

INTRODUCCIÓN

En mi cabeza revoloteaban recuerdos de extraños modelos de automóvil, que de niño observaba desde la ventanilla trasera del 600 de mi madre, mientras nos llevaba a mis hermanos y a mi al colegio: el coche huevo, un Seat 600 de 4 puertas, el Renault 5 con culo, un panda con el morro chato, unos todo terrenos cuadrados, un motocarro ruidoso por las callejuelas del Barri del Mercat... Mi padre nos enseñó a conducir en aquel mismo 600, y por las noches me montaba en el 133 aparcado de mi tía, comenzando a sentir aprecio por aquellos cochecillos. Pronto vino un SEAT Marbella «Jeans» a sustituir aquel viejo 600, que con mucho pesar mío pasó al desguace. Aquel espartano Marbella, que igual conducía cual todo terreno para cruzar riachuelos, como para hacerme 500 km de viaje con los amigos en un solo día, siempre tuvo más valor para mí que el que me hubiera dado cualquier cochazo de aquel entonces.

Ya de adolescente, recuerdo descubrir una vieja revista de automóviles de los años 70 en casa de mi tío Carlos, todo un tesoro para mí. Con ella me aficioné a buscar en las librerías de lance, revistas viejas de coches. Especialmente me interesó un Catálogo Velocidad del año 1982, en el que se recopilaban casi todos los modelos de producción nacional, profusamente ilustrado, pero con fotografías en blanco y negro. Con el paso de los años y la llegada de las nuevas tecnologías, pude buscar información sobre aquellos modelos que recordaba de mi infancia, de los que no sabía ni de que modelo se trataba en la mayoría de los casos. Ese placer innato de recopilar información y sobre todo fotografías, de todo aquello que atrae mi atención, me llevó a adquirir libros sobre automóviles nacionales. Desgraciadamente, nunca encontré la obra definitiva que reuniera todo lo que quería saber y ver de aquellos automóviles. ¿Y qué mejor que hacer uno mismo el libro que siempre quiso encontrar? Esa ha sido la máxima en todos los libros que he realizado hasta la fecha, aunque sean de diferentes temáticas.

Esta obra que tiene el lector en sus manos, es fruto del arduo trabajo de varios años, recopilando cuanta información pude sobre las diferentes marcas nacionales. Y sobre todo, de cuantas fotografías he podido encontrar de sus modelos. Fotografías que no siempre han sido realizadas por fotógrafos profesionales, pero que sin duda tienen el valor de mostrarnos modelos únicos. Más de 400 colaboradores han participado aportando cerca de 5.000 fotografías, aunque no todas hayan podido incluirse. Pero los criterios de esta obra, han sido incluir en ella solo aquellas marcas que han producido sus modelos en serie, por cortas que hayan sido (exceptuando el Artés Campeador y el PTV400, de los que tan solo hubo un prototipo).

Se han quedado fuera numerosas marcas de microcoches que tan solo fabricaron algunos prototipos, o cuya producción todavía no está suficientemente documentada (como la zaragozana T.Z.). En todos y cada uno de los modelos, se ha adjuntado una ficha técnica de cada modelo, incluyendo siempre los mismos datos:

1- **Periodo de fabricación:** No siempre ha sido fácil confirmar estos datos. En ocasiones por la falta de documentación al desaparecer los fabricantes, y en otras ocasiones por no coincidir con los años de venta en España. Y es que una cosa es el periodo de fabricación de un modelo, y otra el periodo de presentación al público y puesta a la venta. Conocido es el caso del Citroën GS que desde que inició su fabricación en Vigo hasta que se puso a la venta, pasó casi un año.

2- **Unidades producidas:** Tampoco ha habido siempre un registro de las unidades fabricadas de cada modelo, por lo que en ocasiones se ha tenido que recurrir a cifras aproximadas. Para ello se han tomado los datos de matriculación existentes, o cantidades producidas en años similares.

3- **Motorización:** Se ha indicado siempre la marca del motor utilizado en cada modelo, señalando si se trataba de un motor de 2 o 4 tiempos, y si era de ciclo Otto (gasolina) o Diésel. Cuando no se indica lo contrario la potencia señalada de cada motor es en el sistema DIN, apareciendo (SAE) cuando se trate de la potencia en ese sistema, o (?) cuando se desconozca en cual.

4- Versiones: Breve resumen de las diferentes versiones en que se comercializaba cada modelo, tanto de motorización, niveles de acabado o formato del modelo, incluidas las ediciones limitadas o especiales.

