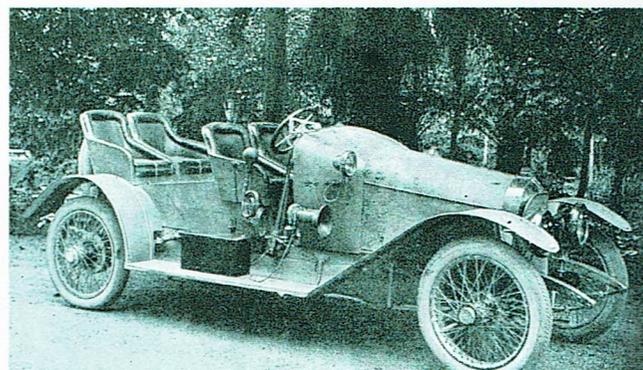
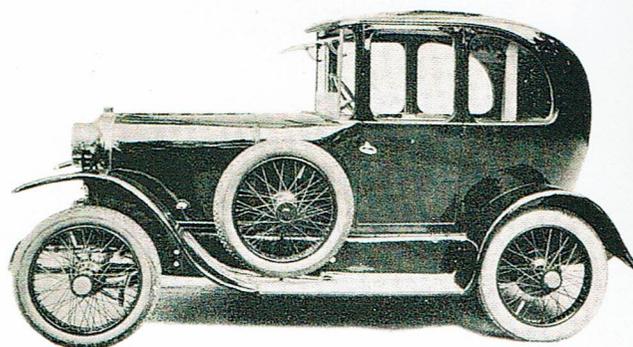


ELIZALDE 1910



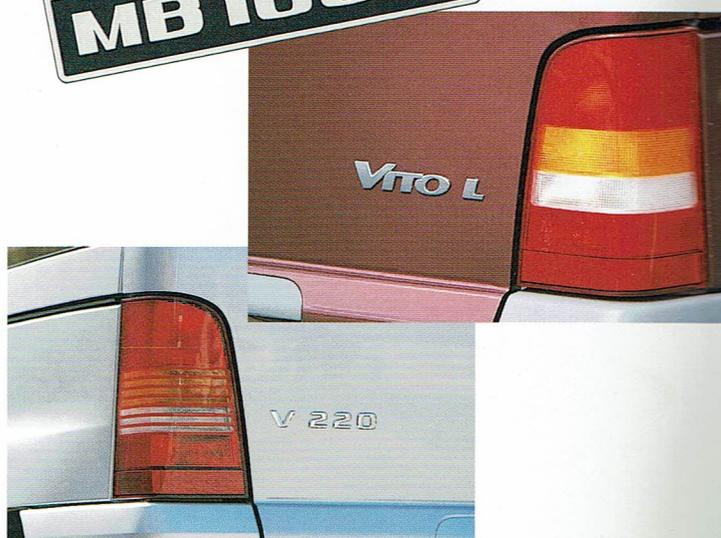
MERCEDES BENZ ESPAÑA
2000

- 3 PRESENTACIÓN
- 4 MÁS RÁPIDO QUE EL EXPRESO
- 6 EL "GIGANTE" TIPO 48
- 9 LA CALIDAD, PREMISA ESENCIAL
- 12 ÉXITO DEPORTIVO
- 14 "TESTAMENTO AUTOMOVILÍSTICO"
- 15 DOÑA CARMEN
- 17 MOTORES DE AVIACIÓN
- 20 VUELTA AL AUTOMÓVIL
- 22 VEHÍCULOS MERCEDES-BENZ
- 25 DESARROLLO INDUSTRIAL ESPAÑOL
- 27 MEVOSA
- 29 NACIMIENTO DE MERCEDES-BENZ ESPAÑA
- 31 LAS MÍTICAS MB100
- 33 PROYECTO T0
- 34 NCV2, EN MARCHA



EDITA	Mercedes Benz España, S.A. Avda. de Bruselas, nº 30 Polígono Arroyo de la Vega 28100 Alcobendas (Madrid) Tel.: 91 484 60 00
COORDINA	Relaciones Públicas
REALIZA	SERVIEDICIONES (Motorpress-Ibérica)
DIRECTOR	Vicente Díez Hernández C/ Áncora, nº 40 28045 Madrid Tel.: 91 347 01 00 - 42
FOTOMECÁNICA	Da-Vinci C/ Algorta, nº 33 28019 Madrid
IMPRIME	Egesa Avda. Andalucía, km 10,300 28021 Madrid
DEPÓSITO LEGAL	M-15623-1989

**MERCEDES-BENZ
MB 100 D**



Número extraordinario de ECO



Indagar en torno a los orígenes y evolución de la obra de Arturo Elizalde es ahondar en el conocimiento de la actividad industrial de fuera y dentro de las fronteras españolas en la primera mitad del siglo XX.



Es descubrir inventos y avances -en trascendencia y número jamás concebidos hasta entonces- en diversos campos aunque con claro predominio en el de las ciencias. Es también repasar la crónica de un andar y desandar por proyectos, empresas, mercados y vericuetos mil marcados por sucesos históricos -contienda bélica, principalmente-, que zarandearon de manera brutal a la sociedad, desestabilizando la economía y el desarrollo que se anunciaban pujantes en los albores del siglo.

Desde su fundación en 1910 por Arturo Elizalde Rouvier hasta nuestros días, la fábrica ha tenido un papel de gran relevancia en la historia industrial no sólo de Cataluña, sino también de DaimlerChrysler. De sus cadenas de producción salieron los turismos de tecnología punta para su época, potentes motores de aviación, furgonetas Mercedes-Benz, motores industriales, cajas de cambio, etcétera, que la han convertido en un centro industrial admirado durante sus 90 años de historia.

Por lo que respecta a la familia Elizalde, a la incidencia general de los acontecimientos se sumaron duros golpes de infortunio personales: el repentino óbito del fundador en París (1925) en un viaje de negocios y la expropiación y exilio forzados durante la Guerra Civil. Pero, precisamente, ante tales adversidades la familia se creció, y desaparecida la figura del cabeza de familia y empresario, su viuda, Doña Carmen, siguió casi durante otro cuarto de siglo aplicando fielmente la letra y el espíritu emprendedor, luchador y tenaz que había caracterizado al fundador de la Fábrica Española de Automóviles Elizalde en su "aventurera" existencia. Porque, en efecto, adentrarse y abrirse camino entre las incipientes industrias de la automoción y de la aeronáutica suponía participar de lleno en una aventura de riesgo, compartida -y en méritos repartida- por decenas de operarios que creyeron y confiaron en los valores humanos y profesionales del ingeniero catalán y de sus dignos sucesores.

Arturo Elizalde Rouvier fue un hombre del siglo XX, con una envidiable visión de futuro y capacidad empresarial que encajó como pieza de un mecanismo sincronizado en una centuria que trajo "la segunda revolución industrial" y con ella un espectacular crecimiento de la población, un nuevo movimiento obrero y una moderna organización de la economía, del trabajo y del tiempo libre.

Las generaciones integradas por las sociedades ENMASA, CISPALSA, MEVOSA y Mercedes Benz España, S.A. emplearon esa mezcla de inteligencia y pasión de los humanos -preeminente en Elizalde- en la causa común de la evolución de la técnica y del bienestar material de España.

Sirvan las presentes páginas para un nonagenario recuerdo y homenaje de agradecimiento a todos, y especialmente a Francisco Puig por su magnífico trabajo de investigación.

LA DIRECCIÓN DE MERCEDES BENZ ESPAÑA, S.A.



VIVENCIAS TRANSMITIDAS

Esta publicación, dedicada al 90 aniversario de la Empresa, es un pequeño homenaje a los miles de personas que han pasado por sus instalaciones dejando lo mejor de sí mismos en la dura labor de mantenerla en una posición puntera y altamente cualificada. Es el extracto de las vivencias que los compañeros mayores me contaron y a la vez un resumen de revistas antiguas y recortes de periódicos de épocas pasadas. Podríamos titular esta recopilación de datos como: "Así fuimos, somos y seremos todos juntos".

FRANCISCO PUIG SORIANO
EMPLEADO AUDITORIA CALIDAD. Q/A BARCELONA

NOVENTA AÑOS DE AUTOMOCIÓN

El día 18 de junio de 1910 se instituyó en Barcelona la razón social Biada, Elizalde y Compañía. El alma de dicha sociedad era Arturo Elizalde Rouvier, acaudalado personaje que había convencido a los hermanos de su esposa, Miguel y Rafael Biada, para invertir juntos en el negocio de automóviles. De carácter despierto y progresista, Elizalde creía firmemente en el futuro de la locomoción mecánica, algo inusual en aquella España de principios del siglo XX.

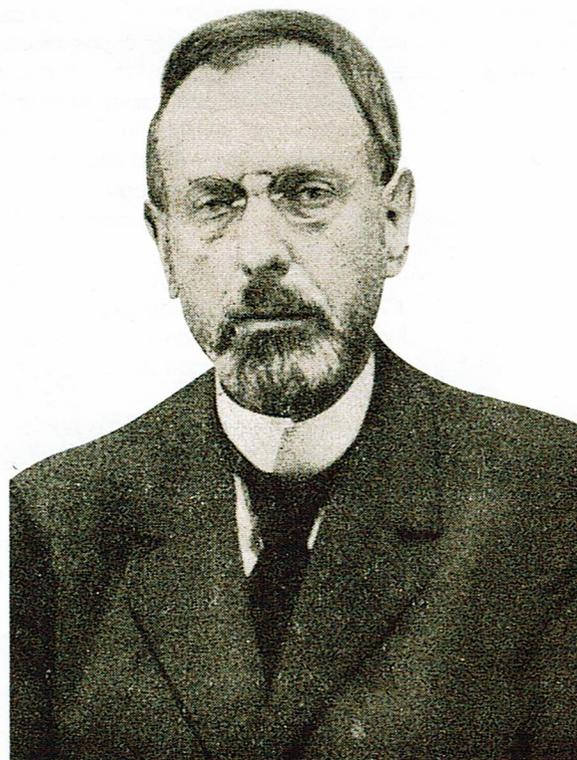
CIERTO que en la Ciudad Condal ya existían precedentes (y alguno tan importante como Hispano-Suiza, constructora de automóviles desde 1904), pero debemos considerar que la motorización, hablando en términos generales, se hallaba en una fase muy incipiente. Tan solo de tarde en tarde podía verse algún vehículo a motor circulando por la calle, entre los numerosos coches y carruajes tirados por caballos, transporte habitual de aquellos tiempos.

"MÁS RÁPIDO QUE EL EXPRESO"

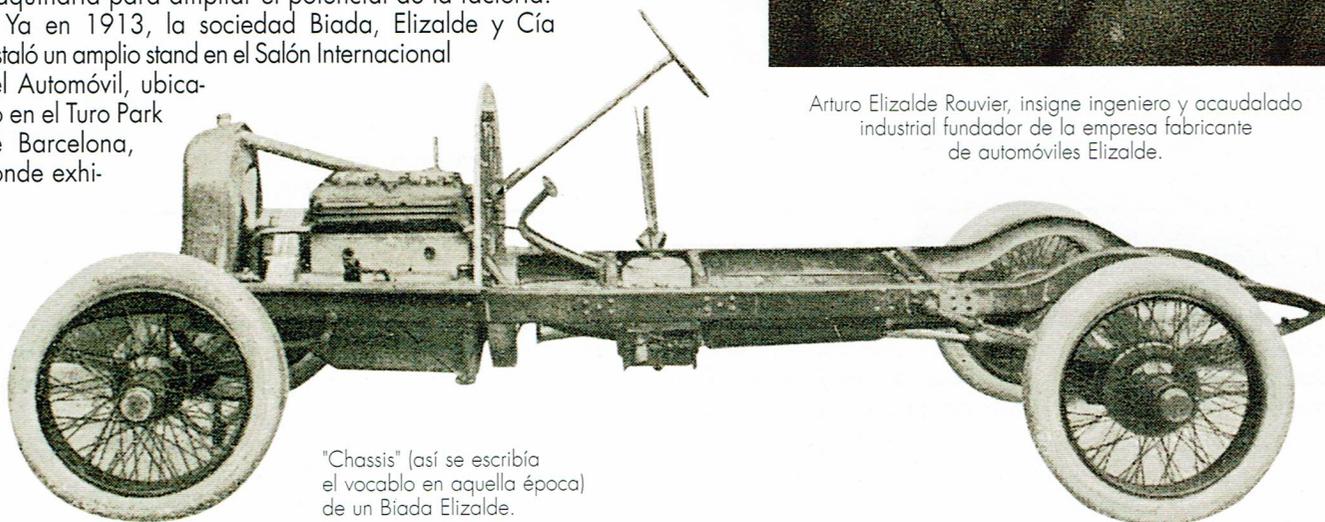
Como base de sus futuras operaciones, la sociedad Biada, Elizalde y Cía comenzó por adquirir una empresa de automoción que José María Vallet había establecido dos años atrás en el número 149 del barcelonés Paseo de San Juan. Sus actividades abarcaban desde la representación de automóviles y camiones de la marca francesa Delahaye, hasta la fabricación de piezas de precisión, para todo lo cual contaba con amplios y modernos talleres.

Sin embargo, las ideas de Arturo Elizalde iban mucho más allá, pues pretendía nada menos que llegar a la construcción de vehículos con tecnología propia. Enseguida comenzó a importar nueva maquinaria para ampliar el potencial de la factoría.

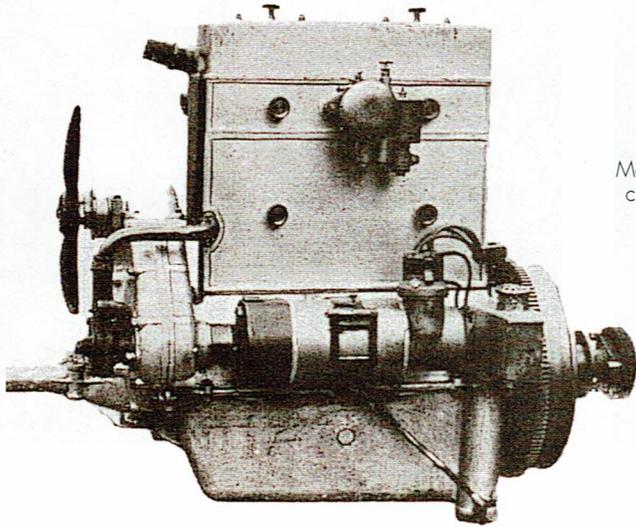
Ya en 1913, la sociedad Biada, Elizalde y Cía instaló un amplio stand en el Salón Internacional del Automóvil, ubicado en el Turo Park de Barcelona, donde exhi-



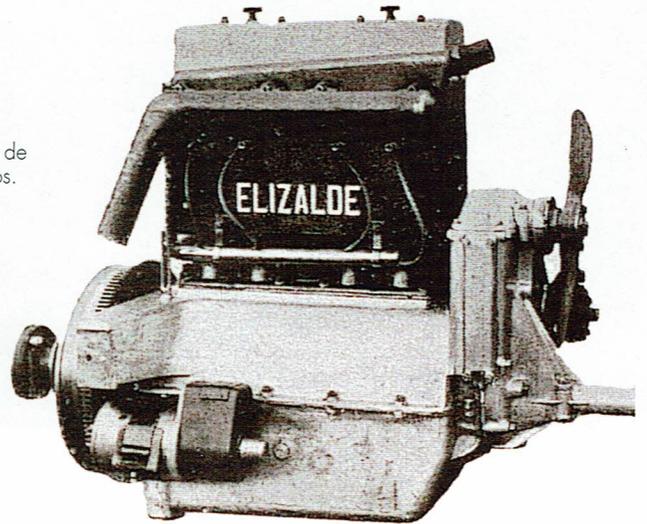
Arturo Elizalde Rouvier, insigne ingeniero y acaudalado industrial fundador de la empresa fabricante de automóviles Elizalde.



"Chassis" (así se escribía el vocablo en aquella época) de un Biada Elizalde.



Motor Elizalde de cuatro cilindros.



bía diversas piezas de automóvil elaboradas en sus talleres. Además, anunció la aparición de un prototipo, cuyas pruebas habrían de comenzar en ese mismo año.

Superada con éxito la fase experimental, se inició la fabricación en serie del primer coche "B y E" (Biada y Elizalde), denominado Tipo 20. Un auto con motor monobloque de cuatro cilindros ciegos que cubicaban 2.300 cc y que poseía, en general, una mecánica sencilla, aunque bastante bien resuelta para su tiempo. El primer ejemplar se entregó a su correspondiente comprador el 19 de abril de 1914, cuando ya se habían recibido numerosos pedidos.

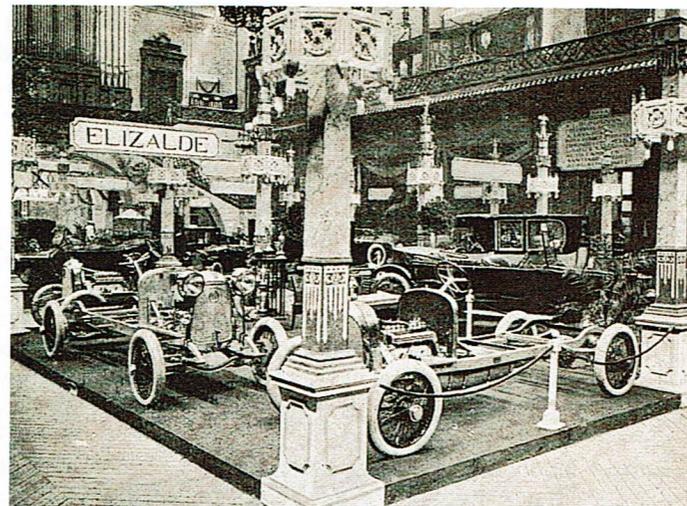
A las tres de la mañana del día 3 de junio salió de Barcelona un Tipo 20 en dirección a Madrid, donde llegó trece horas después. La hazaña fue recogida por un periódico que comentaba asombrado:

"Es mucho más rápido que el expreso...". Todo parecía marchar viento en popa para la nueva fábrica de automóviles, pero el desencadenamiento de la Primera Guerra Mundial, que acaeció aquel mismo verano, vino a oscurecer de golpe un panorama tan esperanzador.

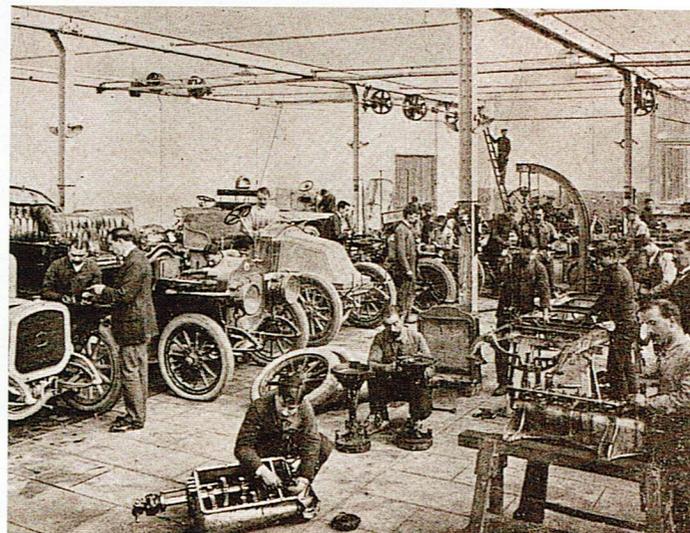
En realidad, el conflicto europeo benefició a la mayoría de empresas españolas, que aprovecharon

la neutralidad de nuestro país para vender sus productos al mejor precio. Sin embargo, para Biada y Elizalde trajo graves problemas, ya que muchos componentes de su automóvil -sobre todo piezas de estampación y forja- tuvieron que subcontratarse a fábricas extranjeras, al carecer de los medios necesarios para construirlos en los propios talleres. La guerra imposibilitaba el suministro de tales componentes y, por tanto, amenazaba con interrumpir la producción de los automóviles.

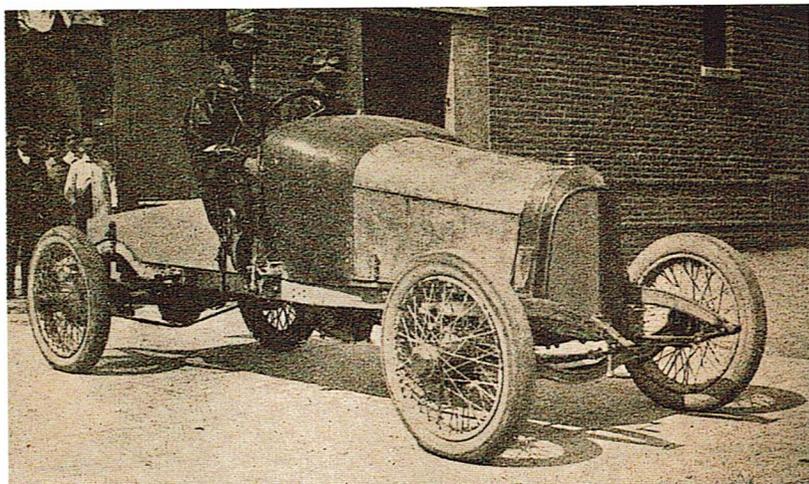
A grandes males, grandes remedios. Si querían continuar no quedaba otra solución que autoabastecerse. Instalar en la fábrica del Paseo de San Juan unas secciones de forja y estampado para disponer de las piezas que les eran imprescindibles. La valiente decisión propuesta por Arturo Elizalde exigía una enorme inversión que, según parece, los demás socios no estaban dispuestos a asumir. En



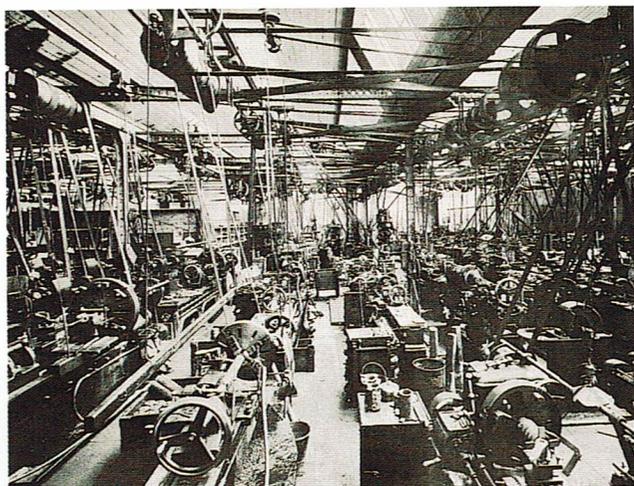
Stand de Elizalde y de su concesionario barcelonés Pujadas y Llobet en el Salón de Barcelona de 1916.



