

Almoraima 42, 2011

AQUELLOS VIEJOS COCHES DE NUESTROS ANTEPASADOS. UN ASPECTO DE LA ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL DEL CAMPO DE GIBRALTAR

José Manuel Algarbani Rodríguez

RESUMEN

Encuadrados en lo que denominados la arqueología industrial, mas concretamente en un aspecto del Patrimonio Industrial de nuestra comarca, es el estudio de los vehículos automóviles antiguos. En nuestra comarca todavía se conservan unos cuantos de estos ejemplos de la poderosa industria que fue la de automoción desde principios del siglo XX y sobre todo en las décadas de los -20, -30 y -40. Todo un mundo, desconocido incluso para los historiadores, que en la comarca tiene exponentes de un interés nacional e internacional. Abracando desde 1917 hasta 1945 aproximadamente se analizan los exponentes mas representativos en la comarca, donde existen Lincoln, Standard, Ford T, Austin 16, Austin seven, Opel p4, autos que vivieron en primera persona el devenir y la evolución de esta comarca.

Se plantea en esta comunicación la singularidad histórica de la zona en relación a los primeros autos, un paseo muy general por las características técnicas de los más representativos y sobre todo el recorrido histórico, el protagonismo histórico de cada uno de ellos, en un intento de reivindicación del coche antiguo o clásico como parte de nuestro patrimonio arqueológico, además de histórico y cultural.

Palabras clave: Arqueología Industrial / Patrimonio Industrial / Vehículos antiguos /coches clásicos y antiguos / Campo de Gibraltar /

"Al final todos los autos con el paso del tiempo son interesantes y se terminan convirtiendo en clásicos por el simple hecho de que son viejos".

INTRODUCCIÓN

El cambio que la sociedad ha experimentado durante los últimos años ha provocado que los restos materiales de la industrialización de los dos últimos siglos, sean considerados como elementos del patrimonio cultural, testimonios de un proceso económico que transformó la humanidad. En España la valoración de este patrimonio se ha producido en distintos lugares del territorio existiendo hoy día numerosos estudios, además de sitios productivos preservados y algunos museos de esta temática.

Debemos considerar el patrimonio industrial como un nuevo bien cultural y como una seña de identidad de ciudades y regiones. El reconocimiento del Patrimonio Industrial como bien cultural es un hecho. La situación actual nos obliga a reformular un marco teórico, con nuevos criterios, con la incorporación de nuevas tecnologías y nuevos procesos que posibiliten recursos didácticos y la participación de numerosos agentes sociales.

Desde su nacimiento, el concepto de Arqueología Industrial supone la delimitación de un campo de estudio restringido, propio. Se ha definido como el estudio de la etapa de desarrollo tecnológico del

Comunicaciones

modo de producción capitalista¹ o como la disciplina encargada de estudiar los restos del pasado productivo, tecnológico y arquitectónico surgido como consecuencia de la Revolución Industrial².

Se entiende por patrimonio industrial el conjunto de elementos de explotación industrial, generado por las actividades económicas de cada sociedad. Este patrimonio responde a un determinado proceso de producción, a un concreto sistema tecnológico, caracterizado por la mecanización, dentro de una manifestación de relación social capitalista. En el Plan Nacional de Patrimonio industrial se incluyen las manifestaciones comprendidas entre la mitad del siglo XVIII, con los inicios de la mecanización, y el momento en que comienza a ser sustituida total o parcialmente por otros sistemas en los que interviene la automatización.

Dentro de los tipos de Bienes Industriales que podemos señalar; elementos aislados, conjuntos industriales (fábrica) y paisajes industriales (cuenca minera), el auto clásico, corresponde al grupo de elementos aislados, que por su valor histórico, arquitectónico, industrial, tecnológico, etc., sean testimonio suficiente de una actividad industrial a la que ejemplifican -como, por ejemplo, el edificio noble de una fábrica o un horno-.

¹ Delgado Rivas

² Hernando Carrasco

Comunicaciones

Es el estudio de los sitios, los métodos y la maquinaria utilizada por la industria. El término Arqueología Industrial nació en 1955 en un artículo publicado por Michael Rix de la Universidad de Birmingham en Inglaterra.

