



M-B 280 SLC
Lujo concentrado



**AUTOCICLO
SALMSON**
Pequeño
saltamontes

Motor Clásico

TU REVISTA DESDE 1986



INS



435
11/2025
5,95€



La (auto)revolución de Citroën

Secretos de la hidroneumática



*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

¡MAMÁ, QUIERO SER... TORNERO!

Muchos de los de mi generación soñábamos de chicos con ser astronautas. Soy del 69, el año en que Neil Armstrong pisó la luna. Después de ver la película “La Guerra de las Galaxias” (1977), fantaseaba con que pilotaba el caza T-65 Ala-X de Luke Skywalker. Y aquí estoy, escribiendo de coches antiguos.

Con los años, los jóvenes —ellos, ellas y viceversa— empezaron a cambiar sus referentes. Unos querían ser futbolistas y otros, cantantes o guitarristas de un grupo de rock, punk o así. Ya lo cantaba Concha Velasco: “¡Mamá, quiero ser artista!”.

Ha pasado el tiempo y, ahora, en plena era de los teléfonos inteligentes, la chiquillería aspira a convertirse en el “youtuber” de moda. Los requisitos para ese proyecto de vida son muy elementales: tener uno de esos “smartphones” de última generación —que ya tienen, valga la redundancia— y desparpajo —que también tienen— para grabarse inventando o imitando cualquier baile o similar.

Sí, ya sé que he sido excesivamente reduccionista en los tres planteamientos, y que, en absoluto, ni era ni es la generalidad. La realidad es que unos y otros, pasando de la infancia a la madurez, nos decantamos por ser ingenieros, médicos, informáticos, empresarios..., con más o menos fortuna.

Pero ¿qué fue de los antiguos oficios? Esos trabajos manuales y artesanales que sirven para construir, primero, y reparar, después, los aparatos y los servicios básicos que usamos en el día a día. Hoy, ¿qué chaval sueña con ser fontanero, electricista, chapista, tapicero, mecánico —que no sea de un equipo de Fórmula 1— o tornero?

Son estos algunos de los empleos más demandados en la actualidad. Muchos de aquellos antiguos talleres “Pepe” han desaparecido, precisamente, porque no ha habido relevo generacional. Los concesionarios oficiales o los denominados centros de mecánica rápida se han convertido en meros reponedores de piezas o líquidos (aceite, refrigerante...). A lo sumo, llegan a conectar una máquina de diagnóstico que detecta, con suerte, el fallo.

En todo esto, subyace un problema de calado: la falta de proyectos docentes serios. Hace tiempo, me contaba un profesor de Formación Profesional, de la rama de Automoción, que los chicos se desaniman y pierden el interés cuando las prácticas las tienen que hacer con una puerta, un trozo de coche (sic) o un motor que luego va a la basura (sic).

Por eso, ahora y aquí, aplaudo las iniciativas que he conocido en las últimas semanas. Una es el “curso de FP especializado en restauración, reparación y mantenimiento de vehículos históricos” que ha puesto en marcha el IES Río Duero, de Zamora. El segundo tiene un planteamiento similar, aunque más incipiente, y lo están arrancando los profesores del IES Galileo, de Valladolid. Durante la concentración del pasado Valladolid Motor Vintage (ver pág. 12), tuve ocasión de hablar con ellos y con algunos de esos jóvenes, delante del Dauphine con el que van a trabajar. Estaban animados: “Es fundamental que se sientan motivados. Tienen un enorme potencial y muchas ganas”, decía Juanma, el profe.

Al día siguiente, lunes, me enviaron un vídeo desmontando todas las piezas de la carrocería. Así, sí: del dicho al hecho. “¡Jesús, quiero ser restaurador!”, le escuché a uno, o quiero creer que escuché. **mc**

«ES FUNDAMENTAL UN PLAN SERIO DE FORMACIÓN PROFESIONAL QUE INCENTIVE Y MOTIVE A LOS JÓVENES EN LOS ANTIGUOS OFICIOS»

SUMARIO

435 // NOVIEMBRE 2025



36

Qué mejor momento que su 70 aniversario para reunir tal elenco de versiones del DS.



98

En el periodo de entreguerras proliferó un tipo de coches de carreras especiales, muy artesanales, como este Freikaiserwagen.

92

Toni Rius y Carles Jimenez condujeron el Seat Toledo Marathon al podio del RallyClassics África.



DOSSIER

36 Citroën DS, 70 aniversario
Reunión familiar

60 Hidroneumática
Una genialidad bien parida

SUBIR Y ARRANCAR

66 Salmson AL3
Así en la tierra como en el cielo

84 Mercedes-Benz 280 SLC
El cupé de la serie 107

BANDERA A CUADROS

74 Goodwood Revival
Guerra y paz

RALLYES

92 RallyClassics África
Arena, sudor y lágrimas

SUBASTAS

80 Melvin Auctions
Proyecto autóctono

AYER Y HOY

98 Specials
Artefactos con ingenio

MUSEOS

108 Colección Schlumpf
Patrimonio nacional

DOS RUEDAS

114 BMW R62
Paso al frente

[SECCIONES FIJAS]

3 Manivela de arranque

8 Noticias

16 Almanaque

19 Guía Salón Retromóvil

29 Derrapaje controlado

30 Sin ambages ni
firuletes

32 Descubrimientos

120 Próximo número

122 Auto-reflexiones

132 Tienda online MC



32 Melvin Auctions continúa descubriendo y enseñándonos coches escondidos, como este Austin Victoria, que sacará a subasta en el próximo Salón Retromóvil de Madrid.



74 De nuevo, y sin por ello caer en la monotonía —nada más lejos de la realidad—, el Goodwood Revival constituyó un regalo a los sentidos, dentro y fuera de la pista.



114

Por prestaciones y por prestancia, BMW dio un salto cualitativo con la R62 de 1928, su primera "siete y medio" de calle.

Retro

Bilbao 2025

XIV FERIA DEL VEHÍCULO
CLÁSICO, DE ÉPOCA Y COLECCIÓN

DEL 7 AL 9 DE NOVIEMBRE
BILBAO EXHIBITION CENTRE

Venta anticipada de entradas en
www.eventosmotor.com

Menores de 10 años
GRATIS



PARKING
GRATIS
**VEHÍCULO
HISTÓRICO***
DESCUENTO EN
LA ENTRADA

Consultar condiciones en www.eventosmotor.com



www.eventosmotor.com
#vivimoslosclasicos

HORARIOS

Viernes 7: De 16:00 a 20:00 h

Sábado 8: De 10:00 a 21:00 h

Domingo 9: De 10:00 a 20:00 h

**EVENTOS
MOTOR**

**Retro
Clásica**

**BILBAO
EXHIBITION
CENTRE**

EXPOSSIBLE!

Retroclásica



◀ 75 aniversario de SEAT

Esta edición celebraremos el aniversario de la marca que impulsó la motorización en España, con un recorrido por su historia que irá desde sus primeros modelos hasta los más recientes. Una exposición, de la mano de Lecars, con piezas únicas y emblemáticas que marcaron época y dejaron una huella imborrable en la cultura del motor nacional.



▲ La Feria de Muestras de Bilbao y el Automóvil

Retroclásica Bilbao presenta la segunda entrega de "La Feria de Muestras de Bilbao y el Automóvil", centrada en el periodo 1957-1980. Una muestra comisariada por Miguel Martín Zurimendi que continúa el homenaje al histórico certamen de San Mamés, motor del desarrollo industrial y automovilístico en Vizcaya.

Fracasos comerciales

Gracias a Plentziaclassic, Retroclásica Bilbao contará con un espacio dedicado a motos tan raras como fascinantes, modelos que fracasaron en su día pero hoy son piezas de culto, como la Shifty 900, BMW K1, DKW Rotativa o Bultaco Bandido, entre muchas otras.



▲ Parking de clásicos

El parking de clásicos es uno de los principales atractivos de la feria, donde se reúnen entusiastas de vehículos de época para mostrar sus coches o motos y compartir historias, consejos sobre restauración y mantenimiento. Si tienes un modelo antiguo, esta es la ocasión ideal para lucirlo.



NOTICIAS



Banderazo de salida. En los circuitos de karting y de velocidad de Motorland, los participantes pudieron desfogarse, sin sacar los pies del tiesto, eso sí. Antes de la salida desde Mobility City, una visita a la exposición «Ferrari: Pasión y leyenda».



9º RALLYE HOSPEDERÍAS DE ARAGÓN

BRILLANTE RETORNO

ENRIQUE MARCO (TEXTO Y FOTOS)



Los aficionados aragoneses han disfrutado de nuevo del Rallye Hospederías, que arrancó desde Mobility City (Zaragoza) el viernes 1 de octubre y concluyó el domingo, de retorno a la capital maña. Deportivos Ferrari, Facel Vega, Pegaso, Lotus, Jaguar, Mercedes, BMW, Aston Martin y Maserati, entre otros, completaron los 900 kilómetros del itinerario diseñado por la Asociación Aragonesa de Clásicos Deportivos (AACD). En el camino, los participantes visitaron cuatro hospederías de la red Turismo de Aragón —Monasterio de Rueda, La Iglesuela del Cid, Mesón de la Dolores y San Juan de la Peña—, rodaron en los dos circuitos de velocidad de Motorland y recorrieron algunas de las encantadoras rutas turísticas de la región, denominadas “Slow Driving”.

Diez años después de su última edición, el equipo de la AACD ha recuperado su evento mayor con los mismos ingredientes que lo hicieron grande entre 2007 y 2015: deportivos con pedigrí, recorridos con encanto y, sobre todo, participantes aficionados de verdad, de toda España y de fuera de

nuestras fronteras. Hubo una comitiva francesa llegada desde Pau, con la que la AACD ha estrechado lazos y están preparando, conjuntamente, un evento internacional. En esta edición, la inscripción se cerró en 50 coches, matriculados hasta 1991. Quince marcas estuvieron bien representadas: la más numerosa, Ferrari (dos 330, un 328, un Testarossa y un Dino), a la que siguieron Jaguar (E-Type y XK), Mercedes (Pagoda y SLC), varios Porsche 911, Lancia (Fulvia y Flaminia), y Aston Martin, Facel Vega, Pegaso, Lotus, BMW, Maserati, Volvo, Ford, JBA y MGA.

Solo hubo que lamentar el abandono, por avería mecánica, de uno de los Ferrari. El resto completó las seis etapas que transitaban Aragón de norte a sur, y cuyo banderazo de salida tuvo lugar a las puertas de Mobility City, después de visitar la exposición de Ferrari “Pasión y leyenda”, en el Puente Zaha Hadid, y de recibir la bienvenida de José Luis Rodrigo, director general de la Fundación Ibercaja.

A partir de ahí, la caravana inició el programa previsto. Para calentar



A buen ritmo. Tanto en los circuitos como en las rutas por carreteras abiertas, cada uno impuso su ritmo, más o menos alegre, con precaución: vean la foto principal y este ya histórico Pegaso Z-103 Réplica. A la hora de los reagrupamientos, foto de familia.



motores, la primera etapa les llevó hasta Motorland, en cuyo circuito de karting, quien más y quien menos trató de sacar el máximo partido a las prestaciones de sus respectivas mecánicas... y su pericia al volante. Y como la ligereza siempre es un plus, los Lotus Elan, Dino 246 y el MGA tipo Le Mans se desenvolvieron como peces en el agua. Luego, en el trazado del circuito de velocidad, la potencia de los modelos superiores podría haber sido determinante en otras circunstancias: en este caso, solo se trataba de dar unas vueltas y disfrutar de la oportunidad. La etapa concluyó en el Real Monasterio de Nuestra Señora de Rueda, uno de los máximos exponentes de la orden cisterciense, del siglo XIII.

Las siguientes jornadas transcurrieron por las reviradas carreteras entre Caspe, Calanda, Ejulve, Allepuz, Daroca, Calatayud, Bureta, Ejea de los Caballeros y Ayerbe. Entre medias se cruzaron los célebres "Órganos de Montoro", unas vistosas formaciones rocosas de camino a Cantavieja, y los no menos vistosos Mallos de Riglos, en la falda del Pirineo oscense.

De vuelta a la capital zaragozana, la cena de clausura tuvo dos momentos emotivos: el anuncio, por parte de José

Manuel Bernad, alma mater de este rallye y presidente de la AACD, del décimo Rallye Hospederías de Aragón 2026 y la entrega de premios: al vehículo más elegante, el Facel Vega de 1960 del francés Denis Girod; a la mejor trazada en circuito, para el zaragozano José Luis Muñoz, con el Ferrari Dino de 1973; al más exclusivo, el Pegaso Z-103 de 1991 del francés Elian Fougere; al más "racing", el Porsche 911 Turbo de 1987 del alicantino Ramón Montero; al mejor conservado, el Maserati Kyalami de 1977 del barcelonés Miguel Campo; al mejor restaurado, el Aston Martin V8 de 1972 del francés Thierry García; al más espectacular, el Ferrari Testarossa de 1989 del zaragozano Luis Villacampa; al más emblemático, el Ferrari 330 GTC de 1968, de Michel Calvet; y al más bonito, el Volvo P 1800 del aragonés Rafael Lombar.

No faltaron los agradecimientos a las entidades colaboradoras —Turismo de Aragón y Hospederías de Aragón, Ayuntamiento de Zaragoza, Mobility City, Dono Dare, Tupersa, Guardia Civil de Tráfico— y, por supuesto, a la Casa Real, ya que el rallye contaba con el rey Felipe VI como presidente del Comité de Honor. ¡A por la décima!



Diez años después... El Hospederías de Aragón volvía a reunir un excelente plantel de Ferrari, MG, Porsche, Aston Martin, Facel Vega... gracias al empuje de los miembros de la AACD.



PORSCHE

El despertar de una leyenda.

CHRONOGRAPH 1 - 1975 LIMITED EDITION.

En 1975 nació un icono que hoy renace en una versión limitada. El Chronograph 1 - 1975 es uno de los relojes más exclusivos de la gama Porsche Timepieces. Un modelo que evoca el alma del primer cronógrafo de Porsche, combinada con la excelencia técnica del presente. Cada pieza es un tributo a la innovación y al diseño, sin perder su esencia atemporal. Producido a mano en la propia fábrica de Porsche, en Suiza, es una creación única que ya forma parte de la leyenda de la marca.

Centro Porsche Madrid Norte

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

Centro Porsche Madrid Oeste

C/ Círculo, 5 - P.E. Carralero II
28220 Majadahonda - Madrid
Tel.: 916 347 810
porsche-madrid oeste.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.



Para todos los públicos. Los estudiantes de FP del IES Galileo local presentaron el Dauphine que van a restaurar. El más antiguo, el Berliet del Museo de Salamanca. A su alrededor, un universo automovilístico.



XII VALLADOLID MOTOR VINTAGE

POR TODO LO ALTO

ALFONSO MATA / SEAT HISTÓRICOS (FOTOS)

Si una imagen vale más que mil palabras, con la fotografía superior bastaría para describir la décimo segunda edición de esta macroconcentración vallisoletana. En cifras: 500 vehículos (coches, furgonetas, camiones, tractores y motos) y miles de personas deambulando de un lado a otro del Paseo Central del Campo Grande y la Acera de Recoletos.

Uno de los participantes fue Antonio Conde, que había viajado desde Ginebra con su Renault 8 «entre series» de 1973. Perteneció a su abuelo, lo conserva en orden de marcha y se desplazó a su ciudad natal en dos etapas, haciendo noche en Burdeos. Con todo merecimiento, suyo fue el premio al «vehículo llegado de más lejos».

Como el de Antonio, cada vehículo tenía su historia particular y era el tema de conversación entre los aficionados y los curiosos que se acercaron a disfrutar este «efímero museo rodante»: así lo definía Santiago de Garnica, impulsor del VMV. Lo de efímero era porque el encuentro solo duró la mañana del domingo 5 de octubre.

Desde el Berliet 7 CV (1926), procedente del Museo de Salamanca, a un hercúleo Lancia Delta Integrale (1992), pasando por un Vespino GL (1976), un camión Ebro B45 (1959) o un tractor Massey Fergusson (1963), el universo automovilístico —en el amplio sentido el término— era heterogéneo y multidisciplinar. Incluso un abulense acudió con una bicicleta Orbea de 1960.



SEAT HISTÓRICOS EN EL VMV

¡CUMPLEAÑOS FELIZ!

Seat Históricos se sumó a la fiesta vallisoletana con cinco coches, representantes de los 75 años de la marca: un 1500 Familiar, un 850 Especial, un 131 Supermirafiori 2000 CLX, un Fura Crono y el divertido Panda Terra que tanta atención llamó. El día anterior a la concentración, un grupo de periodistas tuvimos la oportunidad de conocer la comarca, en una ruta en la que pudimos conducir todos los Seat, disfrutando de la comodidad de las grandes berlinas, la agilidad del Fura Crono, la polivalencia del Terra y el desparpajo de los 47 caballitos del 850, cuya publicidad lo anunciaba así: «Cárguelo hasta los topes, póngalo a más de 140 km/h y sabrá por qué lo llamamos Especial».



SEAT, 75 años sobre ruedas. Con este motivo, Seat Históricos acudió a Valladolid con estos 1500, 850, 131, Fura Crono y Panda Terra. ¿A quién no le iba a apetecer una ruta turística?



XXXV RALLY LA GARRIGA-PUIGCERDÀ

VIERNES DE CLÁSICOS

M. GARRIGA (TEXTO Y FOTOS)

Consolidada como una de las citas ineludibles del calendario catalán, el Rally La Garriga-Puigcerdà permanece fiel a la fórmula que le ha dado tanto prestigio entre los aficionados. Esta prueba, que tiene lugar un viernes por la mañana, tan solo admite participar por invitación del club organizador y únicamente con clásicos de concepción anterior a 1965 —o fabricados hasta 1969— y, si son más modernos, provistos de parachoques cromados... con ciertas excepciones, a criterio del Comité Técnico.

Así, el Clàssic Car Club La Garriga reunía a finales de septiembre casi medio centenar de vehículos de lo más interesante. A primera hora, el arbolado paseo de La Garriga lucía una alineación de clásicos deportivos entre los que, como de costumbre, destacaban los de producción británica: MG TC, TF, A y B; Jaguar XK, E-Type y Mk2; Triumph TR5; Morgan 4/4; Lotus Seven, y un Aston Martin DB4 conducido por Joaquín Folch, que en esta ocasión era el invitado de honor. Entre los modelos alemanes, teníamos diversos Porsche 356 y 911, Mercedes 190 y 230 SL, y un cuarteto de BMW formado por dos unidades de la serie 02 (1600-2 y 2002 Tii) y dos coupés bastante poco habituales por nuestros lares: un 503 de los años 50 y su sucesor, un 3200 CS con carrocería Bertone

de 1962. En cuanto a los italianos, participaron un Fiat Spider y dos Alfa Romeo, un Giulia Spider y un 1900 Super Sprint con carrocería Touring. Un Ford Thunderbird y un Mustang, un Volvo PV 544 y un Renault Caravelle completaban la inscripción.

La ruta hacia Puigcerdà seguía el recorrido ya tradicional por la C-17 hasta Ripoll, y después la N-260 en dirección a Ribes de Freser, para ascender por la Collada de Toses —probablemente, una de las carreteras más bellas de Cataluña— y bajar al llano de la Cerdanya. Cada participante rodó al ritmo que más convenía a su vehículo y a su solvencia volantista, no hubo incidentes que enturbiaran la prueba, y el escaso tráfico de una jornada laborable y la excelente climatología contribuyeron a hacer que la experiencia resultara todavía más satisfactoria. Tratándose de un evento no competitivo, el ambiente es de lo más relajado. Solo hay que disfrutar de la conducción, del paisaje y de la compañía de los demás aficionados, muchos de ellos también amigos. Y al final del rallye, un relajante aperitivo en los jardines del restaurante —con vistas a la campaña de Llivia y un trío de jazz amenizando la sesión— antes de pasar al comedor. El secreto del éxito es hacer las cosas bien, no hay otra...



En familia. Buenos coches, ambiente relajado, una ruta por las carreteras más bellas de Cataluña y un invitado de honor, Joaquín Folch.

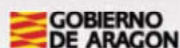
AUTO Classic

XXVIII FERIA DEL VEHÍCULO CLÁSICO DE ALCAÑIZ

12-13-14 DICIEMBRE
2025



Lugar
Recinto Ferial de Alcañiz



autoclassicalcaniz.com





29ª CONCENTRACIÓN NACIONAL SEAT 1430 Y 124

LOS 50 DEL FL

M. GARRIGA (TEXTO Y FOTOS)

El Club Nacional Seat 1430, 124 y 124 Sport celebró del 12 al 14 de septiembre su principal reunión anual, que tuvo como destino las ciudades de Pamplona, Estella y Logroño, con la celebración del 50º Aniversario del 124 FL. Un total de 140 vehículos y más de 300 personas se concentraron el viernes en la capital navarra, algunos de ellos bastante cansados después de recorrer más de 900 km desde sus localidades de origen. A partir de ahí, durante el sábado y el domingo, la interminable caravana de "seatones" discurrió por un itinerario bien planteado por la organización, haciendo paradas estratégicas en lugares de interés turístico y automovilístico. El sábado, ya en tierras riojanas, tocó acercarse a las bodegas Franco Españolas y efectuar una —ineludible— cata de sus vinos. Para entonces, ya estaba abierta la votación online de los trofeos. Esa misma noche, tras la cena, se entregaron los premios: a los tres llegados de más lejos, los 124 más jóvenes y los más antiguos de cada modelo: Seat 124 faro redondo, Seat 124 FL, Seat 1430, Seat 124 Sport y

Seat 124 ó 1430 familiar. De igual modo, se entregaron trofeos de cada modelo en la modalidad del más bonito, el más deportivo, el más original restaurado y el más original sin restaurar.

El plato fuerte del fin de semana iba a tener lugar el domingo. Después de un paseo turístico por la capital al pamplo-nica, incluyendo el tradicional recorrido de los "Sanfermines", el grupo se desplazó a la fábrica de Volkswagen Navarra, en el polígono industrial de Landaben. Jesús Zorrilla, responsable de comunicación y relaciones externas, comentó la historia de la factoría y los pormenores de la producción de una de las principales fábricas de nuestro país, a la cabeza de los más modernos métodos de fabricación actuales. Además, visitaron el museo que muestra cada uno de los modelos Morris, Austin, Mini, Seat, Lancia y Volkswagen que desde 1966 se han fabricado allí. Solo quedaba entregar la placa conmemorativa a Michael Hobusch, presidente de Volkswagen Navarra, y dar unas vueltas sobre la pista de pruebas como final de fiesta.

Almanaque

NOVIEMBRE

30 oct - 2 nov. XXII Rally Costa Brava Històric [Cataluña]. Rallye de Regularidad. Campeonato Europa FIA, Campeonato de España y Campeonato de Cataluña de Vehículos Históricos. RallyClassics. www.rallyclassics.org

1-2. XIX 2 Tours d'Horloge en el Circuito Paul Ricard [Francia]. Competición de Vehículos Históricos en circuito. V de V Sports. www.wdev.fr

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.clasicatenerife.es // www.ractenerife.org

7-9. Salón RetroClásica de Bilbao [BEC, Bilbao Exhibition Centre]. Eventos Motor. www.eventosmotor.com

13-14. XXIII Meeting Nacional Formula Vintage en el Circuito Los Arcos [Navarra]. Challenge Formula Vintage. Mail: monoplazasvintage@gmail.com

14-15. 54º Rally Andorra Històric [Andorra]. Velocidad, Velocidad Open [coches posteriores a 2001], Regularidad Sport y Regularidad. Automòbil Club d'Andorra. esportiva.aca.ad

14-15. XXI Rallye Madrid Histórico [Madrid]. Velocidad y Regularidad. Campeonato de España de Rallyes para Vehículos Históricos [CERVH]. Escudería Madrid Históricos. www.rallyemadridhistorico.com

15. Clásica Villa de Comillas [Cantabria]. Challenge Cantabria Classic Rallye de Regularidad. Cantabria Classic Rally. www.cantabriaclassicrally.com

22. XXIV Rallye Primeras Nieves de Sierra Nevada [Granada]. Rallye de regularidad. Escudería Granada 49-9. www.escuderiaigranada49-9.com

28-30. Salón Retromóvil [IFEMA, Madrid]. Eventos Motor. www.eventosmotor.com

28-30. Subasta Melvin en Salón Retromóvil [IFEMA, Madrid]. Melvin Auctions. www.melvinauctions.com

DICIEMBRE

12-14. XXVIII Feria AutoClassic de Alcañiz [Teruel]. Ferialcañiz / Expo Motor Events. www.autoclassicalcaniz.com

13. Ruta Camino Lebaniego [Cantabria]. Challenge Cantabria Classic Rallye de Regularidad. Cantabria Classic Rally. www.cantabriaclassicrally.com



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 Sainz 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)

EXPOCLÀSSIC MOLLERUSSA

PREMIO A LA CONSTANCIA

V. FRADERA (TEXTO). FIRA DE MOLLERUSSA, V.F. (FOTOS)

Exposiciones monográficas, clubes, vehículos a la venta, piezas y accesorios, documentación y revistas amarillentas, y las paradas de anticuarios, siempre fascinantes. Expoclàssic Mollerussa cumplió su 30ª edición el penúltimo fin de semana de septiembre, consolidada como una feria exclusiva y singular, con 73 expositores en total. "El éxito es la constancia; con los años, la persistencia nos permite ser una feria de referencia", afirmaba Marc Solsona, alcalde de esta población de la comarca ilerdense del Pla d'Urgell y presidente del ente organizador, Fira de Mollerussa.

En un recinto ferial único y bien comunicado, Expoclàssic atrae a los aficionados como un imán. Uno de ellos es Antonio Zanini, visitante asiduo de Expoclàssic, que este año fue invitado a presidir el acto inaugural. "Ya he conseguido una tapa de cárter que me hacía falta para la Ossa", apostilló el pluricampeón de España y campeón de Europa de rallyes. "Hay que agradecer que se trabaje para que se mantengan estas ferias, porque estamos en una fase en que las ganas de perder el tiempo con un hierro viejo se van perdiendo", sostenía, mientras departía animadamente con los aficionados que lo saludaban y con amigos con los que se encontraba, como Estanis Soler, del Museu Moto Bassella, o el coleccionista tarraconense Ramon Magriñà.

Un colaborador imprescindible es la asociación Motos Clàssiques Ponent, encargada de las exposiciones y de la 31ª Trobada de motos dominical, que en 1995 fue el origen de Expoclàssic. Como novedad, el encuentro de Amics dels



Tractors Antics de Ponent congregó una decena de tractores, y en su estand se expusieron un Porsche-Junior, un Fordson y un Steyr. Las exposiciones eran dos. En la dedicada a los 75 años de Seat destacaba el 1400 furgoneta de Gerard Pedrós, del Club Clàssics del Motor Lleida. Lo terminó de restaurar el pasado mes de abril, después de cinco años de trabajo "a fondo", y se presentaba en sociedad en Mollerussa. La expo de motos españolas de posguerra la formaban una docena de unidades de marcas poco habituales, como Mavisa, Coronat y Monfort. "No fue nada fácil reunir las", reconocía Jaume Serret, encargado de la muestra, con la satisfacción de haber contribuido a la admirable constancia de Expoclàssic.

SUBASTA AGUTTES

ÉXITO ROTUNDO

El pasado 25 de septiembre terminó la primera subasta de motocicletas clásicas organizada por Aguttes Online, con la colaboración de Carlos Beltran, su representante en España. Salieron a la venta dos colecciones, una de motocicletas de carretera de marcas españolas (unas 70 unidades) y otra en la que había motos de diversos países y diferentes épocas; en total, 120 motos. Todas estas motos se subastaron en línea durante diez días, aunque el último fue el que generó más movimiento. "El resultado ha sido un éxito, pues entre la subasta y la posventa se han vendido el 90% de los lotes en licitación", valora Beltran.

Algunos de los lotes tuvieron resultados inesperados, pero más inesperado todavía es que el mercado español respondió muy bien ante una subasta organizada por una empresa francesa y por el sistema en línea. Entre las motocicletas españo-

las, cabe resaltar los buenos resultados de modelos como la Ossa Yankee 500 (1977), que fue la moto que despertó más interés, con más de cincuenta pujas y rematada en 12.600 euros. También destacaron una Ossa Urbe 250, vendida en 7.850 euros, varias Bultaco Metralla y Montesa Impala Sport, y un grupo de motos de los años cincuenta de pequeña producción, como la Clúa, BJR, Rondine, Evycsa y Raid.

En cuanto a las extranjeras, otras motos interesantes fueron una Zündapp K-600 con sidecar de 1939 (15.500 €), una Motobécane Type H de 1930 (3.800 €) o una BSA B27 de 1927 (4.200 €).

La próxima subasta de Aguttes on Wheels, en este caso de coches y presencial, será La Vente d'Automme, el 30 de noviembre en París. Para más información, contactar con Carlos Beltran (tel. 609802383; y correo electrónico: beltran.consultant@aguttes.com).



De colección. Parte de las motos Ossa subastadas. Debajo, esta Vespa con sidecar también encontró nuevo dueño.

RETROMÓVIL

AUTO&MOTO

MADRID2025

XXII Salón Internacional del Vehículo de Época, Clásico y Colección



GUÍA
OFICIAL

28 al 30 NOVIEMBRE
IFEMA MADRID



XXII SALÓN RETROMÓVIL MADRID



HORARIOS Y ENTRADAS

FECHA Y LUGAR

IFEMA Madrid, Pabellón 3
Del 28 al 30 de noviembre

HORARIOS

- **Viernes 28:** de 10.00 h. a 20.00 h.
- **Sábado 29:** de 10.00 h. a 21.00 h.
- **Domingo 30:** de 10.00h. a 15.00 h.

ENTRADAS [válidas para un sólo día]

- **Entrada General Anticipada:** 12,00 €. Ya la venta en www.eventosmotor.com. Disponible hasta el 13.11.25 hasta las 23.59 h.
- **Entrada General:** 15,00 €. A la venta online y en la taquilla durante la celebración del evento. Niños hasta 8 años: gratis.

ORGANIZA

EVENTOS DEL MOTOR, S.L

C/ Eduardo Iglesias, 8. P. 2- 5º Ofic. 3 36202 VIGO
Telf. +34 986 441 670 / +34 605 950 284
info@eventosmotor.com
www.eventosmotor.com



Director General: José Enrique Elvira.
Coordinador de Organización: Andrés Vázquez.
Coordinadora de Eventos: Elena Malingre.
Coordinadora de Marketing: Lucía Alonso.
Coordinador de Comunicación: David Fernández Novo.
Coordinador Comercial: Gonzalo Elvira
Director en Portugal: Luis Losada.

75 AÑOS DE FÓRMULA 1

Uno de los grandes ejes de Retromóvil Madrid 2025 será la celebración de los 75 años de la Fórmula 1, un homenaje a la competición más prestigiosa y seguida del mundo del motor.

El stand de AUTOhebdosPORT reunirá una exposición especial de monoplazas representativos de distintas épocas, auténticos iconos que reflejan la evolución técnica y estética de la categoría reina a lo largo de sus siete décadas y media de historia.

Desde los ligeros y mecánicos coches de los primeros años hasta los actuales dominados por la aerodinámica y la tecnología híbrida, la Fórmula 1 ha sido siempre un símbolo de pasión, innovación y excelencia.

La celebración cobra un valor especial en IFEMA Madrid, actual sede de Retromóvil y futuro escenario del Gran Premio de España de Fórmula 1, que debutará en 2026 con el circuito urbano MADRING, en el entorno del recinto ferial.

Un homenaje que une pasado, presente y futuro del automovilismo, y que llega en un momento de esplendor para el deporte español, con Fernando Alonso y Carlos Sainz como referentes de una nueva era dorada de la Fórmula 1.

Esta celebración irá acompañada por una charla a cargo de diferentes pilotos en el Foro Eventos Motor, una oportunidad única de conocer, más si cabe, el mundo del automovilismo desde dentro.

MASERATI (1957)
JUAN MANUEL FANGIO



MCLAREN (1988)
AYRTON SENNA

ASTON MARTIN (2025)
FERNANDO ALONSO



PRIMERA SUBASTA RETROMÓVIL MADRID

**CHRYSLER ROYAL
[1938]**



En su XXII edición, **Retromóvil Madrid** da un paso más en la experiencia del motor clásico. **Eventos Motor**, en colaboración con **Melvin Auctions**, presenta la primera gran subasta presencial de vehículos de colección en España.

Con más de 4.000 m² de exposición y más de 150 lotes, entre los que se incluyen un centenar de coches, además de motos y piezas de automoción, la cita promete un ambiente único donde la pasión se

vive al ritmo del martillo. Todos los vehículos estarán expuestos durante la feria, permitiendo a los visitantes admirarlos de cerca antes de la subasta.

No será solo una subasta, sino una auténtica celebración de la cultura del automóvil: un espacio donde historia, diseño y emoción se encuentran, pensado tanto para el coleccionista veterano como para quienes se inician en este fascinante mundo.

Por primera vez, el público español podrá vivir una subasta de clásicos al nivel de las grandes capitales europeas, con una puesta en escena profesional, cuidada y emocionante.

Para asistir o participar, basta con registrarse en la web de la casa de subastas Melvin Auctions: www.melvinauctions.com.

Una apuesta conjunta de Eventos Motor y Melvin Auctions que redefine la forma de vivir el motor clásico: con pasión, estilo y emoción.

**RENAULT GORDINI
[1964] ***

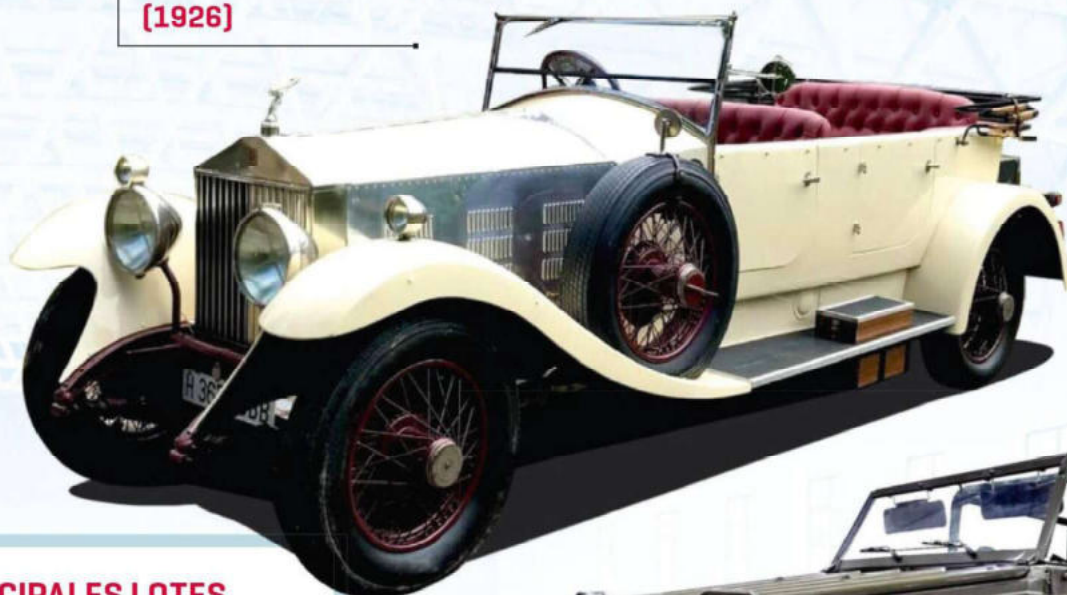


**BMW 750 i (E32)
[1989] ***



**FORD SKYLINER
[1957] ***

ROLLS PHANTOM I
[1926]



PRINCIPALES LOTES

- ▶ Alfa Romeo Alfetta GTV [1977] *
- ▶ Chevrolet Corvette C8 [2023]
- ▶ BMW 750i (E32) [1989] *
- ▶ Chrysler Royal Convertible [1938]
- ▶ Citroën Traction 7C [1936-1937] *
- ▶ Dodge WC 51 [1942] *
- ▶ Ferrari 430 [2005]
- ▶ Ford Fairlane 500 Skyliner [1957] *
- ▶ Harley-Davidson Model B [1926]
- ▶ Jeep Hotchkiss M201 [1955] *
- ▶ Maserati Mistral 3700 [1967]
- ▶ Mercedes-Benz 280 SL Pagoda [1969] *
- ▶ Norton Model 50 [1935]
- ▶ Porsche 911 2.0 SWB [1967]
- ▶ Renault 4/4 Descapotable [1954] *
- ▶ Renault Caravelle [1966] *
- ▶ Renault Gordini [1964] *
- ▶ Rolls-Royce Phantom I Tourer [1926]
- ▶ Simca Cinq Topolino [1936] *
- ▶ Volkswagen 181 Kübelwagen [1974] *

[*] LOTES SIN PRECIO DE RESERVA

VW 181 KÜBEL
[1974] *



FERRARI 430
[2005]



RENAULT 4/4
[1954] *



PORSCHE 911 2.0
[1967]



**XIII Salón del Vehículo
Clásico, de Época y Colección**

23, 24 Y 25 ENERO

Palacio de Ferias y Congresos de Málaga

Retro Málaga 2026



Diseño: www.incubarte.es



www.eventosmotor.com
#vivimoslosclasicos

Organiza:

**EVENTOS
MOTOR**

**Retro
Málaga**

FYCMA

Colabora:

MAMA
MUSEO
DEL AUTOMÓVIL
Y LA MODA



RENAULT 5 Y 4

CONECTAN PASADO Y FUTURO

Si tuviésemos que buscar un paralelismo entre Retromóvil Madrid y Renault, sería la pasión por despertar emociones a través de los clásicos que marcaron una época. Mientras el salón lo hace reuniendo auténticas joyas sobre ruedas, la marca francesa lo consigue reviviendo dos de sus iconos más queridos: el R4 y el R5.

En esta edición, los visitantes podrán disfrutar de una exposición donde pasado y presente se dan la mano: un Renault 4 clásico junto al nuevo Renault 4 E-Tech,

reinterpretado como un crossover eléctrico que mantiene el espíritu aventurero del original; y un Renault 5 histórico, símbolo de los años 70 y 80, acompañado del nuevo Renault 5 E-Tech, el urbano eléctrico que recupera la esencia de aquel modelo que conquistó a toda una generación.

Una propuesta que refleja a la perfección el alma de Retromóvil Madrid: celebrar la historia del automóvil mirando al futuro, con la emoción y la autenticidad que solo los grandes clásicos pueden transmitir.



HOLLYWOOD SOBRE RUEDAS

COCHES DE CINE



Algunos coches no solo hicieron historia en el asfalto, sino también en el cine. En Retromóvil Madrid 2025, los aficionados al motor y al séptimo arte podrán disfrutar de un espacio dedicado a vehículos que se convirtieron en leyenda en la gran pantalla.

