

AUTOMÓVILES **CLÁSICOS**

BELLEZA, ARMONÍA, ARTE Y TÉCNICA, DE 1900 A 1960



BLUME

SEBASTIANO SALVETTI



AUTOMÓVILES **CLÁSICOS**

BELLEZA, ARMONÍA, ARTE Y TÉCNICA, DE 1900 A 1960



BLUME

SEBASTIANO SALVETTI



Título original *Classic Cars. From the Early 1900s to the Late 1960s*

Dirección editorial Valeria Manfredi De Fabianis

Coordinación editorial Laura Accomazzo

Edición Giorgia Raineri

Diseño Maria Cucchi

Traducción David Beneyto Vilalte

Revisión de la edición en lengua española

Alfonso Rodríguez Arias

Doctor Ingeniero Industrial

Coordinación de la edición en lengua española

Cristina Rodríguez Fischer

Primera edición en lengua española 2026

© 2025 Naturart, S.A. Editado por BLUME

Carrer de les Alberes, 52, 2.º, Vallvidrera

08017 Barcelona

Tel. 93 205 40 00 e-mail: info@blume.net

© 2026 White Star s.r.l.

WS whitestar® es una marca registrada propiedad de White Star s.r.l.

Piazzale Luigi Cadorna, 6, Milán (Italia)

I.S.B.N.: 979-13-88454-11-0

Depósito legal: B. 16574-2026

Impreso en China

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta obra, sea por medios mecánicos o electrónicos, sin la debida autorización por escrito del editor.

WWW.BLUME.NET



Contenido

Una historia única	página	8	La década de 1950. <i>La dolce vita</i>	página	152
			1950 Morgan Plus 4	página	154
La década de 1920. El amanecer de la tecnología	página	16	1953 Cadillac Eldorado Convertible	página	158
1920 Mercer Series 5 Sporting	página	18	1953 Chevrolet Corvette C1	página	162
1922 Lancia Lambda	página	20	1953 Maserati A6 GCS/53	página	166
1924 Isotta Fraschini Tipo 8A	página	24	1954 Lancia Aurelia B24 Spider	página	170
1925 Rolls-Royce Phantom I	página	30	1954 Porsche 550 Spyder	página	174
1927 LaSalle 303 Roadster	página	34	1955 Alfa Romeo Giulietta Spider	página	178
1928 Duesenberg Model J	página	36	1955 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing	página	182
1928 Mercedes-Benz Tipo SSK	página	42	1955 MG MGA	página	188
1929 Cord L-29	página	46	1956 Porsche 356A Speedster	página	190
			1957 Chevrolet Bel Air II	página	194
Las décadas de 1930 y 1940. La era dorada	página	48	1957 Ferrari 250 California LWB	página	200
1930 Cadillac V16	página	50	1959 Austin-Healey 3000	página	204
1932 Hispano-Suiza J12	página	52			
1932 Auburn V12 Boattail Speedster	página	58	La década de 1960. Son leyenda	página	208
1932 Lincoln KB	página	66	1961 Jaguar E-Type	página	210
1936-1937 Cord 810/812 SC	página	72	1962 Ferrari 250 GTO	página	216
1936 Auburn 852 SC Speedster	página	78	1962 Triumph Spitfire	página	220
1936 BMW 328	página	80	1963 Aston Martin DB5	página	224
1936 Delahaye 135 M	página	84	1963 Chevrolet Corvette C2 Sting Ray	página	228
1936 Mercedes-Benz 540K Roadster	página	92	1963 Mercedes-Benz 230 SL	página	232
1936 Rolls-Royce Phantom III	página	100	1963 Porsche 911	página	236
1936 SS Cars (Jaguar) SS 100	página	106	1964 Ford Mustang	página	240
1937 Alfa Romeo 8C 2900 B Lungo	página	110	1966 Alfa Romeo Spider (Duetto)	página	244
1937 Delage D8-120S	página	116	1966 Lamborghini Miura	página	246
1937 Horch 853 A	página	120	1966 Shelby 427 S/C Cobra	página	250
1938 Bugatti Type 57SC Atlantic Coupe	página	124	1967 Alfa Romeo 33 Stradale	página	254
1938 Talbot-Lago T150C SS	página	130	1967 Maserati Ghibli	página	260
1939 Alfa Romeo 6C 2500 SuperSport	página	134	1969 Ferrari Dino 246 GT	página	264
1939 Lincoln-Zephyr	página	138			
1948 Delahaye 175 S	página	140			
1948 Jaguar XK120	página	146	Índice	página	268

