

AMC AMX V8
Potro doméstico

Motor Clásico

40 AÑOS



FIAT 508 BALILLA
En primera fila

TU REVISTA DESDE 1986

Ferrari TESTAROSSA

Evolución de una especie superior

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Ó escanea el código QR:

8 414520 000211 00439
439
3/2026
5,95€

PORSCHE

Hay cosas que el tiempo no sustituye.

PORSCHE CLASSIC: IRREMPLAZABLE.

Sabemos que un clásico no es solo un coche. Es historia, carácter y precisión. Por eso lo cuidamos como lo que es: irreemplazable. Nuestro servicio técnico le espera para revisar y cuidar cada detalle de su Porsche Classic.

Enamorados de nuestra historia.

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

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

El modelo mostrado se considera clásico y no se comercializa actualmente como vehículo nuevo.
No posee mediciones WLTP en cuanto a consumo de combustible y emisiones de CO_2.



MANIVELA DE ARRANQUE

por Jesús Bonilla

MILENIALES

Aunque "Spain is different", las tendencias y las modas no conocen fronteras. Tardarán más o menos en calar, pero terminan implantándose. Si un rapero o rapera, o comoquiera que se llame, aparece con unos pantalones cinco tallas más grande, colgándole a medio culo y dejando asomar el calzoncillo o tanga, y calzado o calzada con unas carísimas zapatillas deportivas con plataforma (excelente oxímoron), tengamos por seguro, digo, que ese "look" se hará viral. A las pruebas me remito.

Sí, viral, porque acabo de consultar el diccionario de la RAE y especifica, literalmente, que se trata de "un mensaje o contenido que se difunde con gran rapidez en las redes sociales a través de internet". Vamos, que encaja con lo antedicho.

Me pongo serio. Esta introducción viene a cuento de las conclusiones publicadas por la web Classic.com, en relación con el comportamiento del mercado de clásicos en 2025, y por dónde van los derroteros cara al futuro, más o menos inmediato.

Según el estudio, hay varios puntos clave. Uno, en 2025 crecieron el número de coches puestos a la venta y el porcentaje de compras. O sea, que hay correlación positiva. Dos, el volumen económico también aumentó. Parece lógico a priori, pero tiene sus connotaciones. Disminuyen las transacciones hipermillonarias: la última cifra disparatada fue los 135 millones de euros pagados por el Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut (1955), subastado por RM-Sotheby's en 2022. En enero de este año, la casa Mecum adjudicó un Ferrari 250 GTO (1962) en ¡solo! 38,5 millones de dólares.

Continúo. Tres, el entorno digital ganó terreno frente al físico o presencial. Otra aclaración: la citada memoria se basa en el análisis de casas de subastas y compraventas internacionales. Cuatro, los vehículos más demandados son los de los años 80 y 90, en detrimento de los más antiguos. Y cinco, quienes más mueven este mercado son también los jóvenes, los de la denominada generación Milenial (los nacidos en esas dos décadas).

Todo cuadra. ¿Cuáles son los vehículos con los que empatizamos? Sin duda, aquellos que conocimos de primera mano en los años mozos. Y si, además, son esos mileniales quienes ahora mueven la actividad comercial, cabe pensar también que lo hagan en el entorno con y en el que han crecido. Me refiero al digital.

En definitiva, el informe deja claro que el mercado está vivo y caliente. Hay, sin embargo, una deriva hacia los vehículos "youngtimers", en detrimento de los históricos de los años 50 y 60 y, aún más, de los de preguerra. Claro que este no es un axioma irrefutable. Las excepciones existen. Pero echemos un vistazo al reportaje del Salón Rétromobile de París; hoy por hoy, un termómetro de la actividad automovilística. Más real, incluso, que cualquier certamen internacional de vehículos nuevos.

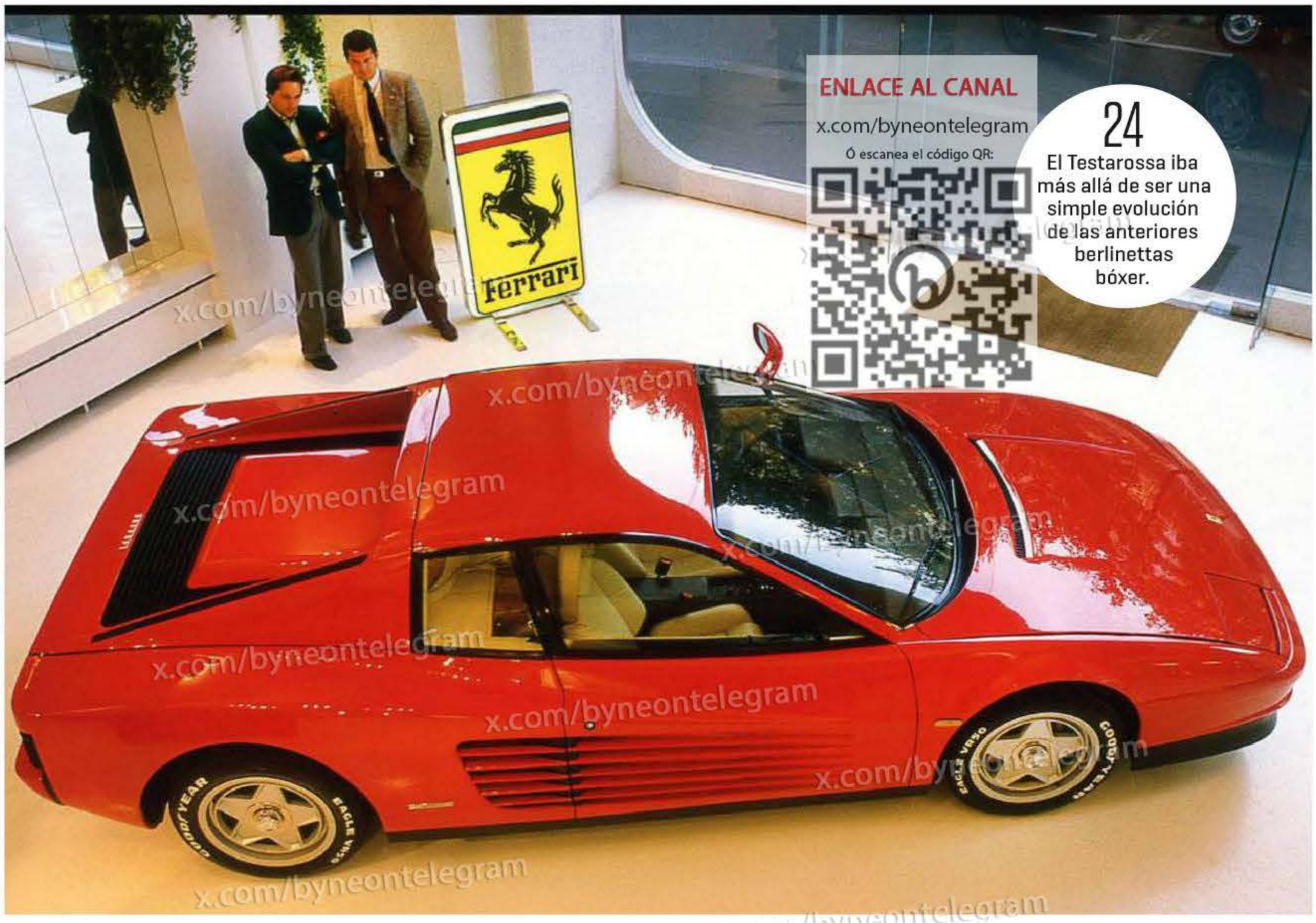
Sirva igualmente de ejemplo esta revista. Las ventas están condicionadas al tema principal de portada. Los modelos mileniales se llevan la palma, mientras que un DKW, un Hispano-Suiza o un Duesenberg pasan desapercibidos, valga el circunloquio. Ayer, sin ir más lejos, comentaba con Manuel Garriga cómo se comunican los jóvenes para enterarse de una macroconcentración en la que se reúnen casi mil vehículos: "Por las redes, Jesús. No conocen Motor Clásico". mc

«EL CAMBIO GENERACIONAL SE EVIDENCIA EN EL MERCADO: HAY MAYOR ACTIVIDAD, MÁS RACIONAL, Y UNA CLARA DERIVA HACIA EL ENTORNO DIGITAL»

jbonilla@slib.es facebook.com/motorclasico @Jesusbonilla_mc revista_motorclasico

SUMARIO

439 // MARZO 2026



24
El Testarossa iba más allá de ser una simple evolución de las anteriores berlinettas bóxer.



80
Diego Ottina fue uno de los diseñadores del Testarossa. Ese proyecto y otros nos los relata en primera persona.



62
Siendo niño, Federico Morano disfrutaba dibujando coches. Con los años, pasó del lápiz y papel a conducirlos. Seguimos su rastro a través del álbum familiar.

x.com/byneontelegram
byneon Neon147

«Con nieve, hielo, barro... había que correr de verdad para atrapar al reloj» ***(L. Climent, p. 102)***

DOSSIER

24 Ferrari 512 BB
El mejor de la saga

34 Testarossa
Génesis y ocaso

46 FZ93
Con zeta de Zagato

SUBIR Y ARRANCAR

70 AMC AMX V8
Al trote ganador

90 Fiat Balilla
Utilitario en tiempos revueltos

SALONES

54 Rétromobile París
Mon Dieu!

PERSONAJES

62 Federico Morano
Álbum familiar

80 Diego Ottina
De Michelotti a Pininfarina

RALLYES

102 Montecarlo Histórico
¡Victoria!

DOS RUEDAS

108 Siroko-Montesa 250
La primera de Cobas

[SECCIONES FIJAS]

3 Manivela de arranque
6 Noticias
12 Almanaque
14 Actualidad FEVA
16 Descubrimientos
20 Sin ambages ni firuletes
22 Derrapaje controlado
118 Hace 40 años...
120 Próximo número
122 Auto-reflexiones
123 Tienda online MC



54 Si pensábamos que era difícil superar las últimas ediciones de Rétromobile París, la de este año nos ha sacado del error. Más espacio, más vehículos y un nivel... ¿inmejorable?



102 A la tercera fue la vencida. Luis Climent y Carles Jiménez han logrado la primera victoria española en el Montecarlo Histórico; y, además, en un final de rallye épico.



108
Un joven Antonio Cobas llamó la atención del mundo motociclista sacándose de la manga esta Siroko (1978) de chasis multitubular. Así empezó una carrera de éxito.

NOTICIAS

Agitado, no revuelto. El cóctel reunido en Málaga mezclaba modelos populares como estos Mehari y Dauphine, con piezas más exclusivas como el Delahaye 235 (el de la izquierda en la fila central de la imagen superior), ganador del Concurso de Elegancia.







RETRO MÁLAGA

SOL DE INVIERNO

Como cada mes de enero, el salón malagueño pone en verde el semáforo ferial anual. Y como cada año, la respuesta de la afición local —y forastera— se ha superado, entre otros motivos porque también los alicientes van a más edición tras edición. En esta decimoquinta, en la variedad volvió a estar el gusto y el equilibrio. El Palacio de Ferias y Congresos se llenó de coches, motos, algún que otro vehículo raro, especialistas y una zona de mercadillo ideal para el menudeo de piezas y cualquier objeto de automobilia imaginable.

En el apartado meramente expositivo, la Historia del Automóvil en Málaga volvía a tener un protagonismo especial. La retrospectiva cronológica comenzó el año pasado, centrada en los primeros vehículos que llegaron en los albores del siglo XX. Esta vez, comprendía el período entre 1910 y 1920. El comisario de la muestra, Francisco Muñoz, reunió un abundante material fotográfico y, aún más importante, un raro Milburn eléctrico de 1916. Construido en la factoría de la Milburn Wagon Company, en Toledo (Ohio), este automóvil estaba movido por un motor General Electric de 76 voltios. La considerable altura de su carrocería tipo "coupé" de dos puertas era muy particular.

El Seat 850 y sus derivados también ocupaban un espacio destacado. Con motivo de su sesenta aniversario, los clubes afines lograron reunir todas las versiones fabricadas en la Zona Franca de Barcelona entre 1966 y 1974. Cada uno contaba tras de sí con una historia personal que lo hacía único. Y único también era otro Seat expuesto no muy lejos de los "ocho-y-medios", el Ibiza 4x4 Proto. Creado en los talleres barceloneses Gabord a principios de los años 2000, era una mezcla entre el Ibiza Kit Car y el Córdoba WRC. A sus mandos, el piloto canario Flavio Alonso ganó el Campeonato de España de Rallyes de Tierra en 2004.

Sin salir del ámbito deportivo, Manuel Ortiz-Tallo fue y sigue siendo una figura clave en el fomento y desarrollo de proyectos automovilísticos: rallyes, grandes premios en circuito y, recientemente, impulsando el campeonato del mundo de Fórmula E. Creador en 1986 del Jolly Club de España —vínculo directo con la escudería italiana—, el malagueño recibió el aplauso y el calor de su gente en una charla retrospectiva, en la que le acompañaron personajes como Antonio Zanini, Juan Petisco o Enrique Glückmann.

El habitual Concurso de Elegancia de Retro Málaga también llamó la atención del público y del jurado, pues los premiados salen de sus respectivos veredictos. En esta tercera edición, los elegidos por su diseño, estado de conservación y valor histórico fueron un Delahaye 235 (1951), procedente del Museo del Automóvil de Málaga, un rutilante Cadillac 62 (1955) y un Fiat 1500 Convertible (1965).





Centenario. El Milburn eléctrico de 1916 (izquierda) destacó en la exposición Historia del Automóvil en Málaga (1910-1920). Al lado, sendos Minis para sendos gustos: original o transformado.









ESPÍRITU DE MONTJUÏC

EL NO VA MÁS

Todo está dispuesto en el Circuit de Barcelona-Catalunya para que el último fin de semana de marzo —del 27 al 29— sea una fiesta del automovilismo. Un Espíritu concebido para ser disfrutado por los aficionados y por toda la familia. En pista se vivirá el arranque de las Le Mans Series de Peter Auto. En el programa de carreras adjunto se puede comprobar que no habrá un minuto de calma, con las principales categorías de coches de Sport, Prototipos, GT y Turismos históricos en liza. El piloto de F1 Emilio de Villota actuará de *Grand Marshall* en las distintas competiciones.

Pero el EdM irá más allá de las carreras propiamente dichas y se podrá disfrutar, incluso, a pie de pista y en los boxes. La organización Targa Iberia ofrece la posibilidad de adquirir pases especiales para descubrir las entretelas que se viven en los boxes, departir con los mecánicos mientras ponen en marcha un Mercedes-Benz C11 del Grupo C o un Porsche 917, y hasta vivir la tensión de las parrillas de salida (consultar las ofertas en: espiritudemontjuic.com).

Mercadillo de variedades, atracciones para los más pequeños, clases de bailes sesenteros y otras actividades convertirán el paddock en un festival al estilo de los principales eventos internacionales.

Los aficionados podrán acudir con sus vehículos clásicos y aparcarlos en un lugar privilegiado, convirtiendo ese espacio en una macroconcentración adicional.

Para los amantes de las dos ruedas, el EdM reunirá a vespistas de todos los rincones de España para conmemorar el 80 aniversario del popular scooter (asegura tu plaza enviando un correo a: info@targaiberia.com).

Aunque, si lo tuyo son los coches americanos y sus rutilantes *hot-rods*, quizá no quieras perderte la llamativa reunión *American Graffiti*.

Programa

VIERNES 27 MARZO

GENTLEMEN CHALLENGE	9:00 - 9:30	Entrenamientos libres
CLASSIC ENDURANCE 1	9:40 - 10:25	Entrenamientos libres
SIXTIES' ENDURANCE	10:35 - 11:15	Entrenamientos libres
GRUPO C	11:25 - 12:10	Entrenamientos 1
ENDURANCE RACING LEGENDS 2	12:20 - 13:00	Entrenamientos 1
ENDURANCE RACING LEGENDS 1	13:10 - 13:50	Entrenamientos 1
DEMOSTRACIÓN EN PISTA	14:00 - 14:15	
GENTLEMEN CHALLENGE	14:25 - 14:55	Entrenamientos
CLASSIC ENDURANCE 2	15:05 - 15:50	Entrenamientos libres
GRUPO C	16:00 - 16:45	Entrenamientos 2
ENDURANCE RACING LEGENDS 2	16:55 - 17:35	Entrenamientos 2
SIXTIES' ENDURANCE	17:45 - 18:25	Entrenamientos
ENDURANCE RACING LEGENDS 1	18:35 - 19:15	Entrenamientos 2
HERITAGE TOURING CUP	19:25 - 19:55	Entrenamientos libres

SÁBADO 28 MARZO

2L CUP	8:30 - 9:10	Entrenamientos libres
CLASSIC ENDURANCE RACING 1	9:20 - 10:05	Entrenamientos
CLASSIC ENDURANCE RACING 2	10:15 - 11:00	Entrenamientos
GENTLEMEN CHALLENGE	11:10 - 11:55	Carrera 1
GRUPO C	12:15 - 13:00	Carrera 1
ENDURANCE RACING LEGENDS 1	13:50 - 14:30	Carrera 1
ENDURANCE RACING LEGENDS 2	14:50 - 15:30	Carrera 1
DEMOSTRACIÓN EN PISTA	15:40 - 15:55	
HERITAGE TOURING CUP	16:05 - 16:45	Entrenamientos
2L CUP	16:50 - 17:20	Entrenamientos
SIXTIES' ENDURANCE	17:30 - 19:30	Carrera

DOMINGO 29 MARZO

GENTLEMEN CHALLENGE	9:00 - 9:45	Carrera 2
CLASSIC ENDURANCE RACING 1	10:05 - 11:05	Carrera
GRUPO C	11:25 - 12:10	Carrera 2
HERITAGE TOURING CUP	12:20 - 13:20	Carrera
CLASSIC ENDURANCE RACING 2	13:40 - 14:40	Carrera
DEMOSTRACIÓN EN PISTA	14:50 - 15:05	
ENDURANCE RACING LEGENDS 1	15:15 - 15:55	Carrera 2
2L CUP	16:05 - 17:35	Carrera
ENDURANCE RACING LEGENDS 2	17:55 - 18:35	Carrera 2

★★★★★

"REGRESA UN AÑO MÁS ESPÍRITU DE MONTJUÏC, ESCENARIO DEL REVIVAL MÁS DESTACADO DEL SUR DE EUROPA"

CAR AND DRIVER

★★★★★

"UNO DE LOS 7 EVENTOS DE MOTOR QUE DEBES VISITAR UNA VEZ EN LA VIDA"

MOTORPASIÓN

★★★★★

"PURO ESPECTÁCULO. COCHES, CARRERAS Y TODO EL AMBIENTE DEL AYER DEL AUTOMOVILISMO EN UN MISMO ESPACIO"

AUTOPISTA

CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA

TE ESPERAMOS

27-28-29 de MARZO 2026



ESPÍRITU DE MONTJUÏC

ENTRADAS YA A LA VENTA ESPIRITUDEMONTJUIC.COM

UN ESPECTÁCULO PARA TODA LA FAMILIA | NIÑOS MENORES DE 8 AÑOS GRATIS | TODAS LAS ENTRADAS CON ACCESO A PADDOCK

ENTRADAS LIMITADAS CON DESCUENTO | PRECIOS ESPECIALES PARA CLUBES EN INFO@TARGAIBERIA.COM ¡CORRE QUE VUELAN!

PARKING GRATUITO | SÍGUENOS EN NUESTRAS REDES | #ESPIRITUDEMONTJUIC

CLASSIC MANIA
El Salón del Vintage y los Vehículos Clásicos

SALÓN DE CLÁSICOS DENTRO DE ESPÍRITU DE MONTJUÏC.
CON SU MERCADILLO, COMPRAVENTAS DE COCHES Y MOTOS, PIEZAS...

THE BEAUTIFUL WATCH

EDMOND DE ROTHSCHILD

ESPÍRITU DE MONTJUÏC · Circuit de Barcelona Catalunya · AUGUSTA · ESCUDERIA TARGA IBERIA · Motor Clásico · PETER auto · SEAT HISTÓRICOS









MACROCONCENTRACIÓN EN SANTA ROSALÍA

HASTA LA BANDERA

Lejos de creer en supersticiones infundadas, los miembros del Club de Vehículos Clásicos de Santa Rosalía afrontaron la decimotercera edición de su reunión anual con más ganas que nunca. Hasta el año pasado, la celebraban en las mismas calles de esta pedanía de Torre Pacheco, en Murcia. En esta ocasión, quisieron dar un salto cualitativo y trasladaron el epicentro de la concentración al Palacio de Ferias y Exposiciones.

Y no fallaron, ni organizadores ni participantes. Cerca de... ¡mil vehículos! llenaron el recinto pachequero. "Ha sido todo un reto el cambio de ubicación", declaraba exultante Juan Ángel Galindo, presidente del club. "El recinto cerrado nos ha permitido cuidar algunos detalles de la organización; proporcionar más seguridad, sobre todo, a los coches que permanecían expuestos todo el día, mejorar la calidad de la exposición y ofrecer a los propietarios y visitantes un servicio adecuado".

Desde primera hora del domingo 25 de enero, largas colas de coches, motos, tractores y camiones esperaban su turno para acceder al pabellón IFEPA. Y a media mañana, el interior era ya una macrofiesta retroautomovilística.

Distribuidos primero por marcas e incluso por modelos, los vehículos iban aparcando en hileras, perfectamente alineados. Lógicamente, Seat, Renault y Citroën tenían mayor no ya protagonismo, sino presencia: desde 1400 a Málagas, desde 4CV a R-21, desde 2CV a Visas. Nombrarlos todos no viene al caso. Vean las imágenes y aún faltarían muchos, muchos más. También tuvieron su espacio las dos ruedas y los vehículos industriales: desde Vespas y Yamahas hasta un tractorcillo Pascuali o un Pegaso Comet o furgón Avia.

El día fue intenso. Y mientras unos paseaban entre los vehículos, otros se agrupaban en corrillos, departiendo con desconocidos como si no fuese la primera vez que se veían. Y en todos los casos, el motivo principal era tal o cual modelo, de qué año era, cómo lo había restaurado o cuál iba a ser la siguiente compra. Así es la afición murciana; así son los del club de Santa Rosalía.







Retro AUTO&MOTO Valladolid

II Salón del vehículo Clásico, de época y colección

18 y 19 de ABRIL 2026

Feria de Valladolid

75 ANIVERSARIO FASA



Organiza:

EVENTOS MOTOR · Retro Valladolid · FERIA DE VALLADOLID

www.eventosmotor.com
#vivimoslosclasicos

Diseño: www.incubarte.es







FIRA FONTCOBERTA

VA POR TI, PACO

J.M. MONTANER, M. LLADÓ/EPA (FOTOS)

El recuerdo de Paco Artigas Claret sobrevoló la 32ª edición de la Fira 2 i 4 Rodes de Fontcoberta, en la comarca del Pla de l'Estany (Girona). "Paquitu" (en la foto, abajo) fue un amigo entusiasta de la Fira desde el primer día, allá por 1994, ya fuera a cargo de su stand o, estos últimos años, más como visitante. Su familia directa no faltó a la cita, y la oportunidad de saludarlos sirvió para constatar que la sonrisa de "Paquitu" nos acompañará siempre en encuentros como el organizado por los Amics de les 2 i 4 Rodes, junto al Ayuntamiento. Paco Artigas era nieto de Salvador Claret Naspleda, y miembro e impulsor de la Fundació Claret Sargatal de Sils, junto a su tío Salvador Claret Sargatal. Antiguo piloto, era un apasionado del motor, experto en antigüedades y gran coleccionista. Falleció el pasado mes de diciembre, a los 61 años. Habría disfrutado, de nuevo, en Fontcoberta, donde los paradistas más madrugadores ya desplegaban su mercancía a las seis de la mañana del 7 de febrero (el espacio se va llenando por estricto orden de llegada). A media mañana, el bullicio ya era total frente al pabellón de la urbanización Melianta, con una surtida oferta de piecerío y recambios, memorabilia, antigüedades, revistas y libros, bicicletas, motos, algún coche... e incluso ratafía, licor típico de la zona.



Almanaque

MARZO

Hasta el 8. Exposición «Opel Love» en Mobility City (Zaragoza). www.mobilitycity.com

5-7. Rally KH-7 Costa Brava FIA (Girona). Campeonato de Europa FIA de Rallyes Históricos y CERH. Velocidad y Regularidad. RallyClassics. www.rallyclassics.org

5-7. XXII Rally Isla de Mallorca - Puerto Portals (Mallorca). Competición de Regularidad y Velocidad. Rallye. www.rallyislamallorca.com

6-8. Raid Ciudad de Alcañiz (Teruel). Regularidad en tierra. Escudería Etcétera - Expo Motor Events. www.raidalcaniz.com

7-8. Challenge Formula Vintage - Racing Legends Valencia (Circuit Ricardo Tormo). Tandas libres para monoplazas históricos. Mail: monoplazasvintage@gmail.com

7-8. Racing Legends Festival (Circuit Ricardo Tormo, Valencia). Exhibición, carreras y tandas de coches y motos históricos. www.circuitricardotormo.com

7-8. Salón Antic Auto (Alicante). Fira Alacant - IFA. www.firalacant.com

27-29. Espíritu de Montjuïc (Circuit de Barcelona-Catalunya). Targa Iberia. www.espiritudemontjuic.com

ABRIL

11. El «Mercadillu» del Clàssic. Polígono Industrial Bufalvent, Manresa (Barcelona). Clàssic Motor Club del Bages. www.classicmotorclub.org

18-19. II Retro Valladolid (Valladolid). Eventos Motor. www.eventosmotor.com

24-26. Feria Autojumble Madrid (Madrid). Expo Motor Events. www.autojumblemadrid.com

24-26. Gran Premio Mónaco Histórico (Montecarlo). Automobile Club Monaco. www.acm.mc

25-26. Autopía (El Bosque del Santander, Madrid). IYLC - Luike Motion. www.autopia.events.com

MAYO

3-9. Rallye Tour Auto (Francia). Peter Auto. www.peterauto.fr

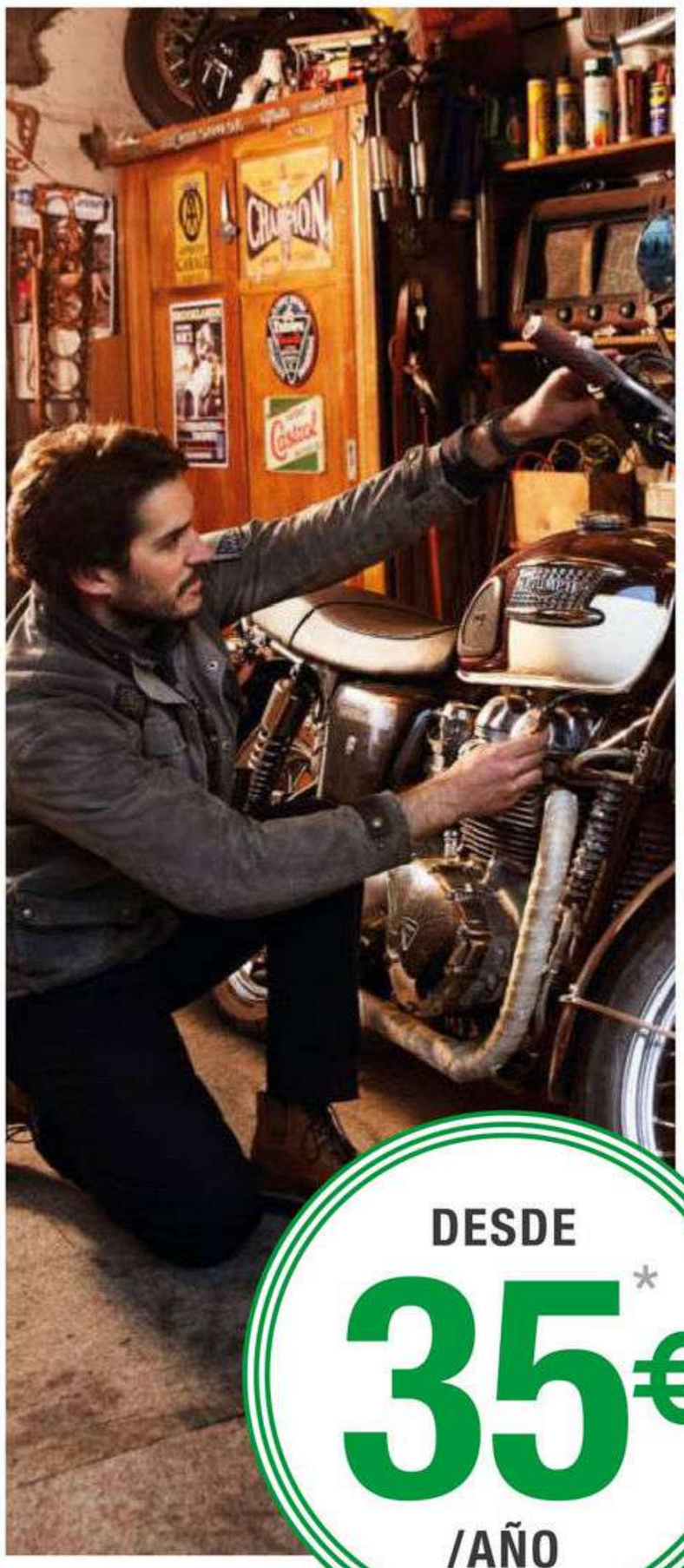
9-10. Ruta de Coches de Época Comunidad de Madrid (Chinchón, Madrid). Vehículos anteriores a 1940. Veteran Car Club de España. www.veterancarclub.es

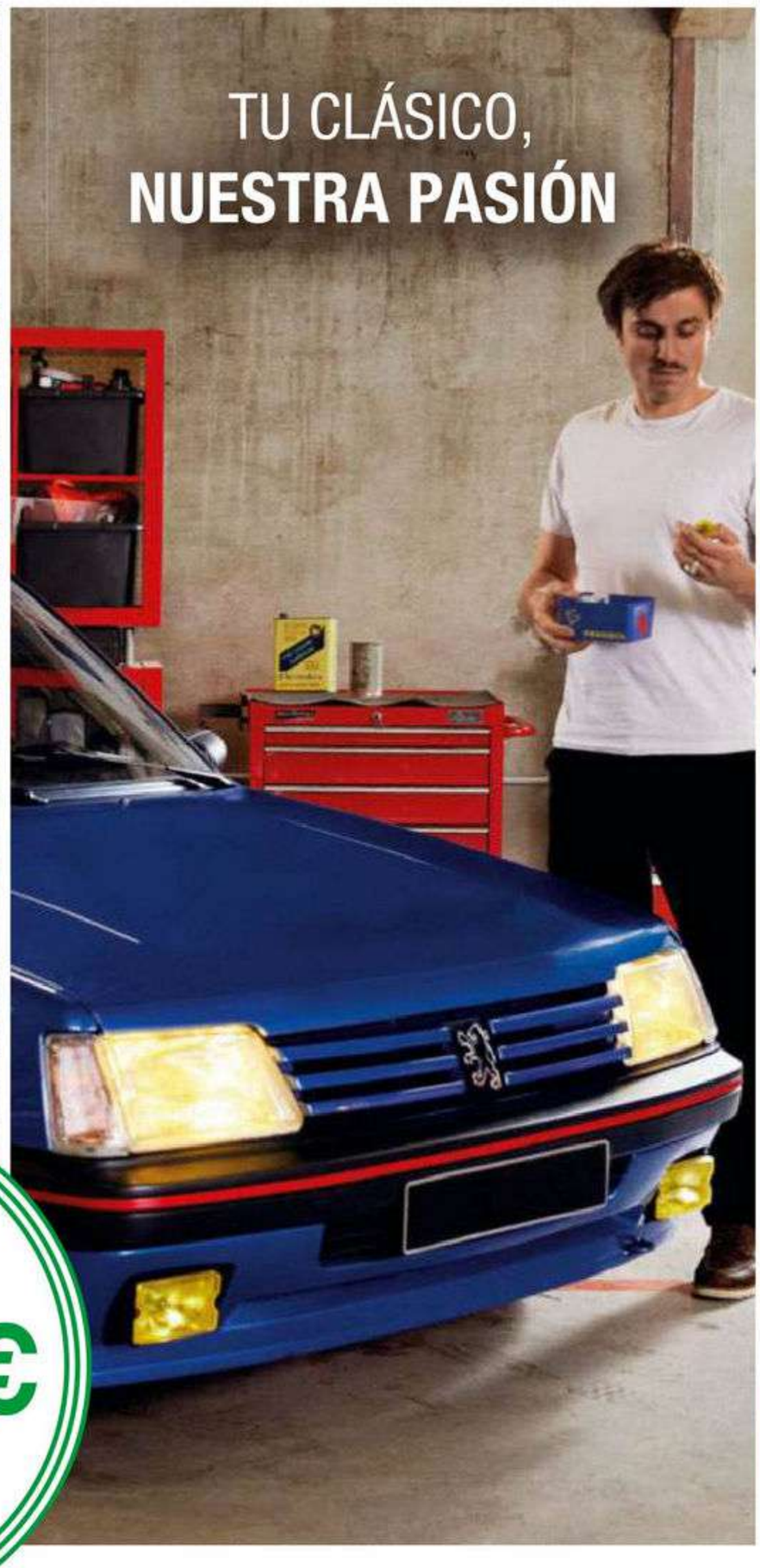
16. Challenge Formula Vintage - Circuito de Calafat (Tarragona). Tandas libres para monoplazas históricos. Mail: monoplazasvintage@gmail.com

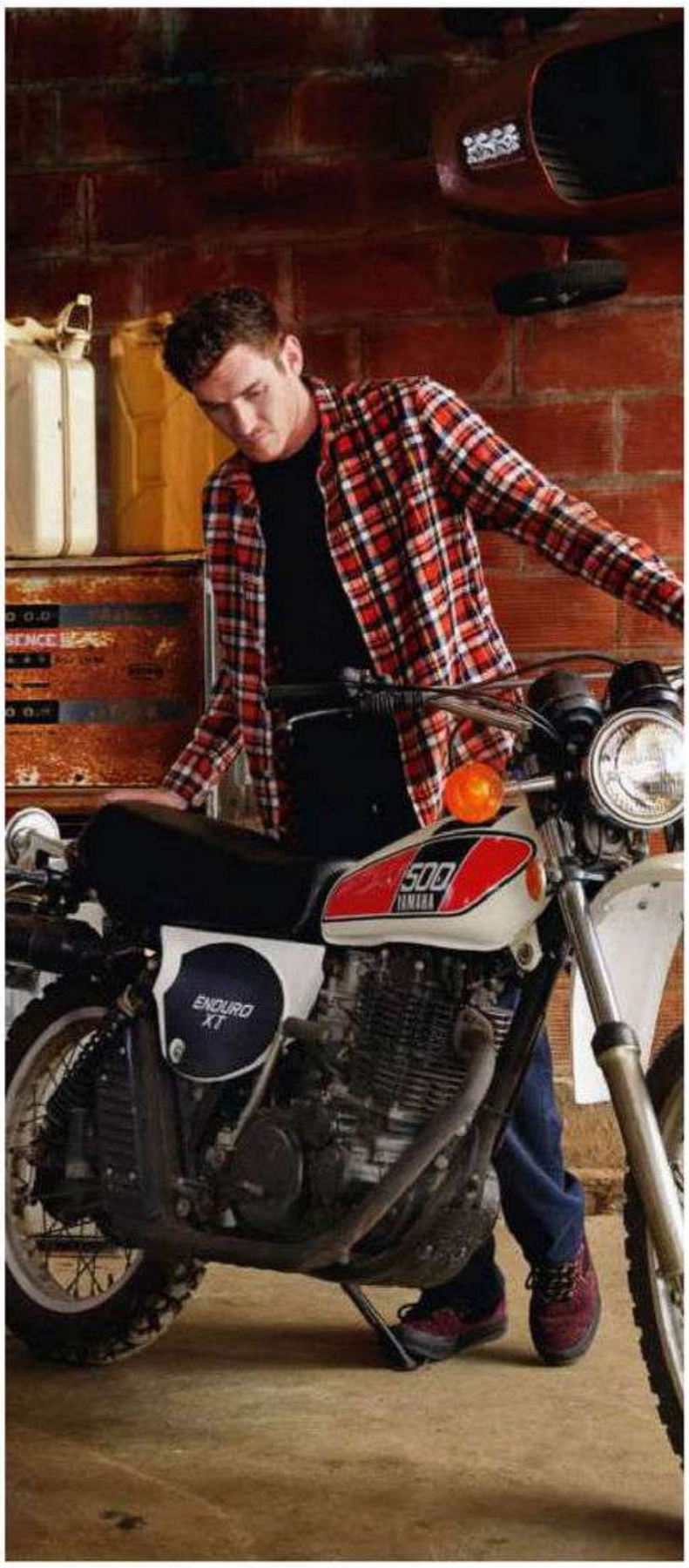
22-24. Feira Automobilia (Aveiro, Portugal). Clube Aveirense de Automóveis Antigos. www.caaa.pt

22-24. XX Trobada Internacional Microcoches - 70º Aniversario PTV (Manresa). Clàssic Motor Club del Bages. www.classicmotorclub.org

AMV Legend
SEGUROS







DESDE
35*€
/AÑO

ASEGURA
TU VEHÍCULO CLÁSICO

Visítanos en
AMV.ES

NO ES IMPRESCINDIBLE MATRÍCULA HISTÓRICA

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

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

ASESORES EXPERTOS AMV LEGEND

911 21 93 19 / amvlegend@amv.es

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

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

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

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

RALLYES 2026

La Comisión de Eventos de FEVA ya tiene programados los rallyes de este 2026, dos eventos que han ido ganando demanda hasta consolidarse como imprescindibles en el calendario de los aficionados. Ambos nacieron con el fin de llenar huecos que las programaciones de los clubes no cubrían, o lo hacían de modo escaso. Y la afición por los vehículos de colección, afortunadamente, ha respondido de modo muy positivo.

La primera de estas citas, de carácter bianual, es el Rally de Centenarios, dedicado a vehículos con al menos un siglo, lo que supone que el año límite de fabricación de los inscritos es el 31 de diciembre de 1926. FEVA mantiene un año más su productivo vínculo con Burgo de Osma (Soria), localidad que en estos años ha demostrado ser hospitalaria, acogedora y amable con nuestros queridos aparatos. Y no solo eso; la despoblación que castiga esta hermosa provincia resulta paradójicamente un aliciente para disfrutar de sus carreteras, con buenos firmes y un tráfico escaso, y, por ello, más agradable y seguro.

Los organizadores también mantienen las fechas tradicionales, es decir, en el mes de junio. En esta ocasión, tendrá lugar durante el fin de semana del 13 al 15, con el lunes como día adicional optativo. En su esfuerzo por hacer más atractivo este encuentro, la Comisión de Eventos procura variar las rutas, explorando nuevos paisajes y visitando otras poblaciones. Por otro lado, y dada la disparidad en prestaciones de los vehículos participantes, los inscritos podrán elegir diferentes rutas, con distinta dificultad y longitud, en función de las posibilidades y el ánimo de los conductores.





Por otro lado, esta será la primera edición en la que se internacionalizará el Rally de Centenarios, con la presencia confirmada de varios participantes británicos, portugueses y franceses.

¿Por qué, tras cuatro ediciones, se permitirá la participación de foráneos? FEVA considera que es momento de dar a conocer tanto la pujanza y la calidad de nuestra afición, como la belleza de nuestros paisajes. Hay que considerar, además, que en estos años la prensa especializada ha dado difusión en los países vecinos, y debido a ello distintos clubes franceses, británicos o portugueses habían mostrado su interés por acudir.

En este 2026, con la presencia confirmada de participantes extranjeros, el Rally de Centenarios da un paso trascendente, un salto cualitativo que también supondrá un esfuerzo extra para la organización y contribuirá, con toda seguridad, a mejorar aún más el nivel de los vehículos participantes.

Por otro lado, el VI Encuentro Nacional de Motos Antiguas también tendrá lugar en las fechas habituales, los días 11 a 13 de septiembre, una época idónea para rodar por las excelentes carreteras de Soria. Dado el éxito de participación de los años anteriores, todo hace esperar que, una vez más, las inscripciones lleven al límite la capacidad de la organización, así como las posibilidades hosteleras de la villa. Asimismo, la Comisión de Motos mantendrá las bonificaciones para las inscripciones de vehículos anteriores a 1936, como modo de incentivar la participación de las máquinas más veteranas.

En resumen, un año pleno, que lleva aparejado un tremendo esfuerzo por parte de las Comisiones de FEVA responsables de la organización de ambos eventos. Y también una enorme satisfacción, vista la excelente acogida que tienen ambos eventos entre los aficionados y propietarios de los vehículos más veteranos. Aquellos que deseen más información, pueden encontrarla en: www.feva.es.

«EL RALLY DE CENTENARIOS Y EL ENCUENTRO DE MOTOS SE HAN CONVERTIDO EN REFERENTES, QUE AHORA BUSCAN ABRIR FRONTERAS»











TROBADA CLÀSSICS ARBÚCIES

FIESTA POPULAR

M. GARRIGA (TEXTO Y FOTOS)

Ubicada en el fondo de un valle entre el Montseny y las Guilleries, la villa de Arbúcies tiene un protagonismo propio en la industria de la automoción por su tradición carrocera —Ayats, Beulas Indcar...—, heredera de los constructores artesanales de carruajes. No obstante, para las generaciones de aficionados catalanes actuales, es conocida gracias a su reunión anual de clásicos, que lleva ya 18 ediciones.

Estuvimos por primera vez en 2024 (ver MC 418) y nos dejó impresionados; la última, celebrada a mediados de febrero, atrajo a más de 700 vehículos, y como cada año hubo que cerrar la admisión porque seguían llegando participantes. La organización, a cargo del grupo Clàssic Montseny Guilleries (CMG), cuenta con el apoyo municipal y el patrocinio de los comerciantes locales, y la forman voluntarios que actúan con la eficacia de unos profesionales.

Arbúcies es una auténtica fiesta que dura toda una mañana de domingo, hasta el mediodía, y consiste en cerrar al tráfico una parte del núcleo urbano (tres calles, dos avenidas, dos plazas y un par de aparcamientos) para reservarla exclusivamente a coches y motos fabricados hasta 1988. Los visitantes deben dejar fuera sus vehículos "modernos" (o no suficientemente clásicos para entrar; hay quejas por este motivo, pero la capacidad del municipio tiene límites) y acceder al centro dando un corto paseo.

Destacan por su número los modelos populares (Seat 600 y 850, Citroën 2CV y Dyane, Mini, R-4, 5 y 6, VW Escarabajo) distribuidos estratégicamente por zonas, pero hay clásicos de todo tipo: antiguos, deportivos, micros, furgonetas, tractores, todoterrenos, vehículos de rallye... El patio de la escuela Doctor Carulla alberga un mercadillo de recambios, accesorios y miniaturas, que se llena hasta los topes cuando empieza la botifarrada para los participantes.

El punto álgido de este encuentro, sin duda el más popular de Cataluña, es su concurso de elegancia, seguido con gran atención. Este año había tanta variedad que cuesta destacar a los más sobresalientes, aunque podríamos citar un Opel Kapitan blanco con matrícula serbia, un Ferrari 348 amarillo registrado en Suiza o un VW SP2, que recibió uno de los premios por su indudable rareza.

El ambiente familiar, relajado, dominical —gente paseando, comentando o tomando algo en las terrazas de los bares— contrasta con el esfuerzo que supone poner en marcha un evento de tal envergadura. "Nos obliga a cortar el acceso y la circulación en el centro durante muchas horas y no todos los vecinos están contentos", nos comenta el alcalde del municipio, Pere Garriga Solà. "Pero la gente se carga de paciencia y el balance final acaba siendo positivo". Una cita, la de Arbúcies, que ya se ha convertido en clásica del calendario con todo merecimiento.







75 años de FASA-Renault

En diciembre de 1951 quedaba constituida FASA, con el propósito de fabricar en Valladolid los coches de la marca Renault. Dos años después, salían de la factoría pucelana los primeros 4 CV españoles. Con motivo del 75º aniversario de ese acontecimiento, Renault será protagonista en el II Salón Retro-Valladolid (18-19 de abril). El certamen acogerá una exposición monográfica y la I Concentración Nacional Renault, que espera reunir más de 500 vehículos de la marca de todas las épocas. Más información en: www.eventosmotor.com

por Francisco Carrión



DODGE DR SEDAN

"TAXIS LIBRE"

A mediados de los años 30, Dodge era una de las marcas mejor vendidas en nuestro país. Quizá, dentro del segmento medio-alto, tan solo los Chevrolet y Pontiac de General Motors llegaban a hacer frente a los Plymout, Dodge y DeSoto del consorcio Chrysler en la España del llamado "bienio radical-cedista", que define al gobierno republicano de los años 1934 y 1935. En medio de grandes tensiones político-sociales y una asfixiante crisis económica, justo durante esos dos años las ventas de automóviles se recuperaron notablemente, frente a los desastrosos 1932 y 1933; y de las cifras del fatídico 1936 ya se pueden hacer ustedes una idea.

Sea como fuere, el grupo Chrysler estaba bien representado por una única empresa distribuidora llamada Seida S.A., con agentes en casi todas las provincias. Su sede central estaba en la calle Espronceda, números 36-38, de Madrid, con un inmenso edificio de estilo racionalista, en cuyo interior incluso había algo parecido a una cadena de montaje.

Han leído bien, en los años anteriores a la Guerra Civil, Seida ensamblaba turismos y camiones que debían llegar en régimen de CKD —es decir, desmontados— a sus instalaciones distribuidas en varios puntos de la península, especialmente en sus talleres de Bilbao.

Probablemente el polvoriento Dodge Modelo DR de estas fotografías fue también montado aquí en el año 1934; y a pesar de los duros y largos años de trabajo que soportó, ha llegado hasta nuestros días en un admirable estado de conservación.

Aunque exteriormente no queda rastro de letreros, taxímetros o luces indicativas, en el interior del Dodge apareció un cartel de "Taxis libre", que indica un pasado como posible taxi rural, un final al que se dedicaron en los años 50 y 60 muchos de estos espaciosos vehículos americanos de preguerra.



Espacioso. En su segunda vida de uso, estas espaciosas berlinas americanas se utilizaban como auténticos microbuses rurales.

QUINTA EDICIÓN DEL EVENTO PARA LOS
amantes del automóvil y su cultura

AUTOPÍA

05 — IDILIO AUTOMOVILÍSTICO
en el Bosque

El Bosque del Santander
BOADILLA DEL MONTE, MADRID

25 – 26 Abril 2026



info e inscripciones

www.autopia.events



LLAMADO POR LA NATURALEZA

LANCIA GAMMA COUPÉ



Invadido. En el interior, por culpa de la ausencia de la luneta trasera, el moho e incluso auténticas plantas campan a sus anchas, si bien está completo y sin modificaciones.



Normalmente es un punto a favor de un coche clásico el que haya permanecido durante toda su vida en el mismo lugar, pues eso hace presuponer a los aficionados que ha sido un coche con poco uso y que no ha pasado por demasiadas manos.

Sin embargo, el hecho de que un Lancia de las décadas de 1970 y 1980 haya permanecido toda su existencia en las húmedas provincias del Norte de España, puede tener sin embargo connotaciones no tan positivas, pues por todos es conocido el deficiente tratamiento anticorrosivo que en esos años aplicaba el constructor italiano a sus carrocerías.

La unidad de las fotografías, matriculado originalmente en Pontevedra en 1979, no parece haber pasado demasiado tiempo a cubierto, dado el calamitoso estado que presenta en la actualidad.

Su vanguardista carrocería de dos puertas, obra de Pininfarina, ha llegado a un estado tal de degradación que hay zonas en las que el óxido ha dejado paso a auténticos agujeros de tamaño considerable. Lo mismo podemos decir del interior, que está muy original y completo, pero totalmente invadido por un destructivo verdín.

Imposible de recuperar, esta unidad se puede considerar ya como un mero donante de su interesante mecánica, consistente en un cuatro cilindros bóxer delantero, fabricado totalmente en aluminio, de 2,5 l de cilindrada y capaz de desarrollar 140 CV.

Dada su tristemente famosa tendencia a averías —como el desgaste de las levas de los árboles por la excesiva fricción con las válvulas (lo que conduce, principalmente, a la pérdida de potencia), o a la deformación de las culatas cuando el nivel de refrigerante no se vigila escrupulosamente —, quizá sea su mecánica lo más valioso del coche, si la tenemos en cuenta como fuente de recambios.

4º RALLY DE CENTENARIOS

El Burgo de Osma 13-15 Junio 2026

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS



I ENCUENTRO INTERNACIONAL

DE VEHÍCULOS FABRICADOS HASTA 1926

40 Motor Clásico

EL BURGO DE OSMA

Diputación de Soria

CABEZA DE RAZA SORIA PURA ESTREMADURA

FEVA MOTOS

FIVA www.feva.es FIVA



SIN AMBAGES NI FIRULETES

por Andrés Ruiz

ALAS PARA NO VOLAR

En la última década, la sobreestabilización de las MotoGP, mediante apéndices aerodinámicos y sistemas como el que permite al piloto comprimir las suspensiones durante la aceleración, ha provocado sucesivas limitaciones y su prohibición en 2027. Medidas tan drásticas, pero no novedosas, me recuerdan el frenesí innovador que sesenta años atrás inició la evolución que analicé en una visionaria trilogía publicada en los MOTOCICLISMO 784, 787 y 788 (enero y febrero de 1983).

