



La web para disfrutar viajando "a nuestro aire"

F.COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

Peculiaridades GB

Toda Gran Bretaña

Escocia

Devon y Cornualles

Inglaterra-Gales

Beaulieu Museo Motor

British Motor Museum

Brooklands Museum

Cotswolds MuseoMotor

Goodwood Festival

London Motor Museum

Museo Donington F1

Naval de Portsmouth

HOLANDA

HUNGRÍA

IRLANDA

ITALIA

LUXEMBURGO

MALTA EN AVIÓN

MÓNACO

NORUEGA

PORTUGAL

"PUENTES" Y "FINDES"

REPÚBLICA CHECA

SAN MARINO

SUECIA

SUIZA

ORGANIZA TU VIAJE

MOVERSE POR EUROPA

COSAS DEL CARAVANING

MUSEOS SOBRE RUEDAS

MUSEOS AIRE Y GUERRA

DE LA "A" ALA "Z"

PARQUES ATRACCIONES

TURISMO VALLADOLID

Contacto

Aviso legal

Mapa del sitio



BRITISH 
MOTOR
 MUSEUM



El nuevo "British Motor Museum", heredero del "Centro del Patrimonio del Motor británico"

El "British Motor Museum" es, tal y como su nombre indica, un museo dedicado a la industria británica del automóvil, sin duda una de las más importantes - históricamente hablando- de Europa.

Lástima que en estos tiempos de globalización galopante a la industria británica ya le vaya quedando poco de su apellido.

La economía global hace de las suyas y sus míticas marcas ya no se encuentran en manos de súbditos de Su Graciosa Majestad.

Rolls Royce, el summum del lujo y la distinción está en manos de BMW, al igual que otra no menos emblemática: ¡Mini!

Tampoco otra marca gloriosa, Aston Martin, está en la onda británica. Después de pasar a manos de Ford y otros propietarios posteriores, actualmente pertenece a un holding industrial en manos de una familia italiana, si bien aún conservan, afortunadamente, el espíritu y el estilo que tradicionalmente ha caracterizado a los coches británicos.

No obstante, para completar tan desolador panorama para el orgullo británico, dos de sus marcas más señeras como Jaguar y Land Rover, ironías del destino, son ahora propiedad de la marca india Tata. ¡Las vueltas que da la vida! Antaño la India era considerada la "Joya de la Corona" y ahora dos de las "joyas" del Imperio han pasado a pertenecer a aquellos lejanos súbditos de las orillas del Ganges... ¡Si la Reina Victoria levantara la cabeza! Visto lo visto, realmente me pregunto si los partidarios del Brexit han reparado en tan nimios "detalles" a la sazón tan poco respetuosos para con su "british proud"...

Y ahí quería llegar. Ciertamente el museo es un canto a la automoción británica en general, pero fundamentalmente lo es de Jaguar y Land Rover en particular. Y no es algo casual. ¡El museo se encuentra junto a la factoría Land Rover y Jaguar en Gaydon, condado de Warwickshire, ubicado en el antiguo aeródromo de la RAF. De todas maneras que nadie se asuste, que el museo es fantástico y muy recomendable como ahora mismo tendremos ocasión de comprobar.



Desde el pasado 2016 el museo ha sido puesto al día y ha pasado a denominarse "British Motor Museum", como heredero del "Heritage Motor Centre". La verdad es que el trabajo ha merecido la pena y ahora la exposición está mucho mejor resuelta y, al compararla con las fotos de antes, se ha ganado mucho en atractivo museístico.

A pesar de la amplitud de este reportaje, por razones obvias no resulta posible abarcar todos los modelos de la exposición, pero al menos espero que mi selección sea de vuestro agrado.



En el museo encontraremos vehículos de todo tipo y para todos los gustos



Unos paneles cronológicos nos van informando de los avances técnicos y sociales de la automoción británica

Aspectos prácticos

El museo abre todo el año, de diez de la mañana a cinco de la tarde, excepto el día de Nochebuena y el Primero de Año.

La entrada cuesta (en 2017) 14 libras los adultos y 9 libras en taquilla los chavales entre 5 y 16 años. Los menores de cinco entran gratis. La entrada familiar incluye cinco personas, de las que dos pueden ser adultos, por sólo 39 libras.

Más info en www.britishmotormuseum.co.uk



*El "British Motor Museum" se encuentra en Gaydon, cerca de Warwick y Leamington Spa, a una sesentena de kilómetros de Oxford o de Birmingham respectivamente.
(Google Maps)*

Lo mejor para llegar al museo es el vehículo privado. No cabe otra. Afortunadamente no hay problemas de aparcamiento gracias a su enorme parking, como bien podemos apreciar en la foto, que además es gratuito. Y por si fuera poco, los caravanistas estamos de enhorabuena si queremos ver el museo, de pasada, con la caravana, pues nos indicaron que estaba permitido aparcar con el remolque.

El vigilante que nos informó nos advirtió que, en caso de ir con la caravana, hay que estacionarla al lado del coche, pero no tengo tan claro que eso vaya a ser realmente así. Salvo en días de eventos multitudinarios hay espacio de sobra para poder estacionar sin necesidad de desenganchar. De todas maneras, dicho queda.

Particularmente recomendamos llegar a las diez de la mañana. Así disfrutaremos de un cierto margen de tiempo para visitar el museo a gusto antes de que los visitantes empiecen a hacerse notar demasiado. Esto es especialmente importante cuando queremos hacer fotos con el menor número de "moscardones a la vista".

La visita al museo se complementa con la "Colección Jaguar", situada en un edificio adyacente y cuya entrada va incluida en la del museo. Es una nave de dos plantas que muestra una ingente cantidad de Jaguar de todos los tiempos, así como otros vehículos de interés histórico: por ejemplo el último "Austin Montego" fabricado o el Land Rover Discovery "un millón" entre otras joyas del mismo tenor.

