

# AUTOMÓVILES CLÁSICOS EN ASTORGA

## RENAULT GORDINI DE 1963

Pablo Pérez García



Alguno de los coches clásicos del astorgano José Antonio Fernández Bartolomé ya ha protagonizado artículos de esta serie<sup>1</sup>. Ahora, otro de sus automóviles –en este caso, un Renault Gordini de 1963– vuelve a aparecer en nuestra revista tras su excelente restauración.

### EL RENAULT DAUPHINE

El 4/4 fue el Renault popular de la posguerra en Francia, junto con el Citroën 2 CV. En Italia cumplió ese papel el Fiat Topolino, y en Inglaterra el Morris Minor. Sin embargo, en España no dispusimos de nada parecido hasta que la Sociedad de Fabricación de Automóviles (FASA) comenzó a fabricar el 4/4 en Valladolid, cuyas primeras unidades circularon por las calles de la ciudad del Pisuerga en agosto de 1953. El Citroën 2 CV no se produciría (en Vigo) hasta 1961, y los otros dos, el Topolino y el Morris Minor nunca se fabricarían en nuestro país.

El 4/4 fue un gran éxito en el país galo. Su carrocería probablemente se inspiraba en el Volkswagen escarabajo, y empezó a resultar anticuada pocos años después de su presentación, en 1946, en gran parte porque, como ya explicamos en algún otro artículo de esta serie, después de la aparición del Kaiser-Frazer (1946), en Estados Unidos, y del Cisitalia 202 (1947), en Italia, se pusieron rápidamente de moda las carrocerías conocidas como «pontón», que no tenían las aletas diferenciadas y sus laterales resultaban lisos. No obstante, en 1951, cuando los responsables de la Renault francesa (Régie Renault) empezaron a pensar en un sustituto, el 4/4 seguía vendiéndose muy bien en Francia. Pero, como acabamos de decir, no sólo era ya un coche anticuado estéticamente, sino que no

respondía a las que empezaban a ser nuevas demandas de los compradores, cada vez con superior poder adquisitivo: mayor tamaño, más espacio interior, maletero más grande... Como recuerda Pablo Gimeno Valledor<sup>2</sup>, alguien dijo una vez que el 4/4 correspondía a los años de racionamiento y escasez, mientras que su sustituto era fruto de una época de buena alimentación y optimismo. En consecuencia, el año citado, 1951, se da luz verde al «proyecto 109», el de un vehículo que, aunque basado técnicamente en el Renault 4/4, debía ser más grande y moderno. Se decidió que su nombre fuera «Dauphine». Parece que el motivo tuvo que ver con la idea de que su predecesor era el «rey» del mercado francés, por lo que su sucesor o heredero, como ocurría en el pasado en la monarquía francesa, debía ser considerado el «delfín»; aunque, al utilizar en el país galo el género femenino para denominar a los automóviles, su nombre sería «delfina» (*dauphine*)<sup>3</sup>.

España tuvo bastante que ver en algunas de las decisiones que se tomaron sobre cómo debía ser este nuevo coche, según nos cuenta Luis Alberto Izquierdo<sup>4</sup>:

Fernand Picard, jefe del proyecto de la nueva berlina, decidió poner a prueba uno de los prototipos en las «carreteras» españolas en el verano de 1953. Para ello fletó el coche en camión a Madrid junto con otros vehículos de apoyo y referencia, realizando personalmente casi 3000 kilómetros durante sus vacaciones. Problemas de temperatura no tuvo, pero sí numerosos pinchazos debidos a la cantidad de caballerías y carromatos que aún circulaban por nuestra «red vial» y perdían clavos de las herraduras. También tuvo una avería de la dinamo en Alicante, pero fue reparada en un taller local.

Tras su regreso a Francia, el coche continuó sus pruebas en España a cargo de otros conductores – bastante gruesos, según consta– lo que terminó imponiendo un aumento de cilindrada de 748 a 845 centímetros cúbicos porque al nuevo coche le faltaba potencia cuando iba cargado: así nació el nuevo propulsor *Ventoux* (...).

