

# VUELVEN LOS VIEJOS BOLIDOS

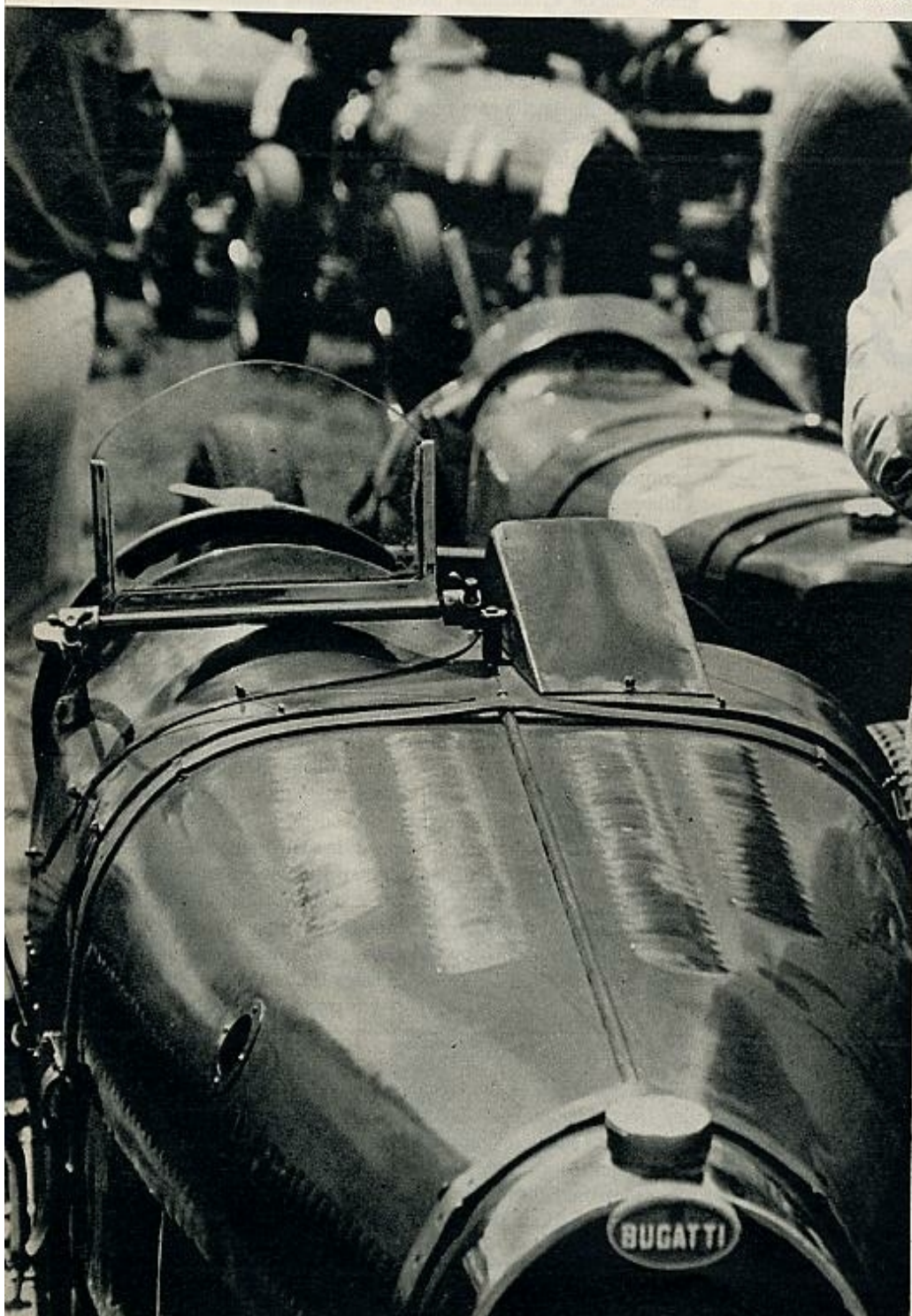
El "Gran Prix Bugatti", último coche de carreras que construyó Ettore Bugatti en sus fábricas de Molsheim (Alsacia). Bugatti fue un artista del automóvil para clientes aristocráticos.