Vista parcial de la sala de montaje de coches.



Chasis de un Biada-Elizalde y Cía, sociedad constituida en junio de 1910.



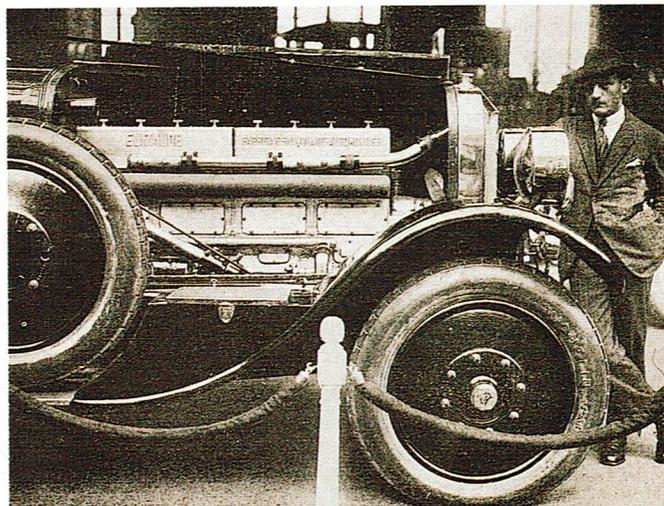
Un rincón de los talleres Elizalde, en el Paseo de San Juan, Barcelona.

consecuencia, el 21 de mayo de 1915 la empresa transformó su denominación primitiva por la de "Fábrica Española de Automóviles Elizalde". Arturo Elizalde se había quedado solo en su empeño de construir automóviles.

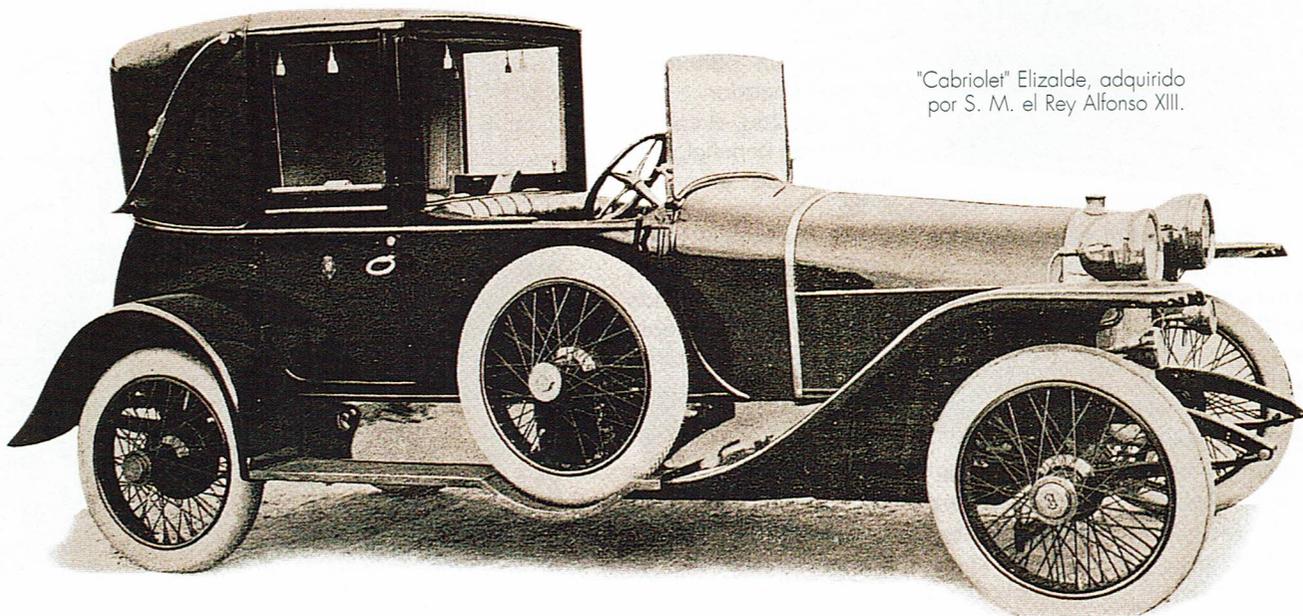
EL "GIGANTE" TIPO 48

Contra viento y marea la actividad continuó e incluso se amplió la gama con un modelo mejorado, el llamado Super 20. En 1916 Su Majestad Alfonso XIII visitó la fábrica y encargó un coche para su uso personal. El Rey, gran amante del automovilismo, quedó encantado al ver las modernas instalaciones, animó a Elizalde para perseverar en la labor y apuntó la posibilidad de hacer camiones.

No obstante, el industrial tenía ya en mente otro propósito más inmediato: fabricar motores de aviación, encargo que había recibido a instancia del Gobierno español para los aviones militares. Nuevo desafío que aceptó sin demora. Tras un intenso período de preparación, en 1917 experimentó un propulsor V8 de 8.000 cc que dio en el banco de pruebas 150 CV a 2.000 rpm.



Motor, y comparación de la altura entre el "capot" y un hombre de mediana estatura.



"Cabriole" Elizalde, adquirido por S. M. el Rey Alfonso XIII.

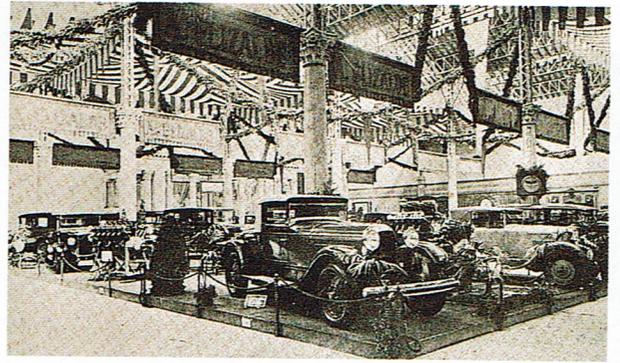
Ante tan prometedores resultados se reorganizó la factoría para producirlo en serie; pero entonces llegó el armisticio y hubo en toda Europa una sobreoferta de motores de aviación a precios de saldo. La Aviación Española canceló el pedido a Elizalde, lo que ocasionó otro grave quebranto económico para la firma catalana.

En 1919 fabricó un tercer modelo de turismo, el Tipo R.V.E., bautizado así en honor de la Reina Victoria Eugenia. Tenía mayores pretensiones que el Super 20 y un motor más potente que superaba los tres litros de cubicaje, y estaba equipado con sistema de frenos a las cuatro ruedas; todo un lujo en aquella época. No obstante, la técnica del bloque ciego y válvulas laterales, que todavía usaba este automóvil, se estaba quedando anticuada ante las nuevas mecánicas que presentaban en la posguerra algunos constructores europeos.

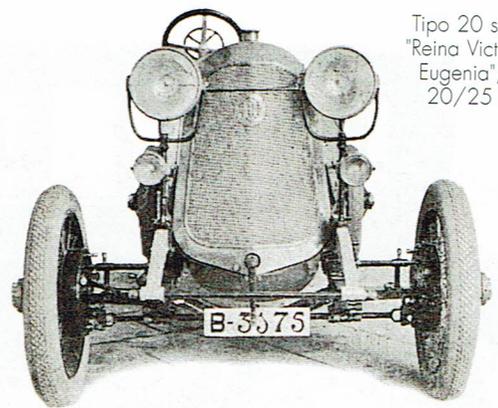
Consciente de ello, Arturo Elizalde comenzó a desarrollar una tecnología que le situase en la vanguardia automovilística. Y así, en el Salón del Automóvil de París, de 1921, expuso un extraordinario vehículo denominado Tipo 48. A primera vista llamaban la atención sus gigantescas dimensiones. Con 5,671 metros de longitud de chasis y 1,806 metro de vía, era probablemente el mayor turismo construido hasta la fecha. Respecto a su altura, diremos que un hombre de estatura normal no alcanzaba a ver nada por encima de su capó.

No sólo era una cuestión de tamaño, sino de mecánica; este gigante se movía por medio de un motor de aleación ligera de 8 cilindros

EL PRIMER COCHE DE SERIE, DENOMINADO TIPO 20, SE ENTREGÓ A SU COMPRADOR EL 19 DE ABRIL DE 1914

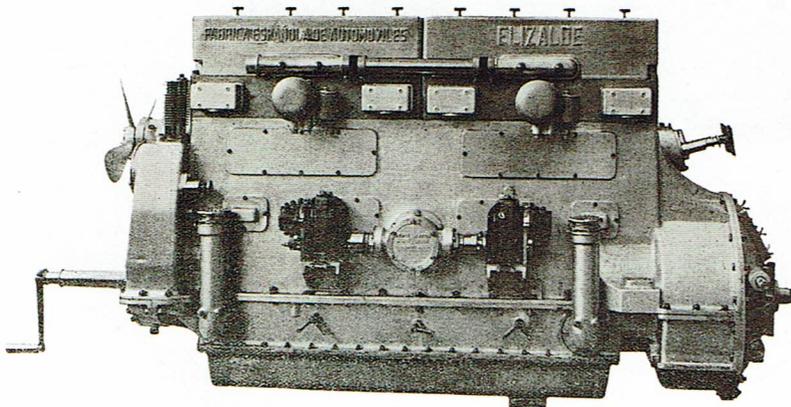
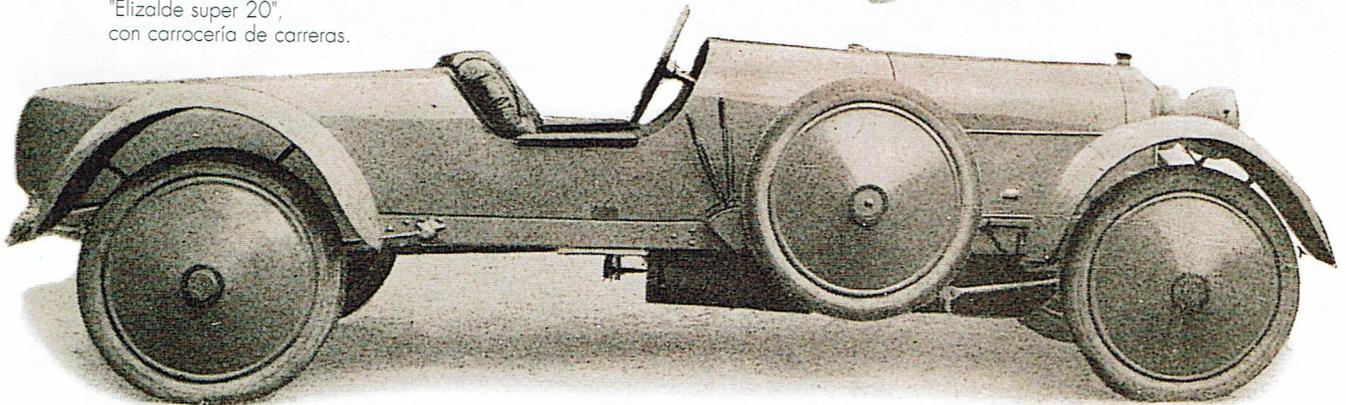


En todos los certámenes comercial-deportivos Elizalde representaba dignamente a España. (Ilustración de 1923).

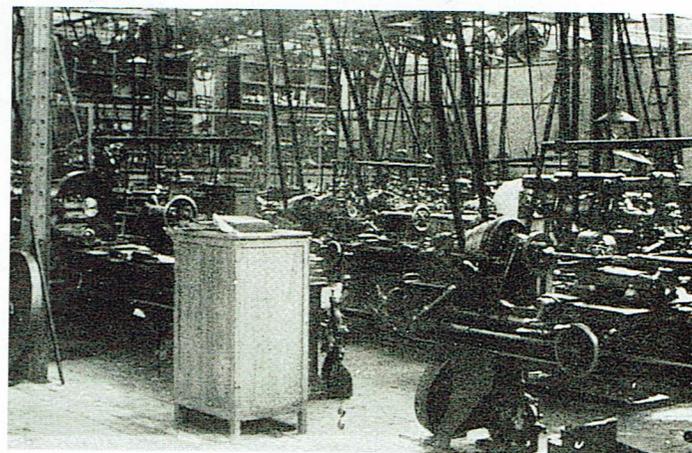


Tipo 20 sport "Reina Victoria Eugenia", de 20/25 CV.

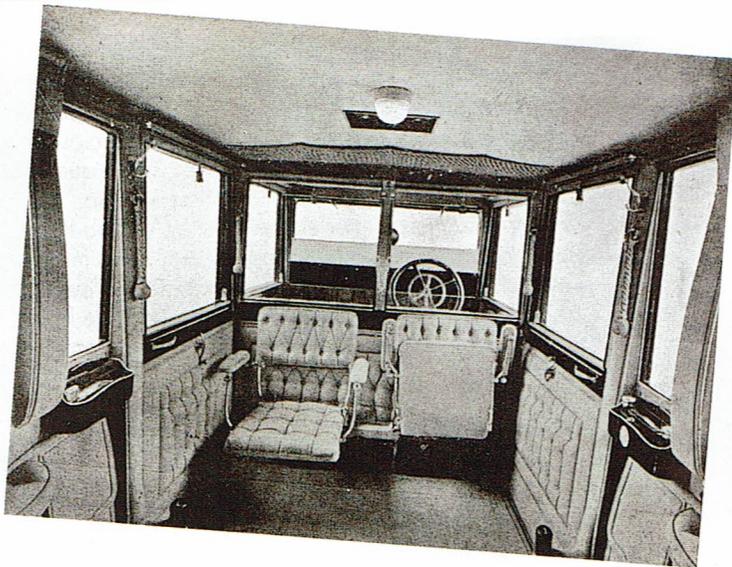
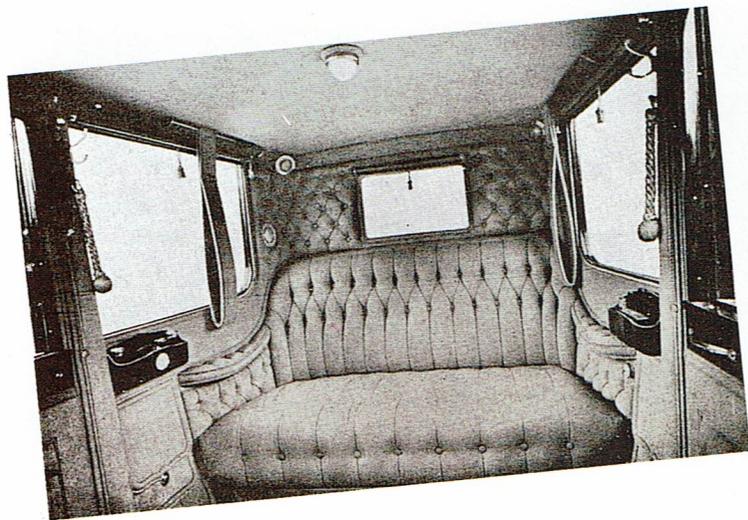
"Elizalde super 20", con carrocería de carreras.



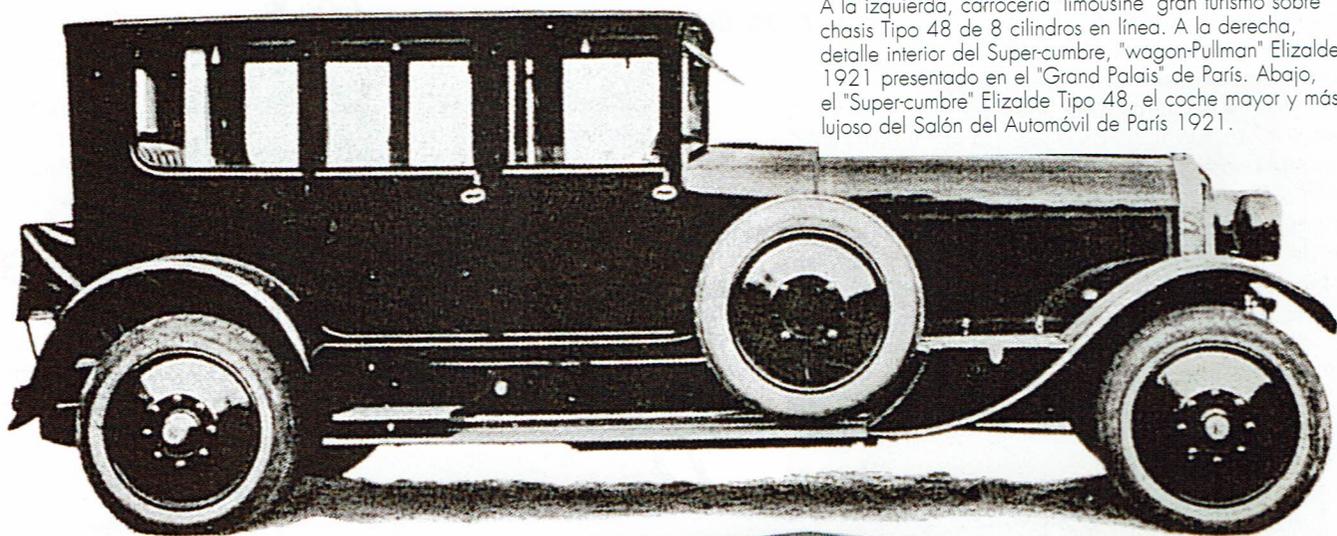
Motor de 8 cilindros que llevaba el Tipo 48.



Panorámica general de la sección de tornos.



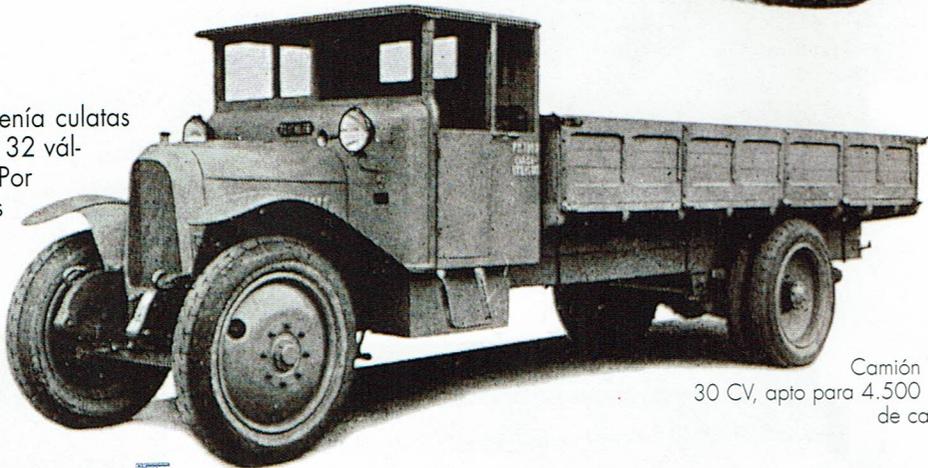
A la izquierda, carrocería "limousine" gran turismo sobre chasis Tipo 48 de 8 cilindros en línea. A la derecha, detalle interior del Super-cumbre, "wagon-Pullman" Elizalde 1921 presentado en el "Grand Palais" de París. Abajo, el "Supercumbre" Elizalde Tipo 48, el coche mayor y más lujoso del Salón del Automóvil de París 1921.



en línea que cubicaba 8.100 cc y tenía culatas desmontables construidas en bronce, 32 válvulas en cabeza y doble encendido. Por si fuera poco, montaba suspensiones delantera y trasera tipo Cantilever e iba dotado de frenos mecánicos a las cuatro ruedas, asistidos por un servofreno.

Resulta interesante anotar la tesis del erudito Rodríguez de la Viña - reconocido historiador del automovilismo hispano- en torno a este imponente coche Elizalde, que había servido -mantenía- para inspirar a Ettore Bugatti el invento de su famosísimo "Royale" y, en verdad, salvando las diferencias estéticas, forzoso es reconocer una gran similitud entre ambos modelos, tanto en las medidas como en las principales características dinámicas.

Ni que decir tiene que el Elizalde Tipo 48 causó sensación en el certamen parisino. La prensa especializada, impresionada, lo calificó como el mayor acontecimiento automovilístico del año, a la par que alababa sus cualidades de poten-



Camión Tipo 30 CV, apto para 4.500 kilos de carga.

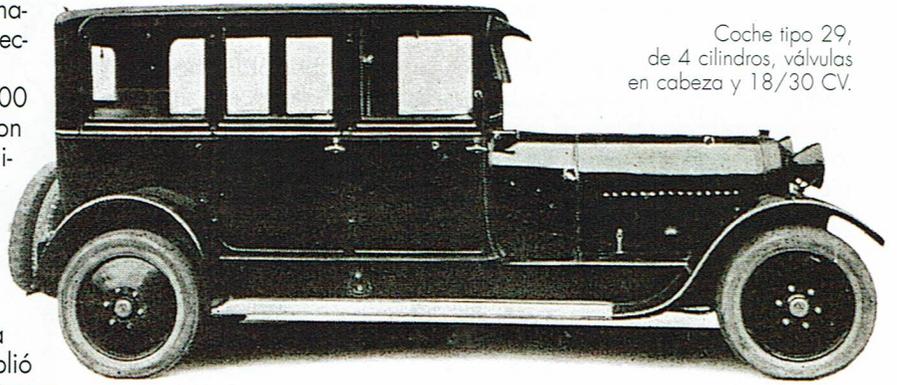
111.765 AUTOMÓVILES EN 1925

Bajo el epígrafe "Las posibilidades del mercado automovilista español" el periódico "El Mundo Deportivo" del 27 de diciembre de 1926 se hacía eco del censo automovilístico. "Al terminar el año 1925 (fallecimiento de Arturo Elizalde) figuraban matriculados en las 49 provincias españolas 111.765 automóviles, de los cuales 21.855 lo fueron durante dicho año. Las estadísticas de fin de 1926 no las tenemos, pero no es arriesgado suponer que en el transcurso de este año han sido vendidos en España unos 25.000 coches..."

Sin pretender llegar a la formidable densidad automovilista de los Estados Unidos -un coche por seis habitantes- España podría aumentar notablemente la suya si lograra establecer un vehículo realmente práctico y utilitario cuyo precio fuera, con relación a las posibilidades económicas de sus habitantes, verdaderamente bajo".

cia y confort, destacando ante todo la extraordinaria elasticidad del motor, capaz de marchar en directa desde los cuatro kilómetros por hora.

