

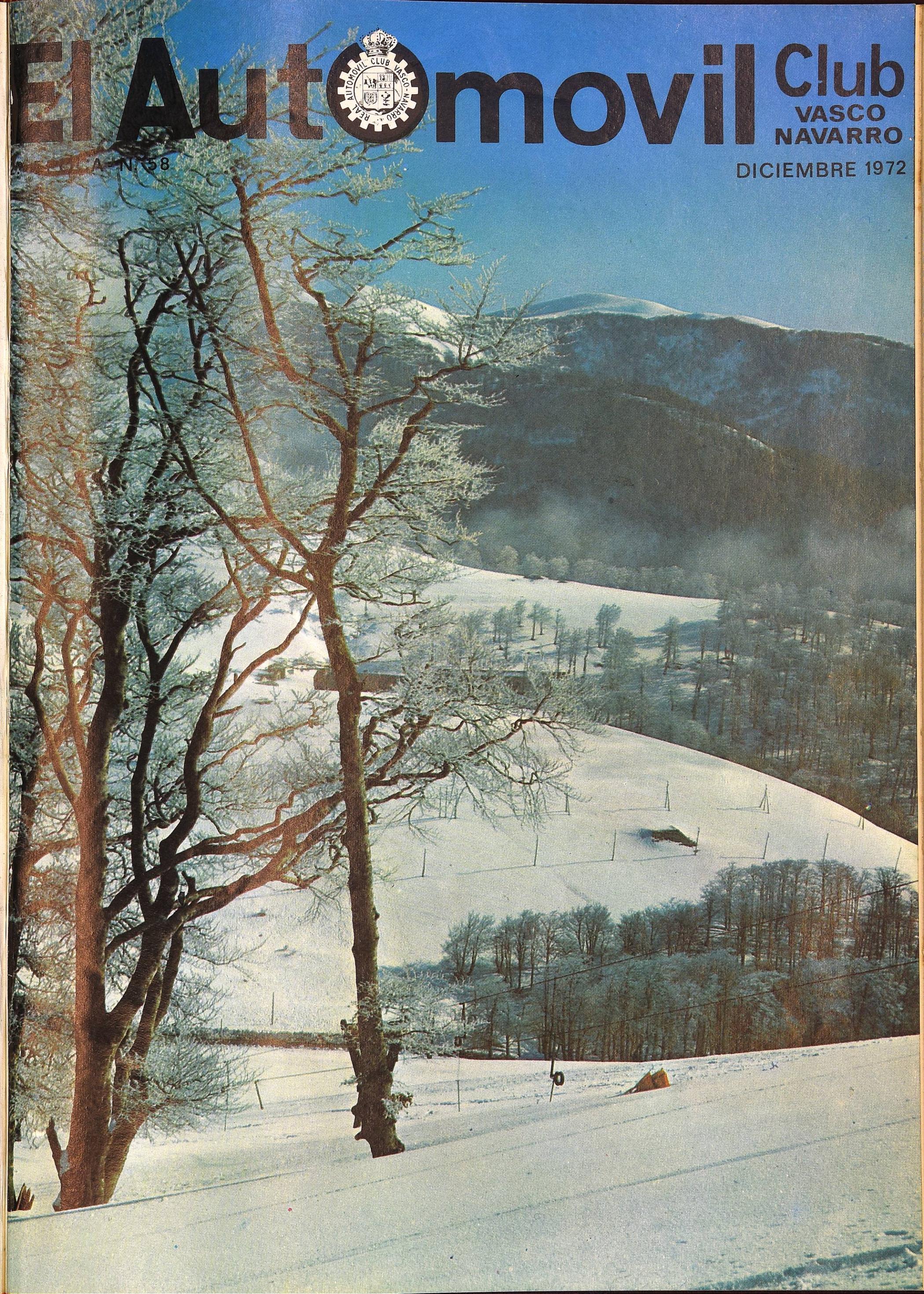
El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

AÑO N.º 58

DICIEMBRE 1972





Servicios que el Real Automóvil Club Vasco-Navarro pone a disposición de los señores socios

Si es Vd. socio del REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, podrá gozar de las innumerables ventajas que nuestra entidad le brinda.

Entre ellas está nuestra revista «El Automóvil Club» que Vd. recibirá mensual y gratuitamente.

Entre los servicios que le prestaremos, cuya gestión es **totalmente gratuita**, están los siguientes:

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

Gracias a un perfecto juego de ficheros, el Club le avisa de la fecha de caducidad de su carnet de conducir.

Seguros

Seguros de toda clase para el automóvil, en la modalidad Mutualista.

Seguro de ocupantes complementario del seguro del automóvil por el que se viene a cubrir a las personas excluidas en la póliza normal como son el asegurado, conductor, sus respectivos familiares y aquellas que tengan relación de dependencia con los mismos. Y en general a todas las personas ocupantes del vehículo asegurado.

Asistencia Internacional

Carnet de asistencia para viajar por el extranjero, con el cual podrá hacer frente a cualquier imprevisto, por accidente, averías, enfermedad. Podrán anticiparle hasta 25.000 pesetas, equivalencia en divisas, que las reintegrará a su regreso en pesetas.

Bonos de asistencia, con los cuales estará en el extranjero a cubierto de gastos imprevistos por avería, enfermedad, accidente, repatriación de los pasajeros y del vehículo, etc., siendo los gastos a cargo del R.A.C.V.N. Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

Revisión Médica

Revisión médica para permisos de conducir. (Clases A 1 - A 2 y B).

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).—Bilbao. Pamplona. Vitoria.—En Guipúzcoa: Eibar, Irún y Tolosa.

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

Recursos si procede contra sanciones impuestas por Jefaturas de Tráfico y Municipios en materia de circulación.

Adquisición automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.

Billetes de avión, barco, ferrocarril, reserva hoteles. Proyectos para sus viajes, etc.

Escuela de Conducción

Escuela de conducir para nuestros socios, esposas e hijos no emancipados.

Actualmente nuestra cuota es de 300 Ptas. anuales (25 Ptas. al mes) y los derechos de entrada de 100 Ptas.

Nuestra finalidad no es otra que la de conseguir el mayor número de socios y con ello poder dar más y mejores servicios a todos nuestros asociados.

No olvide que donde quiera que se halle hay un Automóvil Club a su servicio
LA RED INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES CLUBS LE AMPARA EN TODO EL MUNDO

Servicios con mucho detalle

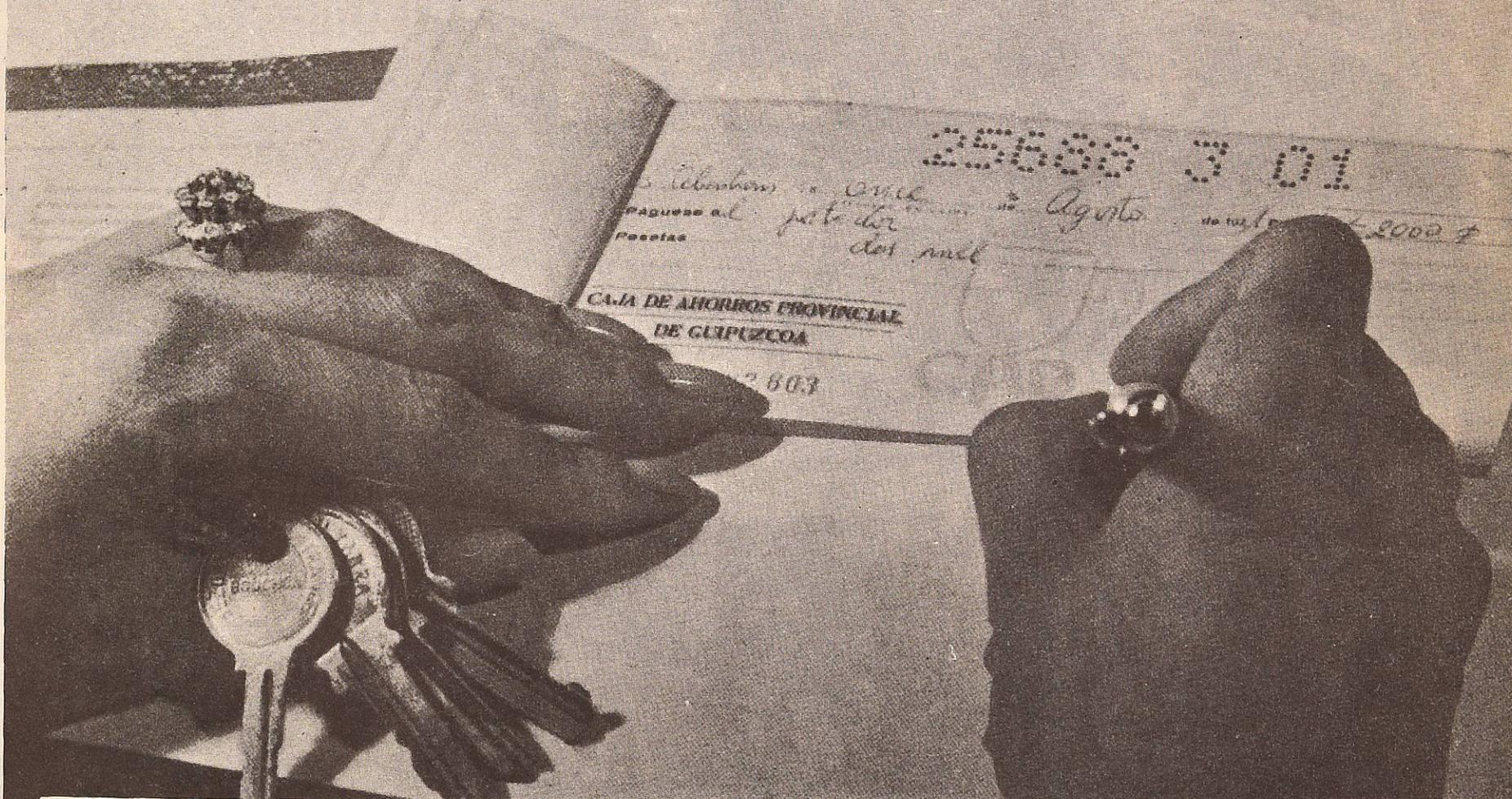
En realidad todos nuestros Servicios tienen «mucho detalle», y es precisamente porque son actuales, dinámicos, cordiales, rápidos y seguros. Son Servicios que cumplen una amplia gama de finalidades y además lo hacen de la forma más EFICAZ que pueda concebirse.

Uno de nuestros Servicios con «mucho detalle» es el de:

CUENTAS CORRIENTES

Con él, Ud. ahorra tiempo, evita desplazamientos, administra mejor su dinero, adquiere una mayor agilidad en el cumplimiento de sus pagos porque puede cargarlos en su cuenta (letras, contribuciones, impuestos, recibos de gas, luz, teléfono, agua, alquileres, cuotas de colegios, sociedades, seguros, etc.) y además con el detalle de conocer las variaciones de su saldo DIARIAMENTE.

Servicios «con mucho detalle» y con la máxima eficacia, son además de nuestras CUENTAS CORRIENTES, los PRESTAMOS y CREDITOS, DEPOSITOS DE AHORRO, VALORES MOBILIARIOS, CHEQUES DE VIAJE, INTERCAMBIO, MONEDA EXTRANJERA,... y hasta un total de más de 50 Servicios que ponemos a su disposición a través de nuestras 79 oficinas.



**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL
DE GUIPUZCOA**



CON

¿Grand Marnier ~~avec~~ Finley?

Oh, la, la!



MARNIER-TONIC

Finley
Agua Tónica
Embotellado
con autorización de Compañía
COCA-COLA de España S.A.

Triple Orange
Grand Marnier
LIQVOR
J. B. LAPOSTOLLE FONDATEUR 1762
EMBOTELLADO EN ESPAÑA POR DESTILERIAS SA

WEDNESDAY



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

Se distribuye gratuitamente a los socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro

SUMARIO

	Pág.
Aparcamientos.....	3
NAVARRA - ALAVA - VIZCAYA.....	4-5
Ginebra posee el primer aparcamiento sublacustre del mundo.....	7
Información del Club.....	9
Carta abierta.....	11
Turin.- Tradicional conferencia del presidente de Fiat ..	13
Nuevo Fiat 126.....	14
Arranque en frío.....	17
Seguridad en su automóvil con matrículas reflectantes..	18
La circulación urbana es excesivamente lenta.....	20
El XIV Rally Internacional Vasco-Navarro en marcha ...	21
¿Un Cooper español?.....	22
La lucha contra la contaminación.....	22
El riesgo del alcohol.....	25
Prueba del Renault-5.....	26
Homologación del ruido producido por los motores de automóviles.....	29
Calendario internacional de exposiciones de automóviles en 1973.....	29
Perder las llaves no es problema.....	31
Conducción defensiva.....	31
Dos nuevas transmisiones automáticas presentadas por Borg-Warner.....	33
Noticias.....	34
Novedades.....	36
Rueda de humor.....	39
Crucigrama.....	39
Durante el mes de octubre en Guipúzcoa, seis muertos y cuarenta y un heridos graves en accidentes de tráfico.....	40

Portada: Alto de Ibañeta - Roncesvalles (Navarra)
Foto: F. Galle

Depósito legal: S.S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º Izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661967

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray

Paseo de la Senda, 3 - bajo Teléf. 217705 (3 líneas)

Navarra

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13 (N.Y.A.S.A.)

Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo

Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

Pl. de Oquendo (Bajos Teatro Victoria Eugenia) - Teléfs. 411529 y 444307

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

APARCAMIENTOS

El tema es inagotable. Y lo es porque diariamente en la cadena sin fin de las fábricas esperan el turno muchos automóviles para rodar por las carreteras,

Sí, efectivamente el coche se ha hecho para circular, para trasladar a sus poseedores de un lugar a otro, pero no de forma permanente. Luego hay que acomodarle un lugar, pues en caso contrario, si el coche hubiese sido inventado para marchar continuamente, resultaría un castigo para el hombre.

Por otra parte si las cadenas sin fin continúan arrojando coches a la carretera llegará el momento en que, las ciudades, el país entero será chico.

Pero este es un problema a escala nacional y por supuesto mundial y cuando nos acogote, efectivamente, habrá que buscar una solución a la misma escala.

Mientras tanto lo que parece poco razonable es que se agudice un problema esgrimiendo argumentos que toman como base la contingencia antes apuntada.

Y se agudiza, particularmente en San Sebastián, cuando en multitud de calles se ha suprimido el aparcamiento en uno de los lados de vías que tienen escasa circulación o que aún teniéndola no se consigue con la medida, mayor fluidez en el tráfico. Y la razón es bien sencilla: esa fluidez que se quiere conseguir se pierde cuando en el lugar prohibido se estacione un solo vehículo, siquiera para que bajen los clientes, si un taxi, o para efectuar un brevísimo encargo, por parte del propietario. Si como está comprobado resulta imposible obtener este beneficio en el tráfico, esta mayor fluidez, lo único que conseguimos es estar casi en un cincuenta por cien los aparcamientos en la ciudad.

Cierto que "restituyendo" estos aparcamientos el problema sigue latente, pero como hemos dicho antes, algo más suavizado.

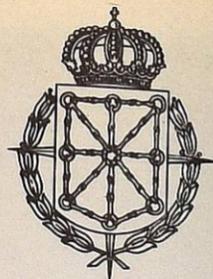
Arguyendo que supuesto el problema sin solución plena, porque luchar por él, podría llegarse a otra decisión más drástica aún: la prohibición total de aparcar dentro de la ciudad. ¿Qué ocurriría? Entonces la fluidez sería casi etérea, pero ¿es más importante este beneficio, que el de poder aparcar durante unos momentos en un lugar determinado?

Hemos hablado de "aparcar durante unos momentos". Efectivamente podemos defender el permiso de aparcar durante unos momentos en el mayor número posible de lugares, pero nunca nos parecerá lógico que se tomen las calles por garajes.

Ahora bien éste, que es otro problema, ¿qué solución tiene? ¿Qué hacemos con el coche cuando regresamos al hogar? Los garajes existentes en la plaza están todos ocupados. No es cuestión de utilización inapropiada sino por falta de ellos. En tal caso ¿es preferible tener las calles limpias de coches durante la noche? Quedarían muy bonitas, pero, ¿qué hacemos con los vehículos que nosotros mismos hemos creado...?

Exclusiva de publicidad
PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ
Garibay, 34 - Teléfono 415990
San Sebastián

NAVARRA



LOS DOS ULTIMOS ACUERDOS DEL AYUNTAMIENTO Y LA DIPUTACION

La prensa local se ha hecho eco estos días de las últimas ordenanzas municipales por las que se dictan normas en las que se regula la circulación en un punto concreto de la ciudad y del acuerdo de la Diputación por el que salen a subasta las obras para la ampliación del puente que en el límite de la Ciudad, en la Ctra. Pamplona a Francia por Baztán, soporta una circulación totalmente inadecuada para sus características.

En la reciente sesión de nuestro Ayuntamiento se acordó aprobar el proyecto para la instalación de un grupo de semáforos en la Plaza del General Mola. El proyecto se acompaña de una nueva ordenación del tráfico en esa zona, que en síntesis trataremos de explicar. Los semáforos irán colocados en las cuatro entradas de la plaza, dirigiendo el tráfico de los vehículos que entran por Carlos III o la Avda. de Franco.

Como norma general destaca el hecho de que se prohíbe girar a la izquierda una vez dentro de la plaza. Ello supone que los vehículos que no pretendan seguir en línea recta ni pretendan torcer hacia la derecha, deban seguir su camino por las calles adyacentes a la plaza. Con el fin de facilitar esta maniobra se han cambiado las direcciones de las calles próximas a la plaza General Mola. Por otro lado, esta necesidad de desviar a los vehículos hace que sobre las calles adyacentes incida una circulación naturalmente superior a la que diariamente soportan y por lo que se hace obligatorio la prohibición de aparcamiento en las mismas. Por tratarse de un núcleo central de la ciudad y por las reformas señaladas, el proyecto ha suscitado las más diversas polémicas.

La supresión de aparcamientos es quizás la nota negativa de lo acordado y por ahí comienzan las opiniones contrarias a su puesta en marcha. Es considerable el número de vehículos que podían aparcar y de hecho lo hacían en esta zona. Por ello es ilógico, aunque necesario,

que se prohíba el aparcamiento, mientras en cualquier otro lugar no se establezcan nuevos terrenos donde poder dejar detenido un vehículo. ¿Qué ha sido de los aparcamientos subterráneos? ¿Para cuándo su estudio e implantación definitiva?

Sin duda, la Comisión de Urbanismo de nuestro Ayuntamiento habrá estudiado a fondo el proyecto y a la vista de sus pros y contras ha decidido su puesta en marcha. Su acierto o desacierto está por ver, pero el tema no ha caído en saco roto. Los automovilistas de la ciudad tendrán formada ya una opinión sobre el mismo, aunque, en definitiva, será el tiempo quién les dará o no la razón.

Mientras la plaza de Mola ha sido estudiada en el Pleno Municipal, la Dirección de Caminos de nuestra Diputación aprobó el anuncio de subasta para la ampliación del puente sobre el río Arga en la ruta Pamplona a Francia.

La noticia tiene un interés principal para los 20.000 habitantes de Burlada y Villava que diariamente lo utilizan y sobre todo para las comunicaciones de la capital navarra con la Montaña.

Los nueve metros actuales de anchura se verán aumentados hasta 20, eliminando el riesgo de accidentes para los vehículos que lo utilizaban en uno y otro sentido.

Aunque ahora ha salido a la luz el proyecto, éste ya estaba en marcha desde el momento en que quedó abierta la variante de Villava. La angostura del paso existente hasta ahora, vio aumentada su peligrosidad con el considerablemente mayor número de vehículos que lo utilizaban.

Si en la hora de realizar presupuestos, las grandes realizaciones se llevan la palma, son de agradecer estas pequeñas obras que demuestran el interés de nuestra Diputación por mejorar en lo que sea posible las comunicaciones dentro de la provincia. El nuevo puente sobre el Arga es una clara muestra de lo que decimos.

Diputación y Ayuntamiento, pues, han sacado a la luz dos realizaciones de gran interés, que demuestran claramente la preocupación que en los citados organismos suscita el cada día más complicado problema de la circulación.

XABIER

ALAVA



PROHIBIDO EL ESTACIONAMIENTO DE CAMIONES EN EL CASCO URBANO. PUEDEN HACERLO SOLAMENTE EN LAS ZONAS INDUSTRIALES SEÑALIZADAS.

Se prohíbe el estacionamiento de camiones en todo el casco urbano de la Ciudad, pudiendo aparcar solamente en las zonas industriales señalizadas.

Este bando entrará en vigor desde el día de su publicación.

Las calles de la Zona Industrial en las que se puede aparcar son las siguientes:

A ambos lados de la calzada:

Aguirrelanda, Concejo, Miravalles, Capelamendi, Urrundi y Escalmendi.

A un lado únicamente y según señalización:

La Peña, Zurbano, Los Olmos, Barrachi, Osinaguea y Portal de Vergara (únicamente entre los ríos Santo Tomás y Alegría).»

Nosotros no queremos iniciar una serie de polémicas con los camioneros ni con el Ayuntamiento. Solamente reconocemos que los grandes problemas que crea el tráfico rodado en las ciudades, han de producir medidas de este tipo y aún más deprimentes para cualquier propietario de un vehículo sea o no éste industrial. Como ejemplo, podemos recordar ciudades extranjeras donde se ha «recortado» mucho el tráfico rodado sobre todo en las zonas de los grandes centros comerciales. El automovilista se ve obligado así a dejar el coche a unos centenares de metros para desplazarse a pie al lugar donde se dirige.

También se ha hablado para suprimir la circulación dentro del casco urbano a aquellos automóviles que no lleven en su interior a un determinado número de personas. De este modo, aquel conductor que deseara circular por las calles

Ayuntamientos españoles decidieron en su día prohibir el estacionamiento de camiones dentro del casco urbano, creando cierto estado de malestar entre los camioneros. El Ayuntamiento de Vitoria, ha decidido tomar medidas similares a las establecidas en otras provincias, prohibiendo el estacionamiento de camiones dentro del casco urbano, pudiendo hacerlo éstos en zonas industriales señalizadas. Con tal motivo, en la prensa local se publicó un Bando que decía textualmente: «El Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de la M.N. y M.L. Ciudad de Vitoria, hace saber que teniendo en cuenta la gran cantidad de camiones que aparcan en las calles de la Ciudad, suponiendo ello un peligro para la circulación de vehículos, ya que en muchas ocasiones quitan visibilidad en los cruces, tapan señales y causan graves deterioros tanto en el pavimento como en las conducciones subterráneas, agua, teléfonos, alumbrado, etc.; siendo por otra parte una molestia para el vecindario en general, al poner los motores en marcha a primeras horas de la mañana, esta Alcaldía dispone lo siguiente:

VIZCAYA



Vizcaya vive en estos momentos una serie de acontecimientos concernientes al mundo del motor en todas sus facetas: circulación, autopista, accidentes, deporte, que diariamente ocupan un importante espacio en los rotativos y principales medios de difusión de la capital.

Hay de todo, bueno, malo y divertido.

De entre lo bueno, indudablemente, la «palma» se la lleva la autopista Bilbao-Behovia, que si la miramos más ambiciosamente podemos decir que ya es Bilbao-Burdeos, con lo que estas dos capitales quedarán a unas tres horas de automóvil. Y me expongo a un tiempo tan aquilatado, porque aquilatándose están los tiempos que se invierten en la autopista, después de la inauguración de un tramo.

Por ejemplo: se ha probado que observando todas las normas de tráfico (límites de velocidad, etc.), Bilbao-Eibar, un vehículo de 1.200 cc. sacrifica 25 minutos de tiempo, cuando por la carretera normal, es decir la N-634, se invertían 45 minutos.

Ya hay quien quiere hacer un «raid», Bilbao-Esmua-Bilbao, por la autopista y por la N-634, en moto, en utilitario y el vehículo rápido, simultáneamente y con seis pilotos. Veremos los resultados.

de la ciudad para efectuar su trabajo, se vería privado de esta necesidad a no ser que llevara a ese número de personas en el coche.

Muchos problemas crea el tráfico rodado y con soluciones dudosas en la mayoría de los casos. Un paso más en Vitoria para paliar en parte estos problemas han sido las nuevas Ordenanzas Municipales donde se obliga al constructor o promotor de viviendas a dejar espacio suficiente alrededor de las mismas destinado a aparcamientos. Lo mismo ocurre en centros comerciales y todos aquellos locales destinados a entrada masiva de público.

