

Aire y tierra

Historia: ENMASA, un siglo de actividad.

J.A. Aldasoro (texto). Archivo LMP/Aldasoro/Salinas/Ayet (fotos)

Como ocurrió en otras empresas españolas del sector del motor durante la posguerra, la actividad de ENMASA pasó por diversos cometidos, desde la producción de material aeronáutico hasta su ocupación definitiva: la fabricación de furgonetas.



*Mercedes-Benz L
319 D en versión
camioneta, con los laterales
abatidos.*



Versión furgón de la Mercedes-Benz L-319 D. Este modelo destacaba por una gran superficie exterior para estampar publicidad.



La Telefónica tuvo una extensa flota de vehículos Mercedes-Benz L-319 D. El de la imagen es un chasis con cabina carrozado como furgón taller para reparar averías en la línea telefónica.

T

res sociedades españolas dedicadas a la construcción de materiales aeronáuticos, la sevillana *Industrias Subsidiarias de Aviación S.A.*, la radicada en la provincia de Madrid *Aeronáutica Industrial* y la *Empresa Nacional de Motores de Aviación S.A. (ENMASA)*, con factoría en Barcelona, gozaron de una gran dimensión durante los años cuarenta y cincuenta. Las tres optaron, además, por abrir nuevas secciones destinadas a la fabricación de vehículos a motor. Industrias Subsidiarias de Aviación produjo los famosos motores Mosquito y las Guzzi Hispania, Aeronáutica Industrial fabricó motocarros y camiones en tanto que ENMASA construyó furgonetas y motores.

Sin embargo, el origen de ENMASA viene de bastante atrás, concretamente de 1908, cuando Arturo Elizalde Rouvier funda la empresa *J.M. Vallet y Cía.*, que años más tarde pasa a llamarse *Biada, Elizalde y Cía.* En 1915 recibe la denominación *Automóviles Elizalde*. Durante casi dos

nos prototipos como el Dragón y el Super Dragón inmediatamente antes de la Guerra Civil.

Durante los años de la contienda, *Elizalde S.A.* se dedicó a la fabricación de material bélico para el bando republicano. Acabada la guerra, la empresa reanuda la labor industrial construyendo motores de aviación. Los tres tipos más importantes fueron el Flecha (90 CV), el Tigre (150 CV), el Sirio (500 CV) y el Beta (750 CV). En 1949, en colaboración con *La Maquinista Terrestre y Marítima*, recibió el encargo de fabricar una serie de prototipos de tractor oruga de 25 CV. Finalmente en 1951 *Elizalde S.A.* se transforma en *Empresa Nacional de Motores de Aviación S.A. (ENMASA)*, quedando integrada en el Instituto Nacional de Industria (INI). En 1955 ENMASA acomete bajo licencia la fabricación del turborreactor Marboré II, que debía propulsar al Hispano Aviación HA-200 Saeta.

La empresa se desarrolló con soltura hasta mediados de los cincuenta con la fabricación de motores aeronáuticos de pequeña y media potencia. Sin embargo, las perspectivas de la aviación moderna no hacían augurar a ENMASA un futuro



décadas fabricaron en Barcelona los prestigiosos automóviles Elizalde. A partir de 1924, la empresa *Elizalde S.A.* se volcó casi exclusivamente en la construcción de motores de aviación, sobretodo la producción del Lorraine de 450 CV, así como la fabricación bajo licencia checa de los J-1 de 110 CV. También realizó algu-

económico muy halagüeño. De esa forma, en 1959 cambia su horizonte y comienza a fabricar el motor P-11 (49 CV en su versión Diesel), refrigerado por aire, y de múltiples aplicaciones en la industria, el transporte y la agricultura. En ese mismo año ENMASA entabla las primeras conversaciones con Daimler-Benz, con el

fin de construir bajo licencia furgonetas y ómnibus Mercedes-Benz con el motor Diesel OM-636, el mismo que montaba el robusto turismo alemán denominado Mercedes-Benz 180 D. Este motor empezó a comercializarse en 1962 a un precio de 64.590 pesetas. Los taxistas eran sus potenciales compradores, y se adaptaron bastantes unidades en los Seat 1400-C y 1500, aunque también lo montaban de serie las DKW F-1000 D de IMOSA. La producción de este motor fue todo un éxito, y en 1966 ENMASA llegó a las 10.000 unidades producidas.

