

El Automóvil como objeto museístico en Europa

**Máster en Gestión del Patrimonio Artístico y Arquitectónico, Museos y
Mercado del Arte.**

Trabajo Final de Máster

Autor: Borja Alejandro De La Cruz Peña

Profesora - Tutora: María de los Reyes Hernández Socorro

Curso Académico 2019/20

Convocatoria: Especial de Febrero

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	Pág. 4
OBJETIVOS	Pág. 4 - 5
METODOLOGÍA	Pág. 5
ESTADO DE LA CUESTIÓN	Pág. 5 - 6

CAPITULO I: MUSEOS AUTOMOVILÍSTICOS

1. Los primeros museos del automóvil.	Pág. 7 - 8
2. El crecimiento de los museos automovilísticos en Europa.	Pág. 8 - 11
3. La importancia del automóvil como soporte didáctico.	Pág. 11 - 14
4. El automóvil como obra de arte.	Pág. 14 - 15
4.a Los Art Cars	Pág. 15 - 17
5. Museos no específicos del automóvil que contienen vehículos.	Pág. 17 - 19
6. Los museos de automóviles. Estudio de casos: The Porsche Museum y Museo de Historia de la Automoción de Salamanca	Pág. 19
a. Introducción en torno a los museos de vehículos.	Pág. 19
b. The Porsche Museum	Pág. 19 - 22
c. Museo de Historia de la Automoción de Salamanca	Pág. 22 - 24

CAPITULO II. COMENTARIO Y CATALOGACIÓN DE LOS AUTOMÓVILES SELECCIONADOS

1. Ferrari 250 GTO	Pág. 25
a. Tipología, versiones y colores	Pág. 25
b. Descripción: Motor, diseño manual y velocidad	Pág. 26
c. Año de fabricación	Pág. 26
d. Medidas	Pág. 27
e. Localidad y empresa que lo construyó	Pág. 27
f. Comentario	Pág. 27 - 29
2. BMW M1 Group 4 (Andy Warhol Art Car)	Pág. 29
a. Tipología, versiones y colores	Pág. 29
b. Descripción: Motor, diseño manual y velocidad	Pág. 29 - 30

c. Año de fabricación	Pág. 30
d. Medidas	Pág. 31
e. Localidad y empresa que lo construyó	Pág. 31
f. Comentario	Pág. 31 - 33
3. Seat Ibiza del Sol Cesar Manrique	Pág. 33
a. Tipología, versiones y colores	Pág. 34
b. Descripción: Motor, diseño manual y velocidad	Pág. 34 - 35
c. Año de fabricación	Pág. 35
d. Medidas	Pág. 35
e. Localidad y empresa que lo construyó	Pág. 35
f. Comentario	Pág. 35 - 37
4. BMW 730i Art Car Cesar Manrique	Pág. 37
a. Tipología, versiones y colores	Pág. 38
b. Descripción: Motor, diseño manual y velocidad	Pág. 38
c. Año de fabricación	Pág. 39
d. Medidas	Pág. 39
e. Localidad y empresa que lo construyó	Pág. 39
f. Comentario	Pág. 39 - 40
5. Porsche 917/20 Pink Pig	Pág. 41
a. Tipología, versiones y colores	Pág. 41
b. Descripción: Motor, diseño manual y velocidad	Pág. 41 - 42
c. Año de fabricación	Pág. 42
d. Medidas	Pág. 42
e. Localidad y empresa que lo construyó	Pág. 42
f. Comentario	Pág. 43 - 44
CONCLUSIONES	Pág. 44 - 47
BIBLIOGRAFÍA	Pág. 47
WEBGRAFÍA	Pág. 47 - 50

RESUMEN

Desde siempre los automóviles han tenido la concepción de meros medios de transporte cuya función consistía en trasladarnos desde un punto A, hasta un punto B. Es con el paso de los años cuando se ha ido tomando otras concepciones por las que estos comienzan a tener una mayor importancia, hasta el punto de que empiezan a introducirse en el interior de los museos, he incluso, se crear diferentes museos automovilísticos por todo Europa, demostrando la importancia que estos han ido adquiriendo. Con este trabajo de fin de máster pretendo reafirmar la importancia de estos museos, y más concretamente, de estos vehículos como objetos de museo y el lugar que ocupan en estos centros. Por otro lado, cuento con la firme intención de visibilizar y dar una mayor importancia a la utilización del automóvil como soporte artístico y el valor adquirido por determinados vehículos como obras de arte. Categoría que algunos ya presentan de forma legal y que otros deberían adquirir bajo mi punto de vista, por varias y diversas razones. Para finalizar incluyo una pequeña catalogación con algunas de esas obras de arte.

ABSTRACT

Cars have always had the conception of mere means of transport whose function was to move from a point A, to a point B. It is over the years that other conceptions have been taken by which they begin to have a More importantly, to the point that they begin to be introduced inside the museums, I have even created different automobile museums throughout Europe, demonstrating the importance they have acquired. With this master's project I intend to reaffirm the importance of these museums, and more specifically, of these vehicles as museum objects and the place they occupy in these centers. On the other hand, I have the firm intention to make visible and give greater importance to the use of the car as artistic support and the value acquired by certain vehicles as works of art. Category that some already present legally and that others should acquire from my point of view, for several reasons. Finally, I include a small catalog with some of those works of art.

Automóvil, museo, vehículo, arte, exposición.

Car, museum, vehicle, art, exposition.

INTRODUCCIÓN

Con este trabajo de final de máster se pretende realizar un estudio que verse sobre el automóvil, estando este encuadrado dentro de los museos europeos como objeto expositivo, basándome para ello en la realización un pequeño estudio sobre la utilización del automóvil como objeto a estudiar dentro de esos espacios y las diferentes categorías o concepciones que este puede tener, ya sea recurriendo a él como elemento expositivo por considerarse una obra de arte como tal, por la importancia que tuvo en un momento concreto o por tratarse de una pieza con un determinado valor, tanto económico como sentimental, como elemento artístico por servir como lienzo e inspiración para la realización de obras de arte y a su vez realizar un pequeño repaso por algunos de los principales y más conocidos museos automovilísticos de Europa.

OBJETIVOS

Los objetivos que pretendemos se basan en realizar un estado de la cuestión que nos ocupa a la vez que intentamos reflejar y visibilizar el automóvil como objeto artístico y museístico. Es ampliamente conocido que los automóviles de alta gama cuentan con una gran admiración por parte del público general y que por ello son expuestos en los museos. Por lo que pretendo mostrar y poner en conocimiento que existen determinados automóviles que son considerados verdaderas obras de arte, pues han servido como lienzos para que algunos de los más grandes artistas, especialmente pintores, plasmen sobre ellos sus ideas y sentimientos a través de los trazos obtenidos de sus herramientas, objetos únicos que han pasado a ocupar lugares relevantes en diferentes museos y exposiciones.

A su vez buscamos, con la ayuda de mi tutora, destacar la importancia que tienen estos vehículos dentro de los museos como objetos expositivos y parte de las colecciones propias de estas entidades, poniendo en valor la importancia de los cuidados que reciben y los procesos de conservación y restauración, como cualquier objeto artístico. Por otro lado, intentaremos visibilizar la imagen y el trabajo que los conservadores, muchos de ellos especializados, realizan de manera exhaustiva, pues son objetos que llegan a contar con valores tan elevados como cualquier obra de arte consagrada y que no solo se encuentran en los museos dedicados y propios de las grandes compañías automovilísticas, pues es importante recalcar que los mayores coleccionistas son los clientes privados.

Por otra parte, realizaremos un pequeño estudio de los museos automovilísticos, intentando centrarnos en las funciones y características de estos espacios, destacando la finalidad bajo la que se crearon y los distintos espacios con los que cuentan así como las diferentes actividades que realizan. Todo ello sin olvidar la funcionalidad de los propios museos y las herramientas y sistemas con los que cuentan.

METODOLOGÍA

Para la realización de este trabajo recurriremos a diferentes herramientas que nos ayudarán a explicar las cuestiones que pretendemos conseguir. Como punto inicial haremos un pequeño repaso de las publicaciones que se han realizado con anterioridad a este trabajo. Analizaremos cómo algunos centros tratan la cuestión de contar con uno o varios automóviles como objetos expositivos, contando con una gráfica que me permita analizar la evolución a lo largo del tiempo de los mismos museos y como estos han ido proliferando. Por otro lado se planteó la posibilidad de realizar un pequeño y breve cuestionario, donde se resolviesen algunas de las principales cuestiones que nos podemos plantear acerca de estos museos, pero por diferentes cuestiones y tras intentar contactar con diversos museos, de los que hablaré a lo largo de este trabajo, no se ha podido implementar dentro del mismo, al no obtener respuestas de muchas de estas entidades, a la solicitud de realización de dicho cuestionario planteada o la negativa por cuestiones de no publicación de algunos datos, de los pocos que tuvieron a bien el responder. Trataremos de explicar las diferentes razones que han llevado a muchos museos a contar con vehículos dentro de sus espacios expositivos e incluso realizar exposiciones con el vehículo como cuestión e idea principal, así como los primeros ejemplos de estos casos. Además, expondremos mediante diversas cuestiones, que van desde la utilización de determinados vehículos para eventos especiales hasta el uso del mismo como lienzo de arte, lo que este objeto representa artísticamente y como ha cambiado esa concepción a lo largo de la historia.

Teniendo en cuenta la documentación recogida, trataremos los antecedentes de estos museos automovilísticos y citaremos algunos ejemplos. Incluimos una pequeña catalogación citando de algunos ejemplos.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

En lo que al estado de la cuestión se refiere, podemos decir que es un territorio vagamente explorado, del que se tienen ciertos conocimientos de la temática, pero sobre el que no se han realizado grandes estudios que aborden la cuestión de modo muy concreto. Sí que se cuenta con pequeños manuales o trípticos independientes y personales dentro de los museos, especialmente si están integrados dentro de una compañía automovilística concreta, donde realizan un repaso a su historia y donde exponen sus diferentes colecciones.

Por lo que hemos podido ver hay pocas publicaciones que hagan referencia a el automóvil como objeto de museo, no obstante se puede encontrar algún artículo o pequeña publicación¹ donde se aprecia un trabajo de investigación y un más que certero intento de arrojar luz y orden a esta cuestión, pero sigue siendo un área bastante poco revisada. A su vez están las guías donde se recogen los distintos museos automovilísticos localizados en un determinado territorio y en las que se realiza una escueta explicación de su localización, horarios, precios de entradas y lo que ofrecen a los visitantes, destacando que muchas veces se refieren más bien a colecciones de vehículos privadas más que de museos propiamente dichos.

Uno de los aspectos más llamativos es la falta de documentación propia y específica que defina, explique o bien simplemente comente los distintos aspectos referidos a la conservación de los diferentes elementos expuestos en los museos que abordamos. Con lo que se evidencia una falta de orden y de métodos específicos que establezcan como hacer frente a las diferentes dificultades que puedan presentarse a la hora de realizar una exposición, puesto que al fin y al cabo se trata en muchos casos de obras incluidas en las colecciones de las entidades museísticas. Sirva de mero ejemplo la cuestión de si es recomendable o adecuado que sean funcionales, pues al tratarse de objetos móviles tienen que contar con diferentes sistemas de fluidos que podrían afectar a su conservación, pero sin los cuales pierden su funcionalidad primera, siendo esta la intención para la que inicialmente fueron ideados. Esto nos lleva a plantearnos qué función cumplen dentro del museo, si la de elementos expositivos o la de vehículos tal y como fueron ideados, entendiéndose de paso como obras de arte. Existen varios casos que son considerados obras de arte de los que posteriormente daremos cuenta.

¹ El *"Manual del museo rodante: una aproximación al automóvil como objeto de museo"* de Joan Santacana i Mestre, sirve como un claro ejemplo de trabajo de investigación, pero no deja de ser un material muy escaso.

CAPITULO I: MUSEOS AUTOMOVILÍSTICOS.

Dentro de este apartado nos centraremos en la parte que atañe más directamente a este trabajo, haciendo un pequeño repaso histórico por los diferentes museos automovilísticos repartidos por Europa. Se hace necesaria una pequeña aclaración en estos momentos, pues no pretendemos abarcar todos los museos europeos de automóviles, dado que hay muchos. Por lo tanto, trataré de forma clara los más importantes y conocidos, intentando mediante esa pequeña selección cubrir la mayor distancia posible del territorio. Para poder tomar un punto de origen recurriré a un aspecto cronológico, iniciando el recorrido en los primeros museos del automóvil del que tengo constancia hasta los de más reciente creación. Tras esta idea podemos observar que durante las últimas décadas se ha producido una gran proliferación de dichos centros, especialmente en los años transcurridos tras la década de 1970, cuando gracias a la proliferación de estos como medio de transporte se produce a su vez un aumento de estos museos. Entre estas nuevas entidades museísticas destacan especialmente los que se atribuyen a una compañía concreta, donde solo cuenta con modelos de la propia marca a la que rinden tributo y que los financia en gran medida, siendo por tanto estos mismos museos los que más han proliferado, dejando los que giran en torno a un circuito o carrera en concreto a un nivel muy inferior. Observamos una clara concentración de estos casos en Centroeuropa con ejemplos como el **“BMW Museum”** o el **“Porsche Museum”** entre otros casos, aunque también resalta la parte del sur del continente puesto que es esta zona de donde proceden muchas de las compañías automovilísticas de mayor prestigio y reconocimiento y por ende sus propios museos.