El primer prototipo del año 1952 tenía unas líneas poco agraciadas; algo de lo que eran conscientes los responsables del proyecto. Por ese motivo se consultó con la empresa italiana de diseño de automóviles Ghia, que en poco tiempo presentó un modelo de línea moderna y elegante<sup>5</sup>, que no se parecía a ningún vehículo de la época, aunque, como era casi obligado en esos años, ya tenía los laterales lisos, con las aletas sin diferenciar.



Renault 4/4 (imagen tomada de internet).

## LAS VERSIONES DEL RENAULT DAUPHINE

Después de un tiempo parado por diversas circunstancias, el proyecto 109 se retoma en 1955. Pierre Lefauchaux, presidente de Renault, fallece ese año en accidente automovilístico, y le sustituye Pierre Dreyfus, otro gran emprendedor. Bajo el mando de Dreyfus se presenta el Dauphine en el Salón de Ginebra de 1956, con el código interno de R-1090. Antes se había comprobado su comportamiento en condiciones extremas de frío, en Norteamérica, y de calor, en Guinea. El vehículo tiene un gran éxito inicial, lo que anima a la marca a ofrecer nuevas versiones: en el Salón de París de 1957 se presenta el Renault Dauphine-Gordini (R-1091), con modificaciones realizadas por Amédée Gordini, que le daban mayor potencia y velocidad punta; en 1961, sale al mercado la versión Ondine (R-1090A); en 1962, una versión de competición también preparada por Gordini (R-1093); después, en 1964, aparece el R-1094; y también en ese año el Renault Gordini (R-1095). En España, ya se esperaba con interés su lanzamiento

desde 1956, cuando se presentó en Francia, pero su salida se demoró hasta el otoño de 1958. Las primeras unidades se entregan con cuentagotas, y no será hasta bien avanzado el año 1959 cuando se «normaliza» su entrega<sup>6</sup>.

El mercado español, como decíamos, mostraba una gran expectación por este automóvil. Y si analizamos la oferta de vehículos en esos años, no era de extrañar: sólo estaban a la venta el Seat 600 (desde 1957), el Renault 4/4 (desde 1953), que eran dos coches populares y poco potentes, pensados para un uso casi ciudadano o de viajes cortos por carretera; y el Seat 1400 (a la venta desde 1953), mucho más caro y grande que los anteriores. Quedaba, pues, un hueco entre los dos primeros y el 1400, hueco que venía a cubrir el Renault Dauphine. Se puso a la venta a un precio alto, 116.800 pesetas, teniendo en cuenta que la renta per cápita española era en 1958 de 21.365 pesetas; pero aún así, resultaba asequible para una gran mayoría de españoles, y bastante más barato que el Seat 1400, que se vendía por 168.000 pesetas. En 1960, la producción era ya de algo más de 8000 coches anuales, con lo que en 1961 el plazo de entrega se redujo a unos dos meses, que para la época era muy poco tiempo de espera<sup>7</sup>.



El Renault Gordini de José Antonio Fernández Bartolomé.

En 1961 se presenta en nuestro país la versión llamada simplemente «Gordini», no «Renault Dauphine Gordini»<sup>8</sup> como en Francia, que estaba preparada, como dijimos, por Amédée Gordini, y ofrecía un cambio de cuatro marchas, en vez de tres, y un motor con mayor compresión con un carburador diferente. En 1962, aparece el «Ondine» (en Francia se llamaba «Renault Dauphine Ondine»), que adoptaba el interior del Gordini, las llantas ventiladas y el volante y el salpicadero negros. Posteriormente, en 1963, se ofrece una versión básica, con un precio muy competitivo, 89.500 pesetas. Pero el Dauphine ya estaba en claro retroceso de ventas debido al aumento de competidores de otras marcas y a que la propia FASA

había presentado el R-4, en 1964, y el R-8, en 1965, su auténtico sucesor, aparecido en Francia en 1962. De esta manera fueron desapareciendo progresivamente del catálogo de ventas las distintas versiones, y finalmente sólo se ofrecía el Gordini, que aguantó en producción hasta 1967<sup>9</sup>.



