



DER TRAMONTANA: KEINE SERIENNUMMER

EL TRAMONTANA: SIN NÚMERO DE SERIE



Wrrroooooommm!!! Der Boden der Fabrikhalle in Garrigàs erzittert als Josep Rubau den Motor anläßt: 600 PS entfalten ihre Kraft mit einem satten, tiefen Klang. "Ich habe geweint, als ich vergangenes Jahr zum ersten Mal in unserem Prototypen saß und den Motor anließ", beschreibt er sein Gefühl, "und noch immer ergreift es mich". Der 33jährige ist das Mastermind hinter dem "Tramontana", einem Sportwagen, inspiriert vom Design der Formel-1-Rennwagen sowie moderner Düsenjäger.

Rubau, der in Roses geboren wurde, in Barcelona und London studiert und danach bei VW als Ingenieur am "New Beetle" mitgearbeitet hat, entwickelte seit 1996 seine Vision, angeregt durch ein Gespräch mit einem britischen Autosammler, der sich beklagte, dass es keine Autos mehr

gäbe, die so "wie früher" seien, also vor allem individuell. Er suchte Mitstreiter und fand sie u.a. in Xavier López, der als Ingenieur in Deutschland u.a. bei VW am "Phaeton" mitentwickelt hat; in Albert Foncillas, der seine Erfahrungen als Manager einbringt und in Joan Villadelprat i Bernal, der schon als Chefindgenieur für Michael Schumacher arbeitete. Zuletzt waren es sieben Männer, die ihr Wissen, ihre Erfahrung und ihre Phantasie in das Projekt steckten, nicht zuletzt, um Geldgeber zu finden.

Nun ist die Vision Realität: Karosserie aus Karbon und brasilianischem Bowinga-Holz, Aluminiumchassis, Sechsganggetriebe, getunter 5,5-Liter-V12-Motor von Mercedes (400, 600 oder 720 PS) mit Hinterradantrieb, wie es sich für einen solchen Boliden gehört. In vier



¡¡¡BRRRUUUMM!!! El suelo de la fábrica en Garrigàs tiembla cuando Josep Rubau enciende el motor y se oyen con fuerza los 600 CV de su deportivo.

"El año pasado lloré de la emoción la primera vez que me senté en nuestro prototipo y encendí el motor y aún hoy en día me sigo emocionando", nos confiesa. La ingeniosa y joven mente de Josep Rubau, de 33 años de edad, es la responsable del "tramontana", un coche deportivo inspirado en el diseño de los vehículos de la Fórmula 1. Rubau nació en Roses y estudió en Barcelona y Londres para luego formar parte del equipo de ingenieros del "New Beetle". Desde 1996 ha estado desarrollando su ideal, incitado por un coleccionista británico que se lamentaba de la falta de coches

"como los de antes". Buscó combatientes y, entre otros, coincidió con Xavier López que trabajó de ingeniero en Alemania y, entre varios proyectos, participó en la creación de "Phaeton" de VW. Además, están Albert Foncillas, que aporta su experiencia de manager, o Joan Villadelprat i Bernal, que trabajó de ingeniero jefe para Michael Schumacher. Finalmente, se reunieron siete hombres que aportaron su conocimiento, su experiencia y su imaginación para este proyecto. Y ahora su proyecto se ha convertido en realidad: carrocería de carbón y madera bubinga (brasileña), chasis de aluminio, marcha con seis velocidades, motor de 5,5 litros -V12 tuñado de Mercedes (400, 600 o 720 PS) con tracción trasera, tal y como le corresponde a un bólido como este. En cuatro segundos de





THE TRAMONTANA: NO SERIAL NUMBER LA TRAMONTANA : ELLE DÉCOIFFE !



Wrrroooooommm!!! The shop floor in Garrigàs trembles as Josep Rubau revs up the engine. 600 HP unfold their power, emitting a deep saturated sound. "I cried, when I first sat down in the prototype and started the motor last year," is how Josep Rubau describes his feelings. "And it is still thrilling."

The 33-year-old gentleman is the mastermind behind the Tramontana, a luxury sports car with a design that has been inspired by fighter planes as well as racing cars. Rubau was born in Roses; he studied in Barcelona and London. Later, he worked for VW as an engineer, and helped to develop the "New Beetle": In 1996, he made his dreams come true, motivated by a conversation with a car collector from Great Britain. Said collector had complained about the fact, that there are no more cars like in the "old days" – i.e. individual and unique. Rubau searched for combatants and found (for example) Xavier López, who had worked as an engineer in Germany and who helped to develop the "Phaeton". He also found Albert Foncillas, who is a skilled and experienced manager. And there is Joan Villadelprat i Bernal - who has even worked for Michael Schumacher, as an engineer in chief. In the end, Rubau had seven men, who combined their knowledge, their experience and their imagination for the project; last but not least in order to find a financial backer.

