

A black and white photograph of a middle-aged man with dark hair, wearing a dark suit, white shirt, and patterned tie. He is standing outdoors, looking over his shoulder towards the camera. Behind him is the side of a light-colored vehicle, possibly a bus or truck, with a window visible. The background is a plain, light-colored wall.

**Breve ensayo histórico del nacimiento y
muerte de los vehículos Nazar en el
centenario del nacimiento de su fundador
Vincenzo Angelino Gervasio
1912-2012**

AGRADECIMIENTOS

No sería justo permitirme la publicación de este breve apunte sobre la biografía de Vincenzo Angelino Gervasio como modesto homenaje en el centenario de su nacimiento sin citar y agradecer a tres personas verdaderamente versadas en todo lo referente a Nazar y que son:

- *Xavier Maluquer i Nogués*
- *Miguel Pascual Laborda*
- *Rafael Reyna Calatayud*

así como a otros muchos, cuya lista sería muy larga de enumerar, que con sus aportaciones, directas o en los foros de Internet, han permitido que este ensayo saliese adelante.

Solamente me ha movido a publicar este artículo el hecho de que finalizando el año 2012 en el que se cumple el centenario de su nacimiento no hubiésemos, quienes admiramos la marca Nazar, homenajeado a alguien que tanto hizo por el desarrollo del transporte en España en unos tiempos en que su concurso fue muy positivo.

Sus ideas, algunas muy acertadas, y no tanto otras, consiguieron sobrevivir hasta nuestros días a través de los pocos vehículos supervivientes como ejemplo de que la estética, “lo bello”, no está reñido con los camiones ni son éstos, “las bestias”, que solo sirven para la carga solamente.

Espero y deseo que a todos los que nos apasionan los camiones sepamos valorar todo lo que de bueno llevó a cabo este italiano-zaragozano.

Pido disculpas por aquellos errores que contenga este trabajo en razón de la brevedad con que tuve que acometer su confección.

A todos, reitero, muchas gracias.

BREVE APUNTE BIOGRÁFICO DEL CREADOR DE LOS VEHÍCULOS NAZAR

Tras finalizar la guerra civil española, en 1939, algunos soldados italianos, que habían formado parte de los cuerpos de ejército que “*il Duce*” desplazó a España para ayudar a las tropas de Franco, no retornaron a su país debido en gran medida al mal de amores, frecuente entre los jóvenes soldados que suelen integrar el grueso de cualquier ejército.

Ese debió ser el caso del napolitano de 27 años, **Vincenzo Angelino Gervasio**.

Muy probablemente el fruto de aquellos amores desembocó en el matrimonio que contrajo en Zaragoza con la joven, y al parecer nada desfavorecida financieramente hablando, Felisa Pueyo López, estableciéndose originalmente en Nuez de Ebro donde abre un modesto taller que acomete desde fabricación artesanal de bicicletas hasta pequeñas reparaciones de variados tipos y ya en los primeros años 40, se traslada al número 3 de la zaragozana calle del Perpetuo Socorro.

Este nuevo, y mayor que el anterior, establecimiento también tenía acceso por la calle colindante Moncasi 18 lo que dio lugar a que erróneamente pareciera que tenía dos establecimientos simultáneamente abiertos cuando en realidad era uno solo con dos accesos por calles diferentes.

Era lo que los catalanes llamarían una “*planxisteria*” donde comienza fabricando carrocerías para sidecares de motocicletas a la vez que realiza todo tipo de reparaciones de chapa a cualquier vehículo que se lo demandase y echando raíces en la capital aragonesa de la que ya no se movería pasando a ser un *mañico* más.

Y la suerte le acompaña porque Zaragoza siempre fue plaza con tradición de industria metalmecánica por lo que existía una base de mano de obra formada y especializada en construcciones metálicas de chapa además de industria auxiliar abundante.

Vincenzo, decía él, había trabajado en la fábrica de Alfa Romeo, en Milán, y era lo que se puede llamar una *mente calenturienta* porque no hacía ascuas a inventar y llevar a la práctica cualquier cosa que se le ocurriese. Es decir, lo que hoy se llamaría un gran emprendedor.

La autarquía que se vivía en España juega a su favor y su, al principio, pequeño taller tiene éxito de manera que pronto se lanza a otra aventura mayor.

Hacia 1947, finalizada la II guerra mundial, estabilizado políticamente el régimen de Franco y una vez superadas las estrecheces extremas de la postguerra funda la razón social TALLERES NÁPOLES cuyo nombre hacía honor a su ciudad natal. Más tarde tendría en cuenta la inestimable ayuda financiera de su mujer y correspondería introduciendo, también, el nombre de la capital maña en sus *productos*. Pero no adelantemos acontecimientos.



Vincenzo, que por aquel entonces gracias a su ya incipiente y reconocido éxito profesional empezaba a ser D. Vincenzo, capta perfectamente que, para ahorrar o *estirar* las escasas divisas con que cuenta el gobierno español, los poquísimos camiones que se importan llegan en chasis, es decir, sin cabina. Y ésta debía ser fabricada en España.

Como él de eso entendía y sabía captar capta la necesidad y se lanza a construir una cabina más o menos universal que valiendo para la mayoría de chasis importados – principalmente ingleses -, cubriera aquellas necesidades a precios competitivos. Y vuelve a dar en el clavo.

