



F. COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

HOLANDA

Tulipanes en abril

Louwman Museum

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" A LA "Z"

PARQUES ATRACCIONES

TURISMO VALLADOLID

Contacto

Aviso legal

Mapa del sitio



Como parte de mi próximo reportaje sobre los principales museos automovilísticos de Europa y con ocasión de nuestro viaje a Holanda por fin pude rendir visita a uno de los museos del automóvil más bonitos que he conocido.

Situado en un edificio construido por el arquitecto estadounidense Michael Graves a las afueras de Den Haag (La Haya) -la capital administrativa holandesa- el actual "Louwman Museum" fue inaugurado en 2010.

Sin embargo no hay que llevarse a engaño por una fecha tan reciente, pues el museo ostenta el honor de ser la colección privada de automóviles más antigua del mundo desde que P.W. Louwman -importador holandés de Dodge y Chrysler- abriese en 1934 el primer museo con su nombre.

A lo largo de los años la colección ha ido enriqueciéndose y ahora los afortunados visitantes podemos disfrutar de una espectacular exposición de más de 250 vehículos de todas las épocas, entre los que encontraremos auténticas joyas de la historia del automóvil -algunas únicas en el mundo- todo ello aderezado por una esmerada presentación en la que destaca una importantísima colección de objetos artísticos sobre el mundo del automóvil. Algo de lo que muy pocos pueden presumir.

En el "Louwman Museum" me recibió Debby Van Rijswijk -Management Assistent del museo- que muy amablemente me fue explicando los hitos y curiosidades más interesantes de la colección.

Reconozco haber quedado francamente impresionado. Un auténtico placer porque realmente es uno de los mejores museos del automóvil. Sin duda el "Louwman" es una visita ineludible para todos los amantes de los coches. Anotadla en la agenda de vuestro próximo viaje a la tierra de los tulipanes.

No obstante antes de abordar los pormenores de mi "Experiencia Louwman", resultará instructivo comentar los aspectos más prácticos de la visita...



## La visita: Lo que hay que saber

**El “Louwman Museum” abre todo el año, de martes a domingo y de 10 a 17 horas.** No obstante hay alguno de esos días en el que el museo cierra sus puertas. A las habituales festividades de Navidad y Año Nuevo se añade también el 27 de abril, el “Día del Rey”, festivo en Holanda.

**El precio de las entradas oscila entre los 14 euros para los mayores de 18 años y los 5 € para las edades comprendidas entre los 5 y los 12 años. Los adolescentes pagan 7 euros. Las audioguías en diferentes idiomas son gratuitas.**

**La aceptación de las tarjetas de crédito o débito se limita a la “Maestro”. Ni Visa ni Mastercard, lo que obliga a prever el efectivo necesario para las entradas.** Ese “problema” es habitual en muchos comercios, camping o lugares turísticos de Holanda. Y resulta bastante engorroso si no queremos cargar con demasiado efectivo encima. Afortunadamente en las estaciones de servicio eso no ocurre y es perfectamente posible recurrir a la Visa o Mastercard para llenar el depósito.

**El museo dispone de un aparcamiento subterráneo a precio fijo, 5 euros la estancia.** Funciona con una ficha que hay que adquirir al tiempo que las entradas. Su uso es prácticamente obligatorio, pues en los alrededores del museo apenas hay lugares para aparcar y en los jardines del museo está expresamente prohibido. Las excepciones a la norma son para los vehículos de más de 40 años -una concesión “a las viejas glorias”- también para los discapacitados y para los de más de dos metros de altura, que podrán aparcar en el terreno frente a la entrada principal. Aunque no se dice explícitamente supongo que eso incluye las autocaravanas. De todas maneras no estaría de más solicitar información al respecto en evitación de desagradables sorpresas.



*Con un coche de + 40 años aparcarás en la misma puerta...*

El museo dispone de una pequeña tienda junto al mostrador de la entrada que pone en venta libros, modelos a escala y otros artículos relacionados con el automóvil o el museo.

**Está permitido hacer fotografías y vídeos de uso personal -incluso con trípode- excepto en las salas que exponen carteles y cuadros. Por el contrario no está permitida la entrada a las mascotas, que deberán**

esperarnos en el vehículo.

