

## ROSAS, MEDICINA Y FLORES

Hay un curioso refrán en Castilla: "De un capullo se espera una rosa; de una rosa maldita la cosa". No es exactamente cierto. El agua de rosas, la pomada de rosas y la miel rosada, se obtienen con los pétalos de las rosas. Desde tiempo inmemorial los rosales fueron cruzados y mejorados en China y en Oriente. De la rosa de Alejandría se obtiene, por destilación, la esencia de rosas. El principal país productor es Bulgaria. En la antigüedad fueron célebres las rosaledas de Persia. Carlomagno se preocupó de que en los jardines imperiales se plantasen rosas. En Gerona, todos los años tiene lugar una admirable exposición de rosas, y muchas de sus muchachas llevan su nombre: Roser.

Dicen los Pastores: "Ovella que menja polioli, cría el xai quan vol". Algo así, como decir oveja que come carquexia cría el cordero cuando quiere. Pero no sólo los pastores. Que los médicos también, y aún más la gente, saben de las cualidades diuréticas y digestivas de esta planta. En Sils es fácil encontrarla.

El granado fue cultivado desde tiempos prehistóricos. Sus frutos se consideraban, en Oriente, símbolo de amor y de fecundidad. Se cree originario de Persia, de donde vino a los países mediterráneos traído por los fenicios. Del zumo de la granada se prepara el jarabe, que es muy agradable, en verano, tomado con agua fría o carbónica. La bebida se suele llamar granadina. Y así quieren algunos que se llame granadas porque en el Reino de Granada abunda este fruto, que es conocido, en Cataluña, con el nombre de mangrane.

Cuenta la historia francesa una leyenda del primer rey cristiano. Tenía tres sapos abominables antes de tomar el santo bautismo y que recibió del cielo, tres flores de lisés. El rey se llamaba Clodoveo y las flores eran azucenas, las cuales poseen tanto aroma que según a quien, le causa dolor de cabeza. A las azucenas le llaman la flor de la Virgen, en las provincias vascongadas.

Se utilizaban sus hojas y simientes contra el fuego de San Antón. Quizás por eso se les llaman también, "lliri de Sant Antoni", aunque nos parece más fácil recordarlas con el nombre de "lliri blanc".

Fingen los poetas que, el narciso, nació de un mancebo muy necio que se enamoró de su propia sombra. Aunque es más lógico decir que proviene de narce que, en griego, significa cierto adormecimiento. En una época, se utilizó la infusión de flores de narciso para darla a los niños contra la tos convulsiva. Se cría en los prados de todo el Pirineo. Y decían Plutarco y Plinio, que el olor de dichas flores ejerce una acción tal que ocasiona sueño a las personas que las huelen.

IATROS

**fotograbados**  
**OLIU**

CLISES PARA TALLERES  
DE ARTES GRAFICAS

PASEO DEHESA, 19  
TELEFONO 20 24 25  
**GERONA**

## competencia automovilística europea

### EL PRIMULA AUTOBIANCHI

Recientemente hemos presentado a nuestros lectores el Peugeot 204, que ha aparecido como un elemento de choque en el mercado europeo. En aquel momento hablábamos de que la creación del 204 estaba motivada por la creciente competencia entre los productores de automóviles ocasionada por el Mercado Común. Para nosotros, Peugeot no se había dormido. La competencia le presionaba a fabricar un modelo de elevada calidad, a un precio reducido que lo hacía accesible al gran público. El ataque de Peugeot ha tenido una pronta réplica por parte de quien menos se esperaba: Autobianchi.

La Autobianchi es una pequeña sociedad que ha pasado a ser controlada de una manera casi total por la potente Fiat italiana. Seguramente esta inyección de la Fiat, ha sido la causa de que haya empezado a producir en sus cadenas de montaje, un coche de parecidas características del acertado 204 Peugeot.

En el último salón de Turín, aparte de algunos coches deportivos con carrocería especial, no se ha presentado más que una novedad: el Primula Autobianchi.

Su carrocería está dentro de la nueva tendencia de tipo break al igual que el B. M. C., el Renault 16 y el mismo 204 Peugeot. Se trata igualmente de un coche de tracción delantera con motor situado en la parte anterior y colocado transversalmente. O sea que la moda lanzada por B. M. C. de realizar un "todo adelante" se ha impuesto, seguramente porque, aparte de significar un ahorro evidente en su coste de construcción, permite destinar el máximo posible de espacio para los pasajeros y equipajes.

La diferencia más importante que podemos observar entre el 204 Peugeot y el Primula, consiste en que el motor y la caja de cambios de este último, están contenidos en cárteres separados y, por tanto, ambos elementos, motor y caja, gozan de un sistema de lubricación independiente.

Autobianchi ha querido estar también a "l'avant garde" en lo que se refiere al frenaje, el Primula está provisto de frenos, a disco, en las cuatro ruedas.

El Primula ha quedado un poco retrasado con respecto a sus concurrentes en lo que se refiere a suspensión, ya que el sistema usado en su parte trasera no es el de ruedas independientes; el nuevo coche está equipado de suspensión de puente rígido, si bien las ruedas son servidas por amortiguadores de doble efecto.

En cuanto al grupo motriz, que como hemos dicho se halla situado en la parte delantera del vehículo y dispuesta transversalmente, se trata de un cuatro cilindros de 1221 c. c. de cilindrada, alimentado por un carburador que desarrolla una potencia máxima de 59 caballos SAE a 5.000 rv. por minuto.

Se trata de un coche de reducidas dimensiones ya que su longitud total es de 3'75 metros, aunque su habitabilidad interior es amplia.

Hemos leído ensayos efectuados por los equipos de diversos periódicos especializados extranjeros, y la opinión general es que el coche es excelente por muchos motivos. Algún comentarista lo ha calificado incluso como el "coche del año". La mayoría de los ensayos publicados alaban la excelente estabilidad, la bondad de dirección y en general se han visto sorprendidos, por la eficacia y progresividad del frenaje. Algunos comentarios negativos han sido en contra de la suspensión, que consideran excesivamente dura.

Por nuestra parte, el Primula nos parece una solución muy racional dada a un coche que, teniendo una intención utilitaria, ha sabido adoptar un aspecto estético. Se ha superado la concepción hasta ahora extendida de realizar el automóvil utilitario con una carrocería que, más parece destinada a transportar objetos que a servir de acomodo a cuatro personas. Por otra parte, encontramos un punto negativo en contra del Primula, en el hecho de que esté equipado solamente con dos puertas.

Las "performances" obtenidas por los ensayistas, en cuanto a su velocidad en punta, se aproximan a los 140 km. por hora. En el capítulo de aceleraciones, el Primula ocupa un lugar honorable entre los vehículos de semejante categoría: los 400 mts., con salida parada, se cubren en 20 segundos y, el kilómetro, se alcanza a los 38 segundos.

El consumo no es elevado, situándose entre 8 y 11 litros los 100 kms. recorridos, dependiendo, naturalmente, de la forma más o menos intensiva en que se realice su conducción. Dichas cifras de consumo, repetimos que no nos parecen elevadas. Quizás algún lector habituado a los consumos no opine así, que generalmente expresan los fabricantes de automóviles en sus catálogos. Es necesario darse cuenta de que estas cifras suelen ser generalmente muy optimistas. El Primula, por su consumo comprobado, puede considerarse un coche "sobrio".

En definitiva, el Primula es un buen coche.

M. A. T.