1. Los primeros museos del automóvil.

Como ya comentamos anteriormente, queremos centrarnos en este apartado en los museos referidos al automóvil, pero consideramos que es necesario realizar previamente una introducción sobre los primeros vehículos que han servido como objetos expositivos. Pues estos son visibles en los centros museísticos casi desde su creación, no se recurre únicamente a ellos en los espacios dedicados exclusivamente al automóvil, es bastante común su utilización en museos de diferentes ámbitos, como científicos o artísticos. “De hecho, el automóvil está presente en los museos casi desde su misma invención. Los museos dedicados a la ciencia y a la técnica fueron los primeros en incorporarlos a sus exposiciones.” (**López y Llonch, 2015**), como bien nos explican los citados autores. La presencia de estos se hace

palpable desde un primer momento, cuando se toma conciencia de su importancia y relevancia. Con el paso de los años se va observando una progresiva incorporación de los mismos a los diferentes espacios expositivos, por ejemplo los empezamos a ver en museos históricos para explicar un suceso trascendental o en centros de arte, pues en estos momentos comienza a germinar la idea de tomarlos como piezas de arte, ya no solo por su singularidad o la formas que evocan sus líneas, se recurre a ellos como lienzos sobre los que plasmar grandes obras de arte, llegando a conformar una corriente artística donde participan muchos pintores de reconocido renombre en el medio artístico. Por lo que vemos cómo se van introduciendo por diversas razones a partir de ese primer momento², tal y como se explica dentro de ese mismo artículo posteriormente:

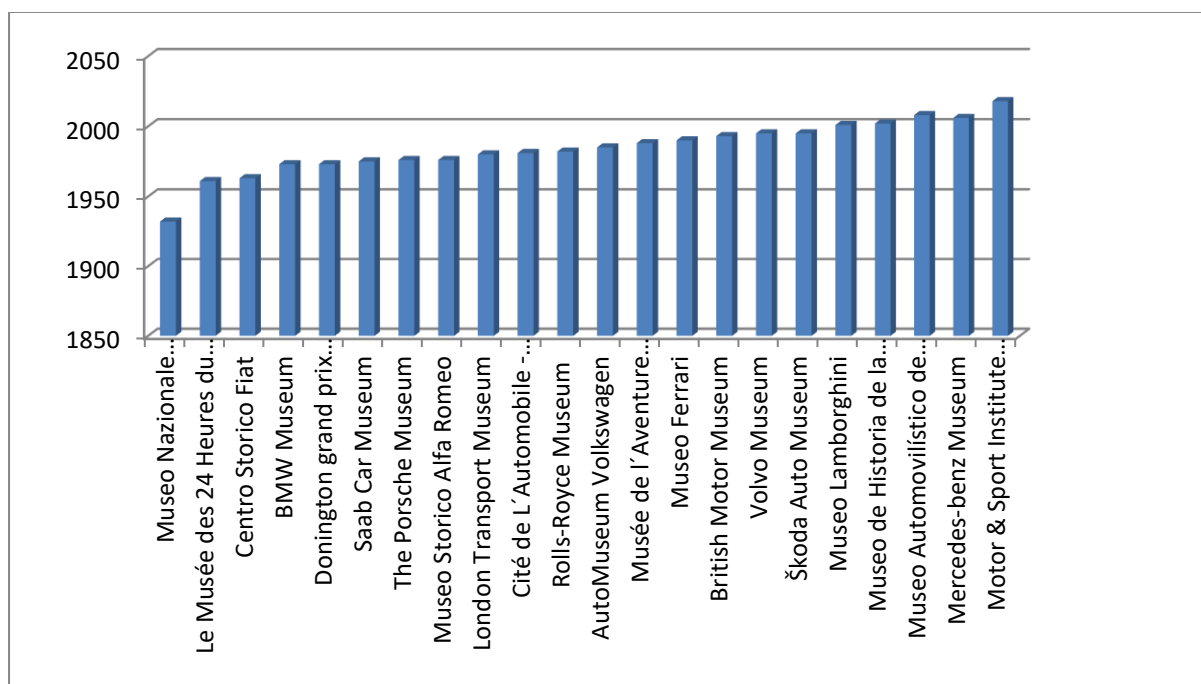
“A partir de ahí, los automóviles se fueron introduciendo en los museos por causas muy diversas: como protagonistas de algún acontecimiento histórico (el automóvil en el que fue asesinado el archiduque Francisco Fernando de Austria -hecho que precipitó los acontecimientos que llevaron a la Primera Guerra Mundial- se expone en el *Heeresgeschichtliches Museum* de Viena); por sus cualidades de diseño (en 1951 el MOMA de Nueva York acogió la primera exposición de automóviles realizada en un museo de arte), o por su condición de medio de transporte (es el caso de los museos del transporte), entre otros.”³

Por lo tanto hemos observado que la utilización de los automóviles como elementos expositivos es casi tan antigua como los propios museos, pues se añaden desde un primer momento y se va modificando su uso dentro de los mismos a medida que estos van ganando protagonismo y evolucionando con el paso de los años. Es a partir de determinado momento donde se comienzan a crear con mayor asiduidad centros donde una determinada compañía de vehículos muestra y expone sus propios modelos, por lo general aquellos que han marcado un hito dentro de la misma o que por alguna característica propia se identifica con la idea que la marca quiere transmitir en ellos. Cabe mencionar de manera especial aquellos modelos que han contado con una trayectoria importante en diferentes competiciones y que han logrado grandes éxitos de los que enorgullecerse. Este se podría tomar originalmente como el germen que luego daría lugar a los museos automovilísticos.

²La autoras Clara López-Basanta y Nayra Llonch Molina, dan como referencia el año mil novecientos tres (1903), como el primer museo que cuenta con un automóvil en su interior, al nombrar el caso del Deutsches Museum de Múnich.

³C. López-Basanta, N. Llonch Molina, “El automóvil como objeto de museo y su valor para el conocimiento de la Historia. Primeros pasos hacia una aproximación didáctica del automóvil”, pp. 8, (2015)

2. El crecimiento de los museos automovilísticos en Europa.



Gráfica 1: Fuente: Diversas páginas de internet, todas debidamente referenciadas en la Webgrafía final del trabajo.
Elaboración propia

Como podemos observar en la gráfica superior, la presencia de estos primeros museos con una dedicación y temática puramente automovilística en Europa se comienza a producir en las primeras décadas del siglo XX, tomando como punto inicial el caso del; “**Museo**



1. Vista interior del Museo de las 24 Horas de Le Mans

Fuente: <https://www.lemans-musee24h.com/en/museum/permanent-exhibition/>

Nazionale dell'Automobile”, cuya inauguración se produce en el año 1932. Para los siguientes ejemplos tenemos que trasladarnos en el tiempo a los años de la década de 1960, donde comienzan a abrir sus puertas al público espacios como; “**Le Musée des 24 Heures du Mans**” y el “**Centro Storico Fiat**”.

Gracias a la gráfica podemos observar cómo se produce un incremento exponencial de estos después de la

década de los años 70 del siglo pasado, pues es a partir de ese momento donde muchas de las grandes marcas automovilísticas deciden apostar por este tipo de espacios como centros de proyección para sus modelos, donde puedan acercarse todos los visitantes a observar de

cerca, aprender y conocer más en profundidad sus vehículos. Junto a estos centros algunas marcas y empresas ofrecen la posibilidad de acceder y visitar sus fábricas y centros de ensamblajes como forma de aproximarse al público, aunque si bien es cierto que suelen ser grupos reducidos de visitantes y potenciales compradores los que realizan esos recorridos.

Al analizar detenidamente la gráfica observamos que la creación de estos centros se puede agrupar en dos periodos diferentes, a su vez estos dos grupos se pueden agrupar en regiones diferenciadas del continente europeo, aunque con pequeñas excepciones en ambos casos. El primer periodo se inicia una vez ha transcurrido una década de la inauguración del “**Centro Storico Fiat**”, nombrado anteriormente, por lo que nos situamos en el año 1973 hasta



2. Interior del Museo de los Transportes en Londres.

Fuente: <https://www.britainexpress.com/attractions.htm?attraction=942>

aproximadamente el año 1985. En este momento comienzan a surgir por el norte de Europa diferentes museos automovilísticos; es ahora cuando abren sus puertas espacios tan conocidos hoy día como son; “**BMW Museum**”, “**The Porsche Museum**” o “**London Transport Museum**”, reseñando el “**Museo Storico Alfa Romeo**”, como nota discordante entre estos ejemplos del norte de Europa, al encontrarse ubicado en Lombardia, Italia. Se observa claramente la progresión escalonada de estos museos en estos años cuando las grandes marcas automovilísticas alemanas comienzan a tomar conciencia de la importancia de un espacio expositivo propio donde poder contar, bajo un mismo techo, con diferentes modelos reunidos y que sirva, su vez, de centro neurálgico de la historia de la compañía. En Inglaterra se realizan diferentes museos, como el “**London Transport Museum**”, donde se hace especial hincapié en la importancia y evolución del transporte y el “**Donington Grand Prix Collection**”, que recoge ejemplos del auge de los deportes del motor, inaugurado en el año 1973.

El segundo periodo se iniciaría tras el año 1985 extendiéndose hasta nuestros días. Durante estos años seguirían generándose nuevos museos, a la vez que se renuevan otros ya existentes, con la particularidad de que la mayoría se concentran en el sur de Europa, como pueden ser; “**Musée de l’Aventure Peugeot**”, y el de la marca automovilística más conocida y

laureada deportivamente de la historia, Ferrari, quienes inauguran en el año 1990 el “**Museo Ferrari**” en Módena. También está el ejemplo de la consagrada marca de deportivos italiana Lamborghini con el “**Museo Lamborghini**” ya a principios de siglo, siendo conocida la rivalidad que se profesan esta y la anteriormente nombrada Ferrari. Pasando a un territorio más cercano, es en este momento cuando comienzan a generarse los primeros museos de corte automovilístico en España, tomando el caso del “**Museo de Historia de la Automoción de Salamanca**” creado en el año 2002 como gran referencia nacional e inaugurándose el “**Museo Automovilístico de Málaga**” seis años más tarde, aunque cabe nombrar que anteriormente a estos casos ya existían otros museos que contaban con algunos modelos entre sus colecciones, de los que se hablará en apartados posteriores. Se da a la vez, la salvedad de que se siguen inaugurando durante este periodo museos en el norte de Europa, siendo algunos de ellos de la talla del “**British Motor Museum**” o “**Mercedes-Benz Museum**”. Por último, me gustaría añadir el caso de “**Motor & Sport Institute**” que se trata del último ejemplo inaugurado en España, más concretamente en Madrid, que ya tiene un año de existencia. Se trata de un avanzado centro de investigación y especialización automovilística que cuenta con un exclusivo museo con más de 60 modelos donde se recogen algunos de los vehículos que forman parte de la colección privada de su propietario.

3. La importancia del automóvil como soporte didáctico.

Mi intención con este apartado es la de tratar de mostrar y explicar cómo el automóvil puede servir de soporte didáctico y de que diferentes maneras puede hacerlo, pues no todos los automóviles aportan lo mismo y a su vez repercute en gran medida el museo en donde se encuentre. En el artículo escrito por López-Basanta y Llonch⁴ observamos cómo se aportan diferentes ejemplos que han servido de diferentes herramientas de apoyo para una explicación de un momento puntual o de un hecho histórico, por lo que ya queda demostrada la capacidad instructiva y explicativa con la que cuentan los automóviles en los centros museísticos. Por razones lógicas tiene mayor relevancia su presencia en museos tecnológicos y científicos, donde se nos enseña y muestra cómo ha avanzado la tecnología de la automoción, y las ventajas que nos han ido aportando las diferentes compañías en materias de seguridad y comodidad. Es por ello que son estos museos donde primero comenzaron a

⁴ El artículo fue publicado en “*CLIO. History and History teaching*” en el año 2015 y lleva por título “El automóvil como objeto de museo y su valor para el conocimiento de la Historia. Primeros pasos hacia una aproximación didáctica del automóvil”

aparecer, como ya nombramos anteriormente. Pero con el paso de los años han empezado a introducirse de manera progresiva en museos de historia que los utilizan para explicar determinados hechos históricos o ejemplificar sucesos y acontecimientos relevantes.



3. Estado en el que acabó el Dodge 3700 GT de Carrero Blanco
Fuente: <https://www.escuderia.com/dodge-3700gt-carrero-blanco-finalmente-expuesto/>

Como ejemplo podríamos tomar el caso del Dodge 3700 GT, donde falleció, tras un terrible atentado, el almirante **Luis Carrero Blanco**, por aquel entonces Presidente del Gobierno Español. Este modelo se encuentra actualmente en el **Museo del Automóvil del Ejército**, tras estar durante treinta años en paradero desconocido sin que se supiese su ubicación. Es tras su reciente reaparición cuando se ha sabido que estuvo guardado en

diversos lugares. Se trata al fin y al cabo de un pedazo de la historia reciente de España, pues sin él no se explican una serie de sucesos y atentados que conforman parte de los años más convulsos de esta nación. Entendiendo su importancia se ha conservado prácticamente intacto, cuestión que permite observar la contundencia del impacto al caer al suelo, pues salió despedido a varios metros de altitud, y lograr remarcar el impacto visual que se produce al ver su estado.

