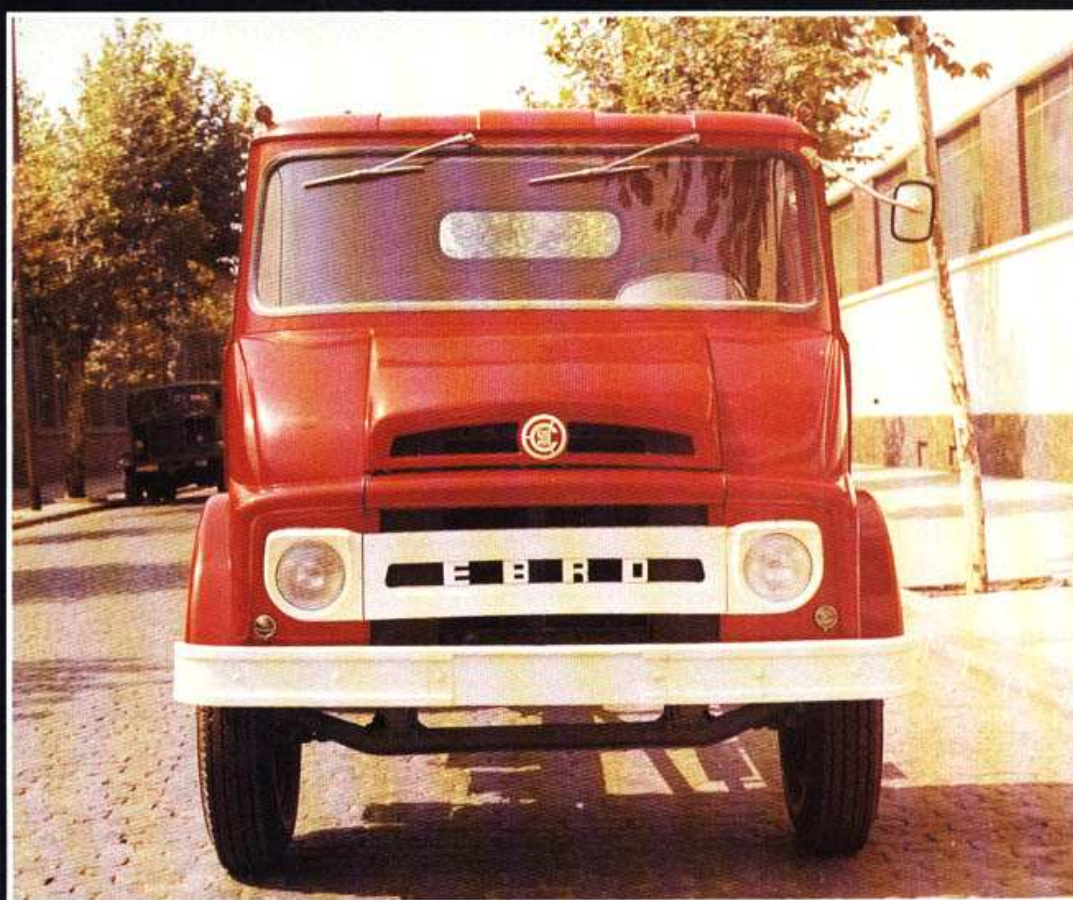


MOTOR IBERICA

Cortesía de MAN 460

COLECCIONABLES

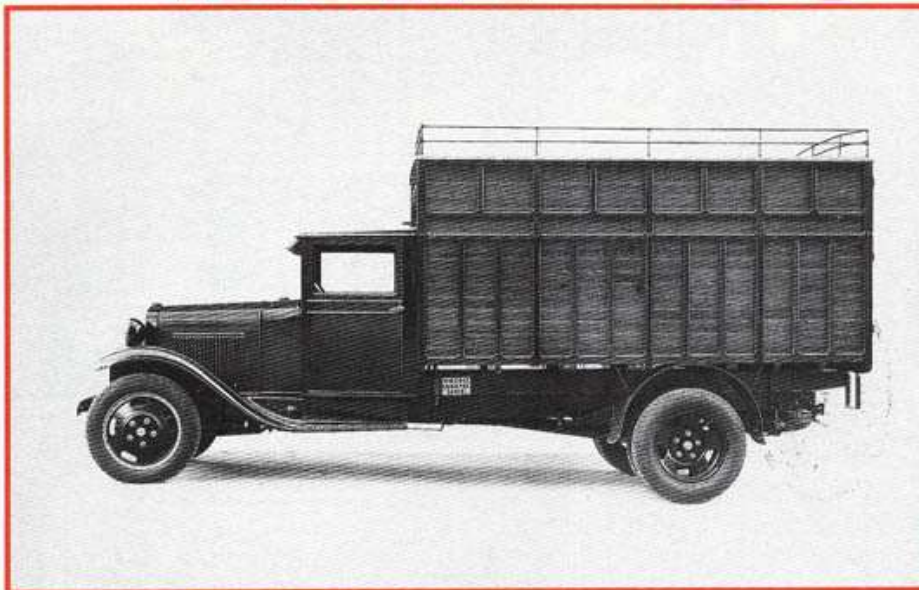
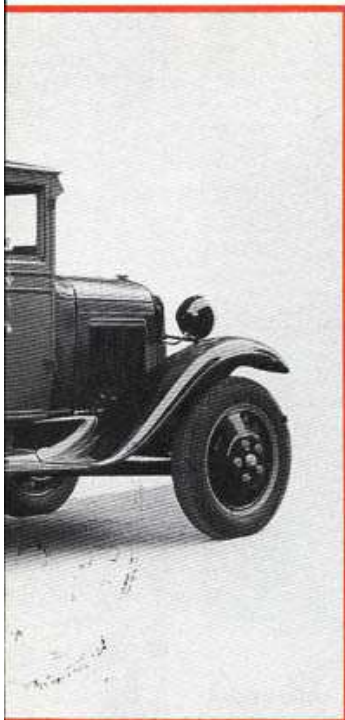
Camión



