



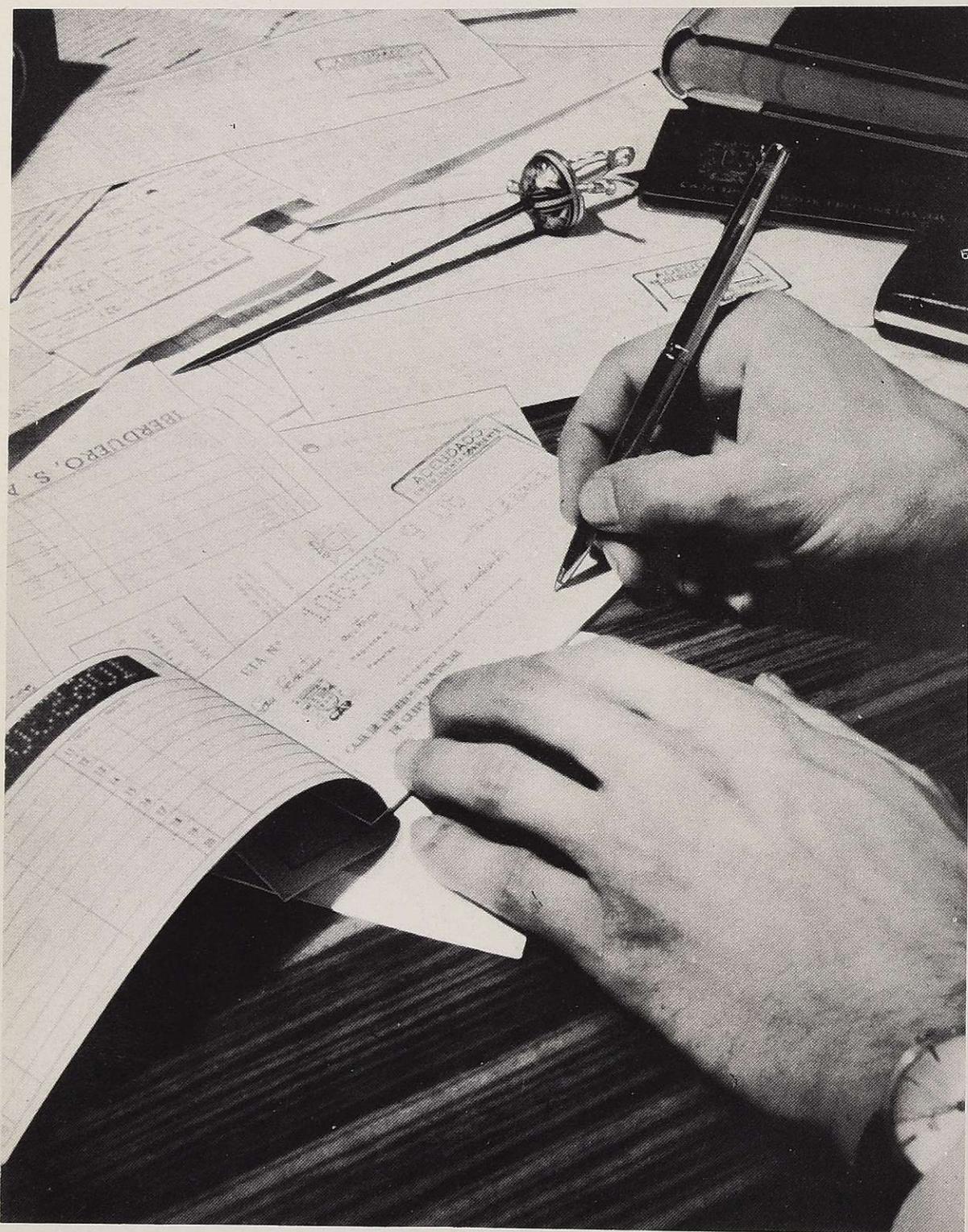
# El Automovil Club



Club  
VASCO  
NAVARRO

# NUESTRAS CUENTAS CORRIENTES

mucho más que un servicio



Cada día es mayor el número de operaciones financieras que todos nos vemos obligados a hacer, con la consiguiente acumulación de problemas y pérdidas de tiempo.

...Y hoy el tiempo se valora más que cualquier otra cosa.

Por ello, tener una Cuenta Corriente abierta en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA es disponer de un Servicio múltiple que evita problemas y ahorra tiempo. En realidad es mucho más que un Servicio, porque a través de él podemos realizar por una simple orden, cualquier clase de pagos, recibir y enviar transferencias, liquidar contribuciones, efectuar cargos de la tarjeta 6.000, obtener cheques de viaje, ...y siempre con INFORMACION CONSTANTE DEL ESTADO DE LA CUENTA. Inmediatamente.

**Nuestras Cuentas Corrientes le ofrecen:**

- Amplia gama de Servicios.
- Información permanente.
- Comodidad y Ahorro de Tiempo.

## CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



# LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

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

## HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

### PENINSULA

Madrid - HOTEL FENIX  
Barcelona - " PRESIDENTE  
Bilbao - " CARLTON  
Sevilla - " ALFONSO XIII  
Córdoba - " ZAHIRA  
Córdoba - " GRAN CAPITAN  
Logroño - " CARLTON RIOJA



### ISLAS CANARIAS

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

### PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

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

TEL. 2311005 - TELEX. 27521

CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

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





# El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

Alcohol .....	3
VIZCAYA .....	4
ALAVA .....	5
Peatones ¡Atención! .....	6
Información del Club .....	9
Canje de permisos de circulación y placas de matrículas .....	11
Memoria del Real Automóvil Club Vasco-Navarro del año 1973 .....	13
La venta de coches, a toda máquina .....	15
Diabéticos al volante .....	16
Carta a un niño a quien le gustan los coches .....	17
El año 74 estrena disposiciones en torno al automóvil .....	18
XV Rallye Internacional Vasco-Navarro .....	20
La limitación de velocidad en carretera .....	22
La higiene del automóvil .....	25
1973: Resumen de un importante año automovilístico .....	26
132 y GS los coches del año 1973 .....	27
Automóvil seguridad en marcha .....	28
Homologación de cinturones .....	28
Por su economía, el Seat 850, "Coche de España" .....	31
Citroen GS, mejor coche de 1973 en España .....	33
Así es el Fiat 126 .....	34
Nuevas normas para las autoescuelas .....	36
Porvenir del motor de pistón .....	37
Rueda el humor .....	39
Crucigrama .....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa .....	40

PORTADA: Salida del XIV Rallye Vasco-Navarro de 1973 de la Plaza de Toros de Bilbao.  
FOTO: Alberto Fernández Ibarburu.

Difusión media en el último control:  
14.102 ejemplares.

Tirada del número de Enero  
15.600 ejemplares.



## DELEGACIONES

### Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º Izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

### Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray

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

### Navarra

PAMPLONA

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

Teléfono 237968

### Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo

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

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Editado por el  
Real Automóvil Club  
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

# ALCOHOL

Ha entrado en vigor el decreto-ley que autoriza a las fuerzas de tráfico el análisis de alcoholemetría cuando se produce un accidente.

Una medida más para prevenir los accidentes, es siempre una medida bien acogida por el público en general.

El hecho de que en todos los fines de semana se produzca ya una cantidad casi prefijada de antemano por los que estiman estas cifras, hace suponer que muchos de estos accidentes han podido producirse por la euforia desmedida del conductor. Y es lamentable admitir que cuando una persona se esta divirtiendo con los suyos, pueda encontrar la muerte por un pequeño exceso que ha podido cometer. Pero lo cierto es eso; ahí está en las informaciones que aparecen en los primeros días de la semana en la prensa. Treinta y tantos muertos... veintitantos muertos... sin bajar ya de esta medida alucinante.

Claro está que si las pruebas de alcoholemia se efectúan después de cada accidente, cuál será el efecto benéfico de esta medida. ¿El temor a ser cazado infraganti con unas copas de más? Ojalá sea esto cierto y cuando antes de coger el volante se piense en este peligro, en esta responsabilidad y en esa prueba de alcoholemia que sin duda tendría que suponer un baldón para quien por influencia del alcohol se convierte en un homicida en potencia, haciéndolo indigno para la sociedad.

Ahora bien, ¿es efectivo el aparato que mide las proporciones de alcohol en la persona? Se ha hablado mucho sobre ello y lo más significativo que he leído fue la prueba a la que se sometieron varios periodistas alemanes. Se cargaron de "wiskys" y salieron a la carretera a cometer una infracción. Fueron sometidos a la prueba del alcohol y el aparato dio negativo. Algunos días más tarde uno de ellos que había tomado unas cervezas cometió otra infracción esta vez involuntariamente, y el aparato dio positivo.

Es este un extremo importante al que hay que llegar con toda precisión. No vaya a resultar que por una especial disposición de determinadas personas cualquier toma de alcohol resulte importante a la hora de soplar y viceversa.

De todas formas lo trascendente es evitar que se produzcan tantos accidentes verdadera plaga moderna, y esta es una nueva medida que todo el mundo tiene que acogerla con entusiasmo.

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



# VIZCAYA

Despertó 1974 con el ya anunciado incremento del 3 por ciento en los precios de los turismos. Se retrasó, unos días, la entrada en vigor de la nueva tarifa de la gasolina. La llegada de los Reyes Magos no supuso novedad alguna para los automovilistas bilbaínos, cuyas "cartas" pidiendo más aparcamientos y nuevas soluciones para lograr una mayor fluidez del tráfico no parecen tener "peso".

En el centro de la capital sólo se puede conducir bien a las 7 de la mañana o a las 2 de la madrugada. "Así no hay quien juegue". Y la reparación del puente del Generalísimo o de Deusto, todavía pendiente, puede dar lugar a los atascos más gigantescos, jamás soñados. Las autoridades temen dar las órdenes de reparación del puente por lo que ello supone. Los automovilistas no quieren ni pensar en la que se va originar.

## LOCALES PARA LA ASOCIACION DE AYUDA EN CARRETERA

Paso a paso, la Asociación de Ayuda en Carretera va cubriendo sus propósitos. A aquel puñado de hombres entusiastas, "capitaneados" por el doctor Usparicha, que inició la larga y difícil andadura de ayuda en carreteras vizcaínas, relevó toda una organización con más bríos y medios, capacitada humana y técnicamente para empresas más altas de socorro y prevención de accidentes. Uno de los fines descollantes de la DYA es crear una conciencia de responsabilidad entre los conductores, porque nadie es ajeno a la carretera, ni a sus peligros. Reelegido como presidente, Juan A. Usparicha, dicha Asociación tiene importantes proyectos para 1974. Si su acción, gracias a la entrega desinteresada de sus asociados, ya se ha dejado sentir en las cifras de accidentes y accidentados, y también su colaboración en las pruebas deportivas, durante 1973, su intervención debe ser igualmente positiva en el presente año recién estrenado con la correspondiente ayuda oficial y privada. Otra meta ha cubierto la DYA: próximamente dispondrá de unos locales propios en Bilbao. Los "pioneros" de la ayuda en carretera ya han echado raíces.

## EL VIVERO, PUNTUABLE PARA EL CAMPEONATO ESPAÑOL DE MONTAÑA F-1.430

La gasolina y el tráfico han sido factores determinantes de la reducción colectiva de competiciones en el calendario nacional automovilista, cosa nada nueva si tenemos en cuenta que, en Francia, por ejemplo, también las "tijeras" han actuado en parecido sentido. En esta temporada, el R.A.C.V.N. en Vizcaya llevará a cabo tres pruebas, todas ellas de carácter nacional, lo cual prueba una madurez de organización. En la festividad de San José, el 19 de marzo, se celebrará la subida al monte Oíz y en noviembre, los días 16 y 17, la Vuelta a Vizcaya —que en la edición pasada contó con la colaboración especial del "Banco de Vizcaya"—, y el 24, la subida cronometrada a El Vivero, valedera para el campeonato español de montaña en la F-1.430.

## SEAT Y OLARRA, CAMINO DE CREAR UNA SOCIEDAD

Ya se han dado —al parecer— los primeros pasos, por parte de Seat y Aceros Olarra, con vistas a la creación de una nueva sociedad, en principio, con la mira puesta en la producción de equipos y componentes de automoción con destino a la factoría que Seat posee en Barcelona y también a la que montará en Zaragoza. En las primeras fechas de diciembre pasado se apuntaban ya unos contactos a alto nivel entre la empresa

automovilística y la vizcaína de aceros, aunque, entonces, se hablaba de la participación de la primera en Olarra para realizar aceros especiales.

## EL AÑO DE CARLOS PRADERA

Sin lugar a dudas, Carlos Pradera ha sido el piloto norteño que mejor temporada realizó en 1973. Con su "Seat" privado comenzó brillantemente el año imponiéndose en el Rally Gibraltar y lo cerró con un sonado triunfo en el Rally Costa del Sol, probando que lo mismo le van las carreteras del norte que las del sur. Fue excelente su actuación en la Vuelta Automovilista a España y aceptable sus logros en el Rally Internacional Cote Basque Bayona-Biarritz hasta su abandono. No le acompañó la fortuna en varias pruebas, cuando yendo bien clasificado hubo de retirarse. Promesa confirmada, Carlos Pradera espera su inclusión en el equipo oficial Seat. En otro caso, pueden ocurrir mil cosas no sospechadas, que van desde el abandono de la actividad rallysta a la declaración de "guerra" a la casa Seat, o sea, a una lucha cerrada frente a los "oficiales" para demostrar su clase.



Uno de los pilotos vizcaínos más calificados, aunque no haya dado todo de sí. Para Castellanos, 1974 puede ser "su temporada". En realidad, debe definirse. (Foto F. Rendo).

