



Manuel López Doña
COLECCIONISTA Y PRESIDENTE DEL CLUB "TRACTION AVANT"

Automóviles de colección



EVOLUCIÓN. LA IDEA DE CREAR UN DESCAPOTABLE SOBRE EL SUPERCINCO DE RENAULT SE ENCUMBRÓ EL 19 DE AGOSTO DE 1984 EN COOPERACIÓN CON LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DE EINDHOVEN. CAMBIOS EN LAS PUERTAS Y LAS LUCES CULMINARON EL PROCESO

Renault Supercinco EBS Cabriolet

■ ¡Un descapotable sobre la base de Renault Supercinco! No lo conocía, sobre todo usando un Supercinco para uso cotidiano desde 1986. Jamás vi en ningún catálogo el modelo descapotable, aunque en más de una ocasión me lo había imaginado.

La brillante idea fue de Ernst Berg (fundador de la empresa EBS -Ernst Berg Styling- en Bélgica) en 1984. Había llegado a un acuerdo con Renault para transformar el Supercinco en descapotable.

El desarrollo del cabriolet de Renault 5 se inicia en noviembre de 1984 en cooperación con la universidad técnica de Eindhoven. En 1985 fue presentado un prototipo en el Autoshow de Amsterdam RAI y tras su presentación el coche fue enviado a la oficina de estudio de proyectos de Renault para la inspección técnica y estudios adicionales. Después de este análisis se encargó a EBS los ajustes pertinentes antes de que Renault considerara en firme la producción del modelo. Las modificaciones se orientaron a las luces traseras, guardabarrros, puertas, refuerzos, capota y cinturones de seguridad.

Después de que estos ajustes hubieran sido hechos por EBS el coche fue enviado nuevamente a Renault para la supervisión y el 19 de agosto de 1985 Renault dio luz verde para la producción del cabriolet R5 en la fábrica de Vilvoorde y un ensamblaje posterior en EBS. La producción debiera haberse iniciado a comienzo en abril de 1986 con una producción anual estimada en 5.000 a 6.000 coches. Según EBS los contratos habían sido firmados ya para un mínimo de 10.000 coches pero poco más tarde el presidente de Renault, George Besse, fue asesinado y el asunto se fue al traste. Renault afirmó que su decisión fue tomada porque no estaban satisfechos del todo con el nivel de calidad de los coches.

EBS pensaba disponer de carrocerías semielaboradas construida en la fábrica de Renault de Vilvoorde muy cerca del lugar donde estaba establecida EBS. Además estaba previsto que algunos elementos, como la tapicería, se fabricaran en Portugal, lo que hacía prever un precio de coste final muy competitivo. Además de los argumentos de Renault se añadió la reestructuración de la fábrica de Vilvoorde que produciría el R21 y Nevada en lugar del Supercinco 3 puertas, que se venía montando y que hubiese facilitado la producción del Cabriolet. Técnicamente EBS había propuesto que las carrocerías fuesen modificadas antes de montarse los componentes y remitidas de nuevo a Renault para concluir el ensamblaje.

Se malograron entonces todos los planes de Berg pero gracias a su tenacidad EBS continuó con su proyecto a pesar de todo. Los Supercinco que servían de base para



CÓMO LO ENCONTRÓ

Como en otras ocasiones, la información me vino de un anuncio en una revista francesa de automóviles de colección. La foto me sorprendió, pues no tenía noticias de que existieran los Renault Cinco o Supercinco en versión cabriolet. Me puse en contacto telefónico con el propietario y me contó una historia apasionante.

Era un alto directivo de la Renault en París. Me dijo que se trataba un modelo experimental que su empresa gestionó con el estilista Ernest Berg (Bélgica) pero que no llegaron a comercializarse por Renault por razones que no venían al caso. Lo cierto es que me comentó que tenía dos, uno que estaba nuevo sin estrenar y otro que usaba su mujer. Le propuse que me vendiera los

dos y me dijo que lo pensaría, que solo pretendía vender el nuevo, ya que el otro lo usaba su mujer.

Llegamos a un acuerdo y me ofreció llevarlo desde París a Barcelona en un camión de transporte de la empresa Renault, pues periódicamente viajaban con contenedores vacíos hasta la fábrica de componentes Nissan en dicha ciudad para cargar material, pues parece ser que existen componentes comunes de ambas marcas.

Me puse en contacto con el camionero, de origen español, Sr. Asta y abusando de su amabilidad le pedí que se lo entregara a un amigo en la estación de Santz, que lo estaría esperando, con idea de traerlo en el tren Autoexpreso hasta Sevilla donde lo recogería personalmente. Salió redondo. Partir de Sevilla hasta Cádiz en un Renault Supercinco Cabriolet, casi exclusivo, fue una sensación difícil

de describir...todo el mundo lo miraba extrañado.

Al poco tiempo me llamó el vendedor y me dijo que si seguía interesado en el otro. Me pareció estupendo tener los dos, pues si raro era tener uno, más raro sería tener los dos, así que esta vez decidí ir en avión a París con mi hijo Manolo y disfrutamos de lo lindo paseando por París y viajando hasta Cádiz con el hermano gemelo del Supercinco cabriolet.

En cierta ocasión decidimos sacarlos juntos y darnos un paseo por la Bahía, ambos descapotados, fue inolvidable y afortunadamente repetible. No sé por qué razón no llegaron a fabricarse en serio y en serie, pero estas pequeñas y raras muestras lo hicieron deseables en el mundo del coleccionismo.

el cabriolet eran desmontados íntegramente para luego ser recordados y resoldados en algunos puntos de la carrocería. A continuación los Supercinco recibían distintos refuerzos, ajustándole una pequeña puerta de maletero siendo repintados de nuevo por completo. Finalmente es montado por segunda vez, siendo por tanto su coste muy alto, es decir el de un coche nuevo más el del proceso de transformación y reensamblaje.

Los pocos ejemplares construidos solo se vendieron en Alemania y Holanda. Desgraciadamente Francia, cuna de Louis Renault, no los comercializó. Tengo entendido que la empresa Renault solo pretendió experimentar con el Supercinco para optar por una versión cabriolet con el Clio, pero la verdad pienso que nunca la sabré a pesar de haber investigado en profundidad el tema...