

# El Automovil Club



**Club**  
VASCO  
NAVARRO

2.º EPOCA - N.º 40

MAYO 1971



# CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

NO OLVIDE DEVOLVER ESTE CARNET A LA CADUCIDAD DE SU PLAZO DE VALIDEZ, AL REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

## ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

- 1.—Carta de Recomendación a los Clubs de la A. I. T.
- 2.—Cartas de Crédito.
- 3.—Asistencia jurídica.
- 4.—Asistencia técnica.
- 5.—Asistencia Médico-Quirúrgica complementaria de las Cartas de Crédito.
- 6.—Caución para el pago de sanciones por infracción de las normas de circulación.
- 7.—Asistencia para la repatriación de heridos o enfermos graves.
- 8.—Asistencia mecánica en carretera.
- 9.—Ficha médica para primeros socorros.
- 10.—Formulario de autorización.
- 11.—Formulario para caso de accidente.

Cualquier dificultad en su viaje en automóvil por el extranjero, consulte con el Club A. I. T. del país visitado, donde le facilitarán todas las informaciones y asistencia posible.

Para su utilización lea con la mayor atención las instrucciones contenidas en cada bono.

### ale de Tourisme ESENTACION

al  
E ESPAÑA (RACE)  
MADRID - 3

—El REAL AUTOMOVIL CLUB de España garantiza a todos los Clubs de la A. I. T. el uso de este Carnet de Asistencia en el extranjero.

—Le REAL AUTOMOVIL CLUB de España garantiza a todos los Clubs de la A. I. T. el uso de este Carnet de Asistencia en el extranjero.

—The REAL AUTOMOVIL CLUB of this RACE guarantees the use of this International Assistance Card in foreign countries.

—ACEPTADO EN TODOS LOS PAISES DE LA A. I. T.

Nº 679370 D

valable jusqu'au

delivrée à M

domicile

pour le **FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO**  
imprimé Premier Secours — Medical First-Aid Form — Aerztliches Merkblatt

Factor de Rhésus  
Rhesus factor  
Rhesus factor

Fecha de nacimiento  
Date of birth  
Geburtsdatum

¿Es diabético?  
Is the holder diabetic?  
Ist der Inhaber diabetic?

Firma del Médico  
Signature of the Doctor  
Unterschrift des Arztes

En caso de infracción a las leyes y reglamentos de este Carnet de Asistencia, las autoridades de policía, judiciales o administrativas, podrán imponer sanciones. La cantidad pagada por este Carnet de Asistencia no cubre el pago de multas, costas, honorarios, etc. El REAL AUTOMOVIL CLUB de España garantiza el pago de las sanciones impuestas por este Carnet de Asistencia, en pesetas y al cambio oficial.

**Alliance Internationale de Tourisme**  
**BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE**  
(et complémentaire de la Lettre de Crédit dans les cas O et D)  
delivré par  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT,

**CRÉDIT**

**Alliance Internationale de Tourisme**  
**CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES INFRACTIONS A LA POLICE ROUTIERE**  
delivré par  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT,

**Alliance Internationale de Tourisme**  
**ASSISTANCE MEDICALE ET CHIRURGICALE COMPLÉMENTAIRE**  
delivré par  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT,

**Alliance Internationale de Tourisme**  
**ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS**  
delivré par  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT,

**NO ES VALEDERA EN ESPAÑA**

Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme:  
Signature du titulaire: *B. Sánchez*

Ne peut jamais être payée en espèces au titulaire, ni en totalité ni partiellement. Kann vom Inhaber unter keinen Umständen gelöst werden. Is never payable to the bearer in cash, whether partially or wholly. Ni parcialmente, ni en su totalidad podrá ser pagada al titular en metálico. In nessun caso può essere pagata in contanti al titolare, né totalmente, né parzialmente. Kan niet in contanten aan de houder worden uitbetaald. Não pode nunca ser paga em dinheiro ao titular, nem em sua totalidade nem parcialmente. Kan ikke, hverken helt eller delvis, indløses kontant af titshaveren. Ne može biti isplaćeno novicom u gotovom novcu ni u celini ni delimično. Otsuse ei võeta vastu e otse e ei osaliselt. Suomen markkaa 7350.

Cent francs suisses  
**Fr. 100.-**

D.M.	92
Nouveau francs	113
Os. Sterling	600
£ sterling	666
Escudos	1160
Fr. belges	14300
Lire	83
Holl. R.	130
Swedish kroner	160
Norske kroner	160
Dinark jugoslaves	13750
Dinar (Drachmes)	700
Suomen markkaa	7350

Deux cents francs suisses  
**Fr. 200.-**

D.M.	184
Nouveau francs	226
Os. Sterling	1200
£ sterling	1320
Escudos	2320
Fr. belges	28600
Lire	166
Holl. R.	210
Swedish kroner	240
Norske kroner	240
Dinark jugoslaves	320
Dinar (Drachmes)	160
Suomen markkaa	14700

SOLICITE INFORMACION EN LAS OFICINAS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

# Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital .....	286.981.250 ptas.
Reservas .....	554.000.000 »
Total .....	840.981.250 »

**CASA CENTRAL: PAMPLONA**  
Plaza del Castillo, 21

**Agencia Urbana n.º 1**  
Avda. M. Celayeta, 10 bis  
(Rochapea) - Pamplona

## SUCURSALES:

**SAN SEBASTIAN** - Avda. de España, 9

**BILBAO** - Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 de Bilbao en Santuchu

**MADRID** - Recoletos, 22 y 3 más en la provincia

**ZARAGOZA** - San Miguel, 16 (Oficinas provisionales)

y

54 Sucursales más en Navarra, Vizcaya y Madrid

---

**COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO**  
**REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS**

---

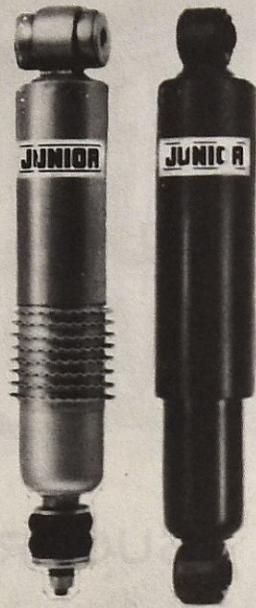
## INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

Cuentas corrientes y depósitos a la vista.....	0,50 %
Imposiciones a plazo de tres meses.....	3,50 %
Imposiciones a plazo de seis meses .....	4,50 %
Imposiciones a plazo de un año.....	5,00 %
Libretas de Ahorro.....	2,50 %

# El mecánico es "el médico" de su coche

Y bastante especializado, por cierto, por la sencilla razón de que los coches no solamente padecen de kilometritis o embraguitis, sino que además de vez en cuando los huesos y las amortiguaciones requieren un cuidado especial.

Siendo así, ponga a su coche bajo tratamiento Junior. Simplemente para sentir la seguridad que da la seguridad. Su propio mecánico se los recetará. Consulte con él, es quien más sabe del asunto. Y una vez instalados ¡Tranquilo, y agárrese que vienen curvas!

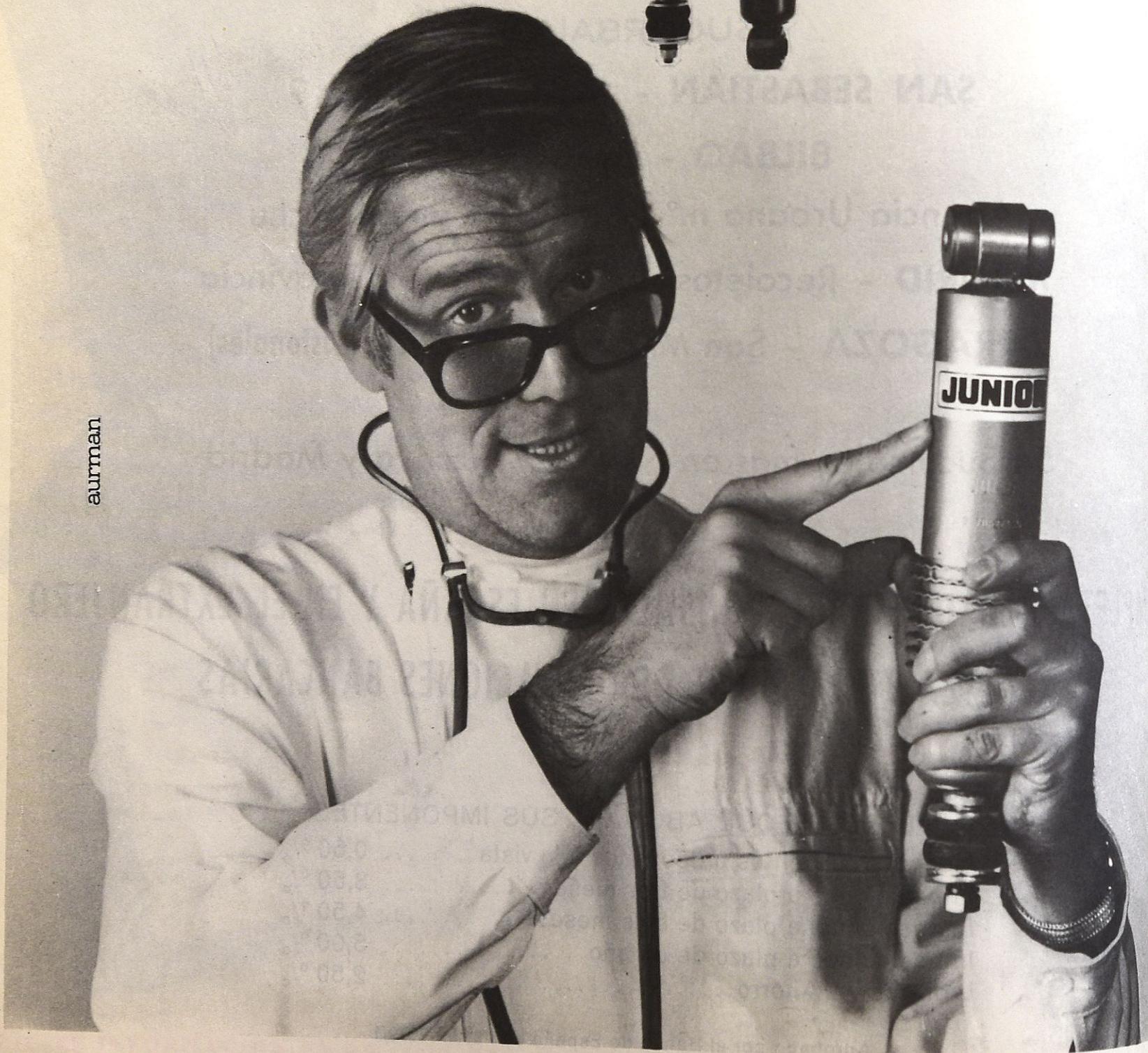


AMORTIGUADORES  
**JUNIOR**

El "otro" seguro  
de su coche

de UNAMUNO, S.A.

aurman





# El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

## SUMARIO

	Pág.
Aparcamientos.....	3
Vitoria .....	4
Gran Premio de España.....	7
Información del Club.....	9
Fasa Renault presentó un nuevo, "Alpine 1300".....	11
Miles de millones cuestan los Accidentes de Tráfico.	13
Ya se conoce el nuevo Seat 124 D .....	15
El pago diferido.....	17
El tráfico en cifras durante 1970 .....	18
El camino de Santiago .....	20
Bertone y Pininfarina en el Salón de Barcelona ....	26
Hora "cero" del automovilismo deportivo español..	28
Novedades .....	30
Más de 3.500 Seat "600", embarcados para Finlandia.	33
Gran Premio de Pau .....	34
El tiempo y el tráfico.....	38
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos.	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: - BILBAO - Iglesia y Puente de San Antón

(Foto: Foot)

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  
Castilla, 26 Teléfono 221284

### Navarra

#### PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13 (N.Y.A.S.A.)  
Teléfono 237968

### Vizcaya

#### BILBAO

Secretario: José María Domingo  
Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfono 249864

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 Erausquin Olazábal

## APARCAMIENTOS

Sigue el ritmo de producción de nuestras cadenas de automóviles. Cientos de coches son matriculados cada mes y cientos de automóviles van nutriendo el tráfico de nuevos aspirantes a la velocidad, aumentando el problema en progresión geométrica.

Mal que bien, más despacio que deprisa, el tráfico es todavía soportable. Se puede tardar media o una hora en ir de un lugar a otro que andando se realiza en parecido tiempo. Pero esto es soportable.

Lo que ya comienza a no serlo es cuando llega el momento de aparcar el coche a fin de realizar una gestión o marchar al trabajo.

Es entonces cuando la cólera del automovilista se eleva y una vez agotada la paciencia se olvida de las normas de estacionamiento y... aparca donde puede.

Este problema se agudiza cada día; es perceptible su aumento en cada momento que pasa.

Y, para solucionarlo, resulta que los Ayuntamientos parecen estar de acuerdo a la hora de anular zonas de aparcamientos que hasta ahora realizaban una función primordial. No vamos a señalar lugares concretos, pero al menos en San Sebastián, en poco tiempo, han desaparecido grandes espacios que albergaban a decenas de vehículos. Los paseos han quedado más bonitos, las calzadas más limpias, y con perspectiva de autopistas. Pero si bien es cierto que el vehículo es para andar, en algún momento habrá que darle un respiro no sólo al motor sino también al conductor. Y éste no encuentra ese lugar para que ambos, máquina y hombre, descansen.

Ya es hora de que las autoridades municipales, cobren conciencia de esta necesidad: la de procurar grandes zonas de aparcamiento.

Parece un contrasentido que mientras se insta a una mayor producción de vehículos, luego no se piense como alojarlos. En este proceso evolutivo tienen que marchar de la mano fabricantes de vehículos, constructores de carreteras y autoridades que dispongan espacios suficientes para ellos.

Problema gigantesco, cierto, pero que al menos debe empezar a ser abordado. Y por las trazas, parece que hemos tomado un camino contrario.

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

# VITORIA

## LA GENERACIÓN DE LOS TAXISTAS MILLONARIOS...

## RECIENTEMENTE SE HAN CONCEDIDO 18 NUEVAS LICENCIAS DE AUTOTAXIS.

## SE ESTUDIA LA POSIBILIDAD DE CREAR NUEVAS PARADAS EN LOS BARRIOS ANEXOS.

Hasta hace poco tiempo, distribuidos en las ocho paradas enclavadas en zonas céntricas y relativamente distantes las unas de las otras, eran 90 los industriales taxistas que trabajaban en Vitoria. Entre ellos realizan el servicio nocturno, sito en la Plaza de España de nuestra ciudad.

Ahora surgen nuevos taxistas. Esto es natural y comprensible, ya que Vitoria crece demográficamente a un ritmo demasiado acelerado.

Se ha hablado en repetidas ocasiones sobre los servicios públicos, concretamente los autotaxis, y la falta de los mismos en las horas punta, o en aquellos días en que el frío acosa a la ciudad. Este pasado invierno vimos un claro ejemplo de esta falta cuando el termómetro marcaba 21º bajo cero. En estas condiciones climatológicas numerosas personas se ven obligadas a sortearse los autotaxis. Así, por este motivo, ocurrieron casos verdaderamente desagradables, como aquel de unos jóvenes que después de esperar un taxi durante un largo período de tiempo, llegaron al mismo y, con endiablada rapidez, por la puerta del otro lado, entró un señor de edad, argumentando que estaba en la parada con anterioridad. Naturalmente, lo que decía no era cierto, pero, por aquello de la educación... ocurren casos como éste. También debemos recordar el problema que vivió una joven cuando salía de la estación del ferrocarril y se dispuso a utilizar un taxi para desplazarse a casa de unos familiares. Después de la espera correspondiente, tuvo que efectuar el desplazamiento a pie, car-

gada de maletas y con unas temperaturas verdaderamente siberianas.

Todo esto nos ha hecho pensar que, al menos en las horas punta, los taxis escasean en Vitoria. Y un servicio público debe estar convenientemente atendido para que surta el efecto necesario.

El Ayuntamiento, conecedor de todos los problemas municipales, y siempre dispuesto a darles una pronta solución, decidió conceder nuevas licencias de autotaxis. Así, el 8 del pasado marzo, en el Ayuntamiento, tuvo lugar la apertura de ofertas económicas del concurso-subasta relacionado con la adjudicación provisional de 18 nuevas licencias de autotaxis.

Para estas concesiones, y bajo un tipo base de 250.000 pesetas, se presentaron 110 propuestas. Este tipo base era de presumir que experimentase un gran incremento, ya que desde hace tiempo se habían efectuado ventas de plazas en una suma muy superior a ésta. De estas 110 presentadas se desestimaron 44 propuestas, quedando 66 ofertas, siendo la mínima de 350.000 pesetas. De todas ellas se concedieron 18, siendo adjudicadas a los señores siguientes:

Federico Martínez de Marigorta, en 910.000 pesetas; Prudencio Fernández de Betoño, en 913.000; Felipe Baraona Martínez, 921.700; Aurelio Martínez Domaica, 891.000 (la más baja); Francisco Fernández de Viteri, 901.326; Jesús López de Armentia, 904.687; Lorenzo Braso Pérez, 960.000; Pedro Menoyo Moreno, 1.050.155 (la más alta); Luis Ruiz de Gauna, 985.000; Clementino Ocio

López de Lacalle, 936.000,61; Francisco Arrébola, 937.500; Félix Martínez de Antoñana, 996.996; Antonio Galisteo Serrano, 902.000; Felipe San Juan Ortiz de Mendizábal, 1.000.200; Jesús María Ibáñez Garayo, 1.000.200; Jesús Martín Ladrera, 906.511; Silvino Bolinaga Anuncibay, 925.000, y José Pérez Albeniz, 905.125 pesetas.

Después de ser aprobadas por el Ayuntamiento, los interesados en la licencia permanente contarán de 15 días para iniciar su actividad, siempre que hubieran cotizado la cantidad correspondiente a la primera entrega. El Ayuntamiento les concedió un plazo de cuatro años para abonar la cantidad señalada—.

De este modo pasan a ser, desde hace unos días, 108 los taxistas en Vitoria en lugar de los 90 instalados anteriormente.

Ahora está en estudio la posibilidad de implantación de nuevas paradas de autotaxis en los barrios anejos de nuestra ciudad para así facilitar los desplazamientos a los vecinos de aquellas zonas.

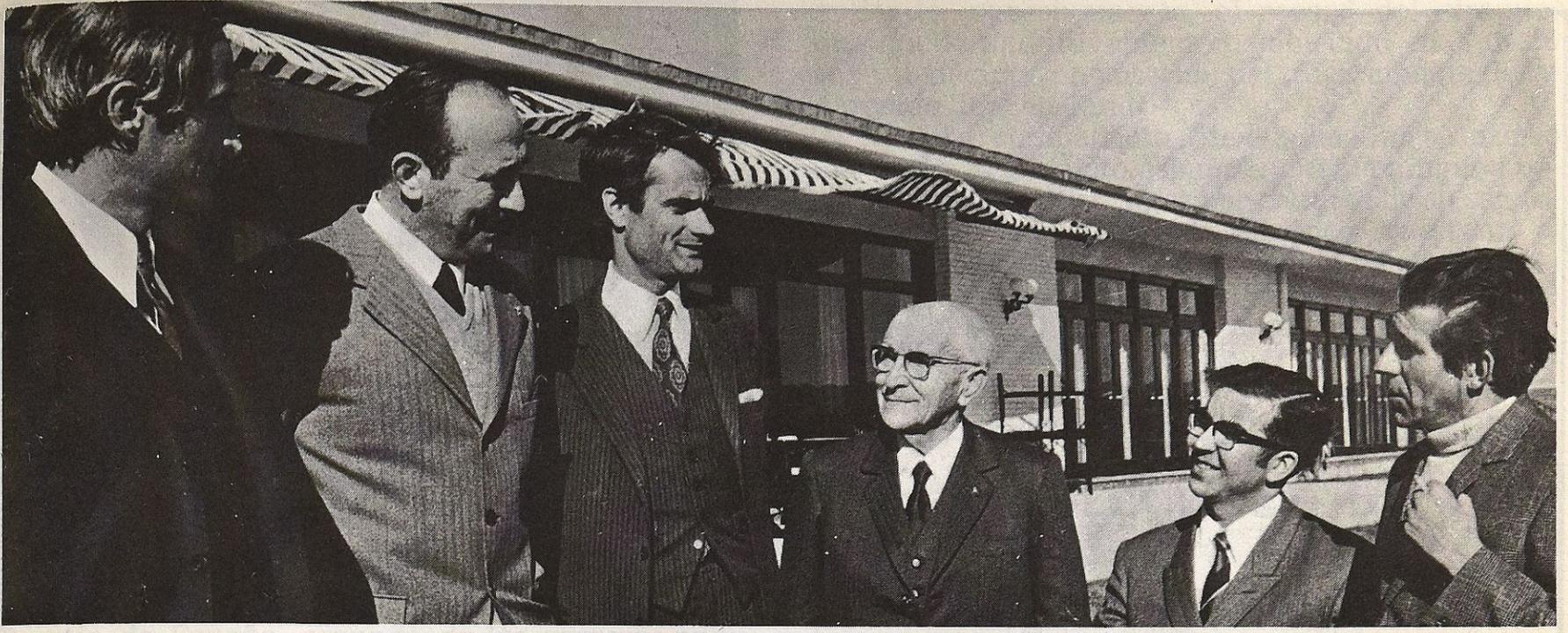
Otro tema que se trató en aquella ocasión, y posteriormente, fue el relativo a reajuste de tarifas, ya que se mantienen las existentes hace cinco años, sin tener en cuenta el continuo encarecimiento de la vida. Aunque aunque no se hubiese producido la subida de la gasolina, era lógico que se desearan este reajuste, habiendo sido decidido, en un principio, que fuera una bajada de bandera en vez de un aumento de pesetas, ahora vigente, a 12 pesetas.

Y efectivamente, el Ayuntamiento de Vitoria aprobó las nuevas tarifas de los taxis, que no se harán firmes hasta tanto no pasen una serie de trámites. Estas nuevas tarifas aprobadas por el Ayuntamiento son: una pesetas bajada de bandera; 7 pesetas kilómetro (está a 6,60), y cada 150 metros de pesetas, cada 150 metros de un kilómetro corrido.

Veamos si de este modo se solucionará la escasez de autotaxis, escasez que se ve aún más mermada en el servicio nocturno. Telefonar al 21 14 14 es, en la mayoría de los casos, dar el domicilio y el teléfono para que avisen posteriormente. Y esta espera suele ser larga y penosa —aunque existen excepciones— máxime cuando se quiere un servicio urgente.

De todos los modos, contar con 18 nuevos autotaxis. Cifra que aliviará en parte este servicio público tan usual en nuestros días.

