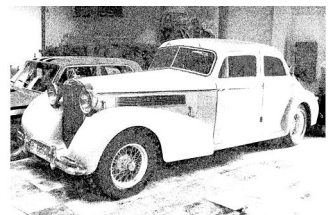


Dossiers de la Col.leccio

El automòvil en España

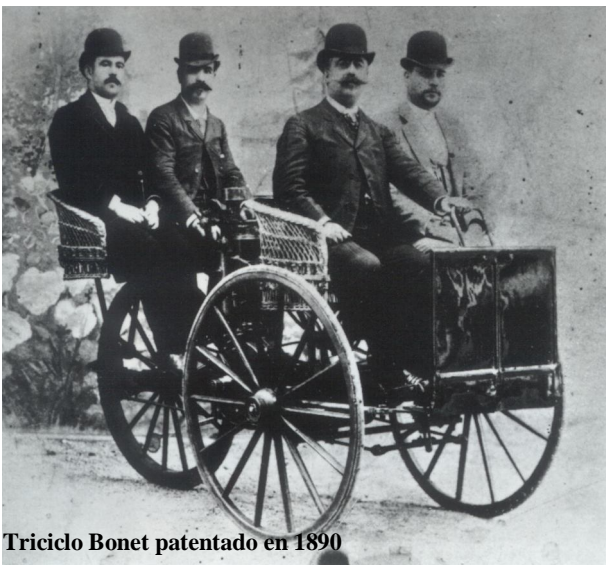


**COL·LECCIÓ
D'AUTOMOBILS
SALVADOR
CLARET**

Un siglo del automóvil en España

Poca rentabilidad supieron sacar de su avanzada visión los descendientes de Francesc Bonet Dalmau, constructor del triciclo Bonet primer automóvil construido en España el 1890, sin duda como en tantas ocasiones, su clarividencia y su intuición hacia la técnica y porqué no, su futura evolución como negocio, estuvo demasiado por encima de la razón de ser de su época, conservadora y burguesa y allí quedó su automóvil, quizás en el mejor de los casos arrinconado durante unos años, pero inevitablemente, y tal como corresponde a nuestra manera de ser, desguazado al final.

Desgraciadamente para nosotros, todo lo que en un principio le fue favorable, el inusitado interés que despertó su invento a sus conciudadanos, la patente que le otorgaron por veinte años o los primeros contactos personales con los precursores Daimler o Panhard, no sirvieron para nada.



Triciclo Bonet patentado en 1890

El siglo XX, se inicia automovilísticamente en España con un cierto aire de desencanto, no existe una fábrica de automóviles consolidada en nuestro País y los proyectos desarrollados y realizados por D. Emilio de La Cuadra desde su llegada a Barcelona en 1895, han sido en la mayoría de las ocasiones infructuosos.

Pese a todo, La Cuadra no desfallece, sabe que para la construcción de sus nuevos automóviles debe de disponer de los mejores colaboradores técnicos y sin duda de un experto en motores de gasolina pues precisa afrontar con

ciertas garantías la construcción de sus nuevos motores de explosión, una vez desestimada la utilización de baterías en sus vehículos, tras el rotundo fracaso en las pruebas de su autobús eléctrico.

Esta necesidad hizo que en uno de sus viajes, se interesase por las buenas referencias que le dan en París de un joven suizo llamado Marc Birkigt, que llega a España gracias a La Cuadra para asumir la dirección técnica de su fábrica.

Todo hacia pensar a La Cuadra que el nuevo siglo seria sin duda el siglo del transporte, pero tal vez no recapacitó en que no fuesen de su misma opinión nuestros gobernantes, quienes no intuyeron o no creyeron que el automóvil podría llegar a convertirse en una gran industria.

En estos primeros tiempos el automóvil necesita de múltiples ayudas tanto técnicas como administrativas pues estos "nuevos juguetes" para su buen desarrollo y funcionamiento precisan de la colaboración de los gobiernos pues es imprescindible el realizar fuertes inversiones en puentes, carreteras o caminos, su proliferación también obliga a redactar nuevas reglamentaciones administrativas, pero sobre todo en España, son prioritarias e imprescindibles las ayudas económicas destinadas a la reducción de aranceles para la importación de componentes de automoción inexistentes entre nosotros; Llámese bujías, magnetos, rodamientos, neumáticos etc.

y cuya previsible demanda hubiese animado a más de un avispado industrial a impulsar la fabricación, tal vez, de algunos de estos productos en nuestro País.

Poco duró la construcción de los La Cuadra. Una huelga en 1901, pone a la "Compañía General de Coches - Automóviles Emilio de la Cuadra, S. en C." en liquidación y es uno de sus acreedores quienes se pone al frente de la nueva empresa, la "J. Castro, S. en C., Fábrica Hispano Suiza de Automóviles".