Otros casos sirven como explicación y ejemplificación de los diferentes avances en cuestión de seguridad y tecnología. Para ello muchos centros cuentan con espacios dedicados al importante avance que se ha producido en estas materias; suelen contar con distintos modelos expuestos en diferentes condiciones, ya sea con secciones de los mismo que permiten observar los diferentes componentes internos o con piezas completamente funcionales a las que se recurre con la intención poder “experimentar” con ellas de manera mucho más directa e interactiva. Enlazando con la cuestión anterior, relacionada con los avances en tecnología, podemos encontrar diferentes muestras dedicadas en exclusividad a los transportes y a como estos han ido progresando y facilitando su tarea con el paso de los años, demostrando de paso como gracias a ellos se ha mejorado en el rendimiento y la efectividad en lo referente a los traslados de pasajeros y mercancías. También hay que tener en cuenta los casos propios de cada compañía automovilística, ya que realizan un repaso propio de su historia. Es aquí donde podemos ver sus modelos de producción en serie, sus

modelos deportivos o de alta gama y por lo general un espacio dedicado a la competición, incluso en algunos casos cuentan con un departamento reservado a modelos curiosos y diferentes, como los coches de bomberos o vehículos con participación cinematográfica. Aquí podríamos destacar el caso de la marca de origen español Seat, la cual a pesar de no tener un museo per se, sí que cuenta con una nave, conocida como la “*Nave A 122*” donde conserva una colección de más de 200 vehículos entre los que destaca la historia deportiva de la marca, otros modelos que han servido como lienzos de obras de arte o los vehículos especiales como por ejemplo, el Seat Panda que sirvió como base, tras una notable transformación, de vehículo papal en el año mil novecientos noventa y dos para el sumo pontífice Juan Pablo II.

Otro aspecto destacado es la importancia que han ido obteniendo algunos vehículos con el paso de los años como lienzos o soportes para que reconocidos artistas plasmen sus ideas no obstante, no son muchas las grandes marcas que han apostado por participar con alguno de sus modelos para tales fines, aunque pueden apreciarse diferentes ejemplos, como pueden ser los casos de la compañía Porsche, Bmw u



4. Vista de algunos vehículos de competición en el interior de la Nave A 122 de la marca española Seat.

Fuente: <https://www.coches.net/noticias/coches-historicos-seat>

otro más cercano a nuestra tierra, como el caso de Seat y su Ibiza, quienes recurrieron al genial artista canario *Cesar Manrique*, para que tomase una serie de modelos de este compacto español en el año 1987 y realizara un espectacular diseño sobre los mismos, que posteriormente serían entregados a un grupo de nueve personalidades⁵, incluyendo entre estos el que se le entregó al propio artista que hoy se puede ver en su Casa Museo en Haría, Lanzarote. De este concepto artístico hablaré posteriormente, en un espacio dedicado íntegramente a ello, pues se ha convertido en un recurso cada vez más importante para las grandes compañías; baste decir que se le conoce como el Art Car.

⁵ Hay que destacar que se trata de un vehículo muy especial, hasta tal punto que recientemente, en el año 2015, se ha realizado una reedición de ese coche sobre la nueva gama de ese mismo modelo, en una apuesta de la compañía canaria de alquiler de vehículos *CICAR*, por recuperar ese modelo y ponerlo a disposición del gran público. Actualmente existen 96 vehículos idénticos disponibles para su alquiler dentro de la flota de la propia compañía.

A razón de lo ya explicado podemos asegurar que la utilización de estos vehículos como piezas expositivas en determinados centros museísticos es muy variada y amplia, cubriendo así una gran variedad de aspectos y complementando de diferentes formas las explicaciones que en estos centros se realizan. Es por tanto un elemento cada vez más consolidado gracias a las diferentes soluciones que puede aportar.

4. El automóvil como obra de arte.

Cada vez es mayor el protagonismo que están adquiriendo ciertos automóviles como obras de arte, ya sea por su singularidad como modelos únicos, por la antigüedad que atesoran, o bien por el alto valor de originalidad con el que cuentan, especialmente cuando son creaciones artesanales, como es el caso de muchos deportivos, que antiguamente se realizaban de forma manual, desde el ensamble de sus motores y componentes hasta la creación de los paneles de la carrocería que eran obtenidos gracias al trabajo de moldeado directamente sobre los metales para ir dando forma a la carrocería. Esto les confiere una exclusividad única al no recurrir a la utilización de moldes, logrando con ello que cada componente realizado sea único y diferente a cualquier otro considerado igual. Con ello se logra que hoy en día sean modelos altamente cotizados y muy valorados por los coleccionistas, quienes llegan a pagar sumas completamente desorbitadas por ellos siendo, en definitiva, considerados como obras de arte.

Recientemente, mientras terminaba de redactar este trabajo, ha salido publicada en diferentes medios especializados en el mundo del motor la noticia de que el Tribunal Comercial de Bolonia declaraba recientemente el Ferrari 250 GTO, como obra de arte, impidiendo así por ley que se realice ninguna reproducción del mismo. Todo ello después de que la empresa Ferrari realizara una solicitud formal para que se le reconocieran el diseño y la propiedad intelectual del modelo como suyo propio. Cuestión propiciada por el anuncio de otra empresa externa, proveniente de Módena, la cual anunció que quería crear 250 replicas de este exclusivo modelo. Por lo tanto aquí tenemos un claro ejemplo de un automóvil ya considerado como obra de arte por ley, lo que limita de forma clara y consciente cualquier acción sobre ese modelo concreto además de, cómo ya hemos podido ver, la reproducción del mismo.

Este caso resulta muy llamativo debido a la importancia histórica de este modelo, siendo a su vez el más codiciado de la marca Ferrari. Todo ello se debe a que la producción fue verdaderamente escasa, pues únicamente llegaron a producirse treinta y seis modelos, siendo fabricados todos, exclusivamente a mano. Esto permitió a la marca ser muy selectiva con sus clientes, logrando de paso con esta estrategia que el modelo en si se revalorizara con el paso de los años y fuese cada vez más codiciado. De hecho, hoy en día, cuenta con el récord de ser el modelo automotriz que mayor valor ha alcanzado en una subasta pública y por lo tanto convirtiéndose de paso en el más caro de la historia, pues el verano pasado el modelo con el chasis número tres, alcanzó en subasta más de cuarenta y un millones de euros.

4.a Los Art Cars

En el otro lado de la balanza relacionada con los automóviles como obras de arte, tenemos los conocidos como Art Cars, que consisten en diferentes modelos que algunas marcas han cedido a varios artistas para que estos plasmen sobre ellos sus ideas y los conviertan en sus creaciones sobre ruedas. Los hay que componen una pequeña serie, como el caso de los Seat Ibiza sobre los que *Cesar Manrique* trabajó y que se acabaron convirtiendo en obras de arte únicas. Pero existen otros casos como los de grandes empresas, como es el caso de *BMW* o *Porsche* que han permitido que grandes artistas trabajen sobre varios de sus modelos. De igual manera se pueden considerar como obras de arte tanto unos como otros, pues todos cuentan con la exclusividad de haber servido como fuente de inspiración y posterior lienzo de un determinado artista, quién además de plasmar una idea o transmitir un sentimiento a través de sus trazos sobre diferentes partes de la carrocería, les ha atribuido aún más valor al plasmar su firma sobre ellos.

Inicialmente esta corriente artística surgió a raíz de la afición de un piloto de carreras de origen francés, llamado *Hervé Poulain* por el arte, quién en base a ello y gracias a la gran amistad que le unía con el artista *Alexander Calder*, pidió a este que realizase un diseño sobre la carrocería del vehículo con el que competiría en las 24 Horas de Le Mans. Todo ello con el apoyo y beneplácito de la marca en cuestión, BMW, naciendo así en el año mil novecientos setenta y cinco el primer Art Car de la historia, que sería realizado tomando la base de un BMW 3.0 CSL. Curiosamente sería este mismo piloto quién volvería a pilotar un año más tarde en la misma cita automovilística otro modelo idéntico de BMW. Igualmente fue

decorado de forma única y exclusiva, encargándose esta vez dicho proyecto a *Frank Stella*. Lo mismo ocurriría al año siguiente, encontrándonos ya en el año 1977, con otro modelo de la conocida marca bávara, tratándose en esta ocasión de un 320i Turbo, pero que contaba para la edición de ese año de la mítica prueba de resistencia con un diseño y creación de *Roy Lichtenstein*. Sería esta tercera creación la que diese lugar a la creación de la colección de Art Cars



11. BMW 3.0 CSL de 1975 de Alexander Calder, que se convertiría en el primer Art Car de la historia.

Fuente: <https://www.artcar.bmwgroup.com/en/art-car/text/Alexander-Calder-BMW-3-0-CSL-1975-1385.html>

de BMW. Por lo que podemos decir, a modo de curiosidad, que esta interpretación del arte automovilístico comenzó su andadura en el mundo de la competición, dándose a conocer en el mundo entero por su peculiar diseño dentro del que se puede considerar como el mayor evento deportivo del automóvil en Europa, las 24 Horas de Le Mans, que sirvió ya de paso como gran escaparate mundial.

Por otro lado, no existe únicamente el caso de BMW, pues muchas otras marcas han recurrido a este tipo de arte de nueva creación que les ha permitido obtener una mayor publicidad y llegar a un mayor número de público. Anteriormente, cuando analicé el caso de The Porsche Museum, me permití el nombrar de modo muy somero el espacio con el que contaban, dentro de sus instalaciones, dedicado a los modelos considerados como obras de arte, por lo tanto podemos decir que Porsche es otra de las compañías de automóviles que apuesta por esa corriente artística. Son varios los modelos con los que cuenta, pero es el mítico Porsche 917 *Pink Pig*, el que se toma como referencia y buque insignia, al tratarse de uno de los modelos más conocidos por su singularidad y característica decoración. Como anteriormente señalé, cuenta con varios ejemplos menos conocidos pero igualmente importantes dentro de esta categoría. Citando algunas de sus últimas creaciones tenemos el caso del año 2014, donde la artista norteamericana *Daniela Wicki*, realizó una librea sobre la carrocería de un 911 Carrera, que versa sobre la dualidad de la vida. A su vez contamos por otro lado, con otro modelo recientemente creado de forma exclusiva para la última edición de la famosa carrera de 24 horas, anteriormente nombrada, donde uno de los equipos

participantes de origen alemán decidió apostar por esta idea, continuando la tradición que engloba a esta carrera desde hace muchos años, de contar con un “obra de arte rodante”. El artista al que se le ofreció esta oportunidad fue al estadounidense *Richard Phillips*, quién ideó la librea del coche que posteriormente fue plasmada sobre el mismo.

Otra de las compañías que recientemente ha apostado por esta idea de conjuntar el arte y la automoción es Lexus a través de su división en España, quién recientemente ha creado un concurso donde se ha escogido a una serie de artistas de diferentes ciudades españolas con la idea de realizar una obra de arte de manera digital. Para ello debían tomar como base uno de sus modelos, el mismo para todos, que posteriormente pondrán a disposición del público, para que fuese este quién con sus votos decidiera el mejor. Tras este proceso de selección el ganador podrá plasmar su creación sobre el modelo físico que servirá como representación de España en un certamen y concurso internacional.

Por lo tanto como podemos ver, cada vez son más las compañías automovilísticas las que apuestan por este arte, que con el paso de los años ha logrado obtener más importancia y visibilidad, pues además de las ya citadas son muchas otras como, Mercedes, Bentley o Citroën las que han apostado por el Art Car en los últimos años.

5. Museos no específicos del automóvil que contienen vehículos.



5. Carroza de las Ninfas.

Fuente: inventario número; CE3/00994, Museo Nacional de Cerámica y Artes Suntuarias González Martí

Como ya he nombrado en repetidas ocasiones son muchos los museos que cuentan entre sus elementos expositivos con algún vehículo destacado, ya sea por su valor artístico, económico o por su importancia histórica. De entre todos ellos destaca el caso del Museo Nacional de Cerámica y Artes Suntuarias González, que se encuentra en España, donde principalmente cuentan con una gran colección de este tipo de elementos, pero que con el paso de los años al ir incrementando la colección han incorporado otros materiales. Se encuentra alojado en el palacio del Marqués de Dos Aguas en Valencia y cuenta, entre otras dependencias,

con un Patio de carruajes, donde destaca la *Carroza de las Ninfas* o la *Berlina de los Marqueses de Dos Aguas*⁶, siendo este gran elemento la razón de nuestro interés por este museo. Su función no es otra que la de servir como soporte gráfico y de ejemplo de los diferentes transportes que se utilizaban en esos años y además permite observar la riqueza y el lujo que ostentaban sus propietarios pues cuenta con los mejores materiales de la época, además de estar estos carruajes muy ricamente decorados.

