Motor Clásico

DESCUBRE EL PASADO, DISFRUTA TU PASIÓN

SEAT 124 (FA-FB)
Guía de compra

DODGE 3700 GT
Extralargo

AC ACE

El origen de la leyenda

395
2/2022
5,50€

MATRA M530 & SIMCA 1200S
Cupés, rápidos y todo atrás

MAYBACH & MERCEDES
Zeppelin vs Grosser 770

Sumario

395 // FEBRERO 2022

JOHN TOJEIRO DISEÑÓ EL PROTOTIPO DEL AC ACE, GERMEN DEL FUTURO COBRA

100
En dos ediciones, el Dakar Classic ha cautivado a los amantes del desierto y ha desempolvado leyendas como el Peugeot 205 T16.

114
Velasor recrea modelos históricos como este Peugeot L45 de 1914. Lo sorprendente, su escala 1:32 y la meticulosidad en el detalle.

VELASOR

Sin palabras

Es decir, mudo. Así me quedé cuando tuve por primera vez entre las manos uno de los coches de slot creados por la firma catalana Velasor. Recuperado de la estupefacción, toca buscar los términos adecuados para explicar el trabajo que está llevando a cabo este grupúsculo de fanáticos del automovilismo histórico.

MANUEL GARRIGA (TEXTO). PERE NUBIOLA (FOTOS)

32
32

¿Quién no ha jugado alguna vez al Scalextric? Aunque sea por referencias todo el mundo sabe lo que es slot —popularizado en España por la célebre marca de origen británico—, un fenómeno surgido en EEUU hace más de un siglo que no empezó a difundirse aquí hasta inicios de los años 60. Los modelos que conocemos reproducen a escala 1/32 —la más común en Europa— todo tipo de vehículos deportivos o de competición con mayor o menor fidelidad. Y aunque hay fabricantes muy renombrados por la alta calidad de sus productos, ninguno —repito, ninguno— se acerca al nivel de Velasor en lo referente a la precisión, exactitud y mimetismo en los detalles, incluidos aquellos que no se ven o ni tan siquiera se sospechan. Es simplemente apabullante.

Aclaro que no soy ningún experto en slot. Tras haber consultado varias fuentes y contrastado informaciones, constato lo que dicen los especialistas europeos que tienen a esta joven marca española bajo su punto de mira: no hay nada igual, ni remotamente.

EL PROTOTIPO DEL SASCHA SUPUSO CASI UN AÑO DE TRABAJO

Velasor se autodefine como un equipo de apasionados en la perfección del arte a escala que, combinando el uso de métodos tradicionales con la tecnología de vanguardia, se dedica a reproducir a escala 1/32 modelos legendarios que forjaron la historia del automovilismo. Su artífice es Ramon Cubiró, un amante del slot, el modelismo y la historia de la competición que, cinco años atrás, llevaba tiempo pensando en realizar sus propias miniaturas.

El detonante llega al leer un extenso artículo de Alex Vergés sobre la participación de Alfred Neubauer en el II Trofeo Armangué de 1922 con el Austro Daimler, publicado en el número 3 de los añorados cuadernos "Autódromo". Ramon se siente conmovido por la trágica historia de aquella prueba, intrigado por el ambiguo papel de Neubauer —que Àlex desvela en su bien documentado texto—, pero sobre todo fascinado por el ADR Sascha. "¿Cómo es posible que el mundo del slot no haya prestado atención al extraordinario coche de carreras diseñado por Ferdinand Porsche y financiado por el conde Kolowrat?", se pregunta.

Así que se lanza a la piscina con un reducido equipo para convertir su idea en algo tangible. El proceso comprende una ingente labor previa de documentación, yendo a las fuentes originales siempre que puede: planos, dibujos, fotos, memorias, publicaciones de época. El desarrollo del prototipo aúna los métodos clásicos de modelaje con tecnologías avanzadas como la impresión 3D. Un año después ya tiene el coche terminado y viaja al museo Ferdinand Porsche —cerca de Salzburgo—, donde tiene ocasión de mostrárselo al nieto del fundador, Ernest Piëch, quien le expresa su admiración por aquel trabajo tan bien realizado.