Quizá debido a su altísimo precio de 60.000 pesetas (¡de las de entonces!) no se construyeron más que cinco unidades. Uno lo reservó la familia Elizalde para uso particular, otros dos fueron exportados a Cuba y Argentina y se desconoce el destino de los dos restantes. Hay quién afirma que el cuarto ejemplar fue adquirido por el célebre periodista del motor Charles Faroux. No fue un éxito comercial -como tampoco lo sería pocos años después el Bugatti Royale-, pero cumplió su verdadera finalidad propagandística: evidentemente se trataba de una operación de prestigio.



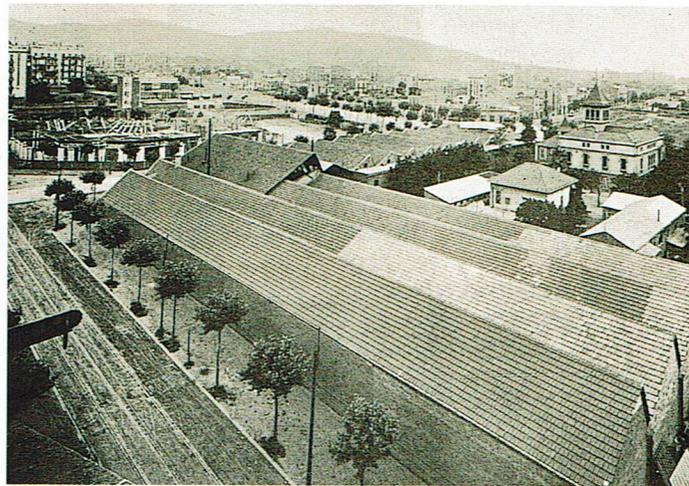
Coche tipo 29, de 4 cilindros, válvulas en cabeza y 18/30 CV.

LA CALIDAD, PREMISA ESENCIAL

En aquel tiempo, la factoría del Paseo de San Juan se había convertido en una de las más modernas y mejor equipadas de Europa. La impresión que se recibía al entrar en su recinto era muy grata por su racional distribución. Las naves se alternaban con amplias calles interiores y jardines, grandes espacios al aire libre que daban una imagen de bienestar y de consideración a los 800 trabajadores integrados en la plantilla.

En un extremo de la factoría se levantaba el edificio de las oficinas de Administración y Desarrollo, donde se efectuaban los estudios técnicos sobre materiales y tolerancias de ajuste. El objetivo era conseguir el mejor acoplamiento de las piezas en el montaje, incluso facilitar posibles recambios para su reemplazo por desgaste. Elizalde, pionera en la aplicación de tablas de ajuste, llegó a disponer de normas propias.

Se había implantado el sistema Taylor, aunque adaptándolo al caso de la fabricación de los vehículos Elizalde. Así se podía calcular con anticipación los costes de las grandes y pequeñas series con gran fiabilidad y, de ahí, que se pudieran estipular las primas que se pagarían



Desde distintos ángulos, la "casa" Elizalde en el número 149 del Paseo de San Juan, a la que la revista "Técnica" (órgano oficial de la Asociación de Ingenieros Industriales de Barcelona) en su número de junio de 1922 encomió por "los modernos sistemas de edificación y organización de trabajo".



de acuerdo con la cantidad de piezas, tiempo empleado y calidad de fabricación.

La calidad fue, desde un principio, la premisa primordial de toda la empresa. La maquinaria de los talleres funcionaba por el sistema de empuje de poleas, el más habitual en las grandes fábricas de la época. Desde una gran máquina motriz a vapor (y después eléctrica) la fuerza se transmitía a los tornos y demás herramientas distribuidas en hileras por toda la nave mediante largos ejes dotados de poleas que iban en lo alto, suspendidos de la estructura de la cubierta. Un generador de emergencia, capaz de producir la corriente eléctrica necesaria, aseguraba la continuidad de funcionamiento en caso de un corte de fluido.

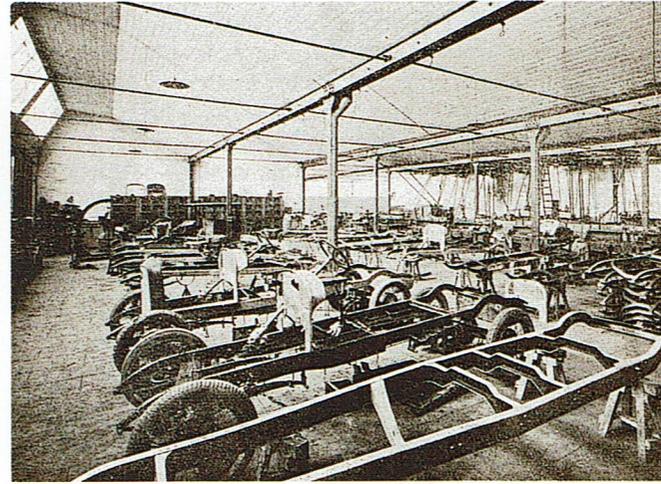
Aparte de los distintos talleres, repartidos según las especialidades de fabricación, la empresa disponía de una sección de forja y de otra de estampación, donde se elaboraban las piezas por medio de grandes prensas y "moutones" (martillos pilones) de diferentes potencias. Ello permitía aplicar a cada pieza la fuerza adecuada para lograr la máxima calidad. También cabe destacar las instalaciones de tratamientos térmicos con hornos de cementación, temple, revenido, recocido, etcétera, que formaban un departamento especial y de suma importancia en la factoría.

Por último, citaremos los laboratorios de Física y Metrología, a los que, por necesidad, consultaban muchas otras empresas del sector que no disponían de tan completos medios técnicos.

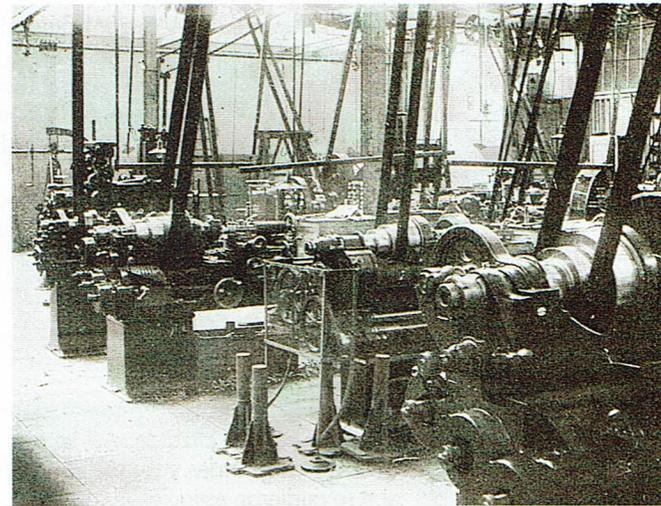
Si la empresa Elizalde podía estar orgullosa de sus modernas instalaciones, más motivo tenía para vanagloriarse de haber reunido una plantilla muy bien capacitada profesionalmente, cosa que en aquella época no era fácil encontrar en el mercado laboral, sobre todo en España, por lo general muy primitivo y con escasa preparación técnica.

Sin embargo, en la factoría del Paseo de San Juan trabajaron verdaderos maestros y artesanos de sus oficios: torneros como los señores Hurtado, Popi y Batet; soldadores como Ginel, Vilasis y Guardiola; mandrinadores de gran pulcritud como Martorell y controladores de calidad como Bergadá, que llegó a crear escuela. Mandos que eran

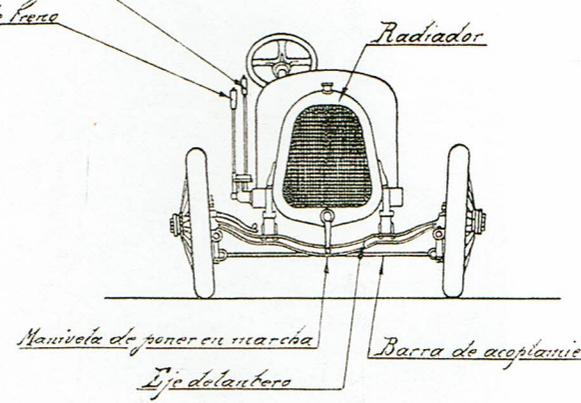
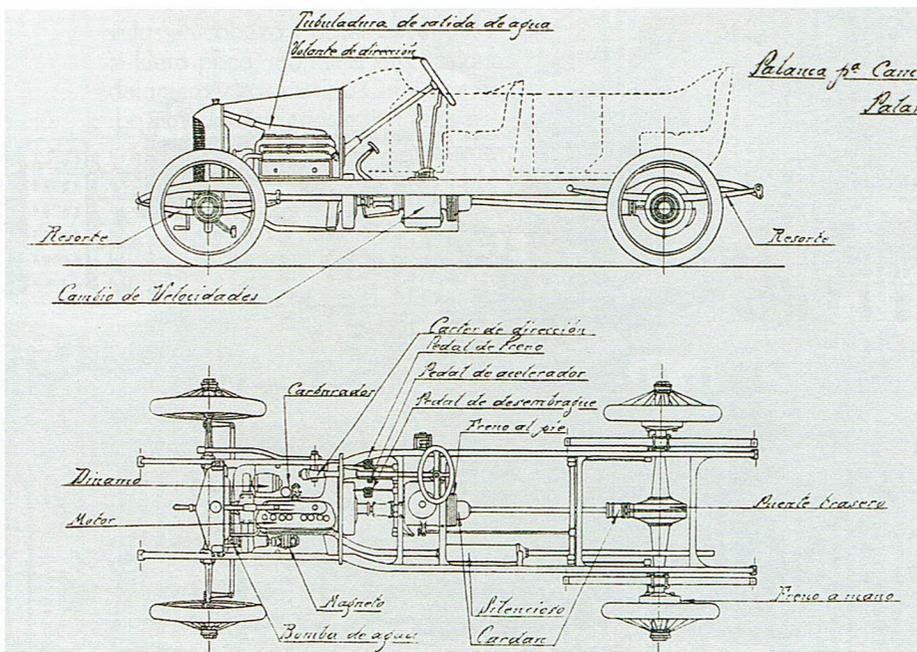
**ALFONSO XIII
SE ASOMBRÓ DE LAS
MODERNAS Y BIEN
EQUIPADAS
INSTALACIONES
Y ENCARGÓ
UN SUPER 20,
EN 1916**



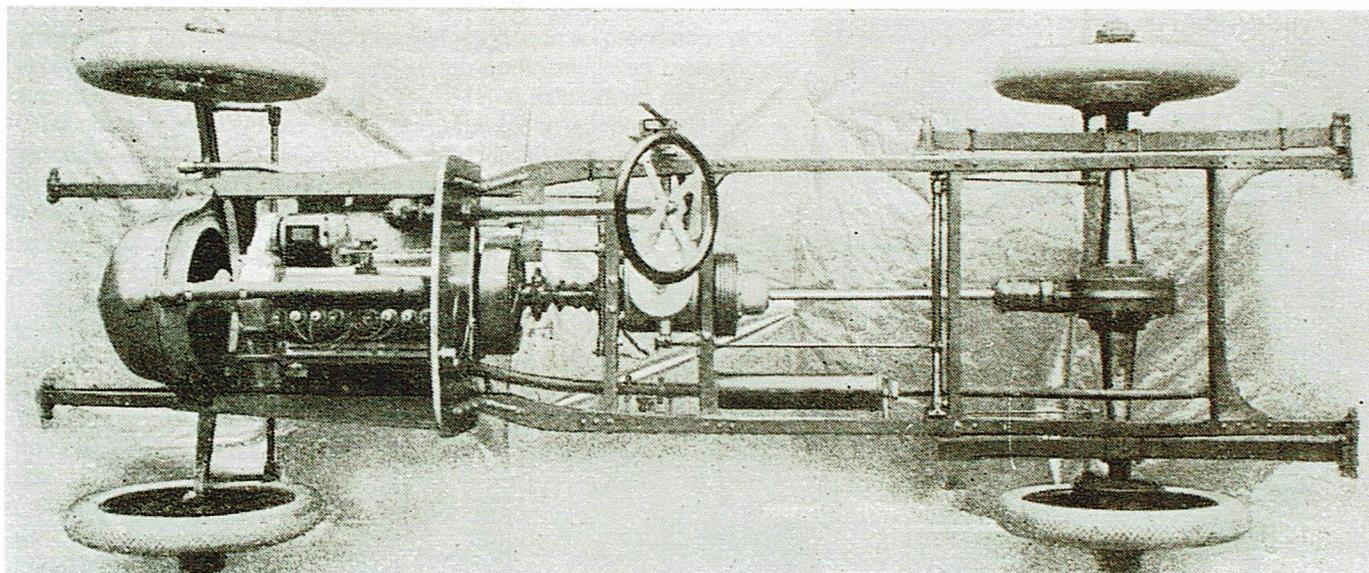
Sala de montaje de chasis Elizalde.



La distribución de naves y maquinaria en la fábrica Elizalde obedecía a métodos internacionales de trabajo-producción.



"Esquemas de la sección de un automóvil con los dispositivos mecánicos adoptados en el "chassis" Elizalde, y la posibilidad de obtener con ellos, sin complicaciones inútiles, una marcha segura".

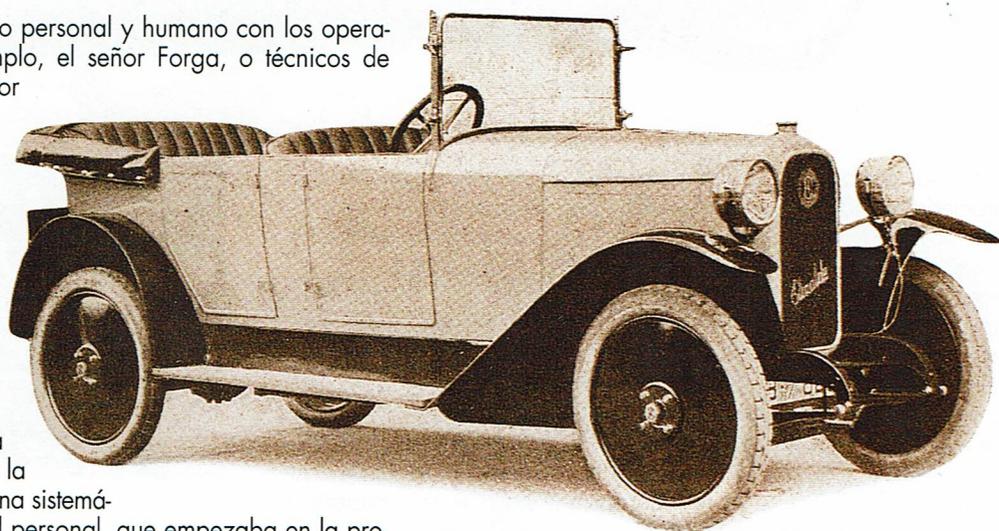


Piezas de un chasis Biada Elizalde.

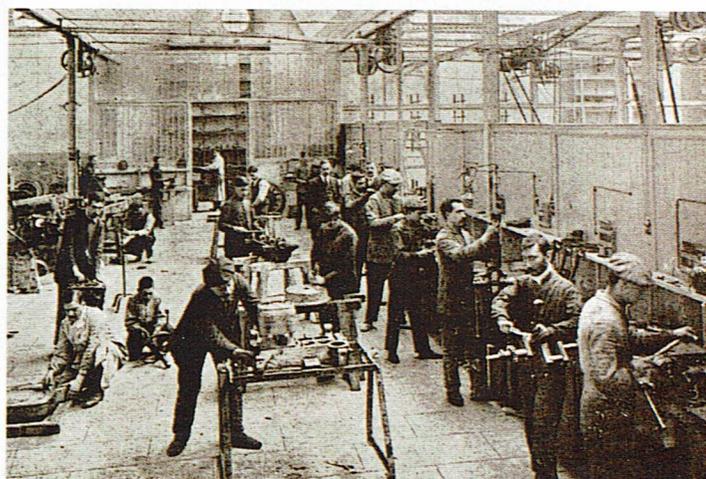
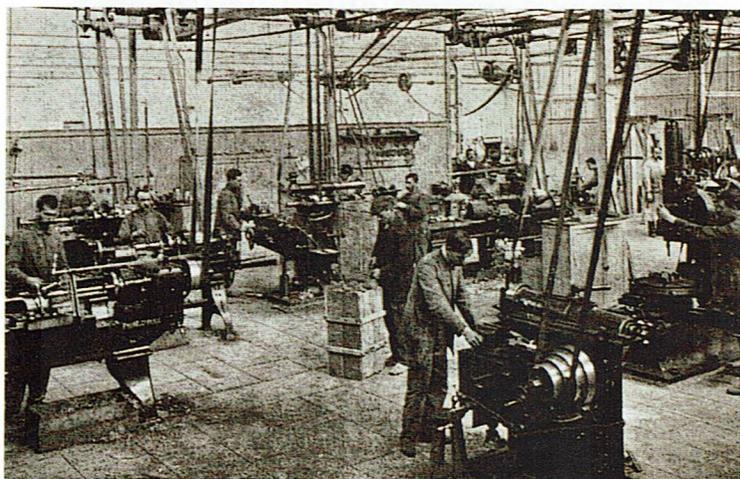
verdaderos caballeros en el trato personal y humano con los operarios a sus órdenes; como ejemplo, el señor Forga, o técnicos de Tiempos y Métodos como el señor Gasulla, que falleció en 1999 a la edad de 93 años; por cierto, era el empleado que más generaciones conoció en la empresa, puesto que había comenzado a trabajar en ella a los catorce años.

Y así podría escribirse una larguísima lista de nombres de profesionales, ya que hubo verdaderos artistas en todas las especialidades de la rama metalúrgica. Ello no fue fruto de la casualidad, sino el resultado de una sistemática formación y preparación del personal, que empezaba en la propia escuela de aprendices (la antigua E.A.E), motivo de orgullo durante más de cincuenta promociones para toda la industria catalana.

Tras la aparición del modelo 48, Elizalde produciría una nueva generación de automóviles de diferentes cubicajes y potencias, desde utilitarios hasta grandes turismos. Todos ellos llevaban válvulas en cabeza

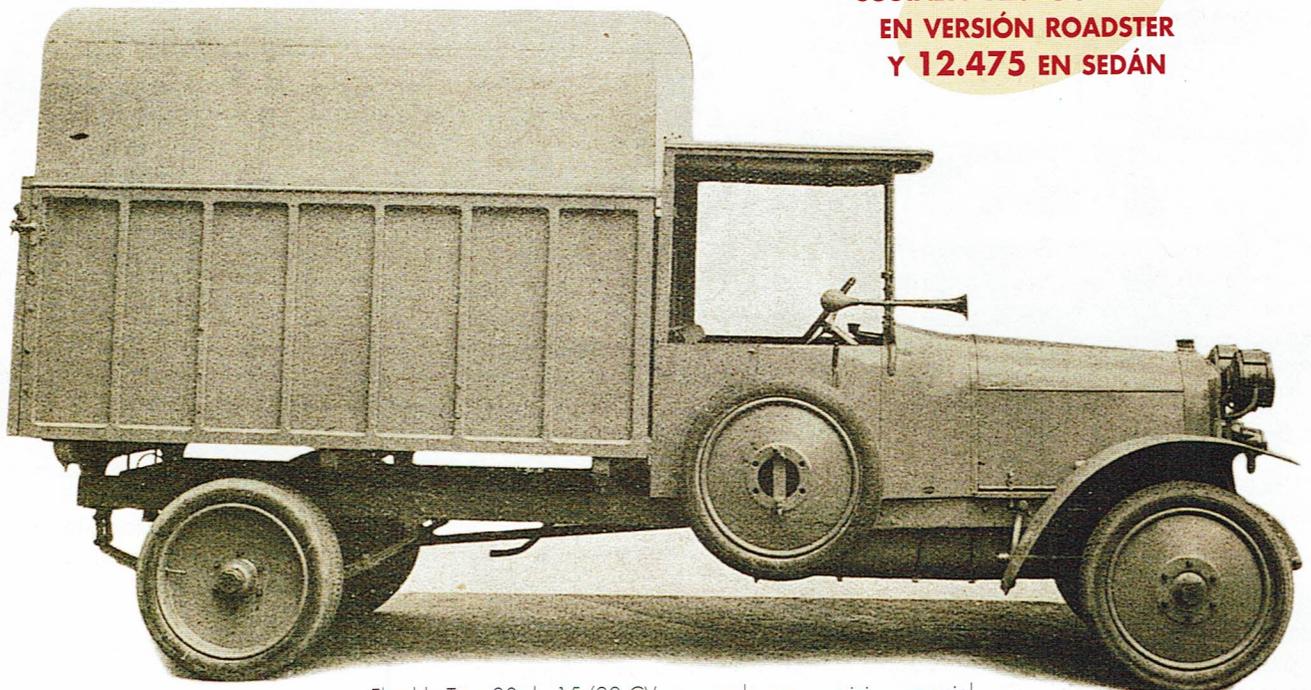


Modelo Elizalde Tipo 51.



Talleres de la Sociedad de automóviles y motores de aviación Elizalde durante el período de 1910 a 1915.

**EL MÁS VENDIDO, EL TIPO 51,
COSTABA 12.250 PESETAS
EN VERSIÓN ROADSTER
Y 12.475 EN SEDÁN**



Elizalde Tipo 23 de 15/20 CV, carrozado para servicio comercial.

mandadas por balancines y la culata de bronce, siendo esta última la característica más original de los autos de la marca.

El más vendido fue el Tipo 51, un modelo popular con cuatro cilindros y 1,5 litros de cilindrada que se ofertaba por más de 12.000 pesetas y del que existieron también algunas variantes comerciales, camionetas y pequeños furgones de reparto. En el sector de los grandes turismos destacó el 518, con 8 cilindros en línea y 3.400 cc. Venía a ser una versión a escala reducida del gran Tipo 48 y, como él, reunía las mismas ventajas de potencia y elasticidad, aunque su ligereza le confería una mayor agilidad. Vestido con modernas carrocerías, el 518 fue uno de los coches más deseables de la producción española, y vale la pena recordar una bella versión deportiva con carrocería de "roadster".



Algunos de los importantes trofeos conseguidos por la firma Elizalde.

ÉXITO DEPORTIVO

Y ya que se ha mencionado la palabra "deportiva", unas notas sobre la participación de los coches Elizalde en competiciones; de lo contrario nuestra historia quedaría incompleta sin esta parte tan interesante.

