



Pedro Serra y el SEAT 600

Genio y figura



Desde su presentación en 1957 el SEAT 600 irrumpió con sorprendente fuerza en España con una demanda muy superior a la esperada, democratizando el automóvil a lo largo de los años y democratizando también el deporte automovilístico. Además, hubo ejemplares que fueron a manos de sociedades, carroceros y particulares que hicieron a partir de él modelos lúdicos como fue el caso de Siata y, en menor escala, Corver, así como un coche único que fue el RHS.

Tanto para el Corver como para el RHS se recurrió a Pedro Serra, que hizo más trabajos sobre SEAT 600 que los mencionados en este artículo.

PABLO GIMENO VALLEDOR
 AUTOR Y ARCHIVO CEHAL

En los últimos años 40, nos encontramos en Barcelona con un gran aficionado al automóvil llamado Alberto Folch Rusiñol, poseedor de algunos buenos automóviles para cuyo mantenimiento y reparaciones acudía a un taller denominado Seida, en el que había un mecánico llamado Juan Cortés dotado de un notable talento, hasta el punto de que Alberto Folch exigía que fuera él quien atendiera a sus coches, entablándose entre ambos una relación de amistad. Un buen día, Cortés le dijo que deseaba montar su propio taller para dedicarse preferentemente a coches deportivos y modelos especiales, y Folch le respondió que si lo hacía, contase con él como cliente y que además promocionaría el taller entre sus amigos, instalándose Juan Cortés en 1951 en un local de la calle Valldoreix nº 1 que tenía la ventaja añadida de que en el número 5 de la misma calle había un buen tornero en el que se podrían fabricar y arreglar piezas, algo importante dada la falta de recambios en esos años.

Nace Corver

El taller funcionaba bien, y don Alberto Folch decidió involucrarse más en su marcha por pura afición, ya que sus negocios eran otros, haciendo entrar en escena a Jaume Verge Albertos que pasó a ser socio de Cortés, y de las ▶



Entre Cortés y Verge no hubo más contrato que un simple documento privado que nunca hizo falta usar

primera sílabas de ambos apellidos surgió la marca Corver. Entre Cortés y Verge no hubo más contrato que un simple documento privado que nunca hizo falta usar.

Salto cualitativo

Dado que Verge no era mecánico, ¿cuál era su papel en Corver? Pues sin duda uno muy original, basado en su notable capacidad para las relaciones humanas y comerciales, entablando contacto con muchos preparadores, especialmente italianos, así como con fabricantes de diversos kits y piezas de vocación deportiva, como por ejemplo las llantas Cromodora, colectores de escape y admisión, amortiguadores especiales, carburadores Dellorto y otros componentes que se importaban como recambios. Estos pasaban a comercializarse, y con frecuencia a montarse, por Corver que estaba teniendo un importante crecimiento de su actividad con la creciente difusión de SEAT en nuestro país, pasando los 1400 a 1.800 con una transformación propia, y a 2.000 cm³ con el cigüeñal del Fiat 1900. Por motivos evidentes, los kits italianos para Fiat eran perfectos para los SEAT. Con el constante incremento de la actividad, el taller

de Valldoreix se quedó pequeño, decidiendo trasladarse en 1955 a otro local en la calle Julio Verne n.º 22.

Si uno lo analiza con detenimiento, no deja de sorprender que un pequeño taller, y más aún en esos tiempos, tuviera algo así como un "embajador" por Europa. Y sin duda alguna, Alberto Folch, que además de ser cliente, actuaba como consejero (en el sentido literal de dar consejos), tenía mucho que ver en este diseño empresarial, ya que su idea desde el primer momento fue la de que Corver debía ser un buen taller, pero con un plus que le diferenciase de los demás. Pronto pasaron a ser ellos mismos los que diseñaban y construían diversos kits, sin dejar de ofrecer piezas y soluciones de los mejores preparadores existentes en esa época, y cuando hablamos de preparadores italianos con los que Corver estableció relaciones estables gracias a los buenos oficios de Verge, conviene puntualizar que nos estamos refiriendo a hombres y firmas del nivel de Conrero, Nardi y similares. Cuando años después, Authi anunció su deseo de producir en España los Morris, MG y Mini, en Corver se adelantaron a la salida de esos coches firmando un acuerdo con el preparador inglés Speedwell.

