



SERIE
La Historia
de Ferrari
Capítulo VIII

ACTUALIDAD
ClassicAuto
Madrid 2015



PREGUERRA
Bugatti
T30 de 1924



COMPETICIÓN
Jean Pierre
Beltoise



cochesclasicos

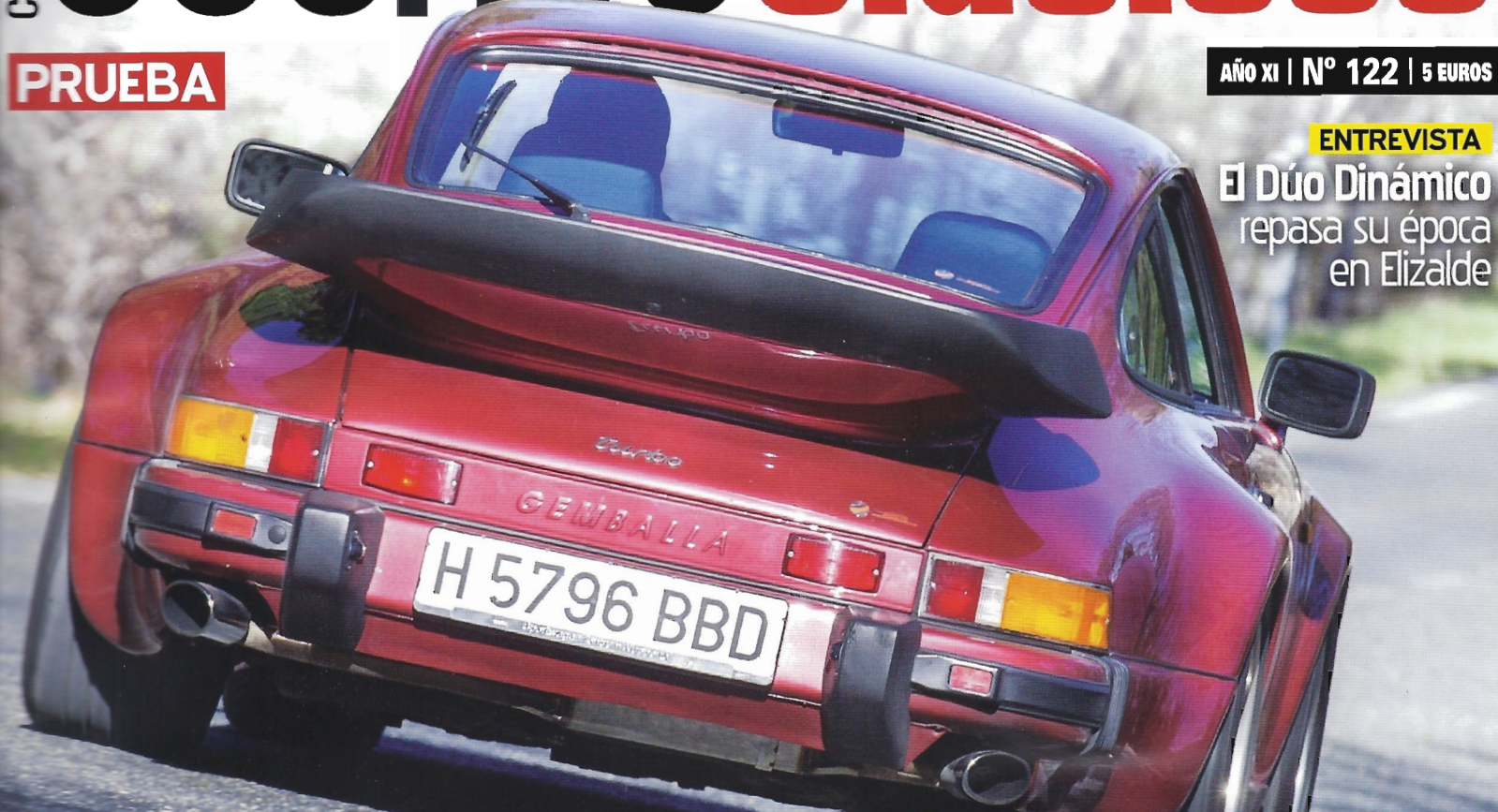
coches clásicos

PRUEBA

AÑO XI | Nº 122 | 5 EUROS

ENTREVISTA

El Dúo Dinámico
revisa su época
en Elizalde



Porsche 911 Turbo Gemballa

El 930 elevado al cubo



COMPARATIVA



Audi RS4 Avant vs. RS2 Avant

PRUEBA



Sunbeam Rapier Series III A

REPORTAJE



Lizeta Moroder V16T

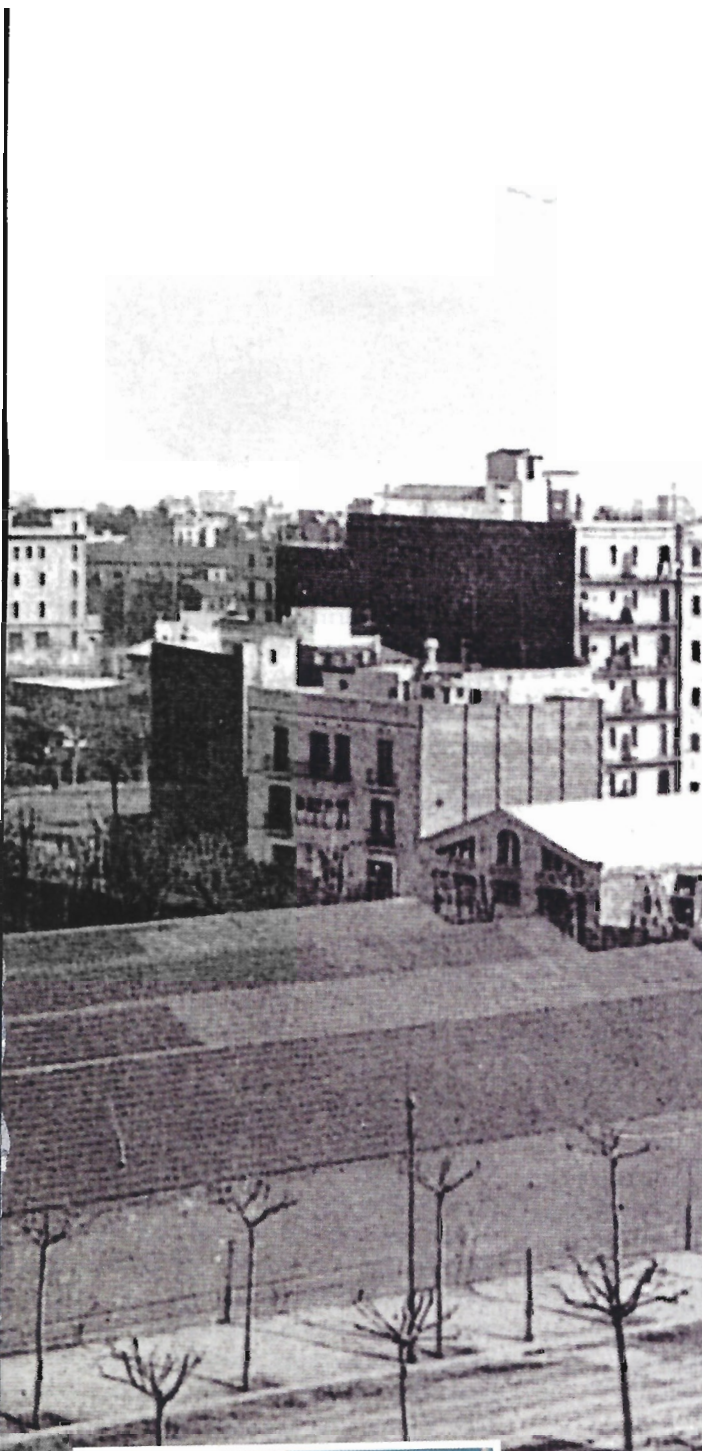
¡LA MEJOR GUÍA! MÁS DE 250 ANUNCIOS



Ramón Arcusa y Manolo de la Calva



Los años del Dúo Dinámico en Elizalde



Si la historia de Elizalde es bien conocida por la mayoría de aficionados, la del Dúo Dinámico lo es aún más. Pero, ¿cuántos conocen la relación de Manolo de la Calva y Ramón Arcusa con aquella fábrica de automóviles y motores de aviación?

➤ ÁNGEL CAMPOS 📷 ARCHIVOS DE MANOLO DE LA CALVA, RAMÓN ARCUSA, PABLO GIMENO Y ÁNGEL CAMPOS

En la mayoría de las biografías que existen sobre la vida y milagros del Dúo Dinámico, se comenta, más bien escuetamente, que ambos se encontraban trabajando en aquella fábrica de motores cuando se conocieron y formaron el que sería famosísimo Dúo. Ahora que Manolo de la Calva nos ha abierto las puertas de su casa en Madrid y Ramón Arcusa (a causa de la distancia) no ha regateado correos electrónicos desde Miami, podemos dar cumplida información de cómo fueron sus años cuando desarrollaban su actividad profesional en aquella prestigiosa empresa.

Los primeros tiempos de Elizalde

La fábrica de automóviles (y posteriormente motores de aviación) Elizalde tuvo su embrión en la Sociedad Mercantil J.M. Vallet y Cía, creada en Barcelona el 8 de enero de 1908, que daría paso a Biada, Elizalde y Cía, registrada el 18 de junio de 1910. La compañía acabaría ocupando toda una manzana del ensanche de la Ciudad Condal delimitada por el Paseo de San Juan y

