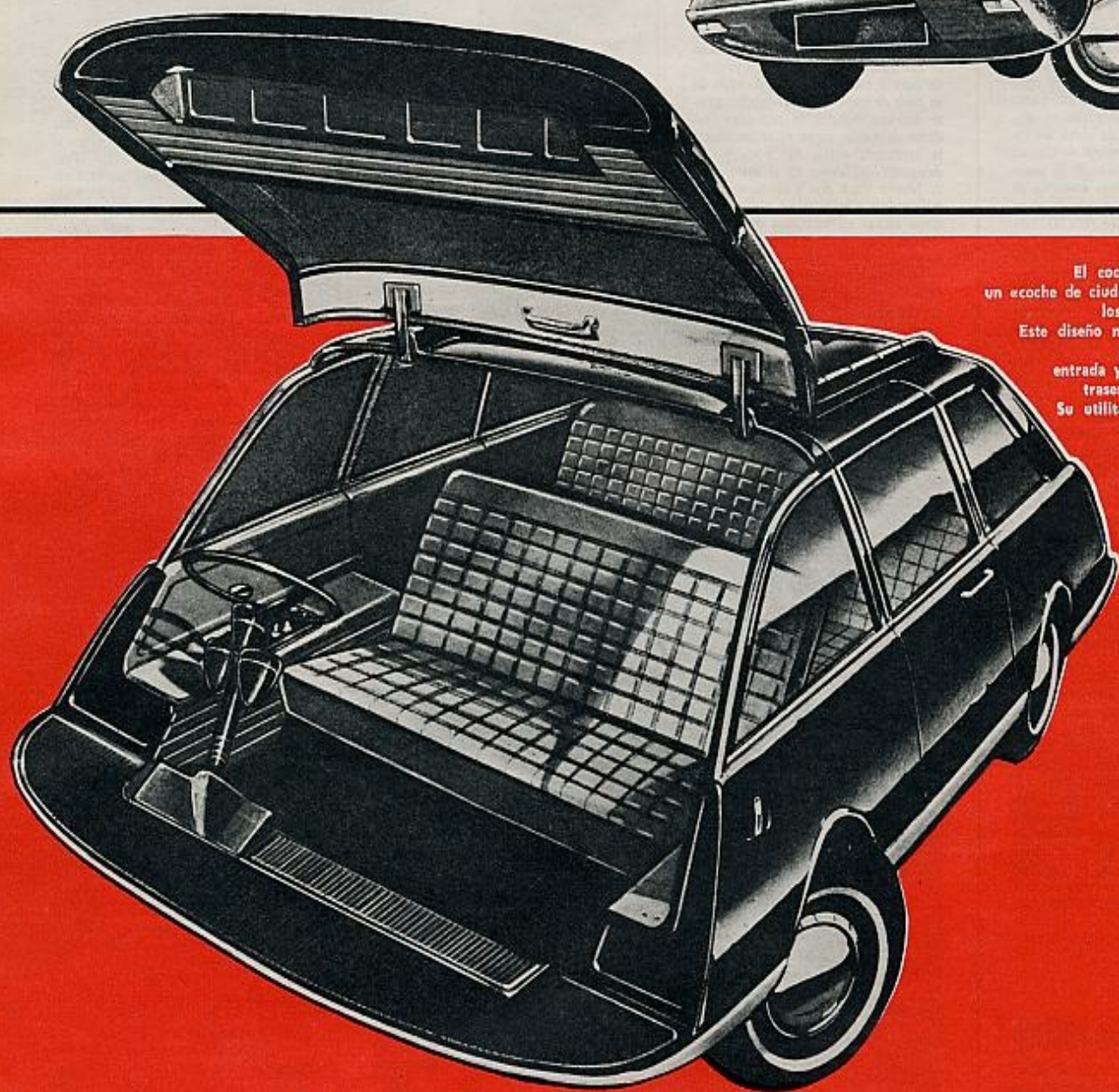


CIVILIZACION H.P.



