LA CULTURA DE LA MOVILIDAD

FRANCISCO J. GONZÁLEZ DEL PIÑAL Y JURADO
De la Real Asociación de Amigos de los Museos Militares de España

La cultura de la movilidad (o vehicular) nace universalmente como consecuencia, obviamente, de la aparición de la motorización, no comenzando su actuación en los ejércitos hasta el inicio de la Iª Guerra Mundial, según ya se ha citado a lo largo de varios capítulos en las páginas de AMARTE ; lo mismo que ARM (Automovilismo Rápido Militar) que tenía encomendada su gestión , dependencia, y control a Ingenieros, y andando el tiempo a los tres ejércitos, Tierra (ET), Armada (FN), y Aire (EA), llegando con el tiempo PGC (Parque de la Guardia Civil) e incluso podría añadirse PAT (Policía Armada y de Tráfico), luego FPA (Fuerzas de Policía Armada), cuando en 1959 las competencias de Tráfico pasaron a la Guardia Civil. Con carácter internacional, procede apostillar que mucho más reciente aparecieron las siglas FAE para servicio OTAN.

Retrocediendo en el tiempo, en 1884 se había creado el Regimiento de Ferrocarriles (entonces como unidad tipo batallón), hoy tristemente disuelto, pero, como me conozco (mi pasión por los vehículos históricos es tremenda) dejamos a un lado la sensibilidad emocional porque entonces no acabaríamos nunca. A lo que vamos: tengo que recordar que ya dijimos que el auto n.º 1 que tuvieron nuestras Fuerzas Armadas fue un Peugeot de 12 CV que regaló al Ejército, por parte del capitán de Caballería y aristócrata Luis Carvajal Melgarejo, duque de Aveyro, marqués de Puerto Seguro y de Goubea, conde de Bailén de Cabrillas y de Portalegre, así como Grande de España, registrando la donación altruista del capitán Carvajal el 2º Regimiento Mixto de Ingenieros. Y aquí detenemos las donaciones y primeras compras (ya referenciadas en estas mismas páginas de AMARTE a través de distintos artículos). El tiempo se encargaría de acercar a España los camiones estadounidenses, entre otras marcas, REO y FORD "K", el todoterreno de la misma nacionalidad JEEP, y los de similar función pero ingleses LAND ROVER a través de tres modelos (también ya tratados en esta revista). Entre los españoles están el Barreiros así como el Pegaso (con los modelos fundamentales 3045, 3046, 3050…), y algunos más como ya se apuntó en el capítulo anterior; todo ello dedicado a vehículos históricos mirando atrás con admiración y gratitud.

Dicho todo esto, a manera de recordatorio, dedicaremos ahora las siguientes páginas a los entresijos de la industria carrocera y a los nombres malsonantes en automoción, haciendo una *paraita* en un modelo de cada especie que hemos elegido hoy para ilustrar esta publicación (tocaremos muchísimos más modelos si los lectores lo demandan), esto es, un turismo 5 plazas, un microcoche, un camión, una motocicleta, y un tractor.

REVISTA TECNOLÓGICA A UNA CARROCERIA

Seguimos en el presente artículo pasando revista "de comisario" al mundo de la movilidad, comenzando por el "pijama" del vehículo en sí, en ciertos casos puntuales con prestación cívico-militar (salvo el PTV). Seguidamente se expresan las denominaciones que los fabricantes le aplican a ciertas marcas y concretos modelos que no en todas partes suenan igual. Tras estas dos consideraciones terminamos con algunas marcas y modelos que han dejado huella en el panorama español. Hoy elegimos al Citroën CX como berlina de alta gama, así como al ya citado PTV como microcoche; al camión Pegaso 2011/50 y su ejemplar comportamiento, la motocicleta MV Agusta, y terminamos con el tractor David Brown 30 D.

Podría decirse que la carrocería es el caparazón que cubre el esqueleto del vehículo. Este artículo se refiere al circuito tecnológico de una carrocería en turismos. Los tipos de carrocerías son varios, en función a diversos factores y/o exigencias, modas, épocas…

Según su construcción, las hay de chasis independiente (son las empleadas por todoterrenos, autobuses y camiones, aunque también algunos ligeros). Las autoportantes (técnica de construcción de chasis en que la chapa externa soporta parte a la totalidad de la carga del vehículo, adoptado por diversas marcas). La superligera denominada Tubular (es superligera como se indica, utilizadas por clásicos deportivos y por algunos del grupo B).