José M^a Castro Fernández, no varía en absoluto el planteamiento de La Cuadra, Marc Birkigt, continúa en su puesto de director técnico dentro de la nueva sociedad y es el responsable del montaje de los primeros Castro, utilizando para ellos, los materiales y componentes existentes en los almacenes de la antigua empresa.

Birkigt continúa con su trabajo de diseño de nuevos proyectos y prepara para 1903 dos nuevos modelos de automóviles para Castro: un bicilíndrico de 10 CV y un 14 CV que es el primero de sus motores de cuatro cilindros.

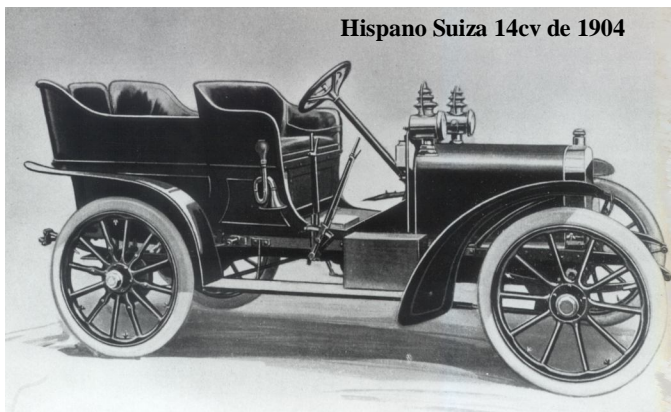
Esta inquietud hacia la construcción de automóviles, poco a poco se va extendiendo por toda España. En Puerto de Santa María, Cádiz, Francisco Anglada, compagina en sus talleres la fabricación de bicicletas, con la de automóviles. En 1903, se inicia en esta nueva faceta que culmina con la construcción de más de 20 automóviles, destacando el Anglada de 20HP con motor de cuatro cilindros, adquirido por S.M. el Rey Alfonso XIII.

De manera casi inadvertida, van apareciendo nuevas marcas, el Catalonia el Fénix o el Bons en Barcelona, el Hormiguer en Gijón, el Sobajas en Sevilla o el Ardiurme en Bilbao.

En Madrid la situación no es diferente al resto de España y son varias las propuestas que se emprenden para iniciarse en la difícil industria del automóvil.

Desde que el ingeniero Julián, afronta la construcción del Julián, un vehículo eléctrico para el servicio de la Casa Real en 1896, instalando unos motores eléctricos y una dirección a un carruaje construido adrede para ello, por la empresa inglesa Trupp and Maberly, son varias las tentativas llevadas a cabo a principios de 1900 para la fabricación de automóviles, pero desgraciadamente, ni el Sanford ni el Salamanca ni el Iberia o el Victoria, llegan a comercializarse con éxito.

En Barcelona las cosas no son muy diferentes. En Diciembre de 1903, Castro se ve obligado a cerrar sus talleres. Una suspensión de pagos pone a su empresa en manos de sus acreedores después de haber construido sólo unos 10 automóviles. No obstante, el trabajo desarrollado por Birkigt en los Castro es notorio, sobre todo en sus últimos automóviles y esto será sin duda, el aliciente que anima a dos de sus principales acreedores, Damián Mateu y Francisco Seix, a reabrir de nuevo la fábrica.



El 14 de Junio de 1904, se funda la Sociedad Anónima La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles.

Sus actuales propietarios saben de las necesidades económicas que precisa una fábrica de esta envergadura y esta necesidad es sin duda su principal reto. Damián Mateu, busca inversores con

de nuevo la fábrica.

visión de futuro y que sepan apreciar el producto que su empresa puede llegar a fabricar, los automóviles, su clara predisposición a los negocios y sus conocimientos empresariales hacen que en pocos días pueda disponer de un grupo de inversores entusiastas a la vez del automóvil.

Birkigt, sigue como el máximo responsable de esta nueva sociedad, que no sólo ha crecido económicamente, sino que además, por primera vez, se contempla como una empresa dedicada a la fabricación de automóviles.

En los próximos años, solamente la Hispano Suiza fabrica automóviles en España, las demás iniciativas quedan como simples proyectos, que pasan inadvertidos dentro del prolífero negocio que a nivel internacional el automóvil representa, y pese también, a que la afición por el automóvil despierte pasiones entre nosotros.

Esta afición desencadena la necesidad de crear en 1902, con sede en Madrid, del Real Automóvil Club de España (R.A.C.E.). Es la primera de las instituciones encaminadas al automovilista y la primera también que organiza encuentros entre aficionados al mundo del motor.