Corver, Serra y el SEAT 600

Durante la década de los 60, en España se fue incrementando la oferta en lo referente a distintos modelos de automóviles, pero hasta 1965 dicha oferta era escasa, y en lo que podríamos definir como modelos lúdicos, era de hecho inexistente. Ya hemos nombrado a Siata con su cabriolet Turisa, y en los últimos 50 estuvieron los SEAT 1400 cabriolet de Serra que ya hemos visto en COCHES CLÁSICOS y que, como es lógico, se hicieron en muy pequeña cantidad, así que en Corver pensaron en comercializar un deportivo descapotable derivado del 600. Dado que Corver era ya un nombre con bien ganado prestigio, todo lo que hacía o deseaba hacer debía tener un sello de calidad, decidiendo encargar el diseño y construcción de las carrocerías de estos coches a los Talleres Pullman de Pedro Serra, dandose además la curiosa circunstancia de que Verge y Serra se habían conocido en 1942 durante el

EN CARRERA.
José M. Fernández con un Cover en una prueba.



EL GENIO.
Pedro Serra contempla a su futura obra.



CORVER SERRA.
En plena construcción.
Vemos al menos dos unidades en
fabricación.



servicio militar en la Capitanía de Barcelona. Verge estaba en la Secretaría del Capitán General, en tanto que Serra estaba ¿cómo no? en Automovilismo, haciendo buenos amigos e iniciando una cierta relación profesional, ya que, tras la "mili", Verge fue el chófer del Cónsul Honorario de Gran Bretaña en Barcelona que a su vez presidía el Cuerpo Consular de la Ciudad Condal, y ese puesto le llevó a encargarse también de los coches del Cuerpo Consular de Estados Unidos. Y cuando había que efectuar alguna reparación de chapa de alguno de los coches de esas entidades, Verge los llevaba al taller de su amigo Pedro Serra, que sin duda era de lo mejor que había en Barcelona. La amistad entre ambos se mantuvo, y en el momento en el que Corver decidió hacer coches con líneas propias, Verge apostó decididamente por Pedro Serra dada su más que probada calidad.

Verge me comentó en cierta ocasión que *"Lo que más me impresionaba de Serra, lo auténticamente genial en él, era ▶"*



Por desgracia, no sabemos a ciencia cierta cuántas unidades se hicieron, debieron ser del orden de una decena

su capacidad para trabajar sin planos ni dibujos. Era como un escultor. Parecía imposible que lo que un día eran simples planchas de hierro se hubieran transformado poco después en bonitas carrocerías. Serra es un artista".

El proyecto de Corver de realizar cabriolets sobre base SEAT 600 se hizo público cuando, en 1964, apareció en la prensa una foto de Serra con un coche aún no acabado, pero que ya dejaba ver algunos de los rasgos del futuro modelo, como por ejemplo sus dos cavidades frontales en los extremos para alojar cada una de ellas a dos faros, sus líneas redondeadas y otros detalles, viéndose además varias unidades en construcción en las fotos del reportaje.