Según número de volúmenes, pues como su nombre indica, el Monovolumen es un coche más alto que los convencionales. Llevan integrados motor, habitáculo y maletero. El Dos Volúmenes, lleva compactado el capó y motor, más volumen del habitáculo y la carga, y por último el Tres Volúmenes, lleva uno para el capó, el segundo habitáculo y el último para la carga.

Según forma, encontramos el Sedán (prototipo de un tres volúmenes en que la tapa del maletero no incluye al vidrio (luneta) trasera. Un Sedán de mayor proporción es una berlina). El Tres, Cinco Puertas, es aquel en que el portón trasero se convierte en 3ª ó 5ª puerta, según el vehículo sea de 2 ó 4 puertas. Se suele abrir en vertical e incluye el cristal trasero. El Familiar o Station Wagon, también Rural, Ranchera, Rubia, o Estanciera, llevan el techo elevado para facilitar el acceso a la zona de carga. Un Woodie es aquel al que en España se le conoció como "Rubias", ya que la madera que incluía era de color claro. La traducción del término significa precisamente "hecho de madera". El siguiente es el Cupé o Coupé, que consta de dos o tres volúmenes. Este, junto al descapotable, forman el grupo de automóviles deportivos. Tuvieron versión cupé el ya más que legendario Ford A, el Auto Union 1000, el Fiat 124, el Seat 850, el Alfa Romeo Brera… El Hardtop alude a los de techo duro, sin pilares B, cuya ausencia suponía, o podría suponer, algunos inconvenientes. El denominado Deportivo Utilitario es un todoterreno con carrocería monocasco para uso en asfalto. El Todoterreno en sí, es diseñado para su conducción en todo terreno, quebrado, abrupto, resbaladizo y áspero. Nacieron como respuestas a las guerras y adaptados al uso civil. El estilo Camioneta, es aquel que tiene plataforma de carga descubierta tras el habitáculo (vamos, pick-up; Land Rover, DKW, Ford, Chevrolet…). El siguiente es la Limusina, auto de lujo exageradamente largo, basado en un auto del segmento F, para uso en ambientes de alto copete. Y finalmente, según forma, hay que citar, aunque no nos guste, el Coche Fúnebre, que, como se indica, es para trasladar el ataúd en una defunción.

Estilos de Trasera: Hallamos, en primer lugar, el Notchback, que el modelo-formato de carrozado con luneta trasera muy vertical y tres volúmenes muy definidos. El Hatchback es con voladizo trasero muy corto u oblongo, y el portalón incluye la ventanilla trasera por la que se puede acceder al habitáculo. El primero de serie popular es el Renault 4 L. El siguiente es el denominado Liftback, en que la quinta puerta la lleva muy inclinada. Autos del segmento D lo fabrican marcas tales como Ford Mondeo, Opel Vectra, Rennault 11, 16 y Laguna, Toyota Avensis, Seat Toledo… En el caso del modelo Fastback el techo se inclina suavemente hasta la cola del auto, como lo venían haciendo los coupé, el Seat 600, Porsche 356, Citroën BX, o el Audi S7.

Estilo de Techo: Hay varios tipos como el Landau, que es con simulación de descapotable y para simularlo el techo metálico se reviste con vinilo acolchado. El siguiente a definir es el descapotable Cabriolet, al que el techo se puede quitar y guardar, como, por ejemplo, el célebre Lincoln Continental . El Cabrio Coach lleva techo de tela o lona (Citroën 2CV y Mehari, Fiat Topolino…). El Roadster consiste en descapotables con mínima protección eólica. El Spider es la versión italiana del Roadster. Y, por último, el Targa, que son autos provistos de pilar C, como el Toyota Supra, Nissan NX100, o el Porsche 911.