El cementerio de Arte de Morille en Salamanca, es otro de los casos que cuenta con un automóvil entre sus piezas. Como elemento diferenciador de este centro destaca la particularidad de que ninguna o casi ninguna de sus obras están a la vista o son fácilmente observables para los visitantes, pues como su propio nombre indica se trata de un cementerio de arte, donde todas las obras con las que cuenta, están enterradas bajo la superficie. A su vez destaca que todas las obras han



6. El Pontiac Grand Prix de Javier Utray, justo antes de ser enterrado
Fuente: <https://salamancartvaldia.es/not/176579/museo-mausoleo-unico-para-enterrar-obras-arte/>

sido donadas o realizadas in situ para este museo-cementerio. Su inauguración se produjo en el año 2005 y junto a la misma se realizaron los primeros enterramientos, entre los que se encuentra la razón por la que la forma parte directa de este trabajo, y es que en diciembre de ese mismo año, se procedió al entierro, perfectamente documentado y catalogado, del Pontiac Grand Prix propiedad de Javier Utray, modelo que el conocido y renombrado artista utilizó como fuente de inspiración, del cual además era propietario y que llegó a considerarse vinculado a la vanguardia española. Allí seguirá enterrado a perpetuidad en una fosa y con una lápida encima que recuerda e informa de su existencia, puesto que en caso contrario nadie repararía en él; recordemos que no es una obra de arte visible. El vehículo, al igual que el resto de piezas, pretende dar otro sentido al arte, pues como el propio *Domingo Sánchez Blanco* dice “Es un espacio de dignidad hacia la obra de arte” (Sánchez Blanco, 2018), con lo cual refleja el pensamiento de espacio de reposo definitivo para el arte, fomentando la idea de

⁶ Se encuentra por razones más que evidentes en este espacio, pues se trata de la carroza personal de los dueños de ese conocido palacio, atestiguando a su vez el buen nombre de los marqueses además de dar una muestra del poder y la importancia con la que contaban.

que todo elemento considerado artístico debe ser tratado con solemne dignidad indistintamente del objeto de que se trate y el tipo de arte que pretenda representar.

6. Los museos de automóviles. Estudio de casos: The Porsche Museum y Museo de Historia de la Automoción de Salamanca.

a. Introducción en torno a los museos de vehículos.

En este apartado me dispongo a realizar un somero comentario sobre dos espacios realmente conocidos y que además cuentan con gran prestigio institucional, pudiendo considerarse como museos de referencia en sus países en lo que a la automoción se refiere. Se trata por tanto de centros con una dilatada antigüedad y con la particularidad de ser en uno de los casos un museo específico de una conocida marca de deportivos, *The Porsche Museum*, y en el otro un centro con marcado carácter histórico sin centrarse por ello en una única compañía, *Museo de Historia de la Automoción de Salamanca*. Pretendo con ello observar la funcionalidad que tiene cada uno, cual es su organigrama, y cuáles son los sistemas de conservación de los vehículos que albergan en su interior, observando además si cuentan con los sistemas de accesibilidad adecuados, entre otras cuestiones.

b. The Porsche Museum



7. El Museo de Porsche en Stuttgart.

Fuente: <https://newsroom.porsche.com/en/company/porsche-museum-celebration-10-birthday-16943.html>

Me gustaría empezar por este caso, dado que se trata de una marca con una gran historia tras de sí, y que además cuenta con un gran museo que abrió sus puertas en el año 1976 en un pequeño recinto situado de manera alledaña a la fábrica, donde se exponía los diferentes modelos de la compañía y se contaba la historia del nacimiento y creación de la misma a raíz de la persona que puso su nombre a esta idea de fabricar algunos de los mejores vehículos del mundo,

Ferdinand Porsche. Posteriormente, en un época más reciente, se procedió a renovar dicho centro, trasladando para ello la colección y todo el entramado museístico en sí a una nueva ubicación que cumpliera de una forma más productiva con las necesidades del mismo. Con esta idea en mente se construyó un gran edificio en Stuttgart, Múnich, que abriría sus puertas en enero del año 2009. Por lo tanto nos encontramos ante una construcción moderna de claro aspecto vanguardista con formas rectangulares y alargadas y donde destaca su gran frontal, completamente acristalado, el cual permite observar el interior del mismo. La edificación cuenta con dos alturas bastante diferenciadas que se unen gracias a diferentes pilares, lo que nos deja ante un edificio bastante amplio y limpio donde predominan el color blanco y la luminosidad, otorgando gran importancia a la luz natural que inunda la construcción por los distintos ventanales.

En cuanto a la distribución observamos que la colección y la exposición están perfectamente organizadas y divididas, a su vez, en diferentes grupos que giran en torno a una temática concreta e individualizada. Así pues, el recorrido se puede realizar de diferentes maneras. Empieza con *The prologue*, donde se nos presenta la idea inicial con la que nacieron los primeros modelos, pasando posteriormente a algunas de las características que definen a esta marca como por ejemplo; *The “light” idea*, *The “Clever” idea*, *The “Fast” idea*, y así sucesivamente, donde en cada una de estos espacios o ideas, como ellos mismos las denominan, se explican esos conceptos en sí, como se aplican a los diferentes modelos mientras que se exponen los modelos que representan y definen a las mismas. A su vez cuentan con un espacio dedicado a todos sus modelos de competición donde se pueden observar por orden cronológico todos y cada uno de los modelos acompañados de una leyenda que explica, a modo de resumen esquemático, la historia y los logros que obtuvieron. Continuando como si de un recorrido se tratase por el museo, nos encontramos con otra sala donde se pueden ver los *concept cars*, o modelos de preproducción junto a otros que sirven como “mulas” de desarrollo y test para los posteriores vehículos que llegarán a los clientes. Junto a todos ellos cuentan con un espacio dedicado a los modelos cuya carrocería ha servido como base para la realización de diferentes obras de arte. Todos estos casos cuentan con una protección y cuidado especial por su singularidad y exclusividad, y entre los diferentes vehículos que encontramos en este espacio podemos ver varios ejemplos que toman el 911 como base o el “*Porsche 917 Pink Pig*”⁷, del que posteriormente hablaremos. Cabe destacar el

⁷ Se trata de un modelo emblemático dentro de la historia de Porsche en competición, pues sobre la base de un Porsche 917, de los que correrían la mítica carrera de las 24 Horas de Le Mans, se realizó una librea con

que cada vehículo cuente con su espacio dedicado y propio, el orden en el que están expuestos y la facilidad con la que explican los conceptos que ellos defienden y posteriormente plasman en sus creaciones. Como todo museo que se precie cuenta con audio guías y visitas guiadas, así como con cartelas que están perfectamente redactadas en diferentes idiomas, incluyendo el español, muchas veces olvidado y descartado en diversos museos.

Pasando al aspecto de la conservación de las diferentes piezas comprobamos que cuentan con un departamento propio cuya función es velar por el mantenimiento y estado de los diferentes modelos expuestos, que a su vez cuentan con un gran plantel de expertos y un servicio completo de limpieza encargado de



8. Diferentes modelos de competición dentro del museo Porsche.

Fuente: <https://www.porsche.com/museum/en/sonderausstellungen/>

preservar la limpieza de los mismos. El museo cuenta con un departamento de reconstrucción de vehículos donde se encargan de reparar los vehículos de los clientes particulares pero también de cuidar y reparar los posibles desperfectos de los modelos exclusivos del museo, lo que se podría entender como el departamento de restauración del museo. Todos estos miembros son expertos en la marca y en algunos casos de los modelos concretos, pues muchos son “obras” únicas de las que quedan muy pocos modelos o piezas e incluso, en algunos casos, modelos únicos imposibles de repetir, pero no de reparar o recuperar si así fuese necesario.

Finalmente, es necesario comentar que el museo se encuentra perfectamente adaptado para las personas con movilidad reducida y es completamente accesible, con diferentes rampas y ascensores que permiten recorrer todo el espacio sin ningún tipo de dificultad. Además cuentan con el debido archivo, donde se guarda una ingente cantidad de documentación relacionada con la marca, con más de; “2.5 million photos and slides, 4,000 books and 1,700 hours of video material”, que reflejan la cantidad de información que puede

base de color rosa y que representaba las diferentes partes de un cerdo, como si de un despiece del mismo se tratase, con cada parte debidamente nombrada y perfectamente contorneada. Este modelo pasó debidamente a la historia, pues a pesar de que no logró finalizar la carrera su librea dejó una gran huella en todo el mundo.

albergar un museo de clara orientación automovilística. Por otro lado cuentan con una cafetería y un restaurante dentro de sus instalaciones.

c. Museo de Historia de la Automoción de Salamanca



9. Acceso principal del Museo de la Historia del Automóvil de Salamanca
Fuente: <http://museoautomocion.com/es/MUSEO/PRESENTACION/>

El segundo caso que he seleccionado para su análisis es el mayor ejemplo de museo dedicado a la automoción con el que contamos en España, un espacio de referencia que ya cuenta con casi dos décadas de antigüedad a sus espaldas, y que se ha ido consolidando como uno de los más importantes dentro del panorama automovilístico español.

Dicho museo surgió a raíz de la colección de vehículos con la que contaba la **Fundación Gómez Planche**, que fue creada en el año 2001, con la intención de mantener y ampliar dicha colección que compone el patrimonio dotacional de esta fundación, tal y como ellos mismos explican.

Como se puede observar perfectamente en su página web el museo cuenta con una serie de características propias, tanto de carácter físico como de carácter online. Dentro de los apartados físicos se aprecia el hecho de que cuenta con una gran extensión donde ejercitar y llevar a cabo sus diferentes exposiciones y actividades relacionadas con el propio centro, compuesta por dos construcciones, siendo una perteneciente a el siglo XIX y la otra es de reciente creación y donde suman entre ambas edificaciones más de cuatro mil doscientos metros cuadrados. En cuanto a las funciones de cada edificio se dividen de forma que en el principal, que sería el de entrada al museo y que cuenta con una datación del siglo XIX, nos encontraríamos los espacios de acceso al museo, la sala de exposiciones temporales, la tienda y la recepción entre otros. Por otra parte en el edificio de nueva construcción, que sirve de ampliación de este museo, se ubicaría la exposición permanente del mismo. Por lo tanto como podemos observar el museo cuenta con un gran espacio expositivo y está distribuido de manera bastante diferenciada y correcta.

Además de lo ya comentado es necesario remarcar el centro de documentación con el que cuenta, donde se puede acceder para consultar su amplio fondo bajo previa solicitud, requisito prácticamente indispensable hoy en día en la mayoría de casos. Además, el propio museo cuenta con un espacio dedicado a la educación y la relación que esta guarda con el propio centro. Así pues el propio espacio realiza de manera gratuita diferentes visitas guiadas con temáticas claramente diferenciadas y enfocadas a la obtención de una serie de conocimientos⁸, por parte de estudiantes de edades y conocimientos más avanzados, principalmente estudiantes de educación secundaria, bachilleratos y ciclos formativos.

Otro ámbito de vital importancia, quizás el más importante al tratarse de un museo, son las exposiciones y se puede comprobar que esta entidad cuenta con un surtido grupo de ellas, que abarcan aspectos muy distintos pero que mantienen siempre la relación con el automóvil. Así, podemos ver que han realizado diferentes exposiciones que van desde modelo icónicos, a obras de arte, principalmente cuadros, con temáticas automovilísticas, pasando por la



10. Parte de la exposición permanente del MHAS.

Fuente: <https://www.tripadvisor.co.uk/LocationPhotoDirectLink-g187493-d2355260-i134145788->

[Museo de la Historia de Automocion-Salamanca Province of Salamanca Casti.html](https://www.tripadvisor.co.uk/LocationPhotoDirectLink-g187493-d2355260-i134145788-)

utilización de un color determinado para reunir diferentes modelos de todas las épocas y tipos o incluso un repaso histórico a el parque automovilístico de la Guardia Civil, donde contaron con diferentes vehículos que han formado parte de la historia de este cuerpo militar español. Todos los ejemplos que hemos citado anteriormente han quedado reflejados dentro del museo como exposiciones temporales, pero no se puede pasar por alto, ni mucho menos, olvidar la importante colección permanente con la que cuenta, con más de doscientos vehículos que abarcan prácticamente toda la historia tal y como ellos mismos reflejan. “... el MHAS cuenta con una exposición permanente... de diferentes épocas históricas, desde la prehistoria de la automoción y el intento del hombre desplazarse con ayudas de ingeniosos inventos, hasta el considerado como primer automóvil con motor de explosión de la historia:

⁸ Muchas de estas visitas están focalizadas a la adquisición de conocimiento muy básicos o al reconocimiento de diferentes áreas de la automoción como son la “Evolución de la mecánica y diseño del automóvil” o “Restauración de un vehículo antiguo”.

el triciclo de Benz.” (Museo de Historia de la Automoción de Salamanca). Por lo tanto vemos como cuentan con ejemplos con mucha historia dentro de su fondo, vehículos que van desde el modelo ya citado hasta los más recientes, pasando por los diferentes apartados de competición, donde tienen incluso modelos *de Formula 1* y motos de grandes y conocidas marcas.