Más info en la web [www.louwmanmuseum.nl](http://www.louwmanmuseum.nl). En ella se ofrece una detallada información de los vehículos de la colección, pero no dejan de advertir que los modelos expuestos pueden variar y que, si existe un interés particular en alguno de ellos, se contacte previamente para confirmar si estará visible o no en la fecha de la visita. De esa manera aseguraremos el tiro y nos ahorraremos un buen chasco.



La colección Louwman no existiría si en 1934 el empresario holandés Pieter Louwman, distribuidor de Dodge en los Países Bajos, no hubiera decidido abrir su primer museo en La Haya.

Y lo hizo precisamente con este "Dodge Type 30" de 1914, uno de los primeros producidos por los hermanos Dodge. Así pues es, por méritos propios, uno de los vehículos más importantes, sino el que más, del Louwman Museum.



*El primero de la colección....*



El museo empieza a lo grande. Una imponente y minimalista sala nos recibe nada más abandonar el mostrador de la entrada.

Un espectacular "show car" focaliza de inmediato la mirada del visitante. Inspirado en el Lincoln Zephyr de 1939, el "Lincoln Sedan Delivery Deco Liner" de 2008, impresiona a primera vista. Más cuando se acompaña de una no menos impactante "Harley Davidson Sportster Deco Scout" que no duda en introducirse en su interior...



*Espectacular Lincoln Sedán*



*Y la no menos espectacular Harley Davidson*

El resto de los vehículos de la Gran Sala no desentonan en absoluto. Junto a coches míticos como el "Citroën DS 19 "Tiburón", encontraremos un preciosa y única joya... ¡El autobús motorizado más antiguo del mundo! Un "Milnes Daimler" de 1904 que recorrió las calles londinenses en los primeros años del siglo XX.



En el transcurso de la visita encontraremos muchos otros exclusivos ejemplares, pero de momento en la Gran Sala podremos contemplar una amplia colección de berlinas, alguna bastante "exótica", como la china "Shanghai 760" de 1986, que sirve para constatar el anticuado nivel de diseño y desarrollo de los coches chinos a mediados de los ochenta.



Me gustó especialmente encontrar al raro, rarísimo "Tatra 87" de 1948. No puede decirse que sea bonito, pero sin duda la berlina checa nos evocará aquellas películas de espías durante la Guerra Fría...



Tras dejar atrás la Gran Sala y tomar el ascensor al segundo piso nos introducimos de lleno en la era de los pioneros. Si algo caracteriza al "Louwman" es una esmeradísima atención a la presentación de su colección y así un oscuro pasillo nos sumerge, sin previo aviso, en el túnel del tiempo. La cuidada iluminación refuerza el impacto visual de los ancestros de los coches de hoy en día.



Nos recibe la reproducción de un carramato holandés del siglo XVI tal y como puede reconocerse en la pintura que lo acompaña. A continuación se asoman a nuestros ojos varios de los primeros vehículos a motor. Uno de ellos es el "De Dion Bouton & Trepardoux" de 1887, uno de los vehículos a vapor más antiguos del mundo.



*Por algo se empieza...*



*El De Dion Bouton a vapor*

Otra joya única en el mundo es el primer coche a motor patentado. El triciclo "Benz" de 1886. Este vehículo ostenta el honor de haber realizado el viaje más largo jamás realizado por un vehículo a motor.

La esposa de Karl Benz, Bertha, -mujer tan independiente como valiente- decidió un día de 1888 visitar a sus padres sin decir una palabra a nadie. Algo muy poco habitual en aquella época. ¡Y condujo los 194 km que separan Mannheim de Pforzheim de una sentada estableciendo un hito histórico! Bertha llevó a cabo la hazaña, pero un enorme retrato de Benz nos recuerda ahora la faz del que la hizo posible...



*¿Os animaríais a haceros 194 km con "esto"?*



Dicen que nadie es profeta en su tierra, pero el Louwman Museum no lo entiende así y rinde homenaje a una de las marcas estrella de la historia del automóvil, la holandesa “Spyker”, aunque ésta fuera fundada en 1880 por dos hermanos alemanes.

Al dejar la sala de los pioneros se accede a un pasillo desde el cual se puede apreciar desde lo alto la colección “Spyker”. Mrs. Debbie me explicó que el Louwman se enorgullece de exponer 16 de los 18 modelos que Spyker creó antes de quebrar en 1929. Un avión de la misma marca refuerza el impacto visual. A medida que vayamos descendiendo por las plantas del museo podremos ir apreciando el avión y los coches desde distintos puntos de vista. Ya he comentado lo cuidada que está la presentación para que el visitante se lleve un recuerdo imborrable del museo. Nada de coches “estabulados”...



