

GEOFF SCALE Y SERGE FAUGERON

DOS COLECCIONISTAS FRANCESES



La gente en Francia es respetuosa con las motos. La mayoría se aparta a la derecha para dejarlas pasar y mantiene una distancia de seguridad prudente. Es un país que tradicionalmente ha tenido una gran afición al motor. Después de atravesar la frontera llego hasta Pau. Cerca de Mont de Marsan, en St Server, tomo hacia la derecha por una comarcal que va hasta Nogaro y que me revela la grandiosidad de los parajes rurales de por aquí y una cosa que ya no existe en España: las bellísimas y peligrosas carreteras flanqueadas de árboles.

por Miquel Silvestre

Nogaro, Auch, Montauban, donde cojo la autopista en dirección a París y salgo a unos veinte kilómetros en Caussade, ciudad famosa por una concentración de tractores antiguos a la que acuden muchos españoles. Busco las indicaciones para St-Vicent y allí encuentro no sin dificultades a Geoff Scale, el secretario del Norton Owners Club (French Branch). Geoff es un hombre mayor, grande y con

cara de buena persona. Él y su mujer compraron la propiedad recientemente por sus magníficas vistas sobre un valle ondulado, radiante bajo el sol de la tarde. Me enseña sus dos motos, una de 1936 y otra de 1956. Geoff me cuenta que la más antigua fue abandonada en Dunkerke en 1940 por las tropas británicas en su precipitada huida. Un granjero la guardó quince años en el granero hasta que un amigo suyo la compró. Geoff consiguió que su amigo se la cambiara en 1972 hecho un puro hierro oxidado por un motor de coche Panhard. En 1992 la restauró por completo y con

