

Repassem els cent anys de l'Automobile, el Saló de l'Automòbil de Barcelona

Rememorem alguns dels automòbils que s'hi han presentat al llarg de l'últim segle i com s'enfoca la pròxima edició.



Centenars de vehicles mítics, com el Seat 1200 Sport | Automobile Barcelona

D'inici modest a Saló Internacional

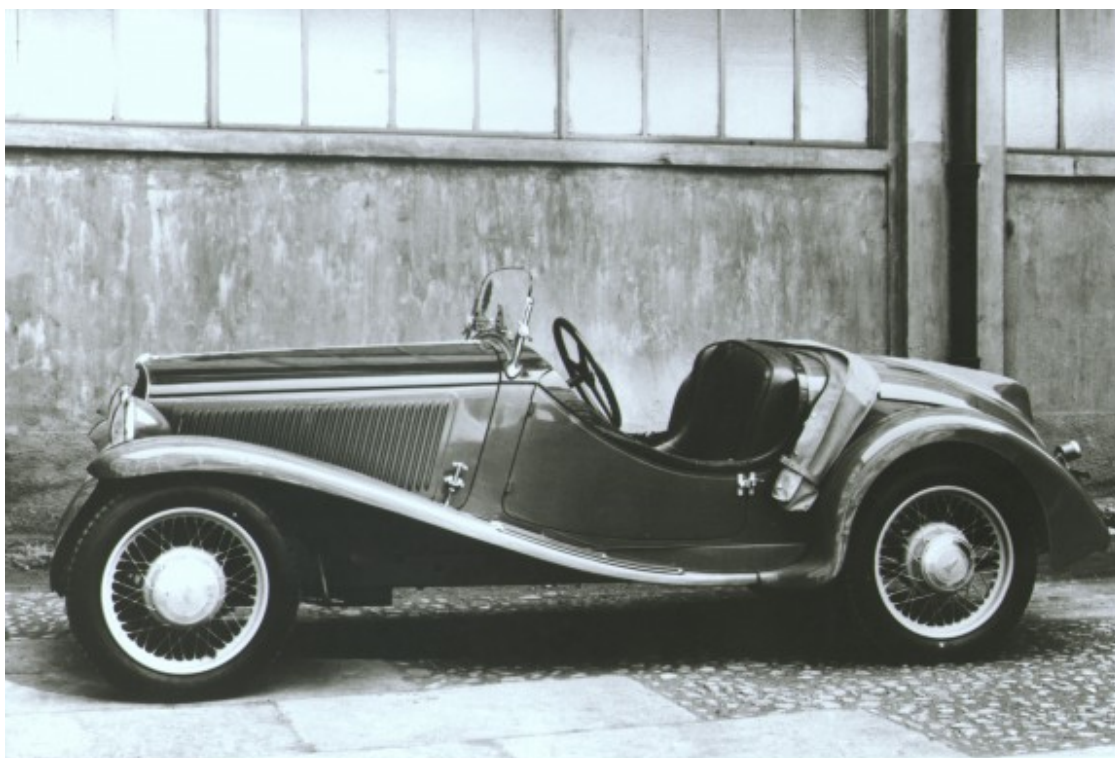
Concebut en els seus inicis com un gran aparador de tota la nounada indústria sorgida a la Ciutat Comtal al començament del segle XX, el Saló de Barcelona neix amb cert caràcter comercial però, sobretot, amb esperit innovador i avantguardista. Aviat adquireix protagonisme internacional, beneficiat pels llaços de la burgesia barcelonina amb França, i especialment amb París.

En la seva segona edició, el 1922, es converteix en el primer Saló internacionalment reconegut d'Espanya, després d'una primera edició marcada per la Primera Guerra Mundial i el producte propi. Es multiplica la presència de firmes estrangeres vingudes sobretot d'Europa: del Regne Unit, França, Bèlgica, Itàlia, Suïssa o Alemanya.

En la IV edició, Opel presenta el 4 PS, un petit model inspirat en el Citroën C5 HP, el cotxe més

popular i imitat del continent i en la V edició -que suposa el comiat de la marca Elizalde de la fabricació d'automòbils-, la firma barcelonina exhibeix un espectacular coupé sobre un xassís del model 518.

