

EL APASIONANTE MUNDO DEL



El Rey Alfonso XIII, con la Princesa Isabel, conduce un Hispano-Suiza en Navacerrada.

CUANDO en 1909 Henry Ford declaró que construiría un automóvil para la gran masa, estaba en lo cierto, porque en los quince años siguientes logró vender quince millones de ejemplares de su modelo T.

Pero la idea del automovilismo era algo tan antiguo que ya databa del siglo XV, cuando en las calles de Meiningen (Alemania) se exhibió el primer coche sin caballos, movido por palancas y engranajes.

Sin embargo, el automóvil no comenzó a producir verdadera conmoción en el mundo hasta la Gran Guerra.

Los historiadores del automovilismo señalan que en los últimos ochenta años se han fabricado unas 5.500 marcas y que la investigación mecánica es absorbida básicamente por la industria del automóvil, cuyo gasto supera al de la investigación espacial.

Si el automóvil fuese superado como medio de transporte en el mundo actual, la economía sufriría un grave colapso, ya que esta industria sostiene la produc-

ción de carbón, madera, goma, electricidad, metalurgia y petróleo. El dato es tan elocuente que en los últimos ochenta años se han fabricado alrededor de trescientos millones de coches, cada uno de los cuales está compuesto por unas veinte mil piezas.

SURGE EL AUTOMOVILISTA HISTÓRICO

Como consecuencia de la carrera evolutiva a que se ha lanzado la industria del automóvil en los últimos treinta años, el aficionado surge para conservar el proceso histórico del coche, que ha de servir en lo sucesivo como referencia para los investigadores. Es decir, que se piensa en rescatar el conjunto de estas piezas como acervo cultural del pasado.

Hacia 1930 tres países forman las primeras sociedades del automóvil histórico: Inglaterra, con tres clubs: el "Veteran Car Club", el "Vintage Sports-Car Club" y el "Bugatti Owner's Club". Los otros dos países son Australia y Norteamérica.

Con muy pocos miembros, estos clubs agrupan a los primeros coleccionistas de

coches que se preocupan de recuperar ejemplares para ser restaurados y conservarlos.

El auge de esta actividad tarda veinte años en conseguirse en los tres países pioneros. A partir de 1960 participan de idéntica inquietud Alemania, Italia, la Argentina, España... En la actualidad existen unos 250 clubs de automovilismo histórico en todo el mundo. Algunos alcanzan la elevada cifra de 16.000 socios, los cuales editan revistas especializadas de gran lujo e interés. Una de las más famosas del mundo, sin duda la mejor presentada, es "Automobile Quarterly", dirigida por Scott Bayley.

LA AFICION EN ESPAÑA

Nuestro país cuenta con una gran afición al automovilismo histórico, como lo demuestra el hecho de que existan unos seis clubs en toda España, siendo los más importantes los de Madrid, Barcelona y Gerona.

En 1961 quedó legalmente constituido en Madrid el "Club de Automóviles Clásicos y Veteranos", cuyo presidente actual es don José M. Rodríguez-Viña, autoridad en la materia, que se cita en algunos libros y manuales extranjeros del automovilismo histórico.

Este club tiene sus fines concretos: búsqueda, rescate, restauración y conservación de automóviles clásicos y veteranos, así como fomentar la afición entre mayor número de personas y evitar desguaces por los negociantes en chatarra.

Con frecuencia el club madrileño organiza pruebas con los coches recuperados por sus socios para conseguir su puesta a punto.

En estos momentos, el "Club de Automóviles Clásicos y Veteranos" cuenta con 250 socios, sin que sea preceptivo poseer un automóvil antiguo para ser admitido como miembro, pues basta con aportar afición.

En su domicilio social, este club ha formado una gran hemeroteca con las revistas más importantes que se editan en todo el mundo, así como biblioteca especializada y archivo fotográfico. Todo ello suministrará datos para conocimiento de las distintas marcas de automóviles, con lo cual su reconstrucción resultará más fácil.

El presidente, señor Rodríguez-Viña, trabaja con los socios del club madrileño para tratar de conseguir la fundación del Museo Nacional del Automóvil. En todo el mundo existen más de un centenar de museos de esta especialidad, con un mínimo de cincuenta coches, alguno tan importante como el de Reno, propiedad de W. Harrah, que ha logrado reunir 1.300 automóviles antiguos.