## FIRESTONE HISPANIA, EN EL PUESTO NUMERO 35 DE LAS GRANDES EMPRESAS ESPAÑOLAS

Firestone Hispania ocupa el puesto número 35 entre las 500 principales empresas españolas, según datos referentes a las ventas brutas de 1972, última estadística definitiva hecha pública por el Ministerio de Industria. Firestone Hispania —asentada en Urbi-Basauri— tuvo 5.711 millones de pesetas como importe de sus ventas. Por cierto que, un bilbaíno, don José Antonio Alegría, ingeniero-jefe del Departamento de Desarrollo de Neumáticos de Firestone, presidirá en Madrid la asamblea general de la European Tyre and Rim Technical Organization (E.T.R.T.O.), que, por primera vez, se celebrará en España, con asistencia de representaciones de firmas de neumáticos, llantas y válvulas de una veintena de naciones.

## JESUS MARIA DEPRIT, PRESIDENTE

Jesús María Deprit fue designado nuevo presidente de la Real Peña Motorista Vizcaya. Fue, asimismo, proclamado el equipo de trabajo y el plan de organizaciones, en automovilismo y motociclismo, para la temporada 74. La R.P.M.V. pretende desplegar buen número de actividades, si bien para ello, para una mejor marcha, habrá de asentar sus bases económicas, ya que al término del año deportivo se apreció un déficit superior a las 30.000 pesetas. Deseamos al señor Deprit la mejor gestión al frente de la veterana entidad del motor.

CUATROKILATES



# ALAVA

## aumenta con fuerza el parque... CAOS EN EL TRAFICO VITORIANO

Parece ser, que eso de ocupar uno de los primeros lugares nacionales, en cuanto a renta "per cápita" se refiere, está creando serios problemas a nuestra ciudad. Como consecuencia de progreso y del alto nivel de vida, todos los países tienen que pagar su tributo. Naturalmente, Vitoria no iba a ser menos en este aspecto, y por ello, estamos viviendo momentos difíciles. Necesitamos calles, avenidas, zonas verdes, estacionamientos, calzadas reparadas, etc., que no pueden realizarse a la par de nuestro crecimiento, porque las previsiones quedaron totalmente desbordadas y el problema se agrava por momentos.

Se ha demostrado —y volvemos a repetir que es consecuencia del alto nivel de vida— que a los vitorianos no les ha producido impacto alguno el problema del actual conflicto árabe-israelí, y sus consecuencias cara a los productos derivados del petróleo. Mientras en numerosos países las restricciones han sido sustanciosas resquebrajando parte de su economía, a nosotros —por eso de ser amigos de los árabes— no nos han impuesto mermas. Pero sí ha subido la gasolina, los impuestos se mantienen firmes, y los coches cuestan más caros que el año pasado. Y a pesar de esta inexistencia de restricciones, el panorama no está claro. Estamos ante un futuro bastante incierto que depende, en parte, de las negociaciones venideras y de otra serie de circunstancias desconocidas por el momento.

Pero como el tema hemos de centrarlo en Vitoria, digamos que a pesar de todas estas causas, nuestra ciudad aumenta considerablemente en todos los aspectos. Cuenta en la actualidad con 180.000 habitantes y se supone que en los años venideros Vitoria sea un gran centro industrial y una ciudad de las más importantes de España. En la actua-

lidad, las industrias siguen ubicándose en nuestros terrenos de forma impresionante.

Y ninguna incertidumbre de las muchas que hoy pesan sobre Europa, han conseguido que los vitorianos dejen de adquirir nuevos automóviles. La marcha de su venta sigue siendo ascendente y las Auto-Escuelas se ven con serios problemas a la hora de atender las numerosas solicitudes de los nuevos candidatos al permiso de conducir. Jamás se había pasado por momentos como estos en los que los alumnos deben esperar un período de tiempo bastante amplio para conseguir sus aspiraciones. La venta de coches sigue en pleno auge, y las calzadas aumentan en menor cuantía que los espacios necesarios para nuevos aparcamientos. El Ayuntamiento ha tomado cartas en el asunto disponiéndose —como ya dijimos en estas mismas páginas— a crear aparcamientos en todas las nuevas construcciones, así como en aquellos lugares céntricos que lo estime oportuno.

Mientras tanto, el tráfico rodado en Vitoria está siendo un serio problema. Recordamos con nostalgia lo que nuestra ciudad era hace unos años: lugar de descanso, sin ruidos, sin contaminación, sin peligros para los viandantes. ¿Y ahora? Las personas viven a mayor ritmo, los nervios aparecen en cualquier momento, las prisas son cada día más necesarias, los automóviles han ocupado todas sus calles, y buscar un aparcamiento en el centro de la ciudad es algo casi ilusorio.

De aquella fluidez existente en nuestro tráfico rodado hace unos años, hemos pasado a un caos sorprendente. Las calles de Vitoria —sobre todo en horas punta tienen mucho parecido al —digamos por ejemplo— Paseo de la Castellana madrileño.

Los semáforos cambian de color una y varias veces, y apenas adelantamos unos metros. ¿No sería oportuno en tales circunstancias anular los mismos y ordenar el tráfico por medio de agentes? Cuando se llega a un semáforo y éste se abre, vemos con asombro que no podemos pasar ¡porque delante tenemos coches que están esperando a que abra el siguiente!

Como caso curioso, digamos que hace unos días circulábamos por la calle Calvo Sotelo detrás de un Seat 124 azul y blanco perteneciente a la Policía Municipal, conducido por uno de estos agentes y acompañado por otro del cuerpo. Nos preguntábamos lo que ellos opinarían como automovilistas de aquel gran caos. El semáforo cambiaba una y otra vez, pero el paso era imposible: estaba cerrado el próximo, y aunque éste abriese, lo estaba el siguiente...

Por esto, a nadie debe extrañar que al ya insoportable ruido producido por los motores, se agregue el de los claxon de los automovilistas que empiezan a impacientarse.

Para el lector que tiene un automóvil, no es novedad decirle lo difícil que resulta a las 7 de la tarde pasar —por el Portal de Arriaga— el cruce Reyes Católicos - Simón de Anda. Y lo mismo ocurre en las calles Calvo Sotelo, General Alava —¡desastre de calle!—, San Prudencio, Fueros, Siervas de Jesús, Diputación Foral...

De no crearse soluciones idóneas que constituyan mayores garantías para el tráfico rodado, habrá que pensar en frenar el incremento del parque automovilístico, aunque nadie está dispuesto a ello. Las cifras de matriculaciones así lo atestiguan.

JUAN CARLOS

# PEATONES ¡ATENCIÓN!

## hacen subir alarmantemente las cifras de víctimas de la carretera

Cuando vemos las cifras de muertos y heridos en carretera durante los fines de semana, casi siempre pensamos en conductores y pasajeros de automóviles. Olvidamos una víctima frecuente y que, según demuestran las estadísticas, casi siempre lo suele ser por su culpa: el peatón.

Lo cierto es que los peatones hacen crecer alarmantemente, cada semana, cada mes, cada año, las víctimas de carretera, son cifras que tanto gustan de esgrimir los partidarios del terror, pero no de las soluciones positivas. Y estas cifras no tienen ningún sentido si no son analizadas y reflexionadas serenamente, comparando datos y causas.

Son precisamente las estadísticas las que nos muestran que aproximadamente (en unos lugares más y en otros menos) la tercera parte de los muertos en carretera son peatones. En algunos países, las cifras de peatones muertos en relación con el total de accidentes resulta francamente alarmante. Así, en el Reino Unido, donde, sólo en 1971, hubo casi tres mil peatones muertos por atropello, o en Polonia, con más víctimas entre los peatones que entre los automovilistas, o en Alemania Federal, con más de cinco mil quinientos peatones muertos. Digamos, de paso, que la República Federal Alemana es el país que registra un mayor número total de muertos en carretera, aunque, si se consideran los 16 millones de unidades que componen el parque automovilístico alemán, tendremos un porcentaje de víctimas de sólo el 0,1 por ciento. Porcentaje mínimo, es cierto, pero que aún puede rebajarse más. Una drástica reducción en el número de peatones muertos ayudaría mucho a conseguirlo.

### VEREDICTO: CULPABLES

Lo cierto es que casi todos los expertos consideran que la mayor parte de los peatones que fallecen atropellados son culpables del accidente. En los países de mayor tradición automovilística, los peatones son multados al menos con tanta severidad como los automovilistas cuando infringen alguno de los artículos del Código de la Circulación. No parece ser éste el caso de España, donde el peatón es libre para actuar a placer, cosa que hace de modo especialmente perfecto en las zonas urbanas, en muchas ocasiones ante la mirada benévola y comprensiva de un agente. El año pasado se registró un total de 1.322 peatones muertos en nuestro país, o sea, más que en 1971, aunque el número total de muertos en carretera disminuyó. ¿Es qué no podría haberse evitado en gran parte esta "sangría" de peatones? Mientras el número de automovilistas muertos disminuye, el de peatones aumenta. ¿Por qué?

Y esto no es todo: muchas veces, el peatón es causante del accidente del automovilista y de la falta de fluidez en el tráfico de ciertos sectores. Un conspirador contra la seguridad vial, o casi.

Pero no son solamente peatones y automovilistas lo que hay que desglosar del número total de víctimas en la carretera: también los ciclistas y otros usuarios (carros, tractores...) forman parte de esta lista. En algunos países, los accidentes entre los ciclistas adquieren proporción considerable, por ejemplo en Holanda, donde la bicicleta es el vehículo nacional (y más aún en los últimos tiempos).



## AUSTIN VICTORIA

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

# LLAMADA A NUESTROS SOCIOS

## ESTA EN MARCHA LA CAMPAÑA DE PROMOCION DE NUEVOS ASOCIADOS

Es nuestro deseo que el REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO agrupe a todos los automovilistas de la Región Vasco-Navarra, a fin de poderles prestar nuevos y mejores servicios, de los que hasta ahora vienen recibiendo.

Una cuota de 100 ptas. de entrada y la anual de 500 ptas. le dan derecho a utilizar los servicios que le detallamos al dorso, de los que para muestra pondremos este ejemplo de nuestro servicio de **gestión gratuita**.

matriculación de su vehículo nuevo,  
transferencia del vehículo usado,  
aviso de caducidad de su carnet de conducir y el de su esposa  
y gestión para su renovación.

Si Vd. se detiene a pensar un instante, se dará cuenta que al ser estas gestiones **COMPLETAMENTE GRATUITAS**, con uno solo de estos servicios amortizará la cuota anual de varios años.

CADA SOCIO DEBE CONSEGUIR POR LO MENOS UN NUEVO SOCIO entre sus familiares, amigos y conocidos, en la seguridad de que con ello ayudará a mejorar y ampliar nuestro Club y nuestros servicios, lo cual redundará en beneficio suyo.

Rellene la Tarjeta de Solicitud que se incluye en la parte baja de esta página y deposítela en el Buzón de correos, SIN FRANQUEO ALGUNO. MUCHAS GRACIAS DE ANTEMANO, y que esta nueva etapa nos sirva para duplicar el número de nuestros asociados.

A los socios que aporten nuevos asociados se les concederá:

- 1 nuevo socio: Placa metálica con el escudo del Club para su coche
- 5 nuevos socios: Emblema de plata del Club para solapa
- 10 nuevos socios: Emblema de oro del Club para solapa

### Nuestras Oficinas:

SAN SEBASTIAN  
Plaza Oquendo - Telf. 41 1529

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

PAMPLONA  
Navarro Villoslada, 1 - Telf. 23 7968

BILBAO  
Bandera de Vizcaya, 2  
Telf. 249864

IRUN  
P.º Colón, 40, bajos - Telf. 61 2897

EIBAR  
Bidebarrieta, 4, 1.º - Telf. 71 37 13

TOLOSA  
P.º San Francisco, 9 - Telf. 66 1967

BEHOBIA  
Frontera - Telf. 61 7496

## REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

### Solicitud de ingreso

Dn. \_\_\_\_\_  
de profesión \_\_\_\_\_  
con domicilio en \_\_\_\_\_  
calle o plaza \_\_\_\_\_ n.º \_\_\_\_\_ Telf. \_\_\_\_\_  
cuyo carnet de conducir caduca el \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 197  
nombre y apellidos de la esposa \_\_\_\_\_  
cuyo carnet de conducir caduca el \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 197  
desea ingresar como Socio del Real Automóvil Club Vasco-Navarro aceptando su Reglamento.

\_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 197  
(firma)

Presentado por el Socio n.º \_\_\_\_\_ Dn. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_  
(localidad)



## 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.

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 A1 - A2 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 500 Ptas. anuales 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.



Respuesta Comercial  
F. D. Autorización n.º 2313  
(B. O. C. N.º 2215 de 11/10 71)

TARJETA POSTAL

A  
franquear  
en  
destino

REAL AUTOMOVIL CLUB  
VASCO-NAVARRO

Apartado n.º 29 F. D.

SAN SEBASTIAN

**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

# INFORMACION

## DEL



# CLUB

## LA AUTOLIQUIDACION DEL IMPUESTO DE LUJO SOBRE TENENCIA Y DISFRUTE DE AUTOMOVILES

### DEBE EFECTUARSE EN EL MES DE FEBRERO

#### Impuesto y plazo:

De acuerdo con la Orden del Ministerio de Hacienda de 30 de mayo de 1970, publicada en el "B.O. del Estado" de 5 de junio siguiente, todas las personas obligadas al pago del impuesto que grava la tenencia y disfrute de automóviles deberán practicar la oportuna autoliquidación y pago durante el mes de febrero próximo.

Si lo efectuaran con posterioridad a esta fecha se les incrementará con el recargo correspondiente.

#### Obligación de tributar:

Está sujeto a este impuesto toda persona que en 1.º de enero de 1974, ella misma, su cónyuge o sus hijos no emancipados, sean propietarios de uno o varios automóviles, cuya potencia fiscal individual o conjunta, sea igual o superior a 8 CV o que, no siendo de su propiedad, estuvieran asignados a su servicio por una empresa o entidad privada.