I en la VI i la VII edició, de 1933 i 1935, recull la revolució del moment amb la introducció de les anomenades línies aerodinàmiques en les carrosseries comptant amb la participació de Ford, Chrysler o GM. Entre les novetats que van visitar el Saló el 1935 destaca el Chrysler Airflow, cotxe d'estètica peculiar i de gran influència entre els dissenyadors per la seva preocupació per l'aerodinàmica. A l'estand de Fiat destacava el nou 508, conegut popularment com Balilla, mentre que Mercedes apostava per un impressionant 500 K roadster de color blanc amb carrosseria Erdmann & Rossi.



L'esportiu i aerodinàmic Fiat 508 Balilla Sport, de la dècada dels 1930s Foto: Automobile Barcelona

Els 60, reviu del Saló

Després del llarg impàs de la Guerra Civil, el 1966 va arribar un nou Saló de l'Automòbil a Barcelona. Encara que no va ser novament reconegut com a internacional fins dos anys després va comptar amb models de gairebé totes les marques del món, el Govern de llavors va permetre la importació de tres cotxes per marca: Ferrari va arribar amb tres marques diferents, Ferrari, Dino i Pininfarina; GM, a part de Cadillac, amb Buick, Oldsmobile i Pontiac, mentre que Chevrolet va arribar amb l'australiana Holden i amb la canadenca Arcadian.

Una de les atraccions d'aquesta edició va ser l'estand de Seat, una marca nascuda al començament de la dècada anterior a la Ciutat Comtal i molt lligada al Saló des dels seus inicis. En aquesta ocasió, el 1966, presentava el 850, cridat a ser el substitut del 600 -nascut deu anys abans-, però amb el qual va conivir diversos anys més.

Altres models amb nom propi en aquesta edició van ser l'espectacular Mercedes 600, el Porsche 911 i el 350 GT de Lamborghini.

Amb el reconeixement internacional de nou per part de l'OICA, 1968 es converteix en una edició especial i recupera el llustre de les edicions anteriors a la Guerra.

La gran novetat de l'edició va ser el Seat 850 coupé, que va despertar expectació i va esdevenir un èxit de vendes, reflex del canvi que es donava a l'Espanya d'aquell moment. Moltes de les grans novetats vistes en aquesta ocasió procedien de fabricants amb factories a Espanya, com Fasa Renault que mostrava, per primera vegada al Saló, el nou R10. També van destacar cotxes més flamants, com el Lamborghini Miura. I abans d'acabar la dècada encara quedaria temps perquè Seat també hi presentés el 124.



El disseny del Camargue, obra de Bertone, atreia totes les mirades l'any 1972 Foto: Automobile Barcelona

Els 70, el Saló creix en qualitat i varietat

Al començament dels 70, el Saló de Barcelona es fa més gran, i es converteix en un dels de major creixement dels certàmens europeus del moment; en superfície ocupada era ja el segon després Frankfurt.

Any rere any, els seus estands s'omplien dels models de carrer que marcaven l'època, com el Renault 12, anunciat per Fasa Renault al Saló de 1970, només sis mesos després de la seva presentació a França. Mítica va ser la batalla viscuda en l'edició XIV, de 1972, entre dos dels protagonistes de la dècada: el Seat 127 i el Renault 5 (la marca francesa no va voler deixar passar oportunitat de presentar-lo a Barcelona, encara que no es comercialitzaria fins uns mesos després). Eren els inicis d'una nova generació de vehicles utilitaris més moderns i pràctics, cada vegada més pràctics i a la vegada més prestacionals.

Citroën també ha estat una altra marca molt present amb les seves novetats al Saló des de la presentació del GS, que va ser seguit més tard del CX. Tots dos serien nomenats Cotxe de l'Any a Europa.

També en aquests primers anys de la dècada dels 70 es veien a Barcelona models d'altres prestacions i per a personatges opulents. En la seva edició XIII, de l'any 1971, es va exposar el Mercedes Benz 350 SL. També van lluir a Barcelona el Porsche 914, fruit de l'acord entre Volkswagen i Porsche i que s'estrenava al nostre país, el Volkswagen Golf GTI i l'espectacular coupé M1 de BMW.