JUAN CARLOS



● **UN RAMAL EN FORMA DE "Y" PUEDE ENLAZAR VITORIA CON LA AUTOPISTA B-B**

● **AEROPUERTO: SE PREPARA UN "PLANO DIRECTOR"**

● **DECLARACIONES DEL DIRECTOR GENERAL DE "CITROËN" EN ESPAÑA**

Otro mes, en Vitoria y en Alava, positivo para nuestros proyectos relativos a la temática de "EL AUTOMOVIL CLUB".

Tenemos, primeramente, la noticia de que un ramal en forma de "Y" podría llegar a enlazar Vitoria con la autopista Bilbao-Behobia. Es esta una de las soluciones que se apuntan. Y esto, aparte de la alavesa, favorecería a las provincias de Guipúzcoa y Vizcaya.

Desde Vitoria hasta Villarreal de Alava partiría este ramal "Y", bifurcándose en ese último punto hacia El Gallo y Málzaga.

Lo que resulta incuestionable es que el empalme de la autopista del Cantábrico con la Meseta habrá de hacerse siempre pasando por Alava. Y, si es por la propia capital, Vitoria, mejor que mejor.

**¡...SIEMPRE EL AEROPUERTO!**

Y, ¿el aeropuerto...? El proyecto de construcción de lo que, con un poco de suerte, llegará a ser el nuevo aeropuerto vitoriano se encuentra en fase de preparación de un "plano director". Si el Ministerio del Aire lo aprueba, constituirá la base de las gestiones futuras.

—La empresa "Tecnitec" —se informa— va a encargarse de preparar dicho "plano director". La dirección técnica ha sido encargada al coronel ingeniero aeronáutico don Fermín Garralena Pérez, jefe de Infraestructura de la III Región Aérea, y al ingeniero técnico de la Oficina de Proyectos de la Dirección General de Infraestructura del Ministerio del Aire, don Fernando García-Cernuda, ambos designados por dicha Dirección General.

Por parte de Alava, según hemos podido saber, el presidente de la Diputación Foral, señor Abreu Ladrera, dirigirá todo lo referente a la colaboración de Servicios y funcionarios de ese organismo, cuando sean reclamados por los técnicos aeronáuticos.

*Lo que haría falta, en nuestra opinión, sería acelerar todas las gestiones, que vienen demorándose ya demasiado tiempo.*

**"CITROËN", SOBRE RUEDAS**

M. Christian Salvy, director general de "Citroën" en España, ha visitado Vitoria, en compañía de su director comercial, M. Francis Roux.

Ambos señores quisieron ver las instalaciones de la primera agencia "Citroën" en España, que es precisamente la que los señores Alava y Lascaray poseen y dirigen en la capital alavesa.

Cuando este periodista le ha preguntado a M. Salvy cómo van los negocios de "Citroën", el hombre de empresa francés ha contestado:

—¡Sobre ruedas!

No ha oído hablar de crisis en la industria del automóvil; al menos, en la suya. Me ha dicho:

—Nosotros, si esa crisis existe, no la sentimos. En el año 70, hemos vendido muchos más automóviles que en años anteriores, mientras que a otras firmas ha debido ocurrirles lo contrario. Tenemos el más bajo stock de todo el mercado. Y tenga Vd. en cuenta que, después de la General Motors y la Ford, el Grupo "Citroën" es el primero del mundo.

—¿Cuándo tendremos un "Tiburón" español, M. Salvy?

—Fabricado aquí, no lo tendremos, al menos de momento. No es factible. Se trata de un mercado pequeño. Si el Gobierno autorizara la fabricación de sólo un 50 por 100, sería otra cosa. Pero actualmente las normas son distintas; hay que fabricar, en el país, más del noventa por ciento de cada coche. Y, para lanzar el "Tiburón", haría falta una instalación demasiado costosa.

—Y, ¿el "GS"....?

—Ya sabe Vd. que es un coche intermedio nuestro, que no llega a ser un "Tiburón" pero posee muchas de las ventajas de su técnica. Tiene las ventajas del coche caro y las del coche popular. Y saldrá...

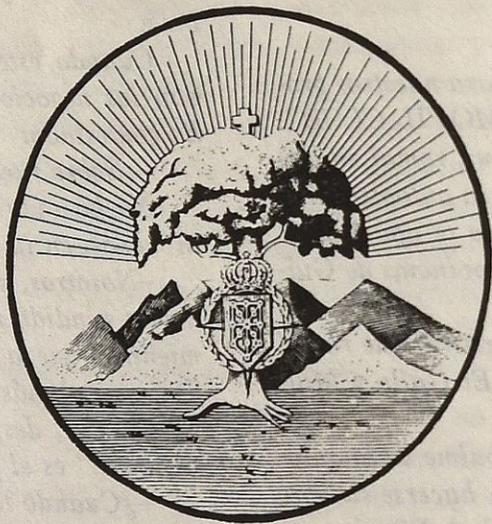
—¿El motor rotativo...?

—¡Ah, sí...! Se trata de algo sobre lo que estamos trabajando con verdadero interés. Revolucionará el mundo del automóvil. Quinientos de nuestros coches lo están probando, especialmente, por toda Europa. Un motor más económico de fabricación, que exige menos espacio y gasta menos gasolina. Lo ha dicho un técnico: el motor rotativo es un tren en marcha, que hay que cogerlo rápidamente...

Estas han sido, para nosotros, las últimas palabras del señor Salvy.

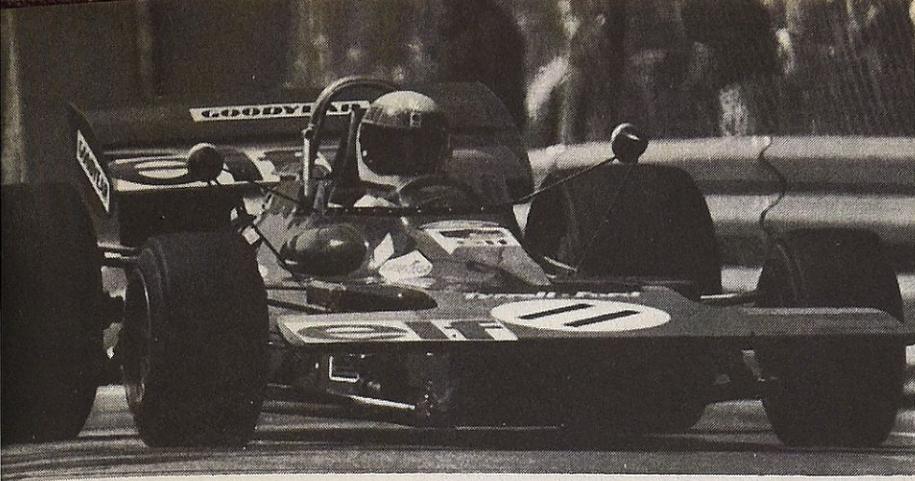
ALBERTO SUÁREZ ALBA

# **BANCO DE LA VASCONIA**



***AL SERVICIO DE LA ECONOMIA REGIONAL  
VASCO NAVARRA***

Aprobado por el Banco de España con el N.º 6936,2



El escocés en acción...

## GRAN PREMIO DE ESPAÑA STEWART DESBORDO A LOS FERRARI

El pasado 18 de abril sobre el incomparable escenario del Circuito de Montjuich, se disputó el Gran Premio de España, segunda de las carreras puntuables para el Campeonato del Mundo de conductores de Fórmula I. Durante los ensayos se pudo apreciar claramente que la lucha a la hora de la verdad se centraría entre los Ferrari, a cuyos mandos iban Andretti, Ickx y Clay Regazzoni, y el Tyrrell-Ford de Jackie Stewart. Pero Barcelona aparte de ser una confrontación entre los más destacados pilotos que integran la élite de esa disciplina suprema que es la Fórmula I, era también la comparación de dos sistemas mecánicos. Por un lado, los tradicionales motores Ford Cosworth de 8 cilindros, contra los nuevos grupos propulsores de 12 cilindros que transmitían su fuerza motriz a los Ferrari, Matra y B.R.M. Estos últimos ya habían conseguido resonantes victorias tanto al final de la pasada temporada como al comienzo de la presente, pero en la pista de Montjuich, no pudieron consumir el triunfo que se les había augurado.

Ferrari, vería desaparecer rápidamente sus coches de la carrera. En la vuelta 13 abandonaría Regazzoni, y en la 50 Andretti. De esta forma quedaba únicamente Ickx para dar caza al escocés, que en la sexta vuelta había desbordado al belga, instalándose sólidamente en privilegiada primera posición, donde no sería seriamente inquietado mientras rodaba hacia la victoria.

¿Cuáles fueron las causas que motivaron la derrota de Ferrari, cuando los motores italianos desarrollaban por lo menos 10 c.v. más que el Cosworth del escocés?

En primer lugar hay que reconocer que Stewart atraviesa actualmente el cenit de su carrera profesional. Esto no lo puede poner nadie en tela de juicio. En cuanto a la faceta mecánica, parece ser que la estabilidad de los Ferrari no era todo lo buena que hubiese sido de esperar, sobre todo en las primeras vueltas, cuando rodaban con los depósitos de combustible llenos. En un plano más secundario hay que añadir que los motores de Ferrari no están tan experimentados como los Ford preparados por Cosworth, sobre todo en cuanto se refiere al perfecto acoplamiento de ciertos elementos. Por ejemplo el abandono de Regazzoni fue motivado por una avería en el alternador, mientras Andretti lo hizo por un conato de incendio.

En cuanto al único superviviente del trío italiano, Ickx, hizo una inteligente carrera aunque quizá puede achacársele el haber iniciado el contraataque demasiado tarde, ya que como se demostró, el belga fue el hombre más rápido en ciertas vueltas,

batiendo, sucesivamente, el record del circuito, que quedó definitivamente establecido en 1 m 25 seg y 1 décima, en posesión del trágicamente desaparecido Jochen Rindt.

Nuestro compatriota Alex Soler Roig, hizo lo que pudo... El piloto español no tenía ninguna posibilidad, en primer lugar por tratarse de su segunda temporada, sin olvidar tampoco, que tanto el coche como el motor de que disponía distaban mucho de sus óptimos reglajes. Hubiese sido una auténtica proeza que hubiese podido terminar la carrera.

JAVIER SANGÜESA

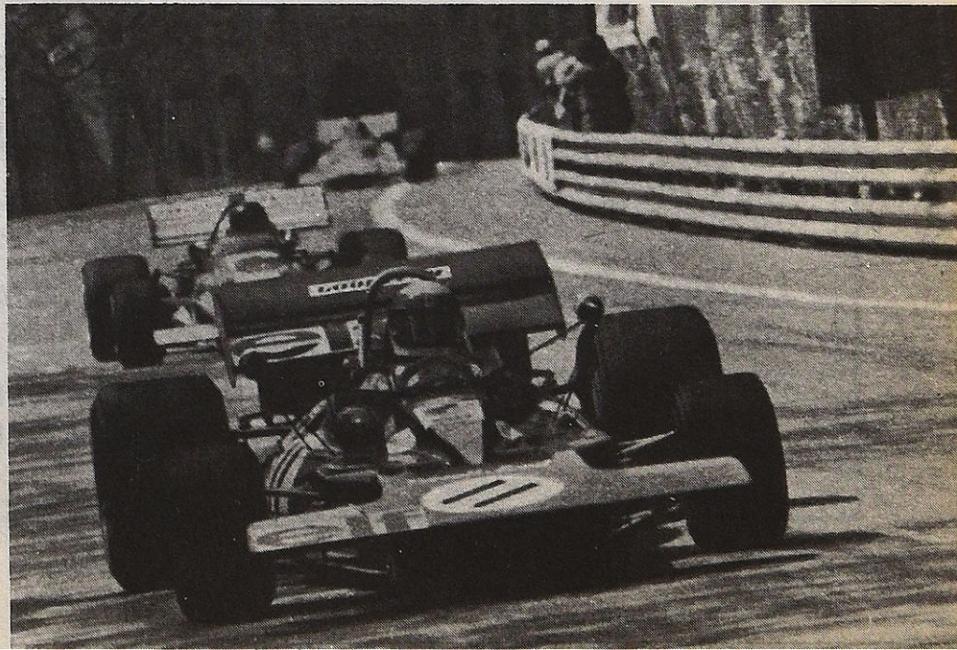
### PARRILLA DE SALIDA

Jacky Ickx (Ferrari) 1'25"9	François Cevert (Tyrrell) 1'27"7
Clay Regazzoni (Ferrari) 1'26"	Ronnie Peterson (March) 1'27"8
Chris Amon (Matra-Simca) 1'26"	Em. Fittipaldi (Lotus) 1'27"9
Jacky Stewart (Tyrrell) 1'26"2	Graham Hill (Brabham) 1'28"4
Pedro Rodríguez (BRM) 1'26"5	Reine Wisell (Lotus) 1'28"8
J. P. Beltoise (Matra-Simca) 1'26"6	Howden Ganley (BRM) 1'28"6
Peter Gethin (Mc Laren M14) 1'26"8	Andrea de Adam (March) 1'29"5
Mario Andretti (Ferrari) 1'26"9	Rolf Stommelen (Surtees) 1'29"6
Dennis Hulme (Mc Laren) 1'27"1	Alex Soler-Roig (March) 1'29"8
Joseph Siffert (BRM) 1'27"3	Tim Schenken (Brabham) 1'30"6
Henri Pescarolo (March) 1'27"5	John Surtees (Surtees) 1'30"8

### CLASIFICACION DEL GRAN PREMIO DE ESPAÑA

- 1.º Jackie Stewart, 1 h. 49 m. 34 s., a una media de 156,413 km/h.
- 2.º Jackie Ickx, a 3 seg. 4/10
- 3.º Chris Amon, a 58 seg.
- 4.º Pedro Rodríguez, a 1 m. 17 seg.
- 5.º Dennis Hulme, a 1 m. 27 seg.
- 6.º Jean Pierre Beltoise, a 1 vuelta
- 7.º François Cevert, a 1 vuelta
- 8.º Peter Gethin, a 2 vueltas
- 9.º Tim Schenken, a 3 vueltas
- 10.º Howden Ganley a 4 vueltas
- 11.º John Surtees, a 8 vueltas

Un paso en el orden de llegada: Stewart, Ickx, Amon.





ORGANIZA CON LA M/N «MONTE UMBE»



## 2 SENSACIONALES CRUCEROS DE VERANO

### A POLONIA Y RUSIA

Itinerario: BILBAO - AMSTERDAM - BRUNSBUTTEL - HOLTENAN - COPENHAGUE - LENINGRADO - ESTOCOLMO - GDYNIA - KIEL - BRUNSBUTTEL - HAMBURGO - BILBAO

Salida de Bilbao, el 31 de julio - Regreso a Bilbao, el 20 de agosto

Precio por persona, desde: 22.000 Pesetas

### A ALEMANIA - DINAMARCA E INGLATERRA

Itinerario: BILBAO - HAMBURGO - BRUNSBUTTEL - HOLTENAN - COPENHAGUE - EDIMBURGO (LEITH) - LONDRES - BILBAO

Salida de Bilbao, el 20 de agosto - Regreso a Bilbao, el 4 de septiembre

Precio por persona, desde: 16.500 Pasetas

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

MIENTRAS DUREN LAS OBRAS DE MODERNIZACION EN SUS OFICINAS DE MIRAMAR, 3  
FUNCIONARAN PROVISIONALMENTE LAS DE: LEGAZPI, 12

## ANUNCIOS DE COMPRA-VENTA DE VEHÍCULOS UN NUEVO SERVICIO DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB VASCONAVARRO

El Real Automóvil Club Vasconavarro tiene por norma establecer las máximas facilidades para sus socios. A medida que las circunstancias lo permiten, se van creando nuevas secciones y servicios que benefician considerablemente a la gran familia de asociados.

Ahora, y a la vista del interés que puede tener un nuevo servicio, teniendo en cuenta el movimiento de transferencias de coches que se registra, abrimos desde este momento, en esta revista, una sección de anuncios de compra-venta de coches. Estos anuncios se publicarán en estas páginas completamente gratis, siempre que provengan de nuestros socios, claro está.

Los socios pertenecientes a otras provincias, pueden enviar sus anuncios a través de las delegaciones tanto de Vitoria, Bilbao o Pamplona.

Esperamos que este nuevo servicio será del agrado de todos.

## NUESTRO PRESIDENTE CONDECORADO

Don Federico Zappino, presidente del Real Automóvil Club Vasconavarro, ha sido condecorado recientemente por el Gobierno francés con la Legión de Honor. Le fue entregada por el embajador francés en Madrid, dentro de un acto íntimo. Felicitamos efusivamente al señor Zappino por tan preciado galardón.

## II SUBIDA AUTOMOVILÍSTICA A HERRERA

### VICTORIA DE MARIANO PELEATO (PORSCHE 911 S) - ALDECOA FUE EL PRIMER ALAVÉS CLASIFICADO

En una mañana agradable, por lo resplandiente del sol y la buena temperatura, lo cual contribuyó sin duda a que una gran cantidad de público se desplazase al cercano puerto alavés, se celebró el pasado día 25 la II SUBIDA AUTOMOVILÍSTICA A HERRERA.

Gran número de participantes en la línea de salida, acusándose lamentablemente las ausencias de Sáenz de Buruaga, vencedor del pasado año y que todos esperaban defendiese su record de la prueba, de Julio García Delgado, José A. Galdós y Pradera, todos ellos con vehículos a cual más competitivo (Alpine 1440, Porsche 911, BMW 2002 y Taunus 20 MRS). No por ello la prueba dejó de ser tan interesante como se esperaba, puesto que en escena había una completa gama de Alpines, Porsches, Unipower, Cooper S, Morris variadísimos, etc. Merece la pena destacar dos Ford de preparación Shelby americana, uno de los cuales era pilotado por Branchas, de Bilbao, con una potencia de casi 300 caballos.

Como sucede habitualmente en este tipo de pruebas, se celebraron dos mangas, en las cuales puntuó el mejor tiempo obtenido.

El vencedor fue el aragonés Mariano Peleato, con un extraordinario tiempo de 3' 34" 2/5, pulverizando el record anterior que lo ostentaba Jesús Sáenz de Buruaga en 3' 44" 3/5. El record de la subida será en lo sucesivo el mejor aliciente para los pilotos norteños, en constante supera-

ción tanto hombres como máquinas. Cabe destacar, igualmente, la gran actuación de Luis Mari del Olmo, que con su Cooper S, del grupo 2, consiguió el segundo mejor tiempo de la prueba con 3' 47", sólo superado por el Porsche del vencedor, e imponiéndose al resto de vehículos de categoría muy superior.

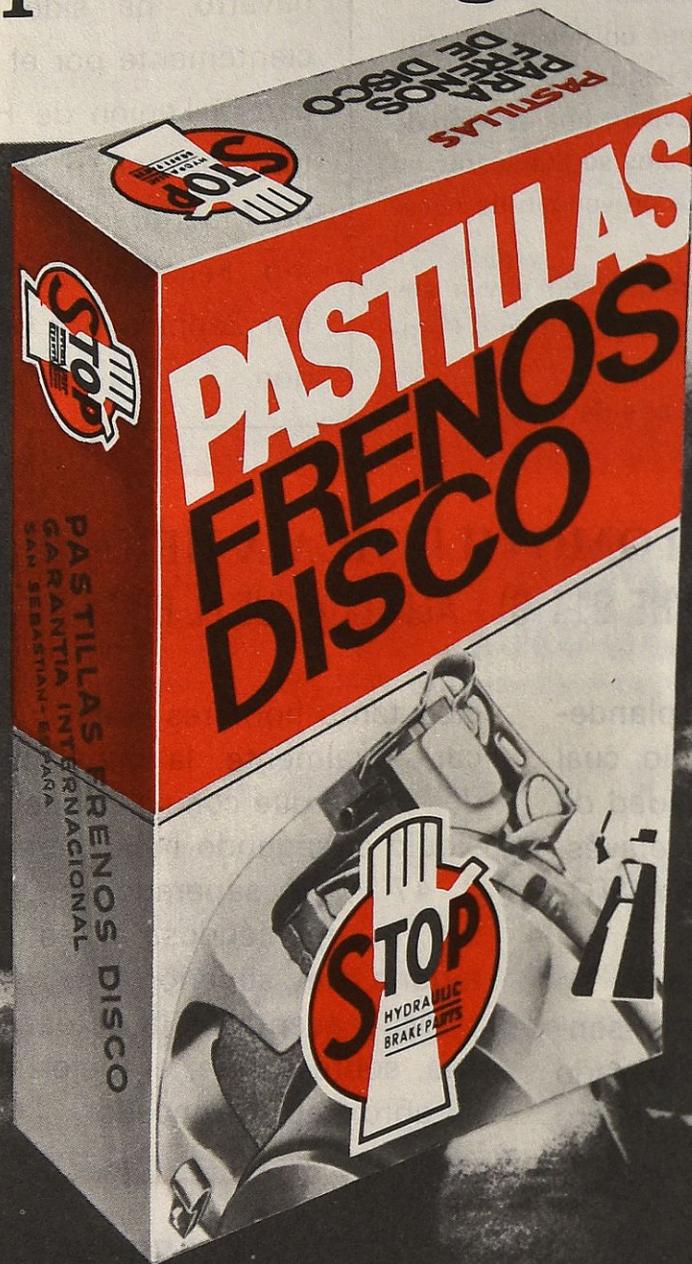
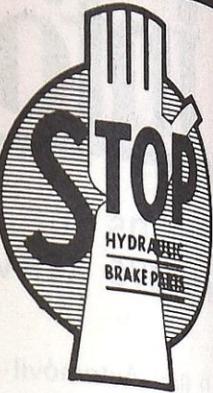
Muy aceptable la actuación de Claudio Aldecoa, sobre Alpine, el mejor alavés clasificado que se aproximó al vencedor.

