



MARIO GISBERT

CORAZÓN BICILÍNDRICO

Lo hemos dicho varias veces y no nos cansaremos de repetirlo: no hay una colección igual a otra, cada una posee su singularidad y suele reflejar la historia personal de su dueño, sus gustos, sus deseos, sus pasiones y hasta sus frustraciones. Hoy entramos en un abigarrado paraíso citroënista donde reinan el 2CV y algunos de sus derivados.

MANUEL GARRIGA [TEXTO].
PERE NUBIOLA [FOTOS]



Chiflado por el 2CV. Mario es un personaje singular, afable y pintoresco, pero cargado de energía, que goza trasteando con sus coches y los que le traen amigos para que les dé un repaso.



Hay colecciones selectas, exclusivas, impactantes, misteriosas, incluso engañosas, pero mejor no fiarse de las apariencias. Algunas pueden parecer más acumulaciones de coches, motos u objetos que otra cosa. Su orden, disposición y estado es algo bastante subjetivo, depende de factores como el espacio, el tiempo, los recursos... Cuando llamamos a la puerta de la casa de Mario Gisbert en Vallmoll no sospechábamos que habría allí una treintena de coches repartidos entre garajes, patios, cobertizos y rincones insospechados. Aunque el enorme panel luminoso de Citroën encaramado a lo alto de la fachada ya permitía imaginar que, detrás de aquel muro, no íbamos a encontrar ningún jardín con columpios y enanitos, precisamente.

Este alcoyano afincado desde hace décadas en el Camp de Tarragona lleva años buscando, comprando y guardando toda clase de material relacionado con la marca del doble chevron, en especial de los modelos bicilíndricos aunque no de forma exclusiva. “Siempre me han gustado. Todo viene de cuando tenía dieciocho años, me saqué el carnet de conducir y mi primer coche fue un 2CV. Quedé subyugado por sus virtudes. Era peculiar, claro, pero también divertido de llevar, y a mí me proporcionaba una gran sensación de libertad. Así que me enganché al 2CV y desde entonces no he parado”.

Con el tiempo Mario ha ido acumulando un montón de vehículos. La mayoría son 2CV y Dyane 6 (con predominio de estos últimos), tanto turismos como furgonetas;

también dos Mehari, un C8 Familiar y un Ami 8 de origen francés, así como un par de unidades del Traction, ambos del tipo 11 CV Normal. Hay que añadirle tres motos clásicas españolas y desde hace poco un Ford Fiesta de primera serie “que entró como parte de un cambio”.

Una tercera parte de ellos está en condiciones de marcha, restaurados o bien conservados, debidamente documentados y asegurados. “Sí, los tengo con seguro e ITV y los uso a menudo. Me funciona la fórmula de Classic Cover, me permite tener una póliza de flota a muy buen precio. De otro modo sería inasumible para mí. Y ahora que ha salido el nuevo reglamento los estoy pasando todos a históricos. Ya tengo una decena con los papeles nuevos”.

Aunque no es mecánico —hasta su jubilación trabajó en Repsol como operador de la planta de Tarragona—, lleva muchos años bregando con el bicilíndrico horizontal opuesto de Citroën y se lo conoce al dedillo: “Tengo modelos de las tres versiones, 425, 435 y 602 cc, y en 6 y 12 voltios”.

Él mismo se encarga de la restauración y el mantenimiento de los coches. Y lo toca casi todo: mecánica, chasis, carrocería, aunque con algo de ayuda exterior. Para ciertas labores tiene un amigo que es mecánico profesional y le echa una mano: “La chapa también la llevo a hacer fuera. Calculo que debo realizar el 80% del trabajo”.

Incluso dispone de una máquina especial para montar y equilibrar neumáticos de 15”, medida que ya no encaja en la mayoría de las que encontramos habitualmente

en muchos talleres del ramo. También ha montado un banco de pruebas, rudimentario pero perfectamente funcional, en el que pone en marcha cada motor que restaura o repara para verificar todos los ajustes antes de instalarlo en el coche.

Mario acumula en sus estanterías una cantidad ingente de material para mantener la colección en funcionamiento. Él lo llama su “fondo de armario”: piezas mecánicas, recambios, elementos de chasis, suspensiones, paneles de carrocería, ruedas, y toda la simbología de la marca que se pueda imaginar. “Debo tener unos diez motores —tres de los cuales son de 6v— y unas quince cajas de cambio. También guardo capotas, tanto de lona como de rígidas”.

Sus modelos favoritos son los más antiguos, un 11 CV Normal —expuesto en Tarragona el día de nuestra visita— y un 2CV AZ con el techo de lona que incluye la luna trasera. Mario se siente especialmente ufano de este ejemplar de 1954 porque es del mismo año que nació él y porque lo consiguió tras batallararlo mucho con su anterior dueño, un tal... Ramon Magriñà: “Ya sabes

Esperando turno. Este 11 CV Normal será restaurado “cuando le toque”. El logotipo de la marca, rediseñado en el siglo XXI, es algo soso comparado con el primero, con dos engranajes dorados sobrepuestos: “Algún día lo conseguiré...”.

EL ENORME LUMINOSO CON LAS LETRAS ROJAS PRESIDE LA ENTRADA Y PRODUCE UN EFECTO SUBYUGADOR AL ANOCHECER



Desorden solo aparente. Mario sabe perfectamente dónde y cómo está organizado todo este repertorio de piezas. Aproximadamente una tercera parte de sus vehículos se encuentra en orden de marcha, y los usa bastante a menudo. El resto está en diversos estados de conservación, letargo o fosilización. "Soy socio del Clàssic Morell, el club más activo de la zona; realizamos una diez salidas al año, casi siempre por esta parte de Tarragona". Su casa es un punto de encuentro habitual de los aficionados.



Coches y motos acumulados. Se los conoce al dedillo y dispone de una ingente cantidad de material de recambio para mantenerlos.



ADEMÁS DE LOS COCHES (Y LAS MOTOS), HAY UNA DECENA DE MOTORES, QUINCE CAJAS DE CAMBIO, DECENAS DE RUEDAS Y VARIOS CENTENARES DE PIEZAS DE TODAS CLASES

cómo es Ramon; comprar es lo suyo, pero vender le cuesta muchísimo. Se lo estuve festejando casi tres años, y al final accedió a vendérmelo. Eso sí, tuve que buscarle la capota de lona que le correspondía porque montaba una normal y una tapa de maletero de chapa".

El coche tiene muy buen aspecto y Mario asegura que funciona de maravilla. Vamos a ver si es verdad porque queremos moverlo de sitio para la sesión de fotos: "Es un 6 voltios y siempre cuesta un poco ponerlo en marcha". Pero a la tercera el motor arranca enseguida y luego mantiene su ralenti perfectamente estable. El tintineo del boxer hace sonreír a Mario: "Este y el Traction son mis dos joyas, sin duda".

El segundo 2CV más antiguo es un AZAM 6 de 1966, con embrague centrífugo y pintado del clásico gris de la época. Ahora está un poco condenado al fondo de la nave, por cuestiones de espacio. Y entre los Dyane 6 el más veterano es un ejemplar sin la tercera ventanilla lateral con matrícula de Lérida antigua. El interior es de un brillante skay rojo, mientras que la carrocería luce un inquietante tono ¡negro! "Lástima que lo pinté así. No recuerdo por qué lo hice, pero me parece que me equivoqué...". **mtc**



Contraste cromático. El Dyane 6 es el más antiguo de la colección (sin la tercera ventanilla lateral), matriculado en 1969 y retapizado con skay rojo hasta los paneles de puertas. El color exterior es... negro.