Por último, me gustaría explicar que cuentan con una accesibilidad perfectamente adaptada para personas con movilidad reducida, pues se considera un “*museo sin barreras*”, y que todos los modelos cuentan con su debida cartela, colocada en un pequeño pedestal, donde se refleja la información que se quiere aportar y explicar en perfecto castellano e inglés. Observamos cómo se ha tratado de no afectar a los vehículos expuestos y se ha resuelto además de una amena muy acertada e inteligente colocándolos delante de los modelos a una altura que resulta cómoda para su interpretación sin ocultar de ninguna manera o parte de los automóviles expuestos. A su vez, por si todo esto no supusiese ya una oferta suficientemente extensa, el museo cuenta con dos talleres, uno dedicado en exclusiva a la restauración de modelos clásicos e históricos, donde se encuentran los que se podrían considerar como los conservadores, al igual que ocurría con el caso anterior explicado, y otro con un formato de taller-laboratorio, donde se realizan proyectos de catalogación y homologación de vehículos clásicos e históricos, con un gran plantel de expertos en la materia que actúan de una manera muy profesional. Esto nos lleva a no olvidar la importancia de los conservadores del museo, quienes velan por la seguridad y la conservación, valga la redundancia, de los diferentes vehículos expuestos, quienes junto a los grandes sistemas de seguridad protegen estas joyas de la historia de la automoción, donde muchas pasan por valer grandes sumas de dinero.

II. CAPITULO. COMENTARIO Y CATALOGACIÓN DE LOS AUTOMÓVILES SELECCIONADOS.

A continuación realizaremos un comentario relacionados con algunos de los modelos sobre los que he hablado a lo largo de este trabajo, intentando con ello reflejar la idea de que se tratan de verdaderas obras de arte, sobre ruedas, por diferentes razones. Algunas ya son reconocidas como obras de arte per se tanto recientemente como a lo largo de la historia, y con el paso de los años se ha ido tomando conciencia sobre la importancia de determinados

vehículos que destacan sobre el resto por algún hecho o razón. Por esta razón expondré alguna de esas obras de arte e intentaré acercar mi visión acerca de por qué considero que otros vehículos deberían adquirir esa concepción dado que actualmente carecen de la misma.

1. Ferrari 250 GTO



12. Ferrari 250 GTO recientemente declarado como obra de arte.

Fuente: <https://espirituracer.com/noticias/un-tribunal-concede-al-ferrari-250-gto-el-estatus-de-obra-de-arte/>

a. Tipología, versiones y colores.

Tipología: Modelo de calle de corte deportivo, desarrollado como base de homologación para su posterior utilización en competición.

Versiones: Berlinetta, dos asientos.

Colores: Rojo, azul, verde, gris y negro.

b. Descripción: Motor, diseño y velocidad

Descripción: Se trata de un modelo Berlinetta, como la propia compañía define, de dos puertas, con cabida para únicamente dos pasajeros en su interior. Cuenta con una línea muy prolongada y bastante marcada, que le otorga una apariencia única, pues combina con gran acierto una carrocería redondeada casi por completo, sin contar con aristas algunas, hasta que se observa la trasera del mismo, donde se aprecia un claro corte vertical y perpendicular el resto de la carrocería. Por otro lado cuenta con un aspecto deportivo que se traduce en unas dimensiones bastante alargadas y amplias, contando a su vez con una altura bastante corta, puesto que se buscaba obtener con esta corta altura la menor resistencia al viento posible y una gran estabilidad pegando lo máximo posible el vehículo al suelo. Se observa en diferentes imágenes como muchos de los vehículos no cuentan con espejos retrovisores, pues suponían un elemento innecesario en las competiciones y además no ayudaban a lograr esa mejor resistencia al viento. Por el contrario, si se aprecian diferentes aberturas a lo largo de la parte delantera de la carrocería que facilitaba la entrada de aire, por ende la refrigeración de los componentes mecánicos y de motor.

Motor: Se trata de un motor de 3.000 cc, o 3 litros de cilindrada, en configuración V12, con 6 cilindros por bancada, con un árbol de levas por bancada y 2 válvulas por cilindro, que quedaban enfrentados con los otros 6 cilindros en una idéntica distribución, con un ángulo de inclinación de 90 grados. Era un modelo de aspiración natural o atmosférico, con 6 carburadores Webber de doble cuerpo y 38 cc. Contaba con una potencia de 221 kw o 300 cv a unas revoluciones máximas de 7.400 rpm.

Diseño: Se trataban de modelos realizados a mano con carrocerías de aluminio de bajo peso, buscando una mayor ligereza. Fue diseñado por *Scaglietti*, famoso diseñador italiano de automóviles con gran experiencia en diferentes compañías y muy recurrido por *Ferrari*.

Velocidad: Su velocidad máxima estaba estipulada en unos 280 km/h.

c. Año de fabricación.

Se comenzó en el año 1962 y se culminó en el año 1964, produciéndose un total de 36 unidades en esos 2 años.

d. Medidas.

Medidas: largo; 4.325 mm, ancho; 1.600 mm, alto; 1.210 mm, distancia entre ejes; 2.400 mm y peso; 880 kg.

e. Localidad y empresa que lo construyó.

Localidad: Módena.

Empresa: Ferrari.

f. Comentario.

Me gustaría comenzar con este modelo que quizás representa la marca más conocida e identificada en todo el mundo, siendo este modelo uno de lo más reconocibles para todo amante de los coches junto al F40. Se da la salvedad de que actualmente el Ferrari 250 GTO es un modelo muy codiciado dentro de un muy reducido mercado de posibles coleccionistas, pues muy pocas personas en el mundo se pueden permitir adquirir uno de estos vehículos, ya no solo por el escaso número de unidades fabricadas (recordemos que solo salieron 36 modelos de la fábrica de Maranello), sino por el alto valor de cotización con el que cuentan, el último modelo en venderse en pública subasta, cosa muy poco frecuente dicho sea de paso. Alcanzó un precio único en la historia, con un total de 41,5 millones de euros, convirtiéndose de paso en el coche más caro en ser vendido públicamente de la historia. Se comenta que algún otro ejemplar de ese modelo se ha vendido de forma secreta por cantidades aún más elevadas.

Fue un modelo creado y concebido en exclusividad para la competición, pero antiguamente era necesario fabricar una cantidad mínima de vehículos de calle en serie para que posteriormente se permitiese la homologación de un modelo de carreras. En el caso de este Ferrari se pedían 100 vehículos de calle, jamás llegaron a fabricarse ni la mitad, pero igualmente fue homologado, con la particularidad de que los mismos vehículos que se fabricaron para lograr y permitir su homologación dentro del apartado de competición fueron

los que acabaron siendo utilizados en competición, dada la escasa producción con la que se contaba de los mismos.

Desde su aparición se ha convertido en uno de los modelos más admirados de la historia, pues además de ser un icono automovilístico por sus logros en los diferentes eventos deportivos en los que participó, destaca por sus redondeadas formas, que buscan una aerodinámica lo más perfecta posible y su motor V12, cuenta con un gran palmarés deportivo, a pesar de su corto desarrollo comercial que abarcó dos años, de 1962 a 1964, donde dejó de fabricarse. Una de las características que lo hacen único recae en su fabricación, que era completamente artesanal. Todo se realizaba a mano, desde el ensamblaje del motor hasta el proceso de creación de los paneles de la carrocería. No se tomaba ningún molde en el proceso de fabricación, por lo tanto, no existe ningún panel exactamente igual entre dos vehículos teóricamente iguales, siempre distan en pocos milímetros, pero nunca coinciden, razón que impulsa su consideración de únicos y exclusivos al no existir ninguno exactamente igual. Su laureado palmarés deportivo abarca diversas participaciones en renombradas carreras en Europa, como las famosas 24 Horas de Le Mans, donde los modelos en cuestión arrasaban años tras año encadenando victorias consecutivas. Es ese palmarés deportivo de una gran singularidad ha llevado, junto a la estilizada carrocería, el magnífico chasis y su gran motor, a que este modelo sea un icono automovilístico y además merecedor del título de obra de arte. En cuanto al modelo en si poco podemos decir que no se haya dicho, escrito, nombrado, grabado o reproducido, a día de hoy, siendo tan grande su fama. Se trata de un modelo considerado por todos como uno de los que refleja más fielmente el espíritu y filosofía de Ferrari.

En lo referente a su consideración como vehículo exclusivo habría que añadir una característica, recientemente atribuida, que lo transforma en un objeto de culto prácticamente. Tal y como comenté se trata de uno de los modelos más aclamados del mundo y por ello una empresa italiana anunció recientemente que tenía la intención de volver a fabricar 250 réplicas del susodicho modelo. Ante esta noticia la empresa matriz y dueña de la patente, Ferrari, realizó una solicitud formal para que se le reconociera como dueña de los diseños y propiedad intelectual, ante la cual el tribunal resolvió con declaración de ese modelo como obra de arte, por lo que queda prohibida su reproducción o manipulación.

Tras esta resolución del Tribunal Comercial de Bolonia estamos ante la más reciente declaración de un vehículo como obra de arte. El artículo consultado, así como el resto que

hablan sobre esta noticia es de finales de junio. Por lo que estamos ante la prueba más reciente y fehaciente de que un automóvil si puede ser considerado como obra de arte, aunque siempre dependerá del modelo y de las características con las que cuente para que sea considerado como obra artística. "La personalización de las líneas del automóvil y sus elementos estéticos han hecho que el 250 GTO sea único, un verdadero ícono del automóvil" (Tribunal Comercial de Bolonia), a ello se suma que sus méritos artísticos han permitido que reciba numerosos premios que lo señalan como uno de los coches más legendarios jamás concebidos.

2. BMW M1 Group 4 (Andy Warhol Art Car)



13. BMW M1 Pro Car, Art Car Nº4, realizado por Andy Warhol
Fuente: <http://www.12cilindros.es/bmw-m1-procar-andy-warhol-derroche-artistico-ruedas/>

a. Tipología, versiones y colores.

Tipología: Modelo desarrollado para su utilización en competición, que posteriormente fue entregado al artista para la realización de la obra.

Versiones: coupé de dos puertas, con un único puesto de conducción

Colores: Rojo, azul, verde, amarillo, blanco y negro.

b. Descripción: Motor, diseño y velocidad

Descripción: nos encontramos ante un modelo coupé de dos puertas creado puramente para la competición, pero que previamente fue cedido al artista *Andy Warhol* para que realizase un diseño sobre su carrocería. Por lo tanto, estamos ante un modelo único y exclusivo que cuenta con una verdadera obra de arte sobre sus líneas. Como reseñamos anteriormente, se trata de un chasis deportivo que únicamente cuenta con una posición de conductor dentro y que fue empleado en competición, por lo que podemos observar unas líneas muy marcadas, con diferentes cortes a lo largo de la carrocería y grandes complementos aerodinámicos que le aportan un mayor agarre a altas velocidades, además de un aspecto muy imponente. En este caso también podemos observar diferentes aberturas para la refrigeración de los componentes y el predominio de un gran alerón posterior junto con una altura muy rebajada y unas líneas casi rectas en todo el frontal, que posibilitan una mejor circulación del aire y una menor resistencia al mismo.

Motor: Se trata de un motor de 3.500 cc, o 3.5 litros de cilindrada, en configuración de 6 cilindros en línea, con doble árbol de levas y 4 válvulas por cilindro. Era un modelo de aspiración natural o atmosférico, con inyección directa de gasolina era controlada electrónicamente. Contaba con una potencia de 350 kw o 460 – 470 cv a unas revoluciones máximas de 9.000 rpm.

Diseño: se trata de un vehículo diseñado con paneles de carrocería de aluminio buscando una mayor ligereza en cuanto a peso, con grandes elementos aerodinámicos, como el alerón trasero que ya citamos. El interior del mismo estaba completamente desprovisto de elementos de confort, con un único puesto de conducción y los diferentes elementos de la jaula antivuelco, además de los componentes necesarios para su conducción, como única compañía. Por supuesto destaca la pintura del mismo, diseñada e implementada por el ilustre artista al que fue encargada la obra, aunque el diseño original del modelo pertenece a Giorgetto Giugiaro.

Velocidad: Su velocidad máxima estaba estipulada en unos 307 km/h.

c. Año de fabricación.

Se construyó esta unidad y se encargó el diseño al insigne artista en el mismo año 1979.

d. Medidas.

Medidas: largo; 4.361 mm, ancho; 1.824 mm, alto; 1.140 mm, distancia entre ejes; 2.600 mm y peso: 1.020 kg.

e. Localidad y empresa que lo construyó.

Localidad: Múnich.

Empresa: Primeramente, Lamborghini, por un colaboración y posteriormente BMW.

f. Comentario.