Empezaremos por considerar que un triunfo deportivo era la mejor propaganda en aquellos años, y si además tenemos en cuenta el espíritu

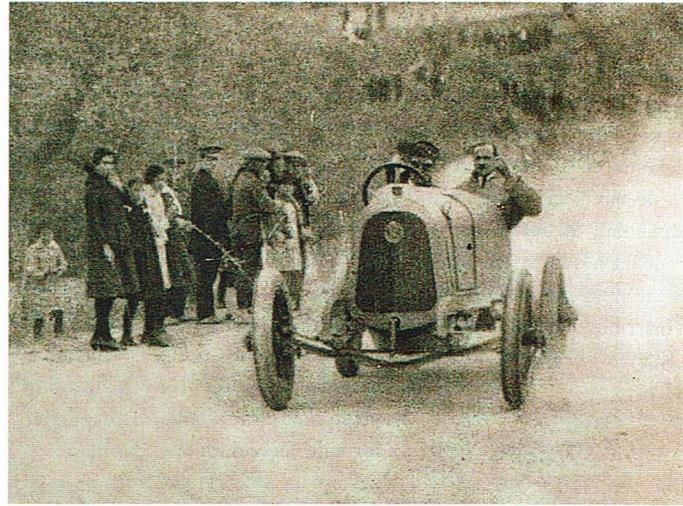


"El trío Vizcaya, Feliu y Satrustegui en San Sebastián", en cuyo circuito los Elizalde consiguieron el 1 de agosto de 1923 clasificarse en segundo y tercer lugar y el premio a la vuelta más rápida: 92,279 km/h de promedio.

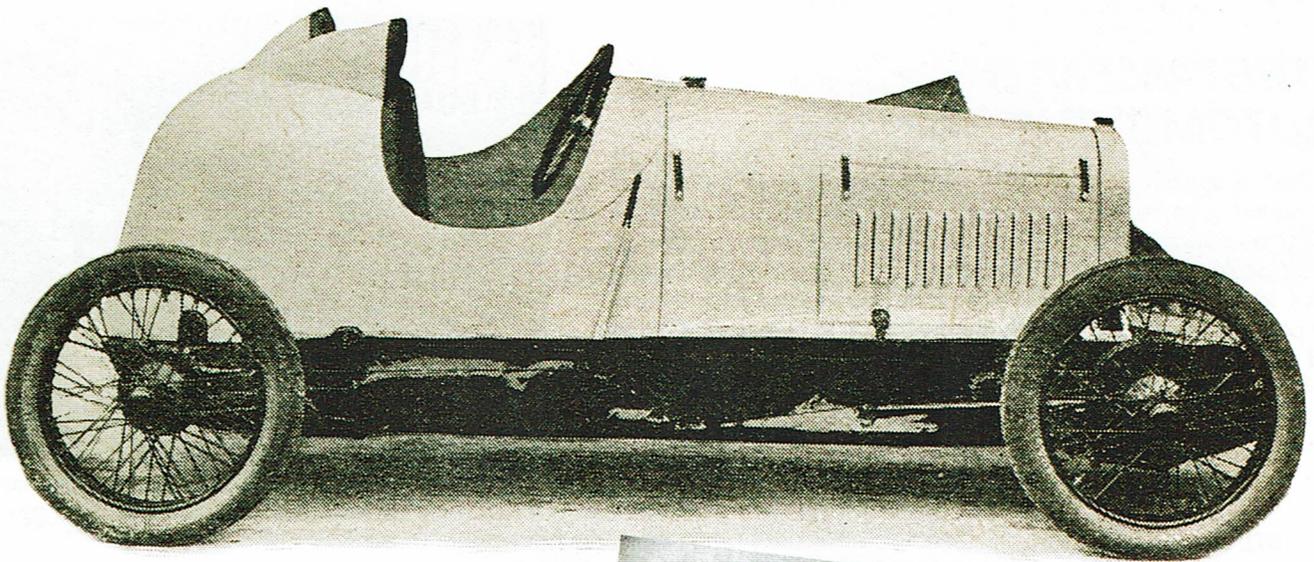
entusiasta y decidido de Arturo Elizalde, no puede sorprendernos el hecho de que sus coches se vieran pronto participando en competiciones. El primer triunfo se registró ya en 1916, cuando un Tipo 20, conducido por Marc L'Huiller (mecánico-probador de la fábrica), quedó vencedor en la I Vuelta a Cataluña, celebrada los días 23, 24 y 25 de julio; éxito que se repitió en las siguientes ediciones de 1917, 1918 y 1920. También en 1918 los coches Elizalde vencieron en la carrera de la Cuesta Ordal organizada por el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña).

A partir de 1922 se incrementó su actividad deportiva; es más, con tales miras construyeron algunos coches especiales, derivados sobre todo del Tipo 51 y posteriormente del 518. Estos modelos fueron confiados a expertos pilotos como Pedro de Satrústegui, Fernando de Vizcaya y José Felíu, aunque también corrieron con ellos los hijos del fabricante, Salvador y Arturo Luis Elizalde, que demostraron muy buenas aptitudes para la competición.

A las meritorias actuaciones en el Trofeo Armangué (ediciones de 1922 y 1923), Gran Premio Peña Rhin (1922 y 1923), Gran Premio de San Sebastián (1923), Semana Internacional Autódromo



En la subida al Bruch (Barcelona), este Elizalde de competición fue cronometrado y su velocidad era de ¡125 km/h!



Perfil y frontal del coche Elizalde de competición.

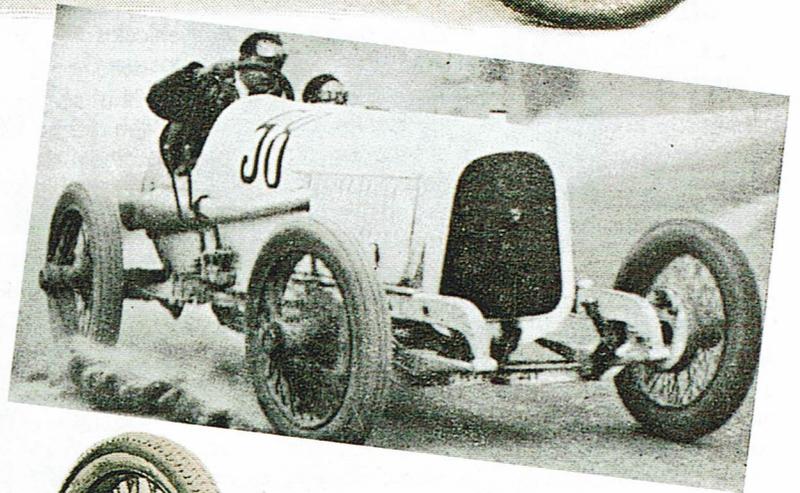
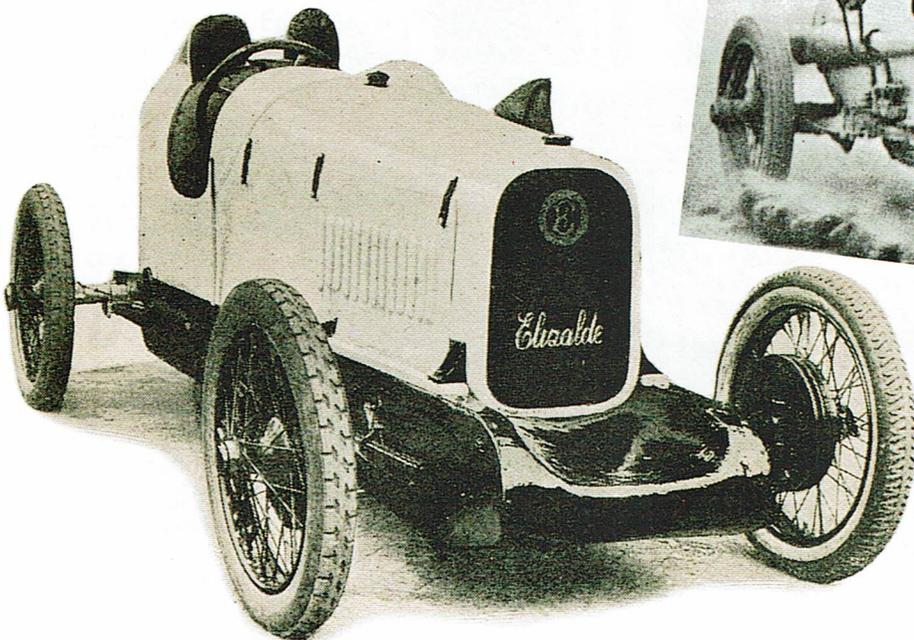


Ilustración de 1922, cuando los Elizalde eran "coches triunfantes y reiteradamente campeones en las carreras de la Rabassada y del Ordal".



de Terramar (1923 y 1924) y otras pruebas, sumaron la victoria en la carreras de la Cuesta de la Rabassada en las ediciones de 1922, 1923 y 1924. Un desgraciado accidente ocurrido en los preparativos de esa prueba, en mayo de 1924, estuvo a punto de costarle la vida a Arturo Luis Elizalde, quien desde ese momento tomó la decisión de abandonar definitivamente la práctica del deporte automovilístico, poniendo un prematuro final a un capítulo que tantos triunfos auguraba.

Además de turismos, el catálogo de la casa Elizalde en los años veinte ya incluía vehículos industriales, autobuses y camiones de mediano y gran tonelaje. Entre estos, un camión de cinco toneladas, robusto y fiable, alcanzó la más amplia fama, pues además del servicio civil se vendieron numerosas unidades al ejército. Como anécdota anotaremos que muchos de ellos participaron en el famoso desembarco de Alhucemas; brillante acción militar que acabó felizmente con la guerra de África, tras largos años de penalidades y combates sangrientos.

“TESTAMENTO AUTOMOVILÍSTICO”

Pese al apelativo popular de los “felices años veinte”, esta década no fue nada buena para los fabricantes españoles de automóviles. Una normativa que la Administración puso en vigor a partir de 1922 anuló las barreras arancelarias para la importación de vehículos, lo que provocó una masiva oferta de coches extranjeros en nuestro país. En tales circunstancias el porvenir de la automoción nacional se volvió muy oscura.

Y dicho esto, conviene puntualizar que un coche Elizalde o un Hispano-Suiza nada tenían que envidiar técnicamente a los de cualquier marca extranjera, es más, en la mayoría de los casos los superaban.

EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE PARÍS (1921) BRILLÓ EL TIPO 48, GRANDE EN POTENCIA, DIMENSIONES Y CONFORT

Pero sus precios eran más elevados, pues mientras los vehículos extranjeros estaban exentos de impuestos en la aduana, los fabricantes españoles tenían que pagar altos aranceles de importación por las materias primas y componentes

que se requerían para construir los coches.

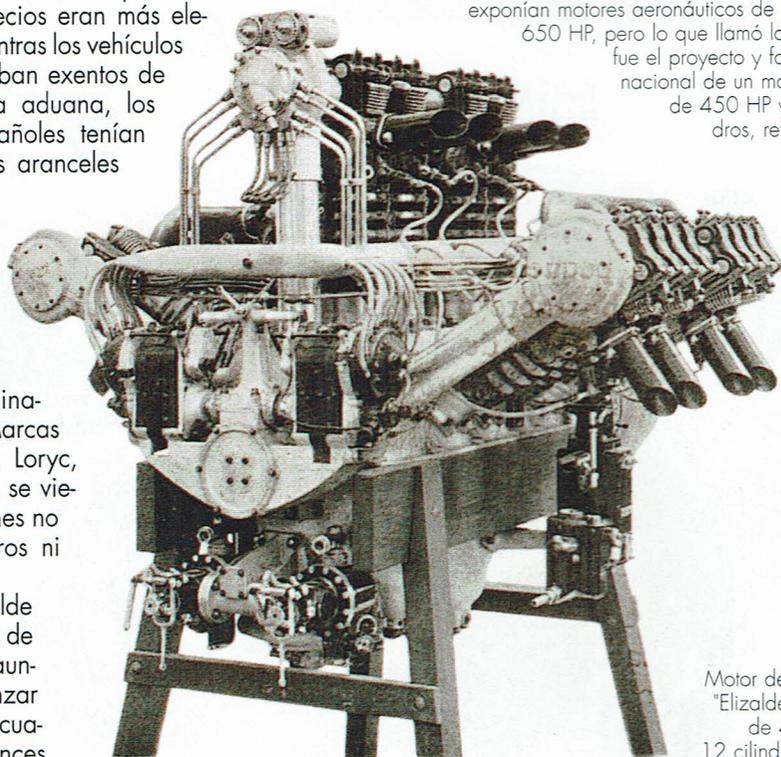
La insensibilidad y ceguera de aquella Administración ocasionaría la desaparición de una brillante industria del automóvil, genuinamente española, en tan sólo una década. Marcas como España, Ricart, David, Hisparco, TH, Loryc, Storm, Victoria, etcétera, y la misma Elizalde, se vieron abocadas a un triste final, porque sus coches no podían competir en precio con los extranjeros ni siquiera en nuestro mercado.

Para salvar esta difícil situación, Arturo Elizalde pensó en reemprender la fabricación de motores de aviación, que ofrecía un futuro más rentable, aunque era consciente de las dificultades de comenzar dicha actividad a un nivel tecnológico adecuado y en consonancia con los importantes avances

El Rey Alfonso XIII visita el stand de Elizalde durante el Salón del Automóvil de Barcelona de 1925, interesándose, según la prensa, por el camión Tipo 30 C, con cambio para ocho velocidades, carga de cinco toneladas de peso útil, destinado al Ejército, y por los motores de aviación y coches de lujo.



Stand de motores Elizalde y (licencia española) "Lorraine-Diétrich", en noviembre de 1926 en Barcelona. Se exponían motores aeronáuticos de 450 y de 650 HP, pero lo que llamó la atención fue el proyecto y fabricación nacional de un motor radial de 450 HP y 14 cilindros, refrigerados por aire.



Motor de aviación "Elizalde Lorraine" de 450 CV y 12 cilindros en W.

experimentados por la aeronáutica en los últimos años. No obstante, decidió adquirir una licencia que le permitiese fabricar alguno de los motores ya existentes, y con buen criterio eligió el Lorraine-Diétrich de 450 CV con 12 cilindros en W, sin duda uno de los mejores propulsores de la aviación francesa.

Tras las oportunas negociaciones, Elizalde se trasladó a París y firmó el contrato con la empresa gala. Allí el destino le jugó una mala pasada, la última. Durante su estancia le sobrevino una gravísima infección intestinal que le causó la muerte en veinticuatro horas. Aquel gran hombre falleció el 4 de diciembre de 1925 lejos del hogar y sin el consuelo de su familia. La prensa

No deje Vd. de visitar los stands **ELIZALDE**

SALAS DE TURISMO INDUSTRIALES
n.ºs. 218-19 - 210-24 - 245-46 n.ºs. 36-37 - 47-48

de la actual Exposición del Automóvil

Fabricación nacional

ENTREGAS INMEDIATAS

PRECIOS ACTUALES

Tipo	Pesetas
Tipo 51 Chasis solo	7.000
> 51 con Roadster	12.250
> 51 con Sedan	12.475
Tipo 518 con Roadster	30.000
> 518 con Sedan	32.000
> 518 con Sedan lujo	32.500
Tipo 24/30 Industrial	21.000 pesetas
	2 y 12 toneladas

Tipo 51 con Roadster

A. ELIZALDE. - PASEO DE SAN JUAN, 149. - BARCELONA

Sí es Vd. español compre un automóvil nacional

Curioso anuncio publicado en el diario "La Vanguardia" de fecha 1 de mayo de 1927.

UNA GRAN INDUSTRIA NACIONAL

Los progresos de la Aeronáutica española

Completamos hoy en estas primeras ediciones para provincias la información publicada ayer sobre tan interesante asunto. Apremios de tiempo y de espacio nos obligaron a no darla íntegra en estos co-

cargado la Aviación española a la casa Elizalde un nuevo prototipo de 134 motores. Independientemente del tipo de serie, la casa Elizalde ha lanzado al mercado un nuevo modelo, análogo al anterior en potencia, pero con la innovación de poderse re-



Uno de los "Breguet-19" contruidos en Getafe, y al servicio de las escuadrillas de la Aviación militar.

...reos, y ahora lo hacemos para que nuestros lectores tengan un total conocimiento de este asunto.

ELIZALDE, S. A. (fábrica española de motores para Aviación). Barcelona

Las casas hay en España que se dedican a la construcción de motores para Aviación: la "Hispano-Suiza" y la "Elizalde".

No me he de ocupar aquí de la primera, porque no teniendo este artículo más carácter comercial y si un aspecto exclusivamente informativo, para nadie es una revolución la

...nir el número de revoluciones, al objeto de apropiarle a los aparatos destinados al levantamiento de grandes cargas. Este tipo, con reductor, suele adoptarse con preferencia la casa Dornier para sus hidroaviones Wel.

El tipo 450 HP, que es el que la casa Elizalde construye con preferente atención, le adoptó la fábrica C. A. S. A. para sus aeroplanos sesquiplanos "Breguet". Este mismo tipo de motores fué el que usaron Gallarza, Loriga y Esteve en su expedición a Filipinas, y entre otros éxitos de triunfo también corresponde a este motor el de haber conquistado el "record" mundial de altura.

Recorte de "La Nación", 11 de junio de 1927.

comentó consternada el fatal desenlace, y las revistas "Stadium" y "España Automóvil y Aeronáutica" (órgano oficial del RACE) publicaron un estudio que el finado había elaborado sobre la desfavorable situación de los constructores españoles. Dadas las circunstancias fue titulado "Testamento Automovilístico de Elizalde".

En él se exponía nuestro atraso industrial en comparación con otras naciones desarrolladas y resaltaba la necesidad de apoyar la fabricación de automóviles por su gran importancia para el progreso del país. Era un análisis muy certero sobre las dificultades y los medios para superarlas. Entre otras cuestiones destacaba la urgencia de actualizar la siderurgia, que no producía aceros especiales, y la conveniencia de una política proteccionista, como existía en todos los países desarrollados. Citaba el ejemplo del caso de la vecina Francia, donde un automóvil español por valor de 25.000 pesetas pagaba en aduanas un 45% ad valorem, más un 10% de impuesto de lujo, más un coeficiente del 1,80% y otras tasas, resultando un precio final de 75.000 pesetas, mientras que un coche similar de procedencia francesa se vendía en España por 35.000 pesetas.

DOÑA CARMEN

La desaparición del fundador supuso un duro golpe para la sociedad, cuya presidencia recayó en su viuda, Carmen Biada. Dirigir una compañía de semejante envergadura no era tarea fácil y menos para una mujer en aquellos años, pero "doña Carmen" demostró un coraje y un talento excepcionales. Lejos de limitarse a una actividad representativa, participó en todas las decisiones y dirigió personalmente la empresa hasta su muerte, en 1949. De responsables técnicos



Doña Carmen Biada, continuadora de la empresa de su marido Arturo Elizalde, quien falleció repentinamente en París el 4 de diciembre de 1925.

de la firma continuaron sus hijos, Salvador y Arturo Luis Elizalde, y para el puesto de Director de Producción nombraron al Comandante de Ingenieros Julio Rentería.

La actividad se centró en la producción del motor de aviación Lorraine-Diétrich, que supuso un gran acierto. Tras exhaustivas pruebas de rodaje, que duraron semanas enteras de funcionamiento continuo en el banco experimental, fue adoptado de inmediato por la Aeronáutica Militar Española y montado por la empresa CASA en los biplanos Breguet XIX. Con estos aparatos se batió el récord de altitud, y los aviadores Gallarza, Loriga y Esteve llevaron a cabo la famosa expedición a Filipinas, hazaña que marcó un hito en la historia de la aviación. Pronto la gama aeronáutica se amplió con otros motores con cilindros en estrella, sistema que se iba imponiendo cada vez más por su simplicidad y ligereza.

Durante 1926 y 1927 la firma Elizalde acudió, con gran derroche de medios, a la mayoría de salones del automóvil nacionales y europeos. Sus coches y motores de aviación atraían poderosamente la atención por su calidad y presentación. Proseguía la fabricación de vehículos aunque, al persistir las adversas condiciones del mercado, su continuidad se veía más problemática de día en día.

Por si fuera poco, la venta a plazos de un contingente de coches para el servicio de taxis, planteada en principio como una lucrativa operación, terminó en desastre. Era un momento en que los taxistas asalariados se habían independizado al amparo de ciertas disposiciones y ayudas conseguidas por los sindicatos. Un gran porcentaje de estos nuevos autopatronos no supieron gestionar debidamente el negocio, y en consecuencia las letras impagadas y devueltas se acumularon en las oficinas de Elizalde.

Finalmente, el Director Julio Rentería planteó un proyecto que pretendía abrir una vía de supervivencia para el sector. Se trataba de unir a todos los fabricantes españoles de automóviles que fuera posible y aunar sus recursos para la fabricación de un coche popular en grandes series. Un vehículo que por sus sencillas características y su producción masiva pudiera venderse a bajo precio y competir así con los autos de importación.

Bajo la denominación APTA (Asociación Productora y Técnica del Automóvil) se asociaron las casas Elizalde, Ricart y España y llegaron a construir algunos coches con ese nombre. Pero, una vez más el intento terminó en fracaso. Y en 1927, la empresa Elizalde se vio obligada a cerrar definitivamente sus cadenas de montaje de automóviles.

En abril de 1931 se proclamó la II República en España. Con la conflictividad social en aumento y la economía resentida, fueron años muy difíciles para toda la industria nacional. Y en julio de 1936 estalló la Guerra Civil. La familia Elizalde se marchó al extranjero. Su fábrica, como otras grandes empresas catalanas, fue colectivizada en virtud de un decreto de la Generalidad.