La década de 1920

El amanecer de la tecnología



LOS CABALLOS SE CONVIERTEN EN VAPOR, BULLE LA EXPERIMENTACIÓN Y CADA COCHE ES UNA PIEZA ÚNICA, UNA OBRA MAESTRA DE LA ARTESANÍA.

El vapor, gran protagonista de la Revolución Industrial del siglo XIX, aseguró el desarrollo de las comunicaciones al liberar al transporte de la tracción animal; es decir, de los caballos. No obstante, la fisonomía de los vehículos permaneció prácticamente inalterada, manteniendo la estética de los carruajes tradicionales antes de adoptar las formas del automóvil tal y como los entendemos hoy. Pero, con el cambio de siglo, todo estaba a punto de cambiar. Profundamente. Y el escenario de esta revolución serían las dos primeras décadas del siglo XX. La velocidad comenzaba a formar parte de la vida cotidiana, cambiando el concepto del espacio, del tiempo y de las distancias, y modificando las relaciones humanas, el comercio y los negocios. Así nacieron los primeros fabricantes de automóviles, en aquellos tiempos, similares en todos los aspectos a los talleres artesanos. Trabajadores muy calificados, hábiles batidores de chapa, diseñadores geniales, ingenieros visionarios, pilotos intrépidos, probadores indómitos y empresarios con coraje trabajaban codo con codo en el objeto que, más que ningún otro, encarnaría el futuro, el progreso y la innovación: el automóvil. Diseños, planos, herramientas, plantillas, componentes, madera y acero eran los protagonistas del momento. Elementos simples pero que, en manos expertas, cobraban vida dando forma a algunas de las creaciones más originales jamás realizadas. Hasta la Primera Guerra Mundial, el universo del automóvil conocería uno de los momentos de mayor sincronía entre el arte y la industria.

El automóvil, tan hermoso y deseado, era en aquellos años un objeto de altísimo prestigio y gran lujo que muy pocas personas, a excepción de aristócratas y gobernantes, podían permitirse. Su coste era realmente elevado y requería sumas generosas de dinero para su mantenimiento. Más que automóviles, eran auténticos salones rodantes; basta pensar en el sofisticado Rolls-Royce Phantom I de 1925 o, por otra parte, prototipos y ejemplares (casi) únicos destinados a participar en gestas deportivas legendarias. Como ejemplo, el inolvidable Mercedes-Benz SSK, dotado del extraordinario motor de gasolina de 6 cilindros en línea y 7065 cc sobrealimentado mediante un compresor volumétrico Roots y capaz de rendir hasta 300 CV. El coche para las masas no existía; la democratización sobre cuatro ruedas estaba aún por llegar. Del mismo modo, habría sido imposible hablar de spiders o cupés tal y como los entendemos hoy. Las dos primeras décadas del siglo XX tuvieron como protagonistas las carrocerías tipos faetón y torpedo, estos últimos mejorados con puertas integradas, parabrisas y salpicaderos, que pronto ganarían terreno gracias a la mayor seguridad y confort que ofrecían.

