

MOTOR

el automóvil en España

La curva de desarrollo de los países es paralela a la que indica la utilización de motores de todo tipo. Pero quien pretenda averiguar si el motor es factor del progreso, o el progreso una consecuencia del motor, reproducirá en su ánimo la duda acerca de la génesis de la gallina y el huevo.

Lo cierto es que el motor se puede utilizar como índice de desarrollo, y, particularmente, el motor aplicado a vehículos de turismo y transporte. La prosperidad española en los últimos años queda reflejada en el incremento de unidades del Parque Nacional de Vehículos, que crece a un ritmo medio superior a los 175.000 vehículos por año. Según informe de la Jefatura Central de Tráfico, en 1960 había en España un millón de vehículos en circulación. En cuatro años el aumento ha supuesto 702.672 unidades. Dos años más a igual cadencia, y se duplicará el Parque de 1960.

Un detalle curioso en este movimiento de prosperidad española y que habrá de pasar a la historia de nuestra economía, estriba en el hecho, diariamente constatado, de que las fábricas de automóviles van a remolque de la demanda, con demoras de varios meses (aun más de doce), desde que se produjo en el cliente la decisión de la compra de un coche.

Las fábricas caminan con pies de plomo. Reparten entre sus accionistas buen tanto por ciento de beneficios (libres de impuestos), lo cual es síntoma de buen negocio; sin embargo, se ha pecado —no es ésta la primera piedra que se arroja a los fabricantes de automóviles— de un exceso de cautela para realizar las inversiones pertinentes. Y les ha cogido el toro. Nos ha cogido a todos; porque en todos repercute.

Pero, afortunadamente, no va a pasar de un revolcón y algunos maullamientos. Los aranceles proteccionistas siempre están al quite para evitar taras de importaciones. Y aún se mueven más importantes capotes: los restringidos cupos de coches extranjeros y la exigencia de 75.000 unidades anuales a cualquier fábrica de nuevo permiso que se pretenda instalar en España. Por otra parte, ha despertado la agilidad de los dirigentes de la industria del automóvil y el programa que se presenta para un futuro próximo no puede ser más alentador. Según declaró el ministro Ullastres en la Feria de Bilbao, es inmediata la normalización del mercado del automóvil, con supresión de las actuales demoras.

La Seat se prepara en Barcelona para el lanzamiento de seiscientos coches diarios en 1965; FASA calcula su propia fábrica de motores Renault; y la Citroën de Vigo refuerza sus líneas de producción. Se complementa esta actividad con las gestiones que mantiene Barreiros en defensa de la fabricación en España del Dodge Dart y del Simca 1000; con los deseos de Nueva Montaña Quijano —empresa de Santander que ahora construye los motores para FASA— de producir en España el modelo Mini 850; con las manifestaciones de Angelino Vicenzo de hacer en Zaragoza en nuevo turismo diesel con motor Perkins al que denominará Sedán (Sociedad Española de Automóviles Nacionales)...

Se está cocinando una nueva época para el automovilismo en España. Una época en la que el cliente siempre tendrá razón; una época sin recomendaciones para comprar, sino para vender; con remozamientos de modelos; con inversiones de investigación para realizar coches de concepción propia, sin «royalties» ni limitaciones de exportación; una época en la que a algunos de los coches fabricados bajo licencia, se les abrirá la jaula de nuestro mercado interior, en dirección a países africanos; una época, en fin, que hasta se podría redondear con una libre importación de turismos, previo el pago de los debidos aranceles.

Naturalmente, las cotizaciones se harán más sensibles a las incidencias: nuevos modelos, aceptación de la clientela, crítica de los técnicos... Y el coche usado no será eternamente un bien rodante, sino que llegará un día en que, a determinada edad, sea considerado como chatarra o como pieza de museo.

La prosperidad arrastra nuevas preocupaciones, y una de ellas ha de ser la de mantenerse al día en cuestión de vehículos, por bien del propio bolsillo. Los lectores de TRIUNFO, a partir de hoy, pueden contar con esta sección, en cuya asiduidad espero encuentren la rapidez de información que se precisa para estar al tanto del mundo del motor.

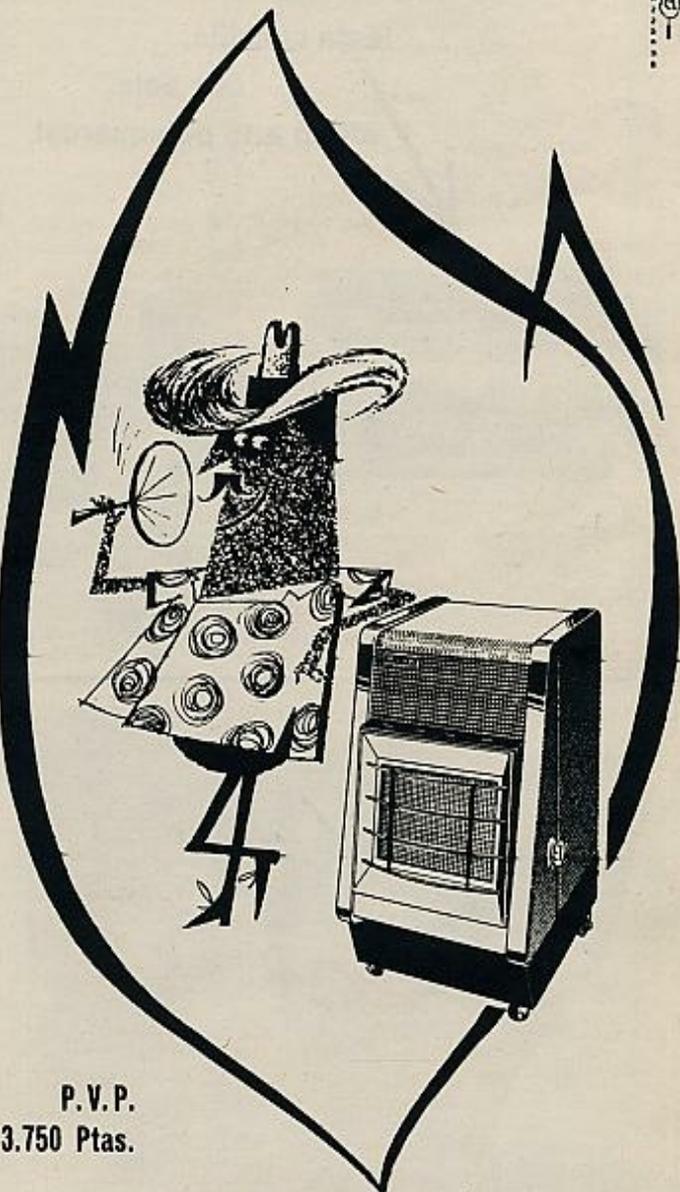
LUKE



Es posible que en fecha próxima se anuncie formalmente la fabricación de un coche español hermano del Austin Inglés.

esta es PANAMA!

Una de las cinco componentes de la gran familia de estufas MILAR



P. V. P.
3.750 Ptas.

MARAVILLOSO CALEFACTOR
POR INFRARROJOS, A BUTANO

Presentación sólida y de fino gusto.
Válvulas de seguridad y controlador de atmósfera.
Amplio poder calórico.
Rendimiento: máx. 3.600;
mín. 1.200 Kcal h.
Consumo: máx. 270; mín. 95 gr. h.

MILAR
INTERNACIONAL

CALOR DE HOGAR CON... MILAR