## EL RENAULT GORDINI EN ESPAÑA

Como ya hemos dicho, el Renault Dauphine Gordini, en España se llamaba simplemente «Renault Gordini»; y lo mismo ocurría con el Ondine, que se denominaba «Renault Ondine», en vez de «Renault Dauphine Ondine», como en Francia. Esto dio lugar a cierta confusión, y era frecuente que los españoles conocieran como «Renault Gordini» a todos los Dauphine. Por otra parte, aunque Amédée Gordini había colaborado en la preparación del motor de este modelo, el auténtico Gordini fue el denominado R-1093 en el código interno de la fábrica. El 1093 era un coche pensado para la competición, y la preparación no afectaba sólo al motor, como en la versión española: amortiguadores distintos; estabilizadoras de mayor grosor; muelles recortados; culata rebajada; válvulas nitruradas más grandes, con doble muelle; pistones de alta compresión; cigüeñal equilibrado; frenos de disco...<sup>10</sup>.

La denominación «Gordini» desapareció en España con el Dauphine. Las versiones más potentes de algunos modelos posteriores, como el R-8 o el R-12, por ejemplo, eran muy diferentes a las francesas, que sí seguían llamándose «Gordini» y estaban muy por encima de las españolas en potencia y comportamiento. Eran coches casi de competición preparados por Amédée Gordini, cuya empresa, después del éxito de la primera preparación del Renault Dauphine, se había convertido en una oficina técnica de la Régie Renault. En nuestro país, los modelos más potentes desde mediados de los años 60 y durante los 70, se denominaron «TS»: R-8 TS, R-12-TS y R-5 TS.



Para terminar, decir que el sambenito que se le colocó al Renault Dauphine en España, «el coche de las viudas», era totalmente injusto. Sobre este aspecto nos aclara bastantes cosas Luis Alberto Izquierdo<sup>11</sup> en la prueba que realizó del Renault Gordini español en la revista *Motor Clásico*:

La dirección resulta precisa y ligerísima. De hecho, tan solo la rueda de repuesto aporta peso delante y, como en el futuro R-8, se extrae por debajo del parachoques delantero. A baja velocidad, el Gordini se comporta suave y perfectamente, pero entendemos los sudores fríos que debían producirse en los conductores poco prudentes que afrontaran en cuarta las traicioneras curvas de la red viaria de la época, baches incluidos. La suspensión –totalmente independiente– no es mala, ni mucho menos, aunque sí un tanto imprecisa. Los cambios de geometría de las ruedas son escandalosos y, la caída negativa<sup>12</sup> trasera –apoyada por el peso del motor– aporta muchísima más adherencia a los neumáticos traseros que a los delanteros. Por eso se popularizó tanto el saco de arena en el capó, como contrapeso. [...]



En realidad, el problema era que los conductores españoles de aquellos años nunca habían conducido un coche de tales características con esas prestaciones. Los 36 CV DIN –para sólo 650 kilos de peso– de

la versión Gordini permitían llevarlo a bastante más velocidad en cualquier circunstancia que un Seat 600 o un Renault 4/4. Eso, añadido a la poca práctica al volante de aquellos conductores, a las carreteras malas, con firmes y arcones muy ondulados, no facilitaba el dominio del coche, que, además, tenía un comportamiento vivo<sup>13</sup>.



Lo del saco de arena delante no era buena idea. Como decía Ettore Bugatti: «El peso, siempre y en cualquier circunstancia, es el peor enemigo»<sup>14</sup>. O según otra versión: «Más vale un kilo de menos que un caballo de más».

Y sin más, le pasamos la palabra a José Antonio Fernández Bartolomé, propietario del Renault Gordini de 1963 protagonista del artículo:

Este coche estuvo en el desguace Gutiérrez, que se encontraba a la salida de La Bañeza, en la Nacional VI, y que cerró hace bastante tiempo. El dueño de ese antiguo desguace lo conservó, y hace un par de años fue cuando lo vi y se lo compré.

El único propietario que tuvo era una persona que vivía en León capital y era muy aficionado a la Cultural Leonesa, como demuestra la pegatina del parabrisas que, aunque muy deteriorada por el paso del tiempo, sigue adherida en una esquina del cristal. El coche, según me informaron en Tráfico, se matriculó en 1963 y se dio de baja en 1992. Desde esa fecha continuó sin darse de alta, y probablemente el motivo por el que decidieron no desguazarlo en su momento fue el que estuviera tan bien conservado.