Los automóviles de serie no existían. Cada fabricante creaba un kit compuesto por un motor y un chasis a base de largueros y travesaños, dejando a los maestros carroceros de la época el trabajo de definir las líneas y características del vehículo. Así, para cada modelo existían carrocerías con distintas formas, tan diversas que cada ejemplar resultaba tan diferente de los demás como un vestido de alta costura cortado al gusto de su afortunado dueño. Cada automóvil era diferente, incluso aquellos que, por proximidad de fabricación, podrían ser considerados gemelos. En cambio, lo que la mayoría de las creaciones de la época tenían en común era la configuración técnica de sus suspensiones: ejes rígidos, ballestas y amortiguadores hidráulicos Houdaille, famosos por su mecanismo con válvula rotatoria en lugar del clásico pistón. Eran los únicos capaces de afrontar las primitivas condiciones de las carreteras de entonces. Por este motivo, las prestaciones que alcanzaban los coches «deportivos» de la década de 1920 resultan impresionantes, alcanzando en algunos casos, como en Mercedes-Benz SSK, velocidades de más de 180 km/h. Unas cifras aún más sorprendentes si tenemos en cuenta el uso generalizado de ruedas de madera y antediluvianos frenos de tambor de accionamiento mecánico, en lugar de hidráulico.

La Primera Guerra Mundial paralizó la producción de automóviles aunque, al mismo tiempo, aceleró la difusión de los motores de combustión interna. De las cenizas de la guerra resurgiría como el ave fénix, al menos para la alta sociedad, la necesidad de vivir, de modernidad, de juego y de diversión. Fueron los «rugientes» años veinte, marcados por las innovaciones adelantadas a su tiempo, como en el caso del Lancia Lambda que, anticipándose al menos tres décadas, sería el primer automóvil del mundo dotado de una estructura monocasco autoportante de acero en lugar del habitual chasis de travesaños al que se unía la carrocería. Una solución que, con las lógicas evoluciones, ha llegado hasta nuestros días. Igualmente histórica sería, al otro lado del océano, el diseño del Cord L-29, el primer automóvil estadounidense producido en serie con tracción delantera. Se sentaban así las bases de la «atronadora» década de 1930.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Cilindros	V-16 (45°)
Diámetro x carrera	76,2 x 101,6 mm
Cilindrada	7413 cc
Potencia máxima	175 HP (177,4 CV) a 3400 rpm
Par máximo	44,0 kg·m a 1400 rpm
Distribución	Simple árbol de levas, varillas y balancines
Válvulas	2 x cilindro
Alimentación	2 carburadores Cadillac
Refrigeración	Por agua

TRANSMISIONES	
Tracción	Trasera
Embrague	Monodisco en seco
Cambio	Manual de 3 velocidades + marcha atrás

