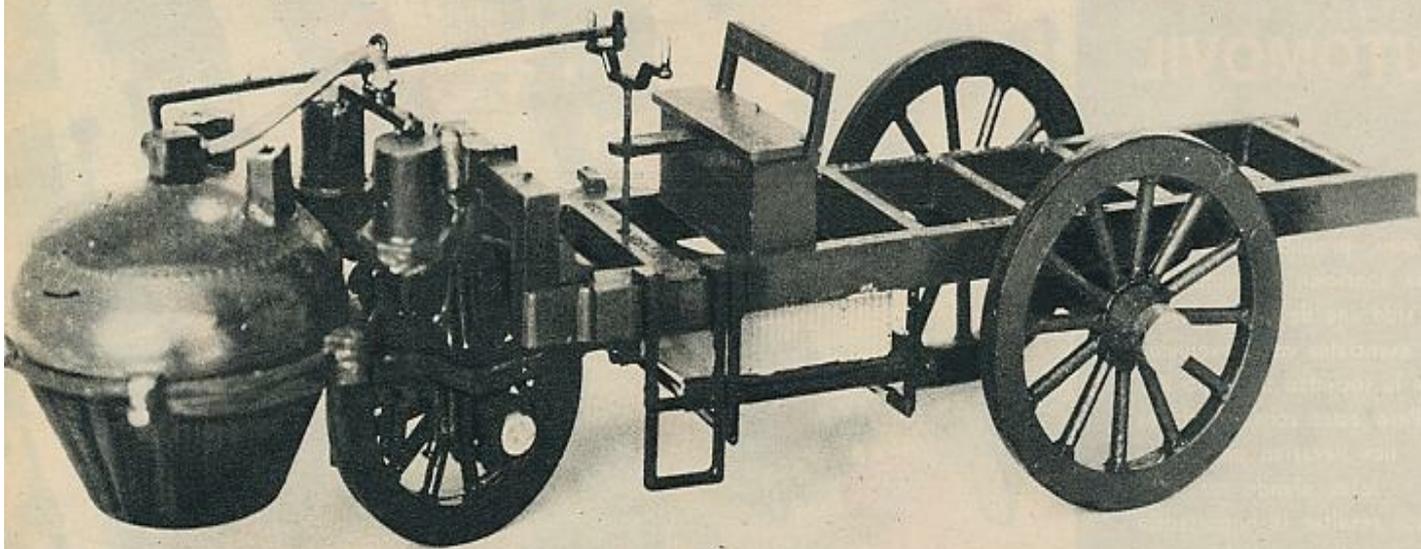


HISTORIA DEL AUTOMOVIL

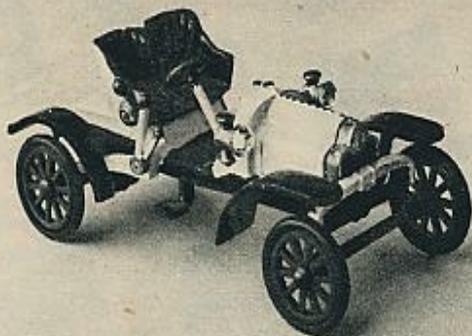
Los futuros historiadores estimarán, probablemente, que la aparición del automóvil ha sido uno de los elementos esenciales en la evolución de la sociedad del siglo XX. Pero estas consideraciones nos llevarían demasiado lejos, siendo suficiente hacer resaltar la importancia del coche en el desarrollo de nuestro tiempo. Pero son los primeros balbuceos del automóvil lo que atrae más particularmente la atención del curioso, a causa del contraste que presentan con los vehículos actuales, ya que durante estos últimos años se ha conseguido tal perfeccionamiento técnico que existe una gran diferencia entre ambos polos.



DE LA TARTANA AL "PAJARO AZUL"



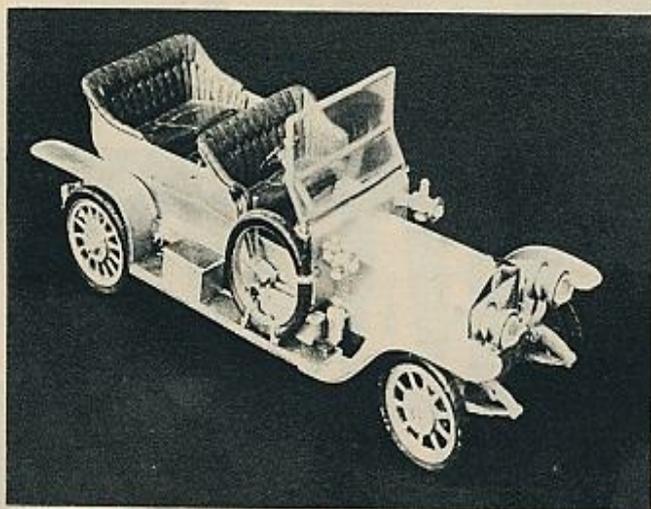
Estos dos modelos abren y cierran —al menos de momento— la historia del automóvil. En 1769, el francés Cugnot aplicó la máquina de vapor a un carro de artillería:



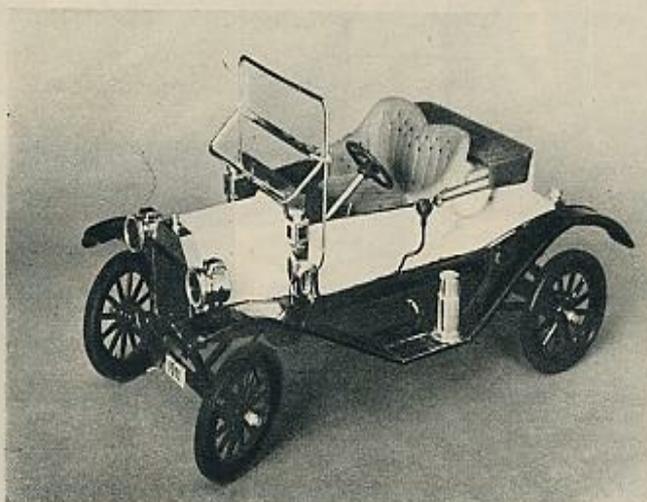
Modelo Sizaire-Naudin 1906. El coche toma forma propia, sin imitar al «fiacre».



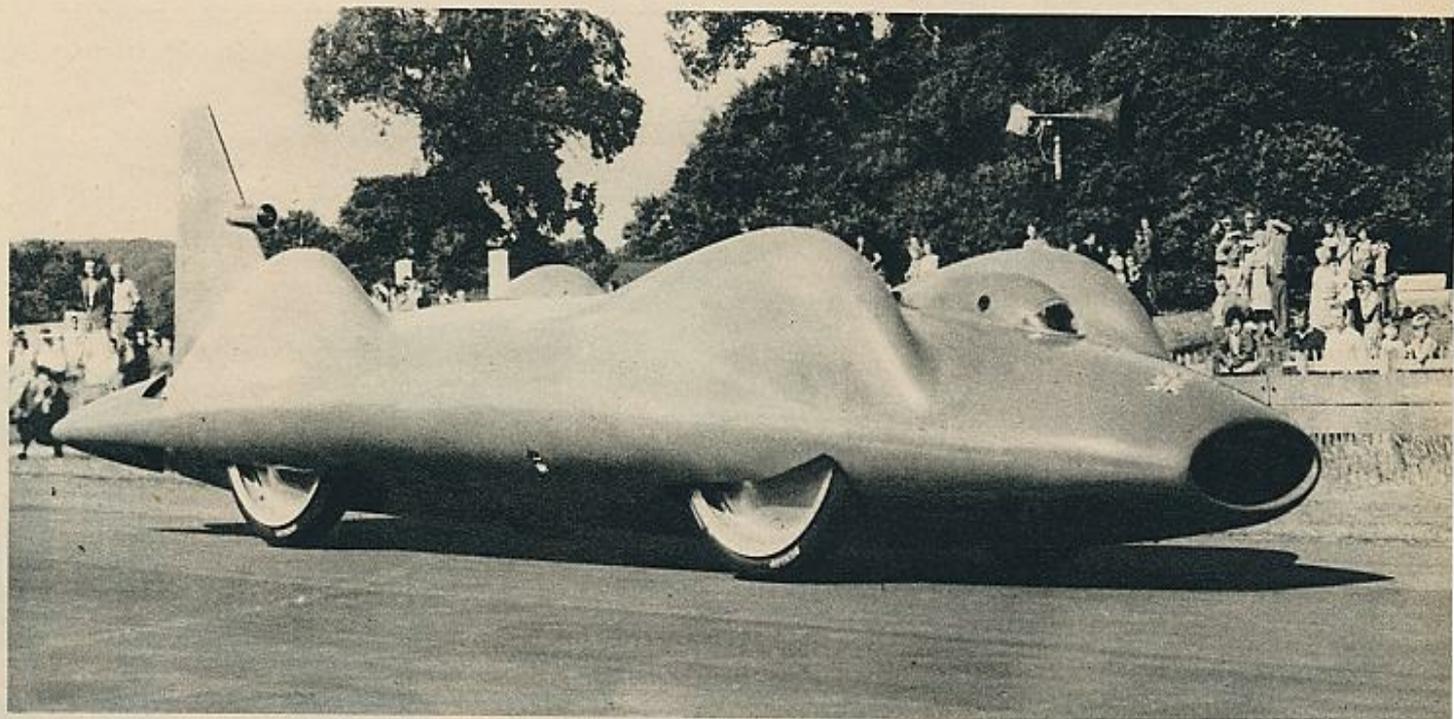
Fiat 1911, Tipo 4, uno de los primeros modelos; destacaba por su estética.



Modelo Rolls Royce 1907. El capó más alargado de la historia del automóvil.



Ford 1911. El célebre modelo T. Fue el primer coche construido en serie.



fue el primer vehículo automóvil. El otro, es el fabuloso e increíble «Pájaro Azul», de Donald Campbell, con el que ha alcanzado más de 600 kilómetros por hora.

EN 1769, CUGNOT APLICÓ LA MÁQUINA DE VAPOR A UN CARRO DE ARTILLERÍA

Conducir un coche hoy es una cosa tan simple que se realiza casi inconscientemente.