MOTOR IBERICA O LA HISTORIA DE LA AUTOMOCION EN ESPAÑA

(1.^a Parte)

MAN 460

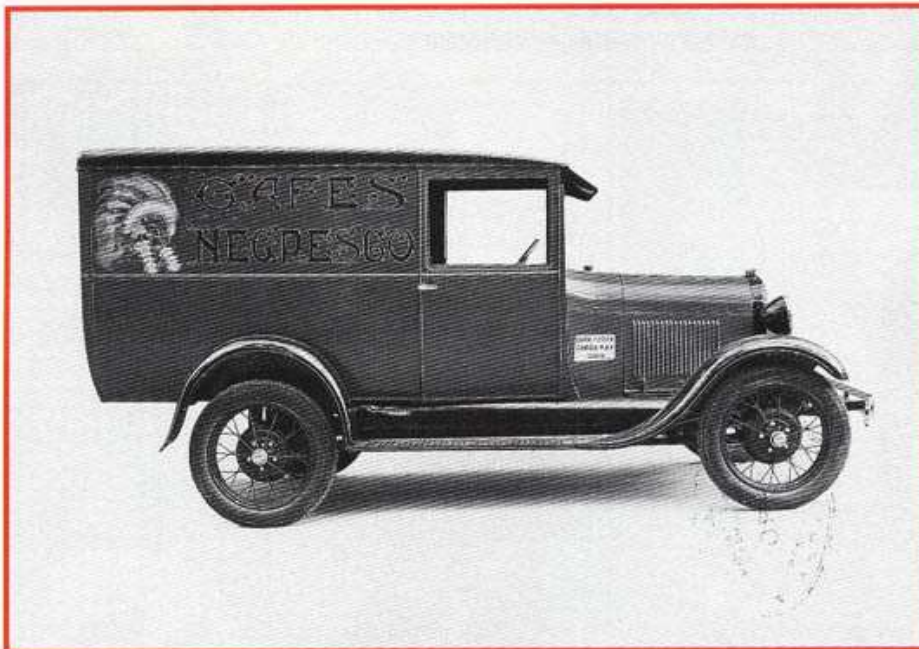


TRANSFORMACIONES

En la factoría gaditana se realizaban varias transformaciones de los camiones ligeros, según la aplicación a que se destinasen.

LAS CAMIONETAS DE LA EPOCA

Ford fabricaba por aquel entonces camionetas derivadas de su modelo más popular, el «T». En este caso se trata de una realización de furgón policial.

