

Dossiers de la Col·lecció

L'automòbil i l'esport



**Col·lecció d'Automòbils
Salvador Claret**
MNACTEC

LA VELOCITAT COM A SIGNE DE SUPERIORITAT

A mesura que l'automòbil s'introdueix dins la societat, els seus promotors i fabricants busquen l'exclusivitat del seu producte, una exclusivitat que tindrà les seves comparatives en les prestacions, durabilitat i lleugeresa i on la velocitat, hi tindrà un protagonisme i una evolució constant.

Dins dels diferents sistemes de motorització emprats en els orígens de l'automòbil hem de tenir en compte les següents dades.

1. El motor elèctric era el més ràpid. Fou el primer en superar els 100 km/h.(1899), era el més net, poc sorollós i tenia al seu favor la seva senzillesa mecànica. En contra, tenia un pes molt alt degut a les seves bateries, la seva càrrega era lenta i la durada molt limitada. No disposava d'una arrencada tan ràpida com els altres automòbils i la seva olor no era del tot agradable.

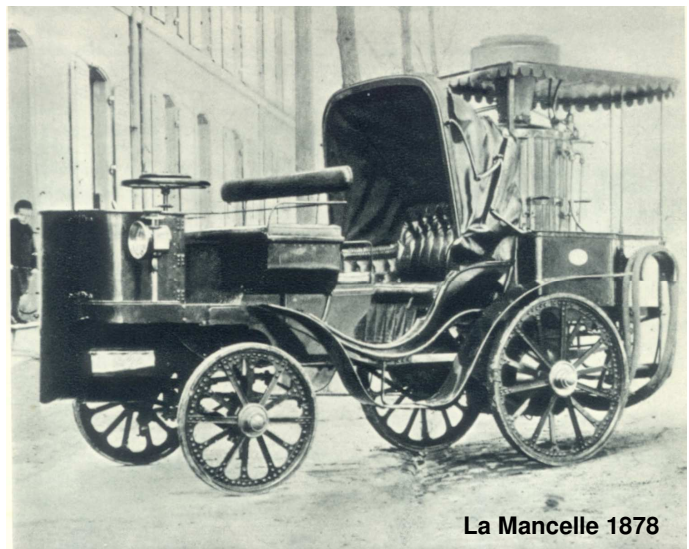


La Jamais Contante 1899

2. El motor a vapor tenia la complicació de la seva posta en marxa, pràcticament solucionada a principis de segle, però la seva velocitat era molt bona. En contra, el seu funcionament era el més complicat dels tres i calia tenir en compte les seves

possibles explosions o fugues de vapor. El pes era el factor més important, a l'igual que el seu manteniment constant per a llargs trajectes, la qual cosa implicava un gran pes addicional del material per fer-lo funcionar (aigua, carbó, llenya etc.). El vapor era el més brut dels tres sistemes, si bé era molt poc sorollós.

3. El motor d'explosió era el més petit dels tres, comparativament a la força que donava; era molt fàcil posar-lo en marxa, la seva manutenció era molt senzilla, la renovació o posada de gasolina o petroli era ràpida i poc perillosa. El seu poc pes era el factor més important al seu favor i el seu soroll, que en un principi va ser



La Mancelle 1878

qüestionat, va ser acceptat ràpidament. Era en un principi el més lent dels tres sistemes, però en trajectes llargs es va mostrar constant i a la vegada el més ràpid . També cal dir que va evolucionar ràpidament i que el sistema de diferents relacions de velocitats (canvi de marxes), va ser decisiu per a la seva implantació.

Aquests inconvenients i avantatges van ser ràpidament posats a prova pels seus constructors, amb l'organització de curses entre ciutats, unes curses que no sols van servir per definir sistemes mecànics i millorar les prestacions, sinó que foren decisius per a la creació de Federacions i Clubs per regular i legislar la circulació i tenència d'automòbils, la senyalització, el codi de circulació i la millora dels camins amb els quals es consolida la gran part de les reds viàries actualment existents.