Pero vayamos al tema que tratamos: los camioneros. Ellos, en su mayoría, se han negado a dejar sus camiones aparcados en las zonas establecidas. Poco después de hacerse público el bando de la Alcaldía, la prensa recogió unas vistas que mostraban claramente la decisión tomada por los camioneros: se veían calles de la zona industrial totalmente desiertas, sin un sólo vehículo aparcado, y, al mismo tiempo, calles de la ciudad —Coronación, Simón de Anda, Portal de Arriaga, Domingo Beltrán, entre otras— que ofrecían la panorámica de siempre con numerosos camiones aparcados. El malestar que produjo este bando entre los camioneros lo muestra el que, todas las mañanas, en las calles citadas y en otras del casco urbano hay aparcados tanto camiones como turismos.

Y como decíamos antes que no íbamos a entrar en polémicas, exponamos los dos puntos de vista: por un lado, es cierto que los camiones producen ruido al arrancar sus motores a primeras horas de la mañana, molestando así a las personas que se hallan todavía acostadas. También es verdad que deterioran visiblemente la calzada, provocando, aunque involuntariamente, peligro en las curvas donde quitan parte de la visibilidad de la calzada en el cruce así como de las señales de tráfico existentes en los referidos lugares. También podemos decir que esta medida no es exclusiva en Vitoria, ya que en ciudades como Logroño y Bilbao —para no ir más lejos— tienen establecidas las mismas normas.

Pero surge la opinión del camionero: él, acostumbrado a dejar el camión debajo de su domicilio, para así, a primera hora de la mañana salir a su trabajo, ahora tiene que dejarlo en la Zona Industrial para desplazarse después a pie a su casa y realizar la misma operación a la mañana siguiente. Si tenemos presente el tiempo que pierden en este desplazamiento, amén de las bajas temperaturas existentes en nuestra ciudad en invierno —que a nadie invitan a caminar a primeras horas del día— son suficientes puntos de vista para no estar de acuerdo con la establecido al respecto. Pero ahí queda en bando y con él la obligación de cumplir las nuevas normas. ¿Qué ocurrirá? De momento todo sigue igual. Veremos si se llega a un acuerdo en este sentido o si por el contrario se cumple con lo estipulado en el bando de referencia. El tiempo nos dará la respuesta.

JUAN CARLOS

Y a esta buena noticia de la prolongación de la Autopista a Burdeos viene a añadirse otra.

Es curioso que el tráfico aéreo condicione al terrestre, pero es así. Allá, hace casi veinte años, Barajas se lo impuso a Madrid, y se construyó la tan aireada autopista de Barajas. Ahora, con el nuevo aeropuerto bilbaíno, que ya ha sido aprobado por el Ministerio, se han de acelerar las obras de la solución Norte, con el fin de un acceso más rápido y cómodo. Y no es sólo la solución lo que ha de activarse, sino la construcción del puente de Róntegui, sobre la ría, y el túnel de Archanda, bajo el monte del mismo nombre, y que viene a unirse a la solución Centro.

A ver, a ver...

Y hablando de la solución Centro, nos llega lo triste.

Van siendo varios los muertos que se han producido, precisamente, a la salida de la tal solución, hacia Begoña, y lo que es más chocante, subiendo.

Hace unas fechas, dos camiones chocaron en plena maniobra de adelantamiento; uno de ellos salió despedido y arrolló a una niña, que se hallaba acompañada de una agente municipal, pereciendo en el acto.

Poco tiempo después, se repitió el accidente, resultando gravemente herido el conductor de uno de los vehículos. Peligro, peligro y peligro, al que se está tardando demasiado en poner remedio, a pesar de que no hace mucho se iniciaron las obras de un paso subterráneo, a todas luces insuficiente, pero que, por lo menos, evitará un tanto los posibles atropellos. ¿Tanto costaba el haber construido dos?

Y pasemos a lo divertido, que no es más que el deporte. En este caso, no el de las cuatro ruedas, sino de las dos. La Real Peña Motorista de Vizcaya se ha empeñado en crear una escuela de pilotos infantiles, y ahí tenemos a un grupo de chavales, de 8 a 14 años, que domingo a domingo, disputan feroces batallas contra el barro y la orografía. A seguir, a seguir.

DINO

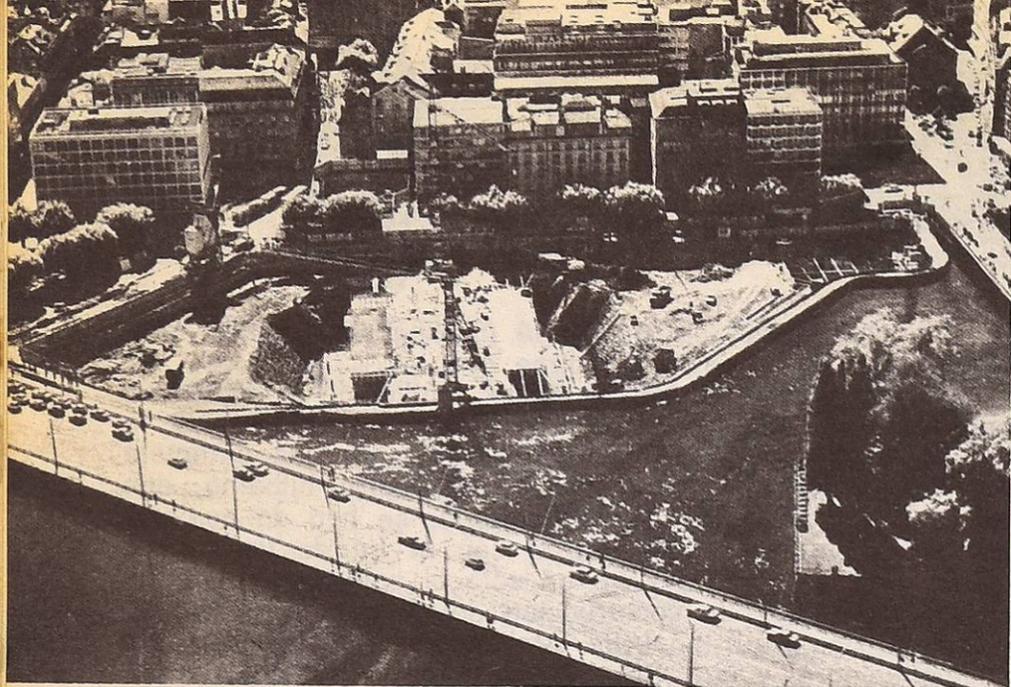
CONTESTANDO UN ESCRITO

Hemos recibido un escrito con firma ilegible y sin ninguna otra referencia que pueda identificarla, que realmente no merece contestación, ya que no sabemos quien es la persona que nos ha dirigido el mensaje.

Sin embargo le vamos a contestar brevemente a los dos puntos que en el citado escrito alude:

1.º Le diremos que no tiene más que acercarse a las oficinas del Club donde con mucho gusto si Vd. lo solicita le daremos a leer los Estatutos Sociales por los que se rige y que en su día fueron aprobados por la Asamblea General y por la Autoridad competente.

2.º Que para el 2.º tema que toca en su escrito también en la citada oficina le podrán dar a leer la Revista El Automóvil Club del mes de Febrero de 1968 n.º 1 Segunda Epoca, donde en su página 15 figura un suelto que se titula «Ambicioso proyecto del Real Automóvil Club de Guipúzcoa». Este proyecto nosotros no lo calificamos de utópico como Vd. lo llama, pero sí de muy difícil realización sin unos buenos respaldos. Con ello queremos decir que hace varios años, mucho antes de que llegase su anónima sugerencia, se pensó e incluso se trabajó en ello y si no se ha podido seguir adelante ha sido por aquellos imponderables que de momento no tenían ni tienen solución.



He aquí una vista de las grandes obras que fueron necesarias para la construcción del aparcamiento. Hubo que retirar las aguas, construirlo en seco y permitir después que fuese cubierto por el lago.

Hace unos meses se inauguró en Ginebra el primer aparcamiento sublacustre de mundo, que es, asimismo, uno de los mayores que existen en Europa.

Se trata de un edificio de cuatro plantas, en forma rectangular, construido bajo uno de los canales del lago de Ginebra que divide la ciudad en dos partes. La obra duró casi tres años y fue inaugurada en julio pasado, con ocho meses de antelación sobre la fecha prevista.

Está equipado con los aparatos más modernos para que los conductores comprueben fácilmente en cuál de las plantas existe sitio libre. Pese a las numerosas precauciones adoptadas y que luego detallaremos, existe, por lo menos al principio, cierta prevención en los usuarios al saber que se

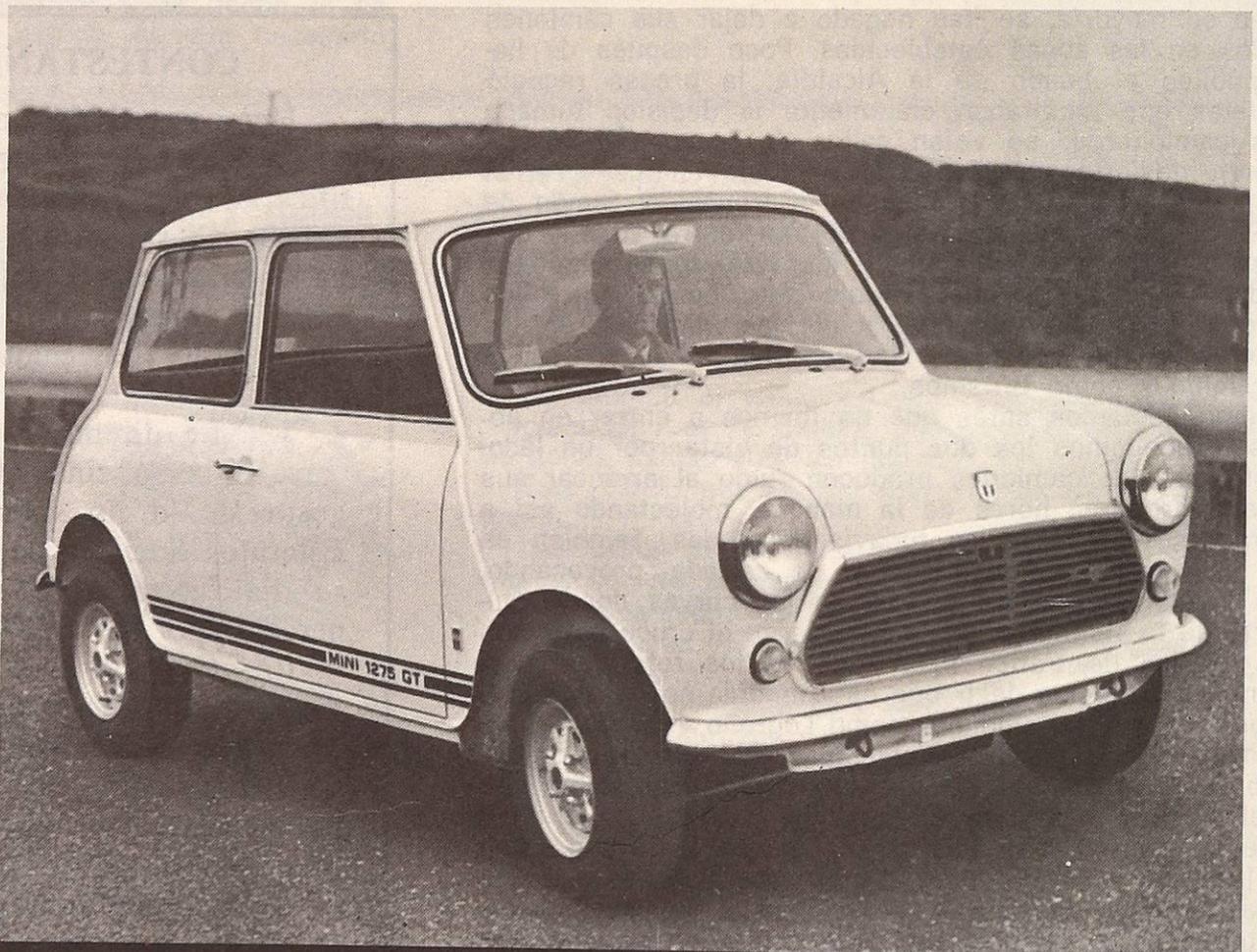
GINEBRA POSEE EL PRIMER

Tiene capacidad para 1.45

hallan bajo el agua, en un edificio casi laberíntico; pero los administradores aseguran que no hay ningún peligro y brindan toda clase de seguridades. De todas formas, convengamos que cuando el automovilista va desesperado en busca de aparcamiento no vacilaría, incluso, en echarse directamente al agua con coche y todo.

La construcción de este aparcamiento singular ha llamado mucho la atención de los arquitectos norteamericanos y japoneses y en numerosos países europeos se han interesado por esta original forma de contribuir a resolver el problema de la falta de aparcamiento en Ginebra. En realidad esta obra es consecuencia de otra también muy importante que se realizó entre Italia y Suiza, el túnel del Mont-Blanch, a través del cual afluyen los turistas a Ginebra y, como es lógico deben hallar lugares para aparcar, pues, de lo contrario, eluden su estancia en la ciudad, y buena prueba de cuanto afirmamos es que en realidad el alojamiento sublacustre lleva también el nombre de "Parking du Pont du Mont-Blanch".

El acceso de los vehículos está situado en la vía de circulación más intensa de Suiza: Avenida del Puente del Mont-Blanch, donde la circulación media es de 70.000 vehículos diarios.



MINI 1275 GT

Distribuidor Oficial para Guipúzcoa: **BLAS REPOLLES** P.º de Colón, 27-29 • San Sebastián

VER APARCAMIENTO SUBLACUSTRE DEL MUNDO

450 coches, ha costado 561 millones de pesetas

DETALLES DE LA CONSTRUCCION

La parte superior de la obra está a 3,3 metros de profundidad bajo la superficie del lago. Tiene la forma de un paralelogramo y está apoyada en las orillas, entre el Puente del Mont-Blanch y el puente Des Bergues. La parte superior, lo que podríamos llamar el tejado tiene 55 cms. de espesor de cemento armado y es la única que está más en contacto con el agua, puesto que debajo del aparcamiento se resolvió la construcción con la colocación de un falso fondo y la instalación de bombas en constante funcionamiento para quitar el agua. Esto tuvo que hacerse así, puesto que el peso del aparcamiento es menor que el volumen equivalente del agua y teóricamente puede flotar si hubiese suficiente caudal.

ESTRUCTURAS Y METODOS DE CONSTRUCCION

Cada una de las cuatro plantas del edificio tiene 9.000 metros cuadrados y están comunicadas entre sí por dos rampas rectilíneas. La circulación interna es en sentido único y los espacios para aparcar son de 2,30-5 metros, orientados a 80 grados para asegurar una perfecta facilidad de maniobra. Las entradas y salidas de peatones están situadas en la Avenida General Guisan, en las proximidades del centro de la ciudad.

La imponente obra de cemento armado fue construida a cielo abierto y la parte central se ejecutó en etapas sucesivas, aprovechando la estabilidad natural del terreno, que permitía una construcción clásica mediante desniveles naturales.

CARACTERISTICAS DEL EQUIPO TECNICO

Existe un dispositivo automático de control de los vehículos que permite conocer en cualquier momento cuántos están aparcados en cada planta, así como el número total en el edificio, y que indica a los automovilistas las plazas libres que existen en cada nivel, o avisa, con un dispositivo luminoso, que prohíbe el acceso cuando el "parking" está completamente lleno.

El cálculo de las tarifas del aparcamiento, así como la recaudación son también enteramente automáticos.

En la barrera de entrada de vehículos se entrega a los conductores una tarjeta. En las dos entradas de peatones, las máquinas automáticas calculan y cobran la tarifa y entregan un ticket que abre la barrera automática de salida. Esta automatización permite, por la disminución de personal, una importante reducción en el coste de explotación.

El alumbrado general del "parking" está concebido de tal forma que es confortable para las vías de circulación y suficiente para el aparcamiento. Está previsto un grupo eléctrico para que, en caso de avería nunca quede totalmente a oscuras.

El sistema de ventilación adoptado permite renovar nueve veces la totalidad del volumen del aire del "parking". Un analizador de aire manda automáticamente la fuerza a los

ventiladores, de manera que el contenido en CO del aire permanece siempre dentro de los límites aceptables.

Los extintores de incendios dependen del sistema general de alarma. Este dispositivo se complementa con un aparato "Sprinkler" que entra en acción automáticamente en aquella zona donde la temperatura ambiental sobrepase los 70° C. La evacuación urgente del público está asegurada con dos salidas de seguridad y un corredor de emergencia.

Existe asimismo una central telefónica con seis aparatos para intercomunicación y cuatro cabinas públicas, así como instalaciones sanitarias adecuadas, ventilación y calefacción en los locales de servicio; cabina para transformadores eléctricos; una red de distribución de agua para la limpieza; salidas de emergencia con puertas ininflamables y posee calefacción en las rampas de acceso para mantenerlas libres de nieve en invierno.

MATERIALES EMPLEADOS

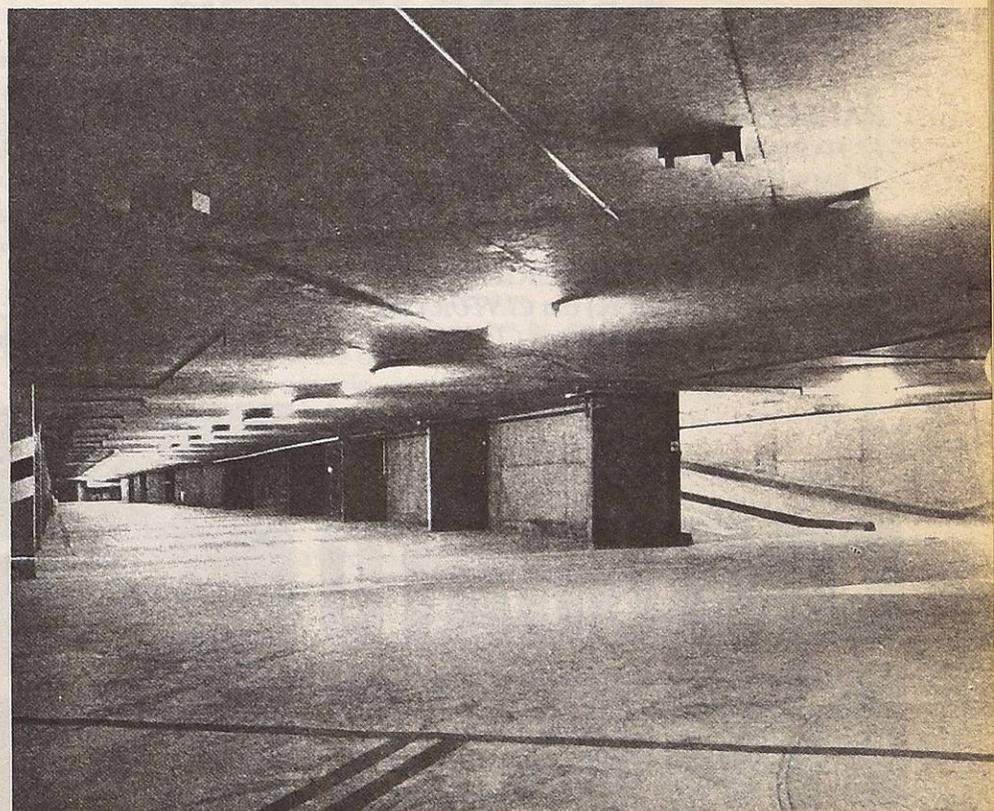
La gigantesca obra ha comportado la extracción de 123.000 metros cúbicos de tierras; la utilización de 33.000 metros cúbicos de cemento y 3.300 toneladas de acero.

Cada uno de los pisos del edificio es de un color distinto: el primero, rojo, y el cuarto, azul. lo cual facilita, naturalmente, la distinción entre ellos y hace que se recuerde perfectamente en cuál ha situado el coche.

PRECIOS

Las tarifas han sido estudiadas muy detenidamente. De 7,30 a 19 horas cuesta un franco por hora o fracción; por la noche, de 19 a 7,30 un franco cada dos horas y 5 francos toda la noche; existen también abonos mensuales, de 150 francos, que dan derecho a tener el coche a cualquier hora con excepción de los sábados, de 7,30 a 19 y, por último, hay también un sistema de abonos para la noche, de 50 francos mensuales desde las 19 a las 7,30 horas.

R. C.



Vista parcial de una de las plantas.

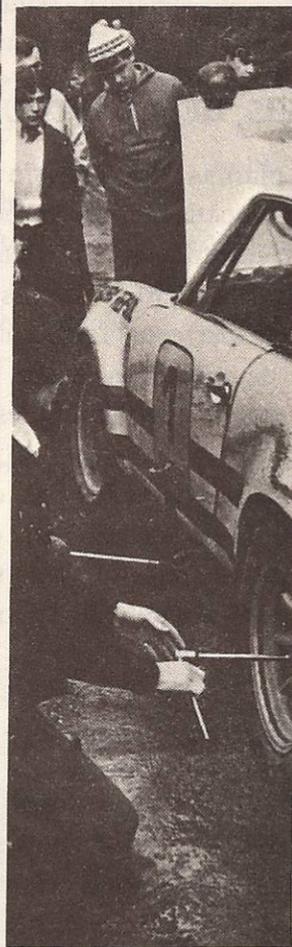
...y no sólo un triunfo más.

Un rallye no es sólo una prueba de velocidad. En un rallye se combinan la preparación y la habilidad, la mecánica y la sangre fría de dos hombres que lo arriesgan todo a cambio de un poco de gloria.

Un coche preparado para rallye debe ir provisto de elementos de seguridad, cinturones, barra antivuelco, cierres de capó, etc.

Muchos pilotos montan neumáticos **CINTURATO** en sus vehiculos, para su seguridad, y por su rendimiento sobre cualquier terreno.

Destacados pilotos en todo el mundo han sometido los neumáticos **CINTURATO** a las más duras pruebas, alcanzando además, los más resonantes triunfos.



RALLYE DE MONTECARLO

1.º LANCIA (Munari-Mannucci) con CINTURATO

RALLYE COSTA BRAVA

1.º FIAT 124 (Pinto-Macaluso) con CINTURATO
2.º BMW (Warmbold-Mehmel) con CINTURATO
3.º SEAT 1430 (Juncosa-Mónaco) con CINTURATO

II CRITERIUM GUILLERIES

1.º SEAT 1430 (Serviá-Boix) con CINTURATO
2.º SEAT 1430 (Valls-Balada) con CINTURATO

RALLYE DE ELBA

1.º FIAT 124 (Lindberg-Eisendle) con CINTURATO
2.º LANCIA (Barbasio-Sodano) con CINTURATO
3.º LANCIA (Kallstrom-Haggbom) con CINTURATO
4.º FIAT 124 (Verini-Quaranta) con CINTURATO
5.º WOLKSWAGEN (Janger-Wessiak) con CINTURATO
6.º FIAT 124 (Tominz-"Squaw") con CINTURATO
7.º FIAT 128 (Ceccato-Bertollo) con CINTURATO

RALLYE DE MARRUECOS

1.º LANCIA (Lampinen-Andreasson) con CINTURATO

RALLYE 500 KMS. NOCTURNOS

1.º SEAT 1430 (Juncosa-Sabater) con CINTURATO

RALLYE DE HESSEN

1.º FIAT 124 (Pinto-Macaluso) con CINTURATO
2.º FIAT 124 (Paganelli-Russo) con CINTURATO
3.º OPEL ASCONA (Kulläng-Anderson) con CINTURATO

RALLYE DE ACROPOLIS

1.º FIAT 124 (Lindberg-Eisendle) con CINTURATO
2.º LANCIA (Lampinen-Reinicke) con CINTURATO
3.º BMW 2002 (Warmbold-Drofler) con CINTURATO

CINTURATO

PIRELLI



¡ miles de kilómetros y seguridad!

NOTA IMPORTANTE PARA LOS SEÑORES SOCIOS PROPIETARIOS DE AUTOBUSES CON TARJETA DE SERVICIO DISCRECIONAL (VD)

Se pone en conocimiento de los señores socios propietarios de vehículos de transporte de viajeros provistos de Tarjeta VD, que antes del día 15 del próximo mes de Enero deberán solicitar la Tarjeta que desean de acuerdo con la disposición publicada en el Boletín Oficial del Estado de fecha 9 de Noviembre del presente año. Con objeto de que se les pueda tramitar lo necesario al efecto pueden pasar o ponerse en contacto con cualquiera de las Delegaciones del Club, a la mayor brevedad.

CANON DEL CUATRO TRIMESTRE

Se pone en conocimiento de los Sres. socios propietarios de vehículos de SERVICIO PUBLICO que el 31 de Diciembre finaliza el plazo para el pago de Canon de Coincidencia correspondiente al cuatro trimestre, gestión esta que puede ser encomendada en cualquiera de nuestras Delegaciones.