## CLASIFICACIONES

<b>Grupo 1:</b>	1.º Fermín Tellería, Cooper S,	4' 16"
	2.º Julián Sánchez, Ford-Mustang	4' 24" 4/5
	3.º Esteve, Seat 1430	4' 27" 3/5
	4.º Julio M. Berzal, Seat 1430	4' 33"
<b>Grupo 2:</b>	1.º Luis M. <sup>a</sup> del Olmo, Cooper S	3' 47"
	2.º Luis Fernández Pastor, Austin	4' 04" 1/5
	3.º Eugenio Areitio, Mini Authi	4' 08"
	4.º Joaquín Jáuregui, Mini Authi	4' 14" 3/5
	5.º Eduardo Cervera, Mini Authi	4' 24" 1/5
	6.º Juan M. Hidalgo, Mini Authi	4' 28"
	7.º Amiani, Seat 1430	4' 35"
<b>Grupos 3, 4, 5 y 6:</b>	1.º Mariano Peleato, Porsche 911-S	3' 34" 2/5
	2.º Claudio Aldecoa, Alpine	3' 48"
	3.º Javier Cortés, Alpine	3' 57"
	4.º Rafael Branchas, Shelby Cobra	4' 01" 2/5
	5.º Benito Suárez, Unipower	4' 03" 3/5
	6.º Rafael Ateca, Unipower	4' 05"
	7.º Fernando Moreno, Alpine	4' 10"

# para frenos de calidad

exija de su proveedor  
piezas originales **STOP**



SEAT



MORRIS



Los servicios STOP le aseguran más confianza en su automóvil

# FASA RENAULT PRESENTO UN NUEVO "ALPINE 1300"

\*

**El motor se deriva del R-12**

•

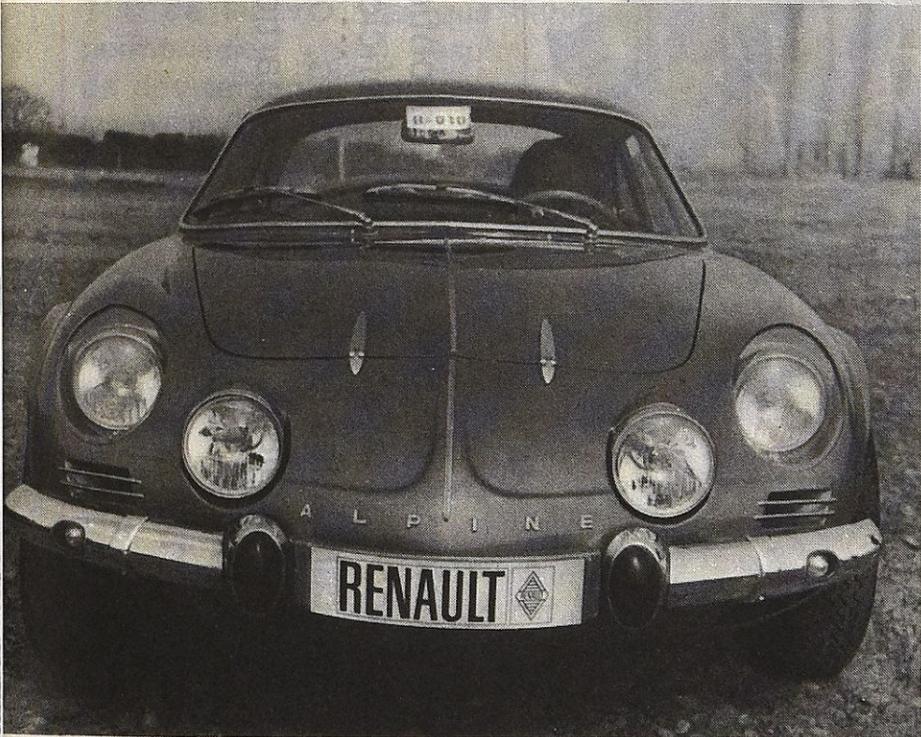
**Velocidad punta: 175 km/h.**

•

Casi por sorpresa, Fasa Renault ha dado a conocer su nuevo modelo "Alpine 1300". Se esperaban otras novedades de esta firma y, aunque era lógico que también se llegara a producir esta novedad, no se esperaba de forma tan inmediata.

El Alpine 1300 incorpora en su carrocería las últimas novedades que ha adoptado la marca en Francia. Entre ellas destaca el afinamiento de la línea, la incorporación de cuatro faros delanteros, embutidos en la carrocería, y llantas especiales.

Però la gran novedad de este modelo es que se sirve del motor del "R-12", con una cilindrada total de 1239



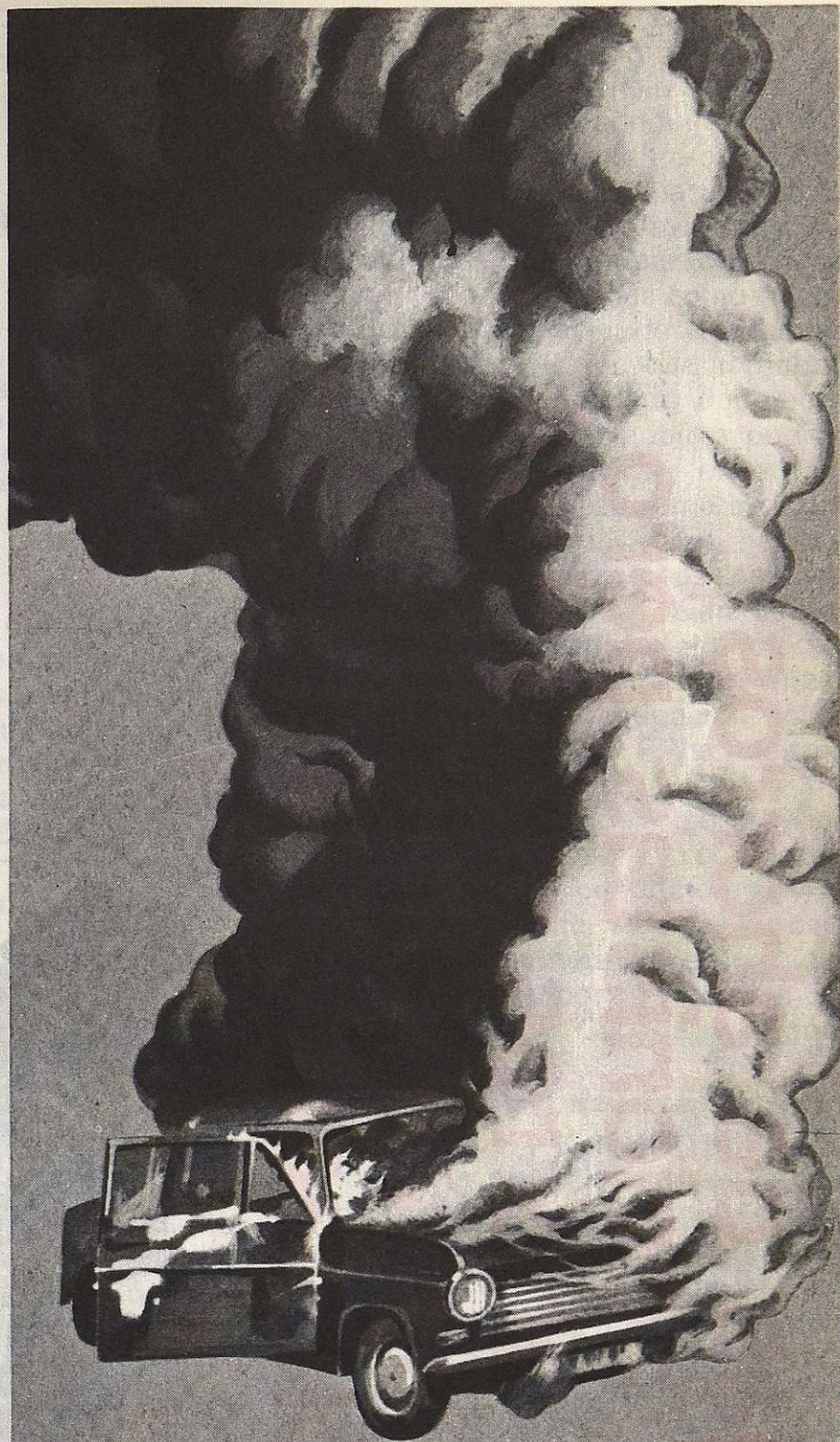
c.c., relación volumétrica de 9,4:1 y una potencia de 66,5 CV. DIN a 5700 r. p. m.

La relación del grupo cónico puede ser de 3,77 ó 3,88:1, con un desarrollo final de 27,26 ó 28,06 kilómetros-hora.

Las llantas son de aleación ligera con medidas de 4,5 por 13 pulgadas, en las que se montan neumáticos de 165.

La velocidad máxima de este coche es de 175 kilómetros por hora y su precio de 198.700 pesetas, franco fábrica.

(Motor Press)



## ¿que hacer cuando arde un coche?



- 1.º Actuar con serenidad.
- 2.º Intervenir con rapidez.
- 3.º Tener el extintor KRAFFT a mano (cada extintor KRAFFT va provisto de su correspondiente soporte para su cómoda colocación).
- 4.º Pulsar el disparador dirigiendo el chorro del Extintor KRAFFT a la base de las llamas.

**Extintor KRAFFT, seguridad contra el fuego**

# Krafft



# Miles de millones cuestan los

## Accidentes de Tráfico

### Los programas para educación de conductores son escasamente positivos

*En la última reunión del Comité regional para Europa de la Organización Mundial de la Salud, recientemente celebrada en Malta, se incluyó en el orden del día la prevención de accidentes de circulación en carretera. Del extenso informe presentado al Comité, el diario "ABC" publicó, el 15 de noviembre pasado, extractadamente los epígrafes más interesantes:*

#### Fiabilidad de las estadísticas

Thorson (1969) ha comparado las estadísticas oficiales de heridos por accidentes de carretera (comunicados por la Policía) con las estadísticas de los hospitales en una región que comprende la sexta parte de la población total de Suecia. De cada cien personas gravemente heridas en un accidente de carretera, sólo veintiocho aparecían en los informes oficiales. Otras veintidós habían sido registradas por la Policía, pero clasificadas por error en la categoría "heridos leves". El 13 por 100 de las víctimas que habían permanecido en el hospital más de dos semanas, no figuraban en las estadísticas oficiales. El informe de un grupo de trabajo publicado con el título "Analysis of collision accidents in Sweden" (1969) demuestra que el 26 por 100 de los heridos graves admitidos en el hospital no habían sido objeto de ningún informe oficial.

#### Gravedad creciente de las heridas

Jamieson (1969) informa que las dos terceras partes de los accidentes estudiados por él tenían heridas en la cabeza. Analizando los accidentes ocurridos en los últimos treinta años, observa que la media de heridas sufridas por cada accidentado ha pasado de 4,6 en 1935, a 6,9 en 1963. El 60 por 100 de las heridas en la cabeza registradas en Brisbane se deben actualmente a accidentes de carretera. Entre 1956 y 1960, la relación de las lesiones subdurales, sin complicaciones con las lesiones cerebrales focales graves, era de ocho sobre cinco. Desde 1960 esta relación ha pa-

sado a ser de dos sobre tres. Mientras el número de heridas locales remediadas justificativas de un tratamiento quirúrgico ha disminuido regularmente, el índice de intervenciones necesarias por lesiones de pronóstico grave (roturas cerebrales con hematoma subdural) ha aumentado regularmente.

#### El coste económico de los accidentes de carretera

El Departamento de Transportes de los Estados Unidos (1970) ha publicado los resultados de un estudio de las muertes (59.000) y los accidentes corporales graves (454.000), que exigen una estancia en el hospital de más de dos semanas, ocurridos en las carreteras de Estados Unidos en 1967.

El coste de "indemnización" fue estimado en 5.000 millones de dólares. Sobre el conjunto de víctimas, el 45 por 100 tuvo que reducir su tren de vida; el 14 por 100 tuvo que instalarse en un alojamiento más modesto; el 28 por 100 había contraído deudas, y, en casi una cuarta parte de los casos, uno de los miembros de la familia de la víctima había tenido que ocuparse en un trabajo suplementario.

#### Efectos del alcohol

De acuerdo con las recomendaciones de la O.E.M.T., bastantes países europeos han fijado el límite de la tasa de alcohol sanguíneo en un 0,8 por 1.000. Este mismo límite fue igualmente adoptado por el Canadá en diciembre de 1969. En el Reino Unido se ha registrado una disminución espectacular del número de accidentes corporales debidos a accidentes en carretera durante los dos primeros años que siguieron

a la adopción del límite de 0,8 por 1.000 asociado al "test" de aliento. La frecuencia de los accidentes en 30 conductores que abusaban notoriamente de drogas psicoactivas, y en particular de barbitúricos, tranquilizantes y estimulantes, fue comparada a la de las personas utilizadas como muestra. La frecuencia de accidentes en el grupo de las que tomaban drogas se ha revelado dos veces superior a lo que hubiera podido esperarse teniendo en cuenta su edad, su sexo y el número de kilómetros recorridos. Los medicamentos más peligrosos parecen ser las anfetaminas, bien se tomen aisladamente o junto con otras drogas. El Comité de Dirección para la Investigación sobre tráfico de la O.C.D.E. ha vuelto a formar su grupo de expertos sobre la influencia del alcohol y los medicamentos en el comportamiento de los conductores, y la cooperación internacional en este campo ha aumentado entre algunos países europeos y con los Estados Unidos, Canadá y Japón.

#### Educación sanitaria

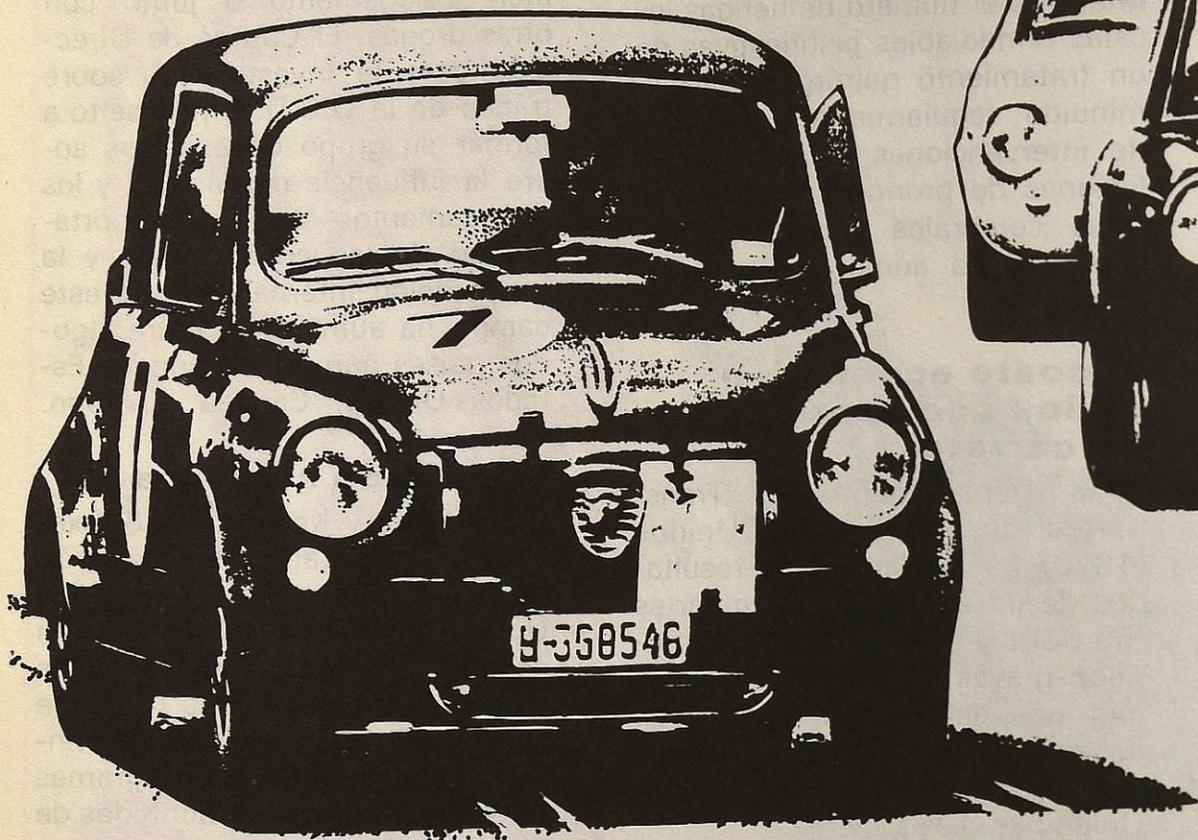
McGuire y Kersch (1968) examinan los programas de educación de conductores en los Estados Unidos y estiman que la relación coste/eficacia de estos programas es extremadamente baja. Hay que señalar, sin embargo, que el principal objetivo de estos programas ha sido el de inculcar actitudes de "seguridad" respecto a la conducta y que se ha prestado muy poca atención a otros factores humanos como la carga perceptiva, la toma de decisión, etc. El Grupo de Investigación de la O.C.D.E. prepara actualmente para el Comité de Dirección de Investigaciones de Tráfico de la Organización un informe sobre la conducta y el comportamiento de los conductores.

#### Investigación

El Consejo de Europa (1970) ha hecho una lista de las autoridades responsables de la investigación sobre prevención de accidentes en carretera en 16 países europeos. Dos empresas comerciales (British Petroleum y Fiat) han patrocinado la creación de una Asociación Internacional de Investigación sobre el comportamiento de los Conductores, que acaba de iniciar investigaciones en varios países de Europa sobre los factores que influyen en la decisión de "adelantar".

# CINTURATO

## TRIUNFA EN RALLYES



**1971**

### **SUECIA**

#### **CAMPEONATO SUECO DE RALLIES**

- 1.º Eriksson (OPEL) *con CINTURATO*
- 2.º Blomqvist (SAAB) *con CINTURATO*
- 3.º Masenius (OPEL) *con CINTURATO*

### **SUECIA**

#### **RALLYE INTERNACIONAL DE SUECIA**

- 1.º Stig Blomqvist (SAAB) *con CINTURATO*
- 2.º Lars Nystroem (BMW) *con CINTURATO*
- 3.º Harry Kallstrom (Lancia) *con CINTURATO*

### **CANADA**

#### **RALLYE DE INVIERNO**

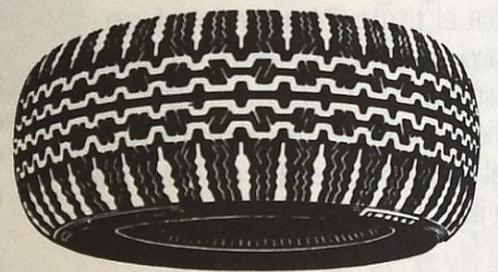
- 1.º Fiat 128 *con CINTURATO*

### **ESPAÑA**

#### **I CRITERIUM GUILLERIES**

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

- 1.º M. Juncosa (SEAT 124 SPORT) *con Cinturato*
- 2.º S. Bohigas (SEAT 1430) *con Cinturato*



**con los mismos  
neumáticos  
de serie que ud.  
utiliza en su  
vehículo**

# CINTURATO

# PIRELLI

# YA SE CONOCE EL NUEVO SEAT 124 D

•  
ADEMÁS DE MEJORAR  
NOTABLEMENTE, BAJA  
DE PRECIO

Lo que era un rumor prácticamente admitido por la fábrica, es ya una realidad. El nuevo Seat 124 está ya en la calle, camino de los servicios oficiales, y será llamado con el nombre de "D". Esta nueva versión tiene importantes mejoras y, además, la marca lo va a lanzar al mercado con un precio inferior al que traía hasta ahora el 124. La fuerte producción de este modelo desde que apareció en España hace ya tres años permite estas reducciones en el precio. Por otra parte, con las mejoras introducidas, el nuevo Seat 124 D resultará altamente competitivo en el mercado español.

Entre las variaciones que tiene el nuevo modelo figuran la adopción del doble circuito de frenos,



doble faro trasero, similar al del Sport Coupé 1600, extracción de aire desde el interior, emblecedores exteriores y nueva parrilla y —esto es una de las cosas más importantes, junto con el doble circuito de frenos— nuevos asientos. Estos son de diseño igual a los del 1430, muy anatómicos y elegantes, con laterales en skay y centro de paño. La única diferencia es que no llevan apoyabrazos central en la banqueta trasera.

Estos coches han sido vistos ya en numerosas carreteras españolas, siendo transportados a las casas distribuidoras. En uno de estos traslados fue tomada la fotografía que ilustra estas líneas.

FIAT  
SEAT

# CANO, S. A.

VESPA  
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

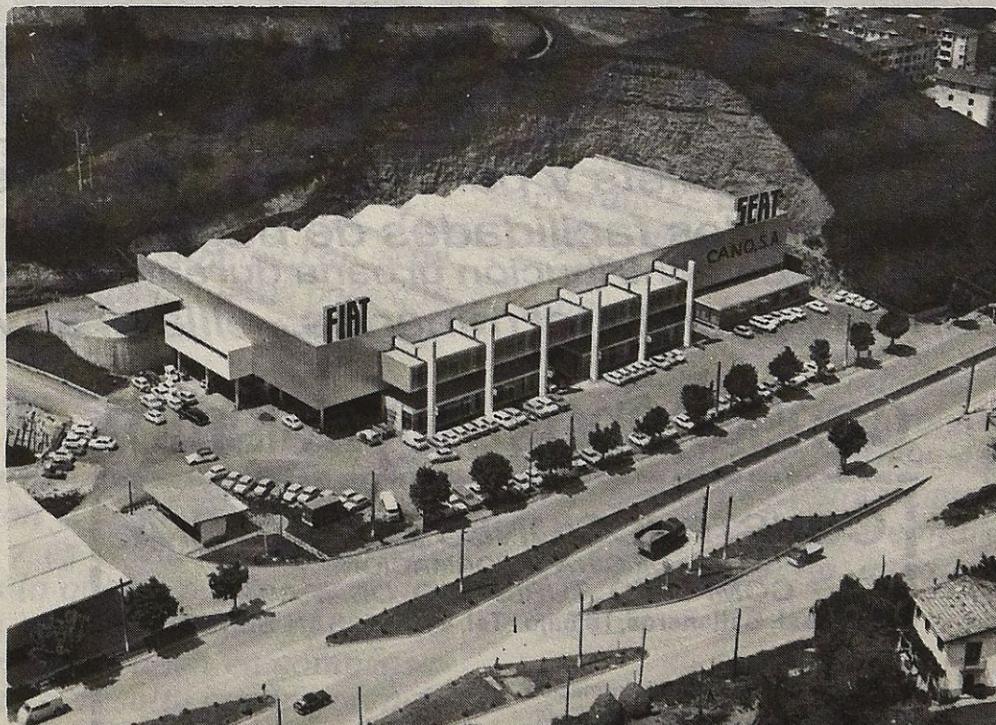
Asistencia  
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios  
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

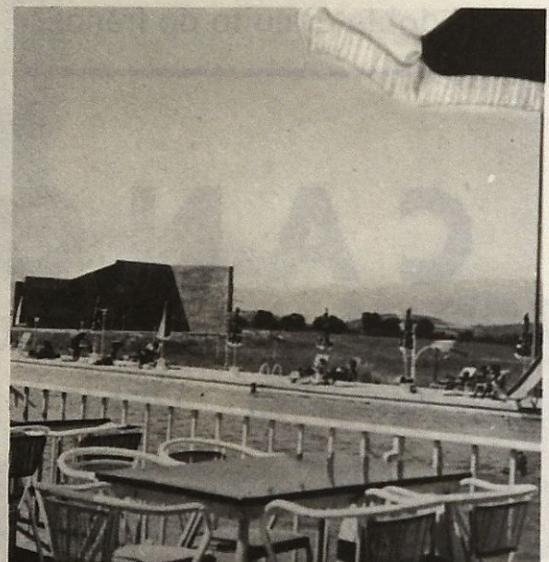
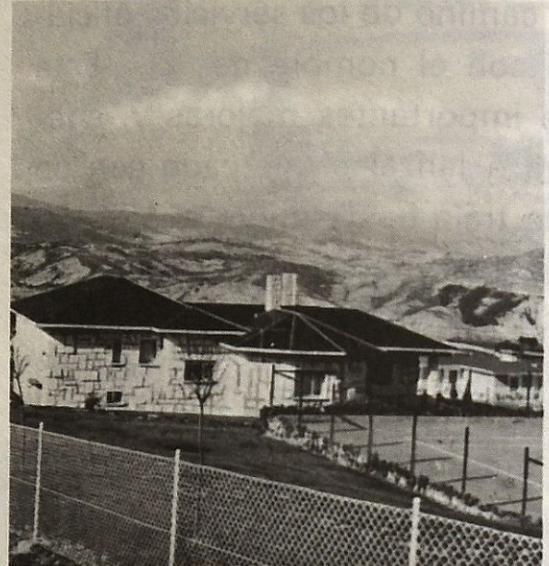
Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 425402 - 429880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

# complejo turístico de **irache** ayegui - estella (navarra)

## adquiera su chalet ahora y páguelo en **cinco años**



publivas

- **venta de chalets y parcelas urbanizadas:**
- **inmejorables facilidades de pago**  
(exención de contribución urbana durante 15 años)
- **aún hay chalets terminados... elija el suyo**

### consúltenos hoy mismo!

**CONSTRUCCIONES ZUBIA, S. A.**

OFICINA INFORMACION:

COMPLEJO TURISTICO DE IRACHE

Sucursal: Balleneros, 18 bajo - Tel. 444385 - SAN SEBASTIAN

Rogamos nos envíen información

Nombre y apellidos .....