Modelos inolvidables como el DeLorean de "Regreso al Futuro", los vehículos de "Jurassic Park" o el coche y la moto de "Terminator" estarán expuestos en un área única que hará las delicias de pequeños y mayores.

Una oportunidad perfecta para revivir escenas míticas del cine, fotografiarse junto a estos iconos y descubrir de cerca las máquinas que marcaron generaciones enteras.

40 AÑOS, BMW M3

Hablar del BMW M3 es hablar de uno de los deportivos más emblemáticos de la historia del automóvil. Desde su debut en el Salón de Fráncfort de 1985, este modelo ha simbolizado la perfecta unión entre elegancia, potencia y deportividad. Durante cuatro décadas, el M3 ha mantenido intacta su esencia: una experiencia de conducción inigualable, con la potencia transmitida al eje trasero como sello de identidad y un carácter que combina precisión, equilibrio y emoción en cada curva. En Retromóvil Madrid 2025, se celebrarán los

40 años del BMW M3 con un espacio único dedicado a su legado. Los visitantes podrán disfrutar de una exclusiva selección de todas sus carrocerías, desde un raro E30 Cabrio, pasando por el E36 GT, hasta llegar al imponente G80 actual, acompañado por el resto de generaciones que han marcado la evolución de este icono.

Una oportunidad irrepetible para recorrer la historia de un modelo que no solo definió el concepto de "deportivo alemán", sino que se convirtió en un auténtico símbolo de pasión, precisión y carácter.



LOS PORSCHE TRANSAXLE



Porsche Club España vuelve a Retromóvil Madrid con un stand muy especial dedicado a una de las sagas más singulares y queridas de la marca: los Porsche Transaxle, aquellos deportivos de motor delantero que marcaron los años 70, 80 y 90 con su carácter innovador y su inconfundible espíritu deportivo. En este espacio, los visitantes podrán disfrutar de una cuidada selección de modelos emblemáticos como el Porsche 924, 928, 944 y 968, auténticos iconos que demostraron la capacidad de Porsche para explorar nuevos caminos sin perder su esencia. El stand del Porsche Club España se convertirá en un punto de encuentro para entusiastas, coleccionistas y curiosos, un lugar donde revivir historias, compartir anécdotas y disfrutar de la pasión por el automóvil clásico en su máxima expresión.

FORO EVENTOS MOTOR

Presentaciones, debates, ponencias, lanzamientos de nuevos modelos y productos. Una zona especial donde dar difusión a temas de interés relacionados con el mundo de los Vehículos de Época, Clásicos y Colección.

Si quieres participar en el foro, envía un correo electrónico a:

info@eventosmotor.com



PARKING DE CLÁSICOS

El parking de clásicos es uno de los atractivos de Retromóvil Madrid 2025, un punto de encuentro donde los entusiastas de los vehículos de época se reúnen para mostrar sus coches o motos, compartir experiencias y disfrutar del ambiente más auténtico del motor clásico. Si tienes un modelo clásico, esta es la ocasión perfecta para lucirlo ante miles de aficionados.

Para quienes lleguen en vehículo moderno, hay opciones de aparcamiento en los alrededores de IFEMA o en su propio parking, abonando la tarifa correspondiente. Pero si tu coche o moto cuenta con matrícula histórica o tiene al menos 30 años de antigüedad,

podrás acceder a una zona exclusiva: el parking de clásicos.

Solo necesitas que cada ocupante tenga su entrada de pago para acceder al evento. Al llegar con tu clásico, recibirás una tarjeta identificativa que podrás canjear por un ticket gratuito de salida del aparcamiento, siempre que se presente junto a una entrada válida (no aplicable a invitaciones ni pases especiales).

Plazas limitadas debido a las obras a causa del circuito de Fórmula 1. Te recomendamos comprar tu entrada con antelación y llegar temprano para asegurar tu acceso y disfrutar sin preocupaciones de esta experiencia única para los amantes del motor clásico.



DIECAST ZONE

Uno de los grandes atractivos de Retromóvil Madrid 2025 será la Diecast Zone, un espacio de 1.000 m² dedicado íntegramente al universo de las maquetas a escala de automóviles y motocicletas. Allí se reunirán todos los expositores especializados del sector, ofreciendo a los visitantes la oportunidad de sumergirse por completo en este apasionante mundo.

Con una oferta cercana a las 5.000 piezas en exposición y venta, la Diecast Zone permitirá descubrir modelos únicos y exclusivos, dando además mayor visibilidad a un tipo de coleccionismo que complementa a la perfección el espíritu de la feria.



RETROMÓVIL

AUTO&MOTO

MADRID2025

XXII Salón Internacional del Vehículo de Época, Clásico y Colección



28 al 30 NOVIEMBRE
IFEMA MADRID





DERRAPAJE CONTROLADO

por Valenti Fradera

LA VOZ DE CAÑELLAS

Hasta mediados de octubre se pudo visitar en Barcelona una exposición fotográfica sobre Tazio Nuvolari, con el evocador subtítulo de “El conductor de la emoción”. Sus promotores tuvieron el acierto de programar una serie de charlas alrededor del mundo del motor, que fueron un bienvenido complemento cultural del evento. En la primera de ellas, el gran protagonista fue Salvador Cañellas, que cautivó al auditorio con sus anécdotas.

Como la temática eran las carreras en Barcelona, Cañellas se explayó con su querido Montjuïc. De hecho, Salvador es un símbolo del brío del deporte del motor en Barcelona. Vivía a un par de minutos a pie del circuito, y contó que tiene recuerdos de pequeño, de ver carreras a hombros de su padre. Para Cañellas, que conoció infinidad de pistas europeas, Montjuïc tenía unas características “especiales”. Todos sus virajes estaban empalmados, y la subida ancha y rápida, y una bajada revirada y estrecha le daban una personalidad única.

La charla enseguida se centró en su gran día, cuando Salvador ganó el GP de España de 125 cc de 1968, en Montjuïc, para convertirse en el primer piloto del país vencedor en el Mundial. El relato de esa victoria es conocido. Las poderosas Yamaha bicilíndricas rompieron, sí, pero Cañellas le metió medio minuto a la otra Bultaco de Ginger Molloy, a base de salir de las curvas “con un zapato y el estribo rozando el asfalto y el otro acariciando las balas de paja”.

Entre el auditorio estaba Oriol Puig Bultó, sobrino —y ahijado— de don Paco Bultó, piloto pionero de fuera carretera y con una amplia trayectoria federativa internacional. Puig Bultó terció en la charla para hacer un apunte trascendente: “La competencia entre Ossa, Montesa y Bultaco hizo mucho por el desarrollo del deporte de la moto en Cataluña y España”. Es que, sin una moto nacional en la que asentar sus posaderas, Cañellas no habría podido hacer historia.

Cañellas suele decir que “alguien tenía que ser el primero, y fui yo”. Pudo haber sido Ángel Nieto, segundo en 50 cc con la Derbi, una horita antes de esa carrera de 125 cc. O Josep

Maria Busquets, que en el estreno de la categoría de las taticas de café, en Montjuïc en 1962, estuvo en un tris de ganar, también con la Derbi. “Si Busquets llega a ganar aquella carrera, quizá no estaría yo aquí hoy”, soltó Salvador. Se lo tiene que agradecer a Hans-Georg Anscheidt, verdugo de las balas rojas de Busquets y Nieto en ambas ocasiones.

Pero la memoria es corta. Cañellas explicó que, en 2018, cuando se celebró el 50 aniversario de la victoria de 1968, se hizo un acto en Montjuïc, con Marc Márquez, Pol y Aleix Espargaró, Maverick Viñales, Álex Rins, etc. Juntos, dieron una vuelta al trazado del parque y Salva les comentaba las curvas. “Los pilotos no sabían que allí se hubieran hecho carreras. ‘¿Aquí corríais?’, me decían con cara de sorpresa”.

Otro aspecto de Salvador que salió a relucir en la charla fue su meticulosidad en la puesta a punto. Para muestra, un botón: la cita del técnico Paco Tombas reproducida en el libro sobre la historia de Derbi en el Mundial, escrito por nuestro colega Manuel Garriga —presente en el acto— en 2002. “Cañellas se bajaba de la 50 cc y te decía: ‘Muéveme las estriberas dos milímetros más atrás’. Yo alucinaba; ¡dos milímetros! Pero se las movía y el tío iba más rápido”.

“Bueno, quizá no eran dos; eran tres...”, soltó Cañellas al escuchar la cita, provocando una risotada general entre el público. Por eso disfrutó tanto con los fórmulas, porque un monoplaza es un coche “vivo”: “Lo puedes tocar todo y verlo en los tiempos”. A su lado, Carlos Beltrán (también ponente en la charla, en su calidad de presidente de la Escudería Barcelona), asentía: “Los detalles importan mucho. Ir cómodo conduciendo cambia mucho en el resultado. En los clásicos no vamos nunca cómodos, pero es lo que tenemos”.

También hubo tiempo para hablar de rallyes, turismos, del Dakar... No en vano, Cañellas ha tocado infinidad de teclas, cambios “no deseados” con los que buscaba poder dedicarse a correr. Lo cual suscita una última reflexión: si hubiera encontrado continuidad en una única especialidad, tal vez ya haría tiempo que se habría escrito el libro que su talento y su pasión por la conducción y la mecánica merecen. **mtc**

«SI CAÑELLAS HUBIERA ENCONTRADO CONTINUIDAD EN UNA ÚNICA ESPECIALIDAD, TAL VEZ YA HARÍA TIEMPO QUE SE HABRÍA ESCRITO EL LIBRO QUE MERECE»



SIN AMBAGES NI FIRULETES

por Andrés Ruiz

HIDRONEUMATOSIS

Aunque solo soy sesenta y un meses y medio mayor que el Tiburón, sus hidroneumatismos fascinaron mi precoz afición en cuanto las revistas empezaron a desvelarlos. Y contraí hidroneumatosi progresiva.

Por entonces, si un niño tosía tres veces seguidas... y la familia podía, le llevaban unos días a fortalecer los pulmones en "La Sierra" (la tisis era muy dañina y los antibióticos aún escaseaban), así que pasé agosto de 1956 y 1957 en Los Molinos, en un chalet que alquilaba habitaciones, y como el segundo año había un DS 19 en el colindante, apenas hice guardias de balcón para observar embelesado cómo su suspensión bajaba, subía y digería las irregularidades del camino de acceso!

Así empecé una década en la que monté a menudo en el de un allegado familiar... que circulando en carretera acabó bajo la zaga de un camión, en un alcance con frenazo tardío. Y como su caso no fue único en las leyendas del Tiburón... y del CX, doctos y legos opinaban desde que "esos coches dan muchos sustos porque corren demasiado y no se siente la velocidad", hasta que "por falta de reprís, algunos apuran demasiado las aproximaciones al adelantar".

Y el broche de oro del decenio fue mi viaje fin de preu a Francia (1967): Como en París había más taxis ID y DS que 1400 y 1500 en Madrid, y dejaban ir delante, yo proponía agruparnos y coger un taxi... ¡hasta para cambiar de cabaret en Pigalle!

En los 70, gracias a dos amigos que gozaban dejándome exprimir sus GS, constaté cuán prejuiciosos fuimos en España con un coche tan insólitamente cómodo, eficaz e interesante.

Pero fue en los 80 cuando mi hidroneumatosi se amplificó. Siendo director de Lezauto (concesionario Seat, Audi y VW e importador del Grupo De Tomaso), un Maserati Quattroporte II (hermanastro del Citroën SM) me hizo intuir cómo debieron sentirse los Servicios Citroën cuando, faltos aún de capacitación, empezaron a llegar a sus talleres los primeros DS averiados.

Además, a cambio de un Audi entró... ¡mi primer hidroneumático! Un BX 16 TRS con irresistible relación estado/

precio, y en el poco tiempo que fue mío (teniendo coche y moto de servicio, estaba feo que usase un Citroën), me hidroneumatizó definitivamente.

Tras dejar aquel trabajo, un excompañero me chivó otra bicoca: un CX 2400 GTi que aún añoro y del que voy a contar uno de nuestros muchos lances inolvidables: Yendo a tope por una larga recta, el neumático trasero derecho se desintegró literalmente y ni se inmutó. Lo que me "aconsejó" parar fue el golpazo que oí... y todo lo que vi volar por el retrovisor mientras sus girones destrozaban el piloto.

Esa experiencia ya me hizo tan hidroneumatoso que llegué al colmo: Compré un 25 GTi, cada día admiraba ambos desde la ventana, elegía uno, y si en un semáforo paraba otro al lado, sentía envidia y pensaba: ¡Jo, qué cochazo!

Aun así, como ya no estaban para afrontar mi etapa laboral en Lambretta (Madrid-Eibar-Madrid cada semana, y frecuentes Eibar-Amurrio-Eibar), el poco juicio que conservaba me hizo sustituirlos por un BX TRD Turbo nuevo que se ganó mi cariño pese a que la vida que le di (muchísima autopista y autovía, siempre entre 4.000 rpm y corte de inyección) se saldó con dos culatas rajadas.

Y al fin, después de él, aprovechando que ni el XM ni el C5 me atraían, y negándome a tocar siquiera un Xantia (por si las recaídas, que son muy malas), logré desengancharme... hasta hoy, pero tengo una inquietud: El C6 me demuestra que no estoy curado.

Por suerte, hay muy pocos, y con su tamaño y las limitaciones circulatorias actuales y previstas, es una opción poco racional y contraria a lo que realmente me gusta: coches pequeños con buena relación peso/potencia. Pero como es el culmen hidroneumático y es tan superCX, si lo veo, me obnubilo.

Y para colmo, "me probé" uno durante la inmersión con Tiburones para preparar el Dossier de su septuagésimo aniversario, en pleno rebrote hidroneumatoso. No lo conduje, fue solo por ver qué tal me quedaba, pero estoy teniendo que decirme: ánimo, Andrés, resiste, que puedes. Veremos... **mc**

«LOS HIDRONEUMATISMOS DEL TIBURÓN ME FASCINARON EN CUANTO
EMPEZARON A DESVELARSE. Y CONTRAJE HIDRONEUMATOSIS PROGRESIVA»

CITROCLÁSICO

Desde 1971



*Pasión por los clásicos de Citroën
Todos los modelos, todo lo que necesite*

SERVICIO INTEGRAL: MECÁNICA Y MANTENIMIENTO, CARROCERÍA Y RECAMBIOS

CONTACTO

Teléfono

91 733 11 44 / 91 855 89 33

WhatsApp

639 511 666

Email

anzoma@gmail.com

DÓNDE ESTAMOS

c/ Bronce nº 5

Polígono industrial

Collado Mediano

28450 - Collado Mediano,
Madrid

HORARIO

De lunes a viernes

Mañanas: de 09:00 a 14:00

Tardes: De 16:00 a 19:00

www.citroends.es



DESCUBRIMIENTOS

por Francisco Garrón



CITROËN DS 21

LA DIOSA POTENCIADA

Matriculado en la provincia de Badajoz en 1977, este "Tiburón" es, sin embargo, bastante más antiguo; concretamente, unos diez años más. Se corresponde con la versión DS 21 presentada en 1965, que ya contaba con el motor de 2.175 cc y una potencia de 106 CV DIN. Con ello, el DS 21 se convertía en un devorador de kilómetros insuperable para su época, sobre todo en lo que a confort y seguridad se refiere. Estos DS 21, fabricados hasta 1967, pueden ser considerados como el apogeo de los DS "a la antigua" o de "ópticas redondas", llamados a ceder su lugar a las ópticas carenadas de los DS fabricados a partir del año-modelo 1968. Esta unidad, por tanto, es bastante interesante. A pesar de llevar bastantes años en desuso, el hecho de haber estado guardado en un lugar seco, tapado con fundas y levantado sobre unos robustos tacos de madera, lo ha conservado en un estado razonable. Originalmente estaba pintado en el bonito "Gris Palladium" metalizado, que iba de serie acompañado del "Gris Triennial", un poco más claro, en el techo. Esta interesante combinación —de la carta original de Citroën de la época— combinaba a la perfección con el cuero natural de color marrón claro que aún conserva.



En marcha. El coche ha pasado por un reconocido taller especializado, y se encuentra en perfecto funcionamiento mecánico e hídrico.



Lujoso. A pesar de su pequeño tamaño, el interior estaba ricamente equipado para los estándares de la época.

AUSTIN VICTORIA DE LUXE

RAREZA NACIONAL

Las dos parejas de faros de su frontal no dejan lugar a dudas: se trata de la versión más lujosa —y cara— de todos los modelos que la Authi española fabricó durante los años 70 en Landaben. El Austin Victoria De Luxe también se diferenciaba por sus llantas tipo Rostyle de 4'5 x 12 pulgadas, con neumáticos radiales 155 SR12, así como, mecánicamente, por los dos carburadores SU HS-2 que alimentan su cuatro cilindros (1.275 cc y 68 CV SAE a 5.750 rpm). Los frenos son del tipo Lockheed, con disco los delanteros y de tambor en los traseros, en esta versión ayudados por un servofreno. Además, el De Luxe llevaba incorporadas algunas mejoras más respecto a la versión normal, como eran el alternador en vez de dinamo, o un interior más lujoso, dotado de cuentarrevoluciones, encendedor, reloj eléctrico y volante con el aro de madera. Con un precio aproximado de 200.000 pesetas, se situaba al nivel de otros modelos bastante más grandes y de apariencia más lujosa para el ojo ibérico —por mucho que su carrocería fuera obra de Michelotti—, de manera que no fue, ni mucho menos, un éxito de ventas. Por todo ello, a día de hoy es bastante raro dar con unidades de este modelo bien conservadas, pues a todo lo anterior se unía que la calidad de la chapa no era la mejor, y el paso del tiempo suele haber hecho mella. No es ese el caso de la unidad de las fotografías, matriculada en 1973 en la misma provincia en la que lo hemos encontrado ahora, encaramado a unos tacos para que su suspensión "Hydrolastic" no sufriera demasiado. Gracias al clima seco del interior de España este coche se ha conservado en un estado totalmente original, incluyendo gran parte de la pintura de su carrocería, y de una manera bastante razonable.

DESCUBRIMIENTOS

BMW 735i (E-23)

VERSIÓN MEJORADA

Presentados en 1977 para competir con los Mercedes-Benz de la época, los Serie 7 (E-23) no alcanzaron el éxito hasta varios años después de su lanzamiento, gracias a las notables mejoras que se fueron introduciendo. A finales de los años 70 las ventas no iban como BMW esperaba, de manera que la marca remotorizó el 735 con el seis en línea del mítico 635 CSi (3,5 l y 218 CV), al que añadió además una nueva caja de cambios manual de cinco velocidades. En 1980 se incluyeron de serie los lavafaros delanteros, y lo que es más importante, la inyección Motronic. Finalmente, en

1982 el modelo recibió un rediseño del frontal, con una rejilla similar a la del modelo E30, de mejor aerodinámica. El vehículo de las fotografías, que luce una matrícula del año 1989, ya disfruta de todas estas mejoras que la marca bávara fue introduciendo a lo largo de los años. A pesar de la suciedad, si apartamos el polvo y las mantas que lo tapan descubriremos una unidad francamente bien conservada, totalmente original y sin apenas desperfectos. El odómetro marca unos 192.000 kilómetros, que a tenor de lo bien conservado que también está el interior, deberían ser reales.



Buena pinta. Seguramente, con un buen lavado este BMW quedará casi perfecto, estéticamente hablando.



ARO 10

VENIDO DEL ESTE

Aunque actualmente pocos aficionados recuerdan esta marca, es el antecedente directo de uno de los modelos SUV actualmente más vendidos en nuestro país, e incluso produjo durante un corto periodo los modelos Hisparo bajo licencia en España, anteriores al modelo al que corresponde el vehículo de las fotos. ARO fue un fabricante rumano de vehículos de tracción a las cuatro ruedas fundado en 1957, que se mantuvo en funcionamiento hasta el año 2006, y cuyo acrónimo resulta de la unión de las palabras Auto Romania. El ARO 10 era un pequeño vehículo todo terreno 4x4, lanzado en 1980 y producido hasta el final de la marca rumana. Utilizaba bastantes piezas del Dacia 1300, por lo que, a su vez, se basaba en la mecánica del Renault 12. La inspiración para este automóvil provenía de los Renault Rodeo y Citroën Mehari, y se llegó a vender en el Reino Unido como Dacia Duster, o como Dacia 10 en otros mercados de exportación. El de las fotografías, matriculado en 1989, ha aparecido cubierto de una espesa capa de polvo, pero en estado totalmente original; y, a excepción de alguna pieza específica como un aletín trasero de plástico, que está roto, no parece un proyecto de restauración complicado, pues, por ejemplo, la chapa está bastante bien preservada.



Estos coches serán subastados por Melvin Auctions en el próximo Salón Retromóvil Madrid [28-20 noviembre, Ifema, Madrid] www.melvinauctions.com

Melvin

AUCTIONS



«
MASERATI MISTRAL

Más de 70 coches sin precio de reserva.
Y mucho más.
Ven a la subasta.

RETROMÓVIL
AUTO&MOTO
MADRID2025



»
BMW 750i
SIN PRECIO DE RESERVA



»
MERCEDES PAGODA
SIN PRECIO DE RESERVA



«
DODGE WC51
SIN PRECIO DE RESERVA



»
ROYAL ENFIELD



»
CORVETTE
C8



«
FERRARI
430

www.melvinauctions.com 28 y 29 NOVIEMBRE



70º ANIVERSARIO CITROËN DS TIBURÓN

LA AUTORREVOLUCION FRANCESA

Septuagenarios ya, los Tiburones aún asombran y no son unos coches históricos más, sino el origen de una rara especie —los Citroën hidroneumáticos— que tras culminar medio siglo de desarrollo con el C6 de 2005, hiberna desde la extinción en 2017 de su último espécimen superviviente: el C5.

ANDRÉS RUIZ [TEXTO]. M.H. / SLIB / DS [FOTOS]





Fuente de inspiración.
El Tiburón desató
pasiones intensas,
variadas e incluso
místicas, y su publicidad
rebotó ingenio
hidroneumático.



Si la conmoción social que provocó La Revolución Francesa fue histórica, la conmoción automovilística que ciento sesenta y seis años y cinco meses después provocó la presentación del revolucionario Citroën DS 19 no lo fue menos.

Aunque el 15 de abril de 1954, la versión H del decadente Traction Avant 15 Six anticipó la suspensión trasera hidroneumática autonivelante, ni indicó lo que sobrevino el 5 de octubre de 1955 en el Salón de París, pues el DS 19 alucinó a simple vista, y la supremacía —al menos, teórica— que le otorgaban sus rarezas, conmocionó.

Montar en él era entrar en otra dimensión; el tamaño y comodidad de sus asientos, la amplitud (sobre todo, longitudinal) y la luminosidad no tenían precedente ni parangón europeo; y el puesto de conducción dejaba pasmado.

Salpicadero con aireadores en sus extremos, instrumentación lineal y una gran tapa de guantería; volante monobrazo tras el que se erguía casi vertical la palanca del cambio; y pedalier desconcertante, con acelerador normal, pseudopedal de freno similar a un hongo empotrado en el suelo, y a su izquierda, un pedal que no acciona el embrague, sino el freno de estacionamiento.

Y menos mal que aún no llevaba la palanca para variar la altura de la suspensión... ni expusieron uno que subiera y bajara continuamente (hubiese sido la reoca)... ni era fácil descubrir peculiaridades como los neumáticos más anchos delante que atrás, la fijación de las llantas

mediante buje hexagonal con un único tornillo que expande tres garras sitas a 120°, o los palieres con cruceta doble en la rueda y sencilla con amortiguador de caucho a la salida del diferencial.

En realidad, se veía venir que haría historia, porque las elucubraciones sobre sus características despertaron enorme expectación. Y en cuanto al apodo popular “Tiburón”, facilitó forjar su leyenda, y más allá de su similitud estética con esos escualos, yo incluso le encuentro fundamento zoológico, pues igual que las crías del tiburón toro se devoran en el vientre de su madre, el DS se nutrió de al menos nueve hermanitos nonatos durante la gestación.

Luego, si la felicidad de un alumbramiento automovilístico se mide por la admiración y el éxito comercial que logra, el suyo no pudo ser más feliz, ya que los pedidos del primer día superaron la capacidad de producción... ¡anual! Pero el parto fue prematuro.

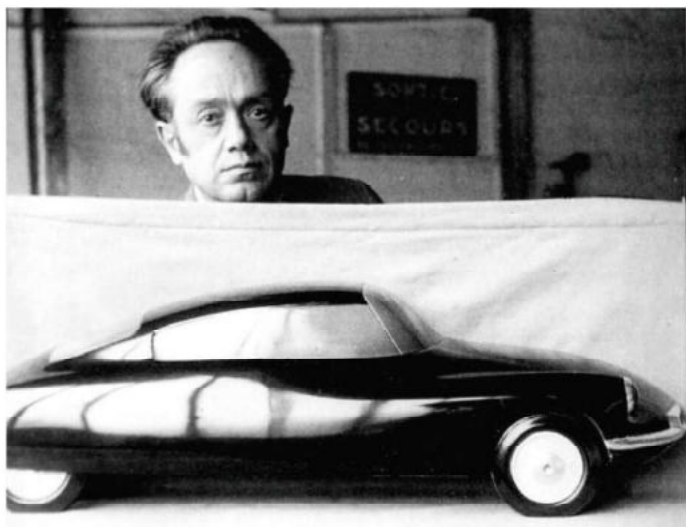
Ciertos detalles se definieron a última hora, algunos elementos estuvieron listos la víspera, y hubo problemas de calidad y cantidad con los componentes de los sistemas hidráulicos hasta que —en 1968!— Citroën compró la antigua fábrica Ford de Asnières-sur-Seine, al noroeste de París, para dedicarla a autoabastecerse.

Como consecuencia, tuvo una infancia azarosa. Su corazón (el viejo e insuficiente motor del 11 TA) y una sangre (el líquido rojo LHS) que le provocaba lesiones y hemorragias, lo hacían cardiovascularmente frágil. Además, la red asistencial que debía atenderlo no domi-

NACIÓ PREMATURO Y CARDIOVASCULARMENTE FRÁGIL, PERO REMONTÓ UNA INFANCIA AZAROSA, PARA MORIR SANO Y FIABLE VEINTE AÑOS DESPUÉS



Octubre de 1955, Salón de París. La presentación fue un éxito tal que los pedidos del primer día superaron la capacidad de producción anual.



Bertoni genial y racional. Magistralmente capaz de mantener la esencia al convertir un futurista diseño demasiado cupé en una realizable berlina.

naba su complejo organismo ni estaba debidamente dotada para curar sus dolencias, pero aun así, su cautivador encanto y acertadas evoluciones le permitieron salir adelante... y morir sano y fiable tras 20 años de vida, ¡que no es poco!

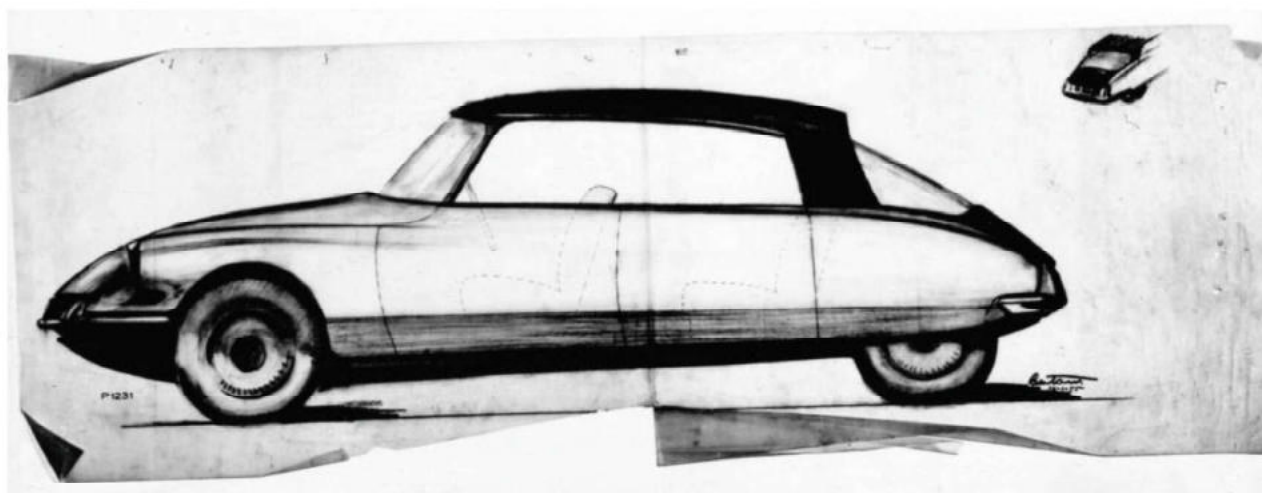
Por citar solo cambios notorios e importantes, tuvo tres frontales: El primero, con dos faros prominentes y tomas de aire a través del parachoques de aluminio sin topes; el segundo añadió dos faros halógenos, las tomas de aire iban bajo los principales y el parachoques de acero inoxidable llevaba topes de caucho; y el tercero supuso el mayor cambio, porque para integrar dobles faros carenados hubo que reformar las aletas, lo que depuró aún más su silueta y bajó el Cx de 0,38 a 0,32.

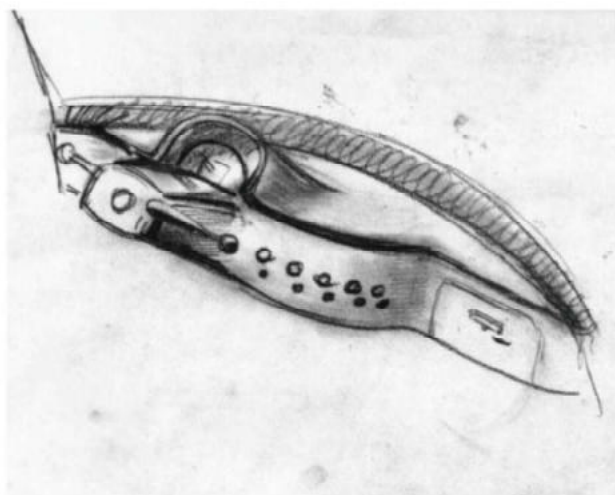
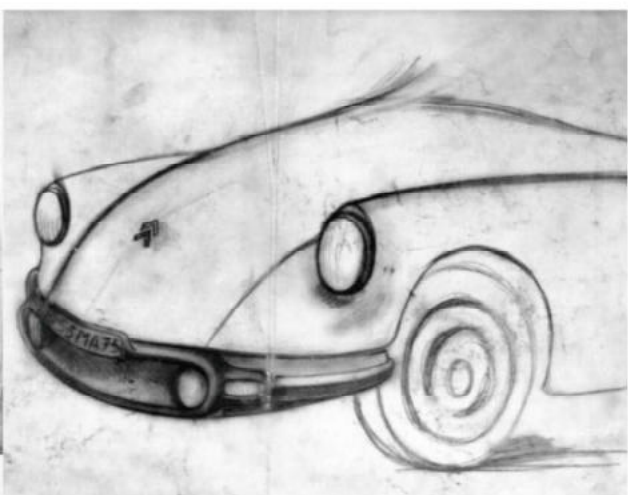
Dichos faros iban en una cápsula con trampilla de acceso para limpiar el interior, los de cruce eran halógenos, y los de larga, halógenos o bilux (mixtos), fijos u orientables (guiados mecánicamente por la dirección) según modelos, con regulación automática de altura mediante cables y palancas desde ambas barras estabilizadoras, y amortiguador hidroneumático de vibraciones. Como equipo de serie, su eficacia iluminadora aún es formidable.

En cuanto a motores, hubo dos familias: los anticuados "carrera larga", todos de 1.911 cc (78 x 100 mm), cuya potencia llegó a 83 CV gracias a una eficaz culata de aluminio, y los "carrera corta" (85,5 mm), con tres diámetros/cilindradas (86/1.987 cc, 90/2.176 cc y 93,5/2.348 cc) y potencias SAE que partiendo de unos 100 CV a 5.250 rpm, alcanzaron 141 a 5.500 en el DS 23 de inyección. Y hubo cambios de cuatro y cinco relaciones con accionamiento mecánico o hidráulico, y Borg-Warner automático de tres relaciones.

Por último, un dato (no hubo Tiburón diésel) y un chocante anacronismo entre tanta modernidad: Todos los DS e ID con cambio de cuatro relaciones se pueden poner en marcha con manivela. ¡Ver para creer! **mtc**

HUBO DOS FAMILIAS DE MOTORES: LOS VIEJOS "CARRERA LARGA" (1.911 cc) Y LOS "CARRERA CORTA" (1.987, 2.176 Y 2.348 cc)





Bertoni práctico y osado. Igualmente capaz de diseñar un aerodinámico frontal o un invendible salpicadero con manillar en vez de volante.

DS 21 PRESTIGE PALLAS (1966)





¿MEMORIA HISTÓRICA?

Por si no lo sabes, en España hubo una guerra civil a la que siguió una dictadura liderada por el general Franco, cuya esposa, Carmen Polo, tuvo a su servicio dos DS. Y si como cree su actual dueño, éste es el primero de ellos, sería un retazo de memoria histórica.

Los coches históricos excepcionales suelen tener doble historicidad: congénita, por ser lo que son, y existencial, por la vida que han llevado y también —casi siempre— por llevar a quienes llevaron. Pues bien, en cuanto a la congénita, éste Tiburón la tiene por el mero hecho de ser un Prestige, y en cuanto a la existencial... lo dejo para el final.

Presentado en septiembre de 1958 y comercializado desde 1959, el Prestige fue un encargo de Pierre Bercot (el entonces PDG de Citroën) destinado a ser coche oficial y de clientes vips, cuya producción total —a falta de datos oficiales— se estima entre 345 y casi 500 (irregularmente repartidos en sus dieciséis años de existencia), de los que apenas constan 60 supervivientes.

Su realización era artesanal: desde la factoría del parisino Quai de Javel (actualmente Parc y Quai André Citroën) se enviaban Tiburones negros de serie a la calle Aristide Briand, 114-116, en el distrito de Levallois-Perret, donde Henri Chapron Carrossier los completaba con una mampara de separación para aislar las plazas traseras y diversos refinamientos y detalles lujosos.

El resultado eran Prestige digamos estándar, pero no iguales, pues el modelo de partida varió desde el DS 19 inicial hasta el DS 23, con sus varias motorizaciones, cambio mecánico, hidroneumático o automático y acabado normal o Pallas, tras aparecer en 1964 dicha versión. Y por si eso no bastase para hacer de cada Prestige una rareza, como a menudo sus propietarios encargaban "caprichos" (ventajillas de la elaboración artesana... y de ser pudientes), muchos fueron ejemplares únicos.

En concreto, éste es uno de los pocos —entre tres y diez, según fuentes— DS 21 Prestige Pallas que se hicieron en 1966 con el motor 2.175 cc de 109 CV SAE y cambio mecánico de cuatro relaciones, sin personalizaciones resaltables (incluso carece del teléfono opcional que ofrecían los Prestige), pero con todos los rasgos básicos propios de su selecta especie.

Así, además de la característica mampara con cristal descendente eléctrico, interfono, aireadores, encende-

**CHAPRON HACÍA LA TRANSFORMACIÓN
ARTESANAL EN PRESTIGE INCORPORANDO
"CAPRICHOS" DE LOS CLIENTE**



Prestige Pallas. Discretamente igual a cualquier otro DS Pallas, las principales modificaciones en esta versión aún más especial privilegiaban a los pasajeros: mampara de aislamiento con cristal descendente eléctrico, interfono, aireadores, encendedor, ceniceros, gaveta, reloj y remates de madera, asiento tapizado en velur, moqueta mullida, luces de lectura, teléfono opcional y anclajes para dos cinturones de seguridad también opcionales. Una auténtica "zona noble".





dor, ceniceros, gaveta, reloj y remates de madera, tiene cerradura con llave en cada puerta, asiento delantero corrido tapizado en cuero (como los paneles de las puertas) con tres puntos de ajuste longitudinal, y posibilidad de apagar toda la iluminación interior (instrumentación incluida). Y para los pasajeros, asiento tapizado en velur, luces de lectura y anclajes para dos cinturones de seguridad opcionales.

Y ahora, su historicidad existencial. Según una “leyenda ciertamente cierta”, el Tiburón de D^a Carmen imponía tanto que verle acercarse bastaba para que muchas joyerías colgasen el cartel de cerrado o al menos retirasen de la vista sus mejores piezas, aunque quizá ese efecto no lo causase el coche, sino que en muy pocas osaban preguntar a la visitante dónde enviar la factura de su visita. Sin embargo, ironía aparte, no es menos cierto que tales pérdidas tenían retorno publicitario, pues ser “proveedor predilecto” atraía una opulenta clientela que para darse pisto... o para hacer la pelota, sí pasaba por caja.

Pero, ¿es o no aquel coche? Pues, veamos: Que el de “La señora” era éste o uno igual lo atestiguan incontables NO-DO y reportajes de prensa, y a Ramón

Valladolid, su actual dueño, le contaron que cuando en 1969 fue relevado por otro DS 21 Prestige Pallas, ya con motor de inyección, quedó arrumbado en el Palacio del Canto del Pico (llamativa residencia de los Franco en el madrileño municipio de Torrelodones).

De allí, a finales de los 80 y muy echado a perder, lo rescataron unos jóvenes interesados en recuperarlo, llevándolo precisamente a Talleres Anzoma, empresa fundada en 1985 por el Sr. Valladolid en el capitalino barrio de Tetuán, donde sus hijos, Jorge (recambios) y Roberto (mecánica) se iniciaron como citroënistas.

Luego, D. Ramón perdió su pista hasta que un desguace de Valdemorillo le llamó para decirle que tenían tres DS: un 21 Break, un 23 “para piezas” y éste, que estaba destrozado, pero estructuralmente sano, y como lo reconoció, compró el lote, lo restauró a su estado actual, y desde entonces disfruta una plácida existencia en un hábitat ideal (la familia Valladolid son los propietarios de Citroclásico), al menos mientras ningún iluminado dé por buena su identificación y decrete la destrucción terapéutica de semejante retazo de memoria histórica. **mc**

PESE A LA MAMPARA DE SEPARACIÓN, EL ASIENTO —CORRIDO Y TAPIZADO EN CUERO— DEL CHÓFER TENÍA TRES PUNTOS DE AJUSTE LONGITUDINAL

DS 21 CABRIOLET USINE (1970)





SUAVE COMO EL VISÓN

Tanto por la elegancia, lisura y sencillez de su línea —sobre todo, descapotado— como por la placentera sensación general con que te envuelve, el Tiburón cabrio se puede describir con el título de una glamurosa película de 1962 en la que compartió protagonismo con Doris Day y Cary Grant: “Suave como el visón”.