#### Tramitación:

Desde el 7 de enero al 27 de febrero se podrá tramitar en nuestras oficinas la oportuna autoliquidación y pago, firmando la correspondiente declaración y aportando los siguientes documentos, que se devolverán en el acto:

- Carnet de socio.
- Documento Nacional de Identidad del declarante.
- Permiso de Circulación del vehículo.
- Certificado de características.

La cantidad a ingresar se determinará según la siguiente escala:

Los primeros 9 cv .....	100 ptas. por cada cv
Desde 10 hasta 13 cv .....	150 ptas. por cada cv
Desde 14 hasta 17 cv .....	200 ptas. por cada cv
Desde 18 hasta 21 cv .....	400 ptas. por cada cv
Desde 22 hasta 25 cv .....	700 ptas. por cada cv
Desde 26 en adelante .....	1.000 ptas. por cada cv

El importe total a pagar se calcula fraccionadamente, tomando las bases de la anterior tabla.

#### REDUCCIONES POR ANTIGÜEDAD

A continuación facilitamos un baremo para el cálculo del importe a ingresar en el supuesto de poseer un solo vehículo, teniendo en cuenta las correspondientes reducciones por antigüedad.

#### BAREMO PARA LA AUTOLIQUIDACION DEL IMPUESTO SOBRE LA TENENCIA Y DISFRUTE DE AUTOMOVILES

(Caso de poseerse un solo vehículo)

Potencia Fiscal según el permiso de Circulación	Año de matriculación			
	1973-1972-1971	1970-1969-1968	1967-1966-1965	1964
8	800	600	400	100
9	900	700	400	100
10	1.050	700	400	100
11	1.200	800	500	200
12	1.350	900	500	200
13	1.500	1.050	600	200
14	1.700	1.050	600	200
15	1.900	1.200	600	200
16	2.100	1.350	700	200
17	2.300	1.350	700	200
18	2.700	1.500	800	200
19	3.100	1.700	800	200
20	3.500	1.700	800	200
21	3.900	1.900	900	300
22	4.600	2.100	900	300
23	5.300	2.300	1.050	300
24	6.000	2.300	1.050	300
25	6.700	2.700	1.050	300
26	7.700	3.100	1.200	300
27	8.700	3.100	1.200	300
28	9.700	3.500	1.350	300
29	10.700	3.900	1.350	300
30	11.700	3.900	1.350	300

## VISADO DE TARJETA DE TRANSPORTES

Se pone en conocimiento de los socios de este Club propietarios de vehículos de transportes, privados y públicos que las fechas establecidas para los Visados de las Tarjetas de Transportes correspondiente al año 1974, serán las siguientes:

Del 1 al 28 de Febrero, para las series:

V.R. - M.R. - M.D.C. - M.D.C.C. - M.D.C.N. - M.D.C.N. Pescado T.D.

Del 1 al 31 de Marzo, para las series:

V.T. - M.D.F. - M.D.F.C. - X.D.F. - D.C. - T.D. - V.D.L. - V.D.C. y V.D.N.

### DOCUMENTACION PRECISA

Para efectuar los Visados de las Tarjetas de Transportes de servicio particular es preciso presentar el Permiso de Circulación del vehículo y la Tarjeta de Transportes del año 1973.

Para los de Servicio deben presentar el Permiso de Circulación con la revisión de frenos al día. Tarjeta de Transportes del año 1973, último Canon de Coincidencia, Tarjeta de Registro de Empresas y Libro de Reclamaciones.

Les encarecemos soliciten los visados dentro de los plazos establecidos ya que la carencia de la Tarjeta de Transportes en vigor trae consigo sanciones de hasta 10.000 Pts.

## VIÑETA MUNICIPAL

Se recuerda a los señores socios que hasta el 31 de marzo, es plazo hábil para abonar el Impuesto Municipal de Circulación "Viñeta Municipal" comenzando dicho pago tan pronto se anuncie por la prensa.

## FINANCIACION DE AUTOMOVILES

Una vez más se recuerda a los Señores Socios de este Club, que nos hallamos en condiciones de poder proceder a la financiación de los automóviles que vayan a ser adquiridos, facilitándoles cuanto información y detalles precisen sobre estas operaciones.

## PLACAS DE MATRICULAS QUE DEBEN SER CANJEADAS

Se recuerda a los Señores Socios de este Club, que con motivo del canje de los Permisos de Circulación, han de ser cambiadas así mismo las placas de matrícula, las cuales DEBEN SER SUSTITUIDAS POR LAS NUEVAS AL MISMO TIEMPO QUE SE CANJEA LA DOCUMENTACION DEL AUTOMOVIL.

Tanto en el caso del canje del Permiso de Circulación como de la obtención de las nuevas placas de matrícula estamos a su completa disposición, recordando que el precio del juego completo de placas de matrícula es de PESETAS TRESCIENTAS VEINTICINCO (325,00).

## FALLECIMIENTOS

Tenemos el sentimiento de registrar el fallecimiento de nuestros queridos socios, don Gumersindo Bireben, don José Luis Vizcaíno Garituaga, colaborador de Radio Nacional de España en Irún, don Melchor Gabilondo Villar, de la empresa Melchor y Gabilondo S.A., y de don Faustino Fernández López. A sus familiares les hacemos patente por medio de estas líneas, nuestro hondo pesar.

### HA MUERTO DON JUAN PABLO DE LOJENDIO

El ilustre donostiarra don Juan Pablo de Lojendio e Irure, marqués de Vellisca falleció recientemente, después de enfermar cuando era embajador de España en la Santa Sede.

A su viuda, hijos, y hermanos, en especial a don José María Lojendio ilustre abogado de San Sebastián, les enviamos el testimonio de nuestro pesar.

# EL AUTOMOVIL Y SUS SERVICIOS



(Barrio Ibaeta) San Sebastián Tfno. 211561

## AUTO - RADIOS

LAS MEJORES MARCAS  
CASSETES - ESTEREOFONICOS  
Montaje y servicio propio

### MORO

Plaza del Buen Pastor, 1 — SAN SEBASTIAN  
Parque de Amara, A — SAN SEBASTIAN  
Iglesia, 10 — IRUN

cuide su vista para conducir bien

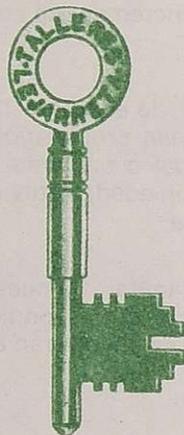


LENTILLAS CORNÉALES "ARNHOLD-CONTACTA"  
APARATOS DE SORDERA

Idiaquez, 3 - Telf. 414608

SAN SEBASTIAN

## LEJARRETA CERRAJERIA



ESPECIALIDAD EN CAJAS DE CAUDALES,  
CERRADURAS Y CONSTRUCCION DE  
LLAVES DE CONTACTO Y PUERTAS PARA  
TODO TIPO DE AUTOMOVILES.

Usandizaga, 16 Bajo - Telf. 413858  
SAN SEBASTIAN



SERVICIO DE GRUA PERMANENTE

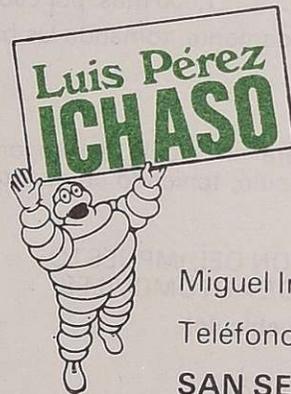
### N. INCHAUSTI

Calle Juan Arana, n.º 18 - Telf. 613208 IRUN  
NOCTURNOS Y DIAS FESTIVOS: Telf. 612866

## NEUMATICOS - SERVICIO

SOLUCIONAREMOS  
SUS PROBLEMAS  
CON LA TECNICA MAS AVANZADA

### VISITENOS



Miguel Imaz  
Teléfono 427809  
SAN SEBASTIAN

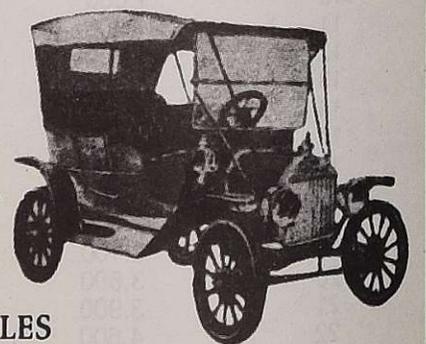


## garage OTERO

REPARACIONES ELECTRO-MECANICAS  
ANALIZADOR DE MOTORES  
COMPROBADOR ELECTRONICO DE  
DIRECCIONES

Fuenterrabía, 31 - Teléfono 414290  
SAN SEBASTIAN

## IRIZAR



ALQUILER DE AUTOMOVILES  
SIN CONDUCTOR

San Bartolomé, 27 - bajo y 4.º  
Teléfono 42 07 40

SAN SEBASTIAN

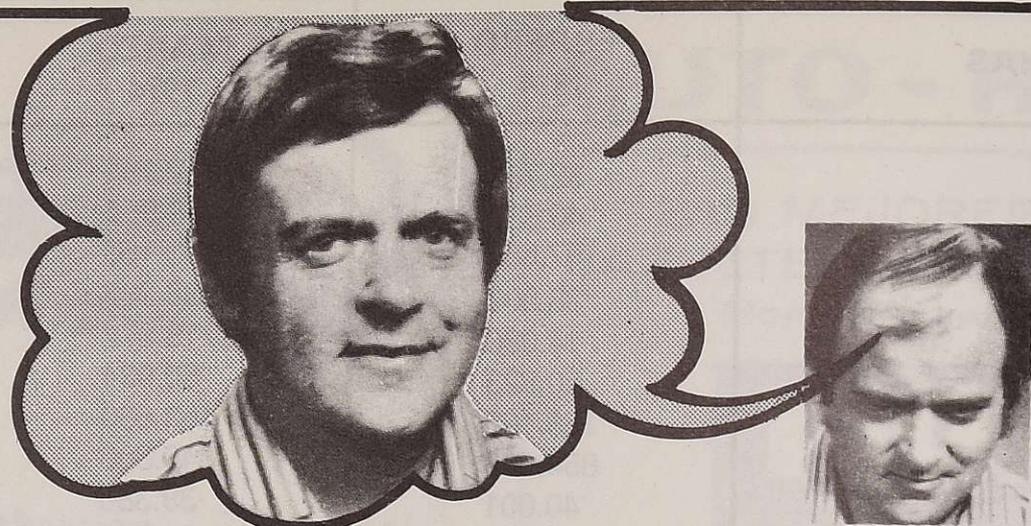
# TABLA QUE RECOGE, POR PROVINCIAS Y MESES, LOS EXTREMOS INFERIORES DE INTERVALOS DE MATRICULA A CANJEAR EN CADA MES

EL EXTREMO SUPERIOR PARA UN MES COINCIDIRA CON EL INFERIOR DEL MES ANTERIOR

PROVINCIAS		FEBRERO 1974	MARZO 1974	ABRIL 1974
VI	ALAVA	32.702	32.194	31.681
AB	ALBACETE	40.587	39.956	39.320
A	ALICANTE	157.608	155.160	152.686
AL	ALMERIA	38.903	38.298	37.688
AV	AVILA	14.090	13.872	13.650
BA	BADAJOS	50.823	50.034	49.236
PM	BALEARES	156.105	153.680	151.230
B	BARCELONA	854.066	840.800	827.397
BU	BURGOS	40.001	39.380	38.752
CC	CACERES	32.244	31.743	31.237
CA	CADIZ	88.535	87.160	85.770
CS	CASTELLON	61.983	61.021	60.048
CR	CIUDAD REAL	36.253	35.690	35.121
CO	CORDOBA	80.918	79.662	78.392
C	LA CORUÑA	89.346	87.958	86.556
CU	CUENCA	18.347	18.062	17.774
GE	GERONA	98.111	96.587	95.047
GR	GRANADA	63.211	62.229	61.237
GU	GUADALAJARA	17.957	17.678	17.396
SS	GUIPUZCOA	103.820	102.207	100.578
H	HUELVA	32.498	31.993	31.483
HU	HUESCA	35.971	35.412	34.847
J	JAEN	51.082	50.289	49.487
LE	LEON	54.909	54.056	53.195
L	LERIDA	65.951	64.926	63.891
LO	LOGROÑO	29.879	29.415	28.946
LU	LUGO	29.770	29.307	28.840
M	MADRID	893.681	879.800	865.774
MA	MALAGA	98.060	96.537	94.998
MU	MURCIA	117.304	115.482	113.641
NA	NAVARRA	75.994	74.814	73.621
OR	ORENSE	29.775	29.313	28.845
O	OVIEDO	142.469	140.256	138.020
P	PALENCIA	23.346	22.984	22.617
GC	LAS PALMAS	71.923	70.806	69.677
PO	PONTEVEDRA	77.877	76.667	75.445
SA	SALAMANCA	40.884	40.249	39.607
TF	ST. CRUZ TENERIFE	69.959	68.872	67.774
S	SANTANDER	70.560	69.464	68.356
SG	SEGOVIA	17.458	17.187	16.913
SE	SEVILLA	176.943	174.194	171.417
SO	SORIA	12.690	12.493	12.294
T	TARRAGONA	75.140	73.973	72.793
TE	TERUEL	14.587	14.360	14.131
TO	TOLEDO	38.584	37.984	37.379
V	VALENCIA	277.293	272.986	268.634
VA	VALLADOLID	56.996	56.111	55.216
BI	VIZCAYA	159.342	156.867	154.367
ZA	ZAMORA	20.285	19.970	19.651
Z	ZARAGOZA	100.379	98.820	97.244
CE	CEUTA	11.143	10.970	10.795
ML	MELILLA	11.021	10.850	10.677

## CANJE DE PERMISOS DE CIRCULACION Y PLACAS DE MATRICULA

En relación con los Permisos de Circulación y placas de matrícula cuyos canjes procedía haberse realizado dentro del pasado mes de Enero, y no se hicieron, este Club comunica a sus socios, que siempre que el canje se realice dentro del mes de Febrero, solamente devengarán tasas por este concepto, sin ser de aplicación sanción alguna por este retraso.



