

# El Automovil Club Vasco Navarro Club



VASCO  
NAVARRO

MAYO 1972

2.º EPOCA - N.º 52





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

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

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

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

### **Documentos de Frontera**

Carnet Internacional de Conducción.

### **De gestión**

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

### **Seguros**

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

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

### **Asistencia Internacional**

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

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

Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

### **Revisión Médica**

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

### **Delegaciones**

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

### **Hoteles**

Hoteles recomendados.

### **Asesoría Jurídica**

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

### **Adquisición automóviles**

A través del Club, con financiación o sin ella.

### **Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.**

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

### **Escuela de Conducción**

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

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

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

---

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

# Servicios con mucho detalle

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

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

## CUENTAS CORRIENTES

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

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



# CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



# Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital ..... 325.862.500 ptas.  
Reservas ..... 573.000.000 ptas.  
Total ..... 898.862.500 ptas.

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

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

## SUCURSALES:

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

**BILBAO - Gran Vía, 32**

**MADRID - Recoletos, 22**

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

**HUESCA - C/ Berenguer, 2**

y

**58 Sucursales más en Navarra, Vizcaya, Madrid y Huesca**

---

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

---

## INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

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

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



# El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

## SUMARIO

	Pág.
Seguros.....	3
NAVARRA - La nueva reglamentación de talleres reparadores .....	4
Nota necrológica .....	5
VIZCAYA - Las obras del cruce de Burceña.....	5
Esa enfermedad llamada turismo... ..	6
Información del Club .....	9
Nuevo deportivo británico: El "Jensen-Healey" ....	11
ALAVA-Concluyó la I Campaña Infantil de Tráfico de Alava .....	13
Primera competición puntuable para el Campeonato de Velocidad de la "Challenge" ..	13
El seguro del automóvil.....	14
Muchos conductores no prestan ayuda a los heridos por miedo a los trámites.....	17
Noticias .....	18
V Raily Navarra .....	20
"1.000 kms. de Brands-Hatch" .....	20
Se anima el mercado de automóviles .....	23
¿Qué hacemos con los neumáticos viejos? .....	25
Las antenas de "Tralla" sueltas son un peligro ....	25
¡Atención!: Su automóvil suena demasiado.....	27
La autopista Bilbao-Behobia.....	28
Novedades.....	30
Dispositivo revolucionario para regular la contaminación en los automóviles .....	32
Aumentan las ventas de automóviles .....	33
Fiat lanzará el "Fiat 132" que sustituirá al "124" y "125" .....	33
El Wankel japonés .....	35
España entre los grandes del automóvil .....	35
Los automóviles blindados más baratos del mundo.	36
El precio del fracaso.....	37
Rueda el humor .....	39
Crucigrama .....	39
El "Cityload-2000" .....	40
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	40

En la portada: Pantano de Ullibarri de Gamboa

(Foto cedida por la Oficina de Información y Turismo de Vitoria)

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 Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el  
Real Automóvil Club  
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

## SEGUROS

Debemos confesar nuestro escaso conocimiento en materia de seguros de automóviles. Sin embargo son varios los comentarios que hemos escuchado de nuestros socios sobre un aspecto que existe en las cláusulas de los seguros de automóviles a todo riesgo que nos induce a tratar el tema de forma totalmente informal con el propósito de que se haga la luz en un caso que a simple vista se acomoda a un solo criterio.

El seguro a todo riesgo incluye también el incendio, o al menos está incluido este riesgo si el cliente desea estar a cubierto de él. Pero se da la circunstancia que a medida que pasa el tiempo, el coche se deprecia. Es decir si a un asegurado se le quema el coche recién comprado, la compañía que pecha con esta responsabilidad, le pagaría mucho más que si ese vehículo se incendiase años más tarde. Y en todo ese tiempo el asegurado ha pagado las mismas cantidades.

¿Es esto así, y resulta lógico?

Sin adentrarnos en el complejo problema de la legislación en esa cuestión, lo normal parece que el vehículo debiera tener la misma estimación para la compañía aseguradora cualesquiera fuera su tiempo de uso. O el otro caso si el coche ha quedado incendiado al cabo de cinco años el cliente tendría que ver reducido el costo del seguro en la proporción que más tarde percibiría como compensación por parte del seguro, de quemarse su coche.

Es muy posible —por eso queremos que se nos aclare la duda— que las compañías de seguros «jueguen» con el tiempo. Es decir, que no siendo corriente que un coche se queme nada más quedar asegurado, puede ser reducida la póliza por este concepto, pues de lo contrario, si esta posibilidad tuviera un elevado porcentaje, entonces la póliza resultaría prohibitiva para poder cubrir estos riesgos en gran número.

¿Estamos en lo cierto?

Agradeceríamos que algún técnico en la materia nos aclarara este extremo ya que como hemos dicho al principio, son numerosos los socios que nos han planteado el tema. Y de verdad que resulta interesante.

Exclusiva de publicidad

**PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ**

Garibay, 34 - Teléfono 415990

San Sebastián

# NAVARRA

## La nueva reglamentación de talleres reparadores

El "Boletín Oficial del Estado" del pasado 10 de abril publica un decreto por el que se regula la actividad de los talleres de reparación de automóviles. Este comentario pretende poner en conocimiento de los interesados, sobre todo automovilistas, las novedades que el citado decreto supone

A nadie se le oculta el incremento notable que el automóvil ha experimentado como medio de transporte de mercancías y personas. Esto unido a los comentarios más o menos frecuentes de usuarios insatisfechos bien con el importe de la reparación o con el acabado de trabajo, ha movido, sin duda, a las altas esferas a estudiar el problema y buscar unas soluciones para el mantenimiento del perfecto estado de los vehículos con el objeto de evitar, en lo posible, los fallos mecánicos. Para ello se ha creído conveniente ofrecer a los usuarios de vehículos una orientación sobre los medios disponibles en los talleres para lo que se fija unas condiciones técnicas mínimas y, por otra parte, establecer unos distintivos obligatorios que señalan la disponibilidad de medios y, en consecuencia, la capacidad de los trabajos que pueden ofrecer al público.

En otro terreno, si tenemos en cuenta que este sector comprende 21.000 talleres con 80.000 empleados y una facturación anual que se aproxima a los treinta mil millones de pesetas, es lógica esta promulgación de unas normas oficiales para la ordenación de un sector que tan fuertemente repercute en la economía del país.

Se ha buscado, asimismo, una colaboración del Ministerio de Industria con el de Gobernación, para que éste inspeccione aquellos aspectos que no son puramente técnicos. Ello supone la creación de un libro de

reclamaciones que, sin duda, redundará en beneficio de los usuarios.

La nueva reglamentación afecta a todos los talleres existentes en la actualidad que en el plazo máximo de un año deberán atenerse a la nueva ordenación y, lógicamente, a los de posible creación. La Delegación Provincial de Industria a la vista del proyecto técnico de la instalación, del número de puestos de trabajo, la calificación profesional de los empleados y el estudio técnico de los trabajos que podrá prestar el taller, otorgará una placa con los símbolos I, II, III, según la categoría que a juicio de la citada Delegación le corresponda. En esta placa distintivo figurarán los símbolos que correspondan a las actividades del taller.

Se especifican las disposiciones sobre los talleres oficiales de una marca. Se establecen las condiciones que deben poseer para ser considerados como tales. Tras varias ordenaciones, se indica que los elementos a utilizar por los talleres, cualquiera que sea su categoría, deben ser nuevos, salvo en los siguientes casos:

Cuando se trate de la reconstrucción de vehículos usados siempre que el cliente autorice la colocación de piezas usadas y que el taller se responsabilice de que las mencionadas piezas se hallan en buen estado y ofrecen suficientes garantías.

En la reparación de vehículos cuyos modelos hayan dejado de fabricarse, podrán utilizarse piezas usadas, siempre que se cumplan las condiciones indicadas en el párrafo anterior.

Para cualquier automovilista será interesante conocer las obligaciones que los ta-

lles adquieren a partir de la publicación del Decreto que comentamos. En resumen son las siguientes:

Todas las piezas que se utilicen deberán llevar fijada la marca del fabricante de manera legible. Las piezas que por su tamaño no permitan fijar sobre ellas la citada marca deberán identificarse por medio de etiquetas que indiquen su procedencia.

Todos los talleres deben tener a disposición de los clientes la documentación que acredita el origen y el precio de los repuestos utilizados.

Están obligados, asimismo, a poner a disposición de los clientes los precios medios de la hora-taller, así como recargos a aplicar por trabajos efectuados fuera de la jornada normal o fuera del taller.

Cualquier trabajo deberá efectuarse con la conformidad del cliente al presupuesto de la reparación, salvo que éste desee la reparación sin presupuesto previo.

El cliente está obligado a satisfacer al taller el importe de la elaboración del

presupuesto cuando efectúe la reparación en otro taller distinto.

El cliente podrá exigir al taller reparador la devolución de las piezas que hayan sido sustituidas.

El Decreto se extiende a continuación en consideraciones sobre la obligatoriedad de que todos los talleres posean un libro de reclamaciones. Se especifican los casos en que se podrá abrir un expediente al taller reparador. Estos casos abarcan desde el hecho de no ostentar las placas obligatorias, facturar precios superiores a los presupuestados, apreciar deficiencias repetidas en la calidad de los trabajos efectuados y en general por incumplimiento de las prescripciones del Decreto. Los expedientes, a través de la Jefatura de Tráfico, pasarán al Ministerio de Industria que, de acuerdo con la infracción y con la categoría del taller, señalará la cuantía de la multa a abonar.

Este es, en resumen, el contenido de unas disposiciones que, si se saben aprovechar, redundarán en beneficio de todos y terminarán con los abusos de algunos desaprensivos. La semilla está echada. ¿Cuándo se verán los frutos?

XABIER

### LOS SEÑORES BERAZALUCE Y ARCHANCO VICTIMAS DE UN GRAVE ACCIDENTE DE CIRCULACION

Con el presente número en máquina nos enteramos con estupor del trágico accidente de circulación del que han sido víctimas nuestros queridos amigos Fernando Archanco, Vocal de la Comisión Deportiva de Navarra y Javier Berazaluce, miembro de la Junta Directiva de nuestro Club, a consecuencia del cual falleció el primero de ellos y resultó con heridas graves el segundo.

Pedimos a nuestros lectores una oración por el finado Fernando con nuestros fervientes votos para la curación del Sr. Berazaluce.

La premura de tiempo nos impide dedicarle más amplio recuerdo, que lo haremos D. m. en el próximo número.



VIZCAYA



## LAS OBRAS DEL CRUCE DE BURCEÑA

El «Boletín Oficial del Estado» ha publicado el anuncio del concurso sujeta para la realización de las obras del cruce de Burceña, cuyo plazo de ejecución es el de cuarenta y dos meses a partir de la fecha de iniciación.

El presupuesto de esta obra es de 133,4 millones de pesetas (expropiaciones aparte), para lo que se consignan anualidades de la siguiente cuantía: 1972, 3,4 millones; 1973, 30 millones; 1974, 53 millones, y 1975, 47 millones de pesetas.

Destaca la enorme lentitud con que se van a realizar estas obras, que van a durar, prácticamente cuatro años.

Cualquier conocedor de la realidad cotidiana del Gran Bilbao comprenderá los tremendos perjuicios que al desenvolvimiento de la comarca se le van a irrogar por este considerable retraso.

Es necesario insistir en que la carretera que sirve de enlace entre Bilbao y Santurce es en la práctica una vía urbana que comunica entre sí a municipios densamente poblados, usada por cientos de miles de personas, y por añadidura, ha de servir a las necesidades de toda la industria básica situada en la margen izquierda del Nervión al puerto de Bilbao y dentro de muy pocos meses, al transporte de crudos y productos petrolíferos de la refinería, que se trasladen por carretera al resto de Vizcaya o a otras provincias españolas.

Dentro de la inconcebible estrechez de esta carretera, el cruce de Burceña constituye un auténtico tapón, que lógicamente se irá incrementando en los próximos años para acabar entorpeciendo el ritmo económico de esta comarca, por falta de inversiones e infraestructura de puntos vitales.

Por añadidura, el tramo de la Solución Sur, Avenida de José Antonio-Baracaldo, que podría descongestionar, aunque sea parcialmente, el tráfico de esta carretera, no estará terminado antes que el tristemente célebre cruce de Burceña.

JESUS DORAO LANZAGORTA.

# ESA ENFERMEDAD LLAMADA TURISMO...



«Enfermedad», diccionario en mano, y en sentido figurado, equivale a «pasión dañosa». No es nada nueva, ya que desde hace algún tiempo la pasión por el turismo alcanza a casi toda la humanidad que puede permitirse el lujo de padecerla.

Dejando a un lado la terapéutica que le corresponda, y sin pretensiones de poner paño al púlpito, no podemos por menos de señalar que la vanidad entra por mucho en su origen, contagio y agravación. «¿Quién que es, no es romántico?», pregunta Rubén Darío. Y parodiándole, interrogo: ¿Quién que es, no es vanidosillo?

Nada más lógico que se lleve a mal no poder **turismo- near**, verbo aún no admitido por la Real Academia y cuya ausencia se echa mucho de menos. Pero peor todavía es tener que aguantar los relatos triunfales de los que «hacen turismo», al regreso de sus vacaciones veraniegas. Convencido de todo esto, mi buen amigo, Afán de \*\*\*, ha discurrido explorar —por las buenas— a quienes, debido a razones económicas, no pueden irse de veraneo, y al mismo tiempo librarles del complejo de inferioridad en que les sume la situación. Para ello ha fundado una agencia de turismo que tiene por lema: «Viaje a donde quiera sin apenas costarle algo», que se condensa en la sugestiva sigla VIAQUIESINACOAL, que suena muy bien y, de dársele mal, puede utilizarse como marca de un parche para el dolor de costado. Doy fe de los servicios de esa agencia por haber sido testigo ocular y oyente de la conversación obtenida entre mi amigo Afán y un visitante (huelga decir que con cara de tonto), atraído por la ganga ofrecida. Hela aquí:

—Acabo de leer en un periódico el anuncio de esta agencia, y tal vez me interese. ¿Qué es eso de poder viajar a donde se quiera sin apenas costar algo?

—Es una invención mía.

—Y esos viajes, ¿son económicos como dice?

—De una economía insuperable. ¿Qué tiempo quiere estar fuera?

—Un mes. No dispongo de más.

—¿Adónde le gustaría ir?

—Como gustarme... Alguna playa del Norte, de cierto postín, «que vista»... Todos los amigos presumen de hacerlo así.

—Para empezar, podemos fijar San Sebastián.

—Bueno...

—A los ocho días pasaría usted a Biarritz, San Juan de Luz, Arcachón, Trouville...

—¡Magnífico!

—Cruza usted Francia paralelamente a los Bajos Pirineos para volver a España por la Costa Brava.

—¡Estupendo! ¿Qué me costará eso?

—Mil trescientas pesetas.

—¿Todo comprendido?

—Absolutamente todo.

—¡Formidable! Voy a darles a mis queridos amigos un revolcón formidable.

—¡Desde luego! ¡Hágame una lista con los nombres y direcciones de quienes más le interesa revolcar, y cada uno, en fecha oportuna, recibirá de usted —es un decir—, y desde los lugares que visite y convengamos, la postal correspondiente, con un afectuoso saludo.

—Así lo haré, descuide.

—Usted no tiene más que hacer que escribir aquí las postales, que la agencia le facilitará, y entregármelas. La agencia tiene representantes en cada localidad de las convenidas, que en la debida fecha las pondrá en el correo.

—¡Pero, yo...!-

—Usted se despide de sus amigos previamente, se encierra en casa, y nadie le verá el pelo hasta transcurrir los treinta días convenidos.

—¡Oiga, oiga! Muy bien tramado eso. Pero ¿qué adelanto yo con ello?

—¡Ahí es nada! No necesita baúles ni maletas, ni sacar pasaporte, ni moverse de casa, ni se expone a los incontables peligros que andando por el mundo hay que arrostrar; se evita un considerable desembolso, y tiene la satisfacción de engañar a los amigos, dándose ante ellos un postín bárbaro... ¡Y todo por mil trescientas pesetas!

—Es tentador, desde luego. Ahora, que treinta días sin salir de casa. Voy a morirme de aburrimiento.

—¡Bah! Tiene usted la radio, la «tele»... Por una modestísima cantidad le dejaremos en alquiler tres o cuatro acreditados libros que le documentarán acerca de cuanto figure en el itinerario de su viaje, y, por otra minucia, la agencia le enviará a su domicilio un discretísimo dependiente que cuidará de dar a su cara y a sus manos ese color especial que se adquiere por estar al aire libre durante un tiempo continuado.

—Tanto me dirá...

—¡Hecho!

Como dize Salomo e dize la verdat:  
que las cosas del mundo todas son vanidat».

Arcipreste de Hita, «Libro del Buen Amor».



- 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

# O.K. FIRESTONE!

Seguimos triunfando...

## FORMULA 1

Circuito de Brands Hatch. Carrera de los Campeones  
1.º Emerson Fittipaldi, con John Player Special-FIRESTONE

## FORMULA 2

Circuito de Mallory Park  
1.º Dave Morgan, con Brabham BT36-FIRESTONE

## FORMULA 3

Circuito de Brands Hatch  
1.º Tom Pryce, con Royale-FIRESTONE

## SPORT

1.000 Kms. de Buenos Aires  
1.º Ronnie Peterson-Tim Schenken, con Ferrari-FIRESTONE

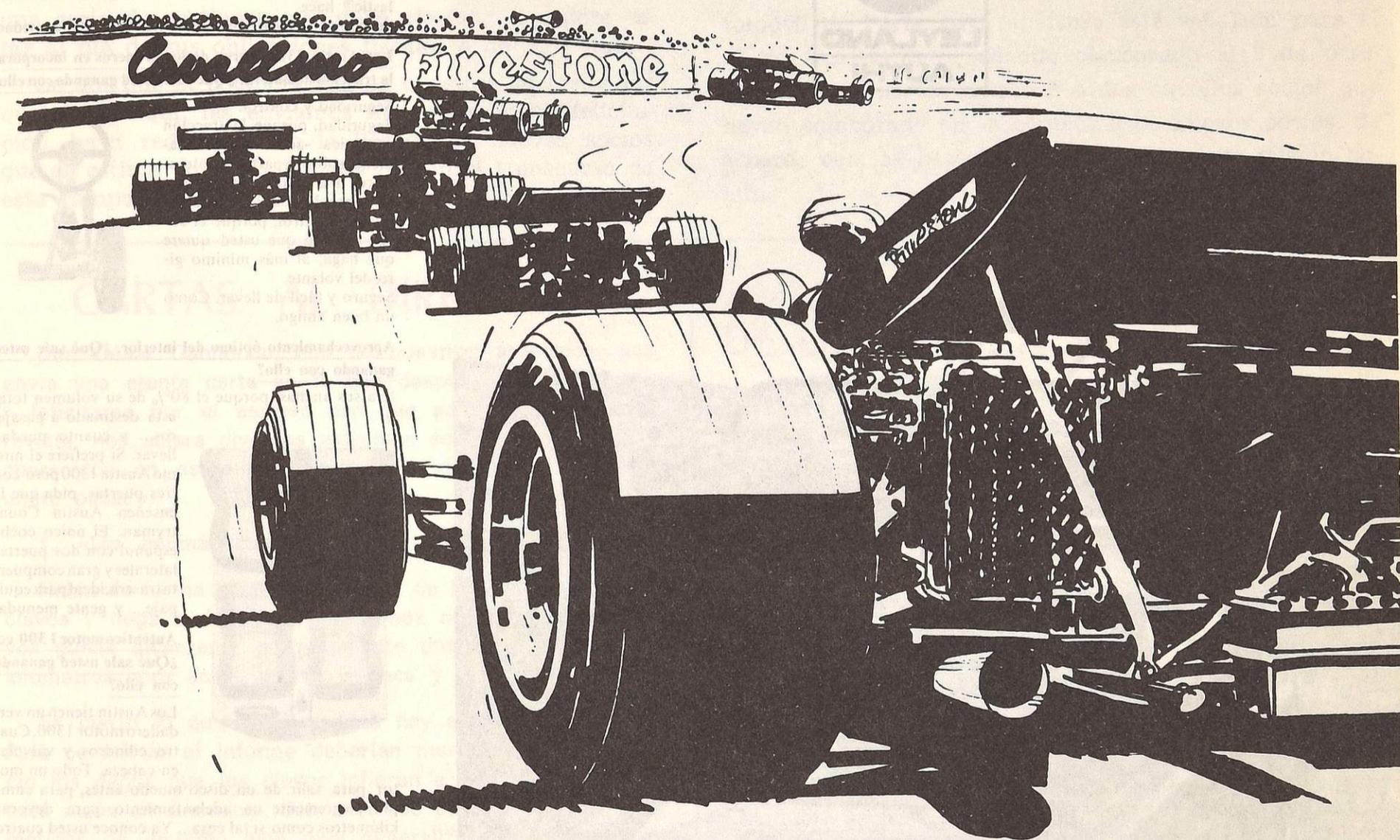
6 Horas de Daytona  
1.º Jacky Ickx-Mario Andretti, con Ferrari-FIRESTONE

12 Horas de Sebring  
1.º Jacky Ickx-Mario Andretti, con Ferrari-FIRESTONE

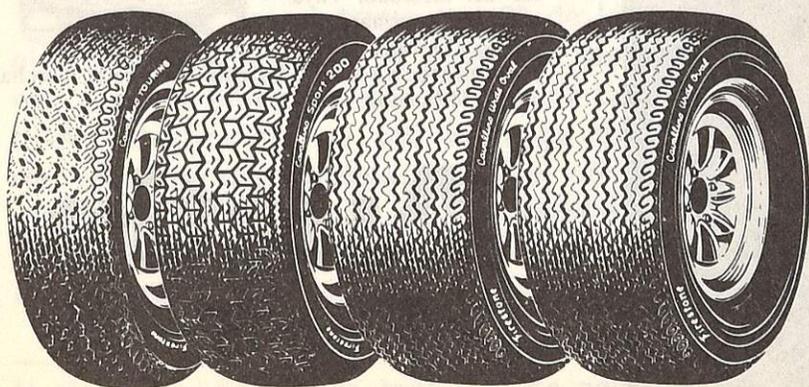
## NACIONAL

V Subida a Arrate  
1.º Juan Kutz, con Porsche 908-FIRESTONE

Circuito de Albi. Copas de Primavera  
1.º Alberto Ruiz Giménez, con Ford Capri-FIRESTONE



## Cuando Firestone vence... Vd. sale ganando



TOURING  
conducción  
normal

SPORT 200  
conducción  
deportiva

WIDE-OVAL  
alta  
performance

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

Porque cada vez que usted compra neumáticos Firestone, compra también el "saber hacer", la experiencia y la veteranía que mantienen a Firestone en cabeza de las pruebas deportivas del automóvil.

Experiencia y técnica que van incorporadas en los neumáticos de la Familia Cavallino/Firestone, fabricados en España para los coches españoles.

## Cavallino / Firestone

neumáticos nacidos de las victorias

# Sepa cómo son y qué le ofrecen los Austin 1300



**COUNTRYMAN**

**4 PUERTAS**

AUSTIN 1300

## Los Austin 1300 son:

Austin 1300, cuatro puertas y Austin 1300 Countryman, de dos puertas y compuerta trasera.

