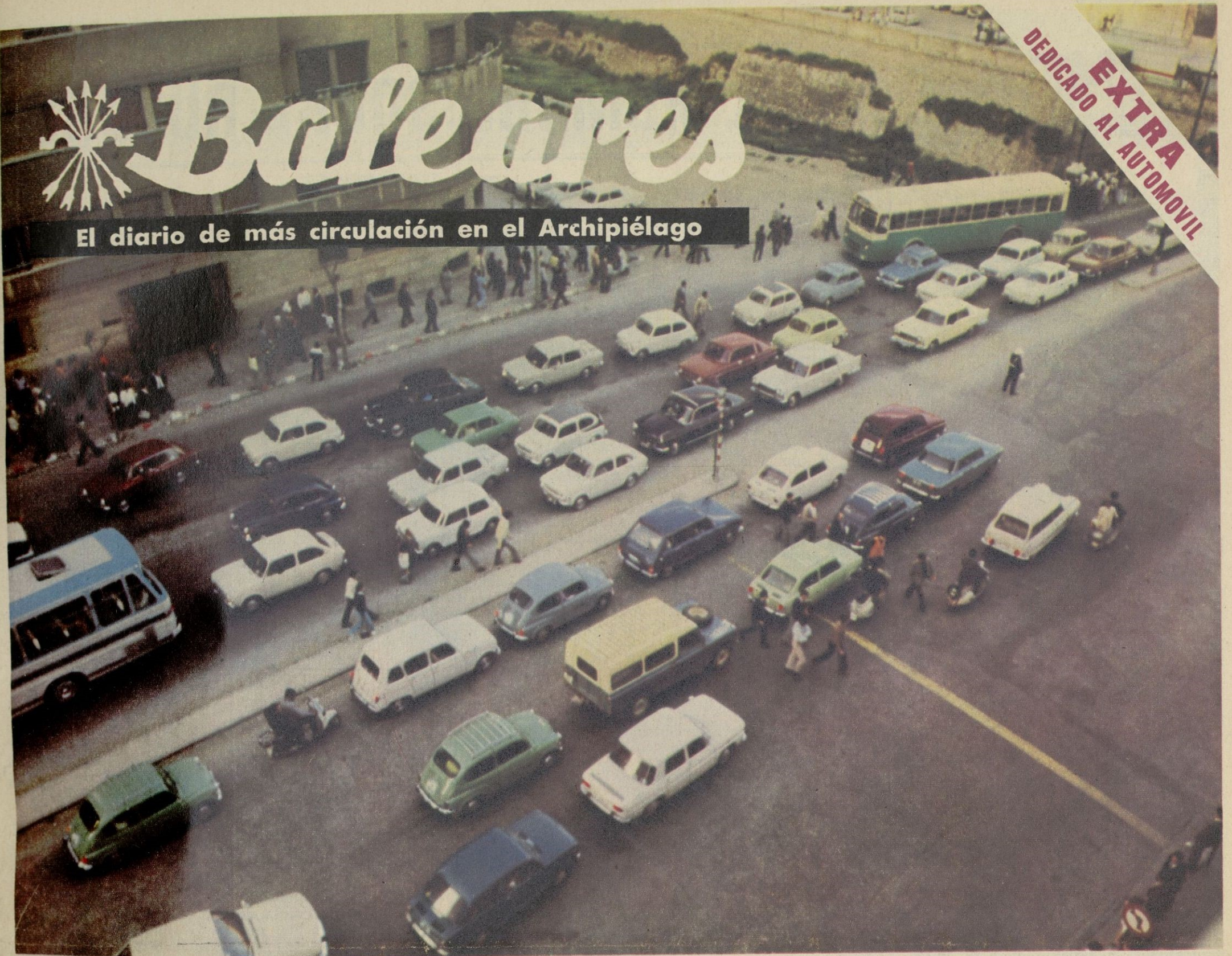




Baleares

El diario de más circulación en el Archipiélago

DEDICADO AL AUTOMOVIL **EXTRA**



EL MILAGRO DEL P. M.

El tema del automóvil es obsesivo en todas partes y de una manera especial aquí, con fábrica cuando no las había, con auténticos pioneros cuando el automovilismo era temeridad o extravagancia. Nos habríamos referido a él de cualquier manera. El «Salón» celebrado en Barcelona es pura coincidencia y, si se quiere, un motivo más, y no pequeño, para nuestra atención aun cuando quede ya lejos en la variante tremenda de la exigente actualidad de cada día. Es obsesivo el tema y permanente su presencia.

Problema sin solución en la angostura de nuestras calles, en el especialísimo trazado de nuestra ciudad es, por otra parte, prueba de buena, de excelente salud y de que andamos al ritmo de una época. Nos invaden los coches obligando a constantes milagros de tráfico, pero es riqueza la que se alarga y despliega, y son hermosas y elocuentes estampas policromas las que pueden obtenerse a cualquier hora de cualquier día en esta Palma de fabuloso crecimiento increíble.

Vamos a hablar de coches. Entre uno antiquísimo y otro moderno, entre un ayer y un hoy sin rigurosa y buscada exigencia de estilos ni de fechas, un ángulo palmesano, una parcela urbana invadida. Unica condición otra vez: que al fondo se vea, inconfundible, nues-

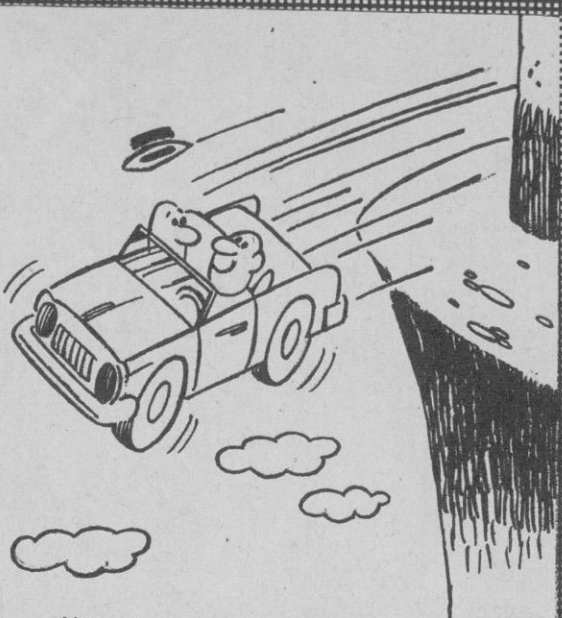
tro paisaje familiar, denominador común obligado de estos suplementos nuestros dedicados a cosas nuestras y no ajenas o distantes.

Vamos a hablar de coches. Con preocupación, pero con alegría. Es difícil circular por Palma, se roza el caos en ocasiones, pero es grato y apasionante porque es algo nuestro lo que se ventila, ir advirtiendo y reseñando mentalmente, con atención de contables, el crecer y crecer de esta matrícula P. M., que tanto supone y tanto significa incluso en lo entrañable: coches de dos y tres cifras pueden verse todavía no en museos, sino en carreteras, como recuerdo de un ayer no tan lejano... J.

(Fotos MASCARO-SERGIO)



humor*



—No te inquietes por el tortazo, mi coche está equipado con unos amortiguadores formidables.



—Nada, chico, creí que se trataba de un aparcamiento subterráneo y resultó ser un socavón.



—¡Pepito! ¡Ya tuve mi primer accidente con el coche nuevo!



—¿He aparcado bien, mi amor?...

EL HOMBRE SOBRE RUEDAS

por JUAN BONET

EL invento de la rueda se pierde en la noche de los tiempos. Pero cada generación de hombre re-inventa la rueda, la ilusión de la rueda que le lleve y le traiga que le alivie el caminar o que le alegre el paseo.

El hombre no quiere caminar. El hombre quiere ir, sentado, a todos los sitios. Y, además, con un poco de fantasía, con cierto capricho de ruedas, y, naturalmente, apurando velocidades.

Con las ruedas el hombre vence la timidez, demuestra su potencia, pretende mostrar al vecindario un poder y una potencia que muchas veces sólo está en su imaginación.

«¿Ha visto el coche que me he comprado?»

¡Como si en esta vida fuéramos propietarios de algo! Pero, hay que aparentarlo, engañarnos con la potencia de nuestras ruedas y andar por ahí metiendo escándalo y ensuciando la atmósfera.

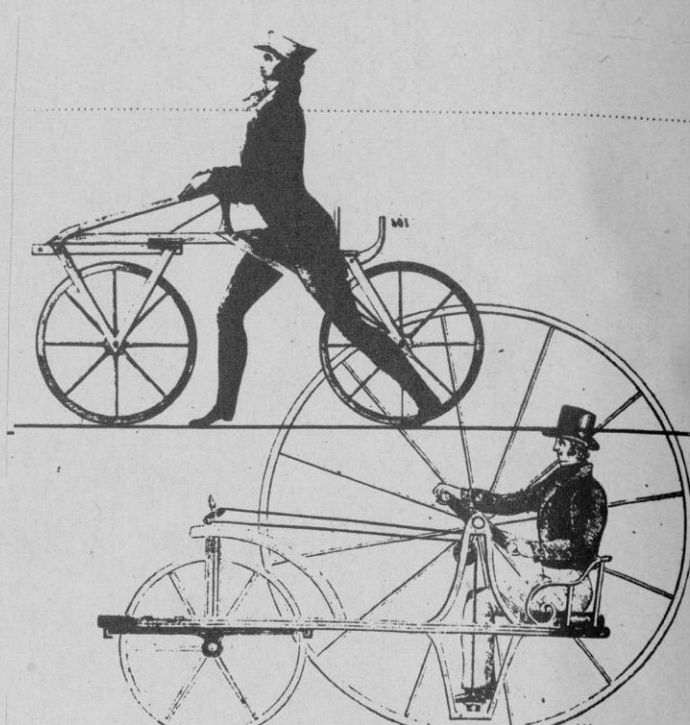
Las ruedas —es decir el coche— se han transformado para el hombre en representación, en comedia, y, naturalmente, en juego. El hombre necesita jugar, se pasa la vida jugando. El hombre trabaja —que puede ser un juego de los más complicados— para poder seguir jugando. Y el gran juguete del hombre es ir subido en unas ruedas. Todos los críos vuelven a inventar la rueda, cuyo verdadero hallazgo se pierde en la llamada *noche de los tiempos*, que es una noche de la que apenas sabemos nada, o de la que sabemos muy poco.

¿Volverá a descubrir el hombre el andar, el ir a pie a los sitios, el emplear su propia máquina? Por ahora, no. Por ahora a lo que aspiramos todos es que unas ruedas nos lleven por ahí, con evidentes comodidades y haciendo frente a no pocos riesgos. Todo está reglamentado y hasta se cuenta, con bastante antelación, con un número determinado de víctimas. Otros hombres, mientras nosotros corremos por esas carreteras, juegan a descubrir el número de los que estropearán sus cacharros y expondrán su propia piel.

Pero, no hay juego sin riesgos, no hay aventura sin correr un número determinado de incidentes más o menos graves.

Cuando el hombre descubre de nuevo la rueda y escoge el cacharro —el «carro» que dicen los americanos— que le vaya a llevar ya cuenta con todo eso: con los reglamentos, con los accidentes, con la polución, de la que ahora se habla tanto.

«—No sé a dónde vamos a parar con tanto coche», dice el hombre, inventor de la rueda.



Y esto lo dice a la hora de colocar su coche en una inacabable hilera de coches, a la hora de ir por la ciudad en filas de a tres y esperando que el semáforo le de vía libre para seguir corriendo.