Calle .....

Teléfono .....

Ciudad .....

Provincia .....

# el pago diferido

La máxima actualidad del automóvil está aquí. El problema se ataca aquí, valientemente. En un artículo de Luis Fernando Medina, que publica "Velocidad" y que nos complacemos en reproducir, se razona la posible solución:

"No soplan buenos vientos para el automovilista ni para la industria nacional de automoción, aunque lo segundo es consecuencia de lo primero y —por tanto— no hay mucho que explicar para comprenderlo; si el automovilista o presunto comprador de automóviles no encuentra facilidades para su adquisición, se queda sin automóvil, y la industria sin venderlo. En los últimos años —particularmente en la década de los 60— se han logrado las máximas cifras de ventas de automóviles en el mercado nacional, y nosotros creemos que no sólo en cuanto a coches, sino por lo que se refiere a todo lo demás. La década de los 70 marcó un cambio de rumbo y con ella vino el encarecimiento y —como consecuencia— la retracción. Ya no hay largas esperas en los concesionarios, y ahora son éstos los que, por cualquier procedimiento, buscan al cliente.

Y es que si los automóviles han subido —aunque no sea mucho—, al propio tiempo que después sube la gasolina, no bajan los impuestos y no se alargan las facilidades de pago en la manera que el momento —o al menos el automovilista— requiere, no cabe duda de que las condiciones de adquisición se endurecen y no es de esperar precisamente, como consecuencia, la animación del mercado. Para conseguir ésta, para ir al relazamiento, no cabe más que operar sobre alguna de estas tres posibilidades: o bajar los automóviles, o bajar los impuestos o alargar las condiciones de pago aplazado. El que los automóviles bajen de precio es prácticamente imposible, o al menos eso dicen los constructores, y cuando así hablan, sus razones tendrán, porque, ellos, bien quisieran bajarlos. Los impuestos que gravitan sobre el automóvil no es de esperar que bajen y "tocaremos madera" para que no suban. Respecto a las facilidades de pago, ya es otra cosa.

Ahí es donde ha de estar el caballo de batalla en el futuro. Es cierto que a cualquier consumidor de algo le molesta que le suban el precio de un artículo cualquiera, porque con todas estas subidas hay algo que baja siempre, y es el valor de la peseta. Cada vez es algo menos lo que se puede hacer con ella, y como los sueldos o los ingresos siguen siendo los mismos o al menos no suben en compensación a lo que baja la peseta, resulta que la potencia adquisitiva media va siendo siempre cada vez menor. La única salida está en anticiparle las pesetas que ha de pagar a plazos cuando se trata de adquirir algo de fuerte valor como es el automóvil. Y cuanto mayor sea el número de plazos, mejor,

dado el que así será menor el número de pesetas que tenga que dar en cada mensualidad.

Por otra parte, piensa el comprador a plazos que como las pesetas que ha de ir pagando son de menor valor —a medida que todo sube— las pagará con menor esfuerzo sobre todo si sus ingresos van siendo mayores, que es lo que siempre se piensa. No cabe duda de que ese "ya lo pagaré" crea en el comprador una psicosis de despreocupación bohemía, de desprendimiento tal, que sería capaz de comprar todo lo que le vendieran si le dieran plazos suficientes para pagarlo. Gracias a este invento del pago aplazado, muchas personas pueden disponer ya de bienes que si quisieran adquirirlos con dinero efectivo en el acto tendrían que esperar muchos meses para conseguirlo. Y gracias a ello también la industria nacional del automóvil sigue colocando su producción —aunque con dificultad— a muchas personas que, de otro modo no podrían contar con el coche, al menos por el momento.

El pago aplazado o diferido —como también se le llama— no es nuevo. Muchos países lo practicaban antes que el nuestro. En Norteamérica o Inglaterra no se compra nada que tenga algún valor importante al contado. Raro es quien compra con dinero "en mano" un automóvil, un frigorífico, un televisor, o un piso, y esto último —la vivienda—, ni siquiera se adquiere, porque lo que se hace es alquilarla. No se concibe el tener un dinero desembolsado así de repente y a tanto llega este sistema de disfrutar de los bienes que la sociedad de consumo pone a disposición del hombre actual, que se está llegando al alquiler de todo. Así, por ejemplo, el televisor no suele ser propiedad de quien lo utiliza, sino, alquilado. Las reparaciones corren por cuenta de la casa alquiladora y ésta, cuando el televisor está "cansado" o ha quedado pasado de moda, lo cambia por otro nuevo, mientras que el usuario sigue pagando el mismo alquiler.

Esto mismo se habrá de generalizar aquí algún día e incluso para el automóvil, cuando su alquiler se ponga a tiro de una gran mayoría de usuarios. Las casas alquiladoras correrán con las averías no causadas por el cliente y éste podrá contar con automóvil nuevo siempre que guste. Pero sobre todo, creemos que lo que se habrá de intensificar en el futuro serán las ventas a plazos, para todo, no sólo para automóviles. Será interesante el pagar los impuestos a plazos, las multas e incluso la gasolina, si ello es posible. Sólo así, aplazando, demorando, alargando, se podrá conseguir que se sigan comprando automóviles, pagando impuestos y multas o llenando el depósito de gasolina por una gran mayoría de compradores, que hartos de hurgar en sus bolsillos, no encuentran ya las necesarias —aunque humildes y depreciadas— pesetillas con que poder desenvolverse en estos tiempos en que nos ha tocado vivir, en que todo se hace necesario, si no se tiene, como imposición de la propia sociedad, si se quiere marchar al ritmo de las circunstancias y no quedar desplazado y fuera de lugar.

LUIS FERNANDO MEDINA.

N. de la R. — No será necesario decirles a nuestros lectores que estamos plenamente identificados con la tesis del articulista de "Velocidad". Esos son los problemas del automóvil —que hay problemas, por cierto; no conviene disimularlos— y ahí quedan apuntadas las soluciones: baja de precios, disminución de impuestos, pagos aplazados...

# Un cronografo "agresivo"



## Top Time

Breitling ha creado la moda del cronógrafo «cuadrado». Estos modelos convienen a los aficionados y amantes de las formas nuevas que quieran llevar un reloj de carácter raro y bien marcado. El cronógrafo cuadrado está unido íntimamente a las nuevas tendencias. Les gusta a los jóvenes y le interesa a la mujer, tal como lo ven en Vogue, Harper's Bazaar; la mujer que a su vez adopta la conducta deportiva y la moda de los relojes francamente «agresivos»

A título informativo, les ruego me envíen gratuitamente folleto modelos Breitling

Nombre \_\_\_\_\_  
Profesión \_\_\_\_\_  
Dirección \_\_\_\_\_  
Ciudad \_\_\_\_\_

ACG

# BREITLING

Fernando Cler - Abada, 2 - Madrid, 13

## EL TRAFICO EN CIFRAS DURANTE 1970

### **57.968 accidentes con víctimas y 4.197 muertos**

**El índice de accidentes por  
1.000 vehículos decrece un  
4,5 por 100 respecto  
al año 1969**

La Jefatura Central de Tráfico ha facilitado un avance estadístico del "Boletín Informativo Anual" correspondiente al año 1970, en el que se da cumplida cuenta de la evolución en dicho año de los accidentes y víctimas, del parque nacional automóvil, del censo de conductores, de las denuncias y de la suspensión de permisos de conducir.

### Accidentes

El número total de accidentes con víctimas en 1970 fue de 57.968, que produjeron 90.652 víctimas, con un aumento del 7,20 por 100 respecto de 1969. De ellas, 4.197 fueron muertos, lo que significa un incremento de un 6,23 por 100 sobre los 3.951 de 1969.

En 1970 ha habido 28.649 accidentes con víctimas en carretera, que suponen un aumento del 5,87 por 100 sobre 1969. En cuanto a las víctimas resultantes en ellos ha habido, en 1970, 3.296 muertos, con un aumento del 5,24 por 100, y 48.979 heridos, cifra que supera a la de 1969 en un 8,15 por 100.

En zona urbana, el número de accidentes con víctimas en 1970 ha sido de 29.319, con aumento del 5,32 por 100; las víctimas implicadas en ellos fueron 38.377, con aumento del 6,19 por 100; de ellas, 901 personas resultaron muertas y 37.476 heridas, con aumento del 10,01 y 6,10 por 100, respectivamente.

### Parque nacional

El parque nacional automóvil en 31 de diciembre de 1970 asciende a 4.392.214 vehículos, lo que supone un incremento de 423.030 unidades, equivalente al 10,66 por 100 sobre el existente a finales del año anterior.

Su distribución por clases, así como los incrementos porcentuales de cada una de ellas sobre la cifra del año precedente, son:

CLASES DE VEHICULO	1970	1969	Porcentaje de 1970 sobre 1969
Camiones . . . .	710.223	654.088	8,58
Autobuses . . .	30.728	28.965	6,09
Turismos . . . .	2.377.726	1.998.838	18,96
Motocicletas . .	1.267.242	1.281.863	-1,14
Tractores industriales . . . .	6.295	5.430	15,93

### Matriculaciones

Los vehículos matriculados durante 1970 fueron 492.487, con aumento de 13.173 unidades, el 2,75 por 100 sobre las realizadas en 1969. Este aumento de la matriculación no se produce en forma homogénea, sino que en algunas clases, como camiones y motocicletas, el número de las matrículas en 1970 es inferior al que les correspondió el año anterior.

### Vehículos usados

Igualmente se ha experimentado durante el año 1970 un aumento en el número de operaciones del mercado de vehículos usados, ya que las transferencias de propiedad realizadas fueron 451.177; esto es, 41.013 más, lo que supone el 10 por 100 más que en 1969.

### Censo de conductores

Desde el punto de vista de conductores, en el año 1970 han obtenido permiso de conducción 565.528 personas, con aumento del 2,5 por 100 sobre 1969.

De ellos, 469.242 fueron varones, lo que supone una reducción del 1,95 por 100 con respecto al año anterior, y 96.286 mujeres, con aumento del 31,65 por 100.

En fin, del año 1970 puede calcularse en unos 4.680.592 el censo de conductores, de los que 981.566

pueden considerarse como noveles al llevar menos de dos años en posesión del permiso.

Las licencias para conducir ciclomotores expedidas en 1970 han sido 176.010, que superan a las expedidas en 1969 en 3.613 unidades, suponiendo un aumento del 2,10 por 100. De ellas, 166.099 corresponden a varones y representan un 94,37 por 100 del total, y 9.911 a mujeres, representando un 5,63 por 100.

### Denuncias

En 1970 se han formulado 2.298.639 denuncias, con un aumento de 483.414 sobre 1969, que supone un incremento del 26,63 por 100.

A partir de 1968, la relación de denuncias por 1.000 vehículos de parque ha aumentado como consecuencia de la ampliación de la plantilla de las fuerzas de vigilancia.

En 1970, el 96,04 por 100 de las denuncias lo fueron por infracción al Código de la Circulación, y el 3,96 por 100, por el Reglamento de Transportes.

### Suspensión de permisos de conducir

Las privaciones de permisos (acordadas por la autoridad judicial) han sido 22.119, que supone un aumento del 23,80 por 100 sobre 1969.

Las sanciones de suspensión del permiso (acordadas por la autoridad gubernativa) en 1970 fueron 18.484, que resultan ser tres veces superiores a las de 1969, lo que es reflejo de las directrices marcadas con el fin de corregir aquellas conductas que, al infringir alguno de los preceptos del Código de la Circulación a que se refiere el artículo 289 del mismo Cuerpo legal, se ha estimado que han creado situaciones de peligro para sí mismos o para los demás usuarios de las vías.

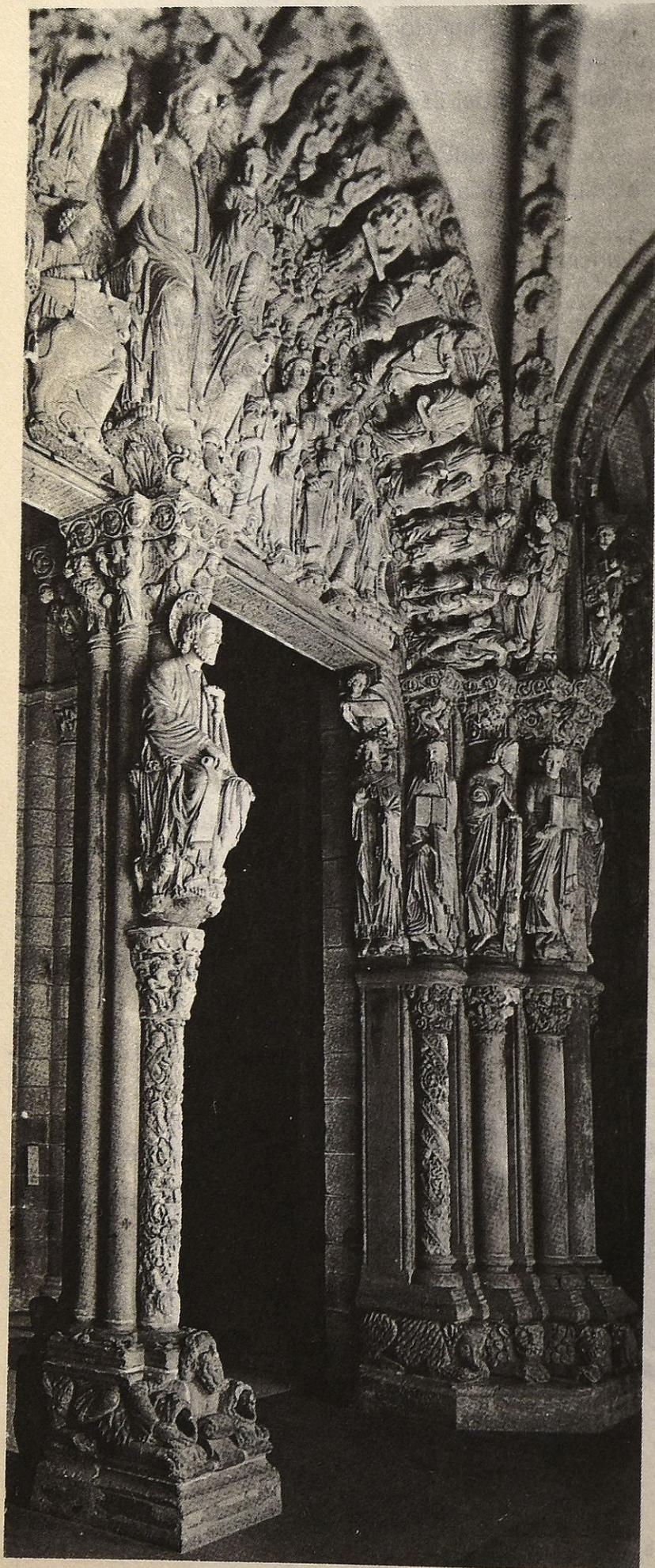


- Servicio Oficial exclusivo para Guipúzcoa
- Venta de recambios originales FOMOCO
- Venta turismos FORD
- Puesta a punto electrónica a motores, equilibrado de ruedas, alineación de direcciones, etc.

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

# EL CAMINO DE SANTIAGO

Santiago de Compostela, Catedral. Pórtico de la Gloria.



Desde los Pirineos a Compostela, enlazando comarcas con fisonomía propia, se extiende el Camino, que tiene más de un milenio de vida. El año 950 el obispo Godescalco llegó hasta el sepulcro del Apóstol al frente de un grupo de peregrinos franceses. Entonces la ruta jacobea inició los más fecundos contactos espirituales entre los pueblos de Occidente. La Europa medieval se sintió solidaria de una civilización que hundía sus raíces en el mundo clásico, pero que se expresaba con un lenguaje profundamente cristiano.

El Camino de Santiago aparece así como un lazo que fue atando, siglo a siglo, a gentes muy diversas dentro de un ideal religioso. Pero al calor de la fe se produjo un denso trasvase de formas artísticas, de fermentos culturales. Entraron en España modos de vida ultrapirenaicos en el momento en que todo el norte de la Península se repoblaba con cristianos procedentes de tierras musulmanas —mozárabes—, transmisores de la refinada civilización islámica. Así pudo surgir el estilo románico como el primer definidor de la unidad europea, aunque enriquecido por las aportaciones orientales.

El "camino francés" tuvo su más caracterizada expresión en los dos siglos —XI y XII— que siguieron al año mil. Desde el corazón de la Borgoña, la gran abadía benedictina de Cluny supo estimular la devoción a Santiago —Símbolo de la Cristiandad— fundando prioratos y hospitales a lo largo de la ruta. En cada jornada los romeros encontraban santuarios que escondían venerables reliquias; cada día escuchaban nuevos relatos de los milagros debidos al Apóstol. Y, por si fuera poco, para ilustrar mejor a los peregrinos surgió la primera guía de viaje que produjo la Edad Media. Escrita por un francés, Aymeric Picaud, informaba sobre los itine-

MAR CANTABRICO



rarios, las comidas, las buenas y malas aguas, el carácter de las gentes, las iglesias famosas, las costumbres..., terminando con una entusiástica descripción de Compostela y de su famosa basílica.

La vía jacobea quedó abierta a Europa —como la más precoz y excepcional experiencia turística— en la época románica. Pero se mantuvo con vitalidad durante el período gótico, y aun en plena época renacentista y barroca se restauraban los santuarios y hospederías que la jalaban. Su significado no se ciñe a un par de siglos y por eso hoy mantiene su fuerza evocadora. Peregrinar a Compostela partiendo de Roncesvalles o de Somport significa revivir un proceso histórico y artístico lleno de sentido espiritual a lo largo de las regiones más distintas: el Alto Aragón, el país Vasco-Navarro, la Rioja, Burgos, Tierra de Campos, León, La Hoya del Bierzo y Galicia, que abre sus verdes valles traspasando las ásperas cumbres del Cebrero.



### camino aragonés

El Camino de Santiago se inicia en España al cruzarse dos puertos pirenaicos: el Somport y Roncesvalles. El primero, áspero y difícil, abre paso a las tierras del Alto Aragón. Remontada la cumbre, los peregrinos encontraban cobijo en el desaparecido Hospital de Santa Cristina, que rivalizó en fama con los del Gran Bernardo y Jerusalén. Pasados los Arañones y Canfranc, la carretera desciende hacia

el Sur, siguiendo la ruta medieval. La primera jornada terminaba en Jaca, que conserva la más antigua catedral románica de la Península, concluida hacia 1063. Aunque sufrió después diversas transformaciones, es un edificio importante por el influjo que ejerció sobre otros del Camino. Además de las obras de arte que atesora el templo, debe verse el sarcófago de la infanta Doña Sancha, fallecida en 1095, en el Monasterio de las Benedictinas.

Puente la Reina, donde concluía la tercera jornada de los peregrinos que pasaban el Somport, mantiene todo su carácter jacobeo. Punto de unión con el Camino que procede de Roncesvalles, tuvo fama por los dos hospitales que servían para albergar a los romeros. Construida y poblada durante los siglos XI y XII, con tres largas calles, defendida



Jaca (Huesca). Puente de San Miguel.