En 1963 sale a la calle la furgoneta Mercedes-Benz L-319 D, vehículo que ya se fabricaba en Alemania desde finales de los años cincuenta. Incorporaba el motor OM-636, de cuatro cilindros y 1.767 cc (75 x 100 mm), que ofrecía una potencia de 46 CV a 3.500 rpm con un consumo me-

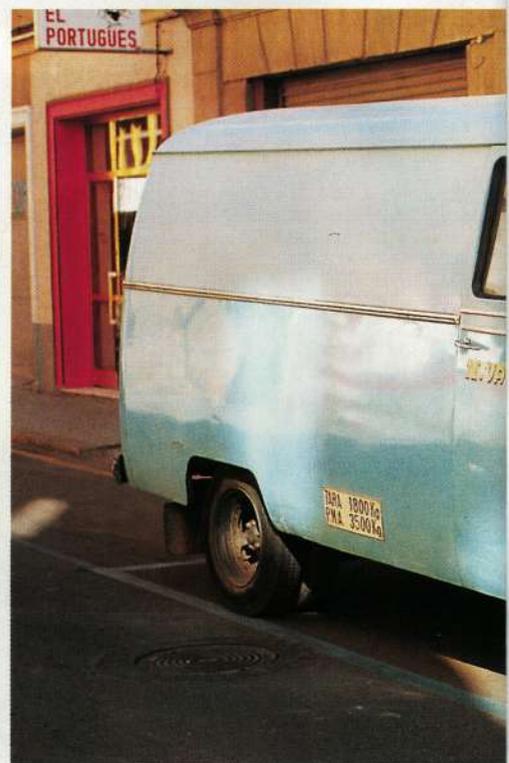


Uno de los primeros ejemplares matriculados fue esta ambulancia de la Cruz Roja de Albacete, concretamente en 1963.



Este furgón fue matriculado en Santander en 1981, procedente de subasta. Numerosos organismos públicos emplearon Mercedes-Benz L-319 D como vehículos de sus flotas, entre ellos la Dirección General de Seguridad y el Servicio de Correos.

dio de 9,2 l/100 km. Podía alcanzar una velocidad punta de 80 km/h y superar pendientes del 25% en primera velocidad. Su capacidad de carga era de 1.700/1.800 kg en un volumen de 8,6 m³ de la versión furgón. La caja de cambios era de cuatro velocidades hacia delante y marcha atrás, todas ellas sincronizadas y con mando en el volante. Incorporaba a su vez ruedas gemelas en el eje posterior, lo que le permitía soportar mejor la carga administrada.



La Mercedes-Benz L-319 D se caracteriza por tener una cabina con parabrisas panorámico. Este ejemplar de 1964 aún circula por Oviedo.

Tras su brillante época aeronáutica, Enmasa inició en 1959 sus contactos con Daimler-Benz. En 1962 comienzan a producir el motor Diesel Mercedes-Benz OM-636, de gran predicamento entre los profesionales del taxi.



La Mercedes-Benz 405 D era idéntica a la L-319 D salvo en el motor. Sus 55 CV le permitían llegar a los 100 km/h. Obsérvese su gran volumen de carga aun en la versión Combi.



Se presentaba también en versión ómnibus bajo la denominación O-319 D, con capacidad para 14 plazas. El precio del microbús en este primer año de fabricación era de 366.000 pesetas, considerablemente superior a las 269.800 pesetas de la versión furgón y a las 246.300 pesetas del chasis con cabina. En 1963, la empresa mantenía en plantilla a 1.200 trabajadores y el capital social alcanzaba los 400 millones de pesetas.