Huyendo de la concepción clásica de la Arqueología industrial, podemos definirla como la investigación científica del pasado industrial, del territorio, sitios, edificios y artefactos, pero también la comprensión del desarrollo tecnológico y la evolución de la sociedad industrial. Por lo tanto, tienen cabida todas las manifestaciones arquitectónicas o tecnológicas de las actividades productivas, distribución de la producción o su consumo (viviendas, almacenes y equipamientos) así como las fuentes documentales (escritas, gráficas y orales), pero siempre dentro del contexto y proceso histórico de que forman parte.

Sirva esta comunicación como presentación de este patrimonio industrial en la comarca y como medio para difundir la conservación de este importante patrimonio del que todos los campogibaltareños somos partícipes.

LOS PIONEROS

Los primeros automóviles de los que se tiene conocimiento en España son los que se denominaron locomóviles, enormes máquinas de vapor, semejantes a máquinas de ferrocarril, importadas de Inglaterra o construidas aquí a imagen y semejanza de aquellas. La idea de estos artefactos era la de

Comunicaciones

que fueran como trenes pero sin la necesidad de las vías que lo limitan en los recorridos. La primera noticia sobre uno de estos locomóviles data de 1855, año en el que según las crónicas tiene lugar la prueba de un locomóvil en el Jardín Botánico de Madrid, con la presencia del Ministro de Fomento y del Director de Obras Públicas. El vehículo tenía cuatro ruedas, con la tracción sobre el eje delantero, siendo el trasero el que equipaba el sistema de dirección

En 1860, el ingeniero vallisoletano Pedro Ribera se encargó de realizar una serie de pruebas para comprobar la posible utilización de locomóviles en lugar del ferrocarril para el transporte de mercancías y pasajeros. Para ello utilizó el locomóvil bautizado como Castilla, que fue importado desde Inglaterra y con el que el 30 de octubre de 1860, y junto a tres acompañantes, realizó el trayecto Valladolid – Madrid, de aproximadamente 250 Km, en 19 días, llegando a Madrid el 18 de noviembre para, posteriormente, el 4 de marzo de 1861, realizar una exhibición pública ante la Reina Isabel II en el Palacio Real. El rudimentario ingenio estaba dotado de una caldera de vapor y cuatro ruedas. Su potencia era de 10CV, su velocidad máxima estaba en torno a los 15 Km/h y su consumo era de 47 Kg/h de carbón.

Pero los locomóviles tenían los días contados en España. Su gran tamaño era un inconveniente, pero más lo era el hecho de que no estaban preparados para circular por caminos diseñados para vehículos de tracción animal, y con un pavimento tan polvoriento que se hacía realmente difícil el tránsito por ellos; hasta el año 1906 no se empezó a utilizar en España el alquitranado como método

Comunicaciones

habitual en la red viaria. También es cierto que la orografía española, con importantes desniveles, no contribuía en lo más mínimo a la circulación de esas enormes máquinas.

La ciudad de Manresa (Barcelona) se convirtió unos años más tarde en la cuna de otro 'automóvil'. En 1864 el industrial Juan Oliveras Gabarró, patentó un carruaje que denominó Velocífero. Su tracción era mediante pedales accionados por el conductor, es decir, se trataba de un híbrido entre una bicicleta y un carruaje. El vehículo estaba dotado de tres ruedas, una delantera y dos traseras, en un chasis rígido sobre el que estaba montada la caja para los ocupantes, con un sistema de suspensión mediante muelles entre chasis y caja. Su inventor cifraba su velocidad entre los 10 y 12 Km/h en llano.

1889 es una fecha importante en la historia del automóvil español; es el año en que Francesc Bonet i Dalmau construye un triciclo al que equipa con un motor Daimler y con el que circula en compañía de otros atrevidos automovilistas; el 12 de diciembre de 1889 solicitó la patente de dicho automóvil. No obstante la intención de Francesc Bonet no fue más allá de construir este automóvil para su uso y disfrute, aunque llegó a adquirir tres motores Daimler, sin que en ningún momento parece que tuviera la idea de la producción en serie. Es por ello, de la misma manera que en el ámbito internacional, que el que se puede considerar como primer automóvil español, pues si tuvo una continuidad, llegaría 10 años más tarde.