Históricamente, el diseño aerodinámico de coches y motos avanza y retrocede, porque persiguiendo su objetivo básico (reducir la resistencia al aire, para lograr mayor velocidad con igual potencia), progresa hasta que sus influencias negativas en el comportamiento obligan a hacer concesiones y a explorar nuevas ideas.

Como la forma aerodinámica ideal es la gota, lo más eficaz son carrocerías y carenados gotiformes ultraenvolventes cuyo volumen importa menos que su lisura; pero como perjudican la agilidad y la estabilidad, solo van bien para correr mucho en recta... precaviendo que no causen aligeramiento, que demasiados despegues trágicos acumula el automovilismo deportivo.

Por eso, mediados los 60, monoplazas y prototipos empezaron a llevar elementos alares cada vez más grandes, numerosos y sofisticados, que los "pegaban" al suelo tanto más cuanto mayor era su velocidad, e incluso hubo genialidades como el Chaparral 2J con ventiladores aspirantes. En consecuencia, se enconó la guerra entre el osado ingenio diseñador y la prudente sensatez supervisora, cuyas normas no han evitado que desde entonces todos los coches de carreras incluyan alas para no volar.

Entretanto, las motos, tras prohibirles los carenados que cubrían la rueda delantera (1957), apenas hacían más que mejorar la penetración, aunque primero MV (soñando demorar el inexorable fin de su dominio) y luego Suzuki probaron estabilizadores laterales en los 70.

Pero en enero de 1983 supe que el ingeniero italiano Roberto Archetti quería llevar a las motos el "efecto suelo" desarrollado por Colin Chapman en el Lotus 78 (túneles formados por pontones alares invertidos y faldillas laterales), y yo, que en julio de 1980 había llenado diez páginas de nuestra extinta hermana AUTOMECANICA analizando "la estabilización aerodinámica de los coches ala", entré al trapo como un miura, con mi trilogía.

Archetti quería poner en la quilla del carenado tres faldillas longitudinales —una central vertical y dos laterales inclinadas— que al tumbar formasen túneles deportantes, y en el primer artículo me bastaron dos páginas para demostrar su inviabilidad... y que si sucediese alguna vez, la brusca aparición y desaparición del efecto suelo sería letal.

Animado por la acogida que tuvo (¡recibí cartas de lectores...!), en el segundo artículo largué un minimáster de aerodinámica, no por aburrir, sino para hacer comprensible el tercero, que empecé viabilizando su ocurrencia sin por eso avalarla: poner sólo dos faldillas laterales inclinadas, telescópicas y basculantes, que formasen un túnel permanente, con independencia de la inclinación de la moto. Pero incluí más: una reflexión acerca de sobreestabilizar motos mediante apéndices alares. Vamos, lo de ahora, solo que —perdón por la inmodestia— mejor hecho, pues en vez de fijarlos al carenado y al "cuerpo" de la moto, razoné que al tratarse de presionar las ruedas contra el suelo, debían unirse a partes no suspendidas (el tramo inferior de la horquilla y el basculante).

Era una invitación explícita a que alguien desarrollase la idea, y cuarenta y tres años después, mientras los pilotos sufren peligrosísimas perturbaciones aerodinámicas rodando en grupo, me apena ver que el reglamento cortará esa vía en 2027 y solo se habrán aplicado a partes no suspendidas los llamados "cucharones" inferiores de los basculantes.

En fin, fue "un regalo perdido", y no el único que he hecho. Quizá por eso, mi querido Luike estaba afectuosamente de acuerdo conmigo en que yo era un potencial felizmente desaprovechado. mc

«QUIZÁ POR ESO, MI QUERIDO LUIKE ESTABA AFECTUOSAMENTE DE ACUERDO CONMIGO EN QUE YO ERA UN POTENCIAL FELIZMENTE DESAPROVECHADO»



AUTOMOBILIA & COLECCIONISMO

AUTOJUMBLE MADRID

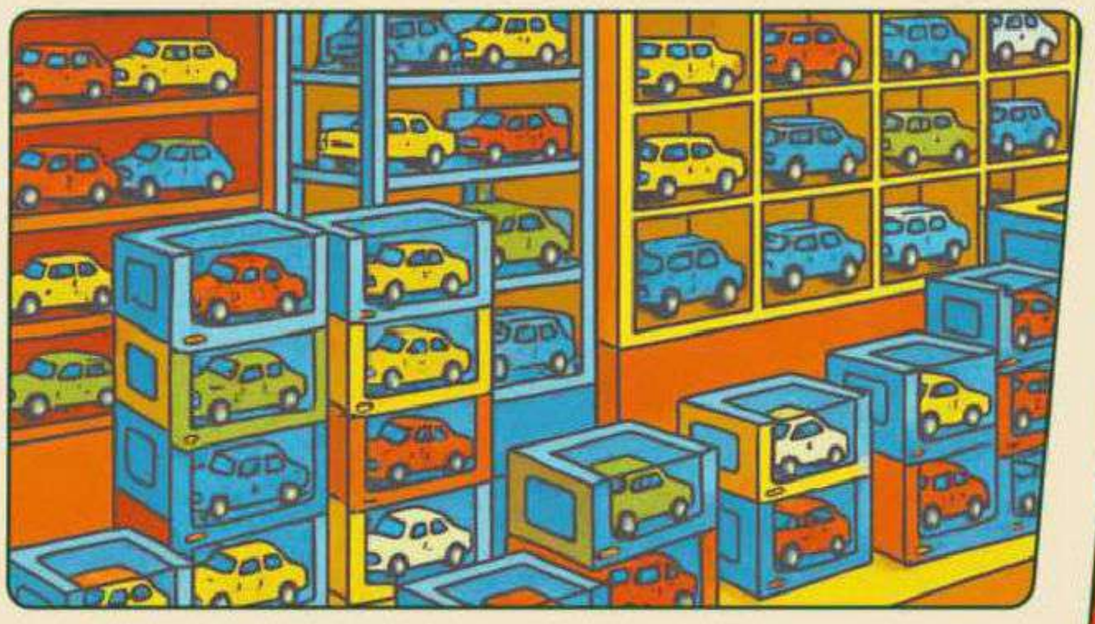
RECAMBIOS-AUTOMÓVILES-MOTOCICLETAS

24-25-26 abril 2026

La Torre - Ciudad del Conductor

ENTRADAS YA A LA VENTA

autojumblemadrid.com















EXPO MOTOR EVENTS · LA TORRE CIUDAD DEL CONDUCTOR · ibis HOTELS · CarGarage · BUSCATICKETS.COM · ZALBA-CALDÚ By Aon



DERRAPAJE CONTROLADO

por Valentí Fradera

MUCHO QUE VER

Más marcas; más vehículos únicos; más amigos, y más público que nunca... Rétromobile 2026 no defraudó las expectativas, aunque la nueva distribución en los tres pisos del pabellón 7 despistó a los visitantes habituales, para empezar. Sin embargo, una vez acostumbrados, el nuevo recinto resulta más compacto. Eso contribuye a optimizar el tiempo, un activo valiosísimo en Rétromobile, sobre todo si uno comprime la visita en un solo día.

Nada más entrar en el salón, por el tercer piso —el miércoles a las diez y un minuto de la mañana—, me topé con nuestros compañeros Nacho y Unai, que les cuentan todo (o casi) lo que ofrecía Rétromobile en su reportaje. Allí también verán cuál fue el auto que más me pasmó de todos los que vi. El auto, porque si ampliamos el radio a otros modos de transporte, el "autorail" Bugatti no tenía parangón.

Pero Rétromobile es más que una exposición monumental de vehículos de excepción. En cualquier rincón encuentra uno pequeños regalos enriquecedores. Por ejemplo, en el primer piso —donde, además del "autorail", se concentraban los clubes—, vi un Simca Vedette Chambord, que prácticamente ocupaba toda la superficie del stand del Club Vedette France. Resultó que el amable socio que lo atendía tenía familia en Valencia, y salí de allí más rico de lo que llegué.

Yo pensaba que la versión de lujo del Vedette (2ª serie) era el Beaulieu. Pues no; es el Chambord, cuya moldura cromada lateral llega hasta los pilotos traseros, en lugar de terminar al final de la puerta delantera, de manera que la pintura bicolor abarca también la mitad inferior del coche. En el Beaulieu, solo es bicolor (además del techo), la hendidura marcada en la aleta, que penetra en la puerta trasera. "Es que en España no tuvimos el Vedette", le dije, a modo de justificación. "No es cierto", me contestó. "Hace cuarenta años, vi uno matriculado en Barcelona". Bueno, sería una importación particular.

Subo al segundo piso y, tras buscar y rebuscar, encuentro el stand del libro "Bugatti en Espagne / in Spain". Hace dos años, se presentó aquí mismo una maqueta del mismo. Después de las vicisitudes que conlleva una obra tan ambiciosa, ya ha visto la luz. Sus autores son Àlex Vergés y Salvador Claret, y el editor, el "bugatista" Henri Lalanne. Todo empezó porque Henri poseía un Bugatti que, en una foto de época, aparecía matriculado en Barcelona. Sondeó a Claret, y este a Vergés, que lo identificó como el bimotor que había hecho Josep Tous Forrellad en 1931. En un encuentro entre los tres, Henri les preguntó cuántos Bugatti se debieron vender en España. "Por lo menos, trescientos". Aquello prendió la chispa en Henri: "¡Esto no lo sabe nadie! ¡Hagamos un libro!".

El proyecto arrancó a finales de 2019. Con acceso a los archivos de la DGT, Vergés y Claret han compilado una obra monumental (adjetivo recurrente en Rétromobile). Presenta los Bugatti matriculados en España, su trayectoria y sus carreras (hasta 1963). Son 380 páginas, con un fabuloso tesoro de fotografías, de gran calidad y, en buena parte, inéditas. La obra se ha publicado en una edición bilingüe francés/inglés, pero los autores se cuadraron ante el editor y le impusieron que el libro incluyera una separata con el texto íntegro en castellano. Y así ha sido.

Seguramente, Motor Clásico volverá a hablar de este libro monu... perdón, de este gran libro en los próximos meses. Por si no quieren esperar, hallarán más información en la web bugattispain.com.

Eso sí, como decía, me costó dar con el stand de marras. Me ayudó mi colega Joan Dalmau, que me pasó un vídeo con la ubicación exacta en cuanto lo encontró. Flamante nuevo jurado del COTY (Coche del Año en Europa), Dalmau soltó una perla que ilustra bien a las claras lo que es Rétromobile. "El stand de Opel aquí es más grande que el del Salón de Bruselas", me dijo en el pasillo entre la marca del "blitz" y la del "biscione" de Milán. Opel exponía por primera vez en Rétromobile; Alfa Romeo regresaba después de un tiempo. De acuerdo que debía de ser cosa del grupo Stellantis, que, por otro lado, coarta y constriñe la independencia de ambas marcas históricas. Pero el caso es que Rétromobile no para de crecer; cincuenta ediciones y mucho que ver todavía. mc

«"¿CUÁNTOS BUGATTI SE DEBIERON VENDER EN ESPAÑA?" "POR LO MENOS, TRESCIENTOS" "¡ESTO NO LO SABE NADIE! ¡HAGAMOS UN LIBRO!"»

Patrocinador de la:

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

SERGIO ROMAGOSA S.L.

CORREDURIA DE SEGUROS

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** I email: **seguros@escuderia.com** I Whatsapp: **654 962 670**

LAS PALMAS: 928264311 Mario Domínguez
MALAGA: 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 ESCUDERIA www.escuderia.com

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

FERRARI 512 TR

ROJO INCANDESCENTE

De las tres versiones del Testarossa, esta alcanzó un equilibrio sublime. Prácticamente, Ferrari revisó y mejoró todos los aspectos mecánicos, conservando una línea imperecedera. Es más potente, más conducible, más seductor: un deportivo que te pone al rojo vivo.

J. BONILLA (TEXTO). J.F. PACHECO (FOTOS)

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Ó escanea el código QR:



x.com/byneontelegram
byneon
Neon147


512 TR
M · 8448·OM

Caza de combante. La aerodinámica jugó un papel crucial. El aire es canalizado desde los pontones a la zaga.



Días previos a la sesión de prueba y fotográfica de este 512 TR, coincidí, por casualidad, con el propietario de un Testarossa de la primera hornada: "Todo va durísimo en él: la dirección, el embrague, el cambio...", se quejaba entre risas y veras. "Antes de moverlo, suelo dejarlo arrancado cinco o diez minutos para que se vaya calentando. Aun así, la primera y la segunda entran fatal. [...] Y la suspensión también es muy seca".

Me venía a la memoria en el reportaje de un 365 GT4 BB, de 1974, que conduje en una carretera estrechísima. Fue en Valencia, allá por 1997. Este modelo fue el primer Ferrari de serie en llevar el famoso motor V12 a 180º (falso "bóxer") derivado del de los monoplazas 312 B de gran premio. Pasaba las de Caín cada vez que Pacheco —sí, el mismo fotógrafo entonces y ahora— me indicaba con una señal, apostado en la cuneta, que diese la vuelta, donde y como pudiese, y volviese a hacer otra pasada para asegurar el tiro de la foto. ¡Gajes del oficio! "Girar las ruedas en parado es un esfuerzo titánico", dejé por escrito (MC 119). "La postura de conducción es casi tumbada y accionar cualquiera de los pedales requiere esfuerzo. Todo lo contrario que la palanca del cambio: la rejilla guía cómodamente el dibujo de cada marcha, con un movimiento mínimo pero decidido".

Años después —¡veinte para más señas!—, eché una mano a Manuel Garriga cuando realizó la comparativa de sendos 512 BB y BBi (MC 345). Eran las versiones evolucionadas del citado 365 GT/4, una con el motor V12 de cinco litros de carburación y la otra con el de inyección, ambos con la cilindrada subida de 4,4 a 4,9 litros. Así es que, las sensaciones con sus precedentes directos las tenía medianamente frescas cuando me subí a este 512 TR. Conducir un Ferrari suele dejar huella, o un vago y grato recuerdo al menos.

Sentado en el lado izquierdo, uno se reconcilia con el automóvil, en general, y con el placer, en particular, que supone ponerse a los mandos de una máquina generadora de sensaciones libidinosas, lascivas, casi obscenas... Sobre la seducción de su línea, ya hablaré más adelante.

Resulta fácil encontrar una postura cómoda. La butaca tipo baquet recogen bien incluso una talla XL, y tiene los reglajes suficientes para ajustar la distancia de los brazos al volante y la de las piernas a los pedales. Una pega a esto último, el acelerador y el freno están tan juntos que, calzando unos zapatones, se puede llegar a pisar de soslayo el pedal inadecuado. Un mal menor, vaya.

El estilo del interior contrasta con el exterior. Domina el tono oscuro. No se encuentran concesiones al diseño. Nada es superfluo. Todo está pensado en y para conducción. Es un elogio a la funcionalidad. El salpicadero está —aparentemente— bien rematado y ajustado. Solo la grafía en rojo de los relojes sobresale. Y el anagrama del "Cavalllino", negro sobre fondo amarillo, en el centro del volante de cuero.

En la capilla principal del cuadro se reúnen un velocímetro que llega a 320 km/h, no muy lejos de la velocidad máxima real, como veremos, y un cuentavueltas Veglia Borletti cuya zona roja empieza en 7.300 rpm. Entre los dos quedan dos esferas más pequeñas para controlar la presión del aceite y la temperatura del refrigerante. Por separado, bajo los aireadores de la consola central, aún hay otros dos indicadores adicionales de la temperatura

FERRARI REVISÓ DE PUNTA A CABO EL TESTAROSSA, HASTA EL EXTREMO DE QUE, CONDUCIÉNDOLO, EL 512 TR PARECE OTRO MODELO DISTINTO



Entradas y salidas. El aire limpio entra por los pontones laterales y sale por las rendijas de la tapa trasera: además de refrigerar el motor, este flujo crea un punto de carga en la zaga que aumenta la sustentación del eje trasero.







Galopa y corta el viento. Más que un deportivo ratonero para una carretera de montaña, es un gran turismo con el que rodar muy rápido en una vía despejada, y sin despeinarte.



del lubricante, el nivel de combustible y un reloj horario de Quarzo. Huelga decir que conviene no perder de vista con el rabillo del ojo ninguna de estas informaciones, so pena de un riesgo para la mecánica nefasto, innecesario... y caro.

Los baquets quedan separados por un túnel que no es el de la transmisión propiamente dicha. Envuelve la espina dorsal del chasis tubular. De todos modos, por él discurre el árbol del selector del cambio, desde la icónica rejilla en H hasta la caja, colocada debajo del bloque-motor. Toda la mecánica queda agrupada a la espalda del conductor y el pasajero, incluidos ahora los radiadores principales.

Esta es una de las diferencias sustanciales con respecto a las anteriores berlinetas bóxer mencionadas al principio y que, a la postre, explican el estilo del Testarossa, el 512 TR y el posterior F512 M. De hecho, fue Leonardo Fioravanti, responsable de diseño de Pininfarina, quien sugirió a los ingenieros de Ferrari trasladar los radiadores desde el frontal —como en los 365 y 512 BB— a los laterales. Pero de momento, esa es harina de otro costal.

Continúo. Prácticamente encajado en el puesto de conducción, poner en funcionamiento el V12 y echar a rodar resultan operaciones sencillas. Sin necesidad del ritual que me planteaban al inicio, insertar la primera (a la izquierda y abajo) y embragar es casi como coser y cantar, como hacerlo con un coche cotidiano. Los pedales tienen el punto de dureza previsible, claro. Pero enseguida se coge el tacto al del embrague, incluso para arrancar sin dar gas siquiera, evitando los acelerones.

Pero, quién se resiste a ese golpe de voz en grito pidiendo caña. Quién no cae en la tentación de provocar el bramido de un V12 como este, que al excitarle descarga un fragor embriagador. La sensatez, claro.

Sin perderle el respeto, el 512 TR destierra cualquier temor en los primeros kilómetros. Da gusto acelerar con suavidad e ir engrando marchas: segunda, tercera, cuarta, quinta. Al principio no pierdo de vista la rejilla para evitar errar la marcha, pero enseguida se le coge el tranquillo. En ese tanteo inicial, pausado, no surge el menor reproche por su parte. La respuesta del V12 es dócil, sin estridencias de ningún tipo.

A diferencia de los tres carburadores Weber triples del 365 y del primer 512 BB, o de la inyección Bosch K-Jetronic mecánica de los BBi y Testarossa, la nueva versión Bosch Motronic electrónica dosifica mejor la mezcla. Además de reducir el consumo y las emisiones

PUEDE MANTENER LA QUINTA A 50 KM/H, Y ACELERAR CON CONTUNDENCIA HASTA MÁS ALLÁ DE LOS 300







Todo al negro. En contraste con el estilo fluido y depurado de la línea exterior, el 512 TR no tiene ningún alarde de ostención de puertas para dentro. Todos los elementos y su disposición están pensados y colocados con un propósito funcional. Hay que fijarse en los detalles, como la última cifra del velocímetro, que, además de ser de un color rojo vivo, no está muy alejada de la velocidad máxima que alcanza: 313 km/h. No podía faltar la habitual rejilla del cambio, ni el logo de Ferrari en casi todos los detalles, incluidas las pinzas de frenos. Sin el radiador de aire en el frontal —como en los BB anteriores— el maletero puede presumir de tal. El juego de herramientas es también original.







(que no es poco) y aumentar la potencia (que es mucho), aporta suavidad al acelerar. A dos mil vueltas, la aguja del velocímetro ronda los 90 km/h. Y llegado el caso, permite frenar antes de una rotonda o una curva y continuar a ritmo turístico sin tocar el cambio.

En ensayos realizadas por mis colegas en su momento, comprobaron su capacidad de recuperación en quinta, acelerando desde 80 a 180 km/h en 24 segundos. En este caso, el coche no es uno específico de pruebas, tiene dueño y su valor... me retrae. Punto.

Pero lo mejor de todo es que, a demanda del pie derecho, hay 428 caballos disponibles. Basta hundir el acelerador para provocarlos, con una reacción tanto más enérgica cuanto más ímpetu se aplique. El V12 es un prodigio de progresividad y elasticidad. Entre 1.500 y 7.500 vueltas tiene respuesta. Y, además, lo hace con un do de pecho proveniente de mi espalda que anima, incita, estimula. ¡Calma, Jesús!

Doble embrague y dos marchas menos: cuarta, tercera. No hace falta este alarde de pilotaje antiguo, los sincronizados funcionan perfectamente. Pero ya es un hábito, suaviza la reducción y queda bien. Gas a fondo en un tramo seguro. Siento una patada desde atrás, pero no una coz descontrolada. Las agujas del velocímetro y cuentavueltas se agitan. ¡Qué nervio, el suyo! Acelera fuerte, aunque no se desboca. Me aferro al volante, más por precaución que por notar algún desmán. El coche no se mueve de la trayectoria, ni amaga a ello. De hecho, para distraer al pasajero, continuamos hablando de algo baladí que ni recuerdo.

Va pegado al asfalto como una lapa, como yo al baquet, embutido en un "cockpit" lo más parecido al de un monoplaza. Las piernas bien estiradas, el volante a la distancia justa, mínimo espacio entre la puerta y el túnel central para mover los brazos y el culo solo unos centímetros a ras de suelo. Desde ahí se siente todo el coche. El sonido ronco del motor solo queda mitigado por un panel de separación; aunque sí, ha perdido la musicalidad de los Weber.

La dirección es precisa y muy directa. La suspensión no diría que es "seca", como me prevenían, pero la noto firme como cabe esperar. Transmite los baches de la carretera, más por el mínimo flanco de los neumáticos que por la rigidez de la amortiguación. El TR apenas se balancea en curva ni se sobresalta en los más o menos leves cambios de rasante.

La carretera secundaria, despejada de tráfico, zigzaguea y anima a cualquiera. Giros enlazados y desniveles sirven para disfrutar del momento y de este purasangre. Acelera, frena, aguanta los envites dictados desde el volante y de la calzada: obedece. No es un alma cándida ni hay que perderle la cara, como a los toros bravos. En cualquier momento, puede embestir. Aunque no lo parezca, conduzco con tensión. No tiene asistencia en la dirección ni antibloqueo de frenos ni control de tracción. Así es que hay que mantener la tensión con el volante,

EL SONIDO DEL V12 NO ES ESTRIDENTE, SALVO CUANDO HUNDES EL PEDAL DEL ACELERADOR A FONDO Y LO SIENTES REVIVIR A LA ESPALDA



Las dos caras del TR. Interior sobrio y mecánica soberbia. El V12 a 180° es un prodigio de elasticidad: potente, progresivo y embriagador.



con los pedales, con el selector de cambio, y anticipar cualquier imprevisto.

Los cuatro discos como paellas (de 315 y 310 mm respetivamente) y ventilados tienen mordiente de sobra a este ritmo y las ruedas traseras, auténticos rodillos de 295 mm de anchura, traccionan y empujan sin rechistar. Hilando fino no entra en funcionamiento el autoblocante (mecánico); pero ahí está, tarado al 40 por ciento para cuando se le buscan las cosquillas a la criatura.

En una vía rápida, la diferencia es la velocidad, literalmente. Todo puede suceder muy deprisa, tanto como marque el sentido común y la habilidad del conductor. Los límites son prohibitivos. Pero pronto compruebo que es su hábitat natural, más que la una carretera virada, rota y estrecha. Sus casis dos metros de ancho y su tonelada y media lo hacen un peso pesado. Un Ferrari 348, un Honda NSX resultan más ágiles. Un Porsche 911 Turbo puede ser más delicado.

Sin embargo, en una autopista, el 512 TR demuestra que, más allá de su potencia, es un gran turismo. Un tren de alta velocidad capaz de rodar con un aplomo vertiginoso; e, incluso, con un mínimo de confort que engaña a primera vista. No busquemos la amplitud y la suntuosidad de una limusina, ni el desparpajo de un GTi de altas prestaciones. Este Ferrari es fuerza y es elegancia. Es músculo y es virtud. Es puro y es pasión. Es, como decía al principio, de esos coches que te reconcilian con el mero placer de conducir. mc

EPÍLOGO

¡Cuánta razón! El 512 TR iba más allá de un maquillaje y un afinamiento del Testarossa original. Los cambios efectuados en el bastidor (chasis, dirección, frenos, reducción del centro de gravedad y del peso...), la puesta a punto de las suspensiones, la nueva inyección electrónica Bosch Motronic implantada en el V12 suponen resumir demasiado el trabajo llevado a cabo por todas las áreas de ingeniería de Ferrari durante siete años. Cientos de pequeños detalles se mejoraron para conseguir algo más que cuarenta caballos adicionales, superar una normativa anticontaminación y presumir de superar los 300 km/h.

Ferrari 512 TR (1993)

MOTOR
12 cilindros en V a 180º, bloque y culata de aluminio, 7 apoyos de cigüeñal, lubricación por cárter seco y refrigeración líquida. **Posición:** central trasero longitudinal. **Diámetro x carrera:** 82,0 x 78,0 mm. **Cilindrada:** 4.942 cc. **Compresión:** 10:1. **Distribución:** 2 árboles de levas en culata por bancada y 4 válvulas por cilindro. **Alimentación:** inyección electrónica multipunto Bosch Motronic M2.7. **Potencia:** 428 CV a 6.750 rpm.

TRANSMISIÓN
Tracción trasera, con autoblocante al 40 %. **Embrague:** monodisco en seco. **Cambio:** manual, de 5 relaciones.

BASTIDOR
Chasis multitubular de acero. **Suspensión delantera:** independiente, con triángulos superpuestos, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y estabilizadora. **Suspensión trasera:** independiente, triángulos superpuestos, doble conjunto muelle-amortiguador en cada rueda y estabilizadora. **Frenos:** discos ventilados (315 y 310 mm) en las 4 ruedas y servo. **Dirección:** cremallera. **Ruedas:** llantas de aluminio, 8 x 18" (del.) y 10,5 x 18" (tras.); neumáticos 235/40 ZR 18 y 295/35 ZR 18.

CARROCERÍA
Coupé de 2 puertas y 2 plazas (Pininfarina). **Batalla:** 2.550 mm. **Vías del./Tras.:** 1.532/1.644 mm. **Largo x ancho x alto:** 4.450 x 1.976 x 1.130 mm. **Peso en vacío:** 1.515 kg. **Depósito combustible:** 115 l.

PRESTACIONES
Velocidad máx.: 313 km/h. **Aceleración 0-100 km/h:** 4,8 s.

FABRICACIÓN
Presentación: 1991. **Época de fabricación:** 1992-1994. **Producción:** 2.261 ejemplares.



LA SAGA

PROVOCADORA

Ancha de culo, delantera afilada, cintura ondulada, voluptuosa en sus formas, potente, sensual y deseada: así era la "macchina" con la Ferrari alumbró el sucesor del último BB. El Testarossa fue la primera "vedette" de un trío incestuoso.

J. BONILLA (TEXTO). SLIB / DIEGO OTTINA / FERRARI / ALAMY (FOTOS)

Las chicas, ligeras de ropa y jugueteando con los adornos de plumas, ofrecen el espectáculo diario. La época del destape queda ya lejos, pero el género de la revista sigue llenando cada noche la platea del cabaré el Lido, en el corazón de los Campos Elíseos parisinos. En primera fila, junto a su esposa, se encuentra Leonardo Fioravanti, máximo responsable de diseño de Pininfarina. De repente, las luces se apagan. En la oscuridad solo aciertan a ver una humareda, artificial, lanzada desde unos invisibles cañones. Poco a poco, empieza a emerger del suelo, aupado por una plataforma, el nuevo Testarossa. A las caras de fascinación del público se suman enseguida los aplausos, que se prolongan durante unos minutos. Ferrari ha vuelto a dar la nota.

Al día siguiente, el cuatro de octubre, ese mismo modelo volverá a ser la estrella del Salón Internacional del Automóvil de París de 1984. Allí, habrá dos unidades expuestas: una en el propio stand de Ferrari y otra en el de Pininfarina. Al concluir el certamen, ya hay solicitadas una treintena de unidades del Testarossa. En los próximos doce años (1984-1996), de los talleres de Maranello saldrán 9.939 ejemplares de las tres generaciones —Testarossa, 512 TR y F512 M— del que fue considerado "El más Ferrari de todos los Ferrari", hasta entonces.

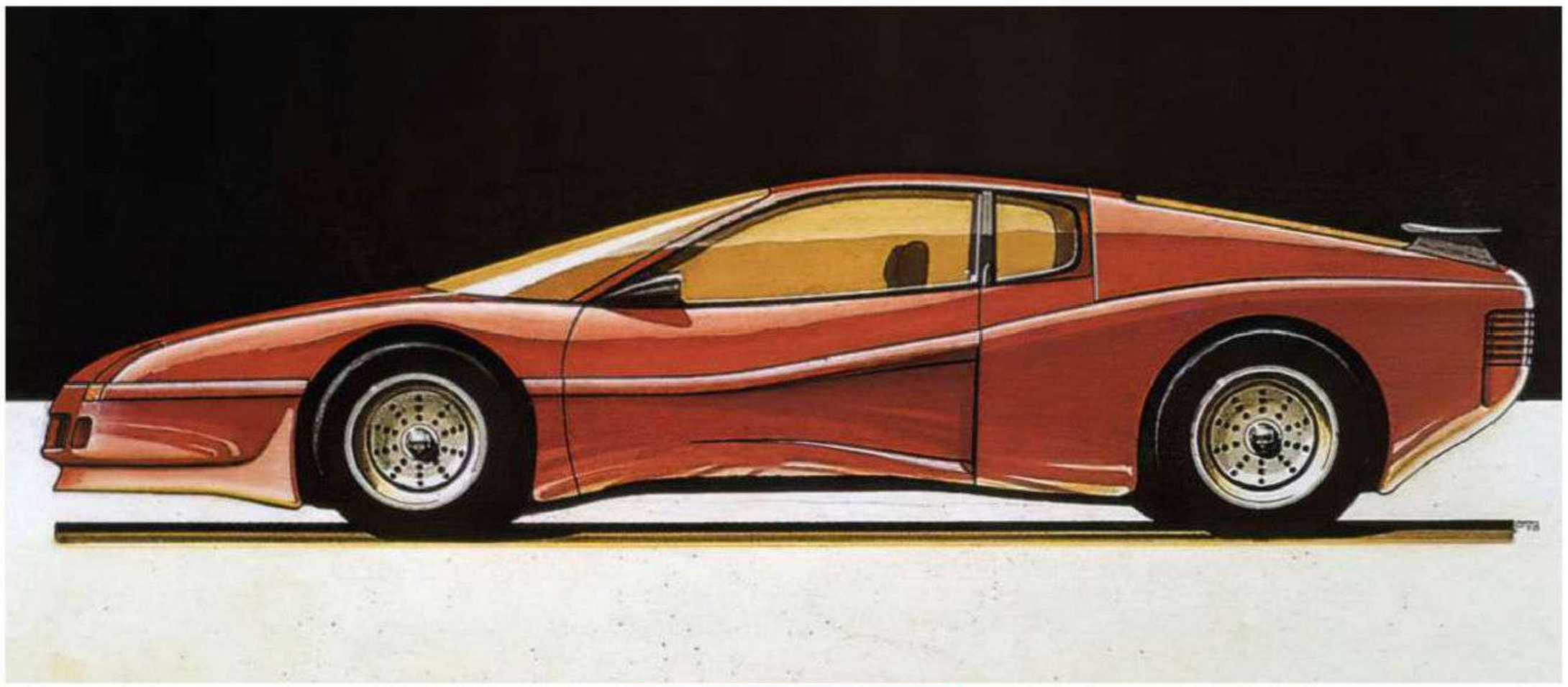
La cosa había empezado en 1981, o incluso antes. Aquel año, Ferrari presentó en el Salón de Fráncfort el 512 BBi. Era, también, la tercera evolución de la "berlinetta bóxer" que vio la luz en 1973 como 365 GT4 BB. Aquel biplaza esta destinado a sustituir a Daytona, último Ferrari durante mucho tiempo con la clásica disposición del V12 delantero. El GT4 BB abría un nuevo camino, el motor central posterior. Y, además, la segunda de las "bes" de su denominación, apuntaba otra novedad: el V12 a 180º, de cilindros opuestos, pero no un "bóxer" en sentido estricto. Lo veremos es el apartado técnico.

El caso es que el 365 BB y los sucesivos 512 BB y BBi no cuajaron: 2.333 ejemplares construidos en total entre 1973 y 1984. Aunque bello de línea y con unas prestaciones que no desmerecían, los estranguló la normativa estadounidense en materia de seguridad y emisiones de

EN EL CABARET PARISINO DE EL LIDO, EL TESTAROSSA QUITÓ TODO EL PROTAGONISMO A LAS "VEDETTES"







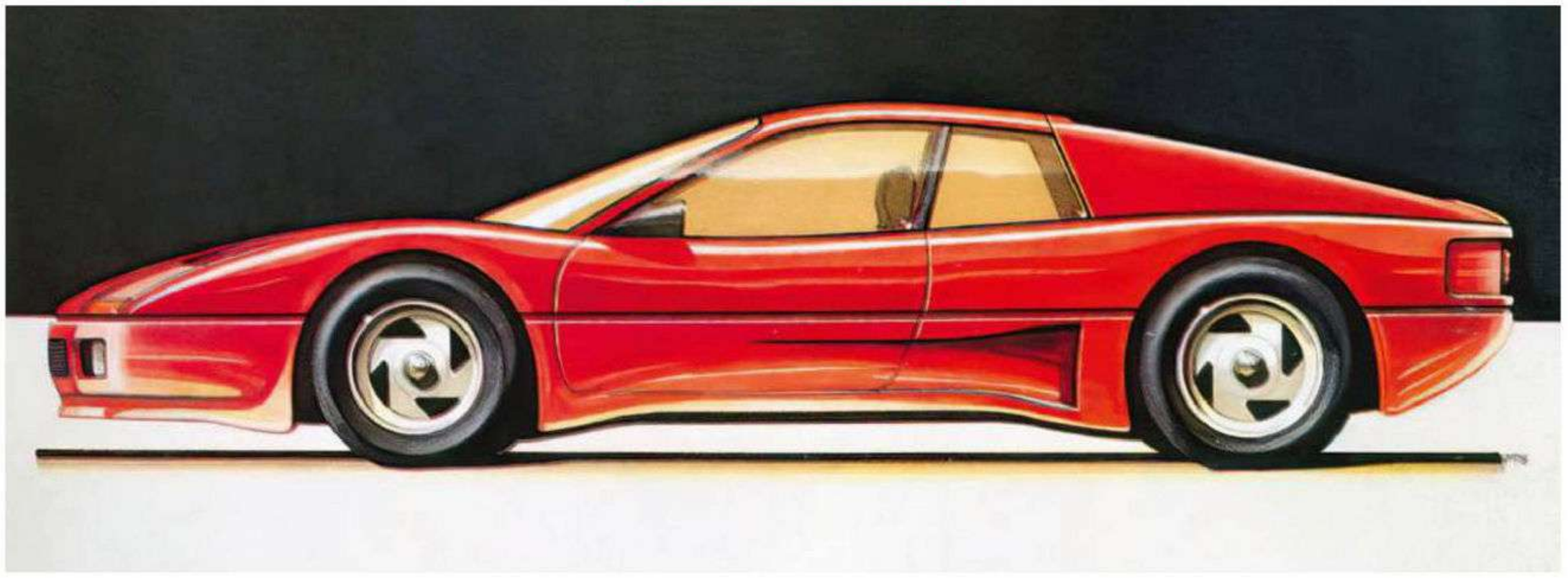


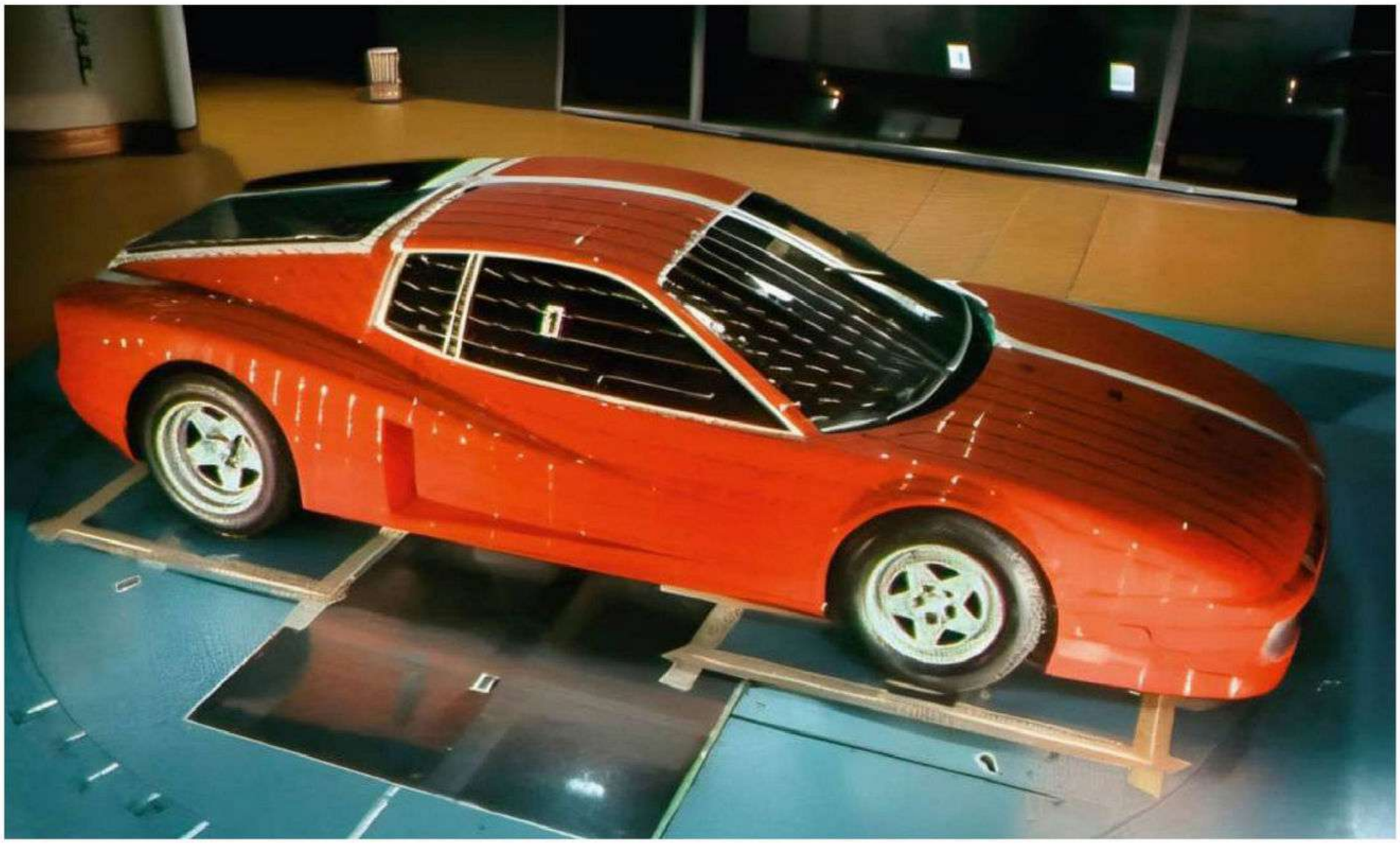
Las propuestas de Ottina. Bajo la supervisión de Leonardo Fioravanti, el joven diseñador Diego Ottina esbozó esta serie de dibujos para el futuro Testarossa. En ellas se puede comprobar la evolución, sobre todo, de las entradas de aire laterales y la terminación de la trasera. Cuando el propio Fioravanti planteó trasladar el radiador principal del frontal a los laterales —en lugar de uno, colocar dos más pequeños— se decidió aumentar los pontones y las aletas traseras. Luego se añadirían las branquias para canalizar mejor el aire. Detrás, Ottina y Fioravanti quisieron romper con los faros redondeados. Detrás de esa rejilla se ocultaban unos nuevos rectangulares.











gases. Y siendo uno los mercados principales de la marca, Ferrari decidió variar el rumbo.

Leonardo Fioravanti fue el padre ideológico del nuevo Testarossa. Firmó el característico estilo en cuña de los BB V12 y de los 308/328 GTB/GTS V8. Y fue él quien propuso mover el radiador de agua delantero de las berlinettas bóxer y llevarlo detrás, junto al motor. Y no uno grande, sino dos unidades más pequeñas.

Esta disposición marcó el diseño y el trabajo de desarrollo técnico. Hubo incluso cierta oposición de los ingenieros de Maranello, sobre todo de su jefe Angelo Bellei, partidario de mantener el chasis de los 512 BB y su configuración mecánica. "Para convencer al 'Commendatore' —alardeaba Firovanti— solo tuve que plantearle: '¿Dónde llevan los radiadores los coches de gran premio y de sport?' Y me dio la razón".

Bajo su dirección, el equipo de diseño de Pininfarina encargado del proyecto estuvo compuesto por los jóvenes Ian Cameron, Guido Campoli, Emanuele Nicosia y Diego Ottina (p. 80). Que los radiadores de agua fuesen lateralmente, por delante de las ruedas traseras, permitió conservar un frontal afilado. Pero añadía un hándicap en la definición del perfil y de la zaga, pues obligaba, invariablemente, a aumentar el ancho de la carrocería. Y por otro lado, preocupaba cómo canalizar el flujo de aire limpio al vano motor y aumentar la carga en el eje trasero. La aerodinámica empezaba a jugar un papel crucial, máxime en un deportivo para el que presuponían velocidades superiores a los 300 km/h.

Después de distintas ideas lanzadas, Leonardo Fioravanti, Sergio Pininfarina y Enzo Ferrari se decantaron por la de Diego Ottina. A partir de ese momento, se fueron construyendo maquetas y prototipos que pasaron muchas horas y exhaustivos estudios en el túnel de viento que Pininfarina tenía en Grugliasco, en Turín. Las entradas de aire laterales marcaron la imagen del Testarossa: "El aleteado tenía una doble intención", explicaba Leonardo Fioravanti. "Una es que en Alemania existía en ese momento una normativa de seguridad que prohibía dejar cualquier entrada al descubierto por la que cupiese la cabeza de un niño, y Alemania era un mercado importante para Ferrari. Pero, sobre todo, esas branquias nos permitían canalizar mejor el aire a los radiadores y evitar turbulencias en la zaga".

Poco a poco, el Testarossa fue adquiriendo forma. El frontal, más redondeado y sin la enorme abertura de los BB, mantenía los faros retráctiles. El lateral era como una ola que arrancaba desde el paragolpes delantero e iba ganando altura a lo largo de todo el perfil, hasta alcanzar su cenit en la zaga. Esa cavidad aleteada, que ocupaba casi toda la puerta y se fundía con el paso de rueda posterior, marcaba su estilo. La anchísima zaga —casi dos metros— quedaba rematada por una rejilla negra, de un extremo a otro, tras la que se ocultaban unos pilotos que, por primera vez en un Ferrari de serie, no eran redondeados sino rectangulares.

A lo largo de treinta prototipos diseñadores fueron definiendo el Testarossa. En la parte mecánica, los ingenieros de Ferrari reforzaron el chasis multitubular (galvanizado por primera vez) partiendo del esquema del 512 BB, en especial en los laterales, donde iban a ir los radiadores y se incrementaba la cota de anchura.

DIEGO OTTINA PASÓ MUCHAS HORAS EN EL TÚNEL DE VIENTO DE PININFARINA, HASTA LOGRAR UNA AERODINÁMICA ADECUADA A LAS PRESTACIONES





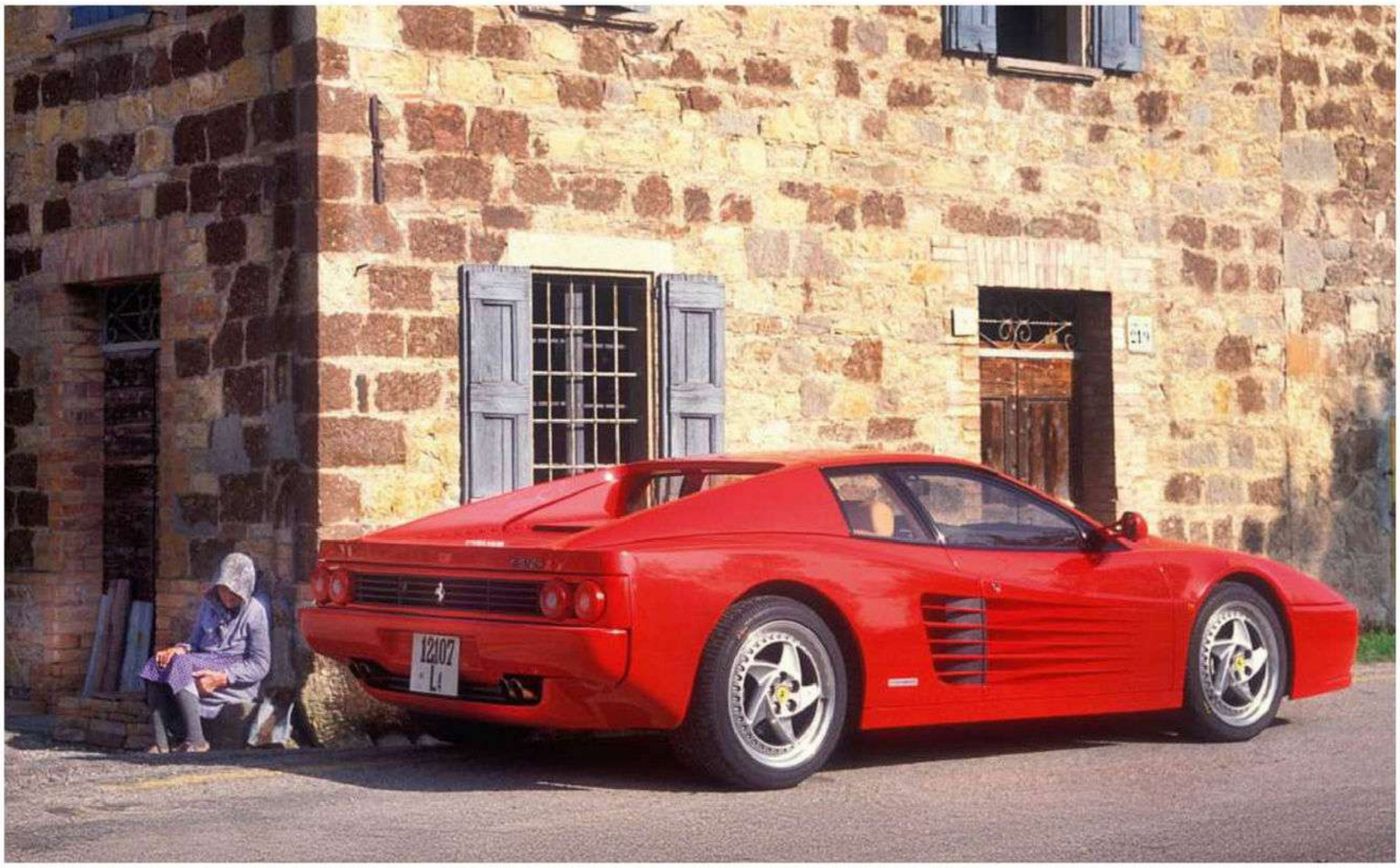






Rojo pasión. El Testarossa recibió el testigo del todopoderoso 288 GTO (1984), la versión más extrema de Ferrari del momento. La brutalidad de su V8 biturbo contrastaba con la elasticidad del V12 atmosférico. El nuevo estandarte del "Cavallino" compartió línea de montaje con los 328 GTB/GTS. En 1992 llegó el 512 TR; y en la recta final del modelo, Ferrari decidió alterar el estilo original en el F512 M (1994), algo más potente, pero con unos faros carenados que la clientela no entendió.





Por supuesto, se afinaron el motor V12 de 4,9 l —ahora con cuatro válvulas por cilindro— y las suspensiones, en aras de una doble intención: que fuera más potente, pero cumpliendo con las exigentes legislaciones de los mercados principales; y, al mismo, más fácil de conducir, sin pérdida del ADN de Ferrari.

El Testarossa presentado en el Lido parisino respondía a esas expectativas. Era superior en todo al último 512 BBi: más potente (pasaba de 340 CV a 390 CV), más veloz (de 280 km/h a 290), más eficiente (en consumo y emisiones), con un maletero delantero más capaz (sin el radiador delantero) y un acabado moderno y suficientemente equipado, que incluía de serie tapicería de cuero Connolly y aire acondicionado, por ejemplo.