NOMBRES MALSONANTES EN AUTOMOCIÓN

Como el título de este epígrafe indica, en sus paises de origen le son asignados a los nuevos modelos de vehículos que van saliendo de la cadena de montaje, la denominación que van a llevar, decisión que plantea el fabricante de la marca en el país donde radica; pero que en algunos países donde se exporte el nuevo modelo, pueden resultar acepciones complicadas que pueden terminar en risotadas o algo más serio. Estos extremos se deberían de evitar para lo que me remito a mi artículo "El PMM Y LAS MATRICULACIONES ESPAÑOLAS", el cual, para no dar pie a extremos malsonantes, humorísticos y desagradables, la Jefatura Central de Tráfico, en el último sistema de matriculaciones en España, lo tuvo en cuenta, suprimiéndose ciertas combinaciones de letras tales como ANA, ANO, ETA, EVA, FBI, ITV, JCT, MEO, ONG, PEO, PIO, PIS…

La marca Ford, para empezar, lanzó el modelo "Corrida", desafortunada y ordinaria denominación, que no guarda relación alguna, naturalmente, con la tauromaquia. Hyundai lanzó su "Scoupe", deportivo que aquí hubiera sonado a "escupe". Por parte de la marca Mitsubishi se lanzó el "Pajero", que en España, por razones más que obvias, se rebautizó como "Montero". La Opel lanzó el "Manta", cuyo significado hispano se aproximaba al holgazán, descuidado. Por parte de Tata apareció el "Zico", que aquí sonaba a sarpullido, conjuntivitis, fiebre… Por eso al poco tiempo pasó a llamarse "Tata Tiago". Y seguimos con los nombres malsonantes en automoción: La marca Kia sacó el "Borrego", cuyos potenciales compradores acudían a los concesionarios como borregos… Siete años antes Chevrolet también acudió al mercado con el "Borrego". El Audi "Q 3" puede sonar en España como "cu tre", derivado de tacaño, sucio, abandonado… El Opel "Ascona" intuía ser derivado de "asco", o peor todavía, "cona" (vagina, "chocho" -¡con perdón !-, en galego). Y lo mismo pasaba con Hyundai "Kona". El modelo de Volkswagen "The thing", en España sonaba a "tetín". El Opel "Cascada" en España fue rebautizado como Opel "Cabrio"; resultado de "casquete" la anterior

denominación, peor hubiera sido llamarse "kiki".

Pero hay marcas creadoras de modelos más comprometidos, porque lo repelen los potenciales compradores. Tal es el caso de Toyota con su modelo "ISIS", el cual suena a grupo terrorista. O el Lamborghini "Reventón", mal aplicación para un superdeportivo. El Subaru "Brat" también origina pequeña colisión, porque en inglés "brat" significa "mocoso", así que ustedes, queridos lectores, dirán. Peor lo puso Nissan con su modelo "Moco"; pues aquí sobran las palabras (y encima se presentó en color verde). El Lancia lo puso más complicado aún con su modelo "Marica", y aquí sí que me abstengo… (se imaginan ustedes que un español le pregunte a otro, ¿oye, tú qué coche tienes?, y el otro le responda, "yo un marica"). La marca Daihatsu sacó al mercado su modelo "Charade", que traducido al castellano significa "farsa", tratándose de un vehículo de alta gama, que comercialmente llamarse así no era muy apetecible. Seat "Mii Mango": ¿A qué sonaría que un español dijera: *ya cojo mi mango* (o me subo en mi mango) y me voy? También podría darse el caso de que en un Fiat "Marea" el que se suba detrás se marea.

Entre los numerosos sobrenombres conocidos que reciben muchos modelos, o tipos, de vehículos, se encuentra el conocidísimo "4 latas", de Renault. La misma marca incluye al "culo gordo" en el R 5 Turbo; "pelotilla" o "seita" al mítico Seat 600; y, citando a los traseros desproporcionados, de nuevo, hallamos a la última versión que se fabricó del Opel "Kadet", del que se decía asíduamente que tenía "mucho culo". Por otra parte, en los años 50 y 60, del siglo XX, era conocido el apelativo "maricón" (sic) en los coches del motor detrás, tal vez por lo del "todo atrás".

En cuanto al caso contrario (nombres malsonantes en otros países) hallamos, por ejemplo, el Fiat "Regata" en Suecia, donde regata viene a ser esposa adúltera; o la marca Skoda que significa en checo ¡qué lástima! Finalmente, apostillar que al Seat Málaga en Grecia le llamaban "Gredos", porque al traducirse Málaga allá se encontraban con el curioso apelativo de "marica", término que aparece por segunda vez, y que si se hubiera trasladado a la Península Ibérica le hubieran añadido algo Tip y Coll, o Gila; así que "caca malaca", sin que ello tenga, ¡en absoluto!, nada que ver con la querida, bella, vacacional y admirada capital costasoleña.

