



# AUTOMÓVILES CLÁSICOS EN ASTORGA

## BUICK EIGHT de 1947 / MORRIS 1300 de 1970

Pablo Pérez García

*En recuerdo de Quini, gran aficionado a los coches antiguos, que siempre me animó a conservar y cuidar el Morris de mi padre.*

Pretendemos iniciar en este número de la revista una serie de artículos sobre algunos de los automóviles veteranos que se conservan en Astorga y sus alrededores. Para ello contamos con la ayuda y asesoramiento de José Antonio Aldasoro Martín, colaborador de la revista *Motor Clásico* y auténtico experto en coches clásicos. Su sección «A pie de calle» de esa revista es la referencia que hemos tomado para realizar este trabajo. José Antonio publicó en el número 26 de ARGUTORIO dos interesantes artículos vinculados a su abuelo, Antonio Martín Santos, y en consecuencia, a León, ya que don Antonio nació en la capital de nuestra provincia. Daríamos, pues, con esta sección, continuidad a esa colaboración, pero centrándonos, como decíamos, en los vehículos relacionados con nuestra ciudad.

La provincia de León no parece en principio candidata a mantener un número importante de coches antiguos, pues su parque automovilístico nunca fue abundante ni de categoría muy elevada. Su carácter periférico y escaso desarrollo industrial no propició la existencia de un alto porcentaje de población con posibilidades económicas para la adquisición de automóviles; máquinas en su mayoría sólo al alcance de una minoría hasta la década de 1960. Hasta entonces, apenas destacar un incipiente desarrollo del parque durante la segunda mitad de los años veinte y el *boom* de las motocicletas, que afectó a España en el decenio de 1950 a 1959. La mayoría de los coches «populares» apareció en Europa en la posguerra, pero en España, como comentábamos, no se hicieron asequibles a la mayoría hasta mediados de los años sesenta. Lo mismo ocurrió en nuestra provincia, razón que dificulta la localización de modelos que no sean utilitarios. Sin embargo, podemos encontrar a algún coleccionista oriundo de nuestra provincia que atesora todo tipo de vehículos antiguos, no sólo populares. Es el caso del recientemente fallecido José Luis García. José Luis empezó hace muchos años a adquirir automóviles clásicos, hasta formar una importante

colección, parte de la cual se puede visitar en el antiguo hotel Príncipe Pío, actualmente Apartosuite Jardines de Sabatini. Desde hace poco su hija, responsable de la empresa, ha convertido esta parte de su colección en un museo (ver su página web: [www.jardinesdesabatini.com](http://www.jardinesdesabatini.com)) Pero, si nos centramos en Astorga y en los coches antiguos que aquí se conservan, el número de automóviles mantenidos no es grande en términos absolutos, y posiblemente la mayoría están «localizados»; más en los últimos años, después de la creación de un club de coches clásicos: el Astorga Motor Classic.

No seguiremos en principio ningún orden especial en los artículos que pretendemos publicar sobre ellos. Trataremos de prestarle atención a los vehículos cuyo estado de conservación sea bueno. Y en el caso de automóviles restaurados, tendremos en cuenta si la intervención ha sido adecuada y respetuosa con las características originales. Y si hay dudas, le daremos preferencia a los mejor conservados sobre los restaurados, y a los que hayan tenido más importancia en la historia del automóvil mundial sobre los más destacados en la historia del automóvil en España. También la escasez será un factor a considerar.

Y teniendo en cuenta especialmente esto último, empezamos con un vehículo muy americano: el Buick 8 de la segunda mitad de los años cuarenta.