Los Austin 1300 tienen suspensión exclusiva. ¿En qué consiste la Suspensión Hydrolastic®?

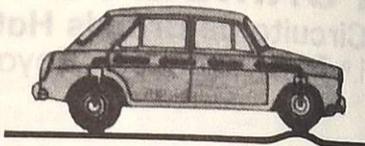
Un sistema sin muelles ni amortiguadores, a base de un depósito que contiene una mezcla de agua y líquido especial.

Cuando la rueda delantera entra en contacto con cualquier obstáculo, el desplazamiento —hacia arriba o abajo— que sufre hace que la mezcla se traslade, por los tubos de conexión, hasta la trasera del coche. Una vez aquí, presiona sobre la rueda trasera, lo que hace que toda la parte posterior del coche bascule hasta ponerse al mismo nivel del morro.

¿Qué sale usted ganando con ello?

Una perfecta horizontal. No hay cabeceos, trepidaciones ni sobresaltos. Sólo absoluta estabilidad.

La Suspensión Hydrolastic® hace de todas las carreteras un standard de suavidad.



Los Austin 1300 fueron de los primeros en incorporar la tracción delantera. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Seguridad y control.

Seguridad, porque la tracción mecánica —actuando directamente sobre la parte delantera— ejerce una acción estabilizadora sobre la totalidad del vehículo. Control, porque el coche hará lo que usted quiere que haga, al más mínimo giro del volante.

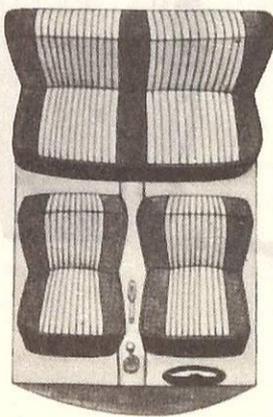
Seguro y fácil de llevar. Como un buen amigo.



Aprovechamiento óptimo del interior. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Ir a sus anchas, porque el 80% de su volumen total

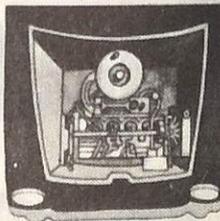
está destinado a pasajeros... y cuanto puedan llevar. Si prefiere el mismo Austin 1300 pero con tres puertas, pida que le enseñen Austin Countryman. El único coche español con dos puertas laterales y gran compuerta trasera, ideal para equipaje... y gente menuda.



Auténtico motor 1300 cc. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Los Austin tienen un verdadero motor 1300. Cuatro cilindros y válvulas en cabeza. Todo un motor

para salir de un disco mucho antes, para cumplir alegremente un adelantamiento, para devorar kilómetros como si tal cosa... Ya conoce usted cuatro de las grandes cosas que le dan los Austin 1300. Pero tienen todavía muchas otras más, entre las que merece la pena citar su acabado, a base de cinco capas de pintura y la chapa más gruesa, que hace de los Austin 1300 los coches más robustos del mercado. Vaya a un concesionario de British Leyland Authi y compruébelo sobre el terreno. Y sobre la marcha, que es lo bueno...



# Austin todo ventajas

## EL 30 DE JUNIO TERMINA LA CAMPAÑA DE CAPTACION DE NUEVOS SOCIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

La campaña de captación de nuevos socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, está obteniendo un gran éxito. Era lógico puesto que los servicios que mantiene este Club suponen un gran alivio para el propietario de un vehículo.

Hacía falta refrescar un poco la memoria de los que siendo automovilistas no habían tenido un previo conocimiento de la labor que realiza el Club en favor de sus asociados, librándole de preocupaciones en cuanto a una serie de gestiones que debe efectuar si quiere estar al día de sus obligaciones fiscales o de otro tipo.

De ahí que la colaboración de nuestros socios, a los que desde aquí, les enviamos nuestra máxima felicitación, haya redundado en la llegada de nuevos socios que se estima en cerca los dos mil en el transcurso de esta campaña.

Esta campaña va a dar fin el próximo día 30 de junio, es decir que hasta la fecha indicada podrán ser admitidos nuevos socios dentro de esta campaña de captación. La campaña dio comienzo el pasado mes de octubre.

Con tal motivo el día 5 de julio y ante el notario señor Madrideojos se procederá al sorteo del viaje para dos personas y cinco días de duración al Salón del Automóvil de París, cuya apertura está señalada para el 28 de septiembre, quedando clausurado el 8 de octubre. En este sorteo entrarán todos aquellos socios que hayan colaborado en la captación de nuevos socios, de acuerdo con las bases ya publicadas en este mismo boletín.

## CARTAS AL DIRECTOR

Don César Gabilondo, uno de nuestros asociados, nos envía una atenta carta en la que después de felicitarnos y felicitarse por el esmero con que se confecciona esta revista, nos aclara diversos extremos sobre dos reportajes aparecidos en estas páginas en el número del mes de enero pasado.

### 1. «Los neumáticos con clavos» (Pág. 36-37).

Habla de forma bastante elogiosa de los neumáticos con clavos y llega a decir que «con unos neumáticos con clavos puede alcanzarse perfectamente una velocidad de 120 kilómetros/hora sobre carretera seca y sobre hielo...».

Es cierto lo que se dice pero hay algo que se omite. Para completar el informe deberían mencionarse a mi juicio los daños que los clavos infieren a las carreteras. Por esta razón en Alemania, donde el uso de este tipo de neumáticos de invierno está muy generalizado, es preceptivo llevar en el cristal trasero una letra con la cifra 100 en un círculo blanco. Esta es la velocidad máxima permitida con clavos.

### 2. «El niño de viaje» (Pág. 29).

Se dice en este informe que 75 de los moteles de autopista (debería decirse se refiere a las autopistas alemanas o de la RFA para más exactitud) tiene guardería. «Baby-Wickelraum» no es sin embargo exactamente guardería, sino una dependencia dotada al efecto, donde las madres en viaje con niños pueden cambiar los pañales a los bebés. Un servicio a los clientes muy práctico y que no requiere gran dispendio (a los moteles).

N. de la R.—Admitimos todo tipo de aclaraciones pues ello supone un mejor conocimiento de las materias que tratamos que en algunos casos puedan quedar incompletas. Bienvenida, pues, la aclaración y agradecidos.

## AMPLIACION DE LOS SERVICIOS DE LA ESCUELA DE CONDUCIR

Se pone en conocimiento de los socios domiciliados en las zonas de Tolosa y Goyerri, que se ha llegado a un acuerdo con las Escuelas de Conducir, Zabaleta y Tellería, de Tolosa y Villafranca, respectivamente, para que atiendan en las mismas a los socios del Club, a sus esposas e hijos no emancipados, que deseen aprender a conducir.

Las peticiones para participar en estos cursos deberán dirigirse a la Delegación del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, en Tolosa, avenida de San Francisco, número 8. Teléfono 661967.

Con esta ampliación del servicio de Escuelas de Conducir se intenta que todos los socios de la provincia pueden gozar de los beneficios de este servicio ya que como saben actualmente vienen funcionando a pleno rendimiento las Escuelas de San Sebastián e Irún.

## FALLECIMIENTOS

Debemos lamentar los fallecimientos de varios socios de este Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

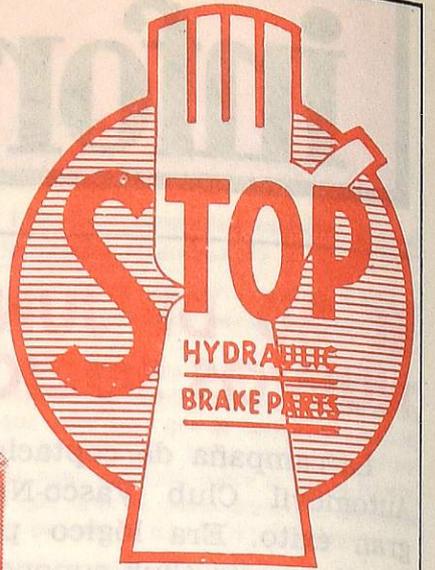
Don Ramón Franco Isasa, socio desde 1958.

Don Ernesto Merino Aguirre, socio desde 1955.

Don Elías Zapiain Eguiazabal, párroco de la iglesia de Nuestra Señora de Guadalupe, en Fuenterrabía, socio desde 1944.

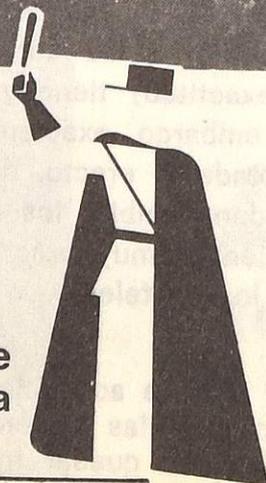
A sus familiares les enviamos el testimonio de nuestro pesar.

# FRENOS HIDRAULICOS PIEZAS Y LIQUIDOS



# STOP

los servicios **STOP** le aseguran más confianza en su automóvil

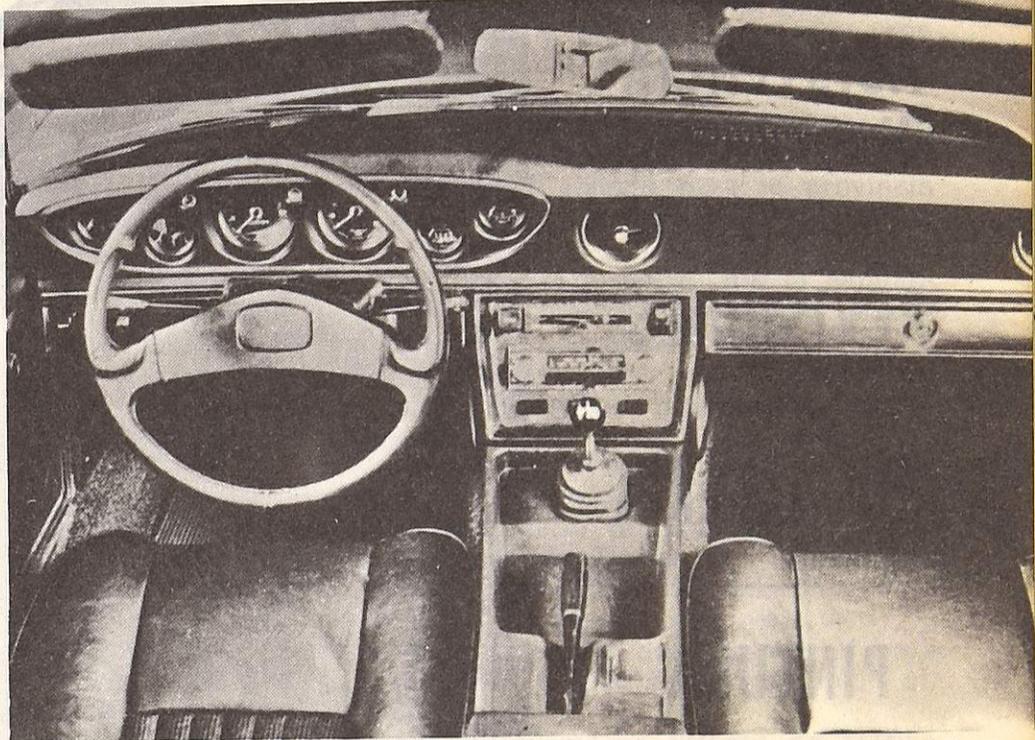
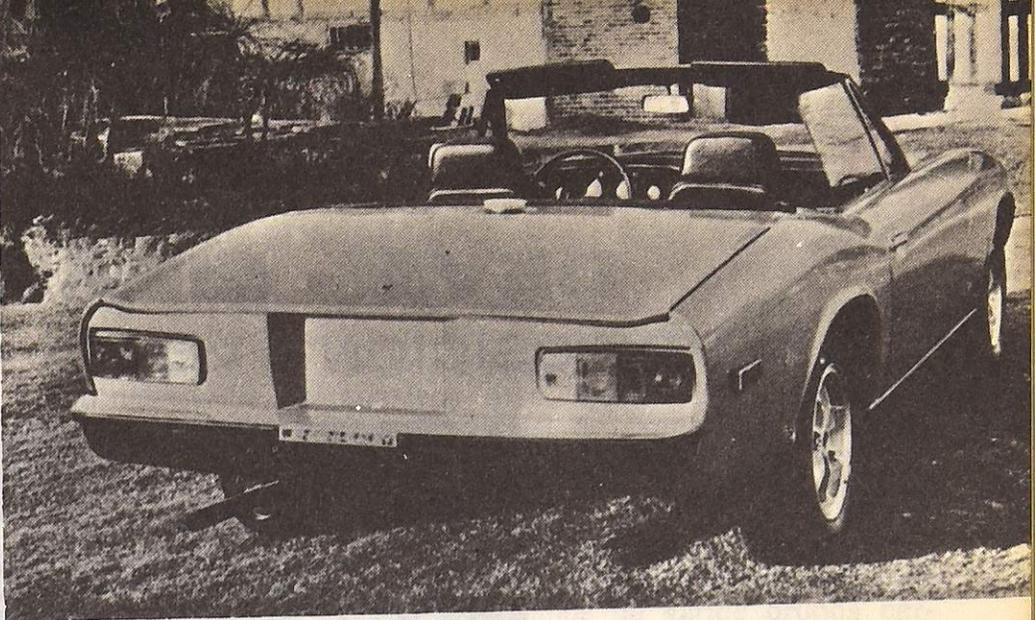


# NUEVO DEPORTIVO BRITANICO: EL "JENSEN-HEALEY"

•  
Un motor Lotus para un  
conjunto clásico

En el último Salón de Ginebra se ha presentado un nuevo coche deportivo británico, el "Jensen-Healey", un modelo que intenta perpetuar el concepto, ya un tanto desvirtuado, del clásico deportivo británico. Lo más interesante del nuevo automóvil es su extraordinario motor Lotus y el cuidado que se ha puesto en los detalles de seguridad y confort interior. El modelo se adapta a las normas de antipolución del "ciclo Europa" y es capaz de alcanzar los 190 km./h., con gasolina de 91 octanos sin plomo.

Motor-Press



DIVISIONES  
Y  
MUEBLES  
DE  
EMPRESA



**CASA NERECAN**

exclusiva para Guipúzcoa:

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 410356

# AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - EIBAR - ONDARROA

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA



ASISTENCIA  
EN GARANTIA

REVISIONES

CHAPISTERIA

PINTURA

RECAMBIOS  
ORIGINALES

MECANICA

ELECTRICIDAD

ENGRASES

LAVADOS

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

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

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

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

 **CHRYSLER**  
ESPAÑA S.A.  
Empresa de hoy y del futuro

Simca 1200: pruébelo y no querrá devolverlo.

## AUTOMOVILES DE OCASION

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

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

## AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - Teléfonos 60 13 47 y 60 15 24

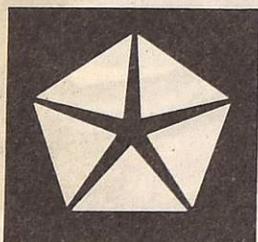
EIBAR - Teléfono 71 28 50

ONDARROA - Teléfono 628

CONCESIONARIO DE



**CHRYSLER**  
ESPAÑA



**Dodge**

**SIMCA**



**VEHICULOS**

**de OCASION**

# alava

## CONCLUYO LA I CAMPAÑA INFANTIL DE TRAFICO DE ALAVA

### LOS NIÑOS DE LOS COLEGIOS NACIONALES DE VITORIA APRENDIERON A DIRIGIR EL TRAFICO A LA ENTRADA Y SALIDA DE CLASE

Durante el pasado mes de abril se celebró en nuestra ciudad la I Campaña Infantil de Tráfico de Alava, organizada por el Departamento de Formación de la Delegación Provincial de la Juventud con la colaboración de la Jefatura Provincial de Tráfico y la Delegación Provincial del Ministerio de Educación y Ciencia.

El comienzo de esta Campaña fue a base de proyecciones cinematográficas en el Teatro Guridi, proyecciones que se llevaron a efecto durante las mañanas de los sábados del mes referido.

El número de cortometrajes ascendía a ocho, siendo sus títulos los siguientes: «Joven Petton, mi amigo», cuatro cortometrajes agrupados bajo un mismo título, de nacionalidad belga: «Cinturón de seguridad para Susi», norteamericana; «Parques infantiles de tráfico» y «Los hombres del tráfico», española, y la película alemana «Ciclistas de paseo».

Esta I Campaña Infantil de Tráfico de Alava ha tenido, como es lógico sus objetivos y propósitos que a nosotros nos han agradado muchísimo. Don Pablo Ruiz de Peralta, director de la Campaña y miembro de la Delegación de la Juventud, dijo entre otras cosas que perseguían proporcionar a los escolares, en primer lugar, una ayuda a su seguridad personal y que al mismo tiempo adquieran conocimientos básicos sobre la circulación que, sin lugar a dudas, repercutiría en el tráfico en general.

Dijo también —es ya conocido— que en otros países este tema es una asignatura más para los escolares y que da resultados verdaderamente interesantes. Por ello es de agradecer esta campaña que se ha desarrollado durante cuatro sábados consecutivos, por la mañana, en las horas destinadas a actividades extraescolares.

Esta I Campaña Infantil de Tráfico de Alava, se ha desarrollado solamente en nuestra ciudad, ya que en un prin-

cipio no se podía abarcar toda la provincia como era de desear. No obstante, ya se habla de la próxima Campaña a celebrar el año 1973, la cual llegará a todos los escolares, tanto los ubicados en la ciudad como todos aquellos encuadrados en los diferentes grupos provinciales.

Se repartieron entre los escolares un total de diez mil libros y folletos sobre cuestiones relacionadas con el tráfico para que así los niños adquieran esos conocimientos tan necesarios en nuestros días. Como dato informativo, diremos que la Jefatura Provincial de Tráfico de Alava dio a conocer que durante los tres primeros meses del presente año, diez niños resultaron atropellados en la provincia.

Pero no quedó la campaña exclusivamente en estas actividades citadas. Durante los referidos sábados, en los centros escolares se reunieron niños de varios grupos cercanos donde acudían el equipo de atestados de la Guardia Civil, la ambulancia de Tráfico y algunos motoristas con sus vehículos, al objeto de explicar a los escolares su cometido.

También esta actividad se desarrolló solamente en Vitoria ya que los equipos tuvieron que trabajar y no disponían de mucho tiempo, habiendo dejado para la provincia las clases teóricas y la admisión de participación en los concursos convocados.

Otra de las actividades llevadas a efecto fue la asistencia a cada grupo escolar de un policía municipal al objeto de enseñar a los niños mayores a dirigir el tráfico en la entrada y salida de las clases para evitar que se produzcan atropellos y así inculcarles la conciencia cívica del respeto a las ordenanzas establecidas.

Por último, por la Delegación Provincial de la Juventud, con motivo de la Campaña, y con la colaboración de la Delegación Provincial del Ministerio de Educación y Ciencia y de la Jefatura Provincial de Tráfico, se organizaron tres concursos: Para escolares, concurso de redacción, bajo la denominación de «Mi familia, el tráfico y yo».

Para maestros: «Pedagogía escolar del tráfico». Y para todos los jóvenes alaveses: «El tráfico como educación cívica».

Como era de esperar, la I Campaña Infantil de Tráfico de Alava dio sus resultados fructíferos. Los niños adquieren una serie de conocimientos muy útiles para su vida cotidiana y se crean un sentido de la responsabilidad que les permitirán en numerosos casos, evitar cualquier tipo de accidentes.

Esperemos que este éxito obtenido en esta primera edición sea todavía superado en la Campaña que se celebre el próximo año y que estará dotada de una mayor amplitud en cuanto a número de niños participantes se refiere.

JUAN CARLOS

## Primera competición puntuable para el Campeonato de Velocidad de la "Challenge"

### Exito de participantes y público en la "III Subida a Herrera"

#### Agustín Urreaga sobre Porsche 911-R estableció un nuevo récord de la prueba

La nieve caída sobre el puerto de Herrera los días antes de la prueba, hizo suponer que peligraría la celebración de la misma, pero afortunadamente a última hora las condiciones climatológicas mejoraron y la carretera se encontraba completamente seca y en buenas condiciones para alcanzar buenos tiempos, como sucedió realmente.

Mucho público concentrado a ambos lados de la carretera pese a que en las zonas altas aún quedaba bastante nieve y la temperatura no era nada agradable. De los cuarenta y ocho participantes inscritos, treinta y seis tomaron la salida finalizando todos menos uno por avería.

Se presentaban como favoritos Agustín Urreaga con Porsche 911-R y José I. Sunsundegui, con posibilidades para el alavés Aldecoa al menor fallo de estos. En la primera subida se hicieron ciertos los pronósticos consiguiendo el Porsche el mejor tiempo, pero con solo tres segundos de diferencia sobre el Alpine de Sunsundegui. A diez segundos quedaba Aldecoa.

En la segunda manga, dadas estas escasas diferencias la emoción subió de tono puesto que se vió a los hombres que luchaban por el primer puesto poner toda la carne en el asador, como suele decirse a fin de mejorar los cronos anteriores. Y efectivamente, Sunsundegui consiguió rebajar en dos quintos en tiempo conseguido por Urreaga en la primera subida, pero este sabía lo que se jugaba y también apretó de firme, estableciendo un tiempo de 3' 23" 2/5 a una media de los 102 Km/h. frente a los 3' 26" de Sunsundegui. Ambos batieron el récord de la prueba que con un crono de 3' 34" 2/5 se hallaba en posesión del aragonés Peleato.

Es de hacer notar que los tiempos conseguidos por casi todos los participantes fueron extraordinariamente buenos, comparándolos con los de ediciones anteriores, lo que demuestra la constante superación de nuestros pilotos.

Por grupos, el triunfo fue para Pepín Hernández con BMW 2002-TI en un grupo 1.º con un tiempo de 3' 57" 3/7, seguido de Fermín Tellería con Cooper y de Esteban García con Seat 1430. En grupo 2 el primero fue Rafael Ateca en 3' 47" 1/5 sobre Ford-Capri con Mariano Peleato con

Mini 1275 y Jesús Santamaría con Cooper S en los lugares siguientes. En los grupos 2-4-5 Urreaga, Sunsundegui y Aldecoa coparon los tres primeros puestos.

