

MORETTI, EL ARTE DE LA TRANSFORMACIÓN

El pequeño constructor italiano de automóviles fue un ejemplo de resiliencia y capacidad de adaptarse a los tiempos. Fabricó motocicletas, vehículos eléctricos, deportivos, utilitarios y hasta modificaciones estéticas externas. Giovanni Moretti sobrevivió hasta 1989 con un método de trabajo casi artesanal cuando sus homólogos habían desaparecido hacía ya mucho tiempo.

Por Óscar Ayerra

bligado a emplearse desde muy joven por la muerte de su padre, Giovanni Moretti entra a trabajar en 1917, con 13 años, en la pequeña empresa de su tío. Tres años más tarde se traslada a Turín para trabajar en una empresa de construcción de motocicletas (Elect), donde desarrolla su trabajo además de reparar bicicletas y motocicletas en su tiempo libre. En 1925 diseña y construye su primera motocicleta, creando con ello su propia fábrica bajo el nombre de Moretti. En 1928 fabrica su primer automóvil. Un único prototipo que no tendrá continuidad hasta mucho tiempo después. Tras la Segunda Guerra Mundial, y para sortear las carencias de combustibles que generó el conflicto mundial, funda una nueva sociedad bajo la denominación Sisen (Società Anonima Motorcarri Elettrici Moretti). Con esta nueva marca construye, con motorizaciones eléctricas, furgonetas y triciclos además de un pequeño motorizado de siete plazas. Una empresa con cierto éxito, aunque de un tiraje muy limitado debido a lo no sobrevivido ningún ejemplar. Pasada esta etapa, Moretti vuelve a retomar la construcción de vehículos de combustión.

En 1945, con el lanzamiento de un pequeño utilitario denominado La Città da Niña, en dialecto piemontés, comienza la etapa de mayor esplendor de la firma turinesa. De la fábrica nace una línea completa



de sólidos coupés, descapotables y utilitarios compactos. Aparecen el Moretti 600 y el 750 con sus diferentes versiones. También se realizan preparaciones para competición con las que comienza a cosechar numerosos éxitos deportivos. En la parte alta de la gama se ubica el modelo 1200, cuya estilizada figura lo hace muy atractivo, pero sin embargo la columna vertebral de la fábrica es el 750, denominación que proviene de su motorización. Resultaba un auto pequeño pero muy dinámico, con el que se consigieron diferentes récords y resultados deportivos muy positivos. Con unos diseños muy acertados, los autos Moretti tienen una gran

acogida tanto a nivel comercial como deportivo. Su alto nivel de calidad y terminaciones no pasa desapercibido; además, el abanico de configuraciones de cada modelo le da un plus de versatilidad para encajar con los gustos de cada cliente. Carrocerías coupé, sedán, spider o incluso para taxi completan su oferta.

DISEÑO EXCEPCIONAL

La colaboración con el estudio de Michelotti, que se convertiría en uno de los carroceros más importantes del siglo XX, añade a la marca un plus estético con el que se consiguen diseños extraordinarios como es el caso del 750, un modelo del que se realizaron infinitas de variaciones. También se fabricó una versión monoplaza denominada Fórmula Junior, una serie exclusiva que Moretti construyó exclusivamente para las carreras.

Junto a Michelotti, Dani Brawand, uno de sus discípulos, se encargará de dar forma externa a un conjunto de modelos hasta 1966, momento en que este último pasa a dirigir el departamento de diseño de la propia fábrica Moretti, tras dejar el estudio de Michelotti por

desavenencias profesionales.

CAMBIO DE NEGOCIO

A mediados de los años 50, la competencia lanzaba al mercado dos modelos, el Fiat 600 y seguidamente el 800 Nuova, dos pequeños utilitarios muy económicos que empezada se hacen con el mercado de autos de este segmento. Giovanni Moretti, ante la imposibilidad de equilibrar una producción de calidad y casi artesanal con precios contenidos, decide reorientar su producto. En sus vehículos añade elementos y piezas comprados a otros constructores, como los propulsores o ciertos bastidores. Aún así, la crisis financiera no tardaría en llegar, lo que le lleva a la resolución final de paralizar en 1960 la construcción de vehículos y modificar, de nuevo, su modelo de negocio. Un cambio que, gracias a su amistad con Giovanni Agnelli, presidente de Fiat, se canalizará a través

de la colaboración con este gigante italiano. Una cooperación que durará hasta la desaparición de la fábrica Moretti en 1989. La nueva línea consiste en la realización de carrocerías especiales para modelos ya existentes de Fiat. Aunque colabora con otras

MORETTI 850 S2 (1966). Partiendo de la base Fiat 850 Sport Coupe, el fabricante Moretti presentó una carrocería estilizada y equilibrada gracias al diseño de Brawand, discípulo de uno de los grandes carroceros del siglo XX, Michelotti.



