



F. COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

Paris-Loira-Disney

Bretaña - Normandía

Castillos del Loira

Cité Automobile

Côte Azur-FêteCitron

Côte Azur - Toscana

Etlómetros oblig.

Evitar peajes A-63

Fête Citron 2017

Languedoc-Viaje gafe

Le Mans Classic

Manoir Autom. Lohéac

Museo del Aire Paris

Museo Aviones Caza

Museo Matra

Museo Peugeot

Museo 24 h Le Mans

Norte Francia

Palais Bonbon Nougat

Perigord

Provenza en Navidad

Saboya en Navidad

GRAN BRETAÑA

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" A LA "Z"



## La cité de l'Automobile Musée National - Collection Schlumpf Mulhouse (Alsacia)

Mi próximo reportaje "total" sobre los principales museos automovilísticos de Europa sigue navegando a toda vela y con ocasión de nuestro viaje a Alsacia en Navidad pude retomar desde un ya lejano año 2000 al Musée National de l'Automobile Français, denominado desde 2006 como "La Cité de l'Automobile - Musée National - Collection Schlumpf" - sito en la ciudad alsaciana de Mulhouse.

Situado en una antigua fábrica textil reformada por el estudio de arquitectura francés "Milou", nos recibe una espectacular fachada enmarcada en un cuadrado salpicado de coches en suspensión y alberga la mayor colección de automóviles del mundo - 500 ejemplares de casi un centenar de marcas- desde 1878 a nuestros días. En su origen el museo se debió al entusiasmo de los hermanos Schlumpf y alberga la mayor colección de Bugatti, la famosa marca alsaciana de coches de lujo y de competición que vivió su época de esplendor en el primer tercio del siglo XX. El museo se enorgullece de contar con dos de los seis "Bugatti Royale" creados.



La joya de la corona del museo: el Bugatti Royale

Lo cierto es que la variedad y calidad de los modelos expuestos justifican sin duda la visita y todo buen aficionado al mundo del automóvil disfrutará a tope de la Cité de l'Automobile.

Si además la visita se hace coincidir con el período de Adviento -de finales de noviembre a Navidad- cuando Alsacia rezuma aires navideños por todas partes, la experiencia puede adquirir ya tintes antológicos. Nosotros así lo hemos hecho y por eso si queréis conocer más de cerca lo que os encontraréis en Alsacia en Navidad sólo tenéis que pinchar en la siguiente foto...



**Pincha en la foto  
y sabrás todo lo necesario  
para preparar un viaje inolvidable a Alsacia en Navidad**

Y si, además, queréis acercaros a Alsacia por carretera, aquí tenéis la mejor ruta que os permitirá combinar sabiamente la rapidez, la comodidad y el ahorro en peajes. Sólo hay que pinchar en la foto...



Otro punto a favor de la visita a Mulhouse para los amantes de las máquinas y de la técnica es que alberga también la ahora denominada "Cité du Train", que no es otra cosa que el antiguo "Museo Nacional Francés del Ferrocarril" debidamente puesto al día. No es casualidad, pues la misma empresa "Culturespaces" gestiona ambos museos. Más info en [www.citedutrain.com](http://www.citedutrain.com)

Los dos están muy cerca el uno del otro y es perfectamente posible adquirir una entrada conjunta, con el subsiguiente ahorro económico, para disfrutar de cuanto ofrecen, que es mucho.

Por suerte la geografía se pone de nuestra parte y a poca distancia de Mulhouse -a sólo 55 kilómetros- en Sochaux/Montbéliard, tenemos también a nuestro alcance otro museo automovilístico de campanillas: el Museo Peugeot, al cual le debemos aún visita. Más info en [www.museepeugeot.com](http://www.museepeugeot.com)

Y si nos venimos arriba y disponemos de tiempo suficiente, a sólo 250 km de Mulhouse, en Stuttgart nos estarán esperando dos de los más espectaculares museos europeos: ¡los de [Mercedes Benz](#) y [Porsche](#)!

Pero mientras tanto va siendo hora de regresar al de Mulhouse y comentar los aspectos más prácticos de la visita...