En España, diseminados en poder de particulares, los coches antiguos recuperados no pasarán del millar.

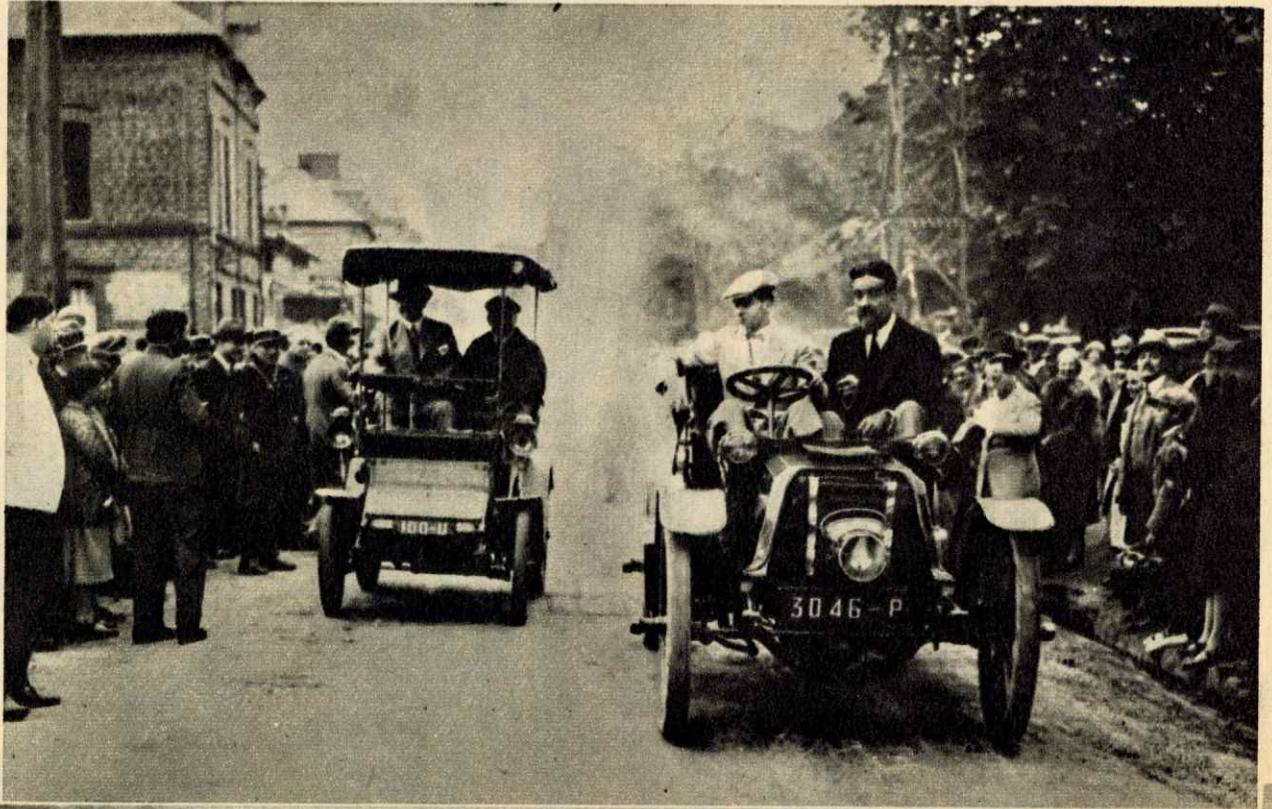
TRES MARCAS ESPAÑOLAS

Los coleccionistas españoles, los verdaderos expertos, no valoran solamente las marcas de automóviles extranjeras, sino que buscan con verdadero ahínco varias marcas españolas, de las que destacaremos tres: "Hispano-Suiza", que salió al mercado internacional para competir con

AUTOMOVILISMO HISTORICO

1930.
Primera
carrera
de coches
históricos
en Francia.

Por
Marino
GOMEZ-
SANTOS



1959.
Primer
"rallye"
de Sitges.



LA RESTAURACION

Es aquí precisamente donde radica la importancia del coleccionismo de automóviles antiguos y donde viene a demostrarse que no basta con adquirir un ejemplar interesante. El verdadero aficionado, desde el momento que tiene un coche veterano, se afana por encontrar las piezas de origen que le faltan. Inicia una labor científica, en la que emplea el máximo rigor técnico, pues se trata de dejar al coche en las mismas condiciones en que salió de la fábrica, sin modificarle ni alterarle.

