



## Pacto con la historia

**18/01/2023** Sin proponérselo, el costarricense Danilo Coto Cruz se ha convertido en uno de los fabricantes de cascos de estilo retro más reconocidos del mundo. La empresa que fundó en 2012, Pacto, es hoy un referente en su sector.

Nacido hace 52 años en Cartago, Danilo Coto siempre ha tenido predilección por las motocicletas clásicas y sus accesorios. Devoraba cualquier revista o libro que tratara sobre la historia de los vehículos de dos ruedas. Como él mismo cuenta, muy cerca de su ciudad natal se fundó en la década de 1960 la primera y única fábrica de cascos que ha existido hasta la fecha en Centroamérica.

A los 19 años comenzó a restaurar motos que utilizaba como medio de locomoción para ir al Tecnológico de Costa Rica, donde estudió Ingeniería Agrícola. Durante los trayectos, su mente se transportaba a carreras míticas como las de la Isla de Man, la Targa Florio o los Grandes Premios de Alemania.

Poco tiempo después se mudó a San José, donde estudió Ingeniería Civil y conoció a su eterna compañera de aventuras, Marianella Marín, con quien terminaría casándose.

Fue en aquella época cuando Coto fue nombrado también Presidente del Club de Motos Clásicas de Costa Rica. En ese momento ya era propietario de una Zundapp KS601 Sport, una motocicleta alemana muy especial de la que fueron fabricadas menos de 400 unidades.

“Se la compré en 1999 al escultor Carlos Zúñiga, su único propietario, pero no me quiso vender el casco antiguo que guardaba en su garaje. Era el primer casco antiguo que veía en mi vida y quedé prendado al instante. Es un elemento que representa la adrenalina y el peligro, y que termina siendo una extensión de tu cuerpo porque confías en él”.

En 2001 compró una NSU Consul de 500 cc y, al poco tiempo, el club de propietarios de este modelo le invitó al Rallye de Alemania, que pasaba por Neckarsulm. En esta ciudad volvió a sentir un flechazo por ese elemento de seguridad que tanto le llamaba la atención: fue en un anticuario donde quiso hacerse con un casco vintage alemán. Pero esta vez la suerte sí estuvo de su lado, pues el propietario de la tienda, al ver la pasión en su voz y el brillo en sus ojos, le regaló el casco. “Un Romer que se convirtió en un objeto de deseo para mí. Lo contemplaba y lo ponía junto a mí mientras leía el libro ‘The Motorcycle Helmet’, una obra de arte que cuenta la evolución de los cascos desde la década de 1930 hasta la de 1990”.

Daniilo, no obstante, soñaba con un casco inglés. Era un modelo concreto, que trató de conseguir contactando con los mejores fabricantes del momento. Pero ninguno fue capaz de proporcionárselo. “No me quedó más remedio que fabricarlo yo mismo”.

Hizo la carcasa rígida de fibra de vidrio y utilizó sus conocimientos en el manejo del PVC para los recubrimientos de los bordes. “No fue una tarea fácil, tardé tres años en completar el proceso. Al final, estaba tan satisfecho con mi creación que subí una foto a mi perfil de Facebook”, recuerda.

La sorpresa fue mayúscula cuando, poco tiempo después, recibió un mensaje desde Inglaterra en el que le encargaban cien cascos que se pagarían por adelantado. “Yo no sabía quién era el comprador y en lugar de aceptar de inmediato le dije a mi esposa que nos fuéramos a Londres a conocerlo”.

Al llegar allí descubrió que se trataba de Derek Harris, propietario de la empresa de accesorios de motos más antigua del mundo, Aviakit - Lewis Leathers, la misma a la que Steve McQueen había comprado toda su indumentaria para el International Six Days Trial de 1964, una carrera de enduro en Alemania.