*La colección Spyker*



El “Spyker” más importante de la historia -el “60-HP” de la carrera París-Madrid de 1903- se encuentra en un lugar destacado como merece el ser el primer coche del mundo en llevar un motor de 6 cilindros. Y por si eso no resultara suficiente, también fue el primer 4 ruedas motrices y el primero en llevar un sistema de frenos en cada rueda. Ahí es nada.



Impresionante estampa del 60 HP



El automóvil conoció de inmediato un auge tremendo y su evolución en los primeros cincuenta años del siglo XX cambió por completo el modo de vida del mundo. El viaje por la historia continúa con un repaso, década a década, a la evolución del automóvil



De década...



...en...



...década

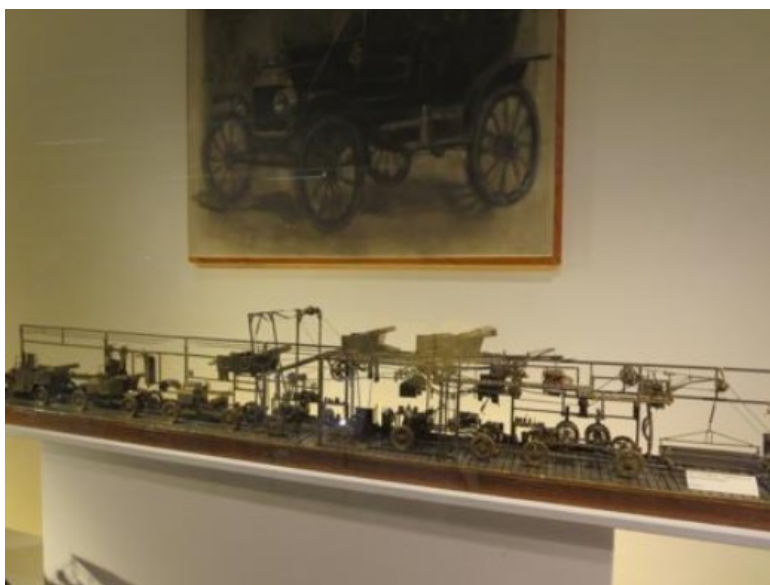
Seguramente cada persona se fijará más en unos modelos que en otros, pero los enormes y espectaculares camiones americanos de bomberos de los primeros años 20 no dejarán indiferentes a nadie.

El "Ahrens-Fox" de 1924, con su capacidad de bombeo de 4.000 litros por minuto tuvo un destacado protagonismo durante los bombardeos alemanes de mayo de 1940 que dejaron arrasada Rotterdam.



*El Ahrens Fox de 1924*

Son tantos los coches y los objetos artísticos que llaman la atención que resultaría complicadísimo citarlos todos, pero uno que me sorprendió especialmente fue la reproducción en miniatura de la línea de montaje del "Ford T" que inauguró la fabricación en cadena que revolucionaría la industria y cambiaría al mundo. Si el "Tío Henry" levantara la cabeza y viese ahora todos esos robots...



*Así se montaba en cadena un Ford T...*

De los vehículos militares de la infausta década de los 40 cabe destacar el "Jeep Willy", un auténtico icono, y el anfíbio "Volkswagen 166 Schwimmwagen" de 1943 diseñado por Ferdinand Porsche.



*El Jeep*



*Y el Volkswagen anfíbio*

De esa misma época, pero ubicados en un lugar mucho más destacado, encontraremos el "Humber" de Winston Churchill y la motocicleta "Sunbeam" que perteneció al mariscal Montgomery, héroe de la batalla de El Alamein contra el "Afrika Korps" de Rommel.



*El mariscal Montgomery y su moto*



*Y Churchill y su coche*



La historia de la marca francesa de coches de lujo y deportivos “Bugatti” es tan interesante como poco apacible, por eso mismo vale la pena dedicarle un poco de atención. Fue fundada en 1909 por el italiano Ettore Bugatti en Molsheim, localidad alsaciana por entonces perteneciente al imperio germánico. Tras la primera guerra mundial, en 1918 Alsacia retornó a Francia para hacer el camino de vuelta a Alemania durante la ocupación nazi, aunque con el final de la guerra, Bugatti de nuevo volvió a ser francesa hasta su quiebra en 1956. Cuenta en su haber con el honor de haber marcado toda una época de la automoción.