**CALVO...! NI HABLAR!**

VISITE SIN COMPROMISO AL ESPECIALISTA  
**LUIS DIAZ** EN SU GABINETE PRIVADO

PALACIO DE LAS PELUCAS  
Andía, 11 - Tel. 425733 - SAN SEBASTIAN

(ABIERTO  
SABADOS  
TARDE)

# AHORRE GASOLINA

TENIENDO EL MOTOR DE SU COCHE A PUNTO

## CENTRO DE DIAGNOSIS RAPIDO

asistencia inmediata

ES UN NUEVO SERVICIO DE:

# LEAL - SEAT

PASEO DE COLON, 31 - TELF. 444203

SAN SEBASTIAN

# MEMORIA DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO DEL AÑO 1973

El pasado día 30 de enero tuvo lugar en la sede social, la Junta General ordinaria del Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

El texto de la exposición y de los acuerdos es el siguiente:

El pasado año de 1973, ha sido para el Club, un año de expectativa y transición en cuanto a lo económico y a su ampliación de socios, ya que la subida de la cuota anual, nos colocaba en una situación de incertidumbre, respecto a las posibles repercusiones en las bajas y a la restricción de las altas. Gracias a Dios, los temores que algunos albergaban, no se vieron confirmados y al final del año podemos señalar un aumento, aunque ligero, en el número de socios en relación con el año precedente.

En el aspecto organizativo, podemos señalar como muy importante, la llegada del nuevo equipo Directivo a la Delegación de Bilbao, el cual presidido por Dn. Rafael Guzmán, ha venido desarrollando una eficaz labor, lo mismo en el aspecto de captación de socios, como en el deportivo.

Al mismo tiempo la Oficina de Bilbao, ha pasado a funcionar directamente y al igual que la Central, habiéndose nombrado a Dn. José Luis Marín, como encargado de la misma, con plena dedicación, esperando que este cambio podrá reflejarse en los años venideros.

Otro aspecto importante del pasado año ha sido la celebración del Cincuentenario de la fundación del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, hoy Vasco Navarro, que aunque no ha revestido la importancia que en su día se pensó, ha quedado reflejada en la prensa y en las dos pruebas deportivas, más importantes del Calendario Vasco Navarro, las cuales se denominaron del Cincuentenario, con publicidad y propaganda de esta efemérides.

Precisamente en este Cincuentenario y desde esta Memoria, queremos rendir un tributo de homenaje y gratitud a todos los que con su esfuerzo y entusiasmo colaboraron a la fundación y desarrollo del Club, en estos cincuenta años de funcionamiento y muy en especial a sus dos primeros Presidentes ya fallecidos los Sres. Rezola y Zappino y a los Directivos y Socios que constituyeron el Club y prepararon y organizaron tan espléndidamente las primeras Carreras y Circuitos de Lasarte.

A continuación pasaremos a analizar la labor desarrollada por el Club en sus diferentes aspectos, comenzando por el movimiento de socios en el año 1973.

Socios a 31.12.72 .....	14.941
Altas en 1973 .....	2.126
Bajas en 1973 .....	1.958
Socios a 31.12.73 .....	15.109
	166 más que en 1972

## Detalle de altas y n.º de Socios a 31.12.73

### ALTAS

Alava 41 — Guipúzcoa 1.365 — Navarra 134 — Vizcaya 586

### TOTAL

Alava 620 — Guipúzcoa 11.477 — Navarra 1.122 — Vizcaya 1.920

En estas cifras están incluidos los socios conseguidos a través de la campaña SARCO, que fue francamente deficiente, y de la campaña seguida a través de la Revista del Club.

En cuanto a servicios del Club, los detallamos a continuación, por provincias, acusando un fuerte incremento en alguno de ellos:

	Transferencias	Matriculaciones	Revisión Perm. Cond.
Alava	68	43	71
Guipúzcoa	891	733	1.629
Navarra	86	74	110
Vizcaya	69	63	135

	Viñetas Munc.	Tenencia y Disf.	Tarjetas Transportes
Alava	89	44	13
Guipúzcoa	1.542	1.314	790
Navarra	139	96	47
Vizcaya	98	24	32

	Bonos EIT	Bonos AI	C.P.D.	Pliegos desc.
Alava	—	32	—	35
Guipúzcoa	51	311	58	155
Navarra	—	25	—	27
Vizcaya	—	107	13	36

Se está prestando también el servicio de Canjes de los permisos de Circulación y de matrículas, habiéndose efectuado en Guipúzcoa a partir de Octubre, 304.

El servicio de financiación de automóviles ha propuesto 41 expedientes. Aparte de los servicios detallados se han llevado a cabo otros, tales como tramitación de bajas, cambios de domicilio en carnets de conducir. Tráfico, etc., que totalizan las siguientes cifras:

Alava .....	77
Guipúzcoa .....	876
Navarra .....	165
Vizcaya .....	93

Las Auto-escuelas de San Sebastián e Irún, han venido funcionando a pleno rendimiento, teniendo en cuenta el número de coches y profesores que tenemos en servicios.

La de San Sebastián ha obtenido 228 nuevos permisos de conducir.

La de Irún, 66.

Aparte de ello se han beneficiado de este servicio socios y familiares de Bilbao y Pamplona, a través de los descuentos que a nuestros socios se hacen en las Auto-Escuelas con las que tenemos establecido el convenio.

De momento el número de inscritos para tomar parte en los cursos es muy elevado, teniendo cubiertas las plazas hasta el próximo mes de Abril, tanto en la Escuela de San Sebastián como en la de Irún.

Las Asesorías Jurídicas han venido funcionando normalmente en las cuatro Provincias, y su labor ha sido eficaz, al despachar los pliegos de descargo que se señalan en el apartado correspondiente.

El Servicio de Viajes, a través de Viajes Touring Club, no ha cuajado hasta el momento en la forma deseada, por lo que deberá iniciarse una campaña cerca de los socios, a fin de que se consiga una mayor utilización de este servicio.

Respecto a la Revista, ha seguido la misma tonica de años anteriores, no parece se haya llegado a darle la debida agilidad y garra, por lo que deberá estudiarse nueva fórmula respecto a su contenido y al capítulo de publicidad para intentar que por lo menos se reduzca el déficit que viene produciendo y que debido a la subida en los precios de tirada, puede ir en aumento.

La tirada ha pasado ya de los 15.000 y como anunciamos el pasado año, la misma viene controlándose por el A.J.D., que garantiza para los anunciantes.

En el aspecto deportivo se han celebrado las siguientes pruebas:

Alava. —	22-4	- IV Subida a Herrera
	29-6	- III Subida a Arlaban
	22-7	- III Rally Alava
	5-8	- III Subida Automovilista a Zaldiaran
Guipúzcoa. —	24/5-2	- XIV Rally Internacional Vasco-Navarro
	30-5	- Rally Femenino - Deleg. de Eibar
	8-7	- III Subida Automovilista a San Marcial - Deleg. Irún
	19-8	- II Subida Automovilista al Calvario - Deleg. Eibar
	16-9	- VII Subida Internacional al Jaizkibel
Navarra. —	27-5	- Subida Automovilista a Badostain
	17-6	- VI Subida Internacional a Urbasa
Vizcaya. —	11-11	- IV Rally Automovilista Vuelta a Vizcaya

Aparte de estas pruebas la Comisión Deportiva del R.A.C.V.N. ha colaborado en el paso por San Sebastián y Pamplona de los Rallies TAP y Montecarlo, de cuyas organizaciones se han recibido escritos de agradecimiento por tal colaboración.

Con motivo de estas pruebas se han celebrado las Challenge Vasco-Navarra Aragonesa-Riojana, en colaboración con las Federaciones de dichas Regiones, y la Challenge Vasco-Bearnese, con los clasificados en el Rally Internacional Vasco-Navarro y con el Rally Vasco-Bearnese.

Como mejor deportista automovilista en la Provincia de Guipúzcoa, ha sido seleccionado Don Manuel Beorlegui, socio del Club.

Al igual que en años anteriores queremos dejar constancia de la magnífica labor desarrollada por todo el personal del Club, incluidos los Profesores de las Auto-Escuelas, que en todo momento han procurado atender a nuestros socios con el mayor interés. A todos ellos nuestro sincero agradecimiento.

Y terminamos la Memoria, recordando que 1973 ha sido el cincuentenario de la fundación del Club, y que aunque los logros alcanzados han sido muchos en estos 50 años de funcionamiento, es de esperar que con la puesta en funcionamiento de las distintas delegaciones, el Club seguirá su marcha ascendente en su deseo de conseguir mejores logros.

# 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



en España, pese a la situación de otros países

# LA VENTA DE COCHES A TODA MAQUINA

este año se fabricarán 720.000 unidades.

La crisis energética ha supuesto un freno coyuntural para la industria automovilística de todo el mundo: el cierre de gasolineras, los racionamientos, las limitaciones, la prohibición de circular los domingos, todo ello tiene que reflejarse, de momento, en la cifra de ventas del sector.

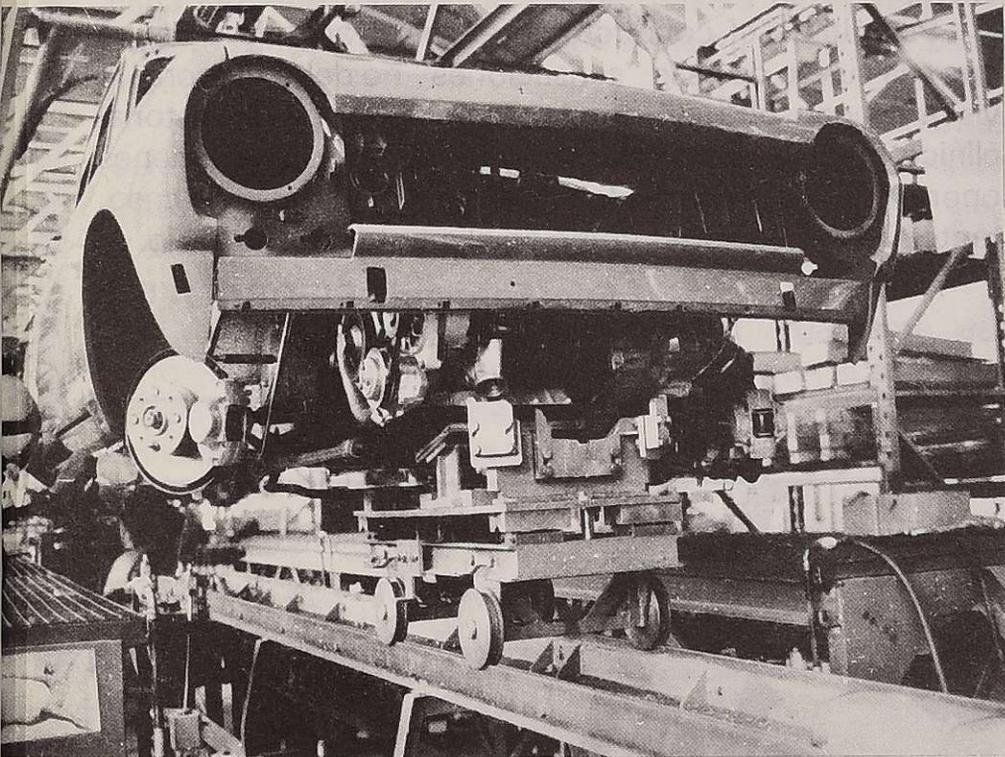
Los primeros en sufrir las consecuencias de esta situación de penuria, provocada no se sabe muy bien si por las propias compañías petrolíferas que controlan el negocio de la A a la Z, han sido los grandes "haigas" norteamericanos. La General Motors, el grande entre los "grandes" fabricantes de coches, anuncia una primera reducción en los automóviles de gran cilindrada. Chrysler y Ford han adoptado medidas semejantes, mientras que American Motors, que ya fabricaba algunos interesantes compactos y subcompactos, acrecienta su volumen de negocios. En realidad hay que decir que la crisis energética no ha hecho sino acelerar una tendencia que ya se venía perfilando en los Estados Unidos: los norteamericanos se han cansado de sus armatostes y quieren coches más reducidos y manejables, más europeos en suma.

Pero las consecuencias de la crisis se han hecho sentir de manera especial en las factorías europeas. El Viejo Continente ha registrado antes y más a fondo el impacto de la falta de petróleo que los Estados Unidos. Un caso verdaderamente

## UNA VEZ MAS, SPAIN IS DIFFERENT

En España, donde la crisis del petróleo no se está haciendo sentir con demasiado rigor, no se ha notado, por el momento, recesión ninguna. Muy al contrario, los fabricantes españoles de automóviles han registrado durante noviembre un 33 por ciento más de ventas, con un nuevo aumento de sus carteras de pedidos, según una encuesta realizada por el Sindicato Nacional del Metal. Sin embargo, la recesión podría notarse, de modo variable, dentro de algún tiempo en el capítulo exportaciones, ya que gran parte de nuestras ventas en el exterior se efectúan a países directamente afectados por la crisis: Alemania Federal, Francia, Holanda, Bélgica, Inglaterra, etc.

Pese a todo, los fabricantes españoles ven en esta crisis un mal lógicamente pasajero, por lo que no se ha renunciado a los planes de expansión previstos para los próximos años. El panorama es, pues, moderadamente optimista. Más de 720.000 coches han sido fabricados este año en nuestro país. En 1974, a pesar de los negros nubarrones, el objetivo será alcanzar 800.000 automóviles y todos los pronósticos coinciden en que se lograrán. Sin "nunca llueve a gusto de todos", al menos ya ha empezado a llover. Como decía el refrán, "y que no nos falte...".



notable. El caso es que marcas de la importancia de Fiat, que cierra 1973 con números rojos, han visto decrecer sus exportaciones en un 30 por ciento, lo mismo que Alemania, Bélgica, Italia y Holanda han reflejado un descenso en las ventas del 25 por ciento.