Acierta de lleno porque lleva in mente el arte italiano del diseño y sus cabinas, completamente metálicas, lo que era para la época un *adelanto*, se amoldan perfectamente a los nuevos chasis dándoles un aire todavía más superior respecto a los otros avejentados y

cochambrosos camiones que sobrevivían en el país (a excepción de los Ford 118T “*barbas*” que se montaban en Barcelona).

Se trataba, como relataban sus anuncios, de la famosa cabina “UNICA” que a su solidez une la belleza de sus líneas y es “adaptable a cualquier tipo de camión” lo que era absolutamente cierto. Pero ya comenzaban a aparecer en su mente unos delirios de grandeza que a la postre lo iban a llevar a la ruina. Porque añadía aquello que las grandes marcas solían publicitar para explicitar su grandeza: “Se envían a provincias”. Más tarde volveremos sobre ello.



D. Vincenzo había dado en el clavo, tenía éxito, ganaba dinero y, lo que era para él todavía más importante, podía dar rienda suelta a su pasión por el diseño, fomentada y arrastrada desde los tiempos de su paso por la fábrica Alfa Romeo.

Igual que *dinero llama a dinero*, cabina de camión *llama a cabina de autocar*, debió de pensar el italiano, de manera que también comenzó reparando carrocerías de autocar para pronto acometer el diseño y construcción, a partir de 1947, de carrocerías para éstos. “*Solamente*”, debió pensar D. Vincenzo, se trata de cabinas mas largas y para más plazas. Tan sencillo como eso.

Ningún secreto había para él en la construcción de las mismas con la ya experiencia adquirida en las reparaciones y la fabricación de sidecares y cabinas de camión y el diseño que llevaba en su extraordinaria cabeza. Eso no era problema para él. Rebosaba diseño por los cuatro costados y osadía para nuevas empresas tampoco le faltaba, como veremos mas adelante.

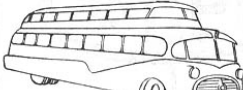
Una vez más su vena napolitana aflora cuando anuncia que *“las carrocerías italianas gozan de prestigio en el mundo entero”* y todavía no contento con ello, menospreciando a su Zaragoza que tanto le venía dando, hace hincapié en que el lector del anuncio se fije en el nombre: Talleres **Nápoles**, como queriendo reforzar la italianidad de su producto.

Nuevo acierto y se le queda pequeño el taller por lo que adquiere en la calle Ávila nº 8-10¹ unos locales de casi 3.000 m² a donde se traslada a comienzos de los años 50.

TOTALMENTE METALICO!



MODELO OMNIBUS URBANO
PUERTAS ACCIONADAS POR AIRE



MOD. «GRAN TURISMO» 70 Plazas



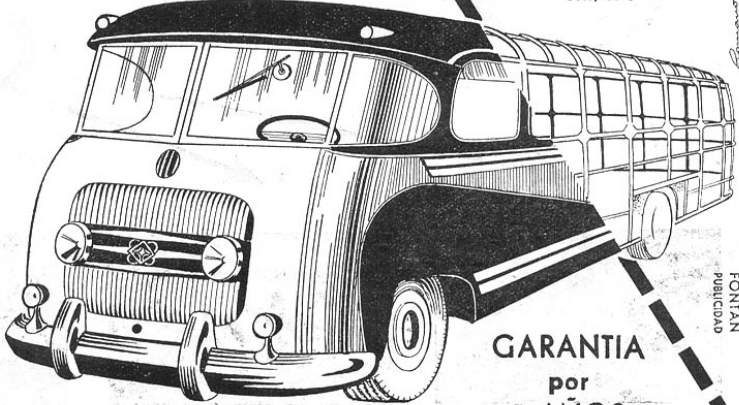
CABINAS PARA CAMIONES

Fabricación de modelos especiales para SEDDON, GUY, LEYLAND, ALBION, DENNIS, THORNICROFT, BABCOCK, etc.
ENTREGAS INMEDIATAS.
PRECIOS SIN COMPETENCIA.

- * PRECIOS DE CARROCERIAS CORRIENTES
- * PLAZOS DE ENTREGA RAPIDISIMOS

Ventajas que ofrece:

- * Reducción de peso.
- * Mayor duración.
- * Economía de neumáticos.
- * Disminución del riesgo en caso de accidente.
- * Más rápida reparación, etc., etc.



GARANTIA por 5 AÑOS

* FABRICACION DE CARROCERIAS EN SERIE *

TALLERES NAPOLLES

FACTORIA: AVILA 8 • TEL 29993
ZARAGOZA

La economía del país se empezaba a despertar y el éxito de los emprendedores, entre los que se encontraba otro cuya vida es

¹ Frecuentemente aparece una confusión (¿intencionada?) al hablar de la calle Ávila 8-10, a la que se añadían en la publicidad la calle Burgos 28 y calle Toledo 17 como “factorías”, siendo en realidad las tres calles a las que daba el local donde estaba ubicada la empresa. En ocasiones se cita el domicilio de Carretera de Valencia (hoy Avda. de Valencia) nº 36, que se correspondía con un terreno frente al citado de la calle Ávila y no a otra ubicación distinta de Talleres Nápoles

bastante paralela y que no era ni más ni menos que Eduardo Barreiros, parecía no tener fin.