*Ettore Bugatti*

En 1991 de la marca sólo quedaba el nombre y su renacimiento llegó de la mano del italiano Romano Artioli, que instaló la fábrica en Módena (Italia). ¿Os suena? Pero el deportivo de lujo “EB110” no cuajó y en 1998 la marca retornó a sus orígenes en Molsheim gracias al grupo Volkswagen, cerrando así un extraño y curioso círculo.

Los entusiastas de “Bugatti”, entre los cuales me cuento, lo tienen fácil para disfrutar de su marca favorita. Les bastará visitar el “Louwman” y también el “Museo Nacional del Automóvil de Francia”, en la alsaciana Mulhouse, para disfrutar de lo más granado de su historia.

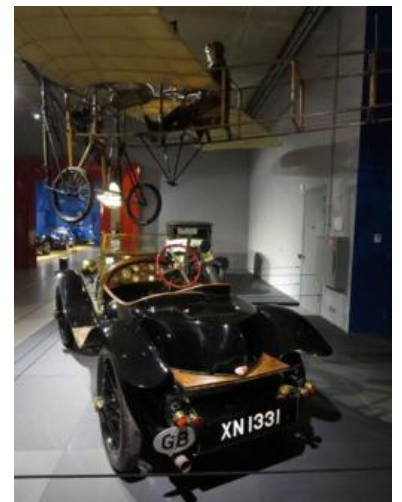


*El Type 57 Gran Raid Gangloff...*



*¡Una auténtica escultura con ruedas!*

Pero ahora estamos en el “Louwman” y éste dedica a sus seis “Bugatti” un lugar de honor en el museo. Podremos maravillarnos con el Bugatti Type 18 -que en 1913 fue adquirido por el aviador Roland Garros, gran amigo de Bugatti, fallecido en combate durante la Gran Guerra - o con los espectaculares “Type 50t Coach Profilée” de 1932 o “Type 57 Roadster Grand Raid Gangloff” negro y amarillo de 1934. Tampoco es casualidad que junto al Type 18 de Garros se exponga un avión de aquellos tiempos pioneros...





Posiblemente uno de los principales motivos por los que es altamente conveniente visitar buenos museos es que se aprende muchísimo y gracias a ello ubicarnos en este complejo mundo actual resulta bastante más fácil.

De hecho muchos afirmaríamos sin demasiado temor a meter la pata que eso de los coches eléctricos e híbridos es cosa de hace cuatro días y que Toyota o Tesla son algunos de sus "inventores".

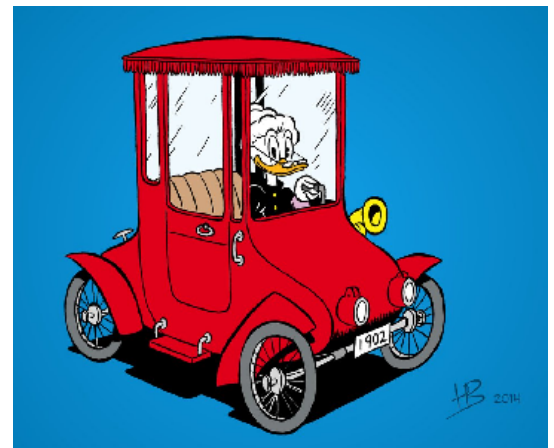
Pues bien, tras mi paso por el "Louwman" debo confesar que la realidad es bien distinta. Por algo el museo presume de tener en exposición alguno de los "abuelos" de nuestros contemporáneos Twizzy o Prius nada menos que... ¡con más de un siglo a cuestas!

Con el comienzo del siglo XX, la marca alemana "Hedag", de Hamburgo, lanzó en 1905 un modelo eléctrico bimotor para su uso como taxi en la propia Hamburgo o Berlín. Con una autonomía de 80 km podría poner en un aprieto a más de algún eléctrico moderno. Lo tenéis en la foto que abre esta sección...

En 1912 la estadounidense "Baker" puso en circulación al "Baker Electric Coupé", auténtico bisabuelo del Twizzy, que mantiene un más que razonable parecido con el eléctrico de Renault. De todas maneras la anécdota más sorprendente de este coche viene de la mano de Disney, quien "motorizó" a la abuela del Pato Donald con un "Baker"...



