

la resurrección del goggomobil

UNA noticia que llega a TRIUNFO como primicia motorista se refiere a la resurrección del Goggomobil. Por lo visto, el antiguo factótum, señor Beltrán, ha vendido su importante paquete de acciones y ahora son los hermanos Matute, de Bilbao, quienes se encargan de dar vida a la nueva empresa. Nos aseguran que, de momento, la política es de reducción del nombre para llamarle solamente Goggo, y, al mismo tiempo, de ampliación de la carrocería en 15 centímetros.

Científicamente la muerte de Goggomobil es imposible, aunque está demostrado que había quien la deseaba. No vamos a decir que los dirigentes de la firma han estado muy hábiles para sacarlo del atolladero; pero tampoco han hallado el músculo amable y espontáneo que se brinda a dar un empujón deportivo y benéfico.

Los precios iniciales del Goggomobil fueran 5.000 pesetas más altos de lo que se esperaba y su financiación no estaba estudiada para modestas economías. Por estas razones empezó siendo un «mientras tantos», una solución momentánea de motorización para señores que aguardaban en las lentas colas de adjudicación de automóviles racionados. A medida que pasaban los años, las fábricas producían más, surgían financieras de largos plazos y el Goggomobil empezó a encontrar dificultades. Se pisaba un terreno más difícil, un estrato más bajo de clientela que, una vez enredada en la malla de los plazos, prefería un coche de mayores proporciones, aunque su precio superior, más la suma de intereses, le obligara a un año más de sacrificios firmando letras cuyo vencimiento habría de coincidir necesariamente con ese momento de la vida de los vehículos en que empiezan los gastos por reparaciones casi diarias.

La experiencia convence al hombre de que la letra con sangre entra. Hasta la bancaria. A varios conductores modestos les he oído lamentarse de haberse comprometido con la adquisición de un coche demasiado caro para sus ingresos y sueñan con el día en que pague la última letra como si ese fuera a ser el más feliz de su vida.

Por otra parte, cada vez se paga menos por el vehículo usado, lo que supone que entregarlo como parte de pago cuando las averías y los sustos aconsejan la compra de otro nuevo, equivale a una tercera o una cuarta parte del total a pagar. He vivido un caso estos días de un señor que deseaba coche nuevo. El suyo se valoraba en 44.000 (bien pagado) y le entregaban otro de igual marca y tipo previa aceptación de letras por el resto del valor del automóvil con todos sus gastos. Veinticuatro letras de 5.000 pesetas. El cliente lo está pensando y pensando. Me ha preguntado sobre qué cantidad tendría que gastarse para dejar su viejo coche en perfectas condiciones de rodaje.

Esta actitud está generalizada; lo cual significa que los coches usados de hoy están habitualmente en peores condiciones que sus equivalentes de hace unos años. Son trastos apurados al límite, de costosa manutención y con clientela cada vez más escasa.

He expuesto una serie de circunstancias que favorecen la venta del vehículo económico. Por eso creo en la resurrección del Goggomobil, si los dirigentes actuales de la firma tienen mejor visión que los anteriores y cuentan con la posibilidad de financiación cómoda.

Tengo entendido que los planes de una pequeña exportación van por buen camino. Una exportación que, si se realiza, puede ser tema de un reportaje bastante curioso: Munguía Industrial ha entrado en contacto con Fidel Castro para venderle varios centenares de unidades del Goggo. Se han enviado varias de prueba, y un testigo presencial asegura que Fidel Castro fue a recibirlos al puerto y se marchó en uno de ellos a su cuartel general.

También me han llegado noticias sobre los precios que van a regir en el futuro para los pequeños utilitarios:

T-350 (Turismo corriente)	39.750 pesetas
T-400 (Turismo corriente. Más potencia)	43.000 »
T-400-S (15 centímetros más largo)	49.950 »
C-350 (Furgoneta)	38.900 »
FM-350 (Furgón metálico)	49.500 »
FM-350 con asientos y cristales	52.000 »
FM-400-S (Furgón largo)	55.000 »
FM-400-S con asientos y cristales	57.500 »

Otro de los proyectos averiguados sobre Munguía Industrial es que están en contacto con la Volkswagen para producir en España piezas que se exportarán a la fábrica alemana. Y si el Ministerio de Industria lo autoriza, algún día el Goggomobil cambiará de líneas, crecerá y se convertirá en Volkswagen. No tendría más importancia que los cambios de modelos de cualquiera de las fábricas veteranas que hay en España.

Sin embargo, mi opinión es que al pequeño, al barato Goggomobil, le quedan aún muchos años de vida. Siempre ha habido más pobres que ricos.

LUIKE

INSTALE
SILENCIO



con

termotex

INFORMACION RAPIDA Tel. 222 82 37
Apto. 1194 - MADRID

DISTRIBUCION **TAFISA**
SERVICIO EN TODA ESPAÑA