### BUICK EIGHT SUPER de 1947

La marca Buick fue fundada por un escocés, David Dunbar Buick, que llegó con sus padres a Estados Unidos cuando tenía sólo 2 años, en 1856. Nunca acabaron de salirle bien los negocios, y murió olvidado y pobre en 1929 en Detroit. Buick fundó la Buick Auto Vim and Power Company en esta ciudad en 1895. La empresa se dedicó inicialmente a los motores agrícolas y marinos, pero en 1901 Dunbar decide fabricar automóviles, y en 1903 funda la Buick Motor Company, cuyo control pierde rápidamente por su escasa habilidad

con las finanzas. El creador de la marca se desliga definitivamente de ella en 1908, cuando su propietario en aquel momento, el millonario William Crapo Durant, prescinde de él. En la década de 1910, la marca consigue hacerse un hueco en el selecto grupo de los cuatro grandes fabricantes americanos de automóviles, junto a Ford, Reo y Maxwell-Briscoe. Durant había fundado el año de la marcha de David Buick el famoso grupo automovilístico General Motors, integrado por las marcas Oldsmobile, Cadillac, Oakland (después Pontiac) y Chevrolet. Este consorcio inició su andadura con buen paso gracias en gran parte a la imagen de Buick. Quizá el momento de mayor gloria de la marca coincide con el año 1923, cuando se fabrican 1.000.000 de Buick, la mitad de los 2.000.000 que produce el grupo automovilístico. Los años posteriores al «crack» de 1929 son difíciles. Buick intenta una incursión en el sector de los coches baratos que resulta un fracaso; también cambia la denominación de sus modelos, pasando de utilizar un número o una letra a llamarlos por un nombre, Century, Special, Roadmaster..., o a combinar ambas cosas, lo que tampoco acaba de ser bien aceptado. En es en esta década cuando se le busca el acomodo definitivo a la marca en el grupo: Cadillac será la de máximo prestigio, y Buick se colocará en el segundo lugar, por delante de Oldsmobile y Chevrolet.



En el año 1947, cuando el coche que protagoniza estas líneas fue adquirido, Buick ofrecía su modelo Eight<sup>1</sup> en tres versiones: Roadmaster, Super y Special. Las tres denominaciones habían aparecido, como dijimos más arriba, en los años 30. Desde 1946 hasta 1957 los modelos denominados Roadmaster eran las versiones más elegantes y prestigiosas que ofrecía la marca y llevaban cambio automático. En los siguientes niveles de acabado y equipamiento se encontraban, en concreto en el modelo Eight, el Super y el Special. Buick se vendía con distintas carrocerías: sedán, cupé, descapotable y «station-wagon»<sup>2</sup>. En León se matricularon dos Buick en 1947 (ambos impor-

tados nuevos) y cuatro en 1948 (dos recuperados, uno procedente de subasta y solamente uno importado nuevo). De los seis, los tres que se importaron nuevos seguramente correspondieron a los modelos de 1946 y 1947.



El dueño actual de nuestro Buick 8 Super es el astorgano José Antonio Fernández Bartolomé, que nos cuenta algunas cosas sobre la historia de su coche:

El vehículo llegó a mis manos en 1987, y estaba bastante deteriorado. A su primer propietario se lo había mandado su hermano desde Méjico, y cuando yo lo conocí tenía ya 93 años y su coche llevaba dado de baja desde 1967. Al principio lo tuvo bajo techo, pero enseguida lo dejó a la intemperie porque no tenía dónde guardarlo. Lo vendió a mediados de los años 80. Los que lo adquirieron tenían intención de restaurarlo, pero, en cuanto se dieron cuenta de lo que les iba a suponer económicamente la operación, cambiaron de idea y, cuando lo compré, se puede decir que lo salvé de acabar desguazado.

Yo todavía vivía en Bilbao cuando lo adquirí y, al venir a León, lo llevé a una nave que tengo en el pueblo de Santiagomillas, antes de traérmelo a Astorga. Todos estos años lo he ido arreglando con paciencia. En realidad, a pesar del mal aspecto que tenía al principio, estaba bastante entero. Por Internet he ido consiguiendo las pocas cosas que ha habido que sustituir; la bobina de alta, por ejemplo. La tapicería, que era de lana, estaba apollillada, por lo que he tenido que tapizarlo. Afortunadamente, esto es algo que me ha podido hacer mi mujer y, como ves, el aspecto del nuevo tejido no desentona con el estilo interior del coche, aunque el color no es el mismo. Prácticamente todo lo del interior es original y, si te fijas, los marcadores vienen en kilómetros en vez de en millas, lo que indica que fue una unidad fabricada para un mercado no anglosajón. Los neumáticos son los que tenía en los años 60. He sustituido todos los cristales menos el trasero, que no es plano. Esta característica —el que sean planos— es muy importante, porque si no, resultaría difícilísimo