Nuevo domicilio de la Delegación de ALAVA - VITORIA
Paseo de la Senda, 3 - Bajo - Teléfono 217705 (3 líneas)

PERMISOS DE CIRCULACION Y PLACAS DE MATRICULA

El Boletín Oficial del Estado del pasado 26 de octubre, publicó una Orden de 19 de octubre de 1972 por la que se determina el canje de los permisos de circulación y se fija el plazo de sustitución de las actuales placas de matrícula. He aquí la disposición:

El Decreto 2046/1971, de 13 de agosto, por el que se modificaron diversos artículos del Código de la Circulación, instaura nuevos modelos para las placas de matrículas y permisos de circulación, así como un nuevo documento, denominado "tarjeta de inspección técnica", para los vehículos automóviles y para los remolques y semirremolques que se matriculen a partir de su entrada en vigor.

En las disposiciones transitorias primera y segunda del citado Decreto se establece que por la Presidencia del Gobierno, a propuesta de los Ministros de la Gobernación e Industria, se determinará cuando deberán canjearse el permiso de circulación de los vehículos matriculados a la entrada en vigor del Decreto, por el del modelo que se instaura y la tarjeta de inspección técnica y, asimismo, se fijará el plazo en el que deban ser sustituidas las placas de matrícula actuales de los automóviles y remolques por las que se declaran reglamentarias, las cuales conservarán su contraseña y número indefinidamente.

Para dar cumplimiento a lo previsto en las citadas disposiciones transitorias, esta Presidencia del Gobierno, a propuesta de los Ministros de la Gobernación e Industria, ha tenido a bien dictar las siguientes normas.

Primera.— Se concede un plazo de cuatro años, contado a partir del 1 de octubre de 1973, para la sustitución de las placas de matrícula de todos los automóviles, remolques y semirremolques que se hallaban matriculados en la fecha de entrada en vigor del Decreto 2046/1971, de 13 de agosto, por las del modelo y con las características que se prevén en dicho Decreto.

Segunda.— Asimismo se concede un plazo de cuatro años, contando a partir de la fecha señalada en la norma primera, para proceder al canje de los actuales permisos de circulación por los del modelo que se instaura en el citado Decreto, y para proveerse de la tarjeta de inspección técnica creada en el mismo. Ambos documentos serán expedidos sin percibo de tasa ni derecho alguno.

Tercera.— 1. Por la Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico, del Ministerio de la Gobernación, previo acuerdo con la de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, del Ministerio de Industria, se determinarán las fechas y plazos en que, dentro del total establecido en las normas primera y segunda, se deba proceder a la sustitución y canje previsto los que se llevarán a efecto de forma escalonada asignando un mes para cada 2,5 por 100 del número de vehículos afectados en cada provincia por orden de menor a mayor antigüedad de su matrícula.

2. Se reserva un plazo final, dentro del de los cuatro años, aludidos, para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Orden por los titulares de vehículos que por ausencia del territorio nacional u otra causa análoga suficientemente acreditada, no hubieran podido efectuar en la época fijada por la Jefatura Central de Tráfico la sustitución de las placas y el canje de permiso de circulación por los nuevos modelos.

Cuarta.— Transcurridos los plazos que se señalan conforme a la norma tercera para la sustitución de placas y canje de permisos unas y otros quedarán sin validez a efectos de circulación del vehículo, y la expedición del nuevo permiso y de la tarjeta de inspección técnica devengarán las tasas de matriculación y de inspección respectivamente, salvo que se acredite satisfactoriamente la imposibilidad de haber podido presentar la solicitud dentro del plazo parcial que se tuviera señalado. Esta excepción no alcanzará a los titulares de vehículos cuando éstos fueran denunciados circulando con las placas y permiso caducados.

Quinta.— La homologación de las nuevas placas de matrícula reguladas en el Decreto número 2046/1971, se efectuará en la forma y con sujeción a los trámites previstos en la Orden del Ministerio de Industria de 7 de octubre de 1971, modificada por la de 19 de noviembre del mismo Departamento.

Este Real Automóvil Club Vasconavarro al informar a sus asociados de esta importante disposición, les recuerda que en todas las oficinas de este Club, que tiene esparcidas por la región vasconavarra, se realizarán las oportunas gestiones, como es norma en los servicios establecidos, a fin de facilitarles el cumplimiento de esta orden.

DON SANTIAGO OTEGUI, PRESIDENTE DEL REAL GOLF CLUB DE SAN SEBASTIAN

Ha tenido lugar en el Real Golf Club de San Sebastián, en Fuenterrabía la elección de nuevo presidente por fallecimiento de don Federico Zappino Barcaiztegui.

El cargo de presidente recayó en el conocido industrial guipuzcoano don Santiago Otegui Campos, que es directivo del Real Automóvil Club Vasconavarro.

El nuevo presidente fue elegido ante una gran asistencia de socios conocedores de la trascendencia del acto para la futura marcha del club así como por la gran personalidad del candidato a la presidencia, conocido en los medios industriales, financieros y deportivos de la región.

El nuevo presidente después de agradecer la designación de que había sido objeto, expuso sus deseos de nombrar a don Luis Rezola García Elorrio vicepresidente del club, y a don Ignacio Prado Vega de Seoane como vocal de la Junta directiva.

Deseamos al nuevo presidente del Real Golf Club, compañero nuestro en las labores de directiva de este Automóvil Club, el mayor éxito en su nueva gestión.

NECROLOGICAS

Debemos registrar con gran sentimiento, el fallecimiento de don Román Alberdi de Azcoitia, socio e insignia de oro de este Club, y de don Joseba Salegui Egaña. A sus familiares, les enviamos el testimonio de nuestro pesar.

HA FALLECIDO DON JOSE MARIA AGUIRRE E ISASI

Recientemente falleció en Vergara, don José María Aguirre e Isasi. Distinguido industrial guipuzcoano su fallecimiento causó hondo pesar en toda la provincia y en el ámbito nacional dada la relevante personalidad de don José María.

Persona de trato amable, amigo de todos, ocultaba bajo esa afabilidad el recio tesón y la honda preocupación por los problemas de nuestra tierra.

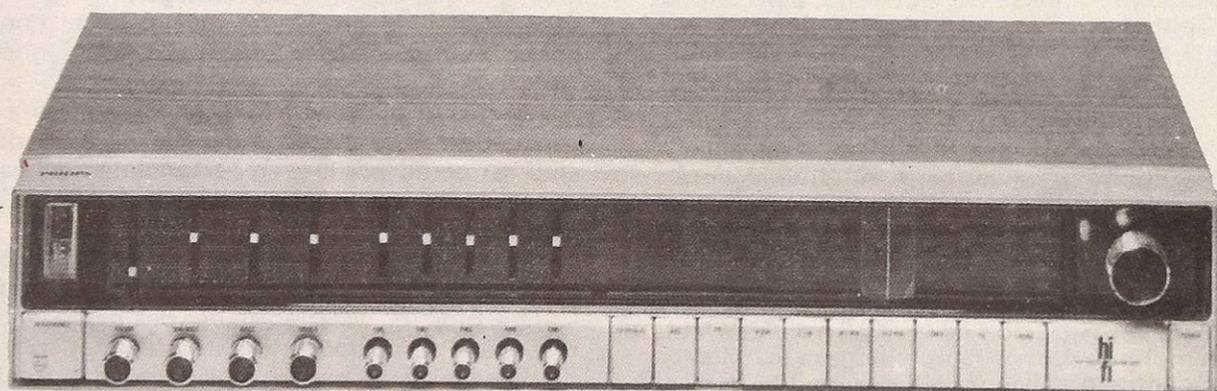
Don José María Aguirre e Isasi, era presidente de la "Operación M-1" y fue también presidente de la Cámara de Industria y de la Liga Guipuzcoana de Productores. Al fusionarse las cámaras el señor Aguirre e Isasi fue proclamado por aclamación presidente de la nueva entidad la Cámara de Comercio Industria y Navegación.

Ingeniero industrial fue durante la mayor parte de su vida activo director gerente de la Unión Cerrajera de Mondragón.

Pero no se circunscribía únicamente su afán y dedicación a la industria ya que dedicó ímprobos esfuerzos en favor de esa admirable masa coral llamada Orfeón Vergares, de la que era presidente.

Las industrias y las artes guipuzcoanas han perdido a un gran hombre. Descanse en paz don José María Aguirre e Isasi.

*Philips Estéreo y Alta Fidelidad:
Una promesa para su hogar*



VEA TODA LA GAMA

PHILIPS 1973

DISTRIBUIDOR:

radio

GARIBAY

SAN SEBASTIAN
PEÑAFLOIDA, 1
AVDA. DE MADRID, 8
MIRACRUZ, 3
MATIA, 16

PASAJES DE SAN PEDRO
GENERAL MOLA, 21

TALLERES PROPIOS PARA INSTALACIONES Y SERVICIO POST-VENTA

carta abierta

“El Automóvil Club Vasco Navarro”
San Sebastián

Sr. Director:

En el n.º 56 correspondiente a octubre último —que hace unos días he recibido— veo una información sobre «La variante de San Sebastián» refiriéndose a que «Enlaza con la N-1 y con la autopista Bilbao-Behobia».

No comprendo cómo una publicación de sus características haya caído en esta impropiedad —¡al menos sin hacer la observación!— informativa refiriéndose, repito, a la denominación “Bilbao-Behobia”, pues si bien es cierto que la autovía proyectada entroncará en el barrio de Behobia —de la ciudad de Irún— con la vía francesa, por el extremo opuesto —hoy día tampoco parte de Bilbao— terminará en Galicia, con el nombre de Autopista del Cantábrico.

Es decir que si por el lado Este no es fácil cambie su inicio en Irún, por el Oeste no sería ni tan siquiera Bilbao sino Basauri (y no le discutiría si ¡Iru-bide!), su punto de partida.

Lo que no se puede aceptar sin ofender no sólo a la verdad sino a la propiedad jurídico-administrativa, es que la autopista a la que Vds. se refieren en la información a que aludimos, no sería otra que la de «Irún-Bilbao».

Tan es así que el Sr. Ministro de Obras Públicas Sr. Fernández de la Mora —según el texto del discurso— en la inauguración de la Variante de San Sebastián, no nombró el citado barrio de Irún, refiriéndose textualmente a la Autopista del Cantábrico.

Y es que, para algún amigo corresponsal local de prensa, «un ilustre irunés» se dirigió muchos meses atrás al Sr. Ministro de Obras Públicas, así como a otros organismos —también a Europista Concesionaria Española— llamando la atención sobre la impropiedad de la denominación utilizada y de sus inherentes consecuencias.

(¡Este hecho, es curioso, no se da sin embargo en el lado francés!).

Por gestión parecida, la Real Sociedad Geográfica Española, en sesión celebrada el pasado invierno, acordó considerar —con el comunicante— impropia la denominación de «Autopista Bilbao-Behobia», para nombrar la que parte de Irún.

Nada más Señor Director, sino quedar como su afmo.

M. S. de P. Socio del R. A. C. V/N. R.A.C.E.

N. de la R. Es indudable que para la ciudad de Irún la denominación de la autopista que une la frontera con Bilbao, tiene una gran importancia.

Nuestro comunicante los refleja claramente en su escrito, quizá demasiado sorprendentemente cuando nosotros únicamente hemos copiado una denominación que así está escriturada, o al menos consta en todos los carteles, letreros, folletos y comunicaciones que ha confeccionado Europistas Concesionaria Española S.A.

Ante este planteamiento veríamos con agrado que el organismo o entidad competente en esta cuestión especifique razonadamente cómo debe llamarse la autopista en cuestión que enlaza Bilbao con Irún (Behobia)? o ¿Behobia (Irún)? o solamente Irún...

Reda SUIPUZCOANA, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial **Pegaso** S.A.



De 6 de la mañana a 10 de la noche

**TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO**



en una palabra **“SERVICIO”**

Esto es lo que le ofrecemos

Recambios }
Talleres } Carretera Nacional nº1
Km.448 Telfs. 691308 — 691333
VILLABONA

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)
Telefs. 421883-421383
SAN SEBASTIAN

AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - EIBAR - ONDARROA

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA



ASISTENCIA
EN GARANTIA

REVISIONES

CHAPISTERIA

PINTURA

RECAMBIOS
ORIGINALES

MECANICA

ELECTRICIDAD

ENGRASES

LAVADOS

10 razones por las que el Simca 1200 toma las curvas más rápido y seguro que otros coches.

1. Barras de torsión: para que el coche ruede más suavemente y se agarre más.
2. Barras estabilizadoras en ambos ejes: evitan los balanceos del coche.
3. Suspensión independiente a las 4 ruedas: mantiene el coche nivelado, aunque las ruedas no lo estén.
4. Máximo ancho de vías: asegura la máxima estabilidad, porque las ruedas están en los extremos de la carrocería.
5. Tracción delantera: elimina totalmente el

"coleo", siempre peligroso.
6. Neumáticos radiales sin cámara. Actúan como garras, incluso en pisos mojados.
7. Mayor visibilidad: el capó delantero no obstruye el campo de visión.
8. Mayor superficie de frenado: para que los frenos respondan enseguida.
9. Válvula compensadora: anula el riesgo de bloqueo.
10. Dirección a cremallera: basta la punta de los dedos para que el coche vaya donde usted le indique.

¿Quiere 10 razones más para tener un 1200? ¿O 20? Muy fácil: pídale a su concesionario que le deje dar una vuelta. Y vaya sumando.



Empresa de hoy y del futuro

Simca 1200: pruébelo y no querrá devolverlo.

AUTOMOVILES DE OCASION

DE TODAS LAS MARCAS • TOTALMENTE REVISADOS
PRECIOS INTERESANTES • GRANDES FACILIDADES DE PAGO

VISITENOS ANTES DE VENDER
CAMBIAR O COMPRAR SU AUTOMOVIL NUEVO O USADO

AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - Teléfonos 60 13 47 y 60 15 24

EIBAR - Teléfono 71 28 50

ONDARROA - Teléfono 628

CONCESIONARIO DE  CHRYSLER
ESPANA



TURIN TRADICIONAL CONFERENCIA DEL PRESIDENTE DE FIAT

"EL 80 POR 100 DEL VALOR DE UN COCHE CORRESPONDE A LA MANO DE OBRA"

Aunque de tono menor a la de otros años, la conferencia de prensa del abogado Agnelli ha sido uno de los grandes atractivos del Salón de Turín. El presidente de la gigantesca Fiat empezó lamentándose de la decisión de celebrar el Salón cada dos años, y agradeció la presencia de la prensa mundial en las últimas cinco ediciones de su conferencia. Señaló a continuación la nota de cierto optimismo en la situación de la industria del motor italiana y comunicó el precio definitivo del 126. «Es una de las prerrogativas del presidente: fijar los precios personalmente de los nuevos coches. El 126 costará en Italia 795.000 liras». Recordó al popular 500, del que se fabricaron más de 4.000.000 y señaló que continuaba en producción.

La presencia de la Fiat en los países del Este es cada día de mayor importancia gracias a las fábricas de Rusia (400.000 unidades por año), Polonia y Yugoslavia. «Vamos camino de que la fabricación de nuestros coches en el extranjero supere ampliamente la de la casa matriz italiana». En cuanto a la exportación señaló el claro aumento con respecto a los dos últimos años, haciendo hincapié en el hecho de que el 80 por 100 de ella va destinada al área del Mercado Común.

Las relaciones con otras marcas de dentro y fuera del grupo las abordó diciendo:

«...todas las posibilidades de empleo de motores, cambios de marchas, etc., de las marcas pertenecientes al grupo Fiat (Citroën, Autobianchi, Lancia, Ferrari, Maserati...) son posibles entre ellas. Pero incluso no descarto este intercambio entre marcas sin conexión, siempre que resulte beneficioso para la calidad técnica y el nivel comercial...». ¿Se imaginan un Fiat con motor Renault, cambio Ford?... Pues ahora resulta que es posible.

La Fiat procura que la vida media de sus modelos sea lo más larga posible, declaró el presidente Agnelli ante la pregunta de: ¿por qué se han introducido

en los últimos tiempos tantas novedades? En cuanto a la posibilidad de empleo de técnicas nuevas, como el motor Wankel... «Se habla mucho del motor rotativo. Opino que hacia 1980, el 20 por 100 de nuestra producción irá equipada con este propulsor pero como opcional, no como motor «standard». El Wankel tiene algunas ventajas, de las cuales la que creo más interesante es la del menor nivel de ruido que produce». Los precios de Fiat, han aumentado en los dos últimos años más de un 20 por 100, como consecuencia de las continuas demandas salariales. «El 80 por 100 del valor de un automóvil corresponde a la mano de obra. Pero lo que creo verdaderamente importante es que hoy, el obrero medio italiano puede comprar un coche con el importe de cinco meses de trabajo, mientras que hace dos años debía emplear el equivalente de ocho».

MOTOR PRESS

EL COLOR DE LOS CRISTALES

En el número del pasado noviembre de esta revista del Real Automóvil Club Vasconavarro, se decía en uno de nuestros reportajes sobre "las luces de su vehículo", que todas las luces traseras incluidos los intermitentes "deben ser rojas". Debemos registrar que ha habido un error de apreciación, puesto que ante una pregunta que se nos ha hecho, hemos consultado el caso en la Jefatura Provincial de Tráfico de Guipúzcoa, indicándonos que los intermitentes traseros deben llevar el color "amarillo-auto", mientras que los stop y los de posición deben ser rojos.

Queda aclarada la duda de nuestro comunicante a quien, como nos indicó, no le hará ninguna gracia el tener que cambiar los cristales traseros cuando, al parecer, por esta disposición, han subido de precio de forma astronómica, al menos en algunos establecimientos.



- Servicio Oficial exclusivo para Guipúzcoa
- Venta de recambios originales FOMOCO
- Venta turismos FORD
- Puesta a punto electrónica a motores, equilibrado de ruedas, alineación de direcciones, etc.

TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Teléfono 422239 - SAN SEBASTIAN

NUEVO FIAT 126

UN 500 CON CARROCERIA DIFERENTE

En el corto contacto que hemos tenido con el coche en Turín hemos podido apreciar, nada más introducirnos en el vehículo, que su interior está bastante cuidado: el tapizado de las puertas es bueno y en ellas hay unas bolsas rígidas «tipo Mini» que resultan de gran utilidad. Los asientos, algo pequeños, tienen el respaldo demasiado echado hacia atrás y no recogen bien los riñones. El cuadro de instrumentos, sencillo, está realizado en negro mate antireflectante y es claro de lectura.

Aunque la prueba que hemos efectuado ha sido en su mayoría por carretera, donde de verdad se pueden apreciar las cualidades del nuevo modelo es en ciudad. Lo reducido de su tamaño (3,05 m.) le confieren una maniobrabilidad excelente.

En carretera, en los kilómetros recorridos, hemos podido apreciar que la estabilidad del coche, especialmente en vacío, deja bastante que desear, especialmente en las «horquillas» con piso rugoso, debido a lo alto que está de atrás y a la caída positiva de sus ruedas posteriores. La dirección, aunque rápida, presenta los inconvenientes de un sistema de tornillo y rodillo en cuanto a precisión.

Los frenos, de tambor a las cuatro ruedas, resultan duros y de poca eficacia, especialmente en frío y en caliente, si se solicita mucho al coche, caso de las bajadas pronunciadas, el «fading» comienza a hacer su aparición. El puesto de conducción resulta agradable con todos los mandos bastante a la mano; respecto a la visibilidad, es buena en líneas generales salvo unos pequeños ángulos muertos en 3/4 posterior, ya que la luneta trasera se queda algo alta.

Resumiendo podemos decir que el 126 es un extraordinario coche de ciudad, tal vez demasiado bien presentado en lo que se refiere a carrocería, cuestión ésta que hace que su precio se haya encarecido con relación al 500 en cerca de 12.000 pesetas. Por el contrario para carretera, su utilidad es muy discutible, tanto por comportamiento como por prestaciones. Sus cuatro plazas, para un viaje largo, no lo son tanto y los pasajeros de atrás acusan enseguida la fatiga.

Fiat acaba de presentar en Turín, coincidiendo con el Salón del Automóvil que en dicha ciudad se celebra, el último producto de su ya dilatada gama. Se trata del «126», un minicóche cuyas pretensiones principales son las de cubrir el hueco que actualmente existe en el mercado al haber desaparecido de la producción de la marca italiana los clásicos «600» y «850».

Manteniendo prácticamente invariables las dimensiones externas del «500», sin embargo el nuevo modelo con una línea completamente rediseñada ofrece un aspecto más mo-



derno y agradable a la vez que una habitabilidad más amplia con relación a aquél.

La mecánica, excepto algunas mejoras fundamentales es idéntica a la del «500»: motor bicilíndrico vertical refrigerado por aire y suspensión de cuatro ruedas independientes.

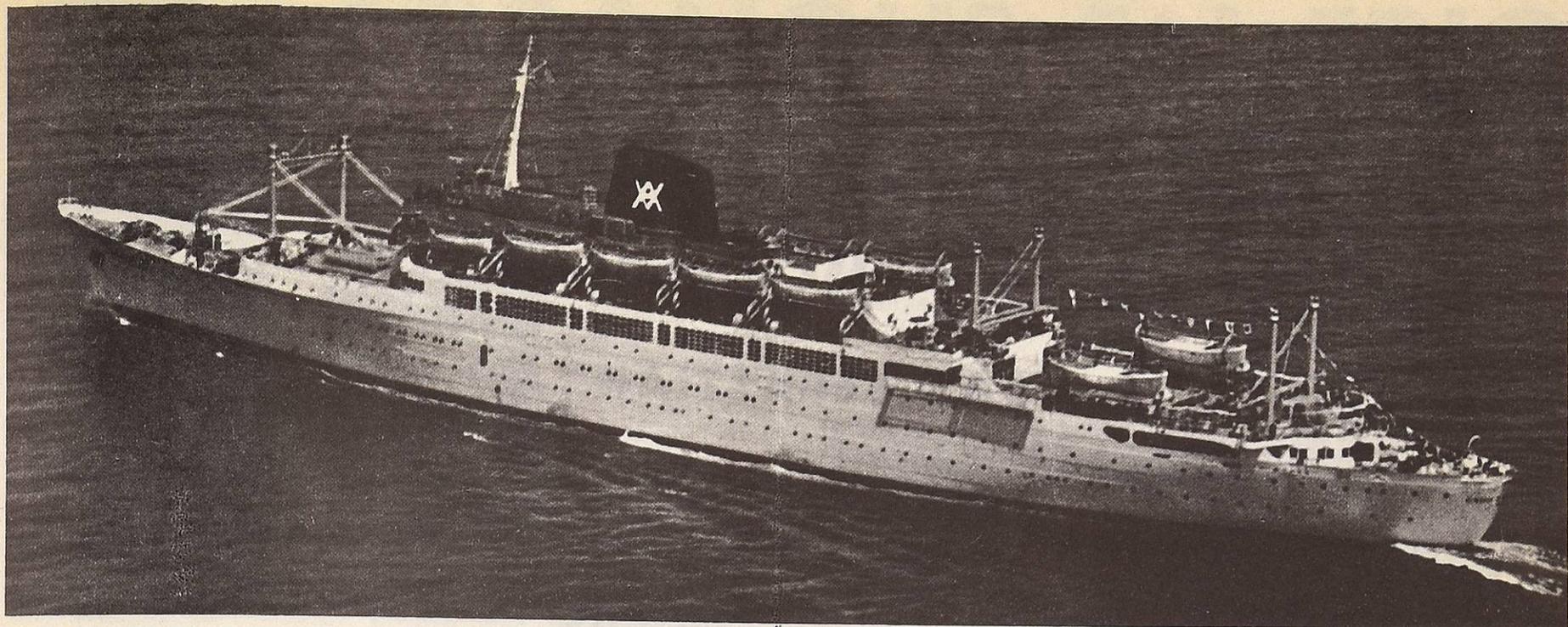
Entre las mejoras mecánicas que hemos citado cabe destacar principalmente la relativa al cambio, con las marchas segunda, tercera y cuarta sincronizadas. El motor de aleación ligera equipa unos cilindros de nuevo diseño al igual que las levas y el sistema de rotación de las válvulas. También se han retocado los elementos de distribución reforzándolos para conseguir una mayor duración.

Gracias a estos «retoques» se han conseguido 23 CV, DIN a 4.800 r. p. m. con un par de máximo de 4 kilómetros a la hora con relación al 500.

También se han introducido algunas modificaciones en la suspensión trasera con el fin de aumentar su vía y conseguir una mayor estabilidad para lo que se han introducido unos brazos traseros de suspensión que permiten ahora que el depósito de combustible vaya situado en el centro de la parte trasera, lugar mucho más seguro que en el anterior modelo, pasando de 30 a 100 dm³ su actual capacidad.

La carrocería de aspecto externo francamente agradable está muy conseguida y en su estructura interna se han empleado esfuerzos para mejorar la resistencia del vehículo a los golpes.





PROGRAMA DE **CRUCEROS 1973**

En los trasatlánticos:

"CABO SAN ROQUE" Y "CABO SAN VICENTE"

I CRUCERO AL CARNAVAL DE RIO DE JANEIRO

Del 18 de Febrero al 22 de Marzo. Precio por persona, DESDE 40.900 PESETAS.