Aunque su principal función es la de velar por los derechos de sus usuarios, desde su fundación, prioritariamente se cuida por todo lo relacionado con una mejor circulación, estado de los caminos, señalizaciones, permisos de conducción o exámenes técnicos de automóviles, pero también incide en las obligaciones de los propietarios y conductores y todo esto sin olvidar la posibilidad de la organización de eventos deportivos.

En 1903, el mismo R.A.C.E. es el responsable de la organización dentro de nuestro territorio del paso de los automóviles de carreras participantes en la París-Madrid, tal vez la más famosa e inacabada de las grandes carreras entre capitales que tan en boga estaban en estas fechas.

La carrera, a medida que avanza por territorio francés, se va convirtiendo en la mayor masacre de muertos y heridos a causa del automóvil, en su breve historia. Hasta tal punto llegan estas calamidades que las autoridades españolas, en vista de lo que acaecía en Francia, prohíben la entrada de los participantes en nuestro territorio, dejando la prueba sin finalizar en territorio francés.

Sin embargo, la semilla de la competición ya está sembrada en nuestro país, sobre todo gracias a las favorables reacciones por parte de la prensa antes y durante el inicio de la París Madrid, que elevaba en sus opiniones de prensa tanto a sus participantes como a sus máquinas a las cimas más altas de popularidad.

Otras entidades o asociaciones toman también la responsabilidad de organizar caravanas, concursos o carreras de automóviles en España, si bien son las carreras las que más incidencia y popularidad alcanzan entre nuestra población y de todas estas carreras celebradas en la primera década del siglo, es la Copa Cataluña la que sin duda marca el hito más alto.

Un grupo de aficionados barceloneses al mundo del motor, vinculados al Real Automóvil Club de Cataluña (R.A.C.C.), son los responsables de esta carrera, que con solo tres ediciones, sirve para lanzar a nivel internacional nuestra industria del automóvil.



El interés que despierta la edición de 1908, anima a los responsables de la Hispano Suiza a valorar su participación en la próxima edición. Birkigt es el responsable de desarrollar un automóvil de carreras que permita a la Hispano Suiza competir contra las más acreditadas "voiturettes" del mundo.

Durante el mismo año, Birkigt desarrolla un motor de cuatro cilindros que se adapta a la reglamentación exigida por los organizadores, que permitían un diámetro máximo del pistón de 65mm..

Si bien los resultados de la carrera no fueron muy positivos, sí lo son las soluciones empleadas: mejora del reparto de pesos, situación del punto de gravedad más bajo o motor de alto rendimiento etc., indudables mejoras que permiten a Birkigt seguir desarrollando un automóvil de carácter meramente deportivo, dando como resultado la construcción en 1910 del modelo 45Cr. que ira evolucionando hasta convertirse en el modelo Alfonso XIII, al que podemos considerar el primer coche deportivo comercializado a nivel mundial.

La fábrica barcelonesa, continua siendo el único fabricante en España, su gama abarca desde chasis con motores de cuatro cilindros, como los modelos 12/15, 15/20, 30HP a un extraordinario chasis con mecánica de seis cilindros, el modelo 60/75 con más de 11 litros de cilindrada. Pero en donde verdaderamente su impulso es fundamental, es en la gama de vehículos comerciales e industriales, unos chasis que permiten ser utilizados para diferentes usos que van desde camiones con plataforma para carga de mercaderías a camiones cisterna o para usos militares.

Las diferentes posibilidades de compra de estos chasis para uso de transporte de viajeros, contribuyen decisivamente en la proliferación de líneas comerciales entre pueblos y ciudades de España, sobre todo en las zonas en donde no llegan las líneas férreas, incrementándose de esta manera la comunicación y el comercio entre diferentes ciudades, al igual que la creación de nuevas empresas de transporte, la mayoría de las cuales se identifican totalmente con la Hispano Suiza, hasta tal punto que utilizan parte de su nombre comercial de la fábrica para comercializar a sus empresas como el caso de la Hispano Igualadina, la Hispano Suiza del Maestrazgo o la Hispano Riojana.

La Hispano Suiza esta vendiendo de manera excelente sus automóviles y vehículos industriales, pero lamentablemente no hay ninguna otra empresa en España que se decida a afrontar la fabricación de automóviles.