El coche del futuro será un «coche de ciudad». Así lo estiman los expertos europeos. Este diseño muestra uno de los proyectos ingleses: entrada y salida en la parte trasera y a ambos lados. Su utilitarismo es evidente.

MIENTRAS en los Estados Unidos continúa el duelo de los gigantes de la industria automovilística por servir a su clientela —el bienestar en expansión, la búsqueda del lujo, la valoración de lo suntuoso— los coches más grandes, más impresionantemente decorados a desprecio de otros factores de índole práctica —aunque en este aspecto, como señalaba en el

anterior artículo, se ha frenado mucho—, en Europa se teoriza y se proyecta tratando de hallar la intersección entre velocidad y seguridad, entre la máquina y el hombre. Los norteamericanos continúan rizando el rizo en torno a las columnas de dólares y a todo lo que eso supone; pero un experto francés, Didier Merlin, escribía recientemente que el porvenir del

automóvil no se encontrará por el camino de lo fastuoso. Tres elementos principales señalaba Merlin como factores del futuro automovilístico en Europa, el primero de los cuales rige sobre los otros dos: el hombre, el coche y el medio, ya sea urbano o de gran autopista. «En los próximos años, será el hombre, el ser inteligente, quien cambiará más». Y añadía que la cifra

anual de los exámenes para obtener el permiso de conducir presagia que en un plazo de diez a quince años, cuando se hable de ciertos hombres no capacitados, se dirá: «No sabe leer, ni escribir, ni conducir». Será la definición nueva de sus limitaciones fundamentales. Pero también se dirá de ciertas mujeres. Merlin estima que el automóvil está llegando a hacer más

EL COCHE

dos tendencias constructoras frente a frente:
la norteamericana «anticuante» y la europea
del utilitario y cómodo «coche de ciudad»

DEL

FUTURO



Otro modelo de «coche de ciudad». Capacidad para seis personas dispuestas en tres filas. La fila central es de dos asientos orientada hacia atrás.

por la emancipación femenina que...
Simone de Beauvoir.

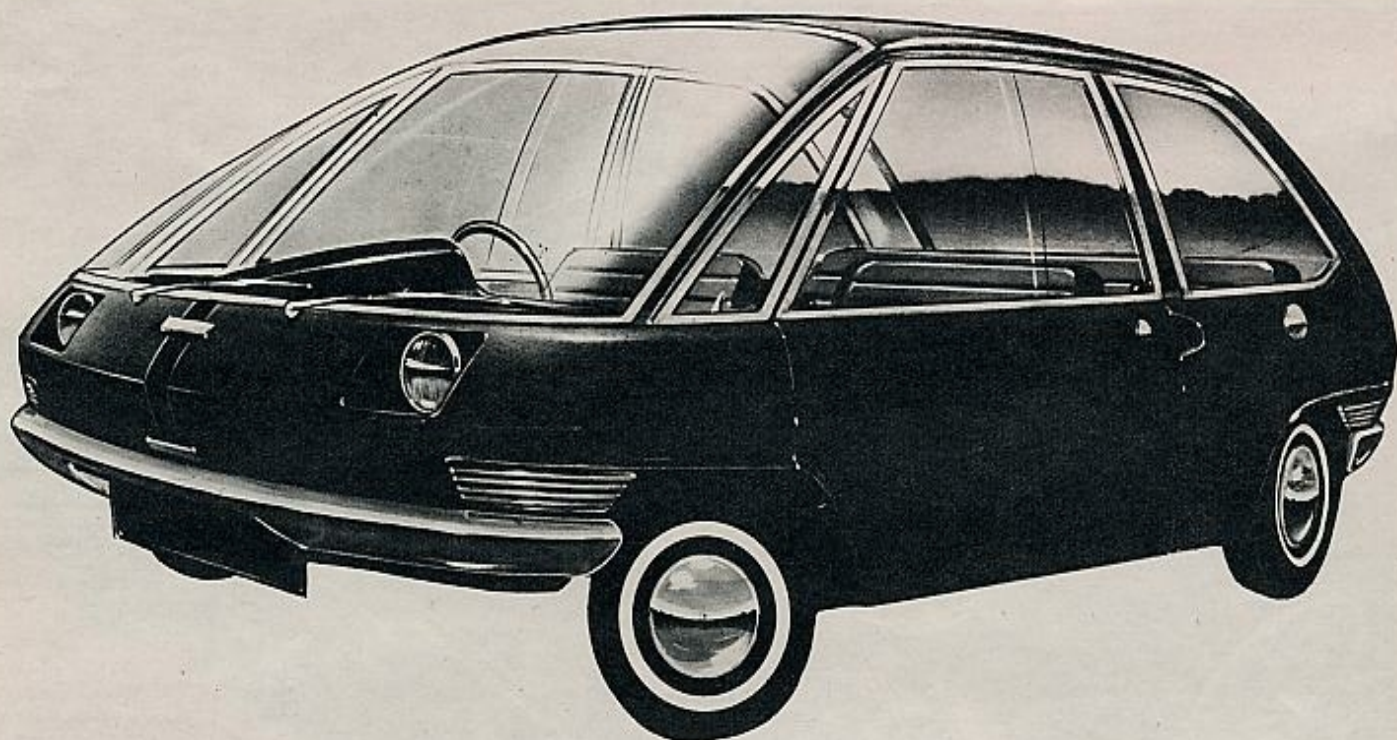
El automóvil llegará a condicionarnos en todos nuestros reflejos, acelerándonos y obligándonos a una estimación más rigurosa del tiempo. El automóvil, desarrollado en toda su plenitud —la plenitud previsible: la humanidad rodante en los cinco continentes—, ayudará a ha-