Una observación detectada sería el caso del modelo "Jetta", de Volkswagen; el cual parece que se libró de los avatares descritos de la "censura" por acercarse "Jetta" a términos tales como caradura.

Hemos dejado para el final el término más indiscreto y controvertido de todos; así que para finalizar se cita el modelo exclamativo de "Laputa", de Mazda, modelo, por cierto, que no se vendió en España. ¡Menos mal!

CITROËN CX : El primer diesel

El Citroën CX, el primer diesel de la marca, fue concebido como una berlina de alta gama, que sucedió al "DS", y sucediéndole a los 17 años de su creación el "XM". De motor delantero transversal, tracción delantera, de un peso de 1.520 kilos, y asignado al Segmento E, sería presentado en el Salón del Automóvil de París en 1974, dejándose de fabricar en 1991. De la "familia" del Ford Granada, Mercedes Benz Clase E, Opel Omega, y Peugeot 604, sería elegido Coche del Año en 1975.

Disponía de una espectacular y hermosa luneta trasera curvada, dotado de 4 y 5 puertas, un sugestivo cuadro de instrumentos, y volante de un sólo radio. Incluía también en su aspecto interior salpicadero con "lúnula" (según lo definen algunas fuentes), tremendamente funcional, que permitía al conductor acceder a los mandos sin retirar las manos del volante, o realizando un mínimo desplazamiento, así como a los accesorios ("relojes" y "palancas").



Citröen CX

La altura era la correcta, centralizando la suspensión, dirección, y frenos en plena armonía que se daban la mano con la estética del vehículo.

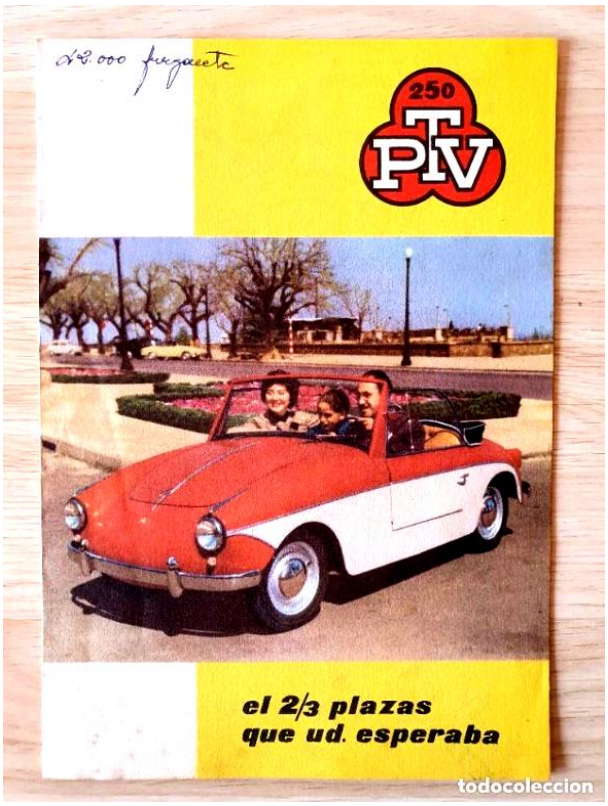
Se fabricaron más de un millón de unidades de este emblemático modelo, porque fue un coche de éxito, de clase, al ofrecer más confort, mejor aislamiento acústico, suspensión hidroneumática, dotándolo su elevado carisma de una aceptación exquisita. Disfrutó de una aceptable carta de colores, aunque el color ideal que mejor le sentaba era el gris plata, que lo hacía único.

Entre el abanico de modelos, versiones y derivados del Citroën CX, hay que incluir al Break, que sería presentado en 1975; al Prestige, en 1976; Prestige Turbo 2 GTI, 1977; GTI Turbo, 1985; 25 GTI Turbo 2, 1986, que incorpora frenos ABS; Palas; así como, naturalmente, el diesel, familiar, descapotable… y, para finalizar, los CX 2000, de 102 HP; 2400 (en España empieza en la planta de Vigo su fabricación en 1976), de 120 HP ; el 2400 Palas 4V y 5V; el 2400 GTI, el 2400 Ingected; el que se ofrecía en versión automática; y el 2500 D Pallas 5 v.