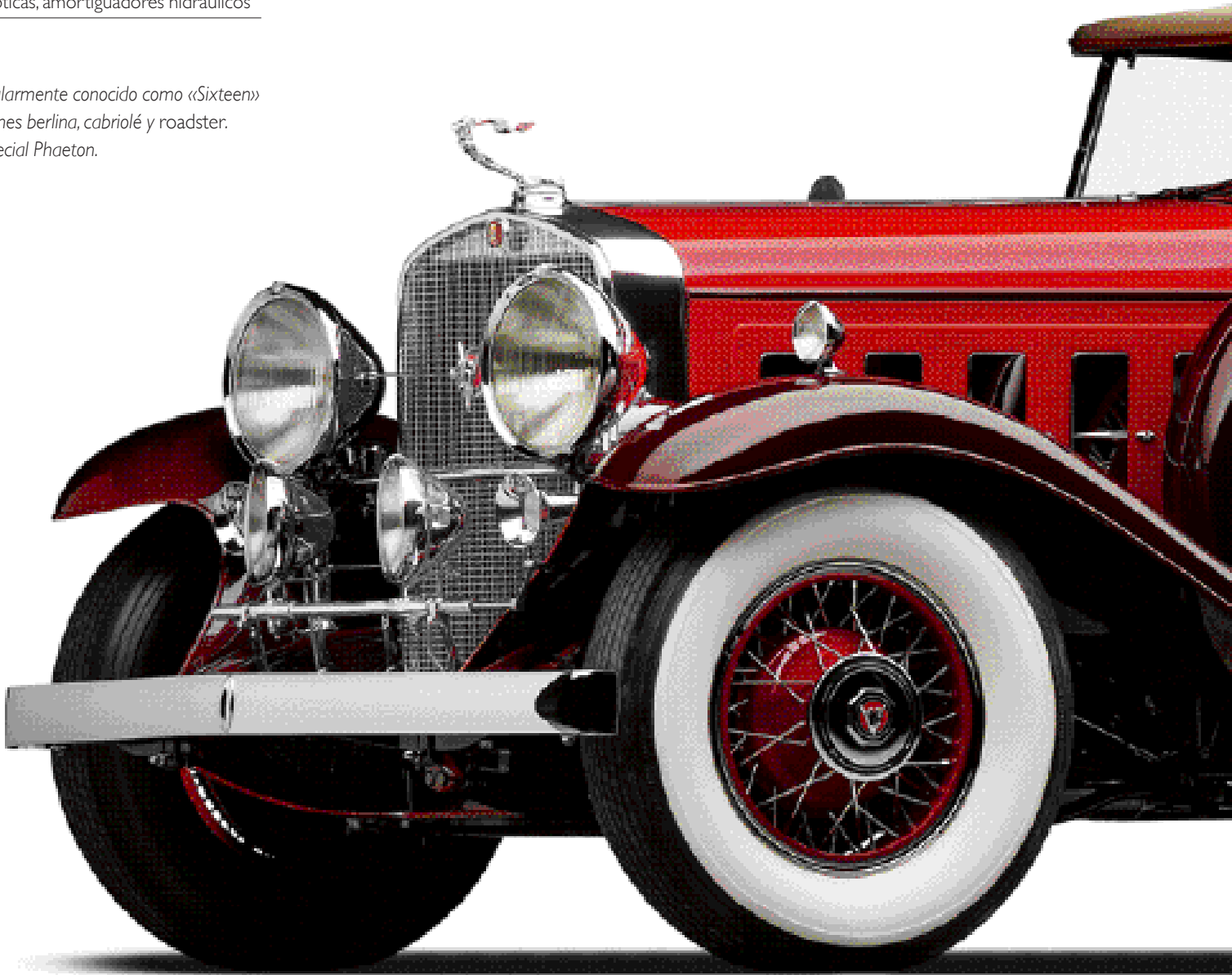
CHASIS	
Carrocería	Berlina / Cabriolé / Roadster
Bastidor	Largueros de acero
Tren delantero	Eje rígido, ballestas longitudinales semiélípticas, amortiguadores hidráulicos

Tren trasero	Puente rígido, ballestas longitudinales semiélípticas, amortiguadores hidráulicos
Dirección	Tornillo sin fin y sector dentado
Frenos ant./post.	De tambor
Ruedas	De radios de 19" con neumáticos 7,50 x 19 delante / detrás

DIMENSIONES Y PESO	
Batalla	3759 mm
Ancho de vías ant./post.	1454 / 1511 mm
Longitud	5652 mm
Anchura	1890 mm
Altura	---
Peso	De 2812 a 3000 kg
Capacidad del depósito	95 litros

PRESTACIONES	
Velocidad máxima	145 km/h
Aceleración 0-100 km/h	> 24,0 segundos
Relación peso / potencia	Entre 16,07 y 17,14 kg/HP (15,85 y 16,91 kg/CV)