Un ejercicio de estilo

Que Pedro Serra tenía un don especial para el diseño era algo sabido, y en este modelo se lució una vez más por varios motivos, como el que su línea fuera inédita sin deber nada a ningún otro modelo. Así como algunas soluciones muy audaces, como la combinación de curvas –casi todo en el coche era redondeado– con unas vivas aristas en lo alto de las aletas delanteras y traseras; los dobles faros situados en una posición muy baja y no encastados en la carrocería sino “colgados” en la parte superior del espacio diseñado para ellos, así como desalineados entre sí. La parte delantera descendía suavemente y, tras las puertas, una línea lateral que se va

CASI DESCONOCIDO.
Conjunto de fotos del Corver Serra 1000 presentado en 1965 que fue posiblemente un ejemplar único y del que se sabe muy poco. Estaba estéticamente muy logrado y era sumamente original.

recogiendo hacia atrás, con una rejilla trasera en forma de elipse muy apaisada en cuyos extremos van las luces, así como un capó trasero muy bajo con una originalísima toma de aire situada en diagonal con respecto al eje del coche, que no era sólo un motivo estético, sino la manera de dar espacio al carburador vertical pudiendo mantener baja la línea trasera. De haber diseñado todo el capó al nivel de la toma de aire del carburador, toda la parte de atrás habría quedado más alta y mucho menos bonita, dando esa solución de la toma de aire en diagonal una elegancia inédita. Para acabar, tenemos algo muy típico en Serra como son los parachoques divididos delante y detrás. En definitiva, ese pequeño coche era un alarde de estilo por parte de Serra... y de Corver.

El interior nada tenía que ver con el del modelo del que derivaba, y era de diseño muy deportivo, con abundancia de relojes en el tablero, y una clara rup-



Los SEAT Corver Serra de 1ª generación

Matrículas conocidas de SEAT Corver Serra 1ª generación de 1964 son la B-370.858; la B-379.941; la B-425.168; la B-490.692 y la CS-33.721. Lamentablemente, teníamos previsto dar unas vueltas por Montjuic con el Corver B-490.692 que aparece en estas páginas, pero el día previsto cayó un diluvio en Barcelona nada más sacar el coche del garaje, impidiendo rodar en él, si bien creemos que las fotos mostradas en este artículo son suficientes para darse una idea acerca de estos coches. Y siguiendo con este modelo, diremos que su número de bastidor BU-000450 lleva el código de los coches que SEAT entregaba a los carroceros sin elementos de carrocería, con frecuencia en tandas de cuatro.

La historia de Corver continúa

El importante crecimiento económico de los años 60 aumentó el trabajo en los Talleres Corver, por lo que se repitió la situación de años anteriores, quedándose pequeño el taller de la calle Julio Verne, decidiendo buscar un nuevo local. Tras hablar con Alberto Folch, éste decidió no sólo seguir colaborando, sino hacer de Corver una entidad con más actividades, creándose en mayo de 1965 la sociedad Corver S.A., comprando Folch un solar en la calle barcelonesa calle Marco Aurelio en el que edificó cinco

pisos (cuatro de alquiler), uniendo la planta baja y el sótano mediante un montacargas. Diseñó ambas plantas específicamente para su función como taller, poseyendo Folch, Cortés y Verge un 33,3 % de la sociedad cada uno de ellos, trasladándose a los nuevos locales el 23 de diciembre de 1966 una vez acabadas las obras.

Entre tanto, y siguiendo con los modelos de Corver derivados del SEAT 600 y diseñados y construidos por Serra, se presentó a primeros de 1965 un bonito modelo pasado –según se decía– a 1.000 cm³, con un curioso techo tipo Targa del que, una vez aparecido en la prensa, poco más se supo. Para 1966 y coincidiendo con el primer Salón de Barcelona tras la Guerra Civil (llamado Sector Automóvil y no Salón), Serra diseñó para Corver un cabriolet con unas líneas distintas que se exponía en el stand de Corver, pasando Serra a diseñar de cara a 1967 un curioso y muy original coupé, además de seguir fabricando el que podríamos definir como cabriolet Corver 1966.

Fin de los SEAT 600 Corver

La entrada de Alberto Folch como accionista Corver S.A. llevó aparejado un mayor rigor en el tema de las cuentas de la firma, delegando el control económico de la nueva sociedad en Ángel Montserrat, persona muy eficien-



SALÓN DE BARCELONA DE 1966.
Vemos a Jaume Verge saludando a Graham Hill, presidente honorario de Speedwell y, debajo, tenemos de nuevo a Verge mostrando el Corver Serra al príncipe Juan Carlos.