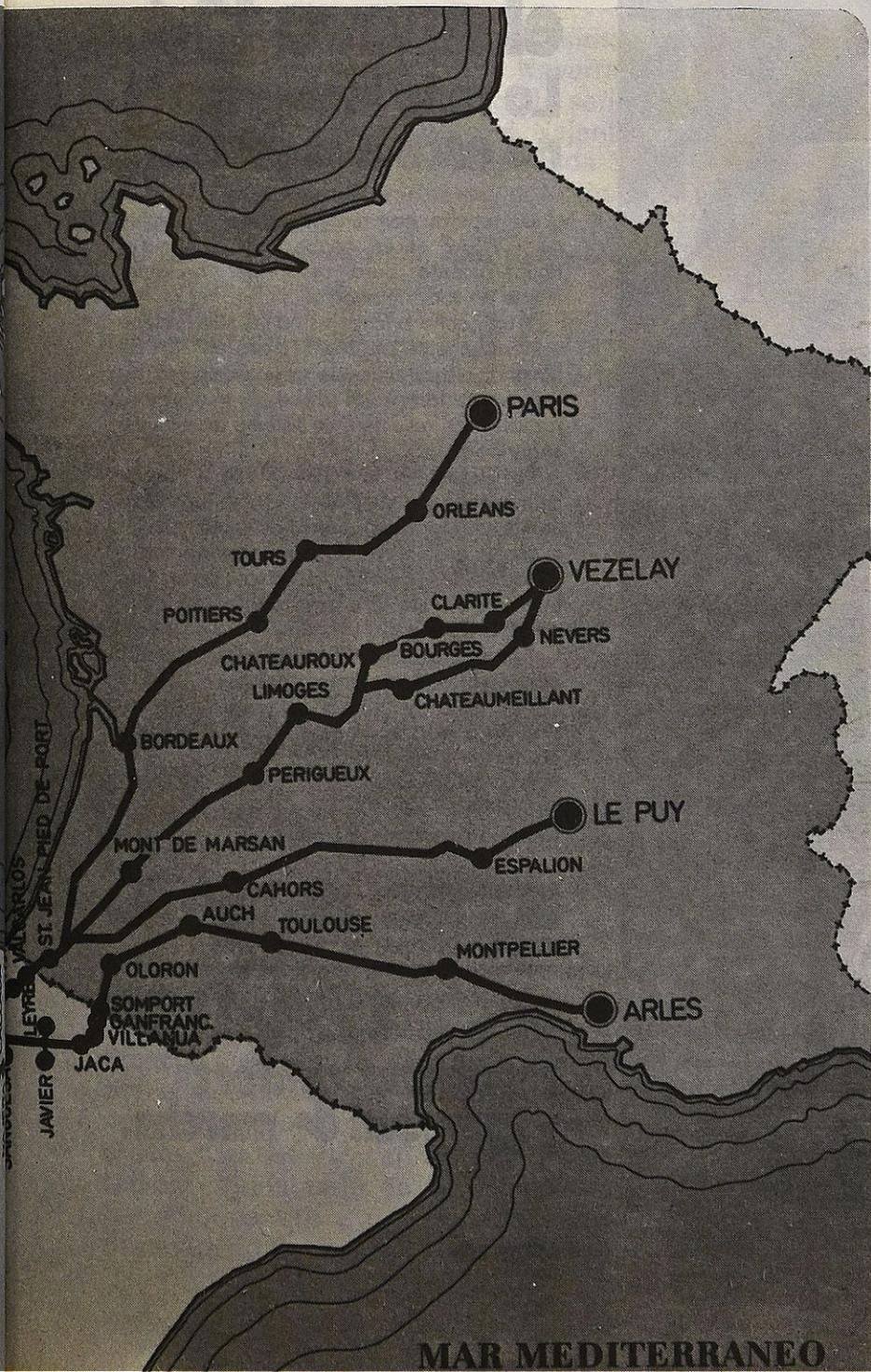
por murallas, protegida por diversos privilegios, se enorgullecía de poseer el magnífico puente de seis arcos edificado por la reina D.<sup>a</sup> Mayor o por D.<sup>a</sup> Estefanía. En el Hospital del Crucifijo, del que quedan notables restos, los peregrinos recibían pan, vino, leche y fuego. Es muy interesante su iglesia, construida en el siglo XV sobre otra románica, de la que subsiste la portada y otros vestigios, dedicada a Santiago.

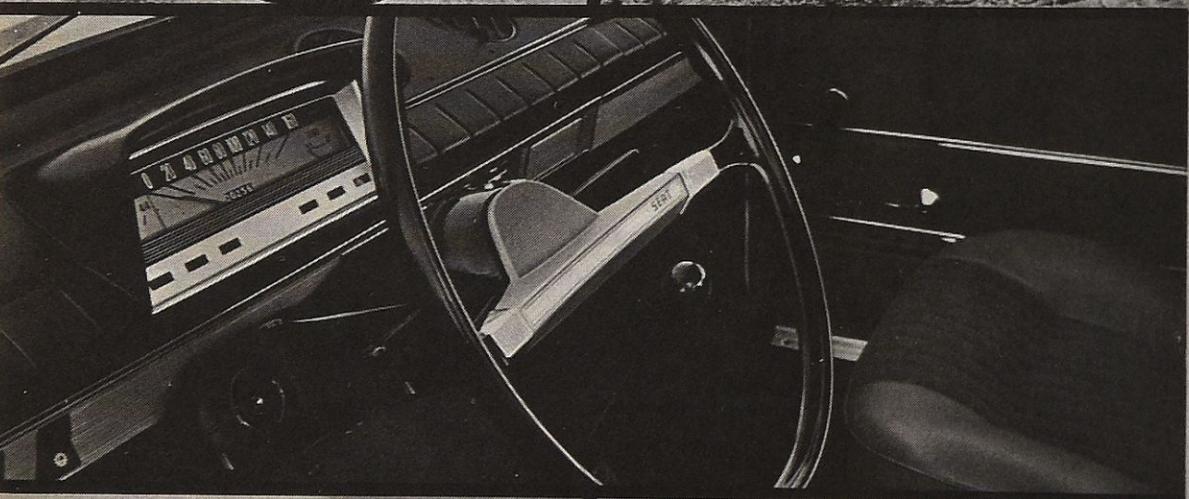


### camino navarro

El camino hacia Pamplona sigue por Burguete, Viscarret, Erro y Zubiri, ya en el valle del Arga. La capital de Navarra conserva algunos recuerdos vinculados estrechamente con la peregrinación. En torno a la Catedral había varios hospitales, el más famoso dedicado a San Miguel. La antigua iglesia mayor, de estilo románico, se relacionaba íntimamente con la de Compostela; la actual, gótica, con bellissimo claustro, fue levantada en el siglo XIV. Una hermosa imagen de Santiago Peregrino se conserva en el pórtico del templo dedicado a San Cernín. La ruta medieval desde Pamplona a Puente la Reina en muy poco difería de la actual. Abandonado el río, cruzaba el pequeño puerto del Perdón, atravesando pintorescos pueblos, en los que queda memoria de establecimientos para acoger a los romeros.

La entrada en España por Roncesvalles era la preferida por los peregrinos, a pesar del temor que les inspiraban las dificultades del terreno y las gentes. Roncesvalles aparece teñido de aromas de leyenda: allí fue muerto Roldán, uno de los doce pares de Carlomagno, luchando contra los sarracenos. La cruz que allí se conserva evoca la levantada por el emperador francés cuando, después de abrir el camino, vuelto hacia Galicia, dirigió una plegaria a Dios y a San-





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

Un coche con motor de 1.197 cm<sup>3</sup> y 65 CV-SAE es un coche con potencia y temperamento para responder brillantemente en todo momento.

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

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

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

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

## SEAT

### 124-D

seguridad, confort  
y suavidad de marcha.

## EL CAMINO DE SANTIAGO



Valcárclos (Navarra). Vista Parcial.

tiago (Códice Calixtino). En esta zona surgieron diversas fundaciones monásticas y hospitalarias; la más famosa es la hospedería que subsiste al pie de Ibañeta. La gran colegiata, restaurada hace unos años, refleja la importancia de este lugar en los albores del siglo XIII.

Al atravesar el Ebro los romeros entraban en Logroño, que tenía dos templos románicos importantes: Santiago y Santa María del Palacio. Ahora los de mayor prestancia son el de San Bartolomé, de estilo gótico, y la Colegiata de Santa María la Redonda, con airosas torres barrocas. Una piadosa tradición fija en Logroño la curación milagrosa de un niño por San Francisco de Asís cuando fue a Compostela como peregrino; por haber salvado a su hijo el padre levantó el convento de franciscanos a orillas del río.

Nájera fue un lugar importantísimo en la ruta jacobea, residencia de los monarcas de Navarra durante los siglos X y XI, hasta 1076, en que la Rioja se incorporó a la corona de Castilla. El puente sobre el Najerilla se considera obra de San Juan de Ortega, discípulo de Santo Domingo de la Calzada. A mediados del siglo XI los reyes Don García y Doña Estefanía fundaron Santa María la Real, con un albergue para los peregrinos, que todavía existía en el siglo XV. Es muy original la iglesia, con sus sepulcros a los pies incrustados en la montaña; el claustro es uno de los más bellos del Renacimiento español. Había en Nájera otros hospitales y sendos templos dedicados a Santiago, dentro y fuera de los muros de la ciudad.

La ciudad de Santo Domingo de la Calzada se levanta a orillas del río Oja y surgió gracias al esfuerzo del santo que le dio nombre. Construyó un puente para facilitar el paso de los peregrinos, arregló los caminos entre Nájera y Redecilla y transformó su eremitorio en hospedería. Los monarcas protegieron la nueva urbe, que ya tenía cierta importancia al morir el fundador a comienzos del siglo XII. La iglesia actual, levantada a fines de esta centuria, es un importante ejemplar del primer estilo gótico francés en España. Dentro del templo, junto a la cripta que contiene el sepulcro del santo, un gallo y una gallina vivos recuerdan uno de los más celebrados milagros ocurridos en el Camino: la inocencia de un peregrino injustamente ahorcado, acusado de robo, se puso de manifiesto por el canto de las aves después de asadas.

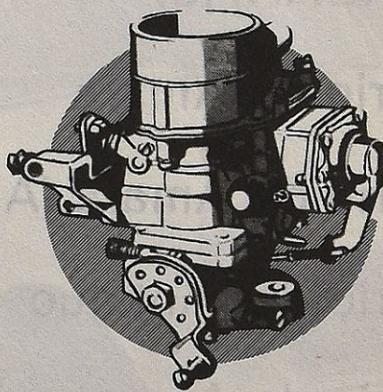
Burgos, la tierra del Cid, destaca por su importancia. Asiento de numerosas instituciones dedicadas a proteger a los peregrinos, aquí confluía otro camino que procedía de Francia a través del país vasco, internándose en la meseta por el desfiladero de Pancorbo. Desde el siglo XI abundan noticias sobre fundaciones piadosas, entre ellas sobresale el Hospital del Rey, en las afueras de la ciudad, no lejos del famoso Monasterio de las Huelgas; ambos fueron creados por Alfonso VIII y tienen larga y brillante historia. Aunque desapareció la catedral románica, en la gótica ocupó un lu-

gar preferente la capilla dedicada a Santiago. La visita a todos estos monumentos y a otros, como la Cartuja de Miraflores, las iglesias de San Lesmes, San Gil y San Esteban, dan un singular atractivo a esta urbe, coronada por las ruinas de su viejo castillo. El románico tiene en la provincia magníficas muestras. Fuera de la ruta jacobea resulta aleccionadora la contemplación de los Monasterios de Arlanza y de Silos, cuyo claustro impar surgió precisamente gracias a las corrientes artísticas desarrolladas al calor de las peregrinaciones.

En Sahagún hubo un importantísimo monasterio benedictino, en torno al cual se desarrolló la historia de la ciudad. Por desgracia, del edificio sólo quedan algunos restos. En cambio se mantienen en pie dos iglesias mudéjares: San Tirso y San Lorenzo, ejemplares muy representativos del "románico de ladrillo"; cargado de acento popular. No quedan en Sahagún restos de los hospitales que allí hubo. Los peregrinos iban adelante, después de atravesar el río Cea, por Calzada del Coto, Bercianos del Camino y Burgo Ranero; pero ahora hay que desviarse para seguir la carretera hasta Mansilla de Mulas, probable punto de entronque con la vieja calzada. Esta población conserva todavía sus viejas murallas. Antes de cruzarse el río Porma está la bifurcación que conduce en pocos kilómetros al Monasterio mozárabe de San Miguel de Escalada. Pasado el puente, que es todavía medieval, quedan restos de una antigua hospedería. Cuando se remonta el alto del Portillo se vislumbra León.

La ciudad de León, cabeza de un reino en la época románica, rivalizó con Burgos entre las más celebradas del Camino de Santiago. En la Edad Media el casco urbano quedaba dentro de las murallas romanas, a las que se incrustaron la colegiata de San Isidoro, construida en dos etapas durante la segunda mitad del siglo XI, y la catedral, gótica. La iglesia románica, además del panteón con sus pin-

**NO CONTAMINE LA ATMOSFERA  
CONFIENOS SU PROBLEMA  
DE CARBURACION**



Servicio Técnico Oficial

**SOLEX**

**CARROCERIA Y GÁRAGE  
STINUS, S. L.**

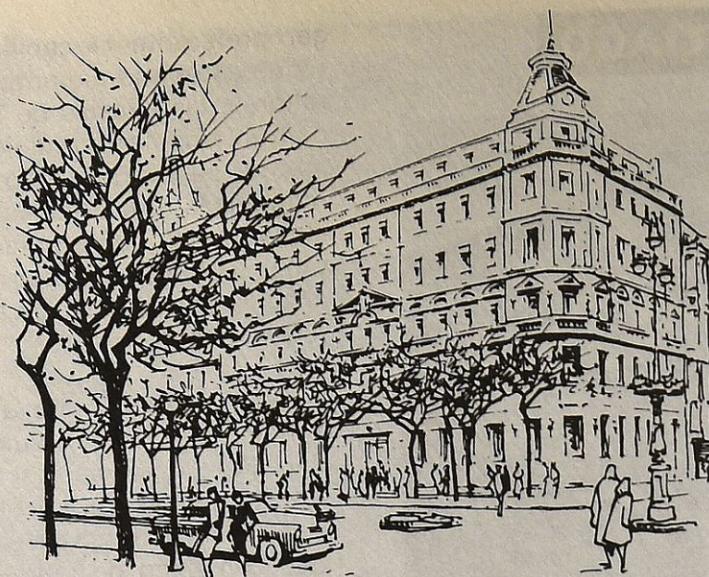
FUNDADA EN 1893

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**



# Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

---

**Casa Central:**

**Avenida de España, 19**

**SAN SEBASTIAN**

## SUCURSALES URBANAS:

- |                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| Barrio de Amara              | - Avda. Sancho el Sabio, 31 |
| Barrio de Amara (Anoeta)     | - Avda. Isabel II, 15       |
| Barrio del Antiguo           | - Matía, 58                 |
| Barrio de Azcuene-Trincherpe | - Azcuene, 3                |
| Barrio de Eguía              | - Eguía, 3                  |
| Barrio de Gros               | - Gral. Primo de Rivera, 19 |

**40 SUCURSALES Y AGENCIAS**

---

(Aprobado por el Banco de España con el número 5.003)

## EL CAMINO DE SANTIAGO

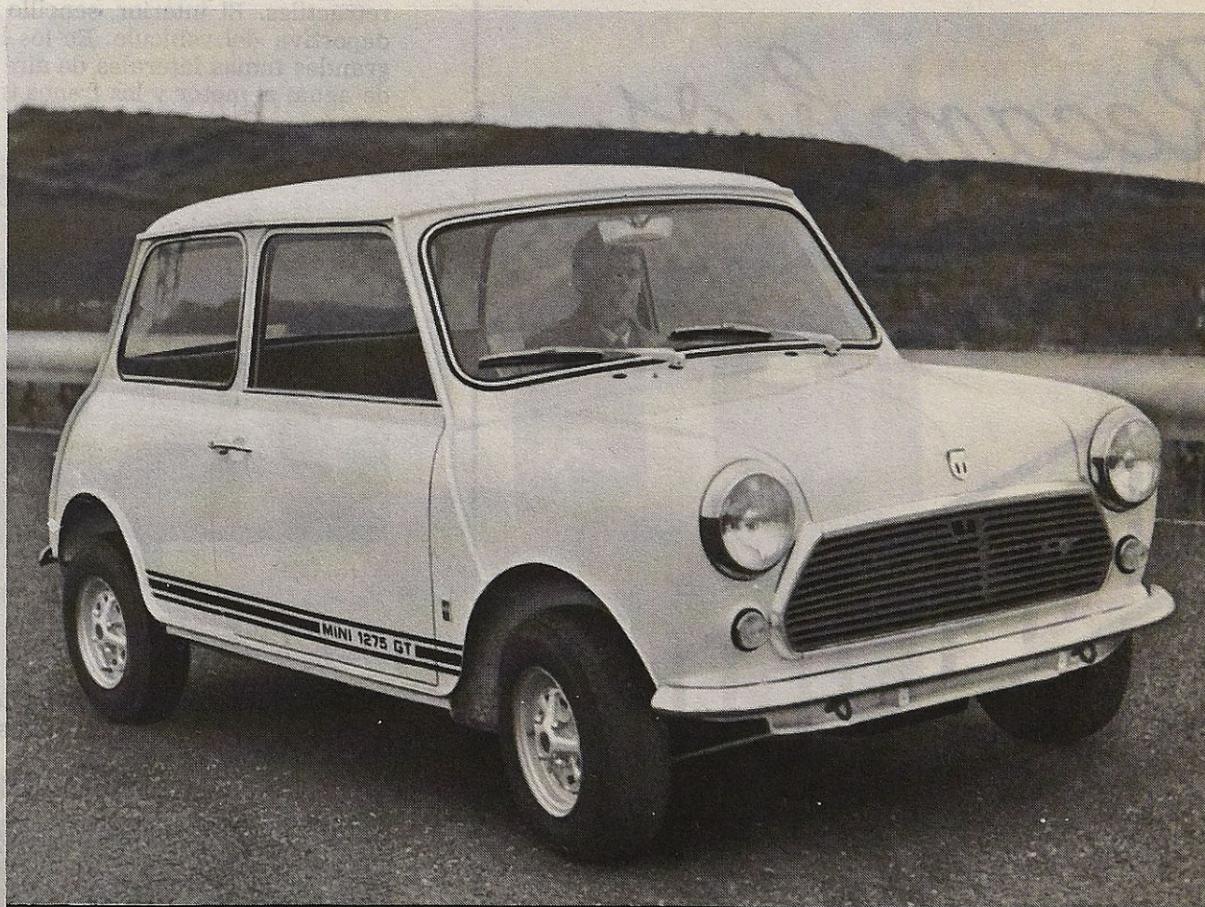
turas, interesa porque en su arquitectura se desarrolla el esquema de Jaca y Frómista; con planta de cruz latina, justifica el proceso artístico que culmina en Compostela. La Catedral, con sus bellísimas vidrieras, refleja en toda su pureza los rasgos de Reims. Un marcado carácter jacobeo tiene San Marcos, levantado junto al puente que cruzaban los peregrinos. Hoy el bello edificio renacentista vuelve a ser hospedería.

Desde Villafranca del Bierzo el camino va ascendiendo hacia Galicia. El actual se aparta levemente de la calzada medieval, pasados los pueblos de Trabadelo y Ambasmesas, cuando se llega al Puerto de Piedrafita. Aquí se separa la carretera que sigue hacia Lugo, utilizada por algunos peregrinos, y la que conduce directamente al Cebrero. Pocos poblados mantienen como éste su fuerza evocadora. En una zona donde abundan las nieves, la niebla y la ventisca se apiñan algunas casas con techo de paja y planta aproximadamente circular, recordando las viviendas de los primitivos celtas. Allí se sitúa desde muy antiguo un santuario y un hospital. Recientes descubrimientos arqueológicos conceden singular valor a la iglesia, coetánea de las levantadas en Asturias en los siglos IX y X. En el Cebrero se localiza un milagro difundido por todos los peregrinos: la transformación en carne y sangre de una Sagrada Forma que sostenía un clérigo de poca fe; este prodigio se ha relacionado con la leyenda del Santo Grial.

La carretera desde Samos a Sarria sigue muy de cerca el camino primitivo. Esta villa, aunque tiene actualmente carácter moderno, fue importante en la Edad Media, conservando la iglesia románica de Santa Marina y la memoria de un hospital, restaurado en el siglo XVI, donde se socorría a los peregrinos. Junto a estas instituciones debe recordar-

se, en Villanueva de Sarria, el Hospital, que se convirtió en Monasterio de Santa María Magdalena.

La última etapa que recorrían los peregrinos, desde Pallas del Rey a Santiago, atravesaba, según el Códice Calixtino, los pueblos de Libureiro, Santiago de Boente, Castañeda, Vilanova y Ferreiros. El itinerario es, más o menos, el mismo que se sigue en la actualidad. El primer pueblo conserva todavía hoy su iglesia románica, de marcado carácter popular; se halla en la comarca de Mellid, cruce importante de caminos, porque aquí se reunía el que seguía la zona costera y pasaba por Oviedo, entrando en Galicia por Ribadeo. En Mellid subsisten los templos románicos de Santa María y San Pedro, cerca de los cuales había sendos hospitales; más tardío, de época gótica, es el convento de Sancti Spiritus, que tuvo aneja una importante hospedería. Boente, Castañeda y Vilanova nos sitúan en la comarca de Arzúa, donde queda memoria de algunos hospitales. Es tierra de importancia ganadera, con magníficos bosques de castaños. Atravesando pequeños valles y contemplándose a veces extensos horizontes dominados por el pico Sacro, el Camino iba llegando a su fin. En Labacolla —donde se encuentra hoy el aeropuerto y se alzaba un bello crucero, hoy localizado en un jardín que existe al final de la rúa de San Pedro, en la propia Compostela— solía lavarse la gente francesa, según el Calixtino, "por amor al Apóstol... la suciedad de todo su cuerpo". A sólo cinco kilómetros, cuando se alcanzaba el Monte del Gozo, se admiraba ya el panorama de la ciudad, y más cerca todavía los peregrinos se tendrían a orar ante el "Cuerpo Santo" de un romero muerto en el camino y traído prodigiosamente hasta allí por Santiago. Así se llegaba, utilizando las palabras del famoso Códice, a "Compostela, la excelentísima ciudad del Apóstol, que posee toda suerte de encantos y tiene en custodia los preciosos restos mortales de Santiago, por lo que se considera justamente la más feliz y excelsa de todas las ciudades de España".



# MINI 1275 GT

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

# Bertone y Pininfarina

Por vez primera dos famosos carroceros italianos exponen algunas de sus creaciones en el Salón del Automóvil de Barcelona. Se trata, nada más y nada menos, que de Bertone y Pininfarina, verdaderos artistas en la especialidad.

## PININFARINA

Pininfarina comenzó su obra en el año 1930 en Turín. En Barcelona exhibe dos de sus más famosas realizaciones basadas en el Ferrari 512-S y el Alfa Romeo 33.

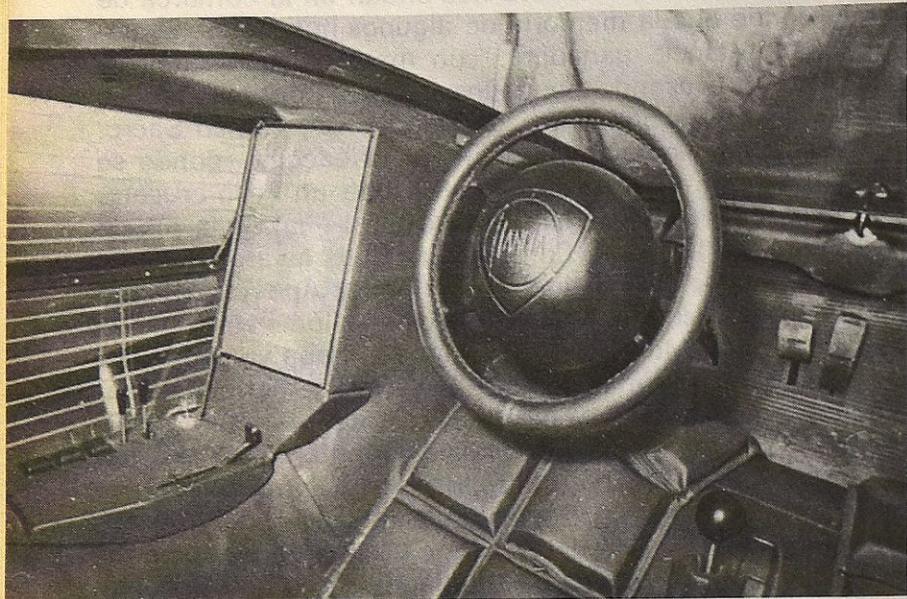
El Alfa Romeo 33 se caracteriza principalmente por su línea tipo "cuña" que tan brillantes resultados ha dado y continúa dando en las competiciones deportivas. La abertura elíptica con que termina la parte delantera tiene como objeto servir de toma de aire para refri-

gerar el radiador de agua, los frenos delanteros y el habitáculo en general.