Aleccionador es también el caso francés: los cuatro grandes fabricantes franceses, Citroen, Peugeot, Renault y Chrysler-Francia, han concedido vacaciones de Navidad a sus empleados para evitar el aumento anormal de "stocks" debido a la disminución de exportaciones. El vecino país también ha notado la mordedura que supone el comienzo de la recesión económica general a causa de la escasez de petróleo.

Pese a ello, los fabricantes no se muestran demasiado pesimistas. "De un modo general, la influencia de la crisis petrolífera no está aún muy afirmada sobre el mercado interior de vehículos nuevos", ha señalado un directivo de Chrysler-Francia. En el mismo sentido se han pronunciado las restantes casas galas.

## Reparaciones de coches de TODAS MARCAS

CARROCERIA  
CABINA DE PINTURA  
MECANICA

Amortiguadores • Frenos

Direcciones



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

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT Y SOLEX  
Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5 - Teléfs. 410235 y 410350  
SAN SEBASTIAN

# DIABETICOS AL VOLANTE

Del Journal of Traffic Medicine n.º 3. 1973 y Circular de la Sección de Sanidad Sueca recogemos y comentamos consejos que merecen ser divulgados.

Resumimos los principales puntos que deben ser conocidos por todos los conductores de automóviles, bien porque ellos sean diabéticos o porque sus amigos o familiares que toman el volante puedan por ellos ser informados.

Comencemos por recordar que la diabetes, conocida u oculta, afecta a cientos de millares de personas en todos los países, en España pasarán de 1.500.000, y que por tanto son muchos los miles de conductores que la padecen aunque sea en formas benignas o bajo tratamientos y vigilancia médicas.

Cuando el diabético está siendo tratado con inyecciones de insulina o ingiere pastillas hipoglucemiantes (pastillas de especiales sulfamidas que rebajan las cifras de azúcar en sangre) está expuesto a que en él y de manera súbita se produzca una fuerte baja de su azúcar sanguíneo (hipoglucemia) y ello por haberse excedido en las dosis de sus medicamentos o por razones oscuras y a primera vista inexplicables (infecciones, cambios del régimen de vida, cambios de alimentos, exceso de ejercicio, alteraciones de horario de trabajo, de alimentación o sueño, etc.) apareciendo estados de peligro para la persona, agravados en nuestro caso por la responsabilidad del manejo de un automóvil.

A los cuadros variables que pueden presentarse se les llama de manera genérica "sensaciones", traducidas por especial y desacostumbrada ansiedad o por temblor o por sueño inesperado. No suele faltar como aviso o

acompañamiento vivas sensaciones de hambre, como de pellizco en el estómago, ligero mareo y sudor de manos y frente.

El conductor que se vea sorprendido por estados con sintomatología igual o parecida a la descrita, debe proceder a ver cómo colocar su vehículo en forma y lugar que no cree situaciones de peligro y a parar el motor. Ingerir dos o tres terrones de azúcar (que debe llevar siempre consigo y como medida precautelar) y unos sorbos de agua, hacen desaparecer en breves minutos y en la mayoría de casos las molestias y peligrosas "sensaciones".

Un vaso de leche (sola o con café o té) azucarada o un zumo de frutas edulcorado, son fundamentalmente remedios también útiles. Pasada la fase primera es aconsejable tomar un alimento mixto tal como un bocadillo de carne, con lo que se asegura equilibrios ya logrados, pudiéndose tomar de nuevo y con mayor seguridad el volante.

Debe desaconsejarse al diabético aún en los casos que sus equilibrios por buen tratamiento y dietética se consideren logrados, se abstenga de realizar largos viajes así como de desajustar sus horarios de comida, reposo y sueño.

Por último el conductor y en general toda persona que sea sujeto de esas "sensaciones" no debe demorar la visita en consulta allí donde figure su habitual historial clínico-médico ya que así podrá recibir tras los exámenes oportunos, las recomendaciones convenientes a su caso, tanto en medicaciones como en alimentación y trabajo.

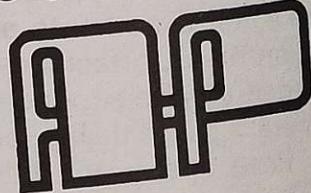
Fdo: Fernando PIEDROLA GIL



**corsillos de ski  
en Candanchú**

Apartamentos PIRINEOS le ofrece los servicios de un hotel con la independencia de un apartamento. Precios especiales para grupos

Solicite información a:



**APARTAMENTOS PIRINEOS** (junto al telesilla)  
CANDANCHU (HUESCA)

## CARTA A UN NIÑO A QUIEN LE GUSTAN LOS COCHES

Querido niño:

Esta mañana, en la autopista, había un precioso perro de color rojizo, grande y de pelo sedoso, atropellado. Estaba tendido en la calzada, con las patas un poco dobladas; no se le veía ninguna herida. Cada vez que pasaba un coche se agitaba su pelo y casi parecía vivo. Cerca del perro había un niño. Estaba en cuclillas y lloraba. Lloraba tanto y de tal manera como no se si he visto alguna vez llorar a alguien.

— Con sólo un poco que hubiera frenado... Con sólo un poco...

El niño no hacía más que repetir esas palabras. Era un niño como tú, muy parecido a tí. Hacía muy pocos minutos, poquísimos, él había salido, tan contento, con su perro. Como muchas veces, como todas las mañanas. Habían salido de casa, el perro había saltado un poco, había movido alegremente el rabo y había mirado al niño con sus ojos cálidos y cariñosos, como sólo un perro puede mirar. Y el niño había sonreído y se había sentido muy feliz. Y ¿qué pasó después? ¿Qué sucedió para que todo cambiara en unos momentos? ¿Para que el niño pasara de la sonrisa a las lágrimas más amargas, de la alegría al dolor que nunca se le pasará? (Porque cuando se muere alguien a quien quieres tanto, ya nunca se te pasa ni se te olvida). ¿Qué ocurrió para eso y para que el perro, ese perro tan bonito, de color rojizo que yo ví tendido en la autopista, con el pelo sedoso agitándose cada vez que pasaba un coche, pasara de la vida a la muerte, pasara de ser un perro alegre a ser un perro muerto?

Había ocurrido un **accidente**. Los accidentes ocurren así, de pronto, cuando no te lo esperas, cuando estás contento y despreocupado y entonces lo cambian todo, lo vuelven horrible y espantoso y no tienen remedio.

Mientras lloraba allí, en cuclillas, amargamente, ese niño que se parecía a tí entendió lo que es un accidente y se dió cuenta de que los coches no son solamente algo brillante y bonito, que va muy rápido, deslizándose suaves por las carreteras, sino algo que hace daño y sangre, algo terrible que aplasta y mata. Comprendió que

la muerte es algo que puede encontrar de verdad en cualquier momento, que no es algo lejano de que hablan los mayores sino que está acechando en muchos rincones, debajo de las ruedas de todos los coches. Debajo de las ruedas con tapacubos relucientes y neumáticos con dibujo que tantas veces había examinado. Comprendió también que acecha a los seres desprevenidos e inocentes, que no piensan en nada malo, que andan confiados como suelen andar los perros y como muy a menudo andan los niños.

Quizá a él le habían hablado muchas veces de los accidentes; puede que le hubieran explicado que el tráfico es peligroso, que hay que tener mucho cuidado, que no se debe cruzar atolondradamente. Quizá hasta le dijeron que el año pasado hubo **casi seis mil niños heridos en accidentes de circulación**. (¿Y sabes tú cuántos murieron? Murieron doscientos sesenta y cinco niños). Pero puede que todo eso lo escuchara como una de tantas recomendaciones que suelen hacer las personas mayores: "no te acatarres, lávate las manos, sé bueno..." Y seguía admirando los coches, como tú, y se le iban los ojos tras ellos, como a tí, y jugaba a ser conductor, como tú juegas, e imitaba sus sonidos, sus arranques y sus frenazos, como lo haces tú; y no se acordaba para nada de que aquello que tanto le gustaba pudiera ser malo.

Y salía todos los días con su perro. Ahora que ya nunca volverá a hacerlo, ahora que su perro está tendido en la calzada porque un coche lo ha matado, ese niño ha comprendido que los accidentes de tráfico ocurren de verdad.

No sé como mirará a los coches de ahora en adelante. No sé si volverá a jugar los juegos de antes. No sé qué pensará cuando se le pase el llanto y comprenda que ya no hay nada que hacer y que no sirve llorar. Pero sí sé que se levantará y volverá a casa con mucho cuidado con más cuidado que nunca, mirando muy bien adónde encamina sus pasos solitarios, a los que ya no sigue el trote de su perro.

Angela C. IONESCU



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

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

# EL AÑO 74 ESTRENA DISPOSICIONES EN TORNO AL AUTOMOVIL

- Cinturones de seguridad - Permisos de circulación - Placas de matrículas.
- Equívoco respecto al "tercer freno".

De las disposiciones que dejó en suspenso hasta fecha determinada el Decreto de 13 de agosto de 1971 (2.046) hay algunas que comenzaron a regir con la llegada del nuevo año. Todavía quedan otras aplazadas para años sucesivos.

## ANCLAR LOS CINTURONES

La problemática de los cinturones está suscitando numerosos comentarios. Se ha dicho ya, incluso, que en una segunda fase será obligatorio llevarlos abrochados en carretera, y, posiblemente, algo más tarde en ciudad. Por ahora sólo nos obligan a su "anclaje" en los lugares que cada coche moderno lleva ya preparados y que sirven de referencia, por similitud, para los antiguos. La Jefatura de

Tráfico, en un folleto que distribuye al enviar los nuevos permisos de circulación recomienda llevarlos ya abrochados, incluso en ciudad, aunque no es obligatorio. Tales recomendaciones las hacen también la inmensa mayoría de los comentaristas serios y competentes en la materia. Existen peticiones concretas a las autoridades por parte de la Prensa especializada para que la vigilancia acerca de la homologación de cinturones se ejerza sobre la fabricación y el comercio de los mismos. "Solo cuando el comercio ofrezca suficientes cinturones con los requisitos exigidos con carácter general y fácilmente comprobables, y cuando los no marcados constituyan una excepción y se utilicen sólo sobrepticamente, quedaría justificado que al comprador se le implicara en la responsabilidad derivada del empleo de estos últimos" ("Autopista", 29 de diciembre de 1973). Tal criterio nos parece correcto.

## PERMISOS DE CIRCULACION

El canje de los antiguos permisos por la tarjeta adaptada a normas internacionales, el "certificado de matrícula" y la "tarjeta de inspección técnica" comenzó el 1.º de octubre de 1973. De forma escalonada, con arreglo a las relaciones que aparecen con frecuencia en Prensa y en Revistas especializadas se está efectuando dicho canje.

## MATRICULAS

Al mismo tiempo que el canje de permisos debe realizarse la sustitución de los antiguos modelos de placas de matrículas, adaptándolas a lo dispuesto en 13 de agosto de 1971 y disposiciones complementarias de Industria (7 octubre 1971, modificada por la de 10 de noviembre del mismo año).

No debe olvidar el usuario que es él quien ha de acudir a comprarlas y que se las coloquen (entre 300 y 400 pts.). Deben estar homologadas. El permiso no tendrá validez si no se efectúa dicho cambio de placas, que puede ser anterior o seguir inmediatamente a la fecha en que se obtiene el "certificado de matrícula".

## FRENOS

Lo dispuesto por el Código en su artículo 215 se aplicará solo a los automoviles matriculados a partir del 1 de enero de 1975, según Decreto de 23 de diciembre de 1972. Se ha discutido acerca de si el Código exigía un "tercer freno". Hoy está ya clara la interpretación de que se trata de tres funciones, "Estacionamiento", "Servicio" y "Socorro", que ya cumplen los dispositivos hidráulicos y mecánico que actualmente llevan instalados los coches. Lo que sí debemos tener en cuenta es que no comienza a regir este año la disposición del Código.

## LAVAPARABRISAS

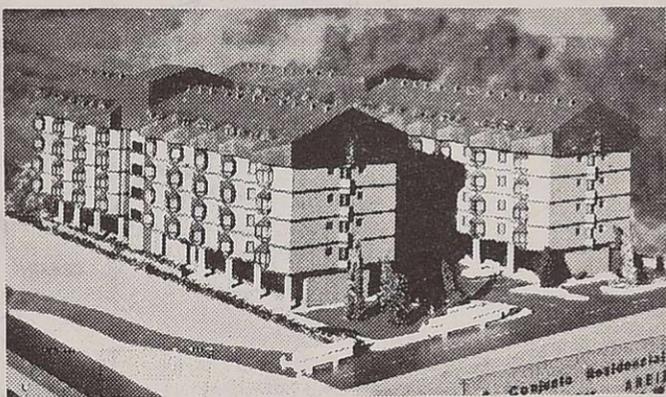
La eficacia de los lavaparabrisas con que se dota a los turismos actuales está fuera de toda duda. Los automovilistas corrientes no tienen por qué preocuparse de esta disposición, hasta los modelos de menor precio llevan ya un sistema que arroja líquido limpiador para que las rasquetas actúen cómodamente. Al conductor compete llevar llena la bolsa del líquido, procurar que lleve anticongelante y que los orificios situados delante del limpiaparabrisas se orienten de forma conveniente y no estén obstruidos. Pero todos estos detalles pertenecen al cuidado normal del coche, no a la obligación fijada por el Código.