En su debut, el DS asombró por aerodinámico e innovador, pero más hubiese asombrado saber que un año antes, Flaminio Bertoni se superó a sí mismo bocetando ya la versión convertible. Porque debe quedar claro que aunque Chapron creó cabriolés propios (La Croisette, Le Caddy y Palm Beach), el Usine lo produjo, pero no lo diseñó.

La gestación fue así: en 1958, el carrocerero galo presentó su La Croisette, que no solo anticipaba lo básico de éste (2 puertas y 2 + 2 plazas), sino que apenas difería de él salvo en la zaga. Y como Citroën vio que había clientela, pero insuficiente para distraer una cadena de montaje haciéndolo en serie, ambas empresas firmaron un acuerdo para que Chapron lo fabricase y numerase, y comercializarlo a través de la Red oficial avalado con la denominación Usine (fábrica).

Desvelado el 31 de agosto de 1960 en el elitista restaurante Le Pré Catelan del parisino Bois de Boulogne, se presentó oficialmente en el Salón de París ese mismo año, en versiones DS e ID, con las características mecánicas de cada modelo, pero igual terminación, empezando las entregas en primavera de 1961, cuando arranca la historia de que el propio Cary Grant llamó a Citroën solicitando uno para la película, y como la idea era publicitariamente interesante, de inmediato viajó a Las Bermudas un DS 19 color “beige Panamá”.

Cosa curiosa, el modo de fabricarlo era aberrante y antieconómico: Citroën enviaba coches acabados a Chapron, allí los desmontaban, reforzaban el marco del parabrisas y la plataforma en un concienzudo proceso que añadía bastante peso, hacían las puertas (son 18 cm más largas) usando dos normales y añadían a los marcos un patín inferior de apoyo para ganar rigidez. Y se hizo así hasta que en 1964, Jacques Wolgensinger (Director de Comunicación de Citroën) y el periodista Roger Brioult impusieron la lógica y comenzó el envío de plataformas rodantes con sólo la mecánica y el frontal.

HASTA 1964, CITROËN ENVIABA A CHAPRON COCHES ACABADOS Y ALLÍ LOS DESMONTABAN PARA TRANSFORMARLOS

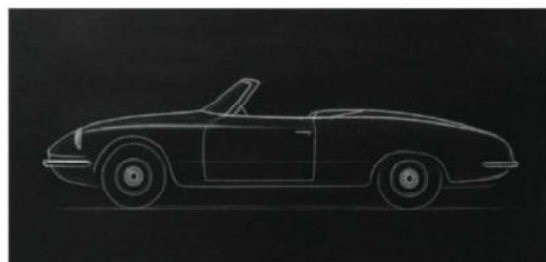
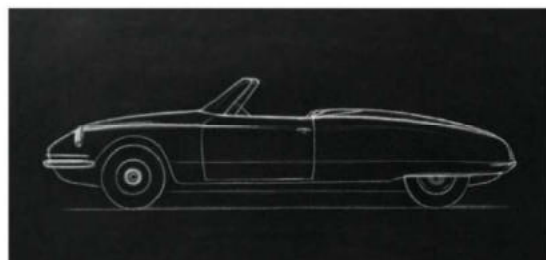
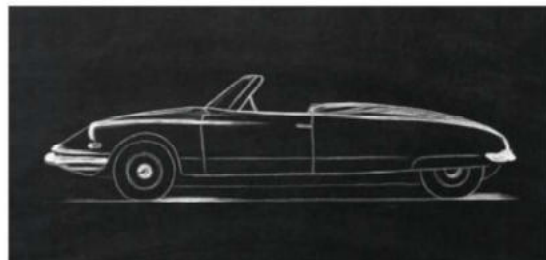


A techo descubierto.
El interior es
suntuosamente
acogedor y en la
carrocería abundan
detalles exclusivos
como los pilotos dobles
Lucas, los artísticos
marquitos cromados
de los intermitentes
posteriores y las
taloneras de acero
inoxidable con
doble anclaje para
la borriqueta que
mantiene el coche
elevado al cambiar
una rueda (como en
los Break). El capó
trasero es de poliéster
reforzado con fibra
de vidrio. La eficaz
capota armoniza con
la carrocería realzando
su personalidad, pero
para manipularla es
conveniente contar
con ayuda.





Mejorando lo presente. Quizá lo que diferencia a los artistas es su capacidad para crear belleza atemporal trasgrediendo academicismos. Debajo, el boceto original de Bertoni y dos interpretaciones: con la rueda trasera avanzada y, por último, aún más adelantada y sin carenar.



En conjunto, amén de lo acogedor que resulta el suntuoso interior, merecen mención el capó trasero de poliéster reforzado con fibra de vidrio, los pilotos Lucas, los artísticos marcos de los intermitentes posteriores, las taloneras de acero inoxidable o el doble anclaje lateral para la borriquetta que mantiene el coche elevado al cambiar una rueda (como el break).

Y respecto a producción, el total más consensuado es 1.325 (1.219 DS y 106 ID), aunque algunas fuentes añaden 40, quizá porque se descatalogó en 1971, pero Chapron siguió atendiendo pedidos hasta 1977.

Por último, vuelvo al inicio porque creo que acerca de su estética hay más tela que cortar, de la que habitualmente se corta.

La primera vez que vi de cerca un Usine (París, 1967) quedé extasiado. Pero mucho antes, al verlo en foto, sentí algo... como contradictorio. Me encantó, aunque mi "ojo técnico" percibió cierto desequilibrio o desproporción que no tardé en concretar: Claro, ¡era demasiado largo! Y conforme con esa simplificación, olvidé el tema.

Sin embargo, hacer este Dossier me refrescó la sensación, y como estaba metido en harina, observé, analicé y llegué a conclusiones que seguramente no son exclusivas mías, pero nunca las he leído ni oído, así que me animo a

compartirlas: Dicho sin ambages ni firuletes, según mi estado de ánimo al verlo, me evoca un perro arrastrando el culo... o un elegantísimo vestido nupcial con una gran cola de impecable caída. Eso sí, en ambos casos, el motivo es el mismo: ahí atrás hay algo...

Largo, es, sin duda, pero todos los Tiburones lo son porque más que batalla tienen toda una guerra (3.125 mm), y los otros "no se ven raros". ¿Entonces...? Entonces, ahora lo sé: es el efecto óptico combinado de la ausencia de techo, la batalla y el breve voladizo posterior.

No sé si te habías percatado, pero por si no, en vez de sugerirte que imagines cómo sería si bla, bla, bla, te lo muestro con las tres ilustraciones adjuntas: el boceto de Bertoni tal cual, con la rueda trasera un poco avanzada, y luego, otro poco y sin carenar.

Supongo que estaremos de acuerdo en que cuanto más se adelanta la rueda, más "armonioso" queda. Pero, ¿no crees que al mismo tiempo va convirtiéndose en "un descapotable más"? Pues ahí va mi opinión: creo que tanto Bertoni como Chapron acertaron. El primero, al "desproporcionarlo", y el segundo, respetando la desproporción incluso en sus modelos propios. Y es que, quizá, lo que diferencia a los artistas es su capacidad para crear belleza atemporal trasgrediendo academicismos. **mc**

CREO QUE BERTONI Y CHAPRON ACERTARON. EL PRIMERO, AL "DESPROPORCIONARLO", Y EL SEGUNDO, RESPETANDO LA DESPROPORCIÓN INCLUSO EN SUS PROPIOS MODELOS

ID 19 P (1966)





TIBURÓN MELLADO

Conceptualmente, el DS 19 devoró de un bocado a sus coetáneos, pero con un alto coste de adquisición y de mantenimiento. Para reducir ese hándicap, Citroën "ideó" en 1956 una versión hidráulicamente mutilada. Lo llamó ID y era un Tiburón mellado.

Es obvio que la denominación prosiguió el juego fónico del DS y déesse (diosa), ya que en francés, ID se pronuncia como idée (idea). Y a fe que la idea fue osada, porque si el ID nació como un DS menos potente, abaratado y técnicamente simplificado, ¿no fue audaz hacer esas barrabasadas a un coche de prestaciones ya justitas, cuyos mayores atractivos eran unas pretensiones tirando a lujosas y una tecnología nunca vista?

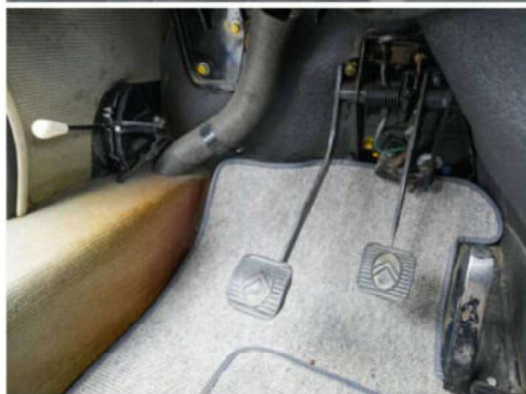
Pues contra toda lógica, resultó un acierto comercial, aunque en gran medida, gracias a que mientras existió esa sigla (1957 – 1968), evolucionó semejándose cada vez más a los DS coetáneos, porque bien puede decirse que Citroën se pasó al mutilar el prototipo presentado en el Salón de 1956.

En teoría, su razón de ser fue que, por precio, el DS 19 debía captar su clientela citroënista potencial entre los propietarios de 15 Six, dejando sin coche relevante al grupo mucho más numeroso que tenían 11 N y Ligero, que no podían permitírselo porque costaba casi un 50% más. Pero, claro, tampoco es bueno humillar a los económicamente débiles, y aquel coche, apellidado Normale, era tan ruin que no se hicieron ni 400 hasta su desaparición en 1960.

Entre otros abaratamientos, llevaba el motor del 11 (cigüeñal con tres apoyos, 78 x 100 mm, 1.981 cc y poco más de 60 CV SAE a 4.000 rpm), salpicadero de chapa, tapicería y acabados paupérrimos, cristales traseros y respaldos delanteros fijos, luneta posterior de plexiglás, techo traslúcido con contorno de aluminio (en vez de acero inoxidable), pilares posteriores y "trompetas" de intermitentes pintadas (en vez de cromadas), rueda de repuesto en el maletero (cuyo capó se mantenía abierto con una varilla) y carecía de circuito de calefacción (usaba el aire caliente que impelía el ventilador del radiador).

Eso sí, conservaba la suspensión hidroneumática (y en consecuencia, las virtudes dinámicas... y los problemas de los primeros DS), pero no los otros circuitos hidráulicos, así que como ni la dirección ni los frenos

EL PRIMER ID 19, APELLIDADO NORMALE, ERA TAN RUIN QUE NO SE HICIERON NI 400 HASTA SU DESAPARICIÓN EN 1960



De menos a más.
Aunque inferior al DS en acabado y equipamiento, el interior del ID en 1966 ya era francamente correcto, como evidencian el salpicadero, la instrumentación, los asientos, su tapicería y los recubrimientos. Carecer de asistencias hidráulicas obligaba a montar pedalier y selector del cambio convencionales. cremallera de dirección más desmultiplicada (4,2 vueltas de tope a tope, en vez de las 2,9 del DS) y un volante de mayor diámetro. Llevaba los tapacubos cromados pequeños, pero las "trompetas" de los intermitentes seguían siendo pintadas.





ni la transmisión tenían asistencia, llevaba volante de mayor diámetro, pedales de freno y embrague normales y cambio con selección mecánica mediante palanca lateral en la columna de dirección.

De hecho, tuvo tan mala acogida que apenas empezó a comercializarlo (1957), Citroën sacó el ID 19P en versiones Confort y Luxe, con carburador y colectores que potenciaban levemente el motor, mejores asientos y acabados, unos pequeños tapacubos cromados y algunos otros detalles que sin encarecerlo mucho, lo hacían más apetecible. Y desató una reacción en cadena.

Tener un Tiburón barato, con la comodidad, estabilidad y casi apariencia de un DS, fue ganando adeptos. Ciertamente le faltaban automatismos, pero a cambio, se reducía la fragilidad y el mantenimiento. Y como Citroën se percató, introdujo cambios cada vez mayores y más frecuentes, que atraían más y más clientes.

Así, sucesivamente, mejoraron los interiores; hubo break, cabrio e incluso "Voiture de Maître" con mampara de separación; como opción pudieron llevar servodirección y servofreno; una culata de aluminio elevó la potencia del viejo motor hasta 83 CV a 4.500 rpm, antes de adoptar los nuevos 1.985 y 2.175 cc del DS (primero

despotenciados y enseguida idénticos), etc, de modo que cuando en 1969 la denominación cambió a D Super y D Special, los ID apenas diferían ya de los DS.

Muestra intermedia de esa evolución es el 19P de 1966 que ilustra el reportaje. Equipado con el motor antedicho de tres apoyos, carburador de doble cuerpo y 83 CV, lleva el aceite vegetal rojo de segunda generación (LHS-2), menos higroscópico que el usado hasta 1963, pero capaz aún de causar corrosiones incluso en el cuerpo de la bomba de alta presión y fugas en el circuito, con la consiguiente despresurización. Y es una pena, porque a partir de 1967, Citroën adoptó ya el líquido mineral verde (LHM) que fue la solución definitiva.

Su equipamiento y acabados son modestos, pero no pobres; el salpicadero, con visera continua, es sencillo y agradable; confort y estabilidad le sobran; y el voluntarioso motor permite un andar dignamente tranquilo que enmascara el esfuerzo requerido por los frenos y la dirección (pese a las 4,2 vueltas tope a tope de su gran volante, frente a las 2,9 del DS). En conclusión: el resultado comercial y práctico de los ID demostró que por mellado que esté, un Tiburón siempre es digno de respeto. **mc**

EL RESULTADO COMERCIAL Y PRÁCTICO DE LOS ID DEMOSTRÓ QUE POR MELLADO QUE ESTÉ, UN TIBURÓN SIEMPRE ES DIGNO DE RESPETO

DS 23 BREAK FAMILIALE (1973) Y CONFORT (1975)





HIPERESPACIALES

Ya que en “Mythologies”, el filósofo francés Roland Barthes describió el DS 19 como un objeto superlativo llegado de otro universo, creo disculpable, dada la espaciosidad de los Break, llamarlos hiperespaciales... en vez de hiperespaciosos.

Al poco de lanzar el entonces innovador Espace (1984), Renault inició su línea publicitaria preguntando: “¿Y si el verdadero lujo fuese el espacio...?”. Pues si aquel monovolumen epató por su amplitud, ¿qué hubiera podido preguntar Citroën treinta años antes, acerca de un Tiburón capaz de tragarse ocho pasajeros, o dos o tres delante, liberando una plataforma de 2,10 m de largo y 2,3 m² con solo plegar todos los asientos posteriores!

Genéricamente conocida como Break, esta carrocería se comercializó con cuatro distribuciones interiores: una básica sin nombre propio (3 + 3 + 2 plazas), Familiale (2 + 3 + 2), Confort (2 + 3 + 1 + 1) y Commercial (3 + 3), todas tan inusualmente amplias que, aunque el Tiburón pertenecía a la especie que Citroën denominaba VGD (sigla de Vehículo de Gran Difusión, también en francés), por dimensiones y pretensión comercial sólo tenía auténticos congéneres al otro lado del Atlántico.

De hecho, es tan capaz que una de sus configuraciones más interesantes fue ambulancia, porque sin necesidad de reformas estructurales, admitía los ocupantes delanteros, y detrás, un sanitario o un acompañante sentado, equipamiento asistencial y una camilla. Ah, y con su excepcional confort de rodadura e insuperable accesibilidad, porque entre otras ingeniosidades, el acceso posterior merece especial atención.

Dividido en dos, la parte superior del portón no articula en el borde del techo, como es habitual, sino en sus laterales, mediante unas “embellecedoras” patillas que la elevan y separan al abrirla. Y la inferior abate enrasada (incluso lleva otra matrícula visible al circular con ella abierta prolongando la plataforma), así que no hay pestañas periféricas que reduzcan el vano. Y como la suspensión permite variar la altura, ¿qué más se puede pedir para facilitar la carga y descarga de pacientes?

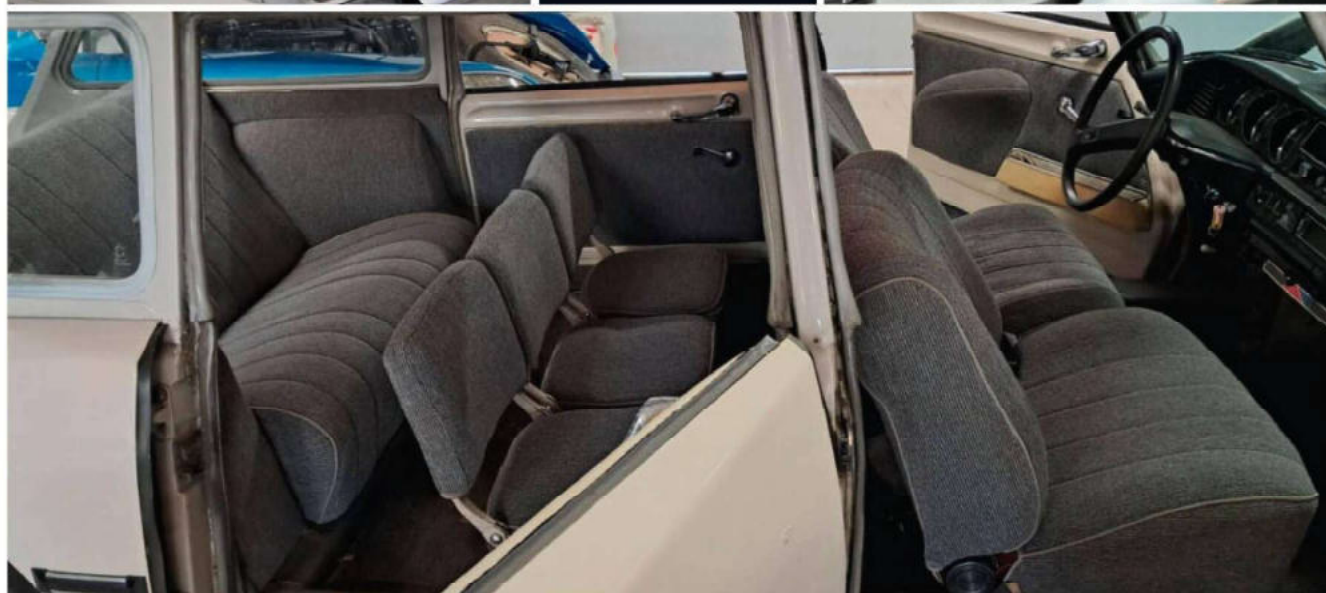
Estéticamente, aunque a algunos les parece el Tiburón más feo, a mí me encanta, veo muy meritorio convertir en dos volúmenes una berlina tan estilizada (sin hacer un estropicio estético) y acrecienta mi admiración por el genial escultor de coches Flaminio Bertoni, que cuando se presentó el DS tenía ya proyectada esta versión... entre otras, pese a lo cual, no se comercializó hasta 1958 y nació ID en vez de DS, aunque enseguida, casi todos los modelos tuvieron su break.

LOS BREAK SE COMERCIALIZARON CON CUATRO DISTRIBUCIONES INTERIORES: UNA DE SEIS, DOS DE SIETE Y UNA DE OCHO PLAZAS



Capacidad para siete ocupantes.

Delante del conductor, el volante, el salpicadero, la instrumentación y los mandos no difieren de la berlina. Lo característico del Break Familiar está detrás: El asiento biplaza posterior es un auténtico sofá y los traspuntines son bastante anchos, pero dan poco apoyo a los muslos porque quedan demasiado bajos. Aun con ellos desplegados, todos los pasajeros tienen buen espacio longitudinal para las piernas y queda un maletero considerable, aunque insuficiente para el equipaje de sus siete posibles viajeros. Los pilotos y sus marcos son específicos de los Break.





Más allá de la estética.
La conversión de la berlina en dos volúmenes, así como la forma y cinemática del portón, son brillantísimas.

Respecto a la berlina, comparte mecánicas, vías y batalla, pero el voladizo posterior es 18 cm más largo, el techo es de acero, tiene baka de serie y dos alojamientos en cada lateral para encajar la borriqueta que permite cambiar las ruedas, que son de igual medida las cuatro y las traseras no van carenadas.

Ahora, los protagonistas del reportaje fotográfico: el monocolor es el nº 81 de los DS 23 Familiale hechos en 1973 (su primer año de fabricación), y el bicolor es el nº 23 de los DS 23 Confort de su último año de fabricación, 1975, cuando ya solo se hacían por encargo porque el CX, con el que coexistieron, aun no tenía break.

Como en todos los DS 23, el circuito de refrigeración es cerrado, con radiador de tubos horizontales y electro-ventilador, y ambos tienen cambio mecánico (de cinco relaciones el Familiale) y capacidad para siete ocupantes, pero con muy distinto acomodo.

El Familiale es un 2 + 3 + 2, cuyos asientos delanteros, regulables longitudinalmente y en inclinación del respaldo y de la banqueta (tres puntos delante y tres atrás), venían preparados para poner reposacabezas opcio-

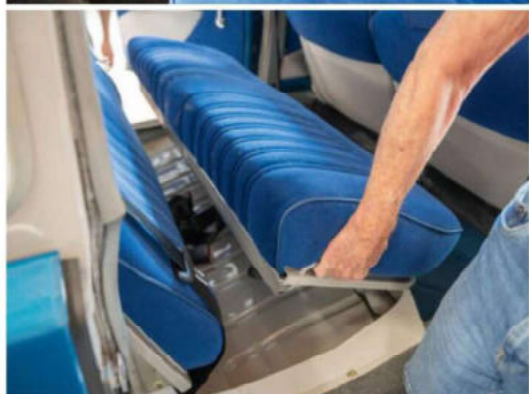
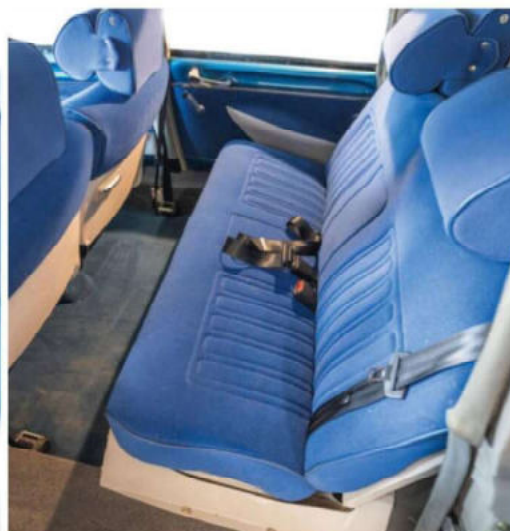
nales. Además, traía cinturones de seguridad delante y anclajes para los dos traseros (también opcionales).

La fila central la forman tres traspuntines de buen tamaño (solo se puede objetar que dan poco apoyo a los muslos porque quedan demasiado bajos), que plegados dejan un espacio enorme para las piernas de los ocupantes del sofá trasero biplaza no abatible. Así, todas las plazas son amplias, queda un maletero bastante razonable (aunque, claro, escasillo para viajar tanta gente como cabe) y el depósito de gasolina va como en la berlina: parcialmente debajo del maletero y del asiento posterior.

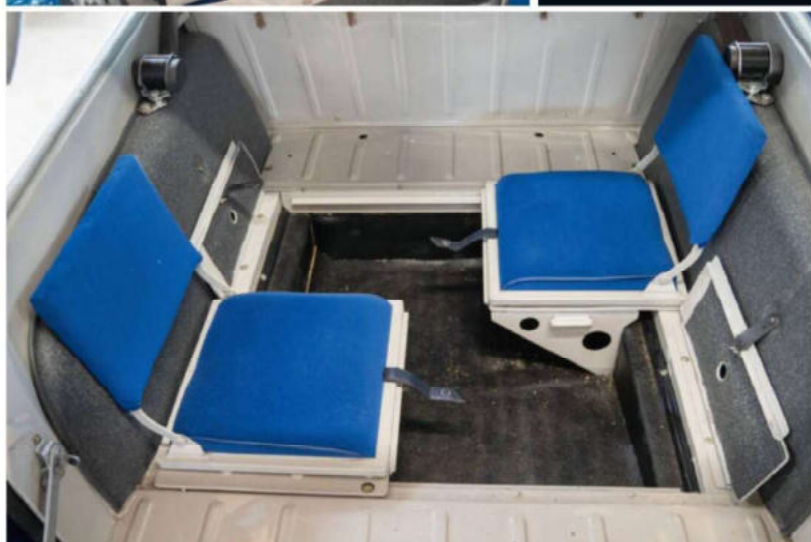
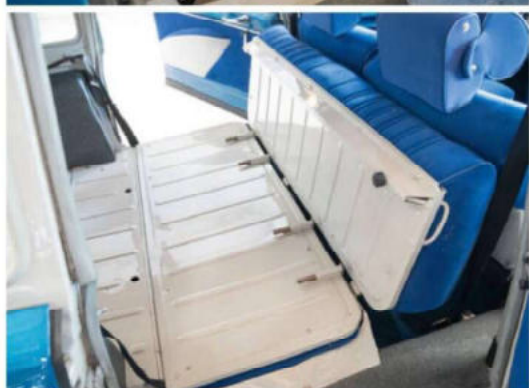
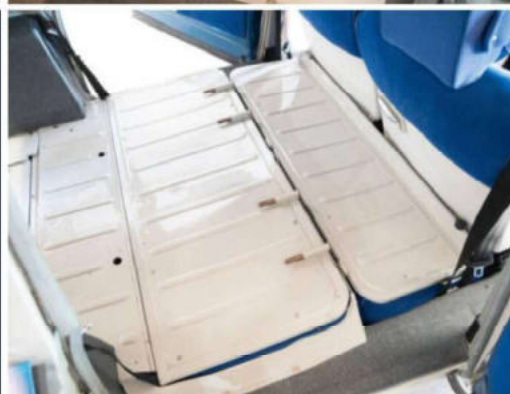
En cuanto al Confort, su distribución es... infrecuente. Delante no hay sorpresas y sí un acabado muy completo para su época: dos butacones multirregulables, apoyabrazos central desmontable, apoyacabezas con cojín abrochable en cuatro posiciones y cinturones de seguridad con carrete inercial.

La segunda fila es similar: un confortable asiento triplaza abatible totalmente encastrable, con amplio espacio longitudinal para las piernas, apoyacabezas

CON RESPECTO A LA BERLINA, EL VOLADIZO POSTERIOR DEL BREAK ES 18 CM MÁS LARGO, EL TECHO ES DE ACERO Y LOS CUATRO NEUMÁTICOS SON IGUALES



Familia numerosa. Quizá pueda parecer lo contrario, pero transformar el interior este Break Confort para configurarlo como dos, cinco, seis o siete plazas es bastante rápido y sencillo, pudiendo hacerlo fácilmente una sola persona. Con todos los asientos traseros empotrados, queda una enorme plataforma prácticamente plana, de 2,10 m de largo y 2,3 m² de superficie. Ahora bien, al desplegar los peculiares estrapontines, contiguos y vis a vis, desaparece el maletero; menos mal que todos los Break traían baka de serie.





Sitio para el motor... y más. La colocación de la rueda de repuesto fue una brillante ocurrencia para ganar espacio.

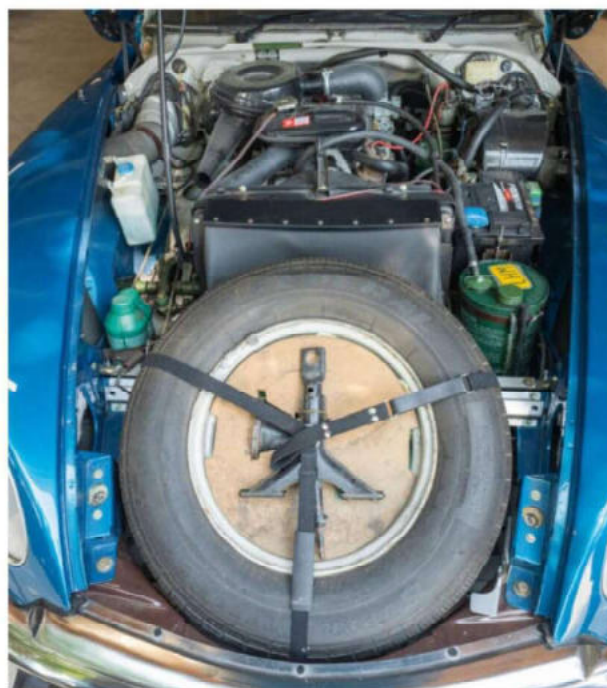
“compuestos” regulables, dos cinturones inerciales laterales y uno sólo de cintura en medio.

Pero las dos últimas plazas... De los cinco nombres que reciben los asientos auxiliares plegables (transportín, trasportín, transpontín, traspontín y estrapontín), el que mejor les cuadra es el último, pues parece una contracción de traspontín estrambótico, ¡que vaya si lo son!: van colocados transversalmente, contiguos y vis a vis, con el más adelantado mirando a la izquierda, y obligan a reposicionar el depósito de gasolina por delante del eje trasero.

Así pues, contradiciendo sus denominaciones, el Confort ofrece cinco o dos confortables plazas con un generoso o inmenso maletero plano (según el caso) que desaparece si se usan las otras dos plazas, que para colmo, son francamente incómodas porque los humanos soportamos las aceleraciones longitudinales mejor que las laterales. ¡Y menos mal que los puntos propicios para hacerse chichones están protegidos!

En cambio, el Familiale, menos versátil, solo brinda cuatro plazas realmente suntuosas, más tres aceptablemente cómodas. Es decir, puede transportar una gran familia, pero parte de su equipaje tendrá que ir suelto por el suelo (en el primer caso), en la baca o en un remolque si la ocupación es plena.

No obstante, en su época, ambos eran unos cochazos extraordinarios, o lo que es igual, dos genuinos Tiburones. **mc**



**TODOS LOS DS 23 TIENEN CIRCUITO CERRADO DE REFRIGERACIÓN,
CON RADIADOR DE TUBOS HORIZONTALES Y ELECTROVENTILADOR**

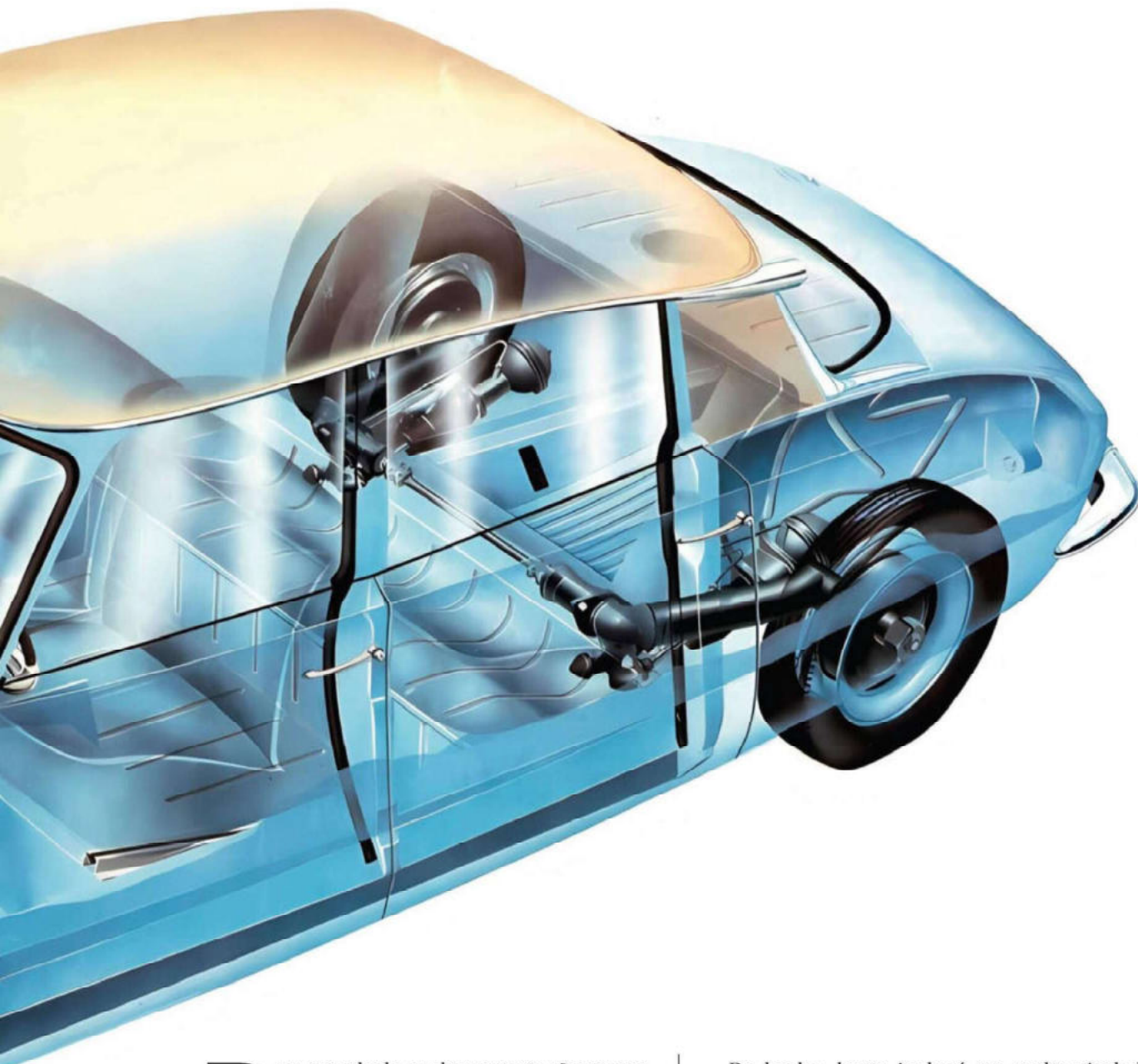
TECNOLOGÍA HIDRONEUMÁTICA

NO ERA MAGIA

Una mezcla de admiración, desconocimiento y rumorología tendenciosa de mecánicos autónomos y marcas rivales, convirtieron la hidroneumática del Tiburón en algo enigmático..., temible..., ¡casi mágico! Pero no era magia, sino tecnología nunca vista.

ANDRÉS RUIZ [TEXTO], SLIB / DS [FOTOS]





Para entender lo que hace setenta años supuso la aparición del DS 19, es preciso haber vivido aquel momento o al menos saber que los cambios automatizados y las servoasistencias de dirección y frenos eran lujos casi exclusivos de los mejores haigas, y que las suspensiones obligaban a elegir confort o estabilidad porque no solían compaginar satisfactoriamente ambas características.

Y de pronto, en ese contexto, Citroën lanzó un coche distinto, peliagudo, delicado y caro, pero con pretensiones de gran difusión comercial, que amén de su rupturista diseño exterior e interior, brindaba funcionalidades inauditas.

Como es lógico, se ha escrito mucho acerca de cuanto distinguía a los Tiburones, y sin ir más lejos, en MOTOR CLÁSICO 366 (abril de 2019), Blas Solo se quedó a gusto con unos textos que recomendando por su equilibrio entre comprensibilidad y contenido técnico.

De hecho, hasta incluyó un suelto titulado "Hidroneumática u oleoneumática", donde analizando qué término es más correcto (el prefijo hidro puede inducir a error, ya que no se emplea agua, sino aceite), aprovecha para sospechar que seguramente yo preferiría oleoneumática porque es más preciso (Por cierto: tengo que preguntarle si fue una forma sutil de llamarme puntilloso).

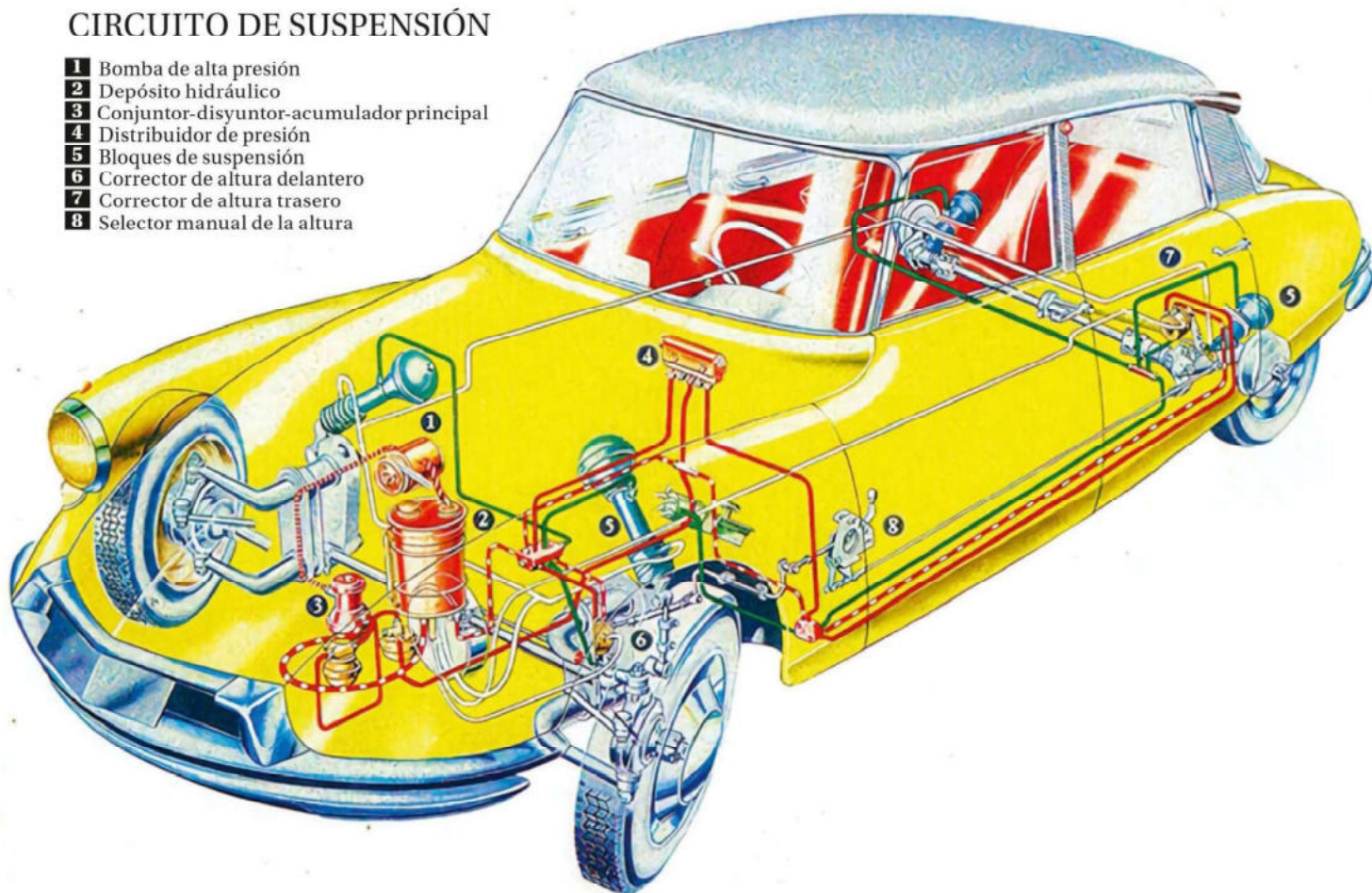
Pues bien, sí, lo preferiría, pero acepto hidroneumático por las razones que él aduce... y porque dicho sin ambages ni firuletes, mientras incomprensiblemente usaron aquel primer líquido rojo que no era sino aceite de ricino, su higroscopicidad condensaba en los circuitos agua suficiente para causar los graves problemas de corrosiones y fugas que hubo.