Es a finales del siglo pasado cuando comienzan los tiempos heroicos del automóvil, de donde parte el camino recorrido por la técnica para llegar, de momento, a las «limosinas» actuales. Pero también han existido anteriormente vehículos que se desplazaban solos. Aunque se traten de casos aislados no es menos interesante recordarlos. La primera tentativa se produjo en 1769, cuando el francés Cugnot aplicó a un carro de artillería de tres ruedas el principio de la máquina de vapor, recientemente inventado por el escocés James Watt. Este carro, ancestro del automóvil, fue modelo único, ya que, falto de frenos, cayó en una hondonada y no se construyó otro.

Después de la experiencia de Cugnot pasaron ochenta años hasta que surgió algo parecido: un monstruo de tres ruedas, todo en acero e impulsado por vapor. Pero sólo es, todavía, una especie de fenómeno de igual duración que un meteoro.

Cuando en 1893 Delamare-Bebauteville apareció con su «fiacre» sin caballos, comenzó verdaderamente la historia del automóvil. Al principio estuvo destinado casi en exclusiva a acaudalados particulares, al no existir las grandes fábricas actuales, y cada auto estaba hecho a mano, pieza a pieza, al precio de largos meses de trabajo e importantes cantidades de dinero. Dos años más tarde aparecen en Alemania los primeros coches de los ingenieros Daimler y Benz, cuyo aspecto exterior no difieren sensiblemente del vehículo de Delamare.

Los coches modernos están concebidos sobre la idea del «fiacre» y puede suponerse que su aparición, sin caballos, causó tanta sensación como el primer vuelo cósmico del hombre en 1961, a pesar de que técnicamente era mucho menos perfecto que el satélite. El arranque era ya «todo un poema». Nosotros, acostumbrados a dar un cuarto de vuelta a una llavecita para poner el motor en marcha, confortablemente sentados sobre un muelle cojín, difícilmente podemos imaginar el gasto de calorías que un motor del siglo pasado exigía de su conductor. Debía ponerlo en marcha a fuerza de manivela, luego de una docena de en-

sayos por lo general, llenándose las manos de grasa. Entonces la bujía se engrasaba y había que recomenzar la operación. Generalmente, el chófer estaba extenuado antes de que el motor aceptara andar solo. Pero los problemas no habían termi-

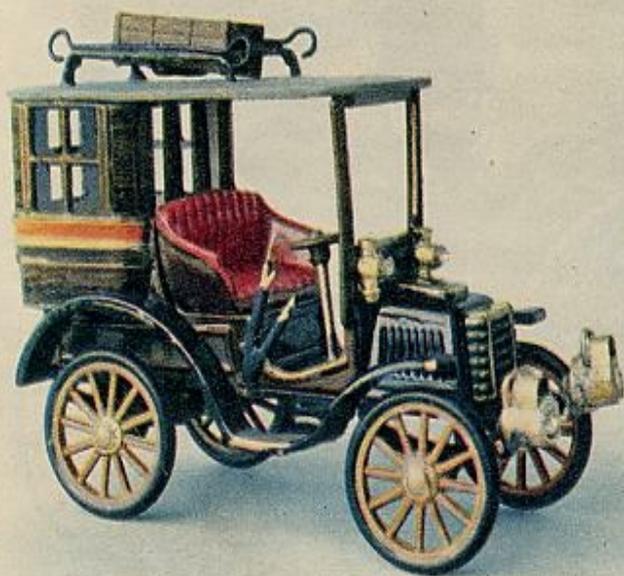
nado. Ya en ruta, el aceite continuaba derramándose un poco por todas partes y, sobre todo, por las correas de transmisión, que empezaban a patinar, con gran consternación del conductor. Otras veces el motor se paraba misteriosamente y era

SIGUE



Modelo de coche construido por Daimler en 1886. No había transcurrido un siglo desde la aplicación de Cugnot.

1908, UNA TERRIBLE AVENTURA: NUEVA YORK-MOSCU-PA



Modelo Panhard-Lavassor 1899.



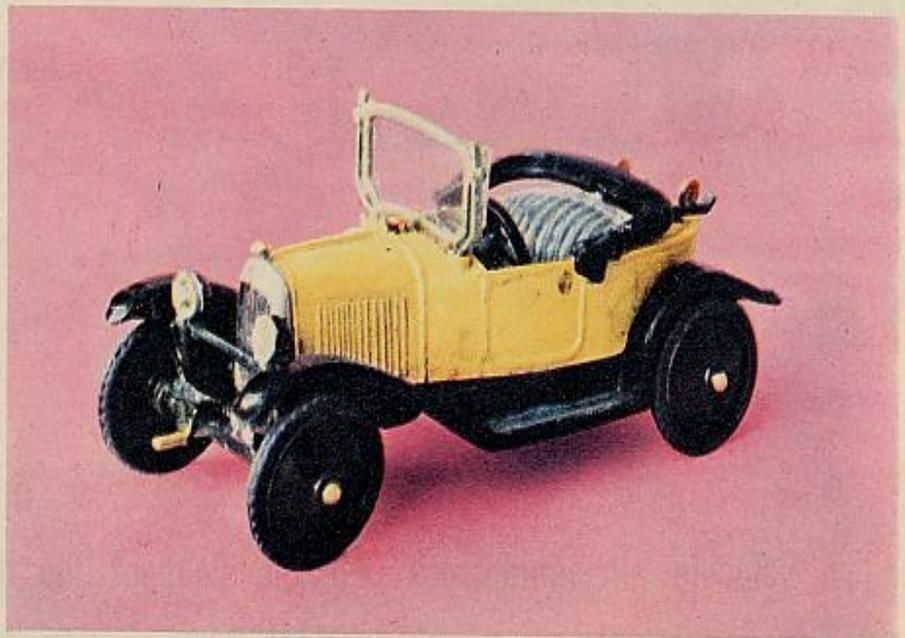
Modelo Dedion-Banton 1900.