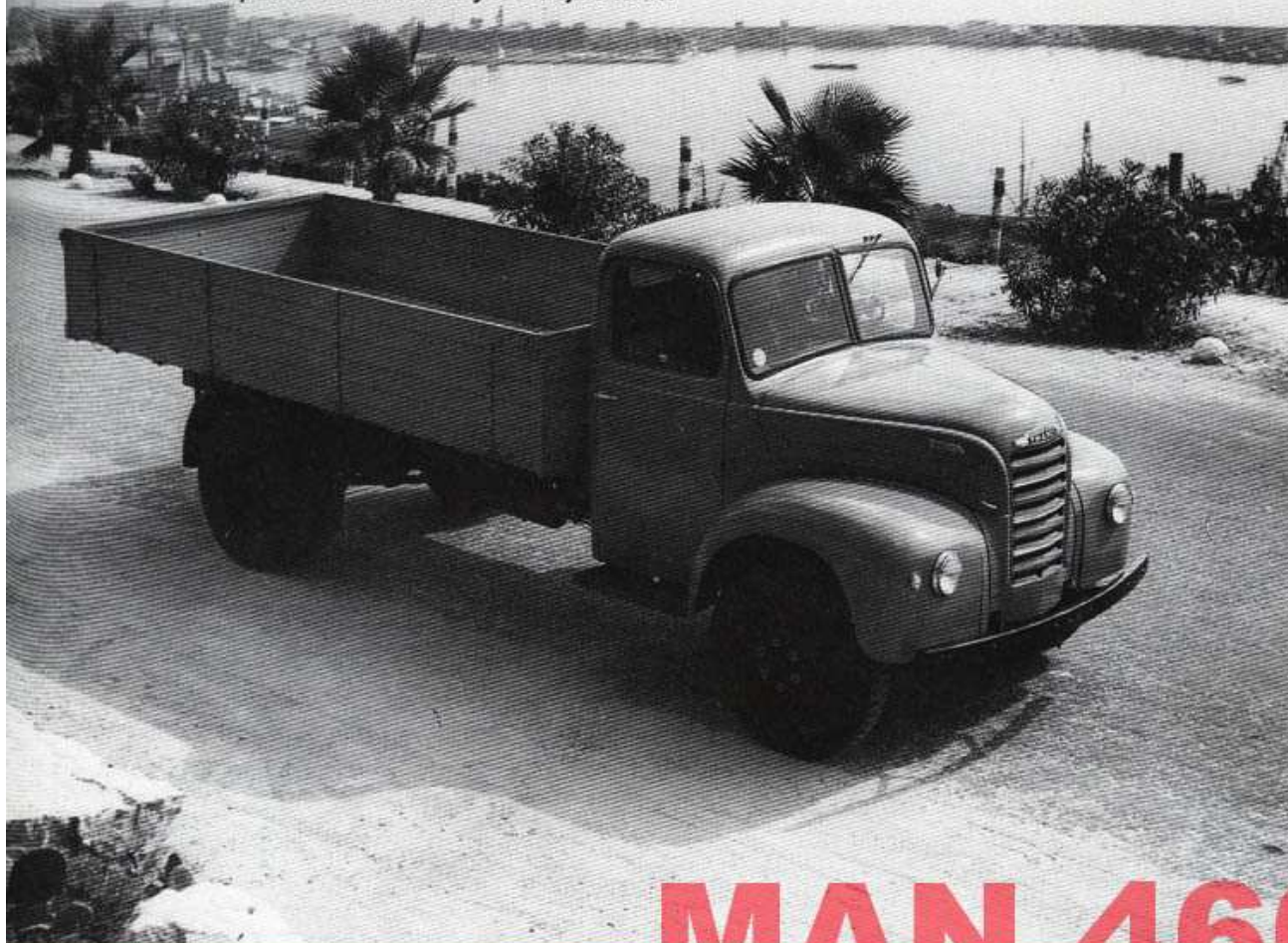


FURGONETAS DE REPARTO URBANO

Curiosa camioneta de reparto urbano, decorada con los motivos del producto que distribuía.

EL THAMES DE 1956

Tenía un motor Ford de seis cilindros que funcionaba con gasoil.
La foto recoge unos ensayos con el camión en la subida de Miramar. Al fondo,
el puerto de Barcelona y las mejilloneras.



MAN 460

**LA NACIONALIZACION**

En 1954 se nacionaliza la Ford en España. A partir de ese momento la compañía se denominará Motor Ibérica y ese mismo año salen de la factoria los primeros camiones Ebro, totalmente españoles que se vendieron a un precio de 115.000 pesetas.

MAN 460

la plantilla era de 166 personas que por su jornada de 44 horas semanales percibían un sueldo mínimo de 600 pesetas al mes. A mediados de 1921 la filial de Ford Motor Company Sociedad Anónima Española contaba ya con 60 concesionarios oficiales. Paradójicamente, fueron los conflictos laborales, las dos importantes huelgas que tuvieron lugar ese mismo año en los puertos americanos y en el de Cádiz, los que pusieron a la empresa en una precaria situación. La inactividad de estibadores portuarios duró dos largos meses.

La dirección de la empresa parece que perdió el miedo al conflictivo sindicalismo barcelonés de entonces y decide el traslado a orillas del Mediterráneo, por su mejor localización geográfica. La mudanza se llevó a cabo mediado el año 1923 y el nuevo emplazamiento escogido para la instalación de la fábrica y oficinas fueron unas naves de alquiler en la Avda. Icaria de Barcelona.

En los años sucesivos, la empresa vivió una época de consolidación y prosperidad económica, gracias, entre otros aspectos, a su política comercial de venta a plazos de los modelos Lincoln y de los tractores. El año 1929 es clave en la historia de la empresa. Se permite la entrada de accionariado español en el capital social de la compañía y aquí se inicia lo que se considera como la segunda etapa de Ford en España. La sociedad sigue dependiendo administrativamente de Inglaterra, pero establece acuerdos para la utilización de patentes, marcas,



EL MONTAJE DE LOS CAMIONES FORD

Este era el tipo conocido como 917-T con carrocería de plataforma. Se montaba en la Avda. Icaria y era de origen americano.

diseños, modelos y colaboración técnica en todos los aspectos.