Panhard & Levassor 1903

LES PRIMERES CURSES

França es consolida com un dels precursors de l'automobilisme i de totes les activitats al seu entorn. El 1894 s'organitza la primera cursa d'automòbils la París – Rouen. A resultes d'aquesta cursa, París es transforma en la capital de l'automobilisme mundial i serà el punt de partida de les més importants curses d'aquest final de segle, com la París Bordeus - París, la París - Dieppe o la París - Viena.

Aquestes primeres curses van veure com el motor d'explosió es consolidava com el més regular i en poc temps com l'únic hàbil per a aquest tipus de proves. tot i que el primer automòbil en sobrepassar els 100 km/h. va ser un vehicle elèctric, la Jamais Contente i en les primeres curses els motors de vapor eren, a priori, els favorits.



Panhard & Levassor 1896

El 1903, es celebra la París – Madrid, una cursa que va aixecar gran expectació i que fou suspesa, ja que el govern espanyol va prohibir l'entrada dels corredors al seu territori, degut al gran nombre d'accidents mortals al llarg del seu recorregut.

Aquestes proves de llarg recorregut tindran la seva màxima expressió en la cursa París – Pequín el 1907, però motius de seguretat fan que vagin perdent protagonisme davant del fort increment que tindran els circuits o autòdroms.

Com hem indicat, fins a la construcció de la primera pista per a competicions a Brooklands, Anglaterra, el 1907, totes les carreres es feien entre ciutats, amb el risc tant per a participants com per a espectadors o vianants.

El 1909, a Indianapolis, Estats Units, es construeix una pista oval i el 1911, s'hi celebra, per primera vegada, una de les curses més emblemàtiques i tradicionals, les 500 milles d'Indianapolis.



L'esport de l'automòbil es convertirà en un esdeveniment popular, gràcies a la premsa especialitzada, al gran impacte que les curses produeixen en la societat i sobretot pels grans esforços econòmics que els principals fabricants destinen a la difusió. Les evolucions tècniques dels

automòbils creixeran en paral·lel al nivell tècnic del seus respectius països de construcció i aquesta rivalitat comportarà, en ocasions, l'enfrontament físic dels respectius aficionats.

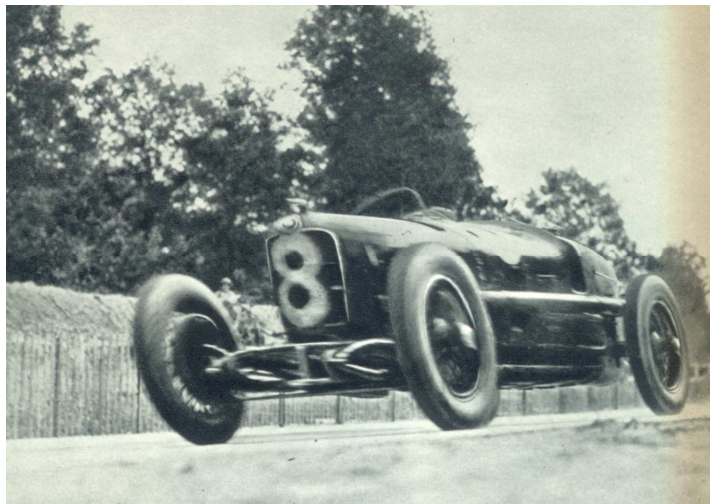
Aquesta rivalitat es manifesta esporàdicament durant el transcurs del Gran Premi de França de 1914, que serà l'últim esdeveniment esportiu abans de l'inici de la Primera Gran Guerra, una cursa on l'hegemonia francesa lluitava contra la tècnica alemanya, amb uns marcs totalment identificats i enfrontats.

Amb l'inici del conflicte bèl·lic, les fàbriques d'automòbils seran militaritzades per a la fabricació de municions i material de guerra, uns processos industrials que seran aprofitats per als fabricants per posar-los en pràctica a la fi del conflicte.