El Baker eléctrico de 1912



La abuelita del Pato Donald no se privaba de nada

Por otro lado y situado al lado de un "reconstruido" Toyota Prius encontraremos al que podría ser su "abuelo". En 1917 la norteamericana "Woods" lanzó su modelo híbrido "Dual Power", que ya equipaba baterías. Lástima que al año siguiente la marca quebrase y su difusión quedase interrumpida. El modelo aquí expuesto es uno de los dos

ejemplares que quedan en el mundo, aunque éste tuvo que esperar ocho décadas hasta que en 1987 Toyota lanzó el primer "Prius" híbrido de la historia reciente. En cualquier caso es evidente que no hay nada nuevo bajo la capa del sol...



El "Woods" híbrido...



Y el "Toyota Prius"



Y hablando de Toyota, para todo hay un punto de partida. Hasta llegar al Prius y a los Auris o Avensis de hoy en día, primero hubo que empezar. Y el primer modelo de "Toyoda" (entonces todavía se llamaba igual que su fundador) fue el "A" de 1935.

Por un sorprendente avatar del destino, el Louwman nos ofrece un pedazo de historia al exponer a nuestros ojos el más antiguo ejemplar de la marca en todo el mundo. Tan único y exclusivo que ni el museo de Toyota tiene uno original, debiéndose "conformar" con una réplica. Es, por lo tanto, algo excepcional.

Como a nadie se le escapará, el coche se encuentra en un lamentable estado de conservación, pero renunciando a su restauración se ha querido rendir un homenaje a su rocambolesca historia.

Cuando ya se había perdido toda esperanza de hallar un ejemplar del "Toyoda AA" sonó la flauta por casualidad en la remota estepa siberiana. Este Toyoda se encontró en una granja de Vladivostok y permanecía encerrado en una nave desde los tiempos de la Segunda Guerra Mundial. Tras comprárselo al nieto de aquel granjero, su llegada al Louwman se convirtió en un auténtico asunto de estado e incluso el ministro de cultura ruso tuvo que autorizar su traslado a Holanda.

Con todo lo verdaderamente excepcional es que en todo el mundo solamente haya sobrevivido este único ejemplar de los 1.400 que se produjeron entre 1936 y 1943.



Una de las secciones más curiosas del museo es la dedicada a los "micro-coches" -formato especialmente proclive a los diseños más extravagantes- que vivieron su edad de oro a mediados de los 50 del siglo pasado con la entrañable "Isetta" como icono más reconocible. Por cierto, yo tengo una Isetta en miniatura que remolca... ¡una caravana!





Y de los micro a los “macro-coches”. Si algo distingue tradicionalmente a los coches norteamericanos es su poca afición a la contención. Y los años 50 fueron especialmente prolíficos en ese sentido.



*El Edsel*

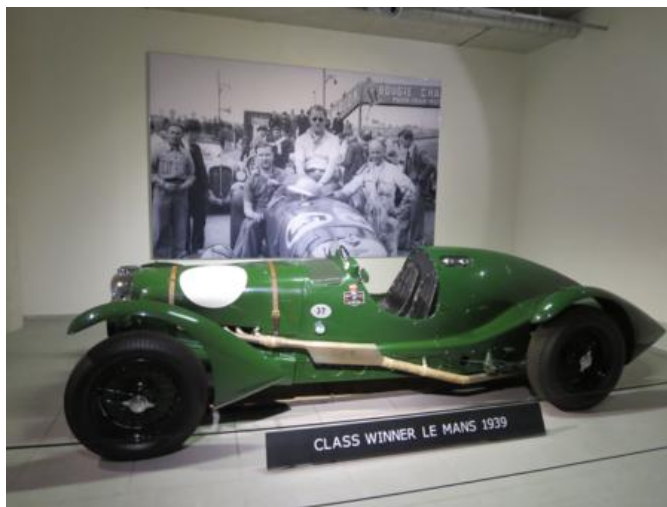
Entre otros, varios Cadillac se encuentran presentes en el museo, destacando muy especialmente el “Cadillac Fleetwood” de 1976 que perteneció, ni más ni menos, que a Elvis Presley.

El Rey del Rock era un auténtico entusiasta de Cadillac y poseía más de un centenar. Sin embargo no pudo disfrutar mucho tiempo de este Cadillac. Un año después nos dejaba...





La competición y los coches deportivos son una parte esencial de la historia del automóvil y, lógicamente, algunos de sus más ilustres representantes no podían estar ausentes del "Louwman".