Aunque Ferrari volvía a dar el campanazo entre la élite de los superdeportivos, el Testarossa tenía sus cositas. Y entre 1984 y 1991, unos (estilistas) y otros (mecánicos) fueron remendando ciertos aspectos. El primero, sustituir el único espejo exterior inicial ("Monospeccio"), que además habían colocado sobreelevado, en mitad de montante delantero, por dos retrovisores (1986); adición de una bandeja debajo del salpicadero por motivo de seguridad pasiva y recolocación del cuentakilómetros desde la consola central a la esfera del velocímetro (1987); sustitución de las llantas de tuerca central ("Monodado") por unas de cinco tuercas (1988); incorporación de catalizador para todos los mercados (1989) y otros pequeños detalles que afectaban, sobre todo, a los coches destinados a Estados Unidos.

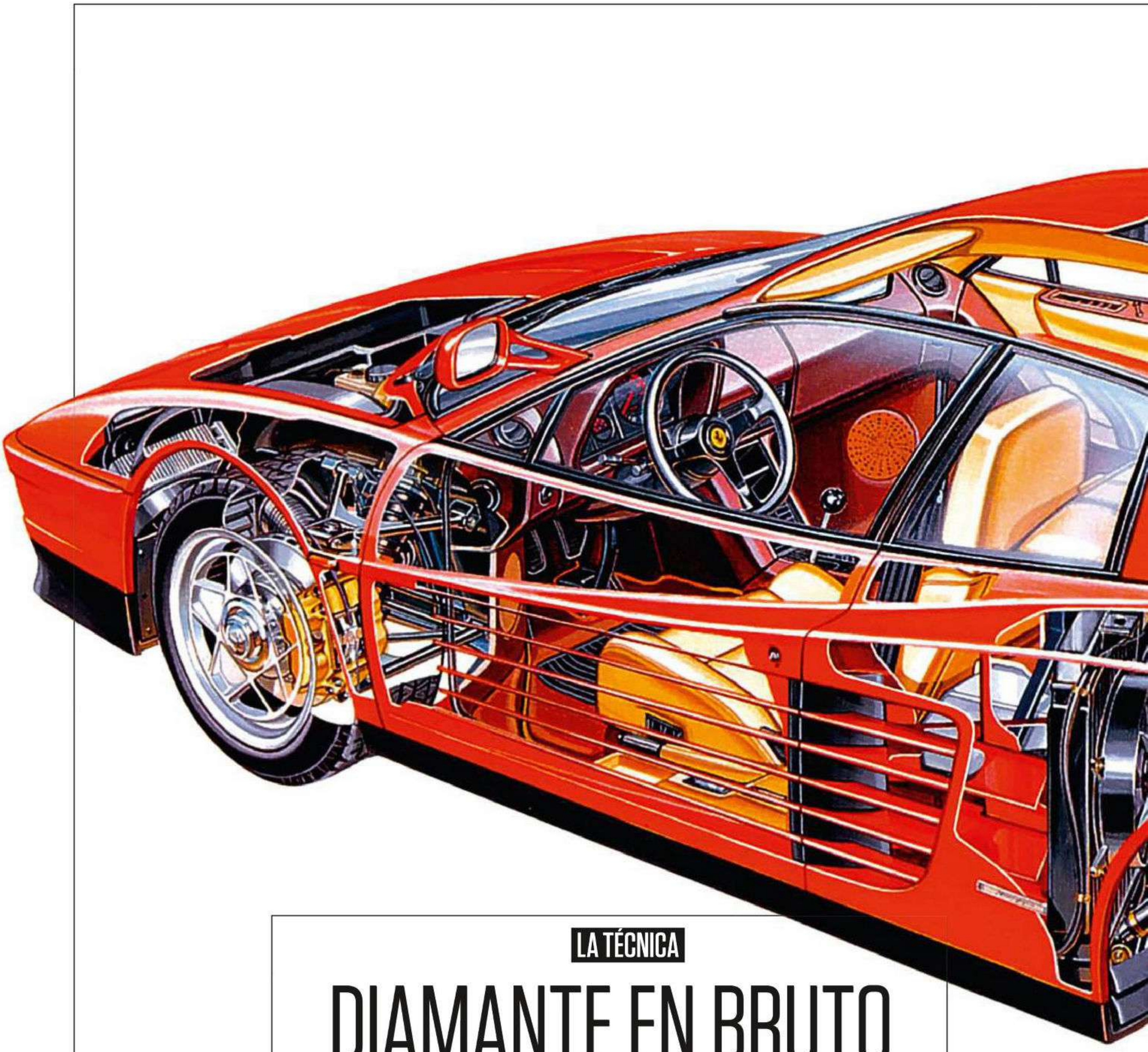
La gran revolución, sin embargo, se tradujo en una nueva versión que, dado la cantidad y el calado de las diferencias, recibió incluso denominación propia: 512 TR, lanzado a finales de 1991. Más allá de llantas de 18 pulgadas y nuevo diseño, la desaparición de las bandas negras laterales y un paragolpes delantero a imagen de los del moderno Ferrari 348, las modificaciones principales y sustanciales afectaron al apartado mecánico (ver capítulo siguiente).

El 512 TR ganaba en potencia, prestaciones, confort y seguridad. Pero, sobre todo, hacía su conducción más fácil; o menos áspera y crítica. De las tres versiones, es, sin duda, la más equilibrada.

El mismo año que echaba a rodar (1992), Ferrari presentaba el 456 GT, un gran turismo con el que recuperaba el tradicional planteamiento de cupé 2+2 de motor V12 (a 65º) delantero. A pesar de la evolución positiva del 512 TR, la saga Testarossa estaba sentenciada: costes de fabricación elevados, dificultades en su homologación y ventas en declive le dieron la puntilla.

Ferrari lo intentó con una tercera y última vuelta de tuerca y presentó en octubre de 1994 el F512 M (la M es de "Modificato"). Los faros fijos y carenados y la zaga sin su característica rejilla y ahora con faros redondos (como siempre) no cuajaron entre la clientela de la marca. Ni siquiera la docena de caballos adicionales del motor "bóxer" ni las llamativas e inoperantes entradas de aire tipo NACA en el capó impidieron su naufragio comercial y el final de la saga Testarossa. Hasta hoy... mc

EL 512 TR SUPUSO UNA REVOLUCIÓN TÉCNICA; EL F512 M ERA INCLUSO MÁS POTENTE, PERO MALOGRÓ LA FUERZA DE LA LÍNEA ORIGINAL

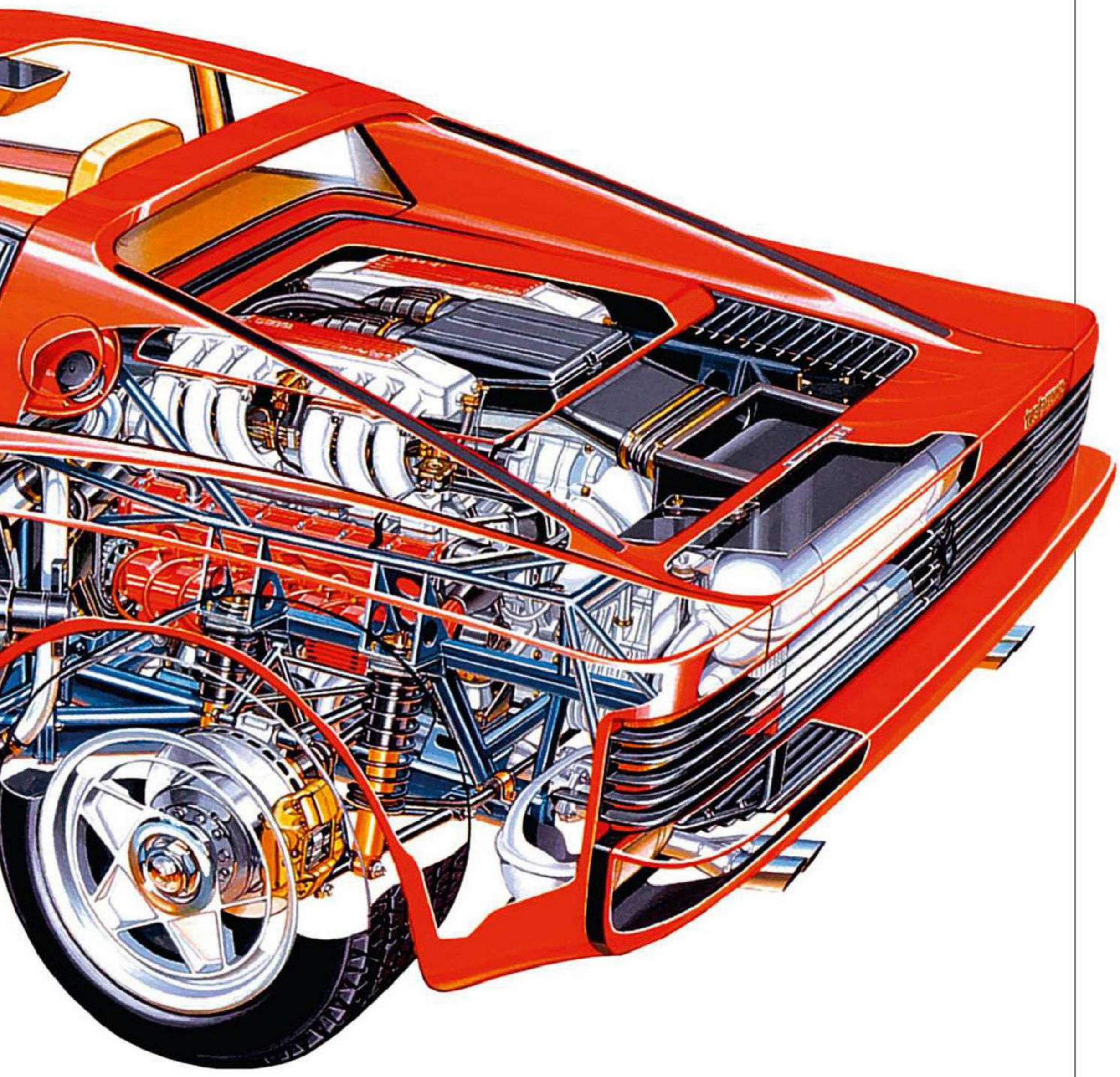


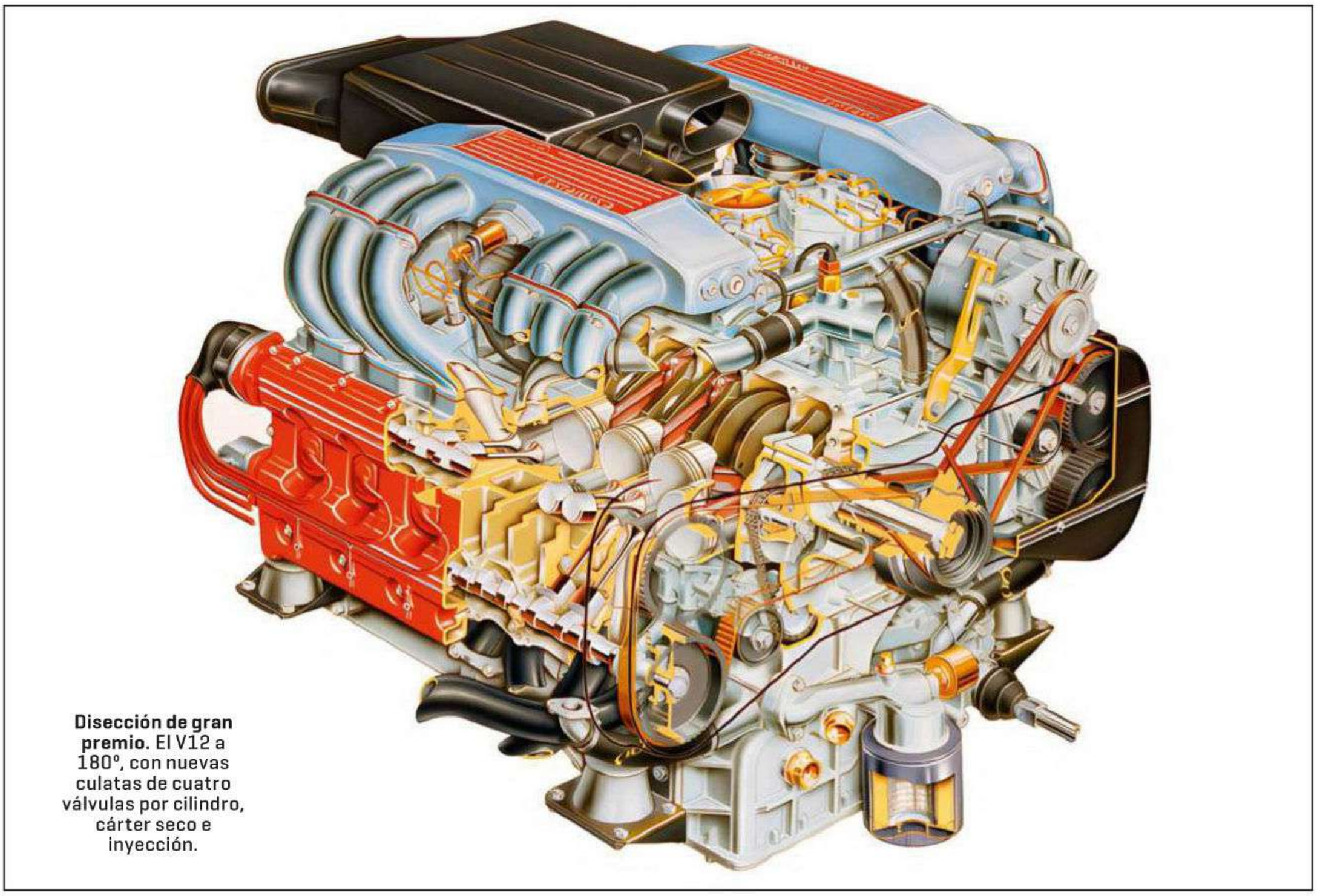
LA TÉCNICA

DIAMANTE EN BRUTO

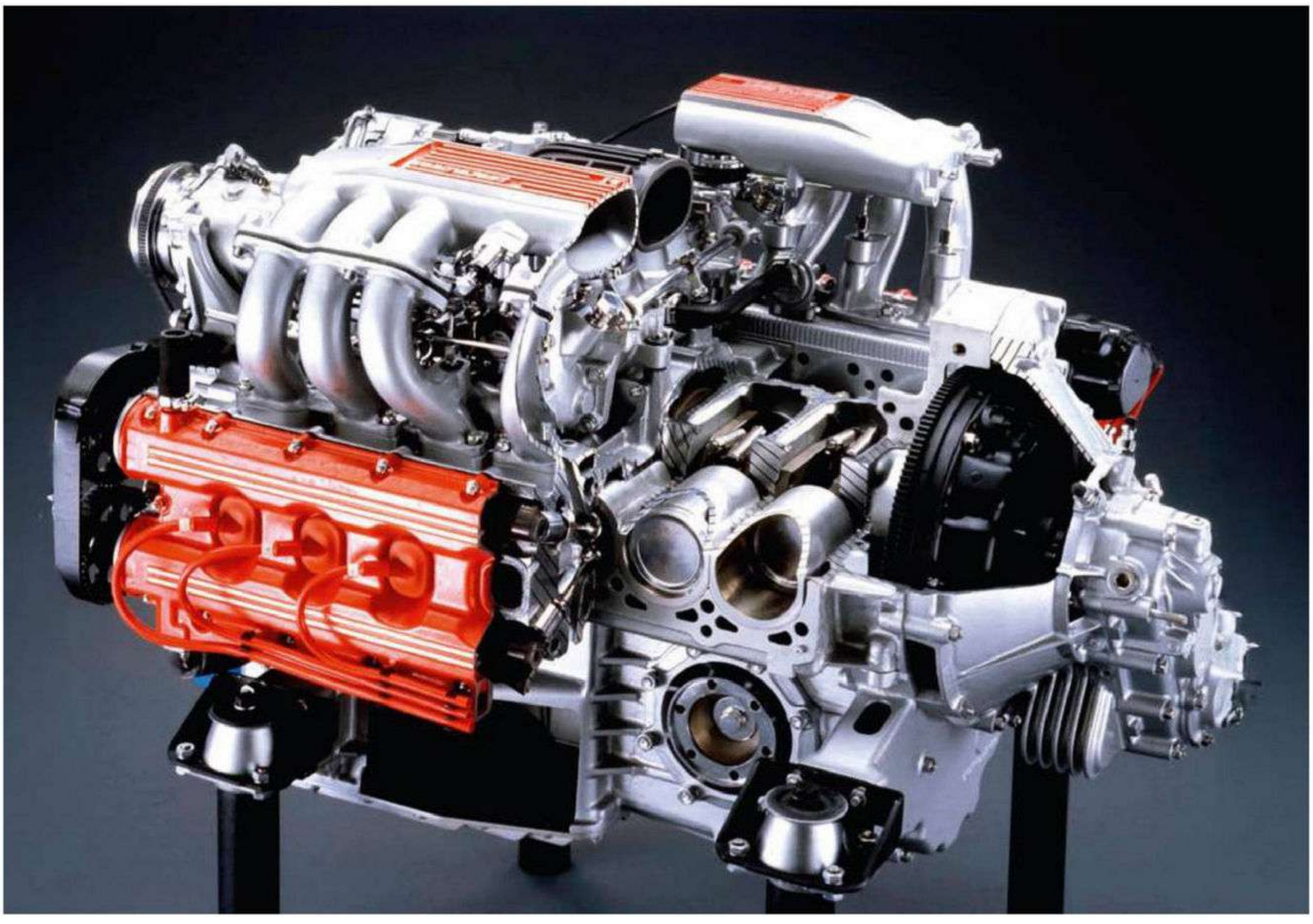
El Testarossa reunía la experiencia de Ferrari en competición: un chasis multitubular y un motor V12 a 180º con cuatro válvulas por cilindro, derivado de los 312 T de gran premio. A partir de estos mimbres, los ingenieros de Maranello lo fueron afinando al máximo.

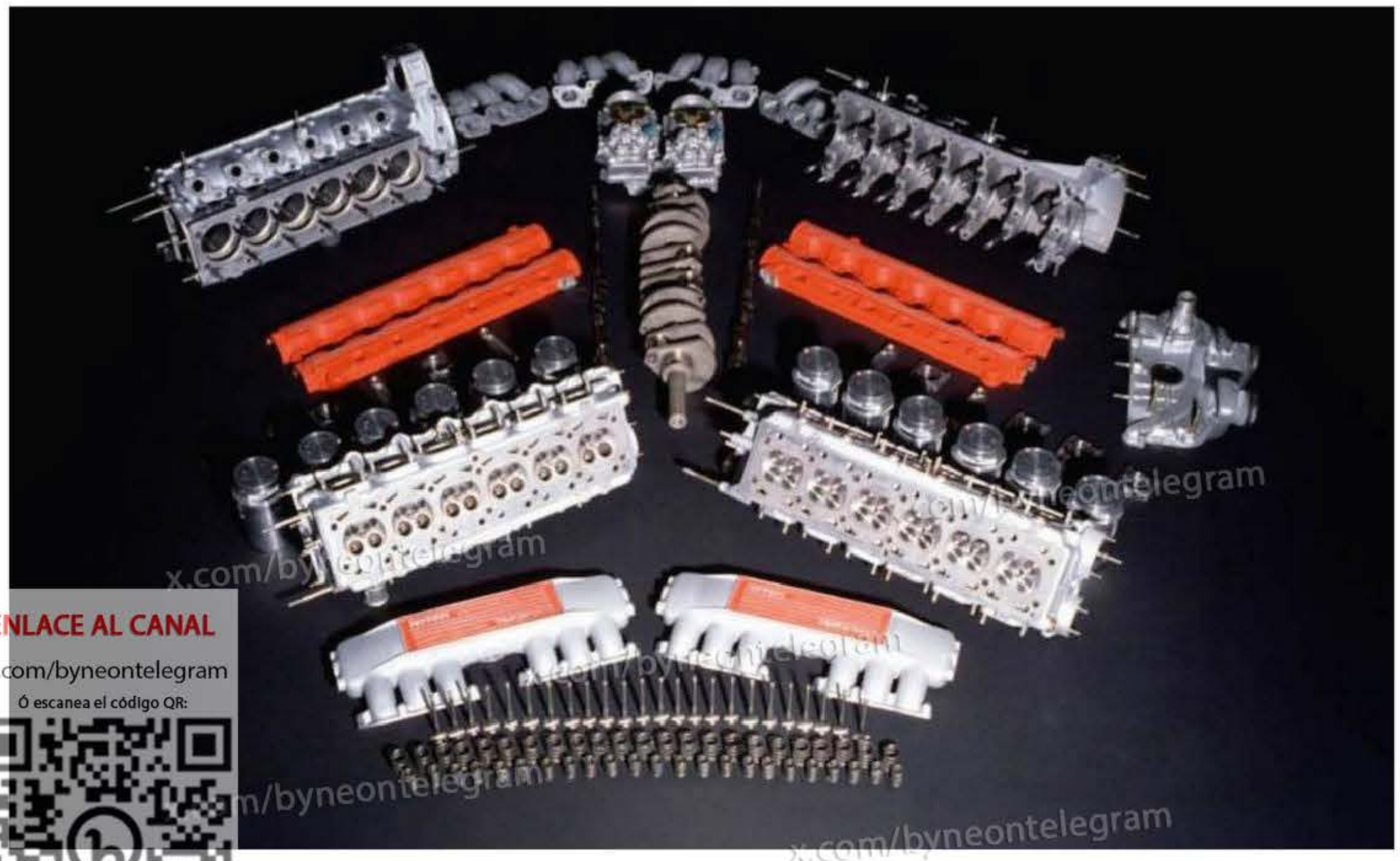
J. BONILLA (TEXTO). SLIB / FERRARI / DAVID RODRÍGUEZ (FOTOS)





Disección de gran premio. El V12 a 180°, con nuevas culatas de cuatro válvulas por cilindro, cárter seco e inyección.





ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Ó escanea el código QR:

El Testarossa reunía en su momento una técnica depurada derivada, directamente, de la experiencia de Ferrari en competición. El chasis era una evolución del empleado en las "berlinettas bóxer" precedentes. Tiene una configuración estructural conformada por un entramado de tubos de acero de sección redonda y paneles de refuerzo en el techo y en las tabicas delantera y trasera. Estos elementos están atornillados al bastidor. En el Testarossa, el subchasis tipo cuna que soporta el motor es independiente. Eso facilita el desmontaje y la extracción de la mecánica.

En los 512 TR y F512 M ya no existe esta posibilidad y está soldado a la célula principal, al igual que las traviesas cortafuegos. Además, los tubos principales recibieron un tratamiento de cromo-molibdeno; y fueron reforzados los soportes de la caja de la dirección. La rigidez del bastidor aumentó un 12,5 por ciento y redujo su torsión en un 25 por ciento. La dificultada añadida se presenta a la hora de trabajar en el motor y, mucho más, cuando hay que sacarlo.

El doce cilindros, todo de aluminio, es un falso bóxer. El bloque (tipo F113 A000) es una V a 180º, con cada pareja de bielas agrupadas en una muñequilla del cigüeñal. En un bóxer como el seis cilindros del 911, cada biela queda abrazada a un codo. La lubricación es por cárter seco, con un depósito de aceite auxiliar de 15,5 l, y la caja de cambios está integrada en la carcasa del bloque, con lo que queda un conjunto compacto. Y aunque resulta más pesado, permitió concentrar las masas por delante del eje trasero. En el 512 TR, además, lograron bajarlo 20 mm, reduciendo al tiempo el centro de gravedad.

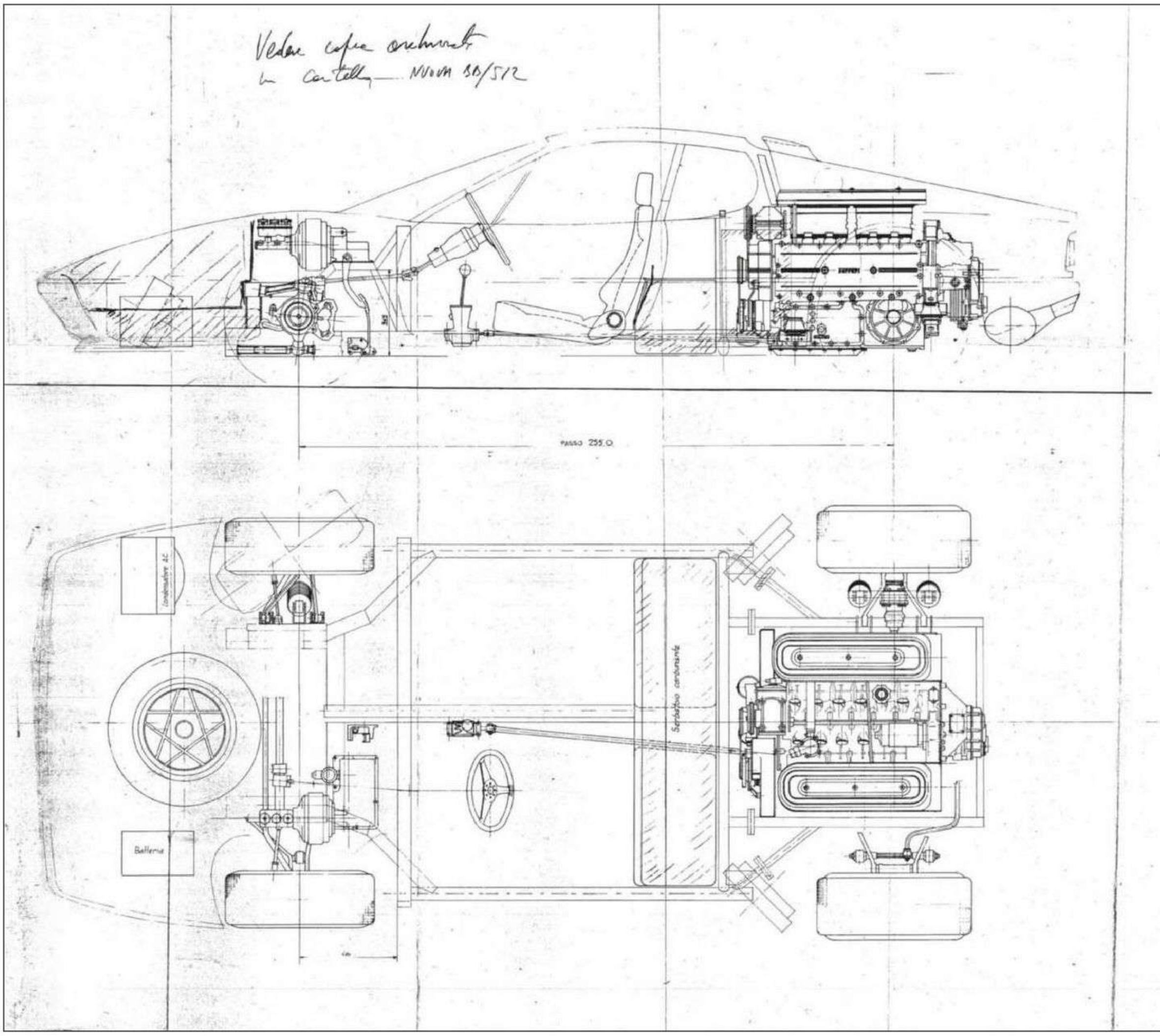
La novedad introducida en el motor del Testarossa, con respecto a los de los 365 y 512 BB, fueron las culatas con cuatro válvulas por cilindros. Los cuatro árboles de levas —dos por bancada— están movidos por correas dentadas. En el 512 TR, además, los hombres de Ferrari le dieron una vuelta de tuerca. Tiene las camisas de los cilindros con tratamiento de Nikasil, válvulas de admisión y colectores de mayor diámetro, muelles y taqués reforzados, perfil de levas más cruzado y la relación de compresión aumentada de 9,2:1 a 10:1. El radiador de aceite es ahora de aluminio y se afinó la circulación del circuito principal de refrigeración

Sin embargo, la emisión de gases seguía siendo el talón de Aquiles, en especial en un Estados Unidos. La inyección Bosch K-Jetronic del Testarossa (KE-Jetronic para EEUU y desde 1989 para todos mercados) dejó paso en el 512 TR a una moderna Motronic 2.7, con control electrónico integrado de inyección y encendido.

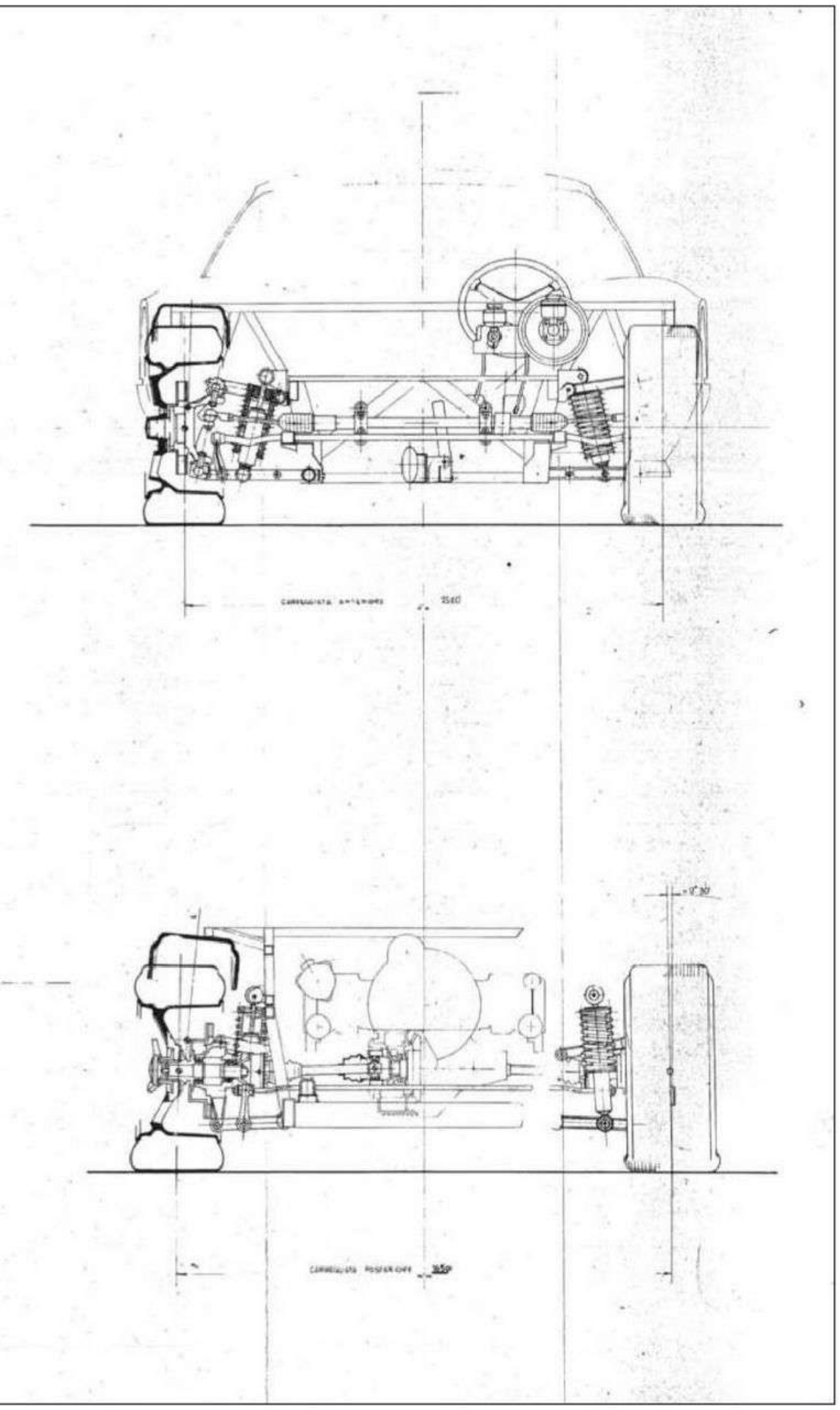
Con todos los cambios anteriores, la potencia del 512 TR subió de 390 CV a 6.300 rpm a 428 a 6.750, manteniendo un par motor similar 50 mkg a 5.500 rpm en el primero y 50,1 al mismo régimen en el segundo. La respuesta del V12 seguía siendo progresiva y suave, sin detrimento del consumo. En el Testarossa, Ferrari había homologado en los ciclos 90/120/ciudad unas cifras de 10,0/11,4/23,2 l a los cien kilómetros. En el 512 TR, no diferían demasiado: 10,0/11,8/25,1 l/100 km.

Donde ganaba la partida este último era en el capítulo de prestaciones. Aceleraba de 0 a 100 km/h en 4,8 s, mientras que el Testarossa invertía 5,1. En velocidad máxima también hubo un incremento sustancial: de 290 km/h pasaba a 313 km/h.

EL V12 ES UN «FALSO BÓXER»: AQUÍ CADA PAR DE BIELAS ESTÁ ABRAZADA A UNA MUÑEQUILLA DEL CIGÜEÑAL, EN LUGAR DE UNA BIELA EN CADA CODO



A vueltas con las emisiones. En el 512 TR se implantó una inyección Bosch Motronic, en sustitución de la Jetronic, se agrandaron las válvulas y se modificaron los colectores. En la suspensión, se conservó el doble conjunto muelle-amortiguador. Cárter (seco) y cambio, en una pieza.



El nuevo Berlinetta Bóxer. Gráfico técnico desarrollado por el jefe de ingenieros Giorgio Molinari, en el que se superpone la mecánica del Testarossa en las líneas del 512 BB. (Cortesía de David Rodríguez)

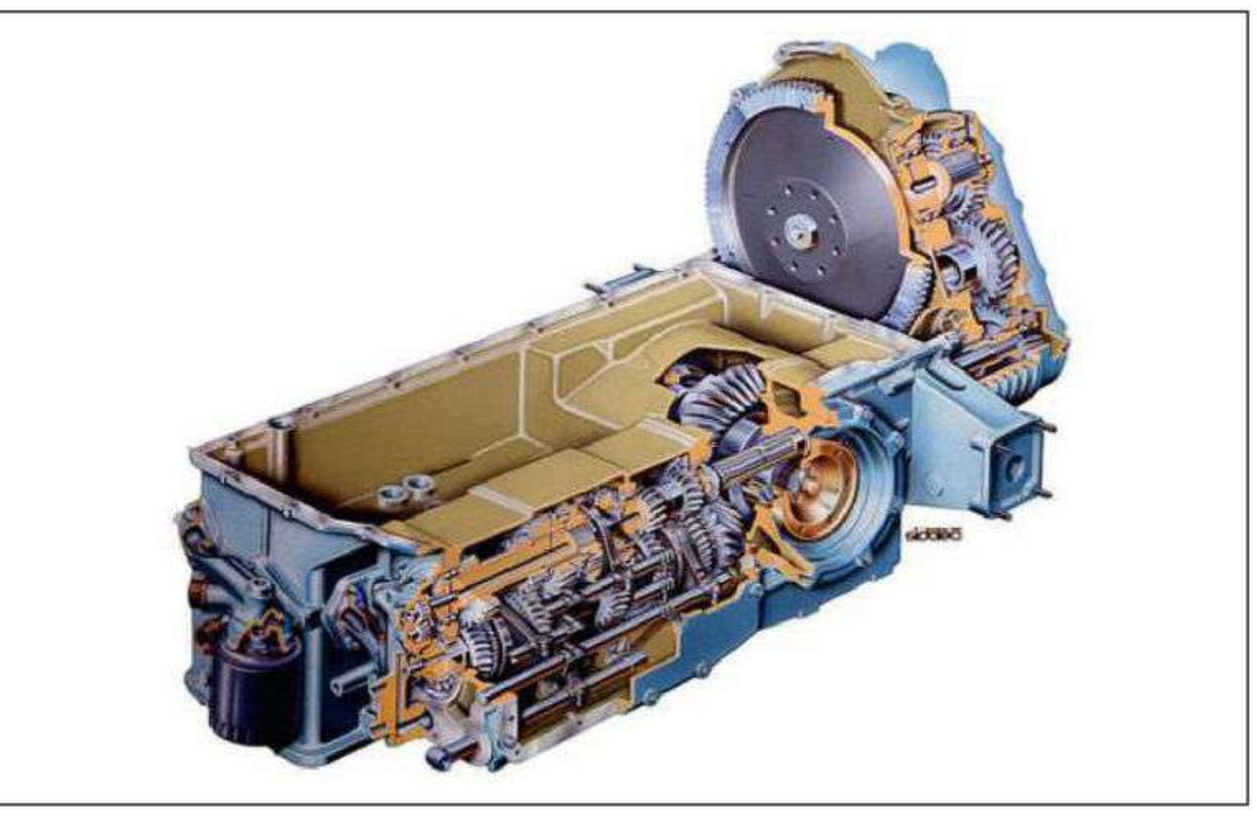
Un nuevo aumento de la compresión hasta 10,4 a 1, junto a unos nuevos pistones forjados, bielas de titanio y un cigüeñal también aligerado, llevó el rendimiento del F512 M a 441 CV, al mismo régimen que la versión anterior. Este aporte vitamínico vino sumado a una reducción de peso en torno a 60 kg (1.455 en total). Con ello, el último "testarossa" mejoraba su respuesta a bajo y medio régimen y elevaba ligeramente las prestaciones: 315 km/h de máxima y una aceleración 0-100 km/h en 4,7 s. Eso sí, es más sensible al pedal derecho.

La suspensión, con triángulos desiguales y superpuestos en los dos ejes, continuaba con el esquema de los 512 BB, pero con todos los elementos reforzados para soportar mayores esfuerzos y peso. Las tres versiones del Testarossa conservan también el doble conjunto muelle-amortiguador en cada rueda posterior. En el 512 TR los amortiguadores fueron sustituidos por unos Bilstein de gas regulables.

La frenada no fue un capítulo crítico en un coche que supera la tonelada y media y puede alcanzar los 300 km/h. Las tres generaciones montaron discos ventilados en las cuatro ruedas, aunque en el 512 TR pasaron de 301 mm de diámetro a 315 (delante) y de 296 a 310 (detrás), con un grosor de 32 y 28 mm respectivamente, y pinzas de aluminio de cuatro pistones. También se perfeccionó su ventilación, primero con un rediseño de las llantas (512 TR y F512 M) y corrigiendo los conductos de aire. En lo respecta a las primeras, aumentaron de tamaño para alojar el nuevo equipo de frenos: pasaron de 16 a 18 pulgadas de diámetro, y media pulgada adicional de garganta (8,5 y 10,5 delante y detrás). La dirección es de cremallera y, cómo no, fue revisada en el renovado 512 TR.

La transmisión mantuvo la caja manual de cinco relaciones de los BB y un diferencial autoblocante (tarado al 40 por ciento en los 512 TR y F512 M). Variaban las relaciones, claro. Y en esa segunda versión, Ferrari sustituyó el embrague bidisco por un solo disco de 272 mm, reforzó los sincronizados y suavizó el recorrido del selector.

Aunque similares en concepto, el Testarossa fue un salto evolutivo en relación con los "berlinettas bóxer" precedentes. El nervio un tanto dramático que se atribuía a los 512 BB se palió aumentando 50 mm la batalla y, sobre todo, ensanchando 100 mm la vía trasera. La reducción de la altura del bloque motor-cambio y la aerodinámica hicieron el resto. El Testarossa y, en especial, el 512 TR y el F512 M alcanzaron un equilibrio altísimo para los cánones del momento y sus elevadísimas prestaciones. mc



LOS INGENIEROS DE FERRARI REVISARON DE PE A PA TODA LA MECÁNICA: EL 512 TR ERA UN TESTAROSSA PULIDO Y AFINADO



FZ93 ZAGATO

FÉNIX ROSSO

Diez años de una compleja colaboración entre Franco Mantegazza —fundador, propietario y director del centro de diseño e ingeniería I-DE-A Institute de Moncalieri— y Ercole Spada (1937-2025), su jefe de diseño desde 1983, pesaban demasiado sobre los hombros de ambos. Un día, Spada recibió una llamada telefónica. Al otro lado de la línea, desde Milán, un joven Andrea Zagato le preguntó: «¿Te plantearías volver?».

DAVID RODRÍGUEZ (TEXTO E ILUSTRACIÓN DE APERTURA).
ZAGATO, GIOACCHINO ACAMPORA (FOTOS)

En septiembre de 1992, Ercole Spada (1937-2025) regresaba a Zagato, una empresa inmersa en una profunda reconversión, pasando de la condición de fabricante minoritario a la de elitista "atelier". Spada asumía, de nuevo, el cargo de director de diseño. El hijo pródigo había partido en marzo de 1969 en busca de nuevos retos, tras haber firmado innumerables creaciones significativas para la encumbrada firma de la "Z" mayúscula.

Su primera parada fue el efímero centro de estilo italiano de Ford en Bruino (Turín), activo hasta noviembre de aquel mismo año. Allí trabajó junto a Paul Breuer (ex OSI y Fiat) y Bruno Giardino (ex Pininfarina), bajo la dirección de Filippo Sapino (ex Ghia y Pininfarina) y el apoyo de reputados ingenieros carroceros como Beppe Maggiora y Beppe Musa. El estudio de Bruino acabó fusionándose con Ghia, después de que Alejandro de Tomaso traspase la firma a la americana en 1970.

En 1976, Spada fue reclutado por Ferdinand Piëch para incorporarse al departamento de diseño de Audi en Ingolstadt, pero la convivencia con Hartmut Warkuß el protegido de Piëch, resultó imposible.



Aceptó entonces la oferta de Claus Luthe para trasladarse a Múnich y trabajar en BMW, donde se convirtió en una de las figuras clave del diseño de la marca bávara en los años siguientes.

Todo cambió trágicamente con la pérdida de su hijo mayor, Andrea, tras una larga enfermedad. Con una ciudad de Múnich cargada de recuerdos dolorosos, Spada comenzó a plantearse abandonar Alemania. Y en 1993 recibió una llamada desde Italia para codirigir, junto a Walter de Silva, los numerosos proyectos que llegaban al floreciente I-DE-A Institute. Durante la década siguiente, I-DE-A alcanzaría una posición preeminente frente a históricos centros de diseño turineses como Bertone, Pininfarina o Italdesign, con proyectos importantes para el Grupo Fiat y una cartera de encargos siempre repleta.

La naturaleza imaginativa del diseñador de automóviles, especialmente cuando trabaja para una empresa pequeña dedicada a vehículos exclusivos y apasionantes, exige un contacto directo con la tecnología y las prestaciones más avanzadas. A comienzos de los años noventa, los prototipos del programa ATF (Advanced Tactical Fighter) de las fuerzas aéreas de Estados Unidos, desarrollados por Lockheed-Martin y Northrop-McDonnell Douglas, ya volaban en fase de evaluación.

La propuesta de esta última fue el impactante, furtivo y radicalmente futurista YF-23, derrotado en la fase final del concurso quizá por ser demasiado avanzado para su tiempo. El YF-23 se convertiría, junto al Ferrari de Fórmula 1 contemporáneo —en particular el Tipo 643 de 1991 diseñado por Steve Nichols—, en la principal fuente de inspiración de Ercole Spada para el primer encargo que Andrea Zagato le confió: nada menos que vestir de nuevo al Ferrari Testarossa.

La intención subyacente era capitalizar el éxito del paquete de actualización "348 Elaborazione Zagato" —del que se dice que se construyeron diez unidades, nueve coupés y un targa— aplicado al algo anodino 348 tb de serie. Con un precio que duplicaba el del modelo original, fue probablemente la primera creación de Zagato sobre una arquitectura de motor central, y además una de las más logradas, firmada por el discreto pero brillante diseñador de la casa Marco Pedracini.

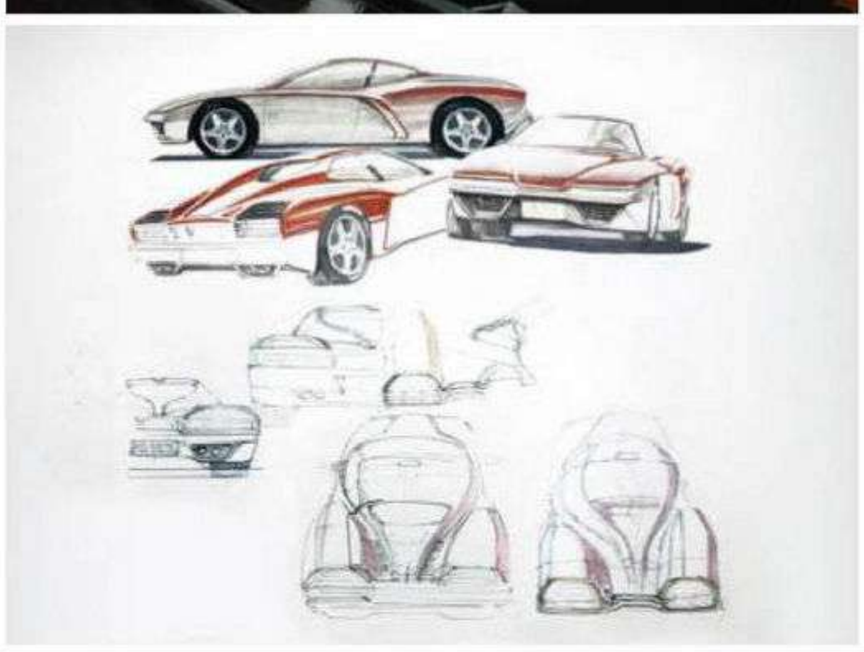
No obstante, cuando Spada llegó a Zagato, ya estaba en marcha un proyecto similar de renovación

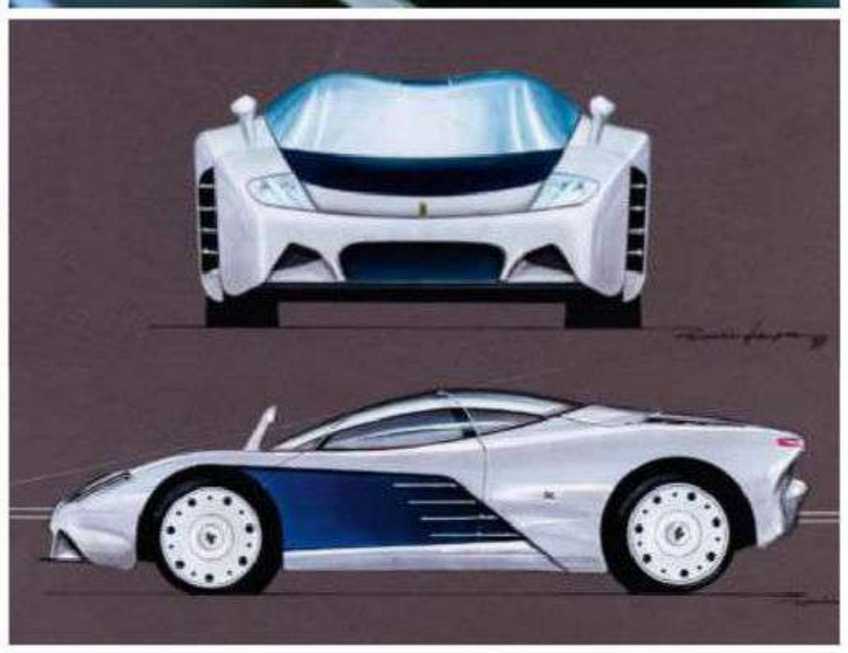




Con zeta de Zagato. Los bocetos en la columna de la derecha son la propuesta realizada por Gioacchino Acampora antes de que Ercole Spada regresara a Zagato. Los de la izquierda, mejor identificados con la versión definitiva, ya son del puño y lápiz de Spada. El estilo final rompía con la limpieza de líneas del Testarossa de Pininfarina. En el FZ93 sobresalen detalles propios de Zagato, como el doble abultamiento "double bubble" del techo. Las branquias horizontales en los pontones se han sustituido por una aleta vertical ("endplate") y en el capó delantero hay una entrada tipo NACA y un morro que imita al de los monoplazas de gran premio. El interior es aún más deportivo que en el modelo de partida.











del Testarossa, con propuestas internas realizadas por jóvenes aprendices del estudio, entre ellos Gioacchino Acampora, posteriormente conocido por sus inconfundibles creaciones para Castagna, firma que él mismo relanzaría.

Seis meses, los que faltaban para el Salón de Ginebra de 1993, que se celebraría en marzo, podía parecer un plazo ajustado para crear una pieza única; aunque en comparación con los años sesenta y setenta, cuando a los carroceros italianos les bastaban tres meses para pasar del primer boceto a la presentación en Turín del modelo definitivo, resultaba incluso generoso. En una rapidísima fase se desarrollaron los bocetos y se pasó directamente a la definición técnica y matemática del concepto. En este caso se saltó el proceso de hacer un modelo a escala para su validación. El plano de foma ("piano di forma") a escala 1:5 realizado por Marco Pedracini (más tarde utilizado como fondo para la célebre ilustración promocional del artista Nani Tedeschi) fue aprobado antes de ejecutar el modelo a tamaño real necesario para fabricar los moldes de los paneles de carrocería.

