

## prospección para el "dodge dart"

**P**OR estas fechas, están recibiendo los futuros primeros adjudicatarios del «Dodge Dart», un cuestionario de Barreiros con el que se pretende conocer los gustos de la clientela: color, tapizado, tipo de neumáticos, etc.

Como ya se dijo en un anterior número de TRIUNFO, la Feria de Barcelona es la meta que se han trazado los fabricantes españoles en su carrera de presentación de nuevos modelos. Y este «Dodge Dart» «made in Villaverde» parece ser que acudirá puntualmente a la cita. Un portavoz oficial de Barreiros ha confirmado el propósito de hacer varias entregas en primavera y mantener un aumento progresivo de producción, que, si es tan alta como precisa la demanda actual, puede permitir la consecución de un buen precio dentro de su categoría de coche de lujo. De momento, acaso 170.000 pesetas franco fábrica, para reducir a medida que la factoría española se acerque a la nacionalización total del vehículo.

### otras marcas que quieren ser españolas

La situación automovilista presenta un panorama de aurora boreal para los usuarios españoles. A pesar de las dificultades de límite mínimo de producción que fija el Ministerio de Industria y que fue juzgado por muchos como una medida proteccionista para las fábricas existentes, lo cierto es que cada día surgen nuevos aspirantes con planes para construir más automóviles. La pasada semana se incorporaron al rumor de nuevas fabricaciones, Motor Ibérica y Fadisa.

Motor Ibérica produce en Barcelona, bajo licencia, camiones y tractores de la Ford; y Fadisa, en Avila, los furgones de Alfa Romeo. Ambas firmas se alzan sobre el podium de la novedad, porque se vislumbra la posibilidad, quizá no muy remota, de que amplíen su gama con vehículos de turismo.

Los 32 millones de pesetas de la Motor Ibérica, invertidos hoy en las cadenas de camiones y tractores «Ethos» (Ford español), deberán ser incrementados hasta la cifra redonda de 1.000 millones para lograr la producción de 75.000 turismos anuales. Hay que empezar por levantar otras naves, en los terrenos para los que tiene opción en el puerto franco de Barcelona, e importar moderna maquinaria y utillaje. Para el aumento de capital, se habla de dar entrada a la empresa norteamericana como accionista mayoritario de la española.

Este paso de la Motor Ibérica hacia el automóvil estaba previsto desde su creación. En embargo, la idea de fabricar turismos ha sido últimamente fomentada por la perspectiva de los hombres de la Ford norteamericana, que han pulsado y conducido la mejor opción a la plataforma Ibérica, teniendo muy en cuenta sus posibilidades de trampolín para África. Se pretende hacer el «Corlina» o el «Taungu 12», a la mitad de precio que el «Seat 1500». ¿Será posible?

La noticia de Fadisa y Alfa Romeo no entra todavía en terrenos de concreción financiera. Hasta ahora se sabe que han existido conversaciones en Milán entre el embajador Sánchez-Bella y los dirigentes de la firma italiana. Se especificó la posibilidad de fabricar en España el modelo «Giulia», al precio de 130.000 pesetas.

### la industria auxiliar, a la expectativa

El crecimiento de la industria automovilista española es palpable desde hace algunos años, y ahora más aún, con las vitaminas de los dólares U.S.A. Pero la industria auxiliar no tiene una prosperidad paralela en la totalidad de colaboraciones que necesitan las productoras de vehículos. Sólo una parte está preparada para recibir el aluvión de pedidos que provocaría tanta fabricación como se anuncia.

Puede contarse con la Fábrica Española de Magnetos, cuyas naves de Madrid y Treto (Santander) son capaces para cubrir sin limitación la demanda de elementos eléctricos; la recién creada Perodo Española, que producirá forros de frenos para abastecer el mercado interior y exportar; Artés de Arcos, con fábrica modelo en Almería que completa la de Barcelona, para grandes series de bocinas, volantes, tapacubos y otros accesorios; Veglia Bressel, con modernísima factoría en Madrid, capaz de surtir de velocímetros y demás indicadores a toda posible industria; las de neumáticos, Pirelli, Firestone, General y Michelin también pueden ir acordes a un incremento de la demanda. Y hay algunas más en diversos campos, pero forman mayoría las que pecan de falta de preparación, cuando no de carencia de calidad.

Existe una miríada de pequeños talleres a los que no han dejado crecer —inadvertidamente— las propias fábricas de automóviles, que siempre han exprimido los precios hasta dejarles márgenes de subsistencia, pero no bastantes para la modernización. Es un problema que se va resolviendo por soluciones que busca el ingenio y la habilidad de cada cual. En algunos casos convienen a los propios fabricantes de automóviles para financiación de medios modernos; en otros, llegan a la fusión de fuerzas.

El deseo general es poseer, cuanto antes, elementos de producción rentable y calidad uniforme, y defenderse de probables competencias de firmas extranjeras cuya pupila está fija sobre el amanecer industrial de España. En el perfeccionamiento de las fábricas auxiliares, así como en un acuerdo de utilización de elementos comunes, está el secreto de la baja de precios de los vehículos, o mantenimiento de los actuales frente a posibles subidas de salarios hacia el nivel europeo.

LUIKE

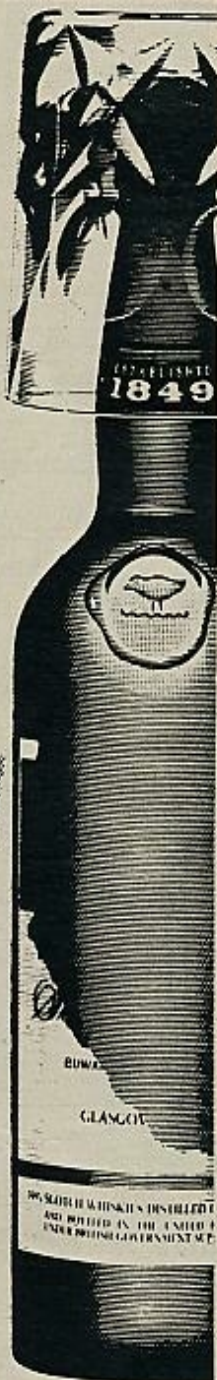


Estos son los dos tipos de «Dodge Dart» que Barreiros anuncia para empezar a entregar en abril. (Foto MOTOR PRESS)

seguridad  
ante todo, sir,  
susurró el barman al  
despegar la etiqueta. Si no  
hiciera esto, se acabaría antes de  
decir William Lawson's. Así lo reservo  
para quienes conocen su whisky. Como Vd. sir.



William Lawson's Whisky,  
blended from the finest malts of  
Scotland's Highland Distilleries



Distribuidor exclusivo:  
MARTINI & ROSSI, S. A. • Barcelona-Madrid