MOTOR PRESS



# hemos estudiado el emplazamiento de su segunda casa... ...y hemos elegido

## "EL VALLE DE ARAN"



### el conjunto residencial **ELURRA**

se halla situado a 200 metros de la nueva estación invernal de LA TUCA y a 10 minutos de BAQUEIRA, lo que permite disfrutar plenamente de la temporada de esquí, y por su proximidad a Viella, un emplazamiento idóneo durante todo el año. El conjunto constará de 165 apartamentos de diferentes superficies, desde el de 30 m<sup>2</sup> hasta el de 90 m<sup>2</sup>. Zona Comercial con Supermercado, Cafetería, Snack-bar, Boutique, etc. Calefacción y agua caliente. Controlando su costo de acuerdo con el uso que realice cada apartamento, suponiendo por lo tanto una gran economía.

En copropiedad, local para guarda-esquis. Zona cubierta para juegos de niños. Pocos gastos de mantenimiento. Podemos entregar el apartamento totalmente amueblado.

Hemos estudiado la financiación de forma que la compra de su "segunda casa" no sea una carga para Ud.

Hemos comenzado la construcción que estará terminada para finales de 1975, confiamos, que por Ud. y su familia, hayamos acertado en la elección.



### conjunto residencial **ELURRA** *¡como elegido por Vd.!*



promociona, construye y vende:  
**CONSTRUCCIONES AREIZAGA, S.A.**

**información**

San Marcial, 2 - Tels. 410118 - 429770 San Sebastián

**EXPOSICIONES:** San Marcial, 2 y Avenida de España, 1 - San Sebastián

Piso piloto en Viella-Betrén (Valle de Arán)

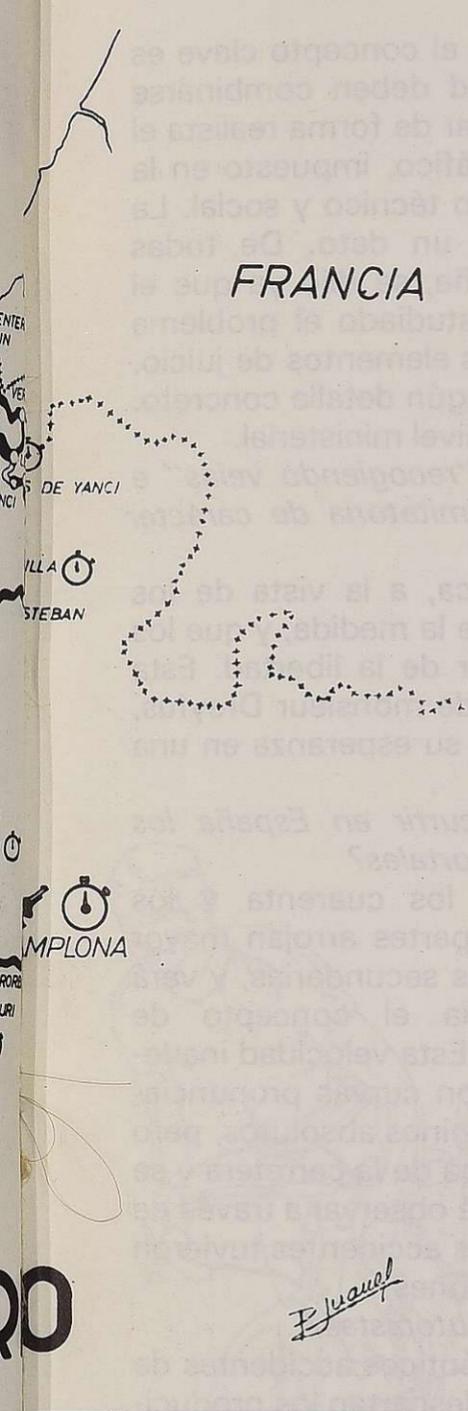
Deseo información más amplia sobre El conjunto RESIDENCIAL ELURRA.  
D. \_\_\_\_\_ Domicilio \_\_\_\_\_  
Población \_\_\_\_\_

TERMINACION DICIEMBRE 1975. FACILIDADES DE PAGO DEL 40% EN 10 AÑOS



ITINERARIO-HORARIO

# C-NAVARRO



LUGARES DE PASO	C.H.	KMS.	HORARIO TEORICO		CIERRE C. <sup>a</sup> PUEBA CRONO. <sup>a</sup>
			1.º COCHE	ULTIMO	
PAMPLONA	1	0	16h 00'	17h 30'	
ORORBBIA		13,6	16h 16'	17h 46'	
P.C. A) ECHAURI		19,2	16h 23'	17h 53'	15h 53'
P.C. E) GUEMBE		38,7	16h 46'	18h 16'	16h 16'
ANOZ		61,4	17h 13'	18h 43'	
IRURZUN		67,4	17h 20'	18h 50'	
P.C. C) ERASO		73,7	17h 28'	18h 58'	16h 58'
URRIZA		86,2	17h 43'	19h 13'	
IRURZUN	2	91,2	17h 49'	19h 19'	
ORORBBIA		105,2	18h 06'	19h 36'	
P.C. D) GUIRGUILLANO		128,2	18h 33'	20h 06'	18h 03'
ESTENOZ		139,4	18h 47'	20h 17'	
P.C. E) GUEMBE		146,5	18h 55'	20h 25'	18h 25'
ANOZ		168,1	19h 21'	20h 51'	
ORORBBIA		176,1	19h 31'	21h 01'	
ECHAURI	3	181,6	19h 37'	21h 07'	
P.C. F) ECHAURI		181,7	19h 37'	21h 07'	19h 07'
LEZUN		209,2	20h 10'	21h 40'	
P.C. G) LIZARRAGA		218,4	20h 22'	21h 52'	19h 52'
ECHARRI-ARANAZ		234	20h 40'	22h 10'	
ALSASUA		242	20h 50'	22h 20'	
OLAZAGUTIA		245	20h 57'	22h 27'	
P.C. H) URBASA		245,1	20h 57'	22h 27'	20h 27'
LARRAONA		278,2	21h 33'	23h 03'	
P.C. I) OPACUA		279,2	21h 35'	23h 05'	21h 05'
SALVATIERRA		297,2	21h 56'	23h 26'	
HOTEL ALZANIA	4	310	22h 12'	23h 42'	
OLAZAGUTIA		313	23h 15'	0h 45'	
P.C. J) URBASA		313	23h 15'	0h 45'	22h 45'
LARRAONA		346	23h 55'	1h 25'	
P.C. K) OPACUA		347	23h 56'	1h 26'	23h 26'
SALVATIERRA		365	0h 18'	1h 48'	
ALSASUA		384	0h 40'	2h 10'	
ECHARRI-ARANAZ		392	0h 50'	2h 20'	
P.C. L) LIZARRUSTI		399	0h 58'	2h 28'	0h 28'
LAZCANO		418	1h 21'	2h 51'	
CRUCE BEASAIN		418	1h 21'	2h 51'	
SEGURA	5	426	1h 31'	3h 01'	
P.C. M) CERAIN		429	1h 34'	3h 04'	1h 04'
ONATE		449	1h 58'	3h 28'	
MONDRAGON		460	2h 12'	3h 42'	
P.C. N) CAMPANZAR		461	2h 13'	3h 43'	1h 43'
ELORRIO		473	2h 27'	3h 57'	
DURANGO		482	2h 38'	3h 58'	
P.C. Ñ) BALCON DE VIZCAYA		486	2h 43'	4h 13'	2h 13'
ARBAICEGUI		505	3h 06'	4h 36'	
CENARRUZA		513	3h 15'	4h 45'	
MARQUINA		516	3h 19'	4h 49'	
ECHEVARRIA		519	3h 22'	4h 52'	
AGUINAGA		521	3h 25'	4h 55'	
P.C. O) ALTO DE ARRATE		522	3h 26'	4h 56'	2h 56'
EIBAR	6	533	3h 39'	5h 09'	
PLACENCIA		539	3h 48'	5h 18'	
VERGARA		547	3h 56'	5h 26'	
P.C. P) ELOSUA		549	3h 58'	5h 28'	3h 28'
AZCOITIA		568	4h 21'	5h 51'	
LOYOLA		571	4h 25'	5h 55'	
CESTONA		580	4h 36'	6h 06'	
IRAETA		583	4h 39'	6h 09'	
AIZARNA		588	4h 45'	6h 15'	
P.C. Q) SANTA ENGRACIA		588	4h 45'	6h 15'	4h 15'
P.C. R) GOYAZ		606	5h 07'	6h 07'	4h 37'
TOLOSA		628	5h 33'	6h 33'	
BERROBI		632	5h 38'	6h 38'	
ELDUAYEN		635	5h 42'	6h 42'	
BERASTEGUI		638	5h 45'	6h 45'	
LEIZA		647	5h 56'	6h 56'	
P.C. S) EZCURRA		648	5h 57'	6h 57'	5h 27'
SANTESTEBAN		676	6h 31'	7h 31'	
SUMBILLA HOSTAL SALAVERRIA	7	680	6h 36'	7h 36'	
VENTAS DE YANCI		693	7h 51'	8h 51'	
YANCI		696	7h 55'	8h 55'	
P.C. T) YANCI		696	7h 55'	8h 55'	7h 25'
LESACA		701	8h 01'	9h 01'	
P.C. U) ARICHULEGUI		702	8h 02'	9h 02'	7h 32'
OYARZUN		727	8h 32'	9h 32'	
RENTERIA		730	8h 36'	9h 36'	
LEZO		731	8h 37'	9h 37'	
P.C. V) JAIZKIBEL		732	8h 38'	9h 38'	8h 08'
GUADALUPE		745	8h 54'	9h 54'	
FUENTERRABIA		749	8h 58'	9h 58'	
IRUN		753	9h 03'	10h 03'	
P.C. W) PEÑAS DE AYA		757	9h 08'	10h 08'	8h 38'
IRUN		777	9h 32'	10h 32'	
VERA DE BIDASOA		791	9h 49'	10h 49'	
LESACA	8	796	9h 55'	10h 55'	
P.C. X) ARICHULEGUI		798	9h 57'	10h 57'	9h 27'
OYARZUN		821	10h 25'	11h 25'	
RENTERIA		825	10h 30'	11h 30'	
SAN SEBASTIAN	9	834	10h 40'	11h 40'	

RELACION DE PRUEBAS  
CRONOMETRADAS DE  
PASO DEL PRIMER COCHE

A)	ECHAURI	16h. 23m.
B)	GUEMBE	16h. 46m.
C)	ERASO	17h. 28m.
D)	GIRGUILLANO	18h. 33m.
E)	GUEMBE	18h. 55m.
F)	ECHAURI	19h. 37m.
G)	LIZARRAGA	20h. 22m.
H)	URBASA	20h. 57m.
I)	OPACUA	21h. 35m.
J)	URBASA	23h. 15m.
K)	OPACUA	23h. 56m.
L)	LIZARRUSTI	00h. 58m.
M)	CERAIN	01h. 34m.
N)	CAMPANZAR	02h. 13m.
Ñ)	BALCON DE VIZCAYA	02h. 43m.
O)	ARRATE	03h. 26m.
P)	ELOSUA	03h. 58m.
Q)	SANTA ENGRACIA	04h. 45m.
R)	GOYAZ	05h. 07m.
S)	EZCURRA	05h. 57m.
T)	YANCI	07h. 55m.
U)	ARICHULEGUI	08h. 02m.
V)	JAIZKIBEL	08h. 38m.
W)	PEÑAS DE AYA	09h. 08m.
X)	ARICHULEGUI	09h. 57m.

Nota: En los controles horarios n.º 4 y 7 neutralización de una hora y en el control n.º 9 la llegada será neutralizada.

Javier Sangüesa

## LA LIMITACION DE VELOCIDAD EN CARRETERA

— España es un país en que no se circula con rapidez

Bajo el título "Los grandes temas de 1973", la revista "Autopista" inició en su número de 29 de diciembre una serie de trabajos, cuyo número 1.º reproduce parte de las contestaciones que D. Ezequiel de Pablos, Secretario General de la Jefatura Central de Tráfico hizo al periodista D. José Vidal Iborra, durante una entrevista que fue publicada por el diario "YA" en su número del día 14 de diciembre. Por el interés y profundidad de las mismas, reproducimos la selección del semanario especializado. El párrafo final de la Redacción comienza. "Las palabras del Señor de Pablos son suficientemente expresivas. Por ello no es preciso apenas ningún comentario". Nosotros, desde luego, no vamos a hacerlo, para no alargar más el texto íntegro de la recopilación.

\*\*\*

— Señor de Pablos, antes de iniciarse el Salón sobre Seguridad en Carretera existía un clima expectativo por conocer lo que se diría en él acerca de la limitación de velocidad. ¿Por qué no fue desarrollado este tema por ninguno de los ponentes?

— En mis conclusiones no hice más que reflejar lo que había sido el Simposio. Se aludió a la limitación, pero no apareció en ninguna ponencia la necesidad de tomar medidas en este sentido. El tema se ha estudiado, sin que conociéramos datos ni criterios oficiales al respecto.

— Hizo usted una sugerencia al final de sus conclusiones del Simposio. ¿Puede aclararnos su alcance?

— Sería magnífico que se celebrase un nuevo Simposio de la Fluidéz, dedicado al estudio de las medidas que desde distintos puntos de vista contribuyan a mejorar el tráfico. La fluidéz es tan importante al tráfico como la seguridad. Debe existir equilibrio entre ambas, no se puede sacrificar una a la otra. Hay que armonizar ambas para ayudar a la persona humana, parte fundamental del problema.

— Recientemente, una comisión de expertos de la OCDE, reunida en Ginebra, previa una consulta de la Unión Soviética acerca de la limitación de velocidad, contestó que no había suficientes experiencias para

pronunciarse acerca de la conveniencia de tal medida, y que no podría emitir ningún dictamen. ¿Qué puede usted decirnos de esto?