X CRUCERO SEMANA SANTA

Del 11 al 30 de Abril. Precio por persona, DESDE 24.900 PESETAS.

X CRUCERO A VENECIA, YUGOESLAVIA Y GRECIA

Del 1 al 15 de Julio. Precio por persona, DESDE 19.900 PESETAS.

XXI CRUCERO AL CABO NORTE Y SOL DE MEDIANOCHE

Del 5 al 27 de Julio. Precio por persona, DESDE 31.800 PESETAS.

XII CRUCERO DE VERANO A EGIPTO Y TIERRA SANTA

Del 15 de Julio al 3 de Agosto. Precio por persona, DESDE 27.700 PESETAS.

XXII CRUCERO A LAS CAPITALS NORDICAS

Del 28 de Julio al 20 de Agosto. Precio por persona, DESDE 34.000 PESETAS.

VIII CRUCERO A LAS ISLAS DEL ATLANTICO

Del 3 al 20 de Agosto. Precio por persona, DESDE 24.300 PESETAS.

XIII CRUCERO A EGIPTO Y MEDITERRANEO ORIENTAL

Del 7 al 21 de Septiembre. Precio por persona, DESDE 17.500 PESETAS.

XXIII CRUCERO AL MAR BALTICO

Del 21 de Agosto al 8 de Septiembre. Precio por persona, DESDE 24.700 PESETAS.

X CRUCERO AL MAR NEGRO

Del 20 de Agosto al 6 de Septiembre. Precio por persona, DESDE 22.300 PESETAS.

Informes e inscripciones:

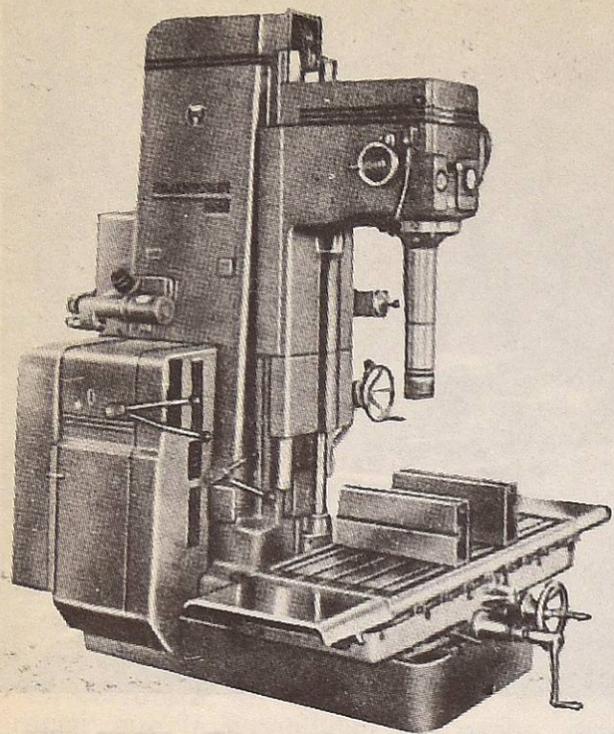
WAGONS·LITS//COOK

AGENCIA DE VIAJES, TITULO N.º 5, GRUPO A.

SAN SEBASTIAN

C/. MIRAMAR, 3 - Teléfono: 42 91 96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 41 77 70 y 42 67 69
En IRUN (Estación del Norte) - en EIBAR: Arragüeta, 9, bajo





RECTIFICACIONES

MITRA, S.A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA EN LA
ESPECIALIDAD DE RECTIFICACION AL SERVICIO
DEL AUTOMOVIL Y DE LA INDUSTRIA

STOCK de camisas, pistones,
cojinetes, válvulas, etc., para
toda clase de motores:

SEAT, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT,
DAUPHINE, FORDSON, CUMMINS, MACK,
PERKINS, BARREIROS, MERCEDES, ETC., ETC.

EQUIPOS **SANPA**

De transformación de motores para aumento de potencia:
SEAT 600 a 750 • SEAT 600-D a 850 • SEAT 1.400 a 1.700
CITROEN 2 HP. a 500 cm³. • PEGASO 165 a 200 HP., etc.

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Telf. 362.540 (3 líneas)
" 362.247

EXPOSICION Y VENTA:

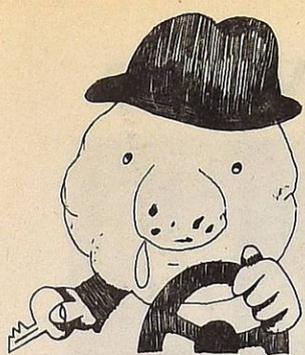
San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Telf. 444.033 (2 líneas)
" 426.040

SUCURSALES:

VITORIA
Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO
Quintiliano, 19
Tel. 214309

PAMPLONA
Sangüesa, 47
Tel. 236152



ARRANQUE EN FRÍO

NO ESPERE USTED QUE EL MOTOR SE CALIENTE

Durante algunas semanas hemos de hablar de problemas que afectan al coche en invierno y los cuidados que se deben tener con él para poder disfrutarlo como en cualquier otra época del año, aunque con la atención debida.

Hoy hablaremos sólo de un problema que se presenta a todos los coches en esta época, especialmente a la familia, muy numerosa de los coches del «garaje de las Estrellas»: el arranque en frío.

El sistema de encendido sufre, por un lado, la insuficiencia de intensidad facilitada por la batería, y que es absorbida casi en su totalidad por el motor de arranque. Ello dificulta la arrancada, precisamente porque entonces, cuando los platinos se abren más lentamente, es cuando hace falta mayor intensidad. Por otro lado, la humedad puede llegar a comunicar el cableado de alta tensión.

De cara al arranque en frío, un sistema transistorizado de encendido ayuda en el sentido de que, incluso a bajo régimen, da un voltaje muy elevado de chispa, aunque tiene un consumo de corriente bastante alto. El mejor sistema, en este sentido, es de descarga de condensadores, con un consumo de corriente muy baja, incluso por debajo del encendido corriente, y su voltaje de chispa es tan alto como el de un transistorizado clásico.

En cuanto al aislamiento del circuito de alta tensión hay varios puntos que debe vigilar el automovilista: la torreta de salida de alta de la bobina, la entrada de alta a la tapa del distribuidor y a la salida hacia las bujías y las propias bujías; además, los cables y el interior de la tapa. Lo que debe hacerse en todos estos elementos es limpiarlos bien a fondo, eliminando en el interior de la tapa el pequeño rastro de carbonilla que a veces se forma entre los terminales y que sirve para comunicarlos unos con otros. Luego, rociarlos con «spray» hidrófugo, que existe en el comercio del accesorio, y que impide que se depositen la humedad.

En todo caso, es conveniente llevar un recambio de tapa de delco, una pipa y un juego de bujías, porque cuando alguno de estos elementos se comunica lo más prudente que se puede hacer es cambiarlo, de ser posible.

MODOS DE ARRANCAR

El mayor problema, de esta forma, se nos plantea siempre en el momento culminante de arrancar en frío. Las técnicas que se han de seguir pueden ser muy variadas, pero todas deben tener un único fin: primero, conseguir que el motor arranque lo antes posible, para prevenirse contra un agotamiento, y segundo, conseguir que el motor alcance con la mayor rapidez una temperatura adecuada (al menos setenta grados).

Norma general para estos arranques en frío es utilizar el «starter» el menor tiempo posible. En cada coche, es el dueño el que mejor sabe —o debe saber— lo que conviene para hacer una arrancada lo más fulminante posible: dar unos toques al acelerador para inyectar gasolina, tirar poco, mucho o nada del starter a la vez que regulamos el gas según conveniencias de cada coche. Una vez en marcha, eliminar en lo posible la acción del starter e, incluso, quitarlo del todo si el motor lo admite, manteniéndolo en marcha con ligeros golpes de acelerador, sin pasar de 1.500 o 2.000 revoluciones por minuto.

No conviene esperar a que el motor se caliente con el coche parado, pues tardaría muchísimo, porque para girar sin resistencia apenas si genera calor. Lo conveniente es arrancar inmediatamente, procurando circular sin forzar el régimen, hasta que el motor se va calentando.

En el caso de motores muy reacios al arranque, puede ser conveniente proveerse de un pulverizador con un producto a base de éter, que por su gran volatilidad y facilidad de inflamación se inyecta al carburador (e incluso es suficiente hacerlo por el filtro del aire), y permite que las primeras explosiones «agarren» rápidamente».

MOTOR PRESS



DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

Nuestras Oficinas:

SAN SEBASTIAN

Plaza Oquendo - Telf 41 15 29

Paseo de la Senda, 3, bajo - Telf. 2177 05
(3 líneas)

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 1 - Telf. 23 79 68

BILBAO

Bandera de Vizcaya, 2
Telf. 24 98 64

IRUN

P.º Colón, 40, bajos - Telf. 61 28 97

EIBAR

Bidebarrieta, 4, 1.º - Telf. 71 37 13

TOLOSA

P. San Francisco, 9 - Telf. 66 19 67

BEHOBIA

Frontera - Telf. 61 74 96

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicitud de ingreso

Dn. _____
de profesión _____
con domicilio en _____
calle o plaza _____ n.º _____ Telf. _____
desea ingresar como Socio del Real Automóvil Club Vasco-Navarro aceptando su Reglamento.
_____ de _____ de 1972
(firma)

Presentado por el Socio n.º _____ Dn. _____
_____ de _____
(localidad)
(firma)

Datos del Carnet de conducir
del nuevo socio

Clase _____ núm. _____

fecha de caducidad

_____ de _____ de _____

de su esposa D.ª _____

Clase _____ núm. _____

fecha de caducidad

_____ de _____ de _____

SEGURIDAD EN SU AUTOMOVIL CON MATRICULAS REFLECTANTES

Las primeras matrículas reflectantes aparecieron ya hace más de 30 años en los Estados Unidos. Las dificultades de tráfico de entonces se han visto multiplicadas en la actualidad, ya que su parque actual de vehículos se eleva a 100 millones de unidades, siendo así el país de mayor parque del mundo que a la vez el primer productor de automóviles. Todas estas razones justifican que los técnicos hayan buscado soluciones y sistemas que aumenten la seguridad del automóvil. Una de estas soluciones ha sido las placas de matriculación reflectantes. Actualmente estas placas de seguridad han sido adoptadas por numerosos países además de USA, tales como Francia, Alemania, Inglaterra, etc.

En España son obligatorias para los automóviles de nueva matriculación, según O. M. del Ministerio de Industria de fecha 7-10-71 publicada en el B. O. E. de fecha 20-10-71. Están además recomendadas por diversas asambleas y organizaciones internacionales, entre ellas la Conferencia sobre Tráfico celebrada en Viena en 1968 por la ONU, en virtud de sus propiedades de visibilidad, seguridad y legibilidad y por las garantías que ofrecen para una mejor y más segura circulación.

Los productos reflectantes que en nuestro país se utilizan para la elaboración de las placas de matriculación, cumplen perfectamente las normas dictadas por nuestra Delegación de Industria.

Su elongación permite la embutición de los dígitos y caracteres correspondientes, aparte de otras características como son la resistencia a los agentes atmosféricos, altas y bajas temperaturas, niebla, la acción de ácidos, la mayoría de los disolventes, la gasolina, los lavados frecuentes, etc.

En su composición, debidamente alojadas, dispone de una cantidad aproximada de 15 millones de micro-esferas de vidrio por m²., perfectamente estables, condición que le hace ser un retro-reflector idóneo. Esta característica hace que devuelva a su punto de origen todo rayo de luz que incida sobre la placa, sin apenas difusión.

Por esta especial condición y en base de la superficie total de la placa en la que se inscribe la identificación (número, serie y capital), hace que no sólo sea una placa de identificación, sino también una placa de seguridad.

Es placa de seguridad en tanto que es visible a más de 500 metros, con lo que el conductor de un vehículo a motor en movimiento, puede detectar la existencia de un obstáculo estático o en movimiento, y su reacción le permitirá obrar en consecuencia, deteniendo su vehículo o tomando otras medidas de precaución aún en un corto espacio, en razón de su velocidad. Desgraciadamente, de acuerdo con las estadísticas de la Junta Central de Tráfico, los accidentes en carretera durante la noche, son tres veces superiores a los ocurridos durante el día.

Por esta razón, naciones como Francia, Gran Bretaña, Finlandia, etc., cambiaron su antiguo sistema de placas (fondo negro y dígitos blancos) por el sistema implantado en España (fondo reflectante blanco y dígitos negros) con el fin de conseguir dotar al vehículo, además de una placa de identificación, de una auténtica **placa de seguridad**.

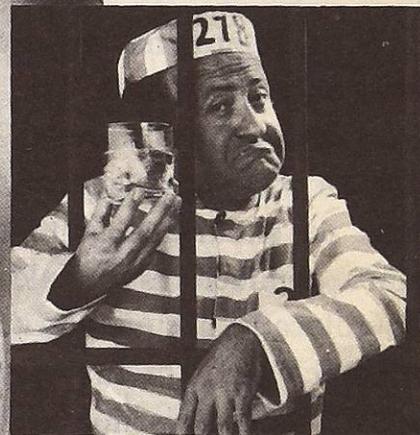
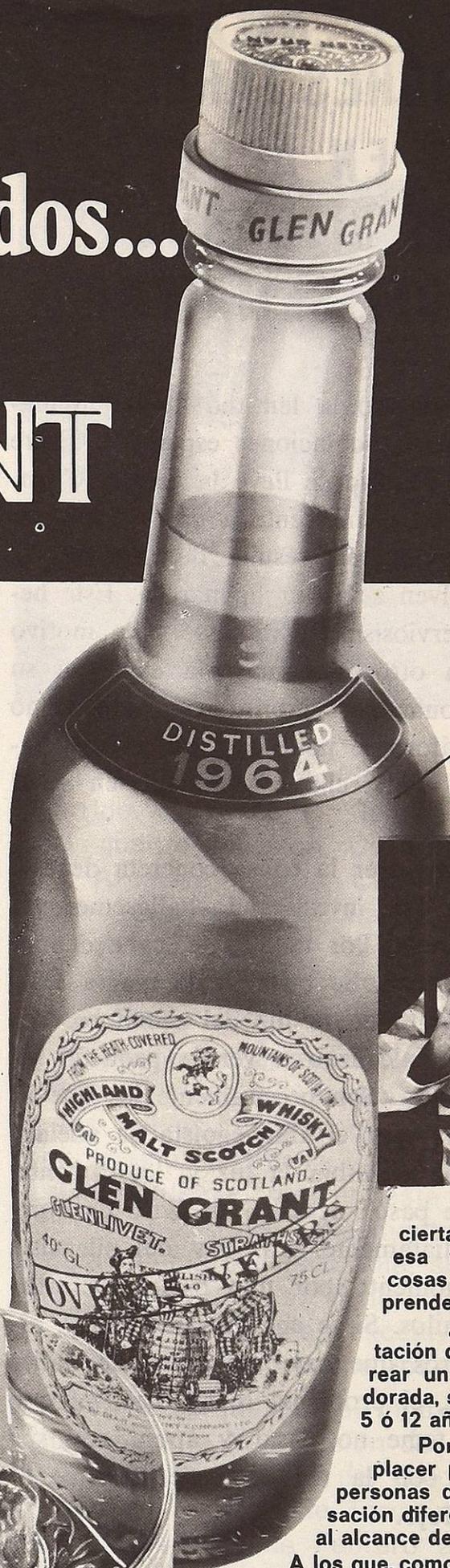
Si sólo le atraen los placeres prohibidos...

whisky GLEN GRANT

12 AÑOS



5 AÑOS



Afortunadamente, sólo ciertas personas que tienen esa tendencia a permitirse cosas prohibidas nos comprenderán.

¿Se da cuenta de la tentación que supone poder saborear un Whisky de pura malta dorada, sin mezcla, auténtico, de 5 ó 12 años de antigüedad?

Por supuesto que es un placer prohibido para aquellas personas que no buscan una sensación diferente. Un placer que está al alcance de muy pocos.

A los que, como nosotros, sabemos que los mejores placeres son los más difíciles de obtener, a los que sabemos distinguir un buen Whisky, ¿para qué decir que GLEN GRANT es de una familia noble escocesa, o que está a la cabeza de whiskies puros? Esto se queda para aquellas personas que en un whisky no buscan más que la etiqueta.

Los que saboreamos el placer de lo prohibido buscamos el contenido. ¿Y qué cosas no estaríamos dispuestos a hacer por conseguir un vaso de placer prohibido?

¿Quizá hasta robar una botella de GLEN GRANT? Quizá.

GLEN GRANT satisfacción de lo prohibido

IMPORTADO EN EXCLUSIVA PARA ESPAÑA
ENRIQUE SAN SEBASTIAN TELEFONO 65.10.58 - 66.14.61

LA CIRCULACION URBANA ES EXCESIVAMENTE LENTA

LOS COCHES TARDAN DEMASIADO EN ARRANCAR. UN VICIO: SITUARSE DELANTE DEL SEMAFORO

Todos hemos observado la lentitud de la circulación urbana en distintas poblaciones españolas. Entre todas es posible que Madrid se lleve la palma. Cuando varios coches se detienen frente a uno de los numerosos semáforos existentes, resulta desesperante la lentitud con que vuelven a iniciar la marcha. Este hecho se traduce en nerviosismo para unos y en motivo de vociferación para otros. La mayoría expresan su disgusto haciendo sonar el claxon tan pronto como adivinan que el semáforo se pone en verde. Otros hacen girar su cabeza a derecha e izquierda, en señal de recriminación.

Sería interesante conocer la causa concreta de este fenómeno. Es posible que investigando hallásemos varios motivos combinados. Por una parte, cabe denunciar un vicio casi general. Se trata de la manía existente de situarse delante de la luz del semáforo. Algunos conductores no alcanzan a ver la pequeña señal colocada a su altura. Son precisamente los que se hallan en primera fila. Por el afán egoísta de adelantar, retrasan su salida. Cambia la luz y, lógicamente, el automovilista «que pasó» necesita un aviso de quienes le siguen inmediatamente. La «ley del silencio» se rompe a cada momento por uno o dos de estos «avisadores» intranquilos. Si se encuentran frente a alguno de los semáforos que cambian antes de haber pasado dos vehículos, el problema se agudiza, ya que el «tercer hombre» teme no pasar y apura con sus toques al rezagado, con la tentación de tragarse el ámbar e incluso el rojo.

Buscando al culpable

¿Quién tiene la culpa? ¿El conductor? ¿La frecuencia del semáforo? ¿Los camiones y autobuses que no dejan ver la luz? ¿La poca prisa de algunos taxistas sin cliente? ¿La charla frecuente de los conductores? ¿La falta de reflejos del automovilista? Lo cier-

to es que en otras ciudades no se produce este fenómeno de una manera tan acusada. Podríamos citar a Roma, Lisboa, París y, en España, Barcelona.

Lo primero que debe hacer el conductor es no sobrepasar nunca el campo de visibilidad del semáforo. En este punto tenemos que desterrar de una vez para siempre esa especie de inercia inconsciente y de carácter egoísta que engendró la frase: «¡Quien venga detrás que arree!»

Ser rápido sin ser brusco

En segundo término, evitar distracciones (charla con los acompañantes, fijar la vista en otros lugares, pensar temas que nos «enajenen» de nuestra tarea de aquel momento: conducir). Los taxistas es conveniente, además, que no se detengan en puntos obstaculizadores del tráfico. También los conductores de camión y autobuses deberían buscar puntos de detención que no ocultasen los semáforos a sus compañeros. Por fin, en tercer lugar, la recomendación tiene que ir dirigida al problema semáforos. Deben situarse de forma muy visible, incluso recurriendo a colgarlos (como están en algunos sitios), para que su visibilidad sea total.

Al margen de estas conductas personales, no pueden darse normas que afecten a la conducción en sí. Con el coche en punto muerto, sin apretar el pedal del embrague hasta que la luz se pone verde para engranar la primera velocidad, se pueden conseguir arrancadas suaves y rápidas al mismo tiempo, cualquiera que sea la marca, el modelo y la cilindrada del automóvil que uno maneje. El problema es de atención y de reflejos. También, por supuesto, de no dejarse llevar por egoísmos, que al fin y a la postre perjudican a todos nuestros conciudadanos y a nosotros mismos.



Demasiados conductores se distraen frente al semáforo en verde.

EL XIV RALLY INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO EN MARCHA. 28 PRUEBAS DE VELOCIDAD Y 866 KMS. DE RECORRIDO

El pasado 22 de Noviembre, se reunió en los Salones del Real Automóvil Club Vasco Navarro, la Comisión Deportiva para dar los últimos retoques al itinerario de la decimocuarta edición del Rally Internacional Vasco Navarro que se celebrará los días 24 y 25 de Febrero de 1973.

La nota más destacada de esta nueva edición es que incluirá la conmemoración del cincuenta aniversario de la fundación del Real Automóvil Club de Guipúzcoa. Por ello el rally recibirá en esta ocasión la denominación complementaria de «Rally del Cincuentenario», y con tan fausto motivo los premios en metálico para los pilotos que hayan conseguido clasificarse en los puestos más destacados, tanto del «scratch» como de la clasificación por grupos, sufrirán un interesante incremento.

Como ya viene siendo habitual desde hace algunos años, la elección de la ciudad donde se iniciará el rally se ha hecho por riguroso turno rotativo. En el 71 la prueba se inició en Pamplona, el pasado año fue Vitoria el punto de partida, por tanto en esta ocasión le ha correspondido a la capital Vizcaina la designación de «Control Horario n.º 1». Habrá exactamente ocho controles a lo largo de los 866 Kms. de recorrido y el último estará instalado en el parque de Alderdi-Eder, donde está prevista la llegada del primer participante a las diez y diecinueve minutos del domingo 25 de Febrero.

Otra característica importante de esta XIV edición es la concentración de las pruebas selectivas, 28 en total, que suman aproximadamente 350 Kms. de velocidad pura, lo que significa que el 40% del kilometraje total del rally son tramos cronometrados. Recordaremos al respecto que en otras ocasiones el porcentaje se situaba entre el 25 y el 30 por ciento. Por una parte esto supone una comodidad ya que las pruebas están más próximas, y los comisarios pueden desplazarse más fácilmente de unas a otras —por varias de ellas se pasa en dos ocasiones— lo mismo que los pilotos durante los entrenamientos. Sin embargo, la concentración también tiene su lado desfavorable. Durante la carrera, los participantes no podrán tomarse el más ligero respiro y nada más finalizar una prueba tendrán que enfrentarse con la siguiente. En los momentos iniciales este detalle no tiene demasiada importancia, pero tras unas cuantas horas de carrera, las pruebas empiezan a «sentirse»...

Como en el momento en que escribimos estas líneas no disponemos de un plano del itinerario, vamos a detallar las pruebas selectivas, en el mismo orden en que van a celebrarse, para que



nuestros lectores puedan hacerse una idea del recorrido. Serán estas: Sollube, Balcón de Vizcaya, Lequeitio-Ondárroa, Calvario, Arrate, San Miguel, Azcárate, Elosua, Cerain, Ortzaute, Urbasa, Opacua, Lizarraga, Opacua, Urbasa, Guembe, Mador, Echauri, Guembe, Madoz, Huici, Ezcurra, Jaizkibel, Peñas de Aya, Arichulegui, Guadalupe, Peñas de Aya y Arichulegui.

Como puede apreciarse, en su mayoría, son pruebas clásicas que tradicionalmente se incluyen en los rallyes regionales. Las más largas serán, como siempre, Urbasa y Arichulegui, sin olvidar tampoco Guembe que en esta ocasión tiene una longitud de 20 Kms. Únicamente cabe esperar que la climatología sea favorable, sobre todo en cuanto a temperaturas se refiere, para que las cumbres no se encuentren excesivamente nevadas y sea imposible el paso de los vehículos.

Esto es lo que por el momento podemos adelantar sobre la XIV edición del Rally Internacional Vasco-Navarro, el Rally del Cincuentenario, que se iniciará en la Plaza de Toros de Vista Alegre de Bilbao el día 24 de Febrero a las cuatro de la tarde, finalizando en el parque de Alderdi-Eder de San Sebastián al día siguiente a las diez y diecinueve minutos de la mañana.

Únicamente, y esto por el momento no es más que un ferviente deseo, falta que la Federación Española de Automovilismo, tenga en consideración los argumentos, expuestos por el Presidente de la Vasco-Navarra D. Alberto Fernández Ibarburu, sobre la adjudicación de un coeficiente más alto que en ocasiones anteriores, teniendo en cuenta la veteranía de la prueba. Conseguir el ansiado coeficiente de «5» sería un estupendo complemento para el «Rally del Cincuentenario».

Javier Sangüesa

¿UN COOPER ESPAÑOL?