Aunque dar tiempos de visita siempre es arriesgado, a poco que nos centremos en leer los carteles informativos, entre dos y tres horas puede ser un tiempo medio razonable para visitar todo lo que se nos ofrece. Dicho de otra manera... ¡Echaremos la mañana!

Empieza la visita al "British Motor Museum"

Tras cruzar la puerta aparecerán a nuestra vista algunos de los modelos más granados de la historia británica del motor, como el primer Land Rover Defender de 1948, un Jaguar Type E, un Rolls Royce Phantom de 2002 o el súpermoderno Jaguar E-Pace de 2017.



Desde el mostrador de venta de entradas se nos ofrecerá esta visión



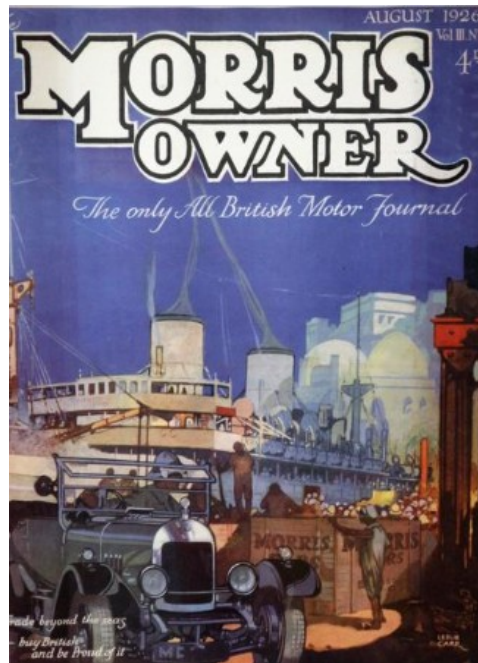
Que quede claro que estuve allí, junto al Jaguar Type E, uno de mis coches favoritos y también uno de los más elegantes de todos los tiempos. Es bien sabido que contra gustos...



La recepción a la izquierda y la tienda.



Este simpático cochecito es "Brum", héroe de una famosa serie infantil de la TV británica



Una marca inglesa tan mítica como Morris no podía faltar en el museo. Como tampoco faltan en el museo un buen ramillete de modelos Morris





Este Land Rover de 1948 es el primer prototipo de la historia. Ese mismo año fue vendido a un granjero local y, posteriormente, recuperado por la fábrica. Diseñado por los hermanos Wilks con intención de superar al Jeep Willys, al final de su producción en 2016 se habían fabricado más de dos millones de unidades.



Luey, el león.

Luey es un león que rememora la imagen del primer Land Rover.

La escultura de 2002 forma parte del proyecto conjunto entre Land Rover y la "Born Free Foundation", entidad que tiene como fin la protección de los animales salvajes en su entorno natural.



Impresionante estampa del Rolls Royce Phantom (2002)



La sala de los venerables ancestros



La primera sala de coches antiguos, pero no la única. De hecho el museo no sigue ningún orden cronológico.

La primera sala del museo nos recibe con algunos de los coches más antiguos en exposición, aunque no será la última. Situados entre las escaleras mecánicas que conducen a la planta del restaurante y de las oficinas del museo, se nos ofrecen algunos de los primeros modelos de las marcas Morris y Austin.



Morris Oxford "Bullnose" (1913)

Este "Morro de Toro" es uno de los Morris más antiguos que todavía existen. Concretamente el duodécimo. Hace más de un siglo costaba 175 libras esterlinas de las de entonces. ¡Un auténtico pellizco!



La trasera del "Bullnose". Es evidente que el coche me gustó.



Simplicidad en el habitáculo del "Bullnose"

En una pequeña sala adyacente podremos encontrar este camión de bomberos con algunos años a cuestas o este Triumph convertible y su "hermanito pequeño"...



Diseño y concepto

Después ya podremos acceder a la gran nave del museo en la que, en primer lugar y bajo el lema "Diseño y concepto" nos recibirán varios prototipos de modelos que, en su mayoría, no llegaron a la producción en serie.



Este prototipo 4x4 y doble motor del Mini Moke (1962) nunca llegó a producirse. La complejidad técnica, el exceso de peso y el tremendo sobrecoste lo impidieron.



*Leyland Crompton Electricar (1972)
Este poco agraciado biplaza eléctrico fue presentado en el Salón de Ginebra de 1972.*

Basado en la plataforma del Mini fue fabricado en Italia por Michelotti y equipaba baterías eléctricas Crompton. Era lo que hoy conocemos como "plug-in", pues podía enchufarse a la red doméstica para recargar las baterías.

Su coste/consumo se calculaba en sólo penique y medio cada milla, pero el peso y los costes de fabricación hicieron inviable el proyecto.



El MG GT "escindido"



Como si de un hemisferio cerebral se tratase, podemos apreciar las "interioridades" del MG GT



El MG EX-e de 1985. Otro prototipo que no pasaría a la producción

Territorio Jaguar

Tras ilustrarnos con las curiosidades de esos coches que quisieron ser y no pudieron, llegamos a los dominios del felino... ¡El reino del Jaguar!



Jaguar exhibe orgullosa sus triunfos en la competición, que es el crisol en el que se han forjado las leyendas



Este Jaguar Type D de 1954 es realmente único, pues es el prototipo de fábrica, precursor de esos otros Type D que se anotaron la victoria absoluta en las 24 de Le Mans tres veces consecutivas en 1955, 1956 y 1957



Digno sucesor de los Type D de los años 50, este XJR-9 de 1988 se anotó de nuevo la victoria en Le Mans.