CUANDO pasaban por los caminos polvorientos hacían cacarear a las gallinas y ladrar a los asustados perros. En las ciudades, el probo ciudadano se protegía de ellos refugiándose en un portal y los reputaba obra del diablo... Treinta años después un cronista madrileño los evocaba así: «Aparición fantasmagórica de un artefacto monstruoso, especie de araña con ruedas, que anda solo por esas calles. "Automóvil" le llaman. Y Riquelme, en una zarzuelilla, canta con su voz rota de hombre zarrullo: El automóvil, ¡mamá!, es una cosa...».

La cosa llegó a Madrid en 1901, pero ya llevaba algunos años rodando por los caminos y tenía bastantes vidas en su haber. Esas vidas como justificación oficial y la presión de los explotadores de diligencias tiradas por caballos habían llevado al Parlamento inglés a votar en 1836 una ley —la Red Flag Bill o «ley de la bandera roja»— que obligaba a las diligencias de vapor a ir precedidas de un hombre con una señal roja, como si dentro de ellas viajara el mismo Lenin camino de Petrogrado. Tiempo más tarde la Locomotive Act remachaba el caso prohibiendo al revolucionario medio de transporte las velocidades peligrosas, cuyo umbral establecía la prudente ley británica en los dieciséis kilómetros por hora.

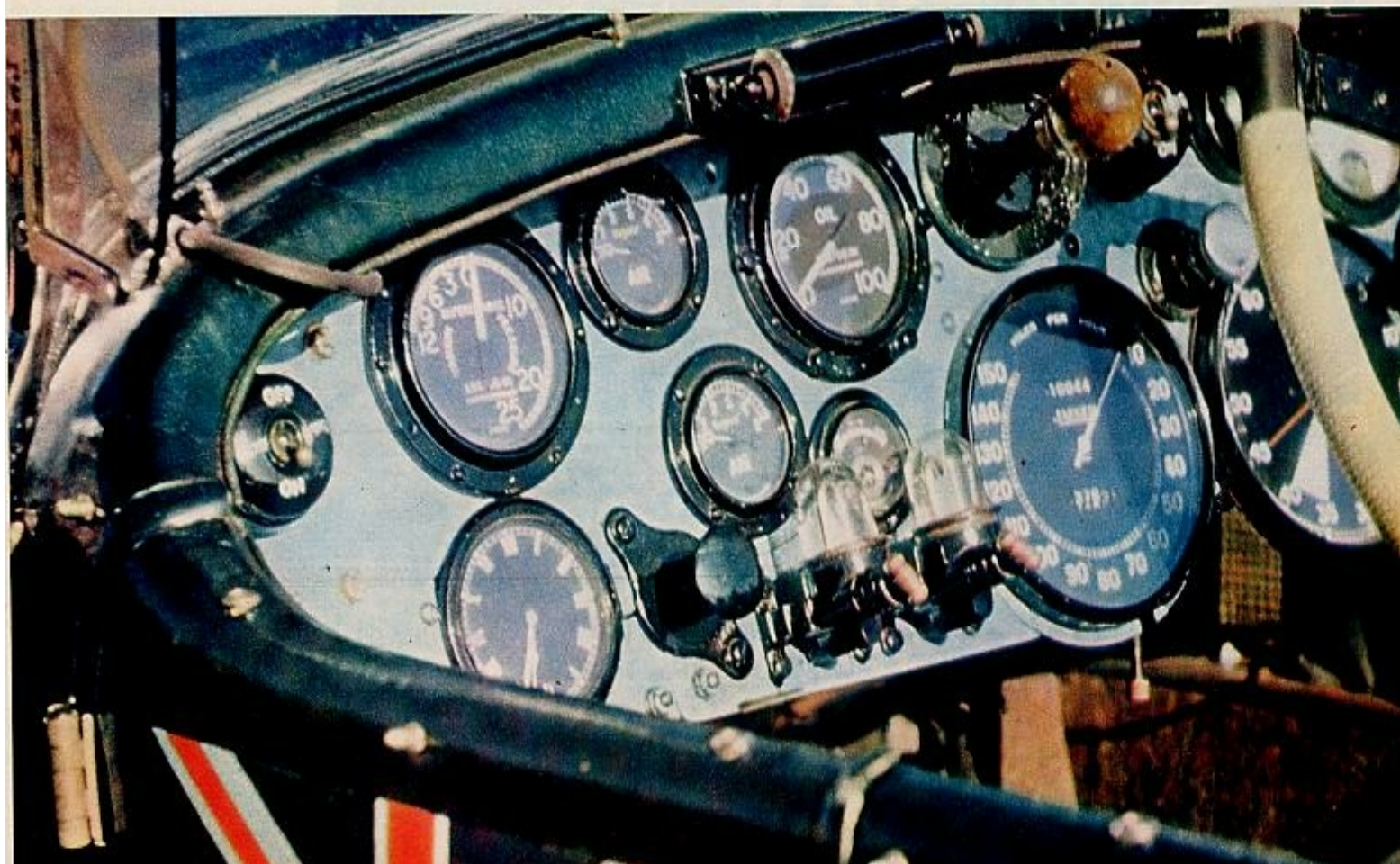
Las leyes retrasaron el progreso del futuro automóvil en Inglaterra, pero en otros países su desarrollo se aceleró: Otto ideaba en Alemania el motor de cuatro tiempos y Benz utilizaba la gasolina. Antes de un siglo los automóviles poblaron el mundo y daban lugar a empresas poderosas: algunas, como la Citroën, empezaron fabricando proyectiles para los cañones; otras, como la General Motors —casi 700.000 empleados y más presupuesto que el Estado francés—, han logrado tanto poder electivo que su gestión no ha sido ajena a que en muchos lugares del mundo se usen los cañones. En ese tiempo se pasó desde los primeros Daimler, Ford, Bianchi o Duryea —a los que el mimetismo hacía parecer coches de caballos— a los air car sin ruedas, deslizantes sobre un colchón de aire, cuyos prototipos se construyen ahora por la Curtis Wright.