A falta de automóviles construidos en España, Francia se convirtió en el principal suministrador. El primer automóvil construido en serie del que se tiene constancia aparece en Gijón en 1891: un

Comunicaciones

Panhard Levassor. En el año 1897 los viajes a Francia para adquirir automóviles empiezan a ser normales, y en 1899 el número de vehículos importados de Francia es de 30. Una de las 'hazañas' en torno a este hecho es el viaje que en el mes de marzo realizan un grupo de aristócratas desde San Sebastián hasta Madrid a bordo de sus automóviles recién adquiridos. Al frente de este grupo de intrépidos se encontraba el Duque de Santo Mauro, quien conducía su Panhard de 6CV, acompañado por el Dion Bouton del Duque de Huéscar. A falta de gasolineras en esa época, el combustible fue suministrado en bidones que fueron enviados a diversas estaciones de ferrocarril del recorrido, donde los intrépidos aventureros acudían en busca del preciado y necesario líquido. Un año antes, en 1898, había nacido la primera publicación especializada en el mundo del motor: 'El Automovilismo Ilustrado'. Editada en Barcelona.



En 1899 aparecen los vehículos La Cuadra, diseñados y fabricados en las instalaciones que la Compañía General Española de Coches Automóviles E. de la Cuadra, Sociedad en Comandita tenía en Barcelona, y que había sido fundada a finales de 1898 por Emilio de la Cuadra Albiol.

Comunicaciones

Inicialmente la intención era fabricar vehículos eléctricos, pero los muchos problemas hicieron que Emilio de la Cuadra contratara a un joven ingeniero suizo, recién licenciado en la Escuela de Mecánica de Ginebra, para ayudar en la puesta en marcha de dichos motores, aunque finalmente el poco éxito y el consejo del propio ingeniero hizo que se centrara en el diseño de vehículos con motor de explosión. El La Cuadra con motor de explosión se fabricó con dos motorizaciones, una primera 905 cc y 4 ½ HP y una segunda de 1.106 cc y 7 ½ HP. En 1901, por problemas financieros, Emilio de la Cuadra tuvo que cerrar la empresa, la primera que había fabricado automóviles en España y que, como la historia nos explicará, fue la primera piedra de una industria automovilística que maravilló al mundo.

Cuando Emilio de la Cuadra se vio obligado a cerrar su empresa en 1901, uno de sus acreedores, José María Castro Fernández, decidió proseguir el negocio de la producción de automóviles en los mismos locales. Creó la empresa J. Castro, Sociedad en Comandita Fábrica Hispano-Suiza de Automóviles. Por primera vez, aparece la denominación Hispano Suiza en la historia del automóvil español. Tan sólo se llegaron a vender unas 5 unidades de sus vehículos.

En el año 1902 Madrid y Barcelona acaparan el parque automovilístico español, pues sólo las clases altas establecidas en las dos ciudades son capaces de costear el precio de un automóvil: entre 6 y 15.000 pesetas de adquisición, más los gastos de mantenimiento, que incluyen en muchas ocasiones un chofer. Hemos de tener en cuenta que en esa época, en España, recién salida de la crisis de 1898, los salarios medios se situaban sobre las 2 - 4 pesetas diarias, por tanto a años luz del coste de un

Comunicaciones

automóvil. En Madrid se contaban unos 40 automóviles, mientras que Barcelona se queda en torno a los 25 - 30.

En Madrid se encuentra la aristocracia, mientras que Barcelona es feudo de la burguesía, proveniente de la emergente industria de la zona.

Ambos sectores sociales son los únicos de la época que pueden permitirse el nuevo lujo que supone el automóvil.