encontrar un repuesto, en caso de que fuera necesario reponerlo. Como ves, el parabrisas todavía va partido por un montante central, lo que permite que las dos piezas que lo constituyen sean planas. Ya en esa época había muchos coches que llevaban el parabrisas de una pieza, que es algo que yo creo que se generalizó en los años 50.

Los elementos cromados del exterior los he ido reparando. Sólo me faltan algunos adornos laterales. Los tapacubos también son originales.



El motor es un ocho cilindros en línea, con una cilindrada de 4060 centímetros cúbicos. Se trata de un motor antiguo, ya que Buick comenzó a utilizarlo a finales de los años 20, y lo mantuvo en producción, con algunas modificaciones, hasta los 50. Incorpora algunos detalles técnicos avanzados o poco corrientes para su época. Por ejemplo, el estérter es automático, algo que en los coches populares europeos no se generalizó hasta los años ochenta; los pistones llevan segmentos de engrase muy similares a los de los automóviles actuales, pero totalmente inusuales en su época; las ventanillas incorporan deflectores, una cosa nada habitual en su tiempo; y, por último, la radio de serie: en Europa no la llevaron todos los coches hasta los años setenta.

## MORRIS 1300 de 1970

*Algún día, todos los coches tendrán tracción delantera*<sup>3</sup>

Alec Issigonis

El 15 de agosto de 1962 fue presentado en Inglaterra un nuevo modelo del grupo BMC (British Motor Corporation): el Morris 1100, también comercializado como Austin 1100<sup>4</sup>. Se cumplen, pues, 50 años de la aparición de un coche que, por su estrecha vinculación con el Mini, puede considerarse como uno de los más influyentes en el diseño de los automóviles de turismo de las últimas décadas.

La verdad es que teníamos dudas sobre qué modelo debía acompañar al Buick 8 en este artículo. Para contrastar, convendría que fuera un coche

popular, eso sí; y preferiblemente vendido en su día en España. También, por seguir algún criterio, podríamos considerar sólo los modelos cuyo aniversario se cumpliera este año. De esta manera nos quedábamos con cuatro opciones: el Renault 8 (1962), el Simca 1000 (1962), el Morris 1100 (1962) y el Renault 5 (1972). Aunque el que menos éxito comercial tuvo en nuestro país fue el coche inglés, sin embargo su diseño era el más avanzado, con motor delantero transversal y tracción a las ruedas anteriores, algo, hoy generalizado, pero que ni siquiera el Renault 5, presentado 10 años después, ofrecía<sup>5</sup>. Resultaba, pues, aconsejable referirse a él, y más cuando el que existe en Astorga (en versión 1300) está bien conservado. El «problema» es que pertenece a la familia del autor de estas líneas, lo que pudiera aconsejar por una cuestión casi de pudor no hablar de él; además, los lectores podrían tender a pensar que no se iban a dar las mínimas condiciones de objetividad. Pero a pesar de ello, finalmente nos hemos decidido a hacerlo. Primero, porque, como ya dijimos más arriba, su importancia en la historia del automóvil es objetivamente grande<sup>6</sup>, al haber tenido mucha influencia en el diseño de los coches populares fabricados a partir de los años 70 y al estar detrás de él dos de los mayores genios del diseño automovilístico del siglo XX: el ingeniero Alec Issigonis (1906-1988) y el estilista Battista Pinin Farina<sup>7</sup> (1893-1966). Y segundo, porque si no hablamos nosotros de él, parece que no lo va a hacer nadie, con lo que pasaría su 50 cumpleaños sin pena ni gloria (cosa que no ha ocurrido con el R-8 y el R-5). Vamos, pues, a «ponerle la cuelga»<sup>8</sup>, como se haría con cualquier familiar.