Apenas el automóvil empezó a desarrollarse industrialmente comenza **SIGUE**





Arriba, un "Frazer Nash 1935" espera la orden de salida en la carrera del VSCC en Oulton Park. En Oulton y Silverstone celebran los dueños de vintage car sus pruebas anuales. Abajo, un "Bentley Team", en Le Mans. Los "Bentley" ganaron las "las 24 horas" en 1924, 1927, 1928 y 1930.



De día su vida...  
de noche,  
descanso

**Firestone**



**moltopren**  
**Firestone**

ESPUMA DE  
POLIURETANO

**COLCHONES**  
**Firestone**

ALMOHADAS, PLANCHAS Y PIEZAS MOLDEADAS



ESPUMA DE  
LATEX

**FOAM**  
**Firestone**

Se venden en Agencias Firestone, colchonerías y demás establecimientos del ramo

## VIEJOS BOLIDOS



Un "Delage II" de 1922, con palanca y motor de 5,1 litros. Lo usaron ases como Divo y Rene Thomas y antes de la guerra corrió con éxito en Brooklands. Después reformaron su carrocería para uso normal. Finalmente pasó a formar parte del club de los vintage car, siendo reconstruido.

ron también las primeras pruebas deportivas. Las velocidades se duplicaban de una a otra carrera: un Panhard de 4 CV ganó la París-Burdeos y corrió a 24,428 Km/h. Dos años después, en 1898, otro Panhard ganaba la París-Amsterdam a una media de 45,422 kilómetros/hora. Pero todas estas velocidades se superaron en la París-Madrid-París de 1903. Trescientos coches salieron de París; la primera etapa terminaba en Burdeos y la ganó Gabriel sobre un Mors a una media de los 103 Km/h. La carrera no pudo continuar: las autoridades decidieron suspenderla ante el gran número de víctimas. Entre ellas estaba Marcel Renault, muerto a bordo de un 16 CV construido en colaboración con su hermano Luis, que a 97 kilómetros/hora llegó segundo en la etapa. A su precio en vidas las carreras unían su costo en material. Las competiciones automovilísticas han necesitado del apoyo de las casas constructoras que veían en ellas una ocasión para prestigiar sus productos. Pero esto no ocurre cuando se trata de carreras con automóviles antiguos, donde los aficionados han de pagar todo. Por otra parte, sostener una «scudería» de coches an-