A lo largo de estos años iniciales de andadura de la industria automovilística en España, fueron muchos los que creyeron en el automóvil e hicieron sus aportaciones con mayor o menor acierto y éxito. Centrándonos en Andalucía, haría su aparición marcas como Anglada, fabricante del Puerto de Santa María (Cádiz) que llegó a exportar coches a Argentina y Uruguay, e incluso vendió unos de sus modelos al mismísimo rey D. Alfonso XIII.

Francisco Anglada Gallardo, nació en Málaga en 1865. De profesión mecánico, trabajaba en la Central Eléctrica del Puerto de Santa María, en Cádiz. En 1896 decidió dejar su trabajo y montar su propia empresa dedicada a la construcción de bicicletas; así lo hizo estableciendo un pequeño taller en su propio domicilio y fabricando las bicicletas bajo la marca Hércules. En 1901 decidió ampliar el negocio con la ayuda de dos socios capitalistas, Juan Osborne y Carlos Scandella, apareciendo así la Fábrica de Automóviles Anglada. Realmente el negocio era muy amplio y abarcaba bastante más que las bicicletas y los automóviles. Los motores que equipaban a los Anglada parecen ser de

Comunicaciones

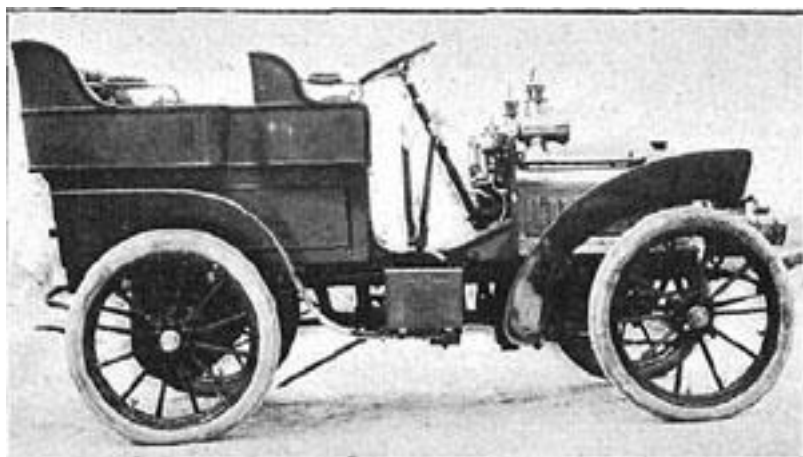
construcción propia (así lo destaca la publicación La correspondencia de España, que remarca que se trata de un automóvil totalmente español, a excepción de los neumáticos), y podían ser de uno, dos, o cuatro cilindros, con potencias que oscilaban desde los 6 hasta los 24 CV. Sus precios iban desde las 3.500 hasta las 12.000 pesetas.



El primer vehículo sale del Puerto de Santa María en 1902. En 1903 Anglada tiene toda una extensa red de distribución de sus automóviles y se cuenta que en ese año, a bordo de uno de sus automóviles, el propio Francisco Anglada recorre a lo largo y ancho de toda España más de 6.500 kilómetros para visitar a sus diferentes distribuidores y demostrar las ventajas de sus automóviles. Los Anglada pronto cobraron buena fama, y no solo los clientes provenían de Andalucía, sino también de Aragón, Catalunya o Extremadura. Uno de los clientes de Anglada fue la Casa Real española, que, según la prensa de la época, adquirió a mediados de 1904 un Anglada; se trataba de

Comunicaciones

un descapotable con capacidad para cuatro pasajeros, motor de 4 cilindros, con caja de cambios de tres marchas adelante y marcha atrás.



Y decimos según la prensa, porque a la vez se anuncia la compra de un Panhard también de 24HP, vehículo que si aparece en algunas fotografías, mientras que no existe ninguna constancia gráfica ni escrita del Anglada más allá de la noticia de su adquisición, ni siquiera en un reportaje que aparece a finales de ese mismo año en una publicación sobre los vehículos de la Casa Real. La fama de los Anglada traspasó fronteras, y fue el primer exportador de automóviles español, llegando sus automóviles a Uruguay y Argentina, siendo un Anglada de dos cilindros el primer automóvil que circuló por las calles de Montevideo en 1903, adquirido por los Sres. Soto Hernández y Cía. En el momento cumbre, la empresa llegó a contar con 40 empleados y el proceso de fabricación era totalmente artesanal. A finales de 1905, la publicación La correspondencia de España, anuncia un sorteo entre todos sus lectores para enero de 1906, y cuyo primer premio será precisamente un automóvil Anglada, concretamente "un coche automóvil de cuatro asientos, carroza «Tonneau»