Así somos, de esta pasta estamos hechos. Nos creamos dificultades por el puro placer de ir vendiéndolas. Esto también es un juego. Y no podemos ni sabemos prescindir de nuestros juegos. El coche, por ahora, es el juguete más divertido que se ha proporcionado a sí mismo el hombre. Un juguete estupendo, peligroso, magnífico, y potente. En la medida que pongamos en ese juguete una capacidad manejada por la prudencia y la sensatez, el juego podrá aumentar nuestra vida. De lo contrario, amigos, la cosa puede ser decididamente dramática. Salvar la piel —la propia y la ajena— es lo que importa.

LA TIRANIA DEL AUTOMOVIL

por GAFIM

LLAMARLE tirano al automóvil es un tópico como una casa, pero, reconociémoslo, también es una verdad como un templo que se impone inexorablemente y contra la que es inútil luchar.

Entonces, si esta tiranía es cierta y está plenamente demostrada, si es inútil luchar contra ella, ¿a qué viene escribir un trabajo encabezado con el título que antecede?

mino, el uso y el abuso que se hace del automóvil, este gran transformador de la vida moderna.

¿Es necesario el automóvil o, por el contrario, es un lujo completamente superfluo como la inmensa mayoría de lujos por no decir todos?

Veamos. Hace cincuenta años, antes de que empezara a desarrollarse en serio y en serie la industria automovilística, el automóvil era, en tér-

perficial o analfabeta, sino entre la más «profunda» y letrada de la nación. Y si la conversación no versa directamente sobre el automóvil, versará con toda seguridad sobre el dinero, que es el único medio o, por lo menos, el más cómodo, para adquirir tanto el utilitario más modesto como el último modelo de la marca extranjera más acreditada o más de moda.

A medida que ha ido vulgarizándose el uso del coche, de las necesidades diríamos vitales que en principio se cubrían, hemos pasado a crear otras necesidades no menos perentorias que, aparte de satisfacer las naturales ansias de aventura o trashumantes, desarrollan admirablemente nuestra vanidad de seres empeñados en no ir a pie. Porque ésta ha sido la obsesión del hombre desde hace miles de años: «anar colcant».

No vamos a insistir en el aspecto más penoso de la tiranía automovilística, que consiste en la que se ejerce objetivamente contra el pobre peatón (me refiero, naturalmente, al peatón de plantilla, al peatón forzado, al no poseedor de coche), pues ya se sabe que la tiranía subjetiva la ejerce la vil máquina o trasto sobre el propietario o conductor de la misma.

La diferencia entre una y otra tiranía tiende a desaparecer de forma tan rápida como inexorable. Dentro de muy poco tiempo todos iremos «colcant», convertidos en víctimas subjetivas de la tiranía del trasto. Se dice que sarna con gusto no pica. De acuerdo. Pero si, por una parte, se habrán acabado los atropellos de peatones, por otra aumentarán de forma monstruosa las víctimas de la llamada «neurosis del volante».

«Això sí»: habrán desaparecido definitivamente los pasos para peatones. ¡Para lo que servían...!



La razón es bien sencilla: había que escribir un artículo sobre el automóvil y aquí estamos en el doloroso trance de escribirlo. Doloroso porque ya me dirán ustedes qué es lo que no se ha dicho sobre el automóvil, tanto sobre los problemas que soluciona su uso (porque todo hay que decirlo: los tiranos tienen su lado bueno por pequeño que sea), como por los que plantea su abuso.

Y aquí me parece que hemos llegado a la primera bifurcación del ca-

minos generales, un puro lujo, una rareza, un alarde. Pero cuando se vieron y se palparon sus enormes posibilidades dejó de ser, en algunos casos, un lujo para convertirse en una necesidad; necesidad que con el tiempo, al generalizarse, habría de convertirse en un vicio para finalmente dar en auténtica monomanía. Sabido es de todos que el automóvil y su «dintorno» se han convertido en el tema principal, por no decir único, de las conversaciones no ya entre gente su-

PRESENTACION DEL CITROËN DYANE-6, EN EL SALON DEL AUTOMOVIL

ADEMAS DE LAS MEJORAS
INTRODUCIDAS, EL PRECIO, TAMBIEN
HA SIDO MODIFICADO,
85.950 FRANCO FABRICA

EN el último Salón del Automóvil de Barcelona, el «stand» Citroën fue de los más visitados por el numerosísimo público que a diario recorría nuestra más importante muestra internacional del automóvil. Y entre una serie de novedades importantes de la gama Citroën, nos llamó poderosamente la atención un modelo que ha sido totalmente reformado, actualizado. Nos estamos refiriendo al Dyane-6, que precisamente fue presentado oficialmente en Barcelona.

MEJORAS

Varias han sido las mejoras a las que ha sido sometido el Dyane-6. Tanto es así, que se le puede clasificar de nuevo modelo, aunque conservando todas las anteriores cualidades que han hecho de este vehículo una auténtica «Vedette».

Amén de unos retoques al motor, las modificaciones aportadas por el Dyane-6, son las siguientes:

- ★ Tercera ventanilla.
- ★ Ventanillas traseras con cristales deslizantes.
- ★ Pedalera suspendida.
- ★ Tableta trasera.
- ★ Puesta en marcha por solenoide.

Las novedades que hemos visto han obligado a modificar el precio venta al público del referido Dyane-6. El precio actual, franco fábrica, 85.950 pesetas; venta al público, 87.779. Un precio, naturalmente ajustadísimo, que es la norma seguida, desde siempre, por Citroën española.



En la fotografía, el nuevo Dyane-6, fotografiado en los salones de exposición de la firma Bibiloni de nuestra ciudad, representante de Citroën. (Foto TERRADES)



LINCE PUBLIC.



Los hermanos menores de PEGASO
Gran facilidad de maniobra.
De 850 Kg. a 5.000 Kg. de carga útil.
Un modelo adecuado para
cada clase de transporte.



Los vehículos pesados de E.N.A.S.A.
Camiones especialmente
diseñados para trabajo
duro y continuo.
De 6.500 Kg. a 26.000 Kg.
de carga útil.



CONCESIONARIOS
PARA BALEARES:

Automoción Balear, S. A.

C. GREMIO DE CARPINTEROS, 35. POLIGONO DE LA VICTORIA
Tels. 25 53 43 · 44 · 45. PALMA DE MALLORCA

EL MAS VETERANO

FRANCISCO ALOMAR, "GRANITO" TODA LA VIDA AL VOLANTE

POR suerte o por desgracia, allá cada uno con su opinión, somos «gente» en lo que se refiere a automóviles en movimiento. Esta nuestra, con su capital a la cabeza, es la provincia con más coches para menos habitantes; proporcionalmente, el parque de autocares de turismo es el mayor del país... Sí, somos importantes en este asunto del motor sobre ruedas.

Tanto, que se nos hace muy difícil a los jóvenes, más o menos jóvenes naturalmente, imaginarnos lo que era esta isla cuarenta años atrás, automovilísticamente hablando se entiende. Y cuarenta años son nada, están ahí atrás, a la vuelta de la esquina.

Son tan poco cuarenta años, que quedan hombres todavía, llenos de vida y a plena actividad, que han vivido al volante toda la asombrosa evolución del vehículo en Mallorca.

Hemos buscado un veterano, hasta encontrar posiblemente al que ostenta la más antigua graduación, estando en activo, en el escalafón de hombres del volante. Con él hemos conocido también a don Ramón Rullán, pero éste, todo ha de llegar, hace tiempo que se resignó a tener que aceptar el retiro.

Nuestro hombre, por el contrario, se encarama todas las mañanas al volante de su «Pegaso» y sale a recorrer la isla. Su historia viene a ser la historia del vehículo de alquiler en Mallorca, realmente la historia del nacimiento del coche entre nosotros, como elemento extradeportivo y no de lujo.

Nuestro hombre se llama Francisco Alomar Mas y todo el mundo en el oficio lo conoce por «Granito». No le suena anada nuevo este apodo:

—En la parada, en aquellos tiempos, éramos dos docenas de profesionales. Todos teníamos sobrenombre, nada de apellidos.

—¿Desde cuándo tiene usted carnet de conducir?

—Desde 1929. Me tocó el número 810 de Baleares. Claro que esto no quiere decir que empezara a conducir en 1929, ya que antes se podía trabajar sin carnet. Bastaba con una autorización...

—¿Con qué clase de máquina aprendió usted?

—Fue en 1925, realmente hace casi medio siglo... Aprendí con un «Loryc», unos coches que

Lleva recorridos como
chófer profesional más
de 3 millones de kilómetros
sin un accidente

*

Empezó en aquellos
tiempos en que los taxis
de Palma
eran motos con sidecar



Francisco Alomar con su compañero Ramón Rullán, ya jubilado

se fabricaban en Mallorca, dos plazas, desca-potables... Fue el primer volante que tuve en las manos el de un «Loryc».

—¿Ya había taxis en Palma?

—Ni soñarlo. Los taxis, con taxímetros se entiende, son cosas mucho más recientes. Al principio hubo una especie de servicio de alquiler a base de motos con sidecar. Había seis o siete «Harley Davidson», con sidecar, que prestaban servicio. Se puede decir que fueron los primeros taxis.

—¿Y los coches de servicio público, cuándo aparecieron?

—Allá por el veintiocho o veintinueve. Sin taxímetros, claro. Hacíamos excursiones, acompañábamos algún médico para una urgencia... Lo que llamamos carreras por el interior de la ciudad, ni una. ¡Cuántas veces íbamos a la parada y volvíamos sin estrenarnos!

—¿Cuándo apareció el taxímetro?

—Creo que fue en el treinta y dos, cuando llegaron los primeros «Davids». Eran unos coches sin diferencial y la transmisión a las ruedas iba mediante correas. Fueron la sensación. Luego se modernizaron un poco y subsistieron



Así, desde hace más de cuarenta años

y no pinchar por lo menos dos veces era un milagro. Y los chóferes lo resolvíamos todo. Le voy a contar una cosa que no la creerá...

—Cuéntela, a ver...

—La gran prueba para nuestros coches era la subida a Valldemosa, lo que llamamos «estret». Pues bien: yo la he subido marcha atrás. Si había mucho pasaje, el «Unic» no podía ni poniendo la primera. Entonces dábamos vuelta y con la marcha atrás, que siempre está menos castigada, subíamos a lo alto. Eso se cuenta hoy día a un chófer joven y no lo cree...

«Granito» las ha vivido todas al volante. Conduciendo cada día ha sido protagonista de la evolución del vehículo y del gigantesco crecimiento turístico. El confiesa que no conoce a un chófer en activo más veterano.

—¿Cuántos kilómetros habrá recorrido usted al volante?

—Saco la cuenta y no bajan de los tres millones. Sesenta mil kilómetros por año no me los quita nadie. Y se puede comprobar, porque la Empresa lleva la cuenta. Con el autocar que ahora conduzco ya he rebasado los cuatrocientos mil kilómetros; con el anterior, cuando lo dejé, llevaba el cuentakilómetros roto más de un año con setecientos setenta y cinco mil... El cálculo es justo: más de tres millones llevo recorridos.

—Y el lado malo, ¿los accidentes?

Aquí es donde don Francisco Alomar tiene su orgullo:

—Ni un accidente. Los perros que he matado sin querer se podrían contar con los dedos de la mano. Eso es suerte y que Dios me la conserve. Lo que no me ha pasado en cuarenta años puede ocurrirme mañana, pero hasta la fecha estoy en blanco. Ni un accidente...

Es lo que completa la hoja de servicios del chófer profesional en activo más veterano. El que ha vivido toda la historia del automóvil en Mallorca.

PABLO LLULL

(Fotos: TERRADES)



Renault-12, una nueva forma de probar que Renault es más coche.

Motor Renault 1300 cm³. - Tracción delantera
140 Km/h: un placer permitido - 8 litros de consumo
c/100 Km. 5 plazas y gran capacidad.
Facilidades de financiación.

