

Successi industriali

FENOMENO DAUPHINE

Nel 1956 la Renault presenta la vettura che verrà costruita in oltre due milioni di esemplari – Con lei il “mago” Gordini entra ufficialmente nella sfera della Régie – E’ stata prodotta e commercializzata anche dall’Alfa Romeo

di Luca Gastaldi

Ha dato vita – e tanto lavoro – ad un nuovo impianto industriale. Ha trovato fortuna anche in America. È stata costruita su licenza in Italia, Spagna, Brasile e Argentina. È stata vincitrice di categoria alla Mille Miglia 1956 ed assoluta nel Rallye Montecarlo 1958. Quarant’anni fa, nel dicembre 1967, è uscita di scena dopo oltre 2.000.000 di esemplari prodotti. Eppure ha un nome così simpatico e femminile che fa tenerezza: Dauphine. Renault Dauphine. È una piccola berlina a quattro porte e quattro posti con motore posteriore, presentata per la prima volta il 6 marzo 1956 al Palazzo Chaillot di Parigi e due giorni dopo al Salone di Ginevra.

In quel momento, la “Régie Nationale des Usines Renault” ha da poco compiuto i dieci anni dalla sua nazionalizzazione, avvenuta nel 1945 appena terminata la seconda Guerra Mondiale, e da un anno esatto la Régie ha un nuovo “comandante”: Pierre Dreyfus. La Dauphine, quindi, è nata sotto la sua direzione e grazie al suo coraggio, perché raccoglie la pesante eredità della fortunata 4 CV (1947-1961). In più, deve far funzionare il nuovo, grande impianto industriale di Flins con le sue catene di montaggio approntate a centinaia. Centonovantadue presse che stampano a getto continuo fiancate, portiere, calandre; ogni 28 secondi esce una scocca nuova di Dauphine. Questo stabilimento – voluto dal predecessore di Dreyfus, Pierre Lafaucheux, e al quale viene dedicato – è la moderna realizzazione che solleva l’ormai saturo Billancourt. È proprio quel che serve, perché la Dauphine si rivela un grande successo commerciale, non solo in Francia.

Questa vettura è quasi la sorella maggiore della 4 CV, della quale riprende lo schema generale del motore posteriore e della carrozzeria portante a quattro porte e tre volumi. All’epoca la Dauphine viene definita la “grande 4 CV” o la “piccola Frégate” (la prima grande Renault del dopoguerra). Lo stile è quello in voga tra gli anni Cinquanta e Sessanta, molto “americaneggiante”, ma la nuova Renault è simpatica, con il frontale che ha fari molto interni, il paraurti sagomato per nascondere il vano con la ruota di scorta; le fiancate con le prese d’aria ben raccordate tra le porte ed i paraurti posteriori; la coda a “bauletto”, nella quale quasi non si scorge la presenza del motore, ed il lunotto molto panoramico. Lo stile è frutto della



collaborazione tra i designer francesi e la carrozzeria italiana Ghia.

Non più da 750 cm³ come la 4 CV, ma aumentato a 850, la Dauphine ha anche un buon incremento di potenza, 30 contro i 21 CV della piccola utilitaria. In Italia c'è il "signor tutto avanti" (Antonio Fessia) mentre alla Régie c'è Fernand Picard, il "tout à l'arrière" (tutto dietro), che prosegue con lo schema meccanico di motore, cambio e trasmissione nella parte posteriore della vettura.

Piace subito la Dauphine, tant'è che nel febbraio 1957 da Flins esce l'esemplare numero 100.000. Il 43% della produzione finisce oltre i confini e la Dauphine approda anche negli Stati Uniti, dove cavalca l'onda del successo scaturita dai 309 km/orari dell'auto da record "Etoile Filante" Renault. Bastimenti carichi di Dauphine scaricano le piccole vetture francesi nei porti di Boston, New York, Los Angeles, San Francisco. Piccola, economica ma soprattutto "So French! So elegant!", così francese, così "charmante". Alla Renault sanno che la loro arma migliore è proprio quella dello stile francese e, al Salone di Detroit del 1958, lo stand della Régie sembra un "bistrot", mentre un guardiano della pace parigino si divide tra l'Etoile Filante e la Dauphine recente vincitrice assoluta del Rallye Montecarlo con Monraisse-Féret.