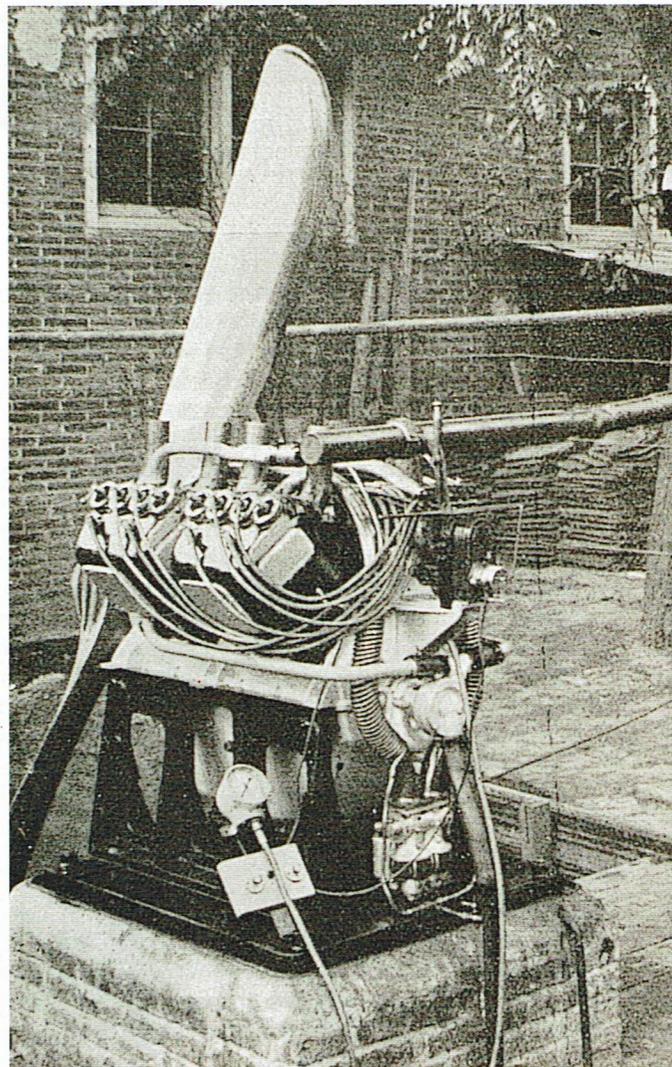
El Gobierno de la República confiscó un barco con maquinaria nueva de procedencia norteamericana que incluía tornos verticales Bullart, fresadoras y planeadoras Newton y taladradoras radiales Cincinatti. Un lote que prestaría excelentes servicios en la empresa Elizalde y que duró casi en su totalidad hasta 1975, todavía hoy quedan dos o tres máquinas en San Andrés, actual fábrica de Mercedes-Benz en la calle barcelonesa de San Adrián.

En esta etapa es cuando se adquieren unos terrenos en San Andrés del Palomar con vistas a ampliar la fábrica, no por mera cuestión de espacio. La antigua fábrica del Paseo de San Juan, en el barrio de Gracia, ya se encontraba rodeada de viviendas y los vecinos pro-



Se recuerda a los automovilistas las ventajas que tiene el comprar cosas de producción nacional, además de "contribuir a la riqueza del país".

**DURANTE 24 AÑOS
"DOÑA CARMEN" LLEVÓ
EL NEGOCIO TRAS
LA MUERTE DE ELIZALDE,
EN 1925, EN PARÍS**



Sobre un banco de pruebas, motor de aviación Elizalde T 80, de 150 CV. Año 1917.

testaban continuamente por los ruidos -sobre todo, de la forja y de las pruebas de motores de aviación- que se prolongaban día y noche.

Durante la contienda civil, Elizalde fabricaba material bélico. Razón por la cual se convirtió en blanco de los bombardeos, aunque nunca resultarían alcanzadas sus instalaciones. Como medida de precaución, la maquinaria para fabricar las piezas más importantes fue trasladada a un lugar seguro, donde no la alcanzasen los obuses del crucero Canarias, que anclado frente al puerto -fuera del alcance de los cañones de Montjuic- bombardeaba diversos objetivos de Barcelona. Varias casas fueron destruidas por sus disparos en los alrededores de la fábrica, sin que esta sufriera daño alguno.

MOTORES DE AVIACIÓN

Al terminar la guerra española del 36, tras un largo exilio en Francia, regresó la familia Elizalde y recuperó la empresa del Paseo de San Juan que había sido incrementada con los terrenos adquiridos en la zona de San Andrés del Palomar. En este solar, lo primero que se construyó fue la nave de forja y unos bancos de prueba para los motores de aviación. De esa forma se solucionaba el grave problema de ruidos en el Barrio de Gracia.

Como anécdota, se contaba que la estructura metálica de la nave de forja de San Andrés y las vigas de los soportes de los martillos pilones, se hicieron con material procedente de la subasta de la armadura que se tuvo que instalar para preservar el monumento a Colón, erigido al final de las Ramblas con motivo de la Exposición Internacional de 1888, en Barcelona; lógico si se piensa en la escasez de todo tipo de materiales y de medios en la época de la posguerra. Por igual motivo, el traslado de las enormes prensas y las bases de los martillos de caída libre fue una operación difícil y aparatosa, al no haber ningún transporte adecuado para mover la pesada maquinaria.

En los años cuarenta, la empresa creó un importante departamento de ingeniería aeronáutica para el desarrollo de motores de aviación y contrataron a los mejores ingenieros de la especialidad. Fruto de este esfuerzo serían varios tipos de motores de émbolo que alcanzaron gran prestigio en la aviación española. Uno de estos fue el motor TIGRE, de 150 CV de potencia. Totalmente construido por la empresa Elizalde, se empleó en las avionetas de recreo así como en las escuelas de pilotos de toda España. Su fiabilidad fue proverbial, pues sirvió a varias generaciones; aún hoy día se dispone de aparatos que continúan volando con dicho propulsor. En el vestíbulo de la denominada Nave de Aviación de la fábrica de Mercedes-Benz en Barcelona hay actualmente un motor TIGRE expuesto sobre una bancada.

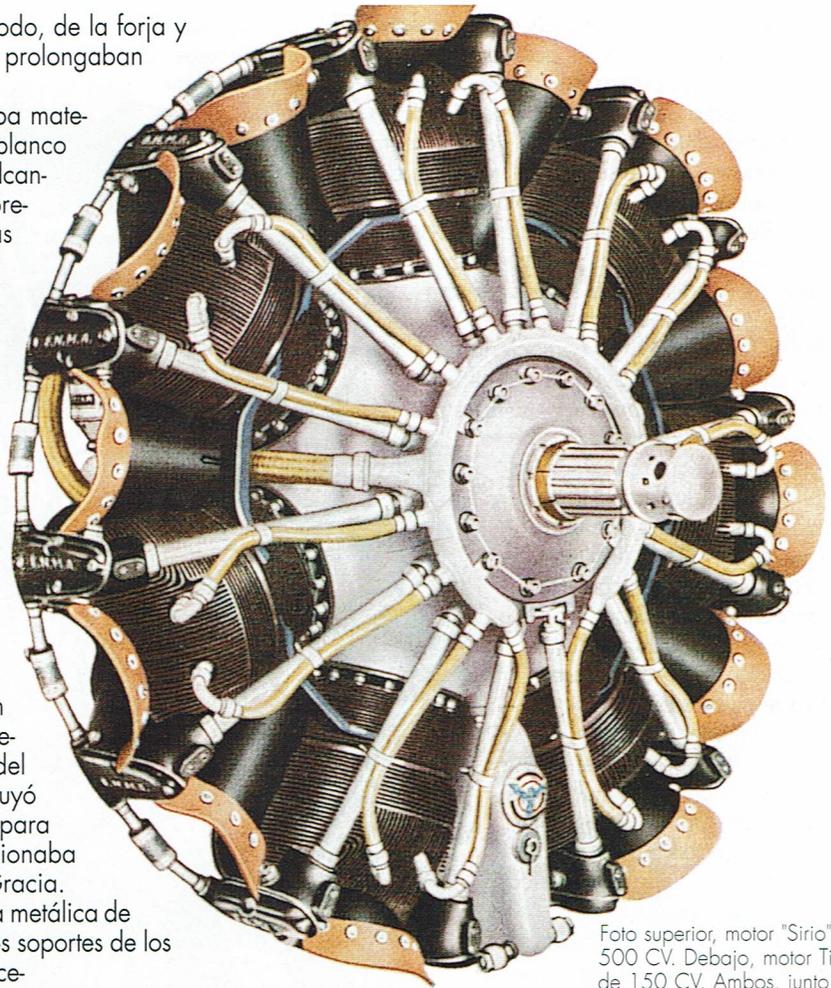
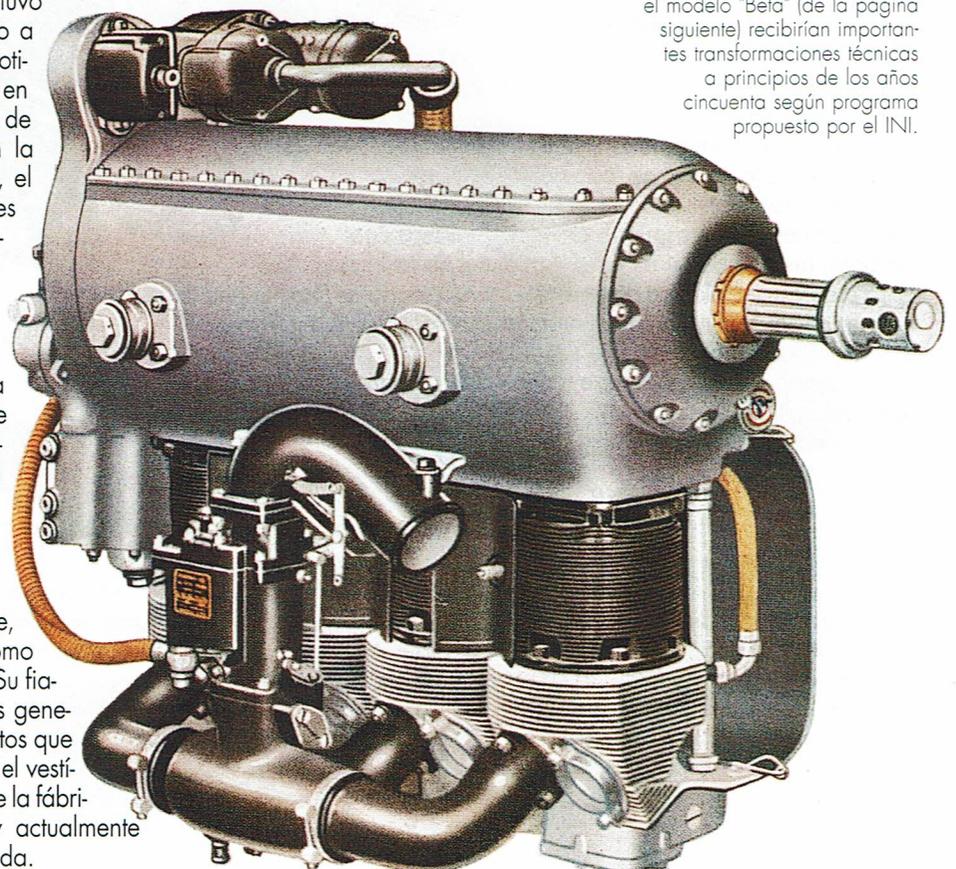


Foto superior, motor "Sirio", de 500 CV. Debajo, motor Tigre, de 150 CV. Ambos, junto con el modelo "Beta" (de la página siguiente) recibirían importantes transformaciones técnicas a principios de los años cincuenta según programa propuesto por el INI.



Otro de los motores famosos fue el potente BETA, con nueve cilindros en estrella y 775 CV de potencia efectiva. De gran complejidad, la precisión de sus piezas principales requerían un control de calidad rigurosísimo por parte de los verificadores de la empresa. Asimismo, antes de montarse, los elementos principales del motor debían superar el veredicto de un equipo permanente de controladores del Estado. "Recuerdo -dice el autor de esta obra testimonial- que una de las piezas más complicadas de fabricar para superar el control oficial era la biela maestra".

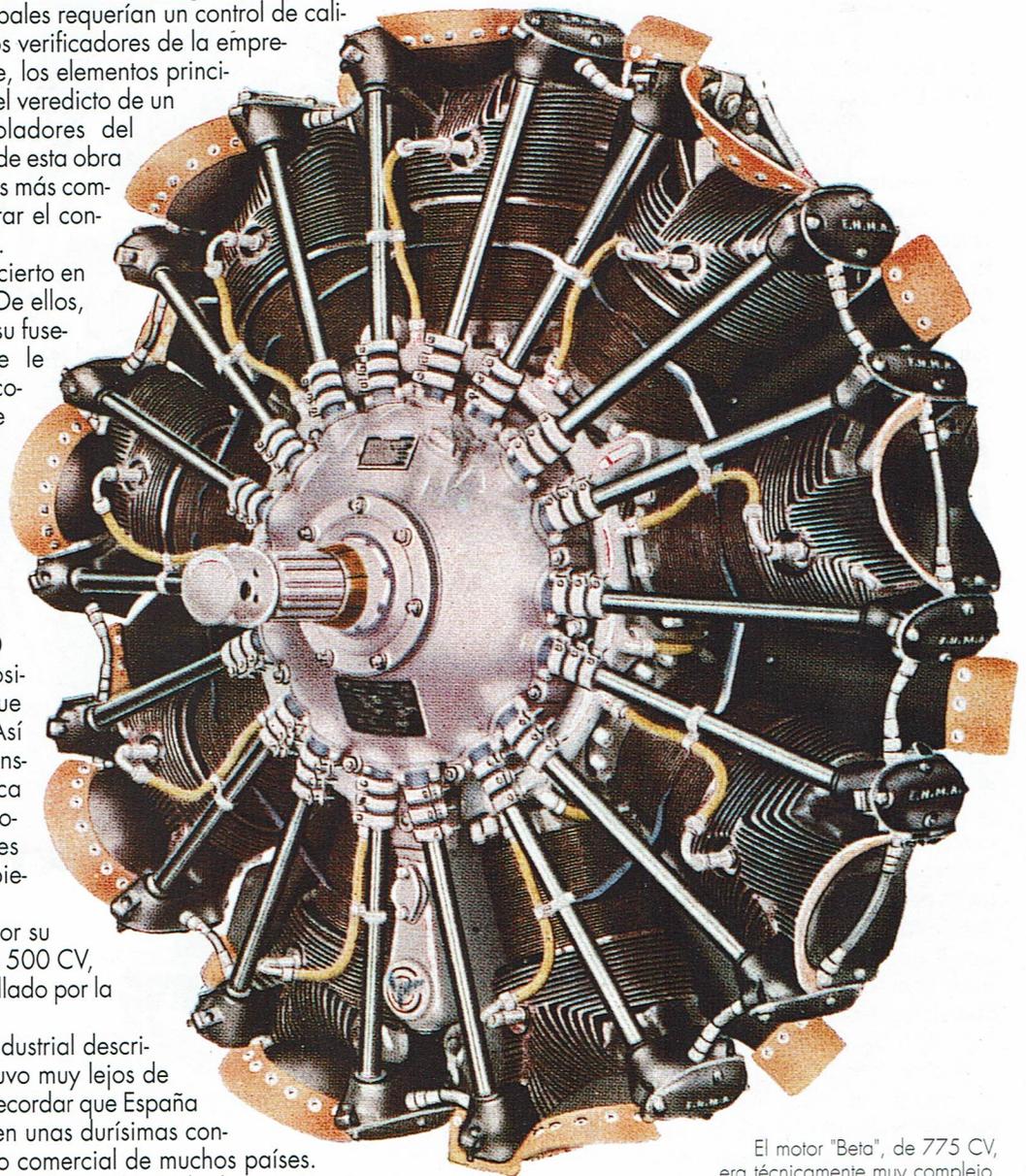
Los BETA se emplearon con acierto en una extensa gama de aviones. De ellos, el más conocido y popular -por su fuselaje de chapa ondulada que le confería un aspecto característico- fue el trimotor Junkers 52 que había participado en la Guerra Civil española y en la II Guerra Mundial. Era un magnífico avión de transporte y, al acabar la contienda, muchas unidades continuaron prestando servicio en España durante muchos años. Sus propulsores originales (BMW de 750 CV) pronto se agotaron sin posibilidad de recambios y hubo que buscarles un digno sucesor. Así entraron en juego los motores contruidos en la antigua fábrica Elizalde. Algunos de esos trimotores, equipados con motores BETA, han sobrevivido como piezas de museo.

Finalmente merece reseñar por su gran calidad el motor SIRIO, de 500 CV, enteramente diseñado y desarrollado por la empresa Elizalde.

Sin embargo, la evolución industrial descrita, aunque no lo pareciera, estuvo muy lejos de ser un paseo triunfal. Debemos recordar que España vivió los años de la posguerra en unas durísimas condiciones, aislada por el bloqueo comercial de muchos países.

La escasez de todo tipo de materiales y sobre todo de materia prima supusieron un inconveniente extremadamente difícil para el desenvolvimiento de empresas como Elizalde.

Por consiguiente, no debe extrañarnos que aquella abnegada y valiente familia llegase a arrojar la toalla tras varias décadas de lucha contra elementos cada vez más adversos. Así, en enero de 1951 la



El motor "Beta", de 775 CV, era técnicamente muy complejo, pero de un admirable rendimiento en cuantas gamas de aviones se instaló, como en la del trimotor Junkers 52.

DEMOSTRACIÓN DE CAPACIDAD

ELIZALDE, S.A. (fábrica española de motores para Aviación). Barcelona.

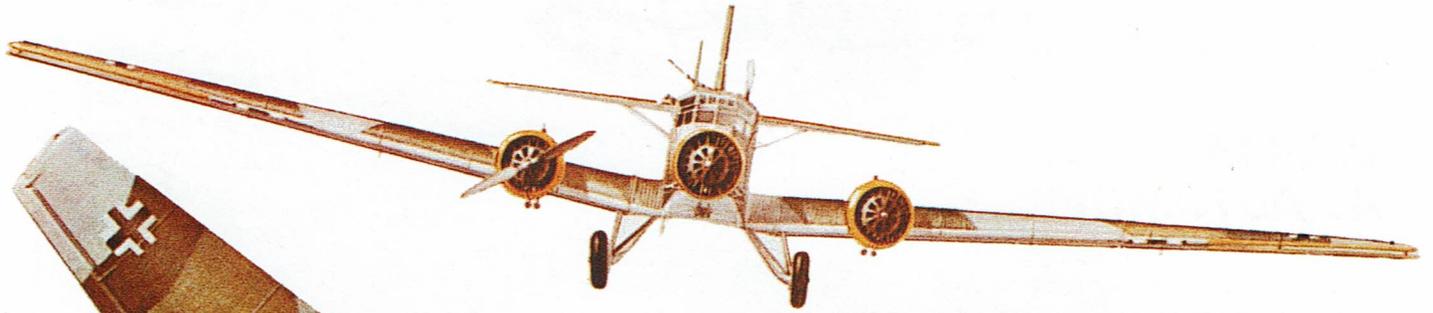
Así titulaba el periódico "La Nación" del 11 de junio de 1927 (recorte de la página 15) una información, de la que transcribimos algunos "sabrosos" párrafos.

"Más moderna la casa "Elizalde" (en comparación con la "Hispano-Suiza"), fabricó su primer motor para Aviación el año 1917, sin que a esta especialidad diera más importancia que meramente la demostrativa de la capacidad de sus talleres y de su personal.

En 1918, y también a manera de ensayo, construyó y voló un motor de 120 HP y ocho cilindros, que tenía la propiedad, hoy tan en moda, de refrigerar por aire. Poco después, y a consecuencia de haberse concertado la paz europea, pusieron las naciones beligerantes todo su "stock" de material de guerra, y siendo imposible la competencia con el de los productos de nueva fabricación, suspendió la suya de motores de aviación la casa "Elizalde".

En 1924 volvió a iniciar la manufactura de esta especialidad y finalmente, durante el año pasado (1926), garantizado por el actual Gobierno, en su afán de proteger la industria patria, el premio al sacrificio económico que representara el intento de demostrar nuestra capacidad productora, se dedicó de lleno a la casa "Elizalde" a la construcción en serie de los motores Lorraine..."

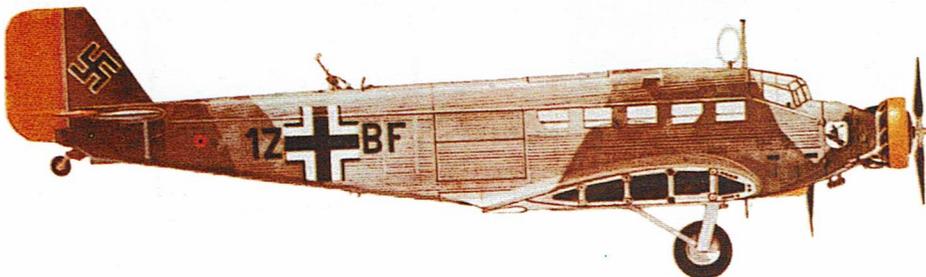
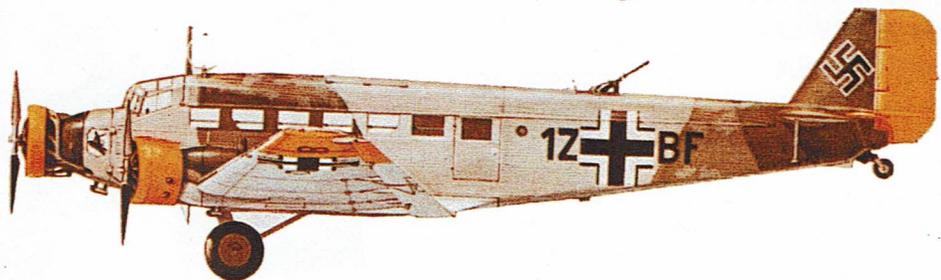
Junkers Ju 52/3



En los años cuarenta, la empresa Elizalde estableció un competente departamento de ingeniería aeronáutica para desarrollar motores tan famosos como el "Beta", de nueve cilindros en estrella y 775 CV, para el que había un equipo permanente de controladores de calidad del Estado. El "Beta" demostró una gran eficacia especialmente en los trimotores Junkers 52 que intervinieron en la Guerra Civil española y en la II Guerra Mundial.



Alemania



antigua empresa pasó a formar parte del Instituto Nacional de Industria (INI) y a ser vinculada al Ministerio del Aire bajo la nueva denominación de Empresa Nacional de Motores de Aviación, S.A. (ENMASA).

VUELTA AL AUTOMÓVIL

En 1954 se inició la construcción de la actual fábrica en los terrenos de San Andrés del Palomar. El INI instaló, con todos los adelantos de aquel tiempo, unos bancos de pruebas completamente insonorizados y aislados que se controlaban desde el exterior a través de unas cristalerías. Había en total cuatro bancos de rodaje repartidos en dos bloques individuales, en uno de los cuales se produjo un trágico accidente que costó la vida al señor Villalobos, joven probador de motores; murió abrasado al inflamarse el vapor de queroseno de aviación por culpa de una chispa, cuando se hallaba en el interior del compartimento probando un motor.

Por desgracia no fue el único compañero que perdió la vida en el trabajo cotidiano de la empresa. En total hubo tres víctimas, cuyos nombres están grabados para el recuerdo en un monolito que simboliza unas alas. A la persona del mencionado probador hubo que sumar la del albañil señor Blanch, que falleció al hundirse el techo de la nave que estaba reparando, y la del forjador señor Barjas (conocido entre los compañeros con el apodo de "Campanal"), a quien atravesó un trozo al rojo vivo de la matriz de una biela, cuando la estaba forjando.