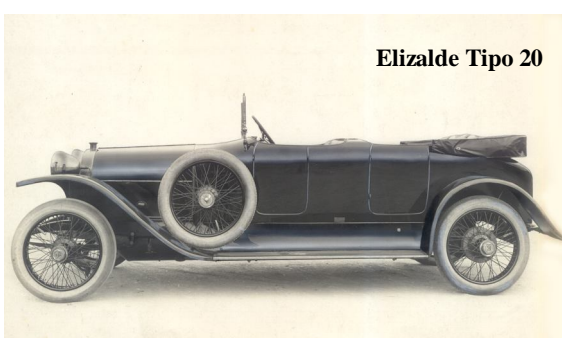
Esta iniciativa la toma en 1913, Francisco Sarramalera y Abadal, antiguo agente y concesionario de la Hispano Suiza, que emprende la fabricación de los Abadal, primero en Bélgica y posteriormente en Barcelona.

Los Abadal utilizan una mecánica muy similar a la de los Hispano Suiza Alfonso XIII, hasta el punto de que incluso su diámetro y carrera de motor son idénticos. Pese a tratarse de unos magníficos automóviles cuyo diseño, construcción y prestaciones eran de lo más envidiable, en España tendrán una acogida muy limitada.

No obstante, el paso que da Francisco Abadal, es decisivo para las futuras inversiones dedicadas a la fabricación de automóviles.

También en Barcelona se crea este mismo año, la Biada, Elizalde y Compañía, fábrica que prueba su primer prototipo en 1914, y que lo introducirá en el próximo año al mercado español.

A este primer automóvil de turismo, el Elizalde Tipo20, le siguen toda una gama



Elizalde Tipo 20

de modelos que abarcan desde el pequeño modelo 6/8 de 11CV al modelo 15/20 de 30CV, dispone también de diferentes modelos industriales y comerciales y de su fábrica salen además unos extraordinarios motores de aviación.

Las carreras, reuniones o salidas con automóviles continúan siendo, en parte, una de las actividades que más practican los automovilistas y los aficionados al motor. Esta, digamos "necesidad", hace que se busquen nuevas soluciones para ofrecer automóviles más asequibles que permitan con ciertas garantías el poder disfrutar de estos eventos a un nivel más económico.

Estas necesidades son analizadas por un grupo de aficionados barceloneses encabezados por los hermanos Armangué, que instalan en unos rudimentarios chasis de madera, mecánicas de pequeñas cilindradas, iniciándose así en el mundo de los ciclecars. Los ciclecars pequeños automóviles con motores de menos de 1.100 c.c. consiguen en poco tiempo el desarrollo de unas técnicas muy peculiares. Sus constructores, definición más correcta que fabricantes, buscan la simplicidad mecánica, la ligereza de sus chasis y un carácter meramente deportivo en sus vehículos.

Los ciclecars son durante varios años todo un símbolo de juventud, intrepidez, imaginación y esfuerzo.

Son numerosas portadas de revistas deportivas que elogian de manera tenaz a los David, Díaz y Grillo, Ideal y muchos otros ciclecars que, conducidos por jóvenes aficionados, concluyen con resultados excelentes pruebas tan duras como la Barcelona - Madrid, o la Vuelta a Cataluña.



De todas los ciclecars destacan a los David, tanto por su técnica como por la cantidad de ejemplares construidos. La Fábrica Nacional de Cyclecars David, al frente de la cual se encuentran un grupo de aficionados al motor como los hermanos Armangué, los hermanos Moré y Fernando Comas, son todo un alarde de técnica y diseño; suspensión independiente, tracción por correas trapecoidales o cambio de velocidad

progresivo son algunas de las características que les permiten alcanzar unas velocidades y una estabilidad que muchos automóviles de mayor cilindrada y mucho mayor precio no pueden igualar.

Los David hacen justicia a su nombre que otra vez es elogiado al vencer a tantos Goliats en las carreras que se van celebrando en carreteras españolas.

Todo esto desencadena una fuerte demanda de estos automóviles rápidos, económicos y de poco mantenimiento y se inicia de esta manera la instalación de pequeños talleres mecánicos en donde se fabrican chasis, suspensiones o transmisiones. Estos chasis que, una vez ensamblados, son equipados con mecánicas procedentes de fabricantes extranjeros, como Ballot, MAG o los EHP. También algunos ciclecars instalan mecánicas fabricadas en España. Tanto la Hispano Suiza como Elizalde estaban abiertas a este tipo de pedidos y entregan a estos pequeños constructores partidas especiales para sus automóviles.

No faltan constructores como la Fábrica Española de Automóviles y Aeroplanos Talleres Hereter, S.A. responsables de los Ideal o como el madrileño Manuel Pazos, director técnico de la América Autos, S.A. y en consecuencia de los América, quienes apuestan por sus propias mecánicas y fabrican todos los elementos con que equipan a sus ciclecars .