5- Precio aproximado: Cantidad en pesetas y en euros, referentes en la mayoría de casos a los precios de venta al público en un año concreto, que en ocasiones se encarecía por diferentes impuestos añadidos.

Espero que la presente obra, ayude a abandonar la falsa creencia de que en España desde mediados del pasado siglo, tan solo se fabricaron 600 y lujosos deportivos. Y es que, si bien no estuvieron al alcance de todos, y cuando realmente la motorización del país estaba muy por debajo de la media europea, no menos cierto es que la variedad de marcas y modelos de aquellos años en España, sobrepasa sobradamente a la de cualquier otro país. Muchos lectores descubrirán entre estas páginas, como dentro de nuestras fronteras se fabricaron ingeniosos microcoches tras la postguerra, se crearon marcas propias de automóviles y vehículos industriales, se fabricaron (y se fabrican) bajo licencia de las principales marcas europeas, americanas y asiáticas, o se crearon modelos propios y exclusivos de nuestro mercado.

Javier Navarro Fortuño

ÍNDICE DE MARCAS



ACHICE



Los motocarros eran unos vehículos muy populares en la postguerra por su bajo costo, sencillez mecánica y versatilidad de uso, principalmente para el traslado de mercancía. Se fabricaban uniendo al chasis de una motocicleta, un carro o plataforma con dos ruedas, formando un triciclo. Con el tiempo a algunos de estos motocarros se les añadió una pequeña cabina para poder guarnecer al conductor, y ya los modelos más avanzados llevaban además volante en vez de manillar. En la murciana ciudad de Yecla durante los años 40, Andrés Chinchilla Cerezo (1911-2000) regentaba un taller mecánico donde a parte de fabricar unas series cortas de motocicletas, reparaba motocicletas, sidecares y motocarros. Viendo que tras la llegada del SEAT 600 el sector de la motocicleta comenzaba un periodo de declive, buscó alternativas para su negocio, y las encontró en los motocarros. Decidió construirlos bajo su propia marca: ACHICE, acrónimo de su fundador (Andrés CHInchilla CEREZO).

En 1958 construye su primer motocarro, todavía con manillar, propulsado por un pequeño motor diésel alemán. Tras conseguir homologarlo, se lanza a su fabricación artesanal en el pequeño taller que regentaba. Dado el éxito de sus motocarros, a partir de 1960 les sustituye el manillar por un volante, y los dota de una cabina cerrada. Se traslada a unas nuevas instalaciones más amplias donde llega a realizar hasta 10 unidades al día ampliando su plantilla. Tanto el cambio de marchas como el diferencial eran de fabricación propia. El motor que los propulsaba era un diésel LOMBARDINI italiano, fabricado en España bajo licencia por *Hispano Motor S.A.* Esta misma empresa denominada anteriormente *Hispano Villiers S.A.*, había fabricado anteriormente el motor anglo-franco-español HISPANO-VILLIERS entre 1953-1960. Los motocarros ACHICE, fueron los primeros motocarros en montar un motor diésel, cuando el resto de la competencia utilizaban motores a gasolina. La mayoría de las unidades vendidas de los motocarros ACHICE, se quedaron en Murcia, Alicante o Valencia, siendo una marca muy poco conocida en el resto de España. Le hacían la competencia los motocarros TRIMAK, que a diferencia de los fabricados en Yecla llevaban motor de gasolina, aunque posteriormente (ya como marca TRIMACAR), también adoptaron el motor LOMBARDINI.

Pese a ser unos vehículos de acabado muy básico (sobre todo en el interior), los ACHICE eran altamente prácticos para el transporte de mercancías en zonas angostas y de espacio limitado. De hecho su imagen fue muy frecuente en la ciudad de Murcia, donde incluso formaron parte de los vehículos de las brigadas de limpieza municipales. Se llegaron a fabricar tres series de estos motocarros, durante los cuarenta años que estuvieron en producción. En 1986 entra a trabajar en la empresa el nieto del fundador, Rafael Molina Chinchilla, que diseña y fabrica un motocarro de cuatro ruedas con volquete hidráulico. Llega a producir cuatro unidades, pero con las nuevas normas de homologación, los elevados costes de fabricación y por lo artesanal de la misma, finaliza la fabricación de vehículos ACHICE a finales de 1999. Fue la última marca en desaparecer de las numerosas que fabricaron motocarros en España: ISO, ROA, SANSÓN, TRIMAK/TRIMACAR... Actualmente, la empresa *Achice Industrias Mecánicas S.L.* sigue en funcionamiento a manos de Rafael Molina Chinchilla, manteniendo el espíritu de su abuelo, dedicándose a la fabricación y distribución de maquinaria industrial.