— Para nosotros, como le digo, el concepto clave es el de la fluidéz, fluidéz y seguridad deben combinarse adecuadamente si queremos afrontar de forma realista el estudio de la reglamentación del tráfico, impuesto en la perspectiva histórica por el progreso técnico y social. La noticia que cita puede constituir un dato. De todas formas, en lo que respecta a España, se dijo ya que el Ministerio de la Gobernación ha estudiado el problema durante años y que tiene suficientes elementos de juicio. Por mi parte, no puedo facilitarle ningún detalle concreto. La decisión habría de ser tomada a nivel ministerial.

— ¿Es cierto que Francia está "recogiendo velas" e intenta modificar su disposición limitatoria de carácter generalizado?

— Parece que la opinión pública, a la vista de los resultados, se ha vuelto en contra de la medida, y que los últimos sondeos se inclinan a favor de la libertad. Esta puede ser la causa de las palabras de monsieur Dreyfus, presidente de Renault, hablando de su esperanza en una próxima revisión.

— ¿A qué velocidad suelen ocurrir en España los accidentes graves, los accidentes mortales?

— Casi siempre oscilan entre los cuarenta y los ochenta kilómetros por hora. Los partes arrojan mayor número de víctimas en las carreteras secundarias, y verá usted que figura con frecuencia el concepto de "velocidad inadecuada en curvas". Esta velocidad inadecuada, en parajes muy sinuosos, con curvas pronunciadas, resulta siempre pequeña en términos absolutos, pero suficiente para que un coche se salga de la carretera y se produzca el siniestro. También podrá observar a través de los partes que en gran número de los accidentes tuvieron la culpa, total o compartida, los peatones.

— ¿Qué ocurre a su vez con las autopistas?

— En ellas, la proporción de auténticos accidentes de automóvil es mayor, puesto que se descartan los producidos por infracciones del peatón, bicicletas y ciclomotores. En autopista, pensando las cosas fría y científicamente, el peligro auténtico de accidente grave es mayor. Estaría por manifestarle la opinión de algunos expertos de que es en autopista en donde se debe limitar la velocidad. Los ingleses tienen el proyecto de limitar la velocidad a ciento veinte kilómetros por hora en autopista.

— Se ha dicho que los extranjeros vienen a España a saciar su sed de velocidad. ¿Hay datos para afirmar que esto sea cierto?

— La experiencia de este verano pasado no abona precisamente tal afirmación.

— Se ha dicho que el conductor español es el más lento de Europa; ¿es esto verdad?

— La práctica demuestra que realmente no se circula con demasiada rapidez...

— ¿A qué se debe esta circunstancia?

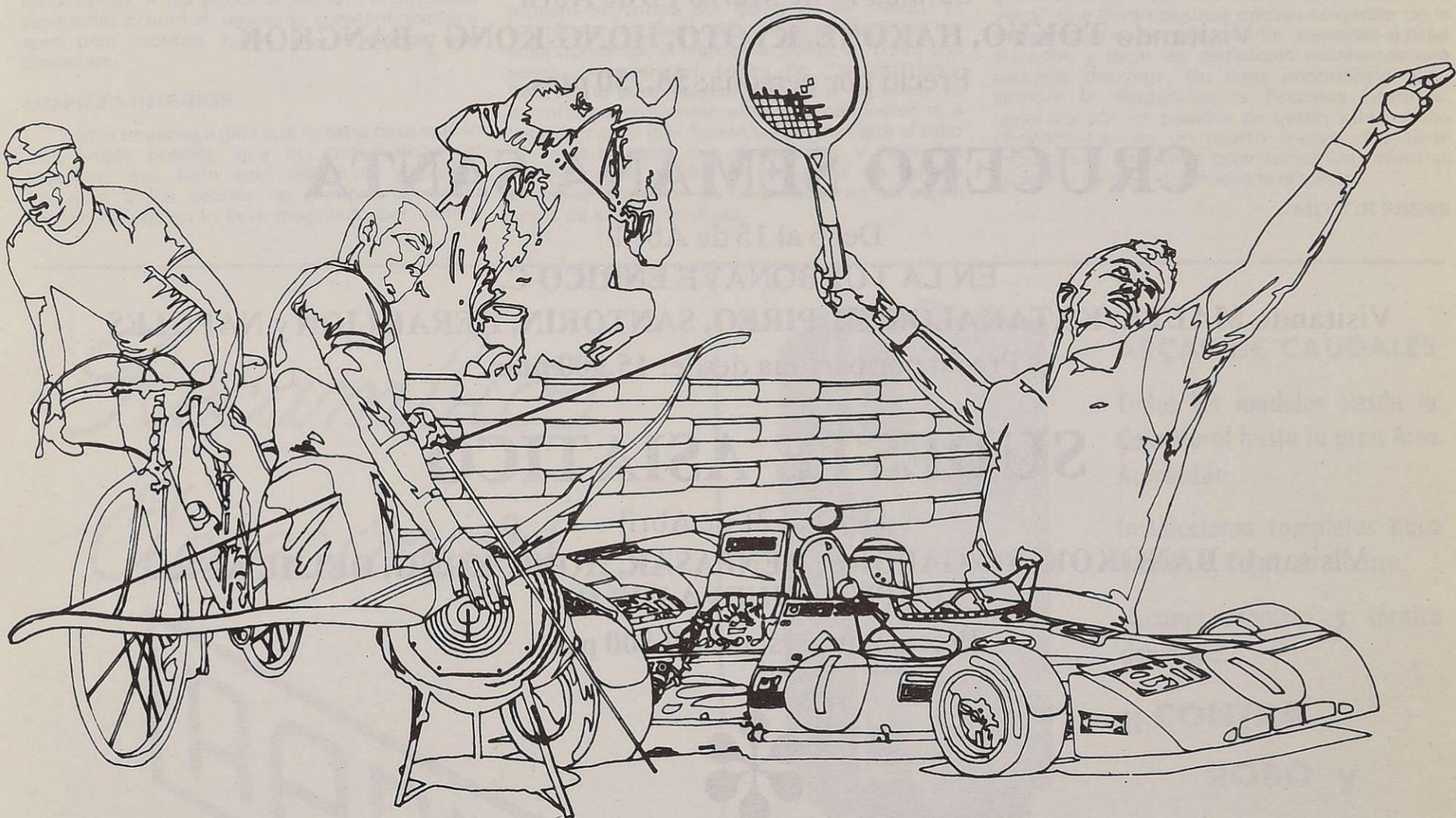
— Los conductores españoles, en su gran mayoría, son todavía bisoños en el arte de conducir. Actualmente hay siete millones de personas con permiso de conducir; la mayoría, con menos de cinco años de antigüedad. Además de que ha aumentado mucho la edad de quienes obtienen el permiso.

MOTOR PRESS

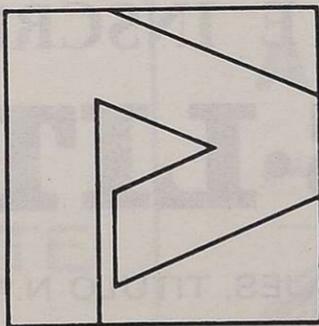


# En Deporte lo importante es participar

Son muchos los años que el Banco Popular Español viene participando activamente en el desarrollo de la economía española. Si lo importante es participar, nosotros queremos hacerlo siendo de utilidad a todas aquellas personas que requieran nuestros servicios.



**BANCO  
POPULAR  
ESPAÑOL**



SAN SEBASTIAN O.P. Avd. España, 38 - Tefs. 425340/414296  
SAN SEBASTIAN Ag. Ur. 1, C/. Matia, 2 - Tefs. 421705/412732

Aprobado por el Banco de España con el N.º 8.966/10

# SEMANA SANTA Y PRIMAVERA

## LEJANO ORIENTE

16 días de duración

Salidas 11 de Marzo y 8 de Abril

Visitando TOKYO, HAKONE, KYOTO, HONG-KONG y BANGKOK

Precio por persona: 58.750 ptas.

## CRUCERO SEMANA SANTA

Del 6 al 15 de Abril

EN LA TURBONAVE ENRICO C.

Visitando MALTA, KATAKALON, EL PIREO, SANTORIN, HERAKLION y NAPOLES

Precio por persona desde: 15.900 ptas.

## SUDESTE ASIATICO

Del 4 al 21 de Abril

Visitando BANGKOK, SINGAPORE, DENPASAR, HONG-KONG, DELHI, AGRA,  
JAIPUR y NUEVA DELHI

Precio por persona: 69.500 ptas.



INFORMES E INSCRIPCIONES:

# WAGONS·LITS//COOK

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

SAN SEBASTIAN

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



# LA HIGIENE DEL AUTOMOVIL

## VIAJANDO EN INVIERNO

Ahora, en invierno, solemos viajar en coche con las ventanillas cerradas para librarnos del frío. No hay peligro de que el aire se vicié dentro del habitáculo de conductor y pasajeros, puesto que existe un sistema de aireación con mando regulable a voluntad. Lo corriente es que, al iniciar el viaje, accionemos la palanca de la calefacción puesto que necesitamos un poco de calor, según nuestro mayor o menor número de "calorías" internas. Al mismo tiempo que circula aire caliente, debemos tener abiertas la palanca y trampillas del frío. A los usuarios nos importa bastante menos saber si el coche lleva calefacción por aire o por agua. Lo importante es que se pueda viajar cómodo en invierno. La calefacción por medio de un circuito de agua, que a su vez calienta el aire, resulta mucho más eficaz y sana. De todas formas, recomendamos tener abierta alguna ventanilla o los deflectores manejables por el conductor para que se establezca una ligera corriente. Si los viajeros tienen frío no hace falta abrir mucho, puesto que los coches llevan ya un sistema que permite al aire circular. Es al principio cuando hay que abrir algo. El aire puede salir con algunas impurezas, sobre todo con el polvo acumulado en los conductos, por eso es fácil que notemos un ligero olor producido por estas partículas que, si circulan con rapidez, no dañan en absoluto. A los pocos segundos el ambiente del interior es normal, renovado constantemente y apto para recorrer todos los kilómetros que queramos.

### LIMPIEZA INTERIOR

Todos tenemos a gala que nuestra casa esté lo más limpia posible, que no tenga polvo ni telarañas, que todo esté reluciente y pulido. Respecto a los coches no siempre ocurre lo mismo. Hay quien lo lleva mugriento por fuera y

lleno de polvo y tierra en el interior. Parece absurdo tener a gala esta negligencia. Como "pose" podría tolerarse. La casa la limpian, por lo general, las mujeres. El coche resulta muy frecuente que lo usen los hombres y la cosa varía. Frecuentemente son ellos quienes deben preocuparse de pasar una gamuza, de cepillar los asientos y de que las esterillas del piso no tengan tierra ni barro de "siglos". La higiene prescribe que eliminemos posibles focos de gérmenes. Al circular el aire, si el interior no está limpio, podemos respirar el polvillo desprendido de los asientos o de los pies. Para nada intervienen ya los conductos de la calefacción ni del aire frío. Es nuestra propia limpieza la responsable que respiremos aire puro o impuro. En el automóvil todo está dispuesto para la mayor comodidad y para que no sufra nuestra salud. Ahora nos toca a nosotros colaborar, por nuestro propio bien.

### ¿PUEDEN PENETRAR GASES NOCIVOS?

No es corriente que los gases que se desprenden de la combustión penetren en el seguro habitáculo de los coches. Actualmente ya existen modelos en el mercado provistos de un "anillo indeformable", protector del viajero. Los gases del motor escapan por el tubo de escape al exterior, de forma normal. En lo que se refiere al aspecto seguridad por golpe es ya famoso el habitáculo del Seat 132, experimentado en los laboratorios que la marca Fiat posee en Turín. Los gases, en cualquier coche no "prehistórico", llevando el portamaletas cerrado si el motor va delante, nunca pueden afectar al conductor ni a los viajeros. Lo que debemos cuidar es que el tubo de escape esté en condiciones y que los conductos de salida de los gases no tengan cualquier filtración y se desprendan en los bajos, antes de salir por el tubo.

### LAS TOMAS DE AIRE EXTERIOR

Las tomas del aire exterior ya sabemos que responden al medio ambiente. Si circulamos por lugares contaminados, el aire que tomará el coche no puede ser limpio. Si la carretera está llena de polvo es lógico que alguna parte de él penetre por los conductos de aireación. En invierno, cuando están las carreteras húmedas, no suele darse este pequeño inconveniente. Decimos pequeño, porque normalmente es el mismo aire que respiramos en la calle o en el campo el que llega a nosotros en el interior de cualquier coche bien mantenido. Los más "higienistas" recomiendan, además de la limpieza constante del polvo, no llevar sustancias nocivas en los lugares en que se realiza la toma de aire, echar spray desinfectante, incluso desodorante, en los conductos. Si el coche tiene electroventilador se echa mientras funciona éste, para que circule por todo el habitáculo con mayor rapidez. En este caso es mejor realizar la operación antes de subir al coche o con las ventanillas abiertas si ya llevamos viajeros. La concentración de desinfectante puede ser excesiva al principio y conviene evitarla. No hace falta recordar que las palancas de aireación deben estar abiertas del todo durante este pequeño trabajo de saneamiento, que puede contribuir siempre a que el viaje sea más agradable y con menos gérmenes patógenos. La higiene del automóvil también forma parte de nuestra higiene total. ¿Lo había pensado usted alguna vez?

### ELECTRICIDAD ESTÁTICA

¿Constituye un peligro la electricidad estática generada durante la marcha? Las recientes investigaciones dicen que no. Incluso esa "toma de tierra" que llevan algunos coches colgando de la parte trasera no es necesaria. En ocasiones al bajar el coche y tocar las cerraduras notaremos una pequeña descarga. No tiene importancia. Casi siempre la electricidad la llevamos nosotros, generada por las prendas de vestir, que incluso chisporrotean en un cuarto oscuro. No tiene importancia. Podemos estar tranquilos, mientras la ciencia no diga algo nuevo al respecto.