*El Lagonda Le Mans*

Sin estar especializados en ninguna faceta concreta de los "racing car", lo cierto es que hay modelos para todos los gustos y de casi todas las especialidades del automovilismo deportivo: monoplazas, resistencia o sport. Sin descuidar algo que en Europa no suele abundar como los modelos americanos de la Indy, la NASCAR o la Can Am.



*El McLaren Can Am*



*El Toyota Camry NASCAR*



*Fantástica colección de Fórmulas Indy*

La lista de legendarios modelos sería tan larga como farragosa de enumerar, pero diremos que el museo dedica diversos espacios a la competición: por un lado los míticos ganadores de Le Mans como el "Bentley Van den Plas 4'5 litros" en 1928 o el "Jaguar D-Type XKD 606" en 1957.



*El Bentley, ganador de Le Mans 1928*



*Y el Jaguar vencedor en 1957*

Por otro una sección dedicada a las marcas italianas -con cuidada decoración en tonos rojos- Ferrari, Maserati o Alfa Romeo.



*Tributo a Enzo*



*Y a Maserati*

Una pequeña sección dedicada a la F1, con un Toyota de 2009 y una auténtica rareza: el "March 6 ruedas" de 1976 nacido al rebufo del mítico Tyrrell P34, pero éste con cuatro ruedas traseras de tamaño igual a las delanteras.



*El único F1 "moderno" del museo, un Toyota de 2009*



*El March 2-4-0/771 de 1976 y sus seis ruedas*



Por último encontraremos una miscelánea de modelos de competición: varios sport-prototipos de Le Mans, un March Can Am, monoplazas Indy de los años 50 -incluido un Ferrari- o el "Toyota Camry" de la Nascar 2013. En cualquier caso un excepcional ramillete de vehículos para soñar están a nuestro alcance.



*El Lincoln de Don Vito Corleone*



El cine también tiene su huequecito en el "Louwman". Dos modelos de la película "El Padrino" aportan el toque de "glamour hollywoodiense", claro que mis preferencias se fueron sin duda hacia el fantástico "Aston Martin DB5" que con James Bond al volante (Sean Connery, por supuesto) combatía sin cuartel al malvado "Goldfinger" armado con sus ametralladoras/ luces antiniebla, su escudo retráctil trasero y su asiento eyectable.



*El Aston Martin DB 6 de Bond, James Bond*

Ese fue mi gran momento nostálgico del día porque he visto la peli y porque de niño tuve uno de juguete. Y si disfrutarlo “en carne y hueso” ya fue como para contarlo a los nietos cien veces, el colmo de la emoción llegó sólo un rato después cuando estuve de nuevo enfrente de “mi Aston Martin de juguete”...



*Y este uno igualito al que yo tuve...*

Claro que, al menos para mí, los recuerdos de infancia aún no habían acabado. Seguramente alguien más conocerá por “Genovevas” a los coches de primeros del siglo XX. Mi madre los llamaba así y yo me acostumbré a hacerlo también, pero nunca supe porqué hasta que me encontré frente a “Genevieve”, un “Darracq 12 HP” de 1904.



*"Genevieve" / "Genoveva"*

Él (o ella) fue el protagonista principal de “Genoveva”, película británica de 1953, que relataba las aventuras del coche y sus dueños durante una carrera entre Londres y Brighton a primeros de siglo. La película hizo furor y el nombre también y supongo que, desde entonces, para mucha gente los coches de época pasaron a ser “Las Genovevas”...

Para terminar esta sección nos queda aún otro coche "de película", el De Lorean que protagonizó la saga de "Regreso al futuro". Si bien aquí deberemos conformarnos con ver uno de los de calle, poco importa porque al igual que en cine, soñar es gratis...



*Este De Lorean no es de cine, pero poco le falta*



El automóvil ha sido siempre terreno abonado para dar rienda suelta a las fantasías más desbordantes hasta rayar, a veces, en lo claramente hortera. Es evidente que no siempre el lujo ha ido de la mano del buen gusto. ¿Originales? ¿Extravagantes? Pues habrá opiniones y gustos para todo, pero lo menos que se podría decir es que en el Louwman no faltan los modelos cuanto menos "peculiares".

Y como una imagen suele valer más que mil palabras, aquí tenemos algunos buenos ejemplos de que casi, casi todo vale...