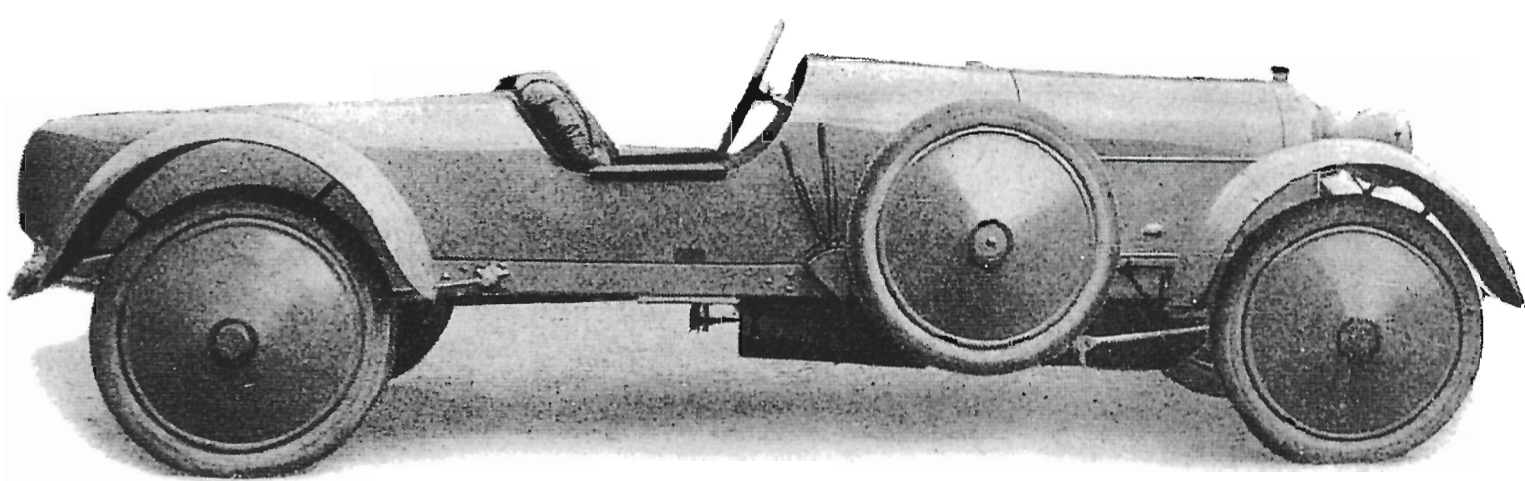
las calles Córcega, Bailén y Rosellón. De allí salió un primer ejemplar, entregado el 19 de abril de 1914, al que seguirían extraordinarios automóviles como el gigantesco modelo 48, de 5,671 metros de largo, que era movido por un motor de aleación ligera de 8 cilindros en línea que cubicaba 8.100 cm³ y montaba culatas desmontables fabricadas en bronce. Ya por entonces (1921) la empresa pasó a llamarse definitivamente "Fábrica Española de Automóviles Elizalde", a pesar de que en 1917 había recibido el encargo del Gobierno Español de fabricar motores para los aviones militares. Esa labor la compaginó con la suya original, hasta que en 1927 cerró definitivamente las cadenas de producción de automóviles, centrándose en la aeronáutica, actividad que retomó tras el paréntesis de la Guerra Civil Española, período en que se dedicó a la fabricación de material bélico.

Acabada la contienda, se edificó la Escuela de Aprendices Elizalde, que inició su actividad en el curso 1941/42 y donde se formaron la mayoría de los trabajadores que integrarían su plantilla en los años siguientes. Por las es- ➤



Una de las primerísimas actuaciones de Manolo y Ramón, cuando todavía las compaginaban con su trabajo en Elizalde.





peciales características de la empresa, estos empleados, tras un corto período de instrucción en el aeropuerto de El Prat, cumplían con el entonces obligatorio Servicio Militar convalidando su jornada laboral en la propia fábrica con lo que hubiera sido su prestación castrense... aunque no todos lo lograron.

Ramón Arcusa y Manolo de la Calva

Cualquier biografía que se precie debería decir que Ramón Arcusa nació en Barcelona el 10 de diciembre de 1936 y que Manuel de la Calva lo hizo en la misma ciudad el 15 de febrero del año siguiente, y explicar algunos de sus rasgos básicos antes que se conocieran en la fábrica Elizalde. Ramón recibió su primera educación en una escuela dirigida por los Jesuitas y estu-

dió en el Conservatorio de Música de Barcelona a la vez que hacía sus pinitos como compositor y cantante, antes de ingresar a los 12 años en Formación Profesional, donde lo encaminaron hacia la escuela de aprendices de Elizalde (que desde 1951 había pasado al INI y cambiado su nombre por ENMASA, Empresa Nacional de Motores de Aviación, S.A.). Esta decisión, aparte de encajar con sus aptitudes, le permitía trasladarse caminando desde su domicilio, del que lo separaba poco más de 10 minutos a pie. Pero además, cada día de 7 a 10 de la noche estudiaba Peritaje Industrial en la Academia Guiu de Barcelona, con sus correspondientes exámenes en la población de Vilanova i la Geltrú. Por su parte, Manolo de la Calva, de muy niño, había destacado como nadador

El Elizalde Super 20 ya daba entre 15/20 CV, tenía un talante totalmente deportivo y aquí lo vemos con su carrocería de competición.

en el Club Natación Barcelona, llegando a proclamarse plusmarquista de España juvenil de 4x100 metros libres, cosa que le permitió participar en un buen número de competiciones por el continente europeo. Paralelamente, su afición por la música le llevó a fundar un club de Jazz, donde, de la mano del pianista Tete Montoliu, empezó a cantar algunas de aquellas piezas cuyo idioma ya empezaba a dominar. Pero el pragmatismo de su padre le llevó a Elizalde, donde, tras ser admitido en la prestigiosa Escuela de Aprendices, comenzó su vida laboral... y algo más.