L'ÈPOCA DAURADA .

Durant la dècada dels anys 20, són varies les fàbriques que utilitzen part dels seus recursos en la construcció d'automòbils de competició, com és el cas de Bugatti, Alfa Romeo o Mercedes Benz. Aquestes tres fàbriques, gràcies a les seves constants evolucions, fruit de les curses, fabricaran i comercialitzaran posteriorment uns excel·lents i ràpids automòbils.

El Grans Premis d'automobilisme tenen un gran impacte social i la possibilitat que un país pugui tenir un G.P. internacional és molt ben vist pels seus governants, ja que donen una gran popularitat i els principals pilots entre els que destaquen, Chiron, Ascari o Nuvolari, són veritables ídols .



Alfa Romeo P2 1925

Durant els anys 30, Europa veurà l'època daurada dels automòbils de carreres. El govern alemany donarà tota mena de suport tant a Mercedes Benz com a Auto Unión i a diferents fabricants de components, per tal de desenvolupar els seus projectes.

La major part dels fabricants estan interessats en les competicions, motiu pel qual, s'empraran



Auto Unión 16 cilindres 1938

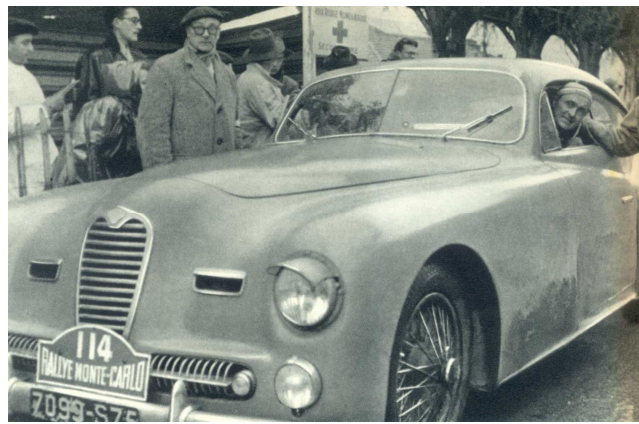
mecàniques molt sofisticades en automòbils per a la venda, motors de 12 en V i de 16 cilindres en V, noves al·legacions més lleugeres, motors sobrealimentats (compressors) etc. etc. i unes extremades carrosseries, que afavoriran la proliferació i la consolidació dels grans dissenyadors i constructors de carrosseries, Pinin Farina, Soutchik, Sphon, Gallé, Barker, Vandemplas, Chapron etc..

Durant aquesta dècada, l'automòbil es consolida com un signe extern de riquesa.

LES NOVES FÓRMULES

La Segona Guerra Mundial aportarà les noves tecnologies militars, i l'automatisme i l'electrònica són les principals branques a desenvolupar.

Durant la postguerra, les curses es reinicien amb els cotxes d'abans del conflicte que, meticulosament, han estat salvaguardats pels seus constructors. Però les noves fórmules i sobretot el Campionat del Món de Pilots que es crea el 1951, faran de l'automobilisme esportiu, un esport molt popular.



La formula 1 és la màxima categoria mundial de l'automobilisme, però n'hi ha d'altres, com la Nascar a USA, el Campionat del Món de Rallyes o algunes proves concretes com les 500 milles d'Indianapolis o el Raid París - Dakar, que any rere any van agafant més adeptes.

Els Rallyes, durant la primera meitat del segle XX, no van tenir molta incidència popular i és a partir dels anys 50 quan verdaderament les cases constructores veuen, en aquests tipus de competició, un apropament als automòbils que el seu potencial client busca, sobretot a nivell d'aparença estètica, i dedicaran molta part dels seus diners en participar de manera oficial com a fàbrica en el futur Campionat del Món de l'especialitat.