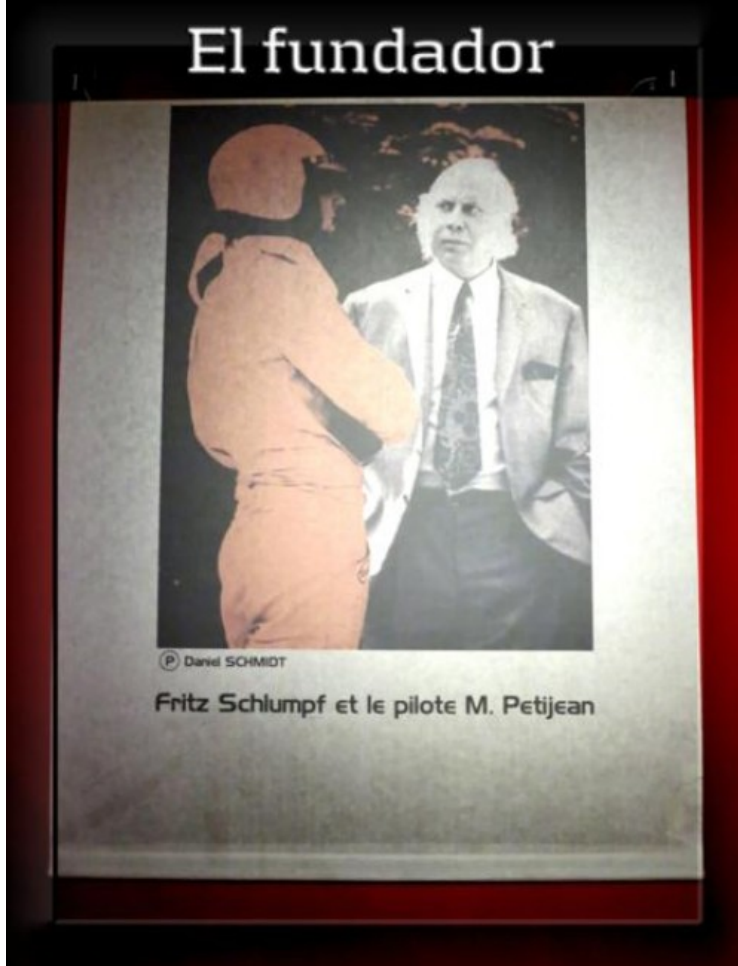


La "Cité de l'Automobile" abre todo el año, excepto el día de navidad, aunque a lo largo del año varían sus horarios de apertura. Lo mejor es, pues, consultar su web [www.citedelautomobile.com](http://www.citedelautomobile.com)

En esta misma página disponéis también de la información necesaria para llegar al museo, que se encuentra a las afueras de Mulhouse.

La entrada supone 11,5 euros para los mayores de 18 años (2015). Los menores de siete años no pagan y hay billetes familiares que permiten ahorrarse unos cuantos euritos.

El museo dispone de un aparcamiento exterior, con ticket y barrera, que se paga por horas. Su amplitud lo hace adecuado para poder ser visitado en ruta cuando viajemos, por ejemplo, con la caravana. Esa es una ventaja nada desdeñable desde luego.



La colección Schlumpf no existiría sin los hermanos Fritz y Hans Schlumpf, propietarios de la fábrica textil que actualmente alberga el museo.

No obstante el verdadero autor de la colección fue Fritz, quien fuera reuniendo paso a paso la colección de coches que vio la luz como museo un lejano año 1966. No obstante diez años después las dificultades económicas de la fábrica textil acabaron con la historia de Schlumpf al frente y tras un convulso periodo en 1982 nace el Museo Nacional del Automóvil Francés. Sin embargo no es hasta 2006 que Culturespaces se hace cargo de su gestión.



El museo nos recibe con un amplio vestíbulo que incluye el mostrador de entrada, la tienda y la librería del automóvil. La cafetería está adyacente al vestíbulo y puede accederse a la misma tanto desde la entrada como al salir para tomar un tentempié o un café.



*El vestíbulo*



*Y su árbol navideño, que era la época*

Para recordarnos que seguimos en un museo automovilístico allí encontraremos un Benetton F1 B200 de 2000, eso sí, debidamente "disfrazado" con los colores de la época gloriosa de los dos campeonatos del mundo de Renault F1 con Fernando Alonso, que por algo la marca francesa motorizaba el coche.