RIS, EN 124 DIAS

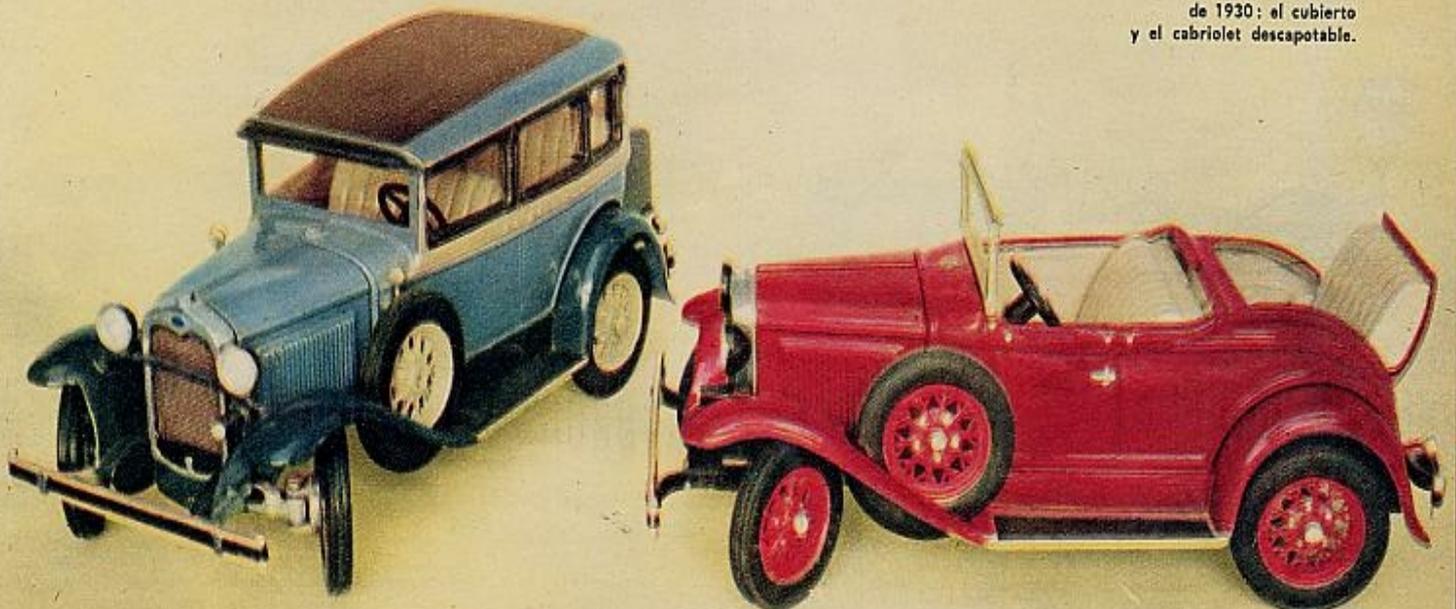
Modelo Delahaye 1901, con un motor de 4,5 C. V.
Modelo Peugeot 1898, un «fiacre» movido por petróleo.