Tras esa digresión, retomo el hilo. Me parece vano y reiterativo explicar otra vez lo mismo, de modo más o menos igual, pero hay algo que nunca he leído ni oído,

(Sigue en pág. 64)

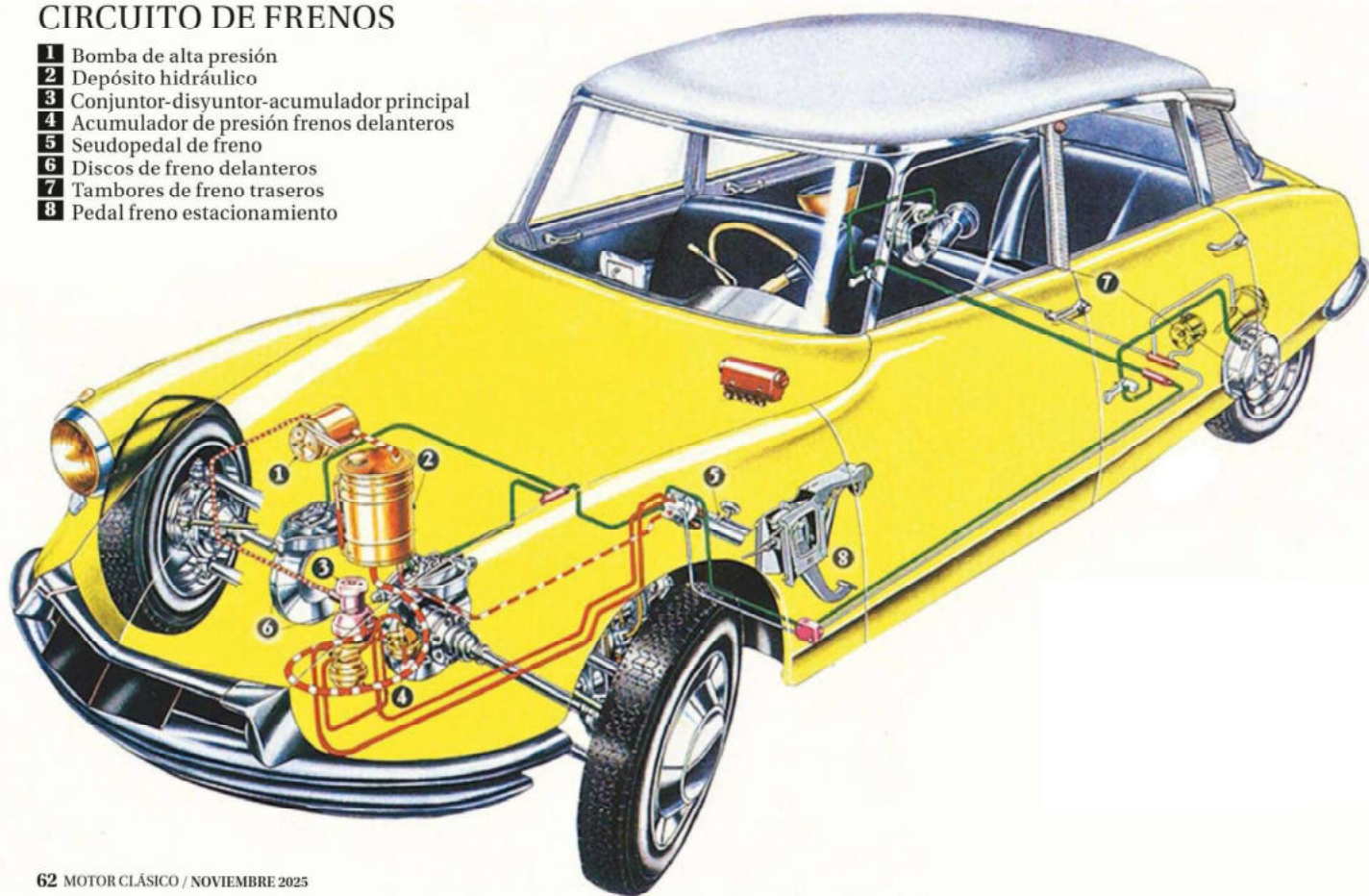
CIRCUITO DE SUSPENSIÓN

- 1** Bomba de alta presión
- 2** Depósito hidráulico
- 3** Conjuntor-disyuntor-acumulador principal
- 4** Distribuidor de presión
- 5** Bloques de suspensión
- 6** Corrector de altura delantero
- 7** Corrector de altura trasero
- 8** Selector manual de la altura



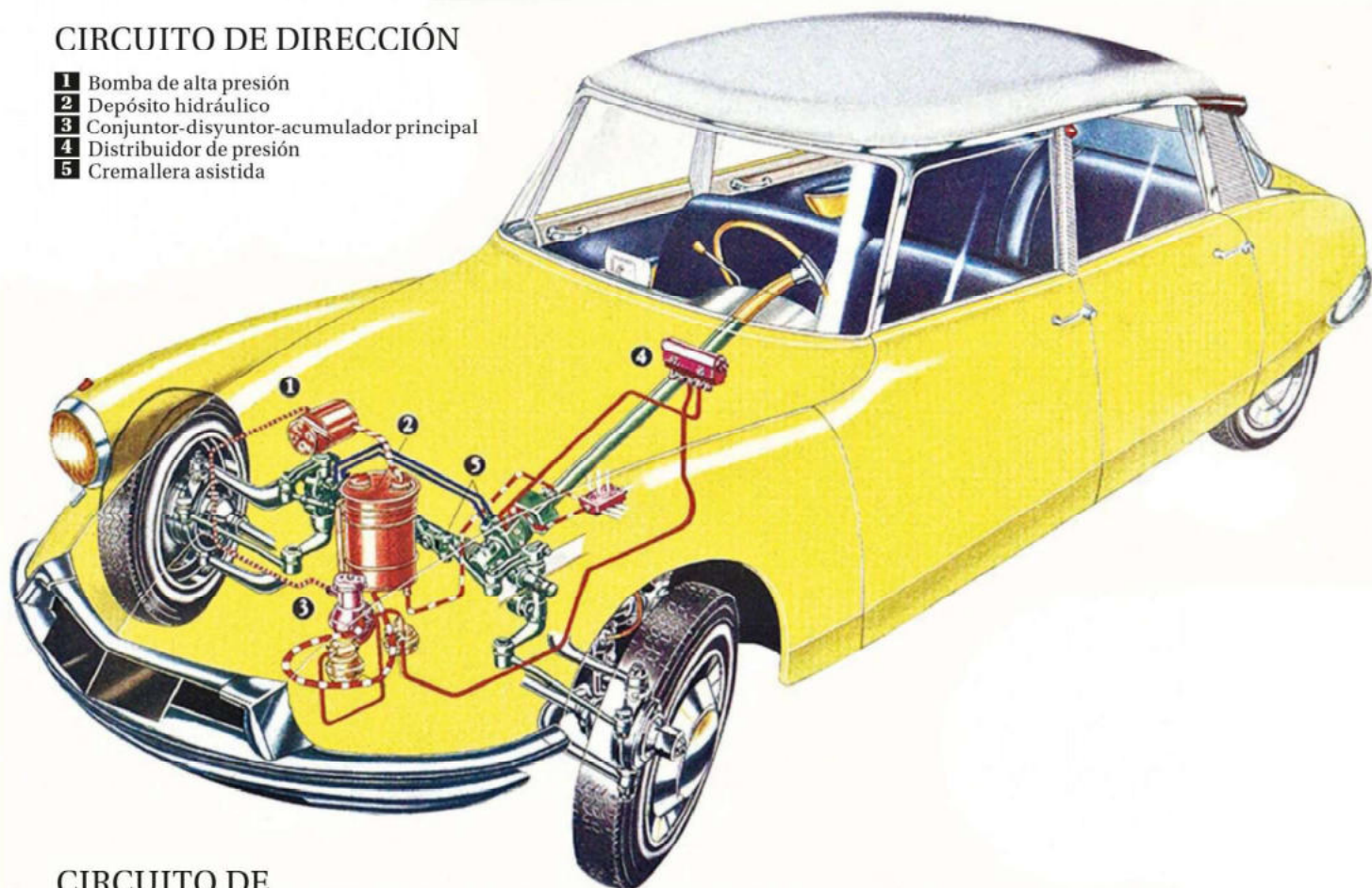
CIRCUITO DE FRENOS

- 1** Bomba de alta presión
- 2** Depósito hidráulico
- 3** Conjuntor-disyuntor-acumulador principal
- 4** Acumulador de presión frenos delanteros
- 5** Seudopedal de freno
- 6** Discos de freno delanteros
- 7** Tambores de freno traseros
- 8** Pedal freno estacionamiento



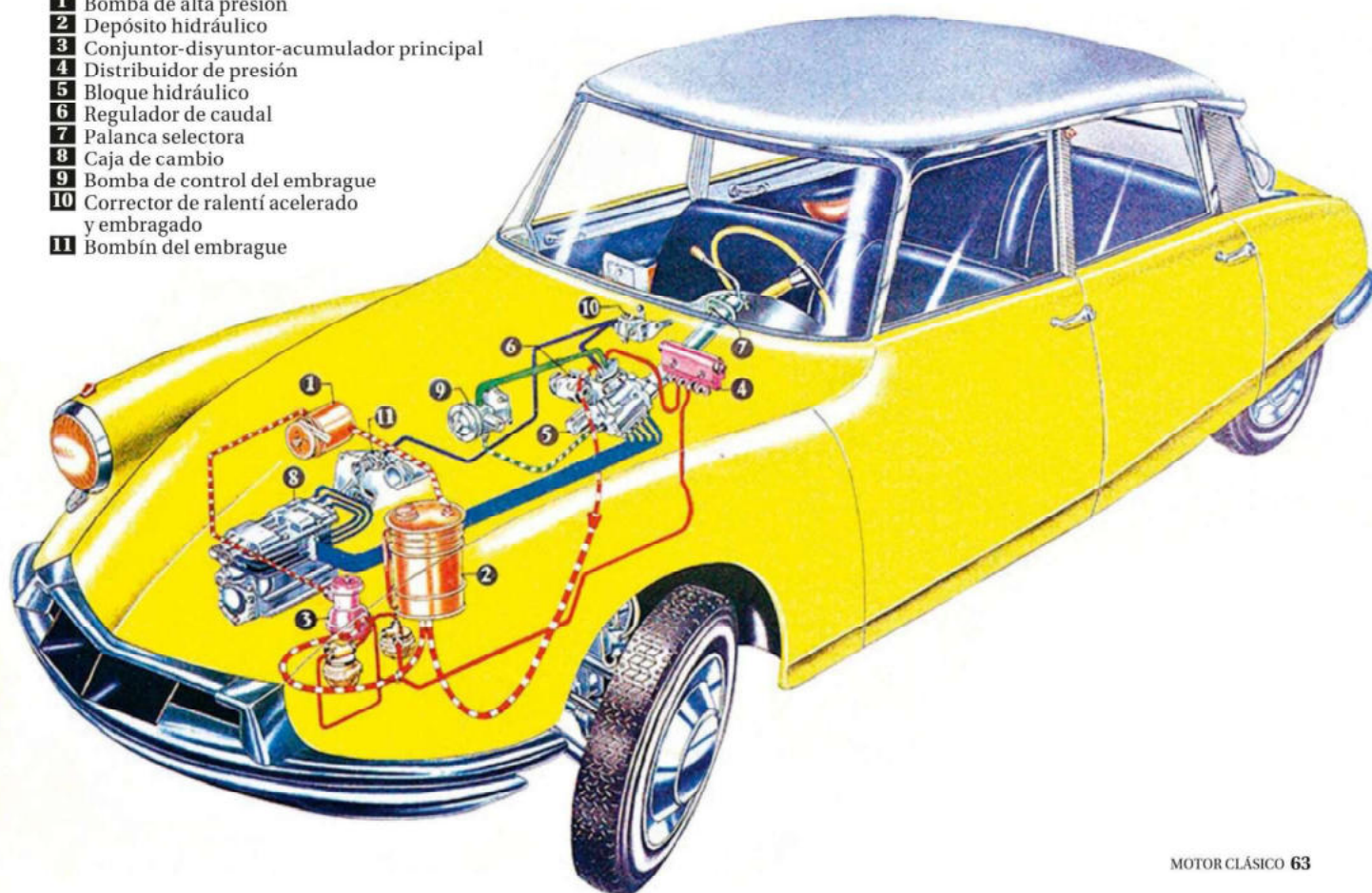
CIRCUITO DE DIRECCIÓN

- 1** Bomba de alta presión
- 2** Depósito hidráulico
- 3** Conjunto-disyuntor-acumulador principal
- 4** Distribuidor de presión
- 5** Cremallera asistida

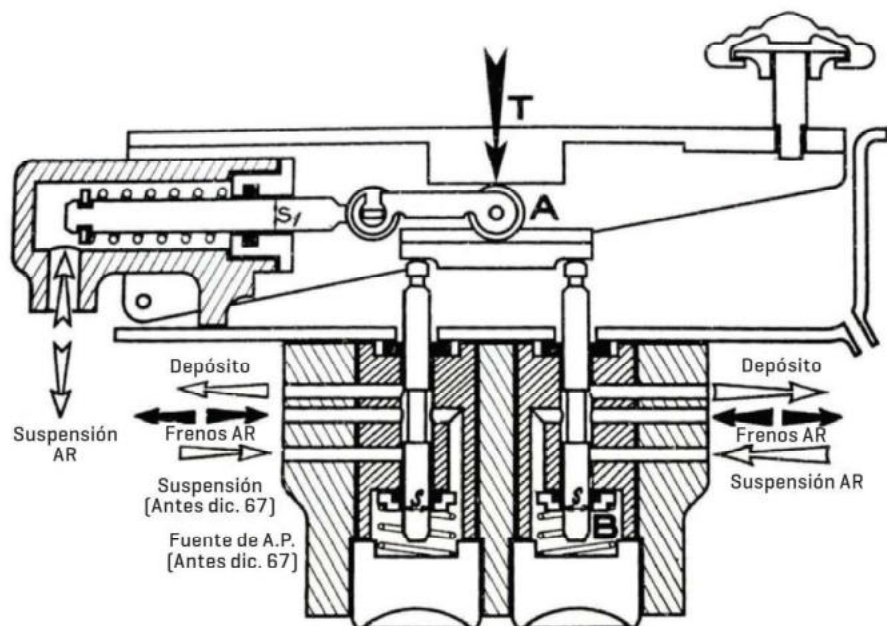


CIRCUITO DE TRANSMISIÓN

- 1** Bomba de alta presión
- 2** Depósito hidráulico
- 3** Conjunto-disyuntor-acumulador principal
- 4** Distribuidor de presión
- 5** Bloque hidráulico
- 6** Regulador de caudal
- 7** Palanca selectora
- 8** Caja de cambio
- 9** Bomba de control del embrague
- 10** Corrector de ralentí acelerado y embragado
- 11** Bombín del embrague

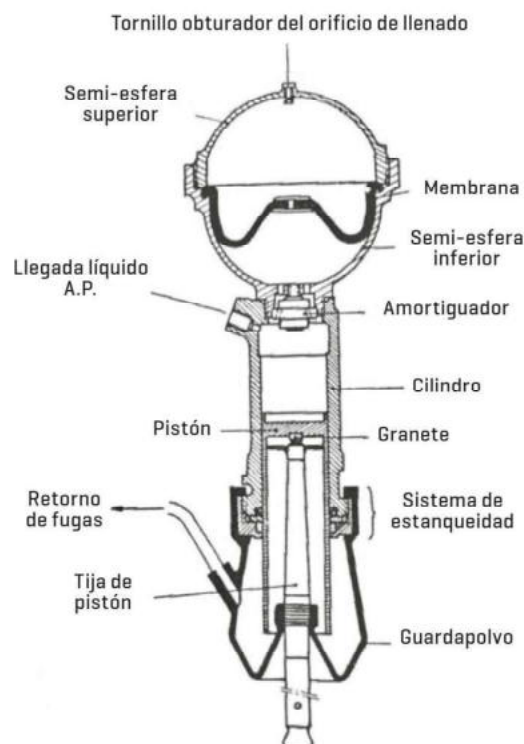


MANDO DE FRENADO



Mando de frenado y bloques de suspensión. Son dos mecanismos con gran protagonismo funcional. Estos esquemas deben ayudar a entender las explicaciones del texto.

BLOQUE DE SUSPENSIÓN



(Viene de pág. 61)

aunque quizá se haya hecho: desmitificar aquella tecnología describiendo llanamente su composición básica y lo que conseguía, sin pormenorizar cómo lo lograba, así que voy a intentarlo.

Para empezar, conste que la gran innovación del DS 19 fue incorporar cuatro circuitos: tres meramente hidráulicos... y solo uno realmente hidroneumático.

En esencia, todo se reduce a que una bomba movida por el motor presuriza a 165 bares un líquido que debidamente distribuido, interviene en el funcionamiento de la dirección, la transmisión y los frenos, y combinado con un gas también presurizado, en el de la suspensión. Así de simple, aunque, claro, para ello se precisa una compleja y delicada red de elementos (depósito, conducciones, conjuntor-disyuntor, válvulas, acumuladores, sensores, etc) que juntos actúan inteligentemente al modo antiguo: sin electrónica.

El mecanismo de dirección es una cremallera servoasistida, o sea, lo casi universal ahora. Otro cantar es que al ser muy alta la presión disponible para la asistencia, Citroën decidió hacerla sorprendentemente rápida y ligera, y dar a las ruedas un rango de giro que le otorgaba una agilidad inesplicable con su tamaño y batalla, que precisa habituación. Pero eso son naderías.

Mecánicamente, la transmisión también es bastante convencional. El embrague carece de pedal, pero no es automático en el sentido clásico de tal definición, sino una normal pilotado por el sistema hidráulico, con acoplamiento centrífugo. Y el cambio tiene los habituales ejes, piñones, desplazables, sincros, etc, con la peculiaridad de que su conexión con la palanca selectora es hidráulica.

¿Consecuencia para el conductor...? Que gobierna todo con solo mover dicha palanca, situada casi vertical entre el volante y el salpicadero. Para arrancar el motor debe

situarla en posición S (totalmente a la izquierda, a medio recorrido longitudinal). Un poco a la derecha está el punto muerto (N), desde el que empujándola al fondo se selecciona primera (1), echándola a la derecha, marcha atrás (R), tirando hacia el volante, segunda (2) y desplazándola sucesivamente a la derecha, tercera (3) y cuarta (4).

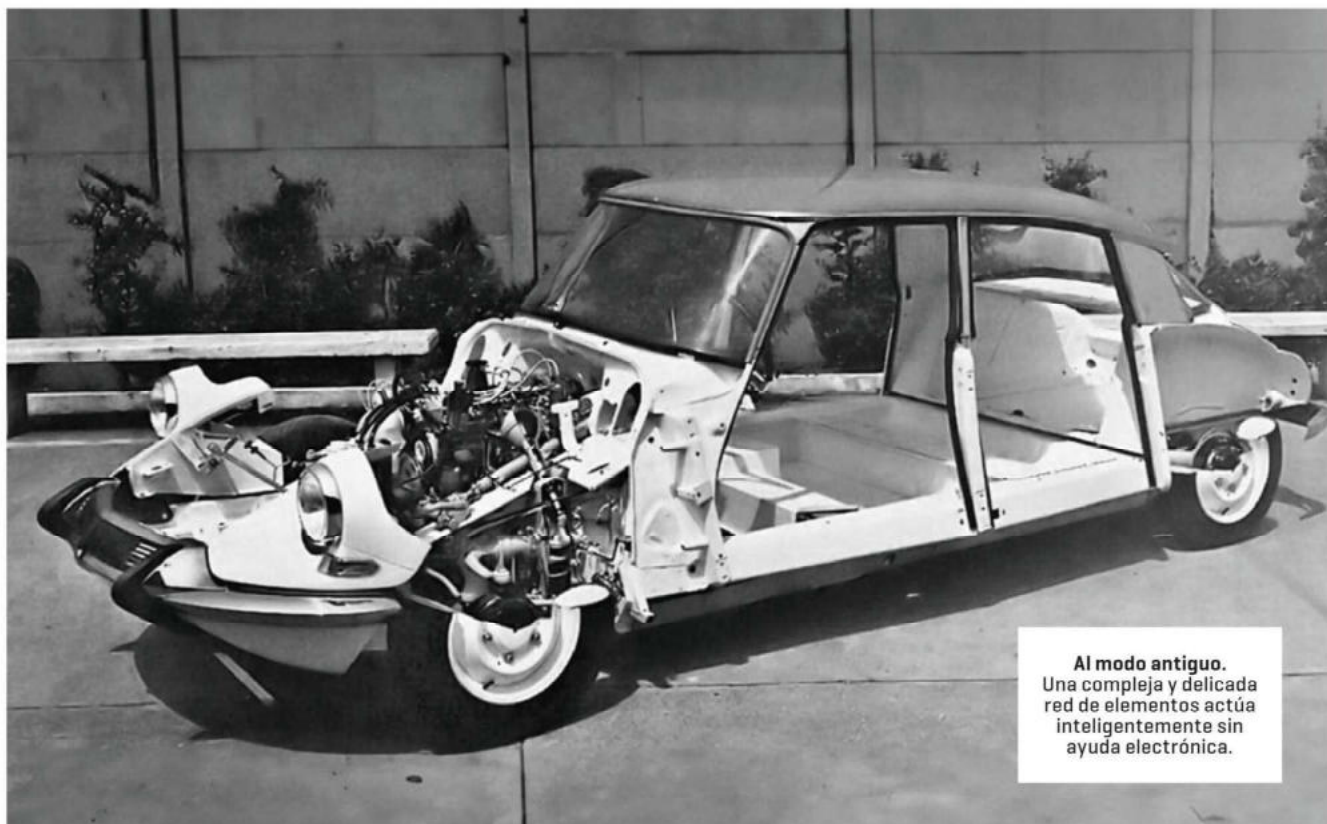
Luego, un regulador centrífugo desembraga y embraga (con el freno pisado, baja el ralenti, y al soltarlo lo sube abriendo una toma de aire) y el "automatismo hidráulico" cambia desembragando, engranando las marchas elegidas y reembragando al soltar y volver a pisar el acelerador. Todo con respuestas ajustables desde suaves y pausadas hasta casi inmediatas, pero bruscas.

En cuanto a frenos, el DS 19 fue el primer coche de gran serie que montó discos delante, con circuitos independientes para cada eje y servoasistencia. Solo por eso ya habría hecho historia, pero fue mucho más allá.

Los discos no van en las ruedas, sino en las salidas del diferencial, y aunque eso reduce las masas no suspendidas, tiene el pequeño inconveniente de que cambiar pastillas requiere utillaje específico, desmontar medio coche... y unas diez horitas. Por suerte, son extragruessas.

Tampoco tenían precedente la potencia de frenado y el seudopedal (parecido a un hongo empotrado en el suelo) que la dosifica —sin apenas recorrido— según la presión con que se pisa. Pero lo que se decía de que la hidráulica genera por sí un efecto antibloqueo similar al del entonces nonato ABS, es inexacto.

Lo cierto es que dentro del dispositivo llamado "Mando de frenado", la rueda de apoyo de una especie de carrito se desplaza, más o menos según la brusquedad del pisotón, sobre el balancín que regula las válvulas distribuidoras de presión a cada eje, haciendo que cuanto mayor o más súbita es la solicitud, más frenen las



Al modo antiguo.
Una compleja y delicada red de elementos actúa inteligentemente sin ayuda electrónica.

ruedas delanteras y menos las traseras, retrasándose el bloqueo y consiguiendo máxima eficacia frenante.

Por último, el único circuito hidroneumático. Básicamente, las suspensiones constan de un elemento elástico (resorte), otro que modera la amplitud y frecuencia de sus deformaciones (amortiguador) y mecanismos que conectan ambos entre sí, con el vehículo y con las ruedas. En eso, la suspensión del Tiburón no es excepción y su estructura es de lo mejorcito que se podía encontrar entonces, pero no revolucionaria: independiente, con brazos superpuestos (delante), ruedas tiradas (atrás) y barras estabilizadoras.

Ahora bien, fruto de la genialidad de Paul Magès, los resortes son neumáticos (gas compresible), la hidráulica tiene protagonismo fundamental en la amortiguación y en la conexión, y la interacción (sin mezclarse) de gas (nitrógeno) y líquido (aceite) presurizados consigue un funcionamiento asombroso, espectacular y muy superior en confort/estabilidad a cuanto existía.

Tanto es así que proliferaron bulos acerca de los poderes casi ilimitados de "las esferas": que eliminaban la necesidad de amortiguadores y barras estabilizadoras (falso), que eran las responsables de que la altura del coche fuese variable y su nivelación constante (relativamente falso) e inexactitudes similares.

Pero, ¿qué son, qué contienen y qué hacen esas esferas? Pues son la parte más visible de los conjuntos llamados "Bloque de suspensión", formados por ellas más un cuerpo cilíndrico en cuyo interior hay

un pistón con un vástago unido a las suspensiones. Y contienen una membrana deformable que las divide en dos cámaras estancas, una con el gas presurizado que hace de resorte, y otra destinada a recibir líquido también presurizado.

Así, cuando el líquido llega al cuerpo cilíndrico, parte desplaza el pistón y parte va a la cámara de la esfera atravesando dos láminas perforadas que estrangulando el flujo, hacen de amortiguador. De ese modo, al comprimirse la suspensión, el vástago empuja el pistón, el líquido comprime el gas, y viceversa. Y como dato cuantitativo, las primeras esferas delanteras llevaban gas a 59 bares y la suspensión hacía tope a veces, pero a partir del DS 21 de inyección, la presión subió a 75 bares y hacer tope fue casi imposible.

En realidad, el fundamento funcional de la suspensión hidroneumática es casi tan sencillo como el mecanismo del paipay, pero Magès no se conformó con lo elemental e hizo que tuviera otras prestaciones (auto-nivelación y altura variable a voluntad mediante una palanca) que precisaron añadir dispositivos (circuito de reserva de presión, corrector de altura, válvula de prioridad, etc) cuya explicación desbordaría la pretendida sencillez desmitificadora de este texto, así que, por hoy, punto final. **mtc**

Agradecemos a Citroclásico (www.citroends.es) y a la familia Valladolid Moreta (Ramón, Roberto y Jorge) su colaboración para realizar este Dossier.

OJO AL DATO: LA GRAN INNOVACIÓN DEL DS 19 FUE INCORPORAR TRES CIRCUITOS MERAMENTE HIDRÁULICOS... ¡Y SOLO UNO REALMENTE HIDRONEUMÁTICO!



A blue vintage Salmson car is parked on a dirt surface in front of a building with arches. The car is a two-seater with a dark blue body and spoked wheels. The building in the background has a light-colored facade with several arched windows and doorways. The car is positioned in the lower half of the frame, facing right.

SALMSON AL3

MENOS ES MÁS

Como tantos constructores aeronáuticos franceses de principios del siglo XX, al final de la I Guerra Mundial Salmson se encontró en la tesitura de tener que diversificar sus actividades y tomó el mismo camino que muchos de ellos: la industria del automóvil. Se acababa de instaurar la categoría de autociclos, así que decidió fabricar un modelo inglés bajo licencia; pero en 1921 ya empezaría a montar un motor de diseño propio. El pequeño autociclo Salmson fue un éxito comercial y deportivo, manteniéndose la producción en sus diversas versiones hasta finales de los años 20.

MANUEL GARRIGA (TEXTO). PERE NUBIOLA / ARCHIVO ÀLEX VERGÉS (FOTOS)



A paso ligero.
Ritmo ágil con la voiturette por las carreteras del Baix Camp. Tal vez sea el "ahítepudras" más precario de su época. Cuadro de mandos bastante completo, con relojes AT y Lux.





Veinte años antes de que todo esto sucediera, cuando abrió un pequeño taller en París, Emile Salmson no puede imaginar que su negocio va a experimentar semejante cambio de rumbo. Nieto de un orfebre sueco establecido en Francia desde 1821, dirige una reputada fábrica de motores estacionarios de vapor y bombas de agua. En 1909 los ingenieros Georges Canton y Pierre Unné, procedentes de la firma Westinghouse, le proponen un propulsor de aviación de siete cilindros en estrella refrigerado por agua, que empieza a producir el año siguiente. Con la idea de seguir adelante en ese campo, Emile funda la Société des Moteurs Salmson, instalada a partir de 1912 en Billancourt. Sus motores serán utilizados por constructores de tanto prestigio como Breguet, Farman o Voisin. También crea el célebre avión 2A2 con el que la compañía Aéropostale establece sus primeras rutas.

Pero con la firma del armisticio, el mercado de la aviación civil no da para sostener la empresa, y Salmson se orienta hacia el automóvil. En 1919 el gobierno francés había implantado una nueva categoría administrativa de vehículos —los autociclos— gravada con una tasa de tan solo 100 francos. Debían tener un motor de cilindrada inferior a 1.100 cc, pesar menos de 350 kg en vacío y alojar dos ocupantes como máximo. Es justo en ese momento cuando entra en escena uno de los personajes clave para la historia de la marca, André Lombard, agente de la firma Gregoire en Inglaterra, con una licencia de fabricación del autociclo británico GN (Godfrey & Nash) válida para tres años en su bolsillo. Parece que, en realidad, Lombard quería producirlo por su cuenta, pero al no lograr reunir el capital necesario fue a proponérselo a Salmson.

Durante los dos primeros años el Salmson-GN se vende bastante bien, pero la dirección de la marca se muestra escéptica sobre el motor, un bicilíndrico en V de 1.086 cc con refrigeración por aire concebido antes de la guerra. Lombard, un hombre de recursos con don de gentes, mucha labia y contactos hasta en el infierno, se vuelve a sacar otro conejo de la chistera: un tetra-cilíndrico en línea del mismo cubicaje, con cámaras de combustión semiesféricas, cigüeñal de dos apoyos y engrase por barbotaje, diseñado y patentado por el ingeniero Emile Petit, viejo compañero de armas en el ejército, que rinde 18 CV a poco más de 3.000 rpm. Su original esquema de distribución complace a los jefes; sin embargo, no están dispuestos a aceptar de ningún modo la refrigeración por aire, que estiman anticomercial por ser demasiado ruidosa.

Lombard juega sus cartas a dos bandas: por un lado, convence a su amigo de que transforme el motor a refrigeración líquida; por otro, exige a Salmson dos contrapartidas: que el cargo de director técnico de la compañía sea adjudicado a Petit, y el de director comercial a... él mismo. El plan es aprobado a inicios de 1921 y en octubre se presenta en el Salón del Automóvil de París como Tipo AL (por André Lombard, claro). En realidad, se trata de una gama completa: un turismo biplaza, una voiturette, un torpedo de tres plazas, un landaulet, una berlina, una furgoneta de

**PETIT EN LA DIRECCIÓN TÉCNICA Y
LOMBARD AL FRENTE DEL DEPARTAMENTO
COMERCIAL SON LAS DOS FIGURAS CLAVE
DEL ÉXITO DE SALMSON**



TROFEO ARMANGUÉ (1922)

UNA AMARGA VICTORIA

■ Durante la época en la que André Lombard llevaba la voz cantante, Salmson mantuvo una intensa actividad deportiva y cosechó un sinfín de éxitos en carreras por toda Europa y más allá. Apenas ultimado, el prototipo del AL ya se impone en el Gran Premio de Autociclos que se disputa en Le Mans el 21 de septiembre de 1921, a 88 km/h de media, con el propio Lombard al volante. Poco después, el Salmson nº 48 gana la prueba de regularidad para autociclos de la Semana de la Velocidad de Boulogne; lo conduce Paul Honel ingeniero eléctrico, que aquel mismo año ha ingresado

en la compañía como técnico y piloto. En mayo de 1922 el equipo viaja a Tarragona para correr el II Trofeo Armagué de Autociclos organizado por el RMCC, con Honel de piloto reserva. Pero su coche es cedido al corredor local Ramón Bueno, corredor francés de origen peruano (y hermanastro de Lombard), así que él sale en el Salmson nº 13 como copiloto-mecánico del director comercial. Tras unas pocas vueltas, cuando van a más de 100 km/h en el tramo entre Constantí y Puigdelví, se encuentran con unos imprudentes cruzando la calzada y en el intento de evitarlos acaban estre-

llándose contra el público, matando a tres personas e hiriendo a varias más. Honel, que sale despedido del Salmson, muere desnucado al instante. El RMCC anulará la carrera posponiendo su celebración para octubre. El ganador sería Robert Benoist con su Salmson, a casi 85 km/h de media, seguido de los Loryc de Armagué y Salter. Al año siguiente, la marca francesa volvía a vencer haciendo doblete con Desvaux en la primera posición y Benoist en la segunda. Fue una de las dieciocho victorias conseguidas por Salmson de las diecinueve carreras en las que participó aquel año.



En la pista. El Salmson #2 de Benoist, junto al M.A. #3 de Batlló, en la salida del II Trofeo Armagué de 1922, y en acción. El Salmson #12 de Desvaux ganador del Trofeo en 1923. Abajo, el equipo oficial Salmson en pleno antes de la carrera inaugural de Montlhéry de 1924.



Muy adelantado. Eje delantero igual que en algunos AL de carreras. Desde otoño de 1921, todos los lucen en su radiador la cruz de San Andrés.



reparto, una camioneta y, como guinda del pastel, un sport de exigua carrocería rematada en forma de cola de pato.

Más que escaso, el equipamiento de serie es ruín, incluso la rueda de repuesto se sirve como extra, pero se trata de un truco para ahorrar peso con el fin de que no exceda el límite de 350 kg de la categoría de autociclo. Eso sí, una vez pesado oficialmente el coche, su dueño ya le puede montar todos los extras que desee, y que con toda probabilidad ha solicitado al mismo tiempo que el vehículo, pero facturados y entregados por separado, desde luego.

A nivel de estructura general es muy similar al GN aunque con mayor anchura de vías (1,08 m) y batalla algo más larga (2,60 m). Las suspensiones son por ballestas en semicantilever en ambos ejes y frenos solo en el tren trasero. El motor lleva su fuerza a las ruedas posteriores a través de un eje cardan sin diferencial, en vez de la tracción a cadena del original inglés, mediante una caja de cambios de tres relaciones.

A insistencia de Lombard, Petit desarrolla una versión para competición dotada de doble árbol de levas en cabeza con accionamiento desmodrómico (casi 25 años antes que el Mercedes 300 SLR) y encendido por doble magneto que inicialmente rinde unos 33 CV. Esto supone una novedad en un constructor de autociclos, entonces un motor biárbol se considera casi exclusivo de los coches de carreras más avanzados. Cuatro unidades equipadas con esta mecánica y una carrocería muy

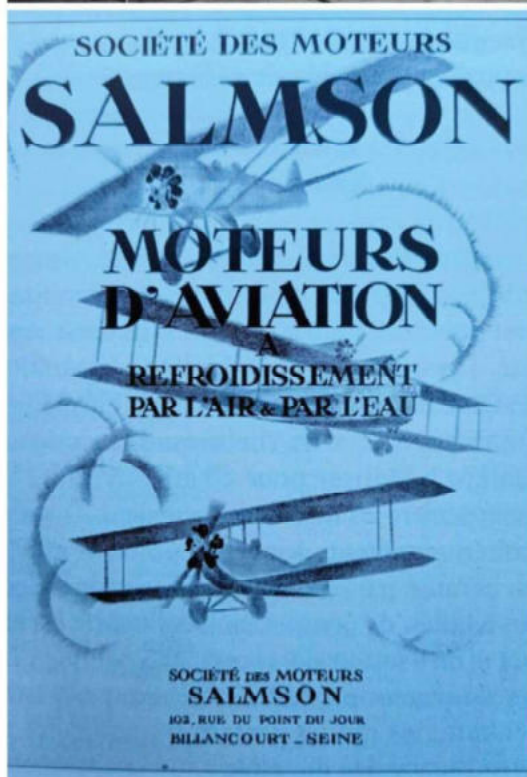
perfilada son construidas para la temporada 1922. Los Salmson de carreras tendrán una trayectoria deportiva sobresaliente de la mano de André Lombard, Paul Honel, Robert Benoist, Lucien Desvaux, Ramon Bueno y Albert Perrot, entre otros corredores.

Pero el director comercial es un personaje bastante especial que gusta de manejar los hilos de la compañía por detrás, y la creciente lucha de poder mantenida con Petit termina en 1925 al marcharse de Salmson para fundar dos años después Automobiles Lombard, su propia marca. Mientras tanto, la evolución de los modelos no se detiene. La versión AL3 incorpora mejoras en el chasis —básicamente un travesaño posterior más para evitar la deformación de la carrocería—, un eje delantero estampado en vez de tubular y una suspensión con ballestas semielípticas.