Deseo añadir (para finalizar este subapartado) los datos expresados en la Revista "Auto Foto", n.º 305, Enero 2022, páginas 56 y 57 (artículo sin firma) que cita los más de 30 años sin el Citroën CX, la berlina de lujo aerodinámica que sigue dejando huella; diciéndosenos que fue coche del año en Europa, 1975, marcando historia con la incorporación del motor diesel con turbo compresor, versión Gti, de altas prestaciones, confort de su suspensión hidroneumática o la ergonomía de su puesto de conducción. La primera berlina de lujo de la marca que se fabricó en España. Entre sus principales características están su presentación (CX 2000) en el Salón del Automóvil de París, 1974. Superó el reto trasladándose de París a Niza (930 kms.) sin repostar. El expresidente francés Jacques Chirac lo eligió para su toma de posesión en 1995. La gama fue en ascenso (versión break, 1975, deportiva 2400 Gti, 1977, y el Prestige, 1978). Le sucedió el Citroën C5X.

PTV: Bello diseño en un mínimo espacio

La firma Automóviles Utilitarios, S. A., AUSA,



sería fundada en Manresa el 4 de Mayo de 1956, con estructura totalmente española, cuya actividad la dedicó, en principio, a la fabricación de microcoches. P T V sería la denominación de la marca elegida para el producto, que viene de Perramón, Tachó y Vila, apellidos de sus auspiciadores, con antecedentes en movilidad.

La nueva empresa crearía un minúsculo vehículo, de aires deportivos, atractivo, bellísimo, diminuto, elegante, sin lujos, y vistoso, naciendo en el mismo año 1956 el modelo PTV 250, descapotable de dos plazas, motor trasero, 11 CV, que alcanzaba una velocidad de 75 kilómetros hora. Hubo dos versiones, con y sin puertas, estimándosele un precio que se situaría alrededor de las 50.000 pesetas (entre 44.000 y 55.000 pesetas), estimándose una producción de 1100 unidades a 1.350, según fuente consultada. Entre 1959 y 1961 se fabricaron cuatro decenas de la versión comercial, especie de microfurgoneta, que al llevar el motor trasero le restaba considerablemente el espacio de carga, haciéndose una prueba con motor delantero, mejorándose la capacidad de



PTV



carga. Estos vehículos eran de tracción trasera, tres velocidades más la marcha atrás, frenos de tambor en las cuatro ruedas, carrocería monocasco de chapa, depósito de combustible de 18 litros, con un consumo de 4,5 litros a los 100 kilómetros, y 330 kilos de peso.

Se hizo un prototipo del modelo P T V 400, de tracción trasera, cuatro velocidades y marcha atrás, un peso de 470 kilos, velocidad de 110 kilómetros hora, y un consumo de 5 litros a los 100 kilómetros; pero su desarrollo no era viable comercialmente al coincidir con la salida y éxito del mítico Seat 600.

Los microcoches dejaron de fabricarse en 1961, pero AUSA siguió en la industria con el lanzamiento del triciclo volquete que terminó siendo el Dumper, tratándose hoy por hoy esta empresa de líder mundial de este sector, agrupando a las carretillas elevadoras ligeras, las hormigoneras, así como los propios dumpers.

EL CAMIÓN PEGASO 2011/50

Ejemplar comportamiento

"El camión a preservar es memoria de tiempos vividos, y se convierte así en un permanente homenaje", es una hermosa frase que viene recogida en un artículo dedicado a Ginés Hernández en solocamion.es . El propio Ginés se define a sí mismo como "chófer de los de antes", el 20 de Septiembre de 1919, en el espacio "Del *Mofletes* al cabina cuadrada".

El Pegaso 2011/50 (versión corregida y aumentada del gigante de las carreteras, del modelo 2011, según ALTAYA). se convirtió en el icono de las carreteras españolas casi a finales los años 60, del siglo XX, superando los 200 CV que llevaba este modelo en 1964, y que superaría el 2011/50, alcanzando los 260 CV con su turboalimentación, conquistando subidas considerables con su plena



Camión Pegaso 2011/50



carga. Hubo una versión de este avanzado modelo, dotado con doble eje delantero, cabina de chapa arrugada, calandra reducida (260 CV a 2000 rpm, 6 cilindros en línea, cilindrada 10518 cc, peso vacío 975 kilos, y pma 38 t), con una velocidad máxima de 75 kilómetros hora, se portaba de maravilla en los puertos de montaña.