Los años del Dúo Dinámico en Elizalde

Y aquí es donde, nadie mejor que ellos, nos puede explicar cómo fueron aquellos años. Según Ramón, "entré a los 14 años como aprendiz en la Escuela. Tengo muy buenos recuerdos, desde la gimnasia sueca que hacíamos a las 7:30 de la mañana, las clases de asignaturas y temas propios para la empresa y las clases prácticas (que consistían en barrer las naves de trabajo y limpiar la taladrina, que era el líquido que se empleaba entonces para que las máquinas y herramientas no se fundieran por el calor). Una vez fuera de la Escuela pasamos a la sección de diseño de utillajes para la fabricación de los motores de la forma más económica y eficiente posible. Elizalde fue una escuela de



Corría 1950 y Ramón (primero agachado por la derecha) realizó un buen viaje de estudios con sus compañeros de promoción.

Aunque escasas, existen algunas portadas de sus discos y revistas relacionadas con el mundo de los automóviles.





aprendizaje en todos los sentidos y muchos de aquellos alumnos habían triunfado luego como directivos en otras empresas privadas del ramo de la industria. Ahí aprendimos muchas cosas que luego aplicaríamos a la música y a su entorno. Era una empresa puntera". En cuanto a los trabajos concretos que se realizaban, recuerda Manolo: "Allí se hacían los motores Beta de 775 CV para aviones Junker, pasando después a fabricar los Marboré I y Marboré II a reacción, que eran mucho más pequeños y equipaban a los aviones Saeta del ejército español. Ese cambio revolucionó la fábrica, pues los metales empleados para su construcción eran mucho más duros y obligaban a otro sistema de trabajo. Pero eso fue fácilmente superado, pues en aquella fábrica excelente se realizaban los procesos de forma completa, desde su inicio más absoluto hasta el acabado final. Eso hacía que cuando surgía un problema te pudieras dirigir al especialista de cualquier parte de la cadena, que, sin dudar, te daba una respuesta, una solución y una formación más que convincente. De la misma forma,

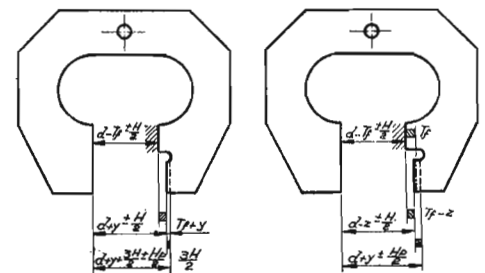
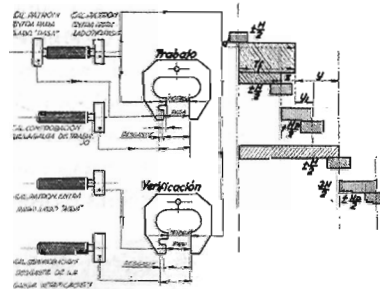
A la izquierda, Ramón, en su mesa de trabajo de Elizalde, realizando meticulosamente los planos que permitían fabricar el utilillaje de precisión. A la derecha, Manolo de la Calva y el autor de este artículo, durante la charla mantenida en el domicilio del componente del Dúo Dinámico.

Planos como éstos, auténticos de aquellos años de Elizalde, eran los que Manolo y Ramón pasaban meticulosamente a tinta china, día tras día.