*El Benetton B200 by Renault*

Al museo propiamente dicho accederemos a través de un largo pasillo con pantallas de cine y motores de automóvil. A continuación desembocaremos en otro pasillo con vitrinas llenas de las más variopintas "mascotas", las figuras que coronaban los radiadores de los cochazos de la primera mitad del siglo XX. Finalmente y antes de entrar en la vastísima sala dedicada a "La aventura del automóvil" nos toparemos con dos coches míticos: El Bugatti Royale Enders y el Renault Alpine...



Mascotas y más mascotas



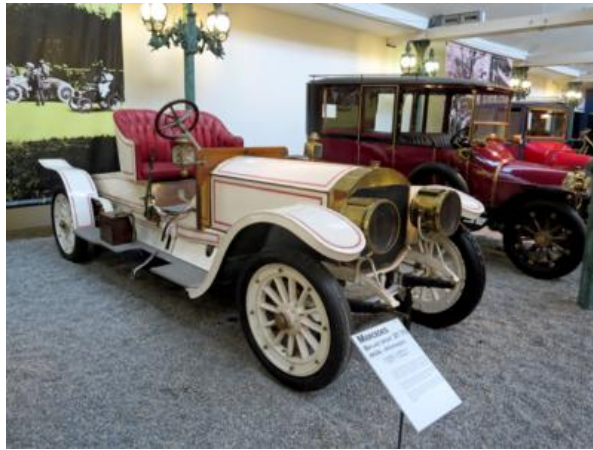
El Bugatti Enders y el Alpine



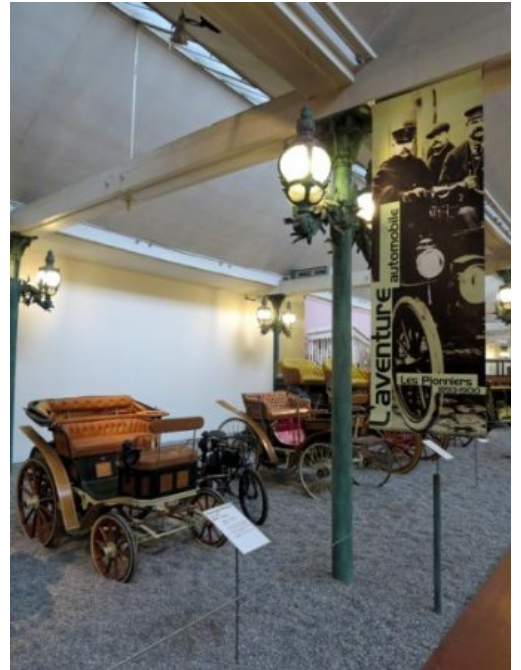
La reacción natural de todo visitante al llegar a la gran sala de la "Aventura del Automóvil" es quedarse literalmente boquiabierto ante semejante extensión de automóviles. A fin de cuentas 17.000 metros cuadrados llenos de coches de todas las épocas no se ven todos los días. Se encargan de rematar la ambientación "art nouveau" del lugar nada más y nada menos que 800 farolas a imagen y semejanza de las del puente de Alejandro III en París.

Para facilitar la visita u ofrecer una visión panorámica antes de embelesarse con cada automóvil es posible dar una vuelta al museo en el multicolor trenecito eléctrico (aunque cuando lo visitamos no había nadie para manejarlo...)





*El elegante Mercedes 37/70 de 1906*



*A tono con la construcción de la Tour Eiffel*



*Chasis de un Rolls Royce de 1920*





Desde luego pocos negarán que el primer tercio del siglo XX fue la era dorada de las grandes berlinas y descapotables de lujo vestidos por los "modistas" de la época: los carroceros que diseñaban modelos de ensueño para las grandes marcas automovilísticas.

De lo que no cabe duda es que el visitante del museo no quedará para nada defraudado con el ampísimo abanico de joyas automovilísticas al alcance de la vista. ¡Qué pasada!



*¡Qué preciosidad de Mercedes!*



*Mercedes Torpedo de 1924*



*Maserati biplace sport 2000 de 1930*



*Las chicas siempre han sido guerreras...*



*Impresionante Arzens "La Baleine" de 1938*



*Bugatti, la marca alsaciana por excelencia*

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 (Museo Lowman - La Haya (Holanda))*

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 este mismo museo -que cuenta con la más amplia colección de Bugatti del mundo- pero no hay que dejar de darse una vuelta por el fantástico "Museo Lowman" en La Haya (Holanda), que cuenta con un espléndido ramillete de "Bugattis".