Minuciosidad al detalle. El grado de realismo es asombroso para una maqueta a escala 1/32. Las figuras que van dentro del vehículo o cerca del mismo reproducen los rasgos de personajes reales (pilotos, copilotos, jefes de equipo, etc). Y el coche se produce en las diversas versiones alineadas por el equipo en una o varias carreras...

Sosteniéndolo en mis manos, entiendo y comparto el sentimiento de Herr Piëch. El ADR de Velasor mide unos 11 cm de largo por 5,3 de ancho, y pesa 58 gramos. Lo componen 230 piezas de plástico, madera, cuero, resina y diversos metales. La manivela de puesta en marcha gira, los amortiguadores actúan, los tambores de freno se desarman, las ruedas —formadas por diez elementos cada una— se pueden montar y desmontar en los ejes con la llave suministrada ex profeso, porque, en efecto, las palomillas de las llantas de radios también son funcionales. Por no hablar de la caja de herramientas con sus útiles dentro, la madera del piso o del tablero de mandos, las diversas palancas...

La guinda del pastel es cuando, pertrechados de pinzas de precisión, buena vista y algo de paciencia, soltamos las hebillas metálicas de las cintas de piel que sujetan el capó y lo abrimos para contemplar el motor, con sus bobinas, carburadores, cableado, filtros... Mareante.

Pero hay más: las figuritas que van en el coche o están alrededor del mismo reproducen los rasgos reales de los protagonistas. Ese tipo mostachudo es Alexander Kolowrat, alias Sacha; y también tenemos al mismísimo Ferdinand Porsche y su piloto más destacado, Alfred Neubauer. Para llevar el grado de realismo aún más allá, poner nerviosos a los coleccionistas picajosos y, de paso, extender el recorrido comercial del producto, el Sascha está disponible en las cuatro variantes que corrieron en la carrera, bien diferenciadas por sus características específicas.

El segundo modelo de Velasor llega dos años después, y es otro biplaza cargado de épica: el Peugeot L45 de 1914, un coche revolucionario en varios aspectos. La marca alineó cuatro de ellos en el Gran Premio del ACF de aquel año, encabezados por Georges Boillot,

AUSTRO DAIMLER SASCHA (VLM-1)