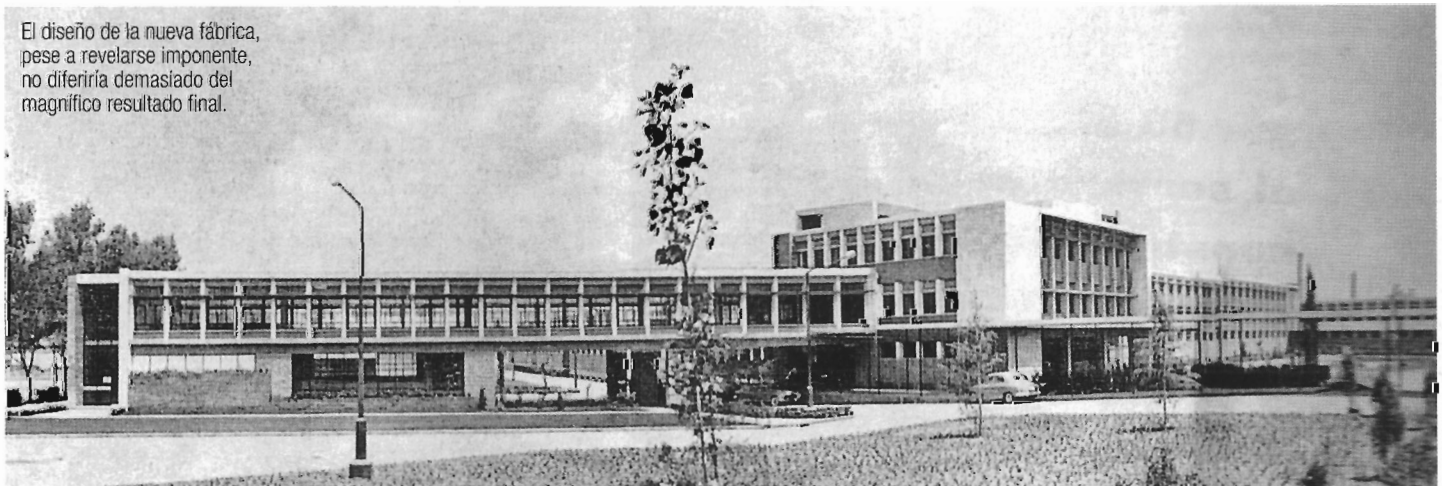


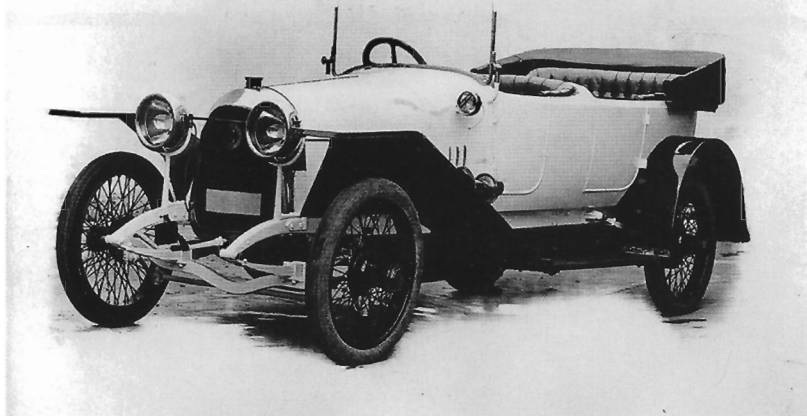
cuando entre 1958 y 1959 se tuvo que efectuar el traslado total de la fábrica del Paseo de San Juan hacia las modernas instalaciones del barrio de San Andrés, las nuevas maquinarias y técnicas fueron asumidas sin demasiados traumas. Igualmente, aunque esto ya no lo vivimos, la fabricación de los motores diésel Mercedes-Benz es seguro que se integró sin demasiados problemas". Pero ¿cómo era la relación entre Manolo y Ramón? Ambos trabajaban en la misma inmensa nave, pero el primero tenía su puesto de trabajo próximo a la puerta de entrada y Ramón a unos cuantos metros de él. "Pese a estar separados y no tener una estrecha relación, a veces, inconscientemente, yo comenzaba a tararear alguna canción y me daba

cuenta que, a distancia, Ramón seguía el ritmo con sus dedos o algún lápiz. Eso llevó a que alguna vez, en el vestuario, espontáneamente, improvisásemos algún tema, aunque él era un especialista en hacer 'voces' y yo tiraba más hacia el jazz. Pero aquello no salía nada mal y nos divertía hacerlo". Tanto fue así que en 1958 decidieron colaborar en la Fiesta de Navidad interna de Elizalde, presentándose ante sus compañeros como dúo cantante. "Lo de la Fiesta de Navidad salió muy bien, con los dos cantando 'Navidades Blancas' mientras Ramón tocaba también la guitarra. El éxito, pese a estar entre amigos, fue sorprendente, hasta el punto que nos hizo reflexionar y plantearnos avanzar algún paso más". ▶



El diseño de la nueva fábrica, pese a revelarse imponente, no diferiría demasiado del magnífico resultado final.





En aquellos tiempos, casi todas las emisoras de radio tenían espacios en directo donde los jóvenes artistas podían darse a conocer, siendo la más importante la decana EAJ-1 Radio Barcelona. "Muy poco después nos presentamos al programa 'La Comarca nos visita' donde poco antes de iniciar nuestra

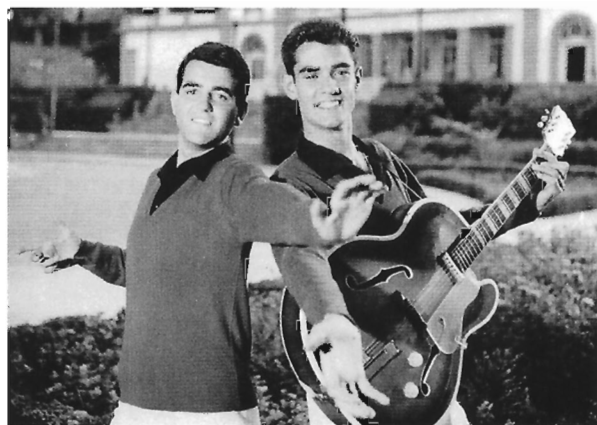
su trabajo en Elizalde con su periplo por las diferentes emisoras de radio y sus cada vez más numerosas actuaciones en salas de fiestas. De nuevo Manolo relaciona cosas aprendidas en la fábrica con lo que iba a ser su nueva actividad: "Paralelamente a nuestra decisión cada vez más clara de aban-

