

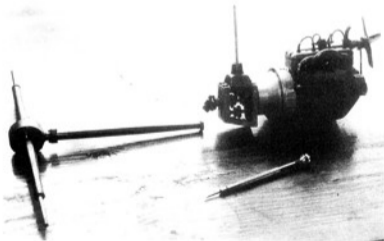
Modelismo

Continuando el tema que iniciamos en el pasado Moto Retro nos ocuparemos hoy del otro gran maquetista catalán que conocemos, Pere Tarragó Muñoz de Molins de Rey (Barcelona).

A diferencia de Samuel Vidosa, que como vimos en el pasado Moto Retro, realiza sus maquetas a base de papel, Pere Tarragó lo hace en metales (acero, latón, aluminio, ...).

La otra principal diferenciación entre ambos maquetistas es la prolificidad,

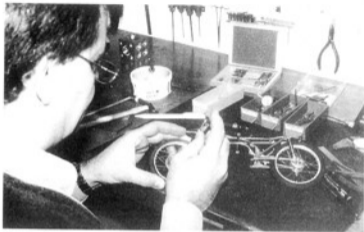
y así, mientras Vidosa se ha fijado como meta realizar la totalidad de vehículos (motocicletas, triciclos, microautos, automóviles,...) de producción nacional, cosa que le implica cierta rapidez en la realización, Pere Tarragó invierte una media de aproximadamente 300 horas en la realización de cada maqueta (sin incluir en ellas las horas que dedica a realizar los troqueles o moldes que para realizar muchas de las piezas le son necesarios), cosa muy lógica si pensamos que todos sus elementos componentes tienen movimiento: las



24 Inicialmente Pere Tarragó se dedicó a los coches (obsérvese el motor y el puente trasero junto a un destornillador) pero la chapa ocultaba su trabajo, así que...



...se pasó a las motos, en las que toda la mecánica queda a la vista.



Pere Tarragó en su mesa de trabajo, rodeado de algunos de sus utensilios.

ruedas giran sobre sus ejes, las suspensiones suben y bajan,... ¡si saltase la chispa entre los electrodos de la bujía la moto se pondría en movimiento!

El primer paso para realizar la maqueta es lo normal en este tipo de trabajos, la recopilación de la mayor cantidad de datos posibles, desde fotografías y manuales de despiece hasta una unidad real si es posible.

Con toda esta documentación en las manos se van tomando medidas y formas y se pasa a realizar la fabricación en sí misma, empezando lógicamente por el bastidor, realizado en varilla de acero de un diámetro a escala 1/6 (como todas las demás

piezas en el caso de Pere Tarragó), soldando todas estas varillas entre sí a base de amarillo.

A continuación se realizan las suspensiones y ruedas, incluyéndose en aquellas hasta los retenes pero no el aceite (cosa que no implicaría ningún problema, pero que no lo hace para evitar lo de posibles tacas de aceite que más pronto o más tarde aparecen), mientras que para las ruedas se emplea cuerda de piano para realizar los radios, a los que el propio señor Tarragó curva para realizar la cabeza aunque no la rosca ya que la mínima terraja/macho de roscar que se pueden conseguir es de 0,8 mm y la cuerda de piano empleada, si como

hemos comentado es de escala 1/6, implica un diámetro de 0,3 mm, un problema éste que se presenta para toda la tornillería que emplea, radicando la solución en un buen pegamento.

Los tambores de freno y las llantas se las realiza el señor Tarragó a base de un buen equipo de fresoslines y una máquina alimentadora de velocidad variable hasta 25.000 r.p.m., y para los neumáticos se parte de juntas tóricas de las adecuadas medidas que después rayará manualmente.

Una vez realizados todos los componentes de las ruedas se procede

al montaje y centrado de las mismas, para lo cual el señor Tarragó se ha realizado un centrador, ¡como si de una fábrica se tratase!

Para realizar el motor se emplea un táctica similar y la grabación de todo lo relativo a números o marcas se hace manualmente con un grabador en seco.

Una vez todas las piezas realizadas se procede al acabado, en un caso mediante pintado (la única cosa que no realiza el señor Tarragó y para lo cual cuenta con la colaboración de un buen amigo y pintor profesional, Jordi Tous), mientras que para todo lo que



Pere Tarragó está realizando en estos momentos una Derbi 50 GP. Obsérvese el tamaño de la moto en comparación con el depósito real.

requiera un tratamiento electroquímico se ha montado en su propio taller un equipo completo de cromado, consistiendo el proceso en un pulido mediante pulidora de joyero, una limpieza con máquina de ultrasonidos, un desengrasado químico y el recubrimiento final, a base de un niquelado primero y un cromado después. El cobreado está en estos momentos en estudio y para las piezas chorreadas se ha fabricado una cabina propia de medidas adecuadas a sus fabricaciones.

Como se ha indicado al principio, todo esto se realiza con metales, no acudiendo al plástico salvo que no exista otra solución. En este momento el carenado de la Derby 50 se está realizando en chapa, pero para conseguir que la cúpula sea transparente se deberá de acudir al policarbonato.

El día de nuestra entrevista sólo le pude dedicar un par de horas a ver sus joyas, pero puedo asegurarnos que fue poco para ver aquellas joyas. Es un placer que aconseje a cualquiera.



Las OSSA 150 y Guzzi 65 junto al equipo de cromado.



Cualquier detalle es cultivado por Pere Tarragó. En la OSSA 150 el cubrecadenas es de tres piezas, al igual que en el original.



Las cuatro motocicletas realizadas por Pere Tarragó hasta el momento. La OSSA 150 es la que más tiempo le ha llevado realizar y en la Metralha 62 incluyó freno delantero de doble leva de Mk2 por así llevarlo la moto real que él poseyó.



Tal es la fidelidad que resulta dificilísimo saber si es una maqueta o una motocicleta real, así son las maquetas que realiza Pere Tarragó.