Actualmente, más del 80% de los automóviles de turismo mundiales llevan el motor delante, en posición transversal, y su tracción es a las ruedas anteriores. En 1959, sin embargo, sólo existía uno: el Austin Seven, también comercializado como Morris Mini Minor, y finalmente conocido en todo el mundo simplemente como *Mini*.



Morris 1300 protagonista de este artículo.  
Fotografiado por José Antonio Aldasoro Martín.



Battista Pininfarina explicando algunas características del Morris 1100 en las instalaciones de su empresa en Turín.

Imagen tomada de Internet: Classic British Cars BMC pt3.

Esta rareza había aparecido en Inglaterra, un lugar aparentemente muy poco propicio para ello. Gran Bretaña casi siempre se distinguió por su conservadurismo técnico en el mundo del automóvil, y en los años 50 los coches populares que fabricaba eran en general bastante feos y montaban motores y bastidores anticuados, pero, eso sí, con materiales de buena calidad. ¿Cuál es la explicación de este hecho aparentemente insólito, es decir, que en un país tan poco dado a las innovaciones en la industria del automóvil surja el coche más revolucionario e influyente del siglo XX? La respuesta tiene nombre y apellido: Alexander Arnold Constantine Issigonis. Este ingeniero nacido en Esmirna (Turquía) había diseñado el coche popular inglés más difundido de la posguerra, el Morris Minor de 1948, y después de un breve paso por la marca Alvis, volvió a ser llamado en 1956 por la BMC, grupo creado en 1952 al fusionarse Austin y Morris. Sir Leonard Lord, presidente de la corporación, le pidió que diseñara un coche lo más pequeño posible pero apto para cuatro pasajeros, como respuesta de la compañía a la crisis del canal de Suez, y en poco más de dos años tuvo preparado el «primer coche moderno de la historia», como se han referido al Mini algunos expertos. Casi simultáneamente con éste, Issigonis fue desarrollando el conocido en la BMC como ADO<sup>9</sup> 16 (Morris 1100). En 1958 ya existía una maqueta de la carrocería a escala 1:1, cuya imagen mostramos en este artículo, pero el modelo definitivo no fue presentado hasta 1962, quizá en parte esperando la respuesta del público ante el Mini, un coche tan revolucionario que a la gente le llevó unos años aceptarlo. El ADO 16 pudo llamarse Morris Minor 1100, pero finalmente se desestimó la idea porque el Morris Minor siguió fabricándose hasta 1971. Fue un *best seller* en su país de origen y se fabricó en muchos otros lugares (en España por Authi y en Italia por Innocenti, entre otros). Cuando se dejó de producir, en

1974/75, se habían fabricado más de 2 millones de unidades. Y aunque para muchos es considerado un derivado del Mini, una especie de Mini alargado, creemos que esto no es del todo cierto por lo que decíamos más arriba: fueron desarrollados casi simultáneamente y, por tanto, hay que considerarlo más bien como una de las dos principales plasmaciones de la idea de Issigonis, porque aunque este ingeniero diseñó otros modelos más grandes para la BMC con los mismos esquemas ya comentados, su revolucionario diseño fue consecuencia de la necesidad de conseguir el máximo espacio útil en un automóvil de tamaño exterior reducido.



Maqueta a escala 1:1 del Morris 1100 (1958). Obsérvese el parecido de su frontal con el del Fiat 1800/2100, comercializado en España como Seat 1500, obra también de Pininfarina y presentado en Italia en 1959.

Imagen tomada del libro *The story of BMC 1100* (pág. 38).