Desde ese momento, la razón social de la empresa pasa a ser la de Ford Motor Ibérica que a partir de entonces puede ya comercializar su producción en España, en Gibraltar y exportar a otros países, como Portugal, Islas Azores, Madeira, Angola o Marruecos. La cooperación técnica empieza pronto a dar sus primeros frutos. En 1923 aparece una nueva versión del camión Ford conocido como 7V, con motor de 8 cilindros y 95 CV de potencia. Se trata de un modelo con mayor longitud de chasis, radiador más alto y estrecho. Los guardabarros ofrecen unas líneas más elásticas, en definitiva, es un conjunto más alargado que el que monta Ford en Inglaterra.

Independientemente de

la colaboración que mantiene Ford Motor Ibérica con los ingleses, la tecnología española va desarro-

llándose hasta el punto que mediado 1930, un 77 por ciento de los vehículos matriculados en Espa-

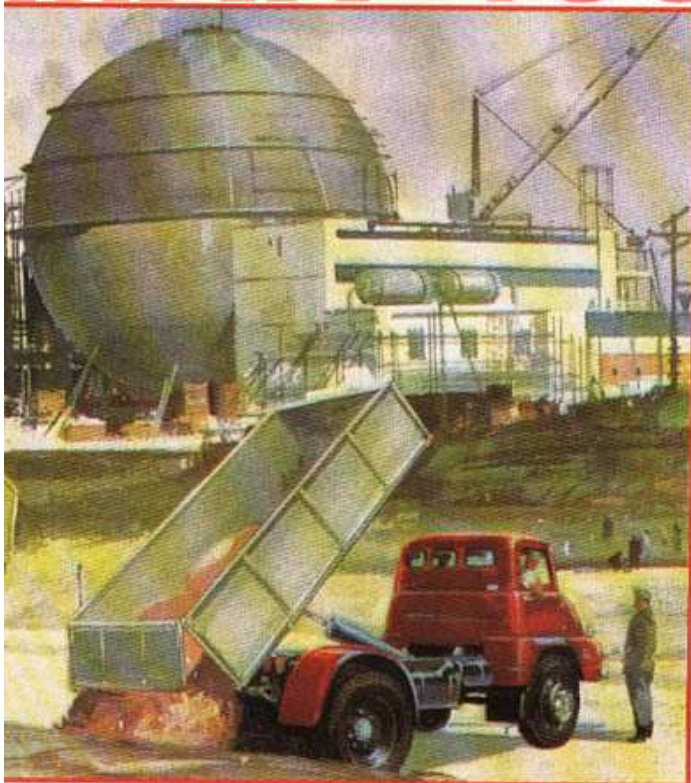


LA SERIE C DE EBRRO

Camión semipesado de la Serie C. Estaba equipado con motor Perkins de seis cilindros y ciclo diesel. Desarrollaba una potencia de 100 CV y la caja de cambios era de cinco velocidades. Este modelo es conocido como C-700.



MAN 460



ña, son de fabricación nacional. Nuestra contienda Civil extiende un largo paréntesis en la línea ascendente llevada por la empresa hasta el estallido del citado conflicto bélico. El requisamiento de un gran número de automóviles y camiones, el cese de las actividades productivas en la factoría de la Avda. Icaria, el bombardeo de parte de sus instalaciones, el calificativo de «Industria de Guerra» que recibió por suministrar vehículos al

estamento militar, y otros aspectos, hicieron que la empresa encerrara el final de la guerra con expectativas muy bajas. En 1939, cuando finalizó la contienda como consecuencia de las medidas económicas adoptadas, arrastró el conflicto Ford Motor Ibérica estaba totalmente endeudada con la Ford inglesa. I

**Texto: Isabel Morán
y Juan Montenegro
Fotos: Archivo de Ni
Motor Ibérica**

EL THAMES TRADER

Era un camión de origen inglés con mecánica Ford. No llegó a fabricarse en España, pero sí a distribuirse. Capaz de 7 toneladas, el motor era de seis cilindros con opción a gasolina o diesel. Existían varios modelos y hasta una versión tractora. Las líneas de la serie son de clara inspiración en el modelo inglés.

