



Un Renault 4/4 de los bautizados popularmente como 'Tres bigotes' preside la entrada al museo.

:: S. DE G.

Medio siglo de recuerdos

La factoría Renault de Valladolid cuenta con un interesante museo ubicado en las naves donde se montaron los legendarios Alpine

:: SANTIAGO DE GARNICA

VALLADOLID. Toda visita a un museo de automóviles, y más si se trata de una marca generalista, tiene algo de reencuentro. Recuerdos, vivencias, imágenes o historias reaparecen de pronto ante nuestros ojos en una asociación de ideas. Este era el coche en el que me llevaba mi padre al colegio. O aquél del que me contaba mil historias mi abuelo mostrándome al tiempo alguna amarilla foto. O bien, mi primer coche, herencia familiar o comprado con los primeros sueldos. Aquel con el que hicimos la primera escapada con la novia o el novio... Recuerdos, muchos recuerdos, como los que salen a nuestro encuentro cuando atravesamos, no sin cierta emoción, la puerta de unas históricas naves industriales, junto a la carretera de Madrid, en las que en su día se fabricaron los Alpine españoles.

De entrada nos recibe un 4/4, el primer Renault fabricado en España con licencia de la Regie Renault, por la entonces FASA, acrónimo de Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima. El 4/4 (por cuatro caballos y cuatro puertas), fue concebido de forma clandestina en plena Segunda Guerra Mundial (1939-1945) en un París ocupado por las tropas alemanas, por iniciativa de Edmond Serre, director del depar-

Hay una veintena de modelos expuestos, los más representativos, a los que se suman otros cincuenta guardados cuidadosamente

Una historia con Renault, concurso de fotografía y relatos

Los originales se pueden entregar antes del día 31 de octubre

:: S. DE G.

VALLADOLID El Norte y Renault España han puesto en marcha una doble cita para los aficionados al motor. Hablamos de un concurso de relato breve y otro de fotografía para reflejar vivencias personales que, de una forma u otra, han tenido relación con automóviles de la marca del rombo.

Bases y premios se pueden consultar en <http://unahistoria-conrenault.elnortedecastilla.es>. En el caso del concurso de relatos, los textos originales se enviarán por correo ordinario a El Norte de Castilla. C/Vázquez de Menchaca, 10. Polígono de Argales (47008 Valladolid).

Las fotografías se pueden enviar por Internet a través de <http://objetivovalladolid.elnortedecastilla.es>. O bien por correo ordinario a la atención de Jesús Fernández Echevarría. El Norte de Castilla Digital. C/Vázquez de Menchaca, 10.

tamento de estudios y mano derecha de Louis Renault; y Fernand Picard, ingeniero de artes y métodos. En Francia se presentó en el Salón de París de 1946 y se puso a la venta al año siguiente. Por su parte, el primer 4/4 construido por FASA se presentó en el Ayuntamiento de Valladolid el 18 de abril de 1953.

'Tres bigotes'

El ejemplar expuesto no es aquel FASA 00001, hoy en perfecto estado de funcionamiento. Las mil primeras unidades se caracterizaban por las seis rayas brillantes –popularmente conocidas como bigotes– que oficiaban de calandra. La unidad mostrada corresponde a las fabricadas posteriormente, con tres tiras cromadas: un 'Tres bigotes', se decía. Y en el interior nos encontramos con la instrumentación tras el volante. La forma de esta le valdría el sobrenombre de 'capilla' en la calle, en contraposición al anterior 'orejas' o 'montera', así rebautizado por llevar el velocímetro en posición central y con los relojes de combustible y temperatura del agua a cada lado. A diferencia del modelo francés, a cada lado de la matrícula posterior hay seis agujeros para aliviar la mecánica de los rigores del calor ibérico. Y una trampilla de ventilación debajo del parabrisas nos muestra que se trata de uno de los primeros 'capilla'.

Junto al 4/4 nacional se encuentra una reproducción del primer automóvil de los hermanos Renault, nacido a finales del siglo XIX.