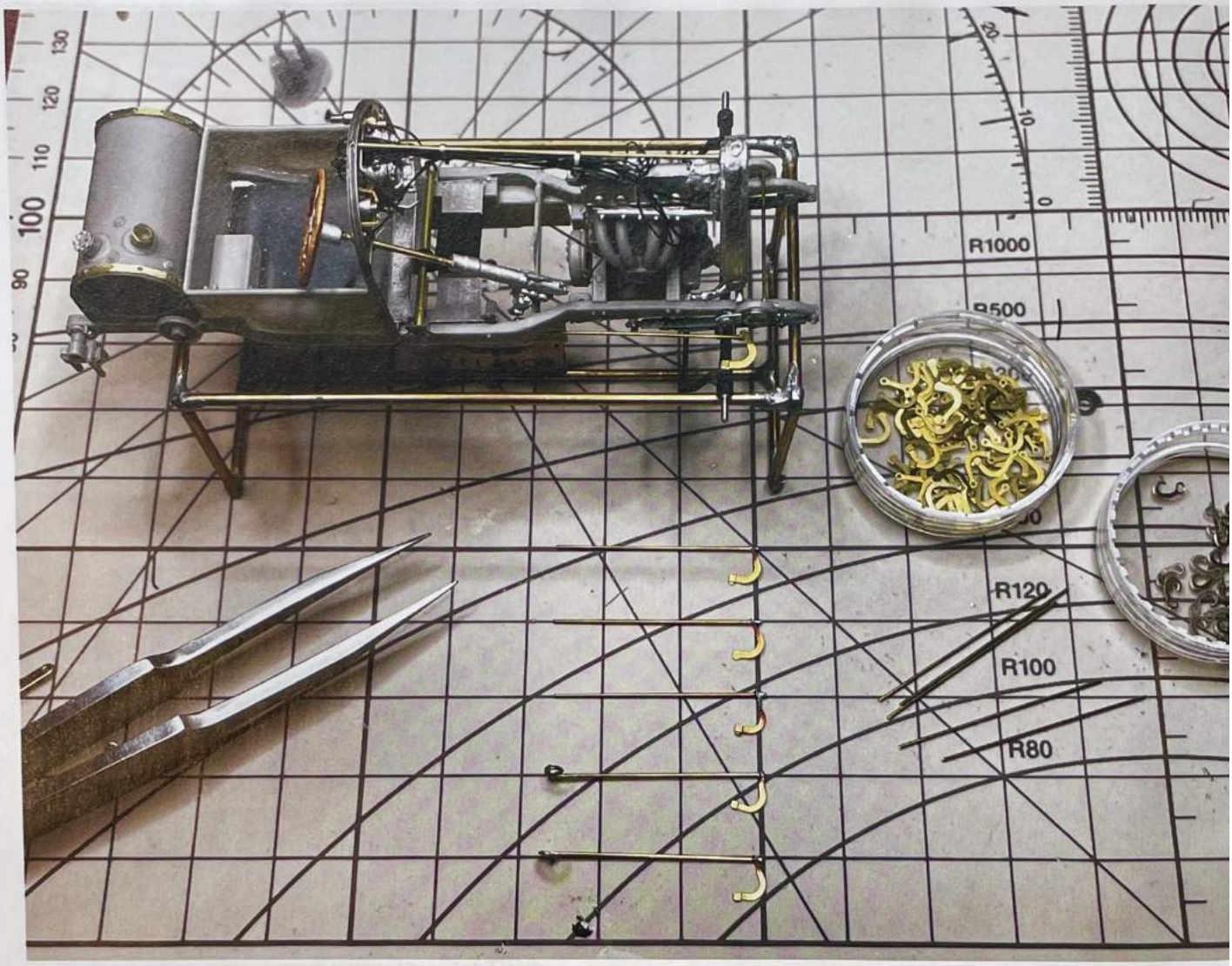
Se trata del primer coche de carreras moderno concebido por el entonces director técnico de Austro-Daimler, Ferdinand Porche, y supone un auténtico alarde técnico: bloque de aluminio, frenos en las cuatro ruedas, doble depósito de gasolina, reparto de pesos equilibrado... Gracias a sus dos árboles de levas situados sobre la culata y accionados por un eje central, el pequeño tetracilíndrico en línea de solo 1.089 cc rendía 45 CV de potencia, lo que le permitía superar los 140 km/h, cifras que suponían un verdadero hito hace un siglo. El modelo que reproduce Velasor es el de 1922, la primera versión del automóvil. Y el primer producto creado por el fabricante catalán en 2017.

PEUGEOT L45 (VLM-2)

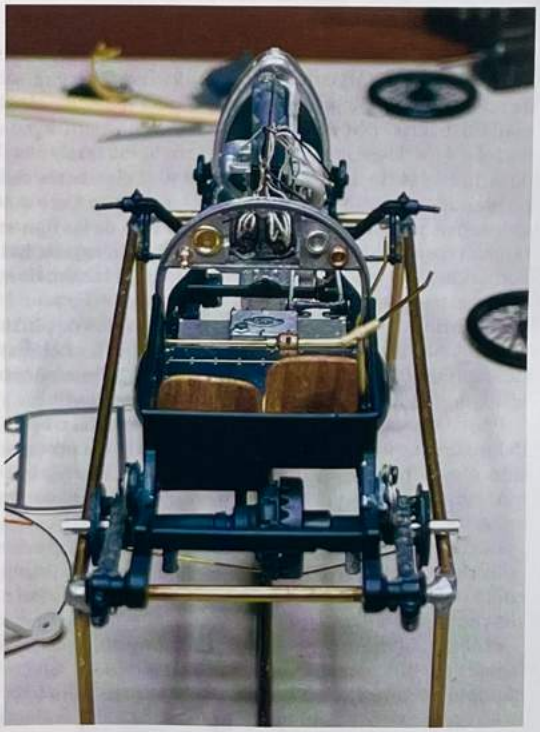
La compañía de Sochaux, una de las pioneras de la automoción, llevó a cabo un auténtico tour de force tecnológico con este ligero (910 kg) y perfilado biplaza impulsado por un bloque de 4,5 litros, que no solo revolucionaba la arquitectura de los motores de competición y de sus chasis; también ponía de relieve la influencia de la aerodinámica, para lo cual se recurrió al mismísimo Gustave Eiffel. El Gran Premio del ACF de 1914 en Lyon, una de las carreras cruciales de ese periodo —y de toda la historia del automovilismo—, fue el escenario en el que se dio a conocer el L45. Luego batió el record de velocidad en las 500 Millas de Indianápolis. Es el segundo coche de slot creado por Velasor, lanzado en 2019.