RENAULT 12

COMPRUEBELO EN:

TOMAS DARDER HEVIA, S. A.

AVENIDA GENERAL PRIMO DE RIVERA, 121 - PALMA

BAGATELA SOBRE EL AUTOMOVIL

Juguete antiguo de señores, sueño casi imposible de la gente media; sueño imposible del que escala andamios o se inclina en los surcos de la tierra.

El juguete se fue multiplicando hasta esfumar el sueño y la quimera. Y se multiplicaron los caminos y también los volantes y las ruedas. Se ahogaron las distancias en mar de gasolina rubia y negra. Creció el rumor del claxon en todos los confines de la Esfera y el burro y el caballo se asombraron ante el arribo de la bestia nueva que resoplaba junto a las montañas, que enmudecía en la llanura inmensa, que envenenaba el aire al respirar y que abrevaba en la gasolinera.

Creció el juguete. Fueron irrumpiendo las fábricas inmensas y el hombre se olvidó de su mulilla y hasta de su caballo de carreras. Y a todos —casi a todos— fue posible

montar la grupa de la bestia nueva. Desde el andamio, al coche; desde el [surco,

al coche: Se rompieron las barreras. El juguete es de todos. Para todos. Gozosa está la humanidad entera.

Cada hombre se hace niño y recibe el juguete con que sueña. Hay una cosa —plazos— y hay una cosa —letras— y hay una cosa —entradas— que las preocupaciones aligeran. Y el que da el primer paso, llega al fin, si no queda tumbado en la cuneta.

Nuevo juguete, fruto de la magia, por todos los caminos se pasea. Y en él volamos todos —aprendices de astronautas rastrosos— por la tierra, atravesando el monte y la llanura y hasta hundir el neumático en la arena donde las ninfas hacen «auto-stop» y al conductor, agradecidas, besan.

GIL ARRIBATO

MOTOR BALEAR, S. A.

DISTRIBUIDOR OFICIAL PARA BALEARES DE



les invita a visitar sus salones-exposición de la calle ARAGON, 2-4 y GRAN VIA ASIMA, 16 (Políg. Indust. La Victoria)

donde podrán admirar todos los modelos

BRITISH - LEYLAND - AUTHI

MG 1300

AUSTIN 1300

MINI 1275 GT

MINI 1000 L

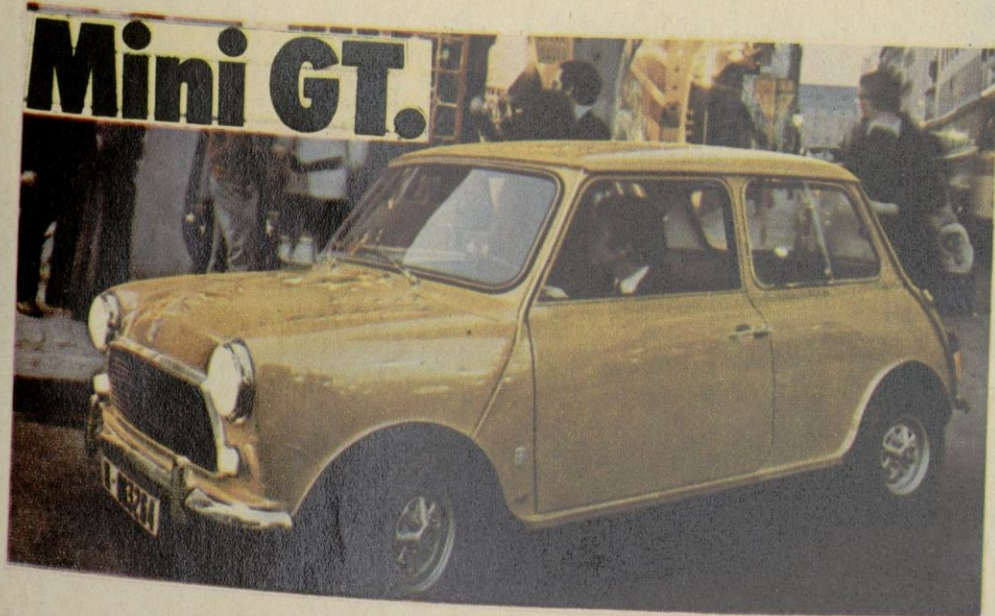
MINI 1000

MINI 850 L

MINI 850



AUSTIN 1300



Mini GT.

FINANCIACION:

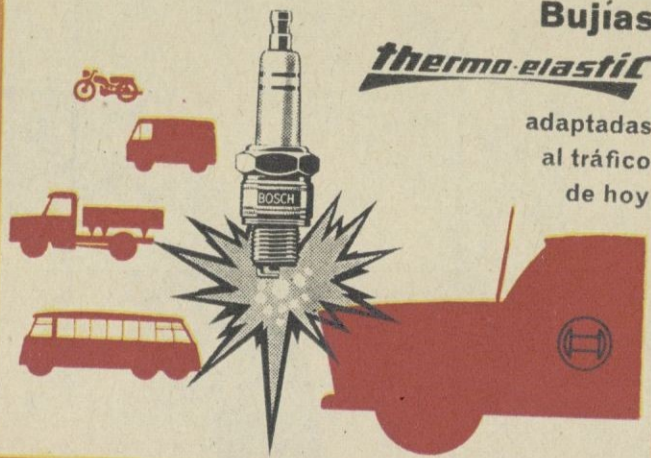
- * Aceptamos su coche usado
- * Rapidez y Garantía en las Revisiones
- * CUIDADO SERVICIO DE TALLER

BOSCH

Bujías

thermo-elastil

adaptadas al tráfico de hoy

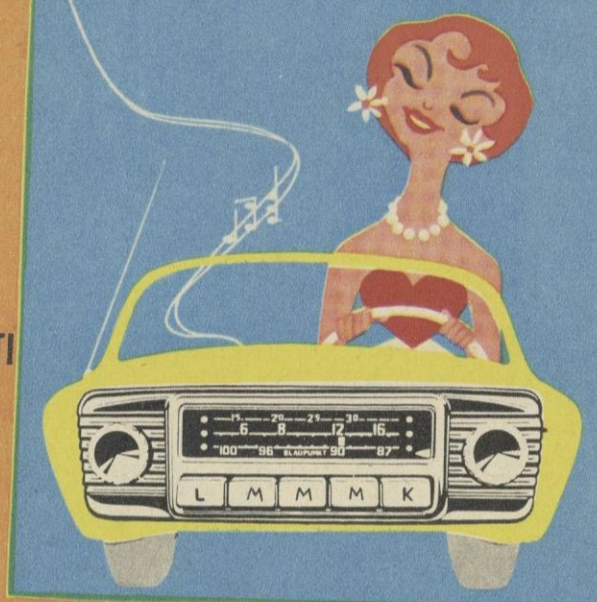


BLAUPUNKT

AUTORADIO



BARTOLOME MAS MARTI
Distribuidor exclusivo para Baleares de **ROBERT BOSCH GmbH** de **STUTT GART (Alemania)** y los fabricados en España con licencia **BOSCH**



TALLERES: Cap. Cerdá Montaner, 6 - Teléfono 21 62 25
TIENDA: Juan Alcover, 50 - Teléfono 21 58 21



Automóviles COLL

CONCESIONARIO DE  **CHRYSLER ESPAÑA**

Arturo Rizzi, 40 - Teléfonos 22 56 13 y 21 22 09

Margarita Caimari, 74-76 - Teléfonos 22 39 45 y 22 23 51



OBSEQUIAMOS A
NUESTROS CLIENTES

DEMOSTRACION DE



JUVENA

FRANCESCO, maquillador oficial de JUVENA, estará a disposición de todas aquellas señoras y señoritas que deseen maquillarse, a partir de mañana, día 17, hasta el 29 del presente mes de mayo, en

PERFUMERIA

Gerardo Cañellas

Avenida Generalísimo Franco, 56

PALMA DE MALLORCA

L-405-D

ahora con nuevo motor

Los famosos vehículos industriales ligeros Mercedes-Benz, ahora equipados con el motor Diesel más avanzado del mundo, OM-615 de 55 HP. Su elevada potencia garantiza gran rendimiento en carga al más bajo costo. El L-405 D transporta fácilmente 1.700 Kgs. a una velocidad constante de 100 kms/h. y con sólo un consumo de 10,2 litros a los 100 Kms. Perfecta combinación de segura robustez y línea dinámica en el L-405 D equipado con nuevo motor.



desafío tecnológico de
MERCEDES-BENZ

AUTO-FRENO OLIVER

EXPOSICION Y VENTA: Cecilio Metelo, 18
Teléfonos: 22 54 04 - 21 51 61 - 22 16 11

TALLERES: Cecilio Metelo, 13 al 19
Teléfono: 21 18 69



FIAT-SEAT

Casa DARDER

En nuestros salones

de

ROSELLO Y CAZADOR, 44

se exponen

los últimos modelos

FIAT-SEAT

Teléfono 25-22-40

SERVICIO ELECTRICO Y DE CARBURACION DEL AUTOMOVIL



Auto-Control

(JUNTO COLEGIO LA SALLE)
Teléfono 21-06-79

EL SERVICIO ELECTRICO, A NIVEL EUROPEO, QUE SU COCHE PRECISA



Gracias al AUTO-TEST se localiza la avería antes de desmontar el motor, con las extraordinarias ventajas de ahorro de tiempo y dinero.

SERVICIO DE RECAMBIOS Y ACCESORIOS ELECTRICOS

Usted debe conocer el funcionamiento de su motor. Auto-Control le proporciona el medio con los relojes indicadores de:

CONTROL PRESION ACEITE Y TEMPERATURA MOTOR.
AMPERIMETRO. VOLTIMETRO INDICADOR ESTADO BATERIA.
CUENTARREVOLUCIONES.

Música en sus viajes con



INSTALADOR OFICIAL

Venerable Jerónimo Antich, 16 - Juan Luis Estelrich, 34

SALON DEL AUTOMOVIL * SALON DEL AUTOMOVIL

LAS ULTIMAS NOVEDADES PRESENTADAS EN EL SALON



En la última edición del Salón del Automóvil, no fue tan numerosa como en otras ocasiones la participación japonesa. Vimos, tan sólo, una pequeña representación de la industria nipona. En el grabado, un «Datsun», el modelo 1800, que nos recuerda vagamente a un «BMW»



Entre las grandes novedades del presente año, el último modelo «Mercedes», el 350 SL, que ha sido sensiblemente transformado, como se aprecia claramente en el grabado, con relación a los anteriores deportivos de la firma germana. Lleva 8 cilindros en V, servodirección, 3499 cc. de cilindrada, cuatro frenos de disco, doble circuito con servofreno. Su velocidad máxima, 210 kilómetros por hora. Su capacidad, dos plazas. Como es tradicional en «Mercedes», además del modelo con la transmisión clásica, existe la versión automática

*
DE NUESTROS ENVIADOS
**JAIME JIMENEZ
y SERGIO**



Como siempre, los «Rolls Royce» estaban allí, con su majestuosidad impresionante. Pese a todos los pesares, el extraordinario coche británico sigue siendo todo un símbolo. En la fotografía, el «Silver Shadow», con 8 cilindros en V y 6230 cc. de cilindrada. Este, con sus 190 kilómetros a la hora, es el más rápido de los «Rolls» que se exhibían en Barcelona. Y su precio, muy en consonancia con la velocidad