MOTOR PRESS

Recambios

Accesorios

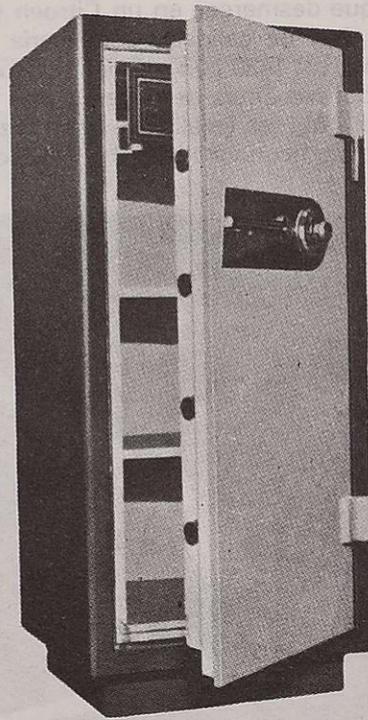
RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 458397 - 455593

SAN SEBASTIAN



### ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY  
BILBAO

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



Representante en Exclusiva  
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048  
SAN SEBASTIAN

# aunque termina en medio de nubarrones

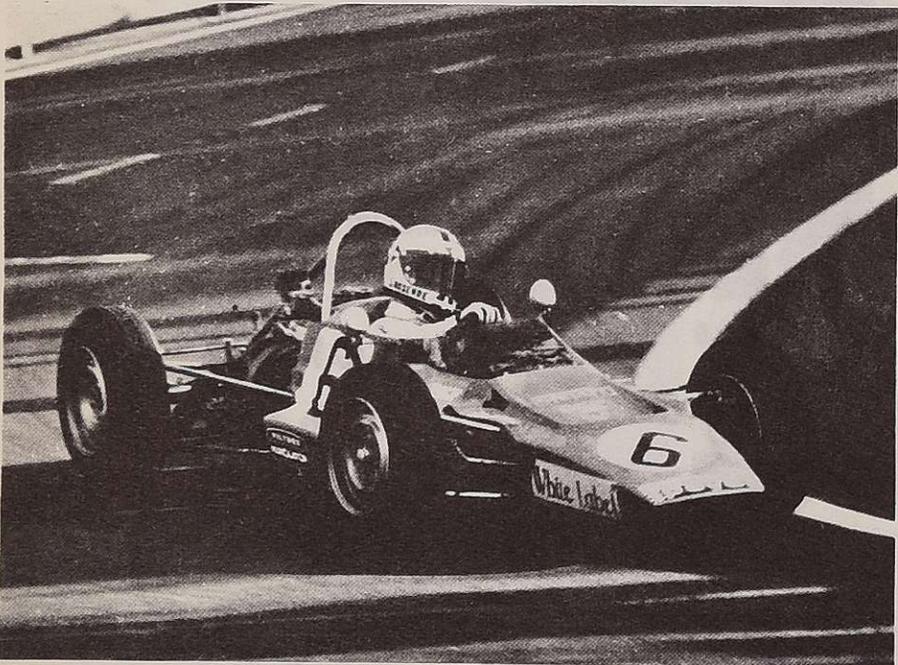
## 1973: RESUMEN DE UN IMPORTANTE AÑO AUTOMOVILISTICO

Dos factores han marcado el sector automovilístico español en 1973: el acelerado ritmo de construcción de autopistas (desgraciadamente, casi todas ellas de peaje) y la puesta a punto de los planes de expansión de las casas nacionales. A esto hay que añadir los preparativos para la instalación de la Ford en nuestro suelo. Han aparecido interesantes modelos nuevos, entre los que destacan el Seat 132 y el Citroen GS, se ha celebrado un interesante Salón de la Seguridad y en el aire queda un presentimiento de futuras amenazas, que esperemos no lleguen a cumplirse del todo. Vamos por partes.

Ya en enero la actividad de las marcas y Seat, que nos tiene acostumbrados a ofrecernos una gran variedad de modelos, presentaba el 124 LS, una versión mejorada del 124 D lujo. La gama se ha colocado en el segundo puesto de los coches españoles más vendidos detrás del Seat 127, pero incluso delante del 850.

En el 73 comenzó a regir la legislación según la cual debían matricularse los coches con cinturón de seguridad y antirrobo. Por otra parte, agobiado por problemas de costes que no era posible repercutir en el precio de un utilitario, dejaba de fabricarse el genial "600". Si las ventas del más popular de los coches españoles hubiesen crecido, habrían transferido en gran parte al 850, de precio y consumo muy cercanos, pero con mejores prestaciones. El cambio, aunque se hayan vertido muchas lágrimas en comentario y despedidas, es lógico. Los incipientes rumores de que volvía a fabricarse el "600" los cortó Seat: "Sería inútil".

Siguiendo con los nuevos modelos aparecidos durante el año: en marzo Seat presentó una auténtica bomba, en el Salón de Barcelona: el 132. Este coche, automáticamente entraba en las listas de los diez más vendidos mensualmente en nuestro país, a pesar de su sabrosísimo precio. La aparición del 132, junto con la del GS, constituyó la gran novedad automovilística del año del motor español. Citroen pasaba al fin a las cilindradas medias, concretamente a la competida categoría de los 1.200 c.c., con un vehículo, que si bien llevaba rodando en Francia sus buenos tres años, se le puede considerar sin sombra de duda como uno de los más innovadores que existen hoy. Su motor, refrigerado por aire, fiel a la tradición Citroen, y su tracción delantera, vienen acompañados por una suspensión ingeniosa, un tablero también curioso e interesante y un maletero grande y accesible. Su forma aerodinámica ayuda al coche a coger velocidad y mantenerla. Como puntos negativos, la mala aireación interior, casi un horno en verano, el más que notable consumo de gasolina, que desmerece en un Citroen y, sobre todo, el precio exorbitante para el nivel de calidad de tapicería y guarnecidos. Otra sonada aparición fue la del Seat 1430 con motor 1.600, un modelo lujoso y potente, con palmarés deportivo antes de nacer. Junto a éstos, fueron presentados otros modelos que, en realidad, aportaban algunas mejoras sobre versiones conocidas o archiconocidas: el R-8 "revalo-



rizado", el Chrysler 3.700 automático, y el Mini Cooper 1.300 (que sustituye al 1.275 GT).

### DEPORTE: LA VUELTA DE J. STEWART

Deportivamente, en el ámbito nacional, la victoria de Babler y Seat en el Campeonato de Rallies, el copo de Villacieros en la Fórmula 1.430 y el de Esquivias en la copa TS. En el internacional, la noticia fue la victoria de Stewart en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno, tras haber mantenido una dura lucha inicial con Fittipaldi, que le había arrebatado los laureles en el 72. Posteriormente, el "escocés volador" (hoy haciendo relaciones públicas para la Ford británica), anunció su decisión de retirarse.

El Circuito del Jarama ha tenido sus más y sus menos y, en el momento de redactar estas líneas, su nueva sociedad concesionaria. Epydesa, sigue negándose a hacerse cargo de él en las condiciones en que actualmente se

encuentra. Con todo se espera que acoja a los "Fittipaldi" de la Fórmula Uno del Gran Premio de 1974.

### RECORD DE PRODUCCION CON NUBARRONES

Desde otro ángulo de cosas, 1973 registró un récord de producción de automóviles. Esta se estima en unas 720.000 unidades, lo que significa un buen incremento sobre las 632.000 de 1972. Nuestros fabricantes pisan firme y aún lo harán más en el futuro, puesto que todos han presentado ambiciosos planes de expansión, con crecimientos muy fuertes de sus plantillas, nuevas fábricas, más exportación, etc. Ford, por su parte, tras haber llegado casi al altercado con los agricultores de Almusafres, se queda en la localidad valenciana, aunque para ello ha tenido que recurrir incluso a la amenaza más o menos velada, pero al fin y al cabo lógica, de irse con la música a otra parte. En cualquier caso, se deja entrever un brillante futuro para la industria automovilística española, con grandes inversiones y sustanciosas cifras de producción, que podrían llegar al millón de unidades antes de tres años.

Así estaban las cosas cuando, en octubre, surgió la crisis del petróleo, que ha traído limitaciones para los automovilistas de varios países europeos, pero no para los españoles. Según unas recientes declaraciones del ministro de industria en las Cortes no cabe descartar la adopción de medidas restrictivas si la situación no mejora. Suponemos que serán restricciones de energía eléctrica, puesto que no hay problema en la gasolina-auto, de la que hay reservas casi hasta junio.



Las ventas de automóviles en los países afectados se están resistiendo notablemente, llegándose en ocasiones a disminuciones del 30%. Los "grandes" norteamericanos se han visto forzados a cortar la producción de sus modelos mayores, auténticas "esponjas", que causan más preocupación que utilidad a los propietarios. Sin embargo, en España, se sigue vendiendo "todo", y las carteras de pedidos permanecen a tope. Los fabricantes españoles, fabricando también al máximo, demuestran su fe en que "pronto" se resolverá la situación, no habiendo abandonado sus planes expansionistas a largo plazo, precisamente por creer que a largo plazo la expansión será aún mayor. Han anunciado nuevos modelos para 1974: un Seat 127/4 puertas, aunque la verdadera sensación podría ser el 133, un coche por fin auténticamente natural, en el que Seat confía mucho. Chrysler nos traerá, posiblemente, el Simca 1.501 y, más probablemente, el Dodge 2.000, mientras que se espera que Renault presente el R-7, como sustituto del ya envejecido R-8 creado en Francia a base de la mecánica y disposición de otro veterano, el R-6, que sigue vendiéndose bien.

Todas estas noticias nos hacen pensar que 1974 puede no ser, al fin y al cabo, un año tan malo como parece y que no va a poner tan en grave apuro como muchos piensan la economía del sector. Por si la crisis energética (sin duda pasajera, pero realmente sería fuera poco, con el consiguiente aumento de precio en la gasolina (recuérdese que ya en verano de 1973 experimentó otra subida), pretende Obras Públicas, con criterio distinto al de Gobernación, limitar la velocidad. El tema fue desechado una y otra vez por los expertos reunidos en el Salón de la Seguridad en Carreteras, celebrado en Madrid a mediados de noviembre. De ponerse en práctica tal medida, se haría en contra de la opinión general, que ve en la limitación u obstáculo a la fluidez del tráfico y, por tanto, una amenaza más para la seguridad. Esta ha sido, podríamos decir, la polémica del año automovilístico. De momento, la cuestión ha sido zanjada recomendando ir a menos de 90 para ahorrar gasolina. En este punto también existen detractores, pero indudablemente ayudará a paliar la crisis. Aunque sea el "chocolate del lodo", pero la solidaridad psicológica también cuenta. Veremos si en 1974 nos solidarizamos todos con los peatones, a los árabes se solidarizan con los europeos y olvidan el incordio.

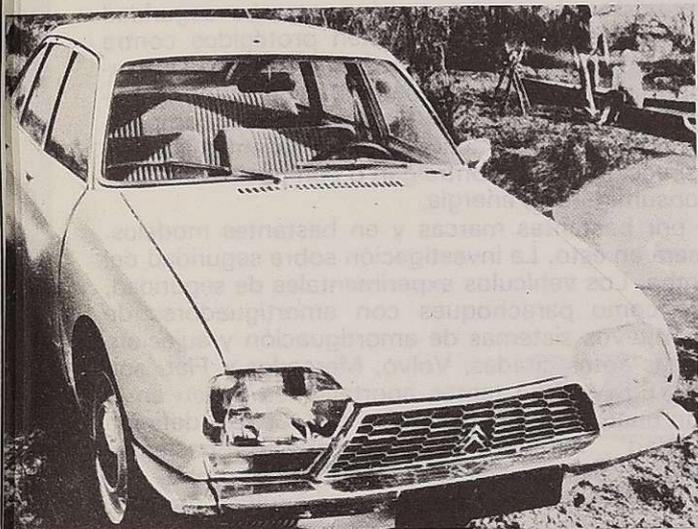
# 132 Y GS

## LOS COCHES DEL AÑO 1973

La revista "Motor Mundial", en su número correspondiente al último mes del año que pasó, presenta destacadamente al 132 de Seat y al GS de Citroen como "Coches del año 1973". El primero, en la categoría superior (1.800 c.c.) y el GS, en la que denomina "media" (1.200 c.c.). Asienta su criterio en la intensidad de las innovaciones que ambos modelos presentan. "No tratamos de comparar estos dos automóviles en nuestro juicio crítico, sino de resaltar en ambos, uno de la categoría de cilindrada media y otro de la categoría de cilindrada superior, la bondad y el acierto de sus realizaciones".

### TRES VOTACIONES

"Automecánica" y "Motor Mundial", dos prestigiosas publicaciones especializadas han coincidido al designar al Seat 132 y al GS como "Coches del año". El diario "ABC" se inclinó en su votación por el Sport 1.800 de Seat, en lugar



del 132. Respecto a la cilindrada media también prevaleció el GS.

El Diario "Pueblo", en su número del día 27 de diciembre, destacaba la opinión de "Automecánica" y de "Motor Mundial" en un artículo titulado "Los coches del año 73. Resumen de tres votaciones periodísticas". En él reseñaba los modelos aparecidos durante los doce meses que transcurrieron, señalando la unanimidad de criterios respecto al carácter innovador del GS. Hablaba de su motor de cilindros horizontales y opuestos, suspensión, tablero de instrumentos, etc. En lo que se refiere a la cilindrada superior podría haber tenido el 132 como rival directo al Chrysler 3.700 automático, pero no reunió votos suficientes, además de que su aparición coincide con las dificultades petrolíferas.

### ACELERACION Y BLINDAJE

Del citado artículo de "Pueblo" se desprenden también las características de equilibrio entre aceleración y blindaje que reúne el 132. "El atractivo del coche reside en la calidad de su acabado, basado en el aristocrático Fiat 