La clasificación total fue la siguiente:

Núm.	Participante	Grupo	Vehículo	Tiempo	CLASIFICACIONES		
					Scratch	Gr. 1	Cr. 2 Gr. 3-4-5
2	José I. Sunsundegui	5	Alpine 1600	3-26	2.º		2.º
3	Claudio Aldecoa	5	Alpine A-110	3-35 1/5	3.º		3.º
4	Agustín Urreaga	5	Porsche 911-R	3-23 2/5	1.º		1.º
5	Luis Fdez. Pastor	5	Alpine A-110	3-55 1/5	8.º		4.º
6	Emilio Cremoli	3	Alpine 1600	4-01	11.º		5.º
8	José Angel Marín	5	Alpine A-110	4-28 4/5			
9	Rafael Alonso	5	Alpine A-110	4-08			
10	Antonio Sabater	5	Alpine A-110	4-04			
12	CARLAREN	5	Seat 1430	4-05 1/5			
14	Evaristo Sarabia	5	Seat 124	4-04	15.º		
15	Eduardo Villar	2	Seat 1600	3-55	7.º		4.º
16	Rafael Ateca	2	Ford-Capri	3-47 1/5	4.º		1.º
17	Juan Luis López	2	Seat 1600	4-03	12.º		
18	Juan Luis Boqued	2	Seat 1600	4-09			
19	Juan Mendizábal	2	Seat 1430	4-17 1/5			
20	Rafael Cabezón	2	Seat 1430	4-37 3/5			
21	Mariano Peleato	2	Mini 1275	3-50 2/5	5.º		2.º
22	José J. Jáuregui	2	Mini 1275	4-04 3/5			
23	Cándido Sevilla	2	Mini 1275	3-59 1/5	10.º		5.º
26	Eduardo Pagan	2	Mini 1275	4-04	14.º		
27	Victor Monasterio	2	Mini 1275	4-12 2/5			
29	Jesús Santamarina	2	Cooper S	3-54	6.º		3.º
30	José M. Purroy	2	Mini 1275	4-09			
33	Matilde Adarraga	2	Mini 1275	4-24			
35	Juan M. Hidalgo	2	Mini 1275	4-45			
38	FONSECA	2	Mini 1275	4-42 3/5			
39	Gregorio Urruticoechea	1	Mini 1275	4-51 4/5			
40	Narciso Miguel Sáenz	2	Renault-8-TS	4-47 2/5			
41	Juan Buesa Blanco	1	Renault 8	4-47 3/5			
43	Fermín Tellería	1	Cooper S	4-04	13.º		2.º
44	Pepín Hernández	1	BMW-2002-TI	3-57 3/5	9.º		1.º
45	Esteban García	1	Seat 1430	4-21 1/5			3.º
46	Fernando Moreno	1	Seat 1430	4-25			4.º
47	Julio Berzal	1	Seat 1430	4-24 1/5			5.º
48	Miguel Barrachina	1	M.G. 1300	4-52 2/5			

# EL SEGURO DEL AUTOMÓVIL

**Jorge Massó Millet, en «Diario de Barcelona», ha tratado este complejo asunto del seguro del automóvil con indudable autoridad aclarando diversos conceptos. De ahí que su publicación resulte interesante:**

«El incremento experimentado en el parque de automóviles, cuya existencia es de todos sobradamente conocida y el peligro que él mismo entraña para el desarrollo de la vida ciudadana en todas sus facetas, obliga más que nunca a buscar una garantía y una seguridad, llevándonos directamente a la búsqueda de una cobertura que ampare los posibles y desgraciadamente seguros sucesos, que este incremento mecanizado lleva consigo.

Para un asegurador en los momentos actuales, hablar del tema no es fácil ni tampoco agradable, por los muchos problemas que en sí acarrea.

Hay que tener en cuenta que todo adelanto, tanta modernización, lleva consigo un incremento de volumen, en responsabilidades y valores.

En cuanto al Seguro de Automóviles se refiere, desde 1957 no ha seguido el ritmo que lógicamente debería haber tenido, cayendo por lo tanto, en una desproporción, sin precedentes en ninguna otra gama de desarrollo de nuestro país. Quizá sea éste el motivo principal por el que hablar del seguro de automóviles resulta arduo, complicado y requiere a nuestro entender un profundo conocimiento, no tan sólo de lo que es el seguro en sí, sino de la misión que recae en el cumplimiento de sus respectivos deberes, tanto al asegurado como al asegurador.

El problema del seguro de automóviles no es ni mucho menos exclusivo de nuestro país, sino que en todos los mercados internacionales se viene sufriendo este desarrollo y este aumento de responsabilidades que hemos dicho anteriormente y que requiere que todos recapacitemos y meditemos sobre este particular.

Es interesante tener presente que este consumo, casi masivo, de esta aparente mejora económica que representa para el individuo, no solamente trae consigo un aumento de bienestar, sino que debemos lograr que este aumento de bienestar y esta mejora signifiquen una realidad, y no desgraciadamente una consecuencia de peores males.

Es justo que todos busquemos una mejora, en nuestro esfuerzo y en nuestro trabajo, pero sería del todo inútil que ésta se perdiera por inconsciencia o desconocimiento de lo que nosotros manejamos. Esta mejora debe representar un bien social para todos, pero no un peligro ni una amenaza constante, como viene sucediendo.

Este aspecto de evolución del que nos estamos ocupando genera en sí una necesidad y un deseo de seguridad. Esto es lo que cubre el seguro del automóvil, preparándose así para cumplir su misión de preservar los bienes del

hombre de cualquier evento que le pueda suceder. El principio fundamental de cualquier seguro, y ciñéndonos más al tema que tratamos, debe ser el interés personal, por el objeto asegurable, es decir, el interés de tener intrínseco y nato que el asegurado pueda tener en la propia conservación del mismo. Debe correr este riesgo, en función de su propiedad, puesto que en ningún caso el seguro puede constituirse en objeto de beneficio o lucro para el asegurado, ya que en este caso convertiríase el seguro en un abono de conservación.

El deber del asegurador está, pues, en cubrir aquellos eventos imprevisibles, reales y efectivos, cuyas reparaciones o indemnizaciones dañarían seriamente la naturaleza económica del propio asegurado.

Una serie de circunstancias, en parte contribuyentes a agravar aquellos factores determinantes del crecimiento a que nos hemos referido y a las que no son ajenas entre otras, el paso del tiempo, con su elevación consiguiente de precios, la prisa devoradora de la vida actual, las mejoras en vías de comunicación, los estacionamientos a la intemperie, la falta de espacios para aparcamientos e igualmente las nuevas técnicas de fabricación de vehículos, dotados de mayor velocidad, así como la manera de conducirse el usuario, han venido señalando una evidente incidencia en el aumento de la siniestralidad, que debe soportar el asegurador en mérito a su deber, responsable en la compensación al asegurado de los perjuicios que un accidente les haya ocasionado, y para cuya garantía aquél satisface la prima correspondiente. Este aumento en la siniestralidad, que por otra parte y considerando las muy diversas circunstancias que lo vienen motivando, de las cuales algunas ya han quedado mencionadas, está produciendo de un tiempo a esta parte una evidente descompensación entre la prima que satisface el asegurado por la eventual prestación, de unos servicios y el coste que al asegurador le representa el pago de las indemnizaciones y gastos inherentes, cuando por acaecimiento del evento debe contribuir a paliar sus efectos económicamente.

Teniendo presente que la prima se distribuyó parcialmente por la garantía de cada uno de los riesgos que implica en sí el seguro de automóviles, Responsabilidad Civil y Fianzas, Daños Propios, Incendios, Robos, es notorio que la descompensación que la cobertura de las garantías de alguno de ellos viene señalando indefectiblemente debe contribuir y de hecho lo está haciendo a que un riesgo absorba la prima que se tenía destinada a otro, originando que los resultados teóricos previstos en el momento de la realización de los cálculos que determinan la prima del riesgo difieran considerablemente de los que resultan de la realidad práctica, mermando con ello las posibilidades y capacidad de previsión del asegurador para crear y mantener la garantía que es fuente de seguridad del asegurado.

La coyuntura, que no es nueva, puesto que ya se puso de manifiesto hace algún tiempo, fue corregida, aun cuando con resultados de efectos temporales totalmente por la creación del Seguro Obligatorio de Automóviles. No obstante, al transcurrir el tiempo, el cúmulo de circunstancias incidentes, si bien no han descompensado totalmente las estructuras del mismo, sí cuando menos han contribuido a incrementar las desfavorables consecuencias económicas de parte del llamado Seguro Voluntario, la Responsabilidad Civil, debido a las limitaciones de aquél, favorecidas a la vez por el desarrollo de la legislación y por la administración de la justicia, las cuales son cada vez más exigentes en cuanto a los deberes y obligaciones de una indemnización que esté más en consonancia con las realidades y valoraciones actuales.

Tal conjunción de elementos entendemos debía ponerse

en conocimiento del gran público y en particular de la legión ocupada por el automovilista en general, que es quien en definitiva, si se beneficia del precio realmente económico del seguro, ha contribuido a crear este estado de cosas constitutivo de la problemática que preocupa de una manera cierta al asegurador.

El asegurado debe tener presente que aun cuando en principio el importe de la prima crea es excesiva, si analiza las circunstancias que trae consigo el aumento del nivel de vida, el aumento de las reparaciones, el incremento del parque automovilístico y otras tantas que no hace falta enumerar, comprenderá a conciencia que debido a la enorme siniestralidad la prima del seguro es altamente baja y que en consecuencia del conjunto de primas debe salir la cobertura de tal siniestralidad, cosa que actualmente no sucede.

De cuanto queda expuesto no deben extrañarse las medidas que casi de una forma general han tomado las Entidades Aseguradoras, limitando el ofrecimiento de garantías a unos sectores determinados de vehículos, el establecimiento de franquicias y otras variantes igualmente limitativas, conductas todas ellas a mitigar en lo posible las consecuencias desfavorables citadas, y sobre todo a defender unos intereses que en definitiva son los de aquellos que han depositado en ella su confianza, constituyendo el núcleo de sus clientes o asegurados.

Aun cuando ello pueda parecer una solución, ésta no deja de ser una medida de emergencia, ya que no podemos olvidar que no es precisamente limitativa la imagen del asegurador que debe contemplarse, por cuanto que dicha imagen debe reflejar la misión para la que se ha constituido como tal, que no es otra que la de prestar el servicio interesado, en su totalidad, y por consiguiente, siempre que las pretensiones se ajusten a las normas de aseguración, atender las del presunto cliente o asegurado.

Sería, pues, de desear que, a fin de eliminar esta situación anómala y francamente descompensada por la que viene atravesando el Seguro del Automóvil, la Administración reconsiderase su postura en cuanto al bloqueo de las tarifas de prima de esta muy importante rama del seguro, que si bien podría representar una incidencia repercutible en el nivel económico del consumidor o asegurado —parece ser que éste es el motivo que dificulta una actualización de tarifas—, permitiría ajustar el premio o prima del seguro a las necesidades actuales.

Si más no, sería aconsejable que además de los niveles de aumento que necesariamente deberían producirse se considerasen también unos factores de corrección significativos de otras tantas circunstancias agravantes, tales como las zonas de radicación normal del riesgo, el estado de conservación del vehículo, análisis de las circunstancias concurrentes en el conductor y, en fin, otras más que pueden obtenerse del análisis racional de los motivos que mayormente contribuyen a la significativa elevación de la siniestralidad del Ramo.

La normativa de estas peculiaridades que pudieran constituir factores de corrección, no representa ninguna innovación —aunque sí lo sea en nuestro país—, ya que así, parece ser, ha sido tenido en cuenta en otras naciones, las que, bien fijando sobreprimas para la presencia de estas agravaciones, bien señalando primas distintas, considerando globalmente, según zonas, aquella presencia circunstancial de agravaciones o atenuantes, han determinado la fijación de unas primas —que para algunos tipos de seguro resultan fracamente prohibitivas—, pero que, en cualquier caso, se hallan por encima de las que venimos manteniendo en España para la garantía de estos riesgos.

Cuantas observaciones han quedado ya apuntadas deben conducirnos, ineludiblemente, a pensar en un reajuste de tarifas, que más pronto o más tarde ha de llegar. No obstante, una vez llegado al logro del objetivo de estas primas idóneas, no deberían descartarse las posibilidades que representa una información «inter-asegurador» que, al igual que para otras ramas del seguro, de tiempo viene realizándose, la cual contribuiría a la actualización constante de procedimientos, con aplicación de criterios unánimes, coadyuvando al propio tiempo a la consecución también de otros objetivos comunes a todos cuantos nos hallamos implicados en el problema. Este procedimiento no tiende a eliminar una sana competencia, a todas luces necesaria y que como se ha demostrado en varios órdenes de la vida es vehículo importante que conduce al progreso: los resultados que se pretenden alcanzar por los constantes esfuerzos de quienes, conscientemente, velan por un proceder íntegro, destinado a paliar las actualmente no muy halagüeñas consecuencias del Seguro del Automóvil.

Si de cuanto hemos intentado exponer llega a desprenderse una situación extremadamente delicada del Seguro del Automóvil, aun cuando no se haya llegado a un punto alarmante, habremos logrado nuestro objetivo, puesto que habrá sido una contribución a poner de manifiesto una inquietud que entendemos no debe ser patrimonio exclusivo del asegurador, sino que ha de llegar a calar muy hondo en el ánimo del asegurado, quien, cuando menos, podrá comprender los motivos por los que se ponen cortapisas a sus pretensiones de garantías, sobre todo cuando éstas se refieren a la parte de riesgo relacionada con los daños propios del automóvil.

Jorge Massó Millet.»

*Recambios  
Accesorios*

**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

**SAN SEBASTIAN**

# una nueva forma de pagar la gasolina

## los Cheques - Gasolina del Banco de Vizcaya

Ya no necesita pagar en metálico el combustible para su vehículo.

Para eso están los Cheques - gasolina del Banco de Vizcaya.

Con los Cheques - gasolina podrá repostar aunque no lleve dinero encima. Podrá llevar el control exacto del gasto de gasolina o gas-oil. Y ganar tiempo.

Todo le resultará más cómodo y rápido.

Los Cheques - gasolina son dinero para usted y para la estación de servicio que puede hacerlos efectivos en cualquier oficina del Banco Vizcaya.

Infórmese. Y llévese hoy mismo su talonario.

**V BANCO DE VIZCAYA**  
siempre cerca de usted



# MUCHOS CONDUCTORES NO PRESTAN AYUDA A LOS HERIDOS POR MIEDO A LOS TRAMITES

*Se habla otra vez con insistencia del auxilio a heridos en accidente de carretera por parte de los automovilistas. Como se sabe, la falta de prestación de ayuda está castigada por la ley. Pero es indudable que muchos conductores temen los trámites policiales y judiciales que suceden inevitablemente a todo accidente, y que envuelven también a quien ha prestado la ayuda. Creemos que en ningún caso hay justificación moral para negarla, aunque si se abreviasen esos trámites se favorecería el auxilio por parte de todos los automovilistas. Sobre estos extremos nos envía un escrito con sus experiencias personales don Jesús Rodríguez Pardeiro, de Madrid. Por su indudable interés reproducimos los párrafos más destacados de la carta de nuestro comunicante:*

«Si bien estas actuaciones judiciales son imprescindibles, también es evidente que son la causa de la «insolidaridad»; por tanto, es aquí, en la raíz, donde se debe atacar el problema. Es preciso lograr formas de diferenciar exactamente quién es el causante de un atropello y quién la primera persona que se interesó en atender a un herido sin causarle a este último la desa-

gradable impresión que produce verse envuelto en un hecho del cual se convierte automáticamente en sospechoso.

Quizá la solución por anotar alguna esté en prevenir en lugar de lamentar. En otras palabras, castigar con más dureza las infracciones, que son en realidad el delito, y ser más indulgentes o digamos más compasivos con los que siempre involuntariamente provocan un accidente que a fin de cuentas no es más que una consecuencia.

Aunque los casos particulares no deben contar, le narraré a continuación mis dos experiencias. En la primera, hace aproximadamente cuatro años, en noche lluviosa y con poca visibilidad, presencié un choque entre un turismo y una motocicleta, a consecuencia del cual resultaron malheridos los dos ocupantes de la moto y levemente heridos, pero con gran excitación nerviosa, los ocupantes del turismo. Rápidamente coloqué mi coche atravesado en la carretera para evitar que pudiesen pasar por encima de los caídos otros vehículos. Ayudado por otras personas metí en mi coche a los heridos y los trasladé al pueblo más próximo. Pues bien: estuve retenido con toda clase de atenciones y amabilidad unas tres horas, pues la posición de mi coche y unas

abolladuras me convertían en sospechoso. Me «salvó» el tener ya hecha la declaración al Seguro de estas últimas.

En la segunda ocasión el pasado julio, cerca de Utiel, en la carretera de Valencia, me paré al lado de un ciclista caído. Estaba herido e inconsciente. Rápidamente se pararon otros coches. Cuando nadie quería trasladar al herido surgió la frase: «Que lo traslade el que lo haya atropellado...» Muchas personas asintieron, mirando al coche más próximo a la escena, que era el mío. Algunas personas que circulaban en dirección contraria manifestaron haber visto al caído antes que mi coche se parase. Tomé nota de estas personas y trasladé al herido.

---

N. de la R.—Es preciso simplificar todos los trámites de accidentes haciéndolos rápidos y sin necesidad de que las personas que se mostraron dispuestas a ayudar al prójimo se sientan tan molestadas que se les elimine este sentido innato de humanidad. Por otra parte ocurre también que incluso a aquellas personas que han ido a comunicar la existencia de un coche abandonado, tienen que soportar luego un sinfín de requisitos. Claro que el mecanismo de la justicia tiene unos cauces y es preciso cumplirlos, pero pensando en la cada vez más amplia inhibición de las personas por lo antedicho es por lo que se debe arbitrar un medio que resulte práctico y diligente. Con ello ganaríamos todos.

## Más de 300.000 coches japoneses se venderán en Europa en 1975

Los fabricantes japoneses, hasta finales de 1971, han limitado su acción comercial, en gran medida, a los países no productores de automóviles, como Finlandia, Suiza, Noruega y los Países Bajos. Pero las restricciones norteamericanas les han obligado a reconsiderar sus objetivos y a plantear una amplia campaña en Europa. En efecto, los fabricantes nipones han proyectado para 1975 una venta de más de 300.000 unidades en Europa, y Nissan, en particular, proyecta la instalación de una fábrica en Bruselas.

## Un fontanero canario inventa un purificador para los gases del escape

Un fontanero de Las Palmas de Gran Canaria, don Pedro Domínguez González, afirma haber inventado un aparato que purifica totalmente los gases de los automóviles, por absorber todas las sustancias tóxicas contenidas en ellos. El dispositivo, de unos veinte centímetros de lado, se adosa al final del tubo de escape de un vehículo y por medio de un líquido catalizador realiza una labor de purificación de los gases.

## ¿Solución para el coche eléctrico?

Un grupo de investigadores de la compañía finlandesa «AIRAM» ha puesto a punto una nueva batería de zinc des-

tinada a un automóvil que funcione con motor eléctrico. El radio de acción de este vehículo es de 200 a 300 kilómetros y su coste de mantenimiento es siete veces inferior al de un automóvil convencional de gasolina.

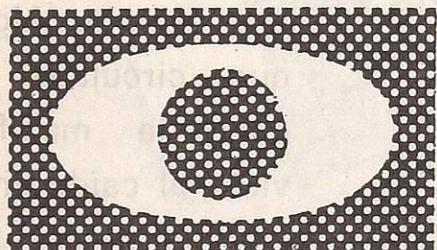
La nueva batería tiene tres veces más energía que un acumulador de plomo de igual peso. El precio de carga será de unas 20 pesetas a los 100 kilómetros.

## Nigeria: Ya se circula por la derecha

Después de una campaña publicitaria de seis meses de duración, por la prensa, radio y televisión, los conductores de todo tipo de vehículos han comenzado a circular por la derecha en Nigeria. En la antigua colonia británica la circulación se hacía por la izquierda, como en la metrópoli. Estas medidas han sido adoptadas para facilitar los intercambios comerciales con los países limítrofes: Dahomey, Níger, Tchad y Camerún, países en donde la circulación se realiza por la derecha.

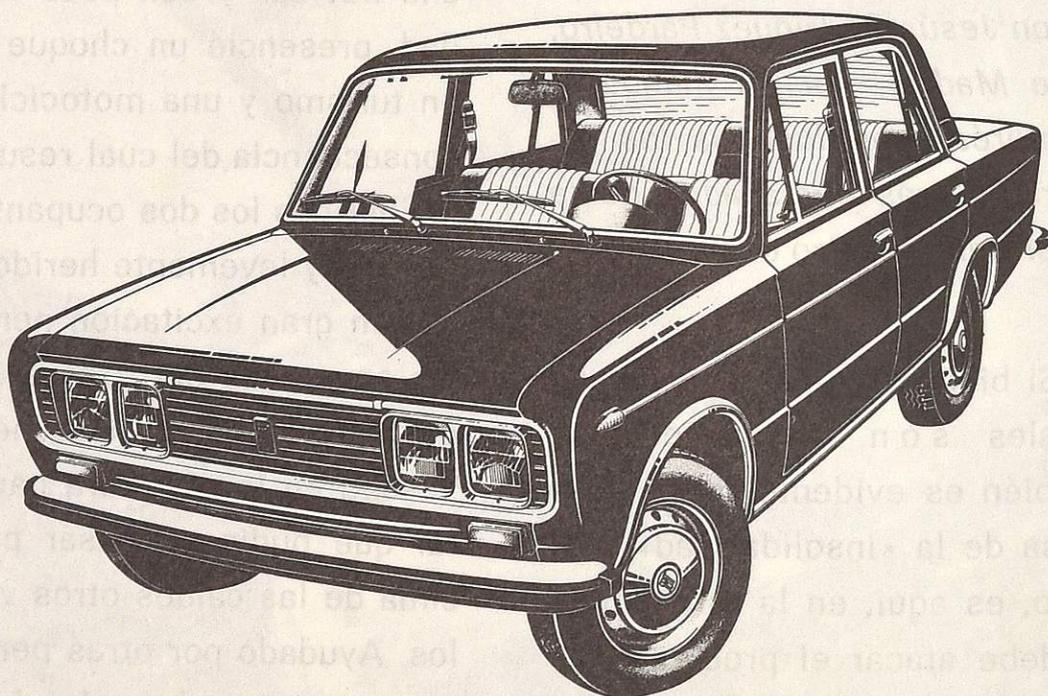
## El Citroën GS, carrozado por Bertone se presentará este mes en el Salón del Automóvil de Barcelona

Ya se han iniciado los preparativos febriles del Salón de Barcelona. Se rumorea una asistencia masiva de los carroceros italianos. Bertone presentará una versión de gran belleza del Citroën GS que actualmente se fabrica en Vigo para la exportación, en espera de que se terminen los trámites de nacionalización y pueda ser vendido en España.



# neca

SERVICIO OFICIAL SEAT



REPARACIONES • TALLER DE CARROCERIA, SERVICIO DE ENGRASE Y LAVADO  
AGENTES EN TODA LA PROVINCIA

OFICINAS Y TALLERES:  
Avda. Guipúzcoa km. 4 (BERRIOZAR)  
Teléfono 300.300 - Ainzoin (3 líneas)

INFORMACION - VENTA RECAMBIOS:  
Bergamin, 8 - Apartado 264  
Teléfono 23 49 50 (3 líneas)

# PAMPLONA

No es ningún secreto que el modelo GS terminará adoptando una cilindrada mayor que la que tiene actualmente y es muy probable que pronto aparezca un GS coupé, que también será construido en nuestro país. El modelo que presentará Bertone a los aficionados españoles, en Barcelona, es un ejemplo de simplicidad y buen gusto, por lo que podría cuajar, en sus líneas fundamentales, en la esperada nueva versión de serie.

## Nuevas normas para los autobuses extranjeros

El Ministerio de Obras Públicas, previo acuerdo con los de Hacienda y Gobernación, ha dictado nuevas normas para los transportes internacionales por carretera de viajeros, de acuerdo con las ya emitidas por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, celebrada en junio de 1971, en Madrid. Las disposiciones ahora fijadas señalan la necesidad de una autorización administrativa para todos aquellos autobuses extranjeros que realicen por España servicios discrecionales de viajeros.

Los vehículos matriculados en Austria, Bélgica, Dinamarca, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Italia, Noruega, Portugal, República Federal Alemania, Suecia y Suiza podrán realizar circuitos de turismo en régimen de «puerta cerrada» por nuestro país sin necesidad de autorización previa. En este tipo de circuitos los ocupantes del vehículo serán los mismos durante todo el recorrido. En estos servicios los autobuses extranjeros no podrán circular desde las 22 horas de un día hasta las 5 del siguiente, así como realizar itinerario distinto del señalado en la hoja de ruta.