Jaguar TWR XJ-S

En 1984 Tom Walkinshaw se proclamó campeón de Europa de Turismos.

Al vencer en las 24 horas de Spa-Francorchamps, este Jaguar tuvo el honor de recoger el testigo de los Type D vencedores de otra carrera de 24 horas, Le Mans.



Jaguar Broadspeed XJC V12 (1976)

Este modelo no tuvo el mismo éxito que sus vecinos de exposición y su mejor resultado fue una segunda posición en el Nurburgring de 1977 con Derek Bell al volante.



Jaguar XJ13 (1966)

Este precioso GT nació con el objetivo de conquistar de nuevo Le Mans, sin embargo nunca llegaría a competir.

Los cambios en la reglamentación lo volvieron obsoleto frente a los pujantes Ferrari P330 y Ford GT40.

Este modelo único ha tenido una azarosa vida. En 1971, durante el rodaje promocional de un documental sobre Jaguar, un inoportuno pinchazo provocó su salida de pista, dando varias vueltas de campana. Afortunadamente su piloto, Norman Dewis, salió ileso gracias a tener la entereza de espíritu para cortar el contacto durante el accidente y evitar un fatal desenlace si se hubiera llegado a incendiar, algo común en la época. Fue reconstruido y aquí está.



Este Jaguar E Type Group 44 (1974)

Este impresionante Tipo E de carreras, arrasó en el campeonato USA de Sports Car en 1975 al llevarse 7 victorias a manos del equipo privado de Bob Tullius, con él mismo al volante.

Para terminar este breve repaso por la victoriosa trayectoria de Jaguar en competición, debo confesar que eché mucho de menos alguno de los F1 del equipo Jaguar de los primeros años de este siglo, especialmente porque nuestro Pedro de la Rosa fue uno de sus pilotos oficiales.

Afortunadamente solo un rato después los hados me complacieron y, al visitar la "Jaguar Collection" que se expone en el edificio adyacente al museo, allí estaba el Jaguar R5 F1 de 2004 de Mark Webber...



Lástima que la ubicación del R5 F1 no realce su estampa todo lo que merece.

El "piloto de pega" tampoco ayuda lo más mínimo. Podrían haberse ahorrado la molestia.

A su lado podemos ver el Jaguar XJR-5 Group 44 de 1983

8 años después de sus éxitos en el Super Car, el equipo de Bob Tullius, Group 44, volvió de nuevo a la carga con este prototipo de resistencia, anotándose dos victorias en Road Atlanta y Lyme Rock.



Este precioso Jaguar XK120 de 1952 batió un récord mundial digno del libro Guinness. En el circuito francés de Montlhéry rodó sin parar durante siete días y sus siete noches a una velocidad media de 100 millas/hora (160 km/h). La idea fue de Leslie Johnson y en la hazaña le acompañaron al volante nada menos que Stirling Moss, Bert Hadley y Jack Fairman.



El XK120 desprende elegancia por los cuatro costados. Un auténtico felino.

Siguiendo con la historia del motor británico...

Llega la hora de echar un vistazo a un buen montón de turismos "british", entre los cuales hay que destacar algunos realmente originales. Nada de extraño viniendo de un país que gusta tanto de la diferencia...



El modelo dorado (derecha) es uno de los últimos Alvis TE 21 producidos (1965). Ese mismo año la compañía de Coventry fue adquirida por Rover. Equipaba un motor V6 de 3 litros.



Justo detrás del Alvis encontramos este curioso (y raro) Reliant Regal Van de 1970 de tres ruedas. Vestido con la librea roja del Servicio Británico de Correos (Royal Mail) es verdaderamente extraño



¡Cómo hemos cambiado!



Este Austin Metropolitan biplaza de 1958 es una rareza. Nacido en los EEUU en los primeros años de los 50 y fabricado por American Nash con mecánica Fiat, este raro modelo fue fabricado por Austin, bajo licencia Nash, desde 1957 hasta 1961, pero no cosechó mucho éxito comercial y realmente nunca fue considerado como un "verdadero" Austin. (Y es que no lo era...)



Lego tiene uno de sus parques Legoland en Windsor. ¡Cómo no iba a estar el Mini en versión Lego!

Los Sports Cars

Ocupando una posición central del museo encontramos la zona dedicada a los Sports Cars británicos. Ese es el hábitat natural de los Lotus, McLaren, Aston Martin, Morgan, etc.



A la izquierda, el Leyland Straight Eight de 1927, con sus 7 litros de cilindrada alcanzaba los 200 km/h. Este ejemplar es el único superviviente de los 14 que se cree que fueron construidos.

A la derecha y de rojo, el Lotus Europa S2 de 1971.

La nota original de esta creación del mítico Colin Chapman es que, en principio, se diseñó en 1966 solo para ser vendido en el continente europeo, de ahí su nombre. Y así fue durante tres años, en 1969 los británicos pudieron finalmente "hincarle el diente".



Morgan Super Sports 3 wheeler (1935)



Este curioso modelo, el primero de Morgan, cuyo diseño data de 1910, alcanzaba los 120 km/h



En primer plano el Lotus Mark VI de 1953. Fue el primer Lotus "de producción" y se vendieron 110 unidades. En segundo plano, El Lotus Seven S3 Twin Cam SS de 1969. El modelo expuesto fue el primer Twin Cam fabricado y alcanzaba 170 km/h con su motor 1.600 de 120 cv.



En primer plano el MG 18/80 Speed Model de 1931, el primer MG de la historia. El modelo expuesto es uno de los últimos que se fabricaron. Alcanzaba unos nada desdeñables 130 km/h.