El modelo superior de la gama Mini de Authi, el 1275 GT, va a verse favorecido por las mejoras introducidas en los nuevos modelos Victoria y a mejorar muy sensiblemente sus actuales prestaciones si se confirma la próxima aparición del nuevo modelo de la firma pamplonica: Leyland Authi Diablo. Sus características, en cuanto al equipo motriz se refiere, serán similares al del Victoria, pero con la realación de comprensión elevada a 9,75:1, radiador de aceite y el grupo cónico de 3,44:1 que caracterizaba a los Cooper ingleses y al actual fabricado en Italia. Basándonos en este modelo italiano podemos adelantar que el Cooper español abandonará la suspensión "hidrolastic" por la más clásica pero más segura de amortiguadores hidráulicos telescópicos en conjunción con los tacos de goma de todos los Minis. Este abaratamiento permitirá la incorporación de faros con óptica de halógeno H-4, limpiaparabrisas de dos velocidades y nuevo depósito de gasolina más capaz, así como luneta térmica. También introducirá mejoras sustanciales en la instrumentación y el confort interior, gracias a unos asientos más anatómicos.

Con todo ello, este nuevo modelo que muy proba-

blemente rodará en breve por nuestras carreteras, podrá alcanzar los 160 kilómetros por hora, con una aceleración sumamente brillante que le permitirá ponerse a cien kilómetros por hora en once segundos largos de salida parada. En suma, un coche verdaderamente deportivo cuya presencia estaba necesitando la prolífica gama de los Mini españoles.

MOTOR PRESS



LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION

ESTUDIOS PARA LA CONSTRUCCION EN FRANCIA DE AUTOS ELECTRICOS

El ministro de Desarrollo Industrial y Científico ha indicado que, desde 1973, 60 coches «Renault-4», equipados de un motor eléctrico, serán probados de acuerdo con los estudios hechos por Electricité de France sobre este género de motores. Se han dado las precisiones siguientes:

Con el apoyo de los poderes públicos, y principalmente del Ministerio del Medio Ambiente y del Ministerio del Desarrollo Industrial y Científico, Electricité de France procede a investigaciones referentes a los acumuladores electroquímicos de gran potencia, con el fin de promover soluciones nuevas para un mejor conocimiento de los fenómenos de base o para una mejor maestría de las técnicas camino de desarrollo.

Electricité de France efectúa ensayos de desarrollo de una «cadena de tracción» (conjunto acumuladores-motor-mandos), que hace realizar por industriales. Contrariamente a las tendencias anteriores, que trataban de desarrollar separadamente cada uno de los subconjuntos del sistema

de propulsión y asociarlos después, EDF tiende a concebir globalmente uno o varios sistemas técnica y económicamente adaptados a «un vehículo específicamente urbano».

El esfuerzo actual es esencialmente sobre un vehículo ligero utilitario, diseñado a partir de coches «Renault-4» y «Renault 5», y que puedan transportar una carga útil de 300 Kg. para un peso total de unos 1.200 Kg.

Este esfuerzo debe concretarse desde 1973 para una experiencia real de explotación de 60 coches «Renault-4» «eléctricos», lo que permitiría estudiar su comportamiento, determinar las necesidades de mantenimiento y recoger las informaciones para el estudio del mercado que podría abrirse para este tipo de vehículo. Se cree que sería adaptado a misiones de entrega y distribución de mercancías.

Paralelamente, Electricité de France estudia los problemas de infraestructura relacionados con el desarrollo de los vehículos eléctricos: instalación de recarga rápida y de cambios de estándar de baterías. Por otra parte, Electricité de France sigue de muy de cerca los estudios y trabajos realizados por los diversos industriales que se interesan en los problemas del vehículo eléctrico (vehículos, motores, acumuladores, etcétera).

Somos Campeones del Mundo

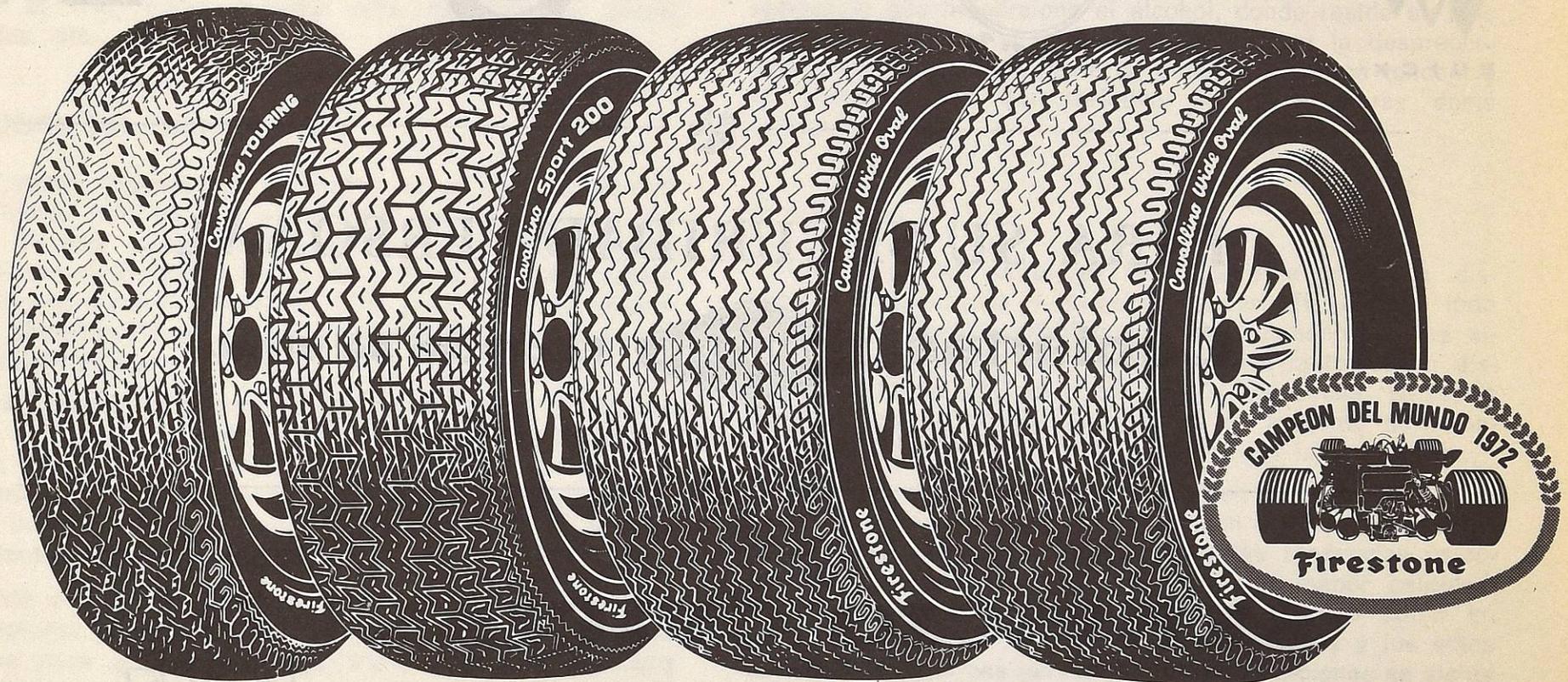
¿ PARA QUE CORRE TANTO FIRESTONE? .

Para fabricar los mejores neumáticos de serie

Toda la ilusión y el esfuerzo de nuestra participación en el alucinante mundo de las carreras se hace con una idea fija: investigar. Experimentar formas, compuestos, dibujos, proporciones, materiales... todo aquello que nos permite, con certeza, fabricar los mejores neumáticos para los millones de automovilistas que confían en Firestone.

Así, de las victorias más comprometidas, nacen nuestros neumáticos de serie.

Como los de la familia Cavallino, fabricados en España para los coches españoles.



TOURING
conducción
normal

SPORT 200
conducción
deportiva

WIDE-OVAL
alta
performance

W. O. RALLYE
W. O. TORINO
uso deportivo

GRATIS

Pida el Poster-Color
"Lección Magistral
de Fittipaldi
en el Jarama"
al apartado 19.271
Madrid

Cavallino / **Firestone** neumáticos nacidos de las victorias



GARAJE INGLES

Motocicletas



MIGUEL COCA

ALDACONEA, 10 - 11

TELEFONOS: ALMACEN 411765 • OFICINA 412272 • PARTICULAR 423317

SAN SEBASTIAN



Agente exclusivo de *Movilauto s.a.*
para la provincia de Guipúzcoa



**VENTA DE COCHES NUEVOS Y USADOS
PARA MATRICULAS TURISTICA Y ESPAÑOLA**



PARA SU SEGURIDAD PERSONAL

Cubiertas  El precio se olvida



SERVICIO OFICIAL



y

ESPECIALIDAD

JAGUAR



**TALLERES MECANICOS - ELECTRICIDAD
CARROCERIA - SERVICIO DE GRUA**

el riesgo del alcohol

La ingestión de bebidas alcohólicas es una costumbre universal que la encontramos en casi todos los pueblos y culturas.

Podemos afirmar que hoy la vida social gira en torno a una copa porque el alcohol facilita la relación interpersonal en personas cansadas o preocupadas en exceso. De estas costumbres no puede evadirse el conductor de automóviles sencillamente porque somos los conductores una parte muy considerable de esta sociedad de hoy.

El Código prohíbe el uso y circulación con vehículos a motor en estado de embriaguez. Todos procuramos evitar que una persona embriagada tome los mandos de un automóvil,... y si la embriaguez es lo suficientemente intensa al propio sujeto que la padece, le es imposible conducir. No voy a referirme en este momento a estos estados de embriaguez evidente porque son de sobra conocidos y, por otra parte, representan un pequeño número en relación con la gran masa de conductores bebedores habituales, que representan serio peligro por el número de errores e infracciones que cometen.

En el uso habitual del alcohol, además de los efectos del mismo sobre el psiquismo que luego comentaremos, influyen una serie de prejuicios sobre determinadas cualidades positivas del alcohol que realmente tienen muy poca o ninguna base, pero que las hemos oído tantas veces que nos parecen a todos evidentes. Me refiero a las cualidades del alcohol como alimento, como estimulante, para la lucha contra el frío, como remedio ante determinadas enfermedades, etc...

LA ILUSION DEL ESTIMULO

No puede negarse que el alcohol es un alimento porque proporciona calorías y produce energías. Pero es un alimento de baja calidad al no contener proteínas, ni vitaminas, ni minerales; por consiguiente, no puede considerarse un alimento completo. Además, si la proporción del alcohol en la alimentación es alta puede producir alteraciones en la función nutritiva.

Otra creencia muy extendida es la de que el alcohol estimula cuando se está deprimido. Esto no es más que una ilusión. El alcohol es un anestésico y su acción es disminuir las percepciones sensoriales y, entre ellas, también disminuyen las desagradables, pero siempre a costa de un embotamiento general.

Puede producir una cierta euforia sin contenido y muy posiblemente en este efecto radique uno de los mayores peligros para la seguridad del tráfico. Volveremos sobre este punto.

Una de las cualidades más atribuidas al alcohol, es la de que calienta cuando se tiene frío. Grave error que han pagado con su vida algunos montañeros y exploradores de las regiones polares. El alcohol lo que produce es una vasodilatación periférica de donde se deriva la sensación de calor que sentimos después de su ingestión. Esta vasodilatación periférica es a costa de una vasoconstricción central, con lo que a la postre, lo que se consigue es una mayor pérdida de calor. La vasoconstricción periférica que produce el frío es un mecanismo de defensa, con lo que se está procurando poner en contacto con el frío la menor cantidad posible de sangre. Para luchar contra el frío es mucho más adecuado tomar un dulce que beber una copa.

También se considera al alcohol un remedio contra algunas enfermedades. ¡Quién no ha oído hablar de los efectos curativos del coñac frente a la gripe! El alcohol no cura ninguna enfermedad; actúa como anestésico que es, y suprime algunas molestias, pero nada más.

EFFECTOS SOBRE LA PERSONALIDAD DEL CONDUCTOR

Pasemos ahora a analizar los efectos que, sobre la actitudes psicotécnicas para la conducción y sobre la personalidad en general, producen las dosis de alcohol consideradas socialmente como normales; estas dosis, que no producen signos externos llamativos, ni tampoco se adquiere con ellas cifras de alcoholemia consideradas punibles, por que son consumidas habitualmente por un gran número de conductores, incluso profesionales del transporte público.

Se puede afirmar que todas las aptitudes son afectadas negativamente en proporción geométrica a la cantidad de alcohol ingerida, disminuye la capacidad de concentración de la atención, también se resiente la atención distribuida, los juicios se hacen más lentos, se entorpece la coordinación sensomotora y en general hay un aumento de los tiempos de reacción a todos los estímulos. También pueden resultar afectadas las funciones visuales.

La reacción y tolerancia al alcohol es muy diferente de unas personas a otras, pero en general se admite que con alcoholemias de 0,5 gramos/1.000 c. c. se puede objetivar un defecto de la integridad del sistema nervioso. Quiero hacer resaltar que esta alcoholemia es una tercera parte de la considerada punible por el Código y que puede alcanzarse con un cuartillo de vino o su equivalencia en cerveza.

A una dosis suave e incluso mezclado con la comida, el alcohol actúa anestesiando los estratos superiores de la personalidad, liberándose de las inhibiciones que actúan sobre los estratos inferiores, lo cual se suele sentir como placentero. De aquí depende esa sensación de bienestar y alegría, que sentimos cuando ingerimos pequeñas cantidades de alcohol. Es precisamente en esta alegría, en este optimismo que proporciona el alcohol, donde reside su más grave peligro para la seguridad vial, porque la despreocupación puede llevarnos hasta la temeridad por esa tendencia a «acelerar», tan característica de las primeras dosis etílicas.

EL PELIGRO

Con el alcohol se pierde el miedo y la prudencia, disminuye la autocrítica y surge una hipertrofia del yo, todo lo cual nos lleva inevitablemente a un aumento de las situaciones de peligro. Si a esto le unimos la torpeza o disminución de las aptitudes que hemos comentado antes, la consecuencia no puede ser otra que un aumento muy considerable de los errores e infracciones en la conducción.

Es muy importante además tener en cuenta que con el alcohol también se favorece la regresión de la persona, a los niveles más primitivos, destapándose las tendencias psicopáticas que todos llevamos en mayor o menor cantidad. Parece paradójico, pero es de sobra conocido cómo en estos estados de euforia aumentan las broncas y los actos antisociales, y, si una persona en estas condiciones se sienta a los mandos de un vehículo puede ser peligrosa en grado no despreciable para la sociedad.

Algunas personas no reaccionan con esta euforia, sino que lo hacen de modo triste. En éstas también disminuyen sus aptitudes y aunque no suelen tener tendencias a «acelerar» son muy propensas al adormecimiento, con lo cual, aunque por otro camino, constituyen también un peligro evidente.

De lo anteriormente expuesto podemos deducir que el alcohol no tiene ninguna cualidad positiva para el conductor y, por otro lado, incluso a dosis socialmente admitidas, es un riesgo para todo conductor.

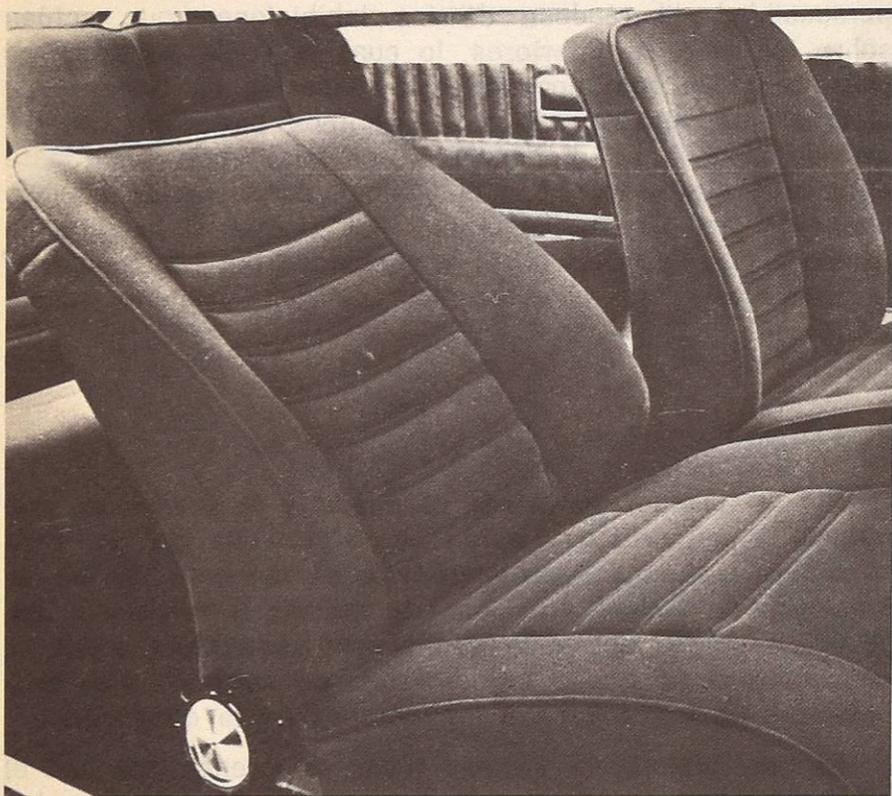
Luis PELAZ LORENZO

PRUEBA DEL RENAULT-5

CONFORT Y SEGURIDAD, ASPECTOS MAS DESTACABLES DEL NUEVO POLIVALENTE ESPAÑOL.

Nueve meses exactos han transcurrido desde que asistimos a la presentación del Renault-5 francés, en la península de Bretaña. También esta vez la presentación nos ha llevado fuera de España, ya que el lugar elegido ha sido Portugal. En Lisboa y zonas colindantes hemos podido conducir el R-5 español durante 200 kilómetros escasos, distancia insuficiente para emitir veredictos definitivos, pero sí válida para tener ya una idea muy aproximada de lo que va a ser el nuevo coche español, que tanta expectación ha despertado y que será comercializado a partir del 3 de noviembre.

Recordábamos que, en Bretaña, el coche nos gustó. Y ahora nos ha gustado más. No es extraño, ya que el modelo que actualmente se lanza en España tiene algunas mejoras respecto al modelo de lanzamiento en Francia. Diferencias que radican principalmente en unas llantas más estéticas, la adición de barra estabilizadora trasera, mejores asientos y palanca de cambios en el suelo, modificación esta última que acaba de ser copiada a su vez por los franceses, que así han presentado su coche en el Salón de París (pregunta indiscreta: ¿quién copia, en realidad de quién? Es de esperar que nunca lo sabremos). Por el contrario, lamentamos la ausencia de la luneta tér-



mica trasera, que en Francia era equipo de serie en la versión TL, correspondiente a nuestros 950.

UN POLIVALENTE SIMPATICO

La silueta exterior del R-5 es ya sobradamente conocida. Tiene una línea que, sin ser bella, resulta simpática, juvenil y moderna. Puede recoger, en buena parte, esa carga mágica que hizo del Mini uno de los «coches-mito» de la década de los 60, lo mismo que el VW, por ejemplo, lo fue durante los 50. De todos modos, lo importante del R-5 es que sin sobrepasar los 3,50 metros de longitud, es un 4/5 plazas cómodo, con un maletero bastante importante, y que puede fácilmente convertirse en una furgoneta de dos plazas, con amplio acceso gracias a su portón trasero. Su suspensión, de amplio recorrido, le permite circular con desenvoltura por caminos sin pavimentar, y todo ello en conjunto redondea la imagen de un coche polivalente, que lo mismo se encuentra a gusto con una persona a bordo en el tráfico urbano, que cargada con cuatro adultos y un niño en un largo viaje por carretera, o transportando los más variados enseres a una finca comunicada por un camino de tierra de tres kilómetros.

Realmente, el interior del R-5, en su versión 950, está muy cuidado. Tiene unos espléndidos asientos (tal como nos tiene acostumbrados Renault), con respaldo reclinable por un suplemento de precio de 900 pesetas, y el piso es de moqueta. La instalación de calefacción y climatización es bastante completa, permitiendo el uso mixto de aire caliente y frío. El antirrobo de dirección Cláusor y la columna de dirección partida con junta cardánica son otros dos detalles de interés constructivo. Echamos de menos, básicamente, la luneta térmica a que antes hacíamos referencia, un tapón de gasolina con cierre por llave y la instalación de cinturones de seguridad. Por razones de tipo comercial.

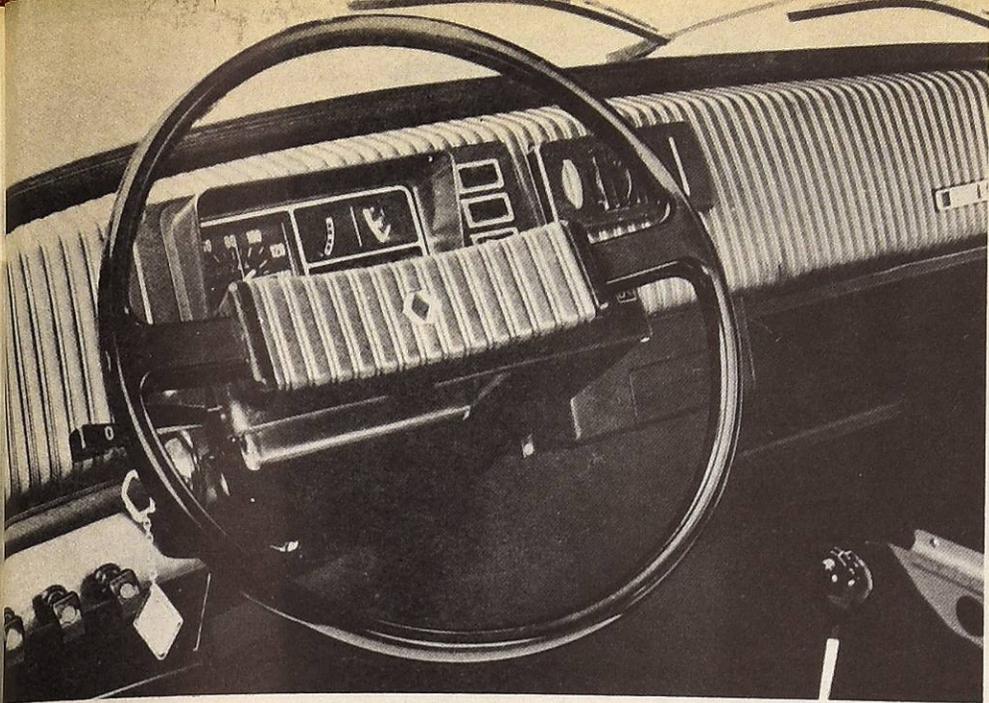
Lo importante, de momento, es que el coche se presenta, tal como es, a 107.600 pesetas franco fábrica, con un suplemento de novecientas pesetas para la versión de asientos con respaldo reclinable. Están tapizados en tela, y por su forma y confort recuerdan, en más pequeño, a los del 12-S. También nos gusta mucho la postura de conducción al volante, muy similar a la que se adopta en la gama 12, y tan sólo los pedales desdican del conjunto.

MOTOR, ANTIPOLUCION

La planta motriz del 950 Español se corresponde exactamente con la del modelo 73 del R-5 TL francés, que ha sido modificada en el corto plazo de ocho meses, para el Salón de París. En principio, y siempre sobre la cilindrada de 956 c.c., este motor tenía una compresión de 8,3:1 y rendía 43 CV. DIN a 5.300 r.p.m., con un par máximo de 6,4 masa kilogramos a 3.500 r.p.m. El carburador era Solex 32 SEI. El motor actual —común a los modelos español y francés del 73, como ya hemos dicho— lleva una compresión mucho más alta, nada menos que de 9,25:1. El carburador (especialmente preparado para cumplir las normas antipolución) pasa a tener una letra más en su denominación; ahora es un Solex 32 SEIA. El aumento de compresión compensa el empobrecimiento de la mezcla carburante, porque el rendimiento es ahora de 44 CV. DIN a 5.500 r.p.m., con un par máximo de 6,6 mkg. siempre a 3.500 revoluciones por minuto.

La potencia pasa —a través del clásico embrague monodisco de diafragma— a la caja de cambios que ya conocemos en el R-6. Es una caja excelente, de suavísimo funcionamiento y suficientemente bien sincronizada. El mando por palanca al piso ha introducido un poco de holgura longitudinal en el movimiento, que ya no es tan preciso como en la palanca en el salpicadero; no obstante, se puede cambiar muy rápido una vez que se acostumbra uno a esta holgura y, paradójicamente, al cortísimo desplazamiento transversal entre segunda y tercera. El desarrollo final, en cuarta, resulta ser 23,5 km/h, a 1.000 revoluciones por minuto en cuarta. Es un desarrollo bien elegido, que le permite a la vez suficiente velocidad de crucero, y un nervio discreto en esta marcha. Por el contrario, hemos notado que la tercera le viene un poco «larga»; incluso con el conductor sólo a bordo, en algunas rampas parecía vacilar y solicitar la segunda, a menos de 70 kilómetros por hora.