Para tratar de realizar este empeño ha de recorrer viejos almacenes de chatarra y alguna que otra tienda rara y curiosa, así como relacionarse con otros aficionados con los cuales pueda realizar transacciones.

La dificultad mayor que encuentra el aficionado es que las fábricas antiguas han desaparecido en su mayoría, así como casi todas las marcas. Las piezas, por regla general, han sido fundidas de nuevo, porque resultaría materialmente imposible el almacenaje y conservación de todos los accesorios de 5.500 marcas que fueron retiradas del mercado hace muchos años, algunas de las cuales pertenecieron a series limitadísimas.

El gran aficionado forma su taller mecánico privado y lleva a cabo personalmente la restauración de su automóvil, empleando, como el joven doctor Rafael García Tapia, las tardes de los sábados



1905. Primera vuelta al mundo en automóvil ("Rallye" Nueva York-París), en un "Flying-Thomas).

las marcas más selectas; "Elizalde", fabricado en Barcelona, uno de los coches más grandes del mundo; "Nacional-Pescara", diseñado en Barcelona por el marqués de Poteras Pescara, según refieren los historiadores, en una planta del Hotel Ritz,

después de grandes banquetes, con abundancia de champán y la concurrencia de deportistas, corredores de automóviles, técnicos y señoras guapas.

Hasta 1930 España diseñó y fabricó unas cincuenta marcas de automóviles.

Primer coche adquirido por el Rey Alfonso XIII. Un "Panard-Levassor", de cadenas, hacia 1903.





"Rallye" Bruselas-París-Madrid, considerado como el más largo celebrado en Europa.

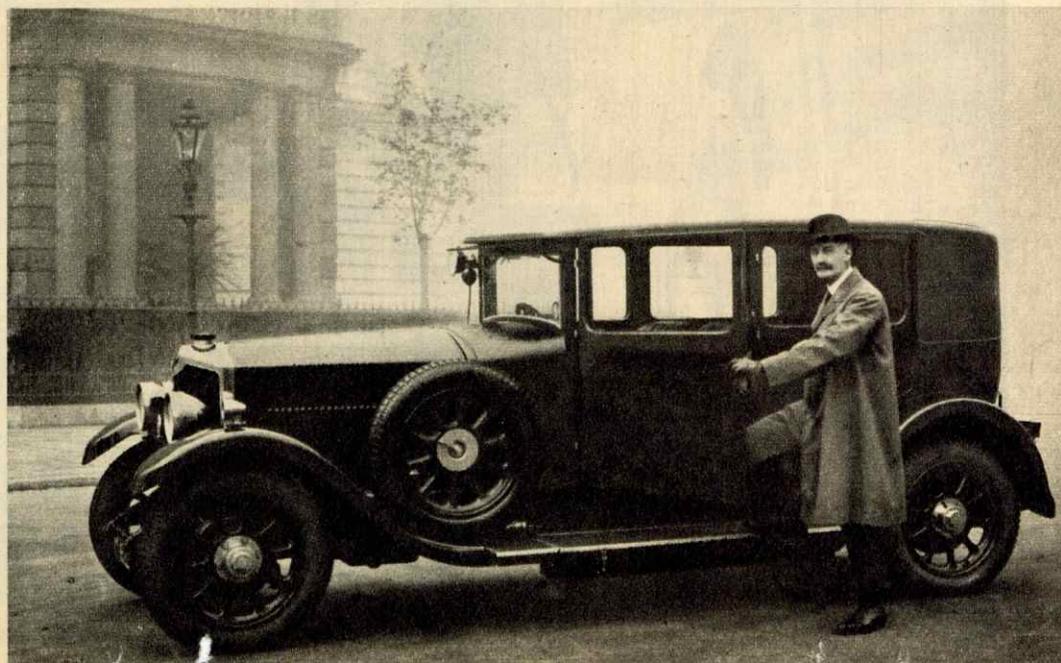
y domingos, así como las fechas de vacaciones.

