El primero de la saga

Recordamos el Selex ST-1, un monoplaza al que el automovilismo español debe mucho.

Texto: Àlex Vergés & Paris Francés - Fotos: Manu Lozano

Los autores desean manifestar su agradecimiento a Miquel Molons, Jaume Xifré y Salvador Claret, por la impecable colaboración prestada en este artículo.

LOS ORÍGENES DE LA FÓRMULA IV

A mediados de los años sesenta, el movimiento kartista barcelonés, que desde finales de la anterior década había demostrado una creciente expansión, sufrió síntomas de una preocupante recesión. Algunos de los constructores de karts volvieron su vista a Europa, comprobando que en países como Francia, Italia, Gran Bretaña o Bélgica se venían popularizando, desde 1963, una serie de pequeños , pero auténticos monoplazas equipados con motores de motocicleta de hasta 250 centímetros cúbicos y cuya denominación era Fórmula IV.

Ciertamente, los reglamentos no eran del todo coincidentes en los diversos países donde se celebraban carreras y en España, la Federación Española de Automovilismo no aprobaría su reglamento definitivo hasta febrero de 1966.

A pesar de ello, algunos de los constructores de karts catalanes ya trabajaban en la nueva Fórmula IV desde mucho tiempo atrás. Así, Miquel Tapias había construido en 1964 su sencillo Tapias MT1, con el que llegó a presentarse en el circuito francés de Nogaro, despertando la curiosidad de la prestigiosa revista "L'Automobile" que le dedicó algunas líneas y varias fotografías. Coetáneo con este, apareció también en 1964 el Urgell, monoplaza construido por el piloto de karts Ricardo Urgell y que fue probado intensamente en las pistas del Karting Pedralbes de Barcelona en noviembre de aquel año. A primeros de 1965 apareció el Columbia, fabricado en los talleres del mismo nombre por el veterano piloto de midgets y pionero kartista Pepe Pérez, que lo hizo debutar en la carrera en cuesta a Vallvidrera.

EL NACIMIENTO DEL SELEX ST 1

No es de extrañar que Miquel Molons, propietario de la marca de amortiguadores Selex y excelente mecánico, constructor y piloto ocasional de karts, se decidiera por la construcción de un monoplaza de Fórmula IV, que sería el primero de una larga serie, que con el devenir de los tiempos le convertirían en el principal constructor español de monoplazas y cuya trayectoria glosamos en otro artículo en esta misma revista.

La construcción del Selex ST 1 se inicia en marzo de 1965 en los talleres que la marca Selex dispone en la calle Córcega de Barcelona y contrariamente a lo que se ha publicado en ocasiones, el diseño del chasis es, por completo, obra de Miquel Molons. En este punto es interesante comentar que la denominación ST 1 no aparece hasta 1968, siendo conocido en la época de su fabricación, simplemente como Selex Fórmula IV.

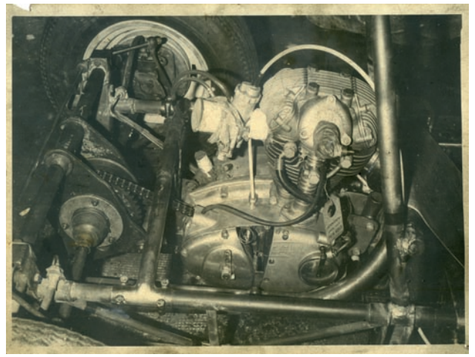
Molons construye un sencillo chasis tubular de sección circular, con suspensiones independientes y unas dimensiones basadas en el SEAT 600, con varias piezas del mismo origen y cuyas características técnicas esenciales se pueden encontrar en el cuadro adjunto. El coche será motorizado con un propulsor Ducati 24 Horas de 250 centímetros cúbicos, prestado directamente por Mototrans gracias a las gestiones del piloto Ricardo Fargas. Es importante resaltar que existen fotografías en las que aparece montado un Ducati 175 Sport, pero este motor no era funcional y se utilizó solamente para poder hacer las fijaciones del motor definitivo.

A primeros de mayo de 1965, el Selex ST 1 era una realidad, aunque todavía no disponía de carrocería. Quiso la casualidad que Miquel Molons, que había ido a presenciar el Gran premio de Mónaco de Fórmula 1, se encontrara en la frontera francoitaliana con un automóvil con matrícula de Barcelona en el que viajaban dos jóvenes aficionados que se desplazaban a Montecarlo con el mismo fin. Uno de ellos era Jaume Xifré, joven estudiante de ingeniería, que en un futuro no muy lejano iba a convertirse en uno de los puntales técnicos de Selex.