Comunicaciones

forado y pintado con todo lujo; motor de dos cilindros 10 CABALLOS, tres velocidades y marcha atrás en una sola palanca. Con los siguientes accesorios: dos faros con regenerador, un farol pequeño para atrás, una caja de reparaciones, una caja con herramental, dos inyectores, una bocina con tubo de metal, una bujía de repuesto y un gato". Su valor se sitúa en 7.500 pesetas y se trata, según la publicación, del vehículo número 43 de los fabricados hasta esa fecha.

De nuevo en este inicio de la industria automovilística española, los problemas financieros hacen su presencia, y a pesar del éxito de sus vehículos, la fabricación artesanal no resulta rentable, y menos aún a los bajos precios que se intentan vender los vehículos para competir con los automóviles extranjeros. Así, Anglada se ve obligado en un principio a trasladar la fábrica a Córdoba y más tarde, en 1908, a cerrarla de forma definitiva. Podemos calcular que en total se fabricarían alrededor del medio centenar de vehículos. Francisco Anglada se trasladó finalmente a Madrid, donde abrió un taller de reparación de automóviles. Murió en 1917.

Otros pioneros eran sobre todo de origen catalán, como Domingo Támara Roig, que fundó la empresa Automóviles Fénix.

También habría que destacar como acontecimiento pionero los Salones del Automóvil, que en 1907, en el I Salón del automóvil celebrado en Madrid, aparece la marca Catalonia S.E.A.T. , Sociedad Española de Automóviles y Transportes. Según explicaba la prensa, se trataba de una empresa de reciente creación, con sede en Barcelona y con capital íntegramente español, que había obtenido la licencia de la marca francesa Rebour. En el stand se podían ver dos vehículos, ambos Rebour. El

primero era un chasis de un modelo 30/40 HP, y el segundo un modelo carrozado doble faetón. Todo apunta a que la idea de la empresa era fabricar automóviles en España bajo licencia de la marca gala, adecuándolos a las necesidades específicas de nuestro país. En el mismo salón aparecen las tres marcas que coparán el mercado nacional: Hispano-Suiza, Catalonia SEAT e Iberia. Pero no sería hasta 1949 cuando nació la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT) dependiente del INI y con la participación de los “seis grandes” de la banca española, de algunos particulares y de FIAT, bajo cuya licencia se construirían los vehículos en la fábrica a edificar en la zona franca de Barcelona.

El primero modelo que sale al mercado es el denominado 1400. Estos vehículos no fueron sólo un medio de transporte, sino también y muy especialmente un signo del nivel social en que se desenvolvían sus adjudicatarios, y la fuerza social, política y económica de que disponían. En ese año de 1953 produjo SEAT 1345 automóviles del tipo 1400, que luego fue ampliado con el 1500. En todo caso el feliz poseedor de uno de estos vehículos a los tres años de uso lo vendía y sacaba por él más dinero del que había pagado cuando lo adquirió.

LOS COCHES CLÁSICOS EN EL CAMPO DE GIBRALTAR

Hispano Suizo

De la década de los 30. Hispa Suizo tenía fábricas en Barcelona y Francia, por la inestabilidad política del primer tercio del siglo XX, progresivamente dejaron Barcelona para instalar toda la

producción en Francia. Los Hispano Suizos, debido a la inestabilidad de la moneda se compraban en oro.

Un ingeniero suizo Marcos Birkighth pionero del automóvil y de la aviación, y uno de los fundadores de la marca Hispano-Suiza en 1904, fue el que diseñó los motores de aleación ligera, para que pesaran poco.