Para no alargarnos excesivamente, vamos a limitarnos a hacer algunos comentarios sobre el Morris 1100 que pongan de relieve lo más destacado, en nuestra opinión, del vehículo:

- Motor delantero transversal, tracción delantera, máximo aprovechamiento del espacio y cortos voladizos trasero y delantero («una rueda en cada esquina»). Estas características, comunes con el Mini, convierten a ambos en dos de los «ancestros» de la práctica totalidad de las berlinas populares «pequeñas» y medianas actuales.
- Su carrocería de dos volúmenes, en vez de los tres habituales en la época para coches de tamaño similar (Renault Dauphine, Renault 8, SIMCA 1000, Fiat 1100, Fiat 1300...), y sus dimensiones (3,73 metros de largo, 1,53 de ancho y 2,37 de batalla [distancia entre ejes]), fueron las referencias para los automóviles polivalentes europeos desde 1971 hasta finales de los años 90. O sea, casi 30 años. A partir de esa fecha em-

- pezaron a ser más grandes, aunque han mantenido siempre la carrocería de dos volúmenes, y actualmente suelen rondar los 4 metros. Todos con motor delantero transversal y tracción delantera. Repasemos algunos ejemplos, poniendo entre paréntesis el año de presentación y la longitud: Fiat 127 (1971; 3,60 m); Volkswagen Golf (1974; 3,70); Ford Fiesta (1976; 3,57); Ford Fiesta (1989; 3,75); Opel Corsa (1982; 3,60); Volkswagen Polo (1981; 3,66); Volkswagen Polo (1994; 3,72); Renault Supercinco (1984; 3,59); Renault Clío (1990; 3,71); Peugeot 205 (1983; 3,70); Peugeot 206 (1998; 3,83)...
- Estamos acostumbrados desde hace bastantes años a las versiones deportivas de coches familiares, pero esa «hibridación» era muy infrecuente hasta los años sesenta. Antes, los coches –salvo raras excepciones– o eran deportivos o eran familiares. Los dos casos más célebres de familiar-deportivo son, sin duda, el Mini Cooper (1961-1971) y el Volkswagen Golf GTI MKI (1976-1983). El primero fundamentalmente por sus triunfos en el Rally de Montecarlo (1964, 1965 y 1967) y el segundo por ser el fundador del mito GTI, «calcado» poco después por el Peugeot 205 GTI y «desnaturalizado» a partir de los años ochenta, al hacerse las versiones deportivas más grandes y pesadas. Peugeot «calcó» el Golf GTI porque, como decía Arturo Andrés en la prueba de este automóvil<sup>10</sup>, «la fórmula o patrón para realizar uno de estos coches parece tener unas cotas muy estrictas». Arturo Andrés se refería a la longitud, peso, batalla, anchura, cilindrada, potencia....Pues bien, el Morris/Austin 1300 GT, un familiar-deportivo de 1969 con las tres primeras «cotas» -3,73m, 860kg, 2,37m- casi idénticas a las del Golf -3,70, 810, 2,40-, podría considerarse el antecedente más parecido al Golf GTI, aunque, ciertamente, con cilindrada, potencia y prestaciones muy inferiores.
  - Existen unas marcas que ofrecen más calidad que la mayoría de sus competidoras y son conocidas como *Premium*. Los coches pequeños, en parte por ser fabricados por marcas no incluidas en esta categoría, habitualmente ofrecían poca calidad de materiales y de acabados, pero desde 2001, año en el que BMW lanzó el nuevo MINI, se han puesto de moda los coches pequeños *Premium*, y cada vez hay más modelos que se apuntan a la tendencia: Fiat 500 (2007); Alfa Romeo Mito (2008); Citroën DS3 (2009), Opel Adam (2012)... Estos coches ofrecen en un tamaño considerado pequeño para los estándares actuales una calidad de materiales propia de coches grandes y caros. Bien, pues esto ya lo hacía la BMC con algunas versiones del Mini y del Morris 1100 (que incluso llevaban asientos de cuero y volante y/o salpicadero de madera). Pero también en las versiones normales, estos dos coches eran construidos con una calidad de materiales superior a la de la mayor parte de la competencia. En conclusión: tanto el Mini de 1959 como el Morris 1100 de 1962 anticiparon el concepto «*Premium* pequeño» de principios del siglo XXI.
  - El ADO 16 estaba diseñado por Pininfarina. Esta empresa italiana es la responsable de la forma de muchos de los automóviles más bellos de la historia y diseñadora casi exclusiva de Ferrari. Desde los años 50 hasta finales de los 60 colaboró con la BMC, haciendo en la mayoría de los casos funciones de «consultoría»: se le presentaba el diseño del vehículo y se encargaba de pulirlo y darle los últimos toques, por así decirlo. Pero en el caso del ADO 16, Pininfarina se encargó de todo el proceso de diseño estético de la carrocería.
  - El comportamiento dinámico del Morris 1100 era extraordinario en su época: bajo centro de gravedad, poca altura, buena distribución de pesos, suspensión independiente, las ruedas en las esquinas... Todo ello lo convirtió en uno de los coches de turismo más estables del mundo<sup>11</sup>. Hasta qué punto influía en ello la suspensión *Hidrolastic*<sup>12</sup> no está muy claro, pero esta suspensión era otra peculiaridad de este coche, un refinamiento no habitual en un vehículo de ese tamaño.
  - Los frenos de disco en las ruedas delanteras que montaba el Morris 1100 eran en 1962 inusuales en un automóvil de su tamaño y características.
  - Por último, el principal pero de nuestro coche: su motor. Leonard Lord le puso como condición a Issigonis (para que no se disparara el precio del proyecto Mini) que utilizara un motor ya disponible en la BMC. Y el grupo mecánico empleado tenía bastantes años a sus espaldas cuando se montó en el Mini, en 1959, y en el Morris 1100, en 1962. Culata de hierro, cigüeñal de sólo tres apoyos, carrera larga... Además, Issigonis tuvo que montar debajo la caja de cambios para que cupiera en el vano motor todo el conjunto. El aceite del motor y el de la caja