Permite alcanzar, en las marchas cortas, las velocidades de 43, 70 y 109 kilómetros por hora. En cuarta, este régimen corresponde a 153 kilómetros por hora, velocidad que conseguimos alcanzar en una cuesta abajo de autopista; con el contador entre 155 y 160, comenzó el rebote de válvulas, que viene a ocurrir, por lo que sabemos, sobre las 6.600 r.p.m., lo cual indica que el velocímetro era de los honrados.

Al motor le falta algo de alegría, se nota que la inyección de combustible al funcionar la bomba de aceleración, es muy limitada, para disminuir la emisión de gases. Dándole tiempo, el coche adquiere una buena marcha de cruce, que sostiene con facilidad sobre los 130 de contador.

No tenemos datos sobre el consumo; a juzgar por el desplazamiento de la aguja del cuadro, parece que éste es limitado, pero semejante dato es totalmente inexacto. No obstante, teniendo en cuenta que nos enfrentamos a un motor de alta compresión y carburación pobre, lo lógico es suponer que sea muy económico.

CONFORT Y SEGURIDAD

El coche anda bien, y tendrá un consumo discreto, lógicamente. Sus argumentos comerciales, no obstante, deberán ir más bien por el lado del confort.

La estabilidad es buena, como es lógico en un coche que repite todas las características constructivas de los R-4 y R-6; misma batalla, misma suspensión, misma disposición mecánica. En el modelo español se ha puesto la estabilizadora trasera, que en el francés brillaba por su ausencia. En consecuencia, el balanceo lateral es mucho menos acusado, aunque sigue siendo apreciable. En cualquier caso, es un coche que se tiene muy bien, y no planteará problema a sus usuarios, sino muy al contrario.

En cuanto a los frenos, no podemos decir lo mismo: al acabar de bajar un pequeño puertecillo, de ni siquiera 400 metros de desnivel, estábamos con el pedal en la tabla y teniendo que frenar a base de segunda e incluso de primera, pues la eficacia de los frenos rondaba el cero absoluto. No todo, ni siquiera la mayor parte, creemos que pueda achacarse al «fading». Son los mismos frenos que equipan al R-12 y montados en un coche que pesa 200 kilos menos, y con el conductor sólo a bordo, no es lógico que ocurra esto. Ciertamente que de los discos delanteros salía un humillo delator, pero esto es normal cuando se les castiga fuerte. No hay duda de que el líquido de frenos empleado es de muy baja calidad, y se pone a hervir a una temperatura completamente incompatible con la utilización de un coche moderno.

Merecen atención los parachoques en poliéster y fibra de vidrio, que incorporan los captafaros delanteros y traseros. Quedan muy integrados en la línea general del coche, tienen una generosa altura y son capaces de aguantar, sin mostrar señales visibles, impactos de hasta siete kilómetros por hora.

El R-5 es un auténtico ejemplo de coche polivalente. Es un alarde técnico el hecho de que, respetando la posición longitudinal del motor, se ha conseguido mantener la longitud dentro de la cota de los 3,50 metros, sin perjudicar a la habitabilidad. Tiene una estética atractiva y un aire juvenil, unido a un comportamiento seguro en carretera (la cuestión del líquido de frenos se arregla cambiándolo) y un buen confort. El precio está fijado muy competitivamente. El R-5, pues, entra en el mercado español por la puerta grande; que tenga larga vida.

MOTOR PRESS

HOTEL TRES REYES

Pamplona

*****Lujo



El único Hotel de Lujo (5 estrellas), del País Vasco, pone a su disposición:

350 plazas. Salones especiales para Convenciones y Banquetes hasta 800 personas. Aire acondicionado. Garaje.

Agencias de:

AVIS, Rent a car - IBERIA, Líneas Aéreas - WAGONS LITS COOK

Dirección Postal: Jardines de La Taconera, s/n.

Teléfono 226.600 (20 líneas). Telex 367-20.

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

EL NUEVO AUSTIN VICTORIA

Hace mucho tiempo que no teníamos la oportunidad de comunicar a nuestros lectores una noticia como ésta: la salida al mercado de un genuino coche español. En efecto, desde los tiempos del legendario Pegaso, nuestros fabricantes de automóviles nos tenían acostumbrados a abastecer el mercado nacional con modelos que eran copia exacta o ligeramente modificada de vehículos ya lanzados por las respectivas casas matrices a nivel internacional, y que además aparecían la mayoría de las veces en el mercado español cuando ya habían dejado de constituir auténticas novedades en términos mundiales.

Pues bien, esta situación de parientes pobres de la industria automovilística española, acaba de romperse espectacularmente con el nuevo Austin Victoria.

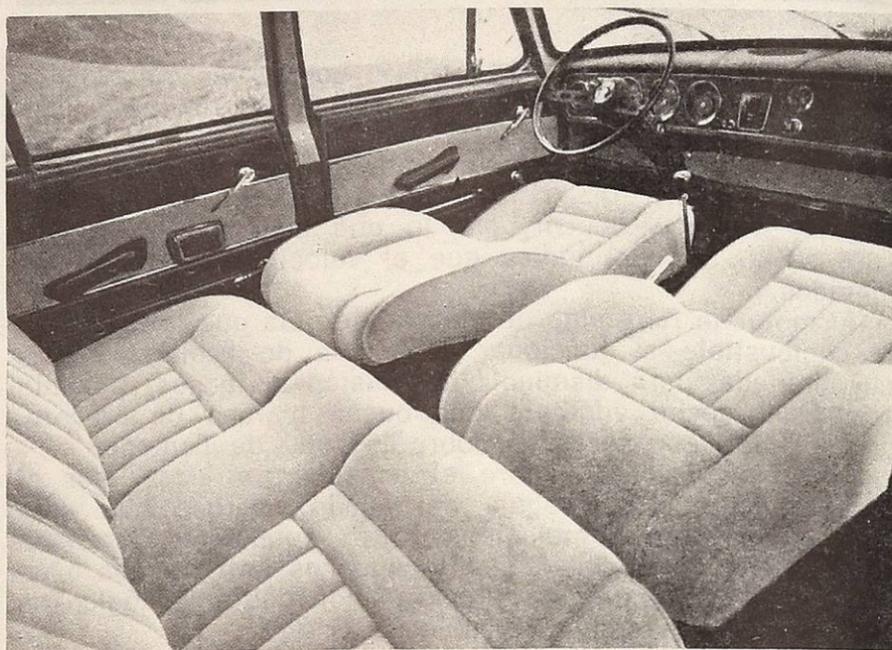
Austin Victoria es —podemos decirlo sin titubeos— un genuino coche español. Pensado y concebido en España. Lanzado en España antes que en ningún otro país europeo. Y concebido expresamente para las peculiares condiciones del mercado automovilístico español, para satisfacer las apetencias y las necesidades de nuestros automovilistas.

Estos han sido al menos los propósitos de Leyland Authi —que junto a su nueva denominación inicia una nueva política agresiva— al lanzar Austin Victoria.

Y tras nuestro primer contacto con el nuevo coche, podemos concluir provisionalmente que dichos propósitos han sido plenamente alcanzados.

Austin Victoria se sitúa en el sector automovilístico español que ha experimentado en los últimos años un mayor índice de crecimiento: el de los 1.300 c.c. Austin Victoria ofrece en este mercado peculiaridades que serán, sin duda, apreciados por el usuario español, como son lujo, confort interior, elevadas prestaciones, y un precio muy competitivo.

Leyland Authi ha decidido ofrecer el nuevo coche en dos versiones bien diferenciadas: Austin Victoria y Austin Victoria de Luxe. En realidad, tanto por su apariencia exterior como por sus prestaciones se trata de dos coches distintos, que se dirigen cada uno



a un específico sector del mercado. Y esto constituye sin duda un acierto de Leyland Authi, pues se ha conseguido evitar que conduciendo un Austin Victoria, no tengamos la impresión de ir sobre el "hermano pobre" del Austin Victoria de Luxe.

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR

4 Cilindros en línea
Diámetro del cilindro 70,61 mm.
Carrera 81,28 mm.
Capacidad 1.275 c.c.
Par máximo 9,54 m. kg. a 3.500 r.p.m.
Potencia SAE 62 c.v. a 5.250 r.p.m.
Relación de compresión 8,8:1
Potencia fiscal 10,5 c.v.
Cigüeñal nitruado

SISTEMA DE CARBURACION

Carburador SU.HS-4. Depósito de combustible y bomba de alimentación con filtro incorporado. Depósito de combustible bajo maletero con capacidad para 38 litros.

SISTEMA DE LUBRICACION

Motor, caja de transmisión y dirección en baño de aceite. Capacidad cárter de aceite: 4,25 litros.
Filtro de aceite: 0,57 litros.

DIRECCION

Por piñón y cremallera. Volante de 41,3 cm. de diámetro, con recorrido de 3,1 vueltas de tope a tope.
Diámetro de giro 10,6 m.

TRANSMISION

El motor forma un bloque con la caja de cambios y el diferencial.
Tracción delantera.
Motor transversal. Embrague, monodisco en seco de 18 cm. ϕ , accionado hidráulicamente.
Caja de cambios de 4 velocidades. Palanca de cambios en el piso.
Velocidad: 141 km/h.

SUSPENSION

Delantera: Trapecios de suspensión independientes. Sistema Hydrolastic $\text{\textcircled{B}}$. Trasera: Brazos de suspensión oscilantes con sistema Hydrolastic $\text{\textcircled{B}}$ y resortes auxiliares en cada uno de ellos.

FRENOS

Hidráulicos, tipo Lockheed, accionados por pedal.
Delanteros: Disco, con recuperación automática del juego.
Traseros: de tambor. Ajuste común para freno de mano y aproximación independiente de zapatas, mediante excéntrica de reglaje.
Válvula limitadora de presión, compensadora del frenado.

EQUIPO ELECTRICICO

Dinamo 12 V. refrigerado (tipo abierto).
Batería 12 V., capacidad 43 amperios. Polaridad negativo a masa.
Palanca única de luces de faros, intermitentes y claxon situada en la columna de dirección.
Faros rectangulares.
Doble bocina.

DETALLES VARIOS

Capot con doble cierre de seguridad, con apertura desde el interior.
Asientos anatómicos en paño y simil-cuero abatibles y regulables.
Bandeja porta-objetos en salpicadero y parte posterior.
Tablero de instrumentos con cuenta-kilómetros de reloj, indicador de gasolina, temperatura de agua y presión de aceite.

Luz marcha atrás, interior, en maletero y ráfagas.

Luces testigo de reserva de gasolina, presión de aceite y carga de dinamo.

Ventilador de 2 velocidades en calefactor y equipo de ventilación.

Aireadores delanteros y traseros.

Tapón de gasolina, disimulado por trampilla con cerradura incorporada.

Apoyabrazos en cada puerta.

Espejo de cortesía en parasol.

Guantera con tapa y cierre por sistema de bola.

Asidero en lado de acompañante.

Alfombra en portaequipajes.

Antirrobo.

DIMENSIONES

	NORMAL
Longitud	4,030 m.
Anchura	1,534 m.
Altura	1,340 m.
Batalla	2,375 m.
Peso (en vacío)	900 kg.
Distancia al suelo	15,5 cm.
Vía delantera	1.308
Vía trasera	1.292
Neumáticos radiales	145 x 12
Altura del asiento delantero al techo	94 cm.
Altura del asiento trasero al techo	91 cm.
Espacio interior delantero de las piernas - mínimo-máximo	102/112
Espacio interior trasero de las piernas - mínimo-máximo	113/124
Anchura interior altura de hombros, delantera	1,19 m.
Anchura interior altura de hombros, trasera	1,32 m.
Capacidad del maletero	470 cm. ³

HOMOLOGACION DEL RUIDO PRODUCIDO POR LOS MOTORES DE AUTOMOVILES

A partir del 1 del próximo mes de octubre, los vehículos que hayan de ser matriculados en España, así como los de fabricación nacional destinados a los países adheridos al acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, deben corresponder a tipos previamente homologados en lo que se refiere al ruido por ellos producido. Así lo establece un decreto de la Presidencia del Gobierno aparecido en el «Boletín Oficial del Estado».

Las disposiciones contenidas en dicho decreto serán de aplicación a vehículos automóviles de cilindrada superior a cincuenta centímetros cúbicos, y a los de igual o inferior cilindrada, ciclomotores y tractores agrícolas, con exclusión de la maquinaria de obras y máquinas agrícolas automotrices.

El decreto señala también que la solicitud de homologación de un tipo de vehículo en lo que se refiere al ruido, se presentará por el fabricante o el importador en la delegación provincial del Ministerio de Industria donde se encuentre situada la fábrica de vehículos o en la que corresponda al domicilio legal del importador.

Para los ciclomotores y vehículos automóviles de cilindrada no superior a cincuenta centímetros cúbicos de fabricación en serie, los límites máximos admitidos de nivel sonoro serán de 81 db (a) si tienen dos ruedas, y de 83 db (a) si tienen tres. Para los tractores agrícolas los límites máximos que se establecen son de 90 db (a) cuando se trate de tractores con potencias hasta de 200 c. v. din., y de 93 db (a) para potencias de más de 200 c. v. din. El decreto no especifica ni determina nada en relación con los vehículos automóviles de cilindrada superior a los cincuenta centímetros cúbicos.

DENUNCIAS

Los agentes de vigilancia del tráfico formularán denuncias cuando comprueben, con ayuda de aparatos medidores de ruidos, que el nivel de ruidos producido por un vehículo rebasa los límites señalados. Podrá, asimismo, producirse denuncia por los agentes, sin necesidad de utilizar aparatos medidores, cuando se trate de vehículos que circulen con el llamado escape libre o produzcan, por cualquier otra causa, un nivel de ruidos que notoriamente rebasen los límites establecidos.

Las denuncias por exceso de niveles sonoros de los tractores agrícolas solamente se formularán en vías urbanas y previa la comparación de aquél mediante los adecuados aparatos medidores de sonido, en condiciones idóneas. El titular del vehículo denunciador podrá unir al pliego de descargo certificación expedida por una delegación provincial del Ministerio de Industria en la que se haga constar el nivel de ruidos comprobado por la misma, siempre que presente el vehículo ante aquel organismo dentro de los dos días hábiles siguientes al de entrega o recibo de los boletines de denuncia. Contra las resoluciones dictadas en expedientes sancionadores en materia de ruidos podrá interponerse recurso de alzada ante el director general de industrias siderometalúrgicas y navales.

DISPOSICION TRANSITORIA

Hasta el 30 de septiembre próximo se aplicará los límites tolerables y procedimientos de medición establecidos en la orden de la Presidencia del Gobierno de 10 de julio de 1965.

CALENDARIO INTERNACIONAL DE EXPOSICIONES DE AUTOMOVILES EN 1973

Del 19 al 28 de enero: 52 Salón Internacional del Automóvil de **Bruselas** (Vehículos utilitarios, vehículos «todo terreno»).

Del 8 al 18 de febrero: Salón Internacional del Automóvil de **Amsterdam** (Automóviles de turismo, accesorios).

Del 2 al 11 de marzo: Salón Internacional del Automóvil de **Helsinki** (Automóviles de turismo, accesorios).

Del 15 al 25 de marzo: 43 Salón Internacional del Automóvil de **Ginebra** (Automóviles de turismo, accesorios).

Del 5 al 15 de abril: Salón Internacional del Automóvil de **Barcelona** (Automóviles de turismo, vehículos utilitarios, accesorios).

Del 21 al 29 de abril: 12 Salón Internacional del Automóvil de **Belgrado** (Automóviles de turismo, vehículos utilitarios, accesorios).

Del 13 al 23 de septiembre: 45 Salón Internacional del Automóvil de **Francfort** (Automóviles de turismo, vehículos utilitarios, accesorios).

Del 4 al 14 de octubre: 60 Salón Internacional del Automóvil de **París** (Automóviles de turismo, accesorios).

Del 17 al 27 octubre: 58 Salón Internacional del Automóvil de **Londres** (Automóviles de turismo, accesorios).

Del 3 al 11 noviembre: 3 Salón Internacional de Vehículos Utilitarios de **Turín** (Vehículos utilitarios, accesorios, motores).

AMORTIGUADORES

KONI

- Venta
- Servicio Oficial
- Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

TALLERES AMARA

c/ Amara n.º 26-Tlfno. 422239-SAN SEBASTIAN

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

HOTEL CARLTON-RIOJA



TODAS LAS HABITACIONES CON BAÑO
MAGNIFICOS SALONES CON AIRE ACONDICIONADO
EXCEPCIONAL SERVICIO

¿No conoce usted su ya famoso Club del Vino?. Allí podrá disfrutar de la típica cocina riojana, y por supuesto de los mejores vinos, en un ambiente único.



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

Madrid - HOTEL FENIX
Barcelona - " PRESIDENTE
Bilbao - " CARLTON
Sevilla - " ALFONSO XIII
El Escorial - " FELIPE II
Granada - " ALHAMBRA PALACE
Córdoba - " ZAHIRA
Córdoba - " GRAN CAPITAN
Logroño - " CARLTON RIOJA



ISLAS CANARIAS

Santa Cruz de Tenerife - HOTEL MENCEY
Puerto de la Cruz - " TAORO
" APARTAMENTOS BELAIR
Las Palmas de Gran Canaria - " PARQUE
" SANTA CATALINA
" METROPOL

PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4

TEL. 2311005 - TELEX. 27521

CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

SOCIOS AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO: 10% DTO. EN HABITACION

PERDER LAS LLAVES NO ES PROBLEMA

El coche puede arrancar sin llave de contacto.

Utilice antirrobo efectivos

Es buena norma tener un duplicado de las llaves del coche, ya que esta previsión puede ahorrarnos situaciones enojosas, provocadas por la pérdida de las originales. Pero raro es el conductor que siempre lleva en sus bolsillos los dos juegos. Tampoco es aconsejable tener la costumbre de depositar el duplicado en el fondo de la guantera por la ayuda que supone para los amigos del «hurto de uso».

También puede presentarse un fallo en el contacto por soltarse algún terminal o por rotura de un cable. En este caso siempre le será más fácil al usuario sin conocimientos profundos recurrir al famoso «puente» que investigar el porqué de la avería.

Claro es que para establecer este puente la columna de la dirección debe estar desbloqueada, por el peligro que representa un coche con el volante trabado.

CONSTRUYENDO EL PUENTE

La llave de contacto actúa como un interruptor de luz, dejando pasar la corriente de la batería a la bobina de encendido. Si el contacto no se puede establecer por pér-

dida de la llave o por avería, será necesario conectar batería y bobina utilizando un cable auxiliar.

La batería tiene dos bornes, y de la bobina de encendido salen tres cables. Antes de realizar la conexión es preciso estudiar los puntos de enganche.

Uno de los bornes de la batería está conectado a «masa», generalmente el negativo (—), por el que la corriente retorna a la batería. Por tanto, el cable auxiliar debe ser conectado al borne positivo (+) para poder enviar la corriente a la bobina.

De los tres cables que posee la bobina, dos van al distribuidor y el tercero a la batería. Como este cable debe pasar por el tablero de instrumentos o por la columna de dirección, que son los puntos en donde se encuentra la llave de contacto, es difícil seguir el recorrido de él. Para determinar cuál es se debe proceder por eliminación, descubriendo los dos cables que conectan bobina y distribuidor.

EN MARCHA Y SIN LLAVES

El puente ya está hecho y sólo resta poner en marcha el motor. Para ello busque una pendiente donde tomar impulso o solicite ayuda de otro conductor que le empuje con su coche.

Como se ha establecido una conexión directa entre batería y bobina, sin que intervenga la llave de contacto, el motor sólo se parará una vez deshecho el puente. Cuando desee detenerlo, pare su vehículo, ponga la palanca del cambio en punto muerto y, una vez, accionado el freno de mano, dirijase al motor y desconecte el cable.

Como habrá visto, poner un motor en marcha, incluso sin llave de contacto, es una operación bien sencilla de realizar. Ello debe animarle a utilizar antirrobo efectivos, siendo convenientes tanto los ya acreditados como aquellos otros de «fabricación casera» que permiten cortar fácilmente alguno de los circuitos fundamentales. Estos interruptores ocultos, cuya existencia sólo será conocida por usted, son una ayuda inestimable en la lucha contra el robo de automóviles.

Luis G. Arguis

CONDUCCION DEFENSIVA

Conferencia de R. Walthert, Director de la Oficina Suiza de Prevención de Accidentes de Berna.

La idea de la conducción defensiva «nació» en los Estados Unidos y posteriormente se ha desarrollado con el fin de reducir el número de accidentes graves de la circulación. El psicólogo alemán de la circulación Dr. G. Munsch se ha esforzado en divulgar esta técnica en nuestro continente. Las recomendaciones se fundan sobre la experiencia de los conductores de gran clase y enseñan a los automovilistas cómo conducir con más seguridad.

La conducción defensiva implica:

- evitar los peligros;
- no cometer nunca infracciones al Código de la Circulación tanto como peatón o en calidad de conductor;
- observar todas las indicaciones, señales de tráfico y las marcas en el pavimento;
- renunciar a una maniobra autorizada si ello permite resolver una situación difícil o evitar un accidente.

El adepto a la conducción defensiva es justamente lo contrario del conductor temerario o agresivo que con frecuencia es origen de graves accidentes o se encuentra implicado en ellos.

En la misma línea de pensamiento que la nueva sociedad suiza, estamos convencidos de que la seguridad del tráfico ha llegado a ser un asunto de la máxima importancia y que ella no es más que uno de nuestros primeros deberes. Lo que pasa en nuestras vías públicas no es el fruto de la casualidad. Es una consecuencia de un «retraso» en la educación, la legislación y la aplicación de los conocimientos técnicos. Los medios y métodos utilizados hasta ahora han tenido, es cierto, su utilidad y han permitido alcanzar durante mucho tiempo los objetivos propuestos. Pero no por ello son suficientes en la hora actual. No debemos tolerar más que ante una estadística de muertos y de inválidos en accidentes de tráfico se tome simplemente conocimiento de lo que pasa levantando los hombros. ¡Se puede y es necesario actuar con más eficacia que hasta ahora!

Para obsequiar a quienes tienen de "todo"...



MOD. 26

Extraordinario estuche para coche

Fabricado en material de primera calidad, conteniendo tres botellas de BYASS 96 y alojamiento para repuesto de lámparas, contactos o platinos y correa de ventilador. Contiene, asimismo, Póliza de seguros "La Estrella", incluida en bolsa exterior incorporada con porta-documentos y diversos accesorios del automóvil.



Tan importante como dicen...

GONZALEZ BYASS

LUJO EN SU COPA

Para adquirir este estuche puede dirigirse a su proveedor habitual o bien a cualquiera de las Delegaciones indicadas que le ofrecen un Servicio Especial de entrega a domicilio, sin cargo adicional alguno, haciéndolo llegar a cualquier lugar de España.

ALICANTE: General Mola, 25 y 27 - Tel. 22 69 86
 BARCELONA: Fontanella, 11-1.º - Teléf. 231 37 02
 BILBAO: Gordóniz, 36 - Tel. 32 28 01
 LA CORUÑA: Pérez Cepeda, 24-26, 3.º Izqda. - Tel. 25 04 91
 GRANADA: Puerta Real, 1 - Tel. 22 79 81
 LEON: Laureano Diez Canseco, 25-27 - Tel. 22 07 44

MADRID: Martín de los Heros, 47 - Tel. 247 44 05
 MALAGA: Alameda de Colón, 28 - Tel. 21 97 79
 MURCIA: Madre de Dios, 16-5.º Izqda. - Tel. 21 27 75
 OVIEDO: Plaza Teijeiro, s/n. - Tel. 23 21 66
 PALMA DE MALLORCA: Francisco Fiol Juan, 78 - Esquina
 Plaza Paris - Tel. 25 22 23
 PAMPLONA: Avda. Carlos III, 30 - Tel. 23 17 17

SANTANDER: Plaza de la Vega, s/n. (Cuatro Caminos)
 Tel. 23 55 09
 S. SEBASTIAN: B.º Lugariz-Grupo Gurutze, 6 - Tel. 41 39 94
 SEVILLA: Cardenal Lluch, 40-AC-A - Tel. 63 21 98
 VALENCIA: Lorca, 6, bajo dcha. - Tel. 26 76 00
 VITORIA: Gral. Alava, 20, Planta 1.ª - Tel. 21 45 38
 ZARAGOZA: Laguna de Rins, 8 y 10 - Tel. 23 66 17

DOS NUEVAS TRANSMISIONES AUTOMATICAS PRESENTADAS POR BORG-WARNER

LONDRES.—Han sido presentadas en Europa y Japón, por Borg-Warner Corporation, dos transmisiones automáticas para automóviles pequeños que emplean unas técnicas de fabricación que constituyen una novedad en la industria.