Lo carrozaban en España los carroceros catalanes, el emblema era una cigüeña, muy relacionada con el devenir de la I Guerra Mundial. Si el Barón Rojo era un símbolo para los alemanes, el capitán francés Georges Guynemer significaba lo mismo para los suyos, y al usar un motor hispano significó aún más fama para esta empresa. Al concluirse la contienda, el símbolo del avión de Guynemer (una cigüeña) fue adoptado también como el logo de Hispano-Suiza.

La odisea de la construcción de coches el Campo de Gibraltar era increíble. Se compraba un coche como chatarra en las subastas del ejército español, era la única manera de tener documentación legal. A partir de ese momento iban sacando pieza a pieza los componentes del coche de Gibraltar y en La Línea eran montadas, Las piezas grandes (sobre todo el bloque y el cigüeñal) eran sacadas en el barco que llegaba diariamente al puerto de Algeciras desde Gibraltar.

Una vez montaron un autobús con piezas de Gibraltar y una vez montado no podía salir del garaje por el tamaño, por lo que tuvieron que romper la puerta. Echando aceite en el suelo pudieron mover el autobús dentro del garaje ya que no doblaba la dirección.

Comunicaciones

Se creó un importante tráfico de neumáticos, teniendo Gibraltar un papel fundamental en todo el proceso de introducción de los primeros coches en la Comarca.

Los dos coches de la familia Bandrés, el hispano-Suizo y el Lincoln fueron llevados a Tánger para que no fueran requisados durante la Guerra Civil Española.

El Lincoln es de 1925, con matrícula de Sevilla, originariamente era de dos plazas y carrocería de aluminio, todo un lujo para la época, lo carrozaron en limusina porque así era más útil.

En la posguerra utilizó un gasógeno (todavía se pueden ver los restos en la parte trasera, antes de la restauración a la que será sometido en breve). Llevaba el fogón atrás, le echaban leña y le cerraban el aire, al ser la combustión incompleta, porque faltaba oxígeno, en vez de generarse CO₂ se generaba CO, el llamado gas pobre, con este combustible funcionaba el motor (aunque el arranque tenía que hacerse con gasolina, por lo que tenía dos depósitos).

El Lincoln era de la familia Bandrés, en la actualidad es de Manuel Acosta, un amante de los coches clásicos y antiguos de Los Barrios. Este coche estaba guardado en la fábrica harinera de la familia Bandrés en el Secano, un ejemplo de arqueología industrial que no se debería perder.

La familia Bandrés provenía de zonas cerealísticas de Jaén, a partir de la Conferencia de Algeciras en 1906, y de la creación del protectorado se asentaron en Algeciras para proveer de harina a dicho protectorado y sobre todo al potente ejército asentado en ese territorio. En la época esta fábrica era

Comunicaciones

lo que podemos denominar tecnología punta, son cinco molinos harineros de madera, hoy día muy bien conservados, siendo una de las joyas a conservar del Patrimonio industrial de la Comarca.

El Standard 14, era propiedad de Juan Pérez Arriete, cronista oficial de Algeciras durante poco mas de dos años desde 1960 a 1961, y hombre muy aficionado a los toros, siendo este vehículo el que llevaba a Miguelín en sus primeras corridas. Persona muy relevante de Algeciras en su época. No sólo como Secretario de la Cámara de Comercio, sino como persona muy comprometida con la cultura y las tradiciones de Algeciras.

El Standard 14 lo compró Pérez Arriete a un gibraltareño (circula la leyenda de que este señor lo perdió jugando a las cartas). Arriete lo legalizó en la comarca teniendo matrícula de Málaga. Hasta hace muy pocos años estaba guardado en una dehesa en Alcalá de los Gazules.

Se trataba de un utilitario inglés que se empezó a fabricar en 1937, dejándose de fabricar en la II Guerra Mundial, y continuó fabricándose hasta 1947 aproximadamente.

Vauxhadll, pertenecía a la familia Pérez de Tarifa. Se empezó a fabricar en 1937 y dejó de fabricarse sobre 1947.

También fue comprado a un gibraltareño, en la actualidad es propiedad de Antonio Espejo de Algeciras. El coche estuvo tapiado en un alambique en el centro de Tarifa junto a una moto BSA (The Birmingham Small Arms Company Limited, BSA). La moto fue llevada a Madrid.