"Nos despidieron fulminantemente. No hubo ningún tipo de negociación. Ni siquiera pudimos decir adiós a nuestros compañeros"

actuación (en directo) al decirle al presentador que éramos *The Dynamic Boys* (por aquello de *The Platters*), él arguyó que no sabía inglés y que si no nos importaba nos iba a presentar como *El Dúo Dinámico*. Como comprenderás, nosotros ¡con tal de cantar...!" El éxito, de nuevo, y ya frente a desconocidos, fue arrollador, viéndose obligados a firmar sus primeros autógrafos y, al poco, empezar a plantearse seriamente su futuro.

Aquí se inició una etapa frenética en la que el ya "Dúo" debía compaginar

donar Elizalde para dedicarnos plenamente a la música, íbamos perfilando hacia quién queríamos dirigir nuestras canciones y cómo darnos a conocer al gran público. Evidentemente, estar en una gran fábrica ya nos daba un concepto de lo que era bonito y armónico, el diseño, el envoltorio, la marca... Y si nosotros éramos muy buenos profesionalmente (que lo éramos), también lo podíamos ser en nuestra nueva etapa. De ahí lo de la estrellita (como

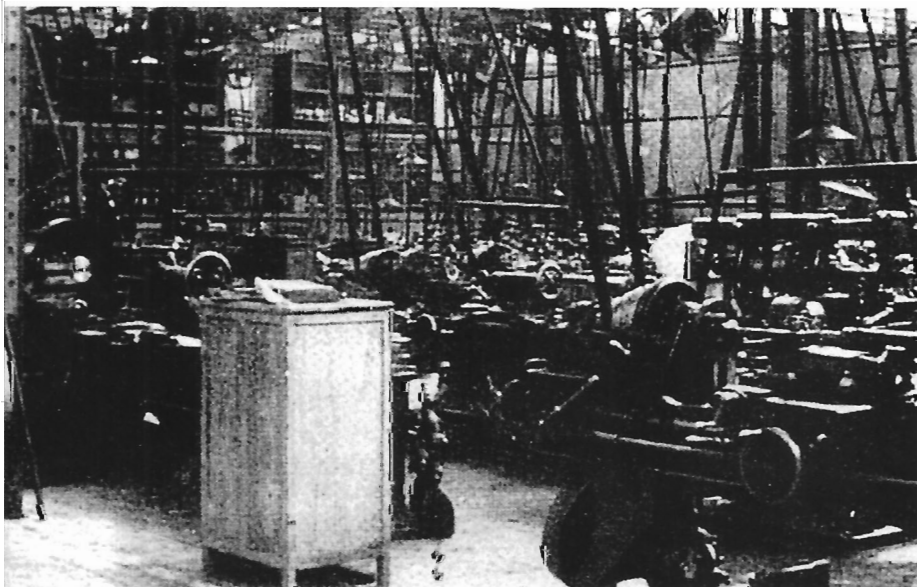


A la izquierda, los automóviles Elizalde gozaban de un gran prestigio y recibieron magníficas carrocerías, como ésta realizada por Abadal. A la derecha, El Dúo Dinámico (jersey rojo, pantalón blanco...) en 1959, promocionando su primer disco.

escudo o logo), la reflexión de cuál había de ser nuestro público (para el que compusimos 'Quince años tiene mi amor'), o aquellos jerséis rojos y pantalones blancos cuando todos cantaban con esmoquin o pajarita. ¡Yo creo que llevábamos el márquetin innato!". Y Ramón apostilla: "Evidentemente, ya ha quedado dicho que Elizalde te servía de aprendizaje en todos los sentidos".

La cuestión fue que un buen día tomaron la decisión de plantear la situación a la empresa, esperando encontrar alguna especie de pacto poco traumático para ambas partes, encontrándose con la contundente respuesta que comenta Manolo: "Nos despidieron fulminantemente. No hubo ningún tipo de negociación. Tanto es así, que ni siquiera pudimos ir a decir adiós a nuestros compañeros. Pero es que eso acarrea otros problemas: por una parte, estábamos obligados a prestar el Servicio Militar, ya que al cesar en la empresa íbamos de cabeza a él. Y a Zaragoza que tuvimos que ir a cumplirlo. Por

A la izquierda, en la etapa de fabricación de automóviles, la sección de tornos de la fábrica lucía este aspecto. A la derecha, en el apartado deportivo, los Elizalde cosecharon numerosos triunfos. Aquí, participando en la subida al Bruch.

