



La vigésima edición de la Techno Classica de Essen

O
C
I
O

Alejandro Lazcano Arranz

SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN INFORMÁTICAS

Ministerio de Trabajo e Inmigración

Quien quiera ver la feria más espectacular del mundo en cuanto a coches clásicos se refiere, debe ir a Essen.

Lo cierto es que lo que leí en Internet sobre esta exposición de clásicos, corroboraba lo que Víctor me dijo, de manera que fui planeando mi asistencia a esta feria, se celebró los pasados días 26 a 30 de marzo de 2008, y conste que superó con creces mis expectativas.

En cuanto al viaje, indicar que lo más cómodo es el avión, que tomamos hasta Dusseldorf y de ahí se puede tomar el tren, o bien un taxi hasta Essen, que es una ciudad de Renania, situada en el corazón de la región industrial de la cuenca del río Ruhr, que es un afluente del Rhin.

Essen fue durante décadas la ciudad minera más grande de Europa, gracias al imperio de la industria de armamentos de la familia Krupp establecieron una industria para producir acero en 1811. Si bien, a partir de los años 60 ha evolucionado, abandonando su economía centrada en la industria minera para convertirse

en una ciudad que basa su economía en el sector de servicios. De hecho, la ciudad de Essen, así como en general las ciudades del valle del Ruhr han dejado de ser ciudades mineras, para convertirse en lugares donde la cultura y la ecología están siendo llevados a un nivel de post industrialismo. Fruto de esta reconversión, Essen ha sido elegida como la ciudad europea de la cultura para 2010.

Essen se fundó sobre el año 845 como un monasterio para mujeres. Fue uno de los monasterios más importantes del siglo X. Después del fin de la dinastía Ottoniana, Essen perdió su importancia y permaneció como un pueblo dedicado a la agricultura hasta el siglo XIX. Fueron

las minas de carbón y de hierro, como hemos comentado, las que ocasionaron el crecimiento de la ciudad y de toda el área del Ruhr.

Como podemos ver, la orientación del viaje se puede hacer de dos formas, dependiendo de que vayamos con los amigos o bien que nos acompañe la familia. En el primer caso, que es el más habitual, lo más fácil es tomar el avión hasta Dusseldorf, pegarse el atracón de feria durante al menos dos días y volver a casa cargado de piezas, otros elementos y la retina repleta de coches. Si por el contrario nos acompaña nuestra circunstancia, lo mejor es ir hasta allí en avión, pegarnos el festín de pabellones durante un día, y al día siguiente a





Dusseldorf a visitar esta bella ciudad, caminando por las orillas del Rhin y luego por el interior, para visitar sus iglesias y tomarnos algo en sus tranquilas terrazas.

Dejando de lado el viaje y las particularidades de la zona, nos volvemos a centrar en el objeto de este artículo, es decir el automovilismo.

Los que estamos contentos de ver **Retromóvil** todos los años y embebernos de sus tres pabellones en el recinto ferial de la Casa de Campo, sufrimos una cura de humildad cuando asistimos atónitos al mapa de la **Techno Classica** que dispone de doce pabellones y además, completamente repletos de material de primer orden.

No tengo palabras para expresar lo que fue para mí ver tres Bugatti Type 57 en perfecto estado, o el Bugatti Daytona con su carrocería azul aerodinámica, o el triciclo inicial de Mercedes.

Pero hay que resaltar la zona de subastas y los pabellones dedicados

en exclusividad a Mercedes, Audi, BMW y especialmente Porsche.

En el de Mercedes, me quedo con el modelo de 1929, ya que yo tenía uno de juguete, y me hizo mucha ilusión verlo al natural en tan buen estado de conservación. En segundo lugar me quedo con la colección de modelos 190 y 300 SL, incluido el "alas de gaviota", que hacían soñar con poseer uno, pero cuyos precios te devolvían a la realidad ipso facto. Por último destacaría el modelo W196 de 1955 de Fangio.

En el de Audi, me impactó el modelo cuatro que llevaba Walter Rhol en el Montecarlo, que permitió ganar a la firma una justa fama en la tecnología de tracción a las cuatro ruedas.

El pabellón de BMW tenía una completa representación de todos sus modelos, pero yo me quedaría con el 328 de 1937, o el 635 CSI de circuitos, que daba miedo sólo el verlo al natural, y por supuesto, el M1 de 1978, que pasa por ser uno de los

coches de circuito más elegantes, así como el 2002 Ti con preparación Alpina, que en mis años mozos, vi correr en el circuito del Jarama en las manos de José Manuel Lencina.

Acto seguido, nos adentramos en el pabellón de Porsche y mientras estábamos viendo un 911 Targa rojo perfectamente reconstruido, oímos hablar español, nos giramos y encontramos unos compatriotas con la chaqueta del Club Porsche.

Seguimos por el pabellón, y nos encontramos una colección de motores reconstruidos y disponibles para llevarse, así como todo tipo de piezas, algunas de las cuales cayeron para mí 911, pero especialmente nos llamaron la atención los 917 de la Martini Racing Team que corrieron las 24 horas de Le Mans y que daba gusto ver, así como un Ford GT 40, que también participó en dicha carrera.

Conclusión, indescriptible, debes conocerlo para opinar. ♦