SIGUE

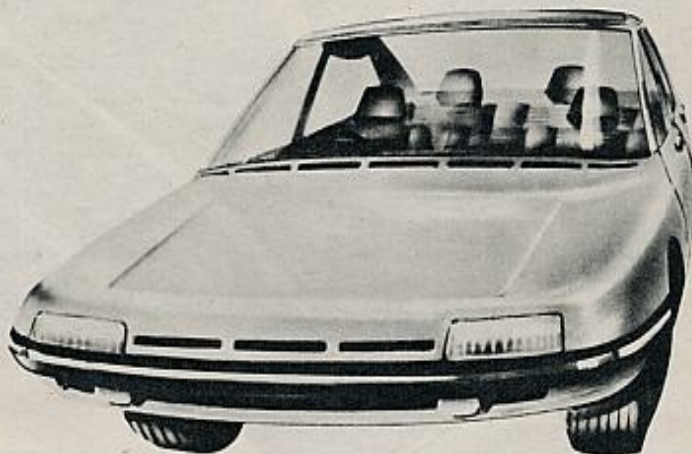
EL COCHE DEL FUTURO



Este modelo obtuvo el primer premio de coches interurbanos en el concurso del «Weekend Telegraph». Su transmisión es automática y tras el eje trasero. ¿Para 1970?



El primer premio de «coches de ciudad» lo consiguió este modelo. Suspensión independiente en cada rueda, frenos por discos, dirección engranaje-cremallera.



Segundo premio «ciudad» y segundo «interurbano». Ambos se corresponden, por sus características exteriores, con los dos primeros premios de sus categorías.

cernos mejor a todos como factor decisivo de una civilización nueva. Pero, lo que interesa de los teorías de Merlin, en este artículo, es el automóvil en sí mismo.

El coche del futuro se orientará hacia unas dimensiones más calibradas, porque esta es la condición primera para una circulación ordenada. El automóvil europeo podrá ser del tamaño del «404», del «Fiat» italo-soviético, del «Simca 1.500-1.501». En su primer período continuará moviéndose por el motor actual, pero no con transmisión automática; después, intervendrá la dirección asistida para facilitar la maniobra cada vez más frecuente. Más tarde, el motor de movimiento alternativo habrá terminado su ciclo y vendrán el motor rotativo, la turbina o el motor eléctrico. Lo más probable es que el sucesor sea este último. Silencioso e inodoro en principio, favorecerá al conductor, ya dueño del automatismo de la transmisión, en su seriedad. El automóvil se convertirá en un verdadero medio de transporte. Si la civilización del ocio se realiza, llegará el tiempo en el que el coche quede como vehículo de placer de los jóvenes, en tanto el avión se convierta en el de adultos y ancianos.