Mientras tanto, España permanece al margen de los acontecimientos bélicos europeos que enfrentan Europa de 1914 a 1918. Durante este período, la mayoría de las fábricas europeas de automóviles, ven como, poco a poco, cesa su producción de automóviles de turismo, para dedicarse únicamente a la industria militar.

Todos estos acontecimientos y las medidas adoptadas por el Gobierno francés, influyen de manera decisiva en el futuro de nuestro mayor fabricante.

Los responsables de la Hispano Suiza acceden a las reiteradas peticiones por parte de Birkigt, que les aconseja la necesidad de abrir una factoría en París y dan vía libre a esta petición a finales de 1910 y de esta manera se inicia la construcción de una sucursal de la fábrica barcelonesa en la capital de Francia.

Una sucursal que, con el paso de los años, logra eclipsar a la empresa madre de Barcelona. La fábrica emplazada en Bois Colombes, comercializa los vehículos fabricados en Barcelona y es la responsable de la fabricación del nuevo modelo el Alfonso XIII antes del inicio de la Primera Guerra Mundial.

Mientras tanto en Barcelona, el departamento técnico de la Hispano trabaja a finales de 1914 en la construcción de un revolucionario motor de aviación, decisión que toma el Consejo de Administración de la Hispano Suiza a instancias de altos mandatos estatales españoles.

El primer motor de aviación Hispano Suiza es un magnífico 8 cilindros en V de 150 CV de potencia cuya fiabilidad quedó patente después de las pruebas realizadas por el Gobierno, quien decide adoptarlo para el servicio de la Aviación Española.

Al inicio de la Primera Guerra Mundial, los diferentes gobiernos, saben que el dominio del aire es decisivo para el resultado final de la contienda. Los gobiernos aliados, deciden finalmente adoptar los motores Hispano Suiza en sus aviones. Esta decisión es determinante para la Hispano Suiza y para los gobiernos aliados, pues vencen gracias en parte al dominio aéreo, mientras que nuestro fabricante contabiliza al final de la guerra que el número de motores de aviación Hispano Suiza fabricados, ya fuese directamente o bien por patentes, asciende a más de 50.000 unidades.

Finalizada la Guerra Europea, hay en España un buen número de empresas dedicadas a la fabricación de automóviles a más de las conocidas Hispano, Elizalde, David, Ideal, Díaz & Grilló o América, pues a esta lista hay que añadir, los Landa, los España, y los Matas .

La fábrica Landa afincada en Madrid al frente de la cual está Juan de Landaluce, fabrica tanto motocicletas como automóviles. Dispone de dos motorizaciones para sus automóviles, una es mediante un motor de dos cilindros dos tiempos y la otra con la instalación de un convencional motor de cuatro cilindros en línea. La Sociedad de Automóviles Landa, se mantiene en funcionamiento hasta casi 1930, encontrándose automóviles matriculados de su marca en 1935, circunstancia motivada seguramente por el montaje de antiguos restos que habían quedado en la fábrica.

La Fábrica Nacional de Automóviles F. Batlló, Sociedad en Comandita, inicia la producción en 1917 de los España. Estos automóviles son de mayores características que la mayoría de los ciclecars construidos en Barcelona, su primer modelo es un 8/10 CV, con mecánica de cuatro cilindros, modelo del que llegaron a fabricarse más de 850 unidades y cuyo destino era de lo más variado, pues se utilizaron

indistintamente estos automóviles, ya fuese para servicios de Aviación Militar, para taxi o para usos deportivos.

Organizada por la Cámara Sindical, se celebra en Barcelona en 1919, la primera Exposición del Automóvil. Es una cita muy importante para el automovilismo español, pues en definitiva en este Salón, se puede constatar en que nivel se encuentra nuestra industria.

La mayoría de los fabricantes europeos y americanos están presentes en él con sus nuevos modelos, automóviles con avanzados diseños técnicos, basados en la tecnología adquirida por sus fábricas durante el período de la contienda europea.

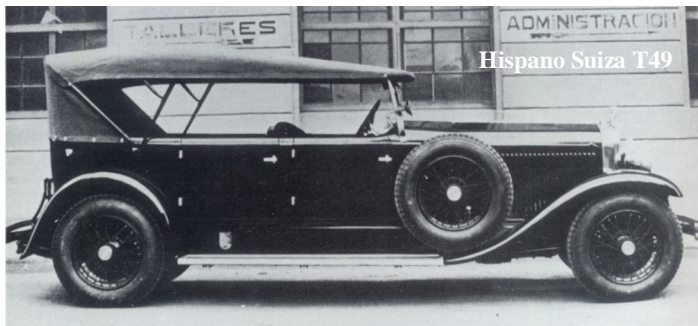
Nuestra industria está muy por debajo, técnicamente, de la mayoría de los avances mecánicos introducidos en los automóviles que en los próximos años llegarán importados a España.