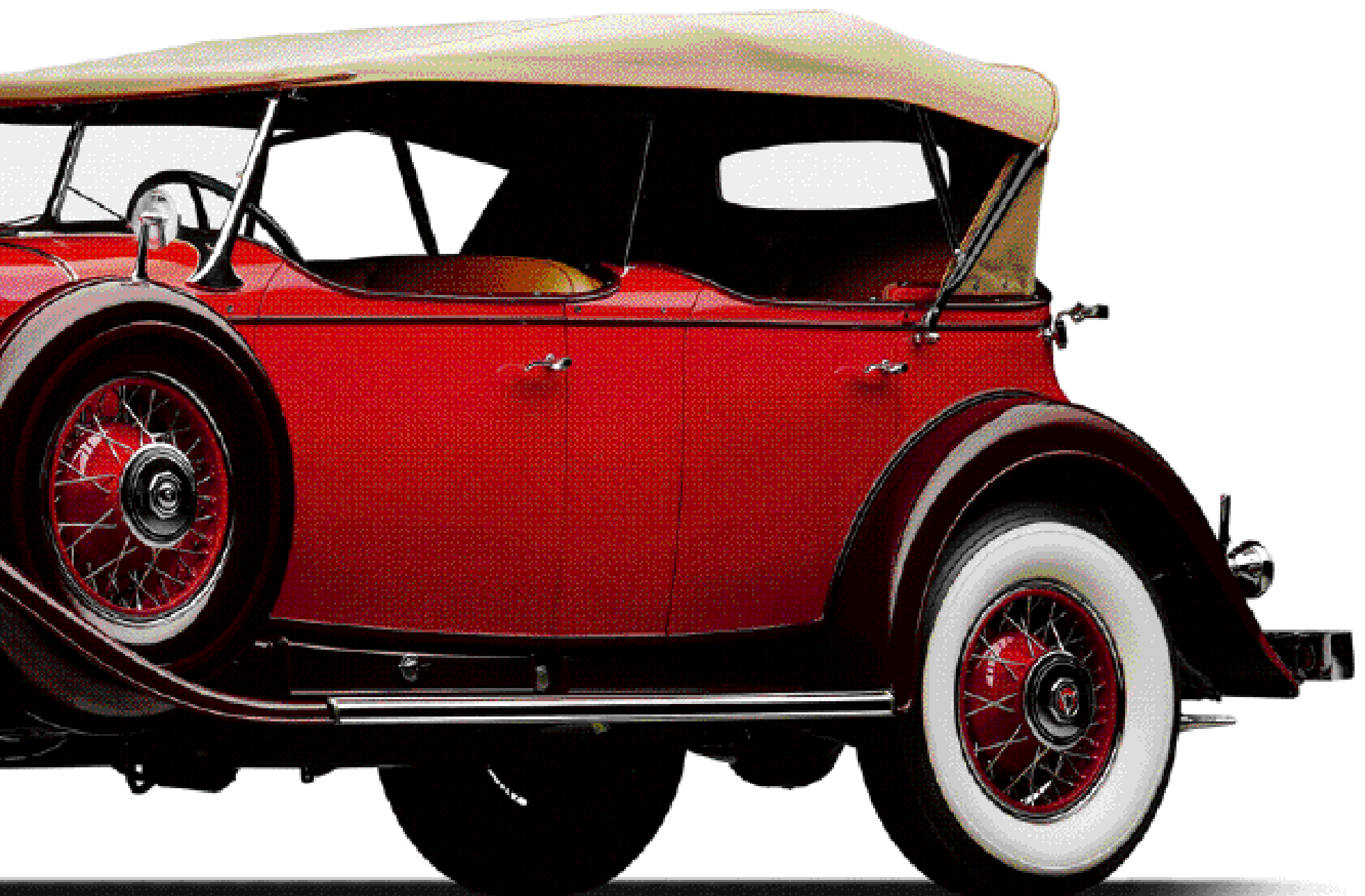
50-51 El Cadillac V16 de 1930, popularmente conocido como «Sixteen» (16), se podía adquirir en configuraciones berlina, cabriolé y roadster. En la fotografía, la edición limitada Special Phaeton.



Cadillac V16

1930

Sencillamente sorprendente. El sedán de lujo estadounidense fue el primer vehículo de producción en el mundo equipado con un motor V16 diseñado específicamente para este modelo. El Sixteen, como también se le conocía, fue la respuesta de Cadillac al V12 de Packard y al mismo tiempo un intento de atraer a una clientela adinerada con un vehículo tan rápido como confortable. Era un coche enorme (el más grande fabricado hasta entonces en Estados Unidos), medía más de 5,6 metros de largo y pesaba cerca de 3000 kg. Del Sixteen existía un catálogo con docenas de lujosas carrocerías a elegir. Su motor V16, básicamente dos motores Buick de 8 cilindros en línea unidos con un cigüeñal común, producía unos modestos 175 CV (185 CV a partir de 1934), con una velocidad máxima de 145 km/h, aunque su monumental par motor de 43,97 kg·m permitía fulgurantes aceleraciones hasta superar los 160 km/h, a pesar de disponer de un cambio manual de solo tres velocidades. Bajo la carrocería, el chasis era de lo más tradicional que se pueda imaginar, con ejes rígidos, con ballestas y suspensiones con amortiguadores hidráulicos en ambos trenes. En 1938 se produjo una segunda serie, denominada «90», cuyo motor se caracterizaba por un ángulo mayor entre los bloques de cilindros (135° en lugar de 45°) y por válvulas laterales (en lugar de válvulas en culata). La unidad también tenía una potencia nominal de 185 HP (187,55 CV), similar a la versión anterior del motor (serie 452), considerado de mejor rendimiento.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Disposición	Delantero longitudinal
Cilindros	V6 (60°)
Diámetro x carrera	78,0 x 85,5 mm
Cilindrada	245 l cc
Potencia máxima	118 HP (119,63 CV) a 5000 rpm
Par máximo	18,5 kg·m a 3000 rpm
Distribución	1 árbol de levas, varillas y balancines
Válvulas	2 x cilindro
Alimentación	1 carburador Weber 40 DCZ5
Refrigeración	Por agua

