

JOSÉ VICENTE DÍEZ MONFORTE

La
GUÍA
del
AMANTE
de los
COCHES
CLÁSICOS
y de
COLECCIÓN



ÍNDICE

Agradecimientos	9
Presentación	11
Introducción.....	13

Primera parte

UN POCO DE HISTORIA

Los inicios e importancia del automóvil	16
Preguerra y esplendor	20
La Segunda Guerra Mundial.....	24
Posguerra y popularización.....	26
Los estereotipos nacionales	30
Evolución en el diseño y tecnología	36
El diseño 1900-1945.....	39
El diseño 1946-1990.....	40
Las culturas automovilísticas y su sentido pasional.....	46
Clubes, asociaciones y eventos	50

Segunda parte

MI COLECCIÓN

Los sueños de coleccionista	54
Mi evolución y gusto por los clásicos	100
Los diez preferidos de mi colección	104

Tercera parte

CÓMO COMPRAR UN COCHE CLÁSICO

¿Cuándo un coche es coleccionable o se considera clásico?	126
Los clásicos como inversión	128
Guía básica de compra	132
Comprar fuera del país	144
Documentación.....	146
Compra de un clásico para restaurar.....	156
Investigación, medios, presupuesto, tiempo y planificación	158
Encontrar nuestro clásico para restaurar	162

Cuarta parte

LA RESTAURACIÓN

Nuestro taller casero.....	186
La restauración o coordinación de trabajos.....	192
Carrocería	198
Pintura	214
Mecánica	218
Aceites y aditivos	232
Caja de cambios y transmisión.....	234
Sistema eléctrico.....	240
Sistema de frenado	248
Suspensión y dirección	254
Sistema de escape	262
Sistemas auxiliares y extras.....	266
Interiores y tapizado.....	268
Cristales y lunas.....	282
Neumáticos para los clásicos	284
Mantenimiento y <i>parking</i>	292
Consejos de uso y conducción de nuestro clásico	296
 Cronología	 302

PRESENTACIÓN

José Vicente Díez Monforte nos adentra en las profundidades de una afición, desde su conocimiento íntimo, consecuencia de una vida dedicada a los automóviles clásicos y veteranos, y una convivencia diaria en su mantenimiento, restauración, conducción y pilotaje.

Esta obra aborda todos los aspectos y claves que el buen aficionado debe conocer para disfrutar de un automóvil de colección. La evolución en los diseños y tecnología, su tipos y variantes, saber invertir, comprar, restaurar, mantener, conducir...

La historia de José Vicente es la de un ejecutivo con un puesto de responsabilidad en una multinacional, que compaginaba su pasión desde niño con las obligaciones de su cargo. En el año 1999 dejó la comodidad y estabilidad de su posición para dedicarse en exclusiva al mundo de los coches clásicos. Se marchó a un pequeño pueblo de la sierra burgalesa y fundó MM Clásicos, empresa de la que es propietario y gerente. En sus instalaciones se pueden admirar más de un centenar de vehículos de todos los tipos y épocas que se van renovando periódicamente.

Durante todos estos años ha aportado un aire fresco a una afición que era muy minoritaria en nuestro país. Siendo uno de los pioneros en el aprovechamiento de internet y las nuevas tecnologías en su promoción. Ha importado y recuperado decenas de piezas interesantes, enriqueciendo el escueto parque que existía.

Su programa *House of Cars* de la cadena de televisión multinacional Discovery Channel se emite con gran éxito en más de cincuenta países de todos los continentes. Muestra el día a día de la recuperación y transformación de auténticas chatarras en exclusivos «automóviles *vintage*».



INTRODUCCIÓN

El automóvil se ha convertido en un electrodoméstico más en nuestro día a día. Sin ningún lugar a dudas, hoy por hoy, el coche es la máquina más cercana al hombre y con la que este más interactúa. Es el «aparato» complejo que más ha favorecido el progreso e impulso de la humanidad.