de cambios tenían que ser por tanto el mismo, con todos los problemas que de ello se derivaban<sup>13</sup>. Por no hablar del aumento de rumorosidad y de la velocidad excesiva de algunos piñones, consecuencia ambas cosas también de esa disposición mecánica.



Maqueta a escala 1:1 del Morris 1100 (1959). Su diseño estético ya es, prácticamente, el definitivo.

Imagen tomada del libro *The story of BMC 1100* (pág. 38).

Para acabar, decir que el Morris 1300 que protagoniza el artículo fue fabricado por AUTHI y adquirido en 1970 por Miguel Pérez Castrillo, médico-dentista en Astorga desde los años 50 hasta su muerte, en diciembre de 1973. Su mujer e hijos lo conservaron, y fue pintado en los años 80, algo imprescindible después de pasar nueve años en Madrid (1976-1985) sin «dormir» en garaje. Últimamente, uno de sus hijos, a la sazón autor de este artículo, se encarga de su mantenimiento. El estado de conservación es bueno (lo que demuestra la calidad de los materiales comentada más arriba, y sólo ha sido necesario tapizar (en el año 2011) las banquetas y los respaldos delanteros, el techo y el revestimiento interior de los montantes traseros.

<sup>1</sup> Esta denominación hace referencia al número de cilindros de su motor: ocho. Colocados en V en las versiones más caras y en línea en las demás.

<sup>2</sup> El tipo de versión que en España se ha conocido tradicionalmente como “familiar”.

<sup>3</sup> “One day, all cars will be front wheel drive”. Comentario realizado por Alec Issigonis a su secretaria, Suzanne Hankley, y recogido por ésta en el libro *The story of BMC 1100* (pág. 15), publicado por The 1100 Club en 2012 con motivo del 50 aniversario del Morris 1100. Suzanne Hankley añade a continuación de la cita de Issigonis: “Recordando esto 40 años después, puedo comprobar que no era una mala predicción. Mi Ford Focus –tracción delantera, motor transversal, una rueda en cada esquina- es un coche Issigonis”.