El McLaren MP4 12C de 2010



El Aston Martin Vanquish de 2001



El Rover-BRM Le Mans, con motor a turbina de gas, corrió las 24 horas en 1965 con dos mitos al volante, Graham Hill -campeón del mundo de F1 en 1962- y Jackie Stewart, por entonces prometedor piloto que acabaría ganando tres títulos mundiales de F1 y siendo uno de los pilotos más importantes de toda su historia.

Este modelo finalizó en décima posición en las 24 horas de Le Mans, pero no sin mérito, pues horas antes la explosión de una de las turbinas de gas dejó tocado el motor, pero siguió funcionando y logró cruzar la meta.

El Austin 1.000.000

El 25 de junio de 1946 salía de la factoría Austin de Longbridge este Austin Sixteen, considerado el Austin "Un millón". Para conmemorar la efeméride, todos los empleados estamparon su firma sobre la carrocería, pasando a "pieza de museo". Sin embargo sus antecesores, los "Sixteen" 999.999 y 1.000.001 fueron sorteados entre todos los empleados.

Es bien sabido que la realidad no suele ser demasiado dada a los romanticismos y las leyendas, así que la cruda realidad de este modelo reside es que, siendo oficialmente el "Austin 1.000.000", cálculos posteriores revelaron que realmente no lo era, pero bueno... ¡Eso a quién le importa! A fin de cuentas este es el que tiene las firmas y está en el museo, así que...



El Austin Sixteen "Un Millón" (1946)



Las firmas de los trabajadores no se aprecian muy bien a simple vista, pero verse, se ven.

Los años de la Segunda Guerra Mundial y la Posguerra...



Hay expuestos un buen ramillete de coches años 40. Los paneles aportan una buena información para comprender el contexto de una época tan difícil. En el primer panel nos cuentan, por ejemplo, que debido a los apagones impuestos por el gobierno para dificultar los bombardeos nocturnos, murió más gente atropellada que por los propios bombardeos. Y es que los coches circulaban sin luces...



El final de la SGM marcó el resurgir de la industria automovilística europea y hay un buen puñado de representantes de la época en el museo.



Winston Churchill, primer ministro durante la SGM y una de las figuras históricas del siglo XX. Si algo caracteriza al Reino Unido es su aprecio y respeto por su historia y tradiciones. Todo está cuidadísimo.

Los coches de la familia real

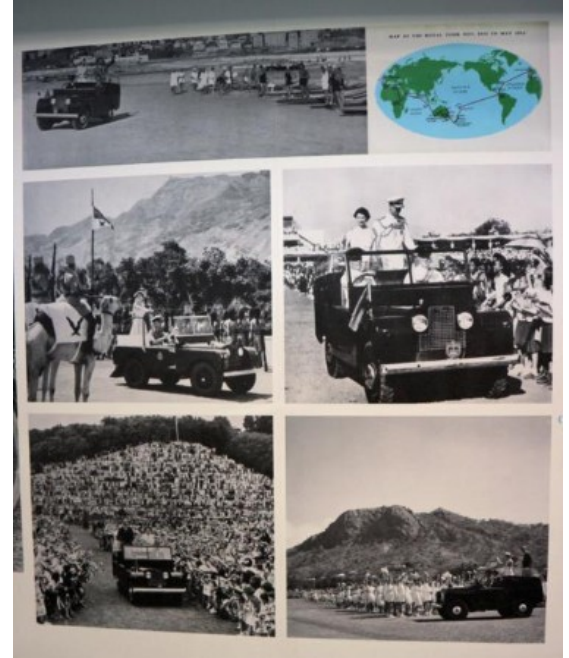
Algunos de los coches oficiales al servicio de la Reina Isabel II están también presentes en el British Motor Museum, como no podía ser de otra manera en un país tan celoso de sus tradiciones y su historia. El depuesto rey Faruk de Egipto, que lo tenía bastante claro, declaró hace muchos años: "No me importa haber perdido el trono porque, dentro de unos años, en el mundo solo quedarán cinco reyes: los cuatro de la baraja y la reina de Inglaterra".

Bueno, todavía no se ha cumplido del todo la profecía, pero tras un bache de popularidad hace algunos años, la monarquía británica parece haber recuperado el tono y ahí sigue tan pimpante. Por supuesto los coches de la familia real son británicos y también aprendimos algo... ¡Todos los Land Rover, Bentley y Jaguar se pintan de un color especial, entre granate y marrón, denominado "Royal Claret"!

Ignoro si a estas alturas la Reina Isabel continúa conduciendo sus queridos Land Rover -tampoco me extrañaría- pero desde luego es algo que ha estado haciendo siempre.



En este Land Rover de la Reina se aprecia claramente la pintura "Royal Claret"



Uno de los Range Rover "reales"

Land Rover, la esencia británica del motor

Aunque sus propietarios actuales sean indios y no británicos, eso no es obstáculo para que la mítica Land Rover siga siendo depositaria de las más rancias esencias del Reino Unido. Y obviamente tratándose de un museo auspiciado por la marca, al igual que ya hemos visto con Jaguar, Los modelos de Land Rover ocupan, por mérito propio, un lugar protagonista en la exposición del British Motor Museum, empezando por el primer "Defender" de la historia y que ya hemos visto al principio del reportaje, (aunque entonces aún no se llamara así).

Aparte del primer Range Rover producido en serie, encontraremos también un concept car futurista, el Stormer, basado en el Range Rover o varios bizarros Land Rover, sin olvidar alguno de la escudería de la Reina...





Aunque el Range Rover fue lanzado al mercado en 1970, en 1969 salieron de la línea de montaje algunas unidades utilizadas con fines publicitarios. Este Range de sólo dos puertas parece que fue el primero de ellos y es azul "por exigencias del guión", pues la publicidad así lo exigió. En 2005 fue completamente remozado y puesto al día.