Entre los muchos Bugatti presentes en Mulhouse -las auténticas joyas de arte quedan reservadas para más adelante, cuando lleguemos a las "Obras Maestras"- encontraremos modelos espectaculares como estos...



*Bugatti Torpedo (1932)*



*Bugatti Cabriolet 57 - (1932)*



*Bugatti Cabriolet type 49 (1934)*



*Bugatti Berline (1933)*



*Impresionante la trasera de este Bugatti*



*"Bugattis" por doquier...*

Si os habéis quedado con ganas de más Bugatti, no hay que preocuparse. En la zona reservada a las obras maestras de la automoción veremos muchos más. ¡Y de lo mejor! Pero antes igual podemos saborear un "Veyron"...



*El Bugatti Veyron*



¡Qué mejor manera de abrir "los tiempos modernos" del automóvil que con tres de los iconos de la popularización de las cuatro ruedas en Europa y en Francia en particular: El Citroën "CV" -la famosa "Cirila"- el no menos famoso 4/4 de Renault y primer modelo fabricado en España por la marca y el Austin Morris.

El final de la Segunda Guerra Mundial acabó con los cochazos de lujo -Europa no estaba para historias- y empezaron las grandes series de coches que sentaron al volante a casi todo el continente.

En la Cité de l'Automobile tampoco faltan los iconos de la segunda mitad del siglo XX y ahí tenemos unos cuantos buenos ejemplos...



*¡Cómo me gustaba de pequeño el "Dauphine"!*



*Y un no menos curioso Renault 4L "Mini"*



*El fantástico Mercedes 300 "Alas de Gaviota"*



*El no menos mítico R16*



*Y el checo "Tatra" típico de "los malos" de las pelis de espías*





*Un Testarossa siempre es un Testarossa, pero plateado no es lo mismo*



Un museo dedicado al automóvil no es sólo una sucesión de coches colocados con mayor o menor fortuna. También es una oportunidad para rendir homenaje a otros aspectos del mundillo que no siempre reciben la atención que merecen. La Cité de l'Automobile aporta una novedad que no es fácil de encontrar... ¡los coches de juguete! La colección Jammet se encarga de ello. Y de una manera francamente original.





*La industria del automóvil moderno y sus robots*

De la mano de "Peugeot", que para eso se fabrica en Mulhouse, el museo cuenta con dos robots que funcionan realmente, con el Peugeot 308 "10.000.000" o un modelo en el cual subirse y "hacerse unas vueltas de campana"...



*Para valientes que desafían al mareo*



*El 308 "Diez millones"*

De todas maneras qué sería del automóvil sin la competición. Pues bien, los amantes de lo "racing" se llevarán una alegría cuando se den cuenta de las joyas que guarda el museo...



# La competición automovilística

La zona destinada a exponer a los representantes "sport" -que abarca todas las épocas- se divide en sectores bien ambientados, en los que la bandera a cuadros tiene un gran protagonismo: los primeros coches "de carreras". Y una fantástica colección de monoplazas: los de los años 30-50 y los F1 de los 60 hasta finales del siglo XX. Incluso hay un representante de la Indy norteamericana...

Los prototipos de resistencia tampoco faltan a la cita, con algunos modelos míticos: el Renault Alpine A442 ganador de las 24 horas de Le Mans en 1978 o el Porsche 908 de 1968/69.

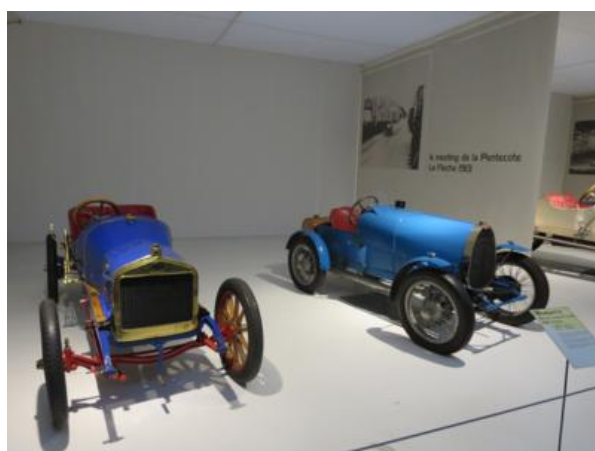


*Los coches de rallye preparan el terreno...*



*Acedemos al mundo de la competición...*

Los ancestros...