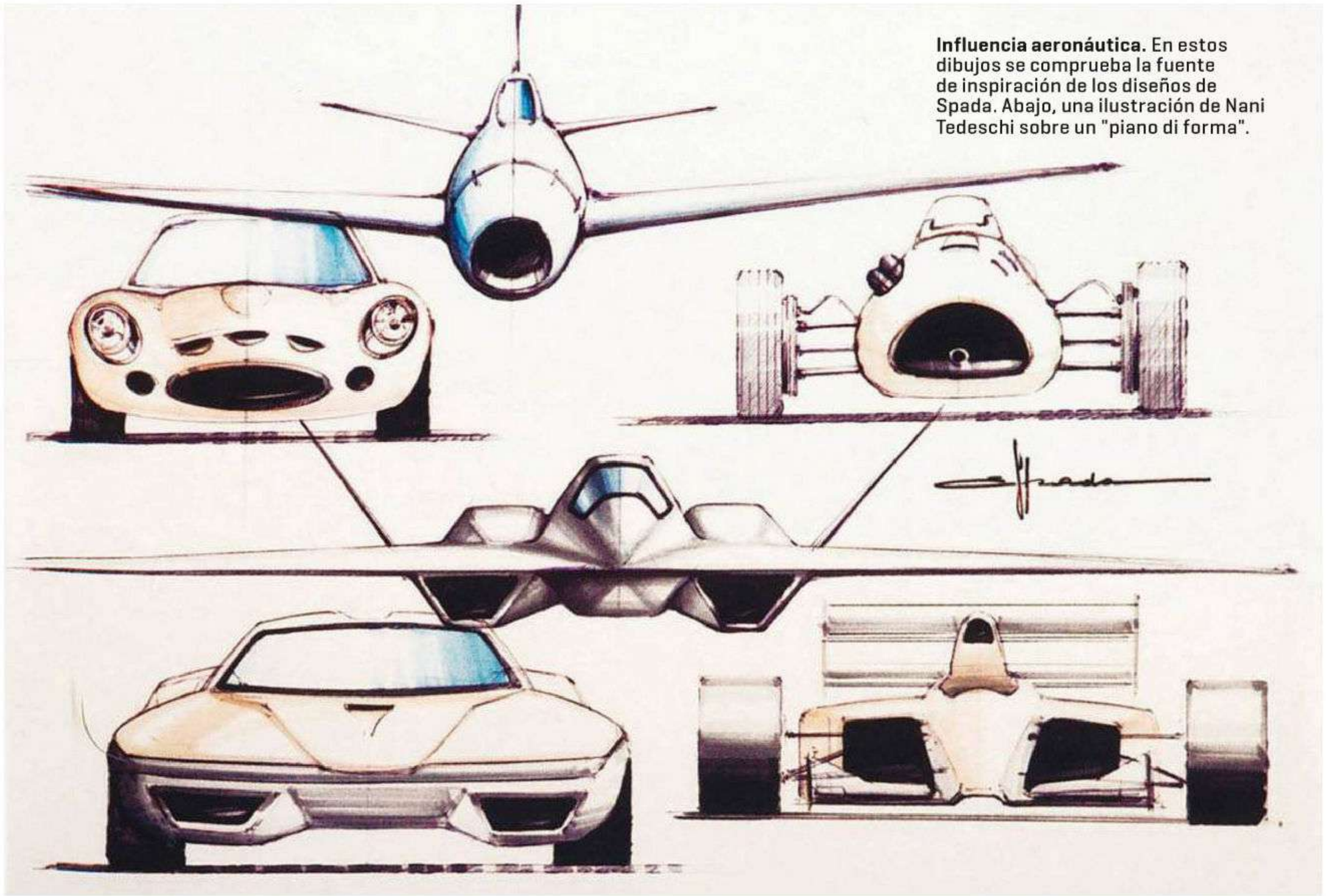
El desarrollo del FZ93 avanzó a buen ritmo. Fue una de las primeras creaciones de Zagato en beneficiarse —aunque todavía de forma limitada— del uso de herramientas informáticas CAD-CAE, incorporadas tras la absorción de la vecina empresa Forma e Tecnologia, fundada por los ingenieros Giuseppe Bizzarrini (hijo de Giotto) y Maurizio Azzini, responsables del Alfa Romeo ES30-SZ bajo la firma Carplast.

El objetivo se alcanzó casi con el camión de transporte esperando a la puerta del taller de prototipos. Dos fotografías bajo la lluvia invernal bastaron para ilustrar el comunicado de prensa ya impreso para el Salón de Ginebra. La reacción del público fue dispar —tanto como lo sigue siendo hoy—, pero el coche era magnífico, una declaración de diseño que no todos los observadores supieron comprender plenamente.

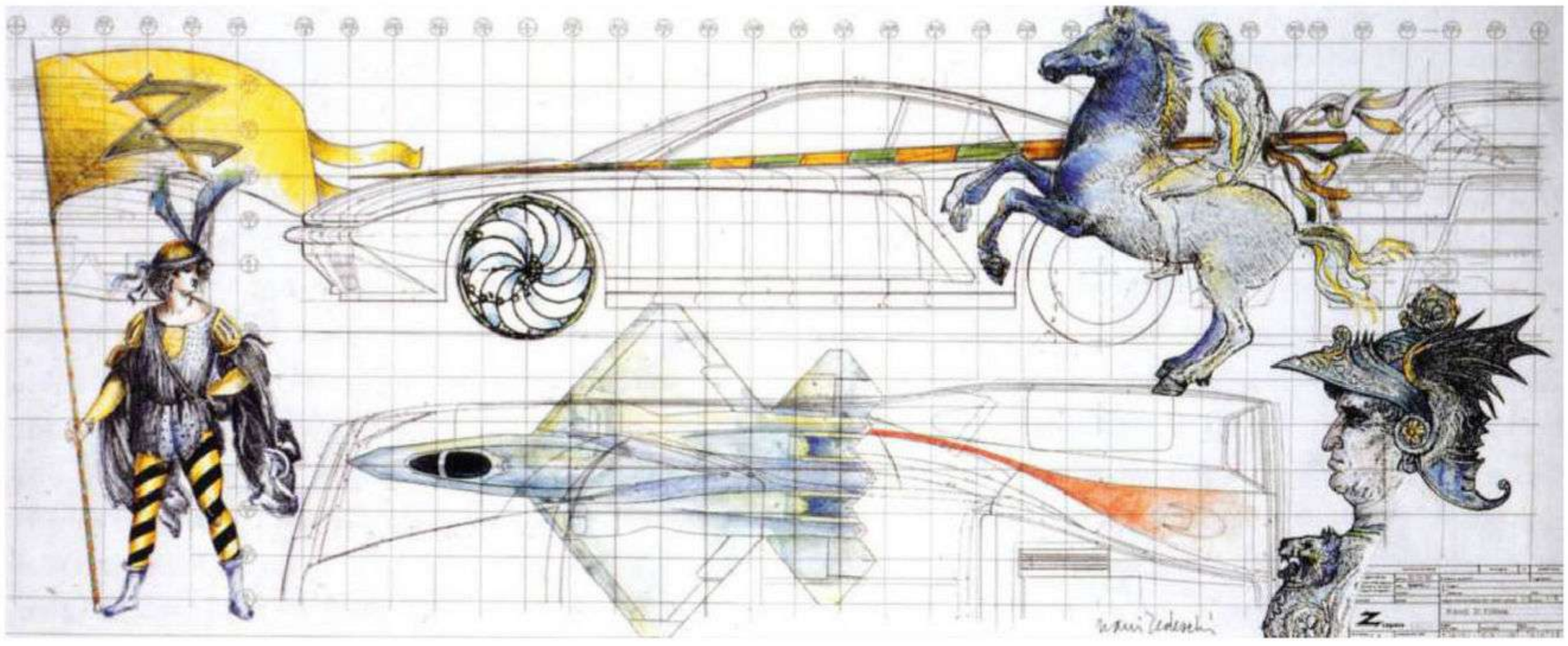
El chasis nº 93935, correspondiente a un Ferrari 512 TR (tipo F110 HB) de producción, sirvió de base. El bastidor conservaba los puntos "sólidos" principales: parabrisas, pilares A y B, etc., una decisión estratégica de cara a realizar una homologación rápida y sencilla, si fuera menester. Mecánicamente inalterado, el FZ93 no requiere aquí, por tanto, una descripción técnica detallada (véase páginas precedentes). No obstante, gracias a su carrocería de aluminio, combinada con fibra de carbono (en paragolpes y capó), el peso total se reducía unos 125 kg, mejorando teóricamente las prestaciones respecto a un 512 TR estándar.

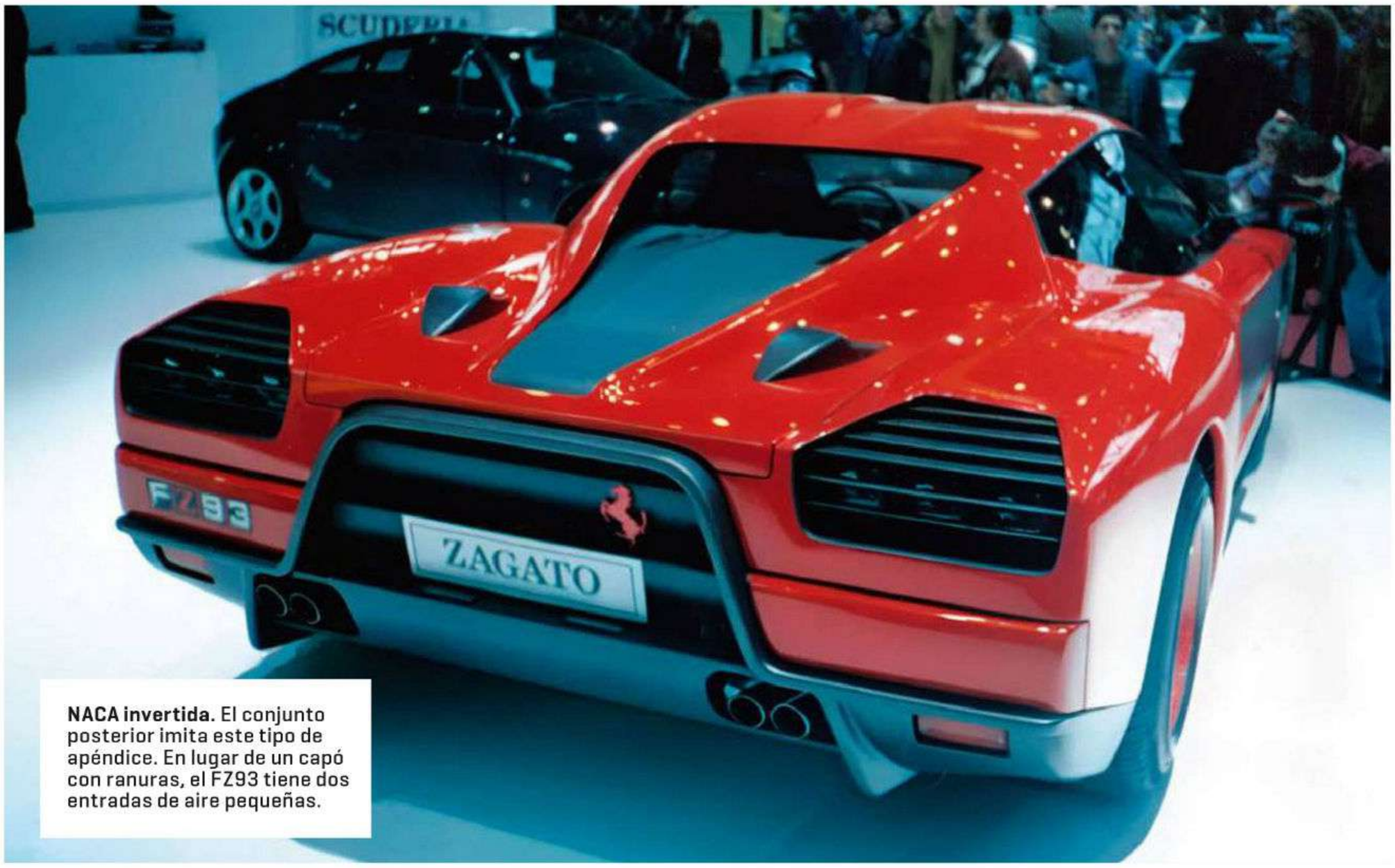
La clásica doble burbuja del techo —en acero— era una marca de la casa. Mucho más revolucionario resultaba el frontal. Una sección sobreelevada y curvada, de clara inspiración en la Fórmula 1, se replicaba de forma escultórica en el capó anterior, evocando la típica geometría de los monoplazas.

EL PROTOTIPO FUE DEFINIDO Y CONSTRUIDO EN APENAS SEIS MESES: EL FZ93 LLEGÓ A TIEMPO AL SALÓN DE GINEBRA DE 1993



Influencia aeronáutica. En estos dibujos se comprueba la fuente de inspiración de los diseños de Spada. Abajo, una ilustración de Nani Tedeschi sobre un "piano di forma".





NACA invertida. El conjunto posterior imita este tipo de apéndice. En lugar de un capó con ranuras, el FZ93 tiene dos entradas de aire pequeñas.

Esta solución contrastaba con las dos tomas de aire trapezoidales separadas bajo la línea de cintura del capó, acabadas en gris grafito y flanqueadas por perfiles verticales ("endplates") planos y afilados, que reforzaban la sensación de ala propia de un F1. Nunca antes un Ferrari de calle había presentado algo distinto a la única y singular parrilla oval central o, como mucho, alguna declinación más o menos rectangular de la misma. En los años 60 sí hubo ejemplos de Ferrari y de Dino de competición con sendas aberturas, aquí recuperadas.

Un spoiler perimetral integrado en el parachoques delantero, continuado en los laterales, aportaba efecto "anti lift" (contra la elevación) y cerraba elegantemente el diseño frontal. Modelos posteriores como el Ferrari 360 Modena o el FX-Enzo adoptarían definitivamente la solución de entradas de aire dobles, hoy perfectamente asumida en la marca, ornamentadas, sin embargo, de barroquismo y confusión de trazos.

Los flancos mostraban tomas más limpias, sustituyendo las lamas horizontales del Testarossa original por una aleta vertical única. Los musculosos pasos de rueda traseros evocaban de nuevo al YF-23, con un conjunto de lamas negras que ocultaban los pilotos traseros, reforzando el carácter furtivo de este avión de caza sobre ruedas. La poesía aeronáutica se extendía a las pequeñas tomas de aire que sobresalían como periscopios sobre la tapa del motor. El techo y el capó esbozaban un conducto tipo NACA invertido. Y en la zaga, un difusor-paragolpes en forma de omega envolvía la matrícula y armonizaba con las rejillas, los reflectantes, los topes y las salidas de escape en una composición tan agresiva como elegante.

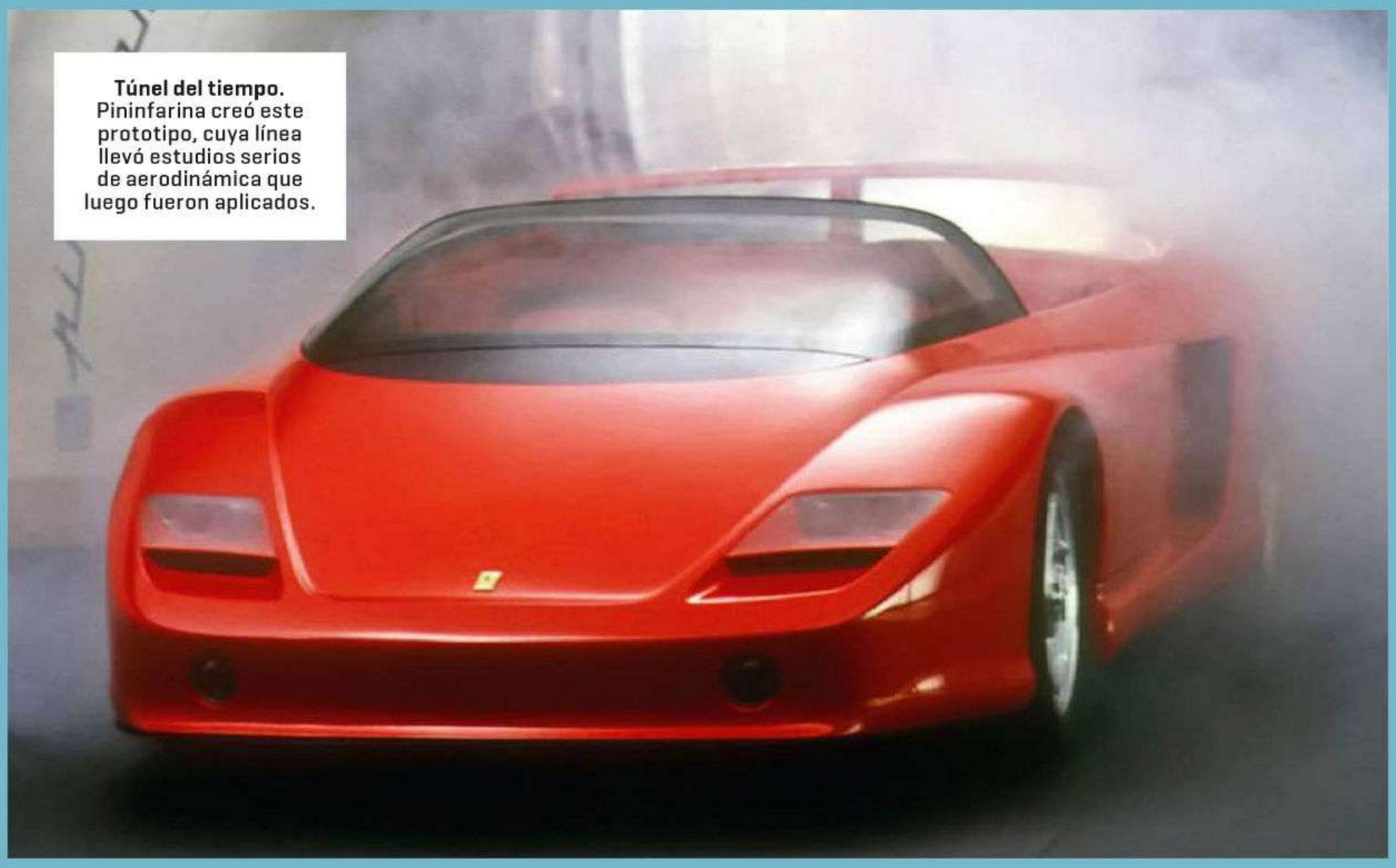
Un extracto del comunicado de prensa describía así el interior: "El habitáculo del FZ93 es tan individual como su exterior; racional en su simplicidad, combina formas innovadoras y prácticas con detalles deportivos esenciales". Los asientos de competición Sparco, tapizados en Alcántara gris, el salpicadero minimalista con relojes individuales sobre aluminio cepillado y el suelo en fibra de carbono definían un interior espartano. Carecia incluso de equipo de sonido, incomprendido por muchos pero fiel a la esencia del coche.

Junto a un Alfa Romeo RZ amarillo y un Lancia Hyena negro, el FZ93 ocupó un lugar destacado en el luminoso stand de Zagato en salón ginebrino. El Ferrari biplaza simbolizaba el renacer de la legendaria marca Zagato. Tras el revuelo inicial, el prototipo recibió pequeños cambios estéticos que diluyeron su carácter original, reapareciendo como Testarossa Z y más tarde como ES1, en honor a las iniciales de su creador.

Sin embargo, pese a los varios intentos de impulsar el proyecto, nunca se alcanzaron los pedidos necesarios para producir la serie prevista de diez unidades. Una auténtica lástima. ¿O no lo creen así? mc

Gracias a Ercole Spada (†) por la colaboración que brindó en su día para la realización de este artículo.

EL FRONTAL ES UNA CLARA ALUSIÓN A LOS MONOPLAZAS DE GRAN PREMIO, INCLUIDO EL SPOILER PERIMETRAL Y LA "NARIZ" PROMINENTE



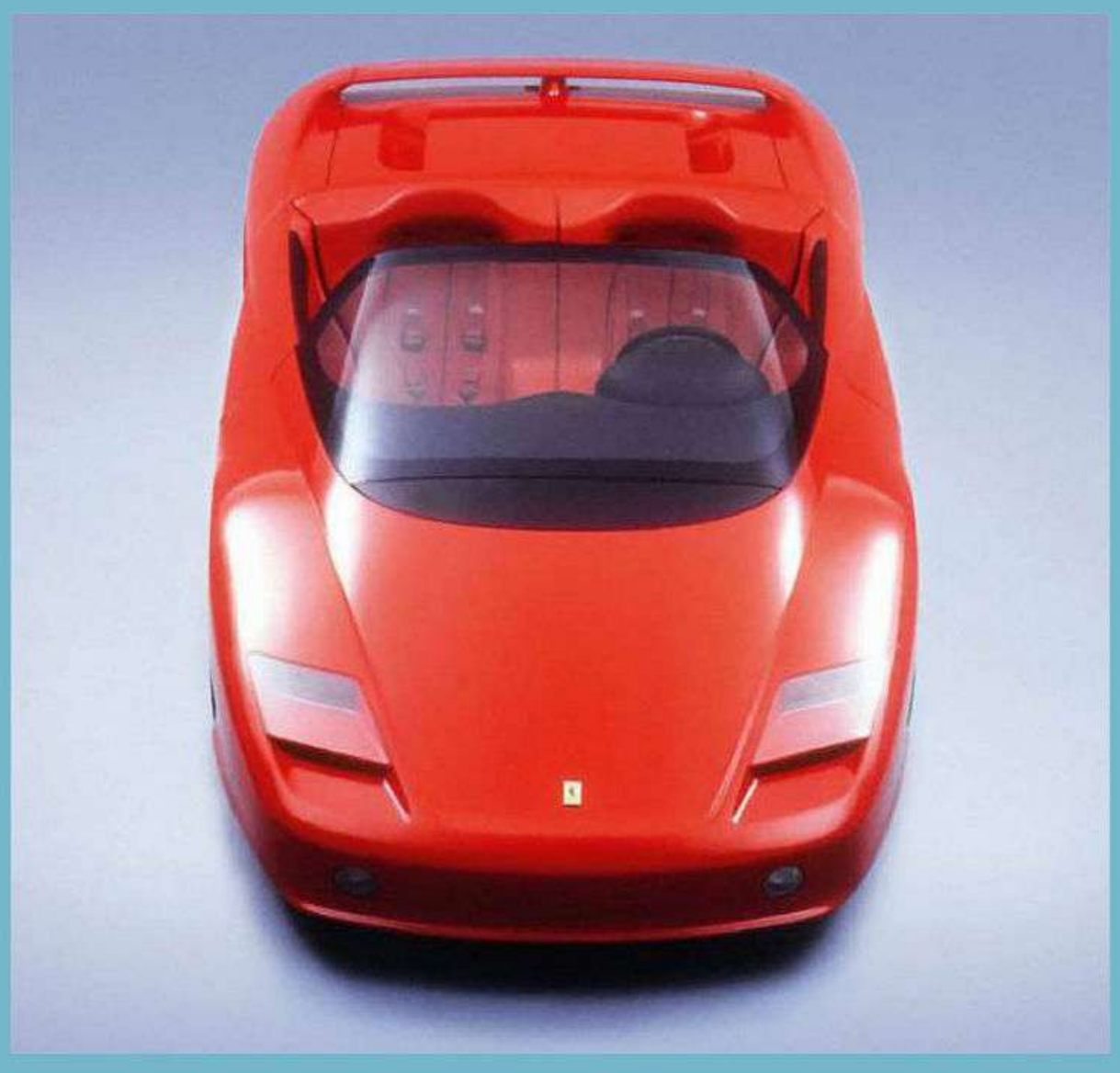
Túnel del tiempo. Pininfarina creó este prototipo, cuya línea llevó estudios serios de aerodinámica que luego fueron aplicados.

MYTHOS

CIENCIA FICCIÓN

Sostiene Pietro Camardella que para esbozar el Mythos se inspiró en el Maserati Tipo 61 "Birdcage" carrozado por Piero Drogo (1961), sobre todo, "cómo estaba integrada la línea del habitáculo (descubierto) con la trasera del coche". Camardella había ingresado en el Centro de Diseño de Pininfarina en 1984, inicialmente a las órdenes Lorenzo Ramacioti. Al poco de llegar intervino en el desarrollo del F40 (1988), modelo con el que este roadster biplaza también guardaba algún rasgo de semejanza. Luego, por iniciativa propia, dibujó este speedster — denominado internamente P7— con unas formas limpias, equilibradas y, claramente, identificables con la marca del "Cavallino". La base era el Testarossa.

Al eliminar el techo, que en el coupé tiene función estructural, hubo que reforzar el chasis tubular en la zona central. En la fabricación de la carrocería se emplearon fibra de carbono y aluminio, reduciendo el peso en 250 kg en relación con el modelo de partida. El alerón trasero se elevaba automáticamente a partir de 100 km/h. Fue presentado en el Salón de Tokio de 1989 y, al contrario que otros prototipos de salón, funcionaba y conservaba las prestaciones del Testarossa.



SPIDER

EL CIELO NO PODÍA ESPERAR

Gianni Agnelli fue el primero que solicitó a Pininfarina una versión descapotable del Testarossa. Ferrari no lo había contemplado. Sin embargo, el diseñador italiano aceptó la petición del presidente de Fiat y el equipo de Leonardo Fioravanti se puso manos a la faena. El trabajo no consistió en cortar y pegar. Fue necesario reforzar los laterales del bastidor, modificar la tapa del motor y los montantes traseros y eliminar las dos ventanillas posteriores. La capota iba oculta bajo una tapa, entre el habitáculo y el vano motor. Siguiendo las instrucciones de Agnelli, se pintó en gris plata.

A raíz de este conversión, otros clientes pidieron a Pininfarina un Testarossa spider. Aunque no entraba en sus planes la fabricación seriada, realizó varias transformaciones similares, una de ellas para el piloto oficial de Ferrari Olivier Gendebien. El suyo fue este de color gris oscuro y tapicería en rojo, realizado sobre la base de un 512 TR.

Otros carroceros y preparadores independientes llevaron a cabo trabajos parecidos, entre ellos Sergio y Emilio Pavesi, EBS, Eurotech, Straman...; o variantes más rompedoras como Bizzarrini o Sbarro.



ADN común. El Testa Rossa de 1957 y el Testarossa de los 90. Gendebien pilotó el primero y solicitó el segundo.



50º RÉTROMOBILE PARÍS

LA MUDANZA

El traslado del certamen parisino a los pabellones 7 y 4 del Parc des Expositions fue todo un acierto para incrementar la superficie útil a casi noventa mil metros cuadrados. Y junto al mayor espacio, el novedoso Ultimate Supercar Garage contribuyó a que el número de visitantes aumentase en cantidad (244.650 personas) y diversidad. Pero no solo eso...

CLASSIC LANE (TEXTO). UNAI ONA (FOTOS)


SORTIE
MUSÉE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE
ORGANISEZ VOTRE
ÉVÉNEMENT AU MUSÉE
Mariage - Séminaire - Dîner
Cocktail - Réunion - Conférence
FACTURE

FERRARI FELBER 365 GTC/4 (1976)

CARLOS BELTRÁN

Después de 40 años visitando Rétromobile en París es la primera vez que me veo en la difícil situación de elegir un solo auto. El que más me impresionó fue un Ferrari, este Felber 365 GTC/4 "Beach car" diseñado por Michelotti, expuesto en el stand de la casa de subastas Aguttes y que saldrá a puja el 15 de marzo en París. Puede gustar más o menos, pero es único y no excesivamente caro, un "coche playero" extravagante con motor V12, un encargo especial que, además, era la primera vez que salía de Suiza. El emir de Qatar Sheikh Al Thani fue quien hizo el encargo al carrocero Willy Felber a mediados de los setenta. Felber desarrolló el proyecto con Michelotti. El príncipe catarí, sin embargo, nunca llegó a disfrutarlo y el coche pasó por varias manos hasta llegar a un coleccionista suizo, quien sí lo ha disfrutado participando en eventos como el reciente The ICE, en Sant Moritz.





Lo mejor de cada casa. Abajo, el stand de Skoda; un BMW 3.0 CSL de 1975 pintado por Alexander Calder; ambiente animado en el espacio de Joe Ma y el espectacular Citroën Karin de 1980.

Esta quincuagésima edición de Rétromobile ha aumentado su atractivo para un público que no sólo se circunscribe a los maduros con mucho dinero, sino que también ha atraído a miles de entusiastas de todas las edades y ambos sexos, que deseaban contemplar interesantes vehículos históricos y, simplemente, llevarse a casa alguna miniatura, una revista antigua o un libro monográfico.

El martes, abierto exclusivamente a prensa y profesionales, empezamos la visita por la planta baja del pabellón 7, donde tenían su stand los grandes fabricantes, que acudieron con ejemplares que forman parte de su historia y de la actualidad. Tenía un protagonismo especial el grupo Stellantis, con cada marca por separado, que exhibían modelos señalados en su vida comercial y deportiva. Así, por ejemplo, el espacio de Alfa Romeo lo presidían tres modelos importantes en su currículum: el Giulietta Spider, que cumple 60 años, la barqueta 750 Competizione de 1955 carrozada por Boano y el espectacular 33/2 Periscopio de 1967, concebido por el ingeniero Carlo Chiti.

En cuanto a Citroën, detrás del prototipo del 2 CV elaborado en 1939 y provisto de un faro único en el lado izquierdo, su stand exhibía otros seis ejemplares experimentales, que eran el aerodinámico C10 de 1956, el coupé futurista Karin de 1980, el concepto Activa 1









de 1988, dotado de una suspensión hidroneumática con control electrónico, el Xanae de 1994, que serviría para crear el monovolumen Picasso, y el más reciente prototipo C Cactus. Por su parte, DS acudía con cuatro unidades empleadas por presidentes de la República francesa. Por orden de antigüedad, la limusina DS 21 de 1968 elaborada por Henri Chapron, una berlina DS 21 Pallas empleada por el general De Gaulle, el cabriolet SM Chapron que estuvo al servicio de Jacques Chirac y el DS Nº 8, modelo actual que utiliza el primer minisstro Emmanuel Macron.

En su primera presencia en Rétromobile, Opel —otra pata más de Stellantis— aterrizaba con tres coupés de corte deportivo: un Opel Kadett C de 1978, un Manta 400 de 1983 del extinto Grupo B y un Monza GSE de 1986. Como contrapunto, dos modelos actuales, el Astra y el Mokka GSE. Por lo que respecta a Peugeot, la firma del león festejaba los 40 años del lanzamiento del 205 GTI, una efeméride que le sirvió para exponer siete unidades de distintos años y acabados, relacionándolos, claro está, con el moderno 208 GTI.

Paisana, aunque ya perteneciente a otro grupo empresarial, Alpine destapó ante el público el último ejemplar del modelo A110 fabricado en Dieppe, que fue un 1600 SX de color verde claro. Junto a él, lucía sus colores de competición un Alpine A110 1800 S, versión que permitió a la marca adjudicarse el Campeonato del Mundo de Rallyes en 1973. Completaba el trío el actual A110 R. Pegado al de Alpine, el stand de Renault conmemoraba el 35º Aniversario del Clio, de cuyas seis generaciones se han producido diecisiete millones de ejemplares, cifra que lo convierte en el coche francés más vendido de la historia.

También la firma checa Skoda volvía a París, en esta edición para señalar sus 125 años en competición. Daba buena muestra de ello la barqueta 1100 OHC de 1957 (MC 402), un deportivo cuyo motor de 1.089 cc obtiene una potencia de 92 CV y alcanza una velocidad máxima de 200 km/h. Y en el mismo espacio, un Popular Sport Coupé dejaba constancia del éxito logrado por el modelo en el Rallye de Montecarlo de 1936: un segundo puesto en la categoría de menos de 1.500 cc. En 1977, otro Skoda, un 130 RS, venció en la prueba monegasca y en 1981 se hizo con el Campeonato Europeo de Turismos.

En igual onda deportiva, la nipona Mazda ofrecía una exposición dedicada a sus coches con motor rotativo, con el deportivo 787B ganador de las 24 Horas de Le

De la pista a palacio. EDe izquierda a derecha, un primer plano, Ferrari 750 Monza ex Carroll Shelby y Pill Hill (Girardo); un soberbio BMW M1 (Lukas Huni) y limusina Citroën DS 21 Presidencial de 1968, elaborada por Chapron para el general De Gaulle.

EN SU PRIMERA ESTANCIA EN EL SALÓN RÉTROMOBILE, OPEL ATERRIZABA CON TRES COUPÉS CLÁSICOS Y DE CORTE DEPORTIVO





OSI SILVER FOX "BISILURO" (1967)

VALENTÍ FRADERA

Después de varios años visitando Rétromobile y teniendo que rumiar un auto para esta sección, ya tengo clara la mecánica. Hay que olvidarse de razonamientos técnicos y argumentos históricos y, simplemente, escoger el coche que a uno más le ha sorprendido. Y este año, para mí, fue el OSI Silver Fox. Tal vez porque hacía pocos meses que había aparecido en la revista (MC 432), retratado por Unai Ona en Villa d'Este. Y no esperaba darme de bruces con él aquí, en vivo y en directo. Cuando apareció en el Salón de Turín de 1967, debió de dejar pasmada a la concurrencia, porque es uno de los aparatos más estrafalarios que jamás se haya visto en un stand... de ayer o de hoy. Diseñado por Sergio Sartorelli y fabricado por el carrocero OSI, su nombre es el apodo de su inspirador, Piero Taruffi, "la volpe argentata". Piloto e ingeniero, en 1948 había proyectado un vehículo cazarrécords con fisonomía de "bisiluro", el Tarf, que venía a ser la unión de dos motocicletas carenadas. En uno de los cuerpos iba el piloto y en el otro, el motor, igual que en el Silver Fox. En este es un Alpine Renault de 956 cc en disposición transversal, con caja de cambios central y tres flaps aerodinámicos (el central, regulable desde el cockpit). Por lo visto, acarició los 250 km/h en las pruebas, pero no fue a Le Mans en 1967, a pesar de que esa era la idea de sus creadores (como Grupo 6). Luego OSI fue absorbida por el departamento de diseño de Fiat, en 1968, y el Silver Fox pasó a la historia.



Mans de 1991 como unidad más destacada. Además, le acompañaban los coupés Luce R130 (1972) y RX-7 (1979). También procedente de Japón, Honda alardeaba de las cuatro generaciones del Prelude, el coupé comercializado entre 1978 y 2001.

Como Peugeot, Volkswagen celebraba el 50º aniversario de su exitoso Golf GTI, cuyas primeras series crearon la nueva categoría de utilitarios de altas prestaciones. De hecho, ya se han fabricado más de 2,5 millones de Golf GTI y en la feria se podía ver un ejemplar de la actual serie limitada "Edition 50", cuyo motor tiene ya una potencia de 325 CV. Mientras tanto, Mercedes-Benz recordaba sus participaciones en las Mille Miglia, donde en 1955 Stirling Moss y Denis Jenkinson consiguieron la victoria a los mandos del 300 SLR que exponían.

Y continuando con su presencia habitual, BMW exhibía su colección "Art Cars", formada por siete coches de competición de la marca bávara que corrieron en las 24 Horas de Le Mans y que después fueron pintados por artistas de prestigio como Alexander Calder, Roy Lichtenstein o Andy Warhol.

Y en el sector de las dos ruedas, Ducati preparaba una magnífica exposición para conmemorar su centenario. Allí mostraba dieciocho monturas, que iban desde la económica Cucciolo, lanzada en 1946 y dotada de un motor monocilíndrico de 49 cc, hasta la recentísima Panigale V4R de 998 cc y 239 CV de potencia máxima. En

Excepcionales. Trío de Talbot Lago, Antem y Talbot (Axel Schuette). Fiat 125 Samantha (14.000 €) y Alfa Romeo 8C, ganador en The Peninsula.







ese mismo sentido, el Village Moto se ocupaba de mostrar máquinas de las marcas Bimota, Brough Superior, Kawasaki, Midual, Royal Enfield y Triumph.

Sin embargo, uno de los lugares que concentraron mayor cantidad de público fue el dedicado a Bugatti. Lo presidía el último tren Autorail superviviente de los 88 fabricados. Provisto de una carrocería aerodinámica y propulsado por cuatro motores de ocho cilindros de los empleados también en los Bugatti Royale, este vehículo ferroviario tenía una potencia de 800 CV y era capaz de rodar a 150 km/h durante su periodo de actividad entre 1933 y 1958.

Por añadidura, otros nueve veteranos Bugatti conservados en el Museo Nacional de Mulhouse le acompañaban en su entorno, como el primitivo Tipo 56 (¡eléctrico!) de 1931 que empleaba Ettore Bugatti para sus desplazamientos dentro de la fábrica de Molsheim. Otros eran el monoplaza Tipo 251 de motor trasero y transversal, o el Tipo 59.50, un deportivo biplaza de 1939 equipado con un motor a compresor de ocho cilindros y 500 CV, todo ello con un peso en orden de marcha de solo 750 kg.

Una visita al stand de la Fundación Berliet nos permitió saludar a la responsable Monique Chapelle y contemplar al detalle el camión Berliet TBO 15 M, fabricado en 1960 y que posee un motor diésel de seis cilindros en línea y 15 litros de cubicaje, cuya potencia máxima con turbocompresor era de 300 CV. Dotado de una caja

En familia. A la izquierda, el pequeño fija su mirada en el Mazda 787B ganador en Le Mans. Sobre estas líneas, una panorámica de los vehículos subastados por Gooding Christie's.

FERRARI 250 GT TDF (1956)

JULIO (GT STRADALE)

Mi coche favorito ha sido el 250 GT (chasis # 0557) con el que el piloto y aristócrata español Alfonso de Portago ganó el Tour de France de 1956. A raíz de aquella victoria, la denominación TdF se instauró en los modelos más emblemáticos de la marca de Maranello. Esta unidad, además, presume de un palmarés envidiable, ganando, después de la carrera francesa, todas en las que participó. La saga 250 ya venía de unos comienzos gloriosos en versiones de competición (S, MM, Monza) y de gran éxito comercial en las versiones "de calle", carrozadas por diseñadores de renombre como Boano, Ellena, Zagato o esta en concreto, firmada por Scaglietti. RM-Sotheby's lo sacaba a subasta en Rétromobile, estimado en unos trece millones de euros... y se vendió.







LOTUS 98T (1986)

CARLOS SANZ

Incluso con la característica librea negra y dorada de John Player Special, no es el monoplaza de F1 más bonito, ni el que tiene mejor historial deportivo, pero fue uno de los coches pilotados por mi ídolo de juventud Ayrton Senna. Y eso sin duda marca, provoca emoción. En mis incontables visitas a eventos relacionados con el automóvil he encontrado bastantes monoplazas del campeón brasileño, pero este Lotus-Renault nunca lo había visto antes tan real y tan de cerca. Sin ser un coche puntero aquella temporada, Senna ganó el GP de España, en el recién inaugurado circuito de Jerez, y el de Estados Unidos, en Detroit. Terminó cuarto al final del año en la clasificación general.







de cambios de ¡20 velocidades!, se utilizaba en grandes obras públicas, como la construcción de aeródromos, pantanos, centrales térmicas o viaductos, donde su tracción 6x4 resultaba de gran eficacia.

También destacaba en esa zona el recinto del Musée des Blindés, que desplazó desde su sede en la localidad de Saumur un carro de combate Stuart de 1945 y un carro anfibio LVT A1, ambos de origen norteamericano yutilizados en la Segunda Guerra Mundial, así como un llamativo camión GMC concebido para transportar los aviones de reconocimiento Piper L-4 Grasshopper.

Y cerca, igualmente en la planta baja, se encontraban los automóviles de comienzos del siglo pasado del club Les Teuf-Teuf, que durante dos sesiones cada día ofrecían a los visitantes la posibilidad de subir a bordo de alguno de sus coches y efectuar un breve recorrido en el asiento del acompañante. Nuestro fotógrafo Unai Ona pudo rodar en un Alcyon de 1905 conducido por su dueño, Hervé Barroin. "He venido con él desde Chatillon, a 5 km de aquí, y en esta época del año no se calienta ni aunque esté parado varios minutos. Lo tengo desde hace treinta años, pero a mi hija no le interesa. Prefiere el Renault 4 CV cabriolet que también conservamos. Por esa razón ya he hablado con un par

TAMBIÉN HABÍA 43 STANDS DE CLUBES QUE CONSERVAN LA MEMORIA DE MARCAS DESAPARECIDAS HACE DÉCADAS

de jóvenes entusiastas, de 42 y 33 años, que tomarán el relevo cuando yo no esté".

Otra zona de interés para los aficionados era la de los especialistas en objetos de automobilia, los sesenta y cuatro vendedores de herramientas y recambios para coches antiguos o los que vendían revistas añejas, catálogos, libros monográficos o carteles publicitarios memorables. Por mucho que haya agoreros que dan por muerto al papel, había una notable cantidad de gente interesada en conseguir material para completar su biblioteca o su colección de revistas. Y puestos a poner cifras, había dieciséis profesionales de la restauración y cuarenta y tres clubes que conservan la memoria de marcas que hace años desaparecieron.

Aunque si se desea contemplar automóviles de colección extraordinarios, lo suyo era moverse a lo largo y

Un lugar para lo inesperado. El Tyrrell P34 de seis ruedas que corrió en 1977, pilotado por Jody Scheckter, una sorpresa que nos entusiasmó a los más veteranos.







HISPANO-SUIZA J12 CONVERTIBLE (1936)

IGNACIO SÁENZ DE CÁMARA

Lo vi expuesto en el stand del profesional holandés Aalderling y al instante me llamó la atención. Se trata de un Hispano-Suiza J12 propulsado por un motor V12 de 9.424 cc, extremadamente silencioso y cuya potencia máxima es de 220 CV. Se suma a ello una bella carrocería descapotable y dotada de un parabrisas trasero que se puede desmontar fácilmente, elaborada por carrocero belga D'leteren Frères y provista de un interior lujoso, donde abundan el cuero y la madera de calidad. En 1994 logró el trofeo Alec Ulmann en el Concurso de Elegancia de Pebble Beach.



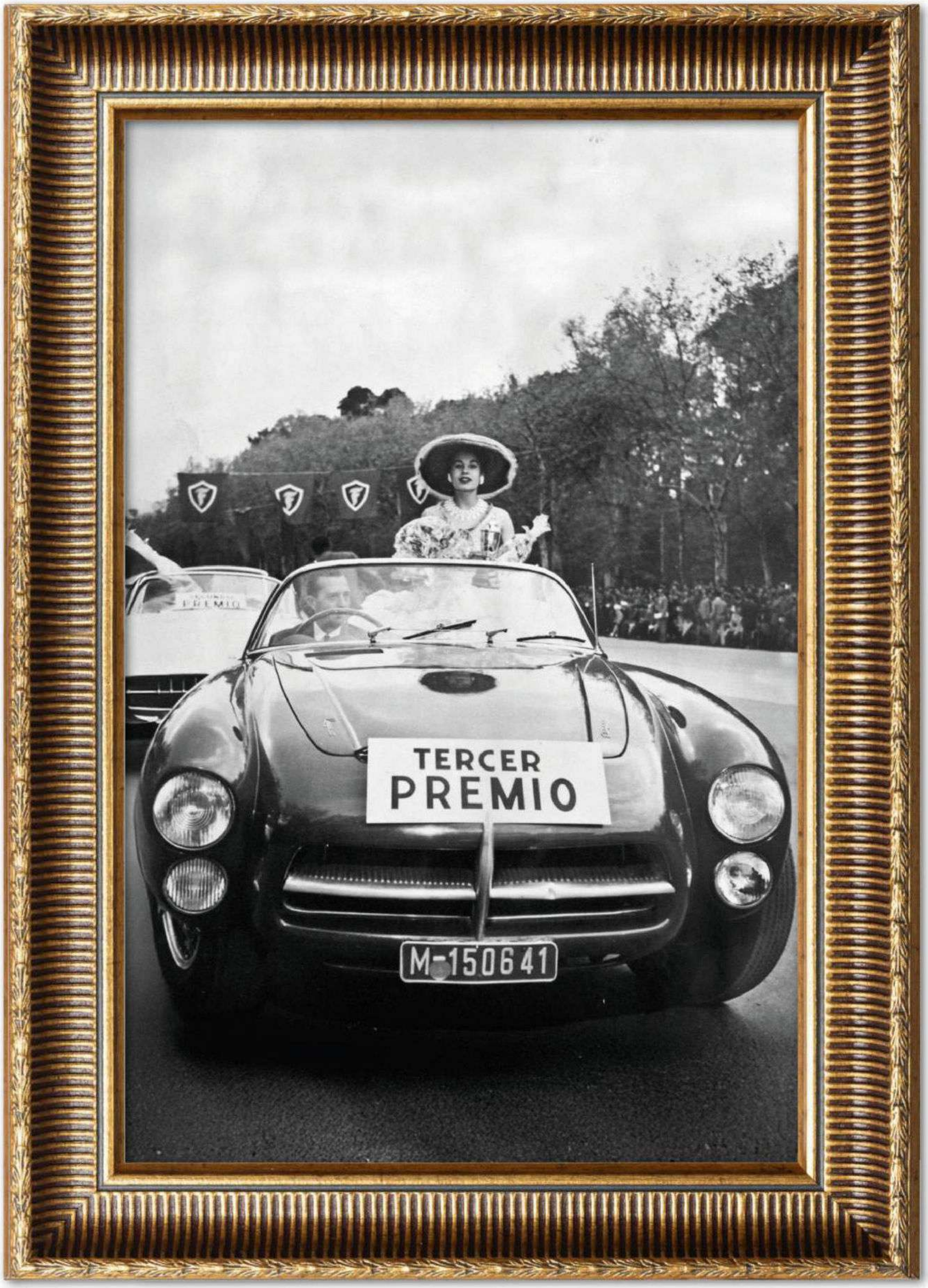
Paseíto en coche antiguo. Gracias a la iniciativa del club Les Teuf-Teuf, público de todas las edades rodó a bordo de automóviles más que centenarios durante los cinco días.

ancho de la tercera planta, un entorno espectacular en el que profesionales como Richard Mille, Axel Schuette, Joe Macari, Lukas Huni o Gallerie Aalderling tenían en venta, o simplemente enseñaban, joyas excepcionales de la automoción. No en vano, era complicado elegir nuestro favorito, a la vista de la cantidad de fabulosos Ferrari, Aston Martin, Hispano-Suiza, Delage, BMW, Lancia, Porsche, McLaren, Lamborghini, Talbot-Lago, y un larguísimo etcétera, que se divisaba y que se ven en las imágenes de este reportaje.

Por si no fuese más que suficiente, durante esos días tuvieron lugar en París nada menos que cuatro subastas de vehículos de colección, a cargo de las casas Artcurial, RM-Sotheby's, Bonhams y Gooding-Christie's. Y dado que nos encontrábamos en la ciudad de la Torre Eiffel, no dudamos en acudir a cada una de ellas para fijarnos en los vehículos que iban a ser objeto de puja y cuyos precios estimados se alejaban, incluso, de nuestras ensoñaciones. Aun con todo, era un auténtico placer toparse con un DeDion-Bouton de 1901, al que los pasajeros de atrás acceden desde una portezuela posterior, e imaginarse que vamos a participar con él en el rallye Londres-Brighton debidamente ataviados. O con un Lamborghini Miura 400 SV de 1971 y color amarillo, que lleva en posición transversal trasera un motor V12 de 385 CV y está considerado como el primer supercar de la historia del automóvil.

Después de dos jornadas agotadoras, aún nos faltaba entrar en el pabellón 4, que previo pago de una entrada adicional facilitaba el acceso al Ultimate Supercar Garage. Este salón suplementario mostraba superdeportivos espectaculares, de firmas tan exclusivas como Aston Martin, Bentley, Lamborghini, Lotus, Maserati o Pagani, aunque su rabiosa actualidad los aleja —de momento— de nuestra afición. En contraste, allí estaba también el mercado de vehículos en venta por menos de treinta mil euros, con alrededor de ciento sesenta coches y motos de distintas épocas. Por ejemplo, un impecable Citroën SM de 1970 por 23.500 €, un Renault KJ de 1923 de buena presencia y en estado de marcha por 12.500€ o un Talbot-Sunbeam Lotus de 1980, con 78.000 km recorridos y ofrecido a un precio de 30.000 €.

En resumen, esta edición no sólo ha crecido en superficie y en repertorio, sino que también ha servido para constatar que cada vez hay más personas de todas las edades que están entusiasmadas con esta afición. Eso sí, cada cual con sus gustos personales y su devoción por vehículos y materiales muy variados. mc


TERCER
PREMIO
M-150641

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Ó escanea el código QR:

FEDERICO MORANO

GENTLEMAN DRIVER

Gracias a una casualidad, hemos dado con un archivo que es el testimonio de la vida de un hombre, Federico Morano, dedicado al automovilismo de altas prestaciones durante las décadas más agitadas de nuestra historia reciente.

FRANCISCO CARRIÓN (TEXTO). COLECCIÓN FAMILIAR MORANO (FOTOS)

Sabía de la afición al automovilismo y al motociclismo de mi amigo Luis y su padre, pero en ningún caso me podría haber esperado lo que ocurrió durante una comida informal. Conocedor de mi obsesión por los clásicos, Luis sacó su teléfono móvil y me dijo: "Mira, una foto de mi abuelo con un Pegaso". Y para mi enorme sorpresa no era un camión. Se trataba de todo un Z-102 carrozado por Touring. La foto, a todo color e inédita hasta donde yo sabía, fue el inicio de una pequeña investigación que me ha llevado hasta este primer artículo sobre la interesante vida de Federico Morano Porredón (Madrid, 1908-1985).