Estas profecías europeas contrastan, en su preocupación, con el duelo de los grandes fabricantes norteamericanos del automóvil y ofrecen el nivel de una perspectiva para comprenderlo mejor. Hay en ellas todo un olvido de lo superfluo, una valoración humanística del motor y un interés por el desarrollo de la sociedad humana. Nada más lejos del resumen que antecede de las teorías de Merlin, que el espíritu de los que valoran el objeto como tal objeto —el automóvil por el automóvil, como el arte por el arte— al margen de su destino, es decir, desorbitando. Es el espíritu de la sociedad opulenta y soberbia que se contempla a sí misma, que se refocila en su lujo masivo y busca el manierismo (véase nuestro anterior artículo) y hace de un automóvil una exageración automovilística como busca un ideal de mujer —Jayne Mansfield, Jane Russell, Marilyn Monroe— o un ideal masculino —Steve Reeves, Víctor Mature— también exagerados. Por ese camino se llega sólo al rocó que concluye en el hastío masivo y elefantásico.

cinco expertos

No hace mucho se reunieron en Londres tres hombres que pueden considerarse como tres pilares del automovilismo europeo —Andy Taylor, director de manufacturas de la Ford; Joe Edward, director gerente de la Pressed Steel Ltd., y Alec Issigonis, director de maquinaria de la BMC, a los que se unieron sir Donald Stokes, delegado de la Standard-Triumph, y Nuccio Bertone, diseñador italiano—. Todos ellos discutieron los siguientes



En estos tres modelos, sobre todo en el último, se ve la influencia de la imaginación de los diseñadores que pretenden crear el coche del futuro para ciudad. En el primero, los asientos están orientados a ambos lados y dejan espacio en el interior a modo de furgoneta. En el segundo, la novedad principal es la gran visibilidad que ofrece, hasta parecer una cabina de observación. En el tercero, las puertas se abren hasta coincidir con el techo. ¿Capricho? La experiencia lo dirá.

temas: ¿Quién juega el principal papel en el trazado de un nuevo coche, el diseñador o el ingeniero? ¿Existe realmente la necesidad de un coche de ciudad especialmente creado para ello? ¿Qué impresiona más al público: el aspecto exterior de los nuevos modelos o lo que hay debajo del capot? Hablaron, pues, del coche del futuro; de los problemas del automóvil cara al público.

Los conversadores discreparon en muchos puntos, pero se mostraron de acuerdo en una cosa: en que nos encontrábamos en la coyuntura que abriría las perspectivas de un decisivo porvenir del automóvil. He aquí algunas de las ideas que se expusieron.

No es económico cambiar el diseño de un coche cada año. Eso no hace que se vendan más los coches; los cambios de maquinaria sí que ayudan a su venta. Si en los Estados Unidos

el diseño se varía cada temporada es por que se trata de un intento desesperado por conservar el favor del público. Su política, en este sentido, es deliberadamente «anticuante», es la política de obligar a comprar para no perder la novedad; la política de, sin tener en cuenta las conveniencias del cliente, hacerle ver que es un anticuado y esto cada año. Se trata, pues, de vender más y más. En esto, los europeos tienen ideas distintas y han demostrado que la teoría de que los nuevos compradores de automóviles que surgen constantemente se muestran más inclinados a comprar un modelo nuevo que otro que se encuentre en el mercado hace ya tiempo. El «Morris Minor» y ahora el «Minix», el «Citroën» y el «Volkswagen» muestran lo contrario. En el futuro, el énfasis para el público va a estar en los co-

ches apropiados para usar en ciudades y zonas muy pobladas. Un porcentaje cada vez mayor de nuestros viajes motorizados se relaciona con viajes locales relativamente cortos, aunque si nuestros coches de ciudad son también apropiados, en alguna ocasión, para hacer un largo viaje, tanto mejor. Pero las necesidades de ciudad imperarán sobre todas las demás. Por eso los grandes modelos exóticos norteamericanos no interesan. No serán prácticos en los próximos cinco años ni en los diez que les sigan.

