

ROSENGART, UN FABRICANTE INUSUAL

Lucien Rosengart, ingeniero, empresario e inventor con más de 120 patentes en su haber, entre ellas la del futbolín en Francia, fue una figura clave que salvó a la quiebra a Citroën y Peugeot, y además tuvo tiempo para crear su propia marca de vehículos en 1928. Un tipo de autos pequeños, fiables y económicos construidos a partir de otros modelos.

Por Óscar Ayerra

Polifacético y visionario, Lucien Rosengart había iniciado a implantar el sistema que Henry Ford había creado casi diez años antes con su línea de producción del Ford T. Marcas como Renault, Peugeot y sobre todo Citroën comenzaron a adaptar sus fábricas a este tipo de modelo.

La convención por un lado de marcas artesanales de baja producción y alto costo —única manera de garantizar la rentabilidad del producto—, y, por otro, de la industria como línea de montaje a la que se habían adaptado las tres marcas francesas más populares resultó ser una tónica durante la década de los años 20, gracias a unas condiciones favorables. Sin embargo, la crisis del 29 aceleró la desaparición de aquellos fabricantes artesanos donde el cliente de alto poder adquisitivo, que durante tantos años le había permitido sobrevivir, había menguado o casi desaparecido.

En este contexto cuando Rosengart decide crear su propia marca de automóviles, entendiendo que la construcción de un vehículo de bajo costo sería la mejor forma de generar ingresos. En lugar de diseñar un automóvil desde

la necesidad de fabricar en grandes cantidades sin perder eficacia y por encima de la calidad o el lujo. Se empezaba a implantar el sistema que Henry Ford había creado casi diez años antes con su línea de producción del Ford T. Marcas como Renault, Peugeot y sobre todo Citroën comenzaron a adaptar sus fábricas a este tipo de modelo.

La convención por un lado de marcas artesanales de baja producción y alto costo —única manera de garantizar la rentabilidad del producto—, y, por otro, de la industria como línea de montaje a la que se habían adaptado las tres marcas francesas más populares resultó ser una tónica durante la década de los años 20, gracias a unas condiciones favorables. Sin embargo, la crisis del 29 aceleró la desaparición de aquellos fabricantes artesanos donde el cliente de alto poder adquisitivo, que durante tantos años le había permitido sobrevivir, había menguado o casi desaparecido.

En este contexto cuando Rosengart decide crear su propia marca de automóviles, entendiendo que la construcción de un vehículo de bajo costo sería la mejor forma de generar ingresos. En lugar de diseñar un automóvil desde

zero, Rosengart vio la posibilidad de construir bajo licencia extranjera, para lo cual elige un pequeño utilitario inglés denominado Seven, de la casa Austin. Con este automóvil llevaba el nicho de mercado que dejaba Citroën tras abandonar la fabricación del pequeño 5 CV. Con ciertas variaciones, como el radiador, propulsor y un exterior adaptado, la nueva marca Rosengart presentaba el LR 2 en 1928. Bajo licencia de Austin, aparecía como un pequeño utilitario que apenas superaba los 2,5 metros. Con una producción de unos 5.500 vehículos en los primeros años, suponía el escalón de acceso a la movilidad para muchas familias francesas. Además de turismo y berlinas de dos y cuatro plazas, fabricaba carrocerías de carga, tipo furgonetas, y por supuesto algunos autos con volante deportivo como el protagonista de estas páginas. La participación en competiciones seguía siendo un sistema eficaz de atracción de futuros compradores, dependiendo del éxito obtenido en dichas carreras.



FOTOS: ALBA CASTILLO GIL/REX

100.000 KM EN 100 DÍAS

Una de las anécdotas con la que la marca demostró la calidad de su producto fue el récord con el que Françoise Leot obtuvo con uno de los modelos Rosengart. Concretamente, el reto consistió en recorrer 100.000 kilómetros casi sin detenciones. Cada día, este incombustible caza-récords conducía este vehículo durante más de 900 kilómetros. Necesitó tres meses y medio para lograrlo. Con ello demostró una alta fiabilidad que, salvo el cambio de aceite y líquidos cada pocos kilómetros o el cambio de ruedas cada cierto tiempo, no tuvo apenas contratiempos. Un récord que le otorgó cierto prestigio.

EL LR4 SPORT

Aparecía como la versión de carreras, que muchos clientes usaban para participar en las diferentes pruebas de velocidad. Suponía el acceso al mundo de la competición a un precio muy contenido. Su corta distancia entre ejes le otorgaba agilidad en curvas y su dinamismo estaba garantizado gracias a un peso contenido. Todos los vehículos llevan el código LR, iniciales del nombre de su creador (Lucien Rosengart). La Fundación Jorge Jove cuenta con tres unidades de este modelo que la propia

fábrica construyó de forma individual por lo que no había una especificación única. Según algunos expertos, apenas sobreviven un par de docenas. Dichas unidades fueron adquiridas para aportar al futuro museo MAHE (Museo de la Automoción e Historia) un ejemplo automotriz icónico dentro de la sociedad francesa de la primera parte del siglo XX.