El padre de Federico era Francisco Morano (Madrid, 1876 – Barcelona, 1933) uno de los más famosos actores y directores teatrales de su época. Tras hacer las américas a inicios del siglo XX, don Francisco volvió a España y fundó su propia compañía teatral, e incluso llegó a hacer incursiones en el cine mudo. Actualmente hasta una plaza madrileña en el distrito de Arganzuela lleva su nombre, y aunque hoy en día solo es conocido en los círculos del teatro histórico, el renombre que alcanzó en su tiempo le permitió ser propietario de varios automóviles; e incluso tenía chófer.

Entre las fotografías del archivo familiar se conservan varias anteriores a 1933 en las que aparecen vehículos. Existen una fechada en 1924 con la mujer de Francisco en un Fiat 510 B de seis cilindros, otra de 1926 en un autociclo David u otra de 1928 de una excursión familiar a la nieve, con un Chrysler Six, ya con un joven Federico Morano sentado en la aleta delantera del coche.

Entiendo que la afición de Federico al automóvil fue innata, y muy seguramente influida por dos factores: los propios coches que compraba y disfrutaba su padre y el hecho de que, al poco de su nacimiento, la familia al completo se había trasladado a Barcelona, donde surgió una efervescencia creativa entorno al automóvil sin parangón en toda la España de entonces.

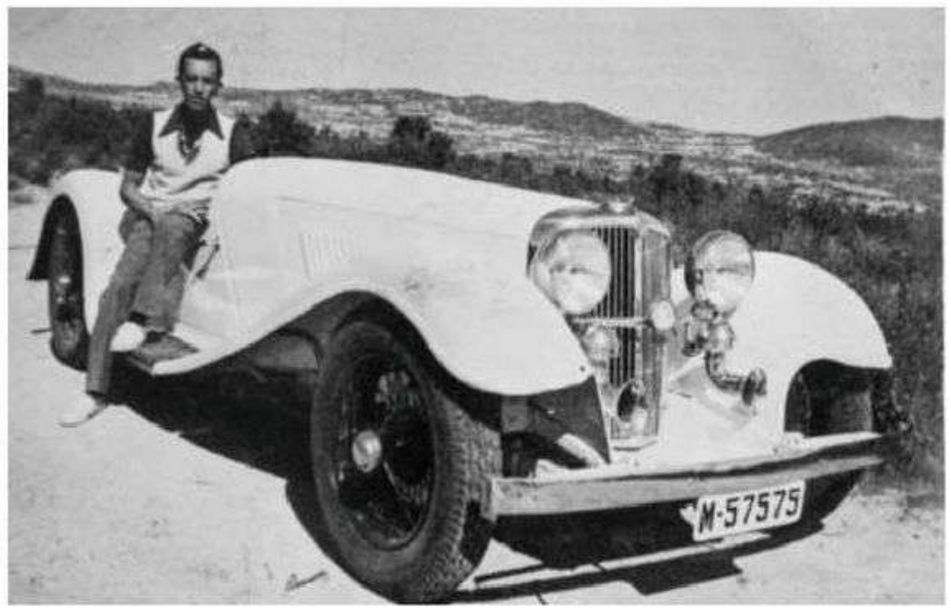
Quizá el primer testimonio de la afición que ya tenía Federico con tan solo 21 años es la colección de dibujos que él mismo realizó a mano, con gran profusión de detalles, algunos sobre modelos existentes y otros figurados, y que dedicó a su hermano Luis, en Barcelona, con fecha del 20 de noviembre de 1929. Como puede apreciarse,

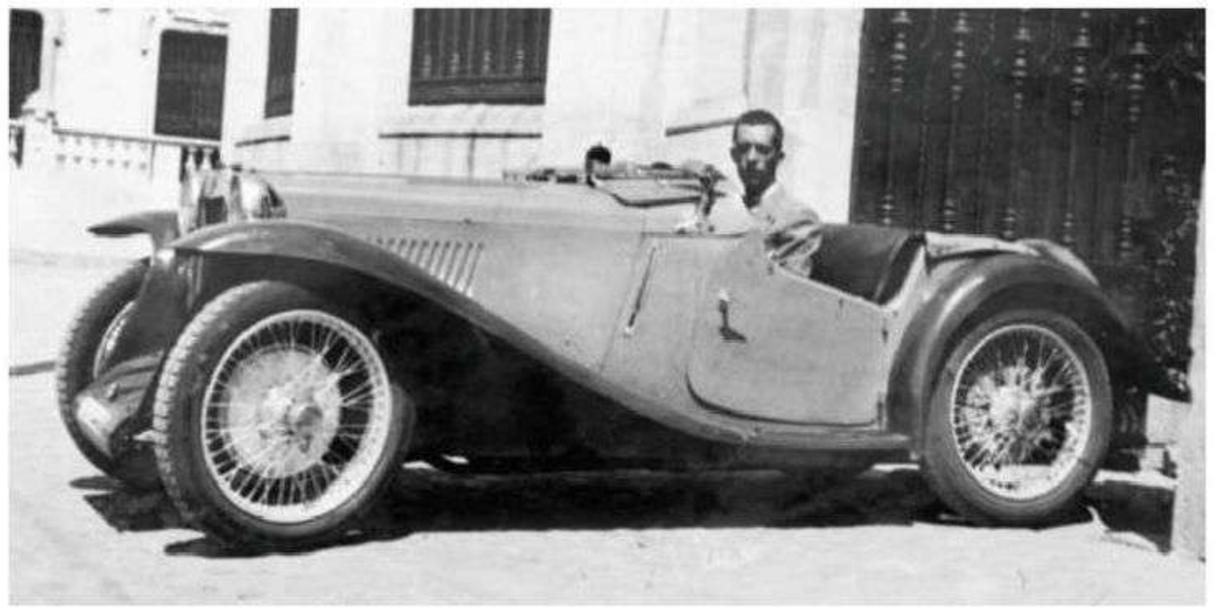


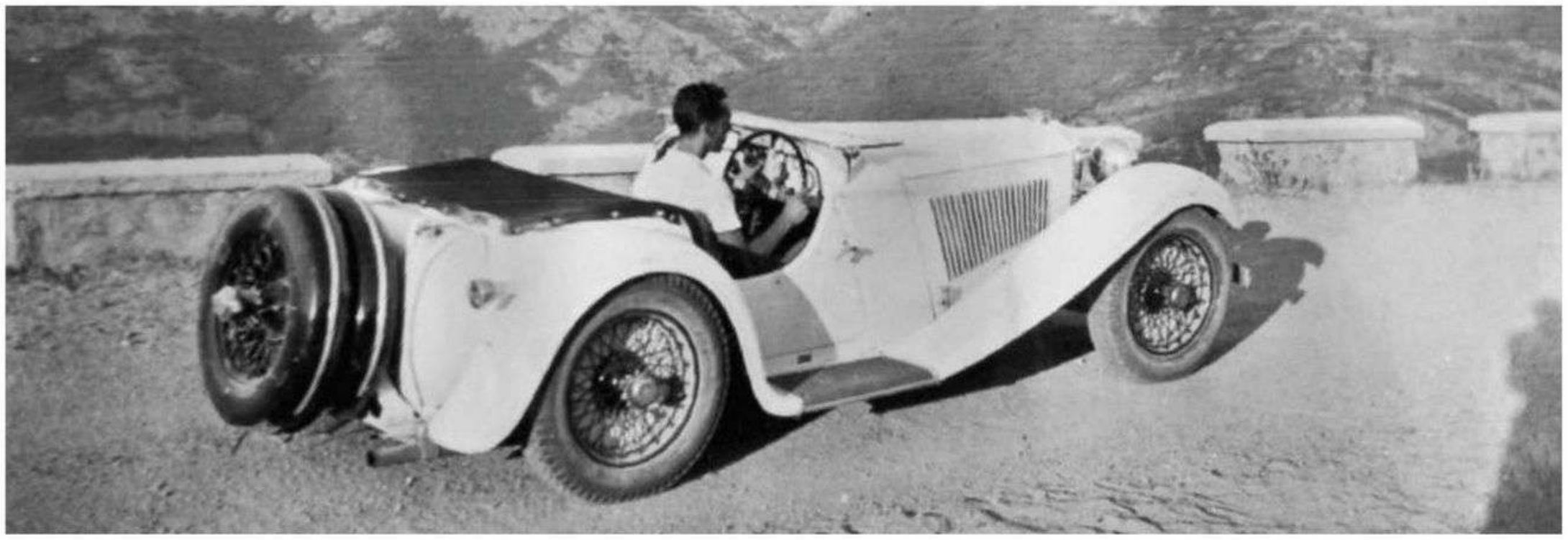
Buenas monturas. Arriba, Federico disfrutando del Puerto de Morcuera, en abril de 1942, al volante de su SS-Jaguar de los años 30. En la página anterior, en el primer Pegaso Z-102 Serra, durante un concurso de elegancia en Madrid en 1956.















Afición por los deportivos de preguerra. En el sentido de las agujas del reloj: un ciclecar David fabricado en Barcelona que debía pertenecer a la familia Morano. Un espectacular Bugatti T-50 con matrícula salmantina. El MG TA que poseyó Federico en 1940. Abajo un SS-Jaguar de color oscuro con carrocería totalmente artesanal y llantas de un Chevrolet, en una foto de 1943. El SS-Jaguar blanco fue el coche más fotografiado por Federico entre los años 1941 y 1943, y aquí lo vemos en diferentes fases de su evolución, por ejemplo, con y sin parabrisas.



algunos eran dignos de los anuncios que se publicaban en los periódicos de la época, aunque él los hizo como simple pasatiempo.

Sobre su formación académica, sabemos que no quiso estudiar una carrera universitaria. Dado que siempre le atrajo la mecánica, sí pasó por la Escuela Superior de Industrias de Tarrasa. Fundado en 1901, este centro nació originalmente para cubrir las necesidades de la industria textil local, aunque también se impartían estudios de Peritación Industrial, Práctico Industrial y Estudios Elementales para obreros. Es de suponer que Federico obtuvo el carné de conducir a una edad temprana, pues ya en 1930 posaba solitario en una foto tomada en San Feliu de Guixols delante de un Talbot K78, que quizá él mismo condujo hasta allí.

Por aquellas mismas fechas, entre 1930 y 1931, debió participar en la creación de un Ford A especial de carreras junto con algunos amigos. Sus descendientes no recuerdan que tuviera alguna profesión fija antes de 1936, pero dados estos antecedentes ya comentados, quizá Federico estuvo haciendo sus pinitos como mecánico. Esta hipótesis concuerda con la ocupación que tuvo durante la Guerra Civil, en la que ejerció como conductor de camiones en el bando franquista hasta 1939.

Antes de la contienda, los Morano se habían trasladado de nuevo a Madrid por razones laborales del cabeza de familia. Ello dio lugar a una serie de casualidades muy ventajosas, que Federico supo aprovechar bien. Todo comenzó cuando una de sus hermanas contrajo matrimonio con el hijo del fundador de la Banca López Quesada. Esta entidad financiera era propietaria de Finanzauto, una de las empresas más importantes del sector del automóvil en España, con sede en la capital y dedicada, entre otros asuntos, a la venta y financiación de vehículos de varias marcas.

Federico no desaprovechó la oportunidad, y en 1940 logró un buen puesto en el área de ventas de Finanzauto. Además, gracias a la confianza con los propietarios de la empresa, se ocupaba también de sus propios vehículos en los ratos libres. Ello no debía ser una parte menor de sus ocupaciones diarias, pues ya en 1940 adquirió un bonito MG TA de los años 30. Era un deportivo en buen estado, en plena época de penurias y escasez. También es muy recordado en la familia Morano el SSI (Standard-Swallow) de 1934 que aparece en numerosas fotografías fechadas entre 1941 y 1943.

A pesar del racionamiento de combustible imperante en la época, Federico no dudaba en utilizarlo frecuentemente. Hay imágenes conduciéndolo en diversas excursiones a la sierra madrileña. Este Standard-Swallow, que

UNA DE SUS OCUPACIONES EN LA POSTGUERRA FUE COMPRAR, ACONDICIONAR Y REVENDER VEHÍCULOS DE ALTA GAMA









Variedad. Finanzauto era distribuidor de DKW, y Federico utilizó tanto un F8 con gasógeno como la moto NZ 250. Su mujer Josefina en el Essex en 1944 y el mismo coche un año después con dos desconocidas.



en realidad era un Jaguar de preguerra fabricado antes de que la marca recibiera el nombre definitivo que ha portado hasta nuestros días, tuvo que ser ensamblado por Federico, pues lo compró desmontado. En aquellos años, era una práctica bastante común: muchos automóviles de cierto valor habían sido desarmados y escondidos durante la guerra para evitar su requisa.

Sin embargo, el magnífico resultado final que se aprecia en las fotos muestra que Federico no escatimó en gastos. Además de sus relucientes cromados o la impoluta pintura blanca, fue incorporándole a lo largo de los años una capota, un equipo de invierno consistente en ventanillas desmontables y cubrerradiador, las palomillas de fijación en las llantas o una cubierta metálica para las dos ruedas de repuesto traseras. Las aletas, en cambio, o bien habían desaparecido o se modernizaron, dado que no se corresponden con las originales del modelo de fábrica.

Con la reparación y venta de estos vehículos, Federico debía sacarse un jugoso sobresueldo, lo que le permitió ir subiendo de nivel hasta adquirir, hacia 1947, un espectacular Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport con carrocería Zagato, que en las varias imágenes del álbum familiar aparece con una extraña matrícula "M-26", quizá provisional. También tenía una calandra modernizada.

Algo llamativo de algunas fotos del Alfa Romeo es que ya aparecen montadas en él su primera hija y su mujer Josefina Sanz, quien había entrado a trabajar como secretaria en Finanzauto a inicios de los años 40.



En 1944, cuando Federico contaba 36 años y Josefina 19, contrajeron matrimonio y se fueron de luna de miel por la cornisa cantábrica, hasta llegar a Barcelona. El viaje lo realizaron, cómo no, en automóvil, en este caso un Essex Terraplane Cabriolet de 1934. Federico no debió de tener tiempo de acondicionar el coche, de manera que todo el trayecto lo realizó tirando de freno de mano ante la imposibilidad de usar el freno de pie.

El siguiente coche familiar fue un coqueto Fiat Topolino, al que además de algunas mejoras estéticas le incorporó una culata especial importada de Italia, con lo que el diminuto automóvil superaba los 110 km/h de velocidad máxima. Recuerdan sus hijos que le divertía adelantar a toda pastilla a otros modelos que en su época se consideraban de buen andar, como eran los Citroën Traction.

Hacia finales de los años 40, ascendió hasta llegar a ser nombrado jefe del área de ventas de Finanzauto. Con este nuevo cargo viajó por toda España para formar a los vendedores de las filiales provinciales. Y dado que Finanzauto era el importador de Auto Union para España, hizo muchos kilómetros al volante de los pequeños y humeantes DKW de dos cilindros y dos tiempos, algunos dotados de gasógeno.

Afortunadamente pronto cambiaron las tornas y Finanzauto pasó a distribuir, entre otras muchas marcas, modelos Delage, Delahaye y ENASA, por lo que los codiciados "Pegasines" Z-102 y otros supercoches, inalcanzables para la mayoría de los mortales en su época, llamaron prácticamente a la puerta de Federico Morano.

A inicios de los cincuenta ya era padre de cuatro hijos, y la familia residía en una amplia casa de tres plantas sita en el madrileño Paseo de la Habana. La vivienda contaba con un gran garaje y era propiedad de Finanzauto, que se la alquilaba a Federico. Sus hijos Federico y Francisco, que son quienes nos han contado las hazañas automovilísticas de su padre, recuerdan que en aquella casa y durante muchos años siempre hubo allí aparcado algún Pegaso Z-102 y Z-103. Según ellos, gran parte de la producción de los turismos Pegaso pasó por las manos de su padre. Ese interesante archivo familiar relacionado con Pegaso va a ser fruto de otro artículo aparte en los próximos números.

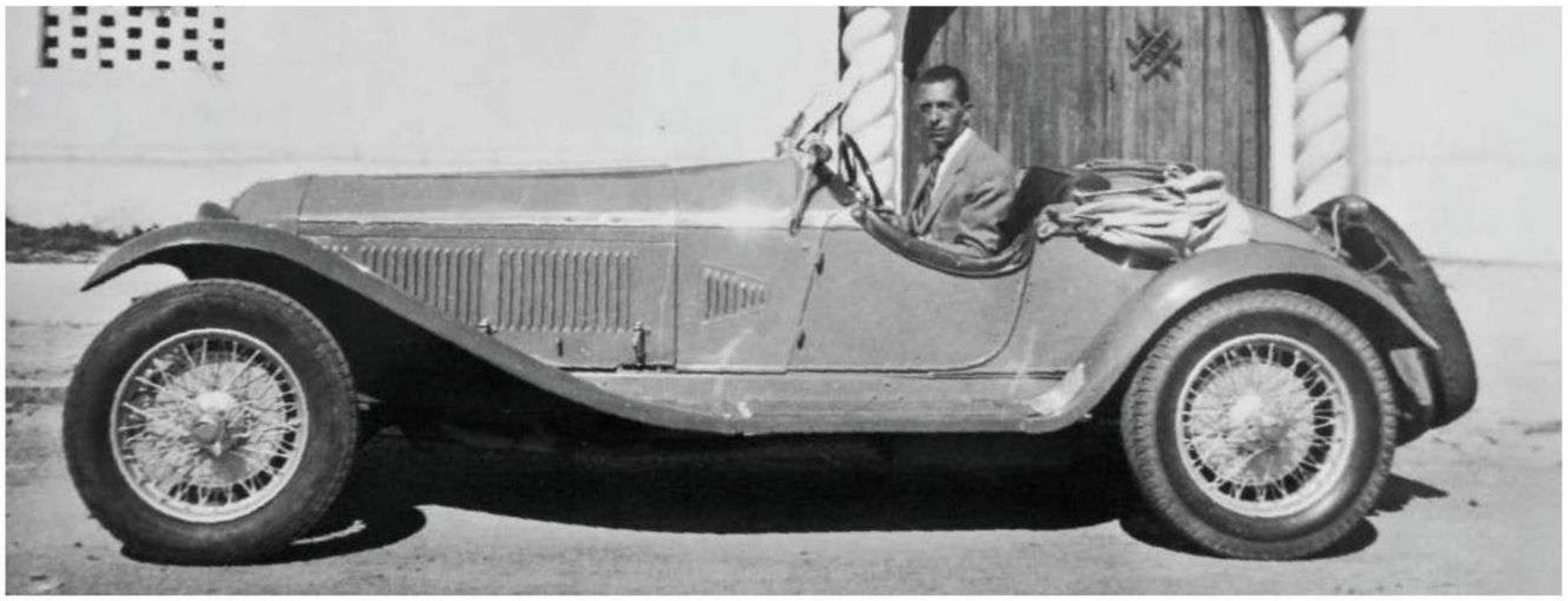
Como contraste, Federico adquirió en esos años un vehículo más mundano para los desplazamientos familiares, un Renault 4/4 de los que fabricaba FASA en Valladolid, al que dotó de unos lujosos tapacubos cromados. Cuentan sus descendientes que cuando iban a veranear a Benidorm, Federico hacía varios viajes en el mismo día: el primero, con el Renault cargado de maletas; volvía a Madrid a por la familia y, finalmente, hacía

SU VIDA LABORAL E INCLUSO FAMILIAR Y SENTIMENTAL ESTUVIERON ESTRECHAMENTE LIGADAS CON FINANZAUTO

De dos tiempos. Federico y su mujer Josefina fotografiados en mayo de 1947 a bordo de un DKW F5 Luxus Roadster de los años 30. Este vehículo perteneció por aquellos años a Antonio Gómez del Barco, presidente del Real Moto Club de España, y se conserva restaurado en la actualidad.

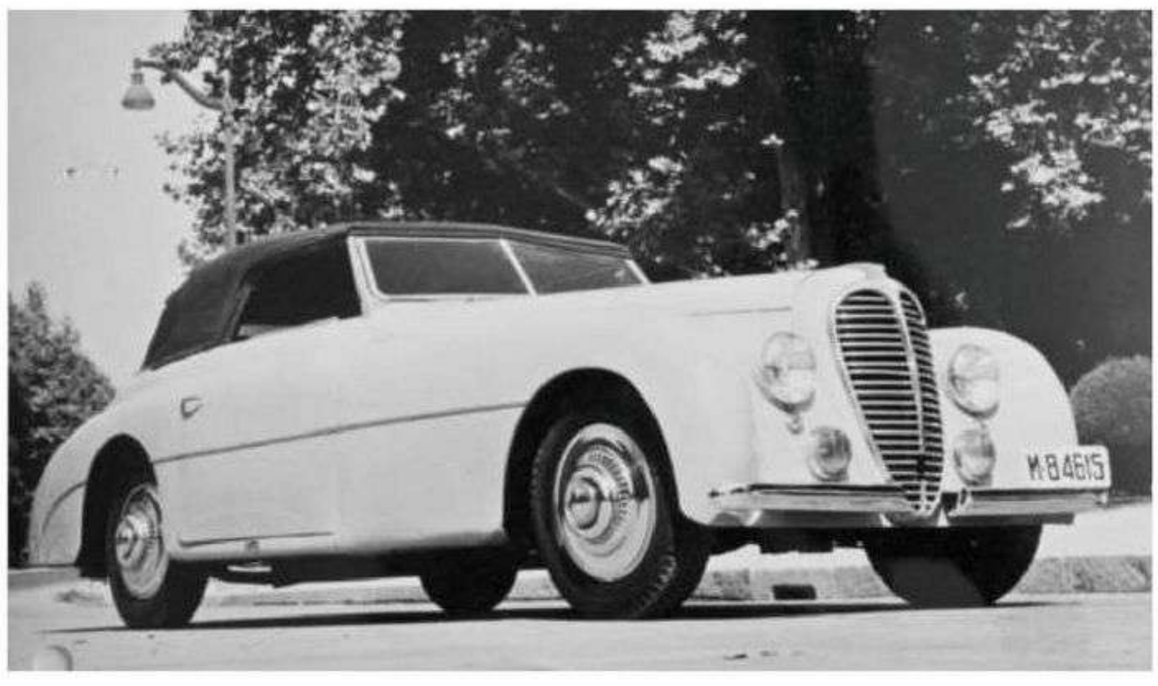


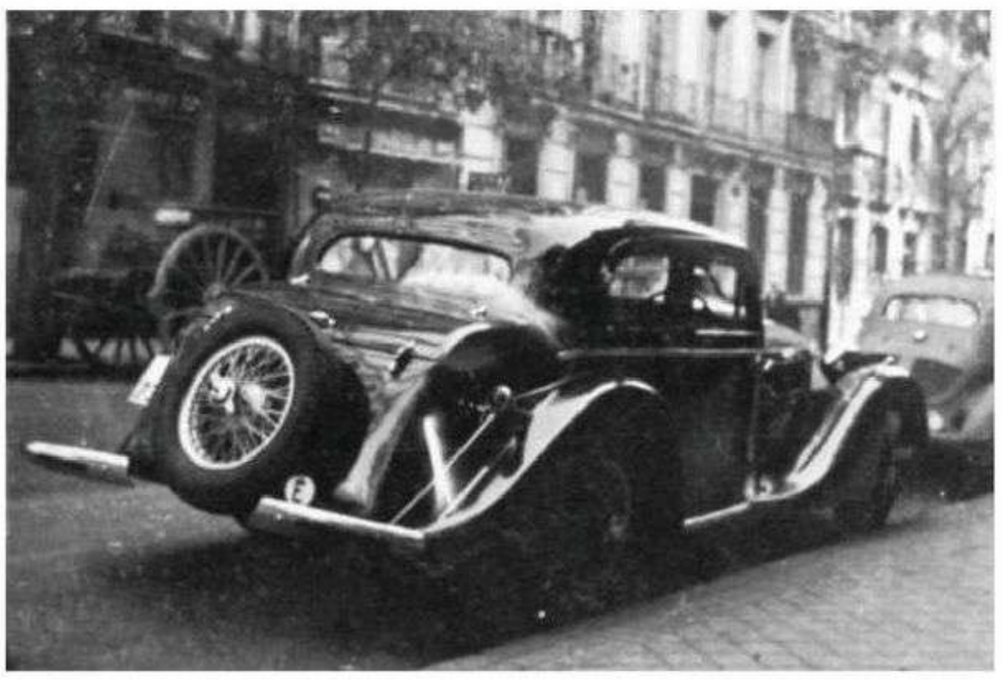












Supercoches de la época. La única excepción fue el Fiat 500 Topolino, aunque Federico lo potenció con una culata especial traída de Italia. Arriba, el Alfa Romeo 6C 1750 Zagato con el frontal modernizado, fotografiado en 1947. Debajo, a la izquierda, un Cadillac Coupé de 1950 que utilizó durante un tiempo. Los tres vehículos restantes son todos Delahaye 135 carrozados por Chapron y Guilloré, de lo mejor del mercado francés en los años 30 y 40. En la página siguiente, varios de los muchos dibujos que Federico Morano realizó a mano en los años 20.



otro tercer desplazamiento con alguno de los Pegaso disponibles en ese momento. Es mejor no imaginar a qué velocidades, pues dado que era él quien hacía las demostraciones a los potenciales compradores de los Pegasines, tenía una gran experiencia y habilidad en su manejo.

Su puesto en Finanzauto le llevó a entablar relaciones con varias personalidades del motor español de la época, en especial con Gerardo Romero Requejo, fundador de la revista pionera "Motor Mundial". La amistad personal que se fraguó entre estos dos aficionados al automóvil llegó incluso al plano familiar.

Ya entrados en los años sesenta, Federico poseía un Renault Gordini, mientras que el coche familiar de su amigo Gerardo era un novísimo Seat 1500. Las dos familias solían realizar juntas excursiones de fin de semana, como la que recuerda hoy Federico Morano hijo: "Fuimos a pasar el día al pantano de Entrepeñas y mi padre y Gerardo se picaron, como pasaba siempre. En las curvas de Sacedón, en Guadalajara, el Gordini y el 1500 iban pegados y a toda velocidad. Tanto, que una pareja de la Guardia Civil nos dio el alto y nos hicieron bajarnos de los coches...".

La afición de Federico por la velocidad le llevó a tener algún que otro susto, como cuando en un viaje de trabajo a Valladolid tuvo que esquivar a otro vehículo y terminó en mitad del campo, sin mayores consecuencias. "Tuvo mucha suerte conduciendo a lo largo de su vida. Nunca tuvo accidentes graves a pesar de ir casi siempre a altas velocidades", comentan sus hijos.

A finales de la década, Finanzauto se convirtió en concesionario Seat y Federico adquirió un 1430 "normal", que sustituyó poco más tarde por un potente 1430 FU 1600. Cuando se jubiló, en 1973, Finanzauto le nombró consejero y le hizo un homenaje en el Palacio de Exposiciones y Congresos de Madrid. Continuó conduciendo hasta su fallecimiento en 1985, a los 77 años. Su último coche fue un modesto Seat 127, que en realidad había comprado para su mujer. mc

EPÍLOGO

Fue en los años ochenta cuando Carlos Mosquera y Enrique Coma-Cros pretendieron entrevistarle para incluir sus vivencias en el libro de Pegaso que estaban escribiendo, pero parece ser que doña Josefina no lo permitió dado su mal estado de salud. Así es que todas estas historias habían permanecido inéditas hasta ahora, aunque con semejantes antecedentes no es de extrañar que el virus del automóvil calase hondo en todos sus hijos, que aún hoy son auténticos "Pegasistas". Uno de ellos, Federico, quien custodia como un tesoro los álbumes fotográficos que nos sirven para ilustrar este reportaje, fue a ver el Rallye de Montecarlo en 1973, con su Mini Authi Cooper 1300 de diario. ¡Seguro que su padre le animó a hacerlo!

Especial agradecimiento a:
Luis, Francisco y Federico Morano.

AMC AMX

AIRE JUVENIL

Lanzado en 1968, con este coupé biplaza la firma AMC pretendía orientar su producción hacia los deportivos dirigidos a un público joven. Pasemos al interior y descubramos el atractivo de este compacto "pony car" V8.

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




AMX
M-878237

Aire deportivo. Detalles de la parrilla, con la moldura AMX, y la llanta de serie, de seis pulgadas y cinco brazos (el buje original era plateado, en lugar de rojo). En la otra página, vista del capó bicolor, provisto de unas branquias meramente decorativas, pero que realzan una estética agresiva.







Siempre en una posición secundaria, la American Motors Corporation nació en octubre de 1954 a partir de la fusión de las firmas Hudson Motor Company y Nash-Kelvinator. De entrada, la división Nash aportaba el modelo Metropolitan, que según los cánones americanos era un coche claramente pequeño, de sólo 3,8 metros de longitud y propulsado por un motor Austin de cuatro cilindros, 1.200 cc y 42 CV. Le acompañaban en la gama, desde 1955, los modelos Statesman y Ambassador, provistos de un veterano seis en línea de 3.208 cc y 110 CV, o de un V8 de 5.248 cc y 208 CV.

Por su parte, la división Hudson formó su oferta de 1955 con los Wasp y Hornet, cuya fabricación también tuvo que trasladar, desde su antigua planta de Detroit, a las factorías de Milwaukee y Kenosha. Los nuevos Hudson compartían carrocerías y motores con los Nash, aunque se diferenciaban por tener unos cromados distintos y adornos vinculados a la tradición de cada marca. Además, el grupo AMC prefirió recuperar en 1956 la marca Rambler, bajo cuyo nombre comercial fabricó los modelos Six, American, Rebel y Ambassador. Se trataba de unos automóviles compactos, de estética claramente distinta a la de los coches de los grupos Chrysler, GM y Ford.

Sin embargo, mientras que las ventas de Rambler iban viento en popa, los pedidos de los Hudson y Nash descendieron de modo considerable en aquel 1956. Dada la situación, los dirigentes de AMC centraron su producción en la firma Rambler y, en junio del año siguiente, se dejaron de fabricar los Hudson y los Nash. Ya con Rambler en solitario, el objetivo del grupo automovilístico era ocupar nichos del mercado donde estuviesen ausentes Chrysler, General Motors y Ford, algo que consiguieron con el pequeño y económico sedán de dos puertas American, apoyado por los Ambassador rediseñados y los Rebel ofrecidos tanto en versión berlina como station-wagon.

A partir de 1966, los Rambler comenzaron a perder interés para el público, lo que hizo que la marca terminase de producir automóviles en 1969. Para compensar este ocaso, en American Motors Corporation optaron por crear la marca AMC, cuyos primeros modelos fueron los Ambassador y Marlin, que anteriormente se vendían como Rambler. De cara a 1967, la gama siguió compuesta por los mismos modelos, aunque provistos de una batalla más larga, una suspensión trasera rediseñada y la posibilidad de elegir entre un mayor número de motores de seis y de ocho cilindros.

Ya en el otoño de 1967, AMC presentaba el Javelin, un coupé hardtop fastback de cuatro plazas, diseñado por Dick Teague. Englobado dentro de la categoría de los "pony cars", este deportivo fue desarrollado en 1966 a partir del proyecto IV, que tenía como finalidad la creación de dos coches potentes destinados al mercado juvenil. Con una longitud de 4,8 metros y potencias entre 147 y 287 CV SAE, del Javelin se fabricaron 56.462 ejemplares en su primer año de producción, una cantidad que, junto a los Rambler, situó a AMC en el octavo puesto de los fabricantes estadounidenses.

Cuatro meses después de que el AMC Javelin saliese al mercado, la compañía de Kenosha presentaba el AMX a la prensa especializada, en el circuito de Daytona —toda una declaración de intenciones—, donde recibió

EN FEBRERO DE 1968, AMERICAN MOTORS CORPORATION PRESENTÓ EL AMX EN EL CIRCUITO DE DAYTONA

COETÁNEOS



CHEVROLET CORVETTE C3 (1968-1982)
4.500 - 22.800 €

El estilo "línea tiburón o Coca-Cola" marca la tercera generación del Corvette, aunque técnicamente mantiene la estructura y la gama de motores V8. Uno de ellos es el "small block" de 5.733 cc y 304 CV SAE. El peso y el tamaño son similares a AMC y, oficialmente, alcanza una velocidad máxima de 218 km/h.



PLYMOUTH BARRACUDA (1967-1969)
5.100 - 25.600 €

Provisto también de un V8 a 90 grados (5.562 cc y 279 CV SAE), la segunda serie de este otro "pony car" posee un estilo fastbach al estilo del AMC. Es más grande (4,8 m) pero mantiene un peso de 1.395 kg. Tiene un cambio manual de tres relaciones y alcanza una velocidad punta de 210 km/h.



TOYOTA CORONA SR (1969-1973)
2.300 - 11.500 €

El coupé derivado del Corona berlina ofrece una imagen descaradamente americana, aunque no tan llamativa como la del 2000 GT. De él sí hereda una versión desinflada del seis en línea (1.988 cc y 125 CV), lo que le hace más ligero (1.240 kg) que el GT. Dispone de una caja de cuatro relaciones; sin embargo, apenas supera los 165 km/h.







Todo al negro. Vista del tablero de instrumentación, que carece de cuentavueltas y sólo posee velocímetro, reloj horario, termómetro del líquido refrigerante y nivel de combustible. Delante, los ocupantes disfrutan de unos asientos deportivos tapizados en cuero. Al abatir los respaldos, queda visible la ausencia de plazas traseras. Ese espacio se puede aprovechar para transportar impedimenta adicional que no quepa en el maletero trasero, que tiene una capacidad de 272 litros.



una acogida entusiasta. De inicio, su gama de motores estaba compuesta por dos V8, cuyas respectivas cilindradas eran de 4.747 y 5.622 cc, que rendían una potencia máxima de 225 y 284 CV SAE. En cuanto a la caja de cambios, se podía elegir una entre una automática Shift-Command de tres relaciones o una manual de cuatro. El AMX salía a la venta a un precio muy atractivo y competitivo, a partir de 3.245 dólares.

El ejemplar que aparece en las imágenes se fabricó en 1969, pese a que su matrícula de Madrid se le asignó en el otoño de 1970. Su dueño actual es Javier, quien lo tiene desde agosto de 2018 y lo compró porque era un coche americano de cambio manual, biplaza, deportivo, poco habitual y fabricado el año que él nació. Eso sí, necesitaba una restauración en profundidad. Así es que, durante el tiempo de la pandemia, se dedicó en su nave a rehabilitar el vano motor y el motor, para después centrarse en la instalación eléctrica y la tapicería.

Nos citamos con Javier en la explanada de un restaurante ubicado en la localidad de La Puebla de Arganzón, en el Condado de Treviño, y desde allí iniciamos un pequeño recorrido que, tras atravesar el puente medieval sobre el río Zadorra, nos encaminó hacia la población alavesa de Tuyo. Desde los primeros metros, la suspensión del AMX denota su origen americano: absorbe las irregularidades con mayor suavidad de la esperada, incluso cuando rodamos sobre el firme rugoso del antiguo puente de piedra. Por su parte, el motor V8 apenas se deja oír con las ventanillas subidas y la dirección asistida ayuda a conducirlo con facilidad, además resulta precisa y suficientemente rápida; tiene 3,5 vueltas de volante entre ambos topes.

Continuamos la ruta en una carretera recta y casi sin tráfico, donde Javier da rienda suelta al pedal del gas para acelerar desde parado y alcanzar los 90 km/h, ya en tercera, ante el objetivo fotográfico de Pacheco. Hay también una zona virada y de asfalto liso, donde el morro, como cabía esperar por el peso que recae del V8 sobre eje delantero, se muestra ligeramente subvirador y facilita la entrada en la curva solo con soltar el gas. Luego, a la salida del viraje, basta pisar el acelerador para que el coche recupere su equilibrio.

En este sentido, ayuda lo suyo la generosa anchura de vías, unos neumáticos de perfil bajo y un eje trasero bien alineado, que se mantiene pegado al pavimento siempre y cuando no se le busquen las cosquillas. En cuanto a los frenos, los discos delanteros de 284 mm aportan el mordiente necesario para lograr unas deceleraciones enérgicas.

Una vez llegados a Tuyo, era el momento de que el fotógrafo se encargase de inmortalizar el AMC en parado. Visto de frente, destacan las franjas blancas pintadas de serie, la parrilla con la moldura AMX y el paragolpes cromado que engloba unas luces de intermitencia que esta unidad concreta las luces de intermitencia tomadas del modelo Javelin. También llama la atención la curva en descenso del capó en la zona central, así como el añadido particular junto al faro derecho de pintura azul y blanca, acompañada de una leyenda con el nombre del fabricante. Y cuando miramos su lateral, se acentúan la escasa longitud del habitáculo y la caída progresiva de la mitad trasera, al más puro estilo fastback.

Cuando accedemos al puesto de conducción, agradan los asientos tapizados en cuero y provistos de reposacabezas, en unión a unas inserciones que imitan a la madera y una moqueta que cubre todo el piso. Y al plegar el respaldo del asiento del acompañante, queda a la vista un espacio que puede servir para transportar equipaje adicional al que vaya en el maletero. Acomodado en el asiento del conductor, el volante de tres brazos queda bien situado

LA SUSPENSIÓN DENOTA SU ORIGEN NORTEAMERICANO Y ABSORBE LAS IRREGULARIDADES DEL PAVIMENTO CON MAYOR SUAVIDAD DE LO ESPERADO

Puesto de mando. Gracias a la dirección asistida, el manejo de este coupé V8 de talante deportivo resulta suave y preciso en carreteras rápidas.



y la palanca de cambios Hurst, instalada sobre el túnel de transmisión, queda a mano. Delante, el salpicadero posee una instrumentación compuesta por tres esferas, que incluyen solo un reloj horario, un velocímetro graduado hasta 200 km/h, termómetro del líquido refrigerante y aforador del depósito de gasolina, motivo de que Javier instalase en un lugar discreto un manómetro de aceite y un segundo termómetro más preciso. A la derecha hay una guantera con llave y un sólido asidero. El equipamiento cuenta también con aire acondicionado.

Terminada la sesión fotográfica estática, arrancamos y nos dirigimos a una autovía cercana. En ese terreno es fácil rodar enseguida a los preceptivos 120 km/h de marcador. Claro que puede alcanzar velocidades muy superiores: oficialmente supera con creces los doscientos. Sin demasiados aspavientos, constatamos que el propulsor V8 de 5,6 litros tiene una extraordinaria reserva de potencia y, sobre todo, un par motor generoso, que logra vivas recuperaciones con sólo hundir el pedal del acelerador, manteniendo la marcha superior. De hecho, mientras el motor gana en sonoridad por sus dos escapes traseros, muestra una impresionante capacidad para que la aguja del velocímetro se mueva con rapidez hacia cifras... prohibidas.

En definitiva, estamos ante un deportivo cuya carrocería biplaza cuenta con una estética singular y pertenece a una marca un tanto olvidada por haberse disuelto en 1988. Sin embargo, el empuje de su planta motriz y la personalidad de su diseño contribuyen a que los ejemplares supervivientes nos traigan a la memoria el recuerdo de este coupé tan distinto de sus contemporáneos. mc

EPÍLOGO

Concebido de modo que fuese distinto a sus posibles competidores, el AMC AMX posee una marcada personalidad, en la que sobresale su carrocería compacta de estilo fastback. Igualmente, el motor V8 que se oculta bajo su capó aporta una potencia generosa, que se controla según los deseos personales gracias a la caja manual de cuatro marchas y a una servodirección precisa y que se deja manejar con rapidez, acrecentando una conducción alegre y desenvuelta.

AMC AMX V8 (1968)

COTIZACIÓN: 6.300 - 31.200 €

MOTOR

V8 a 90 grados, bloque y culata de fundición, 5 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida. **Posición:** delantera longitudinal. **Diámetro x carrera:** 103,63 x 83,31 mm. **Cilindrada:** 5.622 cc. **Compresión:** 10,2:1. **Distribución:** árbol de levas central, mandado por cadena. **Alimentación:** carburador Carter de cuádruple cuerpo. **Potencia:** 284 CV SAE a 4.800 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción trasera. **Embrague:** monodisco en seco. **Cambio:** manual, de 4 relaciones.

BASTIDOR

Carrocería monocasco autoportante, de acero. **Suspensión delantera:** independiente, con brazos triangulares trasversales, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. **Suspensión trasera:** eje rígido guiado por ballestas semielípticas, con amortiguadores hidráulicos telescópicos. **Frenos:** discos delanteros y tambores traseros, con doble circuito y servofreno. **Dirección:** recirculación de bolas, asistida, con 3,5 vueltas de volante. **Ruedas:** llantas de aleación, en medida 6 x 14; y neumáticos 205/70 R 14.

CARROCERÍA

Tipo coupé de 2 plazas, obra de AMC (Dick Teague). **Batalla:** 2.465 mm. **Vías del./tras.:** 1.495/1450 mm. **Largo x ancho x alto:** 4.510 X 1.820 X 1.315 mm. **Peso en orden de marcha:** 1.441 kg. **Depósito de combustible:** 72 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 215 km/h. **Aceleración 0-100 km/h:** 8,5 s. **Consumo medio:** 20 l/100 km.

FABRICACIÓN

Presentación: febrero de 1968. **Época de fabricación:** 1968-1970. **Producción:** 19.134 ejemplares.





HUDSON, NASH Y RAMBLER

BUSCADORES DE NICHOS

Constituido en 1954, el grupo American Motors Corporation estaba formado por las marcas Hudson y Nash. La primera inició la producción de turismos en 1909, en tanto que la segunda comenzó a fabricar coches siete años después, cuando Charles W. Nash, antiguo presidente de General Motors, se convirtió en propietario de la empresa que hasta 1913 había producido desde 1902 los automóviles Rambler. Tras el éxito comercial de Hudson y Nash en el período de entreguerras, en 1945 volvieron a construir respectivamente los antiguos modelos Commodore y Ambassador durante dos años más.

De cara a 1948, Hudson presentó un renovado Commodore dotado de la carrocería Step-Down, que continuó vendiéndose bien y se mantuvo en producción hasta 1952. De hecho, su bastidor monocasco siguió empleándose en 1953 y 1954 en los modelos Hornet y Jet.

Por su parte, Nash sustituía en 1949 al antiguo Ambassador por un coche que conservaba el mismo nombre pero que tenía una llamativa carrocería aerodinámica, aunque seguía empleando el mismo motor de seis cilindros en línea, 3.851 cc y 112 CV. Además, ese mismo año lanzaba un nuevo modelo 600, más pequeño y competidor —por su precio de 1.800 dólares— de los Chevrolet Styleline, Ford Custom V8 y Plymouth P18.

Ya en 1950, Nash sorprendió al público con el lanzamiento del Rambler, un auto de sólo 4,47 metros de longitud, propulsado por un motor de seis cilindros en línea, 2.313 cc y 82 CV. Ofrecido en versiones de carrocería hardtop coupé, convertible coupé y break de dos puertas, tuvo una demanda considerable y ocupó un nicho de mercado, además de recuperar el apelativo Rambler, perteneciente desde décadas atrás a la marca Nash.

Igualmente, rescató en 1951 la denominación Ambassador, en ese







Tallas variadas. En la otra página, un Commodore (1948). Aquí, Nash Metropolitan cabrio, Hudson Hornet, Nash Rambler, dos Ambassador y un Marlin coupé de 1965.









momento para aplicárselo a un nuevo sedán diseñado entre Pininfarina y la propia Nash, que poseía cierto aire europeo y estaba disponible desde 1952 con una caja de cambios automática Hydramatic. Junto a esta berlina, completaba la gama el modelo Statesman, algo menos grande y dotado de un seis en línea de inferior cubicaje y potencia.

Mientras tanto, el Rambler dio paso desde 1953 al Metropolitan, de formas similares pero con una longitud de 3,797 metros y un motor Austin de cuatro cilindros y 1.200 cc. Este coche de diseño singular se fabricó en Inglaterra hasta 1961 y se trasladaba a los Estados Unidos, donde se vendieron alrededor de 95.000 ejemplares.

Otra sorpresa llegó en enero de 1954, cuando Nash compró Hudson y creó el grupo American Motors Corporation. Ambas firmas pasaron desde 1955 a producir sus automóviles unificados en la factoría de Kenosha. En cuanto a Hudson, desde 1955 su gama estaba también compuesta por los turismos Metropolitan y Rambler, mientras que los Wasp, Jet, Hornet e Italia eran exclusivos de su división. En concreto, el Hudson Italia nació de un proyecto para reactivar el prestigio de la marca, mediante la colaboración del carrocero milanés Touring para crear 25 ejemplares derivados del Hudson Jet.

Sin embargo, entre Nash y Hudson sólo fabricaron ese año 3.849 vehículos, en tanto que Rambler produjo en torno a 168.000 ejemplares, Después de dos años de adaptación, desde el verano de 1957 se vendieron todos los automóviles bajo la marca Rambler. Por su parte, Rambler continuó su existencia hasta 1969, cuando sus coches pasaron a comercializarse con la denominación AMC, nacida en 1966 y que desapareció en 1987, cuando la compró Chrysler y la transformó en una sección de Jeep.

DIEGO OTTINA

LEONI, CAVALLINI E NON SOLO!

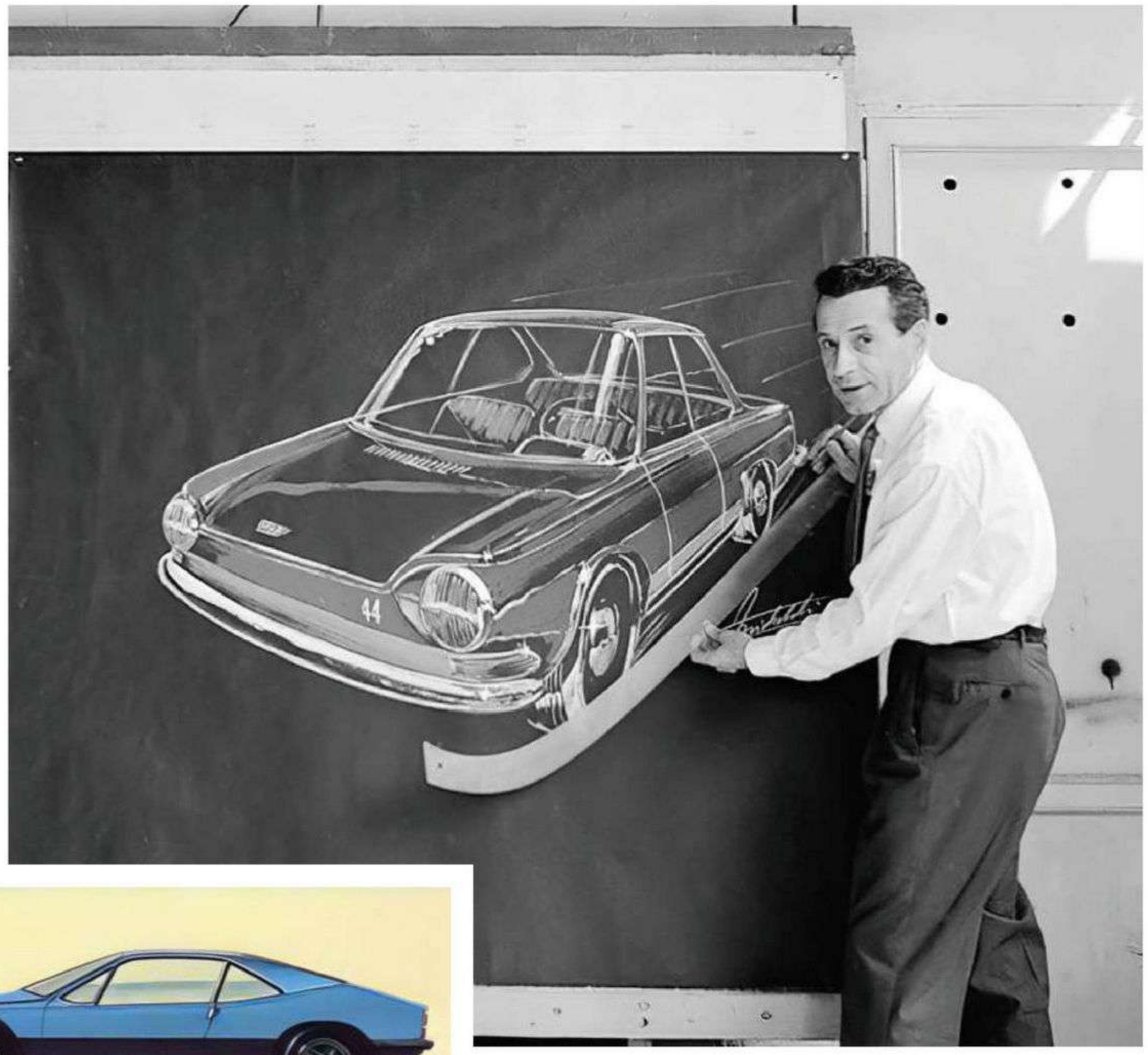
Uno de esos pesos pesados de la retaguardia del diseño automovilístico de las décadas pasadas se sincera en estas páginas y nos revela, de viva voz, los más interesantes entresijos de su larga trayectoria profesional.