El éxito de las furgonetas Mercedes-Benz era un hecho palpable. Dentro de los furgones de carga útil comprendida entre 1.500 y 2.000 kg —entre los que estaban los Commer Santana, Tempo Onieva, Borgward Iso y Sava LDO-5— la Mercedes-

Benz L-319 D resultó la más vendida desde 1964 hasta comienzos de los años setenta. Se comercializaba en versión furgón, chasis con cabina, chasis con caja, combi para 6 ó 9 plazas más carga y microbús, pero también se carrozaron vehículos especiales.

El 1 de abril de 1968 se firmó en el domicilio social del I.N.I. el contrato de concentración de actividades entre ENMASA e IDASA. IDASA era la representante en España de la Daimler-Benz AG. De esta forma, la multinacional alemana Daimler-Benz AG obtenía el 51% de las acciones de la nueva sociedad CISPALSA. A partir de esta fecha, las relaciones con Seat pasarán a ser más intensas. Éstas dieron su primer fruto en octubre

de 1969, cuando sale a la calle el Seat 1500/69 Diesel con motor 1800, ya que éste incorporaba el reconocido aunque ya veterano motor OM-636 de 46 CV.

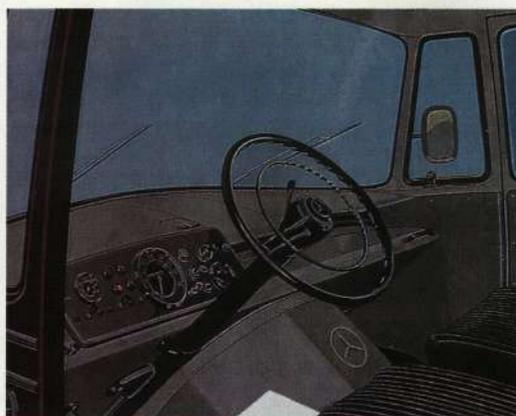
En la primavera de 1971, CISPALSA comienza a montar el OM-615 en sus furgonetas Mercedes-Benz 405 D. Éstas aprovechaban la carrocería de las antiguas L-319 D pero con una mecánica más desarrollada. Dicho motor Diesel, de cuatro cilindros en línea, tenía un cubicaje de 1.988 cc (87 x 83,6 mm), con una relación de compresión de 21 a 1 y una potencia de 55 CV a 4.200 rpm. Este motor fue montado también en el Seat 1500 Diesel 2000 desde finales de 1971 hasta el cese de producción de este modelo Seat en 1972.

El precio del modelo 405 D no difería mucho del de su predecesor. El chasis con cabina podía ser adquirido en 1971 por 234.600 pesetas, el furgón por 284.600, el combi de seis plazas por 294.600 y el microbús por 374.600. En 1972 aumentan ligeramente las tarifas de todas las versiones excepto del chasis con cabina. Sin embargo, la difusión de este modelo fue escasa, pues coincidió temporalmente con el lanzamiento de la furgoneta Mercedes Benz 406 D, de línea más moderna y mecánica potenciada.

La 406 D, que ésta sí que era de diseño nuevo, llamaba la atención por su pequeño morro delantero y su cabina más angulosa. Se presentaba en versión furgón y chasis con cabina, de tipo largo o corto. Su capacidad de carga había aumentado hasta los 2.500 kg en 12 m3 de volumen —en el furgón— posible gracias a sus 65 CV de potencia. Este modelo, que estuvo en el mercado



Mercedes-Benz L-319 D en versión camioneta, con los laterales abatidos.



Interior de la cabina y tablero de mandos de la Mercedes-Benz L-319 D.