## Se inician las actividades del Salón de Barcelona

Para la próxima edición del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, que abrirá sus puertas el próximo día 22 de abril, se espera la asistencia de los principales carroceros italianos, entre los que hay que contar a Bertone, Pininfarina y Micheletti.

En el capítulo de turismos de importación se ha confirmado la presencia en la feria barcelonesa del nuevo Lancia 2.000 Berlina, un automóvil de gran presentación de 1.991 centímetros cúbicos, capaz de alcanzar los 175 kilómetros por hora.

En Barcelona se han iniciado ya las tareas del VII Symposium de la Industria del Automóvil. La sesión se inició con la presentación por don Miguel Cabré, presidente del Salón, del nuevo presidente del Symposium, don José Luis Rodríguez Pomatta.

## El viaje del presidente de Renault a Moscú

El 29 de marzo pasado fue recibido en Moscú el presidente de la Renault, señor Dreyfus. El viaje del directivo francés duró una semana y en él ha visitado varias fábricas soviéticas con las que Renault está en contacto. Entre los asuntos tratados con los dirigentes soviéticos, Dreyfus ha discutido la participación de la Regie en la construcción de la fábrica de camiones de Kama, a 800 kilómetros al este de Moscú. Esta fábrica comenzará su producción en 1974, con una capacidad anual para 250.000 motores, de una potencia de 210 a 320 CV. De momento, la Renault se encarga de proporcionar maquinaria y métodos de trabajo, aunque no se descarta la posibilidad de que su colaboración sea ampliada como consecuencia de los últimos contactos.

## La Ford y la industria auxiliar en España

Un alto directivo de la sección de compras de la Ford inglesa ha visitado España con objeto de mantener entrevistas y contactos con empresarios de la industria auxiliar del automóvil, resultado de los cuales ha sido el pedir ofertas para el suministro de equipos y componentes destinados a la fabricación de 100.000 turismos anuales que se construyen en las factorías Ford instaladas en Inglaterra y Alemania Occidental.

Por ahora, los empresarios españoles están estudiando las solicitudes de la firma inglesa, esperándose que antes de finales del presente mes puedan enviar a Ford-Gran Bretaña sus respuestas.

Al parecer Ford está interesada, en el caso de que se llegue a acuerdos satisfactorios, en adquirir en España la mayor parte del equipo auxiliar necesario para sus vehículos fabricados en Europa, es decir, equipo electrónico, fundición, forja, direcciones, frenos, engranajes, neumáticos, etc.

Se descarta que, por el momento, Ford piense construir en España alguna empresa, bien sea para el montaje de vehículos o para la fabricación de equipo auxiliar. Sin embargo, sí existe, por parte de Ford, un destacado interés por colaborar con la industria española, como consecuencia de los contactos últimamente habidos entre el presidente de la compañía, Henry Ford, y altos cargos del Gobierno español.

Otra destacada visita de gran importancia para la industria auxiliar del automóvil es la que efectuará a finales de abril el director general de compras de la empresa sueca Volvo, que mantendrá también conversaciones con empresarios de nuestro país, ante la posibilidad de adquirir equipos destinados a la fabricación de los coches Volvo.

El sector auxiliar de automoción alcanzó en 1971, en España, una producción valorada en 45.780 millones de pesetas, de los que 9.080 correspondieron a partidas destinadas a la exportación, frente a 6.574 millones en 1970. Más de la mitad de estas ventas se colocaron en países del Mercado Común.

AMORTIGUADORES

**KONI**

• Venta

• Servicio Oficial

• Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

**TALLERES AMARA**

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

# V RALLY NAVARRA

**Sunsundegui  
añade una  
nueva victoria  
a su  
brillante palmarés**

El pasado 15 de abril se celebró la quinta edición del Rally Navarra, organizado por la Delegación en Pamplona del Real Automóvil Club Vasco-Navarro. La salida tuvo lugar a las cinco de la tarde, finalizando a las doce y media de la noche, iniciando la prueba casi cincuenta participantes, de los cuales únicamente treinta y cinco consiguieron cruzar la meta. Como viene siendo ya tradicional desde hace algunos años, el rally se desarrolló en forma de cráterium, a base de tres pruebas de velocidad —Guembe, Madoz y Oscoz—, por cada una de las cuales se pasaba en tres ocasiones. La primera «vuelta» se efectuó de día y con piso en buenas condiciones; sin embargo, en las dos siguientes la lluvia hizo su aparición con la caída de la noche, haciendo más difícil la marcha de los pilotos por las carreteras navarras y particularmente por las pruebas selectivas.

Confirmando los pronósticos, el poderoso Alpine 1600 tripulado por Sunsundegui y Larrinaga no tuvo rivales y se adjudicó limpiamente la victoria en los nueve tramos cronometrados, delante de vehículos teóricamente más potentes como eran el Porsche 911 R de Agustín Urreaga y el Ford Capri 2,6 litros de Ignacio Ituarte, que quedaron relegados en algunas pruebas hasta a 29 segundos del irunés, como ocurrió por ejemplo en la tercera pasada por el alto de Gumbre. Detalle curioso y anecdótico que por cierto no suele acaecer con frecuencia: Ituarte y Urreaga quedaron empatados al realizar el cómputo de puntos, pero se otorgó al Porsche el segundo puesto, ya que el Ford Capri de Ituarte tenía 20 puntos de penalización.

Afortunadamente no hubo que lamentar incidentes de importancia. El más noticiable fue el de Joaquín

## “1.000 kms. de BRANDS-HATCH”

**NUEVAMENTE, DOBLE  
VICTORIA DE FERRARI, A  
CARGO DE ICKX-ANDRETTI**

**En las cuatro carreras puntuables para  
el Campeonato del Mundo celebradas  
hasta el momento, la marca italiana  
ha logrado cuatro dobles victorias**

El pasado 19 de abril, sobre la pista del circuito británico de Brands Hatch, se disputó la prueba de los «1.000 Kms.», cuarta de las puntuables para el campeonato del mundo de marcas. Faltó bien poco para que los rojos bólidos de Ferrari en vez de adjudicarse una doble victoria, la cuarta de la temporada, que demuestra la neta superioridad de sus prototipos de

3 litros lograron un triple triunfo. A menos de una hora del fin de la carrera, los tres Ferrari ocupaban las tres primeras posiciones y tras ellos, como siempre, rodaban los tres Alfa Romeo de Autodelta. Sin embargo, las fatigadas mecánicas jugarían en los momentos finales una mala pasada a ambas marcas italianas.

Sobre Ferrari, Regazzoni-Redman fueron los desafortunados. Su segundo puesto parecía estar asegurado cuando surgieron dificultades en el encendido que les obligaron a una larga parada en boxes, descendiendo a la sexta posición. En cuanto a los coches de la marca de Milán, el de Helmut Marko y Nanni Galli, asociados esta vez, acusando fallos en los frenos, cedería el quinto puesto al Chevron de Robinson-Migault, clasificándose séptimo.

Así, por tercera vez, el equipo integrado por el italoamericano Mario Andretti y el belga Jackie Ickx, se adjudican la victoria, precediendo, también por tercera vez, al equipo formado por el sueco Ronnie Pe-

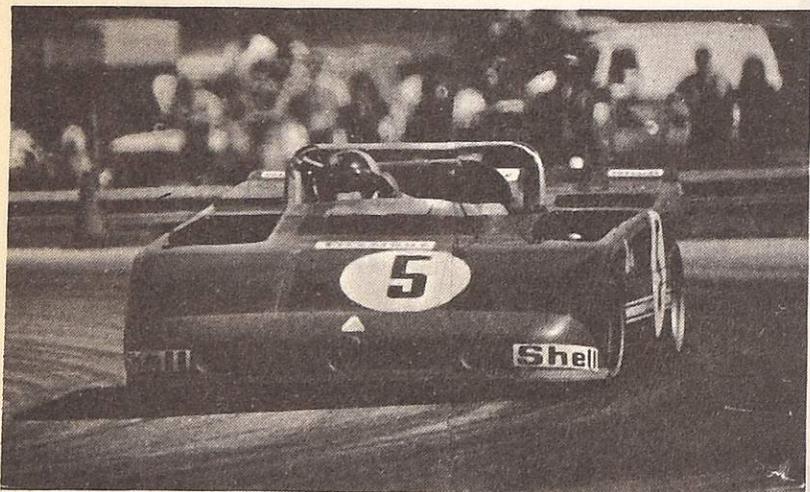
terson y el austríaco Tim Schenken. ¡Curiosa coincidencia! Una vez más, Ferrari ha demostrado su hegemonía en el Campeonato del Mundo hallándose magníficamente situado para conseguirlo a pesar de que todavía faltan siete carreras por celebrarse.

El primero de los Alfa Romeo terminó a dos vueltas, lo que representa un pequeño margen tras mil kilómetros de carrera, pero en realidad jamás los coches de Autodelta crearon una situación de agobio a los prototipos del Commendatore. Entre sus motores hay una sensible diferencia de potencia que se traduce como es lógico en los cronómetros y las posiciones de llegada. No cabe duda que hasta que Alfa Romeo tenga dispuesto el motor de 12 cilindros, no podrá luchar en igualdad de posibilidades contra Ferrari, al menos sobre trazados en los que la potencia es el arma decisiva. La «Targa Florio» por su singular trazado, o las «24 Horas de Le Mans», por su duración, constituyen las únicas excepciones donde la potencia puede jugar un papel me-

### CLASIFICACION

- 1.º ICKX-ANDRETTI, Ferrari 312 PB. Cubrieron los 1.000 Kms., o sea, 235 vueltas al circuito de 4,260 Kms., en 5 horas, 55 minutos, 27 segundos y 5 décimas, a una velocidad media de 169,170 Km./h.
- 2.º PETERSON-SCHENKEN, Ferrari 312 PB. A una vuelta.
- 3.º REVSON-STOMMELEN, Alfa Romeo TT, 33. A dos vueltas.
- 4.º DE ADAMICH-ELFORD, Alfa Romeo TT 33. A cuatro vueltas.
- 5.º ROBINSON-MIGAULT, Chevron B 21. A quince vueltas. (1.º de 2 litros).
- 6.º REGAZZONI-REDMAN, Ferrari 312 PB.
- 7.º MARKO-GALLI, Alfa Romeo TT 33.
- 8.º EDWARDS-HOBBS, Lola Ford T 290.
- 9.º BAMFORD-MACLERNEY, Chevron B 19.
- 10.º STUPPACHER-RIEDER, Porsche 908/02.

La vuelta más rápida la compartieron los Ferrari de ICKX-ANDRETTI y PETERSON-SCHENKEN, al rodar en 1 minuto, 27 segundos y 4 décimas.



# PARA SUS VIAJES AL EXTRANJERO



**Asistencia Turística Internacional**  
REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO - NAVARRO



EL REAL AUTOMOVIL CLUB  
VASCO-NAVARRO Y GENERAL  
EUROPEA, S. A. —GESA—, ESTAN  
PRESENTES EN TODO MOMENTO  
PARA ASISTIRLE A USTED EN TODA  
EUROPA Y EN LOS PAISES DE ASIA Y  
AFRICA, RIBEREÑOS DEL MAR MEDITERRANEO.

**RECUERDE: EL R. A. C. V. N. LE ES UTIL**

SERVICIO DE  
REPATRIACION DEL VEHICULO  
prestado por el  
Real Automóvil Club Vasco-Navarro  
El Secretario



N.º

En caso de accidente o avería del vehículo reseñado, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro toma a su cargo los gastos de su repatriación hasta el lugar del domicilio del asociado, en los casos y según las instrucciones especificadas al dorso.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA.

Bono n.º 1

SERVICIO DE  
REMOLCAJE DEL VEHICULO  
prestado por el  
Real Automóvil Club Vasco-Navarro  
El Secretario



N.º

El Real Automóvil Club Vasco-Navarro reembolsará al titular de este bono los gastos de remolaje del vehículo reseñado hasta el taller de reparación más próximo al lugar donde le haya sobrevenido el accidente o avería.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 2

SERVICIO DE  
ENVIO DE PIEZAS DE RECAMBIO  
prestado por el  
Real Automóvil Club Vasco-Navarro  
El Secretario



N.º

Si no es posible obtener en el país donde hayan sobrevenido un accidente o avería del vehículo reseñado, las piezas de recambio que sean necesarias para su reparación o indispensables para la seguridad de los pasajeros, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro se ocupará de su envío por el medio más rápido.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 3

SERVICIO DE  
PERITAJE TECNICO  
prestado por el  
Real Automóvil Club Vasco-Navarro  
El Secretario



N.º

Si a consecuencia de un accidente o de una avería, tiene que efectuarse la pertinente reparación en el vehículo reseñado y el titular desea, previamente, valorar su importe por un perito, puede solicitar su intervención y, a su regreso a España, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro le reembolsará el importe de los honorarios de dicho profesional.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 4

# SERVICIO REAL AUTOMOVIL VASCO-NAVARRO ASISTENCIA TURISTICA INTERNACIONAL

## QUÉ ES?

1.- La Asistencia Turística Internacional comprende los siguientes:

### A) Para su vehículo:

Reparación del vehículo irreparable  
Remolcaje del vehículo hasta el taller (Bono número 2).  
Envío de piezas de recambio cuando sea necesario (Bono número 3).  
Peritaje técnico (Bono número 4).

### B) Para Ud. y sus acompañantes:

Repatriación por conductor profesional en caso de incapacidad de su conductor (Bono número 5).  
Adelanto de la caución penal que garantiza su libertad provisional, en la medida de lo posible (Bono n.º 6).  
Repatriación de heridos y enfermos por avión-ambulancia, por avión de línea regular o por ambulancia, tren, etc.

## QUE +?

El Bono n.º 8 por el que puede conseguir:  
**Seguridad** para su equipaje  
**Defensa** de sus derechos  
**Garantía** de sus deberes  
**Economía** si necesita asistencia

## DÓNDE, CÓMO, CUÁNDO?

- Estos servicios son prestados en España, República Democrática Alemana y en el Norte de África ribereños del Mediterráneo.
- La Asistencia Turística Internacional es un servicio que se presta a través del Talonario cuya portada y Bono reproducen los grabados, es válido y convalidado, al formalizar su solicitud, lleva Ud. un pasaporte de seguridad.
- Cuando durante su viaje necesite asistencia a la Corresponsabilidad de el país donde Ud. se encuentre.
- Para formular su petición convalidada, previamente las instrucciones de este servicio concreto que Ud. precisa, la petición que, eventualmente, se le hará en los puntos a que el Bono en cuestión se refiere.
- Inmediatamente después de que Ud. formule su petición, se pondrá en acción por parte del Real Automóvil Club Vasco-Navarro la Asistencia Turística Internacional.

¡BUEN

La vuelta más rápida la compartieron los Ferrari de ICKX-ANDRETTI y PETERSON-SCHENKEN, al rodar en 1 minuto, 27 segundos y 4 décimas.

**OVIL CLUB**  
**RO**  
**RSTICA**

**SERVICIO DE  
REPATRIACION DE VEHICULO Y OCUPANTES  
POR CONDUCTOR PROFESIONAL**

prestado por el  
Real Automóvil Club Vasco-Navarro  
El Secretario



N.º

Si a consecuencia de una enfermedad o de las lesiones sufridas a causa de un accidente, el titular o el conductor habitual del vehículo se encontraran en la imposibilidad de conducirlo y ninguno de los ocupantes del mismo pudiera reemplazarlos, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro pondrá a disposición del titular de este bono un conductor profesional, a fin de conducir su vehículo, con sus ocupantes, hasta el lugar de su domicilio en España.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 5

consiste en el conjunto de prestaciones

de reparación a causa de accidente (Bono n.º 1).  
de taller de reparación más próximo (Bono n.º 2).  
cuando no fuera posible su adquisición en el extranjero (Bono n.º 3).  
de un conductor profesional del vehículo y de sus ocupantes conductor habitual (Bono n.º 5).  
de la fianza que pueda ser exigida al titular para garantizar la eventualidad de un accidente de circulación (Bono n.º 6).  
de asistencia sanitaria (Bono n.º 7).

**SERVICIO DE  
ADELANTO DE CAUCION PENAL**

prestado por el  
Real Automóvil Club Vasco-Navarro  
El Secretario



N.º

Si a consecuencia de un accidente de circulación resultara comprometida la responsabilidad penal del titular y fuera decretada su prisión, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro adelantará el importe de la caución penal que le sea exigida por las autoridades competentes para su puesta en libertad.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 6

**SERVICIO DE  
REPATRIACION DE HERIDOS Y ENFERMOS**

prestado por el  
Real Automóvil Club Vasco-Navarro  
El Secretario



N.º

Si el titular o alguno de los ocupantes de su vehículo sufre lesiones o enfermedad cuyo carácter justifique la necesidad de ser repatriado al lugar de su domicilio en España el Real Automóvil Club Vasco-Navarro tomará a su cargo los gastos de dicha repatriación.

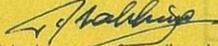
NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 7

**EL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**

CERTIFICA que el titular al margen referenciado ha sido incluido en las pólizas N.ºs 301.237, 197.828, 20.359 y 410.182 que dicho organismo ha contratado con la entidad aseguradora General Europea, S. A., (Gesa), con sede de Barcelona, calle Córcega, 291, por las coberturas que se certifican en el presente bono y cuyas Condiciones Generales figuran al dorso.

El Presidente:



Nota: El presente certificado será válido siempre que figure el en el estampillado de Gesa y, exclusivamente, para las coberturas contratadas.

Contratante D. \_\_\_\_\_  
Dirección \_\_\_\_\_  
Población \_\_\_\_\_  
Vehículo turismo de uso particular marca \_\_\_\_\_  
matrícula \_\_\_\_\_  
Efecto del seguro \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / 19\_\_\_\_ a las 0 horas  
emitido en \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_

Por el Contratante:

Por G.E.S.A.

El Consejero Dtor. Gral.



Código N.º: \_\_\_\_\_

Bono n.º 8

COBERTURAS	Cantidades máximas Aseguradas por siniestro	Costo total en ptas.			Prima resultante
		15 días	30 días	1 año	
Responsabilidad Civil Familiar	Por daños corporales: hasta 100.000 ptas. Por daños materiales: hasta 30.000 ptas.	75	95	275	
Individual de Ocupantes	En caso de muerte, por ocupante: 25.000 ptas. Por gastos de curación, por ocupante: 10.000 ptas.	75	95	275	
Equipajes	15.000 ptas.	100	125	700	
Defensa conductor	100.000 ptas.	75	95	275	

Copia para el contratante

Prima total resultante: \_\_\_\_\_

...KO-Gall, pasando bajo la bande-  
ra ajedrezada en quinto lugar.  
JAVIER SANGÜESA

# Esta es nuestra Red de Asistencia Internacional

**GRECIA ATENAS** - 6, Dragatsaniou Street Tels. 230-821 / 230-826 / 233-054 / 233-246 / 233-375 / 233-478 - Télex 215.232

**ANDORRA PORTUGAL ARGELIA TUNEZ** **BARCELONA** - Córcega, 291 - Tel. 227 83 30/44 - Télex 52.178 - **TURIN E**

**BELGICA HOLANDA LUXEMBURGO** **BRUSELAS**, 4, B-1040 - 26, rue de la Loi - Tel. 139152 - Télex 22.492 Geneuropea bru b

**MARRUECOS** **CASABLANCA** - 84, rue Mohamed Smiha - Tels. 629-61 / 629-62 -

**R. F. ALEMANA AUSTRIA DINAMARCA FINLANDIA NORUEGA SUECIA YUGOESLAVIA** **MUNICH (15)** - 8 - Bavariaring, 38 - Tels. 771 801/763641 - Télex 5.212.005

**SUIZA GINEBRA** - 1204 - 2, Cours de Rive - Tel. (022) 262123  
**CHECOSLOVAQUIA BULGARIA HUNGRIA POLONIA RUMANIA LIECHTENSTEIN**

**ITALIA REP. S. MARINO** **MILAN** 20121 - Via D. Manin, 35 - Tel. 650120

**CHIPRE LIBANO JORDANIA EGIPTO LIBIA SIRIA**

**FRANCIA MONACO GRAN BRETAÑA IRLANDA ISRAEL TURQUIA** **PARIS-9e** - 75 - 15, rue Caumartin - Tels. 073-2795/073-6290 - Télex 22313

## Solicitud de Asistencia Turística Internacional

Señores:

Les agradeceré que me remitan el Talonario de Bonos de la Asistencia Turística Internacional Servicio R.A.C.V.N. convalidado durante un año a partir del día .... de ..... de 197..., y extendido según los datos siguientes:

Nombre .....  
Dirección .....  
Marca y tipo de vehículo .....  
Matrícula .....

Sírvanse además remitirme el Bono n.º 8 igualmente convalidado por las coberturas, plazos e importe que señale con una «X» en el recuadro que figura al pie.

Importe de la Asistencia Turística Internacional, Servicio R.A.C.V.N. .... 400,— Ptas.  
Importe de las coberturas aseguradas elegidas (1)..... Ptas.

El pago de este importe lo efectuaré:  
— por talón adjunto.  
— por contrarreembolso.  
— mediante presentación del recibo.

Total a pagar..... Ptas.

COBERTURAS	Costo total en ptas.		
	15 días	30 días	1 año
Responsabilidad Civil Familiar	75	95	275
Individual de Ocupantes	75	95	275
Equipajes	100	125	700
Defensa conductor	75	95	275

Atentamente les saluda,

(1) A cumplimentar únicamente en el supuesto de que desee adquirir también el Bono n.º 8

de León Adarraga, que reaparecía tras unos meses de inactividad como consecuencia de su matrimonio. No tuvo suerte y el precioso Renault 12 Gordini que conducía recibió un fuerte aletazo en la primera pasada por Madoz —la prueba más rápida del critérium navarro—, quedando así fuera de combate en los momentos iniciales de la carrera. La mala suerte también se cebó una vez más en el pamplonica Oneca, quien hubo de abandonar por falta de presión de aceite.

Interesante esta quinta edición del Rally Navarra, sobre todo para el público, que al desarrollarse la prueba en forma de critérium puede presenciar mucho más cómodamente el paso de los participantes.

La clasificación general quedó establecida en la siguiente forma:



Confirmando los pronósticos el Alpine 1600, tripulado por Sunsundegui y Larrinaga se impusieron fácilmente en la 5.ª edición del Rally Navarra.

nos importante en beneficio de otras cualidades del vehículo.

En realidad los únicos coches que constituyeron una amenaza teórica para Ferrari fueron los Lola, al comenzar la carrera, ya que su motor Ford-Cosworth V 8, no tiene nada que envidiar a los de los Ferrari. Sin embargo lo que aqueja a los Lola son los detalles de preparación y puesta a punto, así como la falta de experiencia y potencial económico que pueden tener las marcas italianas.

Mientras estuvieron en carrera, los Lola demostraron cualidades superiores a las de los Alfa Romeo y Wisell, por ejemplo, estuvo a punto de dar alcance a Peterson, pero tuvo que detenerse por la rotura de un soporte de amortiguador, la misma avería que poco antes había motivado la retirada del otro Lola cuyo volante compartían Craft y Larrousse.