DAVID RODRÍGUEZ SÁNCHEZ (TEXTO). DIEGO OTTINA, PININFARINA, AUTOR (FOTOS)

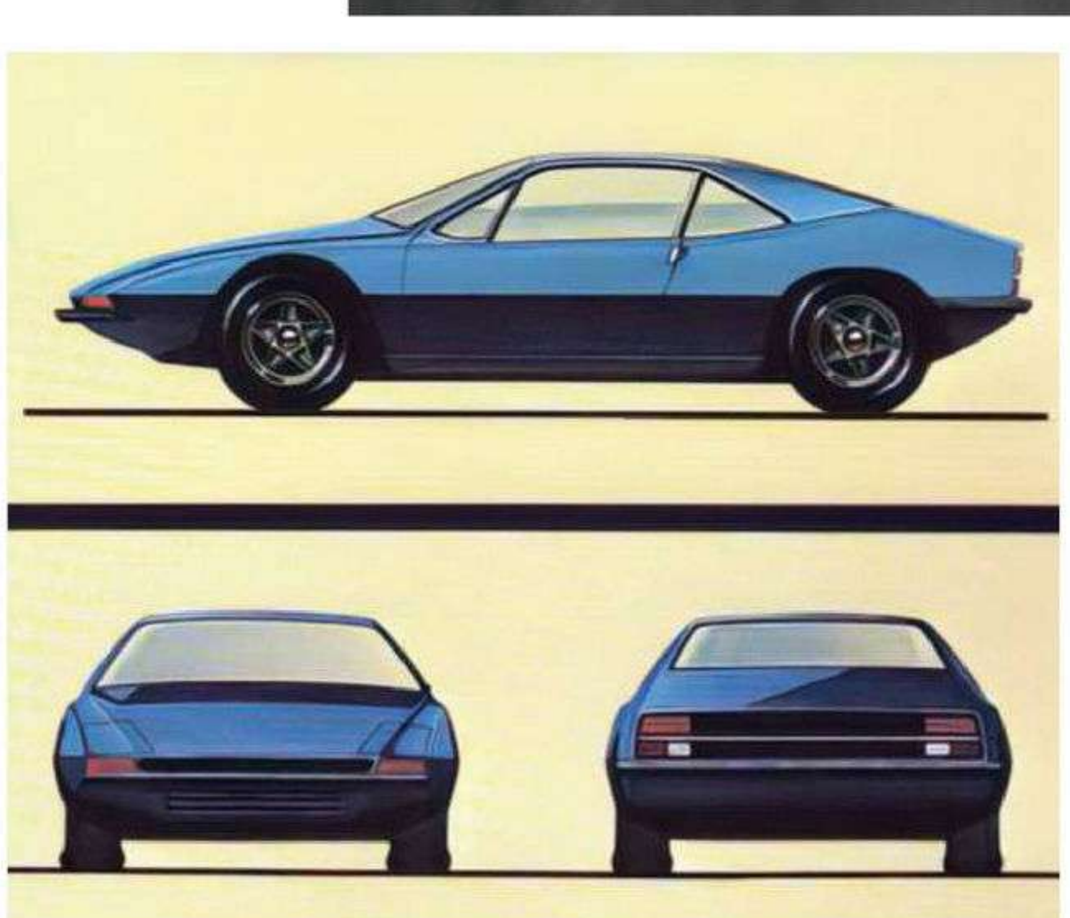
ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Ó escanea el código QR:

x.com/byneontelegram
byneon
Neon147





Con el maestro. Michelotti enseñando el boceto del Daf 44 y abajo con su equipo (Ottina es el segundo de la derecha). En el centro, dibujos del futuro Dino GT4.





A lo largo de numerosas y animadas entrevistas realizadas en los últimos años, Diego Ottina se abrió de par en par. Este es el relato de su vida profesional contada en primera persona.

Nací en Turín el 24 de agosto de 1941, hijo único. Mi madre solía dibujar en su tiempo libre —era ama de casa— y lo hacía muy bien. Mi padre se dedicaba al comercio y disfrutaba transformando motocicletas, adaptándolas a su gusto. Sus creaciones eran, a su manera, una especie de precursoras de las 'café-racer' de hoy en día. De mi madre creo haber heredado la pasión por el dibujo; de mi padre, por los motores. Todavía resuena en todo mi ser el sonido del seis cilindros del Lancia Aurelia B 20 que teníamos, yendo yo a su derecha, de pasajero.

Por entonces, ya llenaba los cuadernos de dibujos de coches y, la verdad, no me preocupaba mucho por los estudios. Logré, sin embargo, diplomarme como delineante y tuve la enorme fortuna de empezar a trabajar con Giovanni Michelotti en 1964. Un tío mío le habló de mi pasión y accedió a entrevistarme. Le mostré un dossier con mis mejores diseños y debieron parecerle, al menos, aceptables. A su lado aprendí todas las leyes y trucos de la profesión y pude hacer de mi vocación la manera de ganarme la vida.

Michelotti era una persona de una capacidad superlativa. Era muy dinámico y cordial, siempre fecundo de ideas. Su estudio estaba en Corso Francia, cerca de la Piazza Bellini, en Turín, mientras que los modelos en



escayola y el conformado de los paneles de las carrocerías los realizaba en un taller que tenía, inicialmente, en Borgaro Torinese, que mudó a Orbassano entre 1967 y 1968. Allí juntó ambas actividades.

Comencé, básicamente, sacando punta a los lápices que él utilizaba y observando su quehacer. Él solía dejar sus dibujos incompletos, siempre falto de tiempo por la gran carga de trabajo que tenía. Así pues, esos bocetos los terminábamos los demás, mientras que él pasaba al siguiente encargo, que en realidad solían ser varios a la vez. Utilizaba mucho el blanco y negro y, para el color, la tempera. Aplicándola sobre sus dibujos, iba comprendiendo y asimilando su técnica. En el estudio ya trabajaban el suizo Dany Brawand, años más tarde estilista de los Moretti sobre base Fiat, y Paolo Martin, autor luego del Ferrari Modulo de Pininfarina en 1969-1970, aunque cuando llegué se encontraba haciendo el servicio militar.

Varios carroceros turineses eran por entonces clientes de Michelotti, particularmente Moretti, Scioneri, si bien la mayor carga de trabajo la proporcionaba la British Leyland a través de su marca Triumph, así como la Hino Motors japonesa. Para entonces, BMW ya había cesado de realizarle encargos.

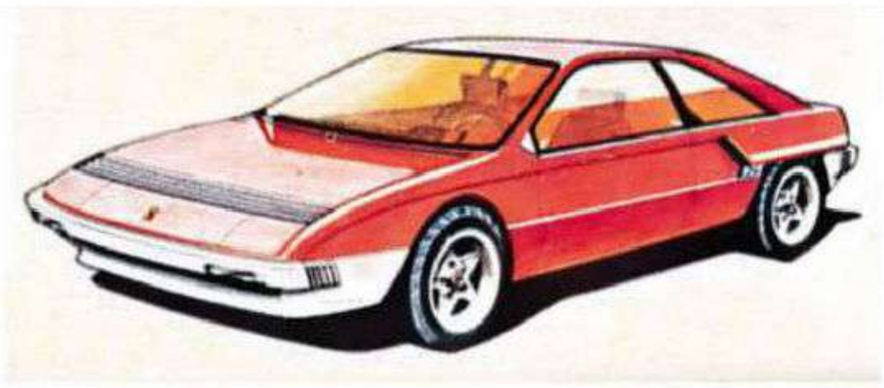
Recuerdo la llegada de Tateo Uchida. Era hijo del director comercial de Hino y en Michelotti quería aprender el arte y el oficio que le interesaba, que era el diseño automovilístico, algo que los japoneses admiraban mucho de los carroceros italianos. Éramos jóvenes y pronto nos hicimos amigos, incluso fuimos juntos de vacaciones en verano a Cerdeña. Sin embargo, tras asociarse con el grupo Toyota en 1967, Hino dejó enseguida de fabricar automóviles para dedicarse exclusivamente a camiones y autobuses.

Otro personaje admirable que conocí en Michelotti fue a Giovanni Forneris, un excepcional modelista que provenía de Fiat, donde había conocido a Giugiaro, para el que trabajó cuando fundó Ital Design. Forneris se independizó después y fundó Cecomp, que construiría maquetas y prototipos para muchos fabricantes y carroceros, incluido Pininfarina. Era muy alegre, vivaz, muy trabajador y siempre dispuesto a ayudar a resolver los problemas de todo tipo que se nos presentaban. Cuando le conocí, tenía su laboratorio adjunto a la oficina de diseño, y allí realizaba, a escala 1:5 y en escayola, las propuestas de Michelotti.

Guardo un recuerdo maravilloso de Michelotti. Lo he admirado siempre por su capacidad de saber afrontar siempre cualquier contingencia, ya fuese de tipo creativo como administrativo. Abandoné su estudio a finales de 1969, y creo que no le sentó bien, pero entendió mis motivos y respetó mi decisión. De dise-

El primero. El Alfetta 1800 Spider-Targa (1972) fue el primer trabajo que Diego Ottina firmó estando ya en Pininfarina.

MICHELOTTI SOLÍA DEJAR LOS TRABAJOS INCOMPLETOS Y LUEGO ÉRAMOS NOSOTROS, SUS PUPILOS, QUIENES LOS TERMINÁBAMOS





Ferrari Mondial. Propuesta de Ottina para el tipo F108 AL 100 (1976), sobre la base del 308.









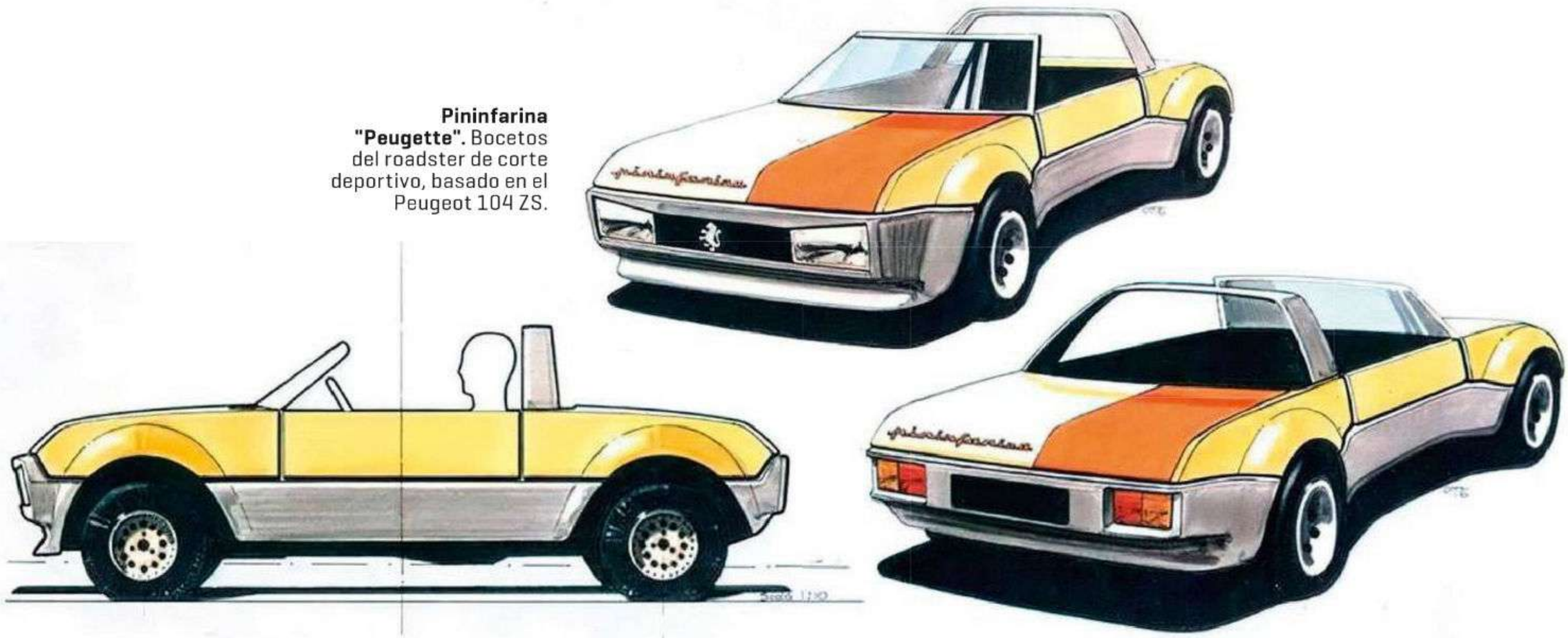
Biplaza multiuso. El "Giovani" (1973) era una especie de buggy planteado sobre la estructura de un Autobianchi A112.

ños que elaborase yo personalmente en aquellos años recuerdo ya muy poco. Quiero, sin embargo, precisar que, tratándose de un equipo pequeño, y aunque fui el último en entrar a formar parte del grupo, me caían muchas tareas, sobre todo de índole técnica inherentes al proyecto, como por ejemplo, preparar los diseños y la documentación para la homologación. Estos se hacían a mano, 'piani di forma' a escala natural de las vistas ortogonales de la carrocería para la extracción, a través de secciones, de los volúmenes, los diseños para las estructuras de soporte de los prototipos, etcétera. Eran tareas que requerían su tiempo y paciencia, así que no podía dedicarme al estilo (creatividad) todo lo que me hubiera gustado. Y creo que este fue uno de los motivos que me impulsó a cambiar de aires hacia Pininfarina, aunque no puedo negar que la experiencia y los conocimientos adquiridos con Michelotti me han servido y acompañado durante el resto de mi carrera profesional.

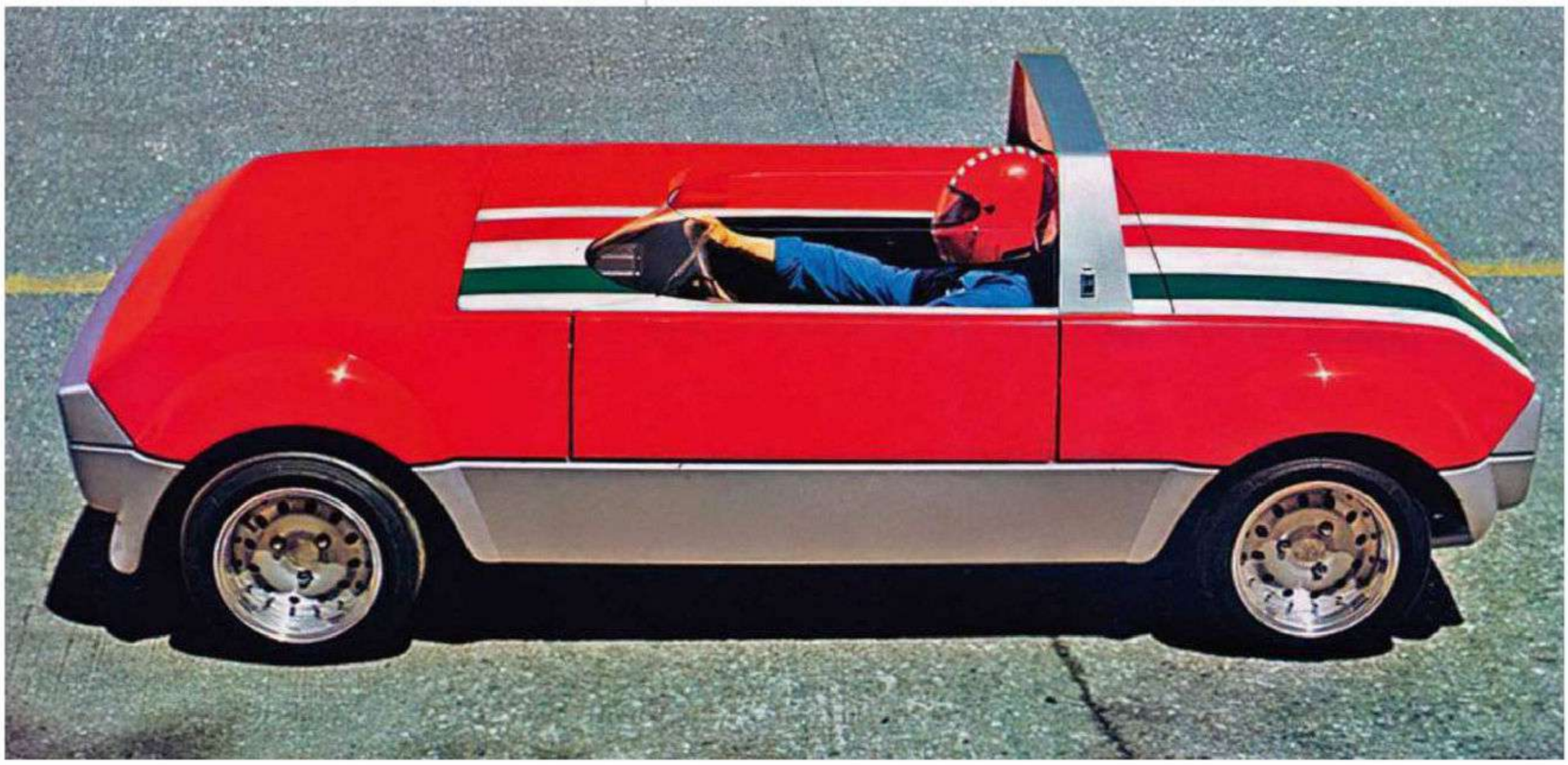
Antes de entrar en Pininfarina, pude haber formado parte del nuevo estudio de diseño de Ford en Bruino, Turín, pero rechacé la oferta. En todo caso, el estudio no tardó en fusionarse con Ghia. La mañana de un sábado hice la entrevista de trabajo con Franco Martinengo, en Grugliasco. Era el director del área de Estudio y Desarrollo en Pininfarina, secundado por Paolo Martin, en quien confiaba particularmente y que ya por entonces era responsable de la oficina de diseño.

Empecé a trabajar en enero de 1970, con compañeros como los veteranos Aldo Brovarone, Teodoro Fioccardi y Adriano Rabbone, al que recuerdo siempre con un lápiz entre los labios mientras dibujaba con otro. Solía guardar las colillas de los cigarrillos en un bote de cristal, por si podía apurar alguna un poco más, caso de quedarse sin tabaco durante la jornada laboral. Costumbres de gente marcada por las vivencias de otro tiempo.

Gulius De Magyari-Kossa, estilista húngaro, estuvo con el equipo durante varios meses. Su técnica, también prácticamente autodidacta, era bastante distinta de la nuestra. Filippo Sapino se acababa de marchar al nuevo estudio de Ford en Bruino, de donde saltó a Ghia, para dirigirla hasta su cierre. También llegaron allí otros jóvenes estilistas como Piero Stroppa —ex Bertone—, Pierangelo Andreani —ex Fiat— y Enrico Fumia. Más adelante, reemplazando a diseñadores que se iban jubilando, se sumaron Guido Campoli, Ian Cameron y Emanuele Nicosia, estos ya formados en escuelas enfocadas a la profesión, como el ISSAM de Módena, en el



Pininfarina "Peugette". Bocetos del roadster de corte deportivo, basado en el Peugeot 104 ZS.



caso de Campoli, y el Royal College of Art, en el caso de los otros dos.

Como soporte técnico de la actividad creativa, trabajaban junto con nosotros grandes expertos proyectistas de carrocería como Pier Luigi Brilli, que entre otras tareas solía ocuparse de la realización, sumamente importante, de los "piani di forma", secundado en ello por Fulvio de Luca, quien, dada su pasión por la fotografía, fue además encargado del archivo fotográfico y del mantenimiento de la documentación interna del departamento. Domenico Pepe se ocupaba de asegurar la factibilidad de las ideas y, más tarde, ya formado técnicamente, pasó a trabajar en el nuevo centro de Estudios e Investigación de Pininfarina Studi e Richerche Pininfarina, en Cambiano, dirigido por el ingeniero Riccardo Majocchi.

Joven e inquieto como se siente uno a esa edad, tuve un contacto tentador para trabajar con Giugiaro, que desestimé porque, sumando todos los factores, me sentía a gusto en Pininfarina y con la filosofía de trabajo y de diseño que evidenciaban sus creaciones, sin necesidad de palabras. Cuando se acercaban las fechas de los salones, eso sí, todos nos preguntábamos qué estarían preparando Giugiaro y Bertone, a los que desde luego admirábamos y respetábamos mucho.

Trabajábamos en cierta forma como monjes, tratando de evitar estar expuestos al exterior por culpa de nuestra sensible tarea. Incluso éramos poco conocidos por los demás de puertas adentro. Leonardo Fioravanti, que era ingeniero, trabajaba de manera un tanto independiente de nosotros. En cierta forma, era un contrapunto para Martinengo. De hecho, no había gran sintonía entre ellos. Fioravanti estaba llamado a ser "el nuevo Martinengo". Así lo había querido el propio Sergio Pininfarina. Y la verdad es que yo agradecí el cambio, pues nunca conseguí sentirme del todo cómodo con Martinengo. Por más que era una persona agradable y cordial, nunca fue muy preciso a la hora de definir la línea filosófica a seguir en los proyectos, al contrario que Fioravanti.

La pintura era la gran pasión de Martinengo. Tuvieron lugar con éxito varias muestras de sus obras, normal-

Coche de salón. Pininfarina expueso el "Peugette" real en el certamen parisino de 1976.

DESESTIMÉ LA OFERTA DE GIUGIARO PORQUE ME SENTÍA PLENAMENTE IDENTIFICADO CON EL TRABAJO QUE HACÍAMOS EN PININFARINA









La berlina de Ferrari. Ottina esbozó lo que podría ser un deportivo de cuatro puertas. La denominación "Pinin" era un homenaje a Giovanni Battista Farina.



Conexión franco-italiana. El Peugeot 505 también llevaba la firma de Diego Ottina. Esta maqueta fue la idea que presentó.

mente paisajes de un estilo muy propio, y yo aprecié en él también estas cualidades artísticas. La tarea creativa nace de la idea o la inspiración individual, pero se enriquecía siempre con un intercambio fluido de criterios e ideas con los compañeros y con la aportación de personas de gran valía en su cometido como los Sergio Pininfarina, Fioravanti o Ramaciotti.

Cuando Fioravanti asumió su rol, Martinengo pasó a ser el responsable de calidad en la línea de producción. Hasta 1972, con el Alfetta 1800 Spider, presentado en el Salón de Turín a finales de año, no pude jactarme de la primera creación de Pininfarina firmada por mí. La ligera concavidad de los laterales me la inspiró la sección lateral del Alfa "Duetto". Unos meses más tarde, en el Salón de Ginebra, fue el turno de la Autobianchi A112 "Giovani", mía también, realizada sobre la idea de un automóvil lúdico y sencillo con aire de buggy, tan en boga por entonces, y reminiscente también del mundillo de las reproducciones a escala de Corgi, Matchbox y otros. El diseño tenía los hombros de la carrocería prominentes, que se alejaban del parabrisas y el arco central y le daban un aspecto de mayor solidez y protección a los ocupantes.

Colaborando siempre en otros proyectos y presentando en ellos mis propias ideas, en 1974 llegó el turno del Fiat 130 "Marennma" Station Wagon, realizado sobre la base del coupé. Solo se construyó un ejemplar, para Giovanni Agnelli, "l'Avvocato".

Con la "Peugette", presentada en el Salón de París de 1976 sobre el 104, Peugeot y Pininfarina quisieron conmemorar los veinticinco años de colaboración. De nuevo, la idea era ofrecer un coche abierto al menor coste posible, de ahí la simetría y componentes en común entre la parte anterior y la posterior del coche, como se evidenciaba ya en mis dibujos previos.

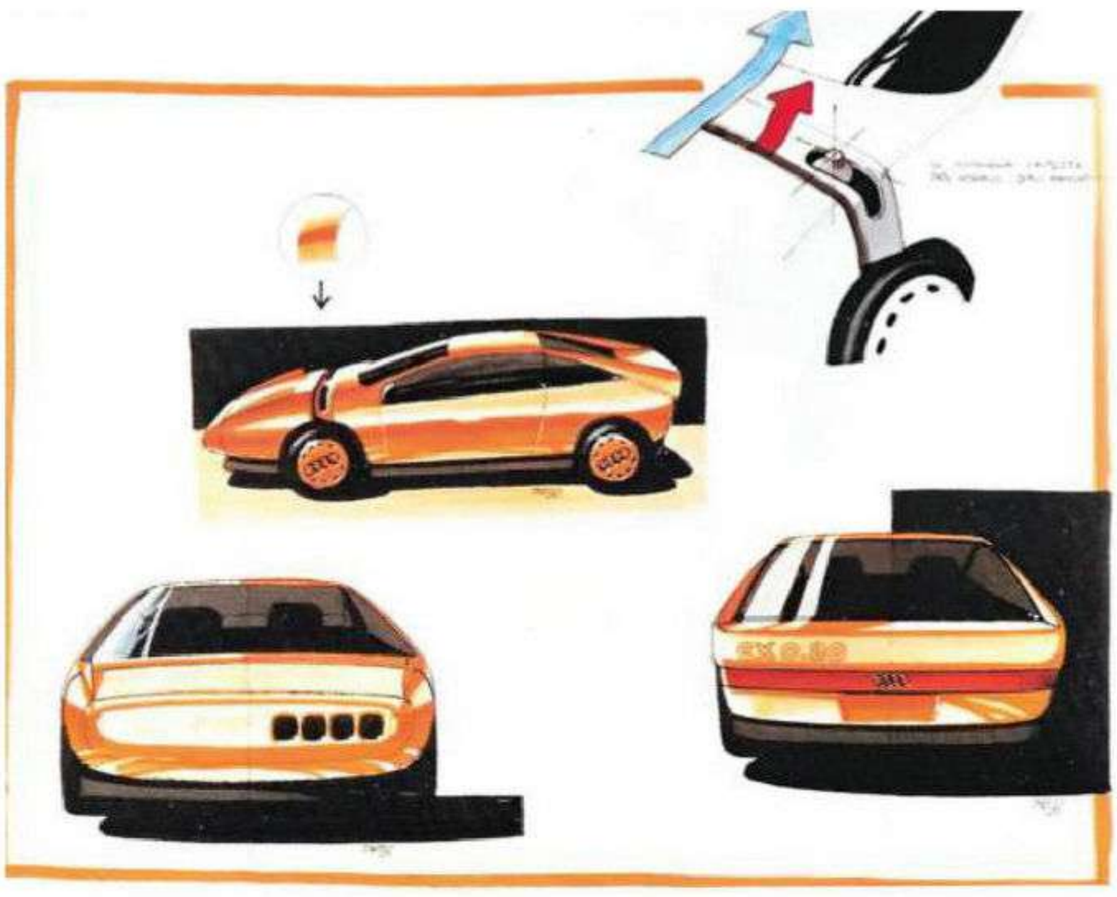
En 1979 se inició la producción del Peugeot 505, con diseño de Pininfarina sobre mi propuesta de estilo. Por fin en 1980 se presentó, con excelente acogida en el Salón de Turín, el Ferrari "Pinin", en recuerdo del fundador de nuestra compañía, Giovanni Battista Pininfarina. El "Pinin" fue una propuesta sobre un diseño mío para una berlina deportiva de cuatro puertas, cuya producción no se aprobó por los altos costes de desarrollo del proyecto y del montaje de una hipotética nueva línea de producción.



Dos por uno. El Alfa Romeo Vivace (1986) estaba pensado para ahorrar costes de producción y presentar dos alternativas: un coupé y un spider.



De punta a cabo. Dos planteamientos antagónicos: el Fiat 130 Maremma Shooting Brake (1974) y el Audi Quartz Coupé (1981).





Pareja de hecho. Maria Grazia Tribio (junto a Diego Ottina) se encargaba de dibujar las ilustraciones que usaban en la promoción de los proyectos.

Durante aquellos años tuve la ocasión de visitar e interactuar puntualmente tanto con los técnicos de Ferrari como con los de Peugeot en sus respectivas oficinas. ¡Aunque nunca conocí al Commendatore! También pude frecuentar nuestro túnel de viento en Grugliasco, que pasa ya del medio siglo de actividad. Cuando Mario Vernacchia fue asignado por Lorenzo Ramaciotti para encargarse personalmente del perfeccionamiento aerodinámico de los proyectos, dejé de desplazarme al lugar. A veces, el tiempo no ocupado en el túnel de viento por otros proyectos en curso o de clientes, se llevaban a cabo estudios propios dirigidos por Fioravanti, como el CNR de 1978 o, el siguiente CNR E2 de 1990, de Vernacchia, prototipos capaces de conseguir valores récords de consumo y autonomía.

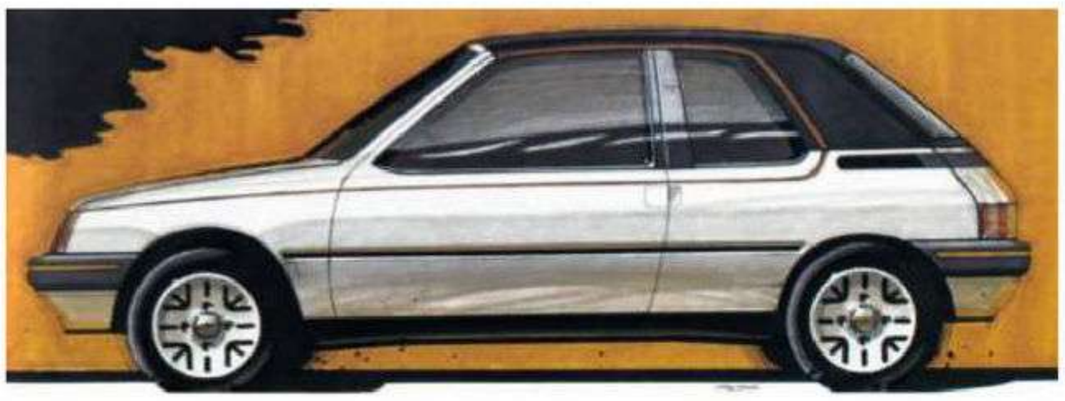
DE LA RELACIÓN ENTRE PEUGEOT Y PININFARINA SURGIERON, ENTRE OTROS, LOS "PEUGETTE", 505 Y 405, 205 CABRIO...

Estos ejercicios fueron la continuación moderna de la ya vasta experiencia de Pininfarina en lo que respecta a la experimentación de la aerodinámica aplicada. En 1982 recuerdo haber trabajado en una propuesta para el Peugeot 205 Cabrio, que fue la elegida inicialmente por Peugeot. Poco después, exigieron algunos cambios y volvimos a presentar nuevas ideas, siendo elegida la del temperamental Fioccardi, diferente a la mía en pequeños matices, pero que mantenía íntegro el estilo general.

En las nuevas oficinas del centro de Estudios e Investigación de Pininfarina en Cambiano, a donde nos mudamos a comienzos de 1982, conté entre mis colegas con Giuseppe Randazzo, Elvio D'Aprile, Paolo Martinelli, Guglielmo Cartia, Pietro Camardella y varios más. No me aguardaban muchos años como creativo puro, antes de asumir labores de dirección, pero fueron desde luego intensos. De nuevo en el Salón de Turín, esta vez en 1984, que fue el primero que se celebró en el Lingotto de Fiat y ya no más en el Centro de Exposiciones de Turín, presentamos el Honda HP-X. Digamos que fue mi único proyecto de deportivo en forma de cuña. A continuación se realizó un prototipo rodante con el motor Honda V6



Peugeot descapotable. Varias ideas para el 205 Cabriolet. La superior fue la que acabó siendo aprobada y llevada a la producción.







A LOS DISEÑADORES DEL CENTRO DE ESTILO DE PEUGEOT NO LES GUSTÓ QUE SE IMPUSIERAN NUESTROS CRITERIOS EN LOS 405 Y 605

405 y 605. Diferentes fases de los proyectos presentados a Peugeot. Los diseños de Ottina-Pininfarina se impusieron a los del Centro de Estilo de la marca francesa.

derivado de la Fórmula 2, que, por desgracia, no fue producido en serie.

En el mismo salón, pero en el estand de Ferrari, presentábamos el Testarossa, que había tenido su primicia mundial muy pocas semanas antes en París. El Testarossa debía su arquitectura a la idea de Fioravanti de ubicar los radiadores de agua en los costados, como en los monoplazas de competición. Esta característica lo definía claramente, al tiempo que rompía con la tradición. En la definición del estilo trabajamos Emanuele Nicosia, Ian Cameron, Guido Campoli y yo. Mi diseño fue el elegido. El propio Fioravanti, en su libro "Il Cavallino nel Cuore", dice, refiriéndose al Testarossa, que "Ottina diseñó su obra maestra", y que Ferrari aprobó "mi locura", de la que hubo que suavizar las tomas de aire, incorporando lamas horizontales de cara a conseguir la homologación correspondiente.

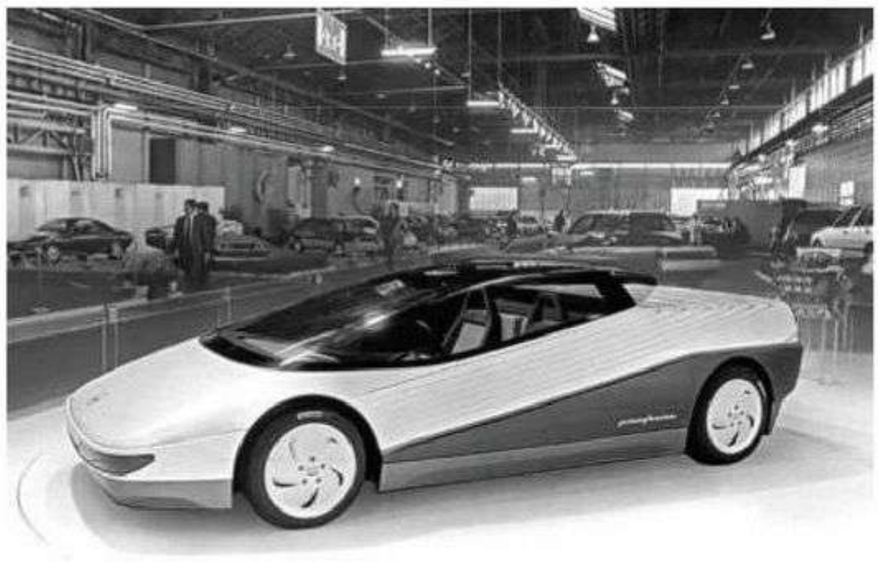
Por aquel tiempo trabajamos también en algunos detalles para el 288 GTO, un trabajo de cuya enjundia real se ocupó Fioravanti personalmente, en estrecho contacto con los técnicos de Maranello. Dos años después, en el siguiente salón turinés —tenía carácter bienal desde 1972—, Pininfarina presentó el concepto Vivace, como una propuesta para estimular a Alfa Romeo de cara a la producción de un coupé y un spider con la mayor sinergia y homogeneidad de producción posible. Pero a pesar de la gran acogida que tuvo, no fue más allá.

Por entonces, por brillante iniciativa de Enrico Fumia, ya trabajaba Maria Grazia Tribio, mi mujer hoy. Estaba a tiempo completo con nosotros en Pininfarina, realizando sus fantásticas ilustraciones de las creaciones de la casa, que publicaban revistas de todo el mundo, generando una gran promoción y repercusión mediática a nuestro trabajo.

En 1987 tuve otra gran satisfacción con la presentación del Peugeot 405, tras largos años de gestación. La propuesta de Pininfarina, basada en mi diseño, superó a las realizadas por el propio Centro de Estilo de Peugeot. Puedo decir que no les gustaba perder estos concursos, algo les que volvió a pasar con el 605, también fruto de mi puño y lápiz. Desde hace años soy socio honorario



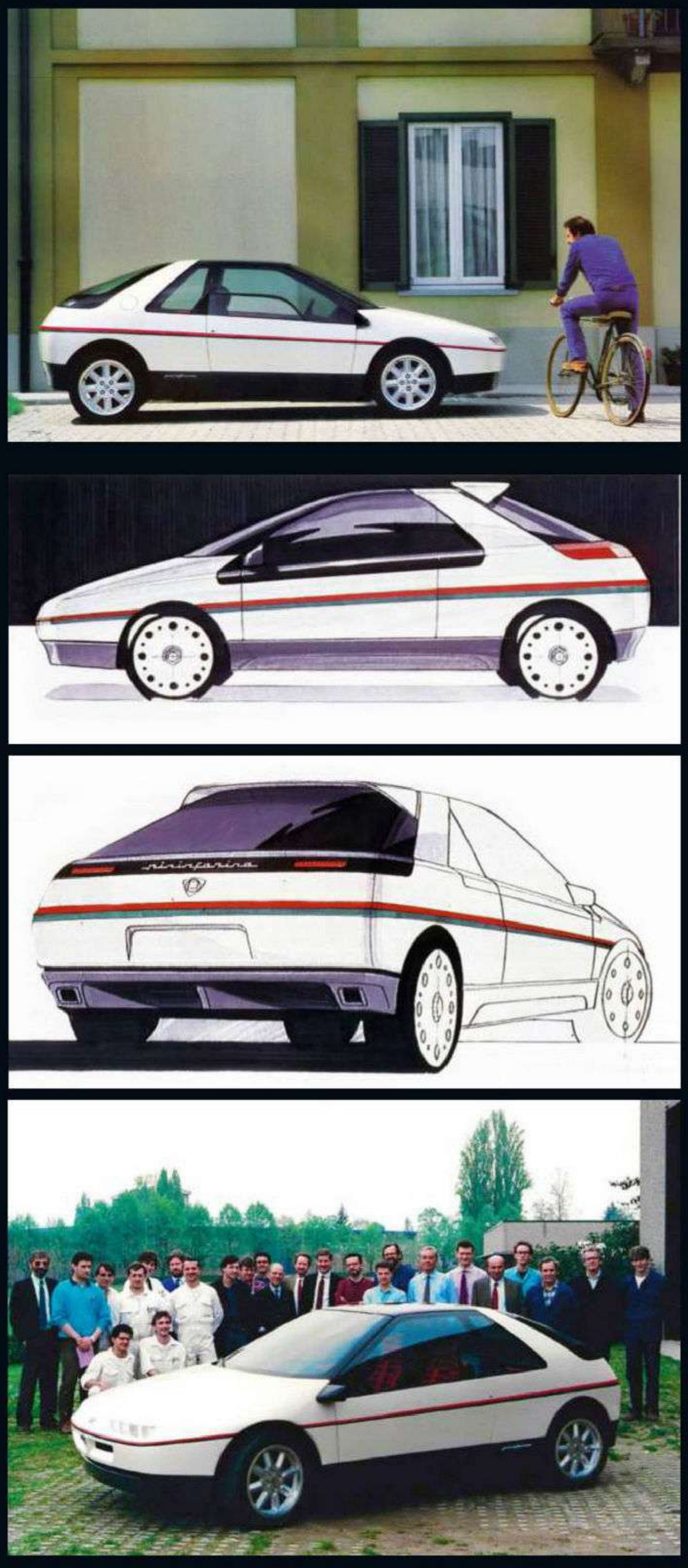
El último "HIT". Acrónimo de "High Italian Technology", este coupé estaba pensado para tomar el testigo del Lancia Delta en el terreno deportivo.







La cuña de Honda. En el prototipo HP-X (1986) Ottina llevó al extremo la tendencia angulosa del momento.



del club de propietarios del 405, de lo cual también me enorgullezco.

Por último, en 1988, otra vez en Turín, Pininfarina presentó la Lancia "HIT", acrónimo de "High Italian Technology". El chasis y la carrocería estaban construidos en fibra de carbono. Pesaba muy poco, a lo cual se unía una línea deliberadamente muy sencilla y cuidada en el aspecto aerodinámico. Las ilustraciones del díptico de presentación las realizó un jovencísimo Andreas Zapatinas mientras completaba un curso de aprendizaje en Pininfarina. El HIT podría haber tomado el testigo del Delta en el mundo de los rallyes, llevándolo a un punto superior de excelencia técnica. Fue el último diseño que realicé antes de pasar a trabajar en otras muchas tareas apoyando al ya director general Lorenzo Ramaciotti. En 1999 me jubilé, aunque permanecí ejerciendo de consultor para Pininfarina hasta el año 2006. mc

Agradecimiento a Diego Ottina y a Maria Grazia Tribio por la colaboración prestada al autor en las distintas entrevistas realizadas.

FIAT 508 BALILLA

UN VETERANO POPULAR

Presentado en el Salón de Milán de 1932, el Balilla contribuyó en buena medida a popularizar el automóvil en Italia. Pero subamos a bordo de este ejemplar de 1936 para conocer sus particularidades, como por ejemplo su maletero oculto o la ausencia de bombas de gasolina y de refrigeración.

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





Tamaño de utilitario. Con sus 3,1 metros de longitud, el Balilla posee agilidad de sobra para moverse en el entorno urbano.



Hace casi noventa y cuatro años, Fiat añadía a su gama un coche pequeño, de sólo 3,1 metros de longitud y cuyo precio de 10.000 liras hacía posible que personas de la clase media lo tuviesen a su alcance. Además, los dirigentes de la firma milanesa tenían previsto conceder licencias de producción a su filial germana NSU-Fiat, a la polaca Polski y a la compañía francesa Simca. La gama inicial estuvo formada por tres versiones de carrocería: berlina de dos puertas, torpedo (descapotable) de cuatro puertas y cuatro plazas y spider biplaza.

Claramente más habitables de lo esperado por su tamaño, estas carrocerías fueron diseñadas por el propio departamento de estilo de Fiat, bajo la dirección del ingeniero turinés Rodolfo Schaeffer. En sus inicios, los Fiat 508 Balilla incorporaban una caja de cambios de tres marchas y su motor de cuatro cilindros y menos de un litro de cubicaje (995 cc) desarrollaba una potencia máxima de 20 CV a 3.400 vueltas, suficientes para conseguir una velocidad punta de 80-85 km/h.

Entre sus detalles de equipamiento, llamaba la atención que un coche tan económico tuviese limpiaparabrisas eléctrico, asientos delanteros abatibles, frenos hidráulicos a las cuatro ruedas y parabrisas abatible, accesorios que por entonces carecían de serie otros automóviles de precios de compra similares.

De hecho, en apenas dos años, hasta marzo de 1934, se fabricaron 41.395 ejemplares de las distintas variantes, momento en que aparece una nueva serie mejorada. Para comenzar, el motor ve incrementada su relación de compresión de 5,8:1 a 6,3:1 y recibe un carburador nuevo, motivo de que la potencia aumente a 24 CV —un 20 por ciento— a 3.800 rpm. Por otro lado, la caja de cambios pasa a tener cuatro relaciones e incorpora sincronización en las dos más largas, mientras que la capacidad del depósito de gasolina crece desde los anteriores 28 litros hasta 31 litros. Y por si no fuese suficiente, el autobastidor aumenta su batalla en 50 mm y recibe una carrocería de formas más redondeadas y un parabrisas más inclinado que mejoran la aerodinámica. Ocurre lo mismo con el frontal, que de paso incorpora una calandra de estética con mayor vistosidad, en tanto que atrás incluye un pequeño maletero de 140 litros, al que se accede después de echar hacia delante el respaldo del asiento posterior.

La unidad que hemos probado pertenece a esta segunda generación, se fabricó en 1936 y fue matriculada el 11 de julio, a nombre del Garaje Goya, el concesionario oficial Fiat de Vitoria. Una semana después estalló la guerra civil y la capital alavesa quedó dentro del bando nacional. Por suerte, este Fiat Balilla no fue requisado y el personal del garaje siguió utilizándolo para cometidos diversos. Entre ellos, el traslado de clientes o el transporte ocasional de piezas de repuesto, dos funciones

ESTA SEGUNDA SERIE DEL FIAT 508 BALILLA LLEGABA EN 1934 CON UN MOTOR MÁS POTENTE, UN CAMBIO DE CUATRO VELOCIDADES Y UNA CARROCERÍA RENOVADA







Máxima simplicidad. A la derecha, vista del puesto de conducción, con su volante de tamaño considerable y una larga palanca de cambios. A la izquierda, un detalle parcial de la renovada calandra —más curvada— y su moldura característica; la esfera principal del tablero con la información básica integrada; y sendas placas de identificación en el vano motor, con el nombre de su propietario original. Debajo, el espacio interior, sin mucho ornamento, con los sencillos asientos delanteros y el butacón trasero, capaz de llevar cómodamente a dos pasajeros.











que cumplía de modo eficaz gracias a sus dimensiones reducidas, su agilidad, su bajo consumo... y al escaso tráfico de la época.

Su dueño actual es Fernando, quien lo compró hace veinticuatro años a un entusiasta que decidió no seguir adelante con su restauración. El Balilla estaba ya desmontado por completo, en un rincón apartado de un taller de chapistería situado en la localidad riojana de Santo Domingo de la Calzada. A partir de ahí, Fernando se armó de paciencia y se vio obligado a seleccionar las piezas aprovechables, desestimar las que no correspondían al modelo y buscar las que fuese de origen, así como encargar la tornillería adecuada. Todo ello con el inconveniente de los 70 km de distancia entre las dos poblaciones.

De la puesta al día de la carrocería estaba claro que se iba a ocupar el taller de chapistería donde fue encontrado, pero por suerte el motor y la caja de cambios se encontraban en buen estado y sólo fue preciso sustituir el carburador y realizar la puesta a punto. Mientras tanto, le quedaba la tarea laboriosa de conseguir todas las piezas que faltaban, un trabajo que pudo completar a base de acudir a ferias y ponerse en contacto con distintos recambistas. Esta faena le mantuvo ocupado durante seis años, incluidos los momentos en que un exceso de trabajo profesional le impedía continuar con la restauración. El resultado final está a la vista en estas imágenes, donde se puede apreciar el buen acabado de la pintura y el ajuste preciso de la carrocería.

Nos citamos con el dueño en una explanada, ubicada ya en las afueras de Vitoria, donde Pacheco aprovechó para fotografiar detalles exteriores de la carrocería, tales como la calandra, el brillante paragolpes delantero, los faros, la única escobilla limpiaparabrisas y el conjunto formado por una rueda delantera y la aleta prominente. También le tocó el turno al vano motor por los dos lados, donde la situación del depósito de gasolina en la zona superior hace que el combustible descienda por gravedad hacia el carburador sin necesidad de una bomba de gasolina. Y lo mismo sucede con la refrigeración mediante termosifón, que evita el empleo de una bomba de agua.

Subimos a bordo del Balilla y Fernando abre el grifo que permite el paso de gasolina, gira la llave de contacto y mueve hacia sí el tirador del arranque, tras lo que el motor aún tibio comienza a emitir las primeras explosiones. Cuando el chófer engrana la primera, se escucha inevitablemente el crujido de los piñones, dado que sólo la tercera y la cuarta están sincronizadas. Apenas iniciado el movimiento, Fernando inserta la segunda relación, que gracias al suficiente par motor hace que el pequeño Fiat vaya ganando velocidad y pronto haya que pasar a tercera, una marcha que aguanta bien un ritmo

LA COLOCACIÓN DEL DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE ENCIMA DEL MOTOR EVITA EL EMPLEO DE UNA BOMBA DE GASOLINA

COETÁNEOS



FORD Y (1932-1937)
1.400 - 7.200 €
Este utilitario, fabricado en Barcelona por Ford Motor Ibérica, tenía un cuatro cilindros en línea de 933 cc y 22 CV de potencia. Pesaba 660 kg y su carrocería medía 3,5 metros de longitud. Disponía de una caja de cambios de tres marchas y alcanzaba una velocidad punta de 90 km/h.



MORRIS EIGHT (1934-1948)
1.600 - 7.800 €
El pequeño familiar británico, rival directo del Ford Y, también tenía un cuatro en línea de menos de un litro (918 cc y 24 CV). Medía 3,6 metros y pesaba en vacío 790 kg. Contaba con un cambio de tres relaciones y era capaz de llegar a 93 km/h.



PEUGEOT 201 (1929-1937)
1.600 - 8.200 €
El primero de los Peugeot con un cero en su denominación numérica mantenía una estructura mecánica similar, pero su motor ya superaba el litro de cilindrada (1.122 cc y 23 CV). Fue el modelo más vendido de la marca en los años treinta (142.309 unidades). En 1931, el 201 Confort introdujo la suspensión delantera independiente.



Líneas logradas. Diseñado por el departamento de estilo de Fiat, esta segunda serie contaba con unas formas más redondeadas y una parrilla frontal también más curvada e integrada.

entre 40-45 km/h y permite encarar una subida en una carretera local sin apenas tráfico.

En una zona virada y sobre buen asfalto, ambos ejes rígidos se comportan de modo eficaz al tomar las curvas, en compañía de una dirección ágil, suave y algo imprecisa. También ayuda el peso contenido del vehículo, que junto a sus dimensiones compactas favorecen la manejabilidad. En cambio, al llegar a un tramo bacheado las suspensiones muestran su protesta con rebotes desagradables, que exigen aminorar la velocidad. Enfilamos una recta llana y llega el momento de pasar a una direccta muy descolgada con respecto a la tercera. A 80 km/h indicados en la aguja del velocímetro, los sonidos del aire y de la rodadura ocultan los del escape y del motor, motivo de que la marcha se vuelva más relajada.