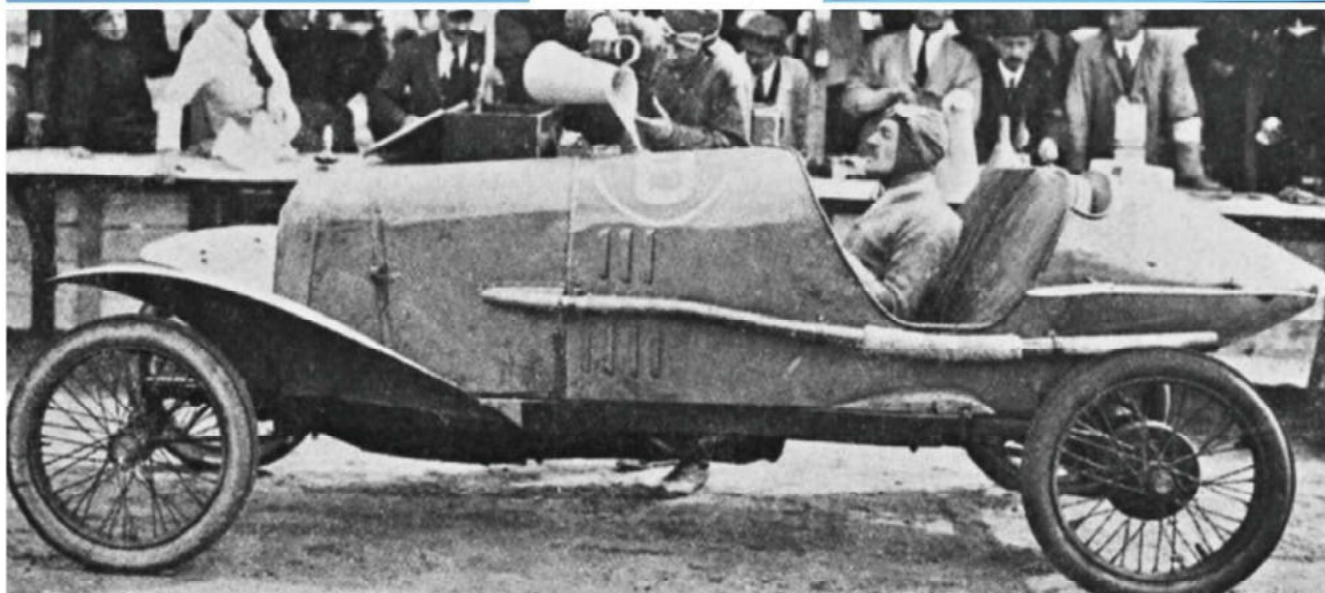
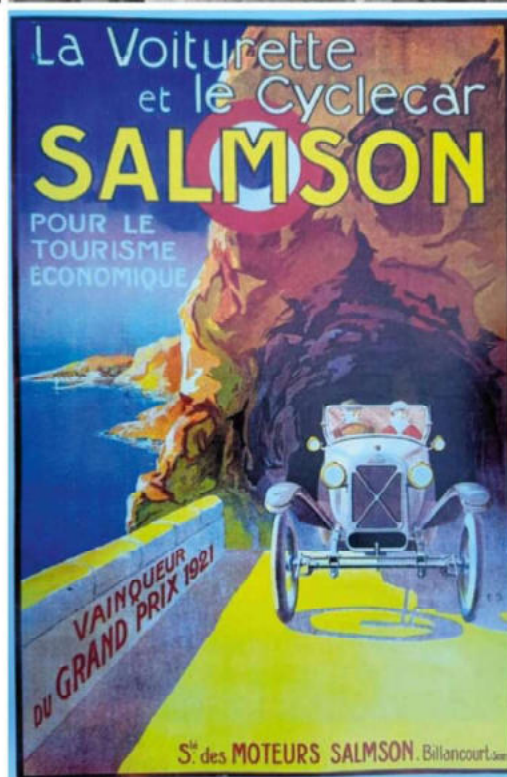
A finales de 1922, Salmson ya ofrecía el motor biárbol en su modelo D, pero la fabricación algo compleja —para la época— de este tipo de mecánica hace que su difusión sea bastante limitada. Aun así, la marca de Billancourt es pionera dentro de la industria automotriz en el uso de este tipo de distribución en un coche de serie; su propulsor de dos árboles de levas en cabeza es el antecesor de todos los empleados por Salmson durante mucho tiempo.

Tres años después lo instalará en los V AL3 GS y V AL3 GSG, versiones de tipo deportivo con caja de cambios de tres y cuatro relaciones, respectivamente.

ESTE AL3 ES UNA DE LAS 343 UNIDADES FABRICADAS EN 1923 Y CORRESPONDE A LA PRIMERA SERIE DEL MODELO, PRODUCIDO HASTA FINALES DE 1924



Fábrica de altura. En Billancourt, Salmson se instaló en 1912 y produjo millares de aviones y motores durante la guerra, como este Canton-Unné Z9 de 260 CV de potencia y 225 kg de peso. En 1918 la factoría ya alcanzaba 72.000 m² de superficie y empleaba a más de 4.000 personas. Después del conflicto, la firma orienta su actividad hacia la industria del automóvil. Apenas tres años más tarde, el autociclo Salmson es un referente del sector, con grandes cifras de ventas y un brillante palmarés deportivo. André Lombard, director comercial y piloto de carreras, fue uno de los artífices del éxito.





El AL3 de Francesc Larroca es una de las 343 unidades salidas de la fábrica de Billancourt en 1923 y corresponde la primera serie del modelo, que se produjo hasta finales de 1924 (solo consta un ejemplar ensamblado ese año): “Se lo compré hace tiempo a un vendedor francés en un Auto Retro de Barcelona, y la verdad es que en ese momento no tenía ni puñetera idea de lo que estaba adquiriendo. Ya había un Citroën 3CV en casa, pero se nos había quedado pequeño para ir al Barcelona-Sitges con mi hijo Arnau; y, dado que este tenía tres plazas, me iba la mar de bien. No era consciente del interés técnico que suponía el motor con los “culbuteurs” y las varillas por fuera, pero en cuanto me informé del tema y me puse un poco al día quedé gratamente sorprendido”.

Este airoso cochecillo mantiene las hechuras del cyclecar inglés que producía Salmson bajo licencia, con un chasis liviano y una carrocería minimalista en la cual no deja de sorprender el hueco trasero para una tercera plaza auxiliar, cubierto por una simple lona. El bloque es una pieza de fundición en aleación ligera, muy bien realizado para la época, que demuestra la gran competencia de su fabricante. La mecánica, obra de Émile Petit, es un alarde de ingenio con un empujador para cada cilindro que acciona tanto la válvula de admisión como la de escape. Una solución poco convencional pero elegante dentro de su sencillez. **mc**

EPÍLOGO

Gracias a su tecnología aeronáutica y a sus medios [fundición, forja, capacidad para fabricar máquinas-herramienta, magnetos, carrocerías, etc], Salmson lograría producir estos vehículos a precios altamente competitivos. Entre 1921 y 1927 construyó unos diez millares de unidades del motor “monoculbuteur” que anima el modelo de nuestro reportaje. Los triunfos deportivos fueron una propaganda muy eficaz, aunque a finales de esa década cambió la reglamentación fiscal y la popularidad de los autociclos empezó a decaer rápidamente. Es justo reconocer que Salmson fue, junto con Amilcar, el constructor que mejor supo plasmar el auténtico espíritu del autociclo sin alejarse del concepto original: economía, ligereza, eficacia, máximas prestaciones con una mecánica mínima... Pues eso: a veces, menos es más.

Salmson AL3 (1923)

COTIZACIÓN: 18.000-48.000 €

MOTOR

4 cilindros en línea, monobloque de fundición y refrigeración líquida por termosifón. Posición: anterior longitudinal. Diámetro x carrera: 62 x 90 mm. Cilindrada: 1.086 cc. Encendido: magneto de alta tensión. Distribución: engranajes helicoidales y válvulas en cabeza. Alimentación: carburador automático Zenith. Potencia: 18 CV a 3.200 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción trasera. Embrague: cono de cuero invertido. Cambio: manual de 3 relaciones.

BASTIDOR

Chasis de chapa de acero estampado. Suspensión delantera: eje rígido con ballestas en semicantilever. Suspensión trasera: eje rígido con ballestas cuatoelípticas en semicantilever. Dirección: tornillo sin fin. Frenos: tambor sobre el eje trasero. Ruedas: llantas de radios metálicos y neumáticos Dunlop 650 x 65.

CARROCERÍA

Torpedo de 3 plazas. Batalla: 2.600 mm. Vías del. / tras.: 1.080 mm. Longitud: 3.250 mm. Peso en vacío: 350 kg. Depósito de combustible: 20 l

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 85 km/h. Consumo medio: 6,3 l/100 km.

PRODUCCIÓN

Presentación: septiembre de 1921. Época de fabricación: 1921-1928. Unidades construidas: 6.955.







GOODWOOD REVIVAL

TRES DÍAS DE PAZ Y CARRERAS

En este inestable y pendenciero 2025, Goodwood nos ha transportado, esta vez, a un verano "hippie" de paz y amor, en un fin de semana de clima irregular pero repleto de atracciones tanto dentro como fuera de la pista.

GONZALO LATORRE [TEXTO]. UNAI ONA [FOTOS]

En su canción "*Drivin'*", de 1969, el legendario grupo británico "*The Kinks*" cantaba a un momento histórico en el que el mundo entero hablaba de guerras, pero en el que se podían dejar atrás las preocupaciones, simplemente, conduciendo. Y aunque el contexto de *Drivin'* ya ha pasado, la validez de su mensaje permanece. En el mundo actual, cada vez más inestable y belicoso, la liberación de poder arrancar un motor de combustión del siglo pasado, pisar el acelerador y huir de la realidad que nos rodea —aunque sea por unos minutos— ya no es sólo un frívolo ejercicio de escapismo: es una necesidad para mantener la cordura.

Por eso el Goodwood Revival, un evento desvergonzadamente anclado en el pasado, resulta más relevante que nunca. Podría escribir líneas y líneas sobre la perfecta temática del evento y aún me quedaría corto. La magia

de Goodwood es indescriptible, sólo quien haya podido experimentar la catarsis que sucede al cruzar "Claypit Lane" y sumergirse en esa atmósfera tan especial sabe de lo que hablo.

Y aunque el Revival no esté precisamente falto de carácter, los organizadores siempre completan cada edición con una serie de actuaciones de distinta índole. Quiero pensar que, en su intento de disociarse de esta lúgubre actualidad, este año Goodwood quiso traer de vuelta el espíritu de la contracultura hippie californiana del "*Summer of Love*" y el festival de Woodstock de 1969, cambiando los "*3 días de paz y música*" por "*3 días de paz y carreras*".

Nada más entrar, el "*flower power*" nos transportaba a los años dorados del barrio de Haight-Ashbury de San Francisco, cuna del movimiento hippie, con pancartas de "*Make love, not war*", "*Drop acid not bombs*", música



¡Forza Alfa! El homenaje contó con piezas especiales como el "monoposto" Tipo 158 Alfetta de Gran Premio (1938). Ajeteo en boxes (AC Cobra, Sunbeam Lister Tiger...) durante el RAC TT. "Amor y drogas contra las bombas", lemas hippies aún vigentes.



en directo y una réplica del autobús "Furthur" con el que Ken Kesey —autor de la novela *"Alguien voló sobre el nido del cuco"*— viajó por los Estados Unidos de los años sesenta. Y para recalcar su carácter contracultural, el cuerpo policial de San Francisco realizaba "arrestos" entre los asistentes.

Pero hablar de Goodwood es hablar de competición, y el "otro" espectáculo sucedía sobre la pista. Por segundo año consecutivo nos tocó echar mano de botas y paraguas a consecuencia del parte meteorológico más errático de todas las ediciones a las que he podido asistir. Tan pronto se despejaba el cielo como se volvía a cubrir, causando incertidumbre entre pilotos y asistentes por igual, y tirando al traste cualquier predicción de quién podría resultar vencedor en tal o cual trofeo. Todas las opciones estaban abiertas.

Quien conoce el trazado de Goodwood sabe que es un circuito rápido que favorece a los coches de gran cilindrada del otro lado del Atlántico, pero con un firme mojado y una acérrima determinación del piloto de turno, los ágiles deportivos europeos son capaces de robarles la victoria a los mastodónticos "muscle cars" americanos. Y precisamente esto sucedió en la primera carrera del festival, el Freddie March Trophy del viernes, en el que el Ford Thunderbird de Romain Dumas y Bill Shepherd fue perdiendo fuelle ante el Jaguar C-Type de Jenson Button y Alex Buncombe, otorgando al excampeón del mundo de Fórmula 1 su primera victoria en Goodwood. Un momento histórico



que un servidor tuvo el privilegio de presenciar en primera persona, ya que, con buenos contactos y un punto de descaró, conseguí estar en el box del equipo de Button y Buncombe y posteriormente compartir con ellos la celebración del triunfo en la línea de meta. He de redactarlo para así poder terminar de creérmelo.

El mejor ejemplo de este perfecto desequilibrio entre europeos y americanos siempre se da en el St. Mary's Trophy. Con el firme seco y el sol brillando el sábado por la mañana, los poderosos Ford no encontraron obstáculo alguno para catapultarse hasta las primeras posiciones, con una batalla por la primera posición entre el Thunderbird pilotado por Tom Kristensen y el Fairlane de Steve Soper. La balanza se acabó decantando por el Thunderbird a pesar de que el Fairlane había venido liderando gran parte de la carrera. Unos segundos por detrás, dos diminutos Austin A40 Farina, conducidos respectivamente por Andrew Jordan y Tom Ingram, se enfrentaban en una pelea titánica por completar el podio, destronando al Jaguar Mk1 de Gordon Shedden en la recta de Lavant. Finalmente fue Jordan quien se llevó la tercera posición, quedando por delante de celebridades como el actor Rowan Atkinson o el propio Button, que reaparecía en la pista en un Alfa Romeo Giulietta. En la segunda carrera del St. Mary Trophy, el domingo, las tornas cambiaron y el Lister Jaguar de James Darlin y los Jaguar Mk1 de Chris Ward y Grand Williams coparon el podio.

Más fortuna tuvo Ingram en el RAC TT del domingo. Tras haberse proclamado vencedor en 2024, buscaba repetir la hazaña en una tarde que se volvía más y más lluviosa. La estrategia de Ingram de prepararse para una pista húmeda dio sus frutos, y aunque el E-Type de Rob Huff cruzó primero la meta, una penalización de 10 segundos a Huff dio a Ingram su segunda victoria consecutiva en el RAC TT.

La representación española en el RAC TT corrió a cargo de Joaquín Folch, que junto a Tony Kanaan terminaron en octava posición al volante de un E-Type. Y no fueron los únicos: el Barry Sheene Memorial Trophy tuvo como participantes al campeón del mundo de *Superbike*, Carlos Checa, y a Joaquín Folch Jr., a los mandos de una Norton Manx 30M, y tras una salida al estilo Le Mans quedaron undécimos. Checa, que regresaba al asfalto de Goodwood después de su debut en 2024, pasó los momentos previos a la carrera relatándonos su experiencia como piloto en el Revival, tanto los intrínsecos de las fiestas exclusivas para pilotos como el buen resultado de los combustibles sintéticos del

David y Goliat. Espadas en alto en las dos carreras del St. Mary's Trophy: los "humildes" Mini, Zodiac, y Austin A105, A40... contra los Jaguar Mk1 y los Fairlane y Thunderbird yanquis.

ESPECTÁCULO POR TODO LO ALTO;
GOODWOOD ES UN ESTÍMULO CONSTANTE,
DENTRO Y FUERA DE LA PISTA



Picadura mortal. La marca del "Biscione" mostró piezas tan exóticas como el 1750 "Testa Fissa" carrozado por Zagato (segundo en este desfile) o el 3000 CM. Los Lotus-Climax de F1 fueron legión en el Glover Trophy. Ni siquiera la lluvia amedrentó a los más veteranos.



EL HOMENAJE A ALFA ROMEO REUNIÓ PIEZAS TAN SINGULARES COMO EL T158 DE GP O EL 6C 1750 "TESTA FISSA" DE ZAGATO

festival. Envío desde estas páginas un agradecimiento al *santfrutosenc* por su cercanía y gentileza con nosotros.

Y el espectáculo no terminó ahí. Entre carrera y carrera se sucedieron diversos desfiles y homenajes: furgonetas Volkswagen Type 2, celebraciones del 90 aniversario del VE Day, y no menos importante, el homenaje al piloto escocés Jim Clark al que asistió el mismísimo Jackie Stewart en persona, y que contó con un despliegue de lo más variopinto, desde el Lotus 38 de su victoria en la Indy 500 hasta un Goggomobil de sus competiciones locales en Edimburgo, y para sorpresa de todos los asistentes, un rebaño de ovejas —sí, ovejas— que pastorearon por el grid representando los orígenes ganaderos de Clark en las highlands escocesas.

Pero el homenaje por excelencia fue para la ilustre historia de Alfa Romeo. Este Revival ha sido una oportunidad irreplicable para admirar verdaderas joyas a pie de paddock: destaco el Tipo B P3 de 1932 que dio 18 victorias a Tazio Nuvolari, uno de los cuatro Tipo 308C construidos en 1938, el 158 *Alfetta* que dominó el primer campeonato de Formula 1 en 1950, el único 6C 3000 CM *Disco Volante* recuperado tras un grave accidente en 1954, uno de los dos Giulia TZ1 en existencia, y mi favorito, una de las dos únicas unidades del tremendamente bello 2000 *Sportiva*, todos expuestos sin barrera alguna para nuestro deleite. Si había una edición del Revival que los verdaderos *alfistas* no se podían perder, era la de este 2025.



Pabellón español. Carlos Checa compartió Norton con Joaquín Folch Jr.; mientras Folch Sr. participó con los GT40, E-Type y Lotus 16. Ward ganó el Sussex Trophy con un D-type. Una rareza: un Lotus 19 con motor V12 Ferrari.

Y había más: la exposición de los BMW Art Cars en Earls Court, la exhibición de los 90 años del Rolls-Royce Phantom, la exquisita subasta de Bonhams, la "Tiki Beach" de Hot Rods... el Goodwood Revival no tiene un rincón que no fascine a su público. Sin poder terminar de descubrirlos todos, el último coche cruzó la meta el domingo por la tarde y, tras atravesar el lodazal de barro que nos esperaba a la salida, nos vimos obligados a regresar a nuestras casas, nuestras luchas rutinarias y nuestra inhóspita actualidad, resignados, pero reconfortados de saber que —parafraseando a Rick Blaine en la película "Casablanca"— siempre nos quedará Goodwood. **mc**

Clasificaciones

POS.	PILOTOS	COCHE	TIEMPO
FREDDIE MARCH MEMORIAL TROPHY (Sports, 1952-1955)			
1°	Jenson Button - Alex Buncombe	Jaguar C-Type [1952]	1:00:59.807
2°	San Hancock - Theo Hunt	HWM-Jaguar [1953]	1:02:08.142
3°	Jake Hill - Jack Rawles	Austin-Healey 100 S [1955]	1:02:52.629
GOODWOOD TROPHY (Grand Prix, 1930-1951)			
1°	Mark Gillies	ERA A-type R3A [1934]	20:09.983
2°	Patrick Blakeney-Edwards	Frazer-Nash "Fane" [1935]	20:11.881
3°	Andy Willis	Maserati 8CTF [1938]	20:19.927
MADGWICK CUP (Sports 3L, 1960-1966)			
1°	William Nuthall	Elva-BMW Mk VII S [1964]	5:45.669
2°	Max Bartell	Elva-BMW Mk VII S [1965]	5:46.050
3°	Wolfgang Henseler	Lotus-Ford 23C [1966]	5:50.679
ST. MARY'S TROPHY (Turismos, 1950-1959)			
1°	Gordon Shedden - Chris Ward	Jaguar Mk1 [1957]	52:33.446
2°	Alex Brundel - Dorlin	Lister-Jaguar Mk1 [1958]	52:40.828
3°	Steve Soper - Alex Thistlethwayte	Ford Fairlane [1957]	52:47.506
FORDWATER TROPHY (Sports y GT, 1964-1966)			
1°	Andrew Smith	Porsche 904 GTS [1964]	10:22.207
2°	Michael O'Brien	Lotus Elan 26R [1964]	10:23.549
3°	Maxwell Lynn	Lotus Elan 26R [1965]	10:27.069
WHITSUN TROPHY (Sport-prototipos, 1960-1966)			
1°	Alex Brundle	Lola-Chevrolet T70 [1965]	25:59.129
2°	Miles Griffiths	McLaren-Chevrolet M1A [1965]	26:07.253
3°	Oliver Bryant	Lola-Chevrolet T70 [1966]	26:07.447
11°	Joaquín Folch	Ford GT40 [1965]	27:12.952
STIRLING MOSS MEMORIAL TROPHY (GT, pre-1963)			
1°	Andrew Jordan - Matthew Holme	Shelby Cobra [1962]	37:09.982
2°	Dario Franchitti - Gregor Fisker	Shelby Cobra 260 [1962]	38:02.878
3°	Yelmer Buurman - Alexander Van Der Lof	Ferrari 250 GT SWB [1962]	38:07.808
CHICHESTER CUP (Formula Junior motor delantero)			
1°	Stuart Roach	Alexis-Ford Mk2 [1960]	20:29.305
2°	Ray Mallock	U2-Ford Mk2 [1960]	20:32.696
3°	Adrian Russell	Condor-Ford S2 [1960]	20:33.913
RICHMOND & GORDON TROPHIES (F1 2,5L, 1952-1960)			
1°	Andy Willis	BRM P48 [1960]	26:15.450
2°	William Nuthall	Cooper-Climax T53 [1960]	26:22.861
3°	Rudi Friedrichs	Cooper-Climax T53 [1960]	26:53.200
10°	Joaquín Folch	Lotus-Climax 16 [1958]	28:04.176
ROYAL AUTOMOBILE CLUB TT (GT y Sport-prototipos, 1960-1964)			
1°	Tom Ingram - Richard Kent	Jaguar E-type FHC [1965]	1:26:54.369
2°	Rob Huff - Andrew Bentley	Jaguar E-type Semi-lightweight [1965]	1:27:04.723
3°	Andy Priaulx - Frederic Wakeman	Lister-Jaguar Costin [1963]	1:27:30.950
8°	Tony Kanaan - Joaquín Folch	Jaguar E-type [1961]	1:28:48.151
GLOVER TROPHY (F1 1,5L, 1961-1965)			
1°	Stuart Hall	Lotus-Climax 21 [1961]	26:52.518
2°	Ben Mitchell	Cooper-Climax T56 [1960]	27:09.800
3°	Kyle Tilley	Gilby-Climax Type B [1960]	27:10.823
SUSSEX TROPHY (Sports, 1955-1960)			
1°	Chris Ward	Jaguar D-type [1955]	10:14.971
2°	James Wood	Lotus-Climax 15 [1959]	10:16.123
3°	James Cottingham	Tojeiro-Jaguar [1959]	10:16.708
BARRY SHEENE MEMORIAL TROPHY (motos GP 500, 1948-1966)			
1°	Glen English - Steve Plater	Matchless G50 [1962]	51:01.329
2°	Billy McConnell - Tony Perkin, Tony	Norton Manx [1961]	51:08.866
3°	Emanuele Pirro - Michael Russell	Norton Manx [1962]	51:12.681
11°	Joaquín Folch Jr. - Carlos Checa	Norton Manx 30M [1962]	26:04.206





Un proyecto sólido.
Francisco Carrión y
Arancha Díaz creen
firmemente en la
proyección de esta
iniciativa, inédita
en España.

A GOLPE DE MARTILLO

Melvin es un proyecto nuevo, esperado y cien por ciento español. Toda una sorpresa en el mundillo nacional de los vehículos de colección, que, además, se presenta en sociedad a lo grande, con una subasta presencial de más de cien vehículos, setenta de ellos ofrecidos sin precio de reserva. ¿Es lo que diríamos coloquialmente, “tirarse a la piscina”? Sí y no; veamos.

MC [TEXTO]. M.A. [FOTOS]

Esta apuesta empresarial nace después de ser estudiada a fondo y está basada en la amplia experiencia de sus creadores, que llevan años inmersos en esto de las subastas de coches clásicos. Los impulsores de la idea son Manuel Maceda y Arancha Díaz. Además de aficionados practicantes, llevaban tiempo comprando y vendiendo en este tipo de venta pública. Sus coches han pasado por páginas online europeas y alguno, incluso, lo han adquirido en subastas presenciales americanas, por lo que conocen el terreno de primera mano. La tercera pata es Francisco Carrión, colaborador de esta revista y desde hace una década especialista y asesor en subastas internacionales. Nos hemos desplazado hasta la guarida donde Melvin Auctions guarda muchos de los coches que se van a subastar en el próximo Salón Retromóvil de Madrid —del 28 al 30 de noviembre— para conocerlos mejor.

Motor Clásico: Melvin Auctions es una casa de subastas española constituida recientemente y centrada en los vehículos históricos. ¿Cómo y por qué nace este proyecto?

Melvin Auctions: La respuesta es sencilla y fruto de una constatación categórica: en España faltaba una subasta presencial de alto nivel, abierta y bien producida, como

se hace en otros países de nuestro entorno. Es, además, una forma de reivindicar una cultura automovilística que quiere y merece vivir con más fuerza en España. Tras años viajando por Europa y Estados Unidos, viendo y participando de este tipo de eventos, consideramos que en España no solo había espacio para algo similar, sino que era necesario. Muchas voces de aficionados lo demandaban. Así es que quisimos construir un proyecto que combinara la emoción de las subastas en vivo con la participación de los entusiastas. Y lo vamos a hacer con un enfoque profesional y un montaje hasta ahora desconocido en España.

MC: Hoy en día, el perfil del aficionado a los vehículos históricos es muy diverso, desde los amantes a los más veteranos a los incondicionales de los superdeportivos. A ellos hay que sumar también una corriente más joven que ven en los “youngtimers” una puerta de acceso. ¿Qué tipo de público esperáis reunir y cómo vais a atender esas distintas afinidades?

MA: Creemos que la grandeza de una subasta está, precisamente, en la diversidad de pasiones que despierta, perfectamente alineada con este ambiente heterogéneo. Por ello en Retromóvil tendremos desde un triciclo DeDion Bouton de finales del siglo XIX hasta un novísimo Chevrolet Corvette aún sin matricular. Y en medio, una



amplísima colección de clásicos populares, extranjeros y españoles. En definitiva, coches para todos los gustos... y, fundamentalmente, para todos los bolsillos. Nuestro compromiso es animar el mercado y ofrecer una experiencia única y vibrante para los que se inician en la afición, pero también para los que llevan toda la vida.

MC: La afición por los clásicos y el modo de acercarse a ellos está cambiando, ¿qué opináis?

MA: Hay generaciones jóvenes muy conectadas con el mundo del motor, pero lo viven desde códigos diferentes y enfocados a coches que hasta hace poco no se consideraban coleccionables. Intentamos adaptarnos a sus gustos con vehículos recientes, pues están ahí con mucha fuerza, con muchas ganas y con herramientas extraordinarias para iniciar, desarrollar y afianzar una afición, como son las redes sociales.

MC: ¿Por qué apostar por el formato de la subasta, en un país con escasa tradición al respecto?

MA: Porque es honesto. Suena sofisticado, incluso intimidante, pero en realidad es lo más natural del mundo: un vendedor, un comprador, un bien y un precio que el mercado (y las ofertas durante la subasta) determinan en ese momento. Es directo, transparente y emocionante. Y además es un formato muy habitual en mercados como el francés, el británico y el americano. Si allí funciona y está normalizado, ¿por qué no en España?

MC: ¿Qué tipo de experiencia vivirá el público durante la subasta Melvin en Retromóvil, en noviembre?

MA: Va a ser una subasta presencial en el marco de un salón del vehículo histórico en particular, una de las principales ferias del sector de nuestro país. Creemos que este entorno garantiza visibilidad, profesionalidad y una gran cantidad de público especializado. Contaremos con más de 4.000 m² de exposición, donde se presentará un gran volumen de vehículos (coches y motos) clásicos, youngtimers y deportivos como los que podéis ver en esta nave. Todo estará preparado para ofrecer una experiencia completa: exposición previa, espacios de encuentro y dos jornadas de subasta en vivo, viernes 28 y sábado 29 de noviembre.

MC: ¿Puede asistir cualquier persona a esta subasta?

MA: Al espacio reservado a la subasta dentro de la feria puede acceder sólo el público que se haya registrado. El proceso es muy sencillo: basta con completar un formulario a través de nuestra web (www.melvinauctions.com) y aportar una tarjeta de crédito válida, igual que en un hotel. Queremos garantizar una experiencia cuidada y privacidad, sin aglomeraciones y con un público realmente interesado en la subasta. Todo está pensado para que la experiencia sea cómoda y emocionante.

MC: Estamos poniendo el foco en los coches, pero una gran parte de esta afición también es entusiasta de las dos ruedas.

MA: Por supuesto, que lo tenemos en cuenta. Habrá una variada selección de motos clásicas de todo tipo, condición y precio, como en los coches. Por ejemplo, vamos a sacar a la venta una colección de Norton con pedigrí en competiciones de la época. Y, ojo, tampoco nos olvidamos de los objetos de automobilia, ese otro coleccionismo tan extendido y popular.

MC: Vamos al detalle. ¿Cómo funciona la venta de vehículos en vuestra subasta?

MA: Lo más importante que queremos transmitir es que vender a través de Melvin Auctions es gratis: el vendedor no paga ninguna comisión. Las tasas corren a cargo del comprador. A partir de ahí, ofrecemos dos modalidades



de venta, según las circunstancias del interesado. Hay quienes quieren vender sí o sí, garantizar la transacción, sin complicaciones ni costes de transporte adicionales. Para ellos, ofrecemos la opción "sin precio de reserva", lo que genera mucha expectación y suele disparar las pujas hasta el remate definitivo. Y hay quienes desean asegurar un valor mínimo, y entonces optan por un "precio de reserva" pactado previamente, después de que nuestros expertos, fundamentalmente Francisco Carrión, hayamos hecho una valoración o estimación de acuerdo al vehículo, su estado, su historia...

MC: Queréis decir que en la subasta encontraremos vehículos en distintos estados de conservación.

MA: Sí, en efecto. Aquí podéis ver algunos de ellos. Tendremos vehículos restaurados y en perfecto orden de marcha, y otros, como se suelen definir, están "conservados". Algunos de los coches que hemos conseguido de una gran colección particular están enteros, bien de aspecto, muy originales, pero llevan años parados. No

EN LA SUBASTA DE NOVIEMBRE HABRÁ
VEHÍCULOS RESTAURADOS, CONSERVADOS,
CON Y SIN PRECIO DE RESERVA



Para todos los gustos. Entre los vehículos subastados estarán estos Peugeot 203, Ford Capri, Dodge 3700 GT, además de coches y motos antiguos... y "youngtimers".



hemos querido tocarlos porque, precisamente, muchas personas prefieren adquirirlos así y ser ellos quienes los restauren según sus preferencias y sus posibilidades. La mayoría de esos vehículos saldrán "sin precio de reserva".

MC: ¿Cómo funciona el proceso de compra en sí? ¿Qué debe hacer quien desee pujar por un lote determinado?

MA: Lo primero es registrarse como pujador, operación que se puede realizar a través de nuestra web. Luego, el día de la subasta, podrá pujar presencialmente en la feria (que es lo más interesante), pero también y simultáneamente por internet, por teléfono o por escrito enviando la cantidad máxima que quiere ofrecer. El catálogo de vehículos (lotes) se va subiendo a la web. Y aunque la subasta presencial tendrá lugar los días 28 y 29 de noviembre, se podrá pujar por internet una semana antes del evento, es decir, desde el 21 de noviembre.

MC: Con todo lo expuesto, ¿qué expectativas tenéis y qué esperáis aportar al sector?

MA: Queremos que al aficionado le resulte más fácil vender y comprar. Ofrecemos una experiencia excepcional; la subasta siempre lo es, con un método abierto donde el precio se fija y se remata en directo. Pretendemos generar una nueva comunidad, y hacer que en España la afición viva y conviva sin complejos en actividades como las subastas que se hacen fuera y que ahora se van a hacer aquí. **mc**

GLOSARIO

ABECÉ DE LAS SUBASTAS

SUBASTA EN VIVO / PRESENCIAL: Es una venta pública que se celebra físicamente, con un subastador dirigiendo la puja en tiempo real ante público y participantes registrados.

LOTE: Cada vehículo u objeto ofertado individualmente en la subasta, uno por uno, identificado con un número del catálogo. No se trata necesariamente de grupos o conjuntos de cosas.

CATÁLOGO: Publicación previa a la subasta que contiene información técnica, visual y de contexto de todos los lotes que se presentarán en la subasta.

PRECIO DE RESERVA: Es el precio mínimo que el vendedor está dispuesto a aceptar para vender su vehículo. No es público, lo que aparece en catálogo son estimaciones que pueden estar por encima o por debajo de esa cifra. Si la puja no alcanza este valor mínimo, el lote [vehículo, en este caso], no se adjudica. Existen también lotes que no tienen precio de reserva, es decir, que se venden sí o sí durante la subasta dado que no hay un precio mínimo que haya que alcanzar. Además, el precio de reserva puede variar —generalmente a la baja— durante la subasta, si el vendedor así lo desea y se lo comunica al subastador, para así facilitar la venta.

PRECIO DE SALIDA: Es la cantidad inicial con la que comienza la puja por un lote durante la celebración de la subasta. No implica el valor final, sino el punto de partida mínimo aceptado en la sala.

PRECIO DE REMATE: Es el importe final alcanzado por una puja cuando el subastador adjudica el lote al mejor postor. No incluye aún comisiones ni impuestos.

ORDEN DE PUJA: Formulario que debe completar cualquier interesado en participar como comprador, previo al comienzo de la subasta. Permite registrar datos personales y habilita a pujar durante la subasta.

PUJA: Es una oferta económica que realiza un pujador o participante registrado durante la subasta. Puede hacerse en sala, por teléfono, internet o por escrito.

ADJUDICACIÓN: Acto mediante el cual el subastador otorga oficialmente un lote al mejor postor. Se identifica con el golpe de mazo durante la subasta.





A light blue Mercedes-Benz 280 SLC is shown from the front left, driving on a two-lane asphalt road that curves into the distance. The road has a dashed white line on the left and a solid white line on the right. The background features rolling hills, some green fields, and some yellow fields under a cloudy sky.

MERCEDES-BENZ 280 SLC

ESTRELLA ETERNA

Presentado en 1971 con un motor V8 de 3,5 litros (200 CV), cuya cilindrada enseguida se incrementó a 3,8, 4,5 y 5,0 l, el coupé SLC (C 107) de cuatro plazas pasó en 1974 a ofrecerse con una mecánica más modesta, un seis en línea de 2,8 l. Sin lugar a dudas, aún conserva esas elegancia y calidad innatas. Pasemos a bordo y comprobémoslo.

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



Toque de distinción.
La célebre calandra
y los paragolpes
cromados aportan
elegancia a este
coupé de lujo.



Junto a los biplazas deportivos SL (R 107), que pueden utilizarse como descapotables o como coupés gracias a la estanqueidad de su techo duro, la firma de la estrella presentó en octubre de 1971 el modelo SLC (C 107). Este coupé tiene una batalla alargada en 36 centímetros con respecto al SL, que le permite albergar cómodamente a cuatro personas. A cambio, su longitud de 4,74 metros lo convierte en un auto menos adecuado para su uso en ciudad, por mucho que cuente con una magnífica visibilidad y su conducción resulte bastante sencilla.

La primera versión en salir al mercado fue el 350 SLC, cuyo motor V8 rendía una potencia máxima de 200 CV a 5.800 rpm. Y aunque su alimentación contaba con una inyección electrónica Bosch, los 1.650 kg que pesaba en vacío hacían que su consumo medio oficial se elevase a 18,5 l/100 km. Ya en marzo de 1973, Mercedes-Benz sumó el modelo 450 SLC, cuyo motor V8 rendía 225 CV a 5.000 rpm. Sin duda, un coupé reservado a los más acaudalados, que únicamente se podía elegir con un cambio automático de tres relaciones, lograba una velocidad punta de 218 km/h y aceleraba de 0 a 100 km/h en 9,5 segundos. En contrapartida, su consumo medio oficial crecía hasta 19,5 l/100 km.

Sin embargo, aquella época de economía boyante y optimismo desbordado dio un giro brusco en octubre de 1973, cuando como consecuencia de la guerra árabe-israelí se produjo en Occidente el aumento rápido y exagerado del precio de los combustibles. Así, el litro de gasolina súper, que en el verano de 1973 se vendía en España por 12,50 pesetas, en 1975 costaba 24 pesetas el litro; y en continuos ascensos subió en 1980 hasta 58 pesetas. Ante ese despiadado incremento de los billetes que había que dejar en el surtidor cada vez que se repostaba, los fabricantes de automóviles reaccionaron con técnicas que ayudasen a reducir el consumo, entre otras la incorporación de sistemas de inyección en motores más pequeños, la mejora de la aerodinámica, la reducción de peso y, sobre todo, el replanteamiento

de las gamas de modelos, en detrimento, obviamente, de las versiones más potentes y ostentosas.

En el caso concreto de la gama SLC, Mercedes-Benz mantuvo en producción las versiones con los motores V8, debido a que su principal mercado estaba en los Estados Unidos. Y allí, a su acaudalada clientela no le importaba por entonces tanto que su coche consumiese un litro más o un litro menos. Por el contrario, los usuarios europeos no lo veían igual y por ello la firma de Stuttgart presentó en julio de 1974 el modelo 280 SLC. Provisto de un motor biárbol de seis cilindros en línea, 2.746 cc y 185 CV, seguía contando con unas prestaciones brillantes, pero su cifra de consumo medio oficial bajaba a 13,4 l/100 km.

El modelo que hemos tenido ocasión de probar pertenece a este último tipo y se matriculó en Valencia en agosto de 1980. Javier, su dueño actual, lo compró hace dos años en bastante buen estado y descubrió que había pertenecido a la cantante Concha Márquez Piquer. Como está jubilado, se dedicó nada más hacerse con él a sanearlo, limpiarlo a fondo y pintar los junquillos de las puertas, además de sustituir las llantas. Tras ese repaso, el resultado final es un coche que no aparenta sus 45 años, cuyos 142.000 km en el momento del reportaje nos los creemos porque son los que figuran, aunque su apariencia es de tener muchos menos.

Cuando lo contemplamos de frente, destaca la gran estrella de tres puntas en el centro de la parrilla, exclusiva de las versiones SL y SLC. También llama la atención la presencia de cromados en el contorno del parabrisas, retrovisores exteriores, la calandra y la zona superior del parachoques. Por su parte, los intermitentes delanteros ocupan por completo ambas esquinas y aseguran una buena visión desde cualquier ángulo. Completan el conjunto unos faros antiniebla y se atisba asimismo una defensa transversal negro mate, instalada por Javier para proteger los dos cláxones. En resumen, un frontal distinguido, que aporta mayor refinamiento si se compara con las berlinas de la marca germana.

EN 1974, EL AUMENTO EXAGERADO DEL PRECIO DE LA GASOLINA OBLIGÓ A QUE LOS FABRICANTES SE REPLANTEASEN LAS GAMAS EN BUSCA DE UN MENOR CONSUMO



Calidad a toda prueba.
Sobre estas líneas, vista del salpicadero y del volante de madera. A la derecha, detalles de las boquillas de climatización, el radiocasete y las inserciones de madera en el cuadro; la característica ventanilla trasera con sus cuatro láminas interiores y el reposacabezas del conductor, acompañado de una práctica percha trasera. En el lado izquierdo, la completa instrumentación, una muestra de la terminación refinada de la puerta del conductor y, abajo, una visión completa del habitáculo, cuyas plazas traseras disponen de un acceso bastante sencillo.