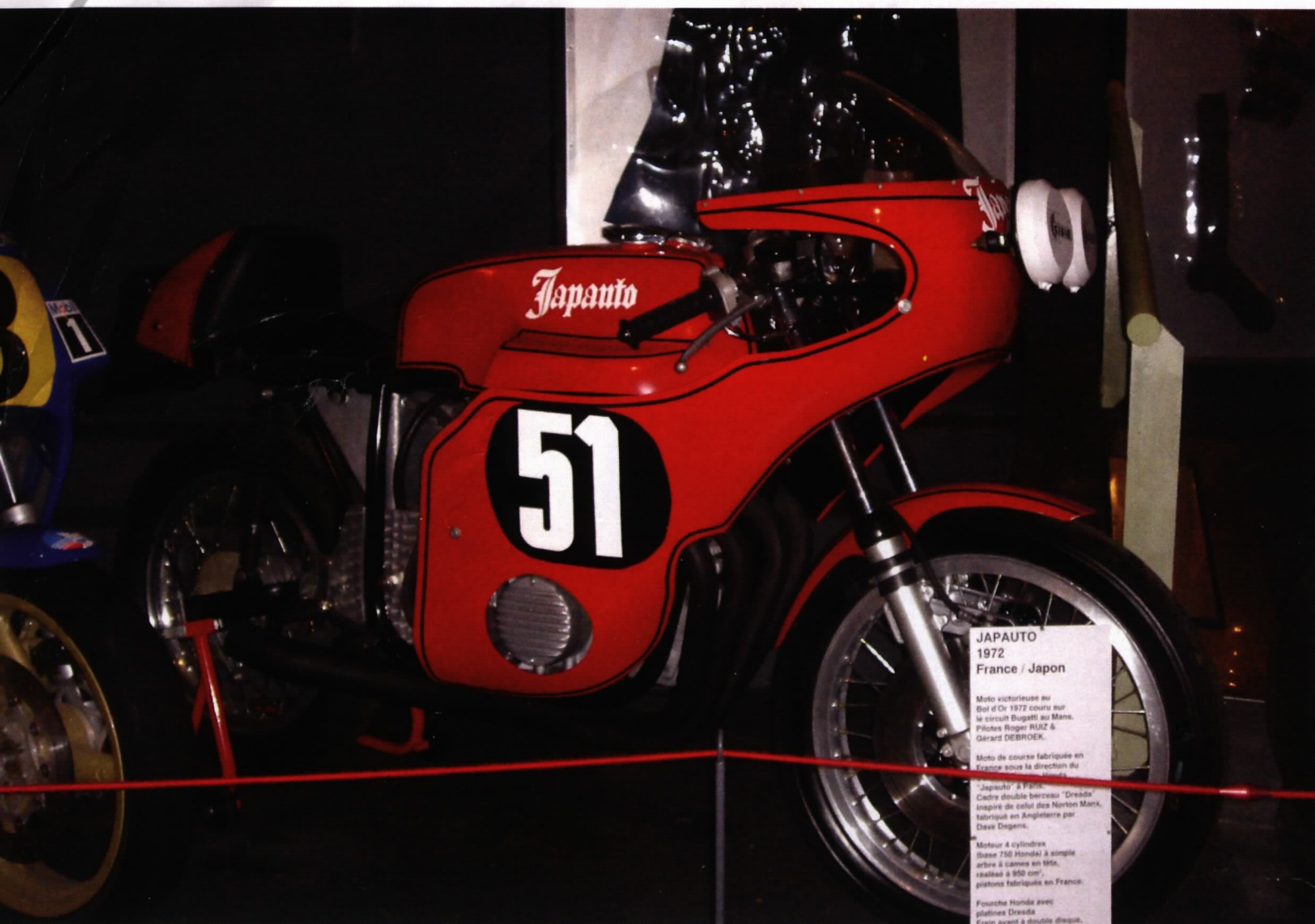


ella ha hecho 7500 kilómetros, incluido el Tour de Francia para clásicas (4000 Km) en el 2000. Sólo imaginar lo que puede suponer semejante paliza sobre unas suspensiones de 1936 hace que mi espalda gima de dolor.

La otra moto es de 1956. Geoff la enciende para mí con una sola y experta patada. El bicilíndrico suena a música. "No siempre fue así", me explica. "Se la compré a un amigo en muy mal estado, pero me aseguró que el motor había sido reconstruido. Así que sólo restauré el resto. Después de 900 kilómetros saltó la biela. Reconstruyó el motor un mecánico que conocía. Se atascó entonces una válvula. El mismo mecánico lo arregló y el pistón izquierdo salió pulverizado por el tubo de escape después de una explosión. Decidí cambiar de mecánico. Desde entonces he recorrido 15.000 km, incluidos dos Tour de Francia más."

"En Francia", me confirma mi nuevo amigo, "los coches antiguos y las motos se rigen por la misma normativa fiscal que los normales, excepto si tienes una matrícula de coleccionista, que te ayuda a matricular un vehículo antiguo que haya perdido los papeles; los coches tienen que pasar un control técnico cada dos años. Se pueden asegurar de forma económica varios vehículos antiguos para un conductor concreto, si sólo los utilizas por placer. Es una tasa decreciente, es decir, no pagas por los vehículos a partir de 4, pero varía de una compañía a otra."

En Albi hay otro circuito de velocidad. En el aparcamiento encuentro una vieja Guzzi monocilíndrica de color rojo en muy buen estado. Tras dejar atrás Albi subo hacia el norte por una ruta fantástica entre viñedos y bosques hasta Cordes y Villefranche de Rourgue. Es quizá la parte más bella de mi viaje. Los pueblos son pintorescos y los escenarios rurales casi de película. Francia parece infinita, las pequeñas distancias en el mapa se convierten en horas de conducción. Se suceden sin cesar los montes y los valles, las mesetas ►



JAPAUTO
1972
France / Japon

Moto victorieuse au
Bol d'Or 1972 couru sur
le circuit Bugatti au Mans.
Pilotes Roger RUZ &
Gérard DEBROER.

Moto de course fabriquée en
Espagne sous la direction du

"Japauto" à l'ère
Cadre double berceau "Dreada"
inspiré de celui des Norton Mark,
fabriqué en Angleterre par
David Degens.

Moteur 4 cylindres
(type 750 Honda) à simple
arbre à came en 1970,
ralentis à 950 cm³,
pistons fabriqués en France.

Fourche Honda avec
platines Dreada
Frein avant à double disque.

y las depresiones, los senderos arbolados, los castillos, las mansiones y las pequeñas villas. Todo guarda una prodigiosa armonía. Sólo encuentro un punto oscuro, los arrabales comerciales de las ciudades y pueblos. Estos suburbios de gran comercio son clónicos y horribles, pero este feísmo es ya igual en todos sitios: Francia, Italia o España.

En Cahors, ciudad atravesada por un enorme río, busco un pueblecito llamado Pradines donde encuentro un moto club. El sitio no es más que una nave que guarda seis pequeñas motos de 125 cc y un pequeño circuito embarrado de motocross. El encargado hablaba un español más que decente. El tipo es clavado a Asterix. Pequeño, nervudo, arrugado por el sol y la gasolina. Le informo de que me interesan las motos antiguas y me lleva hasta su casa para regalarme un par de publicaciones francesas especializadas: "Moto legende" y "La vie de a moto". Además, me consigue un hotel barato dormir.