Comunicaciones

El mismo propietario Antonio Espejo tiene en propiedad un Ford A, del año 1929, adquirido hace poco tiempo, que aunque no es de la Comarca reside aquí. EL Ford A estaba carrozado en Guipúzcoa.

Ford T, de 1914

Era un automóvil podemos decir de bajo costo, producido por la Ford Motor Company de Henry Ford desde 1908 a 1927. El que existe en la comarca es de 1914. Con este auto se introdujo la producción en cadena, popularizando en cierto modo la adquisición de automóviles. La introducción de este tipo de producción hizo que en 1914, Ford, junto con 13.000 trabajadores, fabricase alrededor de 300.000 coches, mientras que las 299 compañías de la competencia, con 66.350 trabajadores, fabricaron alrededor de 280.000 vehículos. El modelo T fue el primer auto global de la industria.

El Ford T presentaba una gran cantidad de innovaciones. Por ejemplo, tenía el volante a la izquierda, siendo esto algo que la gran mayoría de las otras compañías pronto copiarían.

Presentaba un motor de cuatro cilindros, con tan solo 20 CV de potencia alcanzaba la velocidad máxima de 71 km/h, con un peso para su época de 1200 kilogramos; consumía un litro cada 5 km.

Era de un médico del Puerto de Santa María que lo compró nuevo, Ford tenía una fábrica de ensamblajes en Cádiz (allí llegaban las piezas y se montaba totalmente el vehículo). En la actualidad es propiedad de un empresario afincado en Los Barrios.

Se lo requisaron para la Guerra de Marruecos, al terminar la guerra se lo devolvieron y lo arreglaron con la carrocería que tiene actualmente la Peatón, que era una de las carrocerías más económicas y con mejores prestaciones de la época. Lo rematriculó, motivo por el cual tiene una matrícula más moderna.

Opel P-4

El Opel P4, desarrollado enteramente por General Motors empezó a construirse en septiembre de 1935 y se comercializó en Alemania a un precio muy bajo. Tuvo una gran aceptación gracias a su economía y diseño vanguardista. Sólo estuvo dos años en el mercado, ya que fue paralizada su producción en 1938 cuando se habían construido 65864 unidades. La causa de su final rápido fueron los “celillos” comerciales ante la aparición del Volkswagen (VW), concebido y amparado por el régimen de Hitler.

Austin Seven

De la conocida fábrica del Reino Unido. A principios de la década de los 20 los automóviles en Europa se dividían en dos grupos muy generales, los automóviles grandes y los "cyclecars" que estaban a medio camino entre el coche y la motocicleta. El Austin Seven sin embargo es uno de los primeros minicoches. Pequeño y con tan sólo lo imprescindible, pero en todo caso todo un automóvil. Este modelo fue presentado en el salón de Londres de 1922 y había sido diseñado en el más absoluto secreto por Herbert Austin y sus colaboradores más próximos. Era un vehículo muy

Comunicaciones

robusto de dos plazas más un hueco trasero para niños, con un motor de cuatro cilindros 696 c.c., válvulas laterales, culata desmontable (lo habitual en aquella época era el bloque ciego).

En siguientes versiones, el mencionado motor creció hasta los 747 c.c. y 10 caballos de potencia. La difusión del Austin seven fue muy notable en su época, ya que además de en el Reino Unido, su país de procedencia, fue producido en países como Francia (bajo la marca Rosengart), EE.UU. (marca Bantam), en Japón o incluso en Alemania, fabricado por BMW con el apelativo Dixi.

Austin 16

Uno de los mas conocidos autos del fabricante Austín, del Reino Unido. El modelo 16 se fabricó después de la guerra civil, en 1945 y podemos considerarlo como un coche grande, de lujo. Tiene el motor en la parte delantera y llegaba a alcanzar una velocidad de 121 Km. por hora, con 4 velocidades, estaba pensado para 5 pasajeros.

En la actualidad es de un propietario domiciliado en Sotogrande.

Comunicaciones