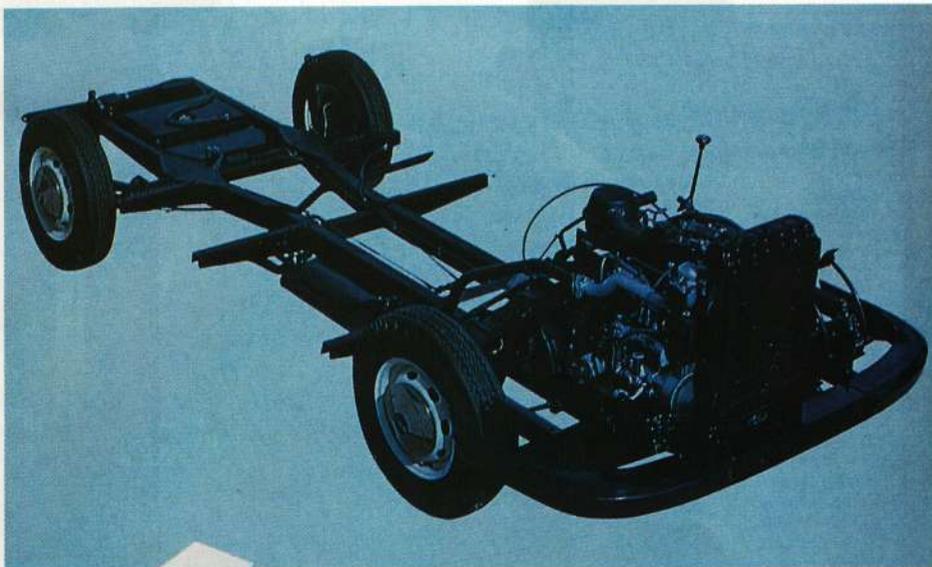


durante bastantes años, fue sustituido a finales de los setenta por el Mercedes Benz 407 D, de similar apariencia.

En junio de 1972 se constituye la Compañía Hispano-Alemana de Productos Mercedes-Benz y Volkswagen S.A. (MEVOSA), con un capital social de 972 millones de pesetas y una plantilla de 4.300 empleados. De esta forma se fusionaban IMOSA y CISPALSA, convirtiéndose MEVOSA en una



CISPALSA primero y luego MEVOSA fabricaron durante los años setenta la Mercedes-Benz 406 D. Aquí vemos la versión camioneta de 1971 con chasis largo.



La sucesivas modificaciones de nombres de la sociedad fabricante (Enmasa, Cispalsa, Mevosa) hasta acabar como una factoría más de Mercedes-Benz desdibujan el seguimiento histórico de la fábrica barcelonesa.

Las furgonetas DKW F-1000 D montaban el motor Diesel O.M.-636 de 1.767 cc fabricado por ENMASA.



su mejor ayuda en el transporte rápido
vehículos industriales
diesel
L319D

Portada del catálogo publicitario de las Mercedes-Benz L-319 D, publicado en 1968.



La versión microbús se denominaba Mercedes-Benz O-319 D.

gran empresa, con una producción anual de 27.000 motores y 16.000 furgonetas.

Desde Elizalde S.A. hasta la actual Mercedes-Benz, muchos han sido los nombres y las actividades desarrolladas. La fabricación primero de automóviles, motores de aviación y diverso material aeronáutico después, furgonetas y motores Diesel para vehículos en el periodo más reciente, han constituido las principales funciones realizadas durante todo el presente siglo. Sin embargo, aún hoy en día la producción no cesa, ya que las furgonetas Mercedes-Benz tienen una gran aceptación en el mercado nacional. La labor emprendida por don Arturo Elizalde en la primera década de siglo no se interrumpe aún, casi en los albores del tercer milenio. □



Representantes Generales para España
Don Ramón de la Cruz, 105 - Tl. 255 80 00 - Madrid-6 y Red de Concesionarios
Fabricado en España bajo licencia por ENMASA

Asesoramiento
Tecnológico S.A.
Tel. 232 86 04
MERCEDÉS-BENZ



Gama de carrocerías especiales de la Mercedes-Benz L-319 D: Ambulancia, Volquete, Isoterma, Ganadero, Capitoné y Microbús.