Por aquellos años Eduardo Barreiros, no contento con el enorme éxito en la fabricación de motores diesel, comienza con la fabricación en 1955 del primer camión con destino al ejército portugués cuyo concurso ganó en competencia con marcas renombradas internacionales, el TT 90.22, al que seguiría muy pronto el "civil" TT 90.21. Y este hecho debió de activar todavía más las meninges del napolitano porque acomete, nada menos, en 1957 de la construcción de un autocar *integral*.

Formidable Avance Técnico de la Industria Carrocera Española

El CHASIS ha sido ELIMINADO en los ómnibus y autocamiones con la CARROCERIA MONOBLOQUE "NAZAR" (PATENTE 64.057)

Una auténtica revolución en los sistemas de auto-transporte, cuyas primicias brinda a las empresas españolas...

FACTORIAS NAPOLES
Ávila, 8 - Tel. 29993 - ZARAGOZA

● Empresa autorizada por el MINISTERIO DE INDUSTRIA para extender certificados válidos para la matriculación.

● Programa actual de fabricación: OMNIBUS DE 10 a 50 PLAZAS

EL VEHICULO "TODO" CARROCERIA

NAZAR Una carrocería A GUSTO DE TODOS, con el motor que GUSTE A CADA UNO

FONTAN - INICIADO

Ni más ni menos. Verdaderamente osado con los medios con que contaba y muy buena la publicada que hizo del mismo :

*"Una carrocería **AL GUSTO DE TODOS** con el motor **QUE GUSTE A CADA UNO**".*

*"El chasis ha sido eliminado en los ómnibus con carrocería monobloque **"NAZAR"**."*

Había nacido una estrella (fugaz, pero estrella): **NAZAR**, acrónimo de su querida **Nápoles**, que ya estaba en el nombre de la razón comercial Talleres Nápoles y de **Zaragoza** con la duda, como dije

antes, de si en honor de la ciudad natal de su esposa Felisa o de la propia ciudad que tanto le dio.

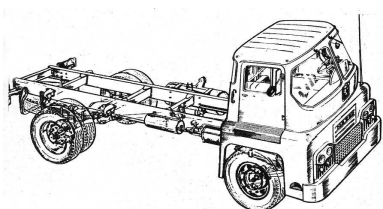
Pero una cosa es diseñar y otra fabricar. Su invento (proyecto únicamente) no tiene muy buena acogida probablemente porque las maltrechas carreteras de entonces ahuyentan a los propietarios de los ómnibus quienes sospechan, y con fundada razón, que el clásico chasis de robustos largueros debe ser mucho más resistente que aquel armazón de tubos soldados entre sí.

Por lo que los anhelados pedidos no llegan y la lucidez mental de D. Vincenzo le hace ver que debe abandonar la idea. Y lo hace. Pero no del todo porque ya llevaba dentro el gusanillo de fabricar así que reconvierte la idea del ómnibus a la de camión (mas sencillo, debió pensar) y con robustos largueros como quería la potencial clientela, acertando de pleno.

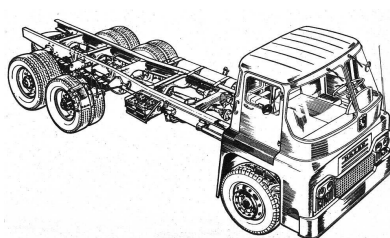
Si ya no había secreto para él en construir las cabinas, si ya florecían en el país fabricantes de cajas de cambio y diferenciales², si unos largueros y un eje delantero no eran problema para la incipiente industria nacional, sólo le faltaba el motor “a gusto del cliente”.

Después de soñar con montar motores de Pegaso, ENASA, – quien rechaza de plano la pretensión de su futuro competidor por razones obvias – se inclina, con acierto pleno, por el probadísimo y robusto Perkins Hispania de 83 C.V., de quien Eduardo Barreiros había copiado su famoso EB6 de igual potencia.

No sin hacer alguna incursión con los Henschel Sura fabricados en Barcelona bajo licencia alemana o los donostiarras Massé.



Pero antes de llegar a esta decisión todavía tuvo tiempo de elucubrar, sobre un papel, con



proyectos de otros tipos de camiones de dos o tres ejes, 4x2 o 6x4, con motores de mas de 150 O 200 C.V., etc., “inspirados” (o más bien copiados) en camiones ingleses de los que era profundo admirador hasta que la realidad le obligó a centrarse,

