

AUTOMÓVILES CLÁSICOS EN ASTORGA PEUGEOT 203 (1950)

Pablo Pérez García



Peugeot no es el fabricante de automóviles más antiguo del mundo, privilegio que posee Benz¹, pero sí es la marca de automoción que tiene más años de existencia como empresa industrial, aunque no produjera automóviles hasta finales del siglo XIX. Primero se dedicó a la laminación, y a partir de 1891 a la fabricación de coches. Armand Peugeot percibió enseguida el gran futuro del automóvil y llegó a un acuerdo con Gottlieb Daimler para utilizar sus motores. Fue en 1896 cuando decidió separar la división de automóviles del resto de productos industriales de la compañía y fundó la Société des Automobiles Peugeot.



Peugeot 203 de José Antonio Fernández Bartolomé.
(Fotografía: Pablo Pérez García)

Uno de los centros fabriles de Peugeot a principios del siglo XX era Sochaux, al noreste de Francia. Sochaux fabricaba camiones desde 1912, y a partir del final de la Primera Guerra Mundial se concentró en ella toda la producción de la compañía. Es por tanto

uno de los complejos de fabricación de automóviles con más años de existencia –de los que siguen en actividad–, y desde luego el más antiguo del país galo. Durante la Segunda Guerra Mundial la mayoría de las empresas automovilísticas francesas redujeron muchísimo su actividad, y Sochaux no fue una excepción: en los 6 años del conflicto salieron de sus cadenas de montaje algunas pequeñas series del Peugeot 202², varios centenares de unidades de un vehículo eléctrico utilitario (el VLV) y algunas piezas para los Volkswagen militares alemanes³. El 18 de noviembre de 1944 las tropas aliadas entraron en Sochaux, y la producción del 202 comenzó pronto a aumentar, aunque durante los primeros años de la postguerra fue el único vehículo en el catálogo de la marca.

El Peugeot 202 era un modelo presentado en 1938; un coche popular derivado del Peugeot 402, que la empresa francesa había desarrollado para competir con el Renault Juvaquatre. Se mantuvo en producción hasta finales de los años 40 (1948), época en que algunos fabricantes europeos comenzaban a presentar sus coches populares de postguerra: Morris Minor, en Inglaterra (1948); y Citroën 2CV (1948) y Renault 4 CV (1946), en Francia. Sin embargo, Peugeot en esa época quizá no tenía capacidad para desarrollar más de un automóvil, y concentró sus esfuerzos en un modelo más grande, inspirado estéticamente –igual que sus antecesores, 402 y 202– en los coches americanos de la época. Estamos hablando del Peugeot 203, el protagonista de este artículo.

Con el cese de producción del Peugeot 202 en 1948, desde ese año hasta 1955, en que se comenzó a comercializar el 403, el fabricante francés sólo tuvo el modelo 203 en catálogo. Y hasta casi 20 años después (1967) no ofreció un coche “pequeño”: la versión coupé del 204 presentado en 1965, que medía 3,73 metros,

por 3,97 de la berlina. Eso sí, este vehículo y todos los que le siguieron de ese segmento –los que después se llamarían “polivalentes”– ya eran coches modernos; es decir, con la disposición inventada en 1959 por Alec Issigonis para el Mini: motor delantero transversal, tracción delantera y una rueda en cada esquina. Quizá el gran éxito de nuestro protagonista, una berlina de 4,35 m de largo, de la que se vendieron casi 700.000 unidades (incluyendo los vehículos derivados), influyera en el hecho de que Peugeot no apostara por los coches pequeños durante tantos años. O puede ser que llegados a finales de los 60 y principios de los 70 –cuando la producción de automóviles había aumentado muchísimo, después de superada la postguerra– un gran fabricante de automóviles no pudiera ser rentable sin ofrecer un modelo medio-pequeño. O también que Peugeot hasta esa época quisiera dar una imagen de marca incompatible con vehículos baratos y de pequeño tamaño. A favor de esta última posibilidad está el hecho de que Peugeot fue una de las primeras empresas automovilísticas europeas que se inspiró en los grandes coches americanos. La mayoría de los fabricantes del continente empezaron a reparar en los modelos de más allá del Atlántico después de la guerra, debido a que en Estados Unidos no se habían sufrido las consecuencias devastadoras de ésta, y en Europa comenzaba a idealizarse su estilo de vida. Sin embargo, como decimos, Peugeot ya se había fijado en sus automóviles en los años anteriores al conflicto; concretamente en el estéticamente revolucionario Chrysler Airflow de 1934, muchos de cuyos rasgos se reconocían en los modelos 402 y 202. Y para el modelo que nos ocupa siguió tomando algunas referencias americanas: el Chevrolet Fleetsmaster, el Pontiac 8 MA y el Ford Super de Luxe⁴. Curiosamente, Peugeot no llegó por muy poco a dar a su 203 el rasgo estilístico que ha caracterizado a prácticamente todos los coches desde finales de los 40 y principios de los 50: la ausencia de aletas diferenciadas; lo que se llamó a principios de los años 50 “carrocería pontón”, que ya comentamos en el artículo de unos números atrás dedicado al Mercedes “colas”⁵. Fue el kaiser-Frazer de 1946 el primer automóvil del mundo que incorporó la característica estética que acabamos de citar, un año antes que el Cisitalia 202 de Pininfarina. Muy pronto casi todos los fabricantes europeos empezaron a ofrecer automóviles con carrocería “pontón”, y en España en concreto el Seat 1400, versión del Fiat 1400 de 1950, ya tenía un diseño de ese tipo. El Peugeot 203 quedó, pues, estéticamente anticuado al poco de salir al mercado, pero gracias a su calidad y fiabilidad, y atendiendo a sus cifras de ventas, no parece que ese problema le perjudicara excesivamente. Además era un coche elegante, y a muchos clientes no les impor-