FUENTES: Rafael Molina Chinchilla.

BIBLIOGRAFÍA:

-*Microcoches españoles*. Miguel Pascual Laborda (2003). Ediciones Benzina.

WEBGRAFÍA: www.autopasion18.com; www.grupo7.com/microcoches

Motocarro ACHICE

Los motocarros ACHICE eran fabricados de manera artesanal en los talleres de Yecla (Murcia), según las necesidades del cliente. Esto motivó que hubiera unidades de características diferentes. Podían tener carrocería corta o alargada, ganando una pequeña ventanilla trasera. Algunos incluso llevaban doble rueda en el eje trasero para tener mayor capacidad de carga. Se realizaron tres series diferentes de motocarros ACHICE: en la primera serie (1962-1975) tenían líneas redondeadas en la cabina, con las puertas que se abrían en el sentido al orden de marcha, e intermitentes redondos del SEAT 600. En la segunda serie (1975-1986) el frontal se hace más anguloso al igual que los intermitentes, cambiando las puertas a abrirse como en el resto de automóviles. En la tercera serie (1986-1999), se ensancha el morro del motocarro haciéndose más voluminoso, al tiempo que se sustituye el motor LOMBARDINI por otro RUGGERINI. Con esta misma carrocería se realizaron también cuatro unidades de un cuadríciclo con volquete hidráulico.

PERIODO FABRICACIÓN/ UNIDADES:

1960-1975/ unas 600 unidades

1975-1986/ unas 70 unidades

1986-1999/unas 160 unidades

MOTORIZACIÓN:

Lombardini (2T) Diésel

505 c.c. 13 C.V. (?)

Minsel-ruggerini (2T) Diésel

1100 c.c. y 25 C.V. (?)

VERSIONES:

Versión única con variantes

PRECIO APROXIMADO
(1982):

Motocarro ACHICE:

700.000 pesetas (4.200 €)



José Antonio Aldasoro Martín



José Antonio Aldasoro Martín



Bodegas Daniel J. Belda



Alfredo Gutiérrez González



Automociones Jesant, S.L.

ALFA ROMEO

(FADISA)



La marca italiana ALFA (*Anónima Lombarda Fabbrica Automobili*), fue fundada en 1910, por un grupo de empresarios propietarios de la filial italiana de la francesa DARRACQ, situada en la ciudad de Milán. Sus vehículos comenzaron a hacer rápidamente la competencia a las conocidas LANCIA y FIAT. Pero tras la grave situación financiera de la empresa al inicio de la Primera Guerra Mundial, esta fue adquirida por Nicola Romeo en 1915, que rebautiza la marca como ALFA ROMEO. Al éxito de sus turismos y vehículos industriales, se unen sus victorias en el mundo de la competición, algunas de manos del entonces piloto Enzo Ferrari.

Ya en nuestro país, en 1956 se constituye bajo la iniciativa de Nicolás Franco, hermano del que fuera Jefe del Estado, la empresa *Fabricación de Automóviles Diésel S.A. (F.A.D.I.S.A.)*, con sede en Madrid y fábrica en la ciudad de Ávila. Su finalidad era construir en España bajo licencia de la italiana ALFA ROMEO, las furgonetas T10 conocidas en aquel país como «Autotutto». La ALFA ROMEO T10, sufrió algunos cambios, denominándose el nuevo modelo ALFA ROMEO Romeo 2º, que fue el modelo que comenzó a fabricarse en nuestro país. En la factoría de *F.A.D.I.S.A.*, incluso se pensó en construir turismos ALFA ROMEO, pero esta opción fue descartada para no influir en las ventas de la recién creada *S.E.A.T.* por lo que durante su corta vida se fabricaron únicamente diferentes series de vehículos industriales. Las primeras unidades españolas de la ALFA ROMEO Romeo 2º salieron de fábrica en 1959, ensambladas con componentes importados desde Italia, siendo prácticamente idénticas al modelo italiano, pero con los anagramas «Fadisa» y «Ávila» uno a cada lado del frontal. En España la ALFA ROMEO Romeo 2º, se ofreció inicialmente con dos tipos de motores, uno *ALFA ROMEO-LISTZ* diésel de dos tiempos, y otro gasolina proveniente del turismo ALFA ROMEO Giulietta. Sin embargo pronto se cambió a un motor PERKINS, más potente y fabricado plenamente en España, con lo que obtenía una mayor nacionalización. A partir de 1961 comenzaron a salir de fábrica las furgonetas totalmente nacionalizadas.