Now the vision is reality: The carriage is made of carbon and Bowinga-wood from Brazil, the chassis consists of aeronautical aluminium. The car also has a central 5,5 litre V12 engine with either 500 hp or 600hp up to 720 hp – and rear-mounted drive, just as it is proper for such a bolide. Within four seconds, the car accelerates from zero to a hundred km/h; velocities that are hardly ever reached by the homonymous downslope winds.

The driver sits in the middle, while there is a place for a fellow passenger behind the dri-



Vroummmm !!! Le sol du hangar de Garrigàs se met à trembler lorsque Josep Rubau démarre :

600 ch développent toute leur puissance dans un vrombissement saturé et profond. « J'ai pleuré de bonheur l'année dernière lorsque j'ai démarré le moteur du prototype pour la première fois » décrit-il « et depuis cela me fait toujours le même effet ». Rubau, 33 ans, est la tête pensante de la « Tramontana », une sportive inspirée du design de la Formule 1 et d'un avion de chasse moderne.

Rubau est né à Roses. Il a poursuivi ses études à Barcelone et à Londres avant de collaborer à la « Newbeetle » en tant qu'ingénieur chez VW. Depuis 1996, il développe sa vision dictée par une conversation avec un collectionneur de voitures anglais qui lui confia un jour regretter de ne plus voir de voitures « telles que celles de jadis », c'est-à-dire singulières avant tout. Il se mit en quête de complices et les trouva en la personne de Xavier López, ingénieur en Allemagne chez VW ayant travaillé au projet de la « Phaéton » ; Albert Foncillas, manager et Joan Villadelprat i Bernal, ingénieur en chef travaillant pour Michael Schumacher. Finalement, sept hommes conjuguèrent leur talent dans ce projet et dans la recherche de financement.

Désormais, la vision est devenue réalité : une carrosserie en carbone et bois brésilien, châssis en aluminium, six vitesses, moteur V12 5,5 litres de Mercedes (400, 600 ou 720 ch), roue motrice arrière comme il se doit pour un tel bolide. Pour passer de 0 à 100 km/h en 4 secondes, cette voiture défie en rapidité le vent dont elle tire son nom. Le conducteur prend place au milieu, un éventuel passager s'assoit derrière suivant le principe de la Kabinenroller de Messerschmitt.

L'habitacle est protégé par une petite coupole de plexiglas et à l'arrière on a



climatizado
Roses / Sta. Margarita
C./ Roca Negra 11-13
Tel. 0034 / 972 25 60 27
www.hotel-marbella.info

Ab 18 Uhr geöffnet
Internationale Küche





Sekunden von Null auf Hundert, Geschwindigkeiten, die selbst der gleichnamige Fallwind selten erreicht. Der Fahrer sitzt in der Mitte, ein eventueller Beifahrer dahinter, wie früher im Messerschmitt-Kabinenroller. Sogar ein kleiner Kofferraum ist vorhanden. Vor dem Fahrtwind schützt eine winzige Scheibe oder eine Plexiglasskulptel.

Innen herrscht Retro-Look vor: edles Leder, Armaturenbrett aus Holz und handgefertigte analoge Instrumente: "Außer im Motor benutzen wir wenig Informatik, denn der Fahrer soll ja das Auto fühlen", erklärt Xavier López. Im Innenraum kann der Kunde bei der Gestaltung mitreden, Farben und Materialien auswählen. Wer also zum Beispiel ein Armaturenbrett aus Nußbaum wünscht oder Seitenverkleidungen aus Titan, bekommt sie auch. Eine individuelle Sitzanpassung ist selbstverständlich: sie wird vorgenommen, wenn der Käufer zu einem einwöchigen Luxus-Aufenthalt ins Empordà geladen wird, bevor er die Schlüssel entgegennimmt. Das ist im Preis von 610.000 Euro inbegriffen, wohlgerneht, für die Basisversion des Wagens: "Auch wenn es schwer vorstellbar ist, es gibt viele Mitbewerber auf diesem Markt", sagt López, "wir zielen auf reiche Leute und Sammler, die Autos suchen, die sonst keiner hat. Darum bauen wir auch nur zwölf Stück pro Jahr." Einmalig ist auch die "Seriennummer" jedes Wagens: sie besteht aus einem Vers der katalanischen Dichterin Carme Pagès. Wer den Preis nicht zahlen kann oder möchte, der kann für einige tausend Euro aus dem Merchandising-Sortiment der Firma einen Mini-Tramontana mit Fernsteuerung kaufen, eigentlich vorgesehen für die Kinder der wohlhabenden Kunden. (tee)