taría que no estuviera “actualizado” estilísticamente; más en una época en la que el parque automovilístico tardaba mucho en renovarse, por lo que convivían modelos de estilos muy diferentes. El Citroën Traction, por ejemplo, era un diseño mucho más anticuado (fue presentado en 1934), y se vendió muy bien hasta su desaparición en 1957.



Publicidad de un modelo Chevrolet de 1942. Obsérvese el parecido de la versión que aparece en la parte alta con el Peugeot 203.



Publicidad del Kaiser-Frazer de 1947. Este vehículo, presentado en 1946, fue el primero de la historia del automóvil en eliminar las aletas diferenciadas, dejando los laterales lisos. Las carrocerías que en los años siguientes tomaron esta característica fueron denominadas “carrocerías pontón”. (Imagen tomada de Internet: www.oldcarmanualproject.com)

En cuanto a cuestiones técnicas hay que decir que el 203 era el primer vehículo fabricado por Peugeot con carrocería autoportante, es decir con una carrocería

que tenía función estructural, al contrario que la mayoría de automóviles de antes de la guerra, que disponían de bastidor y carrocería independientes estructuralmente. En ese aspecto se podría decir que estaba técnicamente avanzado, aunque ya en 1934 el Citroën Traction y el Chrysler Airflow habían ofrecido este diseño. En otros aspectos el Peugeot era un coche bastante moderno, sin ser revolucionario: su culata era de aluminio, cuando todavía en los años 80 algún vehículo la tenía de hierro⁶; las válvulas estaban dispuestas en V, una característica muy infrecuente en automóviles de gran difusión; el semibloque también estaba fabricado con aluminio, un material que estaba presente asimismo en el tren trasero... En fin, parecía como si Peugeot quisiera demostrar a los posibles clientes que tenía capacidad técnica sobrada para diseñar un coche moderno, aunque probablemente la prioridad fuera que el vehículo resultara robusto, y por ese motivo las características que acabamos de comentar no debían comprometer la fiabilidad; cosa que pudiera ocurrir si Peugeot hubiera dotado al coche de otros “adelantos” como, por ejemplo, la tracción delantera de Citroën, todavía no suficientemente experimentada. Y el éxito del 203 probablemente se deba en gran parte a eso: a su imagen de vehículo robusto; sin riesgo de averías. La marca estaba tan convencida de la fiabilidad del vehículo que en las navidades de 1950, quizás influenciada por las técnicas publicitarias de “raids” africanos de Citroën y Renault, organizó también uno: el 26 de diciembre partió de Ciudad El Cabo un Peugeot comercial con mecánica de serie, que debía recorrer más de 15.000 kilómetros hasta llegar a París. Con las únicas modificaciones de un radiador más grande, un depósito de gasolina de más capacidad y un refuerzo en las ballestas traseras, el 12 de enero llegó a la capital francesa, después de más de 16 días de viaje sin ningún problema técnico⁷.