EN 1952 EL INI SE HIZO CARGO DE LA INDUSTRIA, QUE QUEDÓ VINCULADA AL MINISTERIO DEL AIRE CON EL NOMBRE DE ENMASA

Además de motores de aviación, el departamento técnico desarrolló un tipo de motor polivalente, llamado ARIES, para la agricultura, la industria y el transporte en general. Se trataba de un motor diesel refrigerado por aire, que aprovechaba las experiencias en aviación, y que se comercializó con gran éxito en dos versiones: P-11, de 42 CV, y D-12, de 35 CV. Dada su extraordinaria versatilidad, se podía utilizar en camiones ligeros, compresores de obras públicas, carretillas elevadoras, grupos electrógenos, sistemas de riego, etcétera; en conjunto desempeñó un trascendente papel ante la evidente escasez de elementos industriales que había entonces.

Con la llegada de los años sesenta se registró un último e importante trabajo en motores de aviación. En colaboración con la firma francesa Marcel Dessault se comenzó a fabricar un reactor de 800 kilogramos de empuje



La nueva fábrica de ENMASA en construcción en San Andrés. Son páginas de la edición de julio de 1958 de la revista E.A.E, Escuela de Aprendices de la Empresa Nacional de Motores de Aviación, S.A.

Motores industriales ligeros

Refrigerados por aire

Para usos fijos y móviles
 ♦ Funcionamiento con gas-oil, petróleo y gasolina.

MOTOR P11 a gas-oil

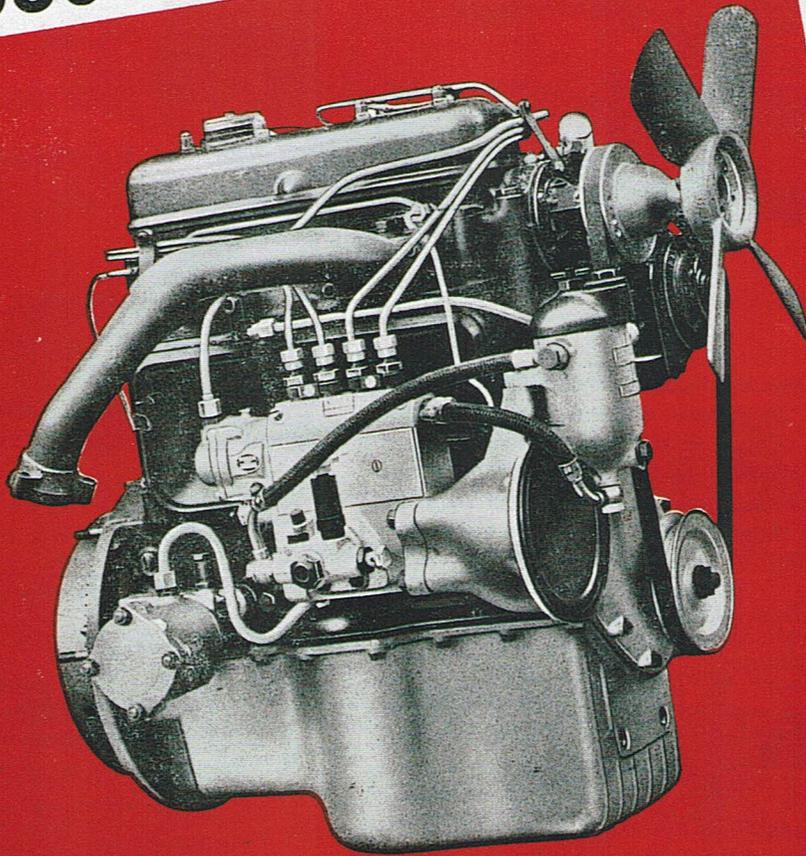
P-11 42 CV.
 P-21 50 CV.
 P-31 65 CV.

TRACTORES
 VEHICULOS
 ELEVADORES
 COMPRESORES
 COSECHADORAS
 BOMBAS

EMPRESA NACIONAL DE MOTORES DE AVIACIÓN, S.A.

Versatilidad del motor diesel P, refrigerado por aire, de ENMASA.

OM 636



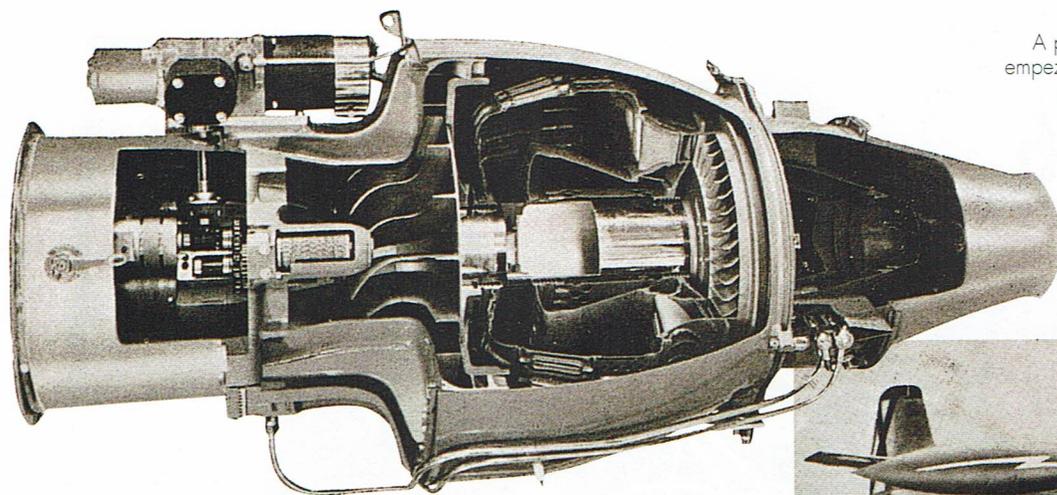
Motor Diesel **MERCEDES-BENZ**

Cilindros	4 en línea
Diámetro x carrera	75 x 100 mm
Cilindrada	1767 cm ³
Relación compresión	19:1
Potencia DIN	43 CV a 3500 rpm

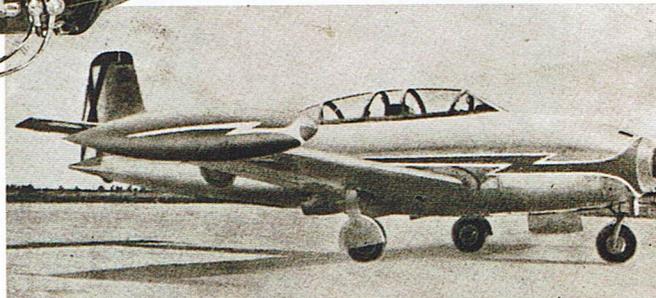


FABRICACION BAJO
LICENCIA POR

enmasa



A principios de los sesenta ENMASA empezó a construir el que sería el último motor aeronáutico: el turborreactor "Marboré II" para el avión "Saeta", realizado en Sevilla por Hispano Aviación.



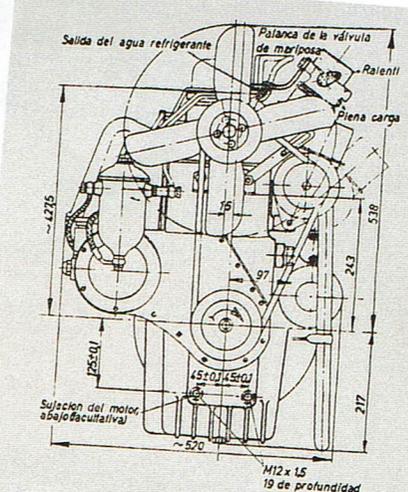
que recibió el nombre de Marboré. Estaba destinado a impulsar los birreactores Saeta, aviones de ataque a tierra construidos por Hispano Aviación en Sevilla, aunque su misión fundamental sería el entrenamiento de los futuros oficiales del Ejército del Aire. Además de las numerosas unidades entregadas a las fuerzas aéreas españolas, también se exportaron a los países árabes, siendo Egipto uno de los principales compradores.

LA FÁBRICA DE SAN ANDRÉS, CONSTRUIDA EN 1955, SE PLANEÓ COMO LA DEL PASEO DE SAN JUAN: MODERNA Y CONFORTABLE

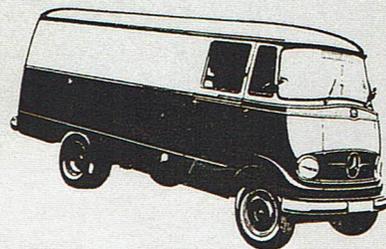
La aeronáutica había experimentado un gran adelanto en los últimos tiempos. Los tradicionales motores de explosión estaban pasando a la historia, y ENMASA carecía de medios adecuados y capacidad para seguir el ritmo de las nuevas tecnologías.

Consientes de ello, los directivos volvieron su atención hacia el terreno de la automoción, que podía ofrecer mayores posibilidades para la continuidad de la empresa. Y en 1962 entablaron negociaciones con la firma alemana Daimler-Benz para construir bajo licencia el furgón Mercedes 309 D y el motor OM 636 de la misma marca.

Entretanto, a la espera de formalizar el acuerdo, hubo que realizar diversos trabajos por encargo de empresas nacionales como Pegaso, La Maquinista Terrestre y Marítima y otras. También se construyó el prototipo y una preserie de la motocicleta Ossa, así como una taladradora radial denominada KION, que constituyó un éxito del departamento de diseño de la propia empresa.



10.648 Motores OM 636



VEHÍCULOS MERCEDES-BENZ

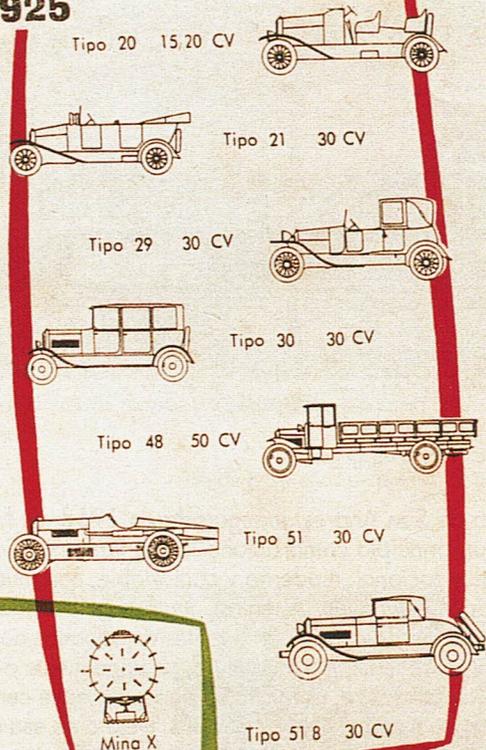
Al fin pudo iniciarse la fabricación de los furgones Mercedes. Después de 35 años la empresa volvía a sus orígenes automovilísticos y, pese al tiempo transcurrido, era indudable que aún quedaba latente en los talleres una solera de aquella larga experiencia. La inyección de nuevas tecnologías hizo resurgir el auténtico espíritu de la fábrica, que regresó con ímpetu al trabajo de producir automóviles. El furgón 309 D era moderno, resistente y de consumo moderado y tuvo una entusiasta acogida en el mercado español.

Adaptar las líneas de fabricación en serie para el motor Mercedes OM 636 resultó una tarea compleja y laboriosa; hubo que ir aprovechando la maquinaria existente a base de cambiar utillajes y adaptar pasillos de rodillos.

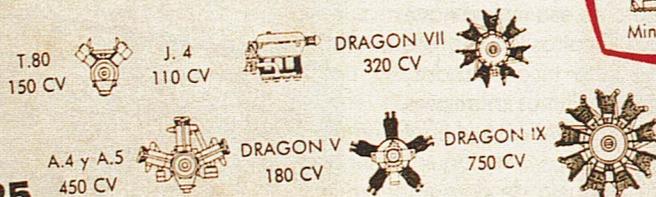
Balance de producción de ENMASA durante 1966: 10.648 motores Mercedes-Benz OM 636; 2.053 vehículos MB; 457 motores industriales modelo Aries; 165 adaptaciones de motores diesel a Seat 1.500 y revisión de 115 reactores.

**50 años
al servicio de la
construcción de
motores y mecánica
de primera calidad**

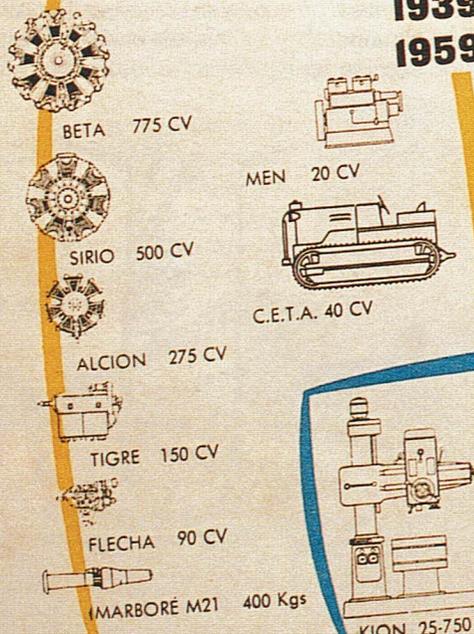
**1909
1925**



**1925
1936**

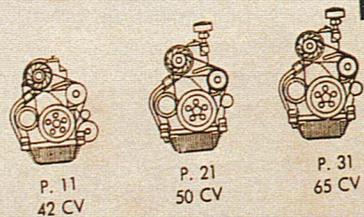


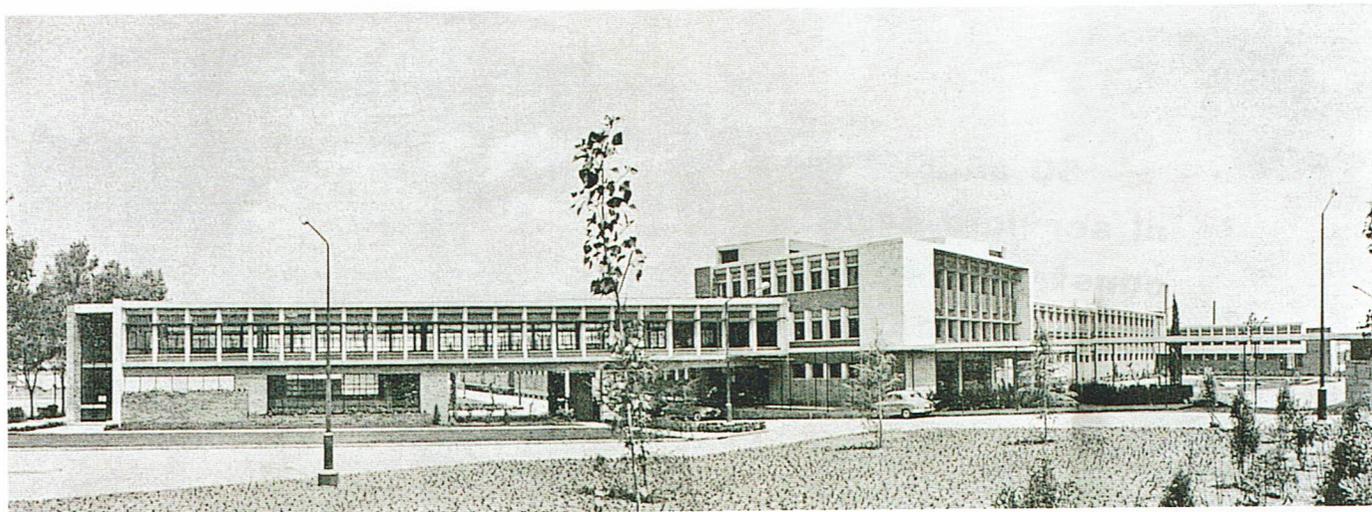
**1939
1959**



El 18 de junio de 1910 la Sociedad J. M. Vallet y Cía (fundada el 8 de enero de 1909) se convirtió en Biada-Elizalde y Cía, pasando el 21 de mayo de 1915 a propiedad exclusiva de Arturo Elizalde con la denominación: Fábrica Española de Automóviles Elizalde. En 1924 se transformó en fábrica de motores de aviación. En 1936 se interrumpió la actividad y en 1939 la familia Elizalde reanudó la producción. La Sociedad Elizalde fue absorbida por el INI en 1951 y se llamó Empresa Nacional de Motores de Aviación, S.A. (ENMASA) construyendo también motores para automóviles.

1959





Fachada principal y jardines de las modernas instalaciones de la empresa ENMASA en el barrio de San Andrés del Palomar, Barcelona.

La fábrica de San Andrés, inaugurada en 1958, se había planeado desde un principio como antaño la del Paseo de San Juan, de una forma muy racional, moderna y confortable, con mucho espacio abierto y varios estanques. Al entrar, junto a la portería, existía un cuartelillo de la Guardia Civil con agentes de aduanas que revisaban los camiones procedentes del extranjero, principalmente de Alemania.

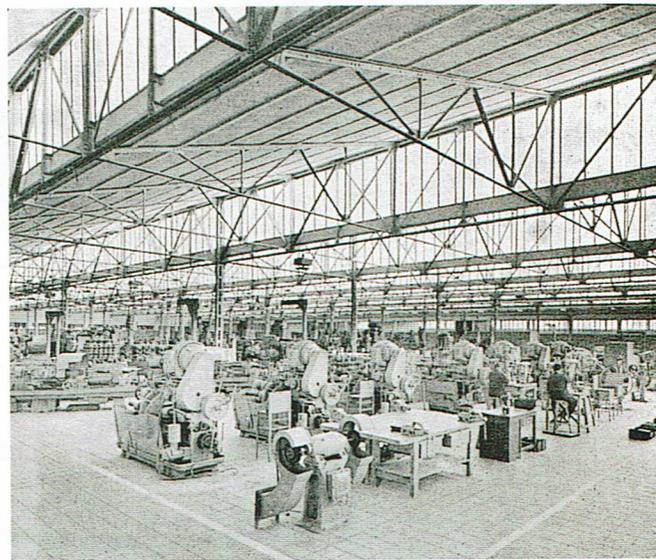
El núcleo de la fábrica, consistía en una gran nave central, donde se fabricaban los motores y las furgonetas. Dentro de esa misma nave se hallaban las secciones de carrocería y pintura. En otros locales más pequeños estaban la forja, los bancos de prueba insonorizados, la sección aeronáutica -de donde salieron los últimos reactores para la aviación-, la de acoplamiento de los motores OM 636 al Seat 1500, etcétera.

Había además otros edificios para la E.A.E (escuela de aprendices), los comedores y los servicios médicos. Sin olvidar las instalaciones deportivas: campo de fútbol, pista de hockey sobre patines, baloncesto y balonmano.

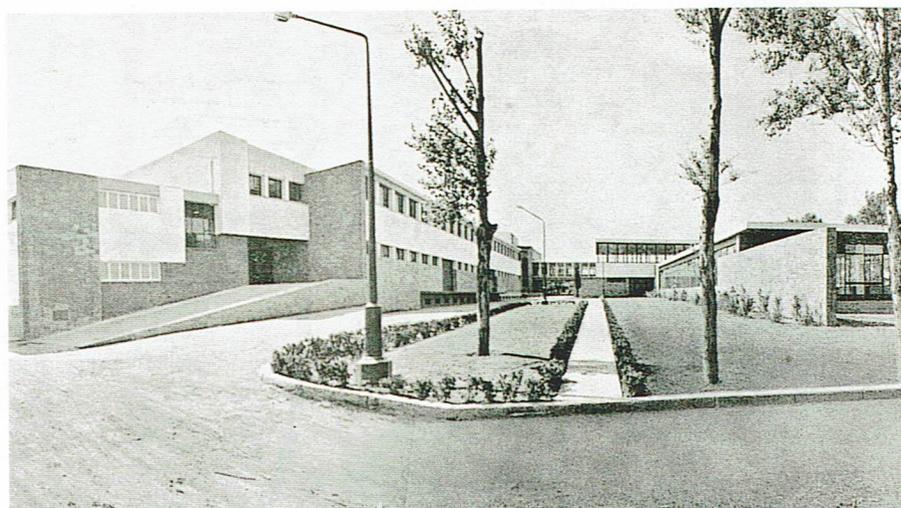
Con las nuevas líneas de fabricación, el taller de utillajes tuvo que desplegar una gran actividad; prácticamente todos los utillajes se diseñaban en el servicio técnico y se construían allí. Por entonces se disponía de los mejores operarios de la fábrica y de algunas máquinas de alta calidad, provenientes de la anterior sección aeronáutica, por ejemplo dos máquinas suizas de puntear, una mandrinadora Dixi, taladros Cincinatti y rectificadoras Fortuna.

También el servicio de mantenimiento eléctrico y mecánico desplegó una gran labor para amoldar las máquinas al trabajo de las líneas continuas en serie. Se realizaron instalaciones de aire comprimido y montaje de grúas ternaes para el movimiento de los bloques, que pesaban en bruto alrededor de 60 kilogramos cada uno.

Al tiempo de acondicionar la fábrica, se agilizó la contratación de personal y la plantilla rebasó los 2.000 trabajadores. Crecimiento que originó algunos problemas para su acomodo. Fue preciso instalar más taquillas en los vestuarios y disponer de tres turnos en



Parte de la nave principal del Taller (10.773 m² de superficie) con maquinaria recién instalada y en funcionamiento.



Zona posterior de la fábrica, y a la derecha el comedor.

el comedor; pero al haber cada semana más comensales, se optó finalmente por el sistema "self-service" que aún funciona.

Tras esta reorganización, la fabricación de furgonetas Mercedes marcharía a toda vela. El potencial de la empresa consiguió que la mayor parte de los principales componentes de los vehículos fueran muy pronto construidos en los propios talleres, por ejemplo la caja de cambios, cuyos ejes y engranajes se tallaban en el taller de rectificadoras de dientes.

La mecanización de las piezas se hacía de manera muy elaborada, pues una vez cementados los dientes de los engranajes en la sección de tratamientos térmicos, eran rectificadas por unas muelas de vaivén. Con el aumento de la producción estas máquinas resultaron muy lentas y se sustituyeron por afeitadoras último modelo.

Por aquel entonces se adquirió una máquina de calidad insuperable para comprobar los ángulos y la envolvente del engranaje, siendo instalada en la sala de Metrología con una temperatura constante de 20 grados y humedad controlada. La mitad de la nave principal estaba ocupada por el taller de montaje de carrocerías de furgonetas, cuyas chapas estampadas venían desde Alemania en CKD.