tiguos es casi más caro que tener una buena cuadra de caballos. Tanto que sus poseedores forman como una especie de aristocracia, tan cerrada y clasista como cualquier otra. En este gotha del automóvil destaca el Vintage Sports Car Club de Gran Bretaña, que reúne a varios clubs de marcas como el Bentley Drivers Club, el Aston Martin Owners Club o el Morgan Three-Wheeler Club. El Vintage Sports C. C. dictamina sobre todo lo divino y humano en materia de coches antiguos. Pero también dentro de ellos hay sus clases. Al VSOC no le interesa ninguno que sea posterior a 1931 —a menos que sea de carrera— ni tampoco los demasiado antiguos, que también tienen sus clubs, y que cada año participan en la carrera Londres-Brighton con el asmático jadeo de sus viejos motores. Entre un vintage car y un coche prehistórico la diferencia la establecen los mismos espectadores: el viejo provoca risas irreverentes por su estructura de coche de caballos, sus ruedas esqueléticas y la paciencia y espíritu de sacrificio de que ha de ir provisto el conductor; el otro impone respeto por su largo capot y el poten-

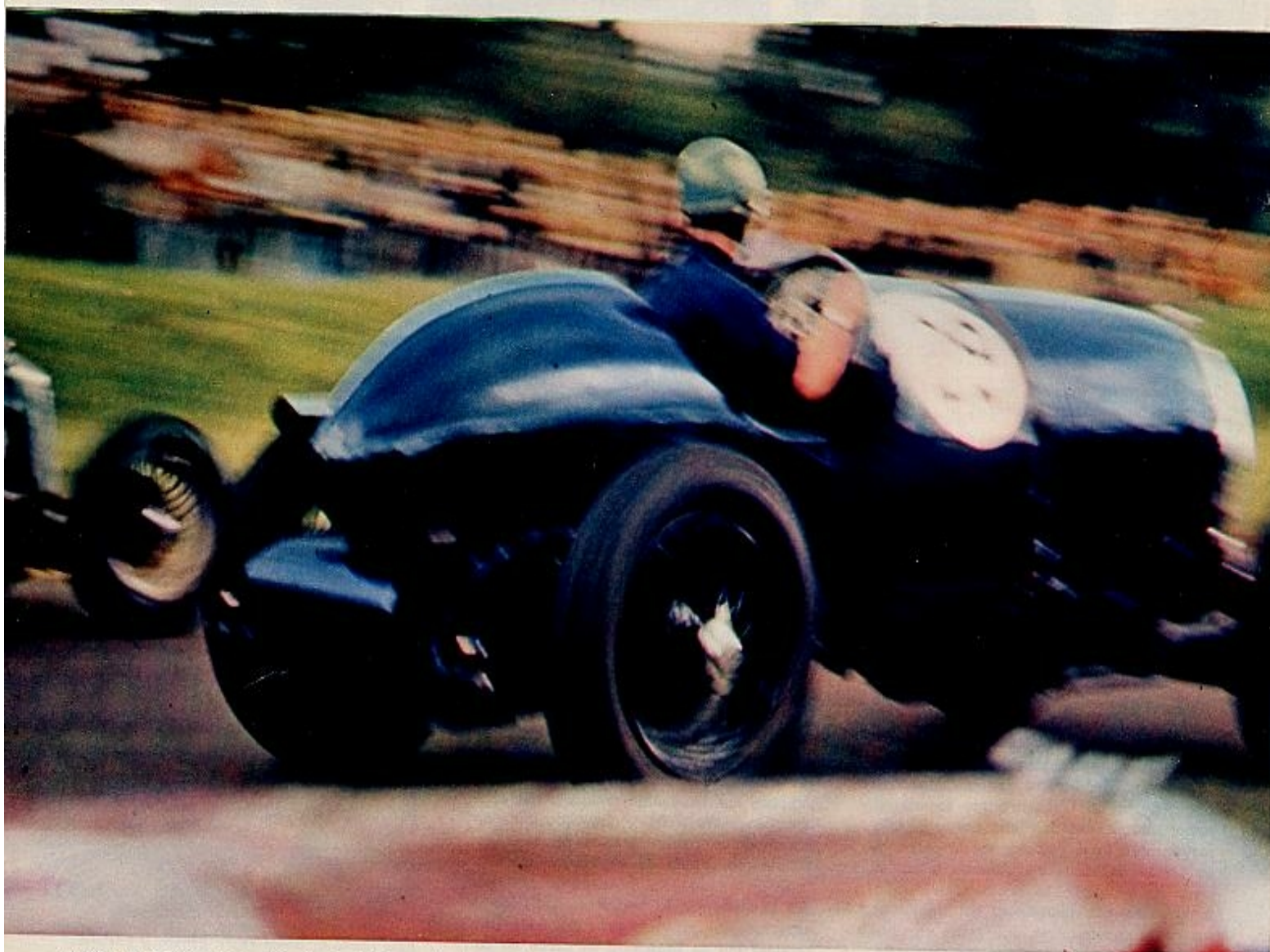
**SIGUE**



Esta rueda es única en su género y pertenece al "Gran Prix Bugatti". Bugatti, que tenía inclinaciones aristocráticas, rechazó las ofertas de los magnates americanos a quienes no consideraba dignos de llevar sus coches.

te rugido del motor. Los socios del VSCC entienden que el destino de sus veteranos bólidos no es el museo, sino la competición para que fueron hechos, y por eso todos los años los vintage car participan en tres o cuatro carreras. Las multitudes que van a Silverstone y a Oulton Park pueden así vivir tiempos de hace muchos años. La colección vintage más importante de Gran Bretaña la posee el honorable Patrick Lindsay, tan orgulloso de ella como si se tratara de una colección de