Al mirar su perfil lateral, lo más llamativo radica en las ventanillas, tanto por la ausencia de un montante central tras el cristal del conductor como por las cuatro láminas interiores que tapan a los ocupantes de las plazas traseras. También se aprecia la mayor longitud de la carrocería, así como la inclinación de la luneta trasera panorámica. Por lo demás, la zona trasera es similar a la de las versiones SL descapotables, mientras que los grupos ópticos posteriores cuentan con un tamaño generoso y disponen de unas ranuras que evitan la acumulación de suciedad.

También levantamos el capó, que nos permite ver el motor de seis cilindros alimentado por inyección. Por suerte, se encuentran muy a mano la batería, el tapón de llenado de aceite, el depósito del líquido de frenos, el vaso de expansión del líquido refrigerante y el depósito del líquido lavaparabrisas, mientras que para el resto de mantenimiento será mejor acudir a los servicios oficiales de la marca. Abrimos igualmente la tapa del maletero y descubrimos un portaequipajes completamente enmoquetado y con una capacidad de 308 litros.

Accedemos a continuación al interior y constatamos la excelente terminación y el empleo de materiales concebidos para durar, algo apreciable en los plásticos que conforman el salpicadero y en la tela central de los asientos y vestiduras de las puertas. Además, los revestimientos de madera en el salpicadero, la consola central y el volante le confieren un aire refinado, al igual que la moqueta gruesa que cubre el piso por completo. Por otro lado, la postura de conducción ante el volante es fácil de ajustar e impresiona el sonido robusto de la puerta cuando la cerramos.

Javier activa el motor de arranque y engrana la primera velocidad, tras lo que suelta el freno de pie situado al lado izquierdo del pedalier. Nuestro protagonista comienza a rodar silenciosamente y enseguida pasa a segunda, aún en un entorno urbano. Incluso la tercera relación se mantiene bien en ciudad a los 50 km/h obligatorios, a poco más de 2.200 vueltas y con una encomiable suavidad de marcha. Ya en carretera, este coupé de lujo acelera con vigor en tercera sin que su mecánica sea muy sonora, en tanto que al insertar la cuarta relación recuperamos un silencio que sólo rompe el sonido del aire cuando roza con los retrovisores.

Pese al diámetro excesivo del volante, posee un tacto muy agradable y la dirección asistida se muestra suave

Marcha rápida y silenciosa. Al volante, se goza indistintamente si se rueda a ritmo vivo o en conducción turística. Tanto la dirección como la suspensión y los frenos se encargan de garantizar una seguridad óptima.

EL ACABADO INTERIOR DENOTA EL EMPLEO DE MATERIALES QUE ESTÁN CONCEBIDOS PARA DURAR MUCHOS AÑOS

COETÁNEOS



AVANTI II (1974-1984) 5.400 - 21.600 €

De transmisión al eje trasero, tiene un motor V8 longitudinal, de 5.733 cc y 193 CV SAE. Pesa en vacío 1.685 kg y su carrocería mide 5,015 metros de longitud. Posee una caja de cambios manual de cuatro relaciones y alcanza una velocidad punta de 170 km/h.



BMW 628 CSI (1980-1987) 3.500 - 14.000 €

Provisto de un motor de seis cilindros en línea, de 2.788 cc y 184 CV, este coupé de transmisión al eje trasero mide 4,755 metros de longitud y pesa 1.450 kg. Tiene una caja de cambio manual de cuatro marchas y alcanza una velocidad punta de 210 km/h.



VOLVO 262 C (1977-1981) 3.000 - 12.000 €

Dotado de un motor V6 longitudinal, de 2.664 cc y 148 CV, su carrocería coupé elaborada por Bertone mide 4,88 metros de longitud y pesa en vacío 1.450 kg. Dispone de una caja de cuatro relaciones y consigue una velocidad máxima de 180 km/h.

Nobleza a todo tren.
Algo subvirador al
entrar en las curvas,
basta una ligera
corrección de volante
para que se asiente.





y precisa. De la misma manera, las 3,3 vueltas de volante entre topes la hacen de una efectividad adecuada si tenemos en cuenta el tamaño del coche. En cuanto a los frenos, los cuatro discos ventilados se encargan de detenerlo con una eficacia impresionante, claramente conseguida para el peso y prestaciones de este modelo. Y por lo que respecta al comportamiento en curva, la mayor distancia entre ejes favorece un aplomo superior en los virajes, donde al iniciar el giro se manifiesta un ligero subviraje fácil de corregir a base de volante.

Mientras tanto, las suspensiones hacen gala de un óptimo compromiso entre el confort y la estabilidad, al mismo tiempo que las barras estabilizadoras de ambos ejes se encargan de que sólo haya una leve inclinación de la carrocería cuando se toma una curva. En conjunto, el coche se muestra bastante más ágil de lo imaginado por su peso y las dimensiones de la carrocería. De todos modos, el ambiente en que más se disfruta son las vías rápidas, en las que la suma de su habitáculo confortable con la escasa sonoridad y el equipamiento completo de la época consigue que los viajes sean ciertamente agradables y dinámicos. Sin embargo, Javier añade una nota crítica: "le falta una velocidad más, porque a veces quieres pasar a quinta". Con su desarrollo en cuarta de 31,8 km/h a 1.000 rpm, este coupé de cuatro plazas rueda en dicha relación a 3.770 vueltas cuando se alcanzan los 120 km/h, régimen que desde que proliferaron las cajas de cinco marchas nos parece alto a esa velocidad de cruce sin que realmente lo sea.

En definitiva, estamos ante un coupé espacioso y de excelente acabado, que fue concebido para durar infinidad de años si se cuida su mantenimiento. Por si no fuese poco, los 185 CV que se esconden bajo el capó consiguen una aceleración brillante y una velocidad de cruce silenciosa, además de proporcionar a los ocupantes una rodadura de gran comodidad. **mc**

EPÍLOGO

Ante el considerable aumento del precio de la gasolina, hasta la firma Mercedes-Benz tuvo que idear el replanteamiento de su gama SLC. Gracias a la incorporación del motor de seis cilindros y 185 CV, el modelo consigue reducir el consumo sobre todo en ciudad, sin que por ello apenas se vean disminuidas sus prestaciones, mientras que conserva inalterada la calidad de acabado y su conducción todavía resulta deliciosa.

Mercedes 280 SLC (1980)

COTIZACIÓN: 4.500 - 18.000 €

MOTOR

6 cilindros en línea, bloque de fundición y culata de aleación, 7 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida. Posición: delantera longitudinal. Diámetro x Carrera: 86 x 78,8 mm. Cilindrada: 2.746 cc. Compresión: 9,0 a 1. Distribución: doble árbol de levas en cabeza, mandado por cadena. Alimentación: inyección mecánica indirecta Bosch K-Jetronic. Potencia: 185 CV DIN a 5.800 rpm.

TRANSMISIÓN

A las ruedas traseras. Embrague: monodisco en seco. Cambio: manual, de 4 relaciones.

BASTIDOR

Carrocería monocasco autoportante, de acero. Suspensión delantera: independiente, con triángulos superpuestos, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Suspensión trasera: independiente, con brazos oscilantes triangulados, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Frenos: discos ventilados, con circuito hidráulico. Dirección: recirculación de bolas, asistida, con 3,3 vueltas de volante. Ruedas: llantas de aleación, en medida 6,5 x 14; y neumáticos 195/70 HR 14.

CARROCERÍA

Coupé de 4 plazas, obra de Mercedes-Benz (Paul Bracq). Batalla: 2.815 mm. Vías del./tras.: 1.452/1.440 mm. Largo x ancho: 4.750 X 1.790 X 1.330 mm. Maletero: 310 l. Peso en orden de marcha: 1.550 kg. Depósito combustible: 90 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 200 km/h. Aceleración 0-100 km/h: 11,0 s. Consumo medio: 13,4 l/100 km.

FABRICACIÓN

Presentación: 1974. Época de fabricación: 1974-1981. Unidades fabricadas: 10.666 ejemplares





DICHO Y HECHO

Reza el dicho que, quien a buen árbol se arrima... Es lo que hizo Dirk van Rompuy, que este año llevó de copiloto a Jan Rosa y, juntos, se alzaron con la victoria en la tercera edición de RallyClassics Africa.

V. FRADERA [TEXTO]. RALLYCLASSICS, SEAT HISTÓRICOS [FOTOS]

En su tercera edición, RallyClassics Africa asentó su estatus como prueba de regularidad y navegación con entidad propia en Marruecos, más allá de su condición de ensayo de altos vuelos con vistas al Dakar Classic. La combinación de navegación y regularidad en tramos de dunas fue todo un desafío para los participantes, y acabó decidiendo la victoria en favor de Dirk van Rompuy y Jan Rosa, con un Toyota Land Cruiser. El equipo Seat Históricos puso la victoria muy cara, con un gran rendimiento del Toledo Marathon y el pilotaje espectacular de Toni Rius, de nuevo acompañado por Carles Jiménez. El Toledo ganó tres de las cinco etapas (del 13 al 17 de septiembre), mientras que el Toyota belga se anotó las otras dos. Pero la pericia en la navegación de Jan Rosa hizo que la ventaja de puntos de este último fuera abultada.

Abierta a todoterrenos clásicos y modernos (aunque solo los históricos optan a la victoria absoluta), la prueba organizada por RallyClassics, Josep Maria Servià y Fina Román mantuvo la estructura de cinco etapas y unos mil kilómetros de recorrido, unos 700 repartidos en más de 40 sectores de regularidad y navegación. Con el patrocinio principal de KH-7, el Hotel Xaluca de Erfoud volvió a ser la base del rallye, y las dos últimas

etapas se disputaron en formato maratón, sin asistencia y haciendo noche en haimas en el desierto. Como novedad, este año hubo dunas todos los días, sobre todo a partir del tercero, al entrar en el célebre Erg Chebbi, en Merzouga. Los inscritos alcanzaron la cifra récord de 42 equipos de diez países (36 en la salida), un tercio de los cuales, debutantes. "Eso significa que la prueba gusta y cada año se apunta más gente", valoraba Àlex Romaní, presidente de RallyClassics. "Lo más especial de RallyClassics Africa es el ambiente; estamos en familia y en un lugar maravilloso, con todo lo que hay alrededor, dunas, pistas... El peligro es que esto engancha", añadía.

En su tercer año al volante del Toledo Marathon, Rius salió decidido a revalidar la victoria de la primera edición, en 2023. Junto a Jiménez, se impusieron en la primera etapa, formada principalmente por pistas duras y oueds (ríos secos). Sobre pistas más rápidas, onduladas y pequeñas dunas, Van Rompuy y Rosa contraatacaron en la segunda etapa, en la que se alzaron con la primera posición. Pero las diferencias eran escasas. El Land Cruiser belga sumaba 114 puntos; el sorprendente Seat Ateca Marathon pilotado por el analista de F1 Albert Fàbrega y el copiloto Carles Sasplugas, 120, y el Toledo,



Marco incomparable. RallyClassics Africa transita por paisajes de película, que dejan huella en el alma. En la otra página, Toni Rius pilotó el Toledo con un arrojo encomiable, y Dirk van Rompuy y Jan Rosa coronan una duna camino del triunfo.



Arena natural. Uno de los Porsche 959 réplica de Sikkens y el Land Cruiser preparado por RSK Clàssics de Bracons y Bustins, en las dunas. El camión de Alberto Herrero, patrón de TH-Trucks, y el Montero de Josep Soler y Albert Casabona. En la otra página, la gran familia de RallyClassics Africa y arena, mucha arena.

149. Sin embargo, después del primer tramo de la tercera etapa, se precipitaron los acontecimientos: Van Rompuy pasó casi perfecto y acumulaba 127 puntos, mientras que el Toledo Marathon cayó a la sexta posición, con 416, y al final del día cedía 436 puntos al líder. Los de Seat pasaron al ataque en las dos últimas etapas, pero la diferencia era insalvable y se mantuvo hasta el final.

Cabe destacar la tercera posición de Carles Bracons y Jordi Bustins, con otro Land Cruiser, muy cerquita del Toledo. Y también la quinta de Rafael Lesmes y Tabatha Romon, vigentes ganadores del Dakar Classic en camión, que para esta edición lo cambiaron por un Land Cruiser, asistido por TH-Trucks, como el de los ganadores. Hubo tres Toyota en el top 5, pero Seat también colocó tres coches en el top 7, ya que los Ateca Marathon hicieron el doblete en la categoría Open ("modernos"), liderados por Jordi Gené y Aran Sol. Además de Seat Históricos y TH-Trucks, los equipos más nutridos eran Pedregà, que también hacía correr vehículos propios y ofrecía asistencia a amateurs, y los italianos del R Team, con varios Mitsubishi Pajero y los Porsche 959 Evo réplica de Sikkens Motorsport, en su primera prueba en el desierto, antes del próximo Dakar.

Como decíamos más arriba, prepararse para el Dakar Classic (y la Africa Eco Race) era la principal razón de ser de RallyClassics Africa, en sus inicios. Ahora es mucho más. El tándem de Josep Maria Servià y Fina Román, junto con Romaní, diseñan la prueba intentando que sea difícil para el piloto y el copiloto, aunque sin castigar la mecánica. El objetivo es que RallyClassics Africa sea un reto por sí mismo, más allá del componente de preparación para el Dakar. Dicho de otro modo, el crecimiento de la prueba pasa por su consideración propia en el mundillo del todoterreno clásico. Los equipos han de querer venir porque correr el RallyClassics Africa es desafiante y gratificante. "Al acabar, los participantes se sienten felices de lo vivido, muy realizados", asegura Fina Román, navegante con amplia experiencia en el Dakar. La consecuencia del planteamiento de RallyClassics Africa es que, para hacerlo bien, hay que ser muy bueno. Por consiguiente, quien lo haga bien aquí, demuestra tener la capacidad para ganar en cualquier prueba (en el último Dakar Classic, la mitad de clasificados en el top 12 había corrido antes el RallyClassic Africa).

Otra novedad de esta edición fue el Trofeo Dunas, que premiaba a los equipos que mejor navegaban por

RALLYCLASSICS AFRICA YA ES UN RETO POR SÍ MISMO, MÁS ALLÁ DEL COMPONENTE DE PREPARACIÓN PARA EL DAKAR CLASSIC



las dunas, cubriendo la menor distancia posible entre los "waypoints" (puntos de paso). Este trofeo fue coto privado de los buguis ligeros modernos, entre los que se impuso el equipo local de Ali Oubassidi y Anane Hamraoui. El Ateca de Gené-Sol fue el primer coche "normal", confirmando su buen tono sobre la arena.

En fin, RallyClassics Africa es aventura y también, en palabras de Josep Maria Lloreda (patrón de KH-7), es "formación, deporte y esfuerzo". Y mucho más. Este año, la organización invitó a Joan Porcar a vivir la prueba desde dentro. El pionero entre los equipos españoles en el Dakar (debutó en 1982, con una Ossa Desert, el mismo año que Carlos del Val y Jaime Lazcano, con un camión Fiat Iveco, y José Carlos Cabrera y Eusebio Abascal, con un Lada Niva de serie, aligerado y reforzado) colaboró como uno más en tareas organizativas y volvió a imbuirse del espíritu africano. En sus redes sociales confesó que hacía días que su cuerpo había vuelto a casa, pero que su alma seguía en el desierto.

leyendo sus palabras, no tenemos nada más que añadir, salvo que la próxima edición ya tiene fecha, del 11 al 16 de septiembre de 2026: "En RallyClassics Africa se vive el motorsport con pasión, equilibrio y a costes razonables. La navegación, los promedios, la inmersión en las dunas cada día y la habilidad en la conducción son ingredientes que Josep Maria Servià y Fina Román han sabido equilibrar perfectamente al diseñar todo el trazado. Si eres un apasionado del 4x4 tienes que inscribirte el año próximo, porque la experiencia te marcará para siempre". **MC**

A LA TERCERA, LA VENCIDA

Dirk van Rompuy es uno de los participantes fijos de RallyClassics Africa. La de 2025 era su tercera participación en tres ediciones. Las tres, con el mismo Toyota pero con tres copilotos distintos. Ha tenido que asociarse con Jan Rosa para poder entonar el alirón. A sus 24 años, Rosa ya es una firme realidad como navegante y copiloto: es el vencedor de las dos últimas ediciones del Dakar Classic y también del RallyClassics Africa 2024, siempre junto a Carlos Santaolalla. Este año estaba libre, y Van Rompuy no dudó en ficharlo. RallyClassics Africa 2025 era su primera carrera juntos y, después de hacer algunos test en las dunas, ganaron, sin cometer ningún error.

"Partíamos con mucha ambición, pero manteniendo la calma", revelaba el piloto belga. "Para ganar, ante todo hay que evitar quedarse clavado. Nos enganchamos tres o cuatro veces, pero nos las arreglamos bien. He aprendido mucho de Jan, que me recomendó llevar un poco más de velocidad de lo normal en las dunas. Una prueba de este tipo es todo un reto; gestionar el coche, escuchar al copiloto... no es un empeño individual, sino de equipo".

Por su parte, Rosa declaraba estar "orgullosa" de lo logrado. "Ganar dos ediciones seguidas, tan diferentes entre ellas, con dos pilotos distintos, tiene mucho mérito. Ha sido una victoria muy luchada y muy sufrida, frente a equipos que han ofrecido mucha competencia". Respecto al planteamiento de la carrera, afirmaba que RallyClassics Africa es una prueba "única". "Combina la regularidad y la navegación en un mismo tramo. Eso no es fácil, pero se aprende mucho. Es un gran rallye, no solo de aprendizaje sino de disfrute, porque, una vez te acostumbres, es muy bonito navegar por el desierto, fuera pista, por las dunas. Eso hace que siempre quieras volver".

Y Jan Rosa no para: nada más terminar la carrera, ponía rumbo a Grândola para correr junto a Pau Navarro el rally-raid de Portugal, puntuable para el Mundial de la especialidad.



Clasificación

POS.	EQUIPO	COCHE	PUNTOS
1º	Dirk van Rompuy-Jan Rosa	Toyota Land Cruiser HDJ 80	239
2º	Toni Rius-Carles Jiménez	Seat Toledo Marathon	652
3º	Carles Bracons-Jordi Bustins	Toyota Land Cruiser HDJ 80	740
4º	Josef Unterholzner-Franco Gaioni	Mitsubishi Pajero V20	929
5º	Rafael Lesmes-Tabatha Romon	Toyota Land Cruiser HDJ 80	1.177
6º	Jordi Gené-Aran Sol (1º Open)	Seat Ateca Marathon	1.300
7º	Dani Cuadrado-Raquel Cecilia	Seat Ateca Marathon	1.338
8º	Evangelos Bersis-Ricky Rickler	Mitsubishi Pajero Evo	1.491
9º	Amy Lerner-Sara Bossaert	Can-Am Maverick X3 Turbo	1.545
10º	Manuel Pérez Latre-Raúl Romero	Mitsubishi Montero 3.5	1.549



AUTÉNTICO MARATHON

Seat Históricos volvió a ser la piedra de toque de RallyClassics Africa. El equipo de la Nave A-122 alineó por tercer año el exclusivo Toledo Marathon, un prototipo creado hace más de treinta años precisamente para competir en África, pero que ahora es una joya única que demuestra estar en plena forma. Toni Rius y Carles Jiménez lucharon como jabatos en la cabina del Toledo y lo auparon a una magnífica segunda posición. Solo la exigencia de los tramos de navegación de la tercera etapa les puso muy cuesta arriba la victoria.

Rius conoce bien el Toledo, porque, en la primera mitad de los noventa, participó en su desarrollo y lo pilotó en competición. Ahora reconocía que funciona "de maravilla" y quiso destacar la valentía de Seat Históricos al hacerlo correr, en lugar de preservarlo entre algodones, como tocaría. "Es, literalmente, una pieza de museo espectacular, perfectamente mantenido, corriendo en las dunas. Es algo muy especial. A pesar de que nos perdimos en las dunas y acabamos siendo los que más arena pisamos de todo el rallye, el coche ha respondido perfecto: no nos hemos quedado atascados ni una vez. Con el diferencial bloqueado y bajando presiones, sube como quiere, nada lo para. Incluso hemos

coronado la duna más alta de la zona, que según la organización debíamos haberla esquivado, pero le da igual, pasa por cualquier sitio. El Seat Toledo es un coche rápido, con un par brutal y, lo mejor de todo, es muy fiable".

Las palabras de Rius reivindican el propósito de Seat Históricos, como asevera su responsable, Isidre López. "Queríamos rendir tributo al proyecto del Seat Toledo Marathon y mostrar una vez más nuestro patrimonio, de nuevo en un escenario tan duro y auténtico como el desierto africano. Poner un coche, un genuino prototipo de competición, como este en pista no es fácil, pero el equipo técnico y humano que llevamos en carrera lo hace todo posible y eso es también un gran motivo de orgullo, para Seat y para mí". Isidre reveló que, "por prevención", abrieron dos veces la caja de cambios, "para revisar y comprobar que todo estuviera perfecto". "Algo así son muchas horas con todas las herramientas adecuadas, a veces incluso lleva un par de días, pero los mecánicos de Seat Históricos lo hicieron aquí, en la asistencia, en pleno desierto, y ni siquiera llegaron tarde a cenar. Es para estar orgulloso".

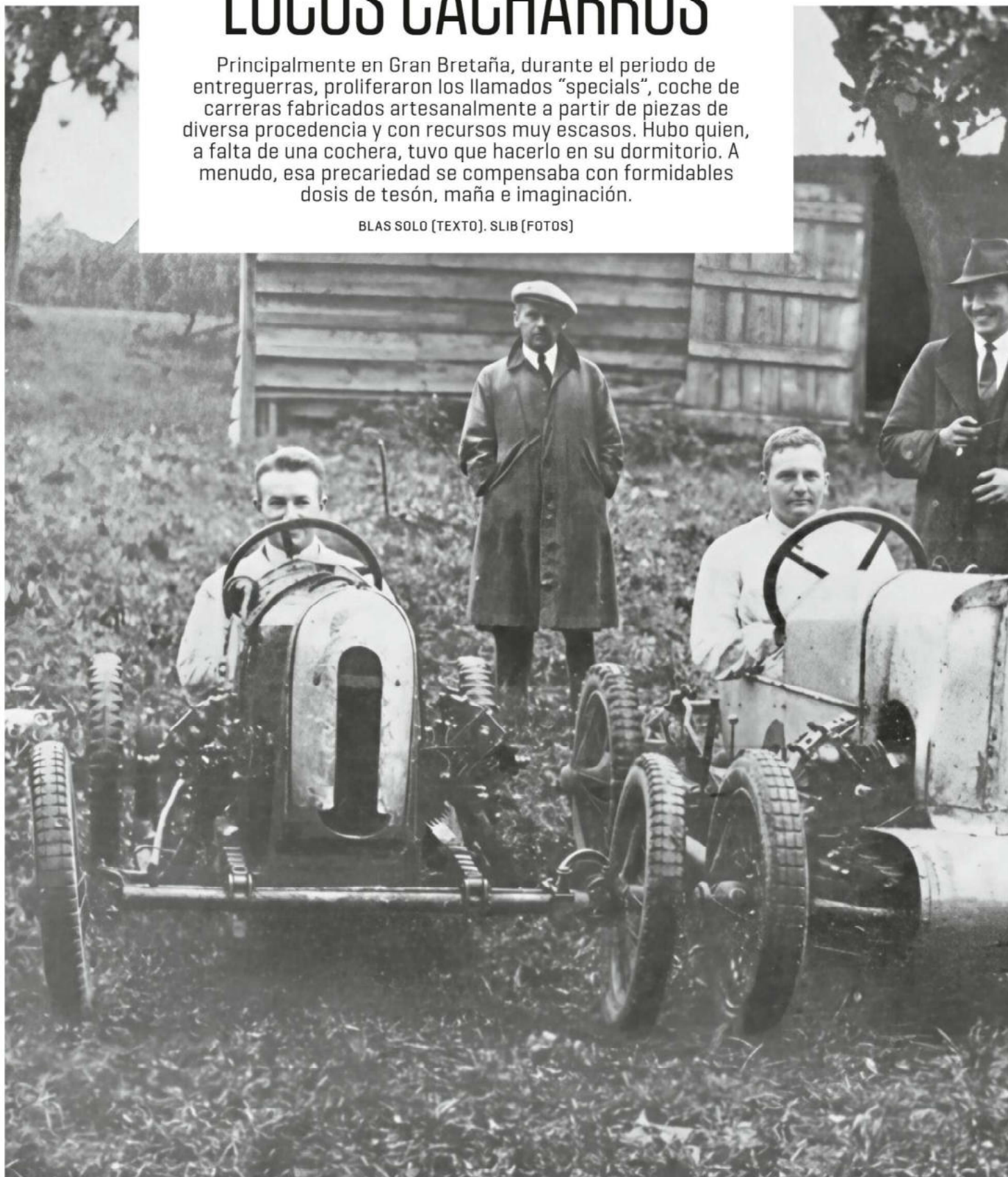
Por si fuera poco, el rendimiento de los Seat Ateca Marathon también rayó a gran altura. Con este nombre

SPECIALS O LA COMPETICIÓN ARTESANAL

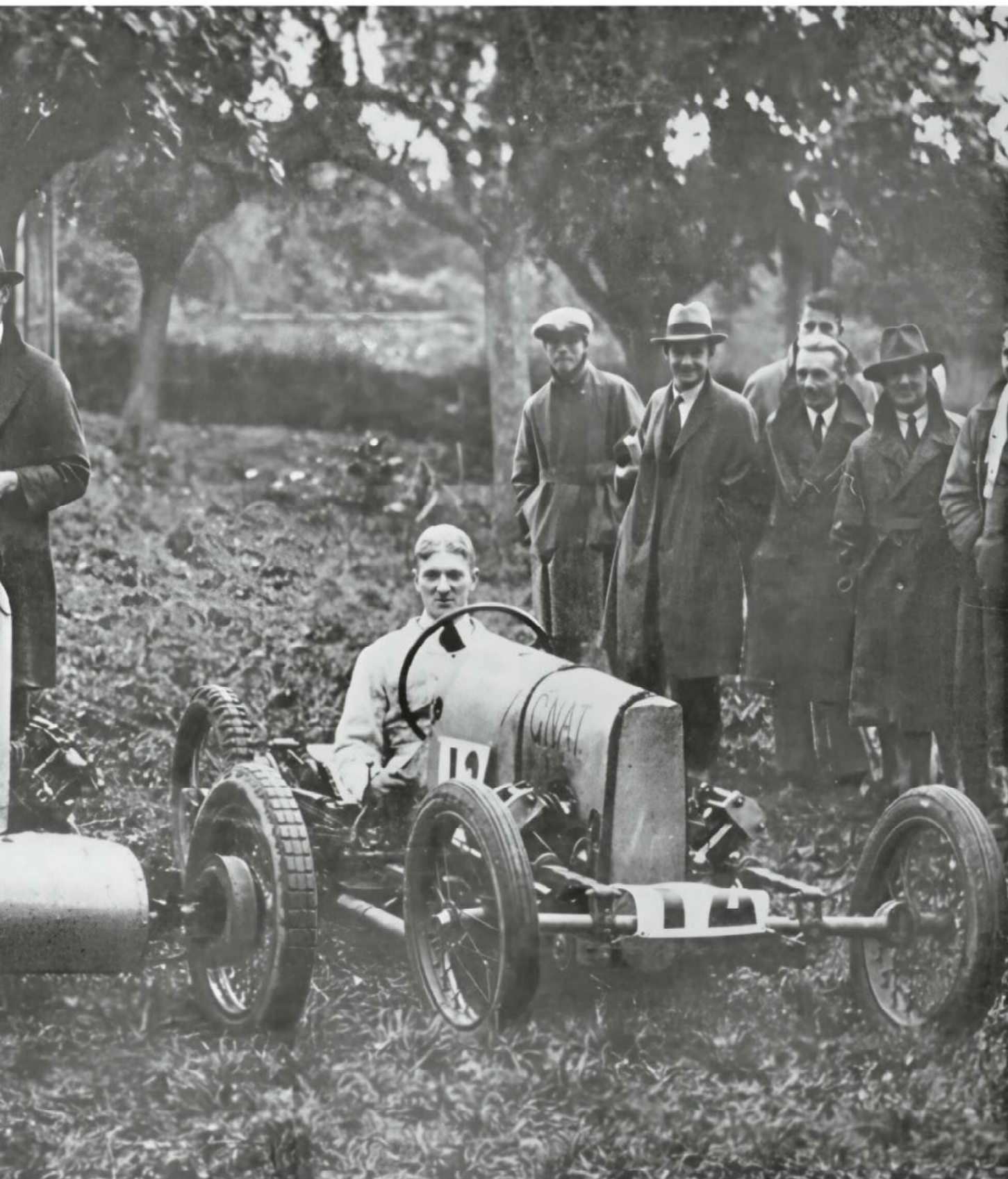
LOCOS CACHARROS

Principalmente en Gran Bretaña, durante el periodo de entreguerras, proliferaron los llamados "specials", coche de carreras fabricados artesanalmente a partir de piezas de diversa procedencia y con recursos muy escasos. Hubo quien, a falta de una cochera, tuvo que hacerlo en su dormitorio. A menudo, esa precariedad se compensaba con formidables dosis de tesón, maña e imaginación.

BLAS SOLO [TEXTO]. SLIB [FOTOS]

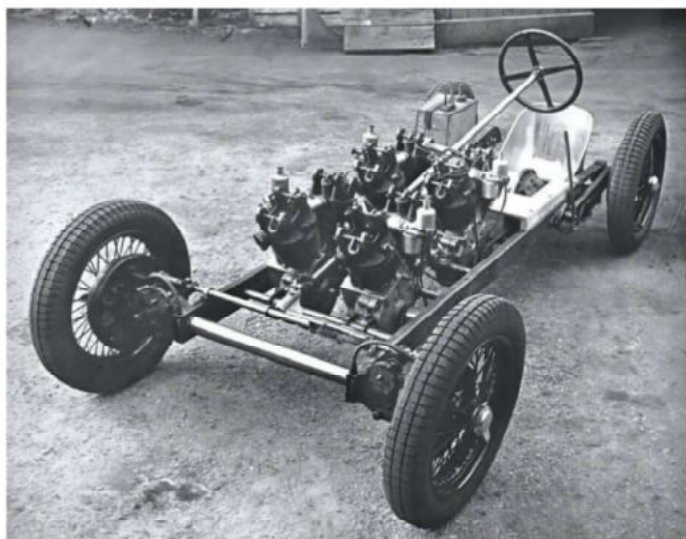


Wasp, Spider y Gnat. Tres de los mejores specials de los años 20 creados a partir de un chasis GN, aunque profundamente modificados y con motores muy diversos.





Bolster Bloody Mary 1. El primer modelo fabricado por John Bolster, que evolucionó mucho desde su creación en 1928. Al principio no tenía suspensión delantera y el motor era un V2 JAP de 1914, después instaló dos motores enlazados por cadena. El bastidor estaba hecho de tres largueros de fresno y fue mejorando con el tiempo. Bolster lo utilizó durante varias décadas con éxito. Actualmente está expuesto en el National Motor Museum de Beaulieu (Inglaterra).



Bolster Bloody Mary 2. Contento con la operación de doblar el número de motores, Bolster fabricó un nuevo Bloody Mary con un chasis de tubos de acero al molibdeno. Colocó ahí los dos motores de su anterior creación y añadió otros dos más; es decir, el segundo Bloody Mary tenía ocho cilindros y cuatro litros de cilindrada. Resultó ser tan rápido como difícil de conducir, así que Bolster lo desmontó para devolver los motores al Mary original.

John Bolster. Además de ser el creador de los Bloody Mary y de escribir el libro que he citado, Bolster fue una persona muy activa en el ámbito del automóvil británico. Participó en los grandes premios de Gran Bretaña de 1948 y 1949, en Silverstone, con un ERA. Junto con Gregor J. Grant, fundaron la revista Autosport en 1950, de la que fue director técnico y probador, hasta su muerte en 1984. Después publicaron una prueba póstuma de un Renault Fuego.

En una librería de viejo tuve la suerte de encontrar, a precio de saldo, dos libritos fascinantes. Uno, editado en 1945, es de C. A. N. May y trata sobre la subida a Shelsley Walsh, con prólogo del piloto Raymond Mays. Aparte de por su extensa actividad en competición, Mays es célebre por la foto de la subida a Caerphilly, donde se observa cómo le abandona una rueda trasera de su Bugatti Brescia. El otro se llama "Specials" y lo publicó en 1949 John Bolster, uno de los mejores y más asiduos pilotos de ese tipo de aparatos, que acabaría siendo colega periodista del motor. Entre los dos dan una idea muy exacta de lo que eran aquellas carreras de coches fabricados por aficionados.

En su libro, John Bolster recoge el trabajo de 74 fabricantes de "specials" para pruebas cronometradas (sprint) y carreras en circuito (racing). Es decir, dejaba al margen los también interesantes modelos hechos para trial y autocross. Esto que sigue es una pequeña muestra de ese fascinante universo. No se trata de una clasificación, el criterio para escoger estos y no otros ha sido sencillamente mostrar en alguna medida la variedad de lo que había entonces (bueno, eso y que haya encontrado una foto publicable). Por acotar, también nos hemos limitado al periodo de entreguerras. Eso deja fuera la categoría creada por el 500 Club en 1946, con motores de moto con esa cilindrada para vehículos especialmente baratos de fabricar. Ahí surgieron inventos interesantes; ya volveremos otro día sobre ellos.

La definición de "special" se la dejó a Bolster: "un coche fabricado para un fin específico por un aficionado, bien enteramente de su propio diseño o bien combinando las partes esenciales de un cierto número de marcas. La razón para construirlo es simplemente fabricar un coche con mejores prestaciones que cualquier otro que el constructor pudiera permitirse comprar ya fabricado".

Esa precisa descripción abarca dos planteamientos. Uno es el del propio Bolster que, mientras todavía era estudiante, dibujaba planos detallados de sus futuros



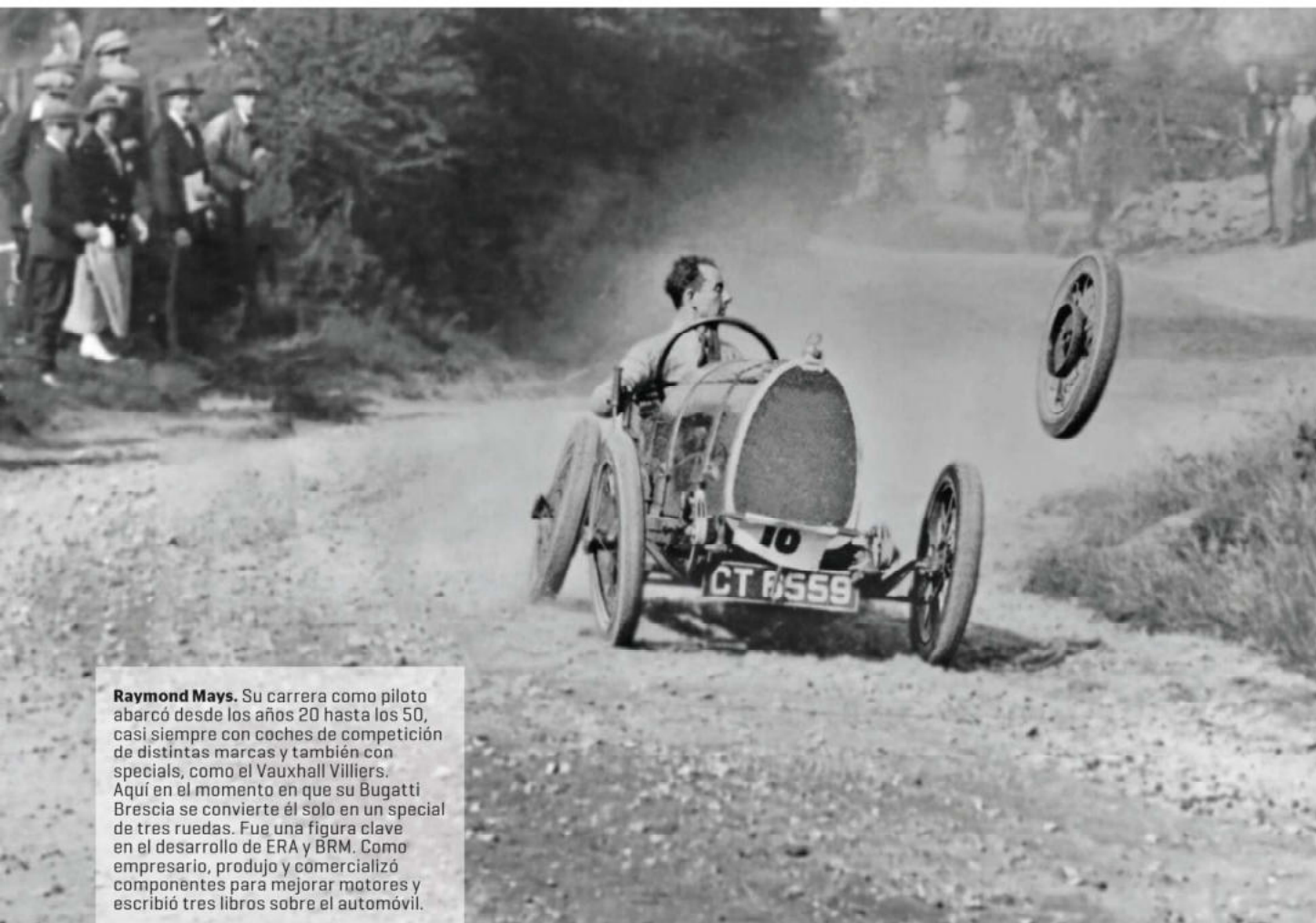
modelos. Es decir, los concebía partiendo de la proverbial hoja en blanco (o quizá cuadriculada, vaya usted a saber). El otro comprende a quienes tenían a su alcance algún coche viejo, un siniestro o incluso partes de varios distintos, y se proponían convertir esos desechos en algo capaz de competir, simplemente. Ganar, como en el chiste del póker, ya sería la leche.

Según su origen se puede distinguir entre varios tipos de specials: uno, los que resultaban de modificar, en mayor o menor medida, un coche de serie (desde un Austin Seven hasta un Ford V8) o de competición. A veces esa modificación consistía en reemplazar la carrocería, aunque generalmente se prestaba más atención a la mecánica. Otro eran diseños propios, aunque partieran de algunos elementos dados, como un chasis de GN, Frazer Nash o HRG. Finalmente estaba el método "Frankenstein", combinar piezas y elementos de distinta procedencia. No son pocos los que resultaban de unir la parte delantera de un modelo con la trasera de otro distinto.