MAN 46



**UNO DE LAS
MAS POPULARES**

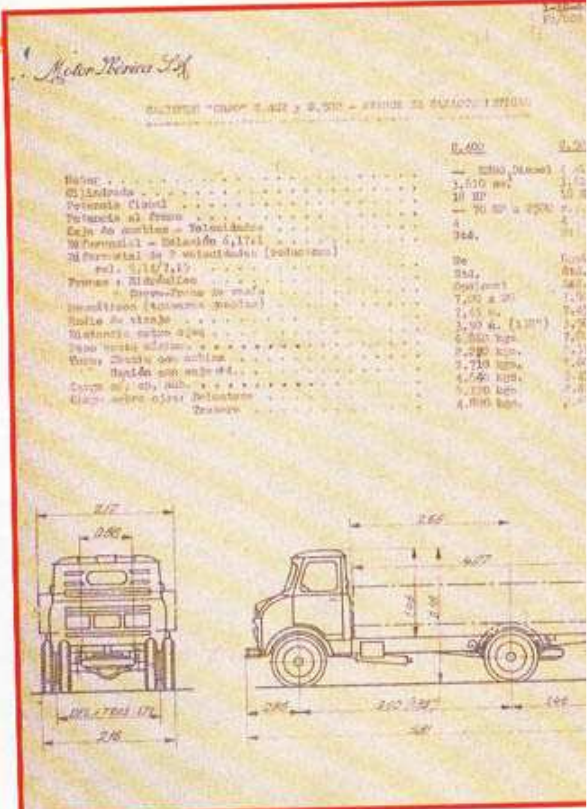
La serie C
convirtió a
este camión en
una época y en uno
de los más populares
en el transporte
de larga distancia
intermedia.

Series "D" - 150 - 350 - 450

LA EPOCA MODERNA

La serie D supuso un importante hito en la historia del transporte español. Motor Ibérica empezaba a montar las cabinas abatibles para mejorar el acceso y mantenimientos.





CARROZADOS PARA CUALQUIER NECESIDAD
 Diferentes aspectos de los carrozados «capitones», muy utilizados por los populares guardamuebles y agencias de mudanzas.

EN LA MESA DE DISEÑO
 Diferentes aspectos técnicos de los modelos Serie C 400 y 500 en un plano realizado por el departamento de ingeniería y diseño de Motor Iberica.

Agradecemos el interés y la colaboración prestada por el Departamento de Prensa de Nissan Motor Ibérica en la realización del presente trabajo.

MAN 460



COLECCIONABLES

Camión



MOTOR IBERICA O LA HISTORIA DE LA AUTOMOCION EN ESPAÑA

(2ª Parte)