Lo primero que hice después de adquirirlo fue quitarle las zonas oxidadas y las abolladuras. Después lo pinté. Las partes esenciales del motor estaba muy bien: pistones, cojinetes de bielas y bancada... Las piezas que he ido necesitando las he encontrado la mayoría en internet y alguna en León. Hace un tiempo preparé una cabina de plástico en una casa que tengo en Santiagomillas, y gracias a eso pude pintar el coche yo mismo. El color es el original del vehículo, y me lo preparó un amigo chapista. Le

envíe una pieza para que pudiera analizar el color con un espectrógrafo, y en este caso resultó muy fácil conseguir el mismo tono, porque enseguida comprobó que se trataba de un color tradicional de la marca, que solía llamarse “blanco sucio”. Parece que era el tono que Renault al principio utilizaba en este coche en las carreras, aunque luego pasó a emplear el azul en las siguientes versiones Gordini de los modelos posteriores: R-8, R-12...”.



El motor que trae este modelo de 1963 rendía 40 CV, según normas SAE. Podrían equivaler a unos 36 CV DIN. De todas maneras, como es un coche muy ligero, de poco más de 600 kilos de peso, 36 caballos eran suficientes para moverlo con bastante alegría; sobre todo considerando las referencias de la época en la que se comercializó en España. En esos tiempos sólo se vendían tres modelos en nuestro país: los Seat 1400 y 600 y el Renault 4/4, y tenía mejores prestaciones que todos ellos, incluido el Seat 1400, mucho más grande y pesado.

El primer dueño debió de cuidarlo mucho y guardarlo siempre bajo techo, porque las piezas cromadas se conservaba muy bien, y también algunas de goma o caucho. Quizá lo que peor se mantenía del exterior eran los parachoques, que tuve que volver a cromar porque estaban picados. Es también excepcional el estado en que se conserva el tapizado interior, que es el original; tan solo hubo que limpiarlo, y, como ves, está prácticamente como si fuera nuevo. Las luces de los faros originales eran amarillas, pero una de ellas estaba fundida y como no fui capaz de encontrar otra de la época, tuve que ponerle las dos blancas.

Ya sabes que el nombre de este coche es Dauphine (delfina, en español), y tenía varias versiones. Ésta es la más potente, así llamada porque era el apellido de Amédée Gordini, el especialista que Renault utilizaba para sus versiones potenciadas desde 1958. Lo esperable es que el nombre fuera «Renault Dauphine Gordini», pero, como ves en los logotipos, solamente pone «Gordini». Por este motivo, en la época, la mayoría de la gente conocía a estos coches como «Renault Gordini», en lugar de «Renault Dauphine». La propia marca contribuyó a generar esta confusión, porque las tres versiones

que se vendían, indistinguibles exteriormente para casi todo el mundo, llevaban como logotipos «Renault Dauphine», la básica; «Renault Ondine», la intermedia; y «Renault Gordini», la más lujosa y potente. Es decir, perdían el nombre «Dauphine» todas menos la más asequible. El motor era conocido como «motor *ventoux*», y aunque su sonido es muy parecido al del Renault 8, no es el mismo. Como ves, el radiador está situado al fondo, y ése es el motivo de que exteriormente y delante de las ruedas traseras lleve estas branquias de entrada del aire fresco, que eran tan características del modelo y uno de sus detalles estéticos más llamativos. La tapa de balancines cromada, con la «G» de Gordini, era exclusiva de este modelo; los otros dos la llevaban de color verde, aunque el tapón también era rojo en los tres. También tenía como detalle diferente a las otras versiones más baratas la salida cromada del tubo de escape.