Siempre habíamos pensado en los robots como máquinas que nos ayudarían en nuestros quehaceres diarios, pero los coches ya se están convirtiendo en robots que interactúan con nosotros. Sin que nos demos cuenta, memorizan la postura de conducción, adaptándose a nuestra ergonomía, regulan la temperatura interior, cuidan de la seguridad de los pasajeros, nos indican la ruta más acertada, aparcen por nosotros, se mantienen dentro del carril y frenan si nos hemos despistado... En fin. No lo imaginábamos así, porque no tienen ojos ni brazos, pero se están convirtiendo en nuestro robot personal.

El sector de los coches mueve más de nueve millones de dólares anuales en todo el mundo. Es un pilar fundamental de la economía mundial.

Los automóviles son maravillas de nuestra vida diaria.

La industria de las cuatro ruedas se ha convertido en el motor de muchas innovaciones y el desarrollo de nuevas tecnologías. Y aunque a lo largo de los años los vehículos hayan ido perdiendo personalidad, convirtiéndose en máquinas donde prima su practicidad, economía, ecología y seguridad, esta misma industria también ha creado modas, tendencias y estilos a lo largo de toda su historia.

Para muchos usuarios su coche es una extrapolación de su carácter y personalidad y ese aspecto es uno de los que normalmente más nos interesa a los aficionados a los vehículos de colección. Desde sus inicios, poseer un automóvil ha sido siempre un sueño dorado para muchos hombres y mujeres.

Si los coches modernos constituyen una necesidad actual, los coches antiguos son una obsesión para muchas personas, no solo para coleccionistas que se animan a recuperarlos y conservarlos, sino también para aquellos que los recuerdan con nos-



talgia. Este aspecto pasional es el que más nos interesa abordar en este libro.

Me motiva el interés por conservar y promover esta preciosa afición y renovar, en la medida de nuestras posibilidades, ese «espíritu del automóvil» perdido en nuestros días, en que estos son meras máquinas en su sentido puramente práctico.

En estos «tiempos estándar» en que manejar un coche es una necesidad propia de la modernidad, reivindicamos que «conducir es una cuestión personal»

que nos debe producir placer. Llevar un clásico hoy, sin embargo, es mancharse alguna vez de grasa, pero sobre todo es vivir de nuevo el viaje como una emoción, una experiencia para el recuerdo, integrarse en el paisaje, disfrutar del sonido de los motores, del arte en el diseño...

Sin duda esta afición provoca simpatías, invoca bellos recuerdos, instruye en historia, educa nuestro tiempo de ocio y, sobre todo, se comparte con familiares y amigos.

Primera parte

UN POCO DE HISTORIA

LOS INICIOS E IMPORTANCIA DEL AUTOMÓVIL

Ninguno de nosotros estuvimos allí para poder verlo, pero en el siglo XVIII ya se probaron vehículos de tracción a vapor. El primero que realmente funcionó, o eso cuentan las crónicas, fue el de Nicholas Cugnot en el año 1769. Estos primeros «artefactos» a vapor eran pesados, con enormes chasis de madera y acero y nada prácticos. Apenas se conservan algunos ejemplares de esta época en museos, y su

interés como vehículos de colección para particulares es casi inexistente.

Se puede decir que los primeros automóviles como tales surgieron en Alemania. Fue determinante la invención del motor de gasolina por parte de Gottlieb Daimler, el cual lo acopló a un chasis de dos ruedas en el año 1885. Casi al mismo tiempo, Karl Benz empezó a vender una arcaica máquina, pero que ya presentaba elementos que



Este simpático Citroën 5CV de 1925 con matrícula original de Madrid sobrevivió a la Guerra Civil española y todavía sale a rodar muchas tardes de verano.



Precioso Buick modelo 17 Touring del año 1909.

hoy en día se siguen empleando, como el encendido eléctrico, el diferencial en las ruedas y la refrigeración por agua para el motor.

A decir verdad, estamos hablando de una especie de bicis con más de dos ruedas, manillar y un precario motorcillo, pero los primeros vehículos de carácter artesanal fabricados a finales del siglo XIX eran auténticos prodigios de tecnología punta para su tiempo. Los pioneros en este campo, como Daimler, Henry Ford o Benz, sentaron las bases que otros muchos pequeños fabricantes iban imitando y perfeccionando. En aquella época, cada vehículo era una uni-

dad única, todavía nadie podía pensar en fabricaciones en cadena o estandarización de piezas y componentes.