MAN 46

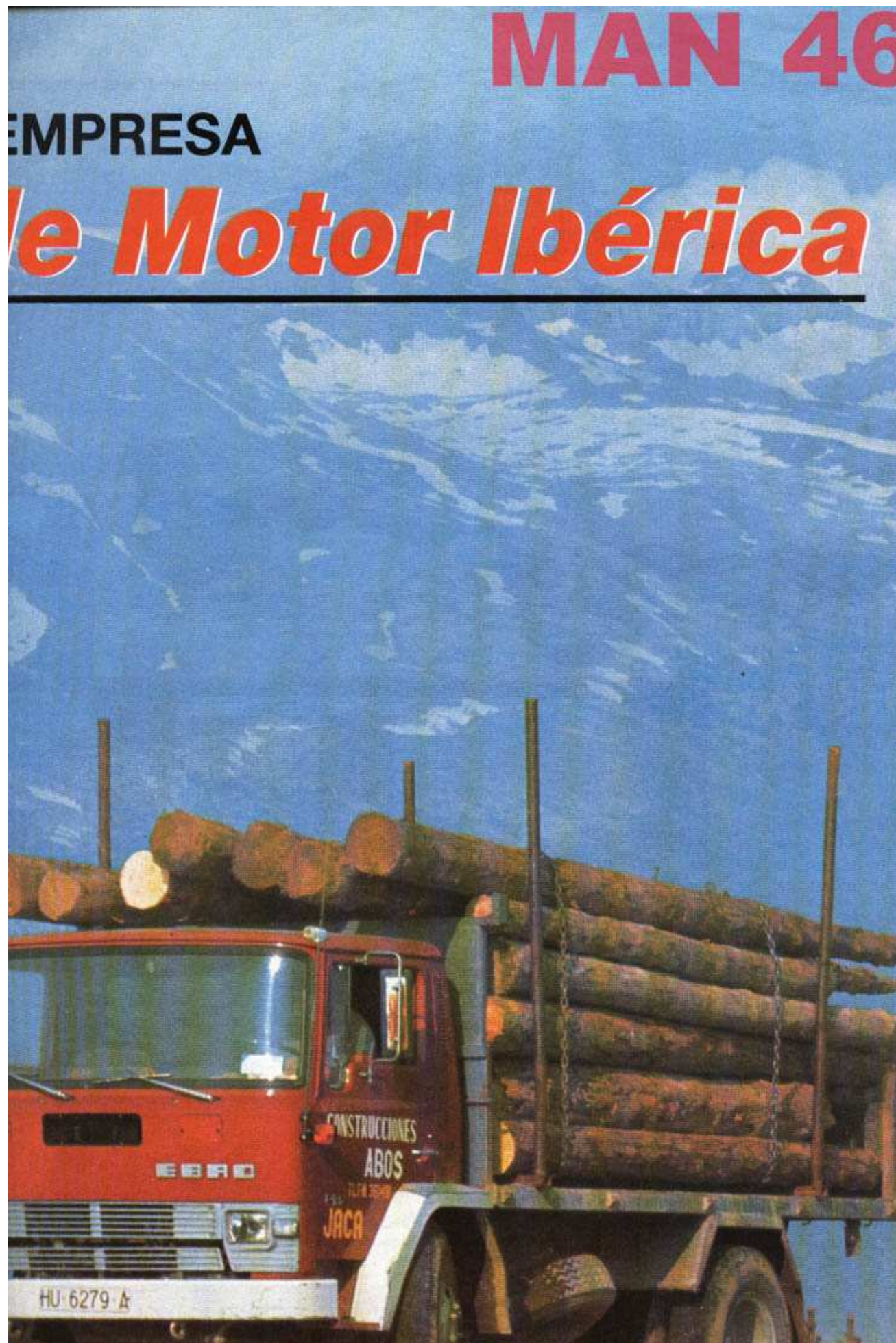
LA NACIONALIZACION DE

El nacimiento

Pero si los años de contienda ya resultaron difíciles para el país, en todos los aspectos, los de posguerra no fueron precisamente un camino de rosas. La escasez de materias primas, carburantes, restricciones de electricidad, falta de alimentos, trabas con las importaciones y un país prácticamente arrasado por las bombas de unos y otros, era el nuevo panorama. Las medidas adoptadas hicieron tristemente famosas las «cartillas de racionamiento» para el reparto de alimentos básicos. La restricción de carburantes llevó a los constructores de la época a buscar combustibles alternativos y el gasógeno fue el más utilizado. Esa es la época del popular «Autoforo», que funcionaba con carbón vegetal.

En aquellos años de crisis general, la fabricación de piezas de recambio se convirtió en la mejor salida para Ford Motor Ibérica, dada la escasez de materiales, y en uno de los pilares básicos de la empresa. A poco más andar, la década de los cuarenta presentaba ya signos de recuperación. En el año 1945 que se celebró la XIV Edición de la Feria Internacional de Barcelona, la

Cuando en el año 1939 acabó la guerra española, Ford Motor Ibérica estaba completamente endeudada con la banca inglesa. Las instalaciones barcelonesas de la compañía habían sido totalmente bombardeadas, obligadas a suministrar material a los estamentos militares.





De la Serie C se construyeron estos populares furgones para reparto urbano, con puertas laterales correderas y motor diesel de cuatro cilindros.

zada para el reparto de la época. Por esas fechas se presentan a los concesionarios de la compañía, la que será la nueva generación de camiones semipesados que empieza a construirse ya en serie en las instalaciones de la Zona Franca, trasladándose allí definitivamente en 1972.

El año 1976, en que la empresa alcanza unos beneficios de 23.323 millones de pesetas, puede pasar a la historia de Motor Ibérica como el «año de los acuerdos». Empieza la fabricación de tractores-oruga, en Córdoba; constituye dos nuevas compañías, Fundimotor y Mecobusa y, paralelamente, crea Sercoplan, una división de ingeniería. Alcanza unos acuerdos con DAF y participa mayoritariamente la compañía Ebro-Al Magreb, en Marruecos, para cons-



Con capacidad para 1.200 kg, varias posibilidades de carrozado y 70 CV, fabricó Motor Ibérica la Serie D-154, para el transporte en el interior de las ciudades.

tor Ibérica. En Holanda, y también con capital mayoritario español, crean Ebro-Trucks Nederland, para comercializar en los Países Bajos los vehículos fabricados en España.

El mercado sufre en el año 1972 un retroceso general en las matriculaciones de vehículos industriales. La empresa barcelonesa salva el ejercicio gracias a la venta y distribución de recambios. La ralentización en las ventas llevará a Massey-Ferguson, que pensaba des-

de hacía algún tiempo reestructurar sus centros, a poner en venta parte de su accionariado. Las principales constructoras mundiales empiezan a interesarse, presentando sus proyectos y aportaciones. La dilatada historia de Motor Ibérica conocerá en 1979 un cambio trascendental. El interés por el accionariado en venta atrae a la segunda compañía del Japón y cuarta a nivel mundial: Nissan Motor Company, que produce turismos,

furgonetas, camiones, todoterrenos, motores diesel industriales y participa intensamente en la marina y aeronáutica.