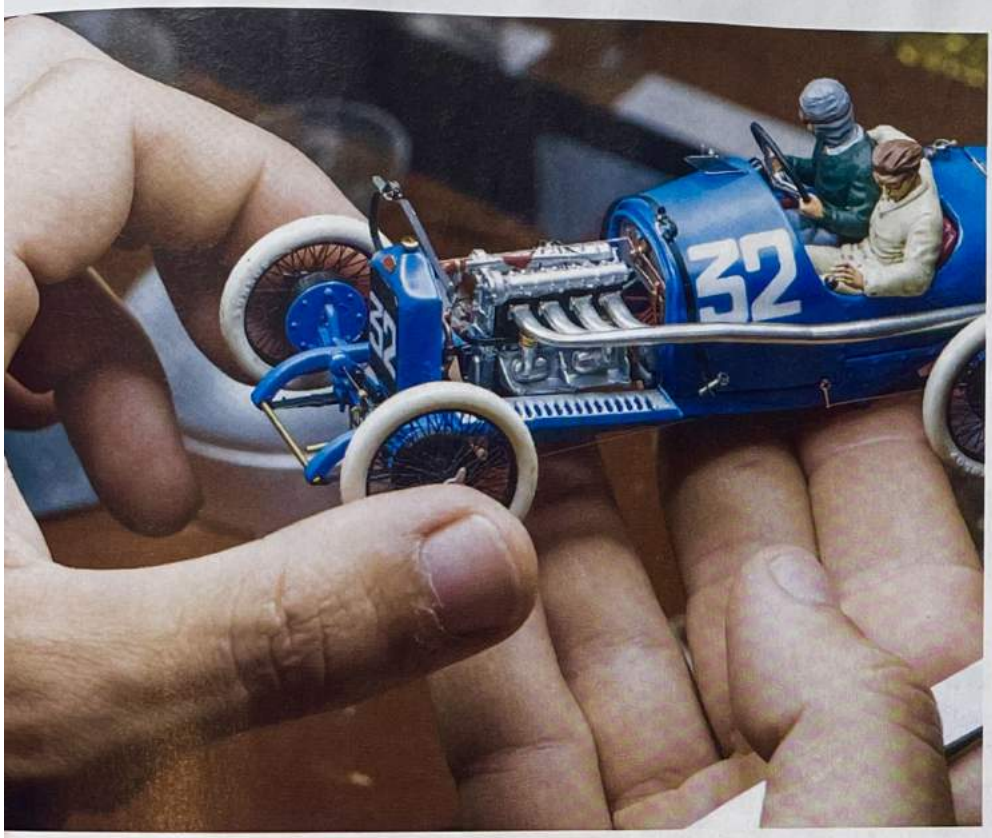
BUGATTI T13 BRESCIA (VLM-3)

La tercera referencia del catálogo de Velasor rinde homenaje a un automóvil legendario en el centenario del Gran Premio de Italia de 1921, disputado en Brescia. A partir de su apabullante victoria, los Tipo 13 de competición llevarían el sobrenombre de la ciudad italiana. Gracias a su nervio, ligereza y estabilidad, los pequeños Bugatti con motor de 16 válvulas dominan muchas de las carreras a las que acuden copando los triunfos en su categoría (hasta 1.500 cc), tanto en circuitos como en pruebas de montaña donde a veces logran batir a coches más potentes. Sin la experiencia del Tipo 13, Ettore Bugatti no hubiera podido crear pocos años después el Tipo 35, su mayor éxito como constructor. El modelo de slot ya está disponible en 2022.