“Le conté a Harris que en realidad ese era el único casco que yo había hecho en mi vida y no sabía si podría hacer cien”, cuenta Coto. “Él, que es un caballero con un enorme respeto por la tradición inglesa y por la producción artesanal, me dijo que no tenía prisa, que se los mandara cuando pudiera”. Ese mismo día firmaron el acuerdo de colaboración.

Nada más volver a Costa Rica comenzó a fabricar en su casa los cascos y su estuche, por las noches, tras llegar de la oficina. “Los cascos ‘Jet Helmet’ de 1958, vendidos bajo la marca Aviakit, tuvieron tanto éxito en Inglaterra y Japón, que luego me encargó otros cien”.

Poco a poco los coleccionistas descubrieron que Coto era el fabricante y fue entonces cuando empezaron a aparecer los encargos privados.

Uno de ellos llegó en forma de carta firmada por Bill Vero, el hijo del fundador de Everoak, la empresa que presentó el primer casco de Fórmula 1 en 1949. Vero, que ronda los 80 años, no solo le felicitó por el trabajo que estaba haciendo, sino que le invitó a comer a su casa, en Londres. Era la oportunidad de conocer a la persona más influyente del mundo en la fabricación de cascos para Fórmula 1.

A mitad del almuerzo Vero le preguntó: "¿En que piensas cuando haces un casco?". Coto no dudó en su respuesta: "Pienso que estoy en 1950 y soy un empleado de su empresa. Y tengo que hacer uno perfecto porque lo va a comprar una persona muy importante que lo va a usar para competir. Esto no es un casco de paseo". Con esa frase quedó sellado un nuevo pacto para suministrar a Everoak algunos componentes, dado que ya no podían ser producidos en la fábrica por el fallecimiento de empleados mayores. Un verdadero honor para mí", dice Coto. Un sueño".

La fama del artesano siguió creciendo y en 2016 recibió una llamada de James Mangold, el Director de la película Ford vs. Ferrari, para que le hiciera algunos cascos, visores, zapatos, guantes e indumentaria para el film. Luego llegaron otros encargos de la empresa japonesa DBMS, propiedad de Kei Takeushi, el coleccionista de cascos británicos más importante del mundo. Y más adelante hizo una colaboración directa con Goodwood, donde Coto tuvo la oportunidad de conocer al duque de Richmond, Lord March, el propietario de la finca en la que desde la década de 1990 se realizan el evento Revival y el Festival de la Velocidad.

Otros acuerdos le han permitido proporcionar cascos a clientes que compiten con modelos clásicos de Porsche en carreras tradicionales como las italianas Mille Miglia y Coppa Ugo Barone, la belga The Zoute Rallye y la suiza Bernina Grand Turismo. En México ha estado presente en el Rallye de Quail y el Rallye Maya. Dereck Hill, el hijo del bicampeón mundial de Fórmula 1, también le encargó un casco para correr en Goodwood con el coche de su padre.

Los trabajos que más honran a Coto son los que realiza para Everoak, una compañía que desde hace 350 años fabrica cascos para soldados ingleses. Y mientras la longeva Everoak comienza a adoptar ese brillo azulado de las estrellas que se apagan, el taller artesanal del protagonista de esta historia resplandece con el color naranja intenso de las estrellas jóvenes.

## Información

Artículo publicado en el número 405 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con [newsroom@porsche.com](mailto:newsroom@porsche.com) para más información.

## Link Collection

### Link to this article

[https://download.newsroom.porsche.com/es\\_ES/deporte-estilo-de-vida/2023/es-porsche-pacto-con-la-historia-danilo-coto-cascos-vintage-30947.html](https://download.newsroom.porsche.com/es_ES/deporte-estilo-de-vida/2023/es-porsche-pacto-con-la-historia-danilo-coto-cascos-vintage-30947.html)

### Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/c497116b-97c8-4d30-8992-e4bad996f68d.zip>

### External Links

<https://christophorus.porsche.com/es/>

<https://www.pacto-store.com/>

<https://www.instagram.com/pactohelmets/>