Nissan Company adquiere el 35,85% del capital social de la compañía española, Motor Ibérica. Es indudable que en ese momento empieza una importantísima etapa para la empresa que comenzó sus actividades en Cádiz, en 1929. Se inicia una etapa de relanzamiento y proyección mundial sostenida por el importan-

te respaldo y tecnológico procedente de Japón. El País marcará un hito en las ventas de todo tipo para uso mixto cuando empieza a vender en España, a la vez que se crea un mercado de trabajo hasta el momento que estos vehículos únicamente sirvieron para faenas y explotaciones agrícolas. Se empieza a fabricar en Barcelona nuevas Trade y con tecnología igual que ocurre



Los camiones de la Serie E incorporaban ya la cabina abatible que facilitaba de forma notable las tareas de mantenimiento en los vehículos.



Modelo D-550 con doble cabina especial para trabajos de mantenimiento en carreteras, jardinerías o instalaciones.

y los camiones de origen americano 69 8T, así como el inglés 7V con motor de ocho cilindros. La maquinaria agrícola seguía siendo otra área importante de Ford Motor Ibérica, habida cuenta de las buenas características de la mayor parte de nuestra geografía para la agricultura.

La concesión de licencias para la importación de vehículos automóviles, tractores y camiones, fue un balón de oxígeno para la compañía que inició así un período de recuperación. La autorización concedida por el Ministerio de Industria para la fabricación y distribución de 3.000 tractores e idéntica cantidad de camiones por año, fue determinante para rehacer la empresa en aquellos años tan dificultosos.

El 30 de junio de 1954 se materializa la nacionalización de la filial de Ford en España. A partir

de esa fecha empieza un período considerado como la tercera etapa de la compañía. La empresa española había firmado un contrato de colaboración técnica que contemplaba también la compra de materiales y maquinaria a la Ford americana e inglesa. No es hasta el 4 de enero del año siguiente cuando conceden oficialmente el registro de Motor Ibérica, S.A., nombre con el que a partir de ese momento se conocerá a la empresa. A finales de 1955 es cuando salen de las cadenas de montaje los primeros camiones y tractores Ebro, que aparecen en el mercado a un precio de 115.000 y 190.000 pesetas, respectivamente. Con el proyecto finalizado, Motor Ibérica inicia la producción de estos vehículos, en serie.

A finales de los años 50, Motor Ibérica acelera el proceso de nacionaliza-

ción de los vehículos que comercializa bajo la marca Ebro y que en 1959, son prácticamente españoles. Sólo tres años más tarde, la empresa alcanza una producción que sobrepasa las 10.000 unidades por año. Esa cadencia exige una ampliación de las instalaciones y modernización de las cadenas de montaje, acciones

que ejecuta por esas fechas.

El mes de marzo de 1965 supone otra fecha clave en la historia de Motor Ibérica. Formaliza un convenio de asociación que mantenía con la empresa Massey-Ferguson, que de esta forma obtiene un 36% del capital de la empresa española. El traslado contempla

Resistente, práctica y manejable eran las características que Motor Ibérica destacaba en la publicidad de la época de su nueva camioneta B-15. La carga útil era de 1.500 kg con la caja estándar.



Cadena de montaje en la antigua factoría de Avda. Icaria. El momento recoge el ensamble de una cabina sobre el bastidor del camión Ebro B-35, durante una visita del entonces alcalde de Barcelona, Porcioles y otras personalidades.



MAN 46

MAN 460

la posibilidad para que Massey-Fergusson fabrique en España, facilitando asesoramiento técnico y formación del personal.

El crecimiento de la empresa requiere nuevas instalaciones para afrontar el futuro, con la competitividad que exige la pujante industria de la automoción en aquellos años. La construcción de



El Thames Trader comercializado por Ford Motor Company, con capacidad siete toneladas y motor de seis cilindros en diesel o gasolina, sirvió de inspiración a los ingenieros españoles para el diseño y fabricación de la serie C, (abajo).



una nueva factoría no es ya simplemente un proyecto sobre unos planos, y un caluroso 30 de junio tiene lugar la ceremonia simbólica de la colocación de lo que será la nueva planta de fabricación, que se ubicará en la Zona Franca de Barcelona. El acto, presidido por Francisco Franco, se acompaña de una intensa demostración de vehículo industrial y agrícola.

Los acuerdos alcanzados con Massey-Fergusson empiezan a dar sus primeros frutos y en 1968 se presentan los tractores MF.135 y Ebro 183. Ese mismo año aparecen los camiones Ebro, ya con cabina abatible y con capacidad de hasta 7 toneladas. La crisis generalizada de los 60 no impide que Motor Ibérica invierta un total de 126 millones, en 1970, que son

destinados principalmente a las áreas de investigación, formación de nuevos técnicos e informatización de todas las secciones. En el año 1967, Motor Ibérica cuenta ya con una nave industrial de 11.500 metros cuadrados, construida en la Zona Franca, y participa del capital de la empresa Fabricación del Automóvil Diesel, cuya actividad principal es la explotación

de las patentes A meo. Fadisá posee fabrica en Avila y ye furgonetas e ir les ligeros con del constructor it

Mientras tanto concretado la fase de las insta de Zona Franca y factoría que tie Montcada, Ba inicia la produc serie de la popul una furgoneta m

tor agrícola.