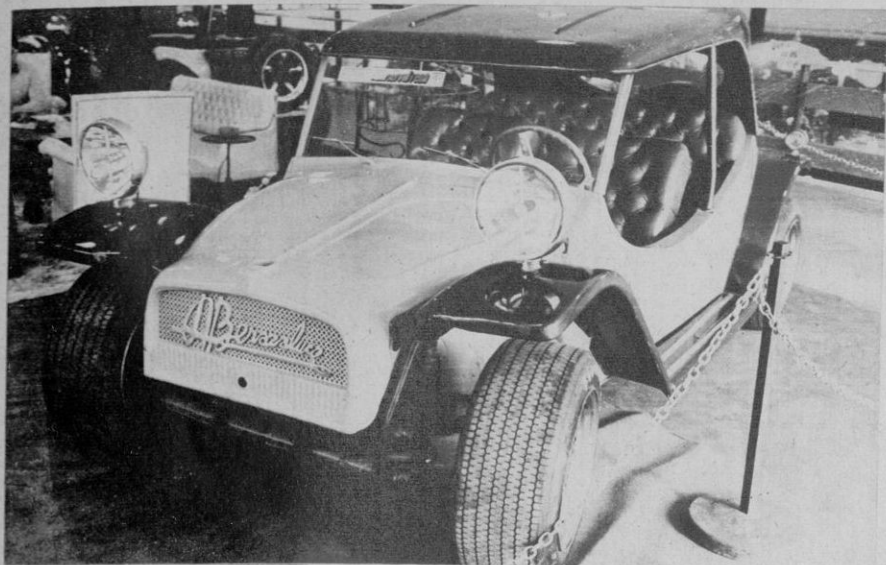


En el capítulo de motocicletas, tanto nacionales como extranjeras, una completísima gama. Entre las más solicitadas, las que más llamaron la atención, las «Honda». Diez, creemos recordar que nos dijeron, fueron las exhibidas en el certamen barcelonés, y todas ellas estaban vendidas varios meses antes de ser desembarcadas. La más impresionante de la extensa gama «Honda», la C-B de 750 cc., que viene a costar unas doscientas mil pesetas



«Citroën» presentó en el Salón lo mejorcito del enlace con «Maserati»: esa maravilla llamada S. M., de la que otras veces hemos hablado desde las columnas de nuestro diario. El modelo en cuestión, como es fácil imaginar, fue una de las grandes «vedettes». Y es que la expectación, antes y después de conocer el «Citroën», era inmensa. El S. M. es de los más recientes modelos, ya que su «première» tuvo lugar el pasado año en el Salón de Ginebra. Lleva 6 cilindros en V de 90 grados; 2675 cc. de cilindrada; 170 CV (DIN) de potencia máxima. La suspensión, hidroneumática, con reglaje automático del nivel. La dirección, de cremallera, con servo. Su velocidad máxima, 220 kilómetros a la hora, lo que lo convierte en uno de los más veloces coches de Europa

SALON DEL AUTOMOVIL * SALON DEL AUTOMOVIL



Una de las plantas del Palacio de Cristal, estaba prácticamente dedicada a los «Duna Buggy», que tanto furor están alcanzando ahora en nuestro país, pese a que los precios sean verdaderamente elevados todavía. Uno de esos simpáticos aparatos, por ejemplo —el del grabado—, cuesta la nada despreciable cantidad de doscientas cincuenta mil pesetas. El «Scarabo», que se fabrica en La Coruña, sale, puesto en carretera, por ciento cuarenta y tres mil pesetas. Los motores de esos vehículos, «VW», principalmente. Por cierto, que en Mallorca se fabrican ya dos versiones de los «Duna», y a precios bastante competitivos



Entre los vehículos más caros, no sólo del Salón, sino de todos los fabricados hoy, esa máquina maravillosa, impresionante de la «Mercedes», el modelo «600». El coche en cuestión tiene una potencia máxima de 250 CV (DIN) y un régimen máximo de 4.000 revoluciones por minuto. Su peso en vacío, 2.470 kilos. Y pese a ellos, a esos casi dos mil quinientos kilos, el «600» alcanza una velocidad superior a los 200 kilómetros por hora



Uno de los modelos más visitados por el público español, el que aparece en la fotografía que ilustra estas breves líneas. Se trata, como ya habrán adivinado nuestros sagaces lectores, del «Autobianchi A 112», que en un plazo de dos años se fabricará en nuestro país. Bajo otra denominación, naturalmente. Lleva motor delantero, transversal y tracción delantera. Su potencia máxima, 44 CV (DIN). Lo más interesante del modelo del que estamos hablando, sin olvidarnos de la mecánica, sus dimensiones y su extraordinaria habitabilidad. Con un consumo medio de 7,2 litros, alcanza una velocidad máxima de 135 kilómetros por hora



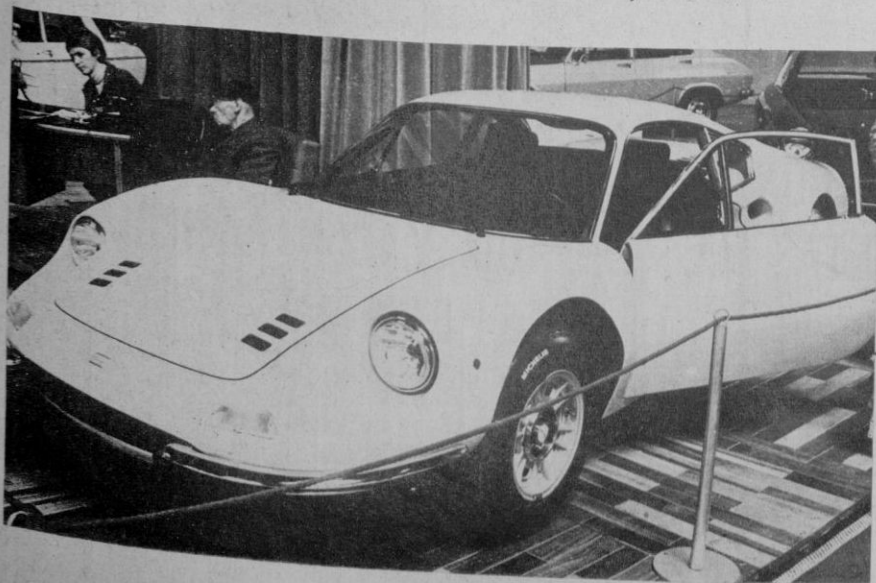
Nos decía don Tomás Darder, que de coches sabe más que nadie, que en Alemania los «Mercedes» no eran los coches que elegían los «más poderosos». La clase supereconómica, se inclina mejor hacia «BMW» o, en su caso, otro gran coche, «Aston Martin», inglés éste y mundialmente conocido gracias a una de las películas de la serie «James Bond». Y en el último Salón de Barcelona, efectivamente, acudieron a la cita las más grandes y espectaculares versiones «BMW»: desde el 1600 al maravilloso «coupé» que aparece en el grabado. Como se aprecia, su línea no puede ser más depurada



Y como la máxima novedad de los dos últimos años son los vehículos accionados por batería, en el Salón de Barcelona no podía faltar la muestra. Y ahí está en el grabado una pequeña furgoneta, el vehículo ideal, según el fabricante, para el reparto por ciudad. Ideal para el propietario, que se ahorra unos buenos dineros en combustible, y para el ciudadano, ya que el aparato en cuestión no contribuye a enrarecer la atmósfera. Como experiencia, muy interesante



Como otros años, por naciones, se llevaron la palma los Estados Unidos, que presentó una enorme variedad de marcas y modelos. En la fotografía, una extraordinaria versión del «Ford Mustang», el «March 1». Se trata de un auténtico bólido al que, quizá para darle esa espectacularidad que tanto aman los yanquis, le ha sido colocado, en la parte trasera, un alerón. Por lo demás, lo dicho antes: una soberbia versión de uno de los más populares y vendidos modelos de la Ford norteamericana, el «Mustang», del que se han vendido ya varios millones de coches en todo el mundo



Ahora, los grandes deportivos italianos. Por ejemplo, este «Maserati», el «Bora», con motor central y propulsión trasera. Lleva 8 cilindros en V de 90 grados. Su cilindrada es de 4719 centímetros. Con un consumo medio de unos 20 litros, alcanza fácilmente y en un tiempo récord la increíble velocidad de 280 kilómetros por hora. Su altura total es de 1.134 milímetros. Su comodidad, extraordinaria. Del precio, mejor no hablar

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO EN MALLORCA



Archiduque Luis Salvador, 40 - Tels. 251986 - 255445 - Palma de Mallorca

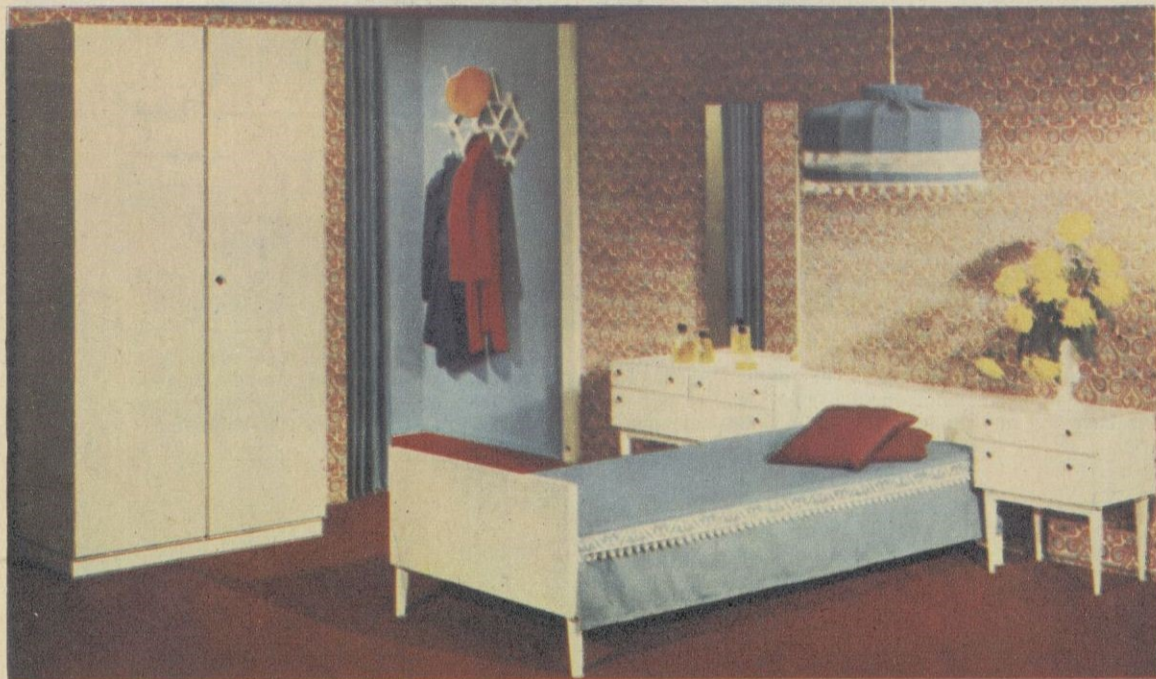


Living
Habitaciones de niños
Habitaciones de huéspedes
Dormitorios
Cocinas por elementos

Salotto
Stanze per bambini
Camere per gli ospiti
Stanze matrimoniali
Cucine componibili