El Land Rover "Pink Panther" (1968)

Impresionante "fachada" de este Land Rover militar "con traje del desierto", llamado cariñosamente "Pantera Rosa" y del que se fabricaron 72 unidades destinadas a los SAS, las fuerzas especiales del ejército británico.

El color rosa está considerado como el mejor camuflaje para los vehículos sobre la arena, pues el reflejo del sol sobre las dunas los enmascara para que no sean vistos desde el aire.

Recursos para el combate no le faltaban. Equipaba un cañón anti-tanque, armas ligeras, granadas, lanzadores de botes de humo, navegador, etc.



Bicicleta Land Rover APB "Todo Terreno" (1995)

En los 90 se popularizaron los accesorios "con glamour" y Land Rover no iba a ser la excepción. Esta bici, fabricada bajo licencia por Pashley, equipaba todos los últimos avances de la época y pretendía ser un plus especialmente para los propietarios de los lujosos Range Rover.



El Range Stalker, presentado en el Salón de Norteamérica (2004) fue el primer concept car de Land Rover y su fabricación costó la friolera de 1,5 millones de euros.

Con su V8 Turbo de 398 cv sigue siendo hoy día el Land Rover más potente jamás fabricado



Roble, aluminio y piel de primera calidad decoran el habitáculo.



*El Land Rover Station Wagon (1949)
Su carrocería para 7 ocupantes no se libró de la voracidad recaudadora de Hacienda y lo frieron a impuestos. Tanto que duplicó su precio respecto al Land Rover "normal". Dos años después dejó de fabricarse.*



Si hay que cuidar la industria local, nada mejor que la promocionen "las fuerzas vivas" ya sea Sir Winston Churchill o la Reina de Inglaterra. Aunque ya sabemos que Land Rover, "una de las joyas de la Corona" ha acabado en brazos de la auténtica "Joya de la Corona"



A un Land Rover no se le pone nada por delante...



Land Rover SVX concept car (1999)

Presentado en el Salón de Frankfurt, este extremo todo terreno equipaba un motor de 2,5 litros de 5 cilindros y proporcionaba 120 cv. Su par motor era un 25% superior que el modelo 90, del cual derivaba

La "Royal Winchester Caravan" (1935), la "Rolls Royce" de las caravanas

Permitidme que, en calidad de caravanista de pro, me recree sin medida ante una caravana realmente espectacular, tanto por su tamaño, apariencia y equipamiento para la época. Desde luego no la remolcaría un utilitario. No sorprende que se la considerase la "Rolls Royce de las caravanas".



La Royal Winchester es alucinante y para la época era lo más de lo más.

Este ejemplar es el único superviviente de las 9 unidades fabricadas entre 1935 y 1937.

Fabricada por Hutchings y presentada en el Earls Court Motor Show de 1936, fue adquirida por Mr. Kneller de Southampton.

Después fue vendida a la familia Zethrin, de origen judío, que se trasladó a Inglaterra huyendo de la persecución nazi. Los Zethrin estuvieron viviendo un año entero en esta misma caravana hasta que encontraron un hogar menos móvil y más estable.

Se conoce toda la vida de la caravana y a sus posteriores propietarios, cuatro más, incluyendo al último, Mr. Barker, quien en 1991 la restauró hasta dejarla tal cual la vemos



La vajilla lleva grabada la marca Royal Winchester



Su equipamiento no desentonaría hoy en día



No faltaba la calefacción y disponía de baño.





El enganche y el freno de inercia destacan por su diseño



*El caravanismo tiene un gran predicamento en Gran Bretaña
Con su afición por lo antiguo, no podía faltar el "Historic Caravan Club"*

Desandando el camino. Los ancestros



Ciertamente la disposición del museo desconcierta un poco al visitante, pues tras entrar en el museo y visitar la zona circular de los primeros Austin y Morris, el propio museo "invita" a seguir visitándolo tal cual se muestra en este reportaje. Lo que ocurre es que así seguiremos al revés el desarrollo cronológico de los automóviles expuestos junto a los paneles explicativos. Es decir, "avanzaremos" contra el tiempo, para terminar justo cuando empezaban los primeros coches a motor.

En realidad eso carece de importancia real, pero a mí me llamó mucho la atención. De hecho es posible empezar la visita al revés de lo que hemos hecho, pero no es algo intuitivo. De todas maneras yo lo comento, pues si algún día os dejáis caer por el British Motor Museum lo tengáis en cuenta si es que eso merece vuestra atención. Dicho esto, vayamos a lo que importa...



*¿Existe algo más británico que un autobús de dos pisos?
Este AEC Type 2 de 1923 estuvo en servicio hasta 1933
Podía transportar hasta 54 pasajeros y alcanzaba 32 km/h*



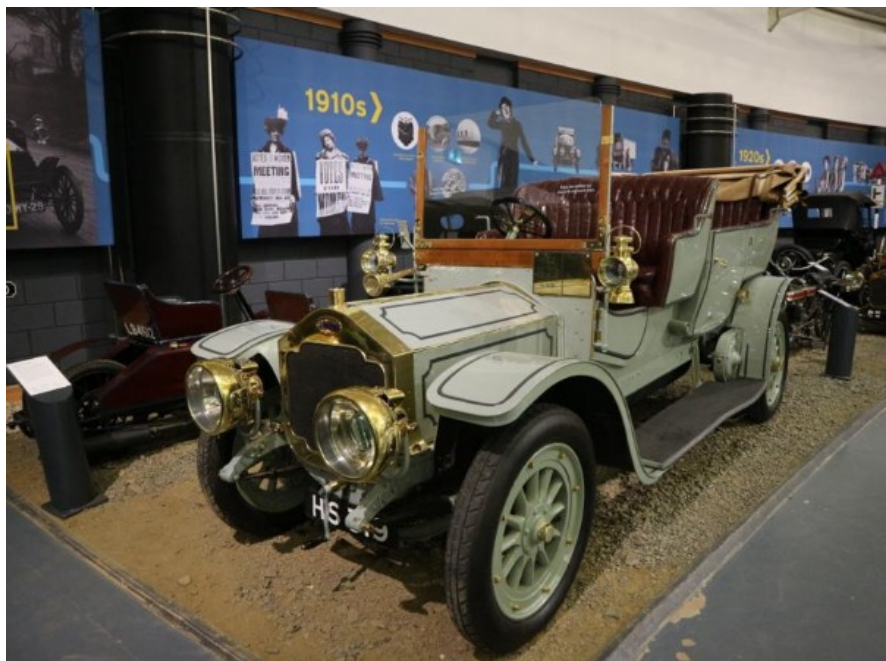
*Las modas han cambiado un poco en más de un siglo.
El equipamiento del "chófer" tenía su miga*