Aunque no están todos los que son, lo son todos los que están. No es fácil elegir a los más extravagantes, pero lo intentaré. Así pues mi tercer escalón del podio está realmente disputado y por eso hago merecedores de la medalla de bronce a cuatro de mis seis candidatos al "Top Six" de los vehículos más raros, raros, raros del museo...

**Medalla de bronce, "ex/aequo", por orden de antigüedad:**



*El "Thames 48-Hp Motor Stage Coach" de 1913.*

Este precioso ancestro de los actuales autobuses se dedicaba a trasladar a intrépidos aristócratas desde Londres a las carreras de caballos de Ascot o Epsom.

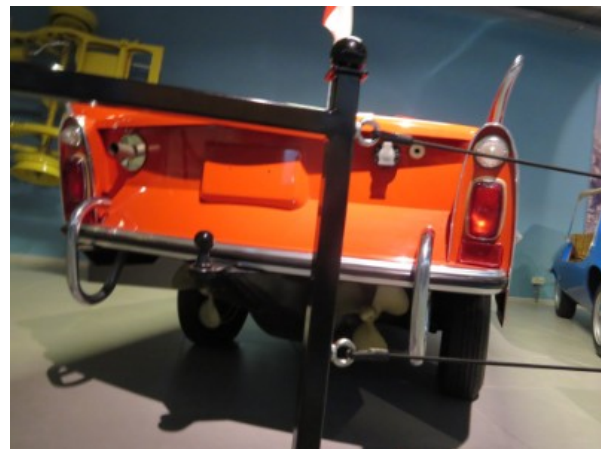


*Taruffi Tarf II - Bisiluro de 1951*

El "Taruffi Tarf II - Bisiluro" de 1951 fue un "caza-records" diseñado por el piloto italiano Piero Taruffi. Equipado con un motor Maserati de 1,7 l. desarrollaba 290 cv y superó los 300 km/h.



*El Amphicar bonito no es...*



*...pero tiene hélices y navega.*

Aunque a simple vista no lo parezca, el "Amphicar" de 1967 de origen alemán es un auténtico vehículo anfibio. Sus dos hélices no son decorativas. No debía ser un tiro, pero al menos los ríos y riachuelos no detenían su marcha...



*El "huevo" de Corbin*

Y por último he elegido el "Corbin Sparrow Electric Single-Seater" de 2000, una especie de "yema de huevo rodante" como representante de varios micro-coches que bien pudieran estar en esta selección por méritos propios.

La **medalla de plata** es para el más que extravagante "Fiat Boat-Car Carrozzeria Coriasco" de 1953.

Aquí sí que las apariencias engañan. Al "Boat Car", a diferencia del Amphicar, nunca "le llegó el agua a la cintura" y jamás pisó más agua que no fuera la de la lluvia. Sobre la base de un Fiat de 1950, el "Boat Car" fue un curioso ejercicio de publicidad del carrocer italiano Coriasco para promocionar la Escuela de Náutica de Bolonia...



*El "Boat Car" es un curioso trampantojo*



*No flota, pero no será porque no llevar salvavidas*

**Y la medalla de oro** es, sin ninguna duda, para lo más estrambótico y hortera de todo el museo: el "Brooke Swan Car" de 1910.

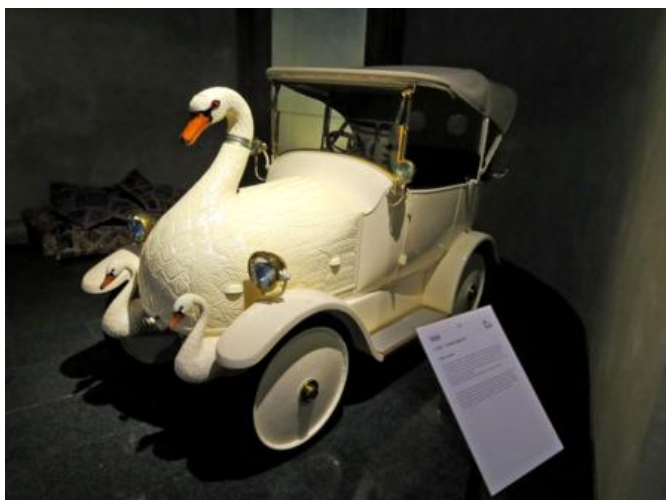
Fruto de la poco discreta imaginación de Robert Matthewson -caballero británico afincado en Calcuta- el "Coche Cisne" causó tal revuelo en su primera salida que hasta la policía tuvo que intervenir para templar los ánimos de la poco habituada población de la India a ver un cisne con ruedas...