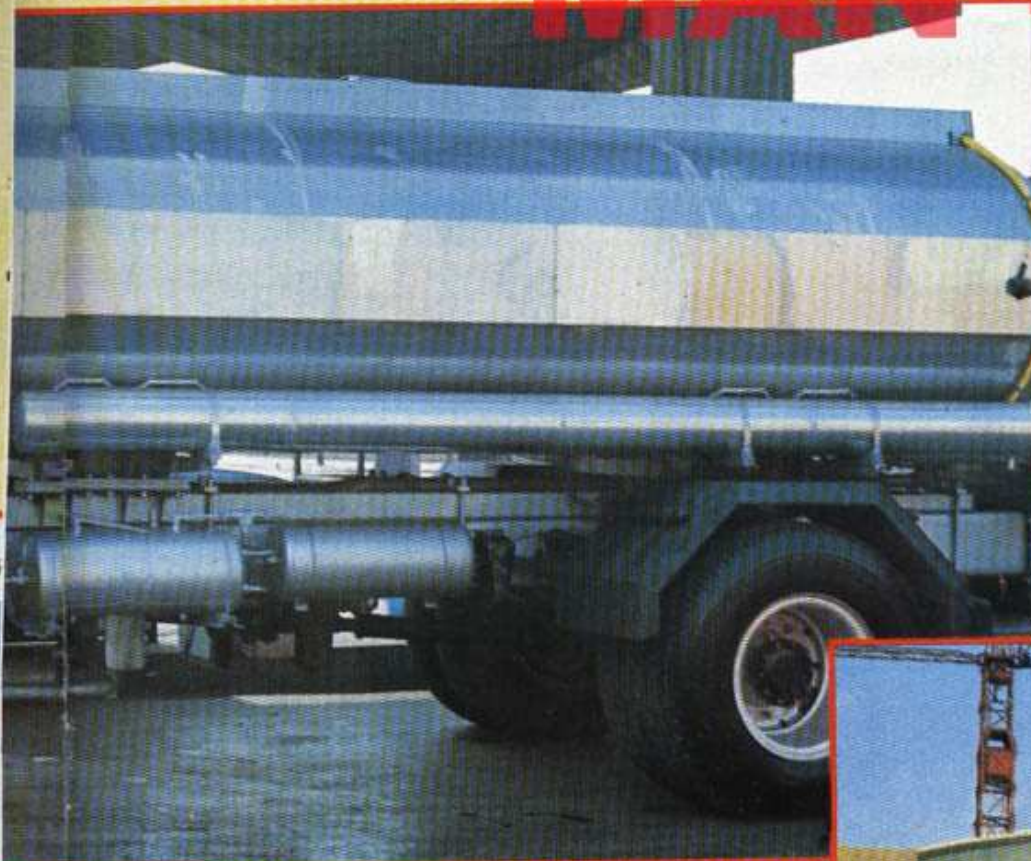
En 1987, que pasará a la historia como el mejor ejercicio de la compañía, la empresa cambia su denominación social por el de Nissan Motor Ibérica. Los antiguos camiones Ebro han dado paso a los modernos Nissan de la Serie M que aún lucen en su frontal el logotipo Ebro. La plantilla de la empresa es de 7.000 personas, con más de 650 puntos de asistencia en todo el país; el futuro para la compañía no puede ser más prometedor. Más de 71 años de historia con todo tipo de adversidades no han sido obstáculo para que aquel pequeño taller que se instalara en Cádiz, haya dado lugar a la floreciente empresa que se constituye hoy como Nissan Motor Ibérica. ■



La maquinaria agrícola siempre ha sido otra de las facetas perfectamente desarrolladas por la empresa.

MAN 46

MAN 46



La Serie P de Ibérica marcó el cambio geográfico industrial de Nissan Ibérica.



En 1972 se inauguró oficialmente el centro de fabricación de Zona Franca que actualmente ocupa Nissan Motor Ibérica. Sin embargo hasta 1988, que se celebró la fiesta de despedida del centro de producción de la Avda. Icaria, continuaron activas aquellas instalaciones. Hoy todo aquello es ya recuerdo y forma parte de la actual Villa Olímpica.





MAN 46



Nissan es el segundo constructor japonés y cuarto a nivel mundial. Dispone incluso de su propia compañía de ferrys para el transporte y distribución de sus productos por todo el mundo.



La aportación tecnológica de Nissan ha sido decisiva en la proyección y relanzamiento mundial de la empresa.



**Texto: Isabel
y Juan Mo
Fotos: Archivo
Moto**

**Agradecemos la
ración del Depa
de Prensa de Ni
tor Ibérica.**

*Con la partici
Nissan en Mot
empezaron a c
las Trade con t
japonesa que ha
otro de los gran
comerciales de l*

MAN 460