Ya que dejaban subir...



El Austin York Landaulette (1907)



Este Albion Tourer 30 cv de 1909 fue fabricado en Escocia y no tuvo mucho éxito comercial en su momento. Sin embargo fue restaurado por la marca tras la Segunda Guerra Mundial y ha participado en numerosos eventos promocionales y rallys en su "Escocia natal".

Estrellas británicas de la competición

Junto a las venerables "genovevas" de los albores del siglo XX encontramos, por fin, a algunas de las más rutilantes joyas de la competición en cualquiera de sus disciplinas deportivas.

En muchos aspectos el Reino Unido es el "sancta sanctorum" de las carreras -con el permiso de Italia, Francia y Alemania, por supuesto- pero sin la huella dejada por los vehículos británicos en la competición europea y mundial no es posible comprender la historia y desarrollo de las cuatro ruedas tanto en pista como en carretera.



Los Mini Cooper S dominaron los Monte Carlo de 1964, 1965 y 1967.

El Mini que nos muestra su trasera fue el vencedor de 1964 con Hopkirk y Linton.

El 177 venció en 1967 con Aaltonen al volante y aunque en la foto no aparezca, está el que Mäkinen llevó al triunfo en 1965.

Trío de ases.

Alrededor de los tres Mini Cooper hay una buena muestra de lo que la automoción británica ha dado de sí. Puede que no sean los más laureados, pero sin duda tienen su punto.



Si un coche deseaba ver en el museo era este March Ford 701 de F1 (1970) gestionado por el equipo de Ken Tyrrell

y pilotado por Jackie Stewart, campeón del mundo solo un año antes, en 1969. Stewart y Tyrrell, campeones 1969 con Matra Ford, tuvieron que pasarse a la nueva marca March al insistir la marca francesa Matra en montar sus propios motores en detrimento del victorioso Ford Cosworth DFV. Ken Tyrrell no deseaba abandonar el motor Ford y se asoció con la recién llegada March. Era la época dorada de los "garajistas" británicos (Lotus, BRM, Brabham, Williams. etc). Aunque Stewart llevó a la victoria al 701 en el Jarama, su única victoria de la temporada, en conjunto las expectativas no se cumplieron y decepcionado por los escasos resultados ese mismo año Tyrrell decidió crear su propio equipo. De hecho el nuevo Tyrrell debutó en carrera esa misma temporada, corriendo los tres últimos grandes premios. En 1971 y con el Tyrrell no tuvieron rivales y se anotaron tanto el campeonato de pilotos como el de constructores, Con el March Ford 701 expuesto, Stewart quedó segundo en los GP de Holanda e Italia.





*En primer plano el Issigonis de 1938.
Diseñado en su juventud por el luego famosísimo Sir Alec Issigonis, creador del mítico Mini,
este ligero Issigonis construido en aluminio participó en numerosas carreras de montaña.*



Todo el universo Issigonis de un vistazo



El March-Triumph 783 de F3(1978)



El MG Metro MR6 de Rallys (1985)



Austin A90 Westminster - "Pape Progress"

En 1955 el periodista Richard Pape emprendió un viaje desde el Cabo noruego, en el extremo norte del continente europeo hasta Ciudad del Cabo (Sudáfrica) en el extremo sur de África, tras recorrer la friolera de 28.157 km entre julio y octubre de 1955.