Todos los sacrificios se verán recompensados el día en que el automóvil esté a punto para participar en una prueba o en un "rallye", lo cual llega a realizarse, a veces, al cabo de algunos años de trabajo.

IMPUESTOS Y TASAS

En las compras de automóviles clásicos y veteranos se paga impuesto de lujo. Recientemente se ha conseguido que en las Cortes, con motivo de la aprobación de la Ley de Signos Externos, se considerase la conveniencia de que este tipo de auto-

Coché vintage "Crosley".
Fotografía de los años veinte.
Carrocería de gutapercha.



vehículos no cotizados como los vehículos normales, ya que gravar esta afición sería terminar con ella. En todo el mundo los automóviles clásicos y veteranos están liberados de este impuesto.

No obstante, el Ayuntamiento de Madrid todavía no ha decidido el dispensar de la tasa de estacionamiento a estos automóviles, cuando son vehículos de uso esporádico, algunos de los cuales se conservan como piezas de museo.

LA CLASIFICACION

En el coleccionismo de coches antiguos existe una clasificación rigurosa. Dentro de ella se consideran "veteranos", en sentido general, todos los coches fabricados antes de 1919; "Vintage", los comprendidos entre 1920-1930; "clásicos", una serie de marcas—no más de cuarenta—que entre los años 1919 y 1939 fabricaron modelos de una gran belleza de línea auténtica de automóvil, sin influencia de coches de caballos o aeroplanos, con gran perfección mecánica, artesanía calificada y excelentes materiales. Esta es la época de oro de los automóviles.

También se clasifican en típicos y prototipos. Los primeros son unos automóviles de precio asequible, pero que crearon una moda: "Austin-Seven", "Ford-T", "Citroën-Trebol", etc. Los segundos, los denominados prototipos, son esos modelos especialísimos que se han hecho para una carrera determinada o para una exposición.

Todos ellos pueden entrar dentro de una clasificación general: automóvil histórico, si han pertenecido a un personaje relevante o participado en algún acontecimiento notable.

Son coches históricos los que han pertenecido al Rey Alfonso XIII, a José Antonio Primo de Rivera, a Blasco Ibáñez, a Raquel Meller, pongamos por ejemplo. Co-

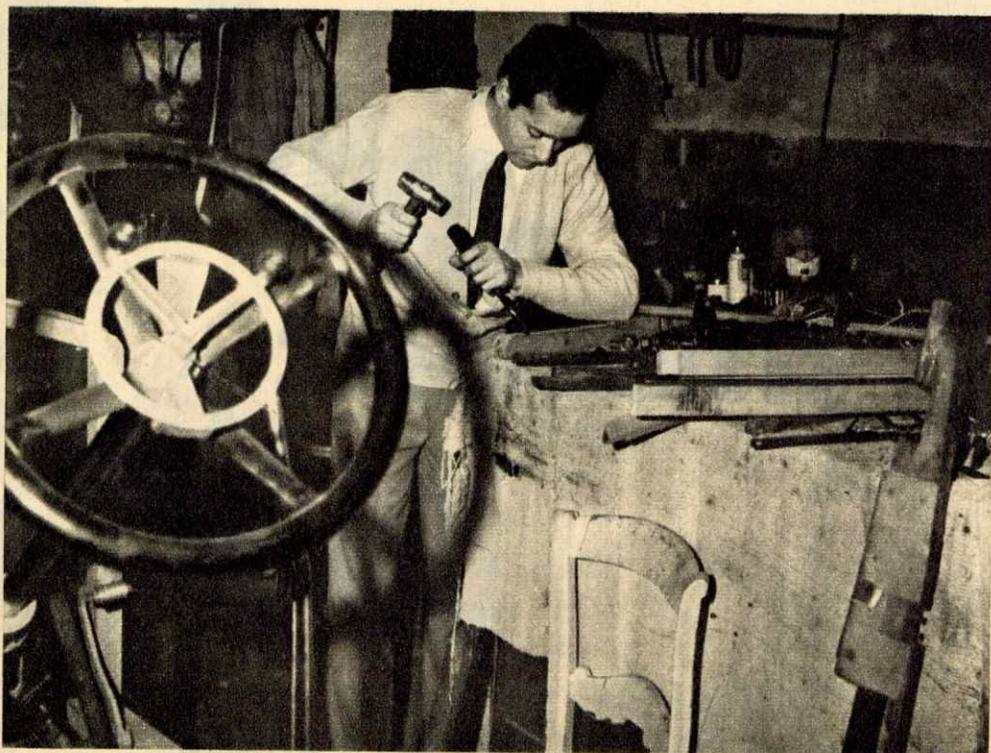
mo es también histórico el automóvil de Dato, que se conserva en el Museo del Ejército. Y el "Dusenber" que llevó al Rey Alfonso XIII a Cartagena en 1931.