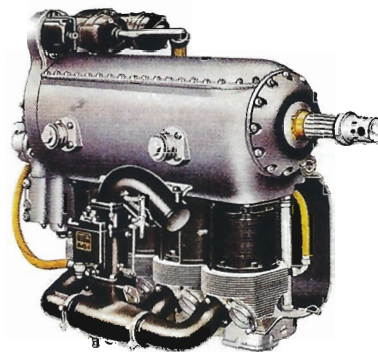




otra parte, en aquellos años ganábamos ya la nada despreciable cantidad de 3.845 pesetas mensuales, lo que levantó auténticas ampollas en nuestras familias cuando les dimos la noticia. Pero la decisión era firme y tomada conjuntamente por los dos y la llevamos adelante con todas sus consecuencias. Y lo cierto es que nos salió muy bien". Tanto fue así que al cabo de un tiempo Manolo y Ramón fueron requeridos por la fábrica Elizalde para pasar por sus oficinas a cobrar un finiquito pendiente. "Aquella fue una pequeña venganza nuestra", recuerda sonriendo Manolo "Cuando yo trabajaba en Elizalde, a los pocos años me trasladaba con una destartalada Vespa que había sido de mi padre, pero cuando fuimos reclamados para la liquidación final, yo me planté allí con un Ford Zephyr que me había comprado y Ramón con otro de la misma marca, rojo y blanco, deslumbrante. ¡Y eso en aquellos años: imagínate!". A

Ramón Arcusa (Segundo por la derecha) con sus compañeros de Elizalde cuando el Dúo aún no había dado sus primeros balbuceos.

Uno de los taxis de Madrid que recibió aquellos motores Mercedes OM 636.



Motor Tigre de 150 CV, totalmente desarrollado en Elizalde, que equipó en muchas avionetas de recreo y en escuelas de pilotos de toda España.

raíz de eso, también un pequeño enigma que nos rondaba, sobre porqué en ningún disco del Dúo Dinámico aparecían canciones relacionadas con su pasado en Elizalde, con la mecánica o con automóviles, fue resuelto coherentemente por Manolo, al incidir "Tal como he comentado, y tal vez por reminiscencias de lo aprendido en Elizalde, nosotros teníamos muy claro a qué público queríamos dirigirnos y el tipo de música que necesitábamos para eso y, evidentemente, ninguna canción que tocara temas de motores, fábricas o reivindicaciones encajaba en aquel proyecto. Si en Francia tenían a Johnny Hallyday, en Inglaterra a Cliff Richard, Celentano era el ídolo de las jovencitas italianas y Paul Anka de las americanas, nosotros teníamos que ganar nuestro espacio aquí".

Lo cierto es que el mundo de la canción les fue muy bien, y aunque tuvieron que hacer el Servicio Militar en la Policía Aérea de Zaragoza, su contac-

Motor Sirio de 500 CV enteramente diseñado en Elizalde, recibió numerosas mejoras bajo los auspicios del INI.

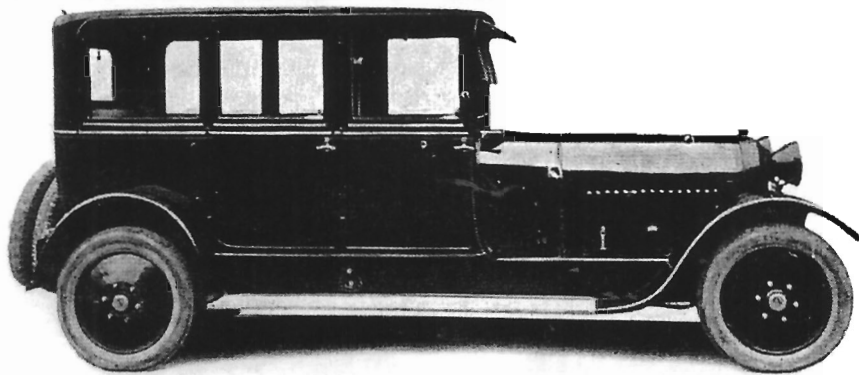


to con la base americana de aquella ciudad les permitió profundizar en el conocimiento del idioma inglés, cosa que les ayudaría, y no poco, en su nuevo futuro profesional. A partir de ahí, viajes a Sudamérica, discos, recitales, revistas, postales, clubes de fans y tantos y tantos éxitos más que les fueron alejando de sus inicios... pero que nunca han olvidado.

Los últimos tiempos de Elizalde

Tras la salida de Manolo y Ramón de Elizalde, la fábrica, que ya contaba con más de 2.000 trabajadores, potenció de forma extraordinaria la fabricación de furgonetas Mercedes, produciendo diversas versiones de furgones y microbuses, llegando incluso a carrozar en la propia fábrica alguno de estos últimos modelos. Paralelamente, en otra nave independiente, se equipaban los taxis SEAT 1500 con los motores diésel Mercedes OM636, de los que llegaron a fabricarse más de 50.000, cosa que ▷





Uno de los modelos Cabriolet Reina Victoria Eugenis fue adquirido por el Rey Alfonso XIII.

aceleró la participación cada vez mayor de Mercedes en la empresa, que, tras un nuevo aporte de capital, dejó de ser ENMASA para convertirse en CISPALSA. Estos motores eran también montados en las furgonetas DKW fabricadas por IMOSA en Vitoria.