---

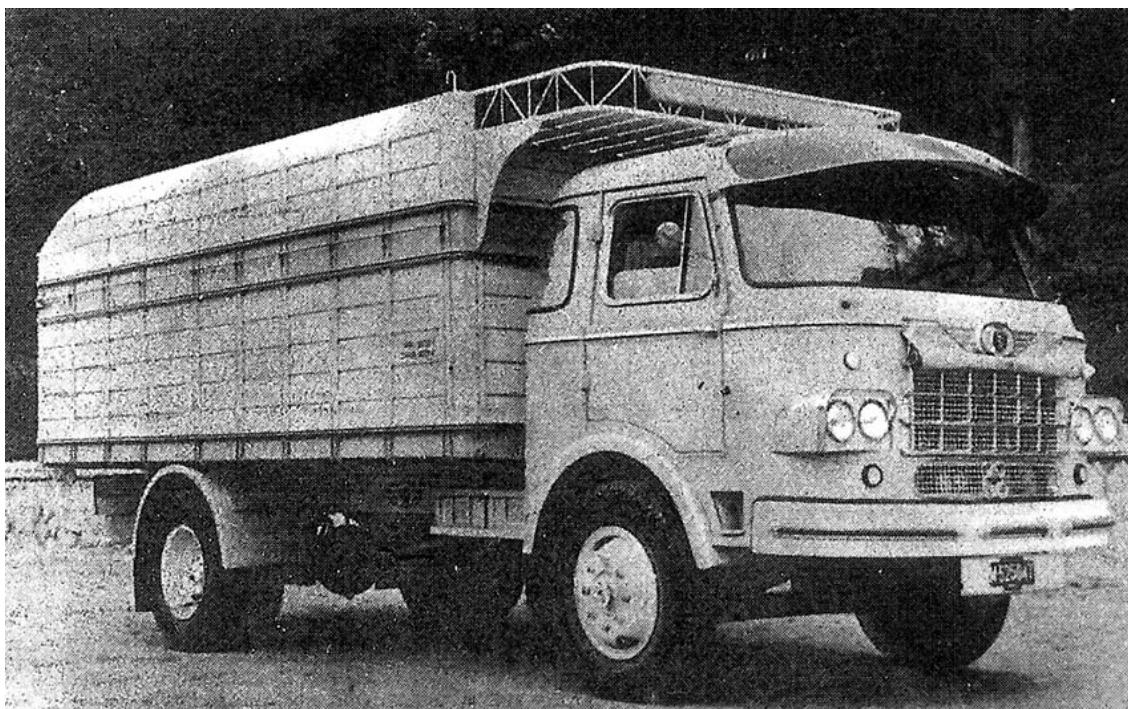
² Ribas, Eaton, Tinken...

como buen comienzo, en el camión de mediano tonelaje que era el que más demandaba el mercado nacional.

Era el año 1959³ y ya tenía diseñado el camión que, naturalmente y para hacer honor a la casa, iba a llevar una bonita cabina "*italiana*" con la singularidad de que podía alojar una litera en su interior o bien un par de asientos corridos capaces de transportar nada menos que a otras 4 personas.

En eso tan usual, muchos años después e incluso en nuestros días, de camiones con las cabinas *dobles* – tan populares y prácticas para llevar en el propio camión los útiles, materiales y la propia brigada - también fue pionero el italiano.

Así pues, a finales del año 1960, D. Vincenzo pone en la calle los primeros 11 camiones para seis y ocho toneladas de carga útil, de los que consigue vender cinco (el 45,45%) al precio de 430.000 ptas. y los publicita con mucho acierto bautizándolos, nada menos, como "*el león de Zaragoza*".



---

³ En la perspectiva histórica que ha de marcar muchos acontecimientos en España no debe echarse en olvido que fruto de Plan de Estabilización recientemente establecido se produjeron muchos descalabros empresariales no deseados.....

CAMIÓN NAZAR

“EL LEÓN DE ZARAGOZA”



CAMION 5-6-8 TONELADAS
CARGA UTIL, CON CABINA 6 PLAZAS.
ESPACIO 5 METROS CAJA,
CON MOTOR
PERKINS 83 C. V.

FACTORIAS **NAPOLIS**

Avila, 8 • Teléfonos 29993-17431-29381 • **ZARAGOZA**

ANTES DE COMPRAR SU CAMION SOLICITE UNA INFORMACION NAZAR



Pero el hecho de verse obligado a abandonar la idea del ómnibus autoportante no supuso el olvido del autocar *para siempre* sino un *impass* muy temporal. Así, a continuación de comenzar a vender los camiones, pone en la calle un autocar polivalente aprovechando el

chasis del camión y construyendo en la propia fábrica también la carrocería.



Éste sí es bien aceptado por el mercado y vende bastantes unidades en toda la geografía española porque es una carrocería *universal* muy versátil que tanto vale para transporte urbano como para el local, interurbano e incluso para excursiones.

Pero, al igual que le sucedió a Barreiros, la empresa de fabricar camiones no solamente precisaba diseño, siendo muy importante. Diseñar, diseñar, mejor o peor, lo podía hacer casi cualquiera con un mínimo de conocimientos e ingenio. Pero pasar de taller a fábrica eran palabras mayores. Había que construir la fábrica, acordar con proveedores, contratar ingenieros, si no de diseño sí al menos que se ocupasen de la fabricación, nombrar y formar red comercial y servicio técnico post venta, publicitarse, marketing y, nada menos, que conseguir financiación para toda la empresa.

Si Barreiros la consiguió del Banco de Vizcaya el italiano no tuvo mucha dificultad para conseguirla en la local Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja que, cual buena Caja de Ahorros regional, siempre estaba presta a ayudar a cualquier emprendedor *mañico* (o en este caso *italo-mañico*) que con buenos proyectos ayudase al desarrollo regional.

El proyecto de Nazar atraía lo suficiente para que la Caja le *prestase* el dinero aunque ésta ya le habían obligado, en 1958, a que su doméstico Talleres Nápoles adoptase la configuración de Talleres Nápoles, S.A. que parecía más acorde y profesional con el tamaño que iba adquiriendo la empresa lo cual vino muy bien para que a través de uno de los asientos del consejo de administración la propia Caja, que se reservó una plaza, mantendría información real de cómo iba transcurriendo tamaño intento. Pronto Talleres Nápoles, S.A. se transforma en Factorías Nápoles, S.A.