La anchura interior no abunda y a menudo rozan nuestros brazos cuando Fernando maneja la palanca de cambios. En compensación, la banqueta y el respaldo resultan cómodos y sujetan lo que pueden en las curvas.





En cuanto al puesto de conducción, más allá del volante de tamaño considerable se encuentran una guantera sin tapa a cada lado y la esfera central de la instrumentación, que incluye un velocímetro graduado hasta 125 km/h, un manómetro del aceite, el aforador de gasolina en el depósito y el cuentakilómetros. Asimismo, llama la atención la excesiva longitud del mando del cambio, que provoca cierta imprecisión a la hora de engranar las marchas. De igual modo, el pedalier requiere costumbre, dada la cercanía entre los pedales del acelerador y del freno.

Continuamos el recorrido en directa, la carretera desciende ligeramente y notamos que el Balilla gana velocidad y la mantiene de una manera desahogada. Llegamos a ver la aguja del velocímetro algo por encima de 90 km/h, momento en el que Fernando prefiere levantar el pie del gas y seguir la ruta a velocidades más calmadas.

Rodando a 70 km/h le pido que pise el freno con decisión y... los cuatro tambores responden sin excesivo alarde. Por ello, al manejar este modelo es preciso guardar distancia y saberse anticipar. En cualquier caso, este Fiat que pronto cumplirá noventa años invita más a una conducción calmada, que permita sentir el coche bajo control y disfrutar de las escapadas, que serán más placenteras si discurren a través de carreteras secundarias tranquilas y despejadas.

En todo caso, este Fiat 508 Balilla todavía resulta fácil de conducir tras un periodo de aclimatación, además de destacar por su manejabilidad. En su momento, un precio ajustado y una mecánica fiable contribuyeron a que sus cifras de producción y ventas fuesen considerables, en beneficio de una empresa que ganó prestigio entre la clase media con un coche pequeño, sencillo y asequible. mc

EPÍLOGO

Surgido en plena dictadura de Mussolini, el Fiat 508 Balilla ayudó a que numerosas personas pudiesen estrenar su propio automóvil. Podía alojar cómodamente a cuatro adultos y contaba con una mecánica robusta y fiable. Noventa años después, su uso como coche de colección permite desplazarse con agilidad, siempre que se respeten los límites impuestos por sus veintipocos caballitos, sus frenos de tambor y una suspensión con ejes rígidos.

Fiat 508 Balilla (1936)

COTIZACIÓN: 1.600 €-8.000 €

MOTOR

4 cilindros en línea, bloque y culata de fundición, 3 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida por termosifón. **Posición:** delantera longitudinal. **Diámetro x carrera:** 65 x 75 mm. **Cilindrada:** 995 cc. **Compresión:** 6,3:1. **Distribución:** árbol de levas en el bloque y 2 válvulas laterales. **Alimentación:** carburador Solex 26 IF. **Potencia:** 24 CV a 3.800 rpm.

TRANSMISIÓN

A las ruedas traseras. **Embrague:** monodisco en seco. **Cambio:** manual de 4 relaciones (las 2 primeras sin sincronizar).

BASTIDOR

Chasis de largueros y travesaños, atornillado a la carrocería de acero. **Suspensión delantera:** eje rígido guiado por ballestas semielípticas, con amortiguadores hidráulicos. **Suspensión trasera:** eje rígido guiado por ballestas semielípticas, con amortiguadores hidráulicos. **Frenos:** tambores en las 4 ruedas, con circuito hidráulico. **Dirección:** tornillo sinfín, con 3,0 vueltas de volante. **Ruedas:** llantas de acero, de 17 pulgadas de diámetro, y neumáticos en medida 4.25 x 17.

CARROCERÍA

Berlina de 2 puertas y 4 plazas, obra de Fiat (Rodolfo Schaeffer). **Batalla:** 2.510 mm. **Vías del./tras.:** 1.187/1.200 mm. **Largo x ancho x alto:** 3.145 X 1.400 X 1.530 mm. **Peso en orden de marcha:** 710 kg. **Depósito de combustible:** 31,5 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 85 km/h.
Consumo medio: 8,5 l/100 km.

FABRICACIÓN

Presentación: Milán, 1934. **Época de fabricación:** 1934-1937. **Producción:** 71.769 ejemplares.





ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Ó escanea el código QR:

CAMALEÓNICO

EVOLUCIÓN Y CAMBIOS

Ya en su salida al mercado en 1932, el Fiat 508 Balilla contaba con cuatro diferentes carrocerías, que eran respectivamente la berlina de dos puertas, el torpedo descapotable de cuatro puertas, el tipo spider y el "camioncino", este último, como su nombre indicaba, destinado al transporte de pequeñas mercancías. Ahí no terminó el desarrollo del modelo, ya que en 1933 Fiat presentó en el Salón de Milán el deportivo 508 S (Balilla Sport), un spider biplaza carrozado por Ghia cuyo motor (tipo 108 S) estaba potenciado a 30 CV. Con un peso reducido a 600 kg, tenía mayor aceleración y era capaz de alcanzar una velocidad punta de 110 km/h. El joven piloto Gigi Villoresi corrió las Mille Miglia de 1933 con uno y venció en su categoría. También apareció ese mismo año una variante coupé, así como otra de tipo militar denominada 508 M, provista de ruedas de mayor diámetro y un grupo cónico más corto, que le hacía superar pendientes del 26 por ciento. Contaba con dos carrocerías de dos y cuatro puertas y dos y cuatro plazas respectivamente.

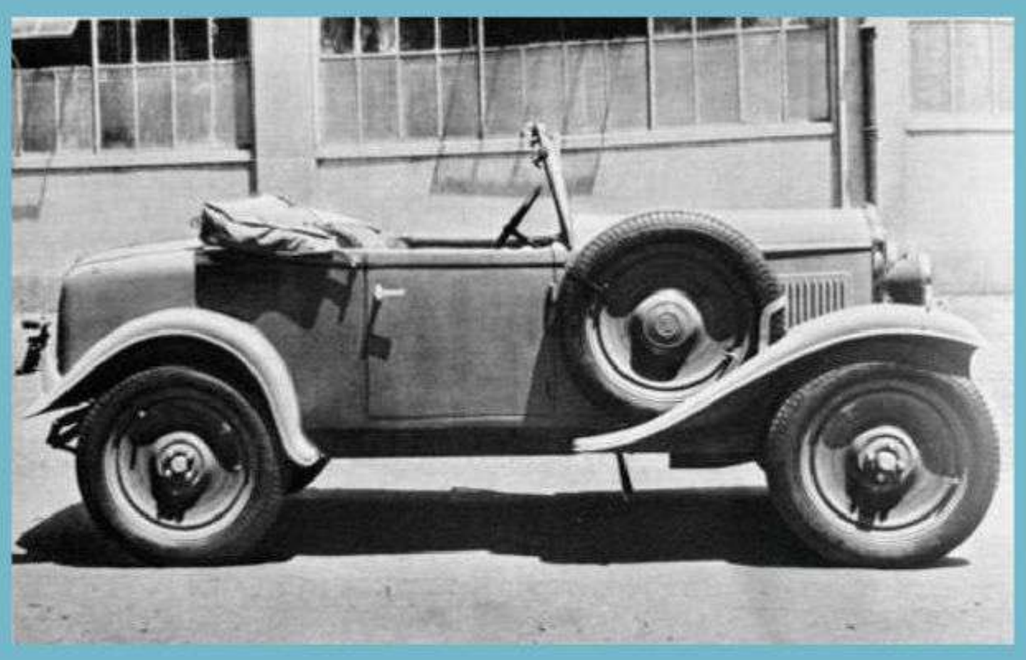
La gama se reformó en 1934, cuando los Balilla incorporaron desde marzo una caja de cambios de cuatro velocidades y el motor aumenta su potencia a 24 CV. Además, la carrocería tenía un diseño más aerodinámico y Fiat añadió una berlina de cuatro puertas, a un precio ajustado de 12.950 liras. Tres meses después, veían la luz las variantes deportivas Spider y Berlineta Aerodinámica, provistas de un motor (tipo 108 CS) con válvulas en cabeza y una potencia máxima de 36 CV 4.400 vueltas.

En 1937 hay una nueva evolución con la llegada del 508 C, cuyo frontal













Un progreso controlado. Arriba y en la página izquierda, los tres turismos que componían la gama inicial de 1932, compuesta por el Sedán de dos puertas, el Torpedo de cuatro puertas y el Spider, junto al cartel publicitario del niño "Balilla" de la organización juvenil fascista italiana. Sobre estas líneas, la famosa actriz Paola Borboni al volante de su descapotable, y una versión militar. A la derecha un 508 S Sport; y debajo, un Fiat Balilla de 1934 participando en el Concurso de Elegancia de Villa d'Este, Italia, ese año.





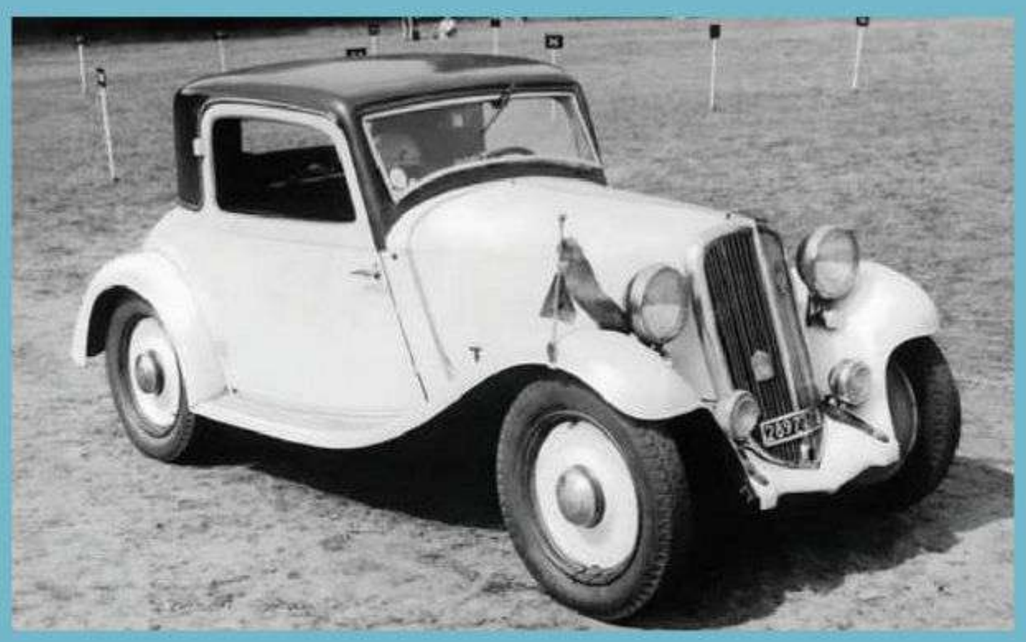
se parecía al del superior Fiat 1500 aparecido en 1935 y al del pequeño 500 Topolino de 1936. La calandra empezaba a integrarse con las aletas y tenía una forma más convexa. Su motor de 1.089 cc y válvulas en cabeza rendía 32 CV y le permitía alcanzar los 110 km/h. En el autobastidor, la suspensión delantera era ya independiente y existía también en variante cabriolet. Idéntica en mecánica, Fiat lanzaba una versión con la batalla alargada a 2,7 m, el 508 L, cuya tercera fila de asientos lo hacía muy adecuado para el servicio de taxi. Ya en su época final, salió al mercado una nueva variante Furgoncino, sobre el bastidor del 508 L y una carrocería totalmente de acero.

En el plano deportivo, fueron surgiendo el 508 C 1100 Spider y la Berlinetta Aerodinámica, que en las Mille Miglia de 1938 ganó en su categoría y logró una velocidad media de 112 km/h, sin duda una proeza para su motor de 42 CV.

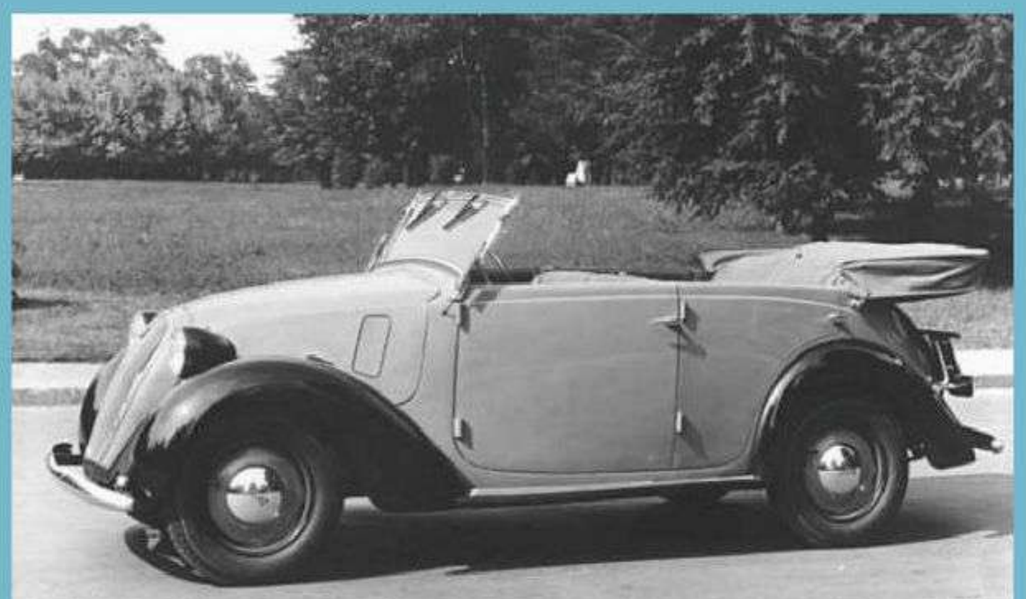
Con estas puestas al día y una oferta de carrocerías variada, el Fiat Balilla se encargó de motorizar Italia, como lo señala el hecho de que en 1937 el treinta por ciento de los coches que rodaban en el país transalpino correspondían a este modelo. **mc**

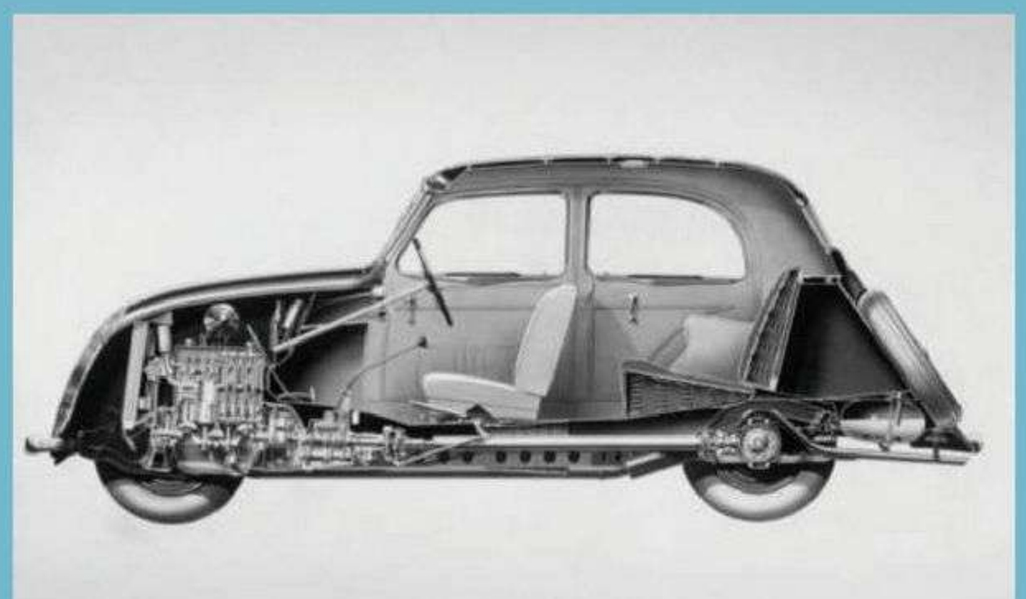
LA PUBLICIDAD Y UNA PROMOCIÓN ACERTADA APOYARON AL FIAT BALILLA EN SU ÉXITO COMERCIAL

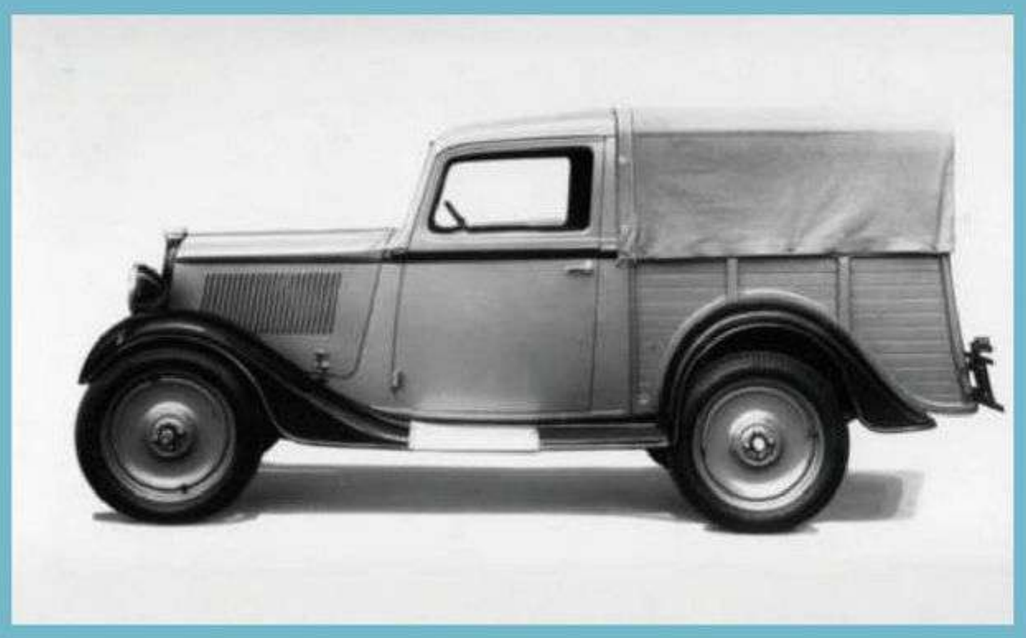


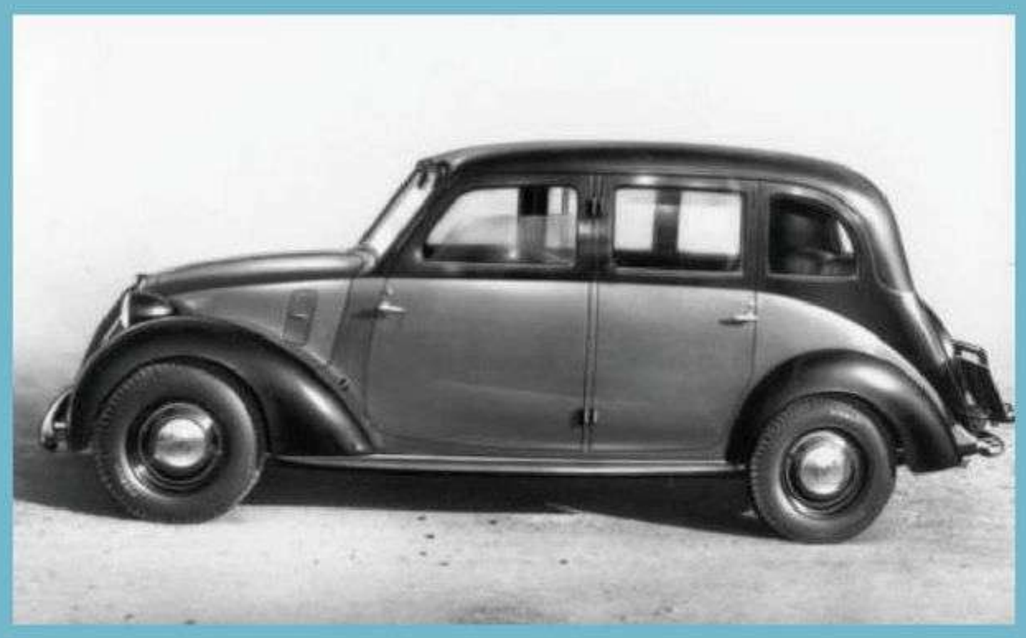














Variedad de carrocerías. Entre 1932 y 1941, la gama estuvo formada por múltiples variantes, que iban desde las versiones industriales, los turismos de dos o cuatro puertas y los descapotables, hasta las variantes de competición. A la izquierda, un vistoso Fiat 508 C 1100 Spider Mille Miglia de 1938.

MONTECARLO HISTÓRICO

CLASE MAGISTRAL

Luis Climent y Carles Jiménez ganaron el primer "Monte" histórico en carretera cerrada, con una gran machada en la Noche del Turini. Una victoria fruto de un concienzudo trabajo previo de preparación y del esfuerzo de todo un equipo de amigos, el 2M RB Team, que se llevó el triunfo de escuadras.

V. FRADERA (TEXTO). ACM, MIQUEL ROVIRA (FOTOS)



Luis Climent y Carles Jiménez afrontaban el Montecarlo Histórico de 2026 sabedores de que habían hecho los deberes previos y dispuestos a mejorar el resultado del año anterior. Teniendo en cuenta que en 2025 fueron segundos con su BMW 323i (E21), el objetivo estaba claro. Y la victoria cayó, pero en unas circunstancias épicas. En la etapa final, la mítica Noche del Turini, supieron darle la vuelta a la tortilla y saltaron de la cuarta posición a la cabeza en dos tramos, en el primer "Monte" histórico disputado con carretera cerrada. Por si fuera poco, su equipo, el 2M RB Team de Manu Macho, rubricó el triunfo de escuadras. "No se puede pedir más", reconocía Luis de vuelta a casa.

La épica de las circunstancias nos obliga a empezar por el final. Este triunfo no fue cosa de auparse a la cabeza el primer día, imperturbable, y transitar plácidamente hasta el podio final en Mónaco. Todo lo contrario. Al término de la cuarta y penúltima etapa, eran cuartos, empatados con el tercero pero a 142 puntos del líder, el VW Scirocco de Ilya Kashin y Boris Kostyrko. Aunque el segundo puesto podía estar a tiro (lo tenían a 40 puntos), la victoria se antojaba lejana. "Pero teníamos claro que no queríamos hacer segundos. Queríamos arriesgar con la monta de neumáticos; o sale bien, o repetir el podio nos da igual", apunta Carles Jiménez. Y arriesgaron.

El ouvrier del 2M RB Team, Félix Colina, les pasó muy buena información del estado del penúltimo tramo, La Bollène Vésubie - Col de Turini, nombre mítico donde los haya. Estaba seco en la subida, con humedades, y al girar hacia Peira Cava eran 4 km de hielo puro. Calzaron ruedas de contacto con clavos pequeños, sobrevivieron en la subida, sin atacar mucho para conservar los clavos, y dieron la machada en la bajada. "Cuando llegamos al hielo, Luis se sacó una clase magistral de pilotaje, al ataque; un par de veces estuvimos a punto de hacer un trompo. En cambio, en la subida, parecía que no corría, pero era para no perder los clavos antes de llegar al hielo. Ahí se ve la experiencia de un piloto de verdad", explica Carles. "Creo que ganamos el rallye en la bajada del Turini", confirma Luis, como si tal cosa.

Así pues, a falta del último tramo, se habían aupado a la segunda posición, a apenas 5 puntos del Peugeot 104 ZS de Ludovic de Luca y Sébastien Chol. Estos habían montado ruedas "Burzet" (las más claveteadas) y perdieron mucho en la subida seca, mientras que el Scirocco líder calzó neumáticos de contacto y se hundió.

Y en el último tramo vino la segunda gran jugada del equipo español. La Cabanette - Col de Braus (acortado por unos desprendimientos) estaba seco con humedades, y el de Climent fue de los pocos equipos que consiguió hacer llegar una asistencia antes de la salida, haciéndola pasar por el Col de Turini con un pase de ouvrier para que pudiera esperarlos al final. Así, Climent pudo montar las cuatro ruedas semi-slick que cargaba en el BMW (tres en el maletero y una detrás del baquet de Carles, porque con la llanta más grande no cabían las cuatro en el baúl) y completar un buen último tramo. "Pensamos: el Peugeot no ha podido bajar por aquí como nosotros. Teníamos un buen presentimiento, hasta que, por fin, por la emisora nos confirmaron que habíamos ganado".

Miel sobre hojuelas, el 2M RB Team se llevó la victoria de equipos, tras haber sido tercero en 2025. Se sumaban

SÉPTIMO EN 2024 Y SEGUNDO EN 2025, LA VICTORIA DE CLIMENT CAYÓ POR FIN Y EN UNAS CIRCUNSTANCIAS ÉPICAS











Fuerza de atracción. El Peugeot 104 #109 terminó segundo; el Sunbeam MkIII #257 de 1955, uno de los más antiguos; Barcelona despide a lo grande a Ochagavias; la carretera cerrada atrajo la participación de un as como Bruno Saby, con un R5 Turbo "Philips"; Toño Sainz pilotaba el 911 S #113, con "look" de 911 R.

las puntuaciones de los cinco mejores coches de cada equipo registrado, y los españoles metieron cuatro en el top 15 para ganar con autoridad. Aparte de Climent, Álvaro Ochagavias y el propio Manu Macho (segundos en 2022) fueron octavos; Toño Sainz y Adolfo González, 13º, y José Luis Masdeu y Paco Fernández, 14º. Estos últimos aspiraban a entrar entre los diez primeros, pero se dejaron más de mil puntos en el hielo del tramo 12, el miércoles, al no montar clavos. Pero esto es el Montecarlo. Al menos, se llevaron el "scratch" en el último tramo, lo que les valió sendos relojes TAG Heuer de regalo.

Ese 12º tramo también fue "fatal" para Climent. El de Requena empezó el rallye a contrapié, dejándose 84 puntos en el primer tramo (calzaba ruedas de contacto y estaba para clavos), pero había terminado la segunda etapa en cabeza (con Ochagavias tercero y Masdeu, octavo). Pero, dice Luis: "La bajada del 12º tramo estaba muy mal para los tracción trasera y palmamos 200 puntos". Y añade: "Si algo he aprendido de este rallye, es que ni puedes estar en la euforia cuando va bien ni puedes estar en el suelo cuando va mal, porque es muy largo y pueden pasar muchas cosas. Fue un golpe fuerte, pero peleamos hasta el final y el rallye nos dio otra oportunidad".

Un rallye que en 2026 cambiaba de fisonomía. Por primera vez en sus 28 ediciones, el Montecarlo Histórico se disputaba con carretera cerrada. Un cambio unánimemente reconocido como un gran paso adelante. "El rallye es mucho mejor ahora, la seguridad es incomparable, las medias son más altas y es más divertido para los

competidores. Le da un plus que no sea tanto de trabajo de copiloto, sino que el piloto también tenga mucho protagonismo. En un rallye de regularidad normal, tal vez el copiloto sea el 60%; aquí diría que el piloto es el 70%. Hay que correr, y bastante", explica Jiménez.

La otra cara de la moneda es que ya no hay tramos de 30 o 40 km; el más largo de 2026 tenía 15 y pico (a partir de 16 km, hay que doblar servicios como las ambulancias). Traducido a cifras, en 2025 el Montecarlo tuvo 1.680 km totales, 406 de los cuales de regularidad, en 17 tramos. En 2026, de 1.540 km totales, "solo" 212 eran de regularidad, en 18 tramos. Carles lo tiene claro: "Antes se hacían tramos más largos, pero usando carreteras 'normales' y atravesando muchos pueblos; ahora el tramo es el trozo selectivo. No se hacían cortos porque tenían mucho ritmo".

"La carretera cerrada permite aumentar las medias, el componente de velocidad es más importante que antes", apunta Luis. El año pasado, Climent y Jiménez corrieron con media alta y la ganaron, pero en la general "solo" fueron segundos. Y cambiaron a la "moderada", que, en realidad, era más alta que la "alta" de 2025. "Queríamos volver a ir en 'alta', pero teníamos claro que para pelear por el rallye absoluto había que ir a la 'moderada'. El primero de 'alta' [Yves Deflandre] ha acabado noveno. Incluso en 'moderada', las medias eran muy exigentes. Y si a eso le añades lo típico del Montecarlo, nieve, hielo, barro, humedades... había que correr de verdad para atrapar al reloj; no para ir a cero, sino para perder poco".

Además, Climent pilotaba un BMW de propulsión, y del segundo al sexto todos eran coches de tracción delantera. El siguiente propulsión era Karolis Raysis, el vencedor del Dakar Classic 2026, con un Jaguar MkII. Otro "dakariano", Joan Morera, llegó a la Noche del Turini bien colocado, con su Golf GTI y junto a Manuel Cuesta, pero se salió a 500 metros del final del penúltimo tramo. A lo que íbamos, sin la capacidad de tracción de un "nueveonce", Luis tuvo que hacer manos para guiar el BMW, a veces cargando ruedas en el maletero para ganar peso y tracción. No es casualidad que los otros cuatro miembros del 2M RB que contribuyeron a la victoria de equipos (incluidos Álex Ruiz-Ayúcar y Marcos Gutiérrez, 33º en la general) pilotaran sendos Porsche 911, aunque en diferentes versiones de tres décadas distintas.

Y es que, como decía Antonio Zanini en Barcelona, "hay que ser un gran conductor para ganar un Montecarlo con un coche que, al acelerar a la salida de una paella en subida, no tracciona como un Porsche". "Nuestro coche es equilibrado. No va mal en ningún sitio ni va especialmente bien en ningún otro", valora Climent.

CON CARRETERA CERRADA, YA NO HAY TRAMOS DE TREINTA KILÓMETROS, PERO AHORA SON REALMENTE SELECTIVOS

Podio local. Los monegascos Olivier y Lydia Campana se auparon a la tercera posición en la Noche del Turini, y apartaron del cajón por un puñado de puntos a los hasta entonces líderes, los rusos Kashin y Kostyrko.



DESDE BARCELONA

La guinda del triunfo de Luis Climent y Carles Jiménez es que la aventura empezó en casa, pues en 2026 el Montecarlo Histórico recuperó la salida desde Barcelona, con 26 equipos. Climent fue Piloto RACC en su época en el WRC, y el RACC era precisamente el club organizador de la salida de la etapa de concentración desde la Plaça de la Catedral. "Cuando me felicitó el capo del ACM en el podio, me preguntó qué tal la salida de Barcelona, y les di la enhorabuena por haber dado la oportunidad a Barcelona de volver a tener la salida, porque se lo merecía. La organización del RACC fue de quitarse el sombrero, y todos los equipos que salimos de Barcelona estábamos alucinados por la cantidad de público", explica el vencedor. Público, no solo en la salida, sino en todo el recorrido. En Matadepera, antes de circular por el célebre tramo de Estenalles, la Escuderia MATHC montó una botifarrada y una concentración de clásicos, y en Manresa se habilitó un control de paso multitudinario, en el que el Clàssic Motor Club del Bages apoyó a la organización del RACC. La salida del Montecarlo desde Barcelona es una larga tradición. Arrancó en 1982 con el rallye de velocidad, cuando las participaciones de Salvador Servià y Carlos Sainz daban colorido a la fiesta, y se prolongó hasta 1995, cuando se eliminaron los recorridos de concentración. Con el Montecarlo Histórico, Barcelona volvió a ser un punto de salida durante 18 ediciones, hasta 2020. El RACC había manifestado al ACM su disponibilidad, y los astros se volvieron a alinear este año.







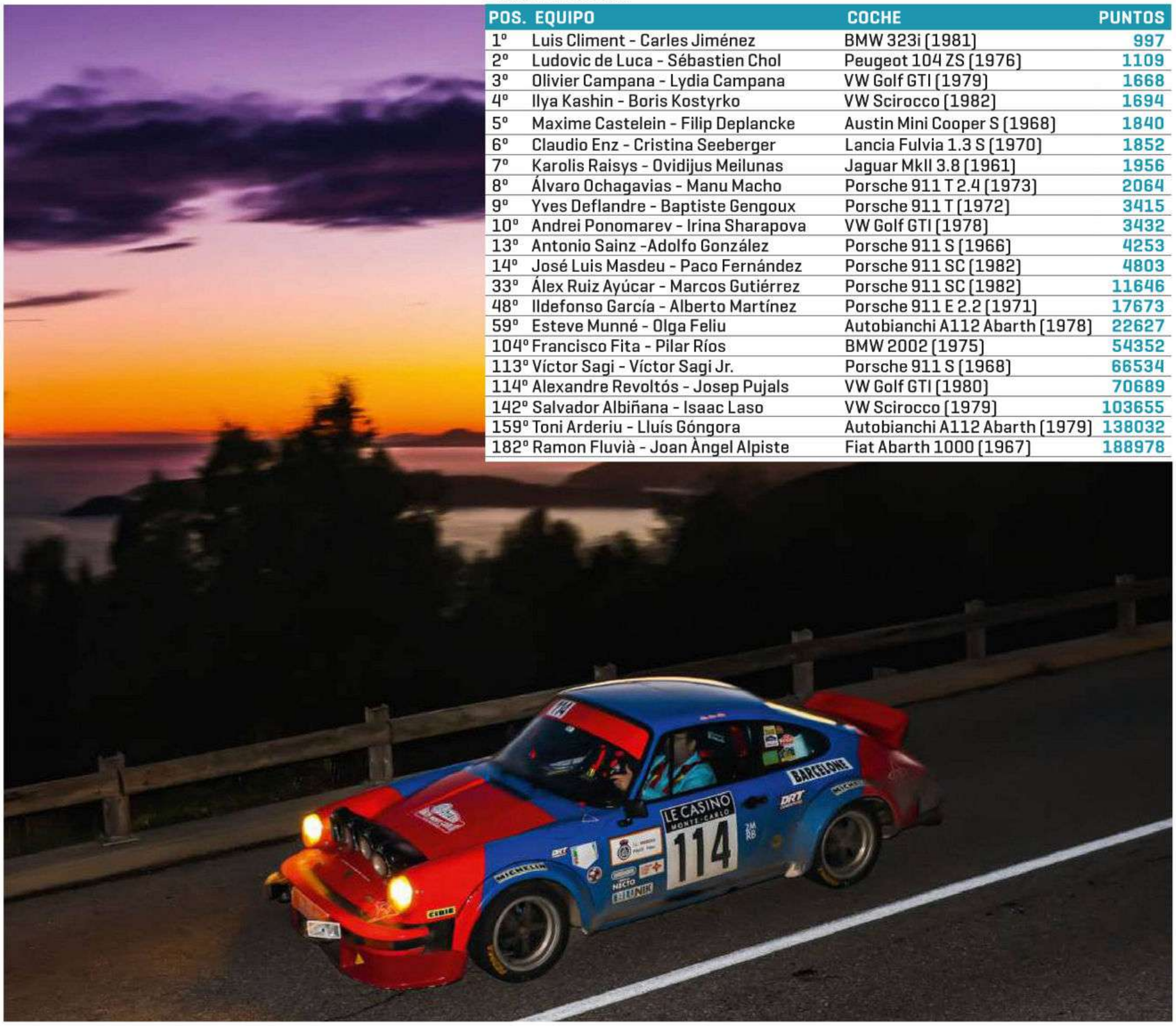
Catalanes, al copo. Esteve Munné y Olga Feliu volvieron al "Monte", ahora con un A112 de Garatge Internacional; el Fiat Abarth Berlina Corsa de Fluvià y Alpiste conquistó las simpatías del público. A la izquierda, el "groguet" de los Víctor Sagi toma la salida en Barcelona.

Pero la victoria no fue solo por correr. Fue un triunfo de equipo. "Para mí, Manu es el tío que más sabe del Montecarlo Histórico con diferencia, y no solo a nivel nacional. Lo ha trabajado desde hace muchos años, y lo conoce muy bien. Hemos preparado el rallye de manera concienzuda durante meses. Un equipo y una logística bien estudiada hace que siempre tengas las mejores herramientas para afrontar cada tramo". Además, coincidiendo con el estreno de la carretera cerrada, Climent y Jiménez llevaban notas como si fuera un rallye de velocidad; gracias, en parte, al uso del aparato de medición Crisartech, que, una vez programado, se reajusta solo y "libera" al copiloto para "cantar" a todo pulmón.

Hay quien opina que el Crisartech desvirtúa la esencia de la regularidad, pero en su día el Blunik también dio un giro copernicano a la especialidad; o comparemos la "pirámide" con las tablas... ¿Dónde está el límite? Más importante que todo eso es que este Montecarlo Histórico fue un rallye como los de antes. "En las asistencias, apenas teníamos ocho o diez minutos; no había tiempo para nada, era muy lineal, duro y exigente. Si se estropeaba el coche, estabas vendido", resumía Carles.

Clasificación

POS.	EQUIPO	COCHE	PUNTOS
1º	Luis Climent - Carles Jiménez	BMW 323i (1981)	997
2º	Ludovic de Luca - Sébastien Chol	Peugeot 104 ZS (1976)	1109
3º	Olivier Campana - Lydia Campana	VW Golf GTI (1979)	1668
4º	Ilya Kashin - Boris Kostyrko	VW Scirocco (1982)	1694
5º	Maxime Castelein - Filip Deplancke	Austin Mini Cooper S (1968)	1840
6º	Claudio Enz - Cristina Seeberger	Lancia Fulvia 1.3 S (1970)	1852
7º	Karolis Raisys - Ovidijus Meilunas	Jaguar MkII 3.8 (1961)	1956
8º	Álvaro Ochagavias - Manu Macho	Porsche 911 T 2.4 (1973)	2064
9º	Yves Deflandre - Baptiste Gengoux	Porsche 911 T (1972)	3415
10º	Andrei Ponomarev - Irina Sharapova	VW Golf GTI (1978)	3432
13º	Antonio Sainz -Adolfo González	Porsche 911 S (1966)	4253
14º	José Luis Masdeu - Paco Fernández	Porsche 911 SC (1982)	4803
33º	Álex Ruiz Ayúcar - Marcos Gutiérrez	Porsche 911 SC (1982)	11646
48º	Ildefonso García - Alberto Martínez	Porsche 911 E 2.2 (1971)	17673
59º	Esteve Munné - Olga Feliu	Autobianchi A112 Abarth (1978)	22627
104º	Francisco Fita - Pilar Ríos	BMW 2002 (1975)	54352
113º	Víctor Sagi - Víctor Sagi Jr.	Porsche 911 S (1968)	66534
114º	Alexandre Revoltós - Josep Pujals	VW Golf GTI (1980)	70689
142º	Salvador Albiñana - Isaac Laso	VW Scirocco (1979)	103655
159º	Toni Arderiu - Lluís Góngora	Autobianchi A112 Abarth (1979)	138032
182º	Ramon Fluvià - Joan Àngel Alpiste	Fiat Abarth 1000 (1967)	188978



Así pues, pensemos en la gran aventura que han vivido los 244 participantes, encabezados por el expiloto de F1 Takuma Sato, al volante de un Honda Civic Mk1, restaurado por los alumnos del Honda Technical College. Entre los quince equipos españoles, todos acabaron, salvo el ya citado Morera y el R5 Turbo 2 de Andreu Vigué y Josep M. Casas, que no salió en la tercera etapa. También abandonó el copiloto catalán Sergi Giralt, cuyo Autobianchi A112 Abarth, conducido por el argentino Adrián Carrella, se salió de la carretera en la primera etapa. Otro A112, el del manresano afincado en Andorra Toni Arderiu y Lluís Góngora, sumaba su décimo Montecarlo. El A112 también fue la montura elegida por el matrimonio de Esteve Munné y Olga Feliu. Con un VW Golf GTI, debutaron Àlex Revoltós y Josep Pujals, formados en la Copa Gironina de Regularitat y el único equipo de casa apuntado a la media alta. Tampoco faltaron los Víctor Sagi padre e hijo, con su 911 "groguet". A sus 79 años, Sagi abordaba su vigésimo "Monte". "Sin mi hijo al lado, no iría", asegura.

No obstante, el premio a la simpatía se lo llevó el Fiat Abarth de Ramon Fluvià. Lo restauró en 2012, con la ayuda del propio Manuel Juncosa, y en 2021 participó en el II País Vasco Tour, pero el "Monte" era apenas el segundo rallye del "ferrero rocher", después del Costa Brava Històric de 2025. Fluvià llevó a la derecha al gran aficionado Joan Àngel Alpiste, que hizo realidad el sueño de correr el "Historique" después de verlo cada año a pie de cuneta. Salían a divertirse, objetivo más que cumplido.

Eso sí, nadie se divirtió como Climent. "No voy a decir que es el mayor logro de mi carrera, porque cada etapa tiene lo suyo, cada objetivo tiene su recompensa propia. Pero ha sido muy importante, porque éramos un grupo de amigos que nos empeñamos en que esto hay que ganarlo y que íbamos a luchar por ello. Soy un piloto retirado, pero tan apasionado como era antes".

Y ahora, ¿qué? "El Montecarlo Histórico engancha. Y este grupo que hemos hecho, hay que darle continuidad; quiere tener continuidad. Intentaremos repetir, ya veremos con qué coche, porque el BMW igual se ha ganado el retiro. No es fácil, pero ya sabemos cómo se hace". mc

Réplica Zanini. Masdeu ya corrió el Montecarlo en 2015, con un Ford Fiesta, y las tres últimas ediciones las ha disputado con el 911 SC ex-Joan Solé, junto a Paco Fernández.

LA VICTORIA DE CLIMENT FUE UN TRIUNFO DE EQUIPO, UN GRUPO DE AMIGOS EMPEÑADO EN QUE HABÍA QUE LUCHAR POR ELLO

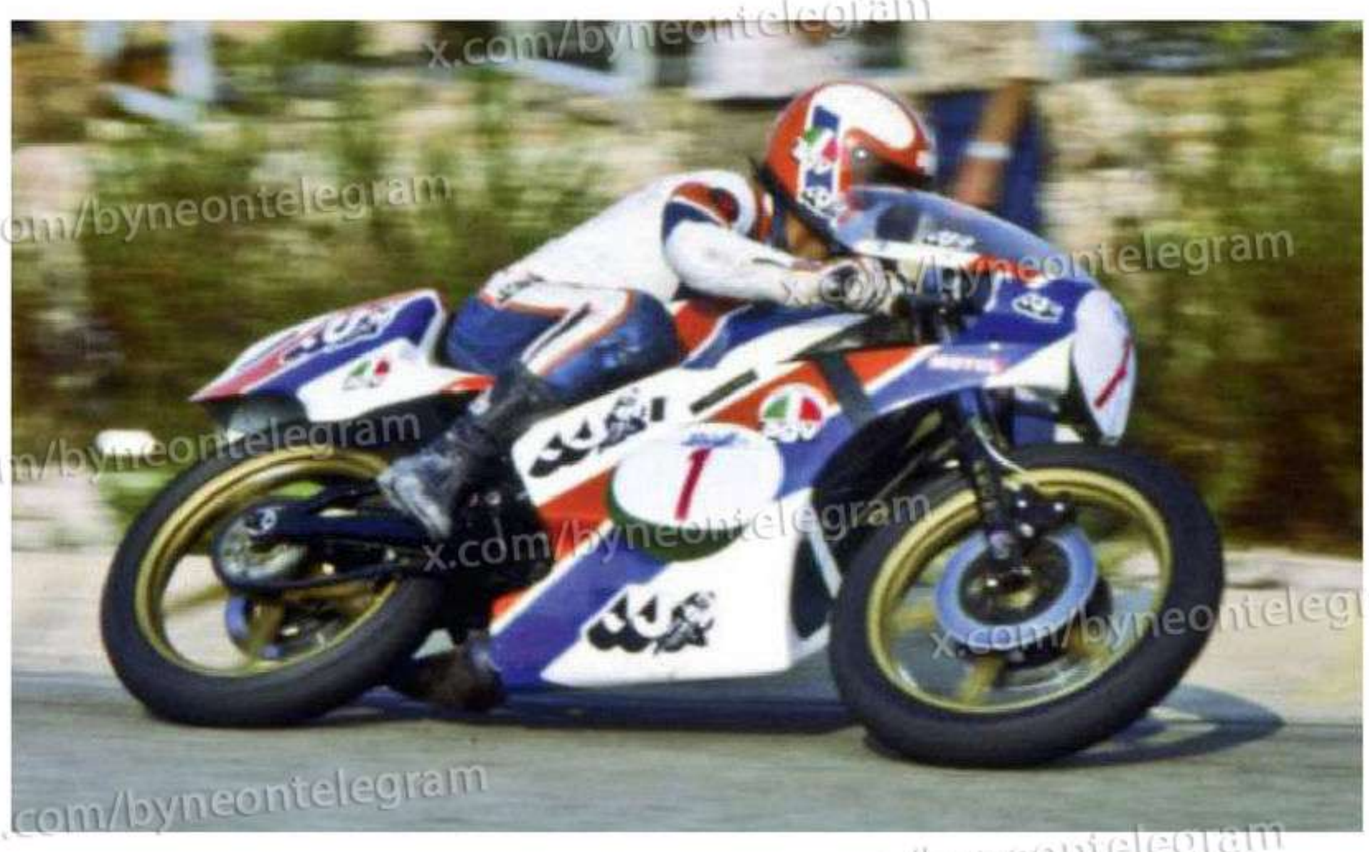

1

SIROKO

OPERA PRIMA

Medio siglo atrás, en España las motos de carreras para velocidad pura eran cosa de tres o cuatro marcas "grandes", aparte de algún que otro preparador privado. Pero un joven ingeniero barcelonés con cierta experiencia —tampoco mucha— en técnica de competición automovilística, deja a todo el mundo pasmado al crear en 1978 este ligero bastidor multitubular de suspensión trasera tipo cantilever. Se llama Antonio Cobas, y es su primera obra sobre dos ruedas.

MANUEL GARRIGA (TEXTO Y FOTOS)



No hay ninguna duda: en el código genético de la Siroko viene grabado el nombre de su autor, pero la idea de construirla se debe a otro personaje. "Tengo ganas de hacer una buena 250 para venderla a los privados —le dijo un día Paco Asensi a Antonio Cobas—, en España nadie ha vuelto a hacer nada desde la época de la TSS". Enseguida se les unió un tercer miembro. "Conocí a Antonio Cobas en 1977. Paco Asensi, Eduardo Rubio y él me propusieron ser el piloto de la primera moto que iba a diseñar. El proyecto era apasionante y no dudé un momento en aceptar", cuenta Pere Xammar en el libro "Antonio Cobas, uno de los grandes", realizado por los amigos del genial técnico poco después de su muerte en 2004.

El diseño y construcción del prototipo inicial —y de toda la serie que le seguirá— arranca en 1978, mientras Xammar y Cobas están cumpliendo el servicio militar. Más veterano, Asensi libra otra batalla al frente de Recmo, fabricante de frenos y llantas, que financia el desarrollo de la nueva moto. La "factoría" Siroko es una antigua vaquería de la calle Guillermo Tell, cerca de la plaza de Molina.

El bastidor es un entramado de tubos rectos sabiamente triangulado —ni una sola curva—, en el que la pipa de dirección conecta directamente con el eje del basculante. Este es del tipo cantilever, y trabaja con un amortiguador anclado al punto central de la estructura.

El tubo del chasis tiene un espesor de sólo 0,80 mm, pero la resistencia del acero al cromomolibdeno y el estudiado reparto de cargas y tensiones va a permitirle la máxima eficacia dinámica con un minimalismo constructivo. Es algo inédito en España, por lo menos de creación propia. Según el periodista Carlos Domínguez, la referencia esencial de Cobas fue una Norton John Player Norton "cedida por un coleccionista barcelonés para medirla, estudiarla y analizarla". Se trata de una de las motos de carreras que Juan Antonio Rodés —responsable de Challenge Motors, el importador de la marca— se trajo directamente de fábrica a mediados de los años setenta,

LA "FÁBRICA" SIROKO ERA UNA ANTIGUA VAQUERÍA DE LA CALLE GUILLERMO TELL, EN EL CENTRO DE BARCELONA

Aerodinámica y fibras de calidad. Todo ello hacía de la Siroko una carreras cliente muy bien acabada para los estándares de la época.

AL FINAL DE LA TEMPORADA 1980 LLEGA LA PRIMERA VICTORIA CON EL MOTOR ROTAX, PERO LUIS MIGUEL REYES ROMPE EN LA ÚLTIMA CARRERA DEL AÑO





Quilla y colín. Estos y otros elementos irán variando su configuración a lo largo del tiempo. El menos brillante del conjunto tal vez fuese la horquilla delantera Betor.

y que pilotaron Min Grau y Mauricio Aschl, entre otros, en algunas pruebas.

La Siroko la construyó literalmente Cobas con sus manos. "Algunas de las partes las soldó el propio Antonio mientras yo cortaba y ajustaba los tubos (...) Pronto me di cuenta de que era un perfeccionista", dice Xammar. También modeló en yeso el kit depósito-colín con la parte trasera, muy voluminosa, concebida para optimizar su rendimiento aerodinámico (entonces nadie hacía este tipo de apéndices, pero él era un visionario: pocos años después la mayoría de motos de Gran Premio lucirían estos mismos "culos gordos"). El basculante de aluminio fue construido por los talleres Tavi, de Vilassar, mientras que el amortiguador venía de Selex, aunque para la serie se encargó a la firma francesa De Carbon.