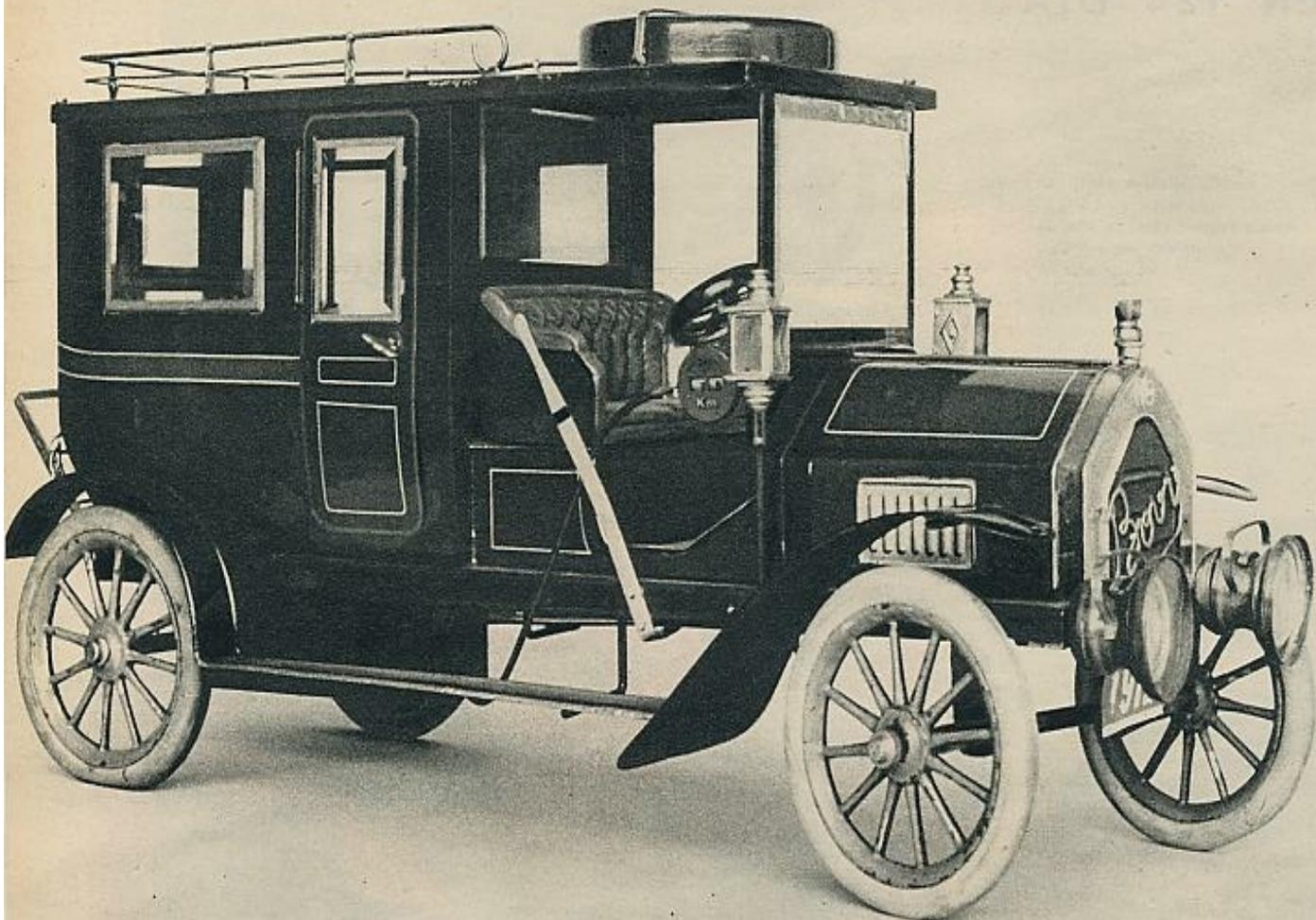
Modelo Stanley-stormes 1907.



Modelo Citroën 1923; casi un contemporáneo.



Dos modelos de Ford de 1930: el cubierto y el cabriolet descapotable.



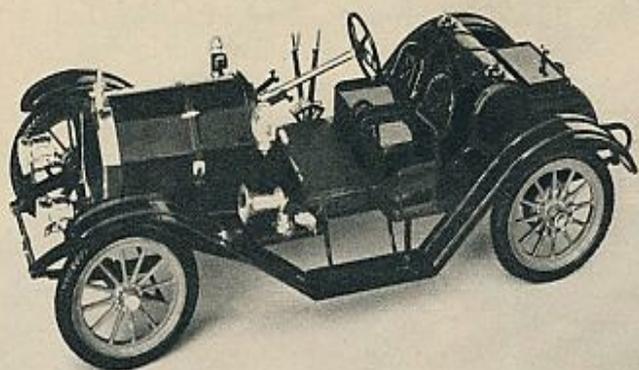
Bovy 1912, el orgullo de la Industria belga, se convirtió en el primer taxi de Bruselas.

Con un vehículo alimentado por petróleo, Peugeot fue de París a Brest en tres días

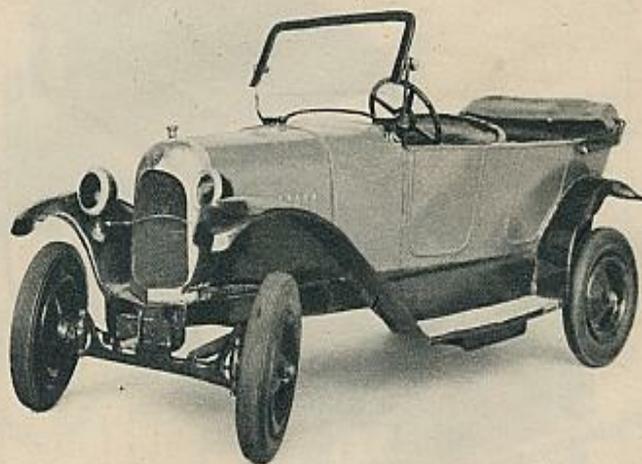
necesario empujar el vehículo, corriendo a su lado para llevar el volante, lo que suponía una buena dosis de esfuerzo por parte del conductor; otras, el motor estornudaba y, como para liberarse de su carga, daba un saltito...

Como no existían garajes por el camino, el conductor debía intentar reparar la avería en el lugar donde había ocurrido, librando nueva batalla con la máquina. Era la primera época del automóvil. Pero si nos referimos ahora, en lugar del

plano técnico, al impacto psicológico que los coches causaron, descubriremos que también fue muy importante. El hombre de la calle consideraba a los ruidosos ingenios como máquinas infernales. El «snob» veía en ellos objetos de horror aptos



Mercer 1913, con un inmenso depósito de esencia colocado detrás de los asientos.



Citroën 1919, de 5 C. V. Supuso el triunfo definitivo del automóvil en Europa.

para significarse, mientras que las autoridades, como en Alemania, por ejemplo, proclamaron por decreto ministerial que el automóvil es «un vehículo indigno de un alto funcionario».