Pero para llevar a la práctica estos proyectos los casi 3.000 m² de la calle Avila se quedaron pequeños por lo que se hizo preciso construir una verdadera fábrica, que ya no talleres, y se levantó ésta en el km. 315 de la Avda. de Madrid (N-II) donde se vuelca “*con todo*” D. Vincenzo por lo que se exigió a la empresa una nueva inversión financiera con la que nuevamente *cargó* la Caja de Ahorros mayoritariamente.

En 1961 aparecen, con la misma cabina y además de los anteriores, las versiones para cinco y siete toneladas ambas con el motor Perkins PB6-288 de 83 C.V. y las otras dos para seis y ocho toneladas que va equipada con motores Massé o Henschel Sura de 80 C.V. la de seis toneladas y con Massé o Henschel Sura de 105 o 115 C.V., respectivamente, la versión de ocho toneladas.

No se da mal del todo y se fabrican 480 unidades en total de las que se venden 429 (el 89,37%)

Es poca producción y muchos modelos diferentes lo que hace incrementar los costes debido a que hay cubrir amortizaciones y a que hay que arrimar el hombro financieramente a las ventas ya que el competidor directo, Barreiros, entregaba sus camiones al cliente a crédito (financiando por la propia fábrica) con solo 50.000 pesetas *de entrada*.



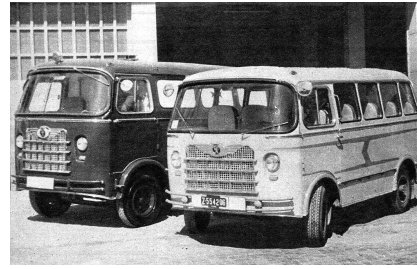
Si en la calle había que competir todavía con el Pegaso Z-207 “Barajas” y el 1031, con Sava y con Barreiros – bajando el precio – y si éste no cubría los costes de fabricación, postventa y financiación pues aparecen las primeras pérdidas.

Pero metidos en aquella empresa parece que no queda más remedio que seguir hacia delante.

Hace muy poco que se comenzó a fabricar y vender, la acogida del primer año no ha sido mala, se ha abierto la vía para exportar producción, van saliendo o van a salir los primero modelos ligeros que completan la gama y den “oxígeno” a los sufridos distribuidores comerciales.....

Así que con estas disculpas se va auto engañando el consejo de administración menos el representante de la Caja de Ahorros que comienza a darse cuenta de la que se le viene encima (a la Caja, claro, que se había comprometido en gran medida en el proyecto).

La mente de D. Vincenzo no tiene descanso y saca al mercado, todavía en 1962 la furgoneta para 1.700 kgs. con motor Perkins de cuatro cilindros y 51 C.V. en versiones de chasis cabina, furgón y microbús que apenas quedan en prototipos además de convertir el camión de cinco a cinco toneladas y media así como uno nuevo de nueve toneladas con motor Massé de 120 C.V., un autocar y la que quizá sea su mejor obra estilística que no fue otra que el autopullman⁴, con carrocería de la propia fábrica, apodado “pájaro azul” (1ª serie con los faros delanteros a distintas alturas) verdaderamente un ejercicio de diseño aunque dando preferencia al estilo en vez de a la practicidad, lo que no era bueno ni para los clientes ni para la cuenta de resultados de la compañía.



Este año (1962) se fabrican 900 unidades de las que solamente se venden 751 (el 83,44%).

Es el segundo año real de producción, hay en catálogo más modelos incluidos los ligeros y, sin embargo, ha decrecido

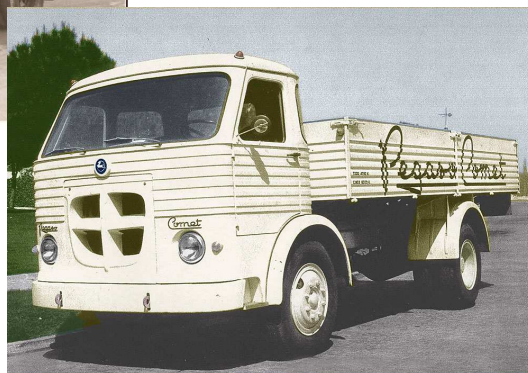
⁴ El gusanillo del autocar seguía latiendo en su mente, por lo que se vió....

apreciablemente el porcentaje de ventas sobre la producción. ¿Qué está pasando?

Hay sobreproducción y además de que ya están en el mercado los Sava A-503 (desde 1962), Barreiros aprieta mucho en el mercado con sus Saeta y ha aparecido nada menos que el Pegaso Comet, también en 1962, a un precio súper competitivo de 465.000 ptas. (apenas 35.000 ptas. más que el Nazar de igual tonelaje cuando el Comet era *mucho más camión*⁵).



Tiene Barreiros una red comercial y de postventa mucho más extensa, ya tiene una gama alta acreditada que cubre el transporte de larga distancia (sus ya populares Azor) y tiene Barreiros el apoyo que le da la venta –todavía muy importante– de motores con destino a remotorizaciones de viejos vehículos, también vende tractores agrícolas y, sobre todo, ha ido construyendo sus propias fábricas auxiliares de componentes, para él y terceros, con lo que consigue costes de fabricación más ajustados además de que vende a precio superior.



⁵ O lo que es lo mismo: Mayor cilindrada de motor – y por tanto más par motor –, caja de cambio de seis velocidades hacia delante, mayor superficie de frenado, suspensiones más fuertes, etc.