TRANSMISIONES

Tracción	Trasera
Embrague	Monodisco en seco
Cambio	Manual de 4 velocidades + marcha atrás

CHASIS

Carrocería	Spider
Bastidor	Monocasco autoportante en acero
Tren delantero	Ruedas independientes, pilares deslizantes, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos

Tren trasero

	Puente rígido De Dion, ballestas longitudinales semielípticas, amortiguadores hidráulicos, barra Panhard
Dirección	Tornillo sin fin y sector helicoidal
Frenos ant./post.	De tambor
Ruedas	De 16" con neumáticos 4.50 x 16 delante/detrás

DIMENSIONES Y PESO

Batalla	2450 mm
Ancho de vías ant./post.	1280 / 1300 mm
Longitud	4200 mm
Anchura	1550 mm
Altura	1300 mm
Peso	1050 kg
Capacidad del depósito	58 litros

PRESTACIONES

Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0-100 km/h	10,5 segundos
Relación peso/potencia	8,90 kg/HP (8,78 kg/CV)



Fue uno de los coches más fascinantes jamás fabricados. El diseño, obra de Pininfarina, destacaba por el parachoques delantero dividido en dos (en forma de alas), el parabrisas envolvente inspirado en los *roadsters* estadounidenses de la década de 1950 y puertas sin manillas exteriores. Su objetivo era conquistar el mercado de Estados Unidos, donde se vendió en una versión con la potencia reducida a 110 HP (11,52 CV) en lugar de los 118 HP (119,63 CV) originales. Técnicamente derivaba de su «primo», el B20 Coupé cuarta serie, con la batalla 20 cm más corta, equipado con un motor V6 de 2451 cc monoárbol de levas en culata y 2 válvulas por cilindro. La transmisión era del tipo transaxial con el cambio en bloque con el diferencial, una solución que favorecía el reparto de masas entre los ejes. La suspensión delantera, siguiendo la tradición de Lancia, era de pilares deslizantes independientes, columnas telescópicas con amortiguadores hidráulicos y muelles helicoidales concéntricos. La ausencia de ventanillas laterales se solucionaba mediante paneles desmontables de plexiglás con deflectores de aire ajustables, que se acoplaban a la parte superior de la puerta con tuercas de mariposa o palomillas. Se fabricaron 240 unidades, y fue sustituido en 1956 por la segunda serie que recibió el nombre de Convertible America.

170-171 El Lancia Aurelia B24 Spider de 1954 fue diseñado por Pininfarina. Disponía de un motor V6 de 2451 cc monoárbol de levas en culata y dos válvulas por cilindro.

172-173 El diseño del Lancia Aurelia B24 Spider se distinguía por la curiosa forma de ala de los parachoques, el parabrisas envolvente y las puertas sin tiradores.



AUTOMÓVILES CLÁSICOS

Estos son los coches que marcaron la época más gloriosa y admirada de la historia del automovilismo. Clásicos que hicieron historia y que hoy encarnan el legado de una era que hizo soñar a toda una generación y dejó maravilladas a las que vinieron después. Su belleza, su armonía, su condición de obras de arte y su refinamiento técnico trascienden el tiempo: son, sencillamente, inmortales.