Como se ve, lo que llamamos el futuro del automóvil no expresa una visión fantástica del mismo. No se trata de imponer la ciencia-ficción, sino de entender ese futuro como una posibilidad realizable, como una posibilidad práctica. Por esta razón se piensa que hay que recorrer **SIGUE**

EL COCHE DEL FUTURO

CONCURSO BARREIROS ¡SI! simca es mejor

BASES DEL CONCURSO

- 1) BARREIROS organiza un concurso (del 24 de septiembre al 24 de diciembre de 1966) entre todos los propietarios de vehículos matriculados en España
- 2) El ganador del concurso recibirá un automóvil Simca G.L. matriculado a su nombre y 100 000 pts. en metálico.
- 3) El número de participantes ha sido restringido a una participación por vehículo, por lo que las posibilidades de ganar son grandes.
- 4) El cupón adjunto de participación deberá venir sellado por un distribuidor concesionario agente o sub-agente de Barreiros.
- 5) Las contestaciones deberán enviarse a la dirección siguiente: AR COMPAÑIA IBERICA DE PUBLICIDAD, S. A. calle Alcalá, 32 MADRID-14, indicando para el concurso BARREIROS
- 6) La contestación premiada será elegida al azar ante NOTARIO, entre las respuestas recibidas, siendo la dirección de AR quien solventará cualquier dificultad imprevista que se produjera. El ganador recibirá una carta certificada comunicándosele haber obtenido el premio. No se admitirá correspondencia alguna sobre el concurso.
- 7) El simple hecho de participar supone la aceptación de las condiciones expuestas.



ESTAS SON LAS MAS IMPORTANTES VENTAJAS DEL **simca** DENTRO DE LOS AUTOMOVILES DE SU CLASE - CLASIFIQUELAS POR ORDEN DE IMPORTANCIA PARA VD. COLOCANDO UN NUMERO JUNTO A CADA RECUADRO
(El orden en que aparecen no presupone clasificación)

- MAS POTENCIA (50 CV.)
- MAYOR VELOCIDAD (140 Km./h.)
- MAYOR REPRISE
(Sólo 30% para recorrer 1.000 m. arrancando de punto muerto)
- 4 LUNAS DESCENDENTES
- 4 PUERTAS
- MENOR RADIO DE GIRO (4,45ms.)
(Permite aparcar mejor)
- MAYOR SUPERFICIE ACRISTALADA
(Mejor visibilidad)
- MEJOR TERMINACION
- MAYOR CONFORT INTERIOR
- MEJOR FRENADO
- MEJOR CAJA DE CAMBIOS

8  **BARREIROS simca gl**

MATRICULADO a nombre del ganador y 100.000 pts. en metálico

Nombre

Dirección

Población

Tipo de vehículo Año

TRIUNFO

espacio para
sello del dis-
tribuidor,
agente o con-
cesionario

todavía un largo camino antes de que el motor de pistón rotativo demuestre ser mejor que el conjunto alternativo. La máquina de pistón de sube y baja todavía es satisfactoria, es también barata y capaz de un mayor desenvolvimiento. Las turbinas de gas aparecen por ahora poco apropiadas para la propulsión automovilística. Si el motor de pistón llega algún día a ser reemplazado, vendrán otras clases de motores de uso en gran escala antes de las turbinas de gas que ofrecen ventajas, pero a precios demasiado elevados. El futuro del automóvil hay que ir construyéndolo paso a paso. Se debe tener medio paso adelante, pero no cinco años, pues de lo contrario todo se echaría a rodar.