En cuanto a los prototipos de 2 litros, la sorpresa de Merzario que con su Fiat-Abarth realizó el mejor tiempo de su categoría, durante los entrenamientos de la víspera, no se repitió al día siguiente ya que en la vuelta número 17 el motor cedería tras el duro castigo al que le sometía el impetuoso Merzario. La lucha se centraría posteriormente entre el Lola, magnificamente preparado, de Edwards-Hoobs y el nuevo Chevron B 21 de Brian-Migault. El Lola se había asegurado una pequeña ventaja, pero al relevar Migault a Brian fue recuperando poco a poco el terreno perdido y favorecido además por una parada del Chevron en boxes para reparar alguna avería sin transcendencia, se situaba al frente de los prototipos de 2 litros, posición que ya no abandonaría, adelantando incluso al Ferrari de Regazzoni-Redman y al Alfa Romeo de Marko-Galli, pasando bajo la bandera ajedrezada en quinto lugar.

JAVIER SANGÜESA

## RESULTADOS DEL "V RALLY NAVARRA"

Gener. scrach	Participante	Marca	Cm. <sup>3</sup>	Grupo	Total puntos
1.º	J. I. SUNSUNDEGUI	Alpine	1.600	5.º	2.165
2.º	A. URREAGA	Porsche	1.991	5.º	2.330
3.º	I. ITUARTE	Ford. Cap.	2.632	2.º	2.330
4.º	R. MUÑOZ	Simca	1.211	2.º	2.354
5.º	S. GISBERT	Simca	1.204	2.º	2.435
6.º	E. PAGAN	Authi-1.275	1.275	2.º	2.446
7.º	J. M. SUAREZ	Simca	1.200	2.º	2.476
8.º	J. R. URRUTIA	Lotus-El.	1.600	3.º	2.496
9.º	M. SODUPE	Simca	1.200	2.º	2.521
10.º	J. M. PURROY	Morris	1.275	2.º	2.533
11.º	I. ESCUDERO	Seat	1.438	1.º	2.538
12.º	J. HERNANDEZ	BMW 2002	1.991	2.º	2.544
13.º	G. O'SHEA	Seat 124	1.183	2.º	2.562
14.º	V. NOVILLO	Mini	1.265	2.º	2.564
15.º	F. MORENO	Seat	1.438	1.º	2.565
16.º	E. FERNANDEZ	Renault TS	1.255	5.º	2.566
17.º	J. L. ZARRALUQUI	Seat	1.438	2.º	2.572
18.º	F. TELLERIA	Austin-C	1.275	1.º	2.581
19.º	G. SEVILLA	Authi	1.293	2.º	2.585
20.º	J. M. BERZAL	Seat	1.438	1.º	2.588
21.º	A. MARTIARENA	Seat	1.438	2.º	2.596
22.º	F. AROSTEGUI	Simca	1.204	2.º	2.607
23.º	M. A. GALAN	Seat 124-S	1.600	2.º	2.613
24.º	A. MARTINEZ	Seat	1.438	1.º	2.648
25.º	J. URDANOZ	Morris	1.275	2.º	2.677
26.º	J. ALVAREZ	Mini	1.275	2.º	2.760
27.º	J. M.º LARRODE	Seat 124	1.197	1.º	2.945
28.º	P. MATEO	Morris	1.275	2.º	2.967
29.º	E. MARTINEZ	Seat 850	843	2.º	3.000
30.º	F. DE FELIPE	Triumph	2.300	1.º	3.075
31.º	J. SANTAMARIA	Mini-Coo.	1.293	2.º	3.075
32.º	N. SAENZ	R-8 TS	1.108	2.º	3.077
33.º	L. CAPELLA	Seat	1.550	5.º	3.143
34.º	A. ACIN	MG	1.275	2.º	3.291
35.º	F. BARBERIA	Simca	1.100	1.º	3.709

# WAGONS·LITS//COOK

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

## LE OFRECE EL MAS VARIADO Y SUGESTIVO PROGRAMA DE CRUCEROS DEL VERANO 72

### XVIII CRUCERO A ISLANDIA, CABO NORTE Y SOL DE MEDIANOCHE

En el trasatlántico "CABO SAN ROQUE". Del 4 al 26 de julio.

Precios desde 29.400 ptas.

### VIII CRUCERO A RUSIA

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE". Del 14 al 30 de julio.

Precios desde 20.900 ptas.

### XIX CRUCERO A LAS CAPITALES NORDICAS

En el trasatlántico "CABO SAN ROQUE". Del 27 de julio al 18 de agosto.

Precios desde 24.900 ptas.

### VII CRUCERO A LAS ISLAS DEL ATLANTICO

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE". Del 30 de julio al 12 de agosto.

Precios desde 17.500 ptas.

### XX CRUCERO AL MAR BALTICO

En el trasatlántico "CABO SAN ROQUE". Del 19 de agosto al 5 de septiembre.

Precios desde 21.500 ptas.

### IX CRUCERO A YUGOSLAVIA, GRECIA Y TURQUIA

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE". Desde el 28 de agosto al 10 de septiembre.

Precios desde 15.900 ptas.

### CRUCERO POR EL MEDITERRANEO Y EL MAR NEGRO

En la m/n. "ANGELINA". Del 8 al 26 de agosto.

Precios desde 31.920 ptas.

### CRUCEROS DE 7 DIAS POR EL CARIBE

### CRUCEROS LAS SIETE PERLAS DEL MEDITERRANEO

### VIAJES POR EL MEDITERRANEO Y CERCANO ORIENTE

### CRUCEROS DESDE PUERTOS ESPAÑOLES

### VUELTA AL MUNDO

### CRUCEROS POR EL RHIN

### CRUCEROS POR EL MEDITERRANEO Y EL EGEO



Informes e inscripciones:

SAN SEBASTIAN

G/. 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

## SE ANIMA EL MERCADO DE AUTOMOVILES

Ultimamente se ha podido comprobar que existen diversos indicios de que la reactivación económica se va acelerando. Mayor consumo de electricidad para usos industriales, mejores perspectivas de las carteras de pedidos, menos «stocks», etc., son síntomas que confirman esa impresión más optimista sobre la marcha de nuestra economía. Un indicio que no acababa de manifestarse claramente era el relativo al mercado de automóviles, que seguía sin dar muestras de reanimación auténtica, pero últimamente parece que este mercado sí se va moviendo más, lo que, desde luego, resulta esperanzador.

En efecto, las ventas de coches van siendo ya superiores netamente a las del año pasado por estas fechas, pero según los entendidos, todavía el aumento no es suficiente para considerar completamente superado el relativo estancamiento de la actividad comercial automovilística, sobre todo teniendo en cuenta que ya hemos entrado en la primavera, que es la época del año en la que las ventas de automóviles adquieren un ritmo más elevado.

Ello es hasta un cierto punto lógico, pues hasta que la reactivación no se manifieste en la capacidad adquisitiva de los españoles, la decisión de cambiar de coche o de pasar a la motorización, aquellos que no lo posean, tiene que demorarse. Por otra parte, no hay que olvidar que en los últimos tiempos nuestra economía ha sufrido en períodos muy cortos excesivas aceleraciones y frenos, con lo que la gente está recelosa y no quiere tomar decisiones compradoras importantes, mientras la consolidación del mejor momento económico no la considere realizada.

También en materia de coches influye otro factor que retrae en cierto modo a algunos compradores, como es que se sabe que están próximos a salir al mercado nuevos modelos, y muchos prefieren esperar a la novedad, como es natural. De ahí que estimemos que el Salón del Automóvil de Barcelona, que se celebrará el mes que viene, tiene lugar en una fecha que no es la mejor, la más indicada, para la venta de automóviles, puesto que su celebración en plena primavera rompe un poco la campaña de ventas de coches que en esta época del año virtualmente se realiza. Antes, cuando en España se vendían los automóviles en cualquier época por la fuerte demanda existente, podía encajar el Salón en abril, pero ahora las circunstancias son otras y convendría reconsiderar la fecha de celebración de este certamen automovilístico. Eso dicen, al menos, muchos conocedores del mercado.

Al respecto, bastaría que se tuviera en cuenta que los más importantes Salones internacionales se celebran entre finales y comienzos de cada año, precisamente de cara a las ventas de primavera, y es por entonces cuando debería tener lugar nuestro Salón, y no cuando tiene lugar actualmente, que, repetimos, retrae a los compradores cuando menos conviene que eso suceda.

## IMPORTANTE EXPORTACION DE VEHICULOS ESPAÑOLES A AFRICA

Chrysler España ha firmado un contrato para la venta de 105 camiones de tipo medio y 75 tractores a la nación africana de Zaire (antes República Democrática del Congo y ex Congo Belga), que se encuentra en rápido desarrollo. Las entregas de este pedido comenzarán a efectuarse en plazo inmediato.

«Hemos abierto un nuevo mercado para España —ha dicho al anunciar la noticia, el señor John F. Dilley, director de ventas y «marketing» de la compañía—. Este es uno de los muchos pedidos que esperamos recibir durante los meses venideros, procedentes de las naciones africanas en proceso de desarrollo».

Se trata de camiones del modelo «42-65», que tienen una carga útil de 6,5 toneladas. En cuanto a los tractores, son los «Barreiros 4.000», modelo que fue galardonado el año pasado como «Tractor del año» en España.

Las exportaciones de vehículos fabricados por Chrysler España están alcanzando importantes volúmenes.

El señor Dilley señaló que las exportaciones de este año, en los meses de enero y febrero solamente, han igualado el total de las realizadas en el año 1970, y suponen el 60 por 100 de las que se llevaron a cabo durante el año 1971.

«Los pedidos en firme, en el momento actual, deberán más que cuadruplicar todo lo que vendimos en el exterior durante el año 1971».

—Del puerto de Vigo, y con destino a Brazzaville, capital de la República Popular del Congo, han salido los primeros envíos de autobuses urbanos comprados a la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA); el contrato comprende, de momento, 54 unidades, cuya entrega deberá quedar concluida a finales del presente mes de marzo.

## PLATAFORMAS RODANTES PARA APARCAR COCHES

Don Juan Martín Peña, de Madrid, ha inventado un ingenioso mecanismo para facilitar el aparcamiento de coches a base de poner en funcionamiento plataformas rodantes, que distribuyen los vehículos y les dejan depositados en batería o en línea. Con el nuevo procedimiento quedan anuladas, al decir del señor Martín Peña, todas las maniobras que ahora son ineludiblemente necesarias a los conductores de automóviles realizar para aparcar en los edificios destinados al efecto. El invento aporta una importante reducción en los espacios necesarios para construir aparcamientos, que además pueden ser edificados en superficies urbanas y en zonas públicas donde no existen posibilidades de hacerlos subterráneos.

## 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

**Con unos neumáticos Cinturato de serie, sin cambiarlos una sola vez en todo el difícil recorrido (tierra, lluvia, barro), compitiendo con expertos y bien preparados corredores, Boix y Serviá fueron los vencedores absolutos del II Criterium Guillerries, sobre un Seat-1430, equipado con Pirelli**



**RALLYE DE MONTECARLO**

1.º Absoluto LANCIA (Munari-Mannucci) con CINTURATO

**RALLYE DE ELBA**

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

**RALLYE COSTA BRAVA**

- 1.º Absoluto FIAT 125 (Pinto-Macaluso) con CINTURATO
- 2.º Absoluto BMW (Warmbold-Mehmel) con CINTURATO
- 3.º Absoluto SEAT 1430 (Juncosa-Mónaco) con CINTURATO

**II CRITERIUM GUILLERIES**

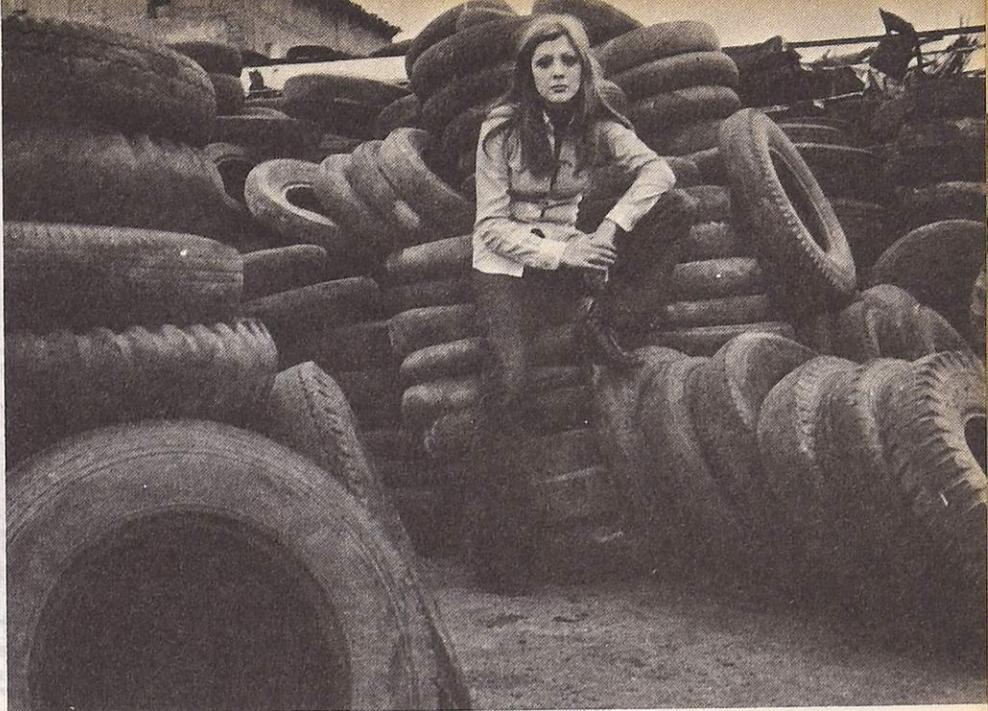
- 1.º Absoluto SEAT 1430 (Serviá-Boix) con CINTURATO
- 2.º Absoluto SEAT 1430 (Valls-Balada) con CINTURATO

**CINTURATO PIRELLI**

*triunfa por su seguridad durante miles de kilómetros*

# ¿QUE HACEMOS CON LOS NEUMATICOS VIEJOS?

LAS CUBIERTAS USADAS PODRIAN SALVAR MUCHAS VIDAS, FORMANDO BARRERAS EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS



El año pasado se fabricaron en España catorce millones de neumáticos, y tres de estas empresas se encuentran entre las cien más importantes del país. No cabe duda de que, dentro del sector de la industria auxiliar, las fábricas de ruedas tienen una situación privilegiada y es muy importante la cifra de sus exportaciones. Pero parte de esta mercancía, una parte muy importante, se queda en el país, abasteciendo las fábricas de automóviles.

En 1966, había en España ocho automóviles por cada 31 familias, aproximadamente. Tres años después —1969— esta cifra sobrepasó los dos millones de turismos, lo que supone unos 61 automóviles por cada 1.000 habitantes, o, lo que es lo mismo, un automóvil por cada cuatro familias españolas. El nivel de motorización actual, 81 turismos por cada 1.000 habitantes en 1971, es muy inferior a la media registrada en los países del Mercado Común —220 turismos por 1.000 habitantes en 1970—. No obstante, en cuanto a cifra de accidentes se refiere, nos acercamos vertiginosamente a los países más desarrollados.

Como ejemplo de la peligrosidad de nuestras carreteras diremos que durante el puente de Semana Santa se produjeron en España casi 2.000 accidentes de circulación (1.999), con 109 muertos y 3.184 heridos. En Francia, por las mismas fechas e idéntica causa, ocurrieron 166 defunciones y 2.056 heridos, y en Italia 152 muertos y 3.688 heridos. Otras naciones europeas registraron cifras muy inferiores a las españolas: En Austria, por ejemplo, en el puente de Semana Santa sólo se produjeron 19 muertos y 793 heridos y a pesar de la densidad del tráfico Suiza sólo registró 15 muertos, uno menos que el año pasado, durante las mismas fechas.

Pero si ahora, con un índice de motorización muy reducido, estamos prácticamente a la cabeza en la luctuosa contabilidad de los fines de semana, ¿qué ocurrirá en 1980, si se cumplen las previsiones del III Plan de Desarrollo y superamos la media europea actual, con una motorización de 225 automóviles por cada 1.000 habitantes?

## Todos los medios de protección son pocos, contra los accidentes

A pesar de los esfuerzos crecientes, cada año, de nuestras autoridades de tráfico, las víctimas por accidente de circulación crecen a un ritmo constante; por eso todos los esfuerzos para reducir este trágico balance son pocos.

Pero volviendo al principio, ¿qué se hace en España de cerca de tres millones de neumáticos usados que se producen todos los años? Su aprovechamiento es mínimo y en la mayoría de los casos terminan por ser quemados.

En los Estados Unidos se están realizando experiencias a base de construir barreras al borde de las autopistas con los viejos neumáticos. Estos parachoques suplementarios, que ofrecen las rutas, han demostrado ser muy eficaces cuando los coches salen de la carretera, chocando. El método resulta barato y práctico. ¿Por qué no podríamos ensayarlo en nuestro país? La principal objeción que podría hacerse es que resultaría antiestético. ¿Pero son estéticos los accidentes mortales? Y, además, siempre existirá la manera de trabar armoniosamente los viejos neumáticos.

Motor-Press

## LAS ANTENAS DE «TRALLA» SUELTAS SON UN PELIGRO

Es ilícito su uso sin que los extremos vayan firmemente sujetos al vehículo

*La Jefatura Central de Tráfico nos envía con ruego de publicación, la siguiente nota:*

«Se viene observando cierta proliferación en el uso de antenas de las denominadas "tralla", de gran longitud, muy elásticas y sujeta a un guardabarros por intermedio de un resorte en forma de muelle.

En dichas antenas, concebidas para ser colocadas en el automóvil en forma de rama de parábola, con un extremo fijo en su guardabarros y el superior sujeto al vierteaguas del techo, cuando se usan en forma anormal, con el extremo suelto, se producen fuertes oscilaciones que pueden ser origen de daños a los demás usuarios de las vías y motivar accidentes.

En este sentido hay que registrar el gran número de quejas que han sido recibidas en esta Dirección General, así como las referencias que sobre el asunto se han publicado en la Prensa.

Por todo ello, esta Dirección General se cree en el deber de advertir la ilicitud del uso de las indicadas antenas sin que sus dos extremos vayan firmemente sujetos al vehículo, así como que se ordenará a las fuerzas de Vigilancia del Tráfico presten atención a tales hechos y, en su caso, los denuncien a los efectos consiguientes y en evitación de los perjuicios que la inobservancia de las prevenciones indicadas pudiesen ocasionar.»



# 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**

# ¡ATENCIÓN!: SU AUTOMOVIL SUENA DEMASIADO

## Nuevas medidas legales sobre el control del ruido de los coches

A partir del primero de julio próximo todos los automóviles españoles deberán ajustarse a las normas de homologación sobre ruidos y no rebasar en más de dos decibelios la escala A. Según el Decreto aprobado en el Consejo de Ministros del pasado 24 de marzo, los automóviles fabricados a partir del mes de julio serán homologados, en cuanto al nivel de ruido se refiere, pero estas normas afectan también a los ya matriculados. Los agentes de tráfico podrán formular denuncias en caso de que los coches emitan un ruido excesivo utilizando aparatos medidores o, simplemente, cuando a su juicio, el ruido emitido por el vehículo en cuestión supere notoriamente el nivel permitido. El Decreto antes citado, establece también, que el titular del vehículo denunciado podrá redactar un pliego de descargo, uniendo a éste una certificación expedida por una Delegación provincial del Ministerio de Industria, en la que se haga constar el nivel de ruidos comprobados por la misma, siempre que se presente el vehículo para su examen dentro de los dos días hábiles siguientes al que se recibió la multa. El plazo acordado para conseguir la necesaria certificación es tan corto que el ritmo de trabajo del departamento correspondiente de las Delegaciones provinciales de Industria deberá ser febril si, como suponemos, las multas puestas

a «ojo» son muchas, puesto que los usuarios no se conformarán lógicamente con un dictamen tan subjetivo.

En el nuevo Decreto se puntualiza que los tractores agrícolas con potencias de hasta 200 caballos, no podrán superar los 89 decibelios y los de más de 200 caballos los 92 decibelios. Los ciclomotores de menos de 50 c. c., tienen su límite en 80 decibelios y los motocarros en 82 decibelios. Estas normas no afectan a los vehículos deportivos que circulan en pistas especiales ni a los que funcionen fuera de las carreteras como las motos de trial.

### NO SE HA LEGISLADO NADA SOBRE LOS INFRASONIDOS

El nuevo Decreto no alude para nada a los infrasonidos, coincidiendo con la mayoría de las legislaciones nacionales que no permiten que los automóviles produzcan más de 85 decibelios de ruido, pero que no hacen referencia a los ruidos inaudibles. No obstante, recientes investigaciones realizadas en el Instituto Mex Planck, de Dortmund, en Alemania Federal, han demostrado que el infrasonido puede ser causa de perturbaciones circulatorias, afectar a la digestión y provocar un estado de distracción peligroso en los conductores.

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

# LA AUTOPISTA BILBAO-

## Primera parte

### INAUGURACION DE LA AUTOPISTA Y TRAMOS EN SERVICIO

El 25 de junio de 1971 se abrió al tránsito el tramo Basauri-Amorebieta, inaugurándose así el primer eslabón de la Autopista Bilbao-Behobia. La apertura al público se conmemoró con un acto íntimo, en espera de la inauguración formal por las autoridades.

Cuatro meses después, el 28 de octubre, tuvo lugar el acontecimiento solemne de la inauguración oficial, con la asistencia de SS. AA. los Príncipes de España, abriéndose al público un nuevo tramo entre Amorebieta y Durango. Estuvieron presentes el Ministro de la Gobernación, el Director General de Carreteras, los Gobernadores Civiles y Presidentes de Diputación de Vizcaya y Guipúzcoa, el Consejo de Administración de EUROPISTAS, personalidades, técnicos y personal de las empresas que han hecho posible la realización de la autopista.

Así se ponía en servicio, entre Basauri y Durango, un total de 28 kilómetros, incluidos los enlaces, con lo que se cumplía sobradamente en el tiempo la programación comprometida inicialmente.

### TRAFICO

El tráfico diario que se viene registrando últimamente sobrepasa los 3.000 vehículos. En circunstancias especiales esta cifra ha sido rebasada en forma considerable, habiéndose alcanzado, en sus momentos óptimos los 5.400 vehículos diarios.

Las estadísticas más recientes nos indican que los días de mayor intensidad de tráfico suelen ser los sábados, y dentro de la regularidad que se viene produciendo durante la semana laboral, los momentos punta coinciden con las entradas y salidas del trabajo (de 8 a 10 y 18 a 20 h.).

Estudios realizados indican que todo este tráfico no es más que 1/3 del total posible en estos momentos si la Solución Sur y el acceso directo por Basauri fuesen ya una realidad, como se espera ocurra dentro de dos años.

### MARCHA DE LA OBRA

De nuevo hay que registrar el acelerado ritmo que lleva la construcción en su conjunto y cada subtramo en particular. El trabajo se va cumpliendo según los

plazos previstos e incluso en algunos tajos las etapas se superan de cara al calendario de obra, hasta el punto de que cabe anunciar la posibilidad de que la autopista se abra a la circulación hasta Ermua-Eibar (oeste) antes de lo previsto. En todo caso, dentro del año en curso, estará en servicio todo el trazado que atraviesa la provincia de Vizcaya, salvado el alto de Aretio por el túnel que desde Zaldívar accede hasta el límite de Guipúzcoa, en las inmediaciones de Eibar, en cuya localidad se intensifica el trabajo sobre el complejo sistema de viaductos, efectuándose trabajos de ingeniería que tienen carácter singular en España.