De vuelta a Barcelona e invitado por Molons a conocer la fábrica, Xifré se presenta en la calle Córcega y conoce de primera mano el Fórmula IV que ha construido Selex, pasando rápidamente a colaborar en el dibujo y la construcción de una carrocería de fibra de vidrio.

Impacientes por probar el coche, los miembros de Selex suben el nuevo Fórmula IV en un remolque y se dirigen al semi abandonado circuito de karts de Pedralbes, situado en la parte alta de la Diagonal de Barcelona. El ST 1, todavía desprovisto de la carrocería, es probado intensamente en la pista por Molons, Xifré y Castells (el piloto de la escudería Selex de karts), entre otros, con resultados satisfactorios, aunque el equipo denota cierto amateurismo ya que la "equipación" de los pilotos es sorprendente, chaqueta, camisa, corbata y ausencia de casco en ocasiones.

La elegante carrocería dibujada por Xifré

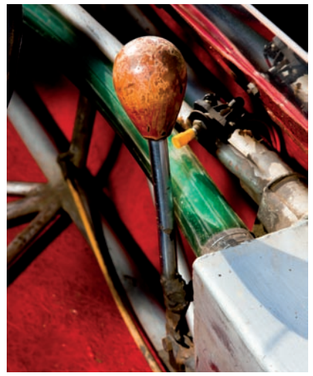


Detalle del motor Ducati 175 Sport utilizado para hacer las fijaciones en el chasis y que fue sustituido posteriormente por un Ducati 24 Horas (Archivo Miquel Molons)

Con Miquel Molons al volante, el Selex ST 1 efectúa su rodaje en la semi abandonada pista del Karting Pedralbes de Barcelona (Archivo Jaume Xifré)

El Selex ST 1, disfrazado de "Guepardo" y con Xifré al volante, participa en el Concurso de Elegancia del Sector del Automóvil de la Feria de Muestras de Barcelona de 1966 (Archivo Jaume Xifré)

Una vez terminada la carrocería, Jaume Xifré prueba el Selex ST 1 en un camping cercano a Castelldefels (Archivo Jaume Xifré)



será construida finalmente en el invierno de aquel año, procediéndose tras su montaje, a la presentación a la prensa en una pista de karts cercana a Manresa, donde además aparece el primer escudo que lucirán los Selex de carreras y del que Xifré es también el creador. "Selex no significa nada y en el escudo no aparece ningún Ave Fenix como a veces se ha dicho, el primer emblema de los Selex es simplemente… el escudo de armas de los Xifré" comenta Jaume entre risas que rozan la carcajada.

EL OCASO

A pesar de la pasión con que fue construido, el coche no sería inscrito jamás en ninguna carrera. Ciertamente, en España, todavía no se habían programado carreras de Fórmula IV en circuito y su única posibilidad era participar en las populares carreras en cuesta, cosa que nunca ocurrió.

En enero de 1966, la inquieta mente de Jaume Xifré y el afán constructivo de Miquel Molons se embarcan en un proyecto que arrinconará definitivamente el desarrollo del Selex ST1. Enterados que Miquel Tapias está construyendo su segundo Fórmula IV con chasis monocasco, Molons y Xifré inician la construcción de un nuevo Selex, que también adoptará esta novedosa técnica.

Este hecho no pasó desapercibido a Jesús Artés, hijo de José Artés de Arcos, el creador de la más importante empresa española de componentes de automoción, director de una célebre escudería de karts del mismo nombre, a través de la cual conoció el nuevo proyecto de Selex, cuando ya se había iniciado la construcción del mismo, proponiéndole a Miquel Molons la financiación suficiente para la construcción de una larga serie del Fórmula IV monocasco. Este nuevo coche será bautizado como Selex-Artés "Guepardo" y será presentado a la prensa en abril de 1966 y al público en general en el stand que la empresa "José Artés de Arcos S.A." dispuso en el Sector del Automóvil de la Feria de Muestras de Barcelona, aquel mismo mes.