Aquellos pequeños y solitarios inventores se fueron uniendo y la implicación de inversores, que veían en el automóvil una oportunidad de ganar dinero y un negocio de futuro, dio un gran impulso a esta incipiente industria. Sin embargo, a causa de su tosquedad, estos primeros modelos no gozaban de la simpatía del público y la gente de las calles, ya que producían mucho ruido y humo, espantaban los animales que tiraban de carruajes y ocasionaban bastantes accidentes. A pesar de que mu-

chos de ellos no superaban los 6 km/h, hay que pensar que ni las calles ni los caminos estaban señalizados ni preparados para el tráfico de estos «trastos».

A principios del siglo xx, muchos de los inventores de primera generación se habían asociado para realizar automóviles y ya se empezaba a considerar la posibilidad de fabricación en serie. Una segunda generación de constructores, como Renault, Panhard y Levassor, De Dion-Bouton, ya se lanzaron a producciones más largas.

Algunos de los nuevos fabricantes se unieron a los pioneros, beneficiándose de las invenciones de estos y perfeccionándolas en la mayoría de los casos. Otros ya eran capaces de producir con relativa fluidez. Pero la verdadera revolución vino de la mano del pionero Henry Ford, que estableció un sistema de fabricación en cadena e intentó la máxima estandarización de piezas y

componentes. De esta forma, los costes de producción se redujeron enormemente. El modelo T de Ford fue un éxito total. De sus cadenas de montaje salieron más de quince millones de automóviles entre 1908 y 1927. Tenía un sencillo pero robusto chasis para las precarias carreteras de la época. A pesar de todo, su conducción no tiene nada que ver con la de un coche de hoy en día y exige, para los coleccionistas que poseen uno, adaptarse al manejo de su sistema de cambios de marchas mediante pedales. El motor de 2,9 l logra una velocidad de hasta 72 km/h.

Estos preciosos vehículos de principios del siglo xx son coleccionables y muy interesantes. De todos modos, la evolución de la circulación en las carreteras modernas limita su uso y la dificultad en la obtención de piezas y recambios hacen de este tipo de aparatos objetos casi de museo. Su utilización prácticamente se reduce a espacios controlados o rallies especializados.

A partir de los años veinte y treinta del siglo xx, la motorización alcanzó a las familias de clase media, y empresas como Citroën, Renault, Austin... en Europa y Chevrolet o Ford, entre otras, en América, consiguieron hacer que el automóvil llegara a muchas personas. Los vehículos fabricados a partir de esa época no solo tienen un interés como objetos de colección casi estática, también son aptos para salir a la carretera hoy en día.



De Dion-Bouton de la primera década del siglo xx extraordinariamente bien restaurado.



Primer automóvil fabricado por Karl Benz en 1886.

Como buen aficionado a las motos, debo decir que los primeros automóviles tuvieron que compartir protagonismo con motocicletas y sus sidecares como medio de transporte económico y ágil. Esto fue de gran importancia y debe ser reconocido, aunque no sean las protagonistas de este libro.

Vehículos como el Ford T y posteriormente el Volkswagen Escarabajo o el Citroën 2CV de 1939 marcaron un antes y un después en la popularización del automóvil y son piezas claves para entender su historia y evolución.

La fabricación en serie y la estandarización de piezas benefició muchísimo el ahorro de costes y poco a poco esta industria se fue convirtiendo en un motor vital de la economía mundial.

El automóvil pronto fue adaptándose a los gustos y los recursos de los usuarios. Algunas marcas se especializaron en vehículos exclusivos de lujo, otras en deportivos y de competición y muchas se decantaron por el coche popular y utilitario. Esto también es determinante para considerar su conservación y hace que modelos de ciertas marcas sean más cotizados y buscados.

PREGUERRA Y ESPLENDOR

Para comprender mejor la evolución histórica de los grandes inventos e hitos del automóvil es importante contextualizarlos con los acontecimientos y hechos propios de su época. Hoy en día damos por sentado muchos adelantos que forman parte de nuestras vidas como algo normal y sin excesiva importancia. Sin embargo, en su momento, cualquier invento o avance técnico era una proeza, sobre todo teniendo en cuenta la poca evolución en los métodos de investigación y producción, los escasos recursos fabriles y materiales, y algo que todavía considero

más importante: la falta de comunicación y contraste de ideas entre inventores. Ahora la información fluye por libros, medios de comunicación y sobre todo internet. No obstante, aquellos héroes no disponían de estos medios y estaban condenados a trabajar con pocos y muy malos recursos.