Con el bicilíndrico Yamaha TZ 250 del propio Xammar como base mecánica, se hacen los primeros ensayos en Calafat. Pronto empiezan a escasear los medios económicos y llegan a un acuerdo con Jacinto Moriana para alinear sus motos en el Campeonato de España, bajo los colores de la escudería JJ. Los pilotos son Mingo Gil y Pere Xammar. La temporada 1979 es todavía de pruebas, la puesta a punto de la moto es su objetivo esencial; y aun así Xammar consigue la primera victoria de la Siroko, al ganar la última manga del Superprestigio Solo Moto. "Además de ganar, rebajamos el récord de Calafat en casi dos segundos", recordaba. "La clave fue un cambio que efectuó Antonio en las pletinas de la horquilla". Para Gil, "los dos primeros años de la Siroko fueron desilusionantes ya que las motos eran muy frágiles, aunque para Antonio Cobas fuese su rodaje".

En 1980 Siroko abre dos frentes. Por un lado, Gil y Carlos Cardús competirán encuadrados en la estructura JJ, y por otro se crea un nuevo equipo con Control 94 y Roberto Pérez, en el que militarán Xammar y Luis Miguel Reyes. Pero al poco aparece un joven que viene de ganar la Copa Streaker y ha corrido con éxito contra las Siroko-Montesa con una Ossa. El motor de válvula rotativa de la Ossa era muy bueno, pero le costaba aprovecharlo "por falta de chasis". Quiere correr con una Siroko como sea... pero no puede pagarla. La llegada providencial de Manolo Burillo permitirá alinear una tercera moto para Alfonso Pons, a quien todos llaman Sito.

Las motos de Cobas empiezan a funcionar de verdad: Reyes gana en Cullera y Calafat, y se pone en cabeza de la tabla algunos meses. Cardús logrará el último gran triunfo con el motor TZ en Calafat, durante la manga final de Superprestigio Solo Moto. Al final de temporada llega la primera victoria con el motor Rotax, pero Reyes rompe en la última carrera. Pese a todo, se gana el campeonato de marcas en la clase 500, gracias a los puntos

Máquina artesanal. Construida con el máximo rigor, la Siroko supuso un soplo de aire fresco en nuestro motociclismo.



Basculante de aluminio. Fue construido por el especialista Tavi, en Vilassar de Mar. El disco trasero Recmo dispone de un tirante de reacción.

de Grau y Aschl sobre sus Siroko privadas, equipadas con motores TZ 350.

En 1981 la marca vive su cenit deportivo al conseguir el primer título de campeona de España. "La última edición en el circuito de El Portal fue entonces, y recuerdo que termine 4º con la Siroko-Rotax, detrás de Nieto con su Siroko-Rotax oficial, Quique de Juan con su Yamaha TZ 81 y Sito Pons con la otra Siroko-Rotax oficial", cuenta Mingo Gil. La Siroko-Rotax del francés Hervé Guilleux se clasifica cuarta en el Gran Premio de Argentina y obtiene los primeros puntos en el Mundial. Angel Nieto, ahora el primer piloto del equipo, logra un quinto puesto en Alemania y arrasa en el campeonato de España, seguido de Sito Pons que se proclama subcampeón.

Pero las finanzas de Siroko, que se sostiene gracias a Recmo, ya muy tocada por la fuerte crisis de la industria del sector, van de mal en peor, y sólo puede seguir su actividad deportiva después de que Manolo Burillo, convertido en manager de Sito, subvencione los gastos de su pupilo en las restantes carreras del extranjero. Todo aquel tinglado se está yendo al garete. A finales de agosto, Cobas deja Siroko. Burillo le ha encargado el desarrollo de un nuevo chasis con vistas al mundial de 1982. Su segunda moto se llamará Kobas, y con ella Sito Pons alcanzará por primera vez la victoria en un Gran Premio, en Finlandia.

A pesar de los problemas de su fabricante, las Siroko siguieron dando guerra por los circuitos españoles durante unos cuantos años más, en manos de pilotos privados. En cualquier caso, la moto demostró una eficacia insospechada para tratarse de la creación primigenia de un joven técnico. En las pruebas previas al Mundial de 1980 celebradas en el circuito de Paul Ricard, el ganador de una copa de promoción fue capaz de rodar al ritmo de los grandes en su primera experiencia internacional. "Gracias a Antonio Cobas salimos muchos pilotos, hizo el chasis con el que empezamos a competir, en una época en que aquí apenas había motos de carreras. Yo empecé con un chasis Siroko y un motor Montesa, pero después también tuve la oportunidad de ganar el Europeo con

LA SIROKO DE WORKSHOP

EL PRIMER CHASIS

Edu Cots recuerda al propio Cobas soldando este chasis, a altas horas de la madrugada, en el taller de la calle Guillermo Tell. "Era para el equipo que habían montado Fede Busquets y Siscu Serrano para ir al Criterium Solo Moto. Iba a llevar un motor de Cappra VR —entonces tenía buenos contactos con Montesa— y el piloto sería Xavi Alonso". Años después, Simon Saura tuvo su bautizo en la alta competición sobre esta misma moto, aunque animada por un motor Bultaco, como nos relata en primera persona en recuadro aparte. "Este es el primer chasis que vendió Siroko", dice Francisco Serrano, ex responsable de WorkShop. "No sé si el primero fabricado porque antes hicieron muchas pruebas, pero sí el primero que cobraron, ¡esto te lo puedo asegurar!". Apenas había espacio en el taller de la calle Sant Oleguer, donde Siscu guardaba la Siroko como oro en paño, y aunque afirma que no tiene ninguna intención de desprenderse de ella, también llevo años oyéndole decir. "Este año la voy a restaurar...".





SIMON Y LA SIROKO

EL SUEÑO DE UN PILOTO

A mediados de los ochenta, las carreras de motos me tenían embrujado, mi mente se iba nublando con el olor de los motores 2T, y llegó la hora de la verdad: el equipo de competición WorkShop de Sabadell tenía una Siroko en perfecto estado. Era la moto más bonita del campeonato. Bueno, es verdad que apareció fugazmente una JJ Cobas con motor KTM de agua, lo nunca visto, pero eso era otra liga, y un tal Alberto Puig como piloto. Era la gran oportunidad que decidiría mi vida deportiva. Había hecho algunas buenas carreras, rozando el pódium con mi súper "Sisasán" (Simón Saura Sánchez), una moto que construí en el garaje de mi casa y para cuyo diseño me fijé en la Norton Commando de mi vecino y piloto de subidas Josep Franquesa.

Era un chasis de Yamaha TZ al que le acoplé con pasamanos un motor Bultaco Mk11 y unas suspensiones de Morini 350 Sport. Como el tubo de escape salía justo delante del chasis monocuna, corté este último y le hice un refuerzo semicircular. La moto corría y frenaba; y "sabía" que, por poco que me esforzara, el campeonato sería mío. Creía en mí, en mi Sisasán.

La llevábamos en un 2 CV, junto a mi hermano Josué, mecánico y mánager. Todo iba bien... menos la moto, que no daba una curva entera sin descabalgarme. El apaño del chasis era tan precario que cuando aceleraba inclinada (sobre todo a derechas) parecía alargarse un palmo. Un desastre, no pude ni acabar los entrenos libres. Estaba desmoralizado; había vendido hasta el alma para correr en moto y ahora no podía dar ni una vuelta entera. ¿Qué hacer? Y ahí apareció "Siscu", el jefe de WorkShop. Supongo que fue el único que valoró mi asombroso 'trabajo de ingeniería' y mis dotes de pilotaje, así que me ofreció la Siroko. No podía fallar. Alguien importante me pedía ser su "piloto oficial". Tanto me crecí que ni Alberto Puig ni su potente equipo JJ Cobas-Ducados me daban miedo.

La Siroko era la primera moto de carreras que llevaba en mi vida. Es más, la primera que veía de cerca. Posición deportiva de verdad, asiento alto, manillar bajo y cerrado, estriberas altas y retrasadas. Mientras daba las primeras vueltas al Jarama me acordaba de Antonio Cobas, su creador. Pensaba que cuando me bajara de la moto iría a verle y le daría un abrazo por haber hecho un chasis con semejante eficacia.

Los entrenos no estuvieron mal. Siendo la primera vez que la probaba, me situé entre el tercer y cuarto tiempo, a unas décimas del segundo y a menos de un segundo de Alberto. Era mi día. No, mucho más, era la oportunidad que había soñado, el paso previo a ser campeón del mundo. Hasta Jaime Alguersuari se fijó en mí, me dio una palmadita en la espalda y me dijo: "Suerte". Como la posición obligaba a cargar el peso en la rueda delantera, la moto tenía un aplomo que jamás había imaginado. El único consejo de "Siscu" fue: "Es una moto intuitiva, busca el interior de la curva con el hombro, lo demás sale solo. En recta, métete dentro del carenado". Y vaya si tenía razón. Tan intuitiva era que, acostumbrado a pelearme con mi Sisasán, en las primeras curvas ¡casi me subo al arcén interior!

En realidad, la Siroko lo tenía todo, y además montaba unos slicks de los buenos que me dio el siempre recordado amigo López Mella. Aún con tanta tecnología, había que esforzarse para cargar todo el peso posible en curvas rápidas, sobre todo al acelerar. En realidad, con la Siroko podía inclinar tanto que me apoyaba literalmente sobre la rodilla para dibujar la trazada. Pero la horquilla... no había forma de regularla para lograr un funcionamiento regular. En compresión y en las frenadas en línea recta iba más o menos, pero en extensión la poca fuerza que hacía era a trompicones. Además, si apretabas demasiado de atrás, salías derrapando de delante.





Figuras. Angel Nieto (Siroko-Rotax 250, izquierda) y Mauricio Aschl (Siroko-Yamaha 350, arriba) usaron este chasis en el Campeonato de España. Sito, Xammar y Cobas con el técnico de Michlin (abajo).

También tenía algún problema en las eses del Jarama. No estaba acostumbrado a tanta rigidez y allí perdía tiempo. Pero como me dijo una vez Joan Garriga, mi ídolo de entonces: "Esta moto se parece a una Ducati de las 24 Horas: las curvas lentas hazlas como puedas; en las rápidas es donde hay que ser valiente para ganarle tiempo al cronómetro".
Unas palabras grabadas en mi mente vuelta a vuelta. Acelerando, el motor Bultaco era efectivo; pero en rectas el carenado hacía de la Siroko la más rápida. Todo sería perfecto, iba a ser campeón de España, y luego del mundo. Pilotaba, sonreía y soñaba a la vez, hasta que de repente.... ¡grrrrrrggg! El motor gripó en la bajada de Bugatti, lanzándome por los aires, igual que mis sueños de grandeza deportiva. La habíamos carburado sin carenado, y al montárselo subía de vueltas y corría mucho más y, claro, el motor no pudo aguantar tanta emoción. Mis sueños se esfumaron, pero siempre me quedará el recuerdo de haber pilotado la mejor moto que jamás probé. No hay duda. La Siroko revolucionó nuestra manera de pensar y de pilotar.

Simón Saura fue Campeón de Cataluña y de España de SBK en 1998 (oficioso) con Ducati.

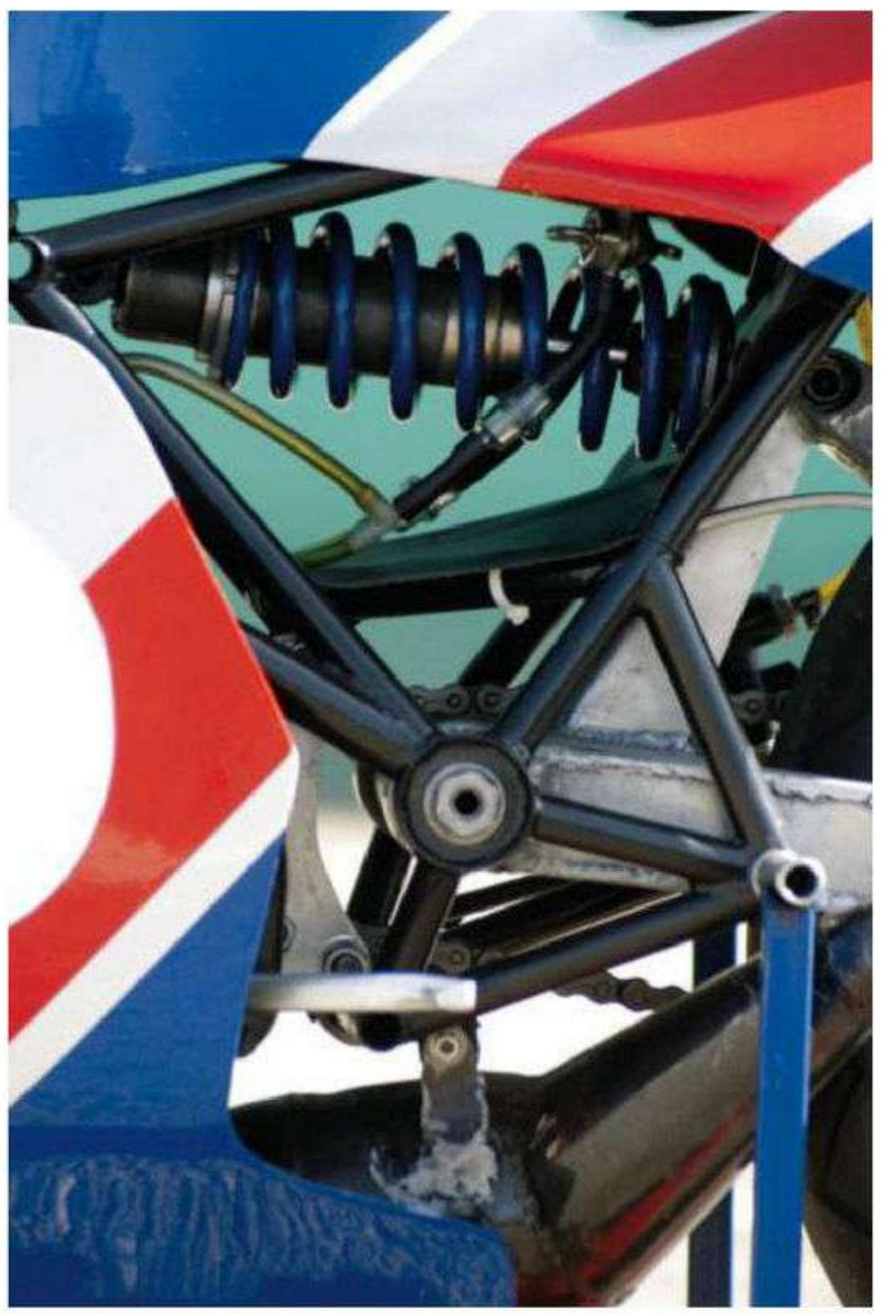
SE CONSTRUYERON 52 SIROKOS, Y SE VENDIERON TODAS SALVO MEDIA DOCENA QUE QUEDÓ EN EL ALMACÉN

una moto suya," explica Carlos Cardús en la obra citada al principio.

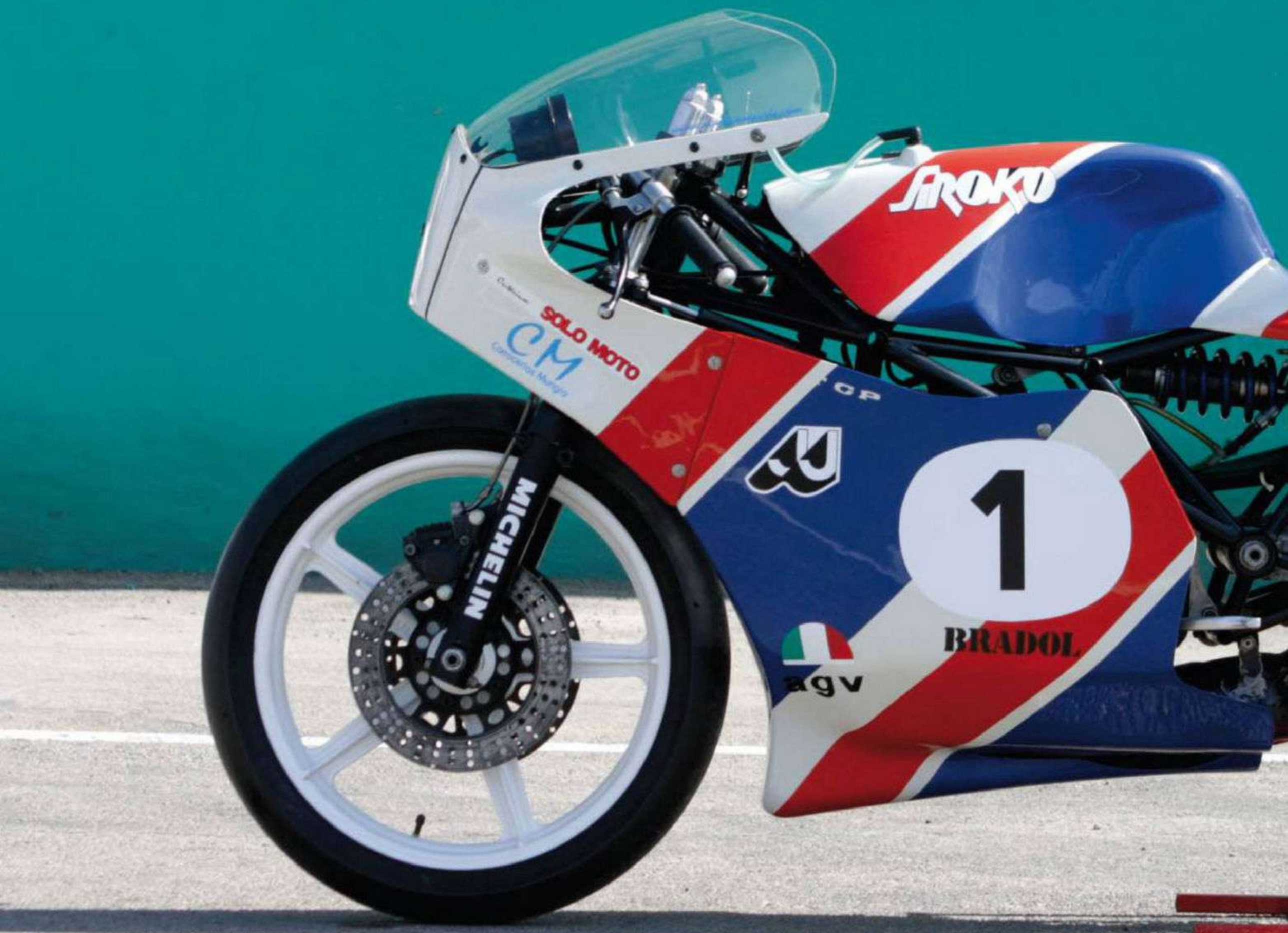
Siroko vendía la moto sin motor ni cambio, equipada con amortiguador De Carbon, horquilla Betor, llantas y frenos Recmo, neumáticos Michelin y carrocería (kit depósito-colín y carenado) TCP. Inicialmente era así, para que cada cliente le montase la mecánica que mejor se adaptara a sus gustos. "Luego fuimos los importadores de Rotax lo que vendíamos la moto completa, con motor y recambios incluidos", contaba Paco Asensi.

Construyeron 52 unidades, que se vendieron todas, menos media docena que quedaron en stock al cerrar la empresa. Salvo un ejemplar experimental dotada de una horquilla delantera vagamente inspirada en el sistema Earles, Cobas apenas varió el diseño general del chasis; sólo varió anclajes para poder acoplar diferentes propulsores. Los chasis Siroko no llevaron ninguna numeración troquelada en origen, pero su diseñador usaba un código para designar las sucesivas evoluciones.

La primera —la de Xammar— llevaba el código 780 y un motor Yamaha TZ 250. En 1979 se hizo la 790, con una distancia entre ejes algo mayor y variaciones en los soportes del motor para neutralizar las vibraciones. Aquel mismo año se fabricó la 791 con motor Montesa, que Cardús llevaría en el Critérium Solo Moto, y que ilustra estas páginas. En realidad, no era nueva, ya que se aprovechó el chasis de la vieja 780 de Xammar.



Influencia automovilística. Véanse los cuatro vectores de fuerza que convergen en el eje del basculante, uno de sus puntos clave.



ESTA SIROKO CON MOTOR MONTESA ES LA MÁQUINA QUE PILOTÓ CARLOS CARDÚS EN EL CRITERIUM SOLO MOTO DE 1979

Nunca hubo una 800 porque a Cobas le "sonaba mal". El proyecto 801 de 1980 era una versión mejorada de la 790, con otra aerodinámica, geometría de suspensión trasera revisada, pipa de dirección más baja y basculante más ancho para adaptarlo a las nuevas proporciones de los neumáticos.

Con la 802, Grau y Aschl lograron el Campeonato de España de Marcas en 500 de 1980; sólo varíaban los anclajes para montar el motor TZ 350 sobre silentblocks. La 803 fue una iniciativa personal de Antonio con un motor Bultaco Astro de cuando Xammar lo ganaba todo, montado en un chasis Siroko. La 804 fue la Siroko monocilíndrica más rápida de todas. Siroko también llegó a un acuerdo con Joan García Cascón para el suministro de una serie de motores Ossa con válvula rotativa. El hermano de Antonio, Jorge, llegó a pilotar alguna de ellas en el Criterium Solo Moto. Se trataba de la penúltima evolución del multitubular, el más ligero de todos, antes de recibir un motor Rotax en la Siroko 805. La saga terminó en 1981 con la Siroko 810, también animada por el bicilíndrico austríaco y con basculante más ancho para alojar un neumático trasero de mayores dimensiones.

Esta bella Siroko que luce como recién salida de fábrica apareció en el Circuit de la Comunitat Valenciana con motivo del Día de Ricardo Tormo, procedente del País Vasco. Su dueño, Javier Goitia, acababa de restaurarla y aún no la había puesto en marcha. Ni siquiera osaba arrancar el motor... "La compré en Barcelona en 1988; entonces yo corría en subidas y encontrar Sirokos de segunda mano anunciadas en Motociclismo y Solo Moto

era habitual. Fuimos mi hermano y yo en un Citroën GS. La probé un poco por la calle y la compré. La medio desmontamos, la cargamos no sé cómo en el GS, y de vuelta a casa. Enric Capella, su dueño, nos contó que se la había comprado a Luis Alberó, quien a su vez la adquirió a la Escudería JJ donde corría Cardús. También dijo que Cardús fue Campeón de España con ella, dato que me confirmó alguien que había trabajado en Siroko: era una de las dos motos montadas para él".

En efecto, pero no se trata de la segunda (810) sino la primera (791), pues el "Tiriti" ganó el título nacional de 250 en 1982 sobre la JJ Cobas-Rotax, y lo que pende de las entrañas de nuestra princesa multitubular es un monocilíndrico de rizada culata montesística. mc

Agradecimientos a Vicenç Abad, Paco Asensi (†), Carlos Cardús, Edu Cots, Carlos Domínguez (†), Domingo Gil, Javier Goitia, Quim Salvadó y Francisco Serrano.

Motor Cappra. El 250 venía con tres tránsfers, uno de admisión y dos de escape. Cardús dice recordar que su moto llevaba un VE con el escape de bufanda por arriba.

SIROKO-MONTESA 250 (1978)

MOTOR

Monocilíndrico vertical 2 tiempos, refrigerado por aire. **Cilindrada:** 246,3 cc. **Diámetro x carrera:** 70 x 64 mm. **Alimentación:** carburador Mikuni de 36 mm. **Potencia máxima:** no declarada.

TRANSMISIÓN

Primaria por engranajes y secundaria por cadena. **Embrague:** monodisco en seco. **Cambio:** 5 relaciones.

BASTIDOR

Chasis multitubular de acero al cromomolibdeno. **Suspensión delantera:** horquilla telescópica Betor. **Suspensión trasera:** cantilever de aluminio con monoamortiguador De Carbon. **Freno delantero:** doble disco de 250 mm. **Freno trasero:** simple disco de 270 mm. **Llantas:** Recmo de aluminio. **Neumáticos:** slicks Michelin SV12 10/64-18 delante y S0211 12/66-18 detrás.

DIMENSIONES

Distancia entre ejes: 1.315 mm. **Capacidad depósito:** 18 l. **Peso en vacío:** 92 kg.



EPÍLOGO

Después, esta histórica Siroko tendría una carrera deportiva bastante corta. Capella también hizo alguna prueba del Criterium —probablemente en 1987— con buenos resultados en el Jarama, donde rodó en 1'48". "Desconozco si Alberó compitió con ella", sigue diciendo Javier. "Yo la llevé en alguna subida, sin grandes resultados. Por un lado, nunca conseguí que fuera redonda de motor; y por otro, para este chasis las carreteras eran estrechas. Nunca disfruté en las subidas, pero llegó el momento de salir al circuito con ella. Nos animamos y fuimos a la carrera de Criterium del Jarama. No me clasifiqué por poco; y aunque sólo di unas doce vueltas y el motor no iba como debía, me lo pasé como nunca. Pensaba que no me podía caer, de la confianza que me daba. Tras esa carrera hice alguna subida más y la guardé. Ha pasado años en un rincón del garaje, hasta que me propuse repararla y devolverle los colores originales que tenía debajo, pues la habían pintado entera de blanco. Ese es el resultado. Mi recuerdo es muy bueno, aunque ahora peso 84 kg, veinte más que cuando corría. No me explico como demonios entraba en la moto, serán los kilos..."

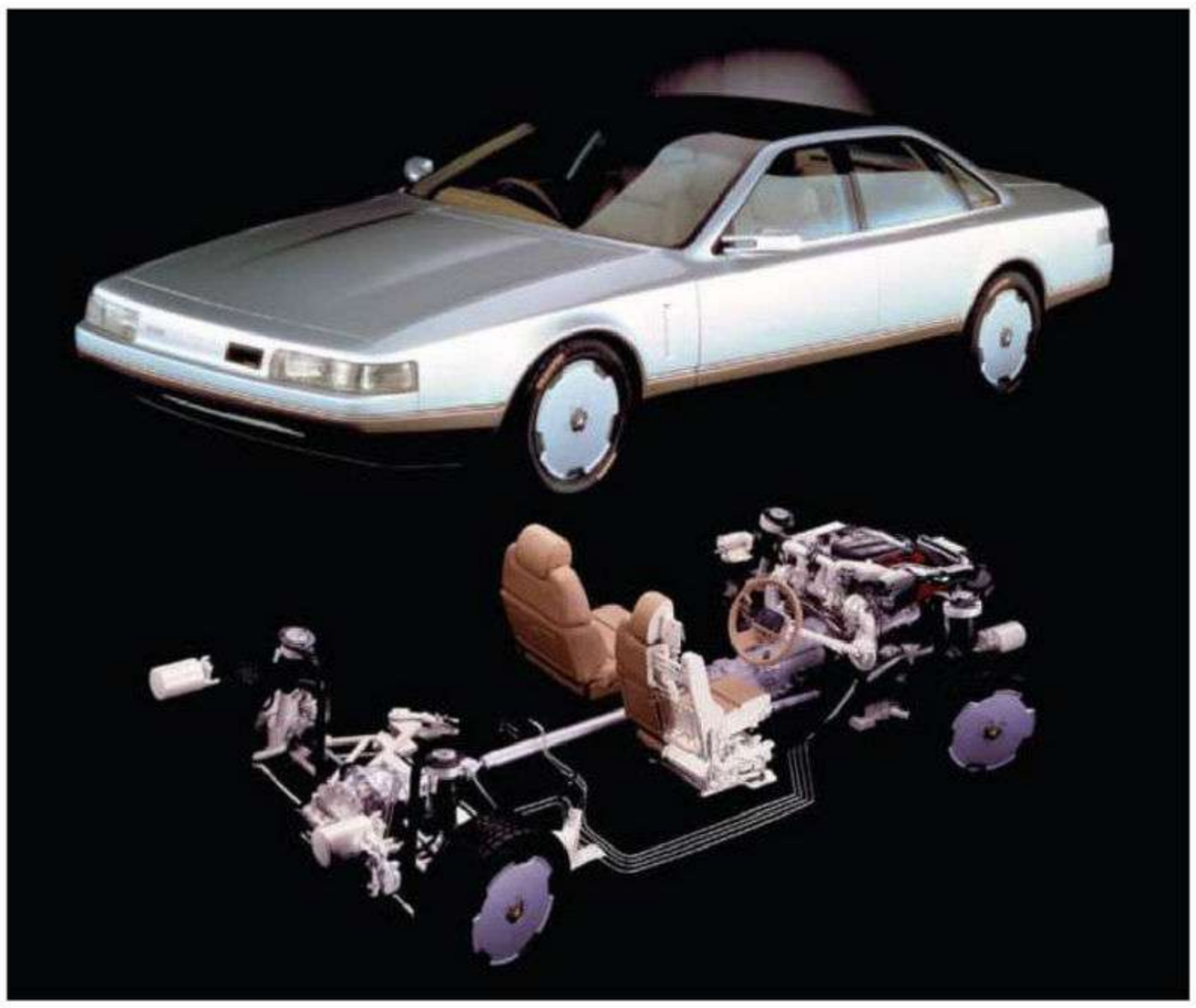
40 AÑOS

MARZO 1986

Arrancaba el mes con buenas noticias para los automovilistas españoles: bajaba el precio de los combustibles y, desde el día 1 de marzo, comenzaba a hacerse efectiva la reducción de los aranceles intracomunitarios.

Acostumbrados a que siempre que había una noticia en relación con el precio de los combustibles, esta fuese en contra de las economías domésticas, el precio de los carburantes descendía en los primeros días de marzo. En 1985 habían subido un 1,6 por ciento, respecto a 1984. En los surtidores de las gasolineras aparecían los nuevos ajustes propuestos por el gobierno: gasolina 97, 82 pesetas (antes 87); gasolina 92, 76 pta (antes 81) y gasóleo, 60 pta (antes 62).

Por otro lado, la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea empezaba a dar sus frutos. La reducción de los aranceles a la importación de automóviles iba a ser paulatina hasta 1993, cuando se extinguiría este tipo de impuesto para los productos fabricados en la CEE. El régimen aplicado en 1986 contemplaba las importaciones generales, con una reducción inicial 12 por ciento sobre el arancel existente, y las importanciones contigentes, cuyo valor ascendía al 17,4 por ciento. En el primer caso no había límite de unidades, mientras que en el segundo se fijaron en 32.000 vehículos.



EL FUTURO, EN GINEBRA

El 6 de marzo, Alphons Egli, presidente de la Confederación Suiza, inauguraba el Salón de Ginebra conduciendo una recreación del triciclo de Karl Benz, en alusión al centenario del que se considera el primer vehículo automóvil de la historia. En plena euforia creativa, el certamen exhibía las principales novedades del año y, sobre todo, mostraba las tendencias en las que los fabricantes estaban trabajando. Los modelos experimentales tenían un protagonismo especial y, en concreto, se dejaba entrever el auge de la industria automovilística japonesa. Entre los prototipos más destacados figuraban el Nissan Cue-X de tracción total (en la imagen), equipado con un "futurista" guiado de la ruta por satélite y un sistema de radar por láser "para conservar automáticamente la distancia de seguridad con el vehículo precedente" (sic). Otros proyectos novedosos eran los Subaru F-9X 4WD, el aerodinámico Toyota FXV o el pequeño Suzuki R/P2, con un motor tricilíndrico sobrealimentado. Más realistas eran el Volvo 480 ES, el Ford Sierra Kombi 4x4 o el nuevo Toyota Supra.

NOVEDADES



PEUGEOT 205 GTX

Ante la negativa de fabricar el GTi en Villaverde, los técnicos de Peugeot España desarrollaron el GTX. Montaron el motor 1.600 cc (94 CV)de los Talbot 150/Solara SX, con un carburador de doble cuerpo, un árbol de levas de mayor cruce y un cambio (corto) de cuatro relaciones. Tenía un faldón delantero específico, llantas de aleación y un pequeño spoiler sobre la luneta.



ANÍBAL PODADERA

Francisco Podadera se inspiró en los Fiat X1/9 y Toyota MR2 para diseñar este cupé biplaza. A diferencia de los Fiat y Toyota de motor central, Podadera tomó como punto de partida la estructura y las mecánicas del Seat Ibiza. La carrocería en forma de cuña tenía elementos de resina epoxi reforzada con fibra de vidrio. Hubo dos variantes: F-90 (90 CV) y F-100 (100 CV).



CRÓNICA DE UNA MUERTE ANUNCIADA

El desarrollo de los prototipos de rallyes del Grupo B había alcanzado unas cotas inimaginables y extraordinarias. Coches de más de 500 CV de potencia, ligerísimos y con un afinamiento aerodinámico que los hacía, literalmente, volar sobre tierra o asfalto, corrían entre muros humanos en algunos pruebas del mundial. La negligencia y la temeridad de los espectadores tuvieron un desenlace fatal durante el Rallye de Portugal (5-10 marzo). En el transcurso de la primera etapa, el piloto local Joaquim Santos perdió el control de su Ford RS200 en unas curvas enlazadas. Por tratar de esquivar a unos aficionados que se encontraban en mitad de la trayectoria, se salió de la carretera, arrollando a un grupo numeroso de personas. Tres de ellas fallecieron y veintiocho resultaron heridas. Antes del accidente, en ese tramo de Lagoa Azul, Henri Toivonen (Lancia S4) había logrado una media de 138 km/h. Aunque la carrera continuó, los equipos oficiales se retiraron en señal de duelo... y de protesta. El ganador fue el equipo Moutinho-Fortes, con un Renaut 5 Turbo.



ALFA ROMEO 75 TURBO

Aun teniendo en su gama de motores uno de altas prestaciones como el V6 2,5 l (156 CV), Alfa se sumó a la tendencia de las mecánicas sobrealimentadas y presentó esta variante de 155 CV. La base era el cuatro cilindros biárbol de 1,8 l, dotado de un turbo Garret T3 e inyección Bosch LE2 Jetronic. La respuesta del turbo era instantánea y permitía al 75 alcanzar 210 km/h.



VW GOLF GTI 16V

El primer Golf GTi dejó una huella profunda por sus prestaciones. La segunda generación de esta berlina media elevó el listón; y después de la versión de 1,8 l y 8 válvulas (112 CV) vio la luz el GTi 16V. Sus 139 CV eran capaz de medirse en prestiones a los BMW Serie 3. Como contrapunto, la culata de cuatro válvulas por cilindro le restaba la progresividad de la versión menos potente.

La segunda, para Serviá

En el Rallye RACE-Costa Blanca, segunda cita del Nacional, se mantuvo la lucha entre Tabaton (Lancia S4), Sainz (R5 Maxi Turbo) y Serviá (Lancia 037). El catalán se llevó la victoria tras los abandonos por averías mecánicas de sus competidores.



Piquet ante su público

El GP de Brasil encencio el semáforo de la F1. Ante su público, Piquet (Williams-Honda) y Senna (Lotus-Renault) dieron un recital de pilotaje y tensión. Aunque Senna hizo la pole, fue Piquet quien se llevó el gato al agua.



Pérez-Sala en la F3000

Después de una temporada en F3, el barcelonés dio el salto en 1986 a la Copa Intercontinental de F3000, antesala de la F1. En marzo probó el Ralt RT20 de la escudería Pavesi.



Rover en Euroturismo

Tom Walkinshaw ganó las 4 Horas de Monza, la primera carrera del europeo de Turismos, con un Rover Vitesse.



Y EN EL NÚMERO 440

abril 2026



Renault 4 CV Serra

Un spider a la americana



SEAT FURA CRONO

A todo trapo



Contenidos sujetos a cambios de última hora

Motor Clásico

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

REDACCIÓN
motorclasico@slib.es
Redactores y colaboradores: Francisco Carrión, Julio Fernández, Valentí Fradera, Manuel Garriga, Fernando Hoyos, Ricardo Muñoz, Pere Nubiola, José María Pueche, Andrés Ruiz y Classic Lane.
Departamento de Arte: Ana 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.

SPORTLIFE

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

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

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: **suscripciones@slib.es**
Teléfono: **91 060 44 83**
Web: **suscripciones.sportlifeiberica.es**
Horario: lunes a viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

Imprime: COMECO INTEGRA S.L.U.
Calle Meridiano nº 19; 28850 Torrejón de Ardoz.Madrid
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid)-Tfno.: 91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Ctra. M-206 Loeches a Torrejón de Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid)Tfno.: 918 30 45 91.

MOTOR CLÁSICO contiene material editorial de la revistas alemanas editadas por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

MotorKlassik 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**

ARI FIPP EMPRESAS POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
PEFC/14-38-00296
www.pefc.es

MASTER TEST TRAIL

MOTOCICLISMO

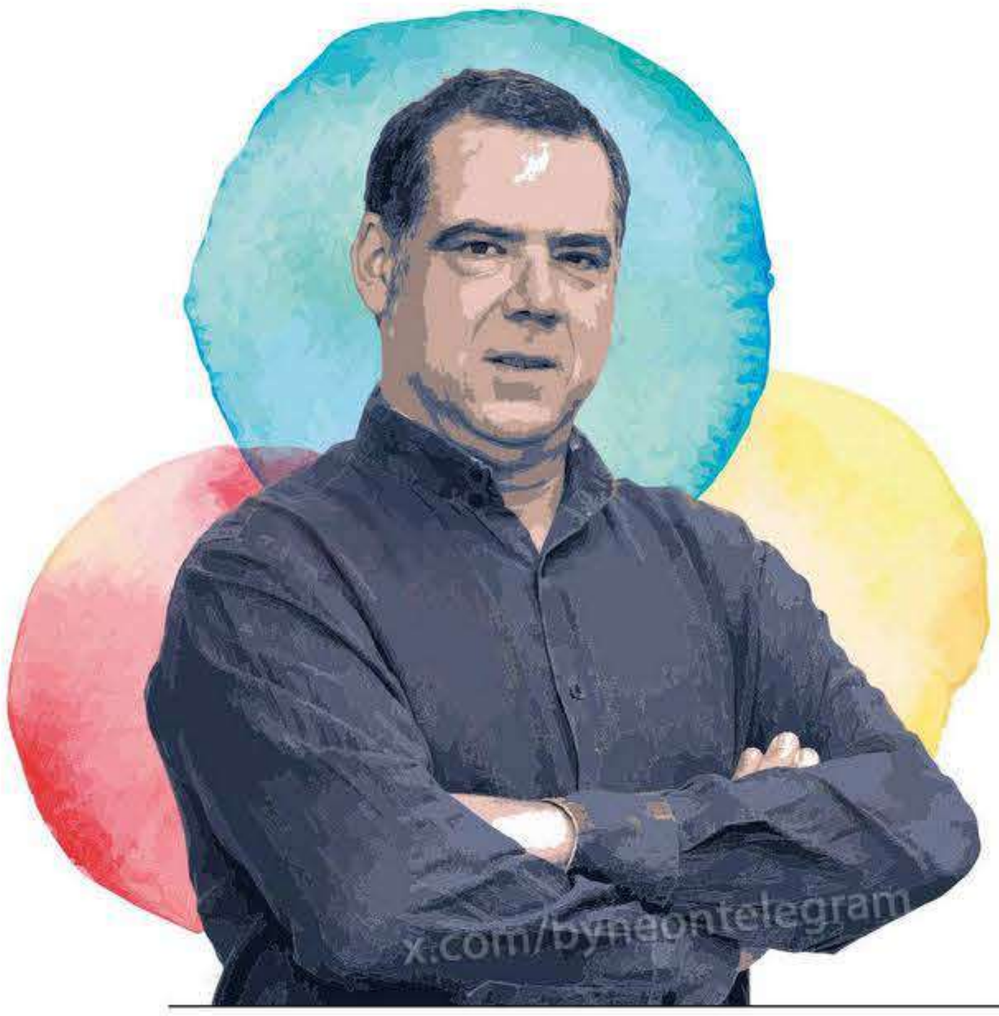
MOTO verde

38 MOTOS A PRUEBA

POR SOLO 5€ YA EN TU KIOSCO

Un número especial dedicado a
las más destacadas Motos Trail

www.sportlifeiberica.es



AUTO-REFLEXIONES

por Manuel Garriga

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Ó escanea el código QR:

XAVI Y EL MC2

Tienes que encontrarle un sitio, y rápido". Así de claro me lo pidió. Bueno, más bien ordenó. "Búscate la vida", me parece que añadió. Era consciente de que el tiempo se le acababa y no quería dejar cabos sueltos. El destino del MC2 (Mari Carmen 2), aquel proyecto inacabado del carrocero Ejarque que él había salvado de una muerte segura veintitantos años atrás, le tenía en vilo. Un armazón sin mecánica ni ejes, muestra del diseño artesanal catalán de los 70, que había ido acarreando de un sitio a otros en sus innumerables mudanzas. No resultó nada fácil: incomprensión, falsas esperanzas, silencios y negativas. Sólo el inefable Salvador Claret captó la trascendencia del asunto y aceptó la donación. Desde hace unos meses, el MC2 forma parte del fondo museístico de la CASC, donde espero que en un futuro no muy lejano tenga un lugar digno y, al menos, sirva para honrar la memoria de quien lo preservó durante tanto tiempo.

Era uno de los grandes expertos en clásicos de nuestro país —sobre todo yanquis, sus favoritos—, la autoridad en Dodge "by Barreiros" y el gurú supremo de los Serra Boulevard. Y hasta que su enfermedad le impidió seguir trabajando, había ejercido como responsable de ventas de Auto Storica. También un dandy y un "noi de casa bona". Nacido en Barcelona y criado en Madrid, volvió para estudiar en Elisava; se fue otra vez, regresó de nuevo y se pasaría la vida de aquí para allá, con un pie en cada ciudad. Bilingüe y estereoscópico, dual y equidistante, tenía el alma creativa del artista y el sagaz olfato del comerciante. "Llámame 'broker', que hace más fino", se regocijaba Doctor Rufus y Mister Goodwill. Genio y figura.

Nos habíamos conocido a finales de los 80, en un Auto Retro de los que se hacían en el Born, adonde llegó él con su imponente Chrysler New Yorker del 73 y yo con un Dodge 3700 GT del 77 vacilante que me habían prestado. Alguien nos presentó, empezamos a hablar y la conexión fue inmediata al saber que yo venía de cruzar EEUU de costa a costa con un Rambler Classic del 62. Nacía una amistad de las que duran toda la vida, aunque ninguno de los dos lo imaginaba.

Lo divertido fue cuando supimos que estábamos emparentados y éramos algo así como primos terceros o cuartos. Desde entonces sus mensajes solían empezar con un "dear cousin", porque si algo tenía era sentido del humor y capacidad para la autoironía (dos signos de inteligencia), además de encanto personal y don de gentes. Su elocuencia le convertía en un vendedor nato, se expresaba con propiedad y captaba al instante la personalidad de su interlocutor. Escribía con soltura —su blog sobre los Dodge Serra Bolulevard aún puede leerse en internet— y dibujaba de maravilla. Recuerdo que, para ilustrarme sobre las diferencias entre los Chevy Bel Air '55, '56 y '57, tomó un lápiz y en un periquete hizo un esbozo de los tres frontales, reproduciéndolos fidelísimamente. Así, como si nada. Me dejó boquiabierto. Aún lo estoy.

Era un "motorhead" de raza con una amplísima cultura automovilística. Pasamos largas horas hablado de cosas como la patente Selden, los diseños de Dick Teague y Brook Stevens, las creaciones de George Barris, los submundos ""custom" y "dragster" y otras que ya no recuerdo. Colaboramos en un montón de proyectos, desde impulsar la fundación del American Car Club de Catalunya a subastar al Mercedes 250 CE de George Harrison. Me ayudó en muchas cosas —algunos de los mejores clásicos que han desfilado por esta revista lo hicieron por intercesión suya— y yo procuré hacer lo mismo. Aunque diferíamos bastante en nuestras opiniones sobre determinadas cuestiones (sociales, políticas, religiosas), eso jamás nos distanció. Diría que al revés. Ambos constatamos que es posible entender y aceptar una postura contraria si existe previamente un afecto y un respeto mutuos y genuinos.

Resuelto el tema MC2, debió de tranquilizarse porque ya no volvimos a hablar. Tenía la tarde del sábado reservada para ir a verlo a Castelldefels. Pero en la víspera, Gonzalo, su hijo mayor, me enviaba un mensaje diciéndome que eso ya no sería posible. Javier Rucabado Jiménez se había ido "in style" eligiendo el 23 de enero, día de su 62 aniversario, para marcharse de este mundo. "Un tío con clase hasta el final", bromeaba su hermano Raimon, con Xavi de cuerpo presente partiéndose de risa desde la eternidad. Mi pesar no se refleja en esas cuatro líneas mal pergeñadas. Prefiero pensar en la fortuna que he tenido de ser su amigo durante casi cuarenta años. "Farewell, dear cousin". mc

«ERA UN 'MOTORHEAD' DE RAZA CON UNA AMPLÍSIMA CULTURA AUTOMOVILÍSTICA, SENTIDO DEL HUMOR, AUTOIRONÍA Y DON DE GENTES»

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



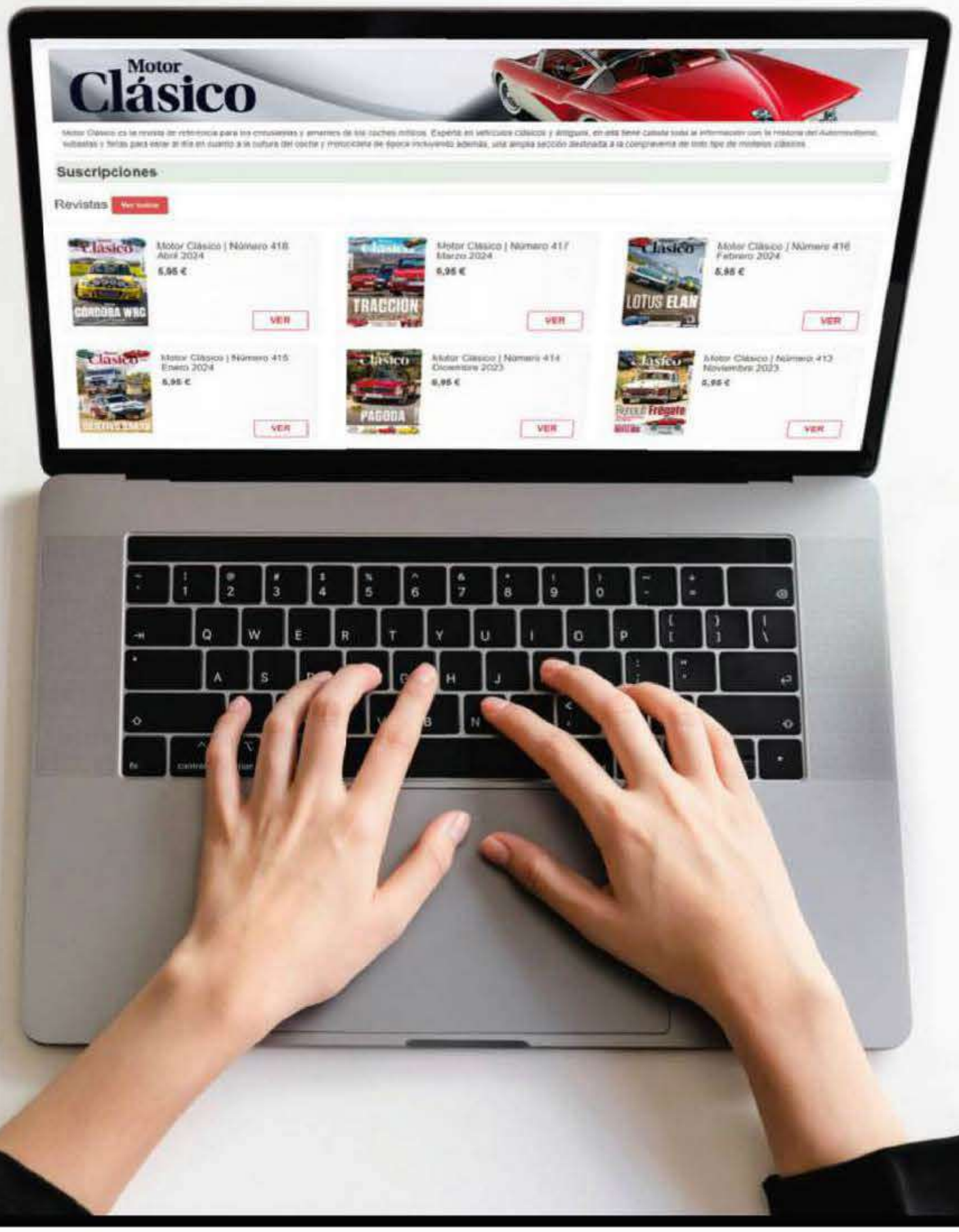
LIBROS Y ESPECIALES

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

PORSCHE DESIGN

EL 911 DE LOS RELOJES.





El 911 fue su primera obra maestra. Después, el Prof. F. A. Porsche reescribió la historia con el primer reloj negro del mundo.

El Chronograph 1 –
Edición All Black Numbered.

PORSCHE-DESIGN.COM/CHRONOGRAPH