cero a cien; velocidad que apenas logra el viento de su mismo nombre. El conductor se sienta en medio, el copiloto detrás, como los antiguos minicoches de tres ruedas de Messerschmitt. Incluso hay cabida para un pequeño maletero. Tiene una diminuta luna para protegerse del viento y el interior es diseño retro: cuero puro, cuadro de mandos de madera e instrumentos análogos con acabado manual. "A parte del motor, utilizamos poca informática; es el conductor quien debe sentir el coche", nos comenta Xavier López. En sus instalaciones el cliente puede concretar detalles como los colores y escoger distintos materiales. Es decir que quien prefiera, por ejemplo, un cuadro de mandos de nogal, no tiene más que decirlo. También adaptan de forma personalizada e individual los asientos, tarea que se lleva a cabo cuando invitan al comprador a pasar una semana de lujo en el Ampurdan, justo antes de la entrega de llaves. Esto ya va incluido en el precio de 610.000 euros, a saber, de la versión básica del vehículo. "Aunque cueste crearlo, hay mucha competencia en este mercado. Nuestros clientes son adinerados o coleccionistas que buscan coches que no tenga nadie. Por este motivo, sólo fabricamos doce ejemplares al año", nos explica López. Lo que también hace que cada coche sea único es su "número de serie". Está formado por un verso de la poetisa catalana Carme Pagès. Quien no pueda o quiera pagar el precio de estos vehículos, puede conseguir por unos cuantos miles de euros un "mini-tramontana" con mando a distancia, aunque en realidad estos ejemplares están pensados para los niños de los acomodados clientes. (tee)



ver - as it used to be in the old Messerschmitt. There also is a small car boot. A tiny pane provides protection against the airstream. The inside of the car is predominated by a retro style: noble leather, a dashboard made of wood, and hand crafted analogue instruments. "Safe for the motor, we use as little informatics as possible. After all, the driver is supposed to feel the car," says Xavier López. The inside of the car is custom-designed and built according to the personal requirements of each client. He or she can choose the materials and the colours. Who wishes to have a dashboard wrought form walnut wood or a side carpeting of titan, shall get it. As a matter of course, the seats will be adjusted individually to each customer. The adjustment is carried out when the customer is invited to a one-week luxury holiday in Empordà. This holiday is included in the price of 610.000 Euro.

Mind you – 610 000 Euro, that is what you pay for the basic design. "It might be hard to imagine this, but there are many competitors on the market," says López "our target group are rich people and collectors, who are looking for unique cars no one else has. Thus, we only build twelve cars a year."

The cars' serial numbers are equally unique: They consist of a poetic verse by the Catalan poet Carme Pagès, engraved in the chassis of the car. Whoever cannot pay the high price or does not want to do so, can buy a mini-Tramontana from the company's merchandising offerings. For a few thousands of Euros. Initially, the small Tramontanas have been designed for the prosperous costumers' children. (tee)



même prévu un petit coffre. A l'intérieur, elle a un look plutôt rétro : beaux cuirs, tableau de bord en bois et instruments analogiques faits mains : « à part pour le moteur, pas de recours à l'informatique, le conducteur doit sentir la machine » explique Xavier López. En ce qui concerne l'intérieur du véhicule, le client peut exprimer ses choix de couleurs et matériaux. S'il souhaite par exemple un tableau de bord en noyer ou un habillage latéral en titane, ces vœux seront exaucés. Le siège du conducteur est bien évidemment adapté à l'acheteur, invité à passer une semaine luxueuse dans l'Empordà avant qu'on ne lui remette les clés en main. Ce séjour est inclus dans le prix global dont le montant s'élève à 610 000 euros pour le modèle de base : « Même si cela est difficile à concevoir, il y a beaucoup de concurrents sur le marché » affirme López « notre but est d'atteindre les gens fortunés et les collectionneurs qui cherchent des voitures que personne n'a encore. C'est pourquoi nous ne produisons ce modèle qu'à 12 exemplaires par an. » Unique est également le « numéro de série » de chaque véhicule : il consiste en un vers de la poétesse catalane Carme Pagès. Enfin pour ceux qui ne veulent pas payer le prix ou qui ne peuvent pas se le permettre, ils leur restent la possibilité d'acquérir à l'usine, pour quelques milliers d'euros, une mini-Tramontana auto-guidée imaginée pour les enfants des clients aisés. (tee)