EVOLUCIÓN.
Corver Serra con la estética de 1966.

te que hizo ver que estos coches, sin duda preciosos y que habían dado una importante notoriedad a Corver, no eran realmente rentables, decidiendo ponerles fin. Tampoco hay que olvidar algo muy importante, como era el hecho de que ya en 1967 SEAT había presentado en el Salón de Barcelona el 850 Coupé como adelanto de lo que iba a ser el nuevo modelo de la marca en 1968. Era a todas luces evidente que los modelos artesanales no iban a poder competir con el bonito 850 Coupé, por lo que no tenía demasiado sentido continuar. A efectos de memoria de la colaboración entre Corver y Serra, debemos recordar a dos SEAT 1500 modificados como coupé, pero guardando a grandes rasgos las líneas del coche, cuya mecánica está profundamente trabajada por Corver.

Los últimos Corver

Coincidiendo con el cambio de orientación de Corver S.A., Jaume Verge decidió abandonar la sociedad justo antes del traslado al taller de la calle Marco Aurelio –algo de lo que siempre se arrepintió según me dijo–. Sus acciones fueron compradas por Alberto Folch, quien pasó a tener dos tercios del capital, aunque cedió alguna participación a Antoni Verge, hermano de Jaume, que se ocupaba de temas administrativos entre los que estaba entonces la no siempre fácil importación de piezas y componentes para algunas de las preparaciones que Corver S.A. hacía, por cuanto todo lo relacionado con el automóvil estaba sumamente controlado en lo que a importaciones concierne.

ADAPTACIÓN.
Los Corver Serra que participaron en rallies con etapas nocturnas llevaban con frecuencia un generoso equipo de luces sobre el capó, ya que los faros originales, muy bajos, alumbraban menos y se ensuciaban más, perdiendo potencia lumínica. En estos momentos se está volviendo el coche a la estética original.



ORIGINAL.
El tablero es inconfundiblemente deportivo y muy bien diseñado.



La salida de Verge no afectó en modo alguno a la relación de amistad entre los tres socios, amistad que siguió siempre, e imagino que como Serra tenía ya en fabricación o acabado otro cabriolet además del mencionado coupé, ambos coches pasaron a Verge, ya que Corver deseaba poner fin a esa etapa. A los coches, había que añadir que Verge se quedó también con la representación de Speedwell, motivo por el cual en el Salón de Barcelona de 1967 esos coches estaban presentes como ¡Speedwell!, aunque oficialmente imagino que serían SEAT. Los dos coches se vendieron y Verge siguió con la representación de Speedwell, habiendo colaborado en el proyecto de la barqueta Noguera Speedwell suministrando algunas piezas para su fabricación, poniéndose así fin, desde 1967, a la singladura de los cabriolets de Corver construidos por Serra que, con independencia de su rentabilidad, dio notable publicidad a Corver y permitió aumentar el número de modelos realizados por Serra.

ADIÓS.
Tras abandonar Corver la fabricación de automóviles y salirse Jaume Verge la sociedad, éste se quedó con los modelos existentes, exponiéndolos en el Salón de Barcelona de 1967 como Speedwell, aunque a efectos oficiales eran SEAT. Se trataba de un cabriolet y un originalísimo Coupé, ambos de Serra. Al fondo podemos ver un Mini con preparación Speedwell, firma que también pasó a llevar Verge.



Las representaciones de Corver

DE SALÓN.

Corver Serra muy bien restaurado, presente en la Feria de Bilbao.



en equipamiento para motoristas, siempre con marcas de alto nivel.