Los clientes seguramente se percataron rápidamente de la fiabilidad del vehículo, debida a la sencillez de las soluciones técnicas y también a la calidad de los materiales empleados. El 203 era además muy agradable estéticamente⁸, aunque no ofreciera, como ya hemos comentado, una carrocería pontón; es más, es posible que para el tipo de cliente que adquiriría este modelo el aspecto más tradicional de la carrocería colaborara a la percepción de algo fiable, probado; un diseño estético más moderno se podía asociar con innovaciones técnicas, que le hicieran desconfiar. El caso es que el coche fue enseguida un rotundo éxito: en 1949, el primer año completo de comercialización, ya se vendieron 30.000 unidades; y en 1950, 48.000.



En el modelo de 1955 el vierteaguas rodea la puerta trasera hasta finalizar al lado de la manecilla de apertura. (Fotografía de J. F. Pacheco, *Motor Clásico* n° 140, p. 16)



En el Peugeot 203 del reportaje (1950) el vierteaguas se prolonga hasta la tapa del maletero. (Fotografía: Miguel Ángel Fuertes Manjón)



Flecha de dirección de un 203 de 1955. (Fotografía de J. F. Pacheco, *Motor Clásico* n° 140, p. 17)

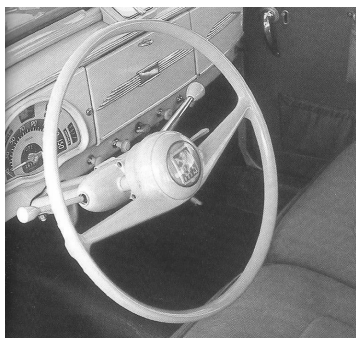


El Peugeot 203 del reportaje (1950) no dispone de flechas de dirección. (Fotografía: Miguel Ángel Fuertes Manjón)

Algunas características del Peugeot 203 que se modificaron con los años fueron las siguientes: el asiento corrido delantero de las primeras unidades se sustituyó en 1949 por dos asientos diferenciados; hasta 1953, el volante era de cuatro brazos, cambiado en esa fecha por uno de sólo dos; a partir de 1951, los parachoques pasan a ser cromados y a tener un nervio central; desde 1954, el tapón de gasolina empieza a estar cubierto con una portezuela; los vierteaguas que rodean las puertas, ese mismo año (1954), se rematan al lado de la manecilla trasera, en vez de continuar hasta el maletero; y en 1956 desaparecen las flechas de dirección. Como se aprecia en las fotografías, el 203 que protagoniza este artículo, fabricado en 1950 y propiedad del aficionado astorgano José Antonio Fernández Bartolomé⁹, muestra algunos detalles que no corresponden a los que montaban los modelos de ese año. Por ejemplo, ya dispone de parachoques cromados con nervio central, que se empezaron a ofrecer, como decíamos, en 1951; no tiene flechas de dirección, que se mantuvieron hasta 1956; y el depósito de gasolina tiene portezuela, algo de lo que no dispuso el modelo hasta 1954.



El motor del 203 de José Antonio Fernández Bartolomé, con el carburador original y la bomba de gasolina que corresponde a su año de fabricación (1950). (Fotografía: Miguel Ángel Fuertes Manjón)



En el modelo de 1955 el velocímetro ya está dispuesto delante del volante, y éste es de pasta blanca y de sólo dos radios. (Fotografía de J. F. Pacheco, *Motor Clásico* nº 140, p. 15)



Encima del embellecedor cromado de la tapa del maletero, el modelo al que se dedica este artículo lleva el león de Peugeot, con el bonito diseño que empezó a utilizarse con el 203, en 1948, y se mantuvo hasta 1964. (Fotografía: Miguel Ángel Fuertes Manjón)



En el Peugeot 203 del reportaje (1950) el velocímetro está en el centro del salpicadero como en los modelos de los primeros años de producción, y el volante es de cuatro radios. (Fotografía: Pablo Pérez García)



El protagonista de este reportaje ya dispone del asiento delantero partido, que sustituyó en 1949 al corrido de las primeras unidades. (Fotografía: Miguel Ángel Fuertes Manjón)

La historia de este vehículo nos la cuenta el propio José Antonio, un amante de los coches y las motos clásicas, quien le da mucha importancia –como debe ser– al mantenimiento de la originalidad de los vehículos antiguos, por lo que sabrá explicarnos el porqué de estas aparentes “incongruencias”:

Compré este Peugeot en 2010, aunque sólo lo utilizo desde hace un par de años. Hago bastantes kilómetros con él, y realmente te puedo decir que la fama de fiables y robustos de estos coches es cierta: hasta ahora no me ha dado ningún problema, y funciona perfectamente, aguantando velocidades de crucero de 80/90 km/h durante mucho tiempo. Y gastando poca gasolina: unos 8 litros a los 100 km. Este bajo consumo puede tener varias explicaciones, pero en mi opinión las principales son el peso reducido y la pequeña cilindrada: algo más de 900 kilos y 1290 centímetros cúbicos. El diseño está muy influenciado por los coches americanos de esa época, aunque es bastante más pequeño que la mayoría de ellos. En lo que desde luego nada tiene que ver con los grandes vehículos estadounidenses es en el motor: como te acabo de decir, monta un pequeño cuatro cilindros de menos de 1300 cm³. Desde el punto de vista técnico no está anticuado; de hecho tiene algunas características bastante adelantadas para su época. Por ejemplo, lleva una culata hemisférica, con válvulas en V, y el semibloque es de aluminio, material presente en otros lugares, como la caja de cambios y el tren trasero. La verdad es que resulta extraño que un material tan escaso en la postguerra sea tan utilizado en un automóvil que no era precisamente de lujo. La preocupación principal de Peugeot parece que era hacer un coche muy fiable, que no le diera problemas al propietario, por lo que no se acaba de entender el empleo de aluminio, que no influye especialmente en este aspecto. Quizá pretendieran aligerar peso y mostrar en algunos detalles como éste que el coche era moderno, sin tener que recurrir a otras cosas menos probadas, que pudieran resultar caras y comprometer la fiabilidad; como, por ejemplo, la tracción delantera de Citroën. En otras cuestiones, el coche es bastante tradicional: diseño de las suspensiones, frenos de tambor, cigüeñal de tres apoyos..., aunque sí tiene carrocería autoportante, algo todavía no generalizado a finales de los cuarenta. Como sabes, en los coches y motos que tengo intento mantener el mayor grado de originalidad posible; por eso le he montado los neumáticos que llevaba en la época, que fabrica Michelin dentro de su sección de neumáticos clásicos. Salen muy caros porque la medida de la llanta no es en pulgadas y resulta muy infrecuente: 400 mm. Por lo que he podido enterarme en Tráfico, el coche fue adquirido por un madrileño en diciembre de 1950, que lo tuvo 3 ó 4 años. Después fue propiedad de una persona de Barcelona, que lo mantuvo otros 5 ó 6 años, antes de vendérselo a un taller de esa ciudad. Sé que estuvo en funcionamiento hasta 1974 y, después, no sé cómo, acabó en un desguace cercano a La Bañeza, donde estuvo bastante tiempo a la intemperie.

Como pedían un precio desorbitado no conseguían venderlo, hasta que, como te dije antes, en el año 2010 rebajaron sus pretensiones y llegamos a un acuerdo. El hecho de que estuviera tantos años en activo creo que explica que monte algunos elementos que no se ofrecían el año en que fue fabricado. Por ejemplo, los parachoques son del modelo de 1951 y, aunque pudiera ser, como ocurre a veces, que el coche ofreciera alguna cosa ya de ese año, es decir, que fuera una especie de modelo de transición, más bien creo que debieron de cambiárselos, porque tiene indicios de haber sufrido un golpe en la parte delantera. También el depósito de gasolina no es el que montaban en 1950. Estaba muy nuevo, y lo más probable es que por algún motivo se lo sustituyeran en algún momento por el de los últimos modelos, modificando la tubería de llenado y añadiéndole la portelueza que no llevaba en la época en que se fabricó. También he visto que se le eliminaron las flechas de dirección: me he fijado en que hay señales de que las tuvo, pero se las quitaron por alguna razón que desconozco.



Peugeot 203 de José Antonio Fernández Bartolomé.
(Fotografía: Pablo Pérez García)



Peugeot 203 de José Antonio Fernández Bartolomé.
(Fotografía: Pablo Pérez García)

Cuando lo compré no estaba demasiado mal, aunque lógicamente los años a la intemperie habían pasado factura, sobre todo en la carrocería, aunque el motor estaba bastante bien. En cualquier caso, lo he sometido a una revisión a fondo, intentando salvar todas las piezas originales que pudiera; de esta manera, he conseguido mantenerle el carburador original y también la bomba de gasolina, que era la que traía el modelo de 1950. He mandado cromar algunas piezas, como las manecillas de las puertas; y no tuve más remedio que pintarlo. Elegí este color azul, que se ofrecía en el catálogo de colores de 1951 y que creo que le queda bastante bien. Se vendieron muchos negros, pero es un tono que en mi opinión le sentaba peor.