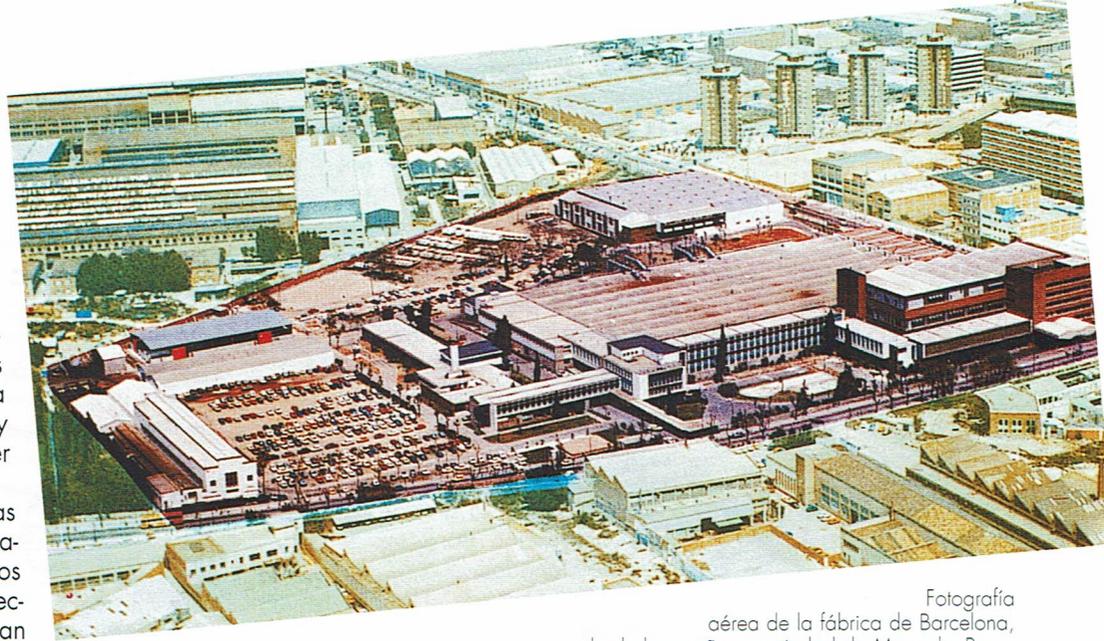
HUBO, EN 1962, UN ACUERDO CON DAIMLER-BENZ PARA FABRICAR FURGONETAS Y MOTORES MERCEDES

Después de la soldadura, los puntos soldados se lijaban a mano y se limpiaban con un desengrasado y fosfatado; luego venía una capa de imprimación antioxidante, que se repasaba con pasta, se lijaba para igualar las superficies y eliminar la piel de naranja, y a continuación los encargados del Control de Calidad efectuaban la comprobación pasando la mano enfundada en un guante de algodón para verificar su perfecto acabado. Una vez protegidas las partes que no iban esmaltadas, entraba el vehículo en la cabina de pintura y después en el horno de secado. Operación con la cual se cerraba el proceso de la carrocería.

Los vehículos se producían en varias versiones de furgones y microbuses. Un modelo de microbús con capacidad para trece pasajeros y el conductor, carrozado íntegramente en la fábrica de San Andrés, tuvo una extraordinaria aceptación, especialmente por parte de organismos oficiales; todavía se ven circulando por las calles de algunas ciudades españolas.

DESARROLLO INDUSTRIAL ESPAÑOL

Las adaptaciones del motor Mercedes OM 636, de gasóleo, se practicaron con éxito en vehículos de diversas marcas y, sobre todo, en los modelos Seat 1500, a los que se les instalaba de serie dentro la propia fábrica. Para ello, se destinó una nave separada de la principal, donde también se hallaban la carpintería y el despacho del parque



Fotografía aérea de la fábrica de Barcelona, desde hace años propiedad de Mercedes-Benz.



Testimonio gráfico de la producción del Furgón Mercedes-Benz número 5.000 en la empresa ENMASA el 27 de diciembre de 1966.

Los Seat 1500 con motor Mercedes diesel OM 636 tuvieron una excelente aceptación comercial.



móvil de ENMASA. Los Seat 1500 equipados con motores OM 636 tuvieron gran demanda, en especial para el servicio de taxis al que se destinó una cantidad superior a las 5.000 unidades.

La fabricación de los motores fue ganando en cantidad y calidad, y se adoptó una línea de rodillos para el montaje en serie. Nada más terminar, eran trasladados al banco de pruebas de rodaje, que dependía del departamento de control de calidad; allí se observaba su funcionamiento y se tasaba la potencia. Los motores que no alcanzaban los valores correctos eran enviados a la sección de recuperación para ser reacondicionados.

EN 1966 SALIÓ DE FÁBRICA EL VEHÍCULO QUE HACÍA EL NÚMERO 6.000 Y EL MOTOR, 20.000

En diciembre de 1966 -cuatro años después de la obtención de la licencia para la fabricación de furgonetas y motores Mercedes- salió el vehículo número 6.000. Hoy día esa cifra puede parecer poco importante, sin embargo suponía todo un éxito habida cuenta de la mayoría de los procesos de montaje: casi todos artesanales en aquella época. Por su parte, la sección de los motores OM 636 alcanzó las 20.000 unidades, puesto que las líneas de mecanización de las piezas contaban por entonces con mejores medios.

Con motivo de la producción del motor que hacía el número 20.000 se recibió la felicitación de la Junta Directiva de la Daimler-Benz, en un telegrama firmado por Herr Kuenkele que decía textualmente:

STUTTGART 11/12 1966
ELT MOTOAVION BARCELONA

EN ESTOS DIAS SALDRA DE SU LINEA DE PRODUCCION EL MOTOR 20.000 FABRICADO POR VDS. STOP. CON MOTIVO DE ESTE EXITO LES EXPRESAMOS NUESTRO RECONOCIMIENTO Y UNIMOS ESTE AL DESEO DE UNA CONTINUADA ACTIVIDAD Y EFICAZ COLABORACION. STOP. SALUDOS.

KUENKELE/SCHAETER D.B.

enmasa
PRESENTA EL NUEVO SEAT DIESEL
EQUIPADO DE FABRICA CON MOTOR
MERCEDES-BENZ
ACREDITADO CON MAS DE 500.000 UNIDADES EN TODO EL MUNDO

EL PRIMER COCHE DIESEL ESPAÑOL
Distribuido por ENMASA Empresa Nacional de Motores de Aviación, S. A.

SIGNIFICA:
DURACION
SEGURIDAD DE MARCHA
REGULARIDAD DE FUNCIONAMIENTO
ECONOMIA DE ENTRETENIMIENTO
CONFORT DEL CONDUCTOR Y DEL VIAJERO
PRESTIGIO DE VUESTRO NEGOCIO

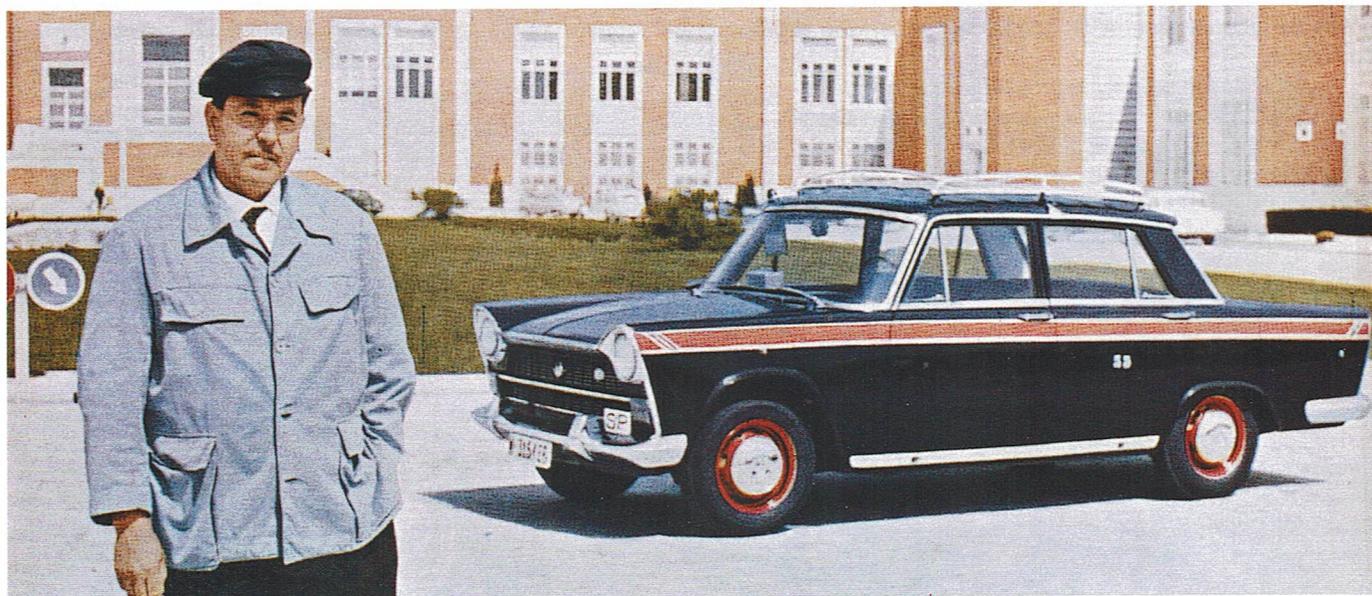
Con este turismo diesel, a los 500.000 kms. de rodaje, Vd. habrá ahorrado sólo en combustible 465.000 pesetas.

ENMASA
DON RAMON DE LA CRUZ, 103
TEL. 255 90 00 - MADRID-6

MERCEDES-BENZ

DEPOSITO LEGAL. M. 17.316-1967.-HAUSER Y MENET. S. A.-PLANO. 16.-MADRID-5

Original reclamo publicitario, impreso en 1967.



El Seat 1500 con motor Mercedes-Benz OM 636, adaptado por ENMASA, tuvo una enorme aceptación por el gremio del taxi.

No sólo se fueron modernizando los talleres de producción, sino que llegó la hora de actualizar la administración de la empresa y se instaló un centro de información mecánica (C.E.M.I.) con computadoras de la firma norteamericana Bull, procesadas por tarjetas de datos perforadas.

MEVOSA

Daimler-Benz se había ido interesando cada vez más por la fábrica española, hasta que en marzo de 1969 aportó capital y empezó a intervenir, lo que provocó un cambio en la razón social, que pasó a denominarse Compañía Hispano Alemana, S.A. (CISPALSA).

En dicho año la fabricación de motores alcanzó la cifra de 50.000 unidades, cantidad que superó con creces todas las previsiones, "un auténtico éxito" en palabras del Consejero Delegado, Herr Wittenauer. Asimismo, la calidad estaba a la altura de las fábricas alemanas que fabricaban los mismos motores.

El mejor cliente, por entonces, era IMOSA, de Vitoria, empresa que unida a la alemana AUTO UNION fabricaba las furgonetas DKW, a las que se les montaban los motores Mercedes OM 636. Fueron años aquellos muy buenos, pues también se fabricaba otro tipo de motor auxiliar para los camiones-frigoríficos Termo-King y Transikol que circulaban por todo el mundo, para pequeños barcos de pesca y hasta para

"...A POR LOS 100.000 MOTORES"

"CISPALSA celebró en su factoría de Barcelona, un acto solemne con motivo de la fabricación del motor número 50.000, nacional, del modelo OM 636. Asistieron al mismo personalidades de los Ministerios de Industria, Hacienda y Obras Públicas, la Prensa más destacada de todo el país, y otras autoridades españolas y alemanas..."

El Consejero Delegado, señor Wittenauer, pronunció un sentido parlamento, del cual entresacamos algunos de sus más interesantes párrafos: "De estos 50.000 motores han sido montados aproximadamente 36.000 en los vehículos de "Autounión", de IMOSA, de Vitoria. Unos 9.000 han sido montados en nuestros propios furgones del tipo 319 y divulgan el buen nombre de la estrella Mercedes, en las carreteras españolas."

Si me preguntan sobre lo que haremos de ahora en adelante, después de haber producido 50.000 motores de este tipo, que es la serie mayor de un solo tipo de motor Diesel, fabricada en España, les puedo contestar: Seguiremos trabajando para alcanzar lo antes posible la cifra de los 100.000".

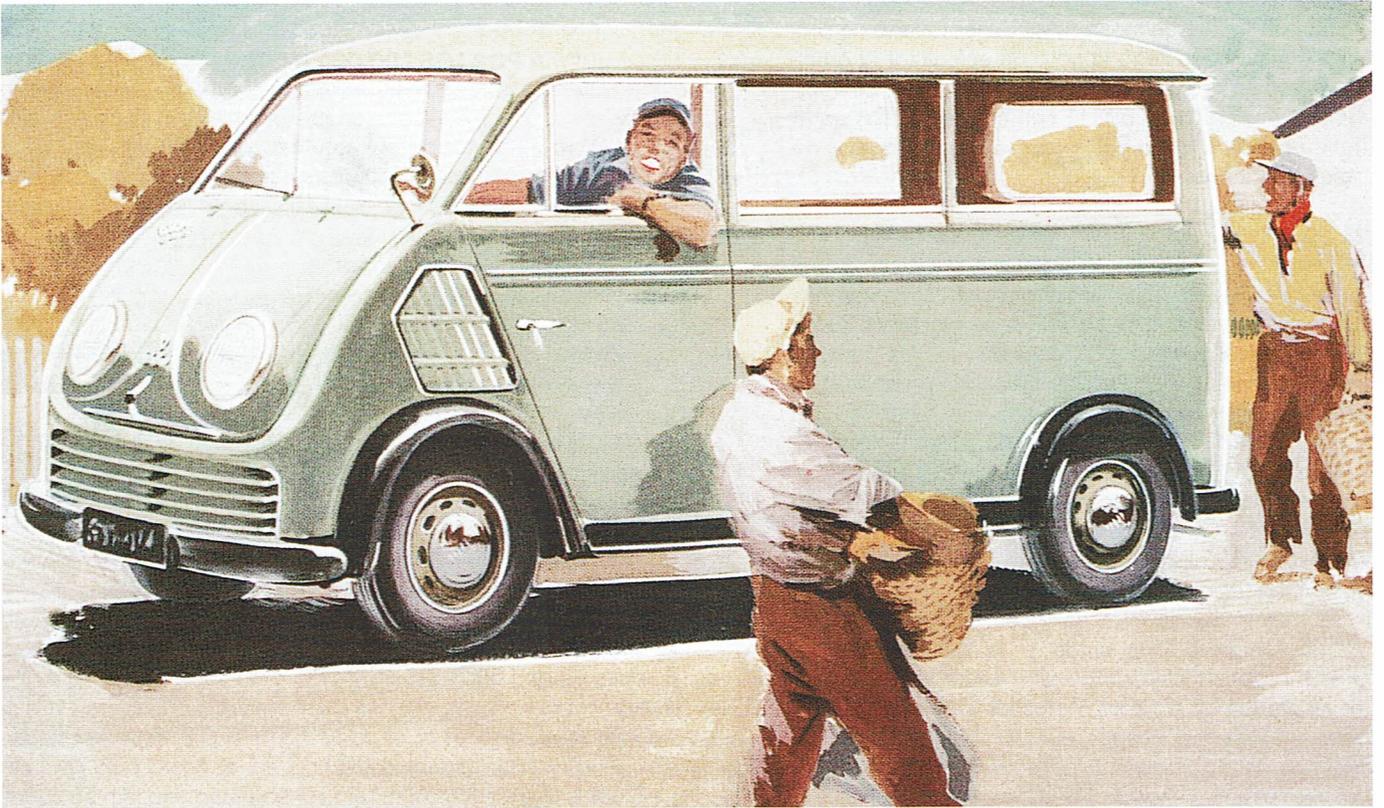


Dos de las configuraciones del diesel L 319 D, que ilustraban un folleto de 1968. Vehículos Industriales decía: "Mercedes-Benz fabricados en España bajo licencia por ENMASA".

una empresa suiza de carros de combate, en los cuales este motor servía para alimentar el sistema hidráulico y neumático de los cañones y para mantener el aire acondicionado en el interior.

Y entre las anécdotas de entonces, una muy curiosa: "Corrían los tiempos del desarrollo español y nuestra escuela de aprendices iba aportando nuevas promociones de operarios y técnicos cualificados. Pero también dio al mundo de la música moderna una célebre pareja, formada por Ramón Arcusa y Manuel de la Calva, más conocidos por "El Dúo Dinámico", que alcanzaron fama internacional. Ambos fueron compañeros en ENMASA durante siete años, hasta que su éxito musical les apartó del mundo laboral".

**AL CONSEGUIR DAIMLER-BENZ AG,
EN 1981, LA MAYORÍA
DE LAS ACCIONES, NACIÓ
MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S.A.**



Combi DKW, una furgoneta que se empleaba como camioneta o coche de turismo.

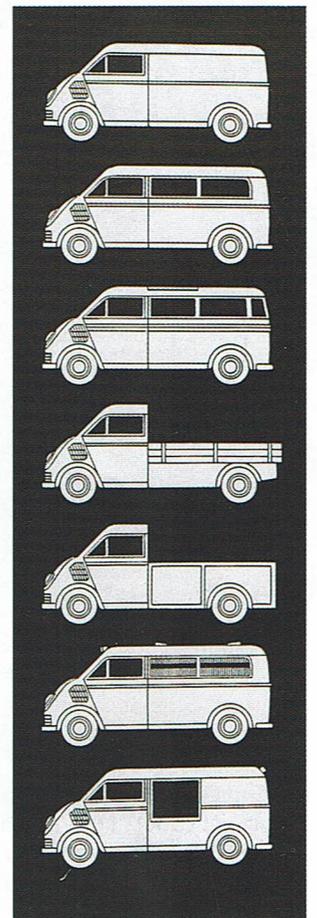


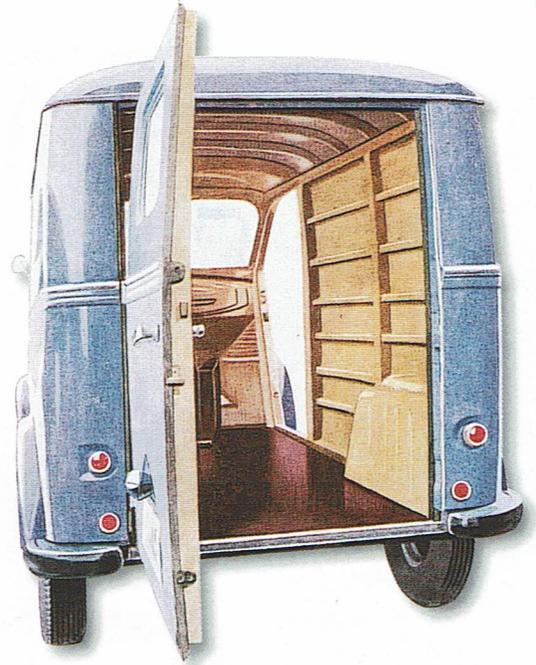
Imagen histórica de una de las fases de producción de furgonetas DKW, en la planta de Vitoria y, a la derecha, gama de modelos.

En 1972 se fusionaron CISPALSA e IMOSA, creándose MEVOSA (Compañía Hispano Alemana de Productos Mercedes-Benz y Volkswagen, S.A.) con una participación del 27% por parte de Daimler-Benz AG; del 27% por Volkswagen AG; del 25% por el INI y del 21% por particulares.

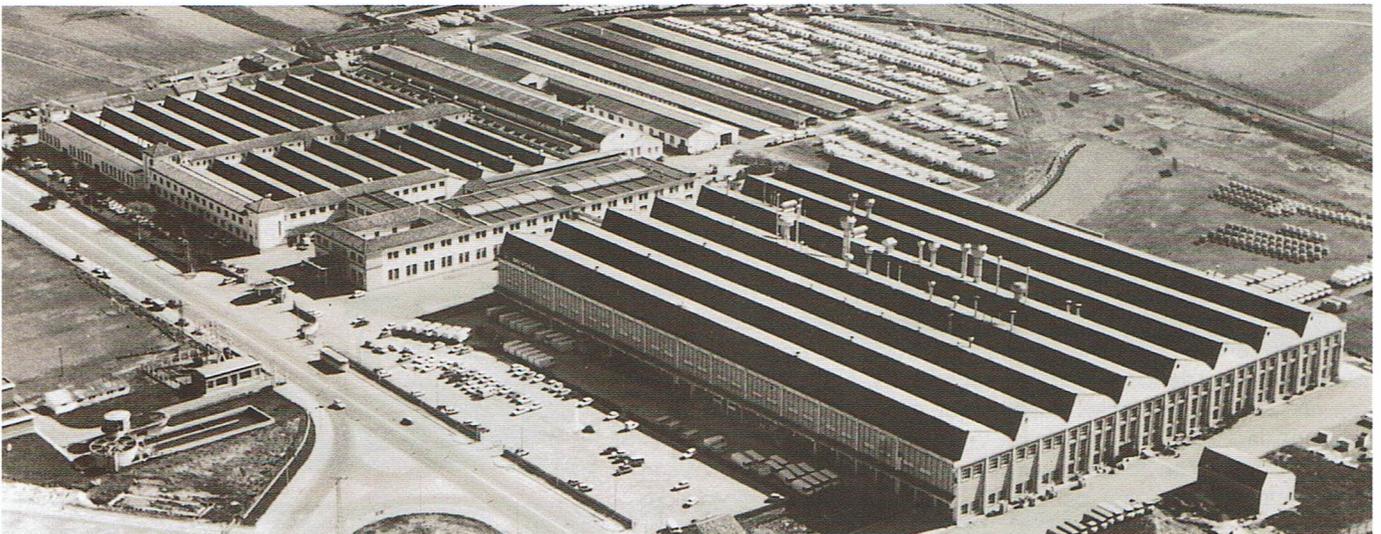
La fusión contribuyó a un importante incremento de la producción, al tiempo que se preparó la entrada en fabricación de un nuevo motor Mercedes, denominado OM 615, que supuso un gran adelanto para el mercado español de los diesel, pues era bastante más potente que el anterior y más robusto, con un cigüeñal de cinco apoyos. Ello trajo consigo la instalación de mucha maquinaria nueva y las primeras transfer, que pertenecían a la casa MICRONSA.

