

Nosotros

Foro

Registro

Enlaces

Fondos

Bodega

Recortes



Un museo único: Microcar Museum

Por Ricardo Adonis P.,
Editor de [La Gaceta de los Clásicos](#)

Después de la segunda guerra, la población y la industria Europeas, empobrecidas, no tenían recursos para retornar al mundo del automóvil. La base fundamental fueron los micro-autos, que en reducidas dimensiones y pequeñísimos motores podían llevar una familia de tres personas y una maleta. Luego se sofisticaron incorporando diseños con tendencia aerodinámica y colores de moda y mejorando las comodidades para los pasajeros. Su uso se extendió por unos diez años. La generación que usó micro-cars nunca los olvidó, transformándolos en autos de culto o, al menos admirados. En Japón todavía se fabrican varios modelos que clasifican como micro-cars.

Hace 20 años, en 1991, Bruce Weiner no sabía qué era un micro-car. Una tarde vio un extraño auto, de formas para él nunca vistas y lo compró. Sólo sabía que el auto que compraba era un Messerschmitt modelo KR175 de 1955.

Y así comenzó la pasión. Recursos no le faltaban pues era el dueño de una fábrica de chicles en Estados Unidos, llamada Dubble Bubble, algo así como nuestro famoso “Dos en uno”. Seis años después de comprar ese Messerschmitt, abrió un Museo, el “Microcar Museum” en Madison, Georgia, USA.



Para crear su colección, utilizó su propia definición de micro-car: Primero, debían haber sido fabricados entre 1940 y 1964. En segundo lugar sus motores debían tener como máximo 700cc (Varios son de 250 cc e incluso algunos motores son de 50cc) y en tercer lugar, tener dos puertas o menos.

Para Bruce, lo más entretenido era el ritual necesario para comprar estos micro-autos: Había que buscarlos, perseguirlos. Son difíciles de conseguir. No están en cada esquina ni en cada galpón abandonado. Y si había uno, señala, “tienes que convencer a las familias y propietarios, durante mucho tiempo para que lo vendan. Tienes que utilizar todos los recursos - no sólo dinero- para obtener estos coches.” Recorrió todo el mundo y logró reunir más de 200 micro-autos y la colección completa de cada modelo de Messerschmitt. Sin embargo no tiene un Nobel chileno.



Pero, “ser el custodio de todos estos coches es la parte que no me gusta”, dice Bruce, por lo que ha decidido dispersar, valga la contradicción, “la colección más grande de los automóviles más pequeños”. Ya hizo su trabajo de rescatar estos autos, los disfrutó largo tiempo y ahora desea que ellos vayan a nuevos “custodios”. Su plan es cerrar el Museo y vender la colección completa (autos, literatura, y modelos) a principios de 2013.

El Museo es una verdadera joya. No sólo tiene la mayor colección de micro-cars, (muy bien exhibidos). También la mayor colección de modelos a escala de micro-cars y además alberga un ...¡Museo del chicle!. Entre sus maravillas podemos citar el Goggomobil T-300 de 1960, que se vendía como “limousina” pues poseía muchas de las comodidades de los autos grandes, incluyendo sunroof:



Goggomobil T-300 1960 con sunroof

Otro Goggomobil destacable es el “Transporter Pickup” de 1959 definido como el más raro, a pesar que se construyeron 3665 unidades:



Goggomobil Transporter Pickup 1959

El extraño Peel de 1964 construido en Gran Bretaña, tratando de lograr el automóvil más pequeño del mundo. En efecto, lo lograron, con un motor de 50cc., dos ruedas delanteras (pequeñísimas) y sólo una rueda motriz trasera. Para alivianarlo no tenía marcha atrás. Para darlo vuelta el diseñador había provisto una manilla en la parte trasera, de la cual el usuario giraba el auto. Afortunadamente se produjeron sólo 48 unidades. Bruce lo define como el auto más peligroso del mundo:



Peel P50 1964

También hay ricos ejemplares de las queridas Issettas, Fiats 500 y 600 Fuldamobil, y los también arribados a Chile Isard y Vespa 400.

Entre las rarezas podemos ver el Zündapp Janus, con una puerta en cada extremo (Tal como sería el dios Jano automovilístico: Jano tenía dos caras). Fue de relativo éxito en Alemania. Se construyeron casi 700. Supo adaptarse a la moda, pues se ofrecía en carrocerías bicolor. Con su motorcito de 248 cc y 14 HP llegaba hasta 80 Km/h. La experiencia de los pasajeros que debían viajar mirando hacia atrás, era poco grata. La fábrica fue vendida en 1958 a Bosch.



Zündapp Janus 1958

Una de las estrellas del Museo es un hermoso Messerschmitt en versión de “auto de servicio” del cual se habrían construido unos doce solamente (para concesionarios en Alemania), cuya particularidad era estar equipado con una barra de remolque:



Messerschmitt 1961 "Service Car"

Disfruten de la vista panorámica y un tour virtual de este Museo en este [LINK](#), que es una mina de oro de información, así como una colección de [videos](#).

A pesar de que a nuestro país llegaron muchos micro-autos, no hay nada comparable a esta colección en Chile. Además de los ya mencionados, también hubo aquí Crossley, Fiat Multipla, Heinkel, SIMCA modelo 5, los furgoncitos Vespa de Savory, Suzulight, Lloyd, todos que recordamos haber visto en calles chilenas en los años '60.

A quien tenga la fortuna de viajar a Estados Unidos, le recomendamos ir a Georgia, ciudad de Madison, antes del 13 de febrero de 2013. Ese día se inicia el remate de este increíble museo.

El propietario sólo conservará su primer Messerschmitt.

¿Y en Chile?



Nobel 200 del [Museo de Autos Antiguos de Chile ~Fundación Lira](#)



[Isetta Club de Chile](#), una fraternidad en torno al BMW Isetta 300



Lambretta Li 250 Motocarro 1962 de Iván López ([GRC 11](#))



NSU Prinz III 1962 de Jorge Nario M.



Messerschmitt KR-200 1955 de Paolo Maino ([GRC 10](#))



Vespa Ape de aprox. 1960 (fotografiado en Valdivia en enero de 2012)



Motocarro Vespa descapotable de 1956 (fotografía de 1957 en Talagante, enviada por Carlos Cuevas González para "[El Baúl del Abuelo](#)")