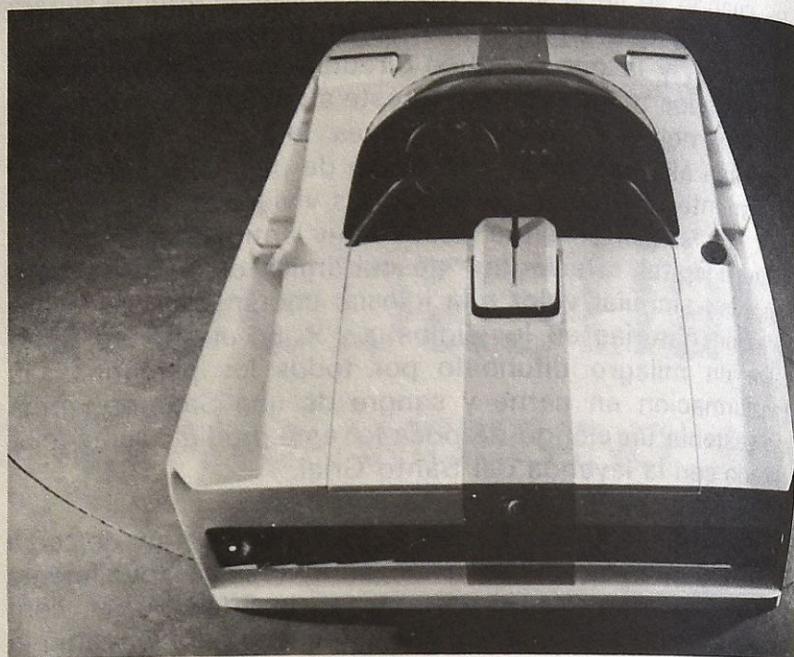
Particular cuidado se ha tenido en la terminación del interior y la cuestión de la seguridad ha sido igualmente estudiada con detalle. El Salpicadero está revestido completamente de gomaespuma y el vehículo lleva arco de seguridad y cinturones. Los asientos de diseño anatómico aseguran una posición perfecta de conducción.

El prototipo que Pininfarina ha realizado sobre el Ferrari 512-S, de nueva concepción, es de características puramente deportivas. La línea del vehículo es fruto de las experiencias aerodinámicas desarrolladas en colaboración con el Politécnico de Turín.

El frontal se particulariza por una ligerísima abertura horizontal, que hace las funciones de tomas de aire dinámicas para el ra-



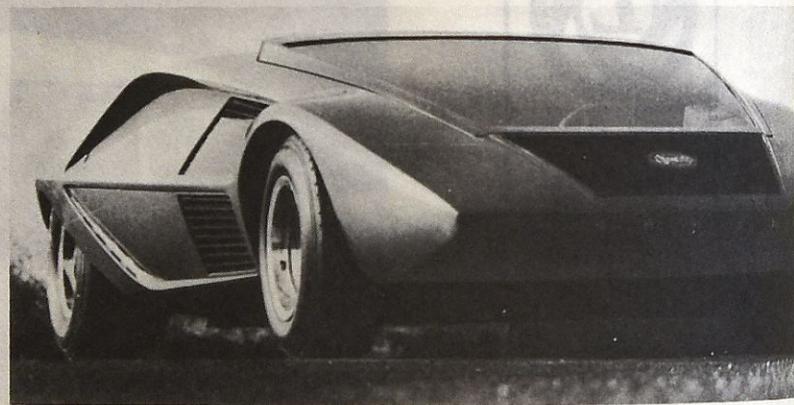
STRATOR BERTONE



ALFA ROMEO 33

diador de aceite y el interior y en la que están insertos los indicadores de posición delanteros.

En los guardabarros, de grandes dimensiones debido a la gran sección de los neumáticos, están alojados dos potentes faros de iodo, retráctiles. El interior, sencillo y funcional, está adaptado a la línea deportiva del vehículo. En los laterales del habitáculo incorpora dos grandes tomas laterales de aire, cuya misión es refrigerar el radiador de agua, el motor y los frenos traseros.

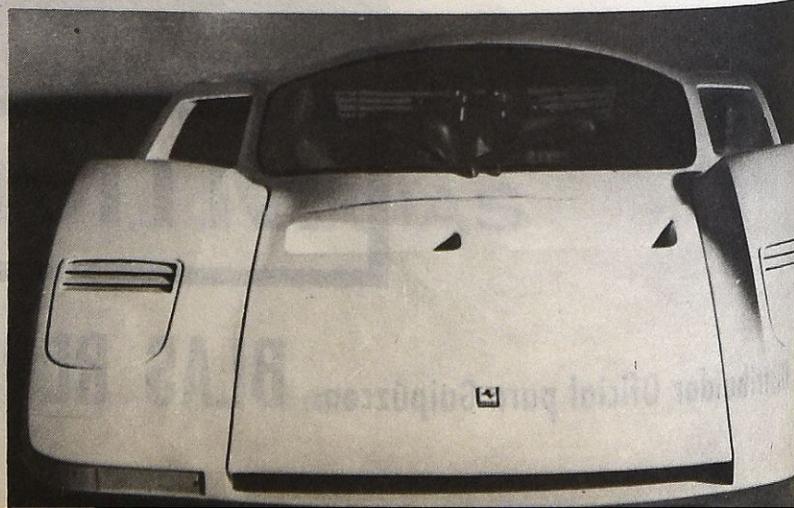


STRATOR

## BERTONE

Los modelos expuestos por Bertone en su "stand" de Barcelona, muestran la multiplicidad de los estudios e investigaciones que ha llevado a cabo en el sector del automóvil. Tres realizaciones, comple-

FERRARI, 512-S



*Recambios  
Accesorios*

**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

**SAN SEBASTIAN**

# en el Salón de Barcelona

tamente diferentes, acaparan la atención del público visitante del Salón: el "Shake", el "Stratos" y el "850 Spider Racer".

El "Shake" se ha realizado sobre un chasis de Simca 1200-S (es decir, el Coupé producido por Bertone para la casa francesa), oportunamente adaptado, siguiendo por un lado las rígidas reglas fundamentales impuestas por las propias características de empleo de los "buggies" (necesidad de notables sacudidas, radio de giro limitado, protección mediante barra antivuelco, etc.) y, por otro lado, utilizando los elementos estilísticos ya lanzados en un estudio precedente (Runabout-Bertone, 1969).

Además, se ha caracterizado al vehículo con una terminación impecable, claramente en contraste con aquélla de ordinario aproximativa de otras realizaciones.

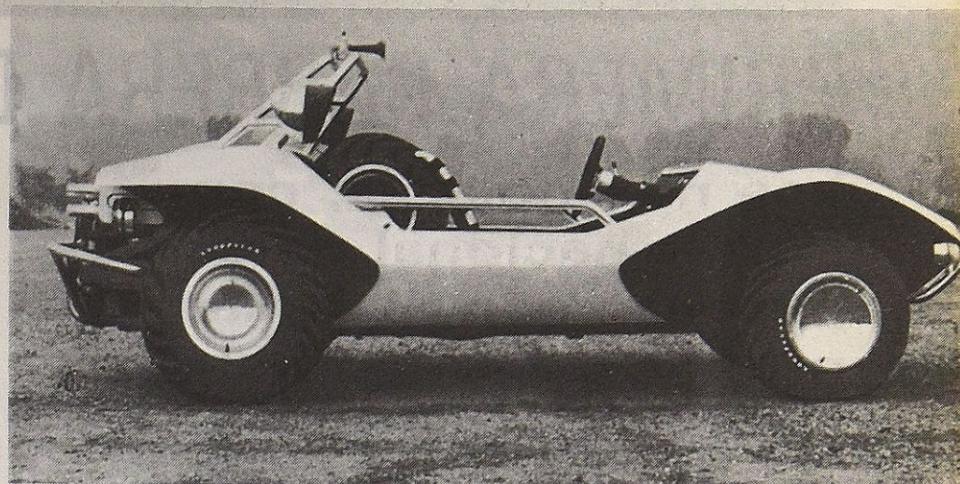
Entre los detalles más interesantes destacan el tablero móvil que desaparece, los asientos de correas entrelazadas, la barra antivuelco doble que sostiene los faros y las bocinas, y la rueda de recambio situada entre los asientos posteriores.

Con el "Stratos", por el contrario, Bertone ha querido explorar a fondo la posibilidad de soluciones que se alejan claramente de todo lo que hasta ahora se ha realizado. Ha creado, especialmente, el chasis, las suspensiones y todo el complicado sistema de dirección.

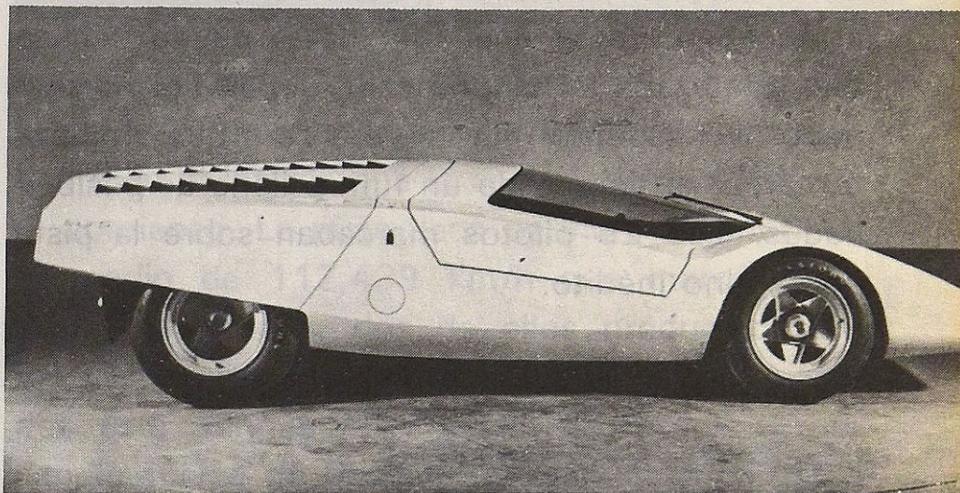
El grupo motopropulsor es el del Lancia Fulvia 1,6 HF, que tiene un reconocido prestigio conseguido a través de los resultados obtenidos en innumerables competiciones. El grupo de dirección constituye uno de los elementos fundamentales, puesto que de su geometría ha dependido la posibilidad de realizar el nuevo ingreso al coche a través de una portezuela única que se abre en la parte anterior.

Para las luces se han utilizado, asimismo, soluciones nuevas. Delante dispone de una faja luminosa alimentada por diez faros, tan ancha como el coche. Detrás, las luces están alojadas en un anillo que circunscribe al radiador. Las luces indicadoras de dirección, anteriores y posteriores, tienen una serie de lámparas que se iluminan progresivamente.

El tercer modelo exhibido, el 850 Spider, ya es conocido de nuestros lectores. En Italia, Bertone ha sobrepasado la meta de las 100.000 unidades producidas, meta que ningún otro carrocerero italiano ha sobrepasado. Derivado del 850, Bertone produce el tipo Racer, un coupé meticulosamente terminado y con unas prestaciones francamente brillantes.



SHAKE



FERRARI, 512-S

(Motor Press)



## LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

Cuando piense en instalación o renovación de sus oficinas consulte a:

# RONEO

UNION CERRAJERA, S. A. • MONDRAGON (Guipúzcoa)

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 414048 - SAN SEBASTIAN

# PRIMERA CARRERA DE LA FORMULA 1430

**Los monoplazas, con motor nacional de serie, pasaron con éxito la prueba de fuego del Campeonato.**

Cuando el director de carrera bajaba la bandera nacional y 25 monoplazas del Fórmula 1430 arrancaban de la línea de meta, puede decirse que empezaba la historia seria del automovilismo deportivo español. Fue la hora cero que empieza a marcar el tiempo de un futuro lleno de posibilidades. Los 26 pilotos marcaban sobre la pista un camino inédito.

### Un gran esfuerzo

Quedaban atrás innumerables horas de trabajo y de sacrificio. Trabajo de la Comisión Deportiva de la Fórmula 1430, trabajo de los constructores, trabajo y sacrificios de muchos pilotos, en fin, para quienes el banderazo del pasado do-

mingo abría unas puertas a las que hasta ahora no habían podido tener acceso.

Detrás está el respaldo de la mecánica de un motor de serie nacional que ha prestigiado a uno de los modelos de más aceptación de nuestra primera empresa de automóviles. Y la Federación Española de Automovilismo, que puso en movimiento todos los dispositivos para conseguir el fin propuesto. La Escuela de Ingenieros Industriales. En una palabra, muchísimas personas que, aunque vieron en el principio las enormes dificultades de las tareas, fueron, sin embargo, entregándose a ella sin condiciones ni exigencias.

### Los 27 pioneros

27 pilotos se habían inscrito para la primera carrera del Campeonato de Fórmula 1430, representando a 6 constructores. Dieciséis automóviles estaban contruidos por Selex, 6 eran "Lince", 2 "Cordobán", 1 "Hispakart", 1 "Roan" y 1 "Javier". Por Escuderías la "C.S." inscribió tres coches, otros tantos la "Montjuich", 2 la Escudería Matc, 1 la Pedralbes, otro la Javier, otro la Cepsa, 1 la Fina y otro la Amangüel. Los demás pilotos eran a la vez concursantes.

Los 27 hombres abrieron la brecha en esta modalidad deportiva de monoplazas, tras haber superado el mínimo de 10 horas de pilotaje, exigidas por la Comisión Deportiva, participando en los entrenamientos oficiales.

Estos resultaron un claro índice de las enormes posibilidades de los monoplazas. De entre todos destacó F. Josa, que cubrió 24 vueltas a un promedio superior a 112 km/h y dio su vuelta más rápida, record de entrenamientos, en 1.49.4. Segundo clasificado fue Van Dulken; así hasta 20 pilotos, a los que en una manga de repesca se añadieron 5 más, de modo que en la parrilla de salida había 25 hombres el domingo dispuestos a conseguir la victoria.



## Una competición histórica

Pese a que el tiempo era desapacible y la lluvia caía sobre Madrid, en el Circuito del Jarama se registró una entrada muy abundante. Estaban programadas dos carreras, una del grupo 1 y otra del grupo 2 antes que la de Fórmula, pero está claro que el interés se centraba en ver correr a los nuevos monoplazas.

Tras la vuelta de reconocimiento, que abrió el 1430 que llevaron Del Val y Lazcano al Londres-Méjico, los F-1430 formaron en la parrilla de salida, acaparando la atención del público, que ya podrá disfrutar en lo sucesivo de auténticas carreras, sin necesidad de esperar a que los bólidos vengan del extranjero. Era un espectáculo impresionante, quizá porque era deseado y además estaba rodeado de un ambiente emocionado, porque al fin y al cabo aquellos monoplaza se integraban dentro de una "Fórmula española".

Dada la salida, el Jarama se llenó de ruido nuevo, mientras los pilotos forzaban sus máquinas para entrar con ventaja en la primera curva al final de recta. Era tal el ardor, que un ligero encontronazo en ese punto dejó fuera de combate, sin consecuencias personales, a 3 vehículos. Pronto se empezaron a distanciar los coches y ya en la vuelta 7 se registran los tiempos más rápidos de los corredores, lo que demuestra la buena preparación y su profesionalismo, que sin embargo no les llevó a cometer ninguna incorrección deportiva. Vueltas rápidas para otros concursantes en la número 8, en la número 9, en la 12, en la 15, en la 17 y la del ganador F. Josa en la 20, con un tiempo de 1.49.0., 4 décimas menos que



su mejor tiempo de entrenamiento. El paddock y la pelouse registraban en su movimiento de masas todo el interés que la carrera despertó desde el comienzo. La pista seca permitió obtener ese promedio de 112,439 km/h que marcó Josa. Cinco abandonos, dos de ellos producidos antes de finalizar la primera vuelta, y tres pasados ésta, ninguno por avería de motor, certifican la fuerza de una mecánica puesta a prueba en uno de los Circuitos más duros que existen y en los que los tan famosos bólidos de Fórmula 1 se resienten en mayor número. También los pilotos estuvieron a la altura de esta histórica carrera y mantuvieron un tren muy homogéneo que, sin duda, podrán mejorar cuando la pista esté en mejores condiciones y desde luego en un Circuito más rápido, como puede ser el de Montjuich.

Puede decirse, sin temor de exagerar, que la carrera del día 4 de abril, valedera para el Campeonato de España de conductores de Fórmula 1430, significa el comienzo de la historia del automovilismo deportivo español.

AMORTIGUADORES

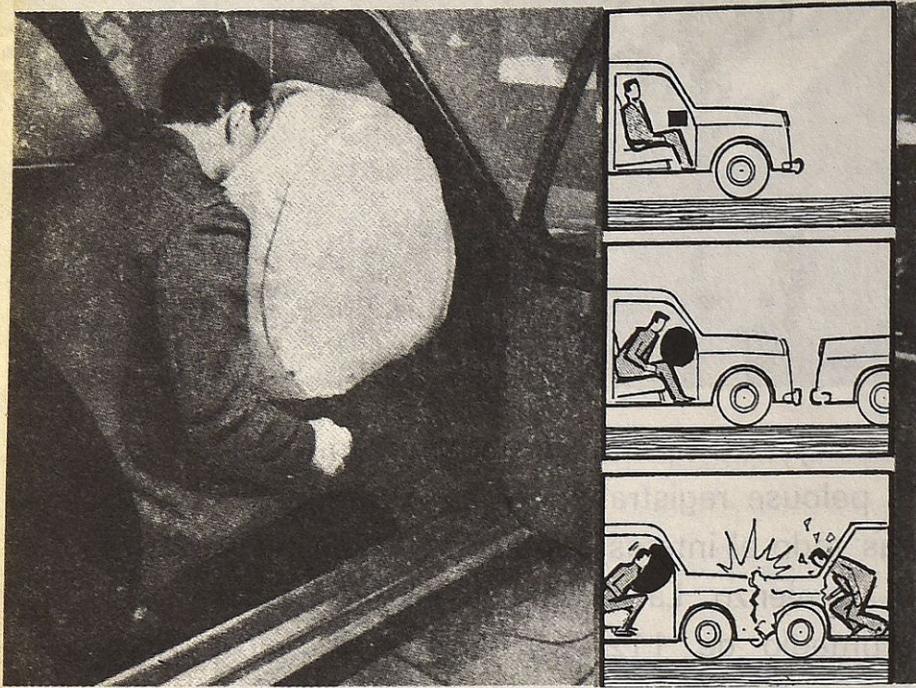


- Venta
- Servicio Oficial
- Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

TALLERES AMARA

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

## EL BALÓN QUE SALVA LA VIDA



*Este automovilista que tiene su cara incrustada en este enorme balón acaba de salvar su vida. Los dibujos que aparecen a la derecha de la fotografía muestran el desarrollo de este nuevo invento en un choque frontal a 60 kilómetros por hora.*

*Desde el momento del impacto, antes de que el cuerpo del hombre bascule hacia adelante y se estrelle contra el volante,*

*el parabrisas o el panel de mandos, este balón se infla ofreciendo en menos de cincuenta milésimas de segundo una protección casi total.*

*Este procedimiento americano ha sido presentado en París durante una semana a los garagistas e industriales del automóvil.*

*A partir del 15 de agosto de 1973 todos los coches vendidos en Estados Unidos, así como los que ellos importen, deberán estar equipados con este dispositivo. Esta decisión acaba de ser tomada por el ministro de Transportes de U.S.A., después de haberse apercibido de que el sesenta por ciento de las heridas mortales eran provocadas por choques frontales.*

*Se supone que inicialmente este dispositivo costará alrededor de 1.800 pesetas.*

## LA "STANDARD OIL" PRESENTA UN NUEVO SISTEMA PARA LA DEPURACION DE LOS GASES DE ESCAPE

Los especialistas de la "Standard Oil" están poniendo a punto un nuevo catalizador a base de cobre y de níquel, capaz de eliminar el 93 % de los vapores de peróxido de nitrógeno contenidos en los gases de escape.

Este nuevo catalizador se utiliza con otro catalizador encargado de reducir en un 96 % los vapores de óxido de carbono, y en un 91 % los residuos de hidrocarburos.

La Oficina de Investigaciones del Grupo "Esso" ha construido este nuevo dispositivo después de haber experimentado cerca de 1.000 muestras de diversos materiales.

Este nuevo descubrimiento se produce en el momento en que Mr. Ruckelshaus, director del nuevo Organismo para la Protección del Medio Ambiente, recuerda a la industria americana "que ya no tiene excusas para retrasar la aplicación de los procedimientos 'anticontaminación'".

El director de la Oficina de Protección del Ambiente, recientemente constituida, afirmó, además, que el presidente Nixon está decidido a resolver los problemas de la contaminación del ambiente.

Los gases del escape de los automóviles, ya disminuidos en los años 1960, deberán reducirse otro 90 % para 1975. Las empresas culpables de ensuciar las aguas costeras o fluviales o el ambiente atmosférico serán multadas. "Podemos resolver —dijo el director de la Oficina de Protección del Ambiente— todos nuestros graves problemas de contaminación del ambiente, bien utilizando la tecnología de que ya disponemos o elaborando una tecnología nueva que pronto podríamos dominar."

## RESTAURANT



**LA  
TAVERNE  
BASQUE**

5, RUE DE LA REPUBLIQUE

T.º 26 01 26

**SAN JUAN DE LUZ**

(Junto al Puerto)

Dirección: José Luis Herrero

## NUEVO MOTOR MAS LIMPIO DE LA "HONDA"

La Empresa japonesa "Honda Motor Co." ha desarrollado un nuevo motor de automóvil que produce menos de la quinta parte de los gases nocivos de escape que emiten los motores actuales.