LES OFRECE

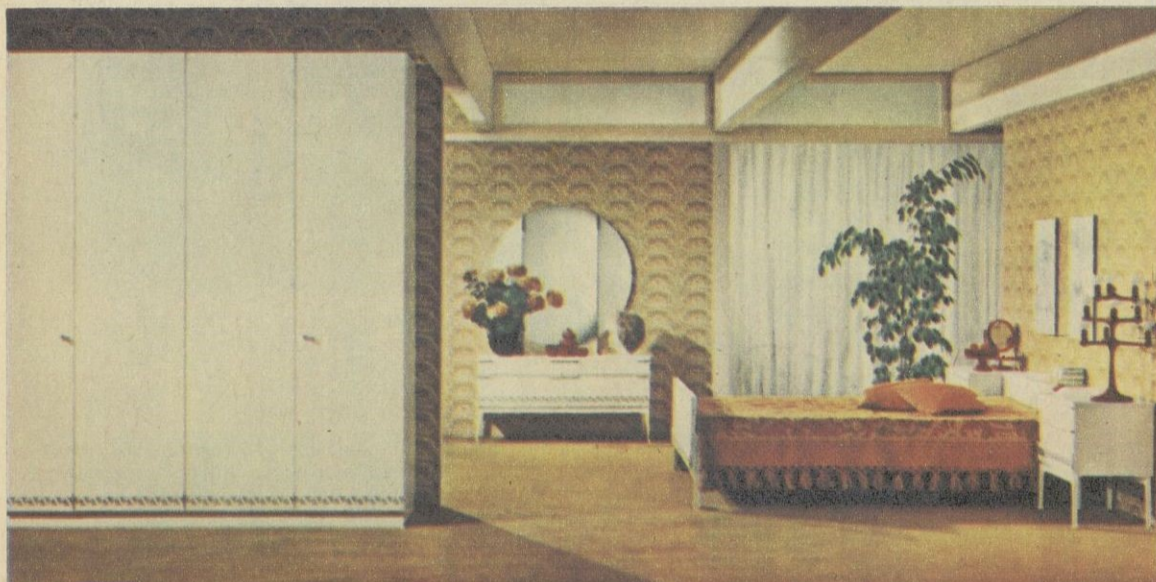
ALGUNAS DE SUS ULTIMAS Y MARAVILLOSAS NOVEDADES EN MOBILIARIO MODERNO



Preciosa habitación de soltera lacado en blanco gris perla brillo-mate combinado



Combinación de armario ropero, cama abatible, librería y secreter, muy apropiada para dormitorio y cuarto de estudio de niños y jóvenes



Maravilloso dormitorio matrimonio lacado blanco perla con franja azulada de adorno



Extraordinario tresillo confortable



Extraordinaria combinación para el cuarto de estudio dormitorio de la gente joven, elementos combinables

COMPRE O NO COMPRE VISITENOS.
VENTAS AL CONTADO Y CON FACILIDADES.
LES ESPERAMOS



AGRADECE SU ATENCION

Arch. Luis Salvador, 40 - Tel. 251986 - Palma de Mallorca



Un ingeniero español, Wifredo Ricart, fue el artífice del milagro de los «Pegasos», los coches deportivos que, en su época, no conocieron rival. Uno de esos modelos, el Z-103-4,5 alcanzaba, en los años cincuenta, la velocidad de 260 kilómetros por hora

BREVE REPASO A LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA ESPAÑOLA DE LOS ULTIMOS AÑOS

DE WIFREDO RICART Y SUS EXTRAORDINARIOS «PEGASO» HASTA EDUARDO BARREIROS (que pudo ser su sustituto)

No pretendemos nada especial a la hora de realizar el presente número extraordinario dedicado al siempre apasionante tema del mundo automovilístico, del motor. Sencilla y llanamente, lo que queremos es hablar de ese invento que —en tan solo espacio de pocos años— ha llegado a formar parte de nuestra existencia. El coche, hoy, y aunque algunos se empeñen en ello, no es sólo «un signo externo de riqueza», empleando una expresión muy usual en la Hacienda nacional y ante la que todos los españoles temblamos. No; el automóvil, el coche, se ha convertido en una pieza más de la ajetreada vida que nos ha tocado vivir. Una pieza —nos atreveríamos a decir sin querer pecar de exagerados— de vital importancia. Es por ello que nuestro Diario presta, en esta ocasión una especial atención a ese fenómeno llamado automóvil.

Hoy, después que un americano, Ford, descubriera todas las muchas posibilidades que él haría popular en su país primero y en el mundo más tarde con su modelo «T», el primer coche millonario en fabricación, hoy, repetimos, el coche, la industria automovilística, es capaz de equilibrar o desequilibrar una balanza de pagos, aunque pueda parecer excesiva esta afirmación nuestra. Detrás del coche, un auténtico imperio: millones de hombres repartidos por todo el mundo y fortunas inmensas en juego, hacen posible el pequeño milagro de superar lo ya conocido y ofrecer, cada día, una versión mejorada, más segura y más veloz.

Nosotros, con el presente reportaje, no pensamos —ni remotamente— hacer una Historia del automóvil; ni tan siquiera un detallado estudio del mismo. Tan sólo, así de sencillo, hacer un brevísimo balance (sin detenernos a consultar fechas, marcas y modelos, pues, entre otras cosas, luchamos contra el tiempo).



Y con la desaparición de los «Pegasos», nace en España una nueva y poderosa industria automovilística, aunque está dedicada a fabricar coches con patente extranjera. En el grabado, la última novedad de Fasa-Renault, el deportivo Alpine Renault

EL COCHE, EN ESPAÑA

PARA muchos, entre los que nosotros nos incluimos, la primera experiencia automovilística nacional nació cuando un grupo de hombres valientes, ingenieros, técnicos, carroceros, diseñadores, etcétera, se lanzó a la aventura de fabricar en España un coche totalmente español. Pero no un modelo cualquiera: tenía que ser un poderosísimo deportivo. Y nació ese vehículo. Fue tan extraordinario, que hoy, casi veinte años más tarde, podemos decir que casi no ha sido superado. Nos estamos refiriendo, naturalmente, a ese fuera de serie que se dio en llamar «Pegaso».

Cuando el país, como un ave Fénix, estaba renaciendo de sus propias cenizas, causadas primero por la guerra civil y más tarde por el cerco internacional que nos tendieron las grandes

(y las pequeñas) potencias, un hombre de empresa, un ingeniero catalán, Wifredo Ricart, que había llegado a ocupar el puesto de más importancia en «Alfa-Romeo», vuelve a España con una sola idea: crear un coche deportivo totalmente español. La firma que se lanza a esa aventura, es la Empresa Nacional de Autocamiones, con elevada participación del INI, que adquirió las factorías de otra empresa española automovilística que por aquellos años había quebrado: la Hispano-Suiza.

«PEGASO»

Si difícil se hacía en los años cincuenta conseguir algo tan fundamental como la carne, el pan, etcétera, imaginemos las mil vicisitudes por las que tuvieron que pasar los hombres de ENASA para conseguir acero, cau-

En el año 1951, un coche totalmente español era declarado en el Salón de París «el coche más rápido del mundo» (alcanzaba los 260 kilómetros a la hora)

EL QUE PUDO SER

Muchos periodistas, tanto nacionales como extranjeros, calificaron a Barreiros como el «Ford español». Algo de ello hubo, desde luego. Principalmente, en su primera época. Barreiros pudo muy bien intentar la fabricación de un coche totalmente español. Pudo, pero, por causas que todos conocemos, no fue. Primero, el Simca 1000, al que alguien se encargó de fabricar una «leyenda negra» que no tenía fundamento, pero que hizo mucho daño. Después, la llegada masiva del capital americano y con él, la historia que todos, por lo reciente, conocemos: «show», nerviosismo, negociaciones, déficit, más déficit, nuevo aumento de capital americano y, finalmente, las riendas de la factoría de Villaverde pasan íntegramente a Chrysler.

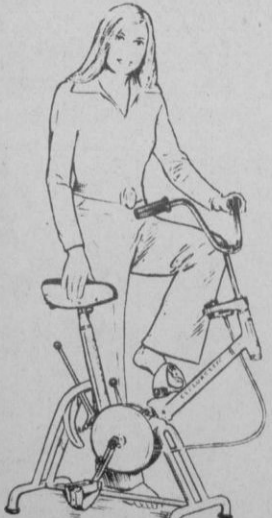
Y con la desaparición de Barreiros (hoy dedicado a negocios tan diversos como son los agrícolas y los cinematográficos) se esfuma otro hombre importante dentro del automovilismo español.

HASTA HOY

Y llegamos a este prometedor 1971. Hoy, la industria española es importantísima: en pocos años se ha conseguido alcanzar una producción envidiable y se espera que, próximamente, de las factorías instaladas en nuestro país se batan todos los récords establecidos.

¿Se llegará? —nos hemos preguntado muchas veces— a fabricar un coche español de verdad, como antes lo fuera el «Pegaso», pongamos por caso? A uno, puestos a ser sinceros, le parece que no. Por lo menos, momentáneamente. Quizá más adelante, si sale otro Wifredo Ricart, cambiará el panorama. Tal como están hoy las cosas, la empresa, la aventura, como antes la denominábamos, nos parece irrealizable.

JAIME JIMENEZ
(Fotos de archivo)



CYCLOSTATIC

El mejor y más cómodo sistema para combatir con «5 minutos diarios» la falta de ejercicio de todo un día.

EJERCICIO DE PEDALEO

La forma más rápida y eficaz para obtener y mantener una línea joven y esbelta.

EJERCICIO DE REMO

VENTAS AL POR MAYOR Y AL PUBLICO EN GENERAL

EXPOSICION **CASA MOBYLETTE**
VIA ROMA, 84 y 88

Ptas. 4.980
+ Imp. T. E. Ptas. 73



124-D, el nuevo 124. Lo más importante no está a la vista.

Un coche con motor de 1.197 cm³ y 65 CV-SAE es un coche con potencia y temperamento para responder brillantemente en todo momento.

Y un coche brioso -usted lo sabe- debe ser doblemente seguro. Por eso el "124-D" lleva doble circuito de frenos además de los cuatro frenos de disco. Y neumáticos radiales. En resumen, un sistema de máxima seguridad.

Por supuesto, el "124-D" es el coche más amplio de su clase. Y también sumamente cómodo: tiene asientos anatómicos y regulables lujosamente tapizados y todos los detalles precisos para una conducción siempre agradable, en cualquier carretera.