Picassos. Lindsay tiene un Napier-Railton, un Alfa Romeo Monza, un Rolls Royce Phantom II Tourer, tres Maserati y un Remus, alguno posterior a 1931. Varios ingenieros jóvenes han accedido también al cerrado club gracias a su paciencia en rehacer pieza a pieza un vintage. Habitualmente el poseedor de un vintage, miembro del club, no vende jamás su coche, aunque sabe que ganaría buen dinero con ello. Tampoco hay gentes que hayan tomado como negocio la compraventa de vintage; cualquiera de sus posibles clientes sabe bastante más que él de la mercancía. El Vintage es casi un clan cerrado, cuyos miembros no se cansan de mirar, hablar y correr con sus coches.

Fotos de JAMES MORTINER-CAMERA  
PRESS-ZARDOYA



Arriba, un "Star" poco antes de la salida, en el circuito de carreras de Cheshire, Oulton Park. Abajo, el "Delage II" en plena competición. El constructor de los "Delage" quiso ser corredor, pero un defecto en un ojo se lo impidió. En 1905 montó una fábrica donde hizo turismos pequeños y coches "Gran Premio". Sus vehículos fueron los primeros que llevaron frenos en las cuatro ruedas. En 1935 Delage se unió a Delahaye.

## VIEJOS BOLIDOS

Izquierda, un "Morris Cowley" muy popular en su época. Abajo, el "R5B", propiedad del honorable Patrick Linasay, que tiene la escudería de vintage más importante de Inglaterra, formada por Napier-Railtons, Rolls, Alfa Romeo, Maseratis y otros. En 1913, un coche especial, con motor "Alfa" de 4 cilindros y casi 4.000 c.c., alcanzó en una prueba la velocidad de 139 km/h. Los "Maserati" son posteriores y hasta 1926 no aparecieron los primeros. Obtuvieron una doble victoria en las 500 millas de Indianápolis. La casa Rolls ha variado poco sus modelos. De 1907 a 1945 sólo presentó cinco tipos. El primero fue el casi legendario "Silver Ghost", fantasma de plata, de 6 cilindros y más de cuarenta caballos.