Además, tiene también Barreiros una verdadera oficina técnica (en la que trabaja su hermano Valeriano, ingeniero industrial) que desarrolla nuevos proyectos, mejoras, evoluciones y productos. Y vende cantidades mucho mayores. Y tiene una bien ganada fama en el mercado de buen servicio posventa – lo que oculta muy bien sus fallos técnicos- así como una muy amplia red de los mismos. Es decir, Barreiros gana dinero mientras que Nazar lo pierde.

Por no hablar de ENASA (Pegaso) que con el modelo Comet ha dado un golpe maestro en el mercado nacional. Pronto es un éxito de ventas tanto para mercancías como para autocares y autobuses y ENASA, además de ser una verdadera fábrica tiene el apoyo financiero del Estado detrás, cosa que no tienen ni Barreiros ni Nazar ni la propia Sava (lo que a corto plazo será la perdición de las tres) aunque cuando el gallego Barreiros comenzó a fabricar camiones tenía, fruto de las ganancias acumuladas con la copiosa venta anterior de los motores, un respaldo financiero personal muy considerablemente mayor que el que poseía el *italo-maño* D. Vincenzo que había ido invirtiendo sus más modestas ganancias en adquirir tamaño crítico.

La Caja de Ahorros comenzó a ver peligrar su inversión. Corrían malos vientos aquel final de 1962. Las ventas de Nazar habían acusado el golpe de la irrupción en el mercado de los nuevos Sava A-504 y Pegaso Comet (1090), cayendo en picado, y literalmente estaba al borde de la suspensión de pago. Se estaba demostrando que además de diseñar camiones, incluso acertando, la fabricación de los mismos requiere unos conocimientos y disciplinas económicas de las que carecía el bueno de D. Vincenzo.

No basta con voluntad y apuntar maneras sino que los proyectos – cualquier proyecto empresarial - hay que rentabilizarlos económicamente.

Para ello se precisa de un equipo de gente que sepa de economía, de administrar y gestionar empresas, de valorar *tasa de retorno* de las inversiones, etc. aunque no tenga ni idea de mecánica ni de camiones. Y eso faltó en Nazar o, si la hubo, no se le escuchó.

En 1963, en un huída hacia delante, se pone en el mercado la nueva gama con la cabina remozada y *panorámica* tanto para pesados como para los ligeros-



SUPER 7 tm.

ES UN NAZAR




Diferencial tipo Eaton 16.500.
Reductora neumática.

MOTOR:

Marcas: Diesel Perkins.
Número y disposición de los cilindros:
Enca: camisas secas.
Ciclo: Diesel cuatro tiempos.
Diámetro del cilindro: 91,44 mm.
Carrera del pistón: 117 mm.
Cilindrada: 5.000 c. c.
Potencia fiscal: 27 CV.
Potencia máxima al freno: 90 CV.
Par máximo: 30 kgm. a 1.400 r. p. m.
Relación volumétrica: 17,4 : 1.
Orden de inyección: 1, 5, 3, 6, 2, 4.
Tipo de inyección: Cámara de turbulencia.
Presión de inyección: 130 kg./cm.
Consumo específico mínimo: 180 g./CV.
Consumo medio en 100 km.: 18-20 lit.
Precio 506.000 pesetas.

Fabricado por:
FACTORIAS NAPOLES, S. A.
ZARAGOZA
DELEGACION CENTRO: Jerónima de la Quintana,
nos 3376009 y 2326316. MADRID.
DELEGACION CATALUÑA: Teodoro Bonaplata, 3. T.
BARCELONA.

Así que lo inevitable sucedió. Factorías Nápoles, S.A. presenta suspensión de pagos en 1963, y como la Caja era la principal acreedora se hace, finalmente, con el accionariado mayoritario de la sociedad.

Ello repercute en que se produce una reorganización de la empresa ya al gusto, y más profesional, de la Caja de Ahorros y aunque se permite, en un principio, a D. Vincenzo seguir con sus “inventos” únicamente desde el punto de vista técnico, se le aparta de la gestión efectiva, todo lo delicadamente que suelen ser las entidades financieras cuando de dineros se trata, ofreciéndole un puesto más o menos irrelevante (forma sibilina que suele utilizar las entidades financieras para ir prescindiendo de alguien no deseado).

D. Vincenzo lo rechaza produciéndose la salida de “su”⁶ (hasta entonces) fábrica después de “gestionar” (léase arreglar indemnizaciones) una salida no ruinosa y hasta airosa financieramente para el italiano, puesto que dejaba, como legado a sus sucesores, sus últimas creaciones, es decir, la nueva cabina *panorámica*⁷ – magnífica y bonita, por cierto - para sacar al mercado en ese mismo año 1963 además de una nueva gama ligera renovada y mas completa con ejes traseros de dos y cuatro ruedas.

La Caja de Ahorros, ya dueña absoluta de la compañía reorganiza, bajo la dirección de un nuevo director (Ramón San Miguel), la empresa de la que ya es única accionista, designando asimismo un director comercial (Manuel Casan Teruel) a comienzos de 1964 y renombrando la empresa que pasa a llamarse, a primeros de 1965 y resueltos todos los flecos de la suspensión de pagos, FABRICACIONES INDUSTRIALES, S.A.

La gran exposición de toda la gama de vehículos que fabricaba Nazar, incluido el autocar de lujo “Gran Nazar”, se dio en 1964 en Zaragoza con la Caja de Ahorros volcada para sacar la empresa adelante.