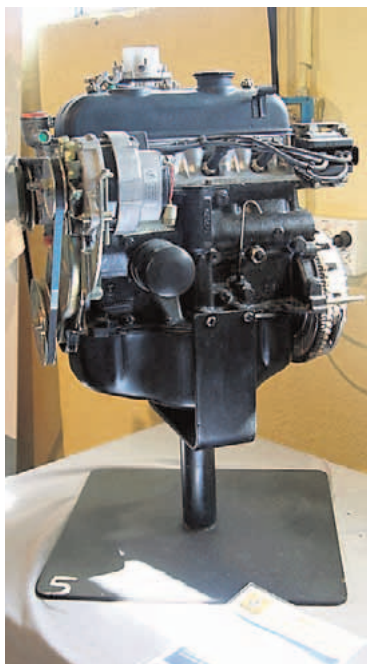
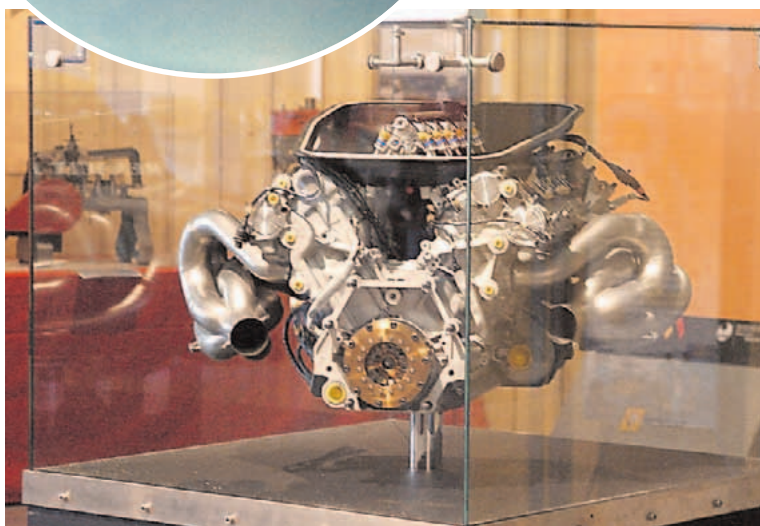
Pero el paseo vuelve por el solar patrio y nuestra mirada se encuen-



▲ **Molde.** El original y muy pesado molde del Renault 7.



◀ **Testimonio.** En el año 2003, Fernando Alonso visitó la fábrica de Valladolid y estampó su firma en el capó de un Clio. A pocos metros, está uno de los motores que le llevó a lo más alto de la F1.



No faltan motores de todas las épocas.



Madera, cuando el diseño por ordenador era ciencia ficción.

tra con esas otras miradas que, a través de sus faros, nos lanzan un Dauphine y un 8, todo un viaje a los años 60 del siglo pasado. Ambos rodean un 4L, modelo que FASA empezó a fabricar en 1963 y cuya última unidad, que es precisamente la expuesta en el museo, saldría nada menos que en 1989.

El viaje puede continuar a través

de seis décadas contemplando desde el popular 5 (Coche del Año en España en 1972) a los 12 y 18, sin olvidar modelos más recientes como los 19, 21, 9, 11, Laguna I, Twingo I, Mégane I o las tres generaciones del Clio. Por cierto, que en el capó del Clio II aparece la firma de Fernando Alonso, estampada con motivo de su visita a la factoría valli-



La confirmación de la aventura

Era 1958. Elvis interpreta la película 'King Creole'; los americanos lanzan el Score, el primer satélite de comunicaciones y en España nació el chupa-chups. En Valladolid, en la entonces FASA Renault, tras el 4/4 se daba un paso decisivo con el inicio de la fabricación del Dauphine, que costaba 95.500 pesetas en 1961.



El elixir de la eterna juventud

Motor y tracción delantera, toda una revolución junto con su carrocería de cinco puertas cargada de sentido práctico. En Francia nació en 1961. Dos años después, el 4-L llegó a España... y hasta 1989 siguió en producción. Hoy, muchos jóvenes y menos jóvenes confían en él para darse una vuelta por África.



¡Atención, frenos de disco!

Cierren los ojos. Pongan un disco de los Beatles o, mejor, de los Pekenikes y déjense llevar por la nostalgia... ¡Atención, frenos de disco!, rezaba la propaganda; en efecto, el 8 era el primer coche español que los montaba. Y su versión deportiva, el TS, fue la primera escuela de pilotos.



El espíritu de la Transición

Con un buen tamaño, cómodo y rápido, el 12 era una de las berlinas más deseadas por muchos padres de familia. Su precio inicial franco fábrica se fijó en 129.900 pesetas. Se presentó en 1970. Cuando cesó su fabricación, en el año 1982, muchas cosas habían cambiado en España.



Con genuino sabor español

El Renault 7 es un modelo atípico, sin equivalente en la casa madre. El 5 fue una fórmula de gran éxito y aquí apostaron por ir aún más lejos ¿Por qué no derivar de él una berlina de cuatro puertas con maletero adaptada al gusto español? Así, en 1974 nació el 7, que se mantendría en producción hasta 1982.

soletana en octubre del año 2003.

La muestra comprende otras piezas muy interesantes, como motores, cajas de cambio o el molde original del 7, un modelo nacido y construido en Valladolid y sin equivalente en la Renault francesa.

Y una colección de antiguos documentos que se convierte en un valioso banco de datos e informa-

Una importante colección de antiguos documentos permite estudiar la historia de la marca en España desde principios de siglo

ciones para estudiosos de la historia del automóvil.

Sin duda, un atractivo museo al que se accede como parte de las visitas al conjunto de la fábrica si bien merecería, por su interés, tener las puertas abiertas al público de forma independiente. Y contar con un Alpine, paradójicamente ausente de estas naves donde nació.