A Joan Garriga no le falta razón cuando dice que "hubo unos años en que Pegaso era sinónimo de camión pesado y lento, y transporte a larga distancia en nuestro país ...", con chapa de limitación de velocidad a 60 kilómetros hora (encamion.com).

Muchos nostálgicos han optado por su conservación y puesta a punto, rodeado de mucho mimo, como testimonio de una vida, unos años, ya transcurridos, en los que el protagonista, sin discusión, sería la marca del caballo alado, el icono de un mito, también algo así como "territorio Pegaso".

LA MOTOCICLETA MV, AGUSTA

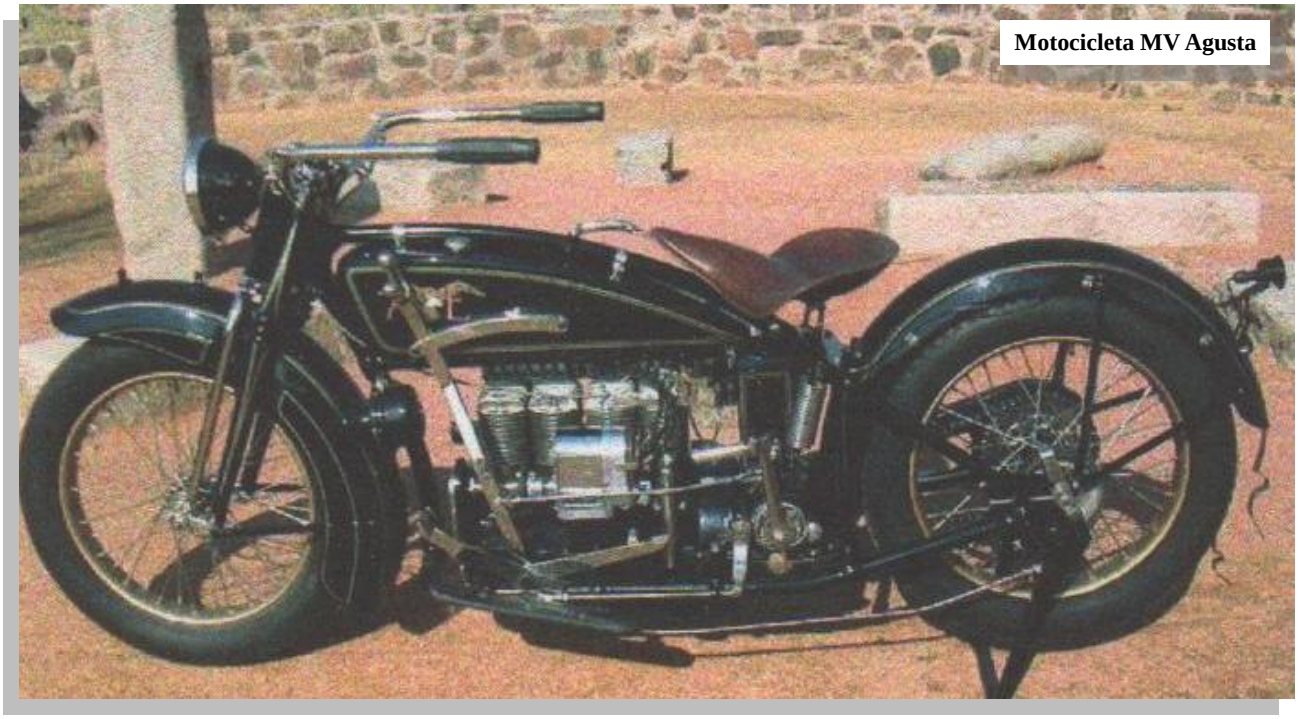
La firma italiana de automoción *MV AGUSTA Motor* (Mecánica Verghera Agusta) contempló su nacimiento como una sociedad industrial dedicada a la fabricación de motocicletas con miras al rango elevado, que sería fundada en 1945 en Cascina Costa. La misma nació como una rama de la industria subsidiaria de aviación *Agusta*, de 1923; actividad industrial que obviamente sufrió las vicisitudes propias de la IIª Guerra Mundial, a tenor de las pertinentes carencias, teniendo, además, un tropiezo con "Piaggio" al utilizar para sus fabricados el nombre de "Vespa".