Ante la enorme masa de modelos presentados en el concurso de diseños convocados por el «Weekend Telegraph», al que fueron invitadas, como jueces, las personalidades citadas más arriba, la opinión de las mismas fue la siguiente: Todos los proyectistas han creado formas preciosas que gustan mucho, pero sería carísimo llevarlas a la práctica.

Un coche —se dijo también— lo hacen el proyectista y el ingeniero trabajando en coordinación perfecta y se llegó a la conclusión de que el público no sabe lo que quiere hasta que no se le ofrece, por eso muchas veces su idea del automóvil está reñida con sus posibilidades económicas. Eso, por una parte; por otra su idea puede ser completamente irrealizable. Otra coincidencia: cada vez más, los coches serán diseñados pensando en toda Europa y no en el país de origen. Finalmente volvió a insistirse que el coche del futuro será el de ciudad, sin lujo, pero sin olvidar el atractivo de formas y colores. Es decir, los reunidos concluyeron por rechazar las grandes «limousines» de los alerones y la retórica yanquis, ateniéndose al coche mediano, confortable, bien hecho y de líneas más o menos utilitarias.

respuesta de seguridad

«Porque el gobierno norteamericano ha tomado en serio el libro de un abogado —decía no hace mucho "France-Soir"—, nuestros automóviles van a cambiar». Y añadió que los próximos modelos iban a ser diseñados en función del reglamento de seguridad establecido en los Estados Unidos, «pero que influiría también en la producción europea». El diario se refería a Ralph Nader, que había denunciado en un libro los fallos de ciertos modelos creados por la General Motors y cuya denuncia había sido recogida por una comisión senatorial, que obligó al director general de esta gigantesca empre-

sa yanqui a sentarse en el banquillo. Tras establecer la veracidad de los hechos, había sido confeccionado un código de seguridad al que deben atenerse todas las firmas automovilísticas. El clarinazo de Nader provocó, pues, una reacción en cadena y llegó hasta Europa. Era la influencia de Roma en todo el Mediterráneo. La ley norteamericana repercutió inmediatamente en las secciones de importación de las empresas del viejo continente ya que se aplica también a los coches extranjeros importados. Pero, quizá pueda decirse que franceses, italianos, alemanes e ingleses se apresuraron a alinearse con más decisión que sus colegas del otro lado del Atlántico. Su respuesta no se hizo esperar e inmediatamente presentaron su relación de reformas. Los nuevos automóviles europeos cambiarían en todo cuanto tuvieran que cambiar. Así, todos los cristales del vehículo serán de triplex (cristal milhojas) y no podrán ser de «securita» (cristal llamado empapado); los retrovisores servirán tanto de día como de noche, tendrán gran visibilidad y de ninguna manera pueden considerarse peligrosos gracias a su forma y colocación; los limpiaparabrisas son eléctricos, de dos velocidades y barren toda la superficie apoyando toda su fuerza sobre el cristal; el cuadro de mandos acojinado; volante telescópico, con absorbencia de impactos y mando antichoque; viseras y pilares del parabrisa también acojinados, los parachoques tienen todos la misma altura y rodean las aletas y los faros del coche, las cerraduras interiores de las puertas no pueden abrirse con la manilla a menos que se extraiga un botón, destelladores de emergencia, señales de dirección para el cambio de vía, los neumáticos ya no podrán reventar, los asientos estarán mejor fijados y llevarán revestida la inclinación de los respaldos, cinturones de seguridad delante y detrás, el depósito de gasolina será más resistente a las explosiones y los incendios, será suprimido el óxido de carbono de los gases y, en fin, será reforzada la protección entre el motor y el habitáculo para caso de choque.

El automóvil del futuro se encuentra ya en marcha. A ello han ayudado el desarrollo técnico y el clarinazo del abogado Ralph Nader. El progreso se apoya en todo cuanto puede y, en el caso del automóvil, para que el hombre se convierta en el verdadero dominador del coche, entendiéndolo éste como un objeto que se encuentra a su servicio y que sirve para transportarlo con rapidez y seguridad. No al contrario: el trono y el escaparate de su vanidad y su potencia económica.

F. M. C.