Si bé l'automobilisme esportiu, com a espectacle ha assolit uns nivells de assistència i participació importantíssims, són molt més importants totes les millores que s'han desenvolupat amb motiu de les seves millores tècniques i de seguretat, entre les que podem destacar les següents, com a més populars entre d'altres:

- Col·locació el més eficient de totes les parts mecàniques en un automòbil.
- Motors de doble arbre de lleves, motors multicilindres i sobrealimentats.
- Suspensió independent.
- Frens a les quatre rodes.
- Xassís monocasc.

- Desenvolupament dels pneumàtics.
- Mirall retrovisor.
- Cinturons de seguretat.
- Frens de disc.
- Materials absorbents de cops.
- Canvis de velocitat seqüencial .
- Sistemes de control de tracció.
- Sistemes de telemetria.

PRINCIPALS DADES DE REFERÈNCIA (1894-1978)

1894. Se celebra la primera cursa d'automòbils a França, la París Rouen, en la qual hi participen un total de 25 automòbils, de vapor i de gasolina; el guanyador és De Dion amb un vehicle a vapor de la seva construcció.

1895. Michelin, fabricant de pneumàtics d'aire, participa per primera vegada en una cursa amb un automòbil equipat amb els seus pneumàtics.

1899. Camille Jenatzy, amb La Jamais Contente amb motor elèctric, supera per primera vegada els 100 km/h.

1903. La París - Madrid se suspèn i les proves entre ciutats queden pràcticament descartades.

1904. Es creen les primeres “federacions” de Clubs internacionals.

1906. Es fa la primera edició de la Targa Florio, una carrera entre pobles a l'illa de Sicília, que és l'acte de cloenda de la Setmana Cultural que Vincenzo Florio organitza en aquesta illa.

1905. A la Vanderbilt Cup s'hi inscriu el primer automòbil de carreres amb tracció a les rodes davanteres.

1906. S'organitza el 1er. Gran Premi de França d'Automobilisme en el Circuit de la Sarthe, circuit que utilitzarà carreteres al voltant de la ciutat de Le Mans.



1907. Es construeix el primer circuit permanent a Brooklands (GB) i s'hi celebra la primera cursa.

1908 A la prova anomenada Vanderbilt Cup que es corre a USA, s'hi presenta el primer automòbil amb

compressor* (El compressor augmenta notablement el rendiment del motor).

1909 S'inaugura el circuit oval d'Indianapolis dissenyat per P.T. Andrews.

1910 Se celebra la tercera i última edició de la Copa de Catalunya per a "voiturettes, una categoria que s'implanta a Europa a les curses en circuits. La Hispano Suiza havia preparat uns automòbils totalment pensats per aquestes curses, els 45CRs., però mai van aconseguir guanyar al potent equip francès de la casa Peugeot.

1913 Isotta Fraschini utilitza per primera vegada el fre a les quatre rodes. Aquest mateix any, Delage, Fiat, Peugeot construïran els seus cotxes de G.P. amb frens a les quatre rodes.

1914 Se corre a Lyon el G.P. de França amb 37 cotxes a la sortida representant a sis països, el guanyador és un Mercedes Benz pilotat per Lautenschlager.

Es construeix per córrer a Indianapolis el primer xassís monocasc*.
(La mateixa carrosseria fa les vegades de xassís).

1916 Es puja, per primer cop en carrera, a la muntanya anomenada Pike's Hill Climb, a Colorado Springs, és la prova de muntanya més antiga que, encara avui dia, es corre.

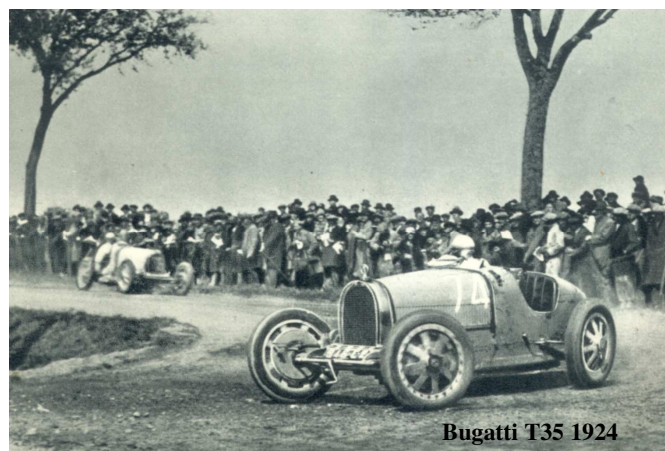
1920 Un Bugatti tipo 13 guanya per primera vegada una cursa.