En 1950 comenzaría una temprana incursión en la fabricación de motos de pequeña cilindrada, para, en los años 60 del siglo XX, continuar su actividad industrial de automoción con las de cilindrada superior. En el caso español, la sociedad "Avallo", con factoría en Asturias, las comenzó a crear para necesidades de nuestro paupérrimo mercado.

Su fundador Domenico Agusta falleció en 1971, entrando la industria en acusada decadencia, cesando la actividad motociclista en 1980. A partir de entonces, la marca "MV, AGUSTA" sería rescatada por la razón social "Cagiva" en 1991; comenzando, nuevamente, así una nueva y óptima etapa, siendo vendida a finales del año 2004, pasando sucesivamente a otras manos, entre ellas la legendaria y prestigiosa Harley-Davidson, quien, de nuevo, la puso a la venta en 2010.

Entre los años 1948 a 1976 se implicó la marca, y mucho, en los campeonatos motociclistas, ganando MV, AGUSTA más de 3000 carreras deportivas. De 1946 a 1980 las cifras de fabricación alcanzaron casi los 50 modelos; y de los siguientes en adelante otros tantos.

Y es en 1960 cuando comienza en España la aparición de diversos modelos de categoría de su amplia gama, tratándose de máquinas fuertes, plenas de diversidad, de bello diseño, y muy valoradas por el usuario de la marca. En el caso de los 3 modelos de los más populares que hubo en Aznalcóllar (Sevilla), a título de ejemplo, este articulista recuerda a las matriculadas SE-51462, SE-55424, y SE-61069, que utilizaron personas de actividades muy diversas. Entre sus múltiples modelos están Pullman 125; CS TL 175; 350, varios tipos; 500, varios tipos; 750 S, F 4 750 Oro, y varios tipos más.



Motocicleta MV Agusta

EL TRACTOR DAVID BROWN 30 D



Tractor David Brown 30D

David Brown Engineering Limited fue fundada por el inglés David Brown en 1860. Una rama de esta empresa de construcción industrial, liderada por un descendiente del fundador, el también David Brown (1904-1993), se convirtió en un gigante de la industria del tractor británica, partiendo de 1936 pero pasando por no pocas vicisitudes.

Del modelo que ocupa esta reseña, se estuvieron fabricando de 1953 a 1957, unidades diesel, de 34 CV, a 1800 r p m. En 1954 hay un nuevo modelo en las series 30 C y 30 D, equipados con TCU (Unidad de Control de Tracción), de peso de 1770 kilógramos, distancia al suelo 42 centímetros, distancia entre ejes 190, capacidad del tanque de combustible 48 litros, 6 marchas adelante y 2 hacia atrás, motor de la misma marca de 34 CV (25 KW), a partir de esta fecha (1954).

En 1955 se le introdujo un enganche especial para sacarle más partido a la TCU, para uso de enganches de remolques pesados. No tenía el modelo ni grandes proporciones, ni una altura muy elevada, y, eso sí, todos se ofrecieron pintados de rojo.



La marca cuenta con su propio David Brown Tractor Club, auténtico museo de maquinaria y tractores, contando el propio Club con un archivo de documentación , intercambios intercoleccionistas, y la propia tienda de recuerdos.

Una decena de asociaciones, hermandades y clubes de aficionados ligados a los tractores y maquinaria agrícola , expresan su rechazo en ciertas puntualizaciones al Real Decreto 448/2020, que afecta a la maquinaria de época, y que lesionan al mundo y conservación de este coleccionismo.

Dr. D. Juan J. Sauco Márquez

Médico Estomatólogo Colegiado 1001

c/ Bobby Deglané, nº 1. Local

Teléfono 954 21 39 88

Horario de 16:30 a 21:00 horas.

Lunes, miércoles y viernes, previa cita.

Precios exclusivos para los asociados de **AMARTE** y sus familiares, en las mismas condiciones que hasta ahora.