El Seat 1200 Bocanegra, desenvolupat a Barcelona i clàssic de Seat Foto: Automobile Barcelona

Sense quotes d'importació, els 80 atreuen fabricants d'arreu del món

Al començament dels 80 havien desaparegut les quotes d'importació, el que va atreure més models i més fabricants.

En aquestes primeres edicions de la dècada, ja en any imparell, les novetats venien de la mà de Citroën, amb el petit Visa, model desenvolupat amb PSA després de l'adquisició de Citroën per part de Peugeot, o amb el BX, presentat el 1983 i basat en el prototip Camarga de Bertone exposat anys abans al Saló.

També arribaria llavors el Seat Ronda, primer Seat que comptava amb gestió electrònica del motor per reduir el consum de combustible, i més endavant, el Seat Ibiza, primer model de Seat

desenvolupat fora de Fiat.

A mitjans dels 80 comencen a guanyar adeptes als vehicles tot terreny. Santana llançava el 1985 el seu famós Suzuki Santana. És el moment en què desembarquen massivament moltes marques japoneses, no només Nissan -fixa des de feia anys al Saló i que havia mostrat el 1983 el seu primer model fabricat a Espanya, el Patrol-, sinó també Honda, Toyota, Subaru, Mazda, Suzuki i Daihatsu.

Si per alguna cosa es caracteritzen les últimes edicions d'aquesta dècada és per l'arribada de les potents berlins alemanyes. BMW mostrava en 1987 el seu M3 i la seva gran estrella el BMW 750 amb motor de 12 cilindres en V. Dos anys després, mostraria al Saló un altre model mític, la seva berlina esportiva M5. En aquesta última edició de la dècada, Mercedes Benz mostrava el SL Roadster, pocs mesos després d'haver-ho presentat a Ginebra.



Exposició de Land Rover Santana de principis dels 80 Foto: Automobile Barcelona

Els 90, altes prestacions i monovolums

El primer Saló dels 90 comença amb la presentació mundial d'un model molt important per a Seat, el Toledo. Va ser el primer model de Seat després de quedar cent per cent integrada en el grup Volkswagen. Però un dels grans atractius per als visitants del Saló era la incessant batalla entre les marques Premium. Al començament de la dècada, Mercedes Benz mostrava el 600, equipat amb un V12, que incorporava tot l'equipament electrònic pensable i impensable de l'època, i que rivalitzava amb el BMW 750 i el seu també V12 i l'Audi S4, berlina derivada de l'Audi 100.

El segon Saló de la dècada va tenir tres noms propis: l'Ibiza II, presentat per primera vegada en el certamen barceloní, i dues novetats franceses, el Xantia de Citroën, i Renault Twingo. Seria la marca del rombe la que triaria Barcelona per a la presentació mundial, en l'edició XXVIII del Saló de 1995, del Renault Laguna Break, que completava la gamma del Laguna.

L'auge dels monovolums era imparable. A part del Chrysler Voyager, al Saló de Barcelona van acudir els models realitzats conjuntament entre Peugeot, Citroën, Fiat i Lancia (mateix model amb diferents noms, 806, Evasion, Ulysse i Z) i també els concebuts per VW i Ford, Galaxy i Sharan, en els que es basaria el monovolum de Seat, l'Alhambra.

Les novetats i primícies al final de la dècada segueixen venint de la mà de Seat, que presenta el 1997 el petit Arosa, i de Renault, que triaria aquesta edició del Saló per presentar en primícia el seu nou model Kangoo.



El Mercedes Clase S 600 SEL V12, mostrat a Barcelona, era tot classe i potència Foto: Automobile Barcelona

?

Segle XXI, la moda del SUV

Després d'un primer Saló, el de 2001, molt més comercial i amb poques novetats, l'edició de 2003 registra fins a 400.000 visitants gràcies a novetats com algunes variants del Renault Mégane II (les variants Sedan i Grand Tour) i un esportiu conceptual que Seat bateja com Cupra GT, mogut per un motor de 500 CV.

Dos anys més tard, el nombre de primícies mundials es va multiplicar, arribant a vuit, amb quatre novetats europees i unes 80 nacionals. Una de les més importants, un cop més, va arribar de Seat, amb la segona generació del nou León. En aquesta edició i la següent els SUV ja començaven el

seu ascens: Audi avançava les línies del futur Allroad amb l'Audi Allroad Concept i apareixien el Peugeot 4007, el Citroën C Cross, el Mitsubishi Outlander o el Nissan X Trail.