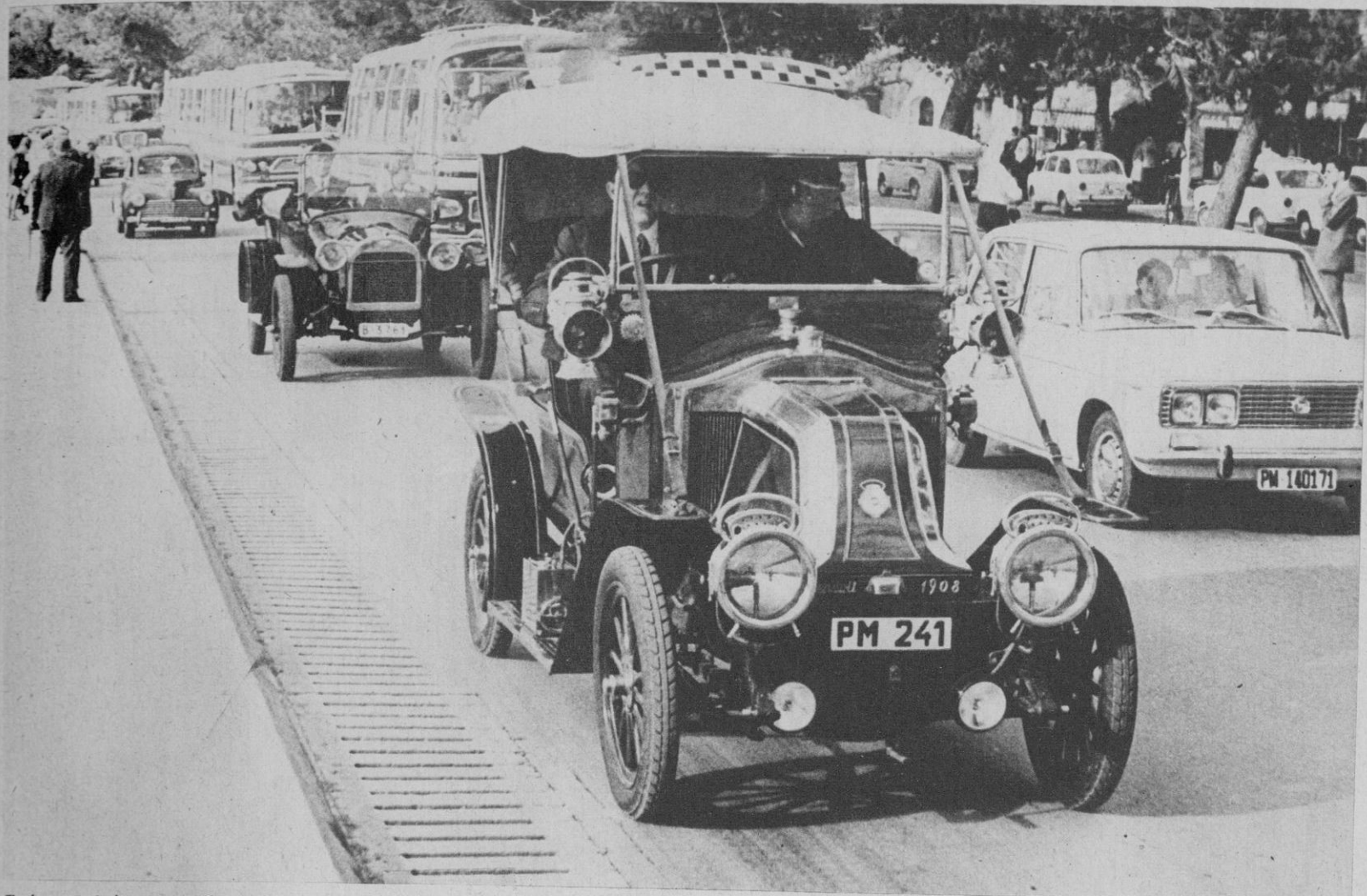
Además a usted le gusta poder elegir. Por eso tenemos tres coches: "124-D", "124-D Lujo" y "124-D 5 Puertas", pensados para gustos y necesidades diferentes.

124-D.-113.900 f. f.
124-D Lujo.-128.600 f. f.
124-D 5 puertas.-123.900 f. f.

SEAT

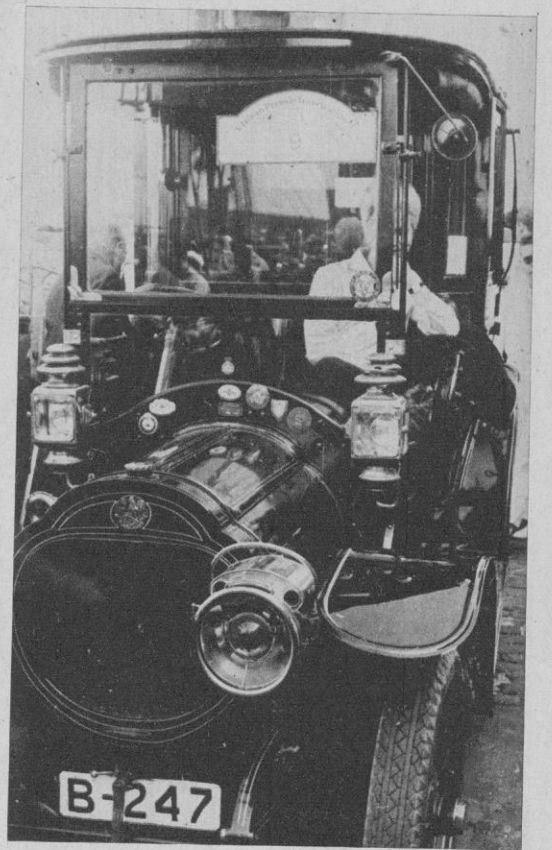
124-D

seguridad, confort
y suavidad de marcha.



Entre el intenso tráfico del Paseo Marítimo, avanzan trepidantes y escandalosos, llenos de vida, el P.M. 241, un «Renault» de dos cilindros, Tipo A.X. del año 1908, de Bernardo Munar, y un B. 3761, un «Chevrolet» del año 1914, de Juan Mas Viñas.

¿TENDRA
MALLORCA
UN MUSEO
DE
AUTOMOVILES
ANTIGUOS?



Entre los numerosos y bellísimos coches antiguos que en junio de 1968 visitaron Mallorca con motivo del primer Circuito Balear del VI Gran Premio Internacional estaba este sensacional B-247.

AUTOMOVILES ANTIGUOS DE MALLORCA

ANTES DE FINALIZAR EL SIGLO XIX YA CIRCULABA POR LA ISLA UN «CLEMENT BAYARD», PROPIEDAD DE DON VICENTE JUAN RIBAS

EL 8 de abril de 1897 el vapor «Isleño» desembarcó en el puerto de Palma un «Clement Bayard» que había adquirido en París el industrial mallorquín don Vicente Juan Ribas.

Este es el primer «carro de foc» de que se tiene noticia que circuló por las calles de Palma y por los caminos de Mallorca. Y, caso insólito, aún se conserva espléndido y solemne en la «possessió» de Son Puig de sa Vileta, respetuosa y amorosamente cuidado por los herederos de aquel prócer de la industria y del progreso que fue don Vicente Juan Ribas.

No fue hasta 1900 en que empezaron a matricularse automóviles con arreglo a unas Instrucciones que establecían que el permiso de conducción lo otorgaría el gobernador Civil de cada provincia previo el informe de la revisión del automóvil y un examen de aptitud del conductor.

En Mallorca, este examen corría a cargo de don Juan Rubí Bauzá, ingeniero de los Ferrocarriles de Mallorca, quien al mismo tiempo efectuaba la inspección reglamentaria del vehículo.

El primero que rodó por las calzadas de Mallorca sujeto a estas disposiciones, con lo que podemos considerarlo el P.M. 1, fue un «Clement» con motor «Dion Bouton» adquirido por don José Sureda y Fuentes, quien el 11 de octubre de 1900, es decir menos de un mes después de publicarse el Reglamento para que los «coches de fuego» pudieran circular por las carreteras de España, elevaba instancia al gobernador Civil de Baleares, exponiéndole que su vehículo estaba movido por un motor de dos caballos y un cuarto, que pesaba en total 130 kilos, que sus ruedas tenían un diámetro de 65 centímetros e iban provistas de neumáticos, suplicándole diera las órdenes oportunas a fin de poder circular reglamentariamente.

Pocos días después el gobernador, tras informe favorable del ingeniero examinador, autorizaba a don José Sureda y Fuentes, primer maquinista de la Armada, retirado, poder circular por las carreteras de España con su «Clement».

No obstante, el «chauffeur» fue don Juan Vidal Sureda, sobrino de don José, quien se veía imposibilitado de manejar el vehículo por padecer una lesión en una pierna.

En 1969 aún me fue posible, amablemente presentado por don Tomás Sureda, entrevistar a don Juan Vidal y Sureda, entonces de 87 años de edad, farfúctico retirado residenciado en Madrid. El señor Vidal —repetirlo ahora no

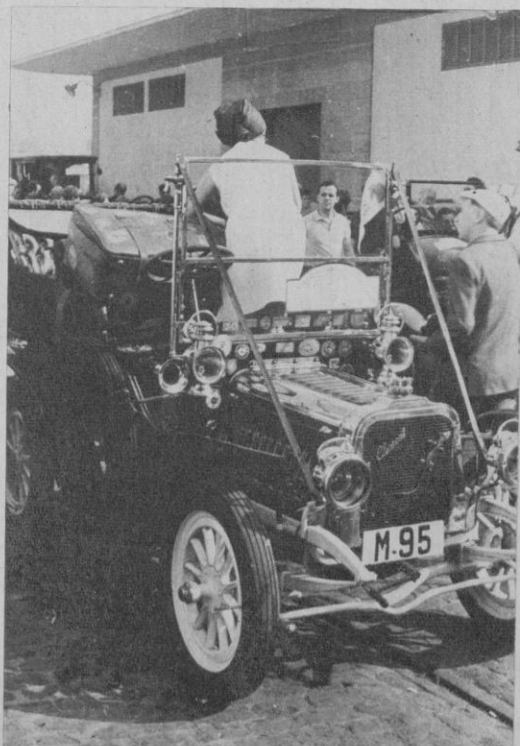
estará de más—, recordaba perfectamente que su tío había adquirido aquel vehículo por la cantidad de tres mil pesetas al entonces campeón ciclista de Europa, el catalán Abadal, que era el representante para España de los fabricantes franceses de automóviles «Clement De Dion Bouton».

La velocidad máxima de este veterano del parque automovilístico balear era de treinta kilómetros a la hora, pero en las subidas no rebasaba los quince. Era para dos pasajeros y consumía por cada cien kilómetros, cinco litros de residuos de benzol de la destilación de hulla de las fábricas de gas. Apenas tenía averías. Las únicas que se daban eran el engrase excesivo de los bujías y el picado de la válvula de escape.

Estamos hablando de un momento histórico en el desarrollo de la industria automovilística mundial. Sólo seis años antes, en 1894, gracias a una feliz e intrépida

idea de un gran periodista, Pierre Giffard, del «Petit Journal» de París, se había celebrado la primera carrera de automóviles. De París a Rouen y regreso. 21 automóviles tomaron la salida y menos de la mitad llegaron a la meta. La llegada a Mantes —población en el itinerario de la carrera (dice Miguel de Castro)—, estaba fijada para las doce del mediodía. Sin embargo, a las diez y media ya pudieron oír los ciudadanos de esta villa el escándalo de los coches pasando a toda velocidad por sus mal pavimentadas calles. Los perros les perseguían ladrando y las gallinas se apartaban asustadas. El coche Dion Bouton seguía echando humo como una locomotora, mientras el «Peugeot» de Adolfo Clément le pisaba los talones. «No me pasará este maldito», pensaba el conductor mecánico del «De Dion Bouton» a vapor; y entonces forzaba aún más la marcha.

Hacia cinco años que se había fundado el primer Automóvil Club, el de Francia,



En junio de 1968 los «Amigos de los Coches Veteranos» de Barcelona visitaron Mallorca. Uno de los automóviles que trajeron fue este precioso «Clement» del año 1903, propiedad de don José M. Puigserver.