ERAN UNA DEMOSTRACIÓN DE CÓMO COMPENSAR LA FALTA DE RECURSOS CON INGENIO Y ESFUERZO



Villiers Vauxhall. La foto corresponde a la subida Shelsley Walsh de 1929. Raymond Mays al volante, acompañado de su mecánico Peter Berthon. Mays compró un viejo Vauxhall TT de 1922 y se lo envió a Amherst Villiers para que le acoplara un compresor Rootes a su 4 cilindros de 3 l con doble árbol de levas en culata y 4 válvulas por cilindro. Fue uno de los pioneros en montar ruedas traseras gemelas para mejorar la motricidad, anterior al Auto Union tipo C.



Raymond Mays. Su carrera como piloto abarcó desde los años 20 hasta los 50, casi siempre con coches de competición de distintas marcas y también con specials, como el Vauxhall Villiers. Aquí en el momento en que su Bugatti Brescia se convierte él solo en un special de tres ruedas. Fue una figura clave en el desarrollo de ERA y BRM. Como empresario, produjo y comercializó componentes para mejorar motores y escribió tres libros sobre el automóvil.

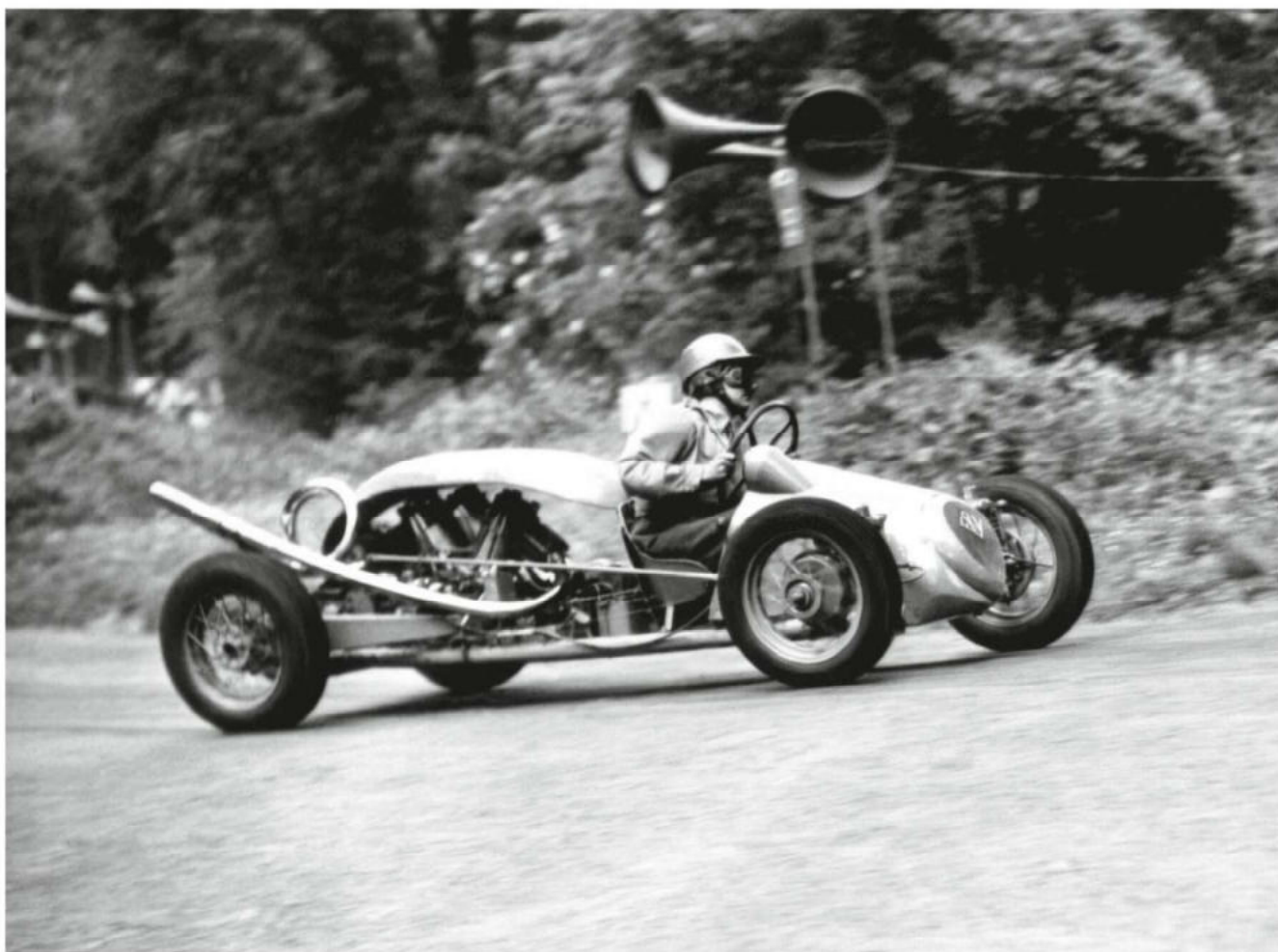


Dorcas 1. Bolster elogiaba por su tenacidad a los hermanos gemelos Gordon y Donal Glegg, creadores de los Dorcas. A menudo llegaban a Shelsley sin haber dormido y con el coche sin acabar. Después de la primera sesión, a veces subían por la colina preguntando al público: "¿Alguien ha visto una junta, un par de engranajes y un trozo de cadena?". Su primer Dorcas estaba basado en un Austin. Donal era un gran dibujante que publicaba deliciosas viñetas en revistas de motor, algunas sobre sus peripecias en las carreras.

PARTICIPABAN
EN PRUEBAS DE
ACELERACIÓN,
SUBIDAS, CARRERAS
EN CIRCUITO,
AUTOCROSS Y TRIAL

Dorcas 2. Era un tracción delantera con la parte frontal de un triciclo BSA, suspensión independiente y, generalmente, ruedas gemelas. Para la trasera, algunos componentes de un viejo Bugatti Brescia puestos al revés. Delante tenía un motor JAP V2 de 981 cm³. Después fabricaron un tracción total con un complejo sistema de cadenas y ruedas libres, que generalmente provocaba una lluvia de eslabones, seguido por otros tracción total más elaborados y exitosos.





Frelkaiserwagen. En 1936, un Auto Union tipo C, pilotado por Hans Stuck, causó sensación en Shelsley Walsh. Su motor central inspiró a varios aficionados, entre ellos David Fry y Dick Caesar. Adaptaron un chasis GN para poner detrás un V2 Anzani y, después, un Blackburne especial desarrollado para batir récords con un Morgan, nunca utilizado. Después de la guerra le acoplaron un compresor y fue el coche bicilíndrico más rápido hasta ese momento.

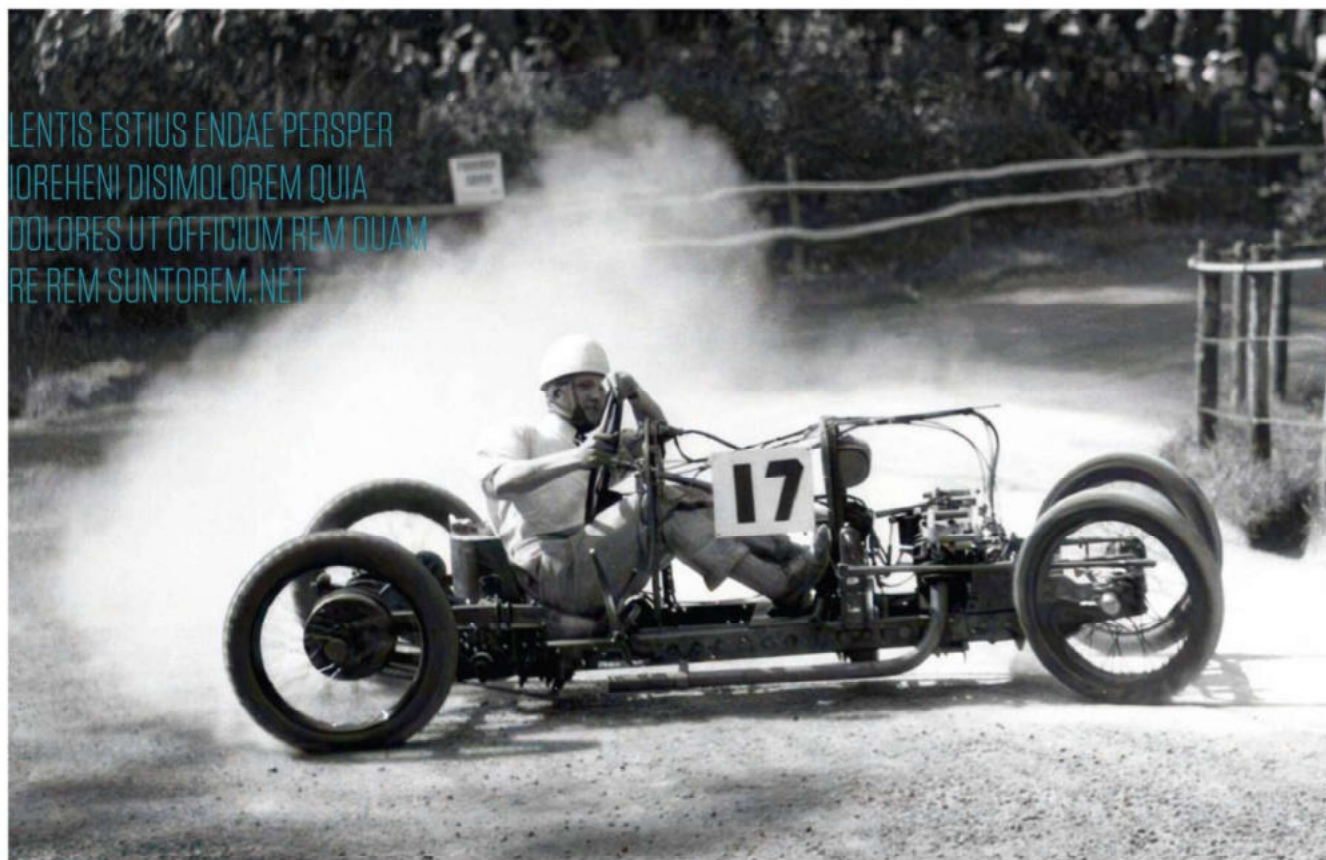
Para las categorías de menor cilindrada se solía recurrir a motores de motocicleta, generalmente los V2 de JAP o Blackburne, aunque esa configuración V2 también estaba en modelos de más capacidad, como el Spider de Basil Davenport. Una característica fundamental del special es que la configuración "original" es irrelevante. Cualquiera de ellos constituía un proyecto en marcha permanentemente y la evolución técnica era parte de su naturaleza. Incluso se llegaba a implementar alguna modificación importante el mismo día de la carrera.

Los aparatos resultantes bien podían estar ideados para una prueba en concreto o bien para varias. Básicamente había: carreras en circuito, pruebas de velocidad o aceleración, carreras en cuesta, trial y autocross. En este artículo vamos a mostrar solo algunos de los pequeños modelos que se utilizaban para subidas y carreras en pista. Con alguna excepción, como el fascinante Skirrow, dejamos fuera los caza récords, los de trial y de autocross. Además de Shelsley Walsh o Caerphilly, eran muy concurridas las subidas a Bouley Bay, Aston o Kop. Las carreras en circuito se corrían en Brooklands, Crystal Palace o Donington Park.



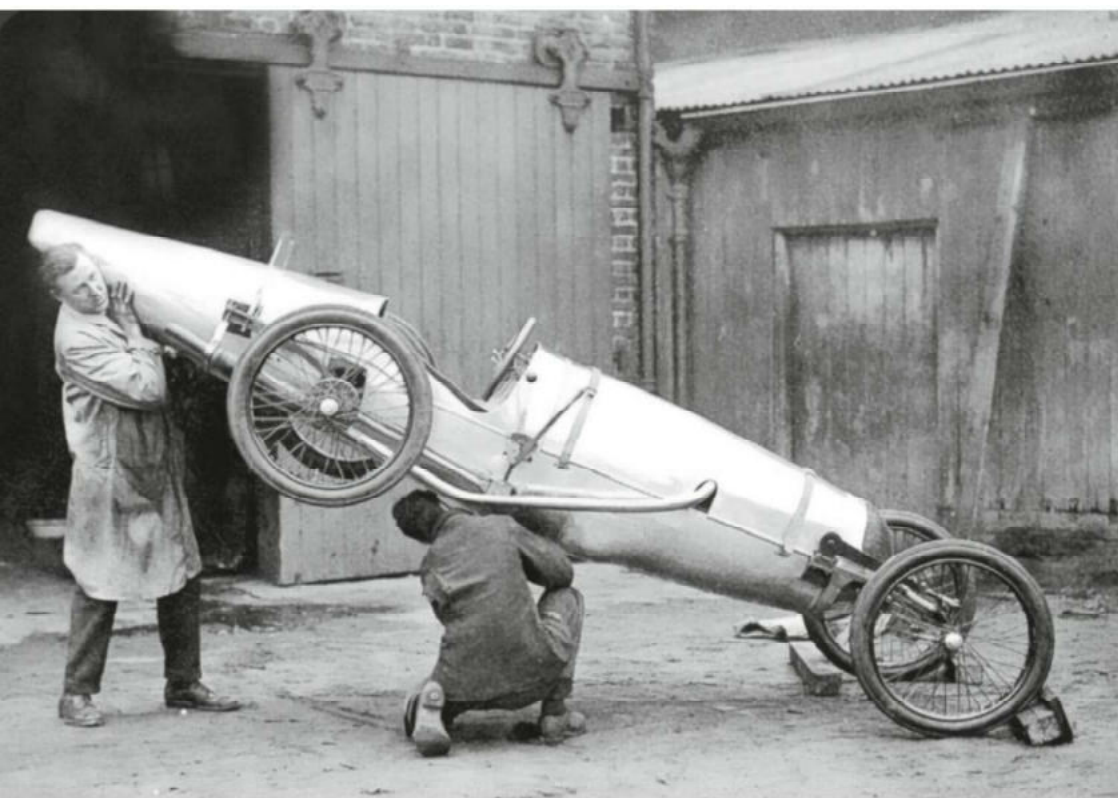
Fuzzi. Este aparato de aspecto inocente fue obra de Robert Waddy, ingeniero, matemático, experto en soldadura, música y bailes populares. Era un tracción total con un JAP de 500 cm³ en cada eje. El pedal del acelerador, además del movimiento normal, tenía otro lateral para variar la proporción de fuerza de cada motor; es decir, tracción total variable controlada por el conductor. El bastidor era un entramado tubular, el primero que se vio por allí.

LENTIS ESTIUS ENDAE PERSPER
IOREHENI DISIMOLOREM QUIA
DOLORES UT OFFICIUM REM QUAM
RE REM SUNTOREM.NET

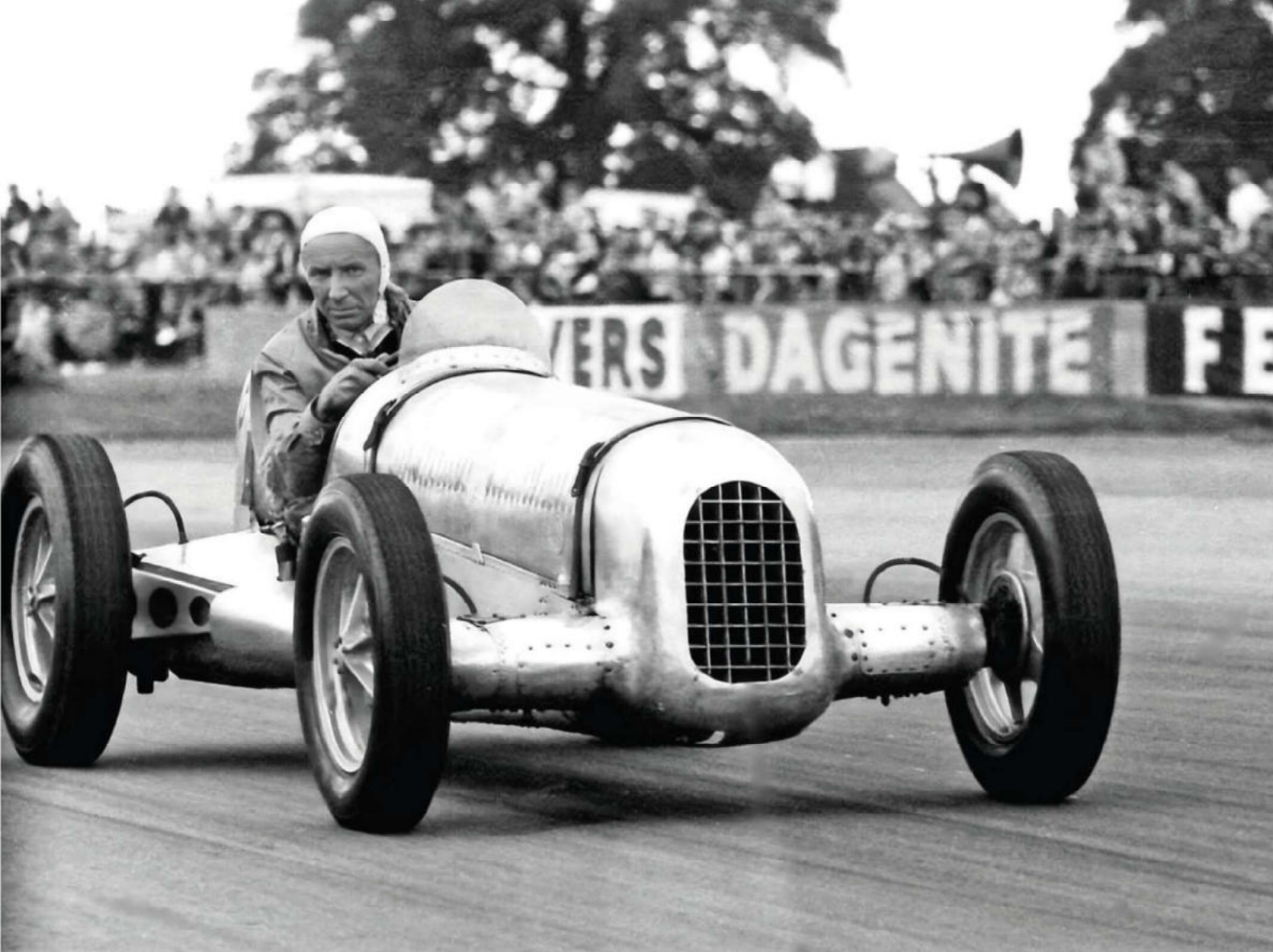


DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA CREATIVIDAD, LA ÉPOCA DORADA
DE LOS SPECIALS FUE EL PERIODO DE ENTREGUERRAS

Gnat. Una transformación de GN creada por Geoff Sharp en 1925, singular en algunos aspectos, como acoplar válvulas en la culata. La foto muestra una característica común en los specials de la época: el gran volante pegado al cuerpo. Incluso con poca desmultiplicación, la dirección no podría ser muy dura por el reducido peso sobre el eje delantero, las ruedas estrechas y la escasa adherencia. Además, prácticamente iba sin asiento. No me figuro cómo se podía conducir así.



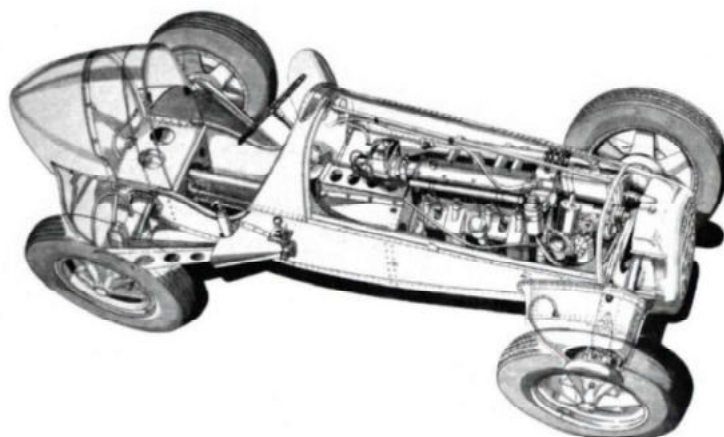
Jappic. Este autociclo creado por H. M. Walters en 1925, que solo pesaba 203 kg (el autociclo), tenía un monocilíndrico JAP de 350 cm³. En un bonito bastidor de fresno con refuerzos metálicos, instaló ejes rígidos con cuartos de ballesta invertidos. Jarvis & Sons, de Londres, fabricó la carrocería. Asiduo en Brooklands, solía batir a coches más potentes. Llegó a alcanzar una velocidad punta superior a 110 km/h. Se quemó en un incendio y se ha fabricado una réplica.



La variedad de formas y tamaños de los specials se explica porque los reglamentos eran muy permisivos. Las categorías a menudo solo determinaban la cilindrada. Además, existía una abierta donde se podía correr con cualquier cosa. Hay que tener en cuenta que estas pruebas no formaban parte de un campeonato, eran carreras de clubes y cada uno establecía sus criterios. Solían ser elásticos porque dependían de la inscripción. Por tanto, a veces los specials, también calificados como "cars of non-standard type", competían contra los modelos de producción. En otras, si la inscripción era numerosa, formaban una categoría aparte o junto con los coches de competición. Por ejemplo, el Midland AC, que organiza todavía hoy la subida a Shelsley Walsh, otorgaba la M.A.C. Challenge Cup al "fastest Shelsley Special".

Hubo al menos tres casos en que un artesano de specials acabó convertido en una marca. En 1934, Sydney Allard, propietario de un taller y concesionario de Ford, tomó un Ford V8 siniestrado y le acopló la carrocería de un Bugatti viejo. No solamente funcionaba, estaba tan bien hecho que parecía un coche "de verdad". Allard comenzó a fabricar unidades para clientes con el motor Ford V8 e incluso V12 Lincoln. Después de la guerra, la Allard Motor Company comercializó varios modelos de carretera, hasta el fin de la empresa en 1950. Los otros dos ejemplos son de posguerra: Cooper y Lotus. John Cooper y su padre Charles empezaron fabricando

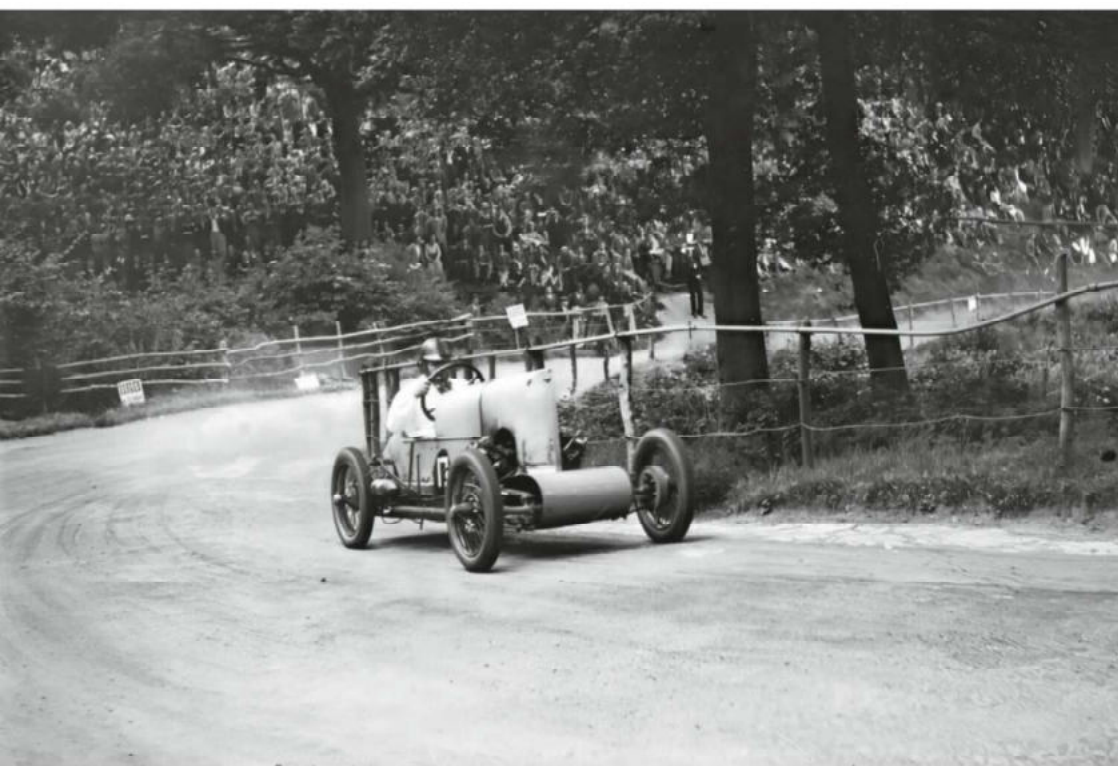
Lightweight. Alec Issigonis se tomó el proyecto muy en serio. Aunque realmente fue una iniciativa independiente y con pocos medios, el planteamiento prácticamente equivalía al que podría haber hecho una marca ya consolidada. Para la construcción y el desarrollo, Issigonis contó con George Dowson. No tenían ningún tipo de maquinaria, tenía que hacer a mano las perforaciones, los cortes o los rectificados. Lo terminaron unos meses antes de la guerra.



Chasis del Lightweight Issigonis. Aquí se puede apreciar que era una cosa muy seria. El bastidor era un monocasco de paneles de madera contrachapada y láminas de aluminio, con refuerzos transversales de acero. La suspensión era por elastómeros, como tendría posteriormente el Mini. Fabricaron la delantera en la mesa del comedor. La trasera era de semiejes oscilantes con brazos longitudinales. Inicialmente tuvo un motor de Austin Seven con compresor.



Skirrow. Este fascinante aparato de autocross va aquí cruzado sin contravolante porque tenía tracción total. Harry Skirrow ideó un complejo pero efectivo sistema de cadenas y embragues, desde un motor JAP de 1,0 l. Compitió en Nueva Zelanda y en Estados Unidos, donde lo prohibieron por ser muy superior en las pistas de tierra a cualquier coche americano. Hay quien afirma que, después de que el ejército lo probara, fue la inspiración para el Jeep.



LOS HA HABIDO CON TRACCIÓN DELANTERA, TRASERA O TOTAL, TODO TIPO DE MOTORES, BASTIDORES Y SUSPENSIONES

Spider. Lleva corriendo casi ininterrumpidamente desde 1924, es uno de los coches de carreras más antiguos que sigue en activo, porque se le sigue viendo cada año en Shelsley Walsh y Montlhéry. Cuando Basil Davenport tenía 20 años tomó un chasis GN, le acopló un V2 Frazer Nash de 1,1 l, con transmisión por cadena a un eje trasero rígido y sin frenos delanteros. Pese a su simplicidad, resultó extraordinariamente efectivo y batió sistemáticamente récords en esa subida.

specials con piezas de Fiat Topolino. El comienzo de Colin Chapman como constructor fue transformar un Austin Seven, sobre todo para bajar el peso, su obsesión de toda la vida.

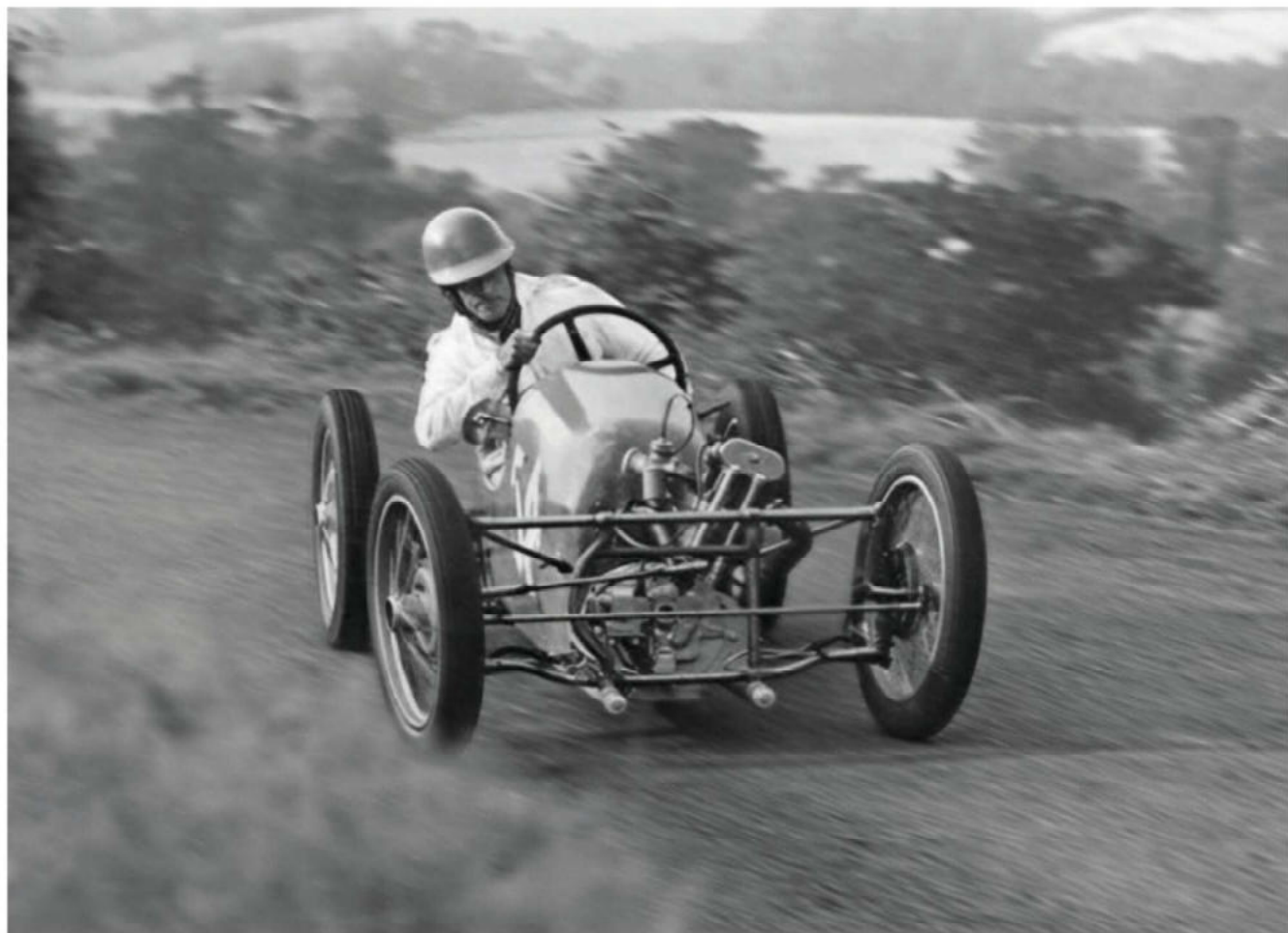
Cuando la competición es algo extraordinariamente costoso y reglamentado, el resultado es algo tan soporífero como la fórmula 1 actual. Aquellas carreras eran todo lo contrario: como resultaban accesibles a un número muy grande de aficionados, la cantidad de talento e ingenio desplegados era inmensa. En consecuencia, entre los specials de aquella época los podemos encontrar de tracción trasera, delantera o total, bastidor de largueros o monocasco, cualquier motor existente y los más variados diseños de carrocería, si efectivamente tenían carrocería. **mtc**

EPÍLOGO

Si pudiera retroceder en el tiempo para ver una carrera de esa época, ni el Gran Premio de Mónaco, ni las 24 Horas de Le Mans, ni las 500 millas de Indianápolis: iría a Shelsley Walsh para conocer a aquellos chalados y ver sus locos cacharros.

Tiger Kitten. Clive Lones era piloto de triciclos Morgan y batió 37 récords en Brooklands. En 1936 decidió pasarse a las cuatro ruedas con su Tiger Cat: acopló a un triciclo Morgan la parte trasera de un GN, con un motor 0,7 l (1,0 l después). Solo tenía dos marchas y frenos en el eje delantero. Le siguió este Tiger Kitten, medio Morgan medio Austin.

The Terror. Richard G. J. "Dick" Nash era piloto aficionado de pruebas de aceleración y subidas que competía con diversos specials Frazer Nash. Uno de ellos era The Terror, tan fiable que lo usaba por carretera para ir de una competición a otra. Inicialmente tenía un motor Anzani con un compresor Cozette que fue evolucionando, entre otras cosas para funcionar con alcohol. Al final hubo que dotarlo de ruedas traseras gemelas para que pudiera traccionar.





INCOMPARABLE

La ciudad de Mulhouse, situada en el corazón de Alsacia, alberga una de las mejores colecciones del mundo, formada por más de medio centenar de vehículos, muchos de ellos excepcionales. Su origen se encuentra en la de los hermanos Schlumpf, que en 1957 adquirieron una antigua fábrica textil con el propósito de exhibirla. Dos décadas después, el estado francés declaró su protección como patrimonio nacional; en 1982 quedaría abierta bajo la administración de un consorcio público-privado, convertida ya en el Museo Nacional del Automóvil.

MANUEL GARRIGA (TEXTO). MG / MNA (FOTOS)

Se ha dicho que este museo posee la “colección de automóviles más importante del mundo”, afirmación categórica donde las haya. Para el respetado periodista francés Serge Bellu, “una clasificación así es inútil”, escribía en un artículo publicado por “Le Figaro” hace algunos años. “¿A alguien se le ocurriría clasificar los tesoros del Louvre en relación con los del Prado, del Metropolitan o del Hermitage? ¿Es la cantidad de piezas expuestas o su interés histórico lo que las hace importantes? En el caso del museo de Mulhouse ambos

criterios se cumplen. No solo impresiona el número de coches expuestos, sino su diversidad y calidad.”

Sea como sea, se trata del mayor santuario automovilístico imaginable al que ningún aficionado que se precie debería dejar de acudir por lo menos una vez en la vida. Constató que ha variado un poco desde mi última visita en 1999. Las instalaciones fueron remodeladas tiempo atrás (ver recuadro) para ponerlas al día. La nave principal mantiene su característico suelo de gravilla y las singulares farolas —réplicas de las del puente Alexandre III de París, encargadas por los Schlumpf en su época—



Verdaderos veteranos. Benz, Panhard-Levassor, Le Zebre... no hay otro museo que exhiba tanta maquinaria antigua [y sin contar lo que está en sus almacenes pendiente de restaurar].

NUEVOS TIEMPOS

Tras dos décadas a cargo de la sociedad Culturespaces, y después de que un informe interno lo describiera como una "bella durmiente", en 2022 se decidió revertir la gestión del museo al propio consorcio. El flujo de visitantes había descendido desde finales de los 90 y se imponía una nueva estrategia, "un giro de 180°" para su nuevo director, Guillaume Gasser. A pesar de no haberse escatimado en inversión —remodelación, ampliación, nueva entrada, construcción del circuito—, el modelo museístico apenas ha variado desde su apertura, está agotado. El objetivo de alcanzar los 250.000 visitantes anuales —cifra que se estima financieramente sostenible— solo se logrará haciendo que el museo se convierta en un referente de alcance europeo. Y para ello hacen falta algo más que promesas de modernidad, llegada masiva de herramientas digitales como realidad aumentada, simuladores, etc. La clave es el apoyo de las autoridades locales y del Estado, y, sobre todo, la realización de un proyecto científico y cultural innovador. "La Cité de l'Auto es una bella durmiente que debemos despertar cuanto antes", decía Bruno Fuchs, presidente de la asociación propietaria del museo. "El museo debe ser el punto de atracción de Mulhouse en el mundo". Los primeros frutos de esta nueva política ya han empezado a hacerse visibles. Hay Museo Nacional del Automóvil para rato...





EN LA SECCIÓN "OBRAS MAESTRAS" NOS ENCONTRAMOS UN VASTO REPERTORIO DE BUGATTI, INCLUYENDO TRES ROYALE

que la decoran (hay más de 600). Sin embargo, los dos espacios laterales cuentan con un piso convencional que permite mayor proximidad del visitante a los vehículos, de modo que ahora puede rodearlos, verlos mucho más de cerca y, sobre todo, fotografiarse junto a ellos.

Esta enorme sala, denominada Aventura, se configura como un recorrido cronológico por la historia del automóvil, desde 1878, a través de unos 250 vehículos, la mayoría "totalmente antiguos", con abundantes ejemplos de marcas pioneras francesas, belgas y suizas (Brasier, Darracq, De Dion-Bouton, Le Zebre, Mathis, Minerva, Mors, Panhard Levassor, Pic Pic...), un puñado de modelos únicos y prototipos, y especialmente una concentración casi obscena de Bugatti: 123 unidades en todo el museo. Solo este apartado de por sí ya cuesta de digerir, por la sobredosis de belleza técnica.

Pero todavía hay más, mucho más. La zona llamada "Obras Maestras" exhibe lo más granado de la producción europea del periodo de entreguerras, unas 80 piezas entre Bentley, Daimler, Rolls Royce, Isotta-Fraschini, Lagonda, Lancia, Hispano-Suiza, Horch, Maybach, Mercedes, Hotchkiss, Delahaye, Delage, Talbot, Voisin y naturalmente Bugatti, incluido tres de los Tipo 41 Royale (dos originales y una reconstrucción) y un repertorio de versiones del Tipo 57 que quita el hipo. Desconcerta la tenue iluminación de la sala, prácticamente a oscuras, hasta que uno comprende que es intencionada; se trata crear una atmósfera de silencio y recogimiento para admirar esas obras maestras de la mecánica con el espí-



Aristocracia del motor. Un viejo conocido, el Alfonso XII de rutilante esquema cromático; y un Hotchkiss AM 80 tal como fue hallado. En 1911 Ettore Bugatti vendió a Peugeot la licencia para fabricar el Bebé, todo un éxito comercial.



Hay de todo. Coches de competición y prototipos: a la izquierda, el coupé con motor Ford V8 que diseñó Philippe Charbonneaux en 1948 por encargo del piloto Jean-Pierre Wimille; debajo, un 4L jibarizado por Jean Bertin, discípulo de Gabriel Voisin.