Henry C. Miller, Vicepresidente del Grupo de Productos para Transmisiones de Borg-Warner, ha manifestado que las transmisiones están proyectadas para su empleo en automóviles con motores de 1 a 3 litros.

El modelo 45, es una transmisión de cuatro velocidades para motores de 1 a 2 litros, y se fabrica en Gran Bretaña por Borg-Warner Limited, en Letchworth, y en Kenfig, Gales del Sur.

El modelo 55, es una transmisión de tres velocidades para motores hasta 3 litros y se fabrica por Aisin-Warner, en Anjo City, en las proximidades de Nagoya, Japón. Aisin-Warner es una Compañía constituida por Borg-Warner y Aisin-Seiki.

Las transmisiones, una nueva «familia» desarrollada en los centros técnicos de Borg-Warner, en Letchworth y Detroit, disponen de piezas compatibles en la mitad delantera, circunstancia que permite una flexibilidad en el mantenimiento de las transmisiones y en la adquisición y almacenamiento de piezas en todo el mundo, reduciendo las consecuencias de las interrupciones en la fabricación.

Se mencionan también otras tres características que diferencian a las unidades Borg-Warner de las demás transmisiones automáticas:

—Los embragues de disco regulan la transmisión de potencia a los engranajes en sustitución de las bandas normales.

—Las piezas estampadas sustituyen en muchos lugares a las costosas piezas fundidas y forjadas, incluyendo diez producidas de esta manera, por primera vez, para una transmisión.

—En siete lugares, se utilizan soldaduras por rayo electrónico, lo que permite soldar diferentes composiciones de metales y permite un proyecto más compacto, suprimiendo sujetadores.

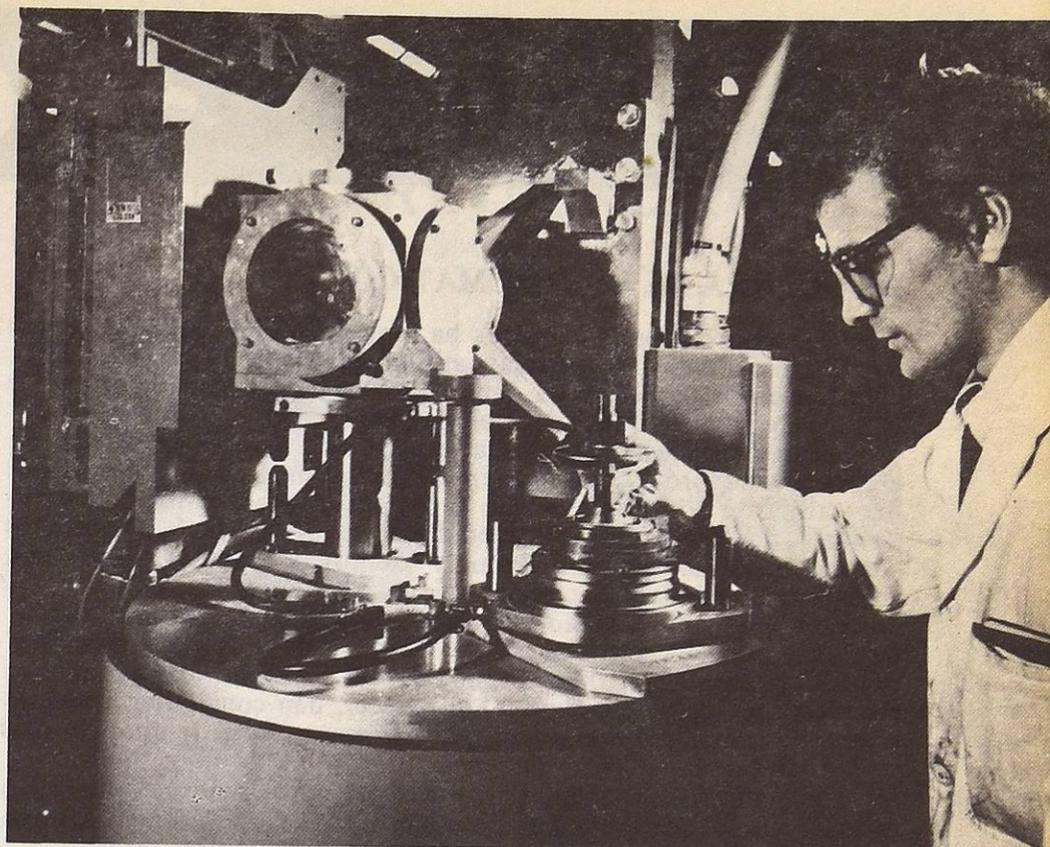
AUMENTO DE LA DEMANDA DE TRANSMISIONES AUTOMATICAS

«Se espera que los nuevos modelos coadyuven a hacer frente a la creciente demanda de transmisiones automáticas en los mercados mundiales», ha dicho Miller. «En Japón, la proporción de instalación de transmisiones automáticas ha pasado del 5,4 % en 1968, al 10 %, el pasado año, y se espera alcance el 18 %, de un total superior, para 1973».

La fabricación de automóviles en Japón ha alcanzado, en 1971, su 20.º «récord» consecutivo, superando los 3,7 millones.

«En Europa, la demanda de transmisiones automáticas aumenta a razón de un 10 % aproximadamente al año», ha dicho Miller. «Actualmente, el 10 % aproximadamente de los vehículos europeos, van equipados con cambios automáticos».

La nueva transmisión automática de tres velocidades, permite una suave distribución de la potencia durante los cambios, en forma similar al rendimiento de los automóviles mayores. Esto se debe principalmente al hecho de que los



El nuevo modelo 45, una transmisión automática de 4 velocidades para motores de la gama de 1 a 2 litros, se fabrica en la actualidad por Borg-Warner Limited, en Letchworth Herts, y en Kenfig, Gales del Sur. En esta máquina de Kenfig, se emplea soldadura por rayo electrónico en siete lugares, lo que permite soldar diferentes composiciones de metales y un proyecto de menores dimensiones, evitando sujetadores.

embragues tienen una importancia especial en los automóviles pequeños, ya que transmiten las imperfecciones del automóvil y de la carretera a sus ocupantes en mayor grado que los coches grandes.

Las piezas estampadas y las soldaduras por rayo electrónico de las transmisiones, coadyuvan a reducir el efecto de futuras subidas en los costos de la mano de obra y del material.

Borg-Warner ha desarrollado una tecnología y una maquinaria, por medio de las cuales pueden estamparse en acero de bajo contenido en carbono, ciertos cubos de frenos y embragues, cilindros de embrague y porta-engranajes planetarios. Estas piezas se fabricaban anteriormente por forja o fundición, porque todavía no se había desarrollado la tecnología necesaria para fabricar de otra manera unas configuraciones tan complicadas.

La soldadura por rayo electrónico ha resuelto el segundo problema. Esta técnica, desarrollada en Francia hace 10 años aproximadamente, pero sólo aplicada recientemente a los modernos métodos de fabricación, permite un nuevo alcance en el proyecto, que anteriormente no era posible.

El método del rayo electrónico permite también una soldadura más lisa que con el sistema normal.

ENSAYOS DINAMOMETRICOS CON ORDENADOR

Entre los más modernos procedimientos empleados en la construcción y en las transmisiones, figuran:

—La transferidora de cajas principales de 37 puestos. Su manejo por dos personas (una para la carga y otra para la inspección) permite producir unos 170 cajas por hora. Sus dos acciones trabajan independientemente entre sí, de forma que una puede funcionar mientras la otra está parada.

—Transporte automático de piezas dentro de las máquinas y entre muchas de ellas.

—Temple por inducción en línea. Las piezas que lo requieren, son térmicamente tratadas, enfriadas y estiradas en las máquinas acelerando así el proceso de fabricación porque las piezas no tienen que ser tratadas en otra sección de la instalación.

—Bancos para ensayos dinámicos definitivos, controlados por ordenador y reprogramables, que permiten mantener el control de calidad de la transmisión.

LA GUERRA DE LOS NEUMATICOS

La guerra de los neumáticos ha tenido un indiscutible vencedor en la temporada de carreras automovilísticas 1972: Firestone, culminando así un historial deportivo que ya era más importante y cuajado de triunfos que el de cualquier otra marca.

Sin embargo, esta temporada ha estado a punto de convertirse en el broche de oro y también en el punto final de las actividades deportivas de Firestone debido a los "crecientes costos de participación". Firestone ha considerado la conveniencia de retirarse —como antes lo hicieron Pirelli y Dunlop— con los laureles aún frescos de una de las temporadas más gloriosas de su historia.

Esta alarmante decisión ha sacudido con violencia al mundillo de los boxes, en especial al de Fórmula 1 cuyos constructores, pilotos y escuderías han presionado a Firestone para que no abandone las competiciones. Y, al parecer, han conseguido que este veterano campeón permanezca por lo menos otra temporada más en los circuitos.

En cualquier caso, en la historia del automovilismo deportivo quedará como una meta difícil de alcanzar el record que constituye el palmarés de victorias Firestone en 1972.

PALMARES DE VICTORIAS FIRESTONE EN 1972

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS - FORMULA 1: Emerson Fittipaldi.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONSTRUCTORES - FORMULA 1: John Player Special - Lotus 72D.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS: Ferrari 312P.

CAMPEONATO DE EUROPA DE FORMULA 2: Mike Hailwood - Surtees TS10.

CAMPEONATO DE EUROPA DE MONTAÑA: Xavier Perrot - March 722.

CAMPEONATO DE EUROPA DE TURISMOS, POR MARCAS: Alfa Romeo GTA Jr.

CAMPEONATO DE EUROPA DE COCHES SPORT HASTA DOS LITROS: Arturo Merzario - Abarth 2000.

CAMPEONATOS DE FORMULA 3

CAMPEONATO DE FORMULA 5000: Gijs Van Lennep - Surtees TS-11.

CAMPEONATO FORMULA ATLANTIC: Bill Gubelmann - March.

COPA INTERSERIES: Leo Kinnunen - Porsche 917/10K.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE FORMULA 1430: Salvador Cañellas - Selex.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE COCHES GRAN TURISMO Y SPORT: J.M. Juncadella - Chevron B-21.

EXPERIMENTOS FRANCESES EN EL CAMPO DE LOS COCHES ELECTRICOS

La compañía francesa EDF (Electricité de France) está construyendo una serie de sesenta vehículos eléctricos en el año en curso.

En 1973 se emprenderá, igualmente, a la demanda de la EDF una segunda serie de un centenar de prototipos destinados a la investigación del mercado y a la producción industrial. Actualmente, EDF trabaja para electrificar automóviles del modelo Renault 4.

El vehículo en experimentación pesa del orden de una tonelada, de la cual una tercera parte corresponde al peso de las baterías de alimentación. Su velocidad de crucero es de sesenta kilómetros por hora y dispone de una autonomía entre los 50 y los 100 kilómetros, en función de sus condiciones de utilización.

MATRICULAS REFLECTANTES OBLIGATORIAS EN GRAN BRETAÑA

Los números reflectores de la matrícula posterior serán obligatorios en todos los coches matriculados en Gran Bretaña a partir de primeros de 1973. En Gran Bretaña, el número de la matrícula delantera tendrá caracteres negros sobre fondo blanco, mientras que los de la posterior serán negros sobre fondo amarillo.

SURTIDORES DE CARBURADORES HOMOLOGADOS

Por Ordenes de la Presidencia del Gobierno de 27 de Septiembre último, que publica el "Boletín Oficial del Estado" de 19 de octubre, se han aprobado los siguientes prototipos de surtidores de carburantes:

—Marca Wayne, modelo M-70-BK3, cuyo precio máximo de venta será de 78.700 pesetas. En favor de Autoaccesorios Harry Walker, S.A.

—Marca Chiantelassa, modelo Ch 60-D, doble para dos productos diferentes, cuyo precio máximo de venta será de 103.360 pesetas. En favor de Iglesias, Instalaciones Petrolíferas, S.A.

NUEVO INTENTO DE PROHIBIR EL PLOMO EN LA GASOLINA

Un grupo de senadores norteamericanos ha pedido la completa prohibición del plomo en la gasolina para primeros de año de 1977.

Si lo consiguen, sería un golpe mucho más duro que el que había producido la demanda de la Agencia de Protección del Medio Ambiente en Febrero último, para el mercado del plomo, aunque no parece supondría la pérdida total de este mercado para el plomo.

Ahora bien, la total prohibición parece difícil, pues se estima que ello conduciría al empleo de aromáticos para elevar el octanaje de la gasolina, por sí más peligrosos para la salud humana.

De todas formas, el anuncio de esta petición ha causado impacto en los mercados internacionales del plomo. Las primeras consecuencias es que la Amax y la Bunker Hill han desistido en un alza de precios, manteniéndose competitivos en el mercado con un precio de dieciséis centavos de dólar por libra.

NUEVO MOTOR ROTATIVO COMPETIDOR DEL WANKEL

La firma Associated Engineering, de Leamington, ha dado a conocer los primeros detalles de un motor de combustión interna rotativo, que puede llegar a tener más éxito que el de diseño alemán Wankel.

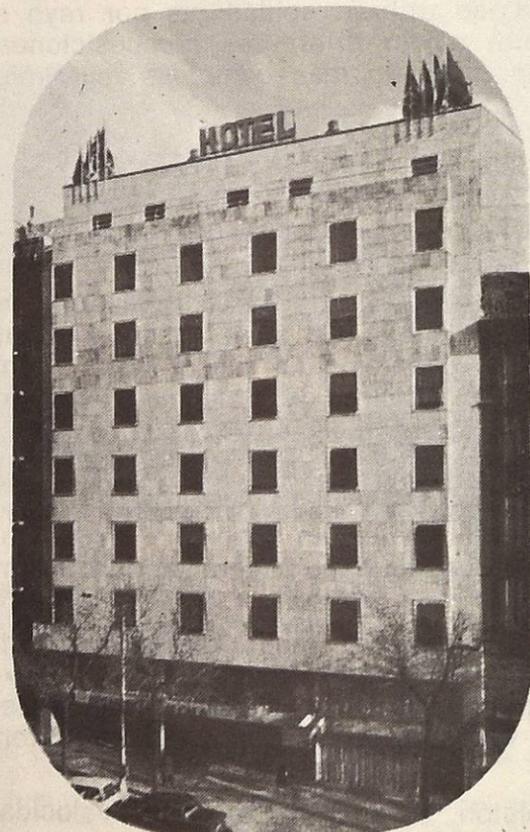
Associated está proyectando este motor bajo un contrato de la American Anidyne Corporation de Harrisburg, que posee la patente mundial.

Denominado Karol, el motor ha sido diseñado por R.S. Unsdale, que durante varios años estuvo asociado al proyecto Wankel y que es ahora vicepresidente y director de la Anidyne. En el nuevo motor se han eliminado, al parecer, los inconvenientes de soldado del Wankel, por lo que es probable que se llegue a costos más bajos en su fabricación.

CAMIONES SOVIETICOS PARA CHINA

Representantes de Avtoexport han salido para Pekín con vistas a negociar con la Mashimpex china la entrega de diversos tipos de camiones a fines del presente año. Si tales negociaciones tienen éxito, Avtoexport entregará a China cien camiones Zil-130 (con capacidad de carga de seis toneladas y motor de gasolina de 170 CV.) ochenta y uno del tipo Belaz 500 (veintisiete toneladas y 420 CV.) y doce del tipo Kraz 256 (doce toneladas y 240 CV. Diesel).

ra hotel
residencia
alcalá



Restaurante
BASQUE

★

Cafetería
BASQUE

★

ALCALA, 66
Telfs.: 2251650*
(reservas) 2756351
Dir. Telegr.:
ALCALOTEL
MADRID

Director: ANGEL URCHUGUI

EXPANSION DEL MERCADO MOTOCICLISTA FRANCES

Los productores japoneses de motocicletas son los principales beneficiarios de la expansión que este mercado está teniendo en Francia. Las ventas de las motos japonesas en Francia han aumentado cerca del 50 por 100 en los ocho primeros meses de 1972, pasando de 21333 unidades en 1971 a 31.743 unidades. Según las estadísticas de la Cámara Sindical de Importadores, durante este período de 1972 se han importado motocicletas de las marcas Honda, Yamaha, Suzuki y Kawasaki, principalmente.

PESO Y DIMENSIONES DE CAMIONES

Los ministros de Transporte de los tres países candidatos al Mercado Común se reunieron en Copenhague para, elaborar un plan común en cuanto al peso dimensiones, de camiones, con vistas a presentar su propuesta al Consejo de Ministros del Mercado Común el próximo día 7 de noviembre.

NUEVO CATALIZADOR

La Sociedad americana "Queston" anuncia que tiene a punto un catalizador que permitirá a los automóviles cumplir los requisitos fijados en cuanto a contaminación para 1975. Este catalizador no utiliza ni el platino ni el paladio, por lo que su costo es menor.

LA PRODUCCION DE LA "GENERAL MOTORS" EN PELIGRO

Una huelga iniciada en la planta de estampación de la "General Motors" en Fisher Body, Mansfield, Ohio, puede, según ha manifestado un portavoz de la fábrica paralizar las operaciones de montaje de automóviles de la "General Motors".

Aunque únicamente 2.300 obreros, pertenecientes a la "United Auto Workers", fueron a la huelga, las consecuencias pueden tener amplia repercusión, porque la planta de Mansfield realiza la estampación de los componentes de los coches de la "General Motors".

LAS TRANSACCIONES DE LA "RENAULT" CON RUSIA

"Renault", la principal fábrica de automóviles de Francia, está obteniendo importantes pedidos de la Unión Soviética, para la fábrica de camiones a orillas, del río Kama, que costará unos 2.000 Millones de Dólares. Así, la "Renault" ha obtenido un contrato de 40 Millones de Dólares para el suministro de equipo para el taller de pintura, con lo que el total de pedidos se eleva a 120 Millones de Dólares.

Los pedidos en firme se han reducido luego de que la citada Compañía firmó un contrato hace más de un año para la instalación de motores del río Kama, así como un acuerdo para suministrar equipo e ingeniería por valor, de 250 Millones de Dólares.

DISPOSITIVO SOVIETICO "ANTI-CONTAMINACION"

Los ingenieros soviéticos han construido un dispositivo "anti-contaminación" para vehículos automóviles, que reduce el monóxido de carbono contenido en los gases de escape entre un 25 y un 40% dice el diario soviético "Izvestia".

El dispositivo, que va acoplado a la toma de aire del carburador, ha sido construido por el Instituto Central Soviético del Automóvil, y será instalado, primero en el modelo "Volga-M-24", Salón, y, posteriormente, en todos los vehículos de la Unión Soviética, con motor de gasolina, o similar.

PERFIL OBLIGATORIO DE NEUMATICOS EN AUSTRIA

A partir del 1.º de octubre, todos los neumáticos de automóviles de turismo deben tener en Austria un perfil mínimo de profundidad de 1,6 milímetros.

NUEVA CONCESION DE "WANKEL" PARA LICENCIA DE MOTORES ROTATIVOS PARA MOTOCICLETAS

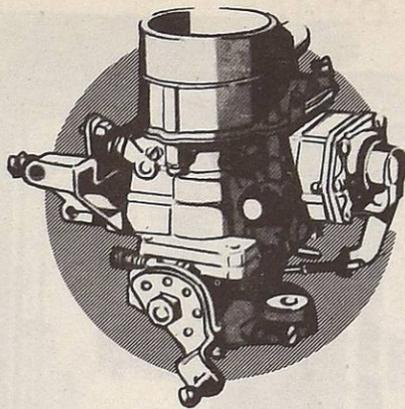
Las Sociedades alemanas "Audi-NSU Unión AG" y "Wankel G.m.b.H." han firmado un contrato de licencia con la Firma japonesa "Yamaha", fabricante de motocicletas. Según, este contrato, la Empresa japonesa tendrá permiso para fabricar motores "Wankel" entre 20 y 80 C.V. que serán montados en sus motocicletas.

Después de la firma reciente de un contrato con la productora británica de motocicletas "BSA", es éste concluido con "Yamaha" el convenio de licencia número 23 firmado por la "Audi-NSU".

Con una producción anual de aproximadamente 650.000 motocicletas, la "Yamaha", es el segundo fabricante de motocicletas del Japón, después de "Honda".

La Firma alemana ya había firmado un convenio de licencia con el tercer fabricante del Japón, la "Suzuki" mientras que está celebrando actualmente conversaciones, con el cuarto fabricante japonés, la "Kawasaki".

NO CONTAMINE LA ATMOSFERA CONFIE EN SU PROBLEMA DE CARBURACION



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S. L.

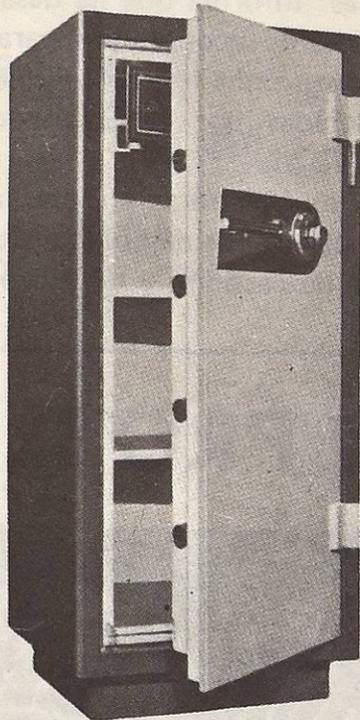
FUNDADA EN 1893

Todo lo concerniente a reparación y conservación de coches de todas marcas.

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5 - Teléfs. 410235 y 410350

SAN SEBASTIAN



ARCAS DE CAUDALES

Todos los modelos desde la Caja Mural hasta la gran Arca Acorazada.

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

¡¡ CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY

BILBAO

¡¡ Más de un cuarto de siglo de experiencia a su servicio !!

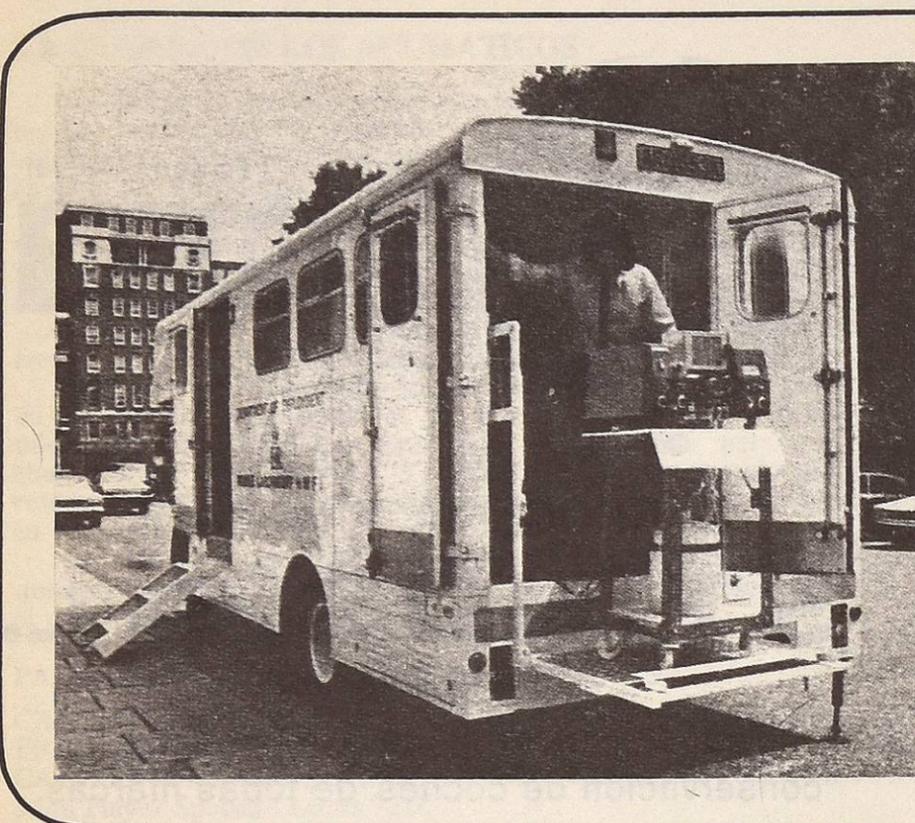


Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048

SAN SEBASTIAN



PARA PREVENIR LA CONTAMINACION

Sin lugar a dudas es la industria automovilística la que con mayor ahínco investiga en el terreno de la contaminación atmosférica, a pesar de que, contra todo lo que vulgarmente se cree, no es el elemento más contaminante. Un ejemplo, la labor llevada a cabo por el Cuerpo de Inspección de Factorías de Gran Bretaña, que, basándose en los estudios realizados para el control de vehículos, ha puesto en servicio su primer laboratorio móvil, para que los técnicos de higiene industrial inspeccionen "in situ" los posibles riesgos de contaminación procedente de las fábricas. El equipo está montado sobre un camión con 19 metros cuadrados de laboratorio, y va dotado con modernísimos medios de análisis, encaminados a estudiar muestras de polvo y humo, con el fin de poder asesorar en cuanto a la forma de combatir los riesgos de contaminación.