Dos de los tres vehículos se encuentran en un estado sobresaliente, después de una escrupulosa restauración. El tercero será exhibido, posiblemente en su estado original, como Fórmula didáctica de preservación de materiales.

DESAPARICIÓN

Durante los siguientes años, Rosengart fue introduciendo en el mercado diferentes modelos de dos y cuatro plazas, además de construir nuevos tipos de factura más opulenta bajo licencia de la alemana Adler, la americana Panhard o incluso de Citroën con el Supertraction. Sin embargo, la experiencia no alcanzó el éxito esperado, por lo que se centró en su oferta de vehículos de bajo mantenimiento a precio contenido. Las carrocerías fueron tomando diferentes diseños logrando conseguir un estilo propio. Incluso se presentaron con éxitos en varios concursos de elegancia. En 1930, Rosengart construyó el vehículo francés más pequeño y barato en pro-

ducir de manera regular, con un precio medio un 25 % inferior a la competencia. La potencia, entre 5 y 8 CV, resultaban suficientes para mover estos pesos ligeros con soltura. Durante la guerra, la producción de vehículos se detuvo, obligada por la producción militar, retomando, tras ella, la fabricación de nuevos modelos de dos y cuatro puertas, aunque ya sin sus fundadores, quien por problemas financieros tuvo que transferir su empresa a una sociedad industrial parisisa. Sacándose del mundo empresarial, Lucien Rosengart se dedicaría al arte hasta su muerte, ocurrida en 1976.

Volviendo al final del conflicto bélico, la nueva directiva Rosengart solo podía ofrecer vehículos con una tecnología algo desahogada, de progreña, con unos costes de producción exorbitantes. A pesar de presentar nuevos modelos, estos no acababan de convencer. Con una competencia que ofrecía un producto de mayor tecnología a mitad de precio, unido a una política francesa internacionalista, con el famoso Plan Pons, las consecuencias fueron desastrosas. Las ventas fueron descendiendo hasta que en 1951 tan solo podían vender 251 unidades. Incluso la presentación de un nuevo modelo, el Sagale, último intento para poner a flote la fábrica, fue un fiasco. En 1955 la marca dejó de existir. Con más de 30 modelos diferentes a la largo de sus 26 años de existencia, esta marca, aunque poco conocida en el panorama internacional, resultó ser una parte importante del desarrollo automotriz francés.



EL MINI DE LOS AÑOS 30. Derivado del Austin Seven inglés, fue el primer modelo de la marca bajo licencia inglesa. Con 2,5 metros y una mecánica sencilla, este LR2 era un vehículo muy fiable.



CUATRO EJEMPLOS. A la largo de los 26 años de existencia, la marca apostó por modelos económicos. El éxito del inicio con el LR2 y LR4 (primero por arriba) contrasta con los fiascos tras la guerra como el Ariette o el Sagale (tercer y cuarto dibujo), último modelo antes de desaparecer. También creó modelos más opulentos como el Supertraction en 1938 (segundo desde arriba), pero sin embargo las ventas no le acompañaron.

EL PLAN PONS

Denominado como el apellido de su creador, Paul Marie Pons, alto funcionario dentro del ministerio francés de la Producción Industrial, se trataba de un sistema en el que, según él, el Gobierno debía intervenir como consecuencia de un mercado automotriz caótico en el que la empresa privada había sido incapaz de generar una industria equilibrada y adaptada. El Estado, además de fijar los precios y salarios, arribó a cada fabricante el tipo de vehículo que debería fabricar, además de definir las materias primas a las que podría optar.

En 1945, cuando entra en vigor, en Francia, sobreviven 22 constructores de vehículos, además de otros tantos de vehículos pesados. El plan quinquenal, creado para el renacimiento cada cinco años, ignoró a todos aquellos fabricantes de vehículos de lujo, a los que se privó de todo tipo de subsidios, repuestos o la capacidad de importación. Aunque estas marcas semiartesanales de lujo intentaron vender sus productos fuera del país, la falta de medios y subsidios impuesta dentro del Plan Pons se transformó en una baja competitividad frente a la competencia extranjera, tecnológicamente más adelantada. Un hecho que desembocó en el final de las grandes marcas como Bugatti, Hispano Suiza, Mathis, La Licorne, Delahaye o Talbot aunque también otras más austeras, como Salmson, como nuestra protagonista, Rosengart.



ROSENGART LR4 SPORT. La Fundación Jorge Jove exhibirá en el futuro Museo de la Automoción dos unidades únicas de este singular fabricante.