artà, donde vivía y regentaba una popular óptica. Tomeu admiraba las tres marcas, pero su corazón tenía la inequívoca forma del trébol de cuatro hojas. Y la moto en la que puso mayor esfuerzo fue, curiosamente, una deportiva de asfalto, su Yankee 500. Le costó muchísimo llegar a dejar perfecta aquella indomable bicilíndrica que le tenía el seso sorbido. Algo que tal vez chocaba un poco con su personalidad de motorista “civil” como usuario de una Harley, o de alguno de los diversos Golf GTi cabrio Mk1 que pasaron por sus manos.

Asiduo de foros como “La Maneta”, fue uno de los grandes proveedores de contenidos de la web “Motoguapa”, nutriendola de innumerables fotos, catálogos, despieces, manuales, etc, salidos de su archivo personal con el único fin de difundir ese conocimiento entre la comunidad. También publicó artículos en la revista “Motos de Ayer”, colaboró organizando ferias y exposiciones en Mallorca —cedía sus propias motos— e incluso editaría entre 2012 y 2022 un calendario ilustrado con imágenes de modelos de su colección, al estilo del dedicado a Bultaco que crearan Albert Boet y François Stauffacher, que distribuía entre medios de comunicación, empresas, clubes y amigos, íntegramente costeado de su bolsillo. El almanaque se titulaba “Spanish Dreams” e iba encabezado por una frase de Paco Bultó que encajaba como anillo al dedo en la personalidad de Tomeu: “Eres tan joven como tus ilusiones y tan viejo como tus recuerdos”.

Todo esto, siempre de forma altruista y con nulo afán de protagonismo por su parte. Vale, pero ¿por qué, para qué? Si algún lector se plantea estos interrogantes quizá no entienda el espíritu del personaje. Tal vez ese aficionado novato, ese coleccionista desinformado, ese curioso que acaba de iniciarse, ha podido saber las características técnicas, fechas de fabricación, números de motor y chasis, esquemas de colores o cualquier otro dato necesario para comprar, vender, restaurar o conocer mejor su clásica porque alguien se preocupó de buscarlo, reproducirlo y subirlo a algún sitio públicamente accesible. Y uno de ellos, tal vez el que más, fue Tomeu.

Me viene ahora a la memoria el día que Eduardo Giró, director técnico de Ossa, dio una charla en el Salón Retromotor celebrado en Hospitalet de Llobregat (no sé cómo lo hizo José Enrique Elvira para conseguir que accediera a participar; a mí solo me pidió que actuara de conductor del acto y moderara el posterior debate con el público). Debo decir que la cosa fue mejor de lo que pensábamos. El “Tècnic” se sintió cómodo enseguida, estuvo más elocuente de lo que solía ser y la gente salió contenta. Tomeu, que había seguido el acto en compañía de Miquel Graells, me aseguró que aquel había sido uno de los mejores días de su vida. Cuando le dije, medio en broma, que tal vez exageraba un poco me miró con una expresión muy seria —jamás se la había visto antes— y respondió: “De ninguna manera. ¿Acaso no sabes lo que representa para mí?”

“Nos vemos en Sils”, me dijo hace un mes, la última vez que hablamos por teléfono. Integrante habitual del contingente de mallorquines que suelen desembarcar en las ferias y salones de la península, casi siempre el primer día a primera hora, esta vez no acudió a la Llotja a pesar de haberle pedido a su amigo Xisco Sirer que le comprara el billete de avión. Su larga lucha contra una grave enfermedad terminaba el 22 de junio, al fallecer a los 69 años de edad. Ese trébol de Ossa que tanto le definía es también el de la suerte que hemos tenido quienes pudimos gozar del privilegio de su amistad. A veces las palabras se quedan cortas y no alcanzan a expresar lo que queremos, no solo para describir ciertos personajes sino también aquellas emociones que asociamos a ellos. “Una aferrada, Tomeu.” **mc**

«LA FRASE DE PACO BULTÓ: “ERES TAN JOVEN COMO TUS ILUSIONES Y TAN VIEJO COMO TUS RECUERDOS”, LE VENÍA COMO ANILLO AL DEDO A TOMEU»

LA TIENDA ONLINE DE MOTOR CLÁSICO

SUSCRIPCIONES

Recibe Motor Clásico todos los meses en tu domicilio. Te ofrecemos distintas ofertas para asegurar tu colección



ARCHIVADORES

La mejor manera de conservar Motor Clásico es guardando las revistas en los archivadores específicos



LIBROS Y ESPECIALES

También tienes disponibles los libros realizados por Motor Clásico, monográficos y ediciones especiales



**Motor
Clásico**

TU REVISTA MENSUAL DE
CLÁSICOS DESDE 1986



BONO
CULTURAL

SI CUMPLES 18 AÑOS,
SUSCRÍBETE CON EL
BONO CULTURAL JOVEN

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 horas.

■ suscripciones.sportlifeiberica.es
■ suscripciones@slib.es



Disponibles también en

Disponible en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google play



AGUTTES

SALA DE SUBASTAS

Aguttes on Wheels en España

Motos Clásicas

SUBASTA ONLINE : 18 - 25 SEPTIEMBRE



1953 - Vespa Side Car



1956 - Mondial Constellation



1944 - Soriano Tigre



1926 - BSA S26



1961 - Vespa 150S



1958 - Seeley-Matchless
G50 Course



1939 - Zundapp K600 Side Car



1970 - MKIII Norton
Commando

Una colección única de más 120 motos clásicas y bicicletas, todas cuidadosamente restauradas, que recorren la historia de la motocicleta desde principios del siglo hasta la década de 1990. Una impresionante variedad de marcas emblemáticas: Bultaco, Norton, Ossa, BSA, Ducati, Motobécane, BMW, Montesa, Zündapp, Matchless, Mondial, Guzzi Hispania, Piaggio... Máquinas únicas, testigos de un saber hacer y de una época pasada.



Aguttes
Online only

Lista completa, fotos e informes de estado a petición

Especialista: Théo Velasco

+33 6 52 56 31 11 • automobiles@aguttes.com

Con la colaboración de Carlos Beltrán en España

+34 6 09 80 23 83 • beltran.consultant@aguttes.com

Director de departamento: Gautier Rossignol

+33 7 45 13 75 78 • rossignol@aguttes.com

Próximo evento

Autoworld | Auction & Motion • Octubre 2025, Bruselas

Descubra nuestras próximas ventas

Septiembre: Joyas y Perlas finas, Omaggio all'arte moderna vietnamita 1925/2025, Arte asiático, Arte impresionista y moderno, Vinos y Licores finos, Alfombras, Relojes de colección...

El arte y la pasión de la transmisión

Neuilly-sur-Seine • Paris • Lille • Aix-en-Provence • Lyon • Clermont-Ferrand
Regiones occidentales • Bruselas • Ginebra • Barcelona | aguttes.com