El SEAT 600 RHS bastidor BB.-466.560

Dejamos ahora a Corver y nos vamos a este cabriolet de curioso nombre realizado a partir de un SEAT 600 Comercial, y que fue debido a la iniciativa de un buen aficionado al automóvil y a la competición llamado Ramón Hostench Serra. Dicho coche tiene evidentemente documentación de SEAT 600, pero como Ramón Hostench Serra lo inscribió como RHS en las dos carreras en las que participó, nosotros le daremos este nombre para evitar confusiones. También vale la pena comentar, por aquello de la cronología, que aunque su matrícula es más antigua que la de los 600 de Corver, en su "configuración RHS" no apareció hasta 1966.

En esos años, la idea de hacerse un coche especial no sólo era corriente entre muchos aficionados, sino que además, y perdón al lector la perogrullada, era posible, pudiendo matricularlos sin problemas manteniendo la matrícula original, sin que en Industria pusieran objeciones. Este fue el caso de Ramón Hostench, que decidió fabricarse un cabriolet que le permitiera hacer turismo de una manera placentera y correr con él alguna que otra carrera, adquiriendo un SEAT 600 Comercial que, entre otras co-



sas, era una base de partida mucho más económica que la de comprar un coche nuevo.

En lo que respecta a su transformación, señalo que tomo algunos datos escritos por el buen aficionado Enrique Guillamot, datos que nos llevan a la curiosa particularidad de que, en lo referente a la carrocería, este modelo no tuvo un "padre" sino dos. La verdad sea dicha, eso se nota, porque el primero, un chapista de Manlleu, empezó a hacer la parte trasera, y sin duda debía ser un buen profesional, pero en el aspecto del diseño, nada de nada o muy poco, limitándose a hacer sendas aletas verticales dobladas en la parte trasera para unirlas con otra plancha, y tan solo en lo que respecta al capot trasero, hay una leve apertura para la refrigeración. No es que sea feo, pero tampoco es bonito. Simplemente es un trabajo de chapa bien hecho sin nada especial como era por ejemplo la trasera del Corver, llena de ideas en cada centímetro cuadrado.

Por la razón que fuera, Ramón Hostench decidió llevarse el coche medio acabado a los talleres de Serra, y desde la parte trasera de las puertas hasta el frontal, mi admirado carrocerizo hizo un trabajo puro y simplemente precioso. Visto desde delante o 3/4 delantero, el coche no es que guste sino que encanta, con sus líneas suaves también en las aletas, un capot muy descendente y un interior que, como en los Corver, es digno de modelos deportivos de gran



RHS.
Podemos contemplar diversas fotos, algunas de las cuales nos muestran su hallazgo y el transporte de lo que no eran sino restos, así como su asombroso estado actual. ¡Mil gracias por haberlo salvado!



La resurrección del RHS

Un buen día me llamó Francesc Palau para decirme que me mandaba



SOPRENDELENTE.
El capot de una sola pieza bascula hacia adelante en una solución tipo Jaguar E. No hay duda de que Pedro Serra era un verdadero genio.



nivel. Sorprende el capó delantero ¡de una sola pieza! y que bascula todo él hacia delante como en los Jaguar E o Aston Martin DB2. Desde el punto de vista de la calidad de su construcción, sorprende su perfecto ajuste cuando se cierra, algo nada fácil en una pieza de esas dimensiones, montándose en la parte delantera la rueda de recambio casi horizontal y un depósito de gasolina muy ancho –de lado a lado– y bajo, a fin de poder realizar el muy bajo capó del coche. Puro diseño y elegante forma de resolver el problema de la deseada baja altura frontal. ¡Qué bueno era Serra dando soluciones elegantes a problemas difíciles de solucionar hasta que los abordaba él! Ese depósito de gasolina bajo y la rueda de recambio horizontal para lograr el frontal deseado o la elegante toma de aire en diagonal en el capó trasero del Corver para "bajar" la línea y sortear con ella la altura del carburador, así lo demuestran. Carrocero, diseñador, modisto de alta costura... Todo eso era Pedro Serra en sus obras.