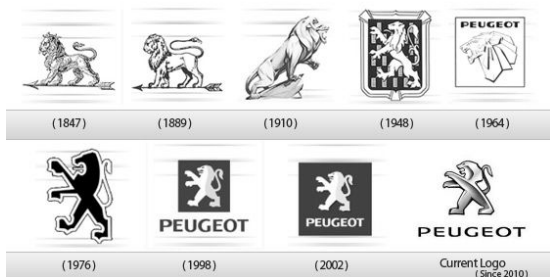
Como te decía al principio, estoy contento con él y lo uso bastante. En los alrededores de Astorga hay muchas carreteras secundarias con poco tráfico, ideales para pasearte con un coche antiguo. Llama bastante la atención porque es un coche que se vendió muy poco en España, ya que en esa época había cupos de importación y no era nada sencillo hacerte con uno. Si se hubiera fabricado en España seguro que se habría vendido muy bien, y hubiera competido con el Seat 1400, un vehículo de características parecidas, que, aunque llevaba una carrocería más moderna, de tipo pontón, no era en mi opinión tan atractivo y elegante como éste.



El Fiat/Seat 1400, presentado en 1953 en España, pudo ser el competidor natural del Peugeot 203 en nuestro país si las limitaciones a la importación de vehículos en la década de los 50 no hubieran condicionado su escasa difusión. Aunque el Seat sólo tenía 5 cm más de anchura (1,66 m frente a 1,61), su diseño “pontón” permitía mucha más anchura en el habitáculo. (Fotografía de J. F. Pacheco, *Motor Clásico* nº 140, p. 43)



Peugeot 203 de José Antonio Fernández Bartolomé. (Fotografía: Pablo Pérez García)



Evolución de los diseños del león de Peugeot. (Fotografía tomada de Internet)

¹ Karl Benz tiene la patente del primer automóvil propulsado con motor de gasolina (1886), y en 1890 se creó Daimler-Motoren-Gesellschaft como fabricante de motores, primero, y desde 1892 de automóviles.

² Desde 1929, en que se presentó el Peugeot 201, el “0” central siempre ha estado presente en todos los modelos de Peugeot. El primer número indica el segmento (cuanto más alto, más tamaño y categoría del coche) y el tercero la generación (cuanto más bajo, más antiguo es el modelo). El porqué de este “0” tiene dos explicaciones: una legendaria, que indica que al principio era el agujero circular por donde se introducía la manivela de arranque, que tenía un número a su derecha y otro a su izquierda; y otra versión más creíble, que nos dice que el primer número con el cero en el centro (el 201, como acabamos de comentar) era el del proyecto del vehículo, que probablemente les gustó a los responsables de la marca en aquel momento y decidieron mantenerlo en sus futuros modelos. Peugeot acabó registrando todos los números de tres cifras con un cero en el medio, y esto fue el motivo de que Porsche tuviera que cambiar el nombre de su modelo 901, y sustituirlo por el de Porsche 911.

³ José Antonio Aldasoro, *Motor Clásico* nº 140, pág. 14.

⁴ José Antonio Aldasoro, *Motor Clásico* nº 140, pág. 16.

⁵ *Argutorio* nº 32, 2014.

⁶ El Austin Metro, por ejemplo.

⁷ José Antonio Aldasoro, *Motor Clásico* nº 140, págs. 20-21.

⁸ Éste es un aspecto que parece que a Peugeot le preocupó en esa época, ya que su siguiente modelo, el 403 (1955), ofrecía ya un diseño de Pininfarina, primer fruto de un acuerdo entre las dos empresas que duró más de 40 años y del que salieron algunos vehículos realmente preciosos, como los coupés 504 y 406, entre otros. Pininfarina se encargó durante muchos años de fabricar en su factoría de Turín algunas carrocerías de modelos especiales, como los descapotables. Como curiosidad, decir que un modelo descapotable de Peugeot bastante famoso es el destartalado Peugeot 403 del teniente Colombo, el protagonista de la popular serie de televisión.

⁹ Ya se habló de otro de los coches de José Antonio, un Buick Eight, en un número anterior. *Argutorio* nº 30, 2013, págs. 136-138.