Funcionarios de la "Honda" han manifestado que el motor mezcla la gasolina con aire en tales proporciones, que se reducen considerablemente la producción de monóxido de carbono y de óxido nítrico. Además, el motor consume del 10 al 20 % menos de gasolina. Probablemente se instalará en los automóviles en 1973.

## NOVEDAD FIAT: EL 127

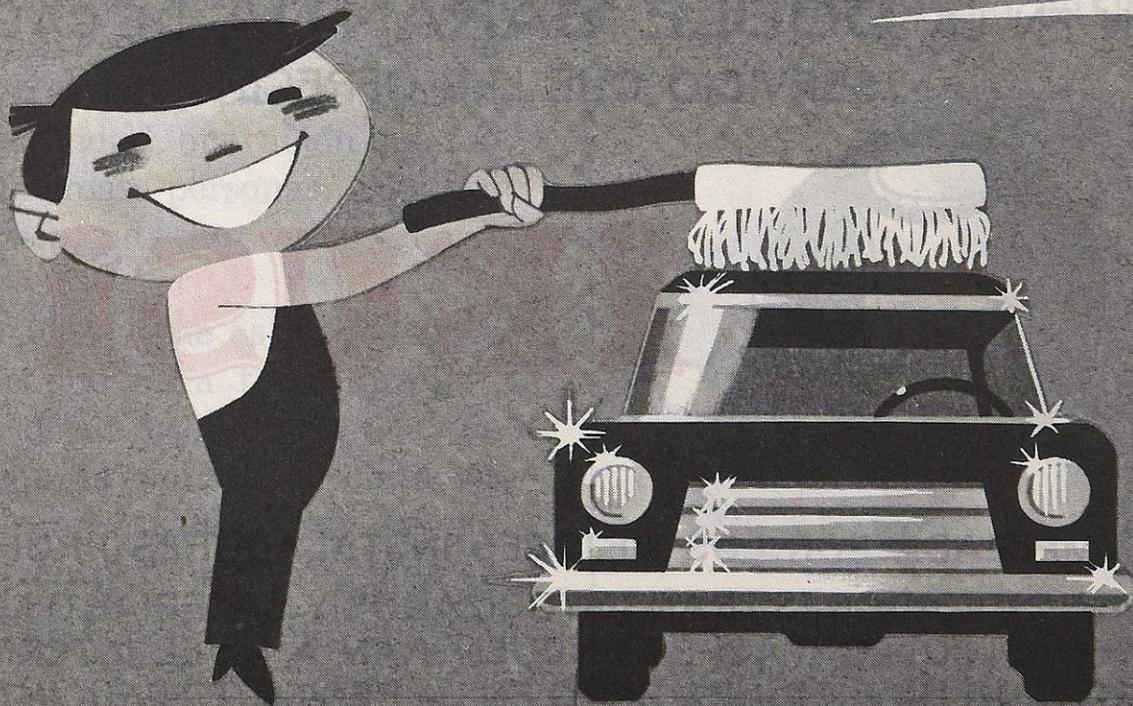


Se ha presentado en Turín el último modelo de la gama Fiat, el 127. Se trata de un tracción delantera, con un motor de 903 c.c., que arroja una potencia de 47 CV. DIN. Más adelante informaremos a nuestros lectores sobre el nuevo vehículo, ofreciéndoles una prueba resumida efectuada por nuestro enviado especial en la localidad italiana.

(Motor Press)

# nennette

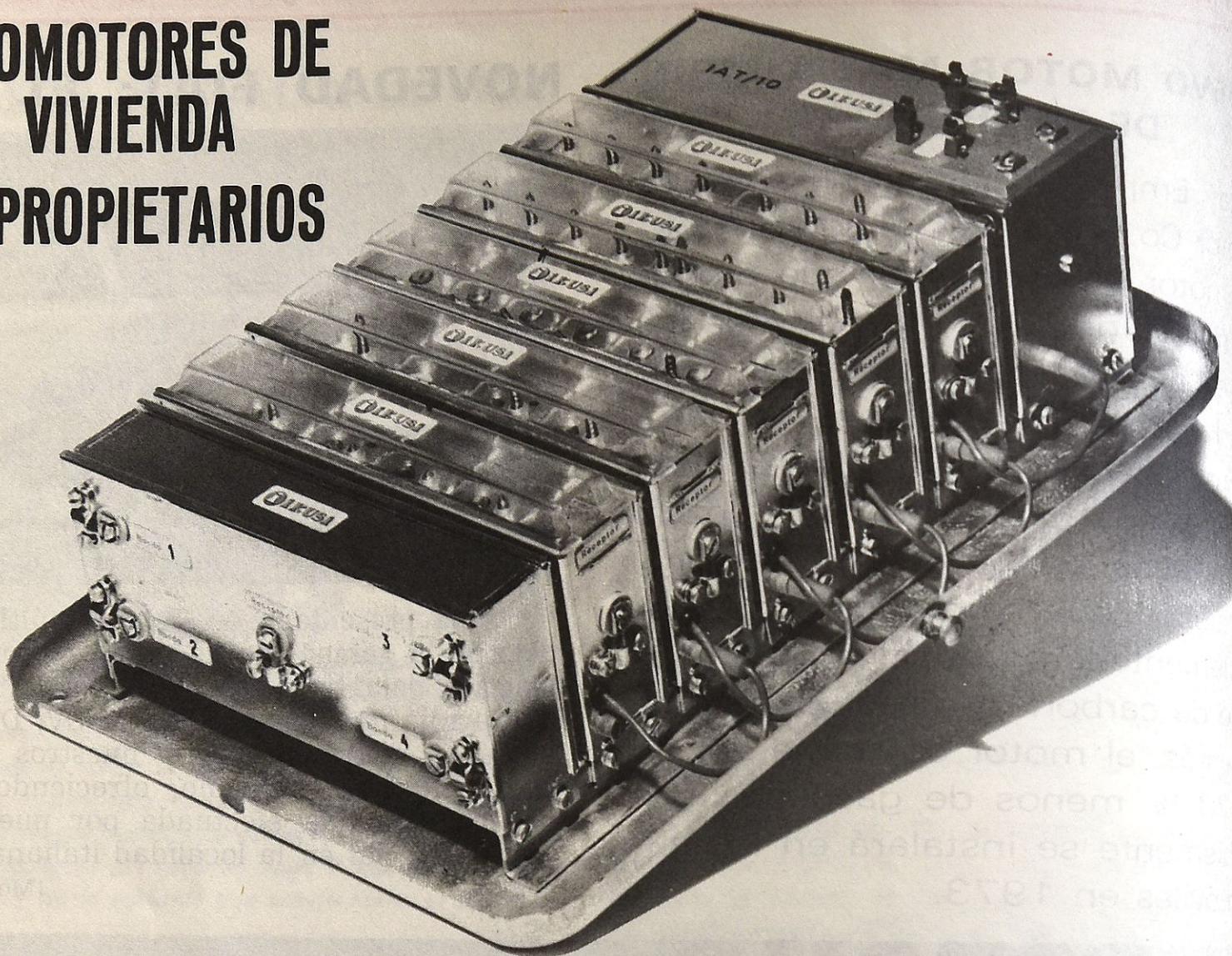
## un pase limpia y abrillanta



**NENETTE, CEPILLO ABRILLANTADOR**  
De gran utilidad para mantener siempre limpia la carrocería de su coche. Absorbe el polvo y devuelve el brillo original.

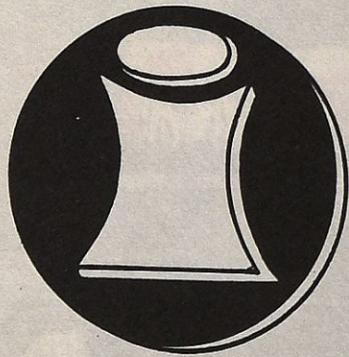
# Krafft

**TECNICOS DE LA CONSTRUCCION**  
**PROMOTORES DE**  
**VIVIENDA**  
**COPROPIETARIOS**



CUANDO TENGAN QUE DECIDIR LA COLOCACION DE  
**ANTENAS COLECTIVAS**

PIENSEN EN LA DOBLE GARANTIA DE CALIDAD Y  
SERVICIO QUE LES OFRECE



**IKUSI**®

LA MARCA EMPLEADA POR LOS MEJORES INSTALADORES PROFESIONALES.  
SU GAMA DE AMPLIFICADORES TRANSISTORIZADOS Y MATERIAL DE DISTRIBUCION  
PARA ANTENAS COLECTIVAS, SE ENCUENTRAN A NIVEL INTERNACIONAL;  
HABIENDO OBTENIDO UN ROTUNDO EXITO EN LA RECIENTE FERIA INTERNACIONAL  
DE COMPONENTES ELECTRONICOS CELEBRADA EN PARIS EL PRESENTE AÑO.



**IKUSI**

FABRICA: Polígono Industrial n.º 27 - B.º Martutene - SAN SEBASTIAN (Guipúzcoa)

# MAS DE 3.500 SEAT "600" EMBARCADOS PARA FINLANDIA

**Los transporta un barco  
especial, de diez pisos.**

En Finlandia, el popular Seat "600" español se ha colocado a la cabeza de ventas, sobre modelos de muy reconocido prestigio europeo. Ahora la firma Autonovo, que distribuye este vehículo, ha adquirido 3.532 unidades del Seat 600, para otros tantos usuarios finlandeses.

El domingo de Resurrección, en Barcelona, atracó el buque "Dyvi Pacific", especialmente acondicionado para el transporte de automóviles, en el que fueron embarcados el lunes día 12, en el breve espacio de 18 horas, esos 3.532 "Seiscientos" que van a españolear muy lejos de nuestras fronteras. La operación, excepcional por la entidad que en sí tiene, es una más de las muchas que Seat viene realizando desde hace tiempo, pues hemos de recordar que ya en 1970 realizó exportaciones por un total de 28 millones de dólares.

Cincuenta conductores introdujeron ininterrumpidamente, en los diferentes pisos del "Dyvi Pacific", los tres mil y pico de coches, en un alarde de efectividad, operación que fue presenciada por numerosas personas, así como por periodistas y recogida por las cámaras de NO-DO y TVE.

Ese "coche para todo", que es el Seat 600, sigue siendo un "coche para toda Europa", hacia donde parte desde la Factoría Seat de Barcelona. Y si bien la noticia acredita los productos de una empresa concreta, no podemos olvidar que, en definitiva, redunda en el mejor crédito de todo el país a escala europea.

## EL DYVI PACIFIC, INMENSO GARAJE FLOTANTE

El "Dyvi Pacific" es un barco de 6.455 T. de peso muerto, con nueve puentes (o pisos) y un décimo para los equipos de navegación,



sala de radio, etc., diseñado especialmente para transportar automóviles, en trece o catorce filas por piso. Las plataformas de piso a piso también se usan para transportar coches.

El motor del barco tiene una potencia de 9.600 caballos, que pueden impulsarle a más de 19 nudos de velocidad. Cuenta con una notable instalación de aire acondicionado, que mantiene la temperatura interna de 20° centígrados, aunque el exterior esté a 20° bajo cero.

## DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

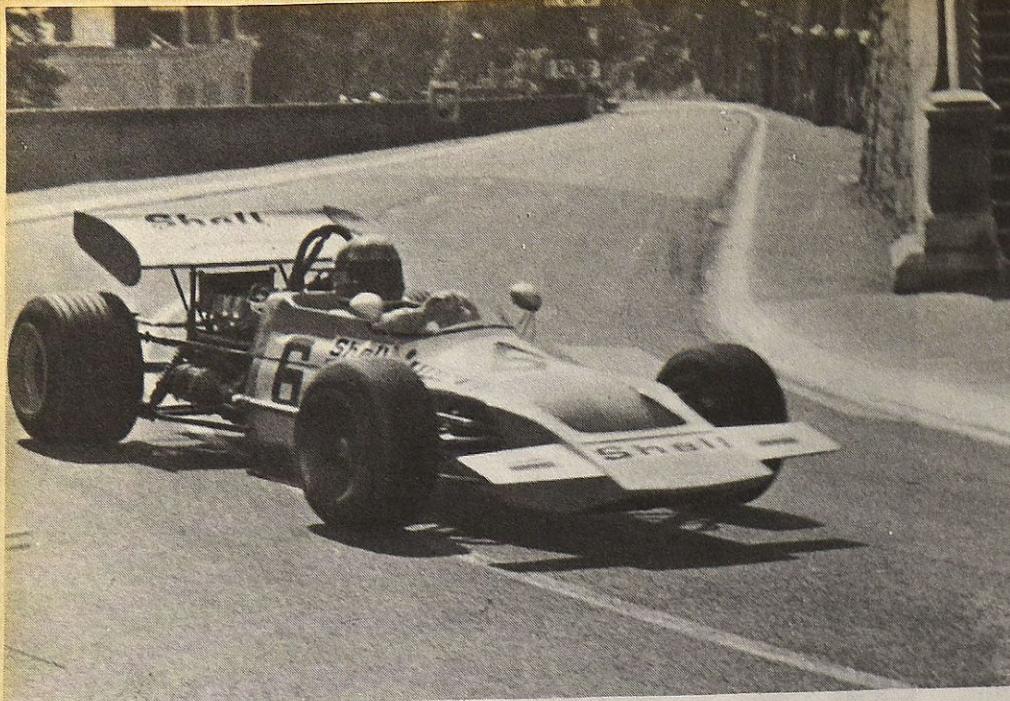
Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS  
COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

# CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

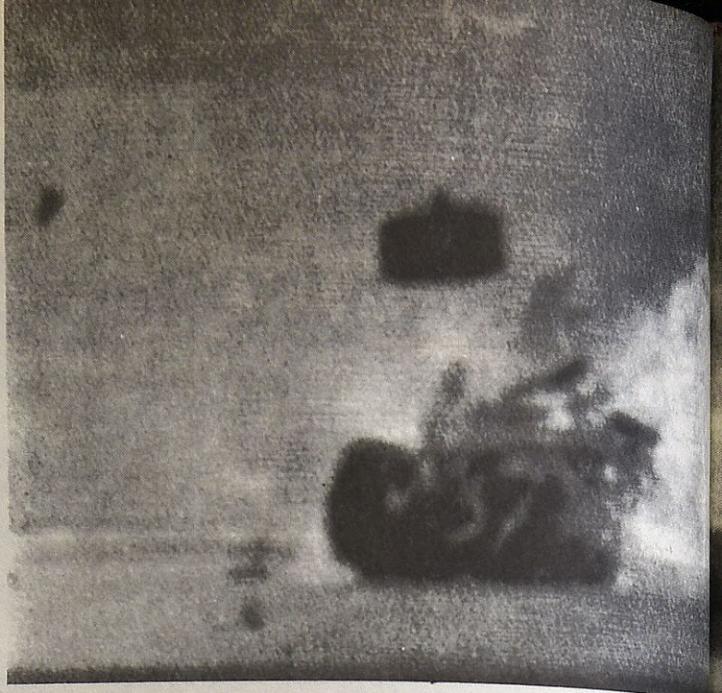


De arriba a abajo:

Jean Pierre Beltoise entrando en la curva del Puente Oscar. En la vuelta n.º 68, quedaría apartado de la carrera en la rampa que conduce a dicho lugar, por avería en la Delco.

Francois Cevert, en la pericia, n.º 1 de la parrilla de salida. ¿Fue demasiado impetuoso, en su deseo de conseguir una victoria de marcado signo tricolor?

Los prototipos participantes en la carrera "ADOUR-OCEAN", en acción. En cabeza dos magníficos vehículos, un Chevron y un Porsche 915 preparado por SONAUTO.



El Porsche del piloto suizo Wissel

## GRAN PREMIO DE PAU

**Beltoise, al borde de la victoria  
Wissel, en segunda posición, venció  
tras la retirada del desafortunado  
piloto francés**

**¿Es censurable la actuación de  
Cevert?**

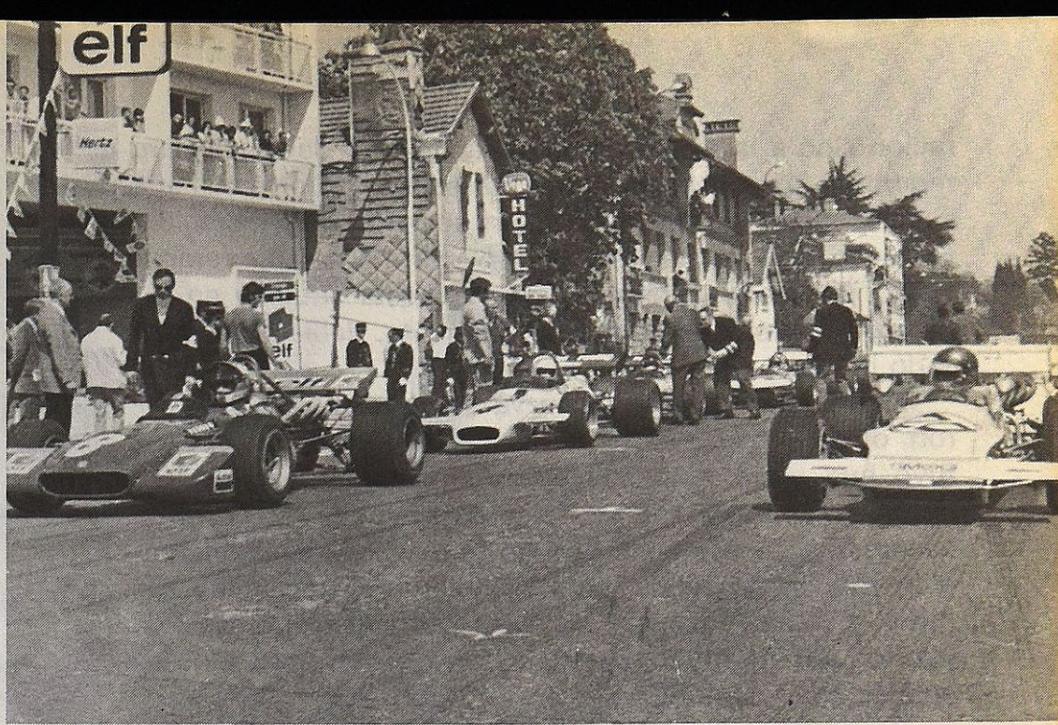
El pasado 25 de abril, se disputó sobre la pista del circuito de Pau, el tradicional Gran Premio de Fórmula 1 que anualmente congrega en la capital de Bearn a miles de aficionados de uno y otro lado de la frontera. A pesar de que este año, se notaba una ausencia de figuras por coincidir con los "1.000 Kms de Monza", la afluencia de público fue masiva, calculándose que más de 25.000 personas presenciaron la carrera.

Los días 23 y 24 se celebraron los entrenamientos oficiales caracterizados por los incesantes chubascos acompañados de ráfagas de viento que impedían realizar "cronos" interesantes. Por ejemplo, el viernes Peterson que fue el hombre más rápido, rodó en 1-34-4/10, mientras que otros pilotos decidieron no salir a la pista, siendo únicamente 9 los que participaron en la primera sesión de entrenamientos. El sábado también bajo la lluvia no hubo sin embargo, otra alternativa para los pilotos, que en esas penosas condiciones rebajaron sensiblemente los tiempos de la víspera, a pesar de la existencia de numerosos charcos de agua sobre la pista. Los tiempos conseguidos en esta segunda sesión de entrenos fueron los que sirvieron para adjudicar las posiciones en la parrilla de salida, que publicamos en la página siguiente.

A las 14,40 se da la salida del Gran Premio bajo un sol radiante, que desde primeras horas de la mañana resalta la belleza de las nevadas cumbres pirenaicas que se divisan desde Pau. Peterson se coloca en cabeza seguido de Cevert quien le rebasa en la tercera vuelta, mientras el compacto pelotón se estira considerablemente. Como consecuencia de la aglomeración con que se rueda en los primeros momentos, Depailler se detiene en la pista para cambiar el dañado capot de su Tecno, incorporándose a la carrera se rápidamente a la carrera. Mientras, otro Tecno, el de Cevert, manda en la carrera, pilotado por Cevert a un ritmo internacional, va sacando casi 2 segundos por vuelta a su inmediato



tiendo en los "1.000 kms. de Monza".



seguidor, Petterson, confirmando los pronósticos que señalaban como claro favorito al joven piloto francés, vencedor, pocos días antes en el circuito alemán de Hockenheim. Sin embargo, en la vuelta 10, debido sin duda a los esfuerzos a que se había visto sometido, el motor del Tecno revienta literalmente, lo que obliga a Cevert a ver la carrera desde los boxes. Pero no es sólo él quien abandona en esta décima vuelta; Petterson, debido a dificultades de cambio, también lo hace.

De este modo Beltoise pasa a primera posición, con 6 seg. y 8 décimas de ventaja sobre su inmediato seguidor Jabouille, al que viene pisando los talones el Brabham de Schenken. Algo más distanciados ruedan Graham Hill, Reine Wissel, Reutemann, Fittipaldi, etc.

En la vuelta 12, el Lotus de Birrell se sale de la pista quedando fuera de combate, aunque el piloto sale ileso.

Mientras tanto Beltoise va aumentando progresivamente su ventaja. En la vuelta 25 es ya de 23 segundos, y a mitad de carrera esto es, en la 35, supera ligeramente los 25 segundos. A partir de este momento, el que parece ser el futuro vencedor, se estabiliza, atento sin embargo a las pizarras que le van mostrando los cronometradores, porque Jabouille, Schenken y Wissel, que vienen tras él están recuperando décimas en algunas vueltas.

El incidente más grave de la carrera se produce en la vuelta 25; Brambilla víctima del bloqueo de frenos, arremete violentamente contra las pacas de paja en la curva de la estación, y su Brabham sufre graves desperfectos. Jean Max que le sigue pasa sobre algunas piezas desprendidas del bólido de Brambilla, rompe su radiador y se ve obligado a detenerse en los boxes perdiendo varias vueltas.

Poco después Emerson Fittipaldi, como consecuencia de la rotura de un rodamiento, abandona en la vuelta 34. Aunque ya desde las primeras vueltas al March de Beltoise se le había apreciado un ruido algo extraño que parecía debido a una carburación defectuosa, a partir de la mitad de la carrera, el "rateo" se hace cada vez más acusado, y en la vuelta 60, a sólo 10 del final, es ya escandaloso. En estos momentos la ventaja de Beltoise sobre Wissel, que a partir de la vuelta 29 había pasado a segunda posición, es de 27 segundos, pero el sueco va recuperando 1 seg. 5/10 por vuelta. No había pues tiempo para enjugar la ventaja, pero saltaba a la vista que el March de Beltoise estaba "agonizando". Y así fue. En la vuelta 68, en la rampa ascendente que va desde la estación al puente Oscar, se detiene bruscamente, ante la lógica desesperación de Beltoise. Como se comprobaría más tarde, la avería no fue debida a un fallo de la carbu-



De arriba a abajo:

Los 16 bólidos participantes en la XXXI edición del Gran Premio de Pau se disponen a tomar la salida. Son las 14,40 del día 25 de Abril. Aproximadamente 90 minutos más tarde, solamente 8 podrían cruzar la línea de Meta.