NUEVO PURIFICADOR DE GASES DE ESCAPE

La "Imperial Chemical Industries" informa que ha desarrollado unos catalizadores relativamente económicos para purificar los sistemas de escape de los automóviles, con los que espera cumplir las normas establecidas por el Gobierno norteamericano para los modelos de 1976.

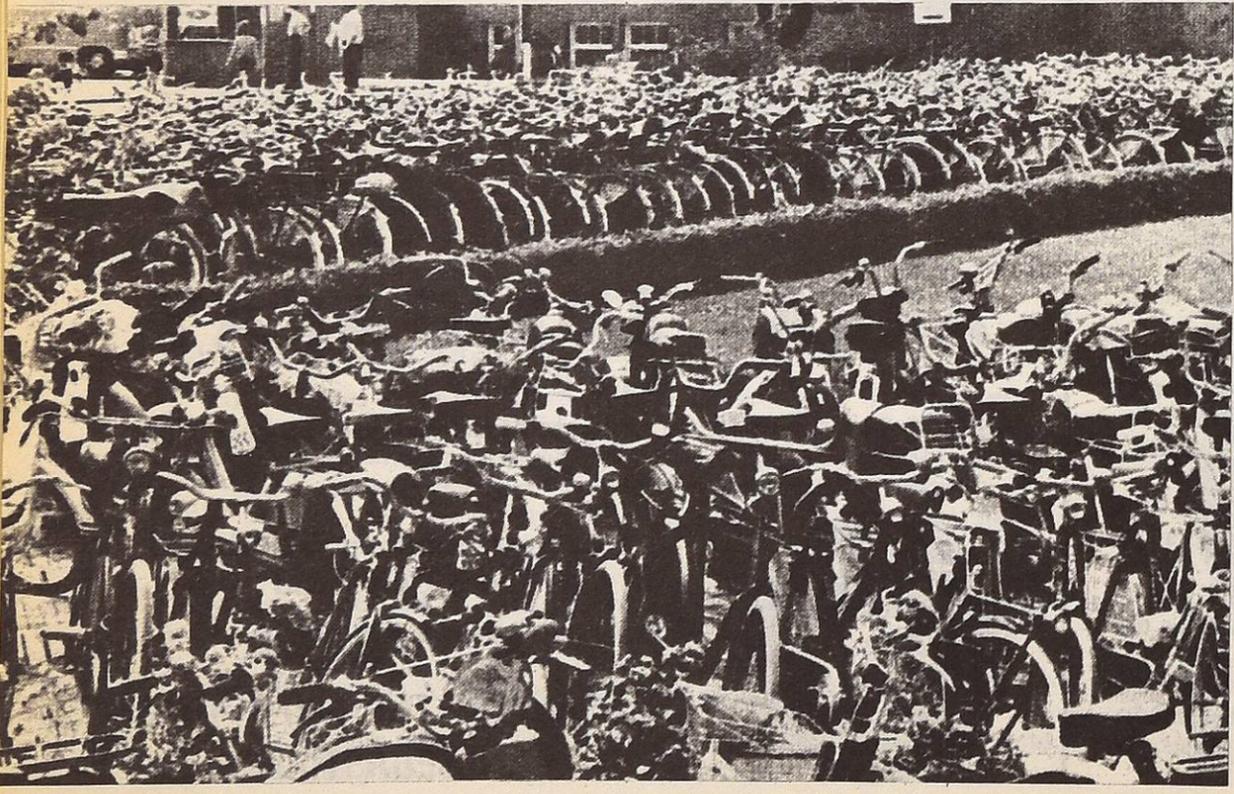
Los catalizadores, desarrollados en colaboración, con la "British Leyland Motor Corp", reducirán considerablemente no sólo las emisiones de monóxido de carbono y de hidro-

carburos sino también los óxidos de nitrógeno que hasta ahora, habían sido los más difíciles de eliminar.

"British Leyland" realizará en breve las pruebas, de durabilidad de los citados catalizadores. La ICI, ha manifestado que todavía es demasiado pronto para estimar el costo de los catalizadores, pero otras fuentes dicen que serán poco costosos y una estimación preliminar sitúa su costo de fabricación en 2 a 3 Dólares por libra. En el mismo círculo se estima también que los automóviles europeos necesitarán de 4 a 5 libras de catalizador, mientras que los grandes vehículos norteamericanos, precisarán considerablemente más para cumplir las normas establecidas.

La ICI dice que los fabricantes norteamericanos de automóviles han reaccionado "entusiásticamente" en relación con las noticias sobre los catalizadores.

CUANDO EL PROBLEMA ES DESAPARCAR



El aparcamiento de motos o bicicletas en la localidad holandesa de Nijmegen no ofrece problemas. Para tal efecto, se ha previsto una amplia zona donde se han ido acumulando en gran número los vehículos de dos ruedas, mientras sus propietarios participan en una tradicional marcha a pie. Como se ve, un panorama que supone toda una compensación a toda la habitual circulación "contaminante". Sin embargo, el problema no es pequeño a la hora de "desaparcar", cuando todo el mundo debe buscar su bicicleta o ciclomotor en medio de la masa de ruedas y manillares.

Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital 325.862.500 ptas.

Reservas 573.000.000 ptas.

Total 898.862.500 ptas.

CASA CENTRAL: PAMPLONA

Plaza del Castillo, 21

Agencia Urbana n.º 1

Avda. Marcelo Celayeta, 10 bis

(Rochapea) - Pamplona

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

MADRID - Recoletos, 22

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas Provisionales)

HUESCA - C/ Berenguer, 2

y

58 Sucursales más en Navarra, Vizcaya, Madrid y Huesca

COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO

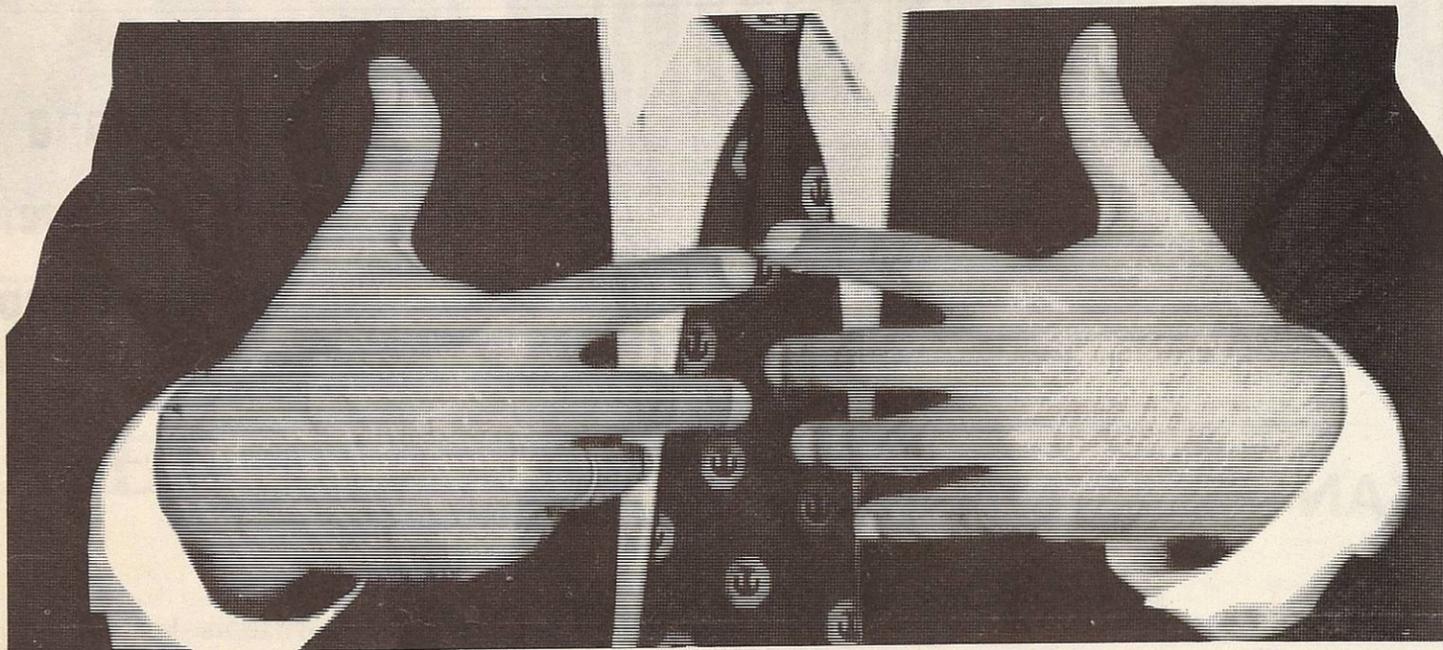
REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

Cuentas corrientes y depósitos a la vista	0,50 %
Imposiciones a plazo de tres meses	2,50 %
Imposiciones a plazo de seis meses	3,50 %
Imposiciones a plazo de un año	4,00 %
LIBRETAS DE AHORRO	2,00 %

(Aprobado por el Banco de España con el n.º 8.251)

los problemas de guipúzcoa son también nuestros

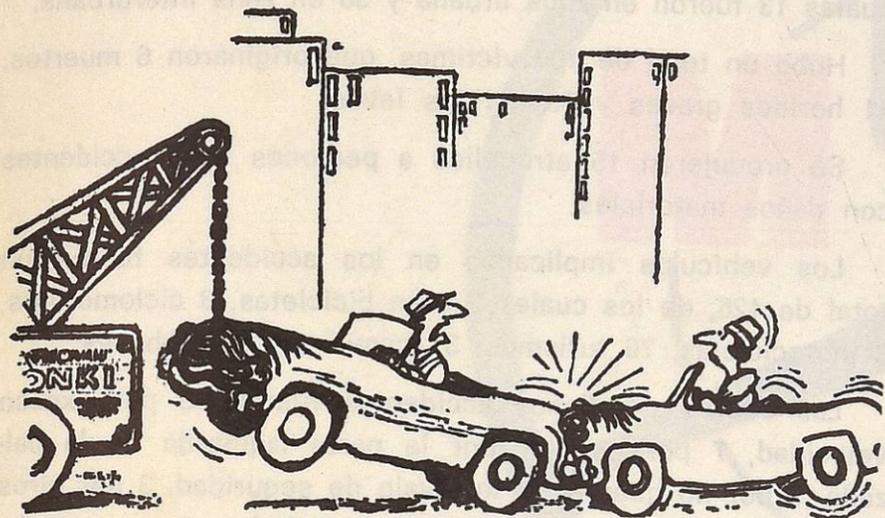


Nos sentimos responsables de las necesidades y aspiraciones del pueblo guipuzcoano. Siguiendo esta línea de responsabilidad, destinamos la mitad de nuestros beneficios al desarrollo de las siguientes **obras sociales**:
CENTROS DE FORMACION FAMILIAR - PATRONATO SAN MIGUEL
PRO SUBNORMALES - ESCUELA HOGAR VIRGEN DEL CORO
BIBLIOTECAS INFANTILES - COLONIAS DE VERANO - PISCINA DE LA
CONCHA - ESCUELA RURAL ZABALEGUI - ESCUELA DE ASISTENTES
SOCIALES - OBRA CULTURAL - SORTEO DE PREMIOS.

La otra mitad de los beneficios la destinamos a la constitución de reservas para garantía del ahorro depositado por nuestros clientes. **¡En definitiva, somos guipuzcoanos!**

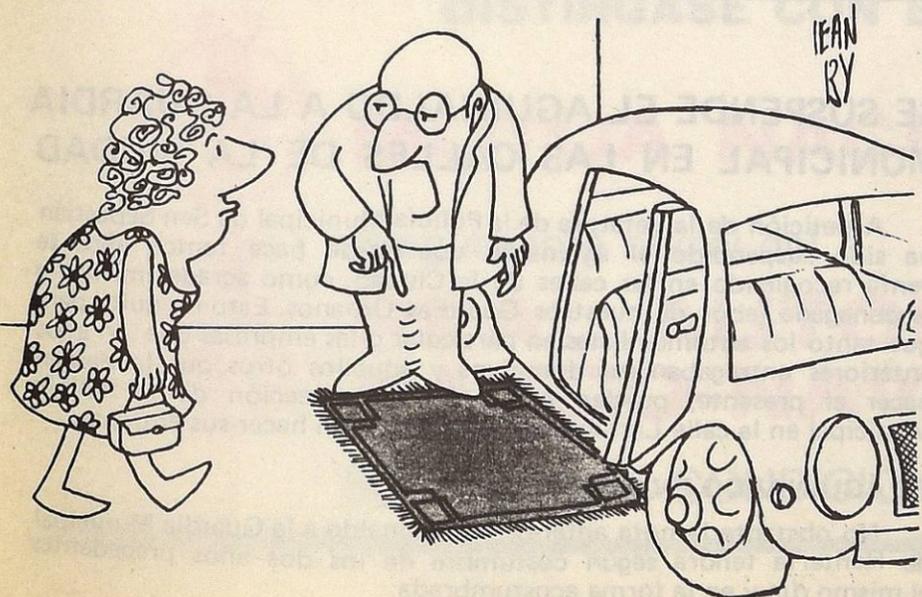
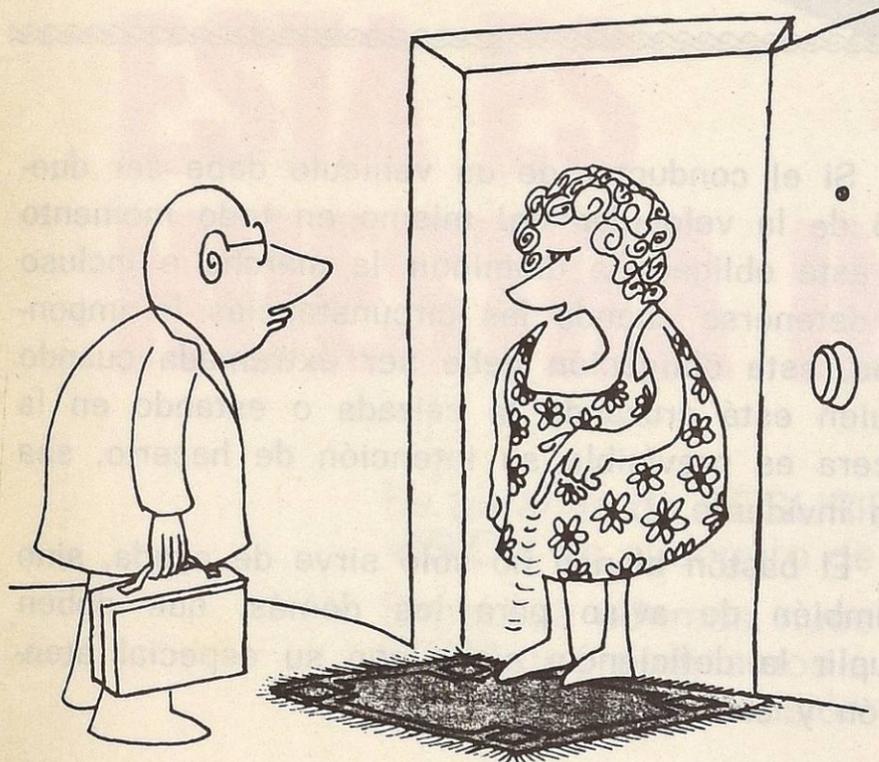


*Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastián*



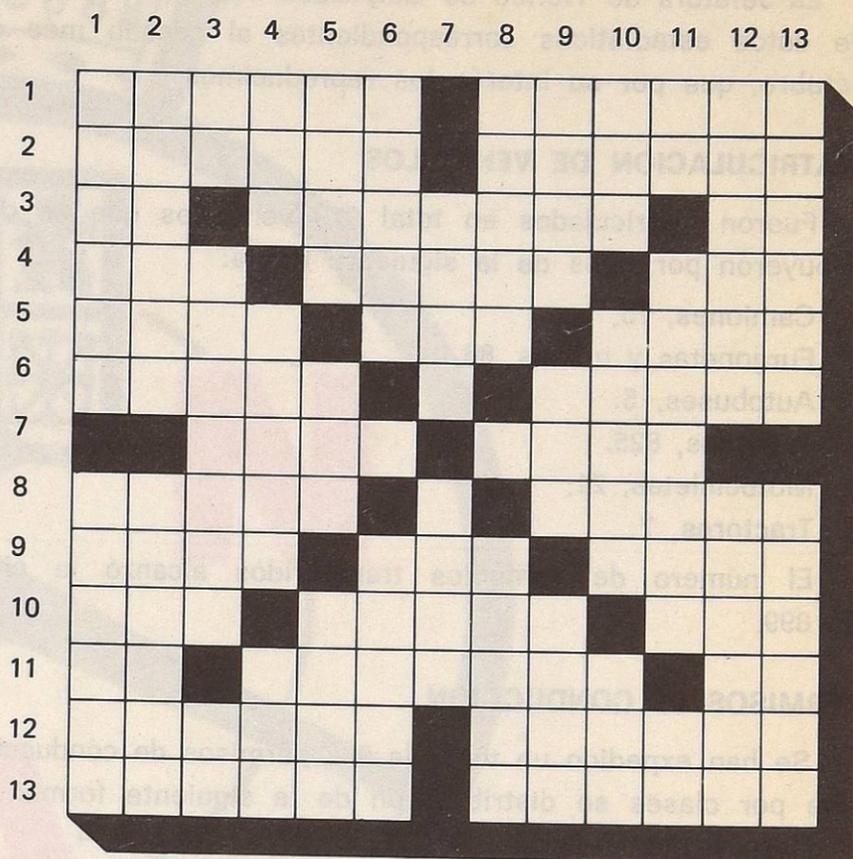
—¿Otra vez usted?

(De «Sud-Ouest»).



CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili



HORIZONTALES

1. Color más seguro para distinguir un coche según los estudios de la industria automovilística alemana. Flor.
2. Andar alrededor. Reve.
3. Las dos primeras letras del abecedario. Equipo de fútbol español. Símbolo químico del paladio.
4. Prefijo que significa debajo. Remueve el fuego. Desciende.
5. Una de las regiones de la antigua Indochina. Pronombre relativo. Prisma triangular para hender cuerpos sólidos.
6. Sitio poblado de árboles en las vegas (plural). Mezclar los metales.
7. Líquido volátil de olor fuerte y sabor picante. Del verbo usar.
8. Título de nobleza. Caja grande (plural).
9. Jefe o caudillo árabe. (Tío) Personaje de una novela contra la esclavitud. Pone huevos.
10. Serpiente. Truhán, juglar. Preposición.
11. Dirigirse. Poema dramático que presenta cuadros de costumbres. Nombre de letra (al revés).
12. Constructor del laberinto de Creta. Lugar hacia el que se llevó a cabo la V subida automovilística en el mes de junio pasado.
13. Empezar a mostrarse algo. Dícese de una persona que es el vivo retrato de otra.

VERTICALES

1. Carbones encendidos. Líquido que se bebe.
2. Perteneciente al lobo. Inclinationes o afectos.
3. Anno Domini. Conjunto de piezas de una cocina. Nota musical.
4. Nuevo. Parte primordial del automóvil. Hijo de Noé.
5. Hogar. Arbol leguminoso parecido a la casia. Cuerpo esférico.
6. Persona loca o demente. Hinchazón.
7. Pequeña parte que se hurta en las compras. Pulmón.
8. Atraviesa. (Vivendi) Modo de vivir.
9. Aliento, vigor. Manija. Oxido rojizo en la superficie del hierro (al revés).
10. Sufijo que indica la división en partes iguales. Limpia, cristalina. Preposición inseparable que indica separación o deducción.
11. Contemplé. Vasijas grandes de barro sin borde. En Argentina perezoso.
12. Nuestro país. Torcida, fuera de regla.
13. Poner de lado. Perfectas, puras, limpias.

SOLUCION

HORIZONTALES.— 1: Blanco. Clavel. 2: Rodear. Revisa. 3: Ab. Osasuna. Pd. 4: Sub. Atiza. Cae. 5: Aman. Esa. Esa. Guña. 6: Sotos. Alear. 7: Eter. Usan. 8: Barón. Arcas. 9: Emir. Tom. Aova. 10: Boa. Bufón. Sin. 11: Ir. Comedia. Et. 12: Dédalo. Urbasa. 13: Asomar. Sosias.

DURANTE EL MES DE OCTUBRE EN GUIPUZCOA SEIS MUERTOS Y CUARENTA Y UN HERIDOS GRAVES EN ACCIDENTES DE TRAFICO

La Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa nos envía una serie de datos estadísticos correspondientes al pasado mes de octubre, que por su interés los reproducimos.

MATRICULACION DE VEHICULOS

Fueron matriculados en total 979 vehículos que se distribuyeron por tipos de la siguiente forma:

- Camiones, 75.
- Furgonetas y mixtas, 86.
- Autobuses, 5.
- Turismos, 825.
- Motocicletas, 21.
- Tractores, 7.

El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 899.

PERMISOS DE CONDUCCION

Se han expedido un total de 928 permisos de conducción que por clases se distribuyeron de la siguiente forma: de la clase A-1, 6; A-2, 105; B, 722; C, 27; D, 14 y E, 4.

LICENCIAS DE CONDUCCION

Se han expedido un total de 335 licencias de conducir.

SANCIONES

Por infracción al Código de la Circulación, 4.984.

Por infracción al reglamento de transportes, 107.

ACCIDENTES

Durante el mes, hubo un total de 71 accidentes, de los cuales 13 fueron en zona urbana y 58 en zona interurbana.

Hubo un total de 100 víctimas, que originaron 6 muertos, 41 heridos graves y 53 heridos leves.

Se produjeron 15 atropellos a peatones y 14 accidentes con daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron un total de 126, de los cuales 2 eran bicicletas, 3 ciclomotores, 8 motocicletas, 76 turismos, 31 camiones, 6 autobuses.

Las causas de dichos accidentes fueron 15 por exceso de velocidad, 7 por circular por la parte izquierda de la calzada, 3 por no guardar el intervalo de seguridad, 3 por giros incorrectos, 8 por adelantamientos indebidos, 8 por no respetar prioridades, 9 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 12 por otras infracciones al Código de la Circulación, y 6 por patinazos, reventones, averías, etc.

Para vigilar los pesos y cargas de los vehículos PUESTOS DE CONTROL EN LAS CARRETERAS

Bajo la presidencia del Jefe del Estado se reunió el pasado mes de julio en el Palacio de El Pardo la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

El ministro de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora, presentó el Plan Nacional de Control de Pesos y Cargas de los Vehículos. El Plan, que se ejecutará entre el otoño de este año y el verano de 1973, supone la instalación de casi un centenar de puestos de control en puntos fronterizos y de la red principal de carreteras.

Atención a los peatones con bastón blanco

El bastón blanco en manos de un peatón que atraviesa la calzada o se dispone a hacerlo, indica que se trata de un ciego, incapaz de reaccionar como lo haría un vidente.

Si el conductor de un vehículo debe ser dueño de la velocidad del mismo en todo momento y está obligado a disminuir la marcha e incluso a detenerse cuando las circunstancias lo impongan, esta obligación debe ser extremada cuando quien está cruzando la calzada o estando en la acera es previsible su intención de hacerlo, sea un invidente.

El bastón blanco no sólo sirve de ayuda, sino también de aviso para los demás, que deben suplir la deficiencia ajena con su especial atención y cuidado.

SE SUSPENDE EL AGUINALDO A LA GUARDIA MUNICIPAL EN LAS CALLES DE LA CIUDAD

A petición de la Jefatura de la Policía Municipal de San Sebastián ha sido suspendido el aguinaldo que desde hace tantos años se venía recogiendo en las calles de la Ciudad, como agradecimiento a la abnegada labor de nuestros Guardias Urbanos. Esto no quita para que tanto los automovilistas en particular o las empresas que en años anteriores entregaban sus donativos y aquellos otros que lo deseen hacer el presente, pueden pasar por la Inspección de la Policía Municipal en la calle Larramendi, donde podrán hacer sus entregas.

EL AGUINALDO EN RENTERIA

No obstante la nota anterior el Aguinaldo a la Guardia Municipal de Rentería tendrá según costumbre de los dos años precedentes el mismo día y en la forma acostumbrada.



ESTA ES NUESTRA INSIGNIA

Es garantía de **SEGURIDAD** y demuestra su prudente **PREVISION** en el seguro de su vehículo.

Simboliza además, nuestro **SERVICIO** y la completa **ATENCIÓN** que dedicamos a todos nuestros Asociados en cualquier momento, ocasión y lugar en que se hallen.

DISTINGASE CON ELLA AL ASEGURARSE EN:



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del



**REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO**

SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



Banco Guipuzcoano

CONTRIBUYE A LA EXPANSION
DE LA INDUSTRIA, EL COMERCIO,
LA PESCA Y LA AGRICULTURA REGIONALES