Como en el stand estaban presentes los 3 chasis fabricados hasta la fecha y se necesitaba un coche para presentarlo en el Concurso de Elegancia del Salón, Jesús Artés sugirió a Molons la idea de disfrazar de "Guepardo" al ya "viejo" Selex ST1, que descansaba plácidamente en el fondo del taller de la calle Córcega. La idea no ha de parecernos extraña, ya que el primer "Guepardo" construido y que fue utilizado para realizar con urgencia el catalogo publicitario de Artés, estaba equipado con la misma carrocería

El motor es un Ducati de 250 cc, fabricado por Mototrans en el barrio barcelonés de Pueblo Nuevo.

que el Selex ST 1, levemente modificada en su sección central, a la altura del volante, aunque era fácil distinguirlos a primera vista, observando la barra anti vuelco, las suspensiones traseras, o las especialísimas llantas del ST 1 (Campagnolo de magnesio). A pesar de esto, son dos coches muy parecidos estéticamente y la confusión es fácil si no se observan con un poco de atención.

Al Selex ST 1 se le pintó una franja central amarilla, al estilo de los "Guepardo", añadiéndosele a ambos lados del morro, los adhesivos que caracterizaban a los nuevos coches. Llegándose incluso y sin el conocimiento de Molons, a cambiársele el escudo original, cosa que provocó un monumental enfado de Miquel Molons al verlo.

El Selex ST 1, "tuneado" de "Guepardo", rodó por la avenida María Cristina de Barcelona en manos de Jaume Xifré, llevando de pasajera, sentada en el capot motor, a la modelo alemana que había posado en el catalogo de los nuevos "Guepardo" de Fórmula IV.

Este paseo de Xifré, en el Concurso de Elegancia de 1966, será la última aparición pública del primer Selex de carreras. Terminado el Salón, al coche se le eliminarán los adhesivos de "Guepardo" y se le montará nuevamente el escudo original, siendo depositado nuevamente, en el fondo del taller Selex de la calle Córcega.

La acumulación de trabajo, hace que el coche vaya cambiando de lugar según sea la necesidad de espacio, llegando a ser colocado en posición vertical y apoyado sobre sus ruedas laterales ("a la rusa" se decía entonces), convirtiéndose en un valioso "estorbo". A finales de 1970 y ante la imperiosa necesidad de todo el espacio posible del taller, debido a la entrada en fabricación en serie del modelo ST 3 de Fórmula 1430, Miquel Molons toma la decisión de colgar el ST1 del techo, justo en la entrada del taller. Es en esta posición que los viejos aficionados y ex pilotos recuerdan siempre al Selex ST 1, ya que era inevitable no verlo, al entrar en las instalaciones de Selex.

El coche pasará en esta posición cerca de 20 años. En 1990 y a raíz de una reestructuración del taller, Molons decide desprenderse del él, donándolo a la Col.lecció d'Automòbils de Salvador Claret de Sils (Girona), que acudió personalmente a recogerlo.

El Selex ST 1, ha pasado sus últimos veinte años de historia expuesto en la sala que el museo de Sils dedica a los automóviles construidos en España. Conservado en un estado absolutamente original, aunque no está, de momento, en condiciones de uso.

Gracias a la generosidad de Salvador Claret, el Selex ST 1 de Fórmula IV ha abandonado las salas del museo para realizar el reportaje fotográfico que acompaña este artículo y que nos permite observar el excelente trabajo técnico que realizaron Miquel Molons y Jaume Xifré en 1965 y que nos permite conocer un poco mejor la historia de un coche inédito. ■

FICHA TÉCNICA
SELEX ST 1 FÓRMULA IV

Chasis: Tubular, reforzado en la sección central con planchas de aluminio
Suspensión: Por ruedas independientes
Suspensión delantera: Trapecios con bieleta inferior, barra estabilizadora
Suspensión trasera: Trapecios , con barra estabilizadora
Amortiguadores: Selex
Vía delantera: 1'10 metros
Vía trasera: 1'15 metros
Batalla: 1'85 metros
Tracción: Posterior
Motor: Ducati 24 Horas de 250 centímetros cúbicos de 28 CV
Caja de cambios: 5 velocidades
Transmisión: Por cadena, con diferencial de origen Biscuter
Dirección: Por cremallera
Llantas: Campagnolo de magnesio, de 12 pulgadas
Neumáticos: Continental 4'8 x 12 delante / 5'6 x 12 detrás
Carrocería: Monoplaza en PRFV (Poliéster reforzado con fibra de vidrio)
Peso:
Frenos : Doble circuito de frenos / 4 Tambores
Año de construcción: 1965
Ejemplares construidos: 1