⁶ A pesar de sus fallos y algunos graves, hay que reconocer que el italiano había sido “*il padrino*” de Nazar....

⁷ De “excesivo parecido” con las **Coe** (Cabin over engine) tan frecuente en los camiones ingleses y, por ende, con el Sava A-503. En realidad era una Coe alargada para albergar 6 plazas. O lo que es lo mismo, una “doble” Coe.

Una de las primeras acciones que el nuevo director acomete es solicitar a los “técnicos” de diseño que habían sobrevivido a D. Vincenzo racionalizar la producción comenzando por la gama de P.M.A. menor de 3.500 kgs. que resultaba siempre más fácil de rediseñar y fabricar con menor riesgo financiero dando lugar a la aparición de los nuevos ligeros con una cabina ya exenta de diseño atrevido pero con mucha sencillez de fabricación (ausencia de cromados, chapas rectas o con figuras geométricas “desarrollables”⁸), sinónimo de poco coste. Nacía así la gama 65.

VEA EL
1500 *modelo 65*

NUEVO NAZAR
diseñado
especialmente
para dar
el mejor

**SERVICIO
CAPACIDAD
SEGURIDAD
CONFORT
Y ECONOMIA**



**ES RENTABLE
POR RAPIDO, SEGURO
Y ROBUSTO**

**Está construido
para durar**

ES UN



DE HOY

FABRICADOS POR: **FABRICACIONES INDUSTRIALES, S. A.** ZARAGOZA

⁸ Término de ingeniería que significa figuras que se puedan hacer plegando o curvando, a través de una generatriz recta, superficies planas (las chapas de la cabina)

Es destacable el extraordinario parecido del diseño⁹ del frontal de la nueva gama 65 con el súper autocar “Gran Nazar” equipado con aire acondicionado (que no pasó de prototipo) con el de las cabinas de la nueva gama ligera y también el nuevo logo manteniendo el “león de Zaragoza” con el nombre ya fuera del logotipo y atravesando el león.....



En 1965 ya están en la calle los nuevos ligeros pero apenas se venden un centenar de las distintas versiones. Es el *canto del cisne*



de la marca. Ya es tarde porque la paciencia de la Caja de Ahorros se ha terminado y, como se dijo anteriormente, a finales de año es vendida toda la fábrica y marca a Barreiros quien no la conservaría mucho tiempo, por su paso a Chrysler, y terminado sus días siendo una fábrica de **carrocerías de autocar y autobús** de un afamado carrocerero de autobuses europeo (la Holandesa Van Hool) quizá como un homenaje de la historia a la verdadera vocación – pasión - de D. Vincenzo.

Poco más de un centenar de unidades son fabricadas entre todas las versiones (chasis-cabina, furgón, combi y microbús).

Todavía se venden en 1966-67 e incluso alguno en 1968 los restos de fabricación que habían quedado por los concesionarios, pero la aventura de la fabricación de los vehículos industriales Nazar¹⁰ había terminado.

Por aquella época aún las Cajas de Ahorros se regían por criterios bancarios mas o menos ortodoxos y pronto se dan cuenta de que lo de fabricar camiones y autocares *no es lo suyo*. Mientras la fábrica pone en la calle la nueva gama de vehículos ligeros, la Caja viendo,

⁹ En versión “estrecha”, es decir, con un solo faro puesto que el vehículo ligero lo era respecto al más ancho super autocar....

¹⁰ Apenas unas 2.000 unidades de camiones fabricados y menos de un millar de autocares.

por otra parte, que está “*metida*” en un callejón sin salida (financieramente hablando) busca comprador para Nazar.

Tras tanteos con algunas marcas extrajeras (se dijo por aquel entonces quizá solo para “*cebar*” al comprador final) llega a la solución de venderle toda la fábrica incluidas patentes y derechos a Barreiros quien así se quitaba, por no mucho dinero, un competidor que le era bastante molesto además de adquirir unas instalaciones a precio de ganga.

El resultado final fue que Barreiros absorbió a Nazar a final de 1965 y la hizo desaparecer.

Con la nueva adquisición Barreiros, desde primeros de 1966, sustituyó la fabricación de los camiones Nazar por los tractores agrícolas Barreiros Hanomag aunque esta situación tampoco duró mucho tiempo

Por esas fechas, junio de 1966, Pegaso entró en el accionariado de la también ya “*tocada*” Sava con el 52,7% para terminar haciéndose con el 82% apenas dos años después (1968) dando por finalizada la fabricación de los vehículos de la marca Sava aunque utilizando sus buenas instalaciones de la fábrica de Valladolid para fabricar allí la nueva serie de ligeros de Pegaso (211, 311, 411, etc.).

Más o menos cuando Barreiros no tuvo más salida que caer en los brazos, por cierto letales, de Chrysler terminado así la andadura automovilística de Eduardo Barreiros y su propia marca justo cuando a partir de su dimisión y salida¹¹ forzada de la sociedad los camiones adoptaron la marca Dodge¹² desapareciendo el apellido del gallego del frontal de los camiones para siempre.

D. Vincenzo, ya fuera de Nazar, sobrevivió personal y empresarialmente todos estos avatares iniciando otra ¿nueva? aventura¹³.

Se trataba de la fabricación de carrocerías varias¹⁴ para automóviles desde la nueva empresa por él fundada el 11 de octubre de 1965, denominada Factorías Zane, S.A.