Apreciamos bien un itinerario no apto para puentes ni fines de semana



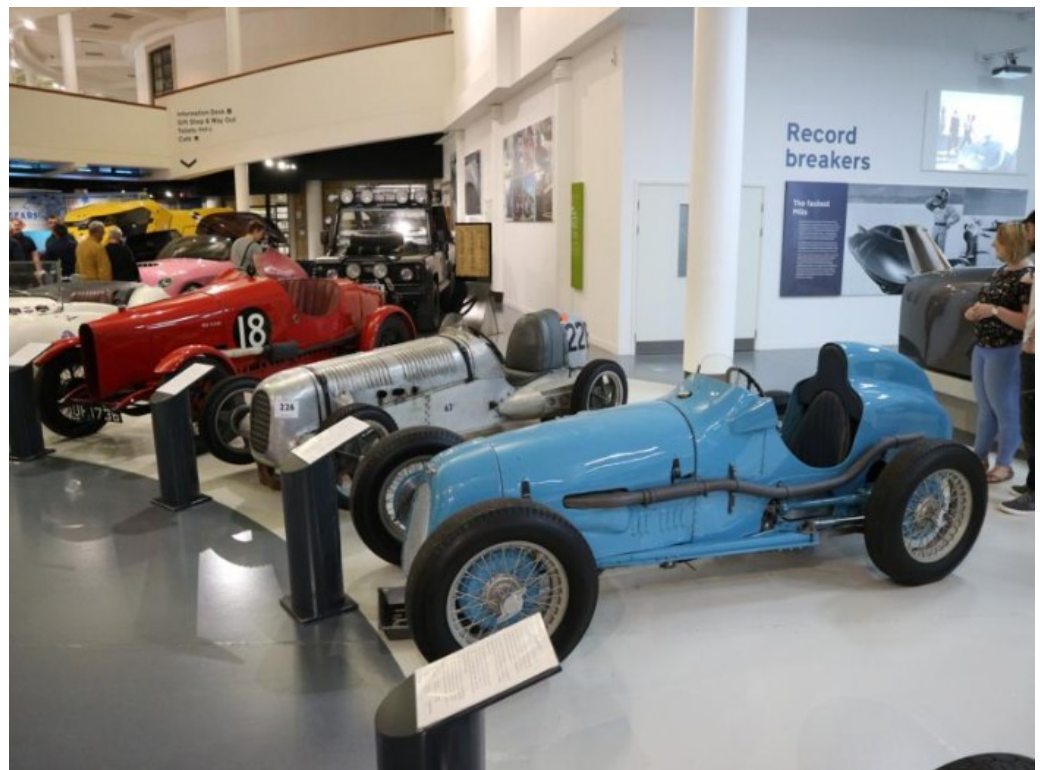
Triumph TR7 V8

Este coche venció en las 24 horas de Ypres (Bélgica) de 1978 con Pond-Gallagher al volante

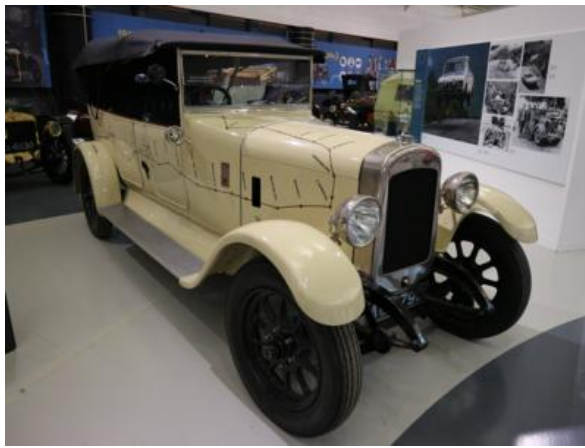


Austin Healey 3000 Rally (1959)

Este coche fue el primer 3000 jamás construido



De azul, el Austin Seven Side-Valve de 1935. A su lado y de plata, el Issigonis (1938) que ya conocemos y al fondo,



*Austin Twenty (1922)
Al final de la Gran Guerra, Austin optó por construir un
único modelo y ese fue el Twenty.*



*Este modelo fue adquirido en 1932 por Mr. Filby y
supongo que, con el fin de probar si había hecho una
buena compra, al buen hombre no se le ocurrió nada
mejor que marcarse un viajecito de ida y vuelta de
Londres a Ciudad del Cabo y viceversa. Y comprobó que,
en efecto, su compra había sido un acierto porque hizo el
viaje sin incidentes reseñables.*

La era de los cazarrécords de velocidad





Con este MG EX135, se rodó en 1938 a más de 200 millas a la hora



Con el MG EX179 de 1954 y con sólo 918 cc se alcanzaron los 274 km/h. suficientes como para quedarse sin puntos en tres vidas y media.



En 1998 este MG EX255 rodó a 410 km/h en el Lago de Bonneville (USA) "tirando" de sus 960 cv



Es casi un cohete



Equipa un motor V8 de 5 litros, pero nadie lo diría

El cine y la TV sobre ruedas...

En el Reino Unido cine, TV y automoción van de la mano y aquí tampoco podía faltar un espacio dedicado a las estrellas de cuatro ruedas que han dejado huella en la pantalla, grande y pequeña.

El British Motor Museum muestra un interesante abanico de coches del celuloide. ¿Quién no recuerda el DeLorean de la serie "Regreso al futuro"?

Los más aventureros apreciarán los Land Rover Defender de "Tomb Raider" y de James Bond en "Skyfall". Y los más nostálgicos podremos rememorar -aunque sea en versión más reciente- a los inolvidables "Guardianes del Espacio". La serie de marionetas espaciales de la TV que hicieron las delicias de los que en los años sesenta éramos niños.

Aunque la serie británica -cuyo nombre original era "Thunderbirds"- nos llegara con el típico doblaje portorriqueño de las series de la tele de entonces, marcó toda una época. Posteriormente se han hecho varias películas de largometraje sobre los "Thunderbirds". En el British Motor Museum podremos deleitarnos con el FAB-1 de 2004, el galácticamente espectacular coche de Lady Penélope y Parker, su inseparable chófer. No sé si la película llegó a las pantallas españolas, pero aún sin película de por medio, el FAB-1 es, como bien dice su nombre... ¡fabuloso!



El FAB-1, la limusina de Lady Penélope, con base mecánica Ford



Evidentemente el FAB-1 de la peli es una interpretación bastante libre del FAB-1 original , que recreaba la imagen Rolls Royce, pero tanto uno como otro tienen su puntito.-



La trasera es tan impactante como elegante



Un diseño interior osado y futurista



La actriz británica Sophia Myles interpretó a Lady Penélope, la agente secreto de la serie, y tuvo la fortuna de disfrutar en primera persona al FAB-1 que nosotros solo podremos "ver, pero no catar"



Los "Guardianes del Espacio". Seguro que alguno sentirá nostalgia de aquellos años, La "auténtica" Lady Penélope aparece en la parte inferior izquierda.



El De Lorean DMC-12, la nave del tiempo de "Regreso al Futuro 2" (1981)



Lo que yo no sabía es que el De Lorean fuera un diseño de Giorgetto Giugiaro, diseñador del Seat Ibiza y gran parte de los Seat de la época VW, así como de otros mil y un modelos que han marcado época. Giugiaro es uno de los diseñadores de automóviles más importantes de toda la historia de la automoción.