Los automóviles en sus inicios suscitaban controversias de todo tipo. Hasta entonces cualquier medio de transporte pasaba por el empleo de animales y un cambio significaba una revolución social, empresarial y económica.



Los Ford A, como este sedán dos puertas de 1929, y su competidor Chevrolet Doble Phaeton descapotable del mismo año eran coches medios para los privilegiados que podían disponer de un automóvil.



LaSalle Cabriolet de 1940. Los LaSalle eran Cadillac con diferente acabado. Ese año desapareció la marca.

A finales del siglo XIX, con la invención del motor de combustión interna, se abandonó la idea de seguir experimentando con el vapor. Durante un tiempo los automóviles eléctricos tuvieron su efímero momento de esplendor, pero finalmente fueron apartados al tener dificultades con la autonomía

y las limitaciones de las baterías, problema que incluso hoy restringe su expansión.

Podemos decir que, en esta primera etapa, el automóvil para las masas vino de la mano de Henry Ford. La producción en serie y el ajustado precio favoreció este primer florecimiento. En Europa, el final de la

Primera Guerra Mundial fomentó el mercado de masas.

Entre la década de los años treinta y el estallido de la Segunda Guerra Mundial se vivió un panorama rico en innovaciones técnicas. Ya no bastaba con que el coche fuera un innovador medio de transporte. Se exigía que tuviera criterios estilísticos bien definidos. En América, los vehículos

ya eran robustos, cómodos y de fácil acceso al público. En Europa, se gestaron dos importantes automóviles como el Volkswagen Escarabajo de 1936 y el Citroën 2CV en 1939, cuyo mayor florecimiento vino después del conflicto. Un proceso que se llevó a cabo igual para todos fue la unión de fuerzas y la creación de grandes grupos de compañías de fabricantes.



Rolls Royce 20-25 de 1935 limusina. Solo unos pocos se lo podían permitir.



Estos dos Rolls Royce 20-25 con carrocerías Sport Sedán de 1933 y Open Tourer descapotable de 1930 representaban el lujo y la distinción en los años treinta.

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Durante la Segunda Guerra Mundial, la evolución del automóvil estuvo algo estancada. Tanto en Estados Unidos como en Europa, se sustituyó la producción de automóviles por aparatos de guerra. Los grandes fabricantes se vieron implicados en el conflicto y dedicaron sus instalaciones, medios técnicos y materiales al desarrollo y fabricación de máquinas bélicas.

Una gran mayoría de ingenieros, inventores y profesionales del sector terminaron aplicando sus conocimientos al esfuerzo bélico, especializándose en el desarrollo y producción de maquinaria militar.



Colaborador en la Resistencia francesa, este Citroën 11BI de 1937 sobrevivió a la Segunda Guerra Mundial y lo rescatamos décadas después para su posterior restauración.

La carencia de materiales, neumáticos y combustibles, al igual que la confiscación de unidades para su uso bélico, también condicionó la utilización particular de automóviles. Durante este periodo de escasez se inventaban cosas realmente ocurrentes para circular, como los sistemas de gasógeno. Al coche se le instalaba en la parte trasera o en un carrito una especie de generador de combustible gaseoso a partir de quemar residuos sólidos como el carbón o leña.

Muchos fabricantes que a esas alturas no unieron fuerzas o no fueron absorbidos por las grandes compañías no superaron la Segunda Guerra Mundial. Es el caso de grandes marcas como: Adler, Alvis, Amilcar, Auburn, Cord, Duesenberg, De Dion-Bouton, Delage, Delahaye, Detroit Electric, Graham Paige, Hotchkiss, Hupmobile, Isotta Fraschini, Lagonda, LaSalle, Marmon, Maybach, Minerva, Pierce-Arrow, Voisin, Stutz, entre otras.



Fabricado a finales de la guerra, este Volkswagen del ejército nazi sobrevivió al conflicto. Detrás podemos ver una versión civil.