Sempre a proposito di sport, la Dauphine conta numerose vittorie anche al Tour de Corse, ma un successo da sottolineare è quello della Mille Miglia 1956. Al via si presentano sette esemplari, portati in gara, tra gli altri, da Maurice Trintignant, Paul Frère, Jean Rédélé (tra i futuri fondatori della Alpine) e una donna, Gilberte Thirion, che metterà tutti in fila vincendo la categoria (vetture serie speciale da turismo e gran turismo da 750 a 1000 cm³).

Anno da segnare sul calendario, il 1958. Galeotta è la Dauphine, che nel 1957 fa incontrare Fernand Picard ed il "mago" Amédée Gordini. "Perché non fate una Dauphine speciale? – chiede il tecnico della Renault – Noi la omologheremo e vi autorizzeremo alla costruzione di una piccola serie se accetterete tre condizioni: un motore con otto o dieci cavalli in più, quattro marce nella stessa scatola del cambio e il prezzo di trasformazione inferiore a 100.000 franchi". Gordini si indebita ma alla fine fa uscire dalla sua rinnovata azienda dieci Dauphine al giorno. Renault, poi, propone a Gordini un altro accordo. La produzione delle Dauphine Gordini proseguirà direttamente negli stabilimenti della Régie (che rimborserà il "mago" degli investimenti fatti) mentre la struttura di Gordini diventerà un ufficio studi annesso alla Renault. Galeotta è la Dauphine, che fa nascere uno dei più fortunati "matrimoni automobilistici".

Sempre nel 1958, nel mese di ottobre, Pierre Dreyfus compie un altro importante passo oltre confine. Questa volta oltrepassa le Alpi e arriva a Milano, all'Alfa Romeo. Insieme a Balduccio Bardocci (presidente e direttore generale dell'Alfa) firma l'accordo che darà



vita alla Dauphine-Alfa Romeo. A Pomigliano d'Arco (Napoli) si montano le Dauphine che poi vengono commercializzate dalla rete Alfa. Le intenzioni dei due presidenti sono molto più "nobili", sottolineate dalle parole di Bardocci: "Questo è un primo passo verso la ricostituzione dell'Europa, e potremo fare insieme una vettura di lusso, che sarà di tutte le personalità pubbliche e degli ambasciatori dei Paesi latini". Ma di tutti questi buoni propositi l'unica realizzazione concreta rimarrà proprio la Dauphine, orgogliosa dei suoi 850 cm³ da esportazione.

Nel corso degli anni la Dauphine non subisce di fatto grandi modifiche. Di fianco alla versione normale ed a quella firmata Gordini, alla fine del 1961 viene presentata la "1093", la Dauphine sportiva dotata di 55 CV (quattro marce e carburatore doppio corpo) e disponibile nell'unica colorazione bianca con doppia fascia azzurra centrale che corre dal cofano al baule. In origine sono previsti 1000 esemplari (quelli necessari alla omologazione sportiva), ma nel 1962 se ne aggiungono altri 640 e nel '63 altri 90. Una goccia rispetto alle altre 2.250.537 Dauphine sparse per il mondo.