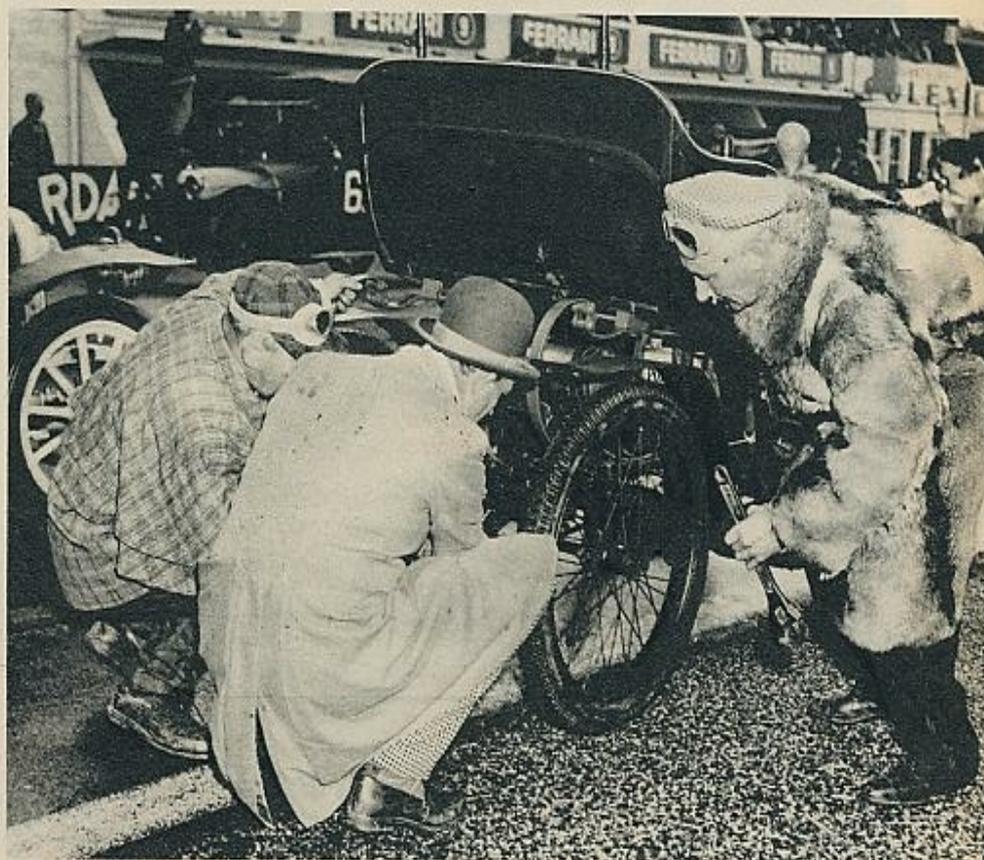
Pero, al lado de esto, existían los mecánicos, los pioneros atraídos por el coche sin caballos, que se apasionaban cada vez más por la mecánica, en cuyo triunfo tenían una fe inquebrantable. Y realizaron actos espectaculares para lograr la consideración de los hombres por sus máquinas.

una hazaña: parís-brest, en tres días

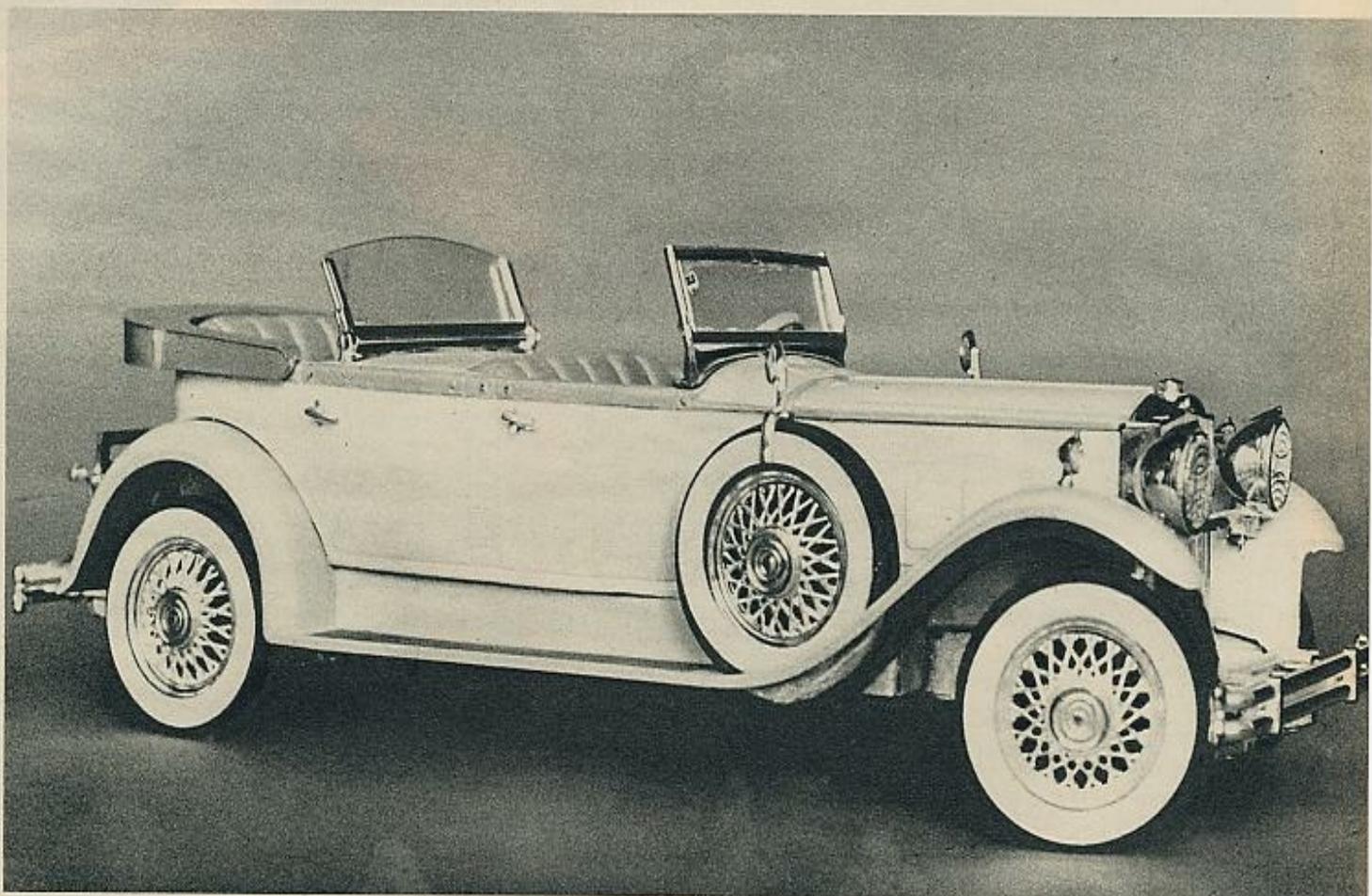
En ocasión de la gran carrera ciclista París-Brest, en 1891, Armand Peugeot construyó un vehículo alimentado con petróleo, con el que quiso probar que el automóvil podía rivalizar en rapidez con el velocípedo. Obtiene la autorización de tomar la salida y realiza la hazaña sin precedentes de recorrer dicho trayecto en tres días. Al día siguiente regresa a París, a donde llega sin tropiezos después de haber recorrido 1.200 kilómetros a una velocidad de... 15 como media horaria, lo que le valló un enorme titular en la primera página del «Petit Journal».