El siguiente ejemplo seleccionado es una clara referencia a uno de los mayores exponentes del arte sobre ruedas, uno de esos automóviles que son considerados verdaderas obras de arte, pues como tal fueron concebidas, quedando englobado dentro de ese reducido grupo de los Art Car a los que me he referido en diversos momentos a lo largo de este trabajo. Puesto que ya cuentan con un apartado propio dentro del trabajo en este momento intentaré ceñirme todo lo posible al modelo que utilizo de referencia, porque fue escogido ese modelo y no otro, e intentaremos dar algunas pinceladas sobre la importancia que tuvo este reconocido y aclamado artista para la realización de esta obra o “*arte sobre ruedas*”

Para empezar, me gustaría hablar del modelo en sí. Como se aprecia en el título se trata de un BMW, concretamente del M1 Procar perteneciente al grupo 4, un modelo de corte y características deportivas que fue diseñado específicamente para las carreras, siendo en ese apartado donde se hizo grande y ganó un nombre, pues además de contar con un campeonato propio monomarca⁹, fue el modelo seleccionado para participar como punta de lanza de la marca, dentro de su grupo, en la mítica carrera por excelencia, las 24 Horas de Le Mans, de las que ya he hablado en otras ocasiones, en su edición del año 1979. Para ello se volvió a

⁹ Los campeonatos monomarcas son aquellos propios de algunas marcas donde pueden competir diferentes equipos pero donde todos a su vez cuentan con un mismo modelo, completamente idéntico, con las mismas características y diseño, lo que permite ahorrar costes y premiar la conducción y habilidad de uno o varios pilotos sobre la montura que lleven, en la actualidad la más reconocida es la de Porsche con su 911, que acompaña como telonera a la Formula 1 en sus diversos grandes premios.

contar con el piloto de referencia de la marca durante aquellos años y principal impulsor, dicho sea de paso, de los modelos Art Car, *Hervé Poulain*, quién llevaría una unidad junto con otros dos pilotos. Viendo el éxito que habían tenido en ediciones anteriores esa idea de competir con vehículos con libreas ideadas, por grandes artistas, se decidió apostar nuevamente por esta causa, recurriendo en esta ocasión a uno de los mayores artistas del momento y uno de los máximos impulsores del arte sobre ruedas, Andy Warhol.

El insigne artista, tras recibir la propuesta, ideó un patrón de lo que sería la obra en una maqueta. Y explicó que pretendía plasmar lo que le evocaba el coche en movimiento, siendo principalmente la sensación de velocidad, pues como el mismo posteriormente



14. Momento en el que el conocido artista plasma la obra directamente sobre la carrocería del modelo en cuestión.

Fuente: <http://www.12cilindros.es/bmw-m1-procar-andy-warhol-derroche-artistico-ruedas/>

definiría esa sensación de velocidad la transmitía mediante sus trazos para finalmente reflejar unas manchas sobre la carrocería del modelo escogido. “He intentado retratar la sensación de velocidad. Cuando el coche va muy deprisa, todas las líneas y colores llegan a ser una mancha...”. (Andy Warhol)

Dicho lo cual, podemos observar cómo ese planteamiento fue directamente implantado en el

coche, por el propio artista, con la única ayuda de su asistente y de forma tradicional “a brochazos”. Tardó poco menos de treinta minutos en realizar la obra, un tiempo que demuestra la genialidad con la que contaba, partiendo de la base de que se trata de una obra de arte realizada de forma directa sobre el vehículo, sin recurrir a ningún tipo de plantillas, simplemente a mano. Incluso de manera ilustrativa se cuenta con fotos in situ del artista mientras realizaba la obra. En el coche se observa un predominio claro de tres colores, rojo, verde y azul, plasmados de formas irregulares, como el propio artista definió, con forma de manchas repartidas a lo largo y ancho del coche. Junto a ello podemos observar, en un lateral del mismo, otros colores diferentes, pero a una escala inferior. Aparte de la paleta de diferentes colores utilizados, el único añadido con el que cuenta el BMW es el de los dorsales, con el número 76 alojados en las respectivas puertas y sobre un lateral del capó, con los que participaría posteriormente en la susodicha prueba de resistencia.

Finalmente, el vehículo cumplió con su cometido. Fue puesto sobre el asfalto francés del circuito de La Sarthe, en Le Mans, donde tras completar la prueba había finalizado sexto de la general y segundo de su categoría. Tras la consecución de la hazaña la obra de arte rodante pasó a estar bajo la protección del “**BMW Museum**” donde permanece bajo cuidados y protegida como se corresponde con su condición de obra de arte, convirtiéndose de paso en uno de los buques insignia de la marca BMW a lo largo del mundo, en su defensa de la idea de que la automoción y el arte pueden ir perfectamente ligados, y donde además se unifica la tecnología puntera alemana en cuanto a automóviles y el arte de manos del que se considera máximo exponente el **Pop Art** a nivel mundial. Si bien es cierto que este BMW M1 en el que trabajó Warhol se considera una obra de arte por razones obvias y que ha sido expuesto a lo largo del mundo en diferentes museos y exposiciones, quedando remitido únicamente a estas funciones expositivas. Nunca se ha vuelto a emplear en competición después de aquella edición de las 24 Horas de Le Mans donde participó.

3. Seat Ibiza del Sol Cesar Manrique



15. Vista lateral del Seat Ibiza del genial artista canario Cesar Manrique.
Fuente: <https://www.motorpasion.com/galeria/seat-ibiza-manrique/0/>

a. Tipología, versiones y colores.

Tipología: modelo utilitario de calle, utilizado como base para la realización de esta obra conmemorativa.

Versiones: hatchback, de dos puertas.

Colores: Rojo, azul, verde, blanco y negro.

b. Descripción: Motor, diseño y velocidad

Descripción: se trata de un vehículo utilitario pequeño, de reducidas dimensiones, que se convirtió en uno de los modelos de referencia de la marca, desde su primera generación, que es la que se utilizó para la realización de esta obra que fue encargada al artista lanzaroteño Cesar Manrique, con la salvedad de que en esta ocasión no fue una única unidad la encargada. Se trató de una serie limitada a 9 vehículos, que el artista debía decorar para posteriormente ser entregados a una serie de personajes ilustres y conocidos en España, quedándose una de las unidades en manos del artista y convirtiéndola posteriormente en su vehículo personal. Se puede observar como el artista recurrió a un diseño propio, combinando diferentes colores de manera muy ordenada, dejando un trabajo muy poco sobrecargado y bastante limpio a la vista, partiendo de una carrocería completamente blanca, como si del lienzo de un cuadro se tratase. En esta obra el artista no se limitó simplemente al exterior, pues en el interior también creó una tapicería a juego con el diseño exterior de la carrocería.

Motor: Se trata de un motor de 1.200 cc, o 1.2 litros de cilindrada, en configuración de 4 cilindros en línea, con un único árbol de levas y 2 válvulas por cilindro. Era un modelo de aspiración natural o atmosférico, con un carburador Pierburg 361 de gasolina. Contaba con una potencia de 46 kw o 63 cv a unas revoluciones máximas de 5800 rpm.

Diseño: podemos observar que se trata de un pequeño utilitario de muy reducidas dimensiones y de aspecto juvenil para aquella época y con el que se buscaba atraer a un público joven para que comprase un modelo propio fabricado en “casa”. Contaba con una única versión de carrocería con la única salvedad de ser de 3 o 5 puertas, pero notablemente equipado para aquella época donde se comenzaba a fabricar vehículos bajo las directrices del grupo Volkswagen. Por lo tanto, se observa un modelo claramente cuadrado con líneas muy rectas y sin muchas curvaturas ni grandes elementos aerodinámicos en su diseño, ya que se

trataba de un vehículo comercial destinado a la utilización de los ciudadanos de a pie y sin aspiraciones de competición

Velocidad: Su velocidad máxima estaba estipulada en unos 160 km/h.

c. Año de fabricación.

Se construyeron estas 9 unidades que serían entregadas al artista posteriormente, en el año 1987

d. Medidas.

Medidas: largo; 3.640 mm, ancho; 1.610 mm, alto; 1.390 mm y peso; 890 kg.

e. Localidad y empresa que lo construyo.

Localidad: Barcelona.

Empresa: la conocida Sociedad Española de Automóviles y Turismos, SEAT.

f. Comentario.

El siguiente caso que voy a tratar en el presente apartado, dedicado al análisis de algunos vehículos que se consideran o se pueden considerar obras de arte, es el de los modelos que el genial artista lanzaroteño Cesar Manrique pintó y diseñó. Para ello voy a empezar, de manera cronológica pues así fue como el artista los creó, para el caso de Seat cuyas siglas son “Sociedad Española de Automóviles de Turismos”, más concretamente en su modelo Ibiza de primera generación donde el magnífico artista lanzaroteño plasmó un diseño tras recibir la solicitud y el encargo de la propia marca. Posteriormente, dicho encargo pasaría a convertirse en una serie de obras.

Corría el año 1987 cuando Seat le encarga a *Cesar Manrique* que plasme una idea, en forma de obra de arte pintada, sobre su modelo más juvenil de la época, el Ibiza de primera generación, un vehículo que encandilaba a todo el público en general por aquella época, para

posteriormente llevarlo y exponerlo en el Salón del Automóvil de Barcelona de aquel mismo año. El modelo recibe el nombre Seat Ibiza-Manrique-del Sol y se convierte directamente en el primer Art Car español de la historia. Posteriormente, durante ese mismo año, el Grupo Zeta¹⁰ encargó al artista que realizara su interpretación artística sobre nueve vehículos más del mismo modelo, que posteriormente regalarían a varios personajes ilustres de la vida y el deporte de aquellos años, de entre los que destinarían uno de ellos para el propio artista.

Dicho modelo sería posteriormente regalado al propio artista. Se localiza desde el año 2013 expuesto en su casa museo en Haría, Lanzarote, tras previamente haber sufrido un completo proceso de restauración. Se encuentra posicionado sobre dos peanas blancas, colocadas directamente sobre el propio suelo de hormigón, evitando así que el vehículo repose directamente en el suelo, como impera la lógica, pues se trata de una obra de arte. Además cuenta con su propia cartela que la identifica e informa sobre la misma.

Pasando al modelo, concretamente se trata de un Seat Ibiza blanco de primera generación sobre el que el artista realizó una serie de trazos conjugando diferentes colores a



16. Imagen del vehículo propiedad del artista.

Fuente: <https://www.isladetenerifevivela.com/2016/01/reaparece-el-diseno-de-cesar-manrique.html>

lo largo de toda la carrocería del mismo. Para ello recurrió a diversos colores, entre los que tenemos el rojo, azul y verde, creando un recorrido de formas geométricas a lo largo del vehículo, pero sin llegar a eclipsar del todo el color blanco del mismo, simplemente añadiendo estos colores de forma complementaria que acaban por converger en ambas puertas laterales del vehículo, en forma de circunferencia, completando a su vez los huecos interiores con los colores anteriormente nombrados. Pero el artista no solo se centraría

exclusivamente en esta parte, también decidió pintar de blanco por completo los tapacubos de las ruedas y diseñar un interior acorde con el diseño creado en el exterior, creando de esta forma una obra de arte completa que abarca de manera amplia el vehículo en cuestión. Para ello se dispuso a modificar los tapizados de los asientos, conjugándolos con los colores y

¹⁰ Uno de los grupos editoriales de más envergadura en España, que por aquel entonces contaba con diversos periódicos entre sus titulares, como EL periódico de Cataluña, que además era su cabecera principal.

formas que utilizó para recubrir la carrocería. Volviendo al exterior, pues es donde más se puede apreciar el trabajo realizado por el artista, se observa que mantuvo el techo del automóvil completamente intacto. Es evidente que el vehículo cuenta con techo solar. En la parte trasera apenas se centró, recayendo la importancia ornamental en los laterales y sobre el capó. Cuenta, como es lógico, con la firma del insigne artista.

Cabe nombrar que una vez que recibió este modelo como regalo se convirtió en su coche personal como atestiguan diferentes fotos de la época. En el año 2015, el grupo empresarial canario CICAR, en su división de alquiler de vehículos, tomó la decisión de recuperar ese diseño del artista sobre el Seat y con la colaboración de la propia marca y la fundación del artista, reeditar esas obras sobre 96 modelos de Seat Ibiza de última generación para añadirlos posteriormente a su flota de automóviles de alquiler pudiendo ser utilizados por los clientes y así llevar el arte del artista por todos los rincones de Canarias, convirtiéndose en una obra en movimiento que forma parte de todas las islas.

4. BMW 730i Cesar Manrique



17. Bmw 730i, segundo proyecto que realizó Cesar Manrique dentro del mundo de los Art Cars.
Fuente: <https://www.escuderia.com/artcar-bmw/2/>

a. Tipología, versiones y colores.

Tipología: Berlina de calle en su segunda generación, utilizado como base para la realización de esta obra de arte.

Versiones: berlina, de cuatro puertas.

Colores: Rojo, azul, verde, violeta, blanco y negro.

b. Descripción: Motor, diseño y velocidad

Descripción: para la realización de esta obra de arte se seleccionó una berlina de la marca bávara, concretamente el 730i de segunda generación. Con él se pretendía alejarse de la relación que se estaba desarrollando entre el aspecto deportivo o de competición y el concepto de arte sobre ruedas, demostrando que grandes berlinas y vehículos de lujo también podían servir como base para dicho objetivo de crear obras de arte. Se trata por ende de un modelo de grandes dimensiones, muy equipado y de aspecto lujoso, siendo el buque insignia de la marca en lo que a lujo se refiere. Recordemos que es un modelo estrictamente de calle, que nunca sería utilizado para competición, por lo que no cuenta con grandes elementos aerodinámicos, sino por el contrario, más bien con una carrocería más limpia y estilizada, que transmitiese solidez y robustez, a la vez que comodidad de marcha y buen funcionamiento.