<sup>4</sup> Hay que decir que este vehículo, como ocurría a veces en esa época, y no ahora, tenía un nombre compuesto de una primera parte, MORRIS, que era la denominación de la em-

presa fabricante, y de una segunda parte, 1100, que identificaba el modelo indicando la cilindrada de su motor. Esto podía dar lugar a confusiones en cuanto cambiaba el motor. Actualmente, se evita poniéndole un nombre específico al modelo, con lo que la denominación consta de tres partes -marca, modelo y versión-, pudiendo hacer referencia o no a la cilindrada la última de ellas; por ejemplo *Volkswagen Golf GTi*. Nuestro modelo es conocido genéricamente como Morris 1100, pero todos los que indicamos a continuación, fabricados entre 1966 y 1975 por AUTHI (Automóviles de Turismo Hispano Ingleses), son *Morris 1100*, por así decirlo: MG 1100, Morris 1100 Traveller, Morris 1300, MG 1300, Morris 1300 Traveller, Austin 1300, MG S, Austin 1300 Countryman, Austin 1100, Austin Victoria, Austin Victoria de Luxe y Austin de Luxe.

<sup>5</sup> En la década de los sesenta era tan extraño ver un motor colocado transversalmente que, según se cuenta, algunos mecánicos españoles, al abrir por primera vez el capó de un Morris 1100 en los primeros tiempos de su comercialización (finales de 1966-principios de 1967) proferían exclamaciones del tipo: *¡Pero si tiene el motor atravesao!*

<sup>6</sup> Aunque parece no haber sido suficientemente reconocida. Pensamos que en parte por ser una marca –Morris- desaparecida y, por tanto, sin el apoyo de algún grupo automovilístico actual. Es casi seguro que de haber llevado el nombre de una empresa que siguiera existiendo en la actualidad, las cosas serían bien diferentes.

<sup>7</sup> A partir de 1961, y como consecuencia de un decreto del gobierno italiano, el apellido de él y de toda su familia se transformó en *Pininfarina*.

<sup>8</sup> En bastantes zonas de la provincia de León y quizá de alguna limítrofe se sigue conservando la costumbre de *colgar* a las personas el día de su cumpleaños o de su santo. Se trata de una tradición que parece haber estado en el pasado extendida por gran parte de España y que consiste en colocarle por sorpresa un collar con caramelos u otras golosinas al homenajeado.

<sup>9</sup> Austin Drawing Office

<sup>10</sup> Revista *Autopista*, nº 1299, 9-6-1984.

<sup>11</sup> Al menos, en opinión de los probadores de la revista francesa *L'Auto-Journal*, que, en el número 307, de septiembre de 1962, realizaban la siguiente afirmación: “Su estabilidad es extraordinaria, convirtiéndolo quizás en el turismo más estable que conocemos”.

<sup>12</sup> Que consistía en unas botellas cargadas con un fluido, que hacían las veces de muelle y amortiguador, al estilo del Citroën DS, conocido en España como Citroën *Tiburón*.

<sup>13</sup> Realmente ése era uno de los inconvenientes que frenó a la mayoría de las marcas a la hora de decidirse a imitar el diseño Mini/Morris 1100 y explica el que un diseño, como decíamos al principio, adoptado hoy por la mayoría de los automóviles producidos en el mundo tardara tantos años en ofrecerse en la competencia. Fue Dante Giacosa, el ingeniero de Fiat en los 50 y los 60 el que dio con la solución que permitiera que el motor fuera colocado transversalmente, el cambio separado del mismo y que todo el conjunto entrara en el vano motor de un coche pequeño. Giacosa colocó el mando del accionamiento del embrague por dentro del eje primario del cambio en el Autobianchi Primula (un automóvil presentado en 1964, muy parecido estéticamente al Morris 1100). Hoy en día todos los fabricantes que utilizan el motor transversal, es decir, casi todos los fabricantes del mundo, siguen la denominada “disposición Giacosa” (Información tomada del libro de Pablo Gimeno Valedor *La compleja y singular historia de AUTHI y todos sus automóviles*, editorial Enrique Agell Gimeno, 2010, pp.69-70).