El trío victorioso inicia la vuelta de Honor a bordo de el magnífico Rolls-Royce del servicio de relaciones públicas de Craven "A".

Reine Wissel, tras cruzar la meta del circuito del Bearn, se dispone a saborear las mieles del triunfo.

ración sino a la rotura de un contacto de la delco. De este modo tan sorprendente, Reine Wissel se encontró con una victoria al alcance de la mano, inesperada, pero merecida. El sueco, que había salido de la cuarta línea, fue remontando posiciones progresivamente hasta situarse en segunda posición, en la que, lógicamente, debía haber cruzado la meta.

Aparte de los abandonos ya comentados, se produjeron otros en el último tercio de la carrera. Jean Max tuvo que retirarse por fallos en el sistema de inyección, mientras Graham Hill lo haría en la vuelta 61 por falta de presión de aceite. En total, de los 16 bólidos que habían tomado la salida, sólo 8 pudieron cruzar la línea de meta. Este balance por sí ya es bastante explícito y da idea de los enormes esfuerzos a que se ven sometidos los coches en el circuito de Pau.

Tras el Lotus de Wissel, cruzaron la meta Jabouille y Jausaud, que compartieron los honores del triunfo con el sueco, dulcificando un poco la amargura producida por la sucesiva desaparición de Beltoise y Cevert, cuando tanto uno como otro hubieran podido conseguir la tan esperada victoria francesa, que no se ha producido desde 1962, año en que Trintignant, al volante de un Lotus, fue el artífice del triunfo. Nada se le puede reprochar a Beltoise, en cambio Cevert sí puede ser censurado, porque los hechos lo señalan. Tras batir el record de la vuelta más rápida —en la novena pasada— reventó el motor. ¿Quiere decir esto que se le exigió más de lo que podía dar de sí?

Cevert rebajó en 7 décimas el record de Jochen Rindt (1-18-9), y Wissel mejoró igualmente en 13 seg. y 9 décimas el tiempo total invertido, el pasado año, por el trágicamente desaparecido piloto austríaco.

JAVIER SANGÜESA

## PARRILLA DE SALIDA

CEVERT-TECNO/1-23-4	PETERSON-MARCH/1-24-5
SCHENKEN-BRABHAM/1-25-3	BELTOISE-MARCH/1-25-5
HILL-BRABHAM/1-25-6	JABOUILLE-TECNO/1-26
MAZET-CHEVRON/1-26-1	REUTEMANN-BRABHAM/1-27-1
BRAMBILLA-BRABHAM/1-27-2	BIRRELL-BRABHAM/1-27-2
WISELL-LOTUS/1-27-3	E. FITTIPALDI-LOTUS/1-28-1
MAX-MARCH/1-28-5	JARIER-MARCH/1-28-9
JAUSSAUD-MARCH/1-34	DEPAILLER-TECNO/1-41-6

## CLASIFICACION

Orden	Piloto	Marcas	Vueltas	Tiempo	Media
1	WISSEL	LOTUS	70 T.	1h 33' 23" 7	124,117
2	JABOUILLE	TECNO	70 T.	1h 33' 40" 4	123,749
3	JAUSSAUD	MARCH	70 T.	1h 33' 54" 3	123,443
4	MAZET	CHEVRON	70 T.	1h 34' 25" 9	122,756
5	JARRIER	MARCH	69 T.		
6	DEPAILLER	TECNO	69 T.		
7	REUTMAN		69 T.		
8	SCHENKEN		68 T.		
9	BELTOISE		67 T.		
10	HILL		60 T.		
11	JEAN M.		49 T.		
12	FITTIPALDI		34 T.		
13	BRAMBILLA		24 T.		

## ABANDONOS Y NO CLASIFICADOS

8 CEVERT  
20 PETERSON  
26 BIRREL

## VUELTA MAS RAPIDA

CEVERT, (9.ª).  
TIEMPO: 1 M. 18 S. 2 D., MEDIA 127,058 km/h.  
Récord anterior: 1 M. 18 S. 9 D. JOCHEN RINDT (+70).

# Reda Suiuzcoana, S.A.

## Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegasus S.A.



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA  
DINAMISMO  
AGILIDAD  
TIEMPO



Oficinas:

Bermingham, 1 (Esquina Zabaleta)  
Teléfs. 421883-421383  
SAN SEBASTIAN

en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

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



**LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA**

y los guipuzcoanos han trabajado siempre conjuntamente por un mayor desarrollo de la provincia.

Al cumplirse 75 años de su fundación, la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA quiere dejar patente su deseo de seguir, como hasta ahora, al servicio de todos los guipuzcoanos.

**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL  
DE GUIPUZCOA**



# EL TIEMPO Y EL TRÁFICO

Hablar del tiempo es algo tan socorrido que cuando dos personas no tienen nada que decirse y se encuentran ante un silencio embarazoso, la frase que generalmente les saca del apuro es más o menos: "¡Qué frío hace! Hoy tenemos dos grados más bajo cero que ayer", o "Parece que el tiempo mejora; por lo menos hoy no hace aire", etc. Este tema se ha actualizado tanto como el del tráfico y es que los dos "se han metido en casa". El primero con las intervenciones en televisión de los distintos "hombres del tiempo" que informan a diario de las borrascas, anticiclones, marejadas, etc. que amenazan la Península. ¿Quién no sabe hoy lo que significan las cuñas anticiclónicas y los frentes de aire frío o caliente? Y, en cuanto al segundo, todas las personas están implicadas en él, ya sea como peatones o conductores, y sufren las consecuencias de un tráfico superabundante y cada día más incómodo.

Pero ahora es al tiempo al que le toca hablar; ya está hablando. De mil maneras nos dice que los fríos días del invierno tocarán a su fin dentro de poco. Lo dice el aire blando y suave de algunas tardes; el sol de los días sin nubes, luminoso y templado; el azul tan limpio del cielo; lo dice esa hierba nueva que apunta por donde puede con su color verde nuevo; lo dicen las ramas desnudas de las pobres acacias madrileñas martirizadas por los gases de los coches y autobuses, en las que empiezan a insinuarse las yemas, los brotes tiernos; lo dice la moda con nuevos y alegres colores y largos nuevos; lo dice, en fin, la gente que se siente más ligera, más alegre, como si con el buen tiempo llegara una nueva vida, una nueva esperanza, una libertad nueva.

Pero también este buen tiempo, con su carga de felices y prometedores días, trae consigo la inevitable seguridad de los numerosos accidentes de tráfico que van a producirse.

En todos los países del mundo en que el parque automovilístico es importante o ha experimentado un aumento considerable, se han empezado a estudiar, con más de dos meses de anticipación, las medidas a tomar para que, en las próximas vacaciones de Pascua, el número de accidentes no sobrepasen, por lo menos, los del año anterior. Miles de personas trabajan minuciosa y concienzudamente para que las condiciones de las carreteras, los itinerarios a seguir, la información precisa y necesaria, ayuden al usuario a realizar sus desplazamientos con la mayor seguridad posible. Los organismos oficiales de cada país que se ocupan de la regulación y ordenación del tráfico, vigilancia de carreteras, etc., así como las entidades privadas que colaboran con los mismos para conseguir un tráfico mejor, hacen todo lo que está de su parte para evitar el constante aumento de los accidentes; pero ¿qué hace el usuario? Es precisamente en él, en el conductor de un vehículo cualquiera, ya sea turismo, camión, motocicleta, en quien, en la mayoría de los casos, reside la solución del problema, y es él quien

debe colaborar con entusiasmo y tenacidad, con un sentido de responsabilidad perfectamente definido y claro, para conseguir que esas tristes y penosas estadísticas dejen de subir.

A todas las personas les gusta que se respeten sus derechos; pero, ¿se tienen en cuenta los derechos de los demás? ¿No es verdad que no se piensa en ellos porque es más cómodo creer que éstos no nos conciernen a nosotros? Es absolutamente necesario que la gente se dé cuenta de la importancia del respeto mutuo. Se está luchando por conseguir un mundo mejor. Un mundo mejor bajo todos los aspectos: técnico, económico, científico, social. Se ha recorrido ya un buen trecho de camino, pero bastante menos del que por la capacidad de sus hombres y las técnicas poseídas era de esperar. Y lo más triste es que lo que ha fallado no han sido los medios económicos, no han sido los ingenieros mecánicos y técnicos, no han sido los recursos naturales, lo que ha fallado ha sido el hombre mismo.

Que en estas vacaciones de Pascua que se acercan, así como también en los fines de semana, viajes improvisados, etc., las personas que tienen la suerte de poder disfrutar de la alegría de unos días de descanso, sepan ser dueños de sí mismos y sepan respetar los derechos de los demás. Si el hombre no falla podrá conseguirse, sin duda alguna, un notable descenso de esta sangría inútil. Así se conseguirá, también, avanzar un poco más en el camino de ese mundo mejor con el que todos sueñan, incluso sin saberlo.

M. MENENDEZ



## ¿QUÉ ES MOLYKOTE?

Un superlubrificante a base de disulfuro de molibdeno purísimo que añadido al aceite del cárter impide el contacto metal-metal, evitando así los rozamientos mecánicos y el consiguiente desgaste de cilindros y pistones. Se añade en proporción del 3%, cada 5.000 Kms. Sus resultados son asombrosos. Pregunte a los expertos. DE VENTA EN ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO DEL AUTOMÓVIL, ESTACIONES DE SERVICIO, ETC. Si desea una mayor información o el escudo MOLYKOTE para su coche llene y envíe el adjunto cupón a KRAFFT.

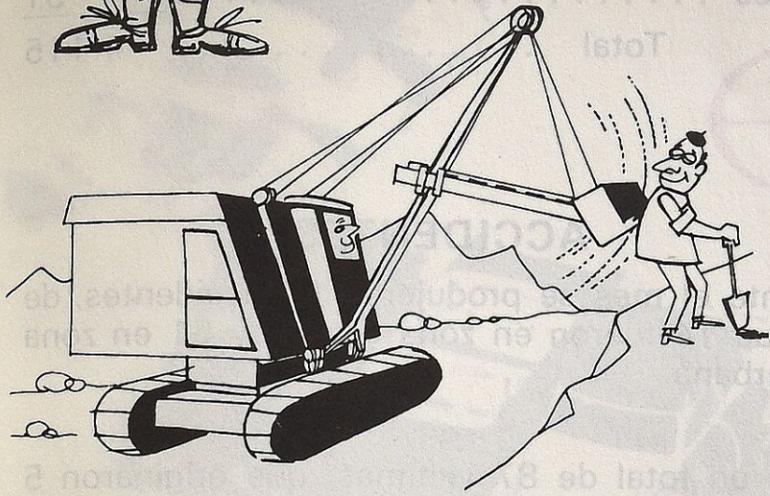
**Krafft** cuida su coche

- Deseo me remitan más amplia información sobre MOLYKOTE y sus beneficiosos efectos en el automóvil.
- Les ruego me envíen un escudo MOLYKOTE.

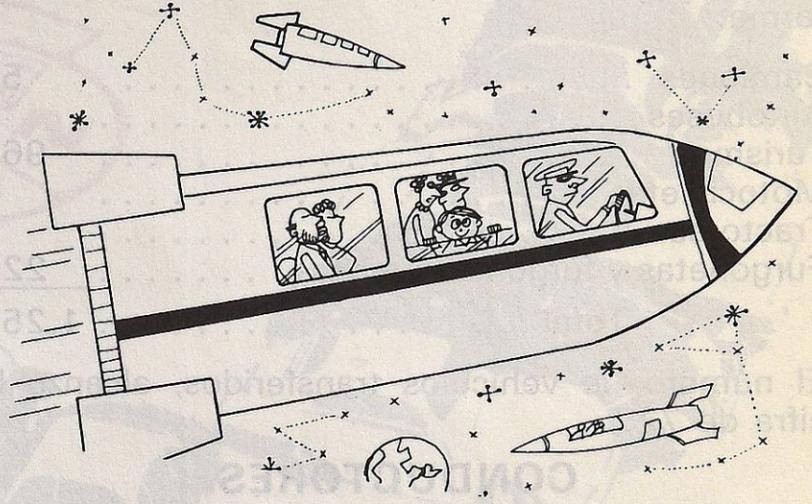
Dirija este cupón a  
KRAFFT, S.A. - Departamento de Relaciones Públicas - Andoain (Guipúzcoa)



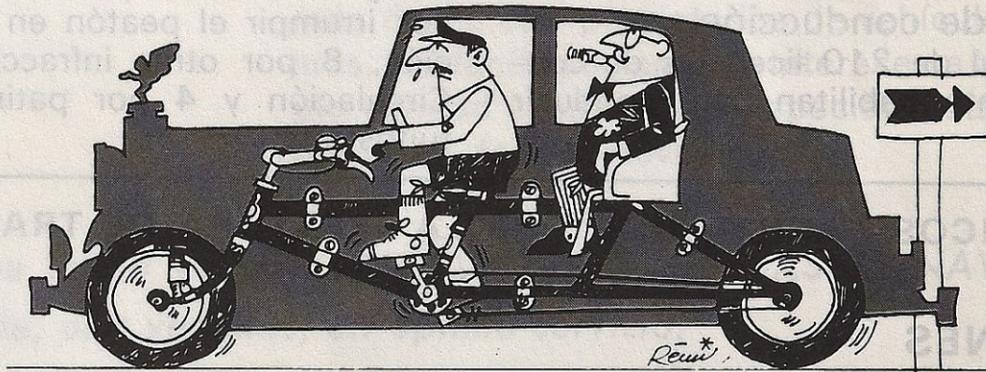
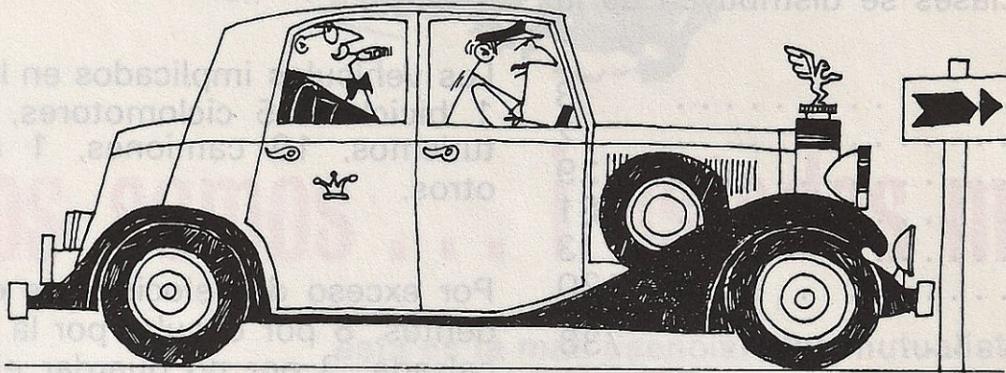
# RUEDA EL HUMOR



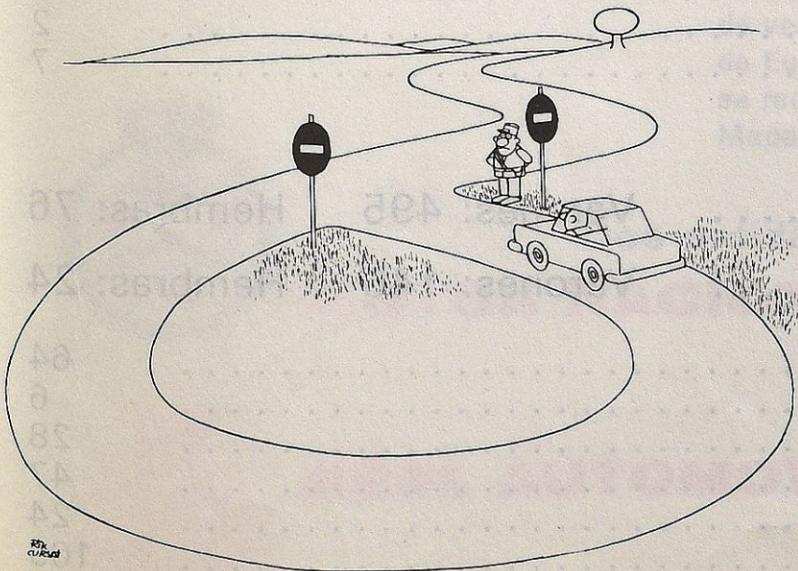
—Eso, Pancracio. Ahora ráscame un poco a la derecha.



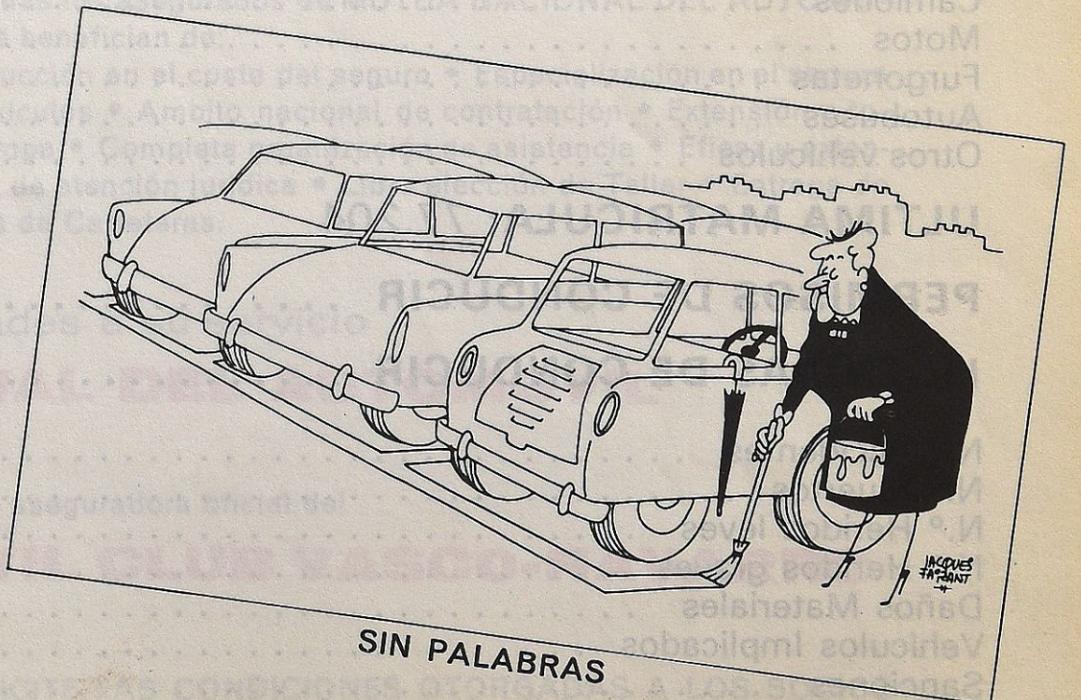
—¡Niño, quítate de la ventanilla, que se te va a meter un aerolito en un ojo!



SIN PALABRAS



SIN PALABRAS



SIN PALABRAS

# JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE MARZO DE 1971

## VEHICULOS

### Matriculaciones.

Fueron matriculados un total de 1.251 vehículos, que se distribuyeron por tipos, de la siguiente forma:

Camiones .....	52
Autobuses .....	3
Turismos .....	967
Motocicletas .....	4
Tractores .....	2
Furgonetas y furgonetas mixtas .....	223
<b>Total .....</b>	<b>1.251</b>

El número de vehículos transferidos, alcanzó la cifra de 727.

## CONDUCTORES

### Permisos de conducción.

Se han expedido un total de 738 permisos de conducción, que por clases se distribuyen de la siguiente forma:

De la clase E .....	3
De la clase D .....	2
De la clase C .....	29
De la clase B .....	581
De la clase A-1 .....	3
De la clase A-2 .....	120
<b>Total .....</b>	<b>738</b>

De estos permisos corresponden a mujeres, 122 y el resto a varones.

### Licencias de conducción.

Se expidieron un total de 210 licencias de conducción que solamente habilitan para conducir ciclomotores.

## SANCIONES

Por infracción al código de la Circulación .....	4.064
Por infracción al Reglamento Transportes .....	51
<b>Total .....</b>	<b>4.115</b>

## ACCIDENTES

Durante el mes se produjeron 65 accidentes, de los que 14 fueron en zona urbana y 51 en zona interurbana.

Hubo un total de 87 víctimas, que originaron 5 muertos, 35 heridos graves y 47 leves. En 15 de los accidentes, sólo se provocaron daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron 1 bicicleta, 5 ciclomotores, 5 motocicletas, 69 turismos, 19 camiones, 1 autobús, 4 carros y otros.

Por exceso de velocidad se ocasionaron 22 accidentes, 8 por circular por la parte izquierda de la calzada, 3 por no guardar el intervalo de seguridad, 3 por giros incorrectos, 6 por adelantamientos prohibidos, 3 por no respetar prioridades, 8 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 8 por otras infracciones al Código de la Circulación y 4 por patinazos, reventones fortuitos, etc.

## DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Marzo de 1971

### MATRICULACIONES

Turismos .....	723
Camiones .....	33
Motos .....	4
Furgonetas .....	60
Autobuses .....	2
Otros vehículos .....	7

**ULTIMA MATRICULA: 77.204**

**PERMISOS DE CONDUCIR** ..... Varones: 495 Hembras: 76

**LICENCIAS DE CONDUCIR** ..... Varones: 146 Hembras: 24

N.º Accidentes .....	64
N.º Muertos .....	6
N.º Heridos leves .....	28
N.º Heridos graves .....	47
Daños Materiales .....	24
Vehículos Implicados .....	109
Sanciones .....	2.624



# nosotros somos ... ¡ustedes mismos !

esta es la más esencial idea mutualista llevada a término por **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, y en la que se encuentran unidos, en defensa de sus intereses, más de 70.000 propietarios de vehículos. Sea Vd. uno más, cuidando sus propios intereses a través de **su propia** entidad aseguradora especializada únicamente en el seguro de automóviles.

*Es un consejo que le dá el REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, con el deseo de prestarle, una vez más, un óptimo servicio.*

Y además los asegurados de MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL, se benefician de:

- Reducción en el coste del seguro
- Especialización en el seguro de vehículos
- Ambito nacional de contratación
- Extensión a toda Europa
- Completa organización de asistencia
- Eficaz y extensa red de atención jurídica
- Libre elección de Taller
- Entrega de Mapas de Carreteras.

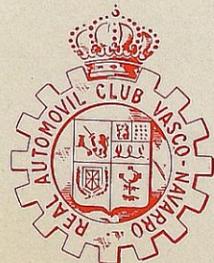


Dos entidades a su servicio

**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