En 1966 *F.A.D.I.S.A.* negocia con la *General Motors* para fabricar en Ávila sus vehículos, pero finalmente no hubo acuerdo. Ese mismo año aparece en Italia la ALFA ROMEO Romeo 3, que era una Romeo 2º con algunos ligeros cambios, y que en España se denominó ROMEO Fadisa. Al año siguiente se presentó en Italia la nueva gama de furgonetas ALFA ROMEO F12/A12, menos redondeada y de líneas más actuales que su predecesora. *Fabricación de Automóviles Diésel S.A.* también la construyó para el mercado español bajo el nombre de EBRO F-100, con licencia ALFA ROMEO pero de la mano de *Motor Ibérica*. Y es que en 1967 *Motor Ibérica S.A.* fabricante de los vehículos EBRO, adquirió parte del accionariado de *Fabricación de Automóviles Diésel S.A. (F.A.D.I.S.A.)*, al igual que hiciera con *Aeronáutica Industrial S.A. (A.I.S.A.)*, fabricante de los vehículos industriales AVIA. Ambas empresas fueron absorbidas definitivamente por *Motor Ibérica* en 1975, manteniendo la antigua factoría de *F.A.D.I.S.A.* la fabricación de furgonetas (EBRO F100, F-108, Siata, Serie F-250/350...). Tras la adquisición en 1980 de *Motor Ibérica* por parte de la multinacional nipona *Nissan*, en sus instalaciones se fabrican actualmente los camiones de tipo medio NISSAN, formando parte de *Nissan Iberia S.A.*

BIBLIOGRAFÍA:

- «FADISA: Raza Avileña», J.A. Aldasoro. Revista *Motor Clásico* N°131. Diciembre de 1.998.
- «Fadisa Romeo: El Alfa Romeo que vino a España». Christian Manz. *Truck Revista del Transporte* N° 18. Septiembre de 2008.

WEBGRAFÍA: www.alfistas.es; www.camionactualidad.es; www.camionesclasicos.es

ALFA ROMEO
Romeo 2º
Romeo Fadisa

Esta furgoneta de diseño italiano, fue de las pocas producidas en España durante aquellos primeros años 60, junto a las pioneras DKW, y las escasas TEMPO y BORGWARD. Pese a cambiar los tipos de motores que la propulsaban, permaneció estéticamente inalterable durante la primera serie. Las versiones más populares fueron las que montaron el conocido motor diésel PERKINS, de fabricación española.

Fue en 1966 al aparecer la segunda serie, cuando adoptó un nuevo frontal con el anagrama *Romeo Fadisa* en vez de ROMEO 2º sobre la trampilla de ventilación, desapareciendo los anteriores en la chapa de «Fadisa» y «Ávila». También se cambió la calandra delantera que pasó de tener 6 lamas a tener tres, y de escudete largo a uno corto. Todas las furgonetas fabricadas en la planta de Ávila (hasta la EBRO F-100), llevaron en su parrilla el emblema de F.A.D.I.S.A.

PERIODO FABRICACIÓN:
 1959-1967

UNIDADES FABRICADAS:
 7.000 unidades aproximadas

MOTORIZACIÓN:

Alfa Romeo-Liszt (2T) Diésel 1.158 c. c. y 30 C.V. (?)

Alfa Romeo (4T) Gasolina 1.290 c. c. y 35 C.V. (?)

Perkins 4/99 (4T) Diésel 1.621 c. c. y 51 C.V. (SAE)

VERSIONES:

Furgón y plataforma (2 plazas), convertible (5 y 8 plazas), microbús (hasta 13 plazas) y versiones especiales (ambulancia, botellero, techo sobreelevado...)

PRECIO APROXIMADO (1967):

ALFA ROMEO Romeo Fadisa microbús:
 212.500 pesetas (1.277 €)



Sergio García Sevilla



Josep Estudillo Puig (www.autopasion18.com)



Félix Vialas Curiel



Carles Riobó Clavel



Daniel Alonso Rojas