COLOFON

Existen grandes eruditos en materia de automovilismo histórico que han logrado reunir millares de documentos, revistas y

libros sobre automóviles veteranos. Algunos expertos ingleses se titulan "historiadores del automóvil", con cierta razón, pues son autores de publicaciones constantes de gran interés. El libro de Doyle y Georganio, que da referencias de 5.500 marcas, desde 1862 a 1962, es considerado como el Gotha del automóvil.

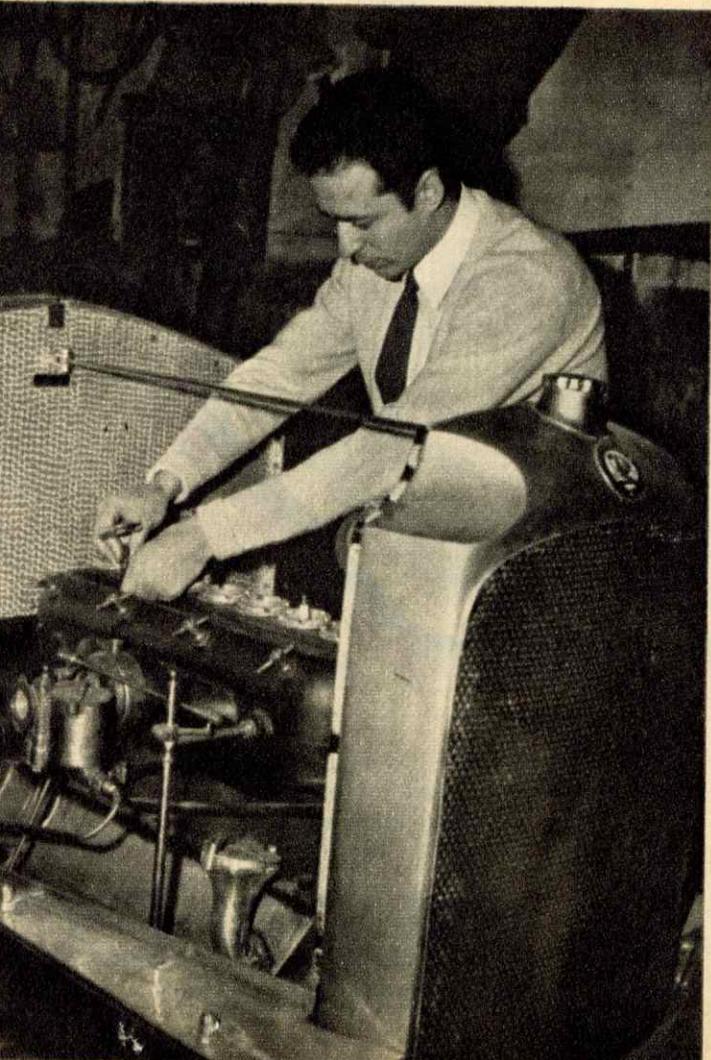
Marino GOMEZ-SANTOS



El doctor Tapia restaura un "Vaushall", modelo 1919, de su propiedad.

Fotos Sanz Bermejo

Detalle de la calidad de restauración.



"I Feria de Joyas y Chatarra", celebrada en el Club de Automóviles Clásicos y Veteranos.