Es situación irá en decremento de nuestros fabricantes, que ven como su producción irá disminuyendo y sus directivos se verán obligados al cierre de sus empresas.

La década de los veinte tiene no obstante un marcado carácter deportivo. Son muchas las carreras que se celebran en nuestro país y que animan a aficionados a construir automóviles de competición. Esta afición conlleva la construcción del Autódromo Nacional de Sitges Terramar, que, pese a su poca actividad, acrecentará aún más esta afición.

Así, serán muchos quienes animados por este auge, deciden construir pequeñas series de automóviles y aparecen marcas como el JBR, el Hebé, Salomó, Fulmen, Patria, Nike, S.R.C., Salvador etc. esta proliferación permitirá que algunos de ellos decidan fabricar tiradas más importantes de sus automóviles como el caso de los Loryc, construidos en Palma de Mallorca o los madrileños Hisparco .

Sin embargo esta década es básica para varios de nuestros mejores ingenieros y técnicos.



Los automóviles España van pasando por diferentes etapas para finalizar con la construcción bajo la supervisión de Wifredo Ricart, de los Ricart, automóviles de espíritu deportivo y de competición.

A finales de la década, se inicia en Barcelona la construcción de otro automóvil de carácter

meramente deportivo, el Nacional Pescara, un magnífico automóvil con motor de ocho cilindros en línea y doble árbol de levas en cabeza, que logrará un título de campeón de Europa de Subida en Cuesta.

Mientras tanto, Birkigt ha ido evolucionando en París un nuevo motor para automóvil partiendo de la base técnica de los motores de aviación de 8 y 12 cilindros en V. Este nuevo automóvil el 32CV está equipado con un motor de seis cilindros y 6.500 c.c. que se presenta en el Salón de París de 1919 y cuya comercialización en España es muy restringida, pues se cree oportuno el preparar para nuestro país una versión más reducida de cilindrada. Su mecánica, de idéntico formato, es también de seis cilindros pero con 3.750 c.c. que se comercializa bajo el nombre de T49 y al que posteriormente se le unirá el T48, una versión casi igual al T49 pero con motor de cuatro cilindros de 2.975 c.c.

La Guerra Civil Española, acaba con la mayoría de las ilusiones que los fabricantes de automóviles habían puesto en sus empresas. Durante la contienda, la mayor parte de estas fábricas serán colectivizadas o militarizadas y tan solo una de ellas continuará abierta una vez finalizada la guerra.

Nuestro parque automovilístico afronta esta guerra ya con un cierto desfase técnico. La mayoría de nuestros automóviles, además de sus muchos kilómetros, carecían de un mantenimiento regular y el pésimo estado de las carreteras españolas no era lo más apropiado para sus cansadas mecánicas.

Una vez finalizada la Guerra, podríamos decir que nuestro parque había descendido por mitad, la mayor parte de los automóviles habían sido transformados o requisados para fines militares o para la utilización a favor de partidos políticos o sindicales. Esto da como resultado que muchos de ellos sean abandonados por accidentes o al romperse sus mecánicas quedando abandonados sin posibilidad de funcionamiento, en numerosos depósitos de vehículos ubicados en diferentes ciudades españolas, en donde poco a poco les irán desvalijando sus partes mecánicas aun útiles.

Con este panorama, se inicia la lenta y penosa recuperación de material de automoción en España.

El cierre de nuestras fronteras y el escaso comercio exterior, totalmente controlado por el Gobierno, hacía imposible pensar a los españoles, en la adquisición de nuevos automóviles procedentes del extranjero y los proyectos como los del Nacional Sitges, A.F.A. o Nacional G, salen sin ninguna posibilidad de sacar hacia delante su producción.

La Hispano Suiza, reabría de nuevo su fabricación de vehículos bajo un severo control militar. La carencia de todo tipo de industria de automoción, sobre todo la dedicada a los camiones y vehículos industriales, obliga al Gobierno a emprender acciones para paliar esta situación y crea por decreto en 1941 el Instituto Nacional de Industria (INI) y posteriormente en 1946, el Centro de Estudios Técnicos de Automoción (CETA).

En 1946, después de largas negociaciones, se llega a un acuerdo entre la empresa Hispano Suiza y el INI con el resultado de la creación de la Empresa Nacional de Autocamiones, S.A. (ENASA), cuya función inicial es la de continuar en la misma línea de fabricación de los camiones que la Hispano Suiza tiene en proyecto o en construcción.