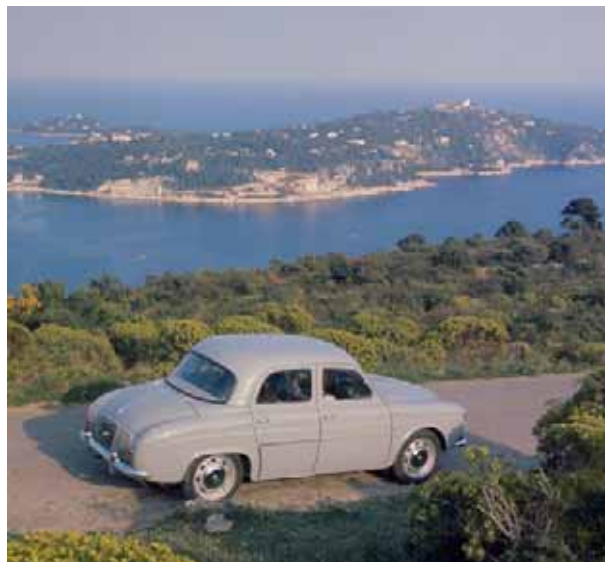
L'accordo Alfa Romeo-Renault

La collaborazione tra l'Alfa Romeo e la Régie Nationale des Usines Renault viene ufficialmente siglata nell'ottobre 1958. Questa prevede, da parte Alfa Romeo, la fabbricazione su licenza e la vendita in Italia della Dauphine e la fabbricazione di motori diesel Renault; la Régie, invece, vende in Francia, attraverso la sua organizzazione commerciale, le vetture Alfa Romeo.

Il 4 giugno 1959 viene consegnata ai concessionari italiani la prima "Dauphine Alfa Romeo". Interessanti le parole di Pierre Dreyfus: "I nostri governi hanno firmato il trattato di Roma, creando la Comunità Europea che rappresenta per tutti noi una speranza di pace e di vita migliore: ma tale speranza non può divenire realtà se non viene sancita da accordi come quello che abbiamo stipulato insieme. I motivi per i quali ci siamo rivolti all'Alfa Romeo per questo accordo – conclude Dreyfus – sono la grande stima che nutriamo, da sempre, per il lavoro e le realizzazioni dell'Alfa e che le due fabbriche, entrambe aziende pubbliche, perseguono lo scopo di fornire buoni prodotti a prezzi accessibili".

"Si compie un passo significativo ed importante sulla via che conduce all'integrazione europea", questa la risposta del presidente Alfa Romeo Balduccio Bardocci.

Avviata la costruzione delle Dauphine e dei motori diesel, la collaborazione Alfa-Renault porta, alla fine del 1961, alla costituzione della società "Sviluppo Automobilistico Meridionale S.p.A." per la distribuzione in tutta Italia della utilitaria R4. Nello stabilimento di Pomigliano d'Arco si procede alla parziale produzione ed al completo montaggio della



vettura.

Nel gennaio 1963, viene costituita a Parigi, con capitale paritetico, la Società Française Alfa Romeo (S.O.F.A.R.) per la distribuzione in Francia delle vetture Alfa, assicurando inoltre un potenziamento del servizio di assistenza ai clienti.

Caratteristiche tecniche Renault Dauphine 1956

Motore

posteriore, quattro cilindri in linea, 845 cm³, alesaggio e corsa 58x80 mm, rapporto di compressione 7.25:1, potenza massima 30 CV a 4.200 giri/minuto, valvole in testa, albero a camme laterale, un carburatore invertito Solex 28 IBT, lubrificazione a circolazione forzata, raffreddamento ad acqua

Trasmissione

trazione posteriore, frizione monodisco a secco in blocco col cambio a 3 rapporti + rm, frizione automatica Ferlec in optional

Telaio/Carrozzeria

carrozzeria portante a quattro porte

Sterzo

a cremagliera

Freni

impianto idraulico, a tamburo sulle quattro ruote

Sospensioni

anteriori a ruote indipendenti, trapezio trasversale oscillante, mollone elicoidale; posteriori a ruote indipendenti, molloni elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici

Dimensioni e pesi

lunghezza massima 3.940 mm, larghezza massima 1.520 mm, altezza massima 1.440 mm, passo 2.270 mm, carreggiata anteriore 1.250 mm, posteriore 1.220 mm, peso a vuoto 630 kg

Prestazioni

Velocità massima 115 km/h