El futurista "City Cab" de la película de ciencia-ficción de 1995, titulada "Juez Dredd", esconde una base mecánica Land Rover.

Basada en el cómic británico "2000AD" fue protagonizada por Sylvester Stallone, con no demasiadas buenas críticas.



El Defender de la peli "Tomb Raider" de 2001, con el que Laura Croft/Angelina Jolie hacía diabluras. Detrás espera otro Defender, el de de James Bond de "Skyfall".



Está visto que todo museo del automóvil que se precie debe tener su réplica del Benz de 1886, el primer "automóvil de la historia". También lo encontraremos, nobleza obliga en el Museo Mercedes Benz de Stuttgart y en el fantástico Museo de la Técnica de Sinsheim, ambos en su Alemania natal.

Y el final del recorrido se va acercando, pero no acabará aquí la visita al British Motor Museum...

La visita al edificio principal del British Motor Museum va tocando a su fin. La última "parada" la haremos en una pequeña sala en la que se exponen multitud de piezas de colección y diferentes accesorios y elementos de automóviles bajo el lema **"No podemos exponerlo todo"**.

La razón es muy razonable. ¡El fondo museístico es tan grande que no es posible mostrarlo todo a la vez! Además de lo que ya está a la vista, se nos ofrece un pequeño resumen de ese fondo de colección. Y es realmente curioso.



Las miniaturas y objetos de colección no faltan. Como tampoco falta Bond, James Bond.



En estos armarios se guardan "tesoros"



La exposición es variopinta



*¿Podían faltar The Beatles y su submarino amarillo?
O el bus del "Magical Mystery Tour"*



¿Y hay algo más british que un buen pic-nic en la campiña de Somerset?



Otra de nostalgia sesentera. ¿Quién no recuerda la serie de TV "Los Vengadores", con el famoso bombín de su protagonista, Patrick McNee.



*Y otro icono de la tele de los 70, Starsky&Hutch
¿Quién no recuerda "la plaga" de Renault 12 que se
pintaron a su imagen y semejanza?
A fin de cuentas no resultaba nada fácil hacerse con un
Ford Gran Torino*



*La salida del museo se realiza por el mismo acceso de entrada, pero si viajamos con niños pequeños, tenemos a
mano la posibilidad de dejarlos entretenidos en el taller de manualidades del museo que se encuentra en el
vestíbulo de entrada.*

"The Jaguar Collection"

Seguro que, cuando lleguemos de nuevo a la salida o a la tienda de recuerdos del museo, habrán transcurrido un par de horitas como muy poco, pero es que todavía no ha terminado realmente la visita.

A sólo unas decenas de metros del British Motor Museum nos espera "The Jaguar Collection" en un edificio adyacente que es, en realidad, una versión "de desahogo" del propio museo.



La "Jaguar Collection"

Dispone de dos plantas y el acceso se realiza con la misma entrada al museo. Al entrar encontraremos un auténtico taller mecánico, en el que se reparan los coches propiedad del museo. En la planta baja nos sorprenderá ver una auténtico "ejército" de Jaguar de todas las épocas. Lástima que, al no formar parte real del museo, la exposición se asemeja más a un garaje que a otra cosa, pero quienes gusten de los coches a buen seguro sabrán apreciar las muchas joyas que allí aguardan su turno hasta pasar "a la primera división" del museo.

En la planta superior encontraremos un mix de coches de todo tipo, con abundancia de Land Rover, Range, Discovery, y otros más. En especial podremos disfrutar de varios coches "únicos" por ser el primero o el último en haberse fabricado de su modelo.



En fin, veamos una pequeña selección de la multitud de coches que allí se nos ofrecen. Vamos, que hay para otra buena hora de disfrute, aunque es una pena que estén tan "estabulados" en filas de "a tres".



Vista del pasillo central de la planta superior. Parece un aparcamiento de la gran ciudad.



Varios Jaguar Type E convertibles



Este prototipo del Jaguar XJ220 de 1988, fue el precursor del más veloz coche de producción de su época. Su velocidad máxima era de 343 km/h



*Morris Minor 6 Van (1968)
de la Telefónica británica*



Este Land Rover de la película "La Oveja Shaun" (2007) era muy divertido



*Jaguar SSI 16 cv Tourer (1933)
Uno de los pocos supervivientes de su especie*



Este Land Rover Discovery 4 de 2012 tuvo el honor de ser el "Discovery Un Millón".

Para celebrar la efeméride, este Discovery, junto a otros tres, emprendieron la Ruta Solihull-Ginebra-Pekín de casi 13.000 kilómetros. Todos los donativos recaudados se donaron a Cruz Roja y a otras entidades benéficas.



Este Austin Montego 2.0 DLX de 1994 es realmente un vehículo histórico. No sólo fue el último Montego fabricado. También fue el último Austin de la historia.

A partir de ese momento todos los coches llevarían la marca Rover.

968 firmas de los empleados que lo construyeron adornan su carrocería.



Este Land Rover III de 1982 muestra una bruñida carrocería de aluminio.



Y qué mejor manera de poner punto final a esta visita al British Motor Museum que hacerlo con el Jaguar XK8 vestido con la Union Jack.

No es una excentricidad británica al uso, no. Es ni más ni menos que el coche que utilizaba el súperagente secreto Austin Powers, protagonizado por el actor Mike Myers, en su tercera película "Miembro de Oro" de 2001.

Y llegados a este punto, solo me queda decir que, si alguna vez os dais una vuelta en coche por los alrededores de Oxford, Warwick y Stratford Upon Avon -la tierra de Shakespeare- procureis encontrar un hueco en vuestra agenda porque el British Motor Museum os estará esperando...