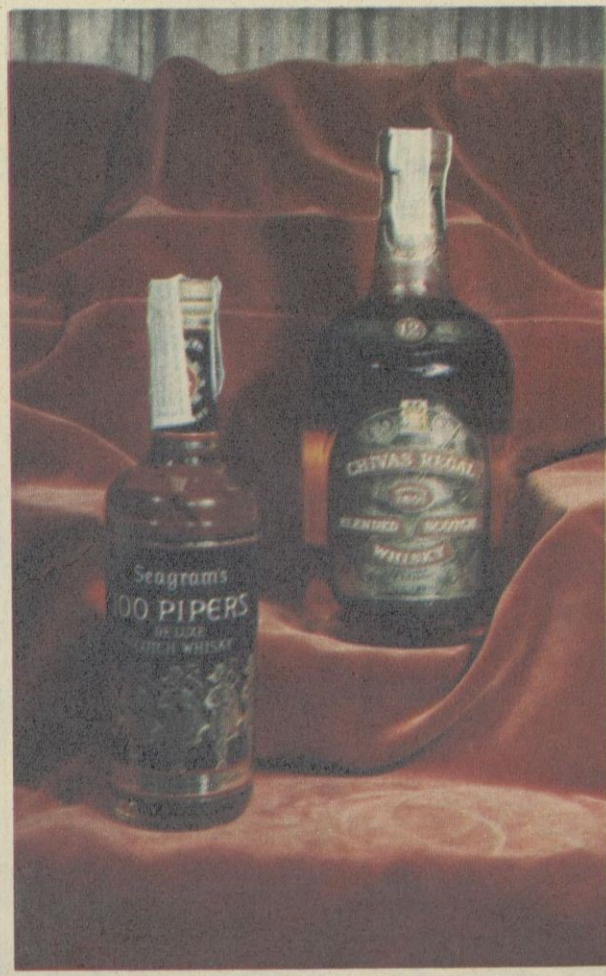
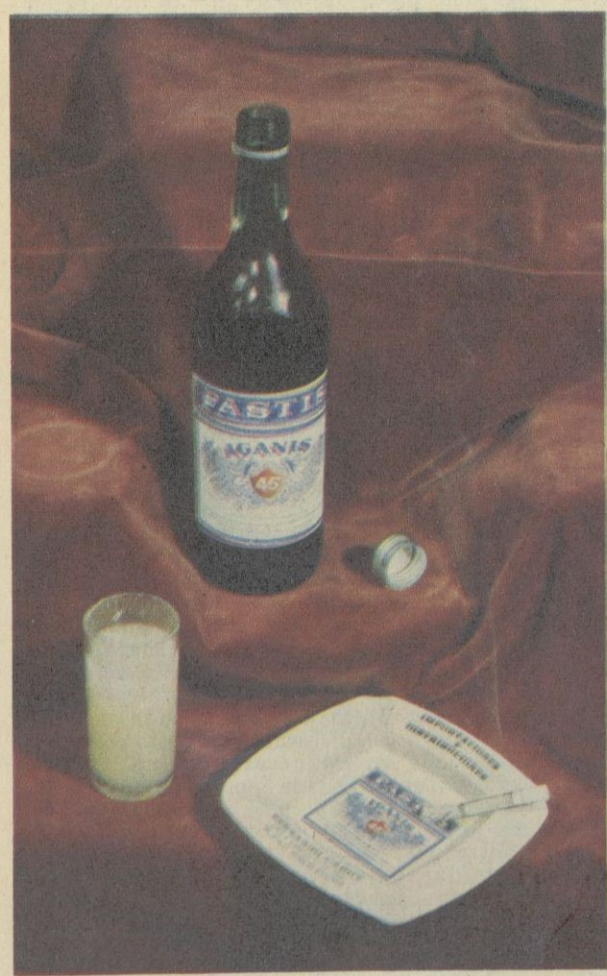
El gran volantista Pierre Berjoan, un residente mallorquín, además de correr con los poderosos automóviles de hoy, le gusta participar en los rallies de coches veteranos, como este precioso «Ford» T. al que saca lustre cuidadosamente.

y sólo cuatro —en 1896—, que en Londres se había celebrado la primera exposición de automóviles de Gran Bretaña y tras la mitigación de la restrictiva «Locomotiv Act», la primera carrera de vehículos a motor, entre Londres y Brighton. Mallorca, gracias a hombres enamorados de la técnica y del progreso, intrépidos y deportivos, como don Vicente Juan Ribas y don José Sureda y Fuentes, no tardó en incorporarse a la nueva afición que se iba extendiendo, entre protestas de unos y el entusiasmo arrollador de otros, por toda Europa.

Durante los tres años siguientes, del 1900 al 1903, en Mallorca se matricularon otros cinco vehículos. Siguiendo al inolvidable amigo Juan Muntaner Bujosa, historiador y cronista oficial de la ciudad, fueron sus propietarios don Juan Perras Carbonell, don Antonio Pol y Juan, don Rafael Pons y Jordá, don Jerónimo Pou y Magraner y don Joaquín Gual de Torrella.

Para seguir centrandose en el contexto automovilístico europeo, la naciente afición de los mallorquines a los «carros de foc» recordará que en 1900 existían en toda Francia tres mil automóviles y que se llevaban registradas ya 24 marcas. Este mismo año, La Cuadra, en Barcelona, inicia la fabricación de automóviles. En 1903 se celebró el octavo Gran Premio Automovilístico de Francia, una carrera que resultó trágica y que debía hacerse de París a Madrid pasando por Burdeos, en cuya ciudad, el prefecto de policía, de acuerdo con el ministro del Interior, suspendió la carrera y se incautó de todos los vehículos. El balance de accidentes mortales de esta primera y única etapa no pudo ser más sobrecogedor. El primer muerto fue una mujer que en Bonneval atravesó la carretera y fue arrollada por el coche de un participante; en el paso a nivel de la misma localidad, el piloto irlandés Porter topó contra los raíles y se estrelló, muriendo instantáneamente su mecánico Nixon; en Angulema, para evitar atropellar a un niño, Tourand perdió la dirección y se lanzó sobre el público matando a tres personas e hiriendo a doce; más adelante, Lorraine y Barrow, para no atropellar a un perro se estamparon sobre un muro falleciendo los dos; el conductor Stead también murió en accidente, y finalmente —dice Néstor Luján—, la flor de la mecánica francesa, Marcel Renault, constructor de automóviles, hábil piloto y hombre de imaginación creadora, que había batido el récord de velocidad de la carrera rodando a ciento cuarenta kilómetros se mató, en un accidente espectacular, en Couhé-Vérac.

No obstante, en Mallorca, pese a estas descorazonadoras noticias, pese a que muchos y relevantes hombres de la vida pú-SIGUE



(Fotos: MATEO TERRADES)

IMPORTACIONES Y DISTRIBUCIONES

BERNARDO CABOT

Avda. A. Roselló, 94, pral. - Teléfono 225833

AUTOMOVILES ANTIGUOS DE MALLORCA

blica de toda Europa habían levantado la voz para condenar el automóvil, la afición se iba extendiendo. De 1900 a 1911 se matricularon ciento tres automóviles repartidos en veintiocho marcas, estando mejor representadas numéricamente la «Renault» con 14 coches, la «Hispano Suiza» con 12, la «Delahaye» con 9 y la «Berliet» y la «Clement» con 8 cada una.

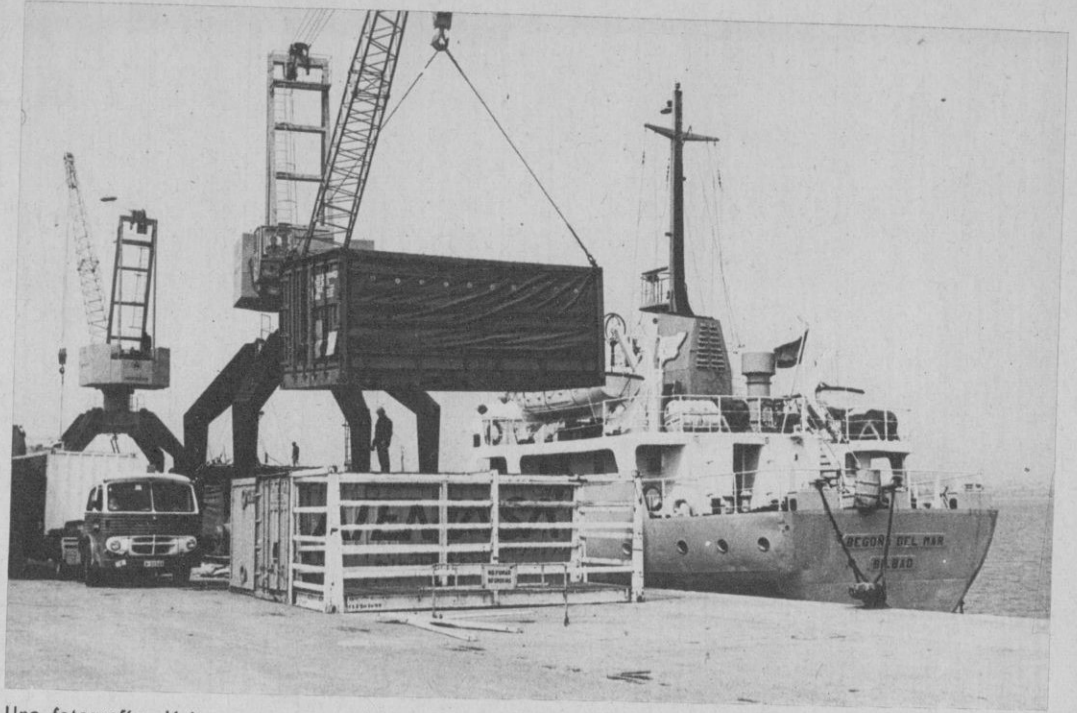
El 30 de junio de 1909 había 58 vehículos matriculados en Baleares. El último de ellos, un «Ford» de 12 Hp. 4 c. y 4 plazas, que adquirió don José Balaguer y Vallés. La Sociedad «La Veda» dedicó una jornada al automóvil dentro de la Semana Deportiva que había organizado. De aquellos 58 vehículos matriculados, 22 se concentraron en la plaza de Santa Fe, siendo bendecidos por el entonces obispo de Mallorca don Pedro J. Campins. Podemos considerar esta concentración de vehículos —casi la mitad del censo del parque automovilístico balear—, y el posterior desfile de los

glorias de cuatro ruedas, así como han proliferado los clubs dedicados exclusivamente a los automóviles antiguos. Recientemente un grupo de excelentes aficionados mallorquines celebraron una reunión en el Hotel Miramar con objeto de fundar la A.A.A.A. (Asociación de Amigos de los Automóviles Antiguos).

La verdad es que en Mallorca no sólo existen buenos aficionados a este tipo de vehículos, sino que se conservan preciosas reliquias de la época heroica del automóvil.

Antonio Vicens Bernat, por ejemplo, ha logrado reunir once coches antiguos, verdaderos prototipos de línea sorprendente, como un «Rochet-Schneider» del año 1915, que fue coche oficial de un obispo, por lo que, cariñosamente, le llaman «es cotxo del Bisbe»; un «Buchet» de 1919; un «Humber» de 1909; un «Hispano Suiza» de 1918.

Antonio Batle Manresa ha reunido hasta veinticinco automóviles antiguos. Una verdadera flota. Su «Overland» del año 1919;



Una fotografía clásica en nuestro puerto: uno de los buques porta-containers (el «Begoña del Mar», en esta ocasión) de Contenemar Lines, tomando mercancía para cualquier punto del mundo. El servicio de Contenemar es de puerta a puerta, bien sea por tierra o por mar. Fotos JUANET

EL PUERTO DE PALMA, PIONERO

DESDE AQUI, LOS MODERNOS BUQUES PORTA-CONTAINERS DE "CONTENEMAR" CUBREN TODA LA GEOGRAFIA NACIONAL (Y BUENA PARTE DE LA EUROPEA)

CON CONTENEDORES ISOTERMICOS Y PARA CARGA SECA

DE un tiempo a esta parte nuestro puerto, merced al transporte a base de «containers» o contenedores, se ha colocado en un primerísimo lugar. Y buena parte de ese éxito se la debemos a tribuir a «Contenemar, S. A.», la línea de transporte marítimo en «containers», una de las pioneras del país.

Don Heriberto Pérez, director de «Contenemar, S. A.», en Palma, nos habla de ese revolucionario y eficaz modo de transportar las mercancías.

—Como reza nuestro «slogan» publicitario —dice el señor Pérez—, nosotros ofrecemos el servicio de puerta a puerta. Esto es: desde el almacén —pongamos por caso— de un exportador mallorquín hasta el almacén de un importador abulense.

—Entonces los servicios de «Contenemar, S. A.» son tierra-mar.

—Efectivamente. Amén de nuestra flota de modernos porta-containers, contamos con docenas de camiones especiales distribuidos por todo el país, que son los encargados de, una vez en tierra, continuar el servicio.