Al empezar a ayudar la prensa, comenzó una gran emulación entre los constructores de coches. Y cuando el «Petit Journal» creó, tres años más tarde, una competición internacional entre París y Rouen, 102 vehículos tomaron la salida. Una ensordecedora caravana de ingenios, adictos a los más variados métodos de propulsión: vapor, gas, electricidad, gasolina, etc., y en donde la absurda mecánica lo inspiraba todo, menos confianza. Sólo 21 vehículos fueron eliminados, por sospechosos de peligro: había nacido el control técnico. En cuanto al vencedor, Emile Levassor realizó el trayecto a la velocidad media de 20,5 Km./h.

(Contúyese en la página 72)



Las averías, numerosas y varias, constituían un auténtico problema para los pioneros del automóvil.



Packard-Phaeton 1930. Una joya de la pujante industria automovilística americana. Su línea está capacitada para rivalizar con los más lujosos coches modernos.

HISTORIA DEL AUTOMOVIL

(Viana de la página 25)

El año 1895 resulta decisivo para la historia del automóvil. Colocada bajo el signo de la velocidad, la carrera París-Burdeos-París, también es ganada por Levassor, que consigue una media horaria de 24,4 kilómetros. Una gran victoria que bate el record ciclista de la París-Brest, hecho que consagra la superioridad del motor sobre el hombre. También aparece un fenómeno nuevo en dicha carrera: un vehículo Peugeot con neumáticos hinchados con aire. Los hermanos Michelin, que pilotaban los Peugeot, tuvieron 22 reventones y pinchazos durante el camino. Pero los neumáticos pronto empezaron a popularizarse, aunque el cambiar uno significaba, por lo menos, una hora de trabajo. Si la reserva se agotaba había que repararlo en el acto. Felizmente, los neumáticos hicieron camino. Hoy resisten hasta los 50.000 kilómetros, pero si en 1895 rodaban unos centenares había que darse por contento. Sin embargo, sus progresos cualitativos fueron espectaculares, hasta el punto de que al año el 50 por 100 de los automóviles estaban equipados con ellos, y en 1920 su longevidad alcanzaba los 8.000 kilómetros.

1908 resulta una fecha importante en la historia del automóvil. Para compensar las derrotas francesas ante los coches italianos y alemanes, el diario «Le Matin» organiza una carrera extraordinaria: New York-París, vía Vladivostok y Moscú; es decir, la vuelta al mundo en coche, 19.500 kilómetros de terribles aventuras para los tres esforzados supervivientes —alemán, americano e italiano—, de los seis participantes, que rodearon nuestro planeta en 124, 127 y 141 días, respectivamente. No hubo éxito francés, como se pretendía, pero lo fue para el automóvil, ya que la extraordinaria expectación despertada ante una empresa de tal envergadura obligó al mundo a reconsiderar el problema del vehículo a motor. Y la alta finanza comenzó a pensar invertir capital en la construcción de coches. Por otro lado, varios países incluyeron entre sus proyectos la mejora de carreteras, y en Prusia el decreto declarando «indigno» el uso de automóvil para los altos funcionarios fue derogado.