FOTOS: ALBA CASTRO-GAL PÉREZ



marcas como Alfa Romeo y Maserati, es con la fábrica de Agnelli con la que tiene el grueso de su producción.

Con el nuevo rumbo empresarial, carrocerías Moretti encara una nueva fórmula de negocio pero manteniendo los estándares altos de calidad de acabados ya definidos muchos años atrás. La fabricación de estas nuevas conversiones especiales a partir de bastidores y motores Fiat abarca, desde el primer momento, prácticamente todo el abanico que ofrecía el constructor. Empezando por el 500, al que le siguen el 600 y el 850 en sus diferentes variantes. También el 1200 o el 1300 tienen su adaptación Moretti. Todas estas unidades especiales se pueden adquirir en la misma red oficial de ventas de Fiat, cada concesionario puede contar con alguna unidad Moretti dentro de su catálogo físico expuesto.

A finales de los años 70 la dirección de la compañía pasa a manos de sus hijos, quienes continúan con nuevas variantes especiales 4x4 y comerciales de modelos tan conocidos como el Panda, el 127 o el Fiat Uno. Denominaciones como el Fiat Uno Gold o el Folk aparecen en el catálogo Moretti. Con el Panda Rock de 1983, transforma el vehículo de serie en un pequeño 4x4 con techo de lona. Todos ellos suponían una adaptación estética con diferencias externas e internas de mayor o menor alcance, y con el fin de aumentar su atractivo.

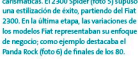
Sin embargo, la demanda del público ya había cambiado y la pervivencia de este tipo de carroceros había dejado de ser rentable. La fábrica Moretti decide en diciembre de 1989 cesar la producción tras su última adaptación, el Fiat Uno Turbo.

EL MODELO 850 S2

A pesar de un bagaje singularmente largo, el punto álgido de la fábrica Moretti puede circunscribirse en torno a los años 50. Momento en que además de vehículos económicos surgidos, de la mano del genial carrocerio Michelotti y su discípulo Brawand, varios modelos y versiones deportivos como el 750 o el 1200 que sitúan a la altura de algunos Maserati, Alfa Romeo o Ferrari. Ya en los 60, algunas variaciones carrozadas de Fiat consiguen una personalidad propia, como el 2300, el 128 o como el Moretti 850 S2 de este reportaje.

Presentado en 1967, el denominado Sportiva 850 tomaba la estructura interna y motor del Fiat 850 Coupé y Sport Coupé, cuyo exterior fue diseñado bajo la batuta de Brawand. Supuso el último automóvil de la compañía Moretti en el que el cliente podía elegir equipamiento. Además del color y el tejido interior ofrecía la posibilidad de añadir el elevavolante eléctrico, llantas Borroni o diferentes piezas cromadas, así como una potencia del propulsor a 1.000 cc. Opciones que aumentaban su precio a casi el doble de la versión Fiat de la que partía. Razón principal por la que esta exclusividad hizo que solo se fabricaran poco más de 300 unidades, muy pocas en relación con las 300.000 que se llegaron a vender del modelo base de Fiat.

La versión que podemos observar pertenece a la Fundación Jorge Jove y corresponde al restyling que Moretti presentó en 1968. Esta variación respecto al S se centraba en un nuevo rediseño de la parte frontal que recuerda al Dino de Ferrari. De esta segunda versión, con denominación S2, se realizaron poco más de 50 unidades hasta 1971, momento en que cesó su producción. Hoy en día solo se conoce la existencia de cinco unidades. Una en EEUU, y cuatro en Europa. La unidad de estas páginas será presentada en el MAIH, Museo de la Automoción e Historia que este año abrirá sus puertas gracias al trabajo de la fundación presidida por Ángel Jove. Se convertirá en un punto de atracción internacional por la calidad de sus archivos físicos, automotrices, presentado además con una innovación didáctica única.



ALGUNOS MODELOS MORETTI. Foto 1: prototipo con el que Moretti inició su producción de automóviles en 1928, aunque no fue hasta 1945 (foto 2) cuando retomó la fabricación con el La Città. Más tarde llegaría el Moretti 750 (foto 3), con infinitas de variaciones. Una de estas, diseñada por el gran Michelotti, fue la 750 Gran Sport Berlina (foto 4), creada para competición, sin duda una de las más carismáticas. El 2300 Spider (foto 5) supuso una estilización de Italia, partiendo del Fiat 2300. En la última etapa, las variaciones de los modelos Fiat representaban su enfoque de negocio; como ejemplo destacaba el Panda Rock (foto 6) de finales de los 80.