—¿Qué ventajas ofrece el «container»?

—Muchas, como veremos. En primer lugar conviene decir que existen dos tipos de contenedores: frigoríficos y de carga seca. En el capítulo de ventajas, entre otros, que las partidas de carga van perfectamente clasificadas. Ello significa un gran ahorro de tiempo. La carga va, en esas cajas especiales, más segura, ocupa menos espacio, es más fácil de embarcar y desembarcar y llega al destinatario con toda clase de garantías, que es en definitiva lo que interesa.

—Creemos que tienen ustedes unos seguros especiales.

—Bueno, no precisamente nosotros. Pero sabemos que las agencias de seguros extienden pólizas especiales que, además, son más reducidas que las normales.

REVOLUCION EN EL TRANSPORTE

La charla, la entrevista, tiene lugar en el despacho del señor Pérez, en el paseo del Generalísimo, 1, 3.º E, del edificio Reyna. Durante el tiempo que estuvimos allí, los teléfonos, los «telex» de «Contenemar, S. A.», no cesan. Es por ello que nuestra pregunta no puede ser otra:

—¿Ha respondido bien a lo que ha sido dado en llamar «era de los contenedores» el industrial mallorquín?

—El industrial mallorquín se ha dado perfecta cuenta de que el empleo de los «containers» ha supuesto una auténtica revolución en el transporte —tanto marítimo como terrestre— y, naturalmente, ha sido el primero en emplearlo.

—¿Precios?

—Dentro del cabotaje los precios están estabilizados, aunque los fletes tienden a bajar.

—¿Proyectos de «Contenemar, S. A.»?

rán, naturalmente, unas instalaciones especiales.

—Se cuenta con una instalación frigorífica que permite el transporte en contenedores isotérmicos a 25º centígrados.

—¿Capacidad?

—La capacidad de carga seca es de 30 m3, mientras que los contenedores isotérmicos es de 24 m3. El peso máximo es de 18 toneladas.

—¿Medidas?

—Las medidas interiores son las siguientes: largo, 5,94; ancho, 2,34, y alto, 2,22.

—¿Cuántos contenedores pueden transportar los buques de «Contenemar»?



—Entre los inmediatos, incrementar nuestros servicios en toda la zona de Levante.

LOS BUQUES

—¿Cuántos buques componen la flota de «Contenemar»?

—Nueve, hasta el momento. Son los siguientes: «Beatriz del Mar», «Mercedes del Mar», «Pilar del Mar», «Begoña del Mar», «Leticia del Mar», «Teresa del Mar», «Santuario», «Malladas» y «Tatiana del Mar».

—¿Qué líneas cubren los buques de «Contenemar»?

—Toda la superficie del país. Baleares y Canarias incluidas. Además, desde Bilbao, tenemos enlaces con Liverpool, Londres, Tilbury, etcétera.

—Nos imaginamos que los buques que transportan los contenedores frigoríficos lleva-

—Aunque tenemos buques capaces de llevar hasta 120, la mayoría oscila entre los 45-65 unidades por buque.

—¿En qué zona de nuestros muelles trabajan ustedes?

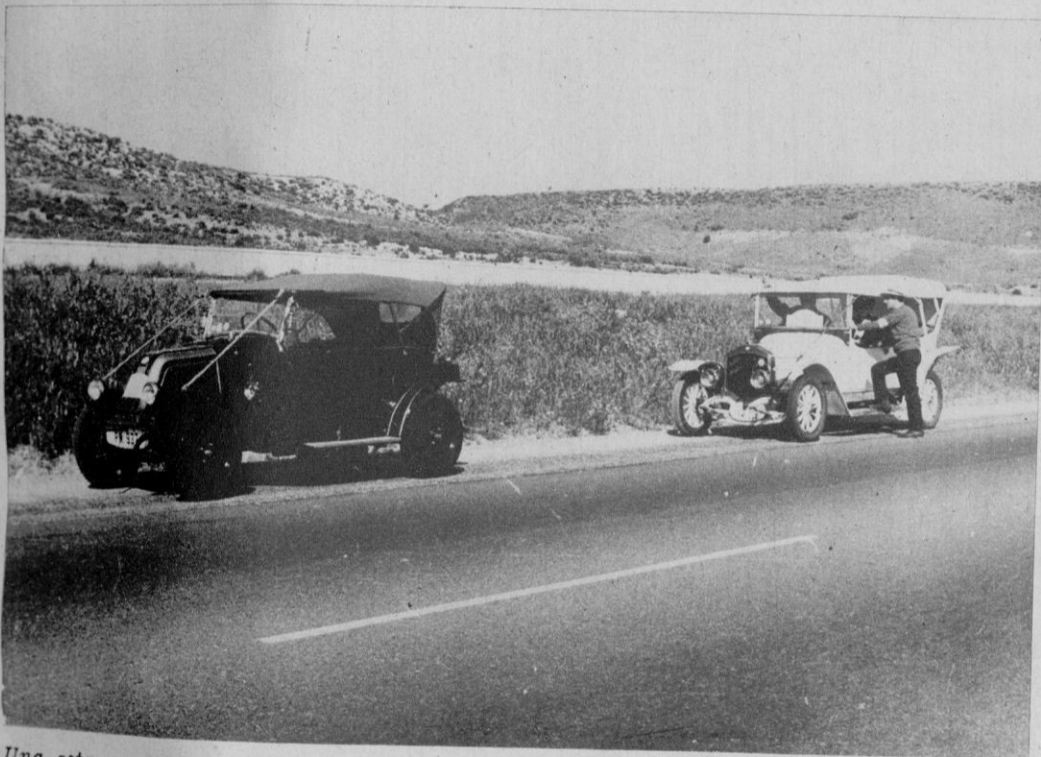
—En la más amplia, en el espigón del muelle de San Carlos.

—¿Alguna cosa más?

—La más importante: en nombre propio y en el de «Contenemar», expresar nuestro más profundo agradecimiento a todas las autoridades de nuestro puerto, ya que aquí, en Palma, nos han dado toda clase de facilidades.

Y se acaba la entrevista. Queríamos hablar de ese revolucionario sistema de transporte que es el contenedor, y nadie mejor para responder a nuestras preguntas que don Heriberto Pérez.

JAMES



Una estampa verdaderamente insólita la forman estos dos automóviles veteranos por los campos de Castilla, el P.M. 229 y el P.M. 937, en parada reglamentaria durante el Primer Rally Mediterráneo - Atlántico (Barcelona-Madrid-Lisboa), que fueron pilotados por Antonio Sbert y Antonio Darder

(Fotos Mascaró Pasarius)

mismos por las calles de Palma como la primera manifestación deportiva automovilística oficial de Mallorca; una fecha que podría ser reverdecida por la Asociación de Amigos de los Automóviles Antiguos, de Mallorca, en homenaje de aquellos esforzados e intrépidos primeros «chauffeurs», que provistos de largo cubrepolvos protector, enormes gafas, ancha visera o gorra de cuadros y espesos mostachos se lanzaban entre chispas y truenos con sus delirantes «descapotables» relucientes y rutilantes con sus níqueles y cobres, por los polvorientos y angostos caminos de la isla, levantando nubes de polvo, ante el espantado vocerío de la chiquillería, temor y sobresalto de mujeres, perplejidad de ancianos y reprobación fulminante de los que seguían creyendo que «aquello» era una invención del demonio y que jamás podrían sustituir al carretón y al landó.

En noviembre de 1910 el marqués de Zayas matriculó un «Renault» de 20 HP. 4 c. limousine de 5 asientos. Era el último coche que se matricularía en aquel año y con el número 74. Comparada esta cifra con la de los vehículos matriculados en Baleares desde el 24 de abril de 1961 al 24 de abril de 1971, de verdadera risa. En 1961 la matriculación de los P. M. iba por el número 41.915; exactamente diez años después alcanzaba los 159.976. El incremento no puede ser más espectacular. Ciento dieciocho mil sesenta y un vehículos.

Por otra parte, la producción anual española de 1970 fue de más de cuatrocientas mil unidades según declaración del ministro de Comercio, don Enrique Fontana Cordero, en el discurso inaugural del IV Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, añadiendo que España ocupa el octavo lugar del mundo entre los países productores de coches de turismo.

El salto dado de nuestro país en general y de Mallorca en particular desde que don Vicente Juan Ribas y don José Sureda y Fuentos con sus «Clement» dejaron pasmosos, es tremendo y no puede ser más ostensible, tanto por el número de vehículos incrementados como por su perfeccionamiento técnico, velocidad, comodidad y seguridad.

Pero el automóvil veterano ejerce sobre muchas personas, en todos los países, una atracción irresistible y se han ido creando colecciones particulares y museos de viejas

su «Alfa Romeo» y su «Fort» T, ambos de 1923; su «Scat» de 1914; su «Peugeot» de 1919 y su «Loryc» de 1921 son verdaderas piezas de museo.

Bernardo Munar con su «Sizalrenuadin» de 1905; su «Cottreau» de 1907; su «Renault» de 1908; su «Vermoral» de 1917 y su «Rícart-España» es otro de los afortunados poseedores de envidiables ejemplares de la época gloriosa del nacimiento de las grandes marcas de automóviles.

Francisco Ripoll con su «Fiat» 501, sport, del año 1919; Antonio Darder Andreu con su «De Dion Bouton» de 1911 y sus «Renault» de 1921 y 1925; Bernardo Bordoy con su «Fiat» 501 que tiene el mérito y el valor sentimental inapreciables de haber pertenecido a su padre y a su abuelo, quien lo matriculó en 1919; Jaime Simó con su «Citroën» de 5 HP. único de esta marca en Mallorca que lleva neumáticos de talón; José Bascones con sus «Hispano Suiza» y sus «Bugatti»; Jess Pourret con sus «Rolls» y «Bugatti»; el actor Peter Ustinov con su «Hispano Suiza»; André Surmain con sus «Delages», estos cuatro últimos distinguidos residentes o visitantes asiduos de Mallorca, pero que en ambos casos tienen aquí sus coches; Mariano Rosselló con su clásico «Triumph», las familias Salas y Sastre Juan con sus venerables «carros de foc»; Bartolomé Enseñat y Juan Ramón Bonet con su «Ford» de 7 HP; Camilo Regueira con su flota de 18 coches, muchos de ellos inteligentemente restaurados, un «Renault» de 1922, un «Ford» T de 1923, un «Citroën» de 5 HP. modelo Tréfle de 1925; otro «Citroën» de 10 HP. de 1924, un «Marmon» tipo clásico casi único en España, del año 1927, etcétera.

Y muchos otros más que no citamos para no convertir estas líneas en una simple, tediosa y pedante lista de marcas y características técnicas.

Mallorca, pionera y precursora en tantas cosas, también lo fue en incorporarse esplendorosamente a la afición europea por el automóvil cuando el siglo XIX aún no había terminado, y hoy, gracias a un grupo de inteligentes y entendidos aficionados, está en condiciones óptimas para crear un gran Museo de Automóviles Antiguos, que como los de Caramulo (Portugal) o Compiègne (Francia) sea un motivo más de atracción turística selecta, y un nuevo testimonio del buen gusto de los mallorquines por el automóvil, que en definitiva es el símbolo más característico del progreso de los pueblos y de su alto nivel de vida.

J. MASCARÓ PASARIUS



ALMACENES cañellas

AUTO SERVICIO DE SELECCION

Nuestras secciones frigoríficas permiten que usted pueda adquirir cualquier artículo de alimentación en inmejorables condiciones y también puede ofrecerle cualquier tipo de champaña

CODORNIU

COMPLETAMENTE FRIO, JUSTO PARA PODERLO SABOREAR

ALMACENES
cañellas

Paseo Generalísimo, 34 y 36 - (BORNE)