Por la mañana salgo a visitar al señor Faugeron, un coleccionista admirable con 300 metros cuadrados de garaje.

Serge Faugeron tiene unos cincuenta años, moreno y delgado, vive en una granja rodeada de cobertizos, y en todos ellos guarda automóviles, motocicletas, motores, chasis, herramientas y demás utillería propia de los fanáticos. En total 8 coches antiguos en funcionamiento, 3 en proyecto y 6 motos. Las motos son una AJS 16MS 1955 350cc comprada hace 25 años, un sidecar CHANG JIANG 750cc de válvula lateral, que es un ejemplar de BMW de antes de la guerra, fabricado en China desde 1957, sobre todo para el ejército. Se trata de una versión para civiles encontrada con una matrícula china nada fácil de importar. Una HONDA S90 de 1968; una VESPA 150cc de 1967; una HONDA P50 de 1967, con motor de cuatro tiempos; y en proyecto de restauración una NORTON Dominator Model 7, 500cc de 1954. Serge me pregunta si algún lector de Motociclismo Clásico no tendrá un guardabarros trasero que le sirva

Mientras nos tomamos una cerveza en su jardín, le pregunto por su particular locura. ¿Desde cuándo le interesan los vehículos antiguos? Contesta que

desde niño. ¿Por qué? "Pues porque reúnen la nostalgia del pasado, el placer de cuidar cosas raras e inusuales, de trabajar en ellas para utilizarlas y experimentar sentimientos diferentes"

Apunto entonces que hay quien considera estas aficiones una enfermedad. Sonríe y confiesa que no es capaz de explicar qué le lleva a gastar dinero y acumular trastos, pero que eso no le importa, que probablemente un psicoanalista sería capaz de decirle cuál es el problema. "Y la verdad" ríe, "es desesperante, ya que también me interesan las maquetas, las cajas de música, los órganos, las cámaras antiguas (rusas), los aviones, los motores a vapor..."

Él mismo cuida de sus máquinas, y hace todas las reconstrucciones de motor, caja de cambios, eje, dirección, frenos, suspensión. Sabe incluso soldar paneles de carrocerías o suelos, aunque al menos reconoce que no es chapista y que los trabajos de pintura importantes se los deja a los profesionales. Menos mal.

Serge reconoce que a pesar de lo solitario de estas pasiones, siempre es



NORTON OWNERS CLUB (FRENCH BRANCH)

El Norton Owners Club fue fundado en Reino Unido en 1959 y desde entonces no ha hecho sino expandirse por el mundo. La franquicia francesa o French Branch lo fue en 1982. El Norton Owners Club organiza varias actividades para poner en contacto a los propietarios de las legendarias motos inglesas, como publicar la revista Roadholder, aunque quizá más importante quizá sea el rally internacional que se celebra cada año en distintos países desde que el primero, de 1998, tuviera lugar en Escocia.

Los miembros del club francés pueden ser de pleno derecho del club internacional o formar parte sólo de la franquicia nacional. En total son 259 y no todos están en Francia, los hay de Suiza, Bélgica, Luxemburgo e incluso el propio Reino Unido.

Los miembros de la French Branch, dispersos por todo el país, se reúnen varias veces al año. La primera concentración, llamada Frimas, se celebra en marzo, se llama CFrimas, y la reunión general anual. Este año ha sido en Angers, el año pasado fue Brittany, el anterior en Ardeche. La segunda es la del Britallia rally (40 motos británicas y 40 italianas). La tercera es en el Bol d'Or Classic de abril. La cuarta en CFMoto legende, en mayo en Dijon. La quinta en CFAnlaise en Gevaudun, en junio. La sexta, llamada CFN, Eurton, se celebra en septiembre y se celebra en la ciudad del organizador.



necesario encontrar otras personas que compartan la misma afición a través de clubes o concentraciones. Aunque sea para no tener que escuchar los consabidos 'y tú qué haces con todo eso' y el '¿cuánto dinero te cuesta?', sino para poder contarle a alguien qué aceite pones en la caja de cambios o dónde encontrar las llantas adecuadas. Afortunadamente, su mujer le entiende, comparte su interés, y lo que es más importante, ¡se sube en las motos!

Antes de despedirnos, le pregunto de cuántos vehículos se ha despedido en su vida. Serge pone cara de pena al recordarlos. "En toda mi vida vendí sólo tres ALFA ROMEO, de 1963, de 1964 y de 1973. También un JAGUAR XK 140 abandonado, y lo cierto es que me arrepiento de todas esas ventas..."

Por su expresión desolada sé que el coleccionista que dice la verdad. No podía ser de otra manera. 🐾