En el subtramo Elgóibar-Alzola las obras dieron comienzo en abril del pasado año 1971, y las de Alzola-Zumaya en el verano del mismo ejercicio. También han comenzado ya las correspondientes al área Zumaya-San Sebastián.

Actualmente se halla en construcción toda la zona comprendida entre Durango y San Sebastián, sobre un total de setenta kilómetros.

Únicamente hay quietud en el subtramo Zarauz-Beástegui, que incluye la vega del municipio zarauzitarra, al estar el mismo pendiente de la aprobación definitiva por parte de la Administración.

Las contrataciones adjudicadas recientemente para la zona que abarcará desde Zumaya hasta San Sebastián, suman un importe de 2.100 millones de pesetas, excluyendo la vega de Zarauz pendiente aún de decisión, llegando a los 9.000 millones de pesetas el presupuesto total de contrata entre Basauri y la capital de Guipúzcoa, camino de Irún-Behobia.

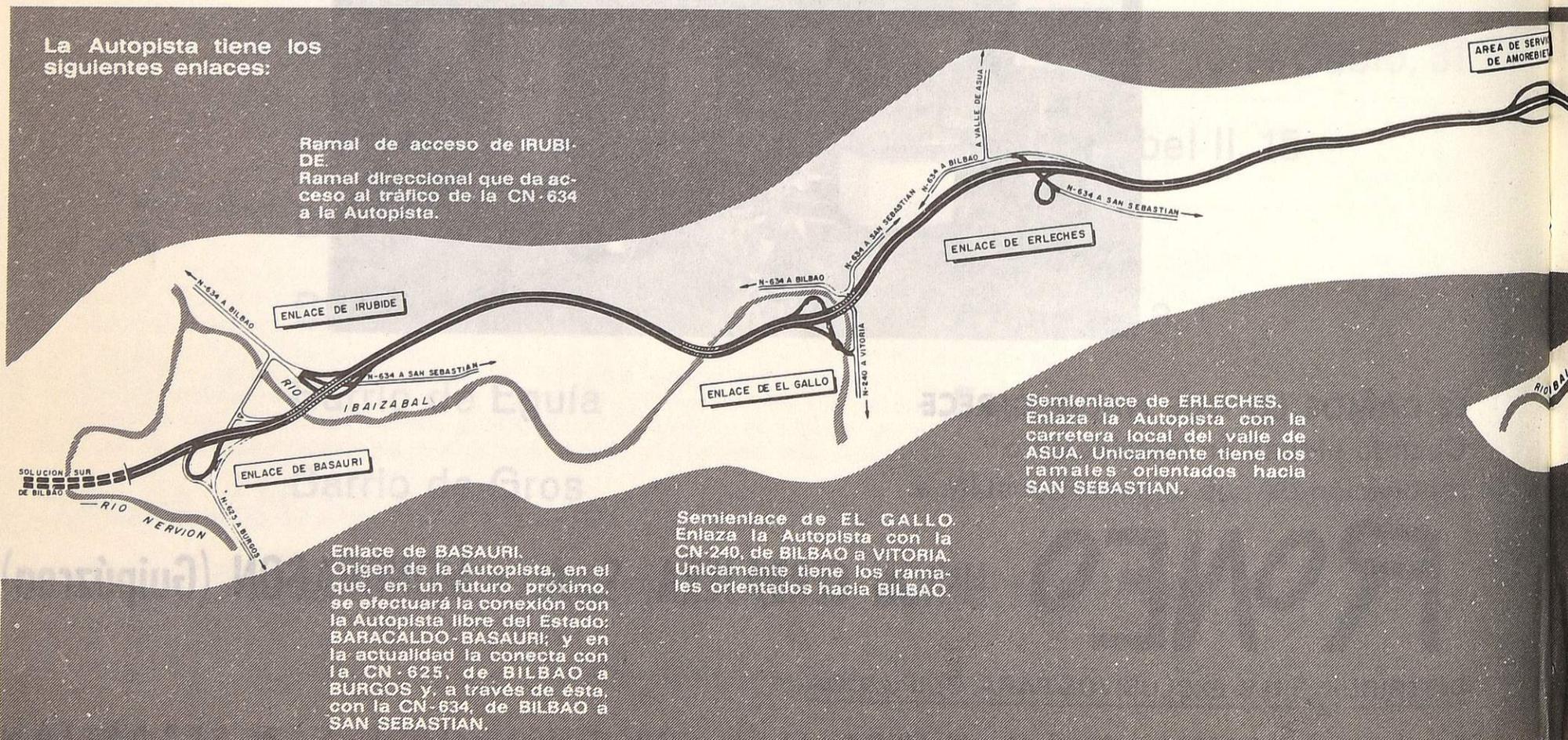
### EXPROPIACIONES

Siguiendo en todo caso los trámites legales y salvando las circunstancias particulares de cada uno de ellos, se han ocupado todos los terrenos incluidos en la traza hasta las localidades de Cestona, Zumaya y Guetaria.

En los tramos desde Basauri hasta Cestona han resultado afectados 1.914 titulares de bienes y derechos. Y es de destacar el hecho de haberse alcanzado 1.269 acuerdos amistosos, lo que supone un 66% sobre el total de expedientes.

### AREA DE SERVICIO DE AMOREBIETA

En la primavera del próximo año 1973 se espera poner en funcionamiento los servicios de restauración



# BEHOBIA

que se construyen en Amorebieta y cuya adjudicación, mediante el oportuno concurso público fue hecha a favor de Finresa, que agrupa a las conocidas firmas internacionales Wagons Lits & Cook y Nestlé, el pasado mes de septiembre.

Las instalaciones constarán de las siguientes dependencias: Restaurante-cafetería, sirviéndose comidas, bolsas de viaje, etc.; tiendas para la venta de artículos para fumadores y de regalo, artesanía, productos alimenticios y bebidas. También tendrá una zona de recreos infantiles y la correspondiente área de aparcamiento de vehículos.

## Segunda parte

### ACTIVIDADES DE CARACTER ECONOMICO

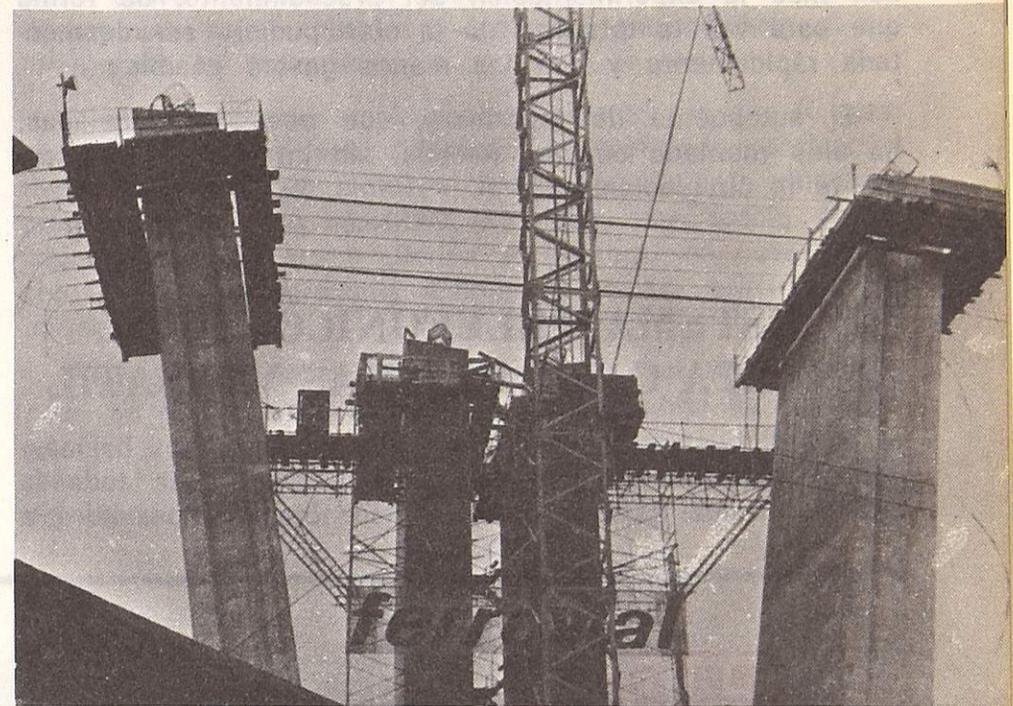
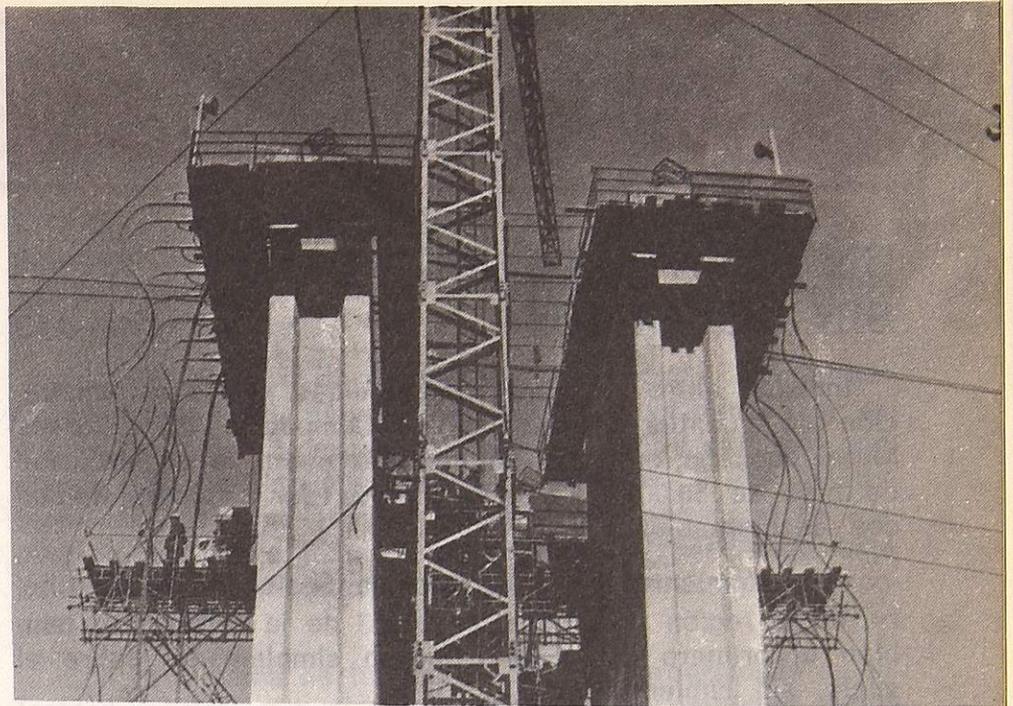
En el pasado Ejercicio, se aumentó el capital social de EUROPISTAS, en 180 millones de pesetas, con lo que el importe actual totalmente suscrito y desembolsado se eleva a la cifra de 680 millones de pesetas.

Con la inauguración ya descrita en el pasado año de los tramos Basauri-Amorebieta y Amorebieta-Durango, se inició la explotación de la autopista, cuyo tramo en servicio junto con las obras actualmente en curso, significa ya una inversión total, en los momentos actuales, superior a los 6.000 millones de pesetas.

Las inversiones realizadas directamente por EUROPISTAS en la adquisición de maquinaria de construcción, alcanzan un volumen superior a los 300 millones de pesetas. Nos referimos solamente a la maquinaria de cuyas características no hay producción en España. El volumen total de la maquinaria que interviene en los trabajos de construcción da un índice del elevado grado de mecanización alcanzado.

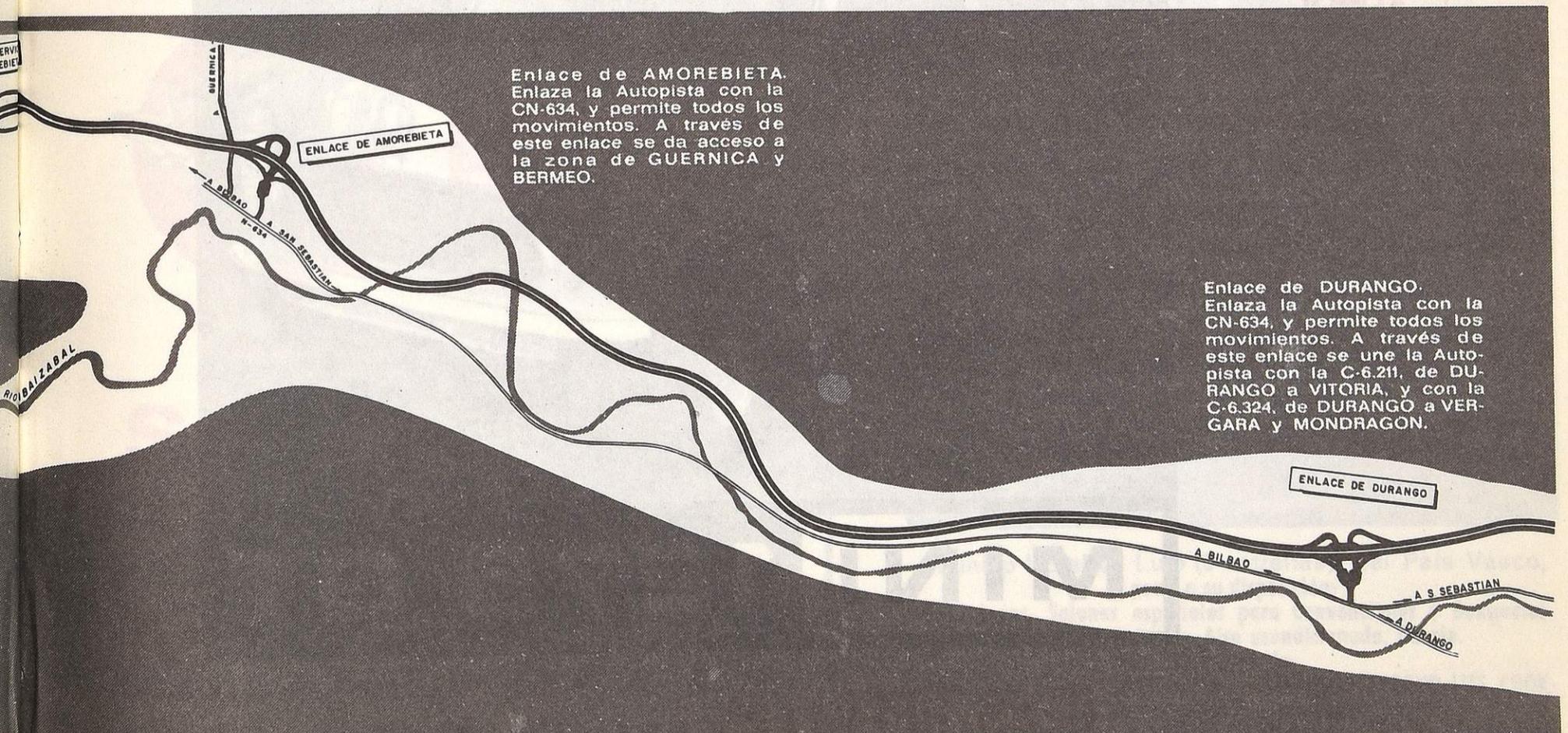
En el pasado mes de noviembre tuvo lugar la 4.ª Emisión de Obligaciones que se realiza en España por la Sociedad EUROPISTAS, C.E.S.A. El importe de la citada Emisión fue de 950 millones de pesetas, habiéndose realizado a la par y libre de gastos para el suscriptor, con un interés neto del 7,75% anual. La duración es de 20 años y muchos de estos títulos podrán convertirse en acciones de EUROPISTAS en las condiciones que se señalan en la Emisión.

En la colocación de esta Emisión colaboró eficazmente la Confederación Española de Cajas de Ahorros, a través de todas las Cajas Confederadas.



Recientemente tuvo lugar en Eibar una obra verdaderamente espectacular y que requiere una gran técnica. Se trataba de separar dos grandes columnas que sostendrán una pieza "cantilever" de 1.000 toneladas tramo de la autopista Bilbao-Behobia. En las dos fotografías que publicamos arriba, los pilones como han sido construidos y abajo una vez separados entre si con 18 metros de separación entre ambos.

(Fotos Plazaola)



Enlace de AMOREBIETA. Enlaza la Autopista con la CN-634, y permite todos los movimientos. A través de este enlace se da acceso a la zona de GUERNICA y BERMEO.

Enlace de DURANGO. Enlaza la Autopista con la CN-634, y permite todos los movimientos. A través de este enlace se une la Autopista con la C-6.211, de DURANGO a VITORIA, y con la C-6.324, de DURANGO a VERGARA y MONDRAGON.

## UN PUENTE DE CARRETERA SIN CIMIENTOS

Incluido entre las obras emprendidas por la administración de Puentes y Calzadas, la Compagnie d'Entreprises Metalliques ha obtenido un contrato sobre la construcción de más de 50.000 metros cuadrados de viaductos metálicos desmontables.

«El autopuente», instalado por la Sociedad en Montlhery, en la región parisiense, es el 23 de la serie, pero también el primero que está colocado simplemente sobre el suelo, sin cimientos.

Efectivamente, Puentes y Calzadas han querido llevar aún más la experimentación del procedimiento, de forma que esta vez la totalidad de la obra pudiera ser desmontada rápidamente y con los menos gastos posibles.

El autopuente de Montlhery, que pesa 500 toneladas, ha sido montado en tres noches, sin interrumpir prácticamente la circulación.

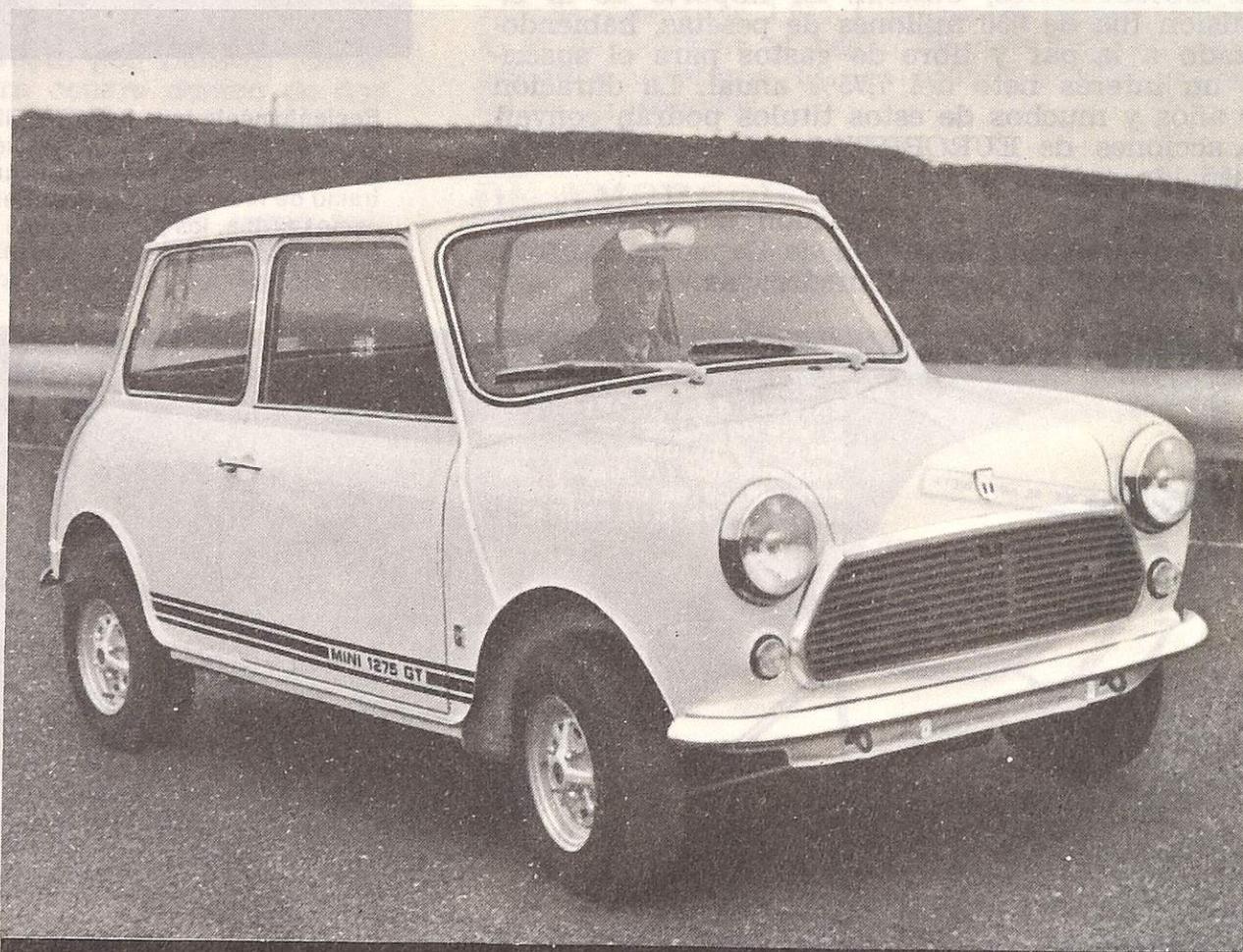
## EL SISTEMA TELEFONICO MOVIL RESULTA CADA VEZ MAS VERSATIL

La Administración Sueca de Telecomunicaciones ha inaugurado un sistema telefónico móvil, que abarca toda la nación, el cual cuando opere en su totalidad, permitirá a

los automovilistas la comunicación con cualquier abonado telefónico del país y viceversa. Según se informa, el nuevo sistema puede ser empleado también para llamadas de un vehículo a otro. Todas las llamadas pasan a través de 4 centrales especiales, la primera de las cuales ha sido inaugurada recientemente en Orebro. Las tres centrales restantes estarán situadas en Trollhättan, Sundsvall y Malmö. Cada central servirá a una red de estaciones base de radio. Las personas que deseen ponerse en comunicación con un automovilista deberán telefonar primeramente a la central de la zona en cuestión. Una telefonista llama entonces al número de la estación base apropiada y cuando responde el automovilista, la llamada es conmutada a una línea vacante. Las llamadas de un vehículo a otro se efectúan de manera similar.

Los automovilistas que llamen a la central antes de medianoche recibirán detalles sobre las llamadas dirigidas a ellos mientras estaban ausentes durante el curso del día. Según informa la Administración, no se cobrará ningún recargo por este servicio. Los abonados pertenecientes al nuevo sistema podrán adquirir o alquilar el equipo de radio necesario en cualquier establecimiento especializado. El equipo de radio tendrá 16 canales —o 21 en las ciudades importantes— y su conexión al sistema telefónico móvil costará 160 coronas (32 dólares) cada tres meses. Las llamadas costarán 1 corona (0,20 dólares) por minuto, independientemente de la distancia.

Dentro de algunos años se espera que se podrán introducir llamadas selectivas, con señales acústicas y visuales que serán oídas únicamente por el automovilista llamado.



**MINI 1275 GT**

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

## AUTOBUSES ELECTRICOS EN INGLATERRA

Dos autobuses del servicio público, propulsados exclusivamente por baterías, serán experimentados durante el próximo año en diversas capitales británicas, como parte de la campaña contra la contaminación del medio ambiente, se ha anunciado en Londres.