INFORMACIÓN PRÁCTICA

MUSÉE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE. COLLECTION SCHLUMPF

Dirección: 17 rue de la Mertzau,
68100 Mulhouse, Francia

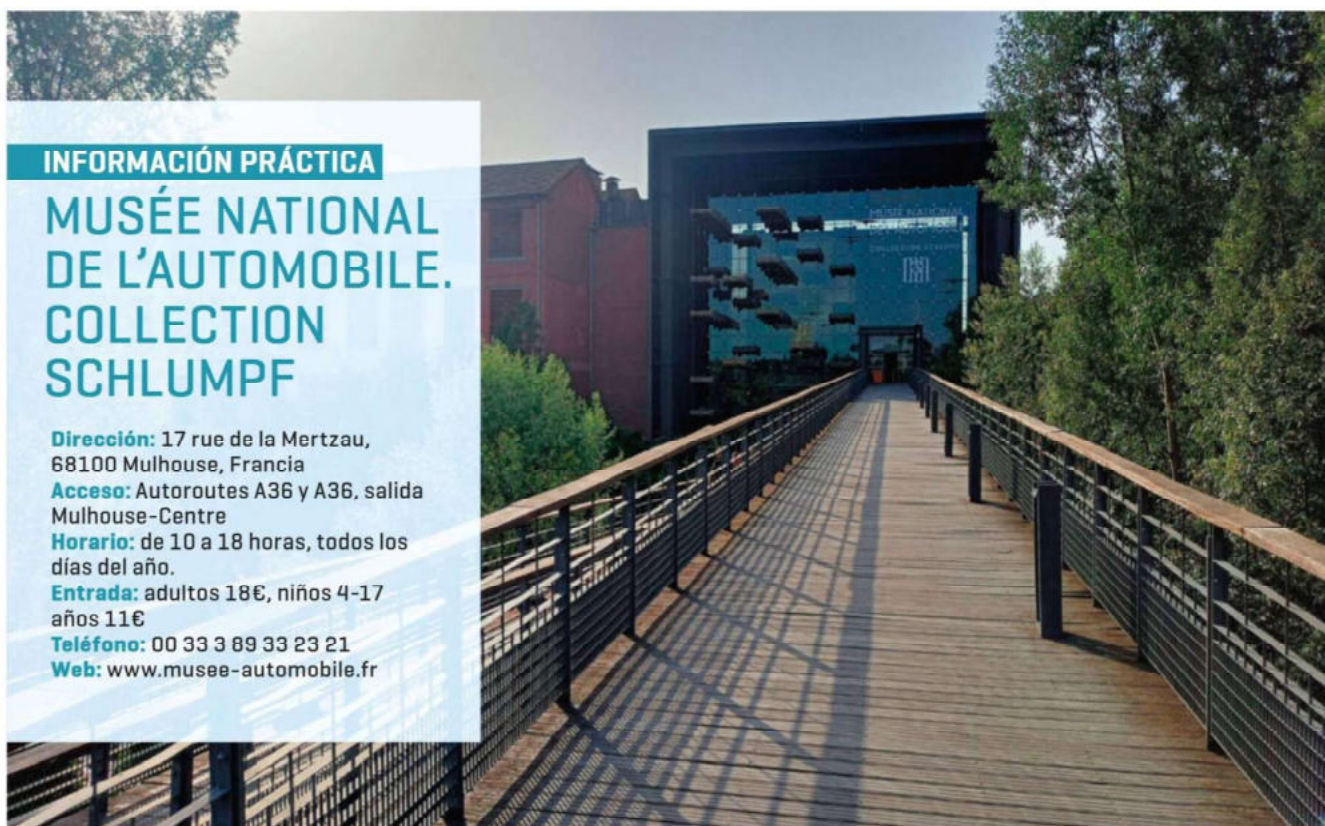
Acceso: Autoroutes A36 y A36, salida
Mulhouse-Centre

Horario: de 10 a 18 horas, todos los
días del año.

Entrada: adultos 18€, niños 4-17
años 11€

Teléfono: 00 33 3 89 33 23 21

Web: www.musee-automobile.fr



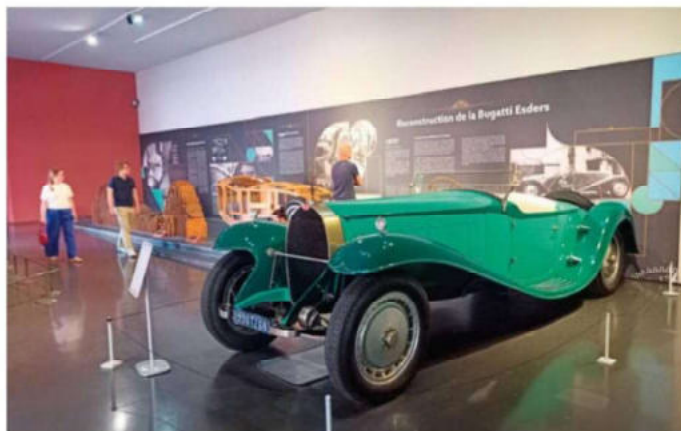


CON SU DERROCHE DE PIEZAS SINGULARES, EL APARTADO DEDICADO A LAS CARRERAS RESULTA AÚN MÁS ABRUMADOR SI CABE

ritu apropiado. Es ahí donde el síndrome de Stendhal alcanza su máxima intensidad.

Mucho más dinámico y animado es el tercer espacio, "Carreras", cuya decoración y efectos de sonido buscan transportarnos al ambiente de la competición. El visitante llega a sentirse de nuevo abrumado por el impresionante número de vehículos y su fuerte trascendencia histórica: todos los Gordini y Bugatti de competición, un montón de Ferrari, Maserati, Talbot, etc; monoplazas, biplazas, coches de sport y resistencia, de rallies, de raids, etc. Con lo que hay aquí se podría configurar un museo exclusivamente centrado en el automovilismo deportivo que abarcaría desde los inicios del fenómeno hasta la primera década del siglo XXI. Es algo único.

Al extremo del edificio principal se encuentra la sala destinada a exposiciones temporales, que este verano ofrecía la muestra sobre Tintín y sus coches, como contamos en el reportaje de nuestro anterior número. Hay otra más pequeña dedicada a las figuras de los fundadores, Hans y Fritz Schlumpf, donde está el Tipo 35 con el que el menor de los hermanos empezó a competir en 1939 y se nos explica el origen de la colección. Finalmente, en el exterior del recinto está el Autódromo, una pista en forma de 8 donde se celebran regularmente exhibiciones y desfiles de coches del museo, con una zona de paddock para aparcar los clásicos que acuden a estos eventos, y una casa-club con garaje en la que se reúnen clubes y asociaciones. **MC**



Demostración de fuerza. La réplica del Royale Esders; un T57 desnudo; el último Salmson 2300, con una carrocería de material plástico, de Charbonneaux, y un Alfa Romeo 8C 2900 de 1936.





BMW R62

SALTO ADELANTE

Solo habían transcurrido cinco años desde que BMW empezara a fabricar motos bajo su propio sello cuando, en 1928, apareció la R62. La primera "siete y medio" de la firma bávara suponía una mejora sustancial respecto al modelo R32 inicial, al cual doblaba en potencia gracias a su motor de válvulas laterales y caja de cambios mucho más modernos, así como a su avanzado diseño.

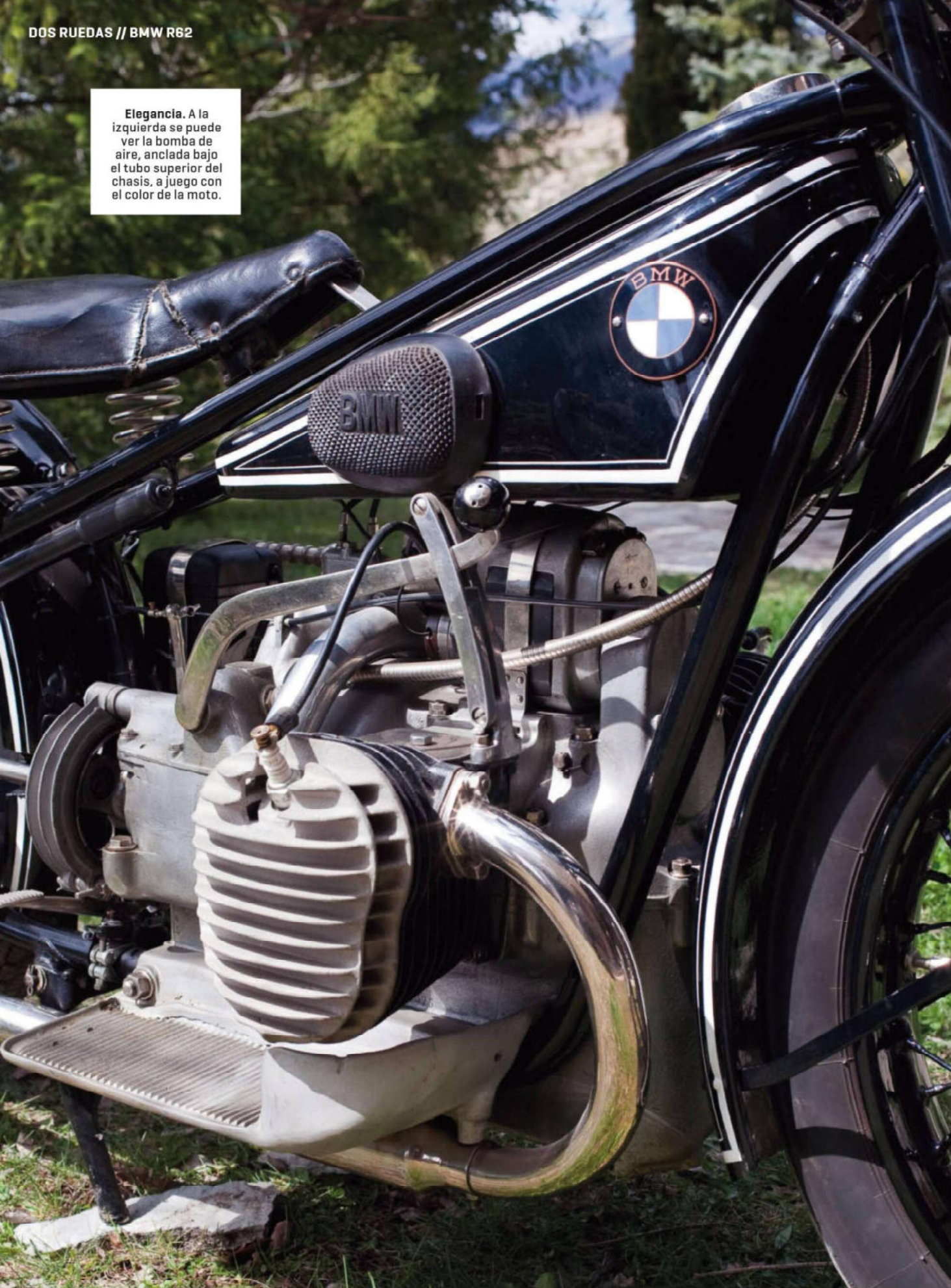
MANUEL GARRIGA / DAVID ROMAN [TEXTO].
IVÁN SÁNCHEZ [FOTOS].

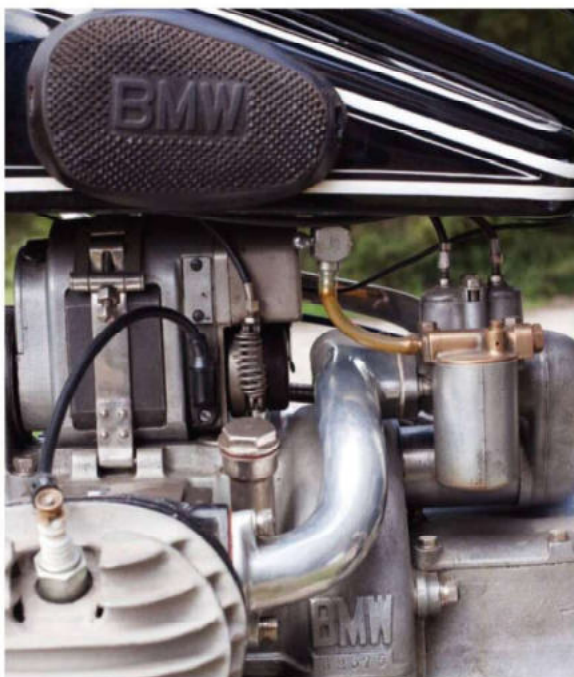
Tras la primera guerra mundial, el Tratado de Versalles firmado por las potencias vencedoras dejaba la industria militar alemana en mantillas, obligando a muchas empresas a reorientarse hacia la producción civil. La Bayerische Motoren Werke, fabricante de motores aeronáuticos, afrontó esta reconversión construyendo todo tipo de maquinaria agrícola, motores marinos, frenos neumáticos para ferrocarril, piezas de fundición, etc. Algunos de sus productos tuvieron aplicación a las dos ruedas: en 1920 creaba un pequeño monocilíndrico de 2 tiempos llamado Flink, y poco después el MB2B15, un bicilíndrico longitudinal de 4 tiempos y 500 cc claramente inspirado en el Douglas británico, que utilizarían marcas como Bison, SMW, Corona o Victoria, así como la Helios de BFW (Bayerische Flugzeugwerke), muy vinculada a la propia BMW.

Atento a la creciente demanda de motos que estaba experimentado el mercado alemán, Franz Josef Popp, director de la compañía, encargó al ingeniero Max Friz que reestudiara la Helios con el objetivo de comercializarla bajo el sello de BMW. Friz, especialista en motores de avión, decidió modificar la posición longitudinal del bloque e instalarlo de forma transversal al chasis y evitar así los problemas de refrigeración congénitos del cilindro trasero y, a la vez, reducir la distancia entre ejes. El resultado fue una máquina de nueva planta cuyos planos —eso dice la leyenda— estuvieron terminados en apenas cinco meses.

Sin ser radicalmente transgresor, el diseño de la R32 rompía con la tradición establecida, y era de tal lógica y sensatez que marcó a BMW el camino a seguir durante varias décadas: motor transversal monobloque y transmisión secundaria por cardán y engranajes. Presentada en el Salón de París de 1923, incorporaba además otros refinamientos técnicos: carburador con mando de estérter, lubricación por cárter húmedo y bomba de engranajes, distribución por varillas y balancines protegida de la intemperie... Todo este compendio de alta tecnología tenía su precio, 1.650 Reichsmark, que equivalía prác-

Elegancia. A la izquierda se puede ver la bomba de aire, anclada bajo el tubo superior del chasis, a juego con el color de la moto.





Todo bien ordenado. El carburador BMW de 22 mm y cuba separada, detrás de la imponente magneto-generator Bosch.

LAS PRIMERAS "R"

Aunque hoy en día hablar de una R nos remite al término inglés "racing" y por lo tanto a motos de tipo deportivo, en la Alemania de entreguerras BMW codificaba sus vehículos de dos ruedas siguiendo otras normas. Hasta la aparición a principios de los años ochenta de la serie K con motores de tres y cuatro cilindros en línea, todas las BMW de asfalto se identificaban con una R inicial seguida de una cifra, que generalmente se correspondía con la cilindrada del motor, aunque no siempre es así. En alemán el término que define motocicleta es "motorrad"; y dicho popularmente y para abreviar, "rad". De ahí éste monosílabo cuya inicial la marca bávara tomó prestado para denominar a sus modelos de dos [y tres] ruedas.



ticamente al sueldo anual de un trabajador alemán a finales de la década de los 20

Tras el regreso de BMW a la industria aeronáutica, fabricando motores para los ejércitos checo y ruso, Max Friz dejó el tema de las dos ruedas para volver a centrarse en su especialidad. Le relevó un ingeniero apasionado de las motos y piloto él mismo, Rudolph Schleicher. Sería él quien desarrollase la primera deportiva de la marca alemana, la R37, un modelo rápido, caro y exclusivo con su motor de válvulas en cabeza. La segunda generación vino representada por la R42 de 1926. Un nuevo motor más potente y con varias mejoras, estética actualizada y parte ciclo mejorada que adoptaba los frenos de la R37. Todo ello, unido a un precio inferior, hizo de la R42 un éxito comercial con más de seis mil unidades vendidas hasta el cese de la producción en 1928. Existió también una versión deportiva, la R47, con su misma parte ciclo, la distribución por válvulas en cabeza y unos respetables 18 CV de potencia.

Fue con la tercera generación de esta familia de propulsores bóxer que se abandonaron las cotas internas cuadradas de 68 x 68 mm, heredadas del primitivo M2B15. La R52, último modelo con el boque 500 cc de válvulas laterales, montaba un nuevo motor de carrera larga (63 x 78 mm), tan potente como su predecesor, aunque de temperamento algo más tranquilo (18 CV a sólo 3.400 rpm) y con más bajos, perfectamente adecuado para tirar de un sidecar, accesorio muy común en la época. La versión deportiva de la saga, la R57, mantenía las cotas cuadradas de 68 x 68 mm y la distribución por válvulas en cabeza accionadas por empujadores y balancines.

Desde 1926 BMW participaba con motos de 750 cc en competiciones para máquinas de hasta un litro de cilindrada, y no sin éxito, por cierto. Aprovechando la experiencia desarrolló nuevos modelos de cubicaje superior dirigidos al gran público. Así nació la R62, la primera BMW "siete y medio", partiendo del motor de la R52 y con el diámetro de los pistones incrementado hasta 78 mm para alcanzar una cilindrada de 745 cc. La siguiente generación ya recurrió a la técnica de la estampación para fabricar el chasis, y el desarrollo de este proceso industrial en la empresa bávara dará lugar a las posteriores R11 y R16 en 1929.

El bastidor de la R62 es un robusto doble cuna de acero exquisitamente terminado que alberga el propulsor y el depósito de combustible, bien encajado entre los cuatro tubos que nacen de la pipa de dirección. En la parte trasera izquierda se fija el cárter con el par de engranajes cónicos que transmiten el movimiento a la rueda posterior. En la salida del cambio el eje lleva una unión elástica (remotamente emparentada con una junta cardan) con una cruceta de goma a la que se une el eje de transmisión, que queda al aire. La unión elástica se encarga de absorber en lo posible las desalineaciones causadas por la flexión del chasis en movimiento.

En este mismo elemento de transmisión se incorpora un curioso sistema de frenado trasero, a base de dos zapatas que presionan directamente la cara externa del mecanismo, de forma cilíndrica. Se acciona mediante un pedal situado a la derecha y, por analogía con el freno de expansión interna, tal vez cabría denominarlo freno de compresión externa. El rendimiento no era excepcional

LA R62 ES LA PRIMERA "SIETE Y MEDIO" DE BMW, PARTIENDO DEL MOTOR R52 CON PISTONES DE 78 MM DE DIÁMETRO



Equipo de lujo.
Cláxon y faro eléctricos Bosch. Velocímetro con cuentakilómetros total. Freno, embrague, chispa, gas, aire... muchas palancas en poco espacio. La mezcla va del carburador a los cilindros por un sinuoso conducto. Los amplios reposapiés son de aluminio fundido. La R62 está repleta de ingeniosas ideas como esta caja de herramientas en un hueco del bloque motor. Ballesta delantera de seis láminas. Freno trasero de dos mordazas, que actúa sobre la transmisión secundaria.





Imponente. La R62 mide más de 2 metros de longitud, pero no es tan alta [800 mm] ni pesada [155 kg] como su aspecto puede dar a entender.

pero suficiente para una moto de 155 kg de peso en una conducción tranquila por las carreteras de entonces.

Para ser una máquina concebida hace casi un siglo presenta un motor compacto y con una terminación excelente. La magneto se encuentra sobre el cigüeñal y tras un embrague en seco opera un robusto cambio de tres relaciones con engranajes de dientes rectos y accionamiento manual que transmite el generoso par del propulsor a la rueda trasera. El carburador, fabricado por la propia BMW, se integra armoniosamente en la parte trasera del motor, fijado al mismo, y reparte la mezcla entre ambos cilindros a través de una tobera en forma de Y.

Como era habitual en la marca alemana, el equipamiento (opcional en su día) es extraordinario para la época. La instalación eléctrica la alimenta una magneto-generador Bosch, y da servicio al gran faro delantero, al piloto trasero y al claxon. Un bonito velocímetro con cuentakilómetros incorporado corona el depósito. Los pies descansan sobre plataformas de aluminio fundido que recogen el aire caliente de los cilindros, ideal para los fríos inviernos bávaros aunque quizás menos agradable en verano. **mc**

EPÍLOGO

Esta BMW de depósito plano tiene un atractivo especial para muchos coleccionistas porque mantiene una interrelación estética claramente visible con la R32 primigenia de 1923 y sus líneas sobrias y elegantes, en las que se percibe cierta influencia de la escuela de diseño Bauhaus, basado en conceptos funcionales sin ornamentación excesiva. Supuso un salto adelante para la marca y disfrutó de un éxito comercial considerable, a pesar de que su elevado precio limitó su difusión. Pero los numerosos triunfos deportivos conseguidos por la moto en manos de pilotos como Ernst Henne ayudaron en gran manera a cimentar su prestigio. A finales de 1929, la R62 sería reemplazada por su sucesora R11, dotada de bastidor de acero prensado, y aunque su motor y caja de cambios eran idénticos la estructura tubular del primer modelo transmite mayor sensación de agilidad y ligereza que la de chapa plana doblada que luce su sustituto.

BMW R62 (1928)

MOTOR

Bicilíndrico opuesto de 4 tiempos, refrigerado por aire. **Diámetro x carrera:** 78 x 78 mm. **Cilindrada:** 745 cc. **Relación de compresión:** 5,5 a 1. **Admisión:** válvulas laterales. **Lubricación:** cárter húmedo y bomba de engranajes. **Encendido:** magneto Bosch. **Alimentación:** carburador BMW de 22 mm. **Potencia máxima:** 18 CV a 3.400 rpm.

TRANSMISION

Primaria: directa al embrague. **Secundaria:** árbol y par de engranajes cónicos. **Embrague:** monodisco en seco [bidisco desde la n° 64101]. **Cambio:** manual, de 3 relaciones.

BASTIDOR

Chasis de doble cuna en tubo de acero. **Suspensión delantera:** horquilla de bieleta tirada y ballesta de seis láminas. **Suspensión trasera:** rígida, sillín con muelles. **Frenos:** tambor de 200 mm delante y zapatas exteriores sobre la transmisión secundaria detrás. **Ruedas:** llantas de radios de acero y neumáticos 3,5 x 26.

DIMENSIONES

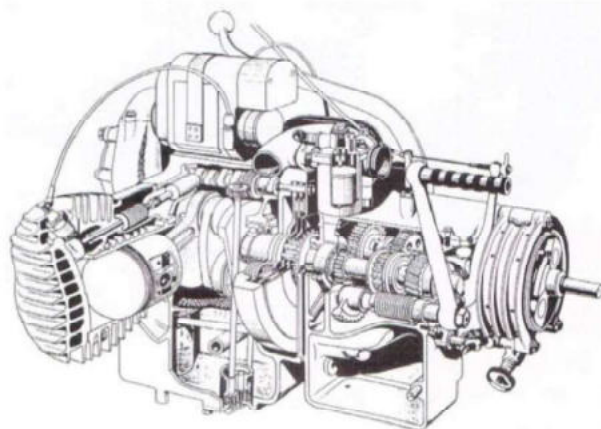
Distancia entre ejes: 1.400 mm. **Largo x ancho x alto:** 2.100 x 800 x 950 mm. **Peso en vacío:** 155 kg. **Capacidad del depósito:** 12,5 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 115 km/h.

PRODUCCIÓN

Epoca de fabricación: 1928-1929. **Ejemplares producidos:** 4.355.

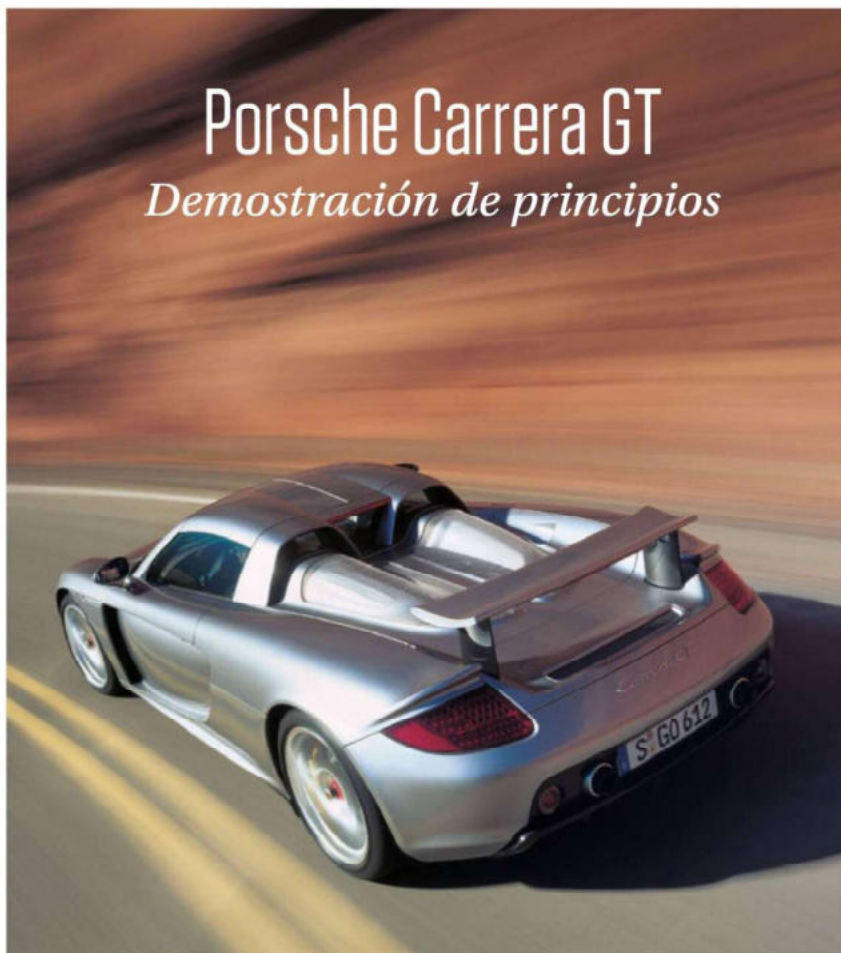


Y EN EL NÚMERO 436

diciembre 2025

Porsche Carrera GT

Demostración de principios



SEAT MÁLAGA INJECTION
La familia... y mucho más.

AUTOMOVIL

Este mes puedes disfrutar de



FERRARI 489 TESTAROSSA

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, Valenti Fradera, Manuel Garriga, Fernando Hoyos, Ricardo Muñoz, Pere Nubiola, José María Pueche, Andrés Ruiz y Classic Lane.

Departamento de Arte: Ana Callejo, 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 Lagán (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

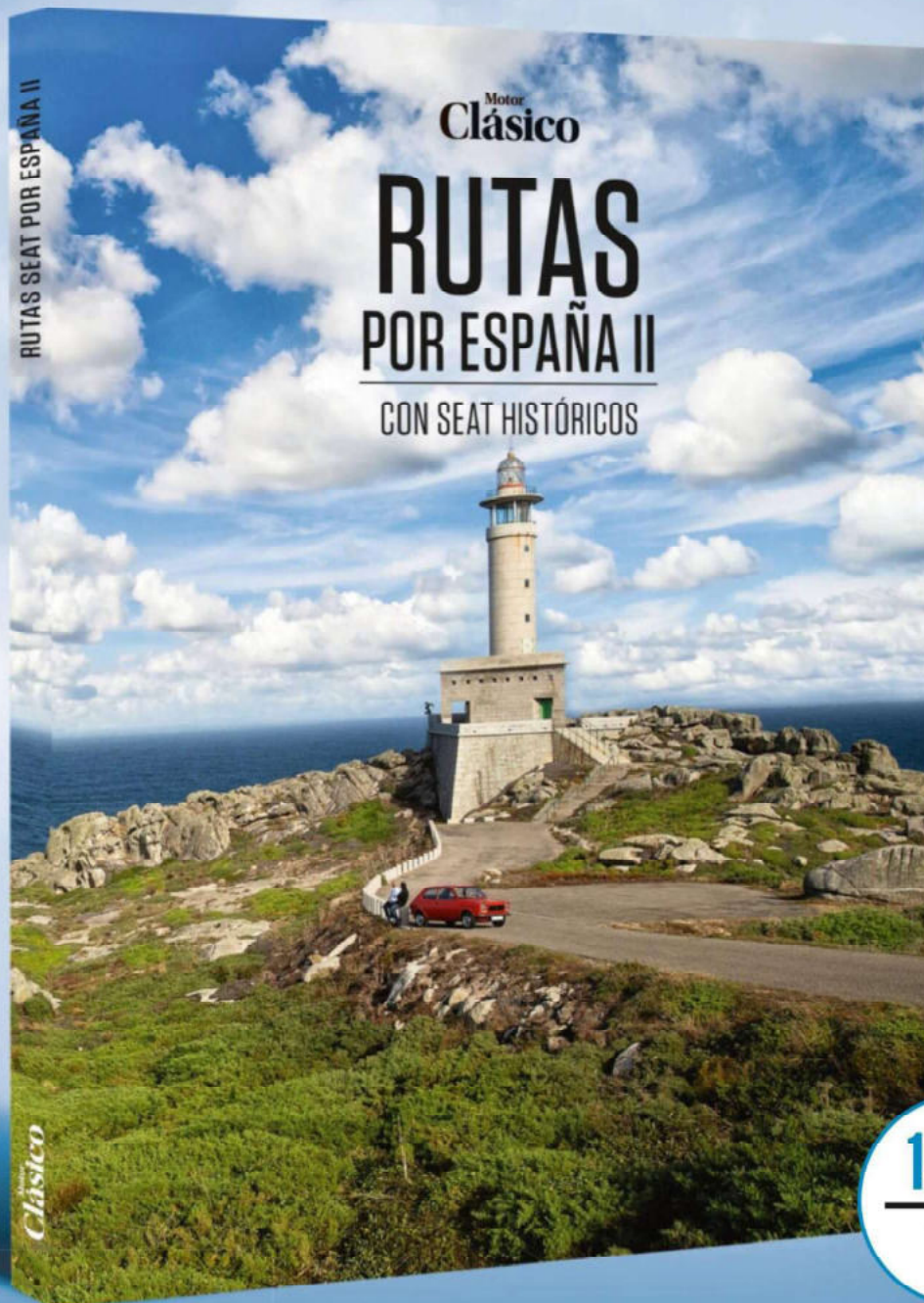
Motor Klassik YOUNGTIMER

Deposito legal: M-36042-1986

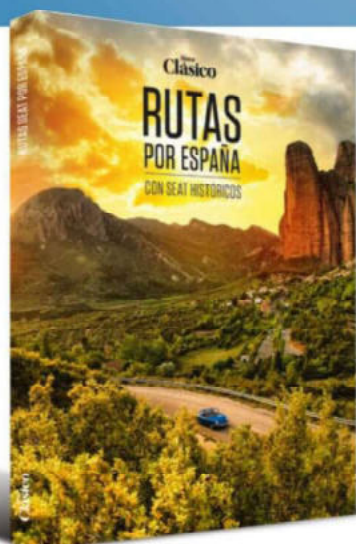
Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD. PRECIO: 5,95 euros, IVA incluido. Canarias: 6,10 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 5,95 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain



PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible.
www.pefc.es



148 PÁGS
18 €



Descubre nuestro país con el libro de **Motor Clásico: Rutas por España II**. Viaja por **antiguas carreteras**, reencontrándote con **nuestra historia**, cultura, gastronomía y costumbres, con las **fotos más espectaculares**.

En el primer volumen "**Rutas por España I**", recorrimos con SEAT Históricos la costa asturiana, el Bajo Aragón, el Pirineo catalán, el Parque Natural de Cabo de Gata almeriense y la Sierra del Guadarrama. Ahora, en "**Rutas por España II**", realizamos el Camino de Santiago y nos adentramos en la Costa da Morte gallega, la Ruta del Cid alicantina y la Ruta de la Plata.



Ya puedes adquirirlos en nuestra tienda on-line, librerías especializadas y amazon

También en: 91 060 44 83 // suscripciones.sportlifeiberica.es // suscripciones@slib.es



AUTO-REFLEXIONES

por Manuel Garriga

VILA CASAS Y EL 600 AUTOMÉTRICO

Sí, tío, ese coche antiguo y raro, todo grafitado en plan random..." Pese a que pocos sepan lo que es, los estudiantes que suelen acudir a la Biblioteca Vapor Badia, ubicada en una antigua fábrica textil de Sabadell, se han ido acostumbrando a ver ese extraño vehículo que preside el vestíbulo. Extraño para los más jóvenes, y curioso por lo menos para aquellos capaces de identificar un Seat 600. Porque parece un Seat de 1965 —y lo es—, profusamente miniado como un mapa laberíntico, pero también se trata de una obra de arte titulada "Autometría 600", creada a principios de los años 70 del pasado siglo por el pintor Joan Vila Casas.

Presentada en la Sala Gaspar en la muestra Planimetrías 77, era la segunda incursión de este artista sabadellense en el tema automovilístico. Tres años antes, cuando Seat preparaba el lanzamiento del 133, cedió una veintena de carrocerías peladas en una operación promocional (entonces nadie usaba el anglicismo hoy omnipresente que huelga citar) a diversos creadores catalanes de vanguardia como Arranz-Bravo, Bartolozzi, Rafols Casamada, Tharrats y el propio Vila Casas entre otros, para que hicieran lo que les pareciera con ellas; artísticamente, claro.

El resultado se materializó en la exposición colectiva MAN 74, celebrada durante el verano de 1974 (y merecedora de un reportaje más digno que esta pobre columna, obviamente ilustrado). El caso es que de todos aquellos monocascos de 133 devenidos en esculturas metálicas, la de Vilacasas —su nombre en las artes plásticas— era una de las más impactantes. Solo tenía once años, pero aún recuerdo como si fuera ayer la fascinación que me causó verla allí plantada, en la Rambla de Catalunya, rodeada de todas las demás obras.

Cuando por cuestiones de edad y salud dejó de conducir en 2001, Vila Casas había cedido el 600 autométrico al museo de arte de su ciudad natal. Hasta entonces lo había estado utilizando como su coche personal, con el que tres días a la

semana solía acercarse a los viejos Encants de la plaza de las Glorias en busca de material para sus creaciones. Aún andaba regularmente con él a inicios de los 90 cuando tuve ocasión de conocerlo en una de las primeras reuniones del recién fundado Club Amics del 600. Aquel señor barbudo y apacible, de hablar pausado y salpicado de expresiones afrancesadas era el autor del 133 psicodélico que tanto me había impactado siendo un chaval, y también de las intrigantes novelas a las que me enganché de adolescente, sisadas de la biblioteca paterna.

Tras una breve charla, me invitó a acompañarle en el recorrido por Sant Cugat del Vallès y sus alrededores a bordo del "Autometría 600". No es habitual toparse por casualidad con uno de tus mitos particulares —tan doméstico como se quiera, pero mínimamente mitificado, al fin y al cabo— y establecer una relación personal sostenida en el tiempo. Así fue como empecé a frecuentar su estudio-vivienda de la calle Consell de Cent, un universo duchampiano repleto de objetos insólitos —literalmente miles, tapando paredes y techo—, fruto de años de meticulosa recolección, la mayoría intervenidos para convertirse en creaciones artísticas. Vila Casas era un personaje excéntrico, pero nunca dejó de ser coherente dentro de su excentricidad. Su casa era una especie de performance íntima, no para epatar a nadie sino por su exclusivo placer personal.

Sin ser un fanático del tema conocía bien la industria automotriz, sobre todo francesa (vivió en París toda la década de los 50), había asistido a las primeras "compresiones" de César y era consciente de la fuerte simbología del vehículo como objeto artístico, sobre lo cual sostuvimos largas e interesantes conversaciones hasta poco antes de su fallecimiento en 2007. Pensar que su 600 autométrico está hoy en el mejor de los aparcamientos imaginables —una biblioteca— me produce una extraña tranquilidad. Aunque vete a saber qué diría Joan Vila Casas viéndolo todo tan bien ordenado... **mc**

«VILA CASAS ERA UN PERSONAJE EXCÉNTRICO; Y EL 600 AUTOMÉTRICO, UNA OBRA COHERENTE CON SU FORMA DE ENTENDER EL ARTE Y EL AUTOMÓVIL»

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



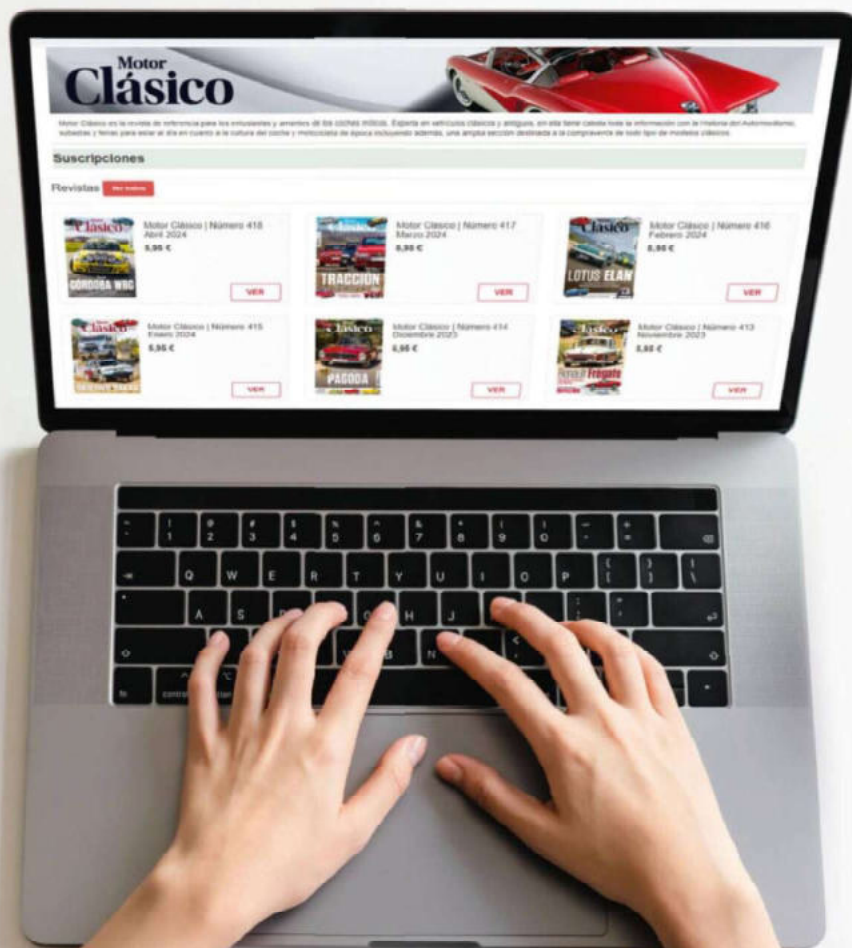
LIBROS Y ESPECIALES

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





TU CLÁSICO,
NUESTRA PASIÓN

DESDE
43€
/AÑO

**ASEGURA
TU COCHE
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 condicionado al tipo de vehículo y 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.



Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes
accesar a nuestro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través
del Grupo de paso

@PurgatorioJarocho
<https://t.me/purgatoriojarocho>

En Jarocho NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoria intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.

Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.