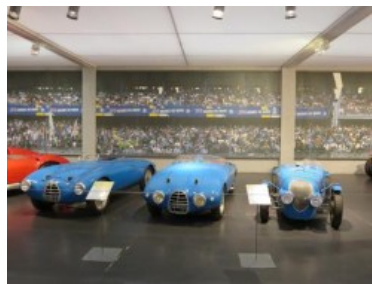
*Aquellos locos cacharros...*



*Bugattis y otros monoplazas con el "bleu francés"*



*¡Qué sería de las carreras sin la bandera a cuadros!*



**Los gloriosos años 30 - 50...**



El Mercedes W125 de R. Caracciola (1937) Una de las míticas "flechas de plata"



El Ferrari F2 1500 (1950)



Los italianos del "Rosso Corsa"



*Azul y Rojo - Rojo y Azul...*

## Los míticos años 60



*El Lotus 18 de 1960 y 33 de 1963*



*Los Lotus y el "British racing green"*



**"Los colores nacionales"**



*Francia: Azul*



*Italia: Rosso Corsa*



*Alemania: Plata*



*R.Unido: Verde*

Los "colores nacionales" para identificar la nacionalidad de los coches de carreras se instituyeron de manera estable desde los años veinte hasta 1968, cuando la FIA autorizó a los equipos de carreras a contratar patrocinadores que ayudasen a sufragar los gastos cada vez más elevados de la competición automovilística.

El mítico Colin Chapman, patrón de la escudería Lotus fue el encargado de "abrir la lata" anunciando ese mismo año la llegada de su patrocinador "Gold Leaf" -pintando sus coches de rojo y dorado- que duraría hasta 1972 cuando Imperial Tobacco daría en la diana decorando con el archifamoso negro y dorado de "John Player Special" los Lotus de F1 que se alzaron con el campeonato mundial a manos del no menos archifamoso Emerson Fittipaldi.

Pero hasta entonces y durante medio siglo los coches de competición no lucieron publicidad alguna y sólo se podía distinguir su nacionalidad por el color de su carrocería: Francia-azul. Italia - rojo. Alemania - plata. Reino Unido - Verde oscuro. Bélgica - amarillo. Japón - blanco. Estados Unidos - blanco con rayas azules.

Los coches franceses son azules gracias a Bugatti y los italianos y su "Rosso Corsa" se debe al rojo de Alfa Romeo. Ambas marcas marcaron tendencia y sus países adoptaron sus colores.

El plateado de los alemanes tiene una historia aún más curiosa. Inicialmente el color alemán era el blanco, pero el 3 de junio de 1934 y precisamente sobre el Mercedes W125 de Caracciola que aparece en la foto, el equipo decidió eliminar totalmente la pintura blanca para reducir peso y se presentó con la carrocería de aluminio bien brillante y pulida. Y ahí empezó la leyenda de las "flechas de plata"...



*El Ferrari 156B de 1963 y el Porsche Indy de 1988*



*El Renault RE40 Turbo de Prost (1983)*



*El Williams Renault FW16 de Damon Hill (1994)*



*El Benetton B195 de 1995  
Campeón del Mundo de F1 con Michael Schumacher al volante*



*Un auténtica parrilla de salida de Fórmula 1*

**Los prototipos de Resistencia:**



*El Renault Alpine A440 ganador de Le Mans 78*



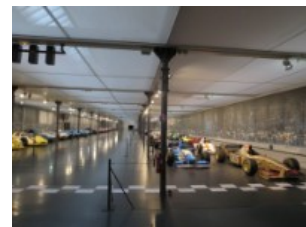
*El no menos mítico Porsche 908 de 1968/69*