unas fotos de un coche que acababa de encontrar y que había sacado de "la selva", por cuanto estaba cubierto en buena parte por la vegetación. Si bien una funda de plástico lo había preservado algo, las ruedas estaban muy hundidas en la tierra, por lo que sacarlo no fue fácil, no ya porque no había manera de hinchar los neumáticos, sino porque incluso los cojinetes de las ruedas estaban totalmente agrietados y éstas no giraban. Cuando se intentaba levantar el coche con un gato, éste se hundía en el embarrado suelo hasta que, tras varias horas de fracasos y a base de cavar delante de las ruedas y de desbrozar el terreno, el coche pudo estirarse muy despacio, palmo a palmo, hasta que finalmente pudo ponerse sobre "tierra firme" estirando con cuidado para que nada se rompiera. Se consiguió auparlo sobre la plataforma de una grúa, y si difícil fue subirlo, tampoco fue fácil bajarlo, depositándolo directamente sobre un elevador a fin de poder empezar a trabajar con él. En los bajos se apreció algo nunca visto, como eran unos tubos con aletas que iban haciendo esos muy cerradas a modo de los serpentines de los coches de finales del XIX

y principios del XX, y cuyo fin era –y sigue siendo– aumentar el volumen del agua de refrigeración y la superficie de enfriamiento, encontrándose Palau con que este sistema lo usaban diversos preparadores italianos de esos años hasta el punto de que encontró en Italia un recambio nuevo del mismo!

No es preciso decir que hubo que restaurar el coche de arriba a abajo. Al parecer el motor fue preparado en su día por los Juncosa que, entre otras cosas, pasaron la cilindrada de los 633 cm³ de serie a 750 cm³ y que, recordemos, eran entonces el representante de Abarth. Desde hace unas pocas semanas, el coche luce como nuevo o tal vez mejor que nuevo.

Palmarés del SEAT 600 RHS

Fueron sólo dos las pruebas disputadas por Ramón Hostench con el RHS, siendo ambas carreras en cuesta,

Me llamó Palau para decirme que me mandaba unas fotos de un coche que acababa de sacar de "la selva"

usándolo a partir de entonces como coche de uso habitual hasta que un buen día lo guardó en su casa de verano y lo tapó con una funda... hasta que décadas después lo rescataron los Palau padre e hijo.

VI Carrera en Cuesta a Vallvidrera

22 de mayo de 1966

Nuestro protagonista debutó en esta prueba organizada por la Peña Motociclista Barcelona, y lo hacía en el Grupo 6 como Sport Prototipo en la Clase 2ª de 701 a 850 cm³. Llevaba el número 77 y ascendió en 2' 27" 2/10 a 58,695 km/h, siendo ganador de su Categoría.

La carrera fue ganada por Juan Fernández con su Porsche 911 "Pata Negra" según lo definía el afamado Juan, y como entonces corrían también motos en estas carreras, la jornada vio en las dos ruedas la victoria de Carlos Giró con Ossa que ese día corrió también en coches con un Lotus Elan.

Sant Cugat - Tibidabo
12 de junio de 1966

Prueba muy habitual e importante en el calendario nacional y regional, habiendo sido en 1928 cuando se corrió la primera edición organizada por la Peña Rhin.

Ramón Hostench acudía de nuevo con su bonito coche, estando como es lógico en el mismo Grupo y la misma categoría que en la cita anterior, logrando una nueva victoria en Sport Prototipos Clase 2ª de 701 a 850 cm³, efectuando la subida en 3' 42" 7/10 a 75,976 km/h, siendo de nuevo Juan Fernández el vencedor. Entre las motos, venció de nuevo Carlos Giró a los mandos de su Ossa 230 quedando a tan sólo 3 segundos de Fernández. Esta prueba es también recordada por el serio accidente del piloto "Gerald" a los mandos de un Ferrari 250 GTO. Como curiosidad, diremos que el RHS corrió con la capota puesta por cuanto su piloto estimaba que con ello mejoraba la aerodinámica, cosa ciertamente posible aunque eso era hilar muy fino. □