*Ideal para un viaje de incógnito...*

A quien tampoco dejó indiferente fue al Maharaja de Nabha que lo compró poco después, pero como no era cuestión de dejar al heredero sin juguete, en 1920 nació el "Cygnet" para que el chiquillo pudiera salir de paseo con su augusto papá...

En cualquier caso... ¡Antes muertos que sencillos!



*No está mal "el juguetito"...*



Para los que somos caravanistas las dos caravanas expuestas tampoco nos dejarán indiferentes. Dos son los modelos que encontraremos.



*La Pierce-Arrow causaría sensación hoy en día*



*Ambiente "retro"*

Las americanas "Pierce-Arrow Travelodge" de 1937, clásica y elegante y la originalísima "caravana-oficina" "Curtiss Aerocar Land Yacht" de 1932, propiedad del banquero norteamericano Hugo McDonald con la que se trasladaba desde Long Island a Nueva York sin dejar de ocuparse de sus asuntos. Esta última es una auténtica rareza en todos los sentidos, pero como nadie está libre de "servidumbres", la enorme oficina rodante equipaba también un lavabo y un WC porque hay detalles en la vida de los cuales no escapan ni los magnates más rumbosos...



*American Way of Life...*



*La oficina rodante*



*La torreta le da cierto aspecto de bombardero...*



*No se descuidan los aspectos "mundanos"*



Como ya hemos comentado, el Louwman pretende ser el "museo total" y no se limita sólo a mostrar sus vehículos. Uno de sus rasgos más distintivos respecto a otros museos del automóvil es la amplísima y sensacional colección de objetos artísticos relacionados con el mundo de las cuatro ruedas: cuadros, esculturas, insignias, carteles, modelos a escala...



**NOTA:** Las fotos aquí expuestas han sido obtenidas con la autorización del museo, ya que no está permitido al público tomar imágenes de los cuadros y carteles.





No podía terminar este pequeño viaje a través de la historia del automóvil sin dedicar un lugar de honor a algunos de los coches más elegantes que podremos contemplar en el Louwman. Por supuesto que no son los únicos, pero esta es mi personal selección...



**DUESENBERG - SJ LAGRANDE DUAL - COWL PHAETON 1935**



**MERCEDES-BENZ - 500K SPEZIAL ROADSTER 1936**



**DAIMLER - DK 400 'GOLDEN ZEBRA' COUPÉ 1955**



**TALBOT LAGO - 6 GRAND SPORT COUPE SAOUTCHIK 1948**





La visita al museo toca a su fin. Y lo hace con un sorprendente “toque vintage”. De repente nos encontraremos inmersos en una ciudad cualquiera de los años veinte o treinta, con sus comercios y en cuya “plaza mayor” podremos recuperar fuerzas con un refrigerio o una taza de café antes de despedirnos del Louwman. Un excelente colofón para un inolvidable paseo por la historia, con mayúscula, del automóvil. El Louwman os está esperando...



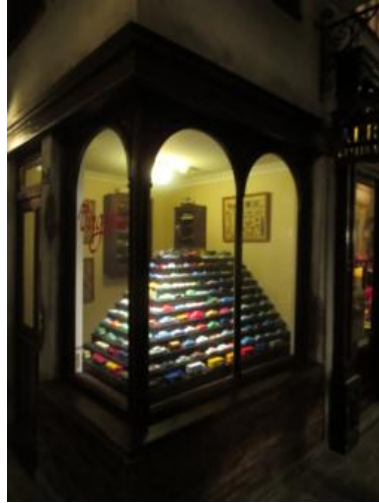
*Ambiente años veinte...*



*No falta detalle...*



*Todo muy vintage*



*Aquí estaba "mi Aston Martin"*



*Y mi Scalextric...*



*La cafetería "vintage"*



*Con su garaje...*

Y aquí termina esta visita-reportaje por este fantástico museo que ningún auténtico aficionado al mundo de las cuatro ruedas debiera perderse...

## **!El Louwman os espera!**

[www.francisco-colet-viajesycaravaning.com](http://www.francisco-colet-viajesycaravaning.com)  
[contacto@francisco-colet-viajesycaravaning.com](mailto:contacto@francisco-colet-viajesycaravaning.com)