*Audi y Porsche tampoco querían quedarse al margen...*



*Los GT también tienen su representante*

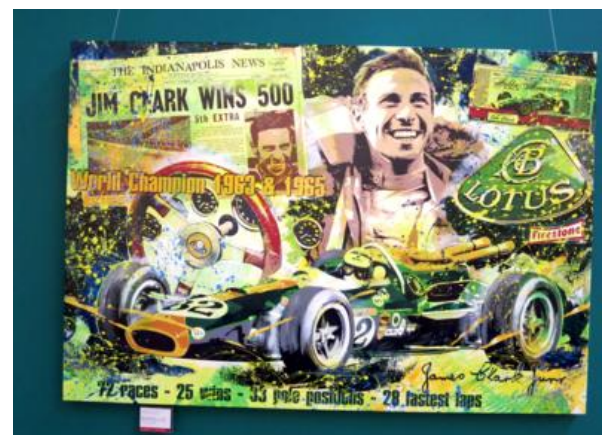




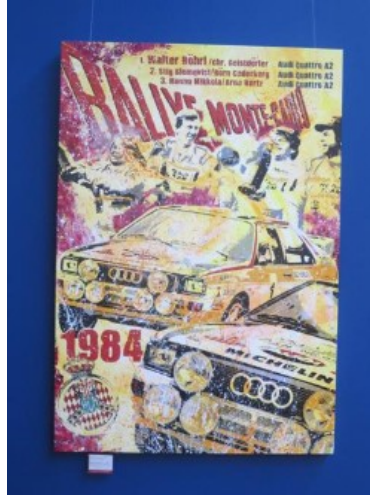
El museo mantiene exposiciones temporales con las que dar variedad a su colección. En 2014 el artista alemán Bernd Luz exponía unos maravillosos cuadros de temática "racing", aunque dejemos que sean sus obras las que hablen por sí mismas...



*Steve McQueen y el mítico Porsche 917 Gulf*



*Jim Clark y su victoria en Indianapolis 1965*



La última gran zona del museo está dedicada a las obras maestras de la primera mitad del siglo XX, Auténticas joyas en las que las grandes marcas de lujo como Bugatti, Rolls Royce o Mercedes entre otras tienen a algunos de sus más ilustres representantes. Un auténtico viaje a través de la elegancia y el buen gusto hecho automóvil...



*El Bugatti Royale, el modelo más lujoso de la marca ocupa un lugar de privilegio*



*Desde cualquier ángulo el Royale destila elegancia*



*¡Y distinción!*



*Los Rolls Royce están muy bien representados...*





*Un Mercedes siempre es un Mercedes*

Pero estamos en Alsacia, la patria chica de Bugatti y no hay otro museo en el mundo con más Bugatti que aquí. Y se nota...



*Los tonos bicolors hacían furor en Bugatti*



*Rezumando elegancia*



## Y el museo va tocando a su fin...

Tras dejar atrás la sala de los "Chef d'Oeuvre" (las obras maestras), transitaremos por la sala de homenaje a Fritz Schlumpf -el fundador del museo y entusiasta de Bugatti- y por la zona dedicada al Bugatti Atalante en la que podremos observar cómo se va restaurando un coche de época.

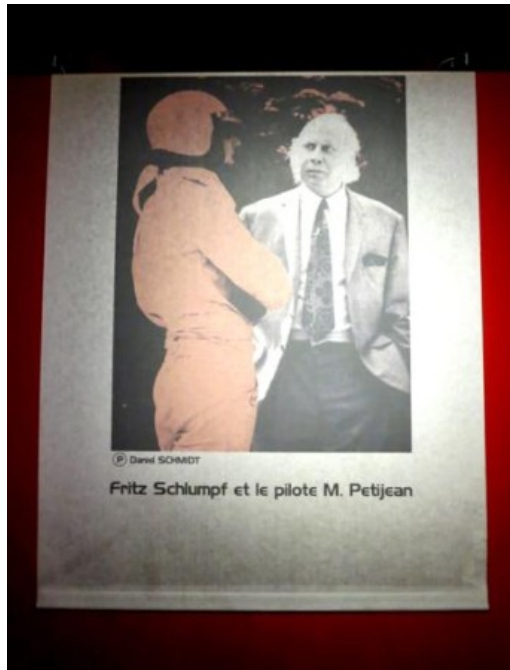
Finalmente retornaremos al punto de partida, al vestíbulo de entrada, poniendo así punto final a un viaje a través de la historia del automóvil europeo.



*El Bugatti Atalante, pura elegancia (1936-38). No nos cansamos de verlo...*



*La Sala dedicada a Fritz Schlumpf*



*Recordando a Fritz Schlumpf, el "culpable" de todo esto...*



*La galería de los Bugatti Atalante*



**Y punto final a la Cité de l'Automobile,  
uno de los mejores museos automovilísticos  
del mundo.**



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