Un proceso altamente laborioso. Para terminar cada modelo hay que montar centenares de piezas, la mayoría de ellas diminutas. El mimetismo alcanza la propia estructura del coche, reproducida con fidelidad en chasis, suspensiones, ruedas, mecánica, carrocería, etc. El libro que Valentí Fradera tiene en las manos viene bajo la peana de madera del Sascha que sostiene Ramon Cubiró.





Mundo Velasor. Realización artesanal, precisión máxima, presentación exquisita... Además, en el Bugatti T13 Brescia (modelo VLM-3) las figuras ya no son impresas en 3D, sino esculpidas a mano.

Jules Goux y Victor Rigal, con André Boillot de reserva. La carrera se disputó en Lyon a lo largo de siete horas extenuantes, siendo liderada por Boillot hasta que su motor expiró en la penúltima vuelta. Goux salvó el honor de Peugeot alcanzando el cuarto puesto detrás de los tres Mercedes. Con él, Velasor da un paso adelante en calidad y detallismo: 270 piezas y aún más partes móviles, incluyendo las dos ruedas de repuesto bajo la cola practicable.

La fórmula se repite en la tercera y más reciente obra de Cubiró y su pequeña tropa, aún en proceso de elaboración cuando visitamos su taller: el Bugatti Tipo 13 Brescia, primer coche de la marca de Molsheim, con el que empezó a forjar su largo historial deportivo. Mide 10 cm y pesa 70 gramos. A diferencia de los modelos precedentes sus figuras son esculpidas a mano y no impresas en 3D. Rizando el rizo...

Lo que ha hecho Velasor es llevar el slot histórico a un nivel de definición jamás alcanzado. Por un lado está la fidelidad al original en su aspecto y configuración general, más meritoria considerando que su diseño requiere manejar previamente fuentes documentales de más de un siglo, no siempre accesibles. Por otro, un detallismo rayano al frikismo más recalcitrante, capaz de hacer enloquecer incluso al buscador de tres pies al gato. Y, por último y no menos importante, la presentación del conjunto sobre su base de madera, que incluye un libro expresamente editado con la historia, gestación, características y carrera deportiva del coche, así como el manual de instrucciones, el certificado de autenticidad y la llave de ruedas, todo ello en una caja "ad hoc".

LA TIRADA ESTÁ LIMITADA A 250 UNIDADES DE CADA UNO DE LOS MODELO

La producción es laboriosa y necesariamente lenta —un coche al día—, y la tirada limitada a 250 unidades por modelo. Obviamente, su precio no está al alcance de todo el mundo —de 440 € a 680 euros por modelo—, pero parece hasta barato teniendo en cuenta de no existe nada igual. Claro que está el modelo de negocio: fabricación vertical integrada (todo hecho "dentro"), máximo uso de tecnología punta, producción limitada y prácticamente por encargo; distribución directa, sin intermediarios, a través de la web propia. Todo ello permite contener costes y ofrecer un tipo de producto sin equivalente en el mercado internacional. De hecho, según dice Ramon, la mayoría de sus clientes son extranjeros.

Como ya he dicho antes, no soy ningún entendido en el asunto, pero me atrevería a decir que para la gran mayoría de la clientela objetiva de estas pequeñas maravillas, la gracia del asunto —y perdón por la perogrullada— radica en que es un coche de slot que sigue siendo un coche de slot; es decir, dispone de un motor de escobillas, guía delantera y trencilla, y que corre efectivamente por la pista como cualquier otro cochecillo de su género. ¿Qué más quieres, Ferdinand? mc