1922 S'obra l'autòdrom de Monza.

1923 Entre Sant Pere de Ribes i Sitges es construeix i s'hi inaugura el Autódromo Nacional, un circuit amb peralts que serà tancat per motius econòmics.

Delage construeix el seu primer motor de 12 cilindres en V. i Gabriel Voisin prepara un automòbil amb xassís semi-monocasc.

1924 Bugatti dissenya i construeix el Bugatti Tipus 35, un automòbil molt proporcionat, estable, ràpid i d'una lleugeresa notable. Els Bugatti guanyaran més de 1000 curses arreu del món. Alfa Romeo construeix el P2, dissenyat per Vittorio Jano, considerat com el concepte clàssic d'automòbil de carreres. Debuta amb victòria al G.P. de França de 1924.



1926 Es construeix a Europa el primer Monoposto (per una sola persona), un Itala tipus 11.

1927 Es celebra la primera edició de les Mille Miglia, una carrera per carreteres entre ciutats italianes que es correrà fins als anys 80.

1929 Mònaco acull el seu primer G.P en un circuit fet pels carrers de la ciutat. Aquesta primera cursa la guanya William Grover-Williams amb un Bugatti .

1932 Bugatti fabrica el primer quatre rodes motriu de competició, el T53.

1933 Citroën promou una campanya publicitària en la qual un Citroën Rosalie correrà durant 133 dies seguits al circuit de Montlhéry. El Rosalie aconseguirà fer un total de 289.600 km. a una mitjana de 93, 32 km/h.

1936 Mercedes Benz fabrica el W 125, un cotxe de 5,600 cc. amb compressor que dona 640HP.

1938 Els Miller experimenten, per primer cop en unes curses a Indianàpolis, els frens de disc; fins el 1952 no es tornaran a utilitzar i seran els Ferrari i els BRM qui els utilitzi de nou.

1940 Wifredo Pelayo Ricard dissenya l'Alfa Romeo 512 amb motor al darrera del pilot.

1947 Ferrari crea el seu primer automòbil, el 125 i se consolida com a constructor.

1950 Es crea el Campionat del Món de pilots, popularment conegut com F-1, el primer es Giuseppe Farina amb Alfa Romeo.

1953 Per primer cop, un accident en un circuit, acaba amb la vida de varis espectadors en el G.P. de l'Argentina.

1956 Es fabrica l'últim Bugatti, el model T251.

1957 El pilot Jim Russell crea la primera escola de pilots a Anglaterra.

1964 Per primer cop es fabrica un cotxe japonès de F-1.

1967 S'inaugura a Madrid el circuit del Jarama, el primer circuit permanent obert a l'Estat.

1976 Tyrrell debuta en el G.P. d'Espanya de F1 amb el seu nou Tyrrell P34 de sis rodes

1978 Michelin introdueix els pneumàtics radials a la F-1.

1980 Stam Barrett amb el vehicle de tres rodes Budweiser Rocket trenca la barrera del so al superar, sobre terra, els 1.190 km/h.

1981 Audi amb un equip d'Audi Quattro, participa per primera vegada en el Campionat del Mon de Rallys.

1991 S'inaugura el Circuit Barcelona Catalunya a Montmeló que acollirà la seva primera cursa de F1 el 29 de setembre amb motiu del 35 G.P. d'Espanya.

2005 Fernando Alonso aconsegueix conquerir el seu primer Campionat del Mon de F1 amb un F1 Renault R25.