Motor: Se trata de un motor de 3.000 cc, o 3.0 litros de cilindrada, en configuración de 6 cilindros en línea, con un único árbol de levas y 2 válvulas por cilindro, Era un modelo de aspiración natural o atmosférico, de inyección directa de gasolina en este caso. Contaba con una potencia de 140 kw o 188 cv a unas revoluciones máximas de 5.800 rpm.

Diseño: podemos observar que se trata de una gran berlina de unas dimensiones muy considerables la que se tomó como base. Es una versión que destaca por mantener una línea continuada a lo largo de la carrocería, quedando ésta dividida a su vez por los pilares de la carrocería, el frontal del parabrisas y el trasero de la luna posterior. Podemos apreciar como el color base de la pieza vuelve a ser el blanco, sobre el que el artista plasma su idea del movimiento a través de una gama de colores diferentes y siguiendo una serie de patrones que el mismo asoció a dicha idea y que fue capaz de enlazar con su tierra isleña.

Velocidad: Su velocidad máxima estaba estipulada en unos 222 km/h.

c. Año de fabricación.

Año de fabricación: el año 1990 fue el escogido para la realización de esta obra de arte.

d. Medidas.

Medidas: largo; 4.910 mm, ancho; 1.845 mm, alto; 1.411 mm y peso; 1.610 kg.

e. Localidad y empresa que lo construyo.

Localidad: Múnich.

Empresa: BMW.

f. Comentario.

Tres años después, en el año 1990, BMW le propondrá realizar otro proyecto. Tras ver el éxito que había tenido en el Seat, le encargaron pasar a formar parte de su ya conocida colección de Art Car; esta vez sobre la base de un modelo de producción, siendo el tercer Art Car que se desarrollaba sobre un modelo de estas características, después del caso de *Robert Rauschenberg* en el año 1986 y del trabajo de *Matazo Kayama*, en el mismo año que Manrique, 1990.

El modelo seleccionado para ello fue un BMW 730i de la generación E32, sobre el que el artista plasmó sus diseños. Según narraba el propio artista, tomó como base de inspiración su isla natal, Lanzarote en especial en el momento de escoger los colores que utilizaría a la hora de realizar la obra. A su vez, el mismo explicó que el coche le evocaba la idea de velocidad, que el artista relacionaba con un pájaro volando, en una mariposa y libélula, siendo estas las formas con las que, mediante su arte abstracto, impregnaría la carrocería del vehículo. Con este imaginario llevó a cabo una interpretación muy particular sobre el coche que el mismo definiría de la siguiente forma; “dar la impresión de que el coche apareciera deslizándose por el espacio sin ofrecer ninguna resistencia”. (Cesar Manrique)

En el modelo se puede observar una gran combinación de colores sobre su carrocería donde predominan sobre otros, el negro, que evoca a las cenizas volcánicas de su isla, el rojo como color propio del Parque Nacional de Timanfaya y el verde, con un menor predominio del azul y el violeta, estando todos ellos implantados sobre un blanco impoluto que sirve de color de base del modelo y de la obra. Como ocurría en el caso del modelo anterior, el Seat Ibiza, recurre a una formas curvas y onduladas que dan la sensación de movimiento, con muy pocos trazos rectos, aunque presentes, junto a varias circunferencias destacando quizás, por lo que pueden llegar a simbolizar, las de los espejos retrovisores, que parecen formar ojos que observan todo a su alrededor y que transmiten la sensación de que es la propia obra la que te observa directamente. A diferencia de su primer trabajo en el mundo de los Art Cars, esta vez el artista se centró única y exclusivamente en el exterior del modelo, dejando el interior en un impoluto negro que combina a su vez con los colores fuertes y vivos del exterior. En esta ocasión sí que utilizó todas las partes de la carrocería como lienzo, incluyendo el techo y el maletero casi en su totalidad en ambos casos.

Como detalle final se hace necesario recordar que el vehículo se encuentra guardado dentro de las instalaciones del museo BMW, en Múnich junto a los demás Art Cars. Estamos ante un vehículo que no ha circulado nunca, por lo que siempre ha permanecido como obra de arte, nunca como medio de transporte en sí y que el artista utilizó previamente un modelo a escala sobre el que pinto el boceto, a mano con la ayuda de unos pinceles, tal y como se puede observar en diferentes fotografías, para posteriormente trasladar el diseño a la carrocería del modelo original siendo este pintado esta vez con pistola y recubriendo la diferentes zonas, por lo que se tardó notablemente más tiempo que los 28 minutos en lo que se pintó el caso anteriormente nombrado de *Andy Warhol*, quién además decoró el vehículo in situ a mano.

5. Porsche 917/20 Pink Pig



18. Porsche 917 Pink Pig, expuesto en el museo de la marca alemana.

Fuente: <https://matraxlubricantes.com/6440-2/>

a. Tipología, versiones y colores.

Tipología: vehículo de corte deportivo desarrollado específicamente para la competición.

Versiones: deportivo de competición, de dos puertas.

Colores: Rosa, marrón, blanco y negro.

b. Descripción: Motor, diseño y velocidad

Descripción: nos encontramos ante un modelo creado para competir en la mítica carrera de las 24 Horas de Le Mans, donde se buscaba mejorar el rendimiento de las versiones utilizadas en el mismo escenario el año anterior. Se trata un chasis tubular sobre el que se realizó una carrocería completamente angular y con muy pocos elementos sobresalientes, dado que se buscaba obtener la mejor relación entre aerodinámica y velocidad punta en las grandes rectas del circuito francés. Por lo tanto, tenemos una carrocería alargada y extremadamente baja que permitía alcanzar velocidades superiores a los 350 km/h, sin sacrificar la estabilidad con esas velocidades.

Motor: Se trata de un motor de 4.900 cc, o 4.9 litros de cilindrada, en configuración de 12 cilindros completamente opuestos, con un ángulo de 180 grados entre ambas bancadas, configuración típica de los motores, con dos árboles de levas y 2 válvulas por cilindro. Era un modelo de aspiración natural o atmosférico, de inyección indirecta de gasolina en este caso. Contaba con una potencia de 447 kw o 600 cv a unas revoluciones máximas de 8.500 rpm.

Diseño: se trata de un modelo encargado por *Porsche* a la empresa *SERA*, quienes contaban con una gran experiencia en el diseño de vehículos de competición, que cuenta con unas características muy marcadas, con unas líneas curvas que realzan su aspecto de vehículo realmente ancho y bajo con el que se pretendía, como ya indiqué, alcanzar grandes velocidades sin perder la estabilidad y la seguridad de los integrantes a dichas velocidades. El diseño gráfico de la carrocería fue obra del diseñador jefe, *Antoine Lapine*, en venganza después de que no le confiaran el diseño del mismo, sino únicamente la decoración de su carrocería, naciendo así la mítica historia del cerdo rosa, que le da nombre a este modelo, pues se plasmó el mapa de despiece de este animal, perfectamente marcado y renombrado con cada una de sus partes.

Velocidad: Su velocidad máxima estaba estipulada en unos 380 km/h.

c. Año de fabricación.

El año 1971 fue el escogido para la realización de esta obra de arte.

d. Medidas.

Medidas: largo; 4.780 mm, ancho; 2.033 mm, alto; 0.920 mm y peso; 800 kg.

e. Localidad y empresa que lo construyo.

Localidad: Stuttgart.

Empresa: *SERA*, diseñadores principales y *Antoine Lapine* diseñador de la decoración.

f. Comentario.

El último caso del que exponemos en este apartado se trata de un vehículo utilizado en competición que cuenta con una historia muy curiosa tras de sí. Pero antes de llegar a ello, tratemos de explicar un poco la historia de este coche deportivo. Se trata de un modelo único, exclusivamente desarrollado y creado para la competición dentro del apartado de la resistencia, del que solo se fabricaron 25 unidades y que solamente contó con una unidad homologada para circular legalmente por la calle.

La historia de este vehículo comienza en 1970 cuando tras el dominio de *Ford* en las sucesivas carreras de las 24 Horas de Le Mans, Porsche decidió crear un vehículo que tuviese como único fin ganar en esa carrera y desbancar de la victoria a Ford. Para ello se crearon las 25 unidades que se pedían para poder inscribir el coche en el campeonato. Finalmente participan en la carrera y ganan, con un modelo con ciertas modificaciones sobre el proyecto original, pues el vehículo era muy inestable a más de 350 Km/h en las largas rectas del circuito. Pero es en el siguiente año donde entra en acción el modelo en cuestión, el Pink Pig.

En el año 1971 queriendo repetir el éxito cosechado en la anterior edición de la carrera más famosa del mundo, se decide modificar un único modelo de los ya utilizados en competición, para intentar solventar los problemas a alta velocidad que arrastraban, dejando el resto tal cual estaban, porque se sabía que a pesar de inestables eran efectivos y rápidos. Para llevar a cabo dichas modificaciones se pidió al jefe de diseño de Porsche, *Tony Lapine*, que realizase un boceto que mejorase los problemas de inestabilidad del modelo, pero una vez realizado el mismo se decidió apostar por una idea de una empresa francesa, llamada SERA, quienes diseñaron un coche con menos batalla¹¹, pero más ancho y completamente estilizado, con la carrocería cubriendo todos los componentes, incluso las ruedas. Esta decisión enfureció a Lapine, quién decidió vengarse a la hora de decorar el coche. Para ello lo pintó de un color muy claro, rosa, y le añadió el mapeado típico que utilizan los carniceros para distinguir las partes de los cerdos cuando van a distribuir la carne. Incluso añadió los nombres de cada una de las partes del animal, en clara referencia a la opinión que tenía acerca de sus jefes superiores por tal desprecio. Finalmente, así es como nace uno de los Porsche más icónicos de la historia.

¹¹ Se entiende la batalla del coche como la distancia entre ejes, lo que vendría correspondiendo a la diferencia de distancia entre las ruedas delanteras y traseras, lo que suele marcar una gran diferencia entre pasos por curva y velocidad en las zonas rápidas.

Tras debutar en los entrenamientos, quedó claro que el vehículo acaparaba todas las miradas, pasando por ello a la historia, pues el coche que fue creado en exclusiva para esta carrera, ofreciendo las mejores soluciones del momento para asegurar la victoria, ni siquiera logro terminar la carrera, aunque la marca si logro vencer con otro de los modelos con los que contaba. Como podemos observar, el coche destaca sobre los demás por lo llamativo que resulta su carrocería, pues se trata de un modelo, muy bajo en altura y muy ancho a su vez, con un frontal muy anguloso y curvo y una trasera bastante más recta y cuadrada, donde destaca sobre-manera la pintura de color rosa con todas las líneas que recorren la carrocería marcando las diferentes partes del mismo que se corresponden exactamente con cada parte anatómica de un cerdo.

Así pues, este caso nos sirve de perfecto ejemplo para argumentar como una librea o decoración puede llegar a encumbrar un determinado vehículo hasta el punto de ser considerado una obra de arte, cuando inicialmente era una dura y pura crítica de un determinado trabajador de la empresa hacia sus superiores, aún por encima de los éxitos que lograra ese mismo coche, pues jamás volvió a competir y en la única carrera que lo hizo tuvo un accidente y ni siquiera la terminó. Como contrapartida, otros modelos del Porsche 917 contaron con libreas muy conocidas e importantes, como la de *Martini Racing* o *Gulf* que pasaron a la historia y son mundialmente admiradas y reconocidas por los logros y éxitos que alcanzaron los vehículos que las portaban, al contrario que en este caso que, como ya hemos explicado, pasó a la historia por ser única y destacar por encima de las demás de una forma curiosa y diferente. Tal es la importancia que tuvo y la fama que ha adquirido con los años que, en la edición del año 2018 de esta mítica carrera, uno de los Porsche 911 RSR oficiales que participaron lució esa misma decoración en agradecimiento al modelo y como conmemoración de los 70 años de historia de la marca.

CONCLUSIONES

Como finalización de este trabajo nos centraremos en presentar unas conclusiones generales que intenten resumir y, de alguna forma reflejar, nuestra opinión acerca de la temática aquí tratada. Para ello, nos remitiremos a los mismos puntos con los que cuenta este estudio.

Queda claro que este trabajo no hace más que reflejar una temática que se encuentra a día de hoy poco estudiada, analizada y trabajada, pues es evidente los escasos estudios que se han realizado sobre el asunto de este TFM. En cuanto a temática museística general, si se cuenta con un mayor trabajo y estudios, así como innumerables publicaciones. Ese número se reduce drásticamente cuando se enfoca en una temática que unifique los museos y los automóviles, dejamos de lado el caso de los transportes, pues estos sí que han sido más estudiados, por lo que se nota una gran falta de información y conocimientos en general acerca de estas cuestiones. Curiosamente, casi todas las marcas cuentan con diferentes publicaciones que repasan su historia automovilística y que hablan de sus diferentes modelos, con sus características y logros, pero son pocas las que tratan acerca de sus museos, más allá de los folletos informativos o los relativos a las diferentes exposiciones.