Los vehículos diseñados y construidos por la firma británica «Compton Leyland Electricars», de la que forman parte «Hawker Siddeley» y «British Leyland», para el Departamento de Industria y Comercio, son los primeros de esta clase que circularán en el Reino Unido, y tienen capacidad para 26 pasajeros.

Movidos por baterías de ácido-plomo, los autobuses tienen un radio de acción de 56 km. en ciudad, y de unos 120 en carretera, a plena carga, antes de necesitar recargar las baterías. Su velocidad máxima es de 40 km./h. Los costos de energía quedan reducidos a casi la mitad con respecto al vehículo convencional de gasolina.

## LIMITADOR AUTOMATICO DE VELOCIDAD EN VEHICULOS A MOTOR

Los automóviles, camiones, etc., podrán ser equipados en breve plazo de un «sistema de limitación automático de

velocidad» cuya patente de invención ha sido diseñada por los señores Inza y Gutiérrez, socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

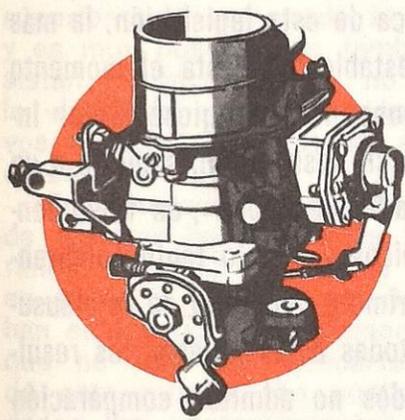
Las estadísticas de la Jefatura Central de Tráfico dan un porcentaje muy elevado de accidentes motivados en su mayor parte por el exceso de velocidad. Ello exige al conductor una atención constante a la carretera y que inevitablemente queda desatendida durante el tiempo que se emplea en dirigir la vista al velocímetro, dependiendo este tiempo de las dificultades que tenga el conductor en acomodar la vista.

Con el sistema de limitación, una vez programada la velocidad máxima que el conductor desea, el vehículo queda limitado a esa velocidad, no sobrepasándola a pesar de insistir sobre el pedal del acelerador, recibiendo al mismo tiempo una señal acústica y luminosa que advierte al automovilista tal extremo.

El sistema puede emplearse, a voluntad, de dos formas: uno preventivo, es decir, solamente recibiendo la señal acústica y luminosa que indica el haber llegado a la velocidad programada, y otro **ejecutivo**, es decir, que aparte de recibir las señales antes citadas, el vehículo no pasa de dicha velocidad programada aunque se insista sobre el acelerador.

Hemos visto las maquetas así como el sistema colocado en un vehículo Seat 1430, comprobando su funcionamiento y los dispositivos en que se basan, los cuales podrán ser instalados sin gran complicación en cualquier tipo de vehículos Diesel o gasolina.

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



Servicio Técnico Oficial

**SOLEX**

CARROCERIA Y GARAGE

**STINUS, S. L.**

FUNDADA EN 1893

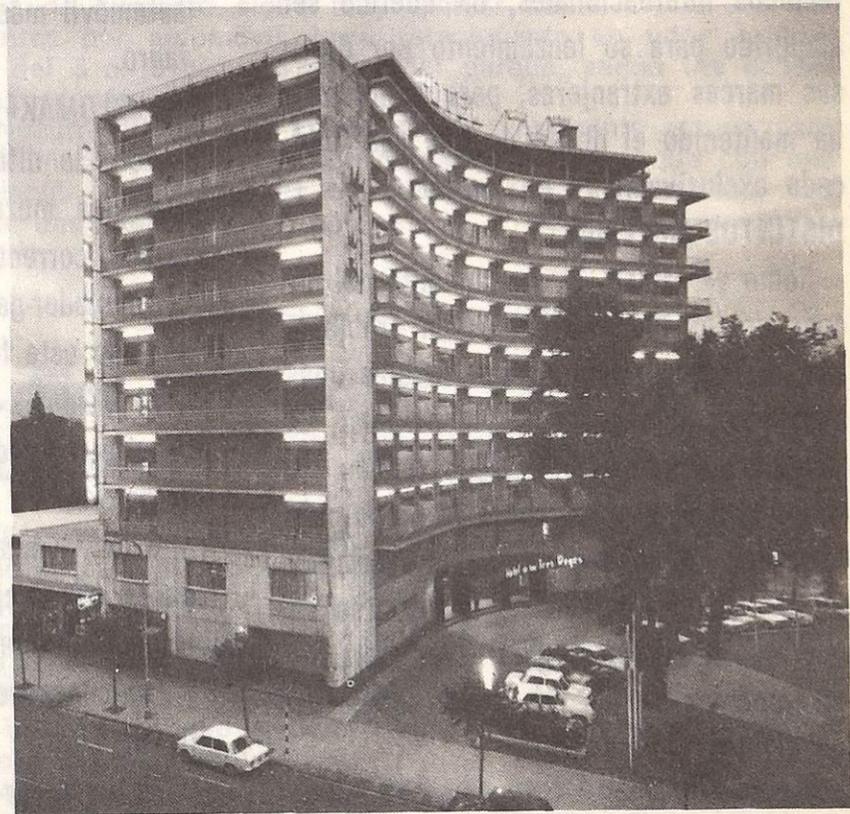
Todo lo concerniente a reparación y conservación de coches de todas marcas.

**AGENCIA OFICIAL PEUGEOT**

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

**SAN SEBASTIAN**

## HOTEL TRES REYES Pamplona \*\*\*\*\* Lujo



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

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

Agencias de:

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

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

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

# Dispositivo revolucionario para regular la contaminación en los automóviles

REALIZADO POR LA TECNICA ESPAÑOLA Y PROBADO EN CENTROS DE INVESTIGACION EXTRANJEROS

ELIMINA EL MONOXIDO DE CARBONO, REDUCE EL CONSUMO DE GASOLINA Y EVITA EL RECALENTAMIENTO DEL MOTOR

*La técnica y la invención españolas han conseguido un regulador contra la contaminación atmosférica, aplicable a los automóviles, verdaderamente asombroso. Sus ventajas más notables son la eliminación del monóxido de carbono, una considerable reducción en el consumo de gasolina, óptimo mantenimiento del motor y más suave conducción, mejor arranque en frío, mayor brío y superior «reprise» y evitar el calentamiento del motor, con una temperatura constante, incluso en verano.*

Estas son las características del nuevo regulador-gasificador, que ha sido denominado comercialmente «Klomak» y que ya se encuentra en el mercado nacional.

Otras de las ventajas de «Klomak» —nos dice el señor Martínez Seiquer, encargado de dar a conocer este dispositivo— es que se instala en quince minutos; cuesta desde 690 pesetas a 980, según modelos de fabricación nacional, y, además, ofrece una garantía permanente.

El prototipo, conocido en los medios técnicos internacionales, ha querido ser adquirido para su lanzamiento por diversas marcas extranjeras, pero su creador ha mantenido el deseo de que sea fabricado exclusivamente en España.

## DISTINTOS SISTEMAS

Como es sabido, el saneamiento del escape de los automóviles es un problema que constituye una de las facetas más alarmantes dentro de la tecnología. En algunos países como Estados Unidos, se han adoptado normas sobre la proporción de monóxido de carbono e hidrocarburos en los escapes y muchos fabricantes se ven en dificultades para mantener los componentes de los gases por debajo de los niveles normalizados.

Distintos sistemas han sido estudiados para controlar los gases nocivos. Una solución aparentemente sencilla, consiste en mantener una mezcla pobre de aire-combustible, pero los resultados de todos los dispositivos lanzados al mercado, basados en este sistema, han sido: bajo

rendimiento mecánico, marcha defectuosa y una inevitable pérdida de potencia.

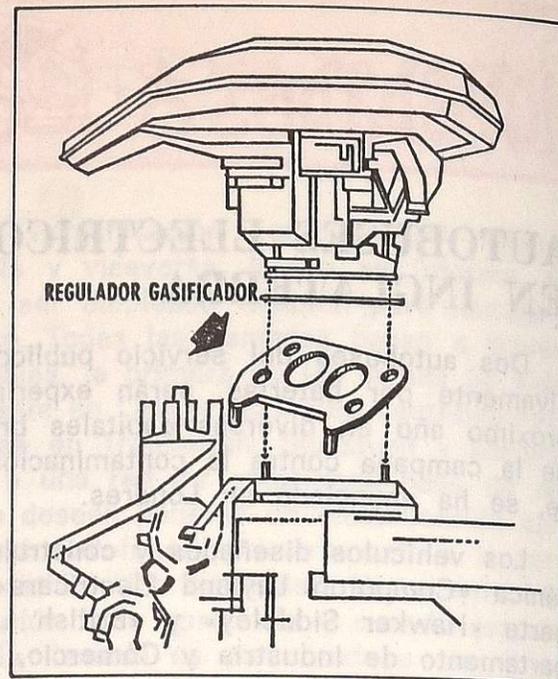
Surgió, pues, la apremiante necesidad de crear un dispositivo que mantuviera la emisión de sustancias contaminantes por debajo de los niveles establecidos y no mermara el rendimiento técnico de los vehículos. El gran esfuerzo realizado por los técnicos ingleses y americanos, a quienes se encomendó la difícil misión, en un plazo de diez años de investigación por dos de los centros de tecnología del automóvil más avanzados, hicieron el milagro.

## EL «KLOMAK»

Pero la dificultad estribaba en conseguir una mezcla más homogénea en un caudal correctamente temporizado. Y el regulador-gasificador «Klomak» ha conseguido esta función.

El «Klomak» da lugar a una admisión de aire regulada entre el carburador y los colectores de admisión. Dos chorros de aire se inyectan en la mezcla, dando lugar a una mejor atomización, lo que se traduce en una combustión más completa, y, en consecuencia, en una emisión más limpia.

El regulador-gasificador «Klomak» está constituido por dos pequeños pasos de perfil cónico, equipado cada uno con una válvula. Puesto que sólo una parte del aire que necesitan los cilindros para su combustión pasa a través del carburador, el vacío en el venturi es menor, redu-



El regulador-gasificador «Klomak» ha sido comprobado y certificado por entidades como The Motor Industry Research Association y la Universidad de Southampton.

ciendo la proporción de combustibles, es decir, el consumo.

Muchas naciones han tomado diferentes medidas legislativas o reglamentarias por lo que afecta a las distintas fuentes de contaminación: la industria, la calefacción y los automóviles. Tienen por objeto fijar los límites de las emisiones de los gases de escape de los automóviles. El Gobierno de los Estados Unidos fijó las normas para la composición de los gases de escape, aplicables desde el 1 de enero de 1968, a todo coche construido o importado a Estados Unidos para su venta.

## RESULTADOS OBTENIDOS

En la óptica de esta legislación, la más importante establecida hasta el momento por país alguno, la prestigiosa Motor Industry Research Association, sometió a un «Ford Cortina Super Saloon», de 1.599 centímetros cúbicos y, por lo tanto comprendido en la primera categoría de la cláusula. Pues en todas estas pruebas los resultados obtenidos no admiten comparación con los conseguidos con «Klomak». Es notable que la proporción de monóxido de carbono, cuando el motor se halla bajo los efectos del «Klomak» es la estipulada por la ley.

Sería altamente deseable que ante el peligro representado por la creciente contaminación, los países europeos llegaran a un acuerdo para adoptar medidas legislativas o reglamentarias, aplicables a todos los vehículos que circulasen por nuestro continente.

En las proporciones del flujo de aire, a través del «Klomak» se ha comprobado que evita los excesos de riqueza o pobreza en las mezclas y que variaría en función de la capacidad de motor. Así, cuando el motor necesita una mezcla más rica, para dar una mayor potencia, las válvulas están casi cerradas y pasa menos aire por el dispositivo acercándose las condiciones de alimentación a los motores normales.

Las pruebas se realizaron sometiendo el motor a condiciones diferentes tomándose lecturas de la velocidad, carga del freno, caudal de gases, temperatura de laboratorio y presión. El consumo de gasolina se midió por sistema de la pipeta. El tiempo transcurrido por el nivel de la gasolina pa-

ra pasar de la marca superior a la inferior del tubo calibrado fue determinado por cronómetro. Y las medidas de caudal de aire se realizaron mediante un medidor «Alcock», con un caudal máximo de 400 pies cúbicos por minuto.

#### ECONOMIA Y RENDIMIENTO

Después de analizar los resultados obtenidos en el banco de pruebas y en carretera, se deduce que las dificultades referentes a los distintos métodos de control de gases de escape pueden ser superadas, si un dispositivo adecuado es capaz de reducir el diámetro de las gotas de combustible, haciendo la mezcla más uniforme, de tal forma que las características del motor puedan ser mantenidas con menos aportación de combustible. Y en

este aspecto. «Klomak» es el único dispositivo que existe actualmente en el mercado para cumplir esta importante misión.

Este dispositivo, como decimos, cumple las condiciones mencionadas, dando lugar a una mezcla muy superior. Esto proporciona un escape más limpio, una economía de carburante y un mayor rendimiento. Además, no se produce disminución alguna de potencia en el motor, ya que el dispositivo está proyectado de tal manera que minimiza su efecto, cuando se requiere la máxima potencia.

El «Klomak» ha sido probado y estudiado en gran número de centros técnicos, entre ellos, la Universidad de Southampton, mereciendo su aprobación y los máximos elogios.

## Aumentan las ventas de automóviles

Recientemente decíamos que las ventas de automóviles nuevos habían comenzado a reanimarse, lo que constituía un indicio en cuanto a la realidad de esa esperada reactivación de nuestra economía que ahora sí parece que se está produciendo, con ponderación, pero progresivamente.

En el primer mes de este año se matricularon en España 31.966 vehículos de turismo, cifra que representa un aumento del 10 por 100 sobre el mes de enero de 1971, en el que sólo se matricularon 28.834 unidades. Por lo que se refiere a la matriculación de turismos de fabricación nacional, en enero de este año fueron matriculados 30.565 coches, frente a 27.500 en igual mes del pasado año, lo que representa un aumento del 11 por 100.

Así puede decirse que 1972 ha comenzado bastante bien para los fabricantes de automóviles españoles, pues por marcas, todos registran aumento, salvo un ligero descenso que presenta Simca, en cuanto al modelo «1000».

Todo hace suponer que en los meses siguientes a enero, hasta la fecha en que nos encontramos, la matriculación de automóviles de turismo en nuestro país seguirá siendo superior a la registrada el año pasado en la misma época, y es muy posible que también en los próximos meses persistan los incrementos, no sólo por la mayor vitalidad de la demanda, sino también porque la aparición de nuevos modelos debe atraer a un mayor número de compradores.

En consecuencia, parece que el año en su conjunto puede resultar bastante más favorable que el anterior, superando las matriculaciones ampliamente a las registradas en aquél. Y ello a pesar de que los precios de los coches han subido considerablemente desde hace unos meses y de que no hay que descartar la posibilidad de que dentro de este mismo año vuelva a producirse una nueva alza, dados los encarecimientos que han seguido produciéndose en bastantes materias primas, así como en los diversos productos que intervienen en la fabricación de los automóviles, mucho más considerando que ya el alza última de los precios fue considerada insuficiente por todos los fabricantes de coches.

## Un automóvil por cada doce españoles

Una vez publicadas las estadísticas de la Jefatura Central de Tráfico sobre el parque de vehículos en circulación en España a finales de 1971, pueden sacarse las más diversas conclusiones acerca del espectacular grado de

motorización alcanzado en España en los últimos diez años.

Nuestro parque total de vehículos, excluidos los tractores y ciclomotores, es ya de 4.800.000 unidades. Solamente automóviles circulando en España hay ya 2.784.000; si dividimos esto por los 34 millones de habitantes de la población española, vemos que se ha llegado a una densidad de motorización de un automóvil por cada 12 habitantes.

Cifra que a nivel europeo aún no es grande, pues hay países que llegan a 3 personas por coche, pero representa, sin embargo, uno de los incrementos de motorización más altos del mundo, si consideramos el período 1961-1971.

¿Cuándo se alcanzará el equilibrio en este incremento anual de nuestro parque, que en muchas ocasiones fue hasta de un 30 por 100 respecto al año anterior?

Las carreteras insuficientes, nuestra circulación excesiva, el temor a los accidentes, la contaminación, etc., pueden ser un freno a este aumento de la motorización en España, pero las tendencias de otros países indican que el ritmo de aumento sigue muy similar hasta los 6 ó 7 habitantes por automóvil, para estacionarse en unos aumentos del 5 al 7 por 100 anual del parque, según las coyunturas económicas, nivel de vida, etc.

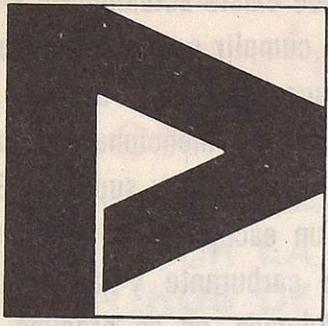
Nuestro III Plan de Desarrollo, de momento estima para 1980 un parque de 7.300.000 autos de turismo, que con una población para entonces de 40 millones de personas, nos dará una densidad de parque de 5 españoles por automóvil.

## Fiat lanzará el "Fiat 132", que sustituirá al "124" y "125"

Este nuevo modelo «Fiat 132», se lanzará al mercado italiano probablemente antes del verano y se dice que será un automóvil clásico en toda su técnica, y por tamaño, se situará entre el «Fiat 128» y el conocido y lujoso «130», aunque más cerca del primero, y eliminará a la gama de los «Fiat 125», un poco pasada ya.

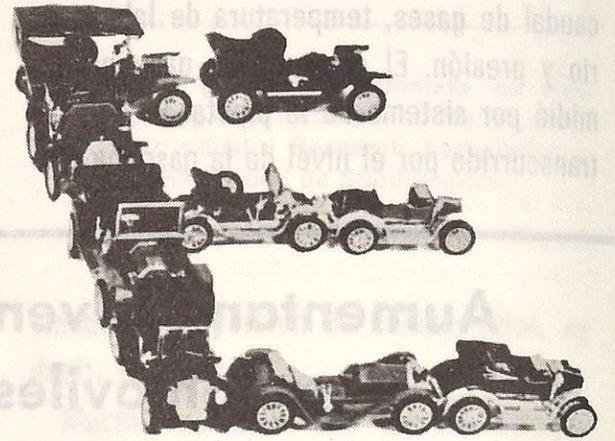
Veamos lo que podemos decir de este nuevo modelo «Fiat» tan esperado:

El «Fiat 132» llevará un motor de 1.600 a 1.800 c. c. de cilindrada, con 115 HP. DIN. Llevará el motor delante y la transmisión clásica a las ruedas traseras. Cuatro ruedas independientes. Caja de cinco velocidades. Línea de carrocería muy clásica, con parabrisas amplio y muy inclinado. Gran habitabilidad interior. Será un coche de buen aspecto, con una longitud de 4,50 a 4,60 metros y que será capaz de hacer los 160 kilómetros por hora, y naturalmente ofrecerá una gran competencia a los franceses «Peugeot 504» y «Renault 16»



# **SIMBOLO DE UTILIDAD**

**Eso es el automóvil para  
el hombre moderno.  
Y eso es el Banco Popular, un Banco  
que quiere ser útil al hombre actual.**



Queremos serle útiles

# **BANCO POPULAR ESPAÑOL**

Oficina principal:  
Avenida de España, 38

SAN SEBASTIAN

Agencia Urbana n.º 1  
Matía, 2

(Aprobado por el B.º de España con el n.º 7.350)

# UN CASO EJEMPLAR DE DESARROLLO BIEN ORIENTADO:

## el WANKEEL JAPONES

Como muestra evidente de lo que puede conseguir el esfuerzo de perfeccionamiento de una idea importante, pero de difícil «rentabilización», pocos casos resultan más ejemplares que el desarrollo del motor WANKEEL llevado a cabo por TOKIO KOGYO. Como tantas veces sucede, en la presente el «modelo de utilidad» puede ser el complemento que permita la verdadera utilización a fondo de la «patente», y esto creemos interesante ponerlo en evidencia.

Siendo los conceptos de base de la ciencia actual cada vez más difíciles de superar, los nuevos hallazgos cada vez son más consecuencia del trabajo interdisciplinario. Gracias a este juego de la interdependencia de las técnicas, no obstante, la mejora de un simple detalle es capaz de producir importantes avances prácticos y de rendimiento: este aspecto es bien conocido por algunas de nuestras firmas del subsector de componentes, por ejemplo. En el caso de T.K. que nos

ocupa, la originalidad estuvo en el hecho de pretender «democratizar» el original motor rotativo que los inventores siguen viendo como un producto de precio alto y de consumo distinguido, aunque no llegue al segmento de superlujo del mercado.

A tal efecto, la firma de Hiroshima adquirió por varios millones de dólares los derechos de WANKEEL y durante casi diez años ha hecho un estudio de sus defectos (sobre todo la reacción al aplicar los frenos, vibración de la cámara de combustión, etc.). Con ello ha aplicado la norma recomendada por Peter DRUCKER de que, en estas materias de investigación y desarrollo, vale más gastar un millón al año de manera continuada que no 10 de golpe y nada en los siguientes ejercicios. Como consecuencia de todo ello, el resultado es que los ingenieros de TOKIO KOGYO creen haber logrado «el motor soñado», proponiéndose una nueva etapa de gran acción para venderlo mucho más.

Efectivamente, gracias a los refinamientos logrados, el nuevo modelo MAZDA no sólo elimina los inconvenientes técnicos que han originado un declive en la expansión del Ro-80 de NSU-VOLKSWAGEN, sino que su comercialización se ha decidido ya hacerlo sobre la base de unos 2.000 dólares por coche, la mitad del precio del coche alemán. Aparte del gran éxito comercial que esto supone, hay que tener en cuenta las sensacionales posibilidades de este WANKEEL mejorado ante las próximas-futuras normas anti-contaminación, puesto que por su reducido peso y espacio permite mejor que ningún otro la aplicación de los dispositivos depuradores y filtrantes.

A la vista de este proceso, tan abreviadamente descrito, cobra aún más sentido la adquisición de los derechos del WANKEEL por GENERAL MOTORS, de lo que informamos hace unos meses. Se comprende que aparte de las ventajas técnicas se quiera asegurar la disponibilidad de las que permite para la lucha contra la contaminación atmosférica: quizás dentro de unos pocos años las exigencias de ésta obliguen ya al coche de batería para ciudad y los restantes encuentren aquí una de sus mejores soluciones, dado el nivel exigido a los motores de combustión interna.