En Alemania se admitía ya el uso del coche. Pero siendo un país con numerosa familia real, eran los príncipes quienes daban el tono a la moda. Así, un día de verano de 1902, el comandante Rausch, de la Casa Militar de Guillermo II, llegó al castillo imperial al volante de un ruidoso automóvil. Su Majestad, que no gustaba de las «tartanas malolientes», como las llamaba, torció el gesto, pero retó al oficial a una carrera entre el coche y su calesa tirada por cuatro caballos. Rausch aceptó, aunque al cabo de un par de minutos, a causa de la rotura de los frenos, se vio en la alternativa de chocar con la calesa o sobrepasarla ampliamente, cosa esta última que hizo saludando a su jefe supremo con toda deferencia.

Rausch no sufrió represalias por su atrevimiento, ya que el Kaiser, entusiasmado, se decidió a conducir una «tartana maloliente», encargando tres modelos que al año siguiente hicieron su triunfal entrada en la corte.

ford empieza a construir en serie

En 1910, Henry Ford acomete por vez primera la construcción de coches en serie, con su célebre «Modelo T», que tanto daría que hablar. De golpe, el automóvil entra en la vida cotidiana, al menos en los Estados Unidos, en donde pasó de vehículo de placer a medio de locomoción.

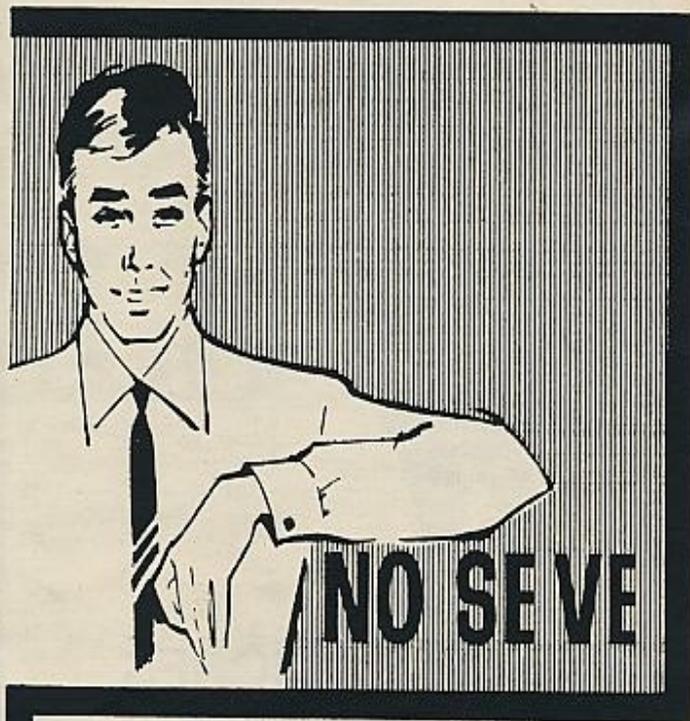
En Europa habrá que esperar diez años todavía para llegar a este grado de evolución con el 5 C. V. «Trefle», que Citroën construirá en serie. Pero ya en la batalla del Marne, en 1918, las autoridades militares comprendieron el apoyo técnico que los coches significaban, ya que la victoria fue conseguida gracias al rápido transporte de tropas por los taxis de París, que habían sido requisados para tal efecto.

Es en 1920 cuando el automóvil conquista definitivamente el gran público y se lanza por todas las carreteras de Europa y América. Igualmente comienzan a popularizarse las carreras automovilísticas en circuitos cerrados. La diferencia entre Europa y Estados Unidos es que, si estos últimos gastan millones de dólares anualmente en publicidad para aumentar las ventas, los constructores europeos prefieren dedicar grandes sumas a las carreras, que serán su campo de ensayo para mejorar los modelos. Pero aunque en esa fecha se establece definitivamente la producción en serie y, al mismo tiempo, la competencia entre las grandes marcas, el automóvil conoce su pleno éxito después de la segunda guerra mundial, en que ciertos modelos concebidos antes de aquella sobrevivieron a los nuevos tiempos, especialmente en detalles técnicos. Por ejemplo, el motor detrás, presentado hace muchos años por la casa Citroën, ha reaparecido modernamente en el Volkswagen. Y no olvidemos el «Pájaro Azul» con el cual se han alcanzado velocidades de vértigo.

Sin embargo, hoy día la pasión por el coche antiguo se ha convertido en un tanto crónica, sobre todo para corredores aficionados, hasta el punto de que una casa estadounidense... ¡piensa lanzarlos en serie, habiendo comenzado con el modelo Surrey 1903!

Suele decirse que la historia es un eterno retorno. ¿Asistiremos a algo parecido en el dominio del automóvil? No es imposible, ya que la evolución del vehículo a motor, tanto estética como técnicamente, parece haber llegado a un grado de perfección difícil de sobrepasar.

CHARLES DUPONT
(Fotos NEWS SERVICE-ZARDOYA PRESS)



También en verano se puede ir cómodo y elegante, evitando la mala impresión de la camiseta pegada al cuerpo.

La camiseta **DUX 821**, proporciona agradable frescor y absorbe el sudor.

LA FINISIMA
CAMISETA

DUX 821

DE PURO HILO DE ALGODON JUMEL "ESCOCIA"