Es por esa razón por la que consideramos que se debería otorgar más importancia y notoriedad a este tema, especialmente ahora que en los últimos años han proliferado estos museos que pretenden poner en alza y demostrar la importancia que muchos vehículos han tenido a lo largo de la historia, por diferentes motivos y razones, dejando de lado o mejor dicho, sin olvidar que muchos son ya considerados hoy en día como obras de arte y como tal son tratados, protegidos y cuidados. Igualmente, opinamos que deberían ser más los modelos considerados obras de arte, independientemente de sus logros, por su simple forma y estética, por presentarse como algo distinto, diferente o simplemente por destacar y tener un bonito diseño, entendiendo también que es una cuestión muy subjetiva y en la que se refleja el gusto personal de cada individuo.

Un logro que, si se ha obtenido, y que por suerte cada vez es más común, es el de observar más vehículos formando parte de las colecciones propias de los museos, entiéndase esta referencia a los casos tecnológicos o de historia, por ejemplo, sin que se vean únicamente en los museos automovilísticos de las propias marcas, de los transportes o nacionales, que también existen como en el caso de España. Poco a poco se ha ido demostrando y gracias a ello entendiendo que un automóvil no sirve solo para ir de una manera cómoda, rápida o sencilla de un lugar al otro, sino que también sirve para explicar la evolución tecnológica y cómo esta se ha ido produciendo junto a cómo esta afecta a su vez a los individuos. Otro ejemplo lo podemos observar en los museos de historia, pues en estos los vehículos también explican una parte de la historia o han formado parte de la misma. Sin más pueden ser utilizados como recursos gráficos, como ejemplos de acontecimientos históricos o claves en el mundo. Aún son muy escasos, pues se tiene la concepción muy marcada en la sociedad de

que son meros transportes y aún cuesta entender que la misma importancia tiene el caballo que llevó al jinete con la noticia del estallido de la guerra, como la noticia en sí, pues sin ese caballo no se habría transmitido la noticia, y a pesar de que ese caballo logró un hito importante en la historia siempre se recuerda el hito y se olvida la manera, tal y como ciertamente refleja un proverbio japonés. Sirva en este caso el caballo como símil del tema aquí tratado, que lo único que pretende es reflejar y demostrar la falta de importancia otorgada a los vehículos.

Por otro lado, es evidente el hecho de que muchos casos se están considerando como grandes obras de arte. Tenemos los ejemplos más evidentes y lógicos en los casos donde estos han sido trabajados de alguna manera por un artista conocido. Sirvan de referentes los Art Cars de Bmw, Porsche o Seat, que hemos tratado en este trabajo, pues dentro de los museos son considerados como joyas referenciales y reciben unos cuidados y protecciones dignas de las mejores piezas de los más grandes y conocidos museos del mundo. Están perfectamente protegidos y cuidados, incluso sufriendo alguna restauración cuando se ha considerado necesario y oportuno. Como obras de arte que son cuentan con sus conservadores que se encargan de que todos estén en perfectas condiciones. Sus restauradores cumplen su función igual que si de un cuadro o escultura se tratase y evidentemente cuentan con sus seguros, astronómicos en algunos casos, pues muchos vehículos son únicos o quedan muy pocas unidades. Incluso se da el caso de que existen modelos que son ideados como obras de arte desde un principio y jamás son utilizados ni en carretera ni en circuitos. Simplemente son colocados como obras de arte y trasladados a exposiciones cuando así son requeridos.

Con respecto a este último tema nos gustaría añadir una reflexión acerca de cuál es la mejor manera de conservar estas obras, expuestas en museos y colecciones sin darles uso o utilizándolas de manera puntual. En nuestra opinión, creemos que depende de la obra, si son casos como los Art Cars consideramos que su lugar está dentro de los museos y salas de exposición, pues se trata de vehículos muy característicos que cuentan con una pintura exclusiva y muy valorada que puede sufrir desperfectos si recibe demasiada luz o si saltase alguna pequeña piedra. En contraposición, opinamos que si se trata de vehículos que no han sufrido una transformación de la idea original con la que fueron concebidos, sino que se trata de modelos que han adquirido la condición de obras de arte en si, como el caso del Ferrari 250 GTO, sí deberían ser utilizados, aunque fuese de manera puntual, pues como máquinas que necesitan movilidad en sus componentes para no sufrir desperfectos.

Como resumen final, el automóvil si tiene cabida como objeto de museo y así está siendo tratado en muchos casos, donde les están otorgando ese valor, independientemente de si se trata de un vehículo que ha sido pintado por el mismísimo Warhol o Manrique, o modelos que por su singularidad, avance tecnológico o belleza son considerados como tal. No podemos olvidar que muchos son obras de arte y están en los museos porque han tenido una trascendencia especial e importante en algún momento de la historia o incluso en algún hecho histórico. Y que, además, han servido en muchas ocasiones como inspiración y modelos para la realización de diferentes cuadros, como bien demostró en su momento el magnífico artista Andy Warhol, quién a su vez fue uno de los máximos defensores de los vehículos como arte o medios artísticos.

BIBLIOGRAFÍA

- . Llonch Molina, N., Santacana I Mestre, J. (2012). *“Manual del museo rodante: Una aproximación al automóvil como objeto de museo”*. Trea
- . López-Basanta, C., Llonch Molina, N. (2015). *“El automóvil como objeto de museo y su valor para el conocimiento de la Historia: Primeros pasos hacia una aproximación didáctica del automóvil”*. Clio.
- . Roca Maseda, R. (2017). *“El automóvil en la historia de España”*. Madrid. Fundación RACE

WEBGRAFÍA: ordenada por fecha de consulta en la web.

- . **Museo Bmw**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web;
<https://www.bmw-welt.com/en.html>
- . **Museo Mercedes Benz**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web;
<https://www.mercedes-benz.com/en/mercedes-benz/classic/museum/>
- . **Museo Ferrari**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web;
<https://musei.ferrari.com/en/maranello>
- . **Museo Lamborghini**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web;
<https://www.lamborghini.com/es-en/experiencia/museo>

- . **Museo Nazionale dell'Automobile**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web; <http://www.museoauto.it/website/en>
- . **Le Musée des 24 Heures du Mans**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.lemans-musee24h.com/>
- . **Saab Car Museum**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web; <http://saabcarmuseum.se/>
- . **Museo Storico Alfa Romeo**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.museoalfaromeo.com/it-it/Pages/MuseoStoricoAlfaRomeo.aspx>
- . **London Transport Museum**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.ltmuseum.co.uk/>
- . **Cité de L'Automobile – National Museum**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.citedelautomobile.com/en>
- . **Rolls-Royce Museum**, rescatado el día {27 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.rolls-royce-museum.at/>
- . **AutoMuseum Volkswagen**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.automuseum-volkswagen.de/en.html>
- . **Musée de l'Aventure Peugeot**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.museepeugeot.com/>
- . **British Motor Museum**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.britishmotormuseum.co.uk/>
- . **Volvo Museum**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <http://www.volvomuseum.com/en/>
- . **Škoda Auto Museum**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <http://museum.skoda-auto.com/>
- . **Museo de Historia de la Automoción de Salamanca**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <http://museoautomocion.com/es/>
- . **Museo Automovilístico de Málaga**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.museoautomovilmalaga.com/>

- **Motor & Sport Institute (Teo Martín Motorsport)**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <http://www.msispain.com/>
- **Museo de Carruajes**, rescatado el día {28- 05 -2019} de la siguiente página web; <http://www.museodecarruajes.es/exposicion-2/>
- **Museo de las comunicaciones Berlín**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.mfk-berlin.de/en/category/exhibition/>
- **La arquitectura como vivencia**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://presskit.porsche.de/museum/es/2019/topic/the-museum/architecture.html>
- **The exhibition concept**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.porsche.com/museum/en/ausstellungskonzept/>
- **Archive**, rescatado el día {28 - 05 -2019} de la siguiente página web; <https://www.porsche.com/museum/en/archiv/>
- **Un Museo-Mausoleo único para enterrar obras de arte**, rescatado el día {03 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://salamancartvaldia.es/not/176579/museo-mausoleo-unico-para-enterrar-obras-arte/>
- **El Pontiac enterrado de Morille**, rescatado el día {03 - 06 -2019} de la siguiente página web; <http://dondestaeldeposito.blogspot.com/2008/11/el-pontiac-enterrado-de-morille.html>
- **Cementerio de Arte**, rescatado el día {03 - 06 -2019} de la siguiente página web; <http://www.salamancaemocion.es/es/que-hacer/cultural/cementerio-de-arte>
- **El Dodge más buscado de la historia**, rescatado el día {05 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.escuderia.com/dodge-3700gt-carrero-blanco-finalmente-expuesto/>
- **El museo “secreto” de Seat**, rescatado el día {10 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.lavanguardia.com/cultura/20160531/402170003789/museo-seat.html>
- **Visita a la colección de coches históricos de Seat**, rescatado el día {10 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.coches.net/noticias/coches-historicos-seat>
- **Todos los Art Car de Bmw**, rescatado el día {10 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.escuderia.com/artcar-bmw/>

- **Conduce un Ibiza Manrique –Art Car-**,rescatado el día {11 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.cicar.com/ES/action/offerView/seat-ibiza-cesar-manrique>
- **Seat Ibiza –Manrique- del Sol**, rescatado el día {11 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.motorpasion.com/seat/seat-ibiza-manrique-del-sol-como-aquel-lejano-ibiza-del-sol-pero-para-que-lo-alquiles-hoy>
- **Reaparece el diseño de Cesar Manrique**, rescatado el día {11 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.isladetenerifeviva.com/2016/01/reaparece-el-diseno-de-cesar-manrique.html>
- **Project 1 desvela su Porsche 911 “art car” para Le Mans** rescatado el día {12 - 06 - 2019} de la siguiente página web;<https://www.motor.es/noticias/project-1-desvela-porsche-911-art-car-24-horas-le-mans-201957967.html>
- **Porsche Art Car**, rescatado el día {12 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://macfineart.com/porsche-art-car/>
- **Bmw M1 Pro Car Andy Warhol**, rescatado el día {12 - 06 -2019} de la siguiente página web; <http://www.12cilindros.es/bmw-m1-procar-andy-warhol-derroche-artistico-ruedas/>
- **Cesar Manrique**, rescatado el día {12 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://ociocostamartianez.com/cesar-manrique/3/>
- **Casa del Palmeral**, rescatado el día {13 - 06 -2019} de la siguiente página web; <http://fcmanrique.org/casas-museo-visitas/casa-museo-cesar-manrique-haria/?lang=es>
- **Vota aquí tu Lexus UX Art Car**, rescatado el día {20 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.lexusauto.es/estilo-lexus-news/vota-aqui-tu-lexus-ux-art-car/#Introduction>
- **El Bmw Art Car español**, rescatado el día {26- 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.motorpasion.com/bmw/el-bmw-art-car-espanol-de-la-mano-de-cesar-manrique>
- **Cesar Manrique Bmw 730i**, rescatado el día {26 - 06 -2019} de la siguiente página web; <http://www.artcar.bmwgroup.com/en/art-car/text/Cesar-Manrique-BMW-730i-1990-1377.html>
- **¿Qué es eso que te está adelantando?**, rescatado el día {26 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.motorpasion.com/clasicos/no-estas-sonando-este-porsche-197k-esta-matriculado-y-te-podria-adelantar-por-la-autopista>

- **Las mítica historia del Porsche 917 “Pink Pig”**, rescatado el día {30 - 06 -2019} de la siguiente página web; <https://www.autobild.es/noticias/mitica-historia-porsche-917-pink-pig-vuelta-2018-264731>

- **El Porsche 917 Pink Pig**, rescatado el día {01 - 07 -2019} de la siguiente página web; <https://matraxlubricantes.com/6440-2/>

- **Un tribunal concede al Ferrari 250 GTO el estatus de obra de arte**, rescatado el día {02 - 07 -2019} de la siguiente página web; <https://espirituracer.com/noticias/un-tribunal-concede-al-ferrari-250-gto-el-estatus-de-obra-de-arte/>

- **Por ley, no se podrán hacer mas réplicas del Ferrari 250 GTO**, rescatado el día {02 - 07 -2019} de la siguiente página web; <https://www.motorpasion.com/ferrari/ley-no-se-podran-hacer-replicas-ferrari-250-gto-tribunal-ha-declarado-obra-arte>

- **La verdad sobre el Porsche 917 que se paseó por Madrid Central**, rescatado el día {04 - 07 -2019} de la siguiente página web; <https://revistacar.es/la-verdad-porsche-917-madrid/>

- **250 GTO**, rescatado el día {28 - 12 -2019} de la siguiente página web; <https://www.ferrari.com/es-ES/auto/250-gto>

- **BMW M1**, rescatado el día {28 - 12 -2019} de la siguiente página web https://es.wikipedia.org/wiki/BMW_M1

- **Historia Seat**, rescatado el día {03 - 01 -2020} de la siguiente página web; <https://historiaseat.com/ibiza1/kibiza1.htm>

- **Porsche 917, datos técnicos**, rescatado el día {03 - 01 -2020} de la siguiente página web; <http://www.porsche917.com.ar/tecdatos01.htm>