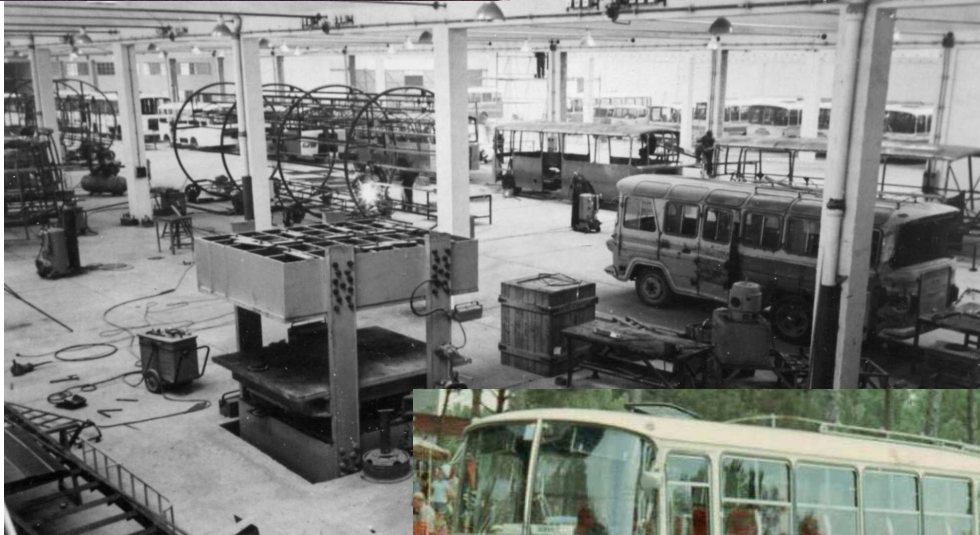
---

¹¹ De manera muy análoga a lo hecho por la Caja con D. Vincenzo.

¹² De la que era propietario el fabricante americano.

¹³ No tan nueva porque ya había coqueteado con ella con anterioridad.

Su inversión es grande pero su éxito bastante escaso. Se centra, fundamentalmente, en la fabricación de todo tipo de carrocerías metálicas sobre cualquier bastidor facilitado por el cliente y hasta



Tiene tiempo para atreverse con la fabricación de un nada exitoso y horrible turismo bajo otra sociedad creada al efecto, la “Sociedad Española de Automóviles Nacionales, S.A.” “SEDAN” y cuyo modelo bautizó nada menos que con el pomposo nombre de “Mustang”¹⁴ pero que, a la postre, fué su último fracaso automovilístico. Pero su existencia industrial finaliza con la década, mas o menos.

---

¹⁴ En agosto de 1964 se da a conocer la fundación de Carrocerías Zane quien desvela la intención de fabricar carrocerías de turismo (para el SEDAN-Mustang), cabinas de camión, cajas de carga metálicas para camión y carrocerías autoportantes de autocar, autobús y furgón.

¹⁵ Con la intención de competir con los populares y robustos Seat 1500 destinados al servicio de taxi.

Hurgando en la historia, parece ser que la verdad sobre el nacimiento de este turismo, una berlina de cinco plazas y cuatro puertas equipada con un motor diesel Perkins 4-99, es que tanto el permiso para la fabricación de la pre serie de 25 unidades como el nombre de “Mustang” los aportó el catalán D. Enrique López Patau quien diseñó, fabricó y matriculó dos prototipos en Barcelona con la marca registrada “Mustang” en 1959 o 1960 (antes de que apareciera el Ford Mustang de la Ford Motor Company americana).

Enrique López, habría conseguido un permiso del Ministerio de Industria para construir 25 unidades.

Si tal supuesto fuera cierto, enlazaríamos, en el mismo año 1964, con que Enrique López Patau y D Vincenzo contactaron y se pusieron de acuerdo para desarrollar un modelo más grande utilizando la marca y el permiso obtenido por el catalán, por la que se deduce que “SEDAN” solo pudiera construirse un máximo de las 23 unidades restantes de la autorización que le había concedido el ministerio de Industria.



No obstante otras fuentes bien autorizadas precisan algo más. Y se basan para ello en que existen documentos gráficos donde se contemplan cuatro unidades en estado de fabricación más un prototipo totalmente terminado, lo que unido a los otros dos que había matriculado el Sr. Patau totalizan la cifra de siete vehículos.

Ésta parecer ser la cifra que debió de ser el número máximo de turismos comenzados a fabricar y cuyo destino final se desconoce¹⁶ a excepción de uno que sobrevivió hasta nuestros días¹⁷.

Paralelamente, D. Vincenzo también desarrolló negocios inmobiliarios¹⁸ que fueron su principal actividad empresarial hasta un dos de junio de 1981 cuando las crónicas dan cuenta de su fallecimiento, sin hijos, en Zaragoza, donde descansan sus restos.



Lisardo García

Pechón, Cantabria, noviembre de 2012

---

¹⁶ También se rumoreó que se habían fabricado hasta las 25 unidades habiendo ido a parar a Argentina varias de ellas aunque estos hechos no se han podido confirmar.

¹⁷ Matriculado muy posteriormente a su fabricación, pues su matrícula actual es: Z-9954-AB.

¹⁸ Dando por finalizada la fabricación de carrocerías, la propia sociedad mercantil Factorías Zane, S.A. cuyo domicilio social estaba en la calle Ávila 10 de la capital zaragozana, sirvió de base a distintos negocios inmobiliarios