## ESPAÑA ENTRE LOS GRANDES DEL AUTOMOVIL

*A principios de siglo la invasión del automóvil era un mito y el coche un auténtico lujo al alcance de muy pocos. La aparición en España de la industria del automóvil se inicia alrededor de 1953, bastante tardía respecto al resto de las naciones europeas.*

*En menos de veinte años el avance de la industria automovilística ha dado a España un enorme empuje en este campo, con un aumento del parque de 1969 a 1970 de cuatrocientas mil unidades.*

*Nuestra nación ocupa el séptimo lugar mundial en aumento absoluto del parque automovilístico, precedida de Estados Unidos, Japón, República Federal Alemana, Italia, Gran Bretaña y Francia.*

*Sin embargo, en aumento relativo, es decir, número de personas por vehículo, España ocupa el segundo lugar mundial, sólo precedida por Japón.*

*Mientras el aumento global del parque automovilís-*

*tico en el mundo es de un 7,2 por 100, España aumenta su parque en un 25 por 100 anual.*

*En 1970 se rebasaron los dos millones de vehículos con una relación de habitantes por vehículo de un coche por cada 16 españoles aproximadamente.*

*Los avances cualitativos han correspondido fielmente a la elevación cuantitativa del parque, existiendo en el mercado alguno de los modelos más avanzados y actuales de reciente lanzamiento en Europa.*

*Superada en buena parte la fase de introducción social del automóvil y aunque los vehículos de tipo utilitario continúan manteniendo una fuerte demanda, el mercado ha evolucionado favorablemente hacia cilindras superiores, estando hoy en pleno auge la categoría de 1.300 centímetros cúbicos, en una tendencia correspondiente a la que desde hace algún tiempo registran la mayor parte de los países europeos.*

# LOS AUTOMOVILES BLINDADOS MAS BARATOS DEL MUNDO

Fibra de vidrio contra los fusiles-ametralladoras, las pistolas, los rifles de pequeño calibre y las granadas

Hasta ahora sólo los jefes de Estado de las naciones importantes podían permitirse el lujo de disponer en sus cocheras de un automóvil blindado. No obstante, es en las naciones relativamente pobres, de Africa y Sudamérica, en donde la vida de los altos dirigentes políticos está expuesta a los más frecuentes y peligrosos atentados y es precisamente en estas naciones en donde menos abundan los coches a prueba de balas. Para solucionar este angustioso problema, sin gravar demasiado los reducidos presupuestos de los pequeños estados, una importante fábrica de automóviles inglesa, nada menos que la British Leyland, ha puesto a punto una serie de modelos a prueba de atentado. Los coches cuestan menos de un millón de pesetas y están forrados con fibra de vidrio, abandonando el clásico y pasado sistema de las planchas de acero, que obligan al empleo de motores potentísimos y restan agilidad a los automóviles. Del viejo estilo existen un Cadillac americano que se vende por un precio cuatro veces más elevado.

Hace un año, más o menos, que se ha iniciado la producción de los «Vende Plas» y ya se han recibido numerosos pedidos. Por razones de seguridad las personas propietarias de estos vehículos han exigido que la dureza y tolerancia de los materiales usados no sean



Los blindajes de los nuevos "Vende Plas" son relativamente fáciles de colocar, resultan baratos y no pesan demasiado.

hechos públicos, pero se sabe que los automóviles tienen cristales a prueba de balas, cerraduras especiales que se manejan desde el interior, interruptores para cortar el encendido y un dispositivo que pone en marcha una sirena junto con un foco giratorio, para llamar la atención.

Debido a que la armadura de vidrio es espesa y pesada, las ventanillas no se pueden abrir pero el problema se soluciona con una instalación de aire acondicionado y un micrófono con su correspondiente altavoz para comunicarse con el exterior. Otra de las características incorporadas en estos vehículos es un radio-receptor, para que los ocupantes puedan pedir ayuda a la policía en caso de que no se trate de un automóvil en servicio oficial.

Aunque el mercado de los coches blindados es muy restringido, la compañía inglesa se promete acaparar la demanda mundial de los automóviles blindados.

Motor-Press

## Reda Suiwuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA  
DINAMISMO  
AGILIDAD  
TIEMPO



Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléf. 421883-421383

SAN SEBASTIAN

en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Recambios  
y  
Talleres

Carretera Nacional nº1

Km.448 Telfs. 691308 — 691333

VILLABONA

# el precio del fracaso



## DE NUEVO EN EL CINE EL DEPORTE DEL MOTOR

La filmografía que toma sus argumentos en relación con el automóvil y los deportes del motor se incrementa en función con el interés del público por todo lo relacionado con el tema.

El aficionado muestra gran interés por este tipo de películas, ya que puede penetrar en las interioridades, aunque muchas veces la realidad dista mucho de lo que presenta la pantalla, de las competiciones a las que, habitualmente, no tienen acceso, y pueden contemplar, en las filmaciones documentales de diversas pruebas, acontecimientos deportivos de los que sólo tiene referencias a través de la prensa especializada. El gran público es un aficionado en potencia que sin llegar a degustar este tipo de películas con el paladar del experto, también se emociona y llena las salas donde se proyectan. De ahí su proliferación como consecuencia de su éxito comercial y la sucesión de títulos estrenados últimamente.

Ahora, recientemente estrenada en Barcelona, y próximamente a ser exhibida en el resto de España, tenemos una película que es una muestra más del deporte del motor como tema principal cinematográfico.

Se trata de «El precio del fracaso». Pero, afortunadamente, no es otra película más, ya que se sale un poco de los cauces trillados habitualmente por el cine comercial y encara una nueva problemática en relación con el deporte del motor, como son las competiciones motociclistas y el universo que las rodea.

Hasta el momento, pocas han sido las ocasiones que hemos tenido de contemplar en las pantallas competiciones motociclistas de auténtica calidad, quizás debido a la menor difusión del deporte



de las «dos ruedas», ya que el automóvil polariza la atención de aficionados y profanos.

El gran valor de la película que hoy comentamos reside en ser un reflejo fiel del ambiente en que se mueven las competiciones motociclistas en los Estados Unidos, con su problemática y características peculiares, consecuencia de las condiciones generales sociológicas que imperan allí.

La película, rodada en Panavisión y Eastmancolor, muestra de una manera eficaz y espectacular los distintos tipos de competiciones al uso al otro lado del océano, desde las pruebas nocturnas de moto-cross a las carreras de velocidad pura.

Presenta una juventud contestataria e inconformista que busca la evasión jugándose la vida antes que aferrarse a la vida en un mundo gris y aburrido.

La trama es cruda, irónica y realista, mostrándonos el ambiente de los grandes éxitos y fracasos y del duro camino que han de recorrer los ases antes de conseguir un nombre.

Como en todas las películas del género, la parte documental es muy superior al contenido propio de la obra cinematográfica, en la que se mezclan los elementos de tipo amoroso para completar la combinación de tópicos habituales.

La fotografía, magníficamente conseguida, nos presenta emocionantes escenas de las más variadas pruebas motociclistas, donde podemos apreciar la categoría de máquinas y pilotos.

En resumen, es una magnífica película, con una trama verosímil e interesante, incluso para nuestra mentalidad y donde podemos ver secuencias espectaculares, de todo tipo de pruebas motociclistas, que no habían sido filmadas hasta el momento.

# 1 piso

de 1 millón de ptas. y

# 4 premios

de 100.000 ptas. cada uno



plazo de opción

**3 de junio**

● se concederá una opción numerada por cada 1.000 pesetas de imposición realizada entre el 15 de marzo y el 3 de junio y una opción numerada por cada 5.000 pesetas de saldo anteriormente existente.

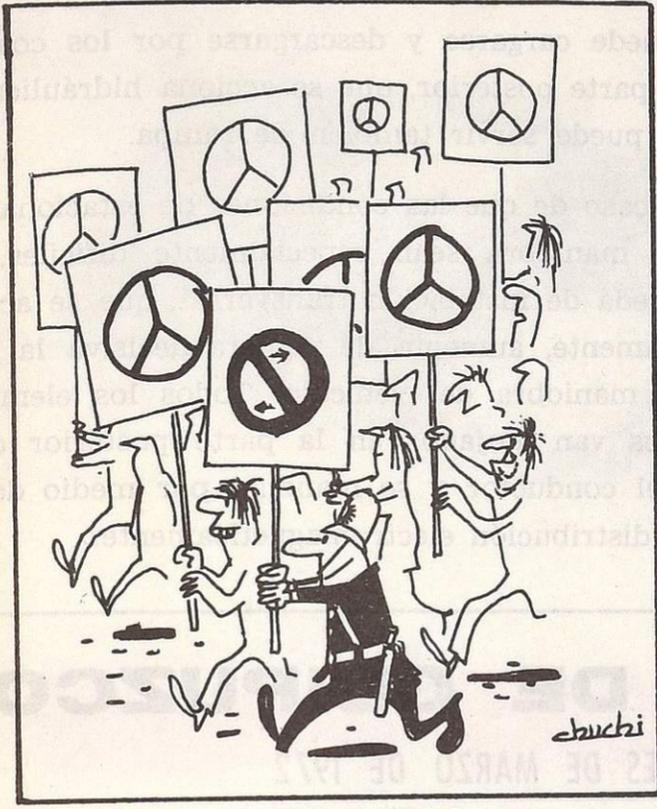


**Caja de Ahorros Municipal**  
*de San Sebastián*



# RUEDA

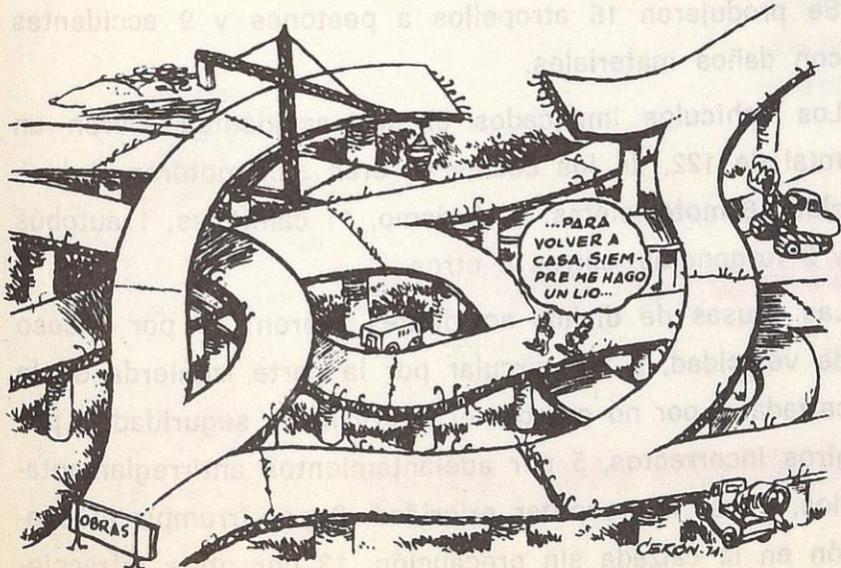
## EL HUMOR



SIN PALABRAS



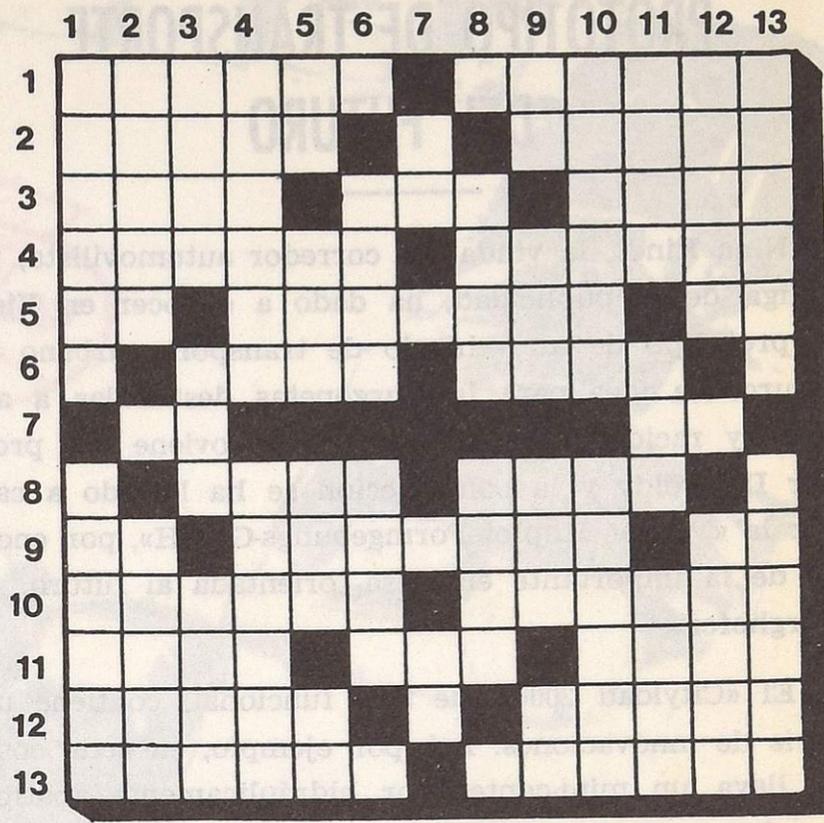
Y cuando se enciende esta lucecita quiere decir que hay que pagar un nuevo plazo.



LOS «ESCALETRIX»...

# CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili



### HORIZONTALES:

- 1.—Epoca o desarrollo parcial de una acción (plural). Borra finísima producida por el capoquero.
- 2.—Estación de esquí, final del primer Rallye Nieve. Medida de capacidad para áridos.
- 3.—Perteneiente al eje. Hermana del padre o de la madre. En ese lugar.
- 4.—Lisiado. Marca de auto japonés.
- 5.—Existe. Gasto de lo que con el uso se destruye. Preposición latina.
- 6.—Del verbo toser. Nariz grande.
- 7.—Pronombre personal. Artículo.
- 8.—Suceso. Parte nacida del tronco de la planta.
- 9.—Terminación verbal. Nombre de mujer. Del verbo oír.
- 10.—Del verbo remitir. Fija la vista.
- 11.—En Chile, nombre vulgar de la orquídea. Nave. Clase de los clérigos (falta última letra).
- 12.—En mitología, nombre de uno de los genios que reconocían los gnósticos. Facultad superior del hombre.
- 13.—Artículo o mercancía justipreciada. Lleno de poros.

### VERTICALES:

- 1.—Género de insectos ortópteros. Libreta de conducir.
- 2.—Autos de alquiler. Reumatismo.
- 3.—Localidad de los EE. UU. en Pensilvania. Movimiento habitual de origen nervioso. Pronombre posesivo plural.
- 4.—De Polonia. Diminutivo de ama en tono cariñoso.
- 5.—Número uno de la baraja. Número. Yunque de los plateros (al revés). Nota musical (al revés).
- 6.—Mayor o menor elevación del sonido o la voz. Ciudad por la que pasaron los seis españoles que cruzaron Africa en «600».
- 7.—Afirmación. Contracción.
- 8.—Pez de gran tamaño de carne muy apreciada. Instrumento de madera que impulsa una embarcación menor.
- 9.—Vocal repetida. Dueño (al revés). Yerno de Mahoma. Voz de arrullo.
- 10.—Poco hondos. Señalar.
- 11.—Arbol ulmáceo (al revés) Onda que forma la superficie del mar agitada. Levanto.
- 12.—Que tiene cultura. Aceites.
- 13.—Aplicase al día señalado para ejecutar algo. Blando, delicado, suave.

### SOLUCION:

Alzo. 12: Culta. Oleos. 13: Adiado. Tierno.  
 Atún. Remo. 9: Aa. Amo. All. Ro. 10: Playos. Marcar. 11: Olmo. Oia.  
 4: Polaco. Amilla. 5: As. Dos. Tas. Do. 6: Tono. Oran. 7: Si. Al. 8:  
 VERTICALES.—1: Edaleo. Carnet. 2: Taxis. Reuma. 3: Avis. Tic. Mios.  
 Nao. Cier. 12: Emolo Razon. 13: Tasado. Poroso.  
 La. 8: Caso. Rama. 9: Ar. Mariela. Ol. 10: Remita. Mirale. 11: Null.  
 All. 4: Lisado. Toyota 5: Es. Consumo. Ad. 6: Toso. Naso. 7: Mi.  
 HORIZONTALES.—1: Etapas. Capoca. 2: Davos. Almud. 3: Axil. Tia.

# EL "CITYLOAD-2000"

## PROTOTIPO DE TRANSPORTE DEL FUTURO

Nina Rindt, la viuda del corredor automovilista, tan amiga de la publicidad, ha dado a conocer en Viena el prototipo de un vehículo de transporte urbano del futuro. La idea para las furgonetas destinadas a acelerar y racionalizar el transporte, proviene del profesor Dr. Földy y la construcción se ha llevado a cabo por la «Verner Hoplbl Formgebungs-GmbH», por encargo de la importante empresa, orientada al futuro, «A. Berghofer».

El «Cityload 2000», de tipo funcional, contiene una serie de innovaciones. Así, por ejemplo, en cada costado lleva un mini-contenedor hidráulicamente abatible, en el que tienen cabida seis envases normales o una pieza muy voluminosa. Con esta furgoneta no se per-

derá tiempo en las operaciones de carga y descarga, ya que bastará con cargar y descargar sus contenedores. Además, para poder dirigirla adecuadamente, podrá ser guiado por radio.

Como quiera que el tránsito urbano permite a los vehículos pesados disponer de muy poco espacio, el «Cityload» es más compacto y más manejable que las furgonetas normales. Sobre un bastidor con tracción a las ruedas delanteras del «Fiat 238», se ha creado un máximo de espacio de carga y descarga. Además de acuerdo con las condiciones de tráfico existente, el vehículo puede cargarse y descargarse por los costados o por la parte posterior, que se acciona hidráulicamente y que puede servir también de rampa.

En el caso de que las condiciones de estacionamiento o de maniobra sean especialmente difíciles, una quinta rueda de instalación transversal, que se acciona hidráulicamente, aumenta de manera decisiva la capacidad de maniobra del vehículo. Todos los elementos hidráulicos van alojados en la parte posterior de la cabina del conductor y se manejan por medio de dos cajas de distribución electromagnéticamente.

# JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

## DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE MARZO DE 1972

### 1. VEHICULOS.

#### 1.1. Matriculación.

Fueron matriculados un total de 1.323 vehículos que se distribuyeron por tipos de la siguiente forma:

Camiones ... ..	53
Furgonetas y mixtos ... ..	44
Autobuses ... ..	2
Turismos ... ..	1.211
Motocicletas ... ..	33

TOTAL ... .. 1.323

Semirremolques matriculados ... .. 12

1.2. El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 825.

### 2. CONDUCTORES.

#### 2.1. Permisos de conducción.

Se han expedido un total de 734 permisos de conducción, que por clases se distribuyeron de la siguiente forma:

De la clase E ... ..	4
» » » D ... ..	15
» » » C ... ..	27
» » » B ... ..	602
» » » A.2 ... ..	84
» » » A.1 ... ..	2

TOTAL ... .. 734

De éstos, 126 corresponden a mujeres y el resto a varones.

Se expidieron un total de 276 licencias de conducción.

### 3. SANCIONES.

Por infracción al Código de la Circulación ... 3.623

Por infracción al Reglamento de Transportes ... 155

TOTAL ... .. 3.778

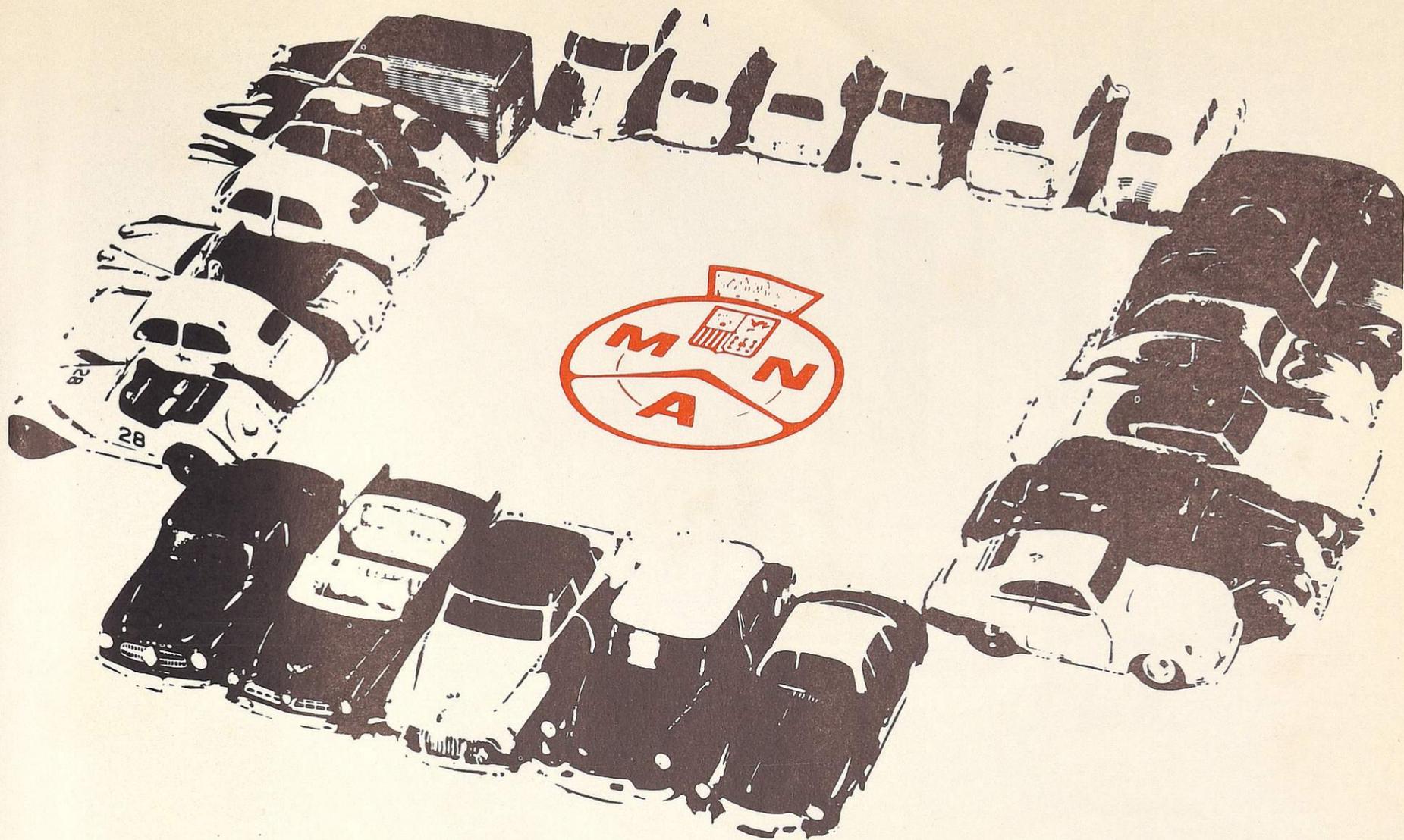
### 4. ACCIDENTES.

Durante el mes hubo un total de 70 accidentes, de los cuales 11 fueron en zona urbana y 59 en zona interurbana. Hubo un total de 135 víctimas, que originaron 11 muertos, 54 heridos graves y 70 heridos leves.

Se produjeron 16 atropellos a peatones y 9 accidentes con daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron un total de 122, de los cuales 10 eran ciclomotores, 1 bicicleta, 6 motocicletas, 84 turismo, 11 camiones, 1 autobús y 9 furgonetas, carros u otros.

Las causas de dichos accidentes fueron: 17 por exceso de velocidad, 9 por circular por la parte izquierda de la calzada, 6 por no guardar el intervalo de seguridad, 3 por giros incorrectos, 5 por adelantamientos antirreglamentarios, 6 por no respetar prioridad, 8 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 13 por otras infracciones al Código de la Circulación y 3 por causas fortuitas.



# 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 120.000 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:

- 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

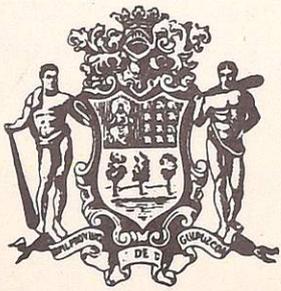
**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**

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