Amb 54 marques presents, l'edició que marcava els 90 anys del Saló, el 2009, va acollir un gran nombre de novetats i primícies, com la versió OPC de l'Opel Insígnia (presentat en exclusiva mundial a Barcelona) o la Nissan NV200 (que es fabricaria a la Ciutat Comtal). Seat celebrava els 25 anys de l'Ibiza amb la versió «25è Aniversari» d'aquest model i també presentava el nou León Cupra i la versió definitiva de l'Exeo ST.

Novetat europea també era el Mercedes Classe S 400 hybrid, amb una tecnologia, la dels vehicles híbrids, que començava a aglutinar un gran nombre de nous models presents a Barcelona com el nou Toyota Prius i el Lexus RX 450h.



Bugatti mostra el seu espectacular Veyron al Saló de 2009 Foto: Automobile Barcelona

Els 2010, època de renaixement i sostenibilitat

Una edició més tard, i més enllà de la novetat mundial del Hyundai i40 sedan i europees com l'Audi Q3, Volkswagen Beetle o Hyundai Elantra, el 2011, la preocupació pel medi ambient i per les tecnologies més netes arribava al Saló amb més força. El vehicle elèctric estrenava espai i comptava per primera vegada amb un pavelló destinat als vehicles de propulsió elèctrica i híbrids. Allà es van poder veure de models com el Ford Focus elèctric i híbrids com l'Audi Q5 Hybrid.

Tampoc els SUV remetien. De les quatre novetats europees de calat que aportava el Saló de Barcelona de fa sis anys, tres eren models d'aquest segment: el concept del Mercedes Benz GLA, el Nissan Juke 1.5 dCi i el Range Rover Sport.

En la seva XXXVIII edició, el Saló s'estructurava en quatre àrees temàtiques apostant per zones dedicades a les noves tecnologies en l'àrea Connected Car i per nous patrons de la mobilitat. Seat presentava el nou Ibiza, dissenyat, desenvolupat i fabricat a Barcelona, ??a més del nou Alhambra, alhora que es produïen els debuts europeus dels Lexus GS F i NX i el Jaguar XF.

L'edició de 2017 va ser la del renaixement del Saló de l'Automòbil de Barcelona, ??que amb la seva nova denominació Automobile Barcelona, ??adquiria un nou posicionament, molt ben acollit tant pel sector com pels visitants. Les últimes novetats, entre els quals es trobaven models com l'última generació del Hyundai i30, l'Ateca FR -la versió més esportiva del SUV de Seat fins a aquest moment-, el Range Rover Velar o el Mazda CX-5 combinaven l'últim en tecnologia i connectivitat.



Renault sempre ha participat de forma molt activa al Saló Foto: Automobile Barcelona

El present i el futur de l'Automobile a les portes dels 2020

Enguany, i a les portes de la pròxima edició, l'Automobile continua com a gran fira de referència de la ciutat de Barcelona juntament amb el Mobile World Congress. S'espera que fins a 37 marques participin en aquesta quarantena edició, que estarà oberta al públic de l'11 al 19 de maig i s'estructurarà en tres grans eixos.

El Motorshow estarà dedicat a les novetats de les marques i a la transformació tecnològica que està donant forma al futur de l'automoció a través de la connectivitat, la conducció autònoma, l'electrificació, la internet de les coses i la mobilitat intel·ligent; el Connected Street permetrà als visitants experimentar aquestes noves tecnologies en un entorn real equipat amb les últimes innovacions, i el Road to 100 serà un programa d'activitats que proposarà un ampli recorregut pels seus 100 anys d'història i l'estreta relació entre Barcelona i el desenvolupament de la indústria automobilística.

Només queda desitjar sort als organitzadors per aquesta pròxima edició, que convertirà a l'Automobile en el primer esdeveniment firal a Espanya en commemorar 100 anys. Podreu trobar més informació sobre la Fira a la seva web oficial (<http://www.automobilebarcelona.com>) .



Les apostes apunten que Seat segurament mostrarà el nou Ibiza elèctric en l'edició de 2021 Foto: Automobile Barcelona