NACIMIENTO DE MERCEDES-BENZ ESPAÑA

La década de los años 80 se inició con un importante relevo en MEVOSA por el fallecimiento de Francisco Novela López, quien había desempeñado el cargo de Presidente desde 1976. Al frente de la empresa le sucedió Rafael Muñoz Ramírez. El nuevo Presidente, secundado por el Consejero Delegado Klaus Oertel y demás miembros de la Directiva formaron un equipo eficaz que llegaría a desarrollar una larga y fructífera labor en el siguiente período.



Con un espacio útil de 4,7 m³, la DKW cargaba mercancías voluminosas hasta de 2,80 metros de largo y un máximo de 800 kilogramos.



En la época de Mevosa, la factoría de Vitoria estaba dedicada a la fabricación y montaje de vehículos industriales de transporte ligero. Ya entonces tenía edificadas 100.000 m² de superficie de un total de 225.000 m².

La empresa IMOSA, de Vitoria, que se había unido a la alemana AUTO UNION GmbH., era el fabricante de las "indestructibles" DKW, que portaban motores Mercedes OM 636.



En la producción de estos polivalentes vehículos, la planta de Vitoria hacía las estampaciones de chapa, ensamblaje, montaje y acabado de carrocerías y la de Barcelona, los motores, cajas de cambio y mecanización general.

Entretanto, la participación de Daimler-Benz AG había ido creciendo en sucesivas ampliaciones, hasta que en 1981 se hizo con la mayoría del capital social al conseguir el 53,85 % de las acciones (40,38% el INI y 5,77 otros), con lo cual se promovió un nuevo cambio en la denominación de la empresa que, en abril de ese año, dejó de ser MEVOSA para denominarse Mercedes-Benz España, S.A.

En el aspecto económico, el comienzo de los años ochenta no resultó fácil, pues había surgido una recesión mundial que afectaba a todos los sectores y de manera muy especial al de la automoción. En el primer balance de esta década la empresa acusó unas pérdidas de 451,7 millones de pesetas, variando por completo el rumbo positivo de los ejercicios precedentes. Las pérdidas crecieron en los años siguientes hasta llegar a un máximo de 4.179,9 millones en 1984.

No obstante, con objeto de mejorar el potencial de las fábricas continuaron las aportaciones de capital. En la ampliación y reorganización de la empresa se adquirió en 1983 un gran almacén en Miralcampo (Guadalajara) para centralizar los recambios y una nueva sede social en un edificio de la madrileña calle José Ortega y Gasset.

Y pese al aludido balance negativo, en otoño de 1980 se presentó un vehículo de fabricación propia, en Vitoria, que revolucionaría el mercado del transporte ligero. Nos estamos refiriendo a las furgonetas MB100 y MB130, a las que en junio de 1981 seguirían las MB150 y MB170, abarcando desde los 1.000 a los 1.700 kilos la carga útil de estos vehículos, disponibles para pasajeros y mercancías, y también mixtos. El éxito de las MB lo compartieron con la nueva versión de la serie L, el furgón L-407 D para 2.500 kilos de carga, comercializado también en 1980 y ampliado al año siguiente con la versión L-508 D, con capacidad para 5.000 kilos.

En la producción, mientras la planta de Vitoria se encargaba de las estampaciones de chapa, ensamblado, montaje y acabado de carrocerías, la de Barcelona se ocupaba de los motores, cajas de cambio y la mecanización general.

Precisamente la mecanización y montaje de las cajas de cambio y transmisiones quedaron instalados en la antigua nave de aviación, desde varios años atrás vacía y cerrada. Fue preciso adquirir las herramientas más modernas, entre las que figuraban máquinas de dentar,



La amplia puerta lateral corredera de la gama MB100 D facilitaba mucho la carga y descarga.



Por dentro, la furgoneta MB100 D estaba dotada de elementos de confort muy semejantes a los de los turismos.

bancos de rodaje automáticos y equipos de tratamiento térmico. Con tales inversiones se consiguió elevar el nivel de calidad tanto de las cajas de cambio como de los grupos diferenciales hasta poder equiparlos con los fabricados por Mercedes-Benz en Alemania.

LAS MÍTICAS MB100

En el terreno económico en general, 1985 dio muestras de recuperación y se notó una clara mejoría en el sector. Lo constata el extraordinario hecho de que España ocupaba entonces el cuarto lugar entre los constructores europeos de turismos, de los que habían exportado 803.386 unidades en dicho ejercicio.

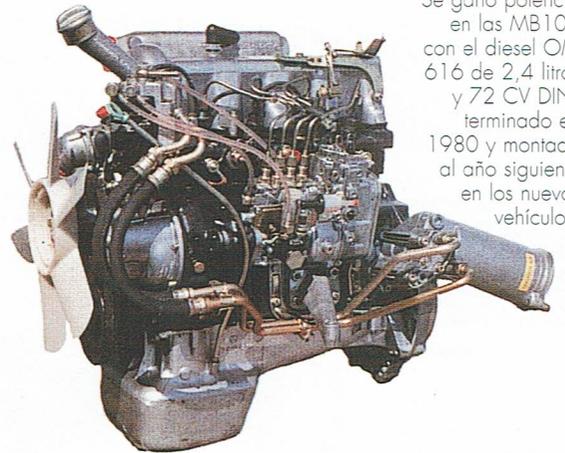
Animada por la favorable coyuntura Mercedes-Benz España participó en una nueva ampliación de capital, ascendiendo ya el accionariado de Daimler-Benz al 77,62% del total, que sería del 80,67% un año más tarde. La apuesta de Daimler-Benz por el futuro en España había sido (era y sería) fuerte, incluso se había decidido renovar la gama de vehículos, aunque en los balances anuales perseveraban todavía los números "rojos".

A medida que la furgoneta MB100 se hizo más popular por el alto grado de fiabilidad de todos sus componentes, la demanda empezó a crecer hasta el punto de que las diferentes cadenas de producción no pudieron satisfacerla.

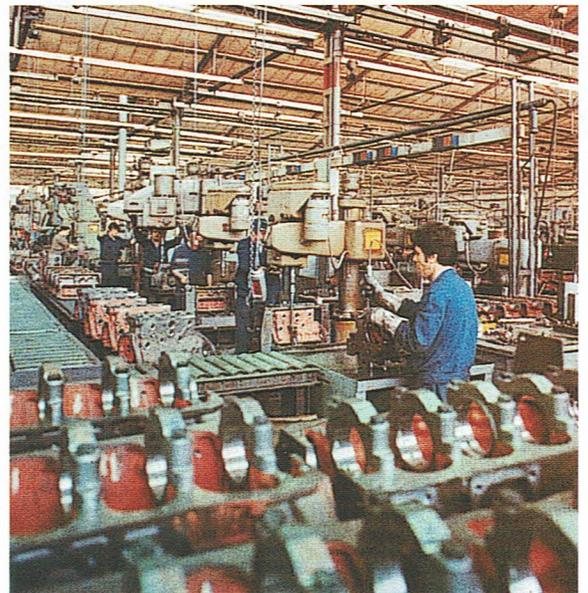
Ante este inconveniente, en 1989 se decidió trasladar de Stuttgart a Barcelona líneas de montaje de motores y cajas de cambio en desuso. Aunque no ofrecían las últimas innovaciones técnicas, podían considerarse de alta tecnología en comparación con las existentes en la ciudad catalana. Para habituarse a dicha cadena alemana de producción, varios técnicos y operarios españoles se desplazaron a la fábrica de Mercedes-Benz en Stuttgart-Untertürkheim con la intención de seguir cursos específicos de formación, mantenimiento y calidad.

Contando con el potencial de las "nuevas" líneas se activó la salida de otro motor más potente y moderno, el OM 616. Aquellas cadenas cooperaron a pleno rendimiento durante casi diez años, hasta que fueron reemplazadas por otras cuando se decidió la producción de los modelos de furgoneta Vito y monovolumen Clase V.

**EN 1987
SE PRESENTÓ LA GAMA
LIGERA MERCEDES-BENZ
FABRICADA EN VITORIA**



Se ganó potencia en las MB100 con el diesel OM 616 de 2,4 litros y 72 CV DIN, terminado en 1980 y montado al año siguiente en los nuevos vehículos.



En la década ya de los ochenta, línea de producción en la fábrica de Barcelona.



Palma de Mallorca fue la ciudad elegida para presentar las nuevas furgonetas MB100 y MB180 (esta en la fotografía) que se comercializaban en 40 versiones de carrocería y seis modelos de chasis. Con una carga útil hasta 1.800 kilos, la nueva gama marcó un hito en el mercado del transporte ligero.



Había versiones MB100 D para el transporte de viajeros, sólo para mercancías y mixtas.

Se eligió Palma de Mallorca para presentar, en enero de 1987, las nuevas furgonetas MB100 y MB180, que se comercializaban en 40 versiones de carrocería además de seis tipos de chasis para superestructuras especiales. En este año la producción alcanzó las cifras de 11.456 vehículos y 14.506 motores, y se exportaron 1.637 furgonetas de las que 897 fueron destinadas a los mercados europeos.

Por fin, la gran labor de reorganización industrial y esfuerzo inversor comenzaron a dar su fruto tan pronto como empezaron a mejorar las condiciones del mercado. Por fin, tras ocho años de resultados negativos, Mercedes-Benz España terminó 1988 con un beneficio de 1.632 millones, balance que abrió un ciclo cada vez más positivo. La producción de vehículos (y, por descontado, motores) había experimentado un 102% de incremento respecto a la de 1987, al tiempo que la exportación de furgonetas había llegado a 13.003 unidades aprovechando las redes de distribución de Daimler-Benz sobre todo en la Comunidad Económica Europea.

**EL RELEVO DE
LA MB100
POR LA VITO
(PROYECTO T0)
Y LA CLASE V
ACONTECIÓ EN 1995**

Asimismo, por segundo año consecutivo Mercedes-Benz España volvió a obtener beneficios en 1989; sumados estos a los de 1988 superaron los

4.556 millones de pesetas. Por otro lado, Mercedes-Benz acabó por hacerse con la titularidad de la empresa al comprar el 6,87% de las acciones en poder del Instituto Nacional de Industria (INI).

En 1990 se registró un nuevo relevo en la presidencia de la empresa. Desde ese año hasta hoy día Carlos Espinosa de los Monteros desempeña las funciones de Presidente. También con la nueva década el ritmo de productividad ascendió ejercicio tras ejercicio, hasta el punto de tenerse que establecer horas extraordinarias y turnos suplementarios de trabajo para atender la demanda de vehículos y motores en el mercado.



Cadena de montaje de las MB100 en la fábrica Mercedes-Benz de Vitoria.



Unidad número 100.000 de las MB100 D.



La exclusiva mundial de producir entre Vitoria y Barcelona la furgoneta MB Vito y el monovolumen Clase V contribuyó indudablemente a ensanchar el horizonte industrial español. En la imagen, la furgoneta Vito.

PROYECTO TO

Si durante 1991 el hecho más significativo giró en torno a la comercialización de los nuevos vehículos MB100D y MB180D, cuyos diseños tuvieron una excelente acogida en el mercado, durante 1992 la celebración de los Juegos Olímpicos en Barcelona acaparó casi toda la atención de la marca. Numerosas personalidades de la sociedad Daimler-Benz acudieron a la Ciudad Condal y visitaron la fábrica de San Andrés.

A finales de año se celebró una Junta Extraordinaria de accionistas que dio el espaldarazo a otro asunto decisivo en el empuje de la empresa española. Se propuso adoptar la estructura de un "holding" financiero con capacidad para asumir todas las actividades del grupo Daimler-Benz en España. Por aquel tiempo ya se trabajaba en el proyecto de un nuevo vehículo ligero, denominado inicialmente TO, des-



Modelo MB Vito para uso industrial, preferentemente para transporte de mercancías.

tinado a reemplazar a los ya clásicos de la línea MB100. Esta nueva etapa de desarrollo en cier<nes de la nueva furgoneta Vito y el monovolumen Clase V implicó profundamente a las fábricas de Vitoria y Barcelona, consiguiéndose entre otros logros el pasar de una producción de 28.000 a 89.400 vehículos al año; auténtico reto en los trabajos de planificación, ampliación de instalaciones, aseguramiento de calidad, aumento de plantillas e implantación de una flexibilidad laboral muy moderna en horarios y jornadas.

Pero, el panorama económico general volvió a tener un punto de inflexión en 1993. Las ventas retrocedieron y los números negativos retornaron a los balances de Mercedes-Benz en España. Como solución coyuntural se impuso la disminución de la producción, decisión que lógicamente repercutió en la plantilla. Al no haber suficiente trabajo tuvo que negociarse un "plan de viabilidad" que derivó en ajustes de la plantilla mediante expedientes de regulación de empleo, reducción de costes...

Con miras al futuro vehículo T0 se llevaron a cabo modificaciones en ambas fábricas, invirtiéndose cuantiosas sumas en modernas líneas de ensamblaje de carrocerías y montaje. Las instalaciones fueron automatizadas como nunca; se instalaron más de 92 robots industriales para intervenir en la fabricación en serie del nuevo modelo T0, cumpliendo los requisitos de calidad y productividad implantados por Mercedes-Benz.

En septiembre de 1994, por fin, se inició la construcción de una preserie de la nueva furgoneta, cuyas primeras unidades fueron destinadas a pruebas dinámicas con recorridos de más de 300.000 kilómetros. El ensamblaje de las carrocerías T0 ocupaba una superficie de 20.000 metros cuadrados en Vitoria y la producción de subgrupos, 11.000 metros cuadrados en Barcelona.

El año 1995 puede bautizarse como el del relevo: la Vito tomó el testigo de la serie MB100 D, gama esta que sería recordada con cierta añoranza por quienes habían participado en su producción (en exclusiva mundial en Vitoria) y por quienes la habían empleado como herramienta de trabajo.

La furgoneta Vito demostró desde su nacimiento que era la furgoneta idónea para disipar cualquier ápice de nostalgia provocado por su antecesora. Las bondades de la Vito se impusieron inmediatamente y el tiempo no tardó en corroborar el acierto de la renovación.

Con la visita de los Reyes de España el 4 de junio de 1996 se escribió una de las más memorables páginas de la historia de la fábrica de Vitoria. Acompañaron a don Juan Carlos y doña Sofía el Lehendakari Ardanza y el Ministro Rajoy, y fueron atendidos por los máximos responsables de Mercedes Benz España, los señores Espinosa de los Monteros y Heuer, por el embajador de Alemania en España, señor Wegener, autoridades locales y el señor Bernd Gottschalk, miembro de la Junta Directiva de Daimler-Benz AG.

Durante más de una hora Sus Majestades recorrieron la fábrica, interesándose por el proceso de producción de la nueva furgoneta Vito y del monovolumen Clase V. (Primer turismo Mercedes-Benz que ha marcado un hito, al consentir la marca de la estrella que se fabricase en exclusiva para Europa fuera de sus plantas de Alemania. Un tanto de gran transcendencia socioeconómica que debe apuntarse Mercedes Benz España). Los Reyes pudieron apreciar la modernización de la fábrica, en cuya renovación se habían invertido más de 65.000 millones de pesetas.

NCV2, EN MARCHA

La mayor parte del proceso de producción del modelo Vito se había destinado a Vitoria, mientras que a la fábrica de Barcelona se había asignado el mecanizado de los ejes traseros, parte del subconjunto de chapa y un complejo sistema de cableado; esto último, algo inédito en el mundo de la automoción, puesto que el "pedido a la carta" del cable-



La nueva MB Vito 112 L CDI que se empezó a comercializar con motor diesel de inyección directa, en 1999.

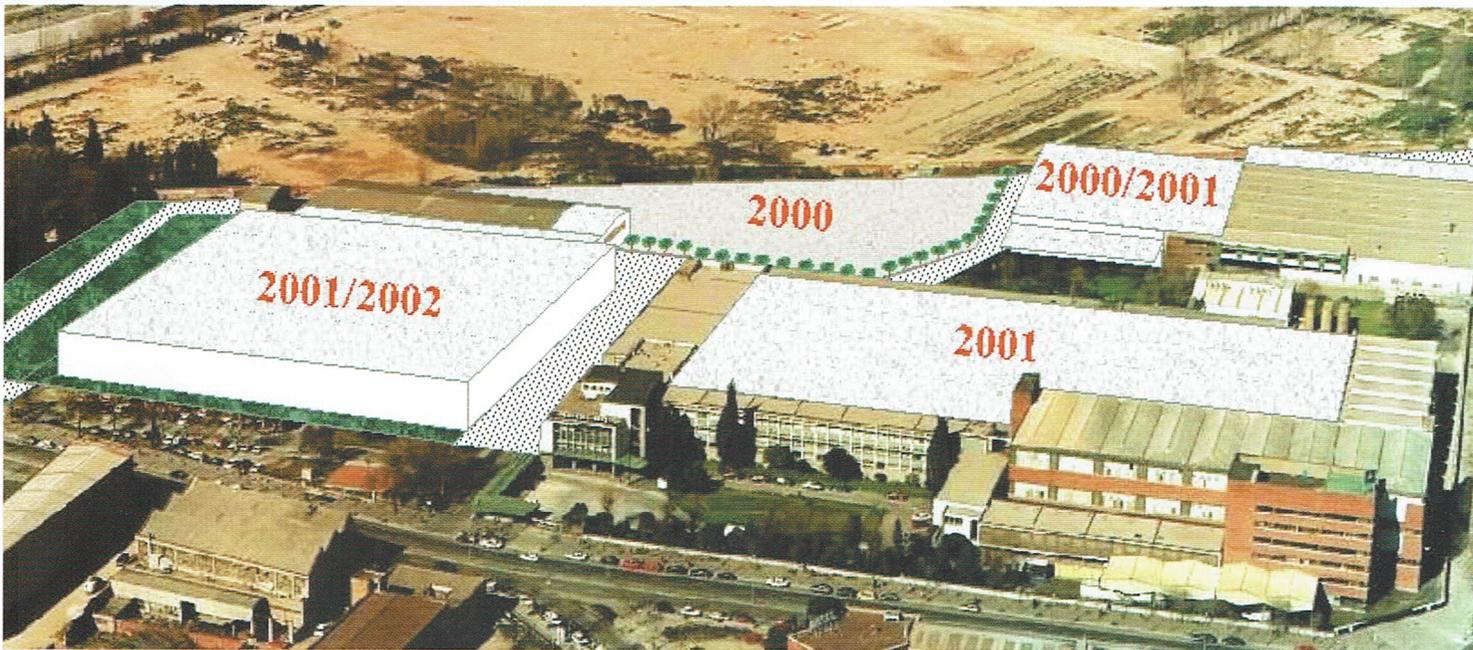


Sus Majestades los Reyes, don Juan Carlos y doña Sofía, visitaron la fábrica de Vitoria en 1996, quedando gratamente impresionados de la modernización del ciclo de producción de la Vito y monovolumen Clase V.



El salpicadero y cuadro de mandos del Mercedes-Benz Clase V es el de un turismo monovolumen, con todos los últimos avances tecnológicos.

**LOS REYES VISITARON EN 1996
LA FÁBRICA DE VITORIA, EN CUYA
RENOVACIÓN SE HABÍAN INVERTIDO
65.000 MILLONES DE PESETAS**



Se ha vuelto a confiar plenamente en los centros DaimlerChrysler de Vitoria y Barcelona, adjudicándoles el nuevo vehículo (proyecto NCV2), que reemplazará a la furgoneta Vito y al monovolumen Clase V en 2003. En la imagen, la fábrica barcelonesa de San Andrés con las transformaciones que se realizarán en los próximos años.

ado implicaba más de 6.000 variantes que se controlaban mediante tableros de comprobación por ordenador (SIXTAU), operación que incluía un programa con todas las modalidades. En principio supuso un gran desafío, ya que semejante tarea era desconocida para los operarios de Barcelona, pero una vez más la plantilla demostró su preparación y supo cumplir ejemplarmente su cometido.

(Un proceso de auditoría de producto garantizó la calidad según las normas ISO 9001, certificación lograda en 1997).

De cara a su futuro, la fábrica de Barcelona se acogió al plan de viabilidad "Status Quo" y puso en marcha un ambicioso programa, basado en estudios rigurosos de la competitividad y racionalización de sus instalaciones. Dicho programa, conocido con el nombre de Ópera, está sirviendo actualmente para preparar la empresa y la plantilla para el nuevo proyecto de fabricación de la furgoneta NCV2 (New Concept Van 2), denominación interna del sucesor de la furgoneta Vito, que iniciará su producción en serie en el año 2003, planteándose la sección de subconjuntos de chapa y la incorporación de 65 nuevos robots.

Entre las mejoras también está previsto dotar a Barcelona, en 2001, de un centro logístico de recambios de gran envergadura que controlará y distribuirá las piezas de la furgoneta Vito y del monovolumen Clase V y todos los recambios para turismos y camiones fabricados en la península Ibérica, dejándose de fabricar el cableado.

Y así nos adentramos en la actualidad, cuando vientos prósperos vuelven a soplar para Mercedes Benz España y la antigua fábrica de San Andrés. Este ha sido un rápido paseo por la historia de la fábrica de Barcelona, con comentarios y puntos de vista de un colaborador que ingresó, en los años sesenta, con 19 años y toda la ilusión del mundo por delante. Rememorando vivencias de otros veteranos compañeros que han sido transmitidas de boca en boca en el transcurso de los años.

Por último, sólo nos queda expresar el deseo de que los 90 años transcurridos sean sólo el prólogo de otros muchos de fructífera colaboración con la casa matriz de ahora, DaimlerChrysler, y que en el 2010 podamos celebrar el centenario de nuestra planta de trabajo en Barcelona.

**EN LOS NOVENTA,
LAS FÁBRICAS DE BARCELONA
Y VITORIA FUERON REMODELADAS
PROFUNDAMENTE PARA PRODUCIR
LOS MODELOS VITO Y CLASE V**



El monovolumen Clase V es el primer turismo que Mercedes-Benz permitió que se fabricara para Europa fuera de sus plantas de Alemania.

J. PALLARES DALMAU
asesor administrativo
de la
Publicidad
MERCEDES BENZ

No deje de admirar este magnífico coche, creado especialmente para las personas distinguidas que desean huir de lo vulgar.



PUBLICITAS

DISTRIBUIDOR REGIÓN CENTRO:
OSCAR LEBLANC
Francisco Giner, 35 - MADRID

VISITE NUESTROS SALONES

MERCEDES - BENZ

Representante General para España: **AUTOMOVILES FERNANDEZ, S. A.**
Balmes, 155 y 157 - Barcelona

Publicado en la revista Crónica (17-11-1935)

ELIZALDE 1910

MERCEDES BENZ ESPAÑA 2000