Los junquillos de las gomas de los cristales delantero y trasero se conservan bien porque son de acero inoxidable; en otros coches, sin embargo, habrás visto que con el tiempo amarillean. Las ventanillas traseras llevan un sistema de apertura del cristal que se llama «de corredera». Es decir, distinto del delantero, que se sube y baja con una manecilla cromada. En algunos vehículos esto se hacía para ganar algo de espacio en el interior, pero no es el caso de este coche. El motivo de hacerlo así yo creo que está claro: la mitad inferior de las puertas traseras tiene mucho menos espesor que la superior debido a la presencia de las branquias de aireación, y el mecanismo de un elevavinas de manivela no cabe. Las gomas del parabrisas y del cristal trasero estaban cuarteadas, pero no las sustituí; simplemente, utilicé una especie de silicona, que después de aplicársela y lijar el sobrante las deja prácticamente como nuevas. En realidad, no había más opción porque las gomas originales son casi imposibles de encontrar.

Como puedes ver, lleva cinturones de seguridad, que lógicamente no traía de serie. Me imagino que el dueño se los pondría a principios de los años sesenta, cuando se hicieron obligatorios. Los frenos son de tambor en las cuatro ruedas, algo habitual

en los coches populares hasta los años sesenta, cuando empezaron algunos a montarlos de disco en las ruedas de uno de los dos trenes, trasero o delantero, dependiendo de la tracción. Lógicamente, después de tanto tiempo sin funcionar, le tuve que cambiar los latiguillos, los bombines, las zapatas... En realidad, con lo ligeros que eran los vehículos de aquellos tiempos los frenos de disco no resultaba necesarios, salvo en algunas versiones muy potenciadas. En este caso, se llegó a fabricar una que llamaban R-1093 en el código interno de la marca, que llevaba cuatro frenos de disco, y me parece que con algunas modificaciones en el motor —en la culata, sobre todo— llegaba a dar unos 50 CV. Sólo se ofrecía en este color, que debía de ser el asociado a la competición por aquel entonces, y llevaba dos franjas azules, que atravesaban el coche por la mitad, longitudinalmente. Las versiones Gordini de modelos de Renault posteriores a éste, como el R-8 o el R-12 también utilizaban estos dos colores: blanco y azul. Me imagino que por ser dos de los tonos de la bandera francesa. En realidad las versiones preparadas por Gordini en Francia no se vendieron en España, salvo la de este coche. Acuérdate que los R-8 y R-12, por ejemplo, se «apellidaban» TS, y no Gordini. Lo que hacía Renault en nuestro país era instalarles el motor más potente de que disponían, siempre con bastantes menos caballos que la preparación Gordini francesa.

La verdad es que como ya tengo varios coches antiguos, y también motos, no tenía muy claro adquirir este coche, porque me iba a suponer mucho tiempo dejarlo como lo ves ahora. Lo que me acabó de decidir fue sobre todo el excepcional estado de conservación de la tapicería. Y, la verdad, no me he arrepentido de comprarlo porque ha quedado muy bien y es un modelo del que se conservan pocos en España y muy pocos en nuestra provincia.

<sup>1</sup> Por ejemplo, el Buick Eight, *Argutorio*, 30, pp. 137-138; o el Peugeot 203, *Argutorio*, 36, pp. 43-48.

<sup>2</sup> *Coches Clásicos*, 176, p. 27.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 28.

<sup>4</sup> *Motor Clásico*, 246, p. 23.

<sup>5</sup> Pablo Gimeno Valledor, *Coches Clásicos*, 176, p. 27.

<sup>6</sup> La mayor parte de lo explicado en este párrafo está tomado de José Antonio Aldasoro Martín, *Coches Clásicos*, 155, pp. 18-20.

<sup>7</sup> Pablo Gimeno Valledor, *Coches Clásicos*, 176, p. 31.

<sup>8</sup> Esta versión española era la equivalente a la R-1091 francesa.

<sup>9</sup> José Antonio Aldasoro Martín, *Coches Clásicos*, 155, pp. 20-21.

<sup>10</sup> Jesús Bonilla, *Motor Clásico*, 294, pp. 23-25.

<sup>11</sup> *Coches Clásicos*, 264, p. 21.

<sup>12</sup> Se denomina caída negativa de las ruedas a la inclinación de éstas, cuando la zona de apoyo con el suelo está más afuera que la parte alta.

<sup>13</sup> Pablo Gimeno Valledor, *Coches Clásicos*, 176, p. 30.

<sup>14</sup> Jesús Bonilla, *Coches Clásicos*, 294, p. 23.