Pegaso Z-102

Al frente de Enasa, empresa fabricante de los Pegaso, está Wifredo Ricart, quien ha regresado a España después de un largo período de tiempo en Alfa Romeo y afronta el reto que supone poner en marcha este gran proyecto industrial.

El primer camión Pegaso fabricado en 1949, es un 8 Toneladas con motor de seis cilindros y cambio de 8 velocidades. A este le irán siguiendo numerosos, modelos como el autocar modelo 401 o un nuevo camión con motor de 125 CV.

Pero tanto España como Pegaso precisan de un protagonismo a nivel mundial que les permita poder estar codeándose con la élite del automovilismo. Esta visión encaja

perfectamente con el diseño de un automóvil de altas prestaciones, sofisticados diseños de carrocería y una meticulosa publicidad a nivel internacional.

En 1951 es presentado en el Salón de París el prototipo del Pegaso Z – 102, un brillante automóvil con mecánica de ocho cilindros en V con doble árbol de levas en cabeza y cambio de cinco velocidades capaz de superar los 200 km/h.

Pese a estas frivolidades, cada día es más patente la necesidad del automóvil en España, tanto por los puestos de trabajo que puede representar su fabricación o la de sus industrias auxiliares como por la necesidad, cada vez más imperiosa, que se estaba manifestando en nuestra sociedad hacia un sistema de transporte privado.

Han sido muchos los proyectos y estudios para la fabricación de un automóvil que pueda cumplir con los requisitos básicos para circular con ciertas garantías, ni los Orix que construye J. Ramírez en Barcelona, ni los Nacional R.G. han cumplido con su requisito, como tampoco lo logra E. Cortés Cherto, con su Eucort, del cual se fabricarán muchísimas unidades con mecánicas de dos o tres cilindros, a similitud de los DKW alemanes.

Esta situación irá en aumento y como si se tratara de un país de Liliput, irán surgiendo en toda España, aficionados que fabrican pequeños automóviles, cualquier cosa es válida, desde aplicar una rueda de más a una motocicleta, hasta reproducir un Jeep en miniatura y así se van viendo por nuestras ciudades y carreteras, pequeños microcoches como los; Aleu, Clúa, Jet, Rieju, Triver, Roa, Ruiberriz, Pulga, Myma, Kapi, Junior, etc., microcoches contruidos en muchos casos entre el ridículo y la fantasía, pero que en todos ellos hay un mismo mensaje: la necesidad del automóvil.

De entre todo este amplio abanico de microcoches, hay tres de ellos con la suficiente dosis empresarial para impulsar su proyecto con ciertas garantías de éxito, pese a que el tiempo va en contra de ellos, los Biscuter que diseña Gabriel Voisin y que son fabricados en Sant Adrià del Besòs por Auto Nacional, S.A., son los microcoches más difundidos entre nosotros, calculándose que la cifra de producción total de estos pequeños automóviles con motor Hispano Villers de un cilindro y carrocería de aluminio, llegó a superar las 5.000 unidades. Los PTV fabricados por Ausa, Automóviles Utilitarios, S.A. en Manresa y los Gogomobil que Munguía Industrial, S.A. fabrica bajo licencia alemana en Bilbao, son las otras dos empresas capaces de ofrecer unos automóviles con garantía de buen funcionamiento y servicio postventa.

Entretanto, Sociedad Española de Automóviles de Turismo, Seat, ha entregado en 1953 las primeras unidades de su modelo 1400, fabricado en su factoría de Barcelona con licencia Fiat. Pero no será hasta con la aparición del modelo Seat 600, cuando podamos decir que nuestra industria automovilística esta consolidada.

Con la entrada de Seat en el mercado de los automóviles y más concretamente con su modelo 600, el futuro de los microcoches empieza a desvanecerse, pronto irán cerrándose estas empresas, su producto final queda muy lejos de lo que Seat puede ofrecer y cada día es mas patente que el futuro comprador de un automóvil, busca algo que le permita mayor movilidad, capacidad y algo muy importante una garantía de fabricante.



Seat 600

Con Seat, se inicia también la red de concesionarios por todo el territorio. Seat está presente en todas las capitales de provincia prácticamente en 1954.

En Valladolid, FASA Renault, ha lanzado al mercado las primeras unidades del Renault 4/4, que es muy bien acogido pero no con el fervor del país vecino, algo le debe de faltar a este pequeño automóvil para introducirse de una manera segura en nuestro mercado.

El crecimiento nacional de Fasa, es tan espectacular como el de Seat y en poco tiempo su red abarcará toda España.

Fasa se muestra como una sociedad más abierta y sobre todo con mayor movilidad, esto le permite poder ofrecer por primera vez su propio financiamiento de vehículos mediante el sistema de ventas a crédito.

Seat en cierta manera está monopolizando el sector del automóvil, la demanda de su modelo 600 es tan amplia que son varios los meses de demora.

Esta fiebre de automóvil, influirá en diferentes empresarios que verán la posibilidad de fabricar en sus empresas automóviles de turismo. Eduardo Barreiros fabrica desde 1954 sus propios motores diesel y en un futuro afronta la fabricación de camiones y vehículos industriales para diferentes usos: militares, forestales, de carretera etc.

En 1963, firmará un convenio con la Chrysler Co. para fabricar en su fábrica de Villaverde en las cercanías de Madrid, los Dodge, y más adelante los automóviles Simca, cuyo modelo 1000 será uno de los más populares de nuestras carreteras.

La ciudad de Vigo, es la escogida por la empresa francesa Citroën para construir su planta de producción en España. El primero de sus modelos es el Citroën 2CV con motor bicilíndrico refrigerado por aire, al que seguirán toda una serie de automóviles casi con idéntica motorización, destacando por su número de unidades vendidas los Dyane y el 2 CV. Uno de los ejemplares más raros fabricados en Vigo, es el 2CV Sahara, vehículo equipado con dos motores y tracción en las cuatro ruedas.

Otra empresa norteña, la Nueva Montaña Quijano, decide iniciar la fabricación de la gama de la British Motor Co. los Morris y M.G. en España, al que más tarde se unirá el famoso Mini en diferentes versiones mecánicas.

Seat, mientras tanto, ha sacado al mercado dos de sus modelos más significativos, el 850 y el 124.

El 850 tal vez sea el automóvil más versátil de los fabricados por la



empresa barcelonesa. Aparte de la versión de dos puertas, también se fabricó en 4 puertas, así como dos preciosos coupé y una versión spider. El caso del 124 es también relevante, es un automóvil de técnica y diseño muy clásico, pero que impacta a nuestra sociedad. Su robustez y fiabilidad hace que muchos de ellos sean utilizados como servicios públicos, oficiales, bomberos, policía, ambulancias o para taxis, pero también hay quien ve en ellos unas características deportivas impensables.

Ante esta versatilidad Seat decide poner al mercado el 1430, al que equipara con diferentes versiones de motor con cilindradas que irán desde los 1300 c.c. hasta los dos litros de cilindrada. Este mismo modelo será la base de las carreras de promoción que Seat y la Federación Española de Automovilismo abrirán a los jóvenes pilotos españoles bajo el nombre de la Formula 1430.

También Renault ha mejorado su gama y presenta el modelo R8, el primero con frenos de disco y su versión deportiva el R8 TS, automóvil que será también utilizado para carreras de promoción en circuitos, la famosa Copa TS.

Otro automóvil que Fasa construye es el Alpine Renault, se trata de la primera carrocería construida en España en fibra de vidrio. El Alpine, de marcado carácter deportivo, es un todo atrás con un motor de cuatro cilindros y 1100 c.c. cilindrada que irá aumentando con el paso de los años hasta 1440 c.c..

Sin embargo, será Seat quien escriba las mejores páginas deportivas: sus familiarmente llamados Taxis por los aficionados al motor, (los 1430-1600, 1800 o 2000) irán evolucionado de una manera constante, hasta transformarse en verdaderos automóviles de competición. El equipo Seat Competición, ganará diferentes campeonatos de España de Rallyes y de circuitos y su presencia en los certámenes mundiales estará en ocasiones a un nivel impensable.

Todo este proyecto deportivo está controlado desde la misma fábrica por medio del equipo Seat Competición.

Los Seat irán homologando diferentes piezas y componentes mecánicos, incluida una famosa culata de 16 válvulas que, equipada a los motores de 2 litros, ofrecía unas prestaciones impensables.

Las multinacionales del motor a partir de los años 70, ven en España el país que precisan para sus nuevas empresas y una tras otra irán llegando para establecer sus nuevas factorías: Ford, Opel, Volkswagen, Nissan, etc. apostarán por nuestro país y de esta manera España será consolidada como uno de los mayores fabricantes mundiales de automóviles al final del milenio.



Pero hay algo que siempre estará ligado a nuestro automovilismo, que forma casi una única historia con él y que sería injusto no recordarlo en este breve escrito. Son estas miles de personas que, de una manera u otra, han ido realizando

un trabajo casi a escondidas y que sin ellos el automóvil no hubiese llegado a nosotros con tanta fuerza: Bonet, Voisin, La Cuadra, Birkigt, Patreras, Ricart, Godia, Aguilera, Baradat, Zanini, Cortés, Barreiros, Fernández, Mateu, Elizalde, Sainz, a todos ellos gracias por este primer siglo de nuestro automóvil.