Otro gran éxito fue la fabricación de motores auxiliares para camiones-frigoríficos y para pequeños barcos pesqueros, e incluso para alimentar el sistema hidráulico de carros de combate, su aire acondicionado y el movimiento de su cañón. Pero en 1972, tras la fusión de CISPALSA e IMOSA, nació la nueva empresa MEVOSA, que daría paso finalmente a que la empresa se denominase de forma oficial a partir de 1981 Mercedes-Benz España, S.A., poniendo fin a toda esa amalgama de sopa de letras, que ha indicado bien a las claras lo poco que quedaba de Elizalde en aquella fábrica que a finales de 2007, tras varias reducciones de producción y trabajadores, anunció el cierre definitivo de su actividad.

Epílogo

Para acabar de forma optimista, ¿qué mejor que estas frases de Ramón, resumiendo aquella época?: “Eran tiempos duros, pero espléndidos a la vez, cuando tienes la vida por delante y cualquier esfuerzo parece poco. Yo

me levantaba a las 5:30 de la mañana, y me acostaba muchas noches entre semana a la 1:00 de la madrugada, después de copiar planos haciendo horas extras para ganar algo más de dinero. Por eso lo de más adelante fue como coser y cantar. Sobre todo lo de cantar, jajá... Y Elizalde fue, sobre todo, el lugar donde tuve la oportunidad de conocer a Manolo de la Calva, mi compañero del Dúo con el que desde hace 55 años compartimos la música y vivimos de ella, pero más que nada, disfrutamos de ella. Hemos sido muy afortunados”.

Lo cierto es que, pese a que muchos conocen la historia de Elizalde y muchos más la del Dúo Dinámico, muy pocos de los que nos reuniremos para aplaudirlos el próximo 4 de octubre en el Gran Teatro del Liceo de Barcelona, sabremos que algunas de las técnicas de las que se imbuieron diseñando toda aquella maquinaria de alta precisión hace más de sesenta años, estarán siendo aplicadas (tal vez intuitivamente) delante de nosotros, en vivo, en el recital con el que deleitarán una vez más a sus incondicionales seguidores. □

NOTA: El autor desea expresar su sincero agradecimiento a Ramón Arcusa y Manolo de la Calva por las facilidades dadas y su involucración en la confección de este artículo.



AUTOMÓVILES ELIZALDE

A. ELIZALDE PASAD SAN JUAN, 149 BARCELONA
Tel. 6. 412 - Apartado 424

Chassis para

TURISMO 4 cil. 6.8.15.20.30 HP y 20.30 de 8 cil.	INDUSTRIA 6.8 HP para 500 kg. 15.20 para 2.000 kg.
--	---

MAQUINARIA DE AUTOMÓVILES BARCELONA

Diversa publicidad de la época, en la que aparecen también algunos de los diferentes nombres por los que pasó la fábrica.

Publicidad de la época, anunciando lo que sería un “bombazo” en la producción de la nueva fábrica.

OM636



Motor Diesel **MERCEDES-BENZ**

4 en línea
Cilindros 75 x 100 mm
Diámetro x carrera
Cilindradas 1767 cm³
Relación compresión 19:1
Potencia DIN 43 CV a 3500 rpm

FABRICACION BAJO LICENCIA POR **enmasa**



¡Hola Ramón!

Te adjunto la revista Coches Clásicos con el artículo sobre vosotros y Elizalde, y una editada por Mercedes-Benz con motivo del 90 aniversario de la fábrica (Elizalde). Como verás, en la página 27 se habla de vosotros, y, en general, de temas que creo te podrán traer buenos recuerdos.

En cuanto a lo que me comentaste sobre Hispano Suiza, después de consultar con unos cuantos "gurús", hemos decidido no hacer ninguna mención, pues si bien en los primeros tiempos del INI hubo alguna colaboración excepcional, el pasado glorioso de ambas fábricas era totalmente independiente, y aunque, por su calidad, los automóviles Elizalde podían equipararse sin complejos con los Hispano Suiza, cada marca tenía su fábrica (la de Elizalde ya conocida por ti y la Hispano en el barrio de La Sagrera) y según manifestaban algunos de sus más altos mandatarios "eran rivales pero no enemigos". Por tanto, para no confundir a los lectores (y parece ser que por hacer honor a la historia) hemos obviado las referencias a Hispano Suiza. El resto de tus indicaciones, como verás, han sido incorporadas.

Poco más. Agradecerte de nuevo toda tu participación en este tema desde el principio y todas las facilidades dadas. Espero te guste el resultado final, y sabes que me tienes a tu disposición en Barcelona (calle Josep Estivill 30 ático 1ª -08027-) y en el e-mail que ya conoces, pero que te repito más abajo.

Os veré actuando (aunque creo que vosotros a mí, no) en el Gran Teatro del Liceo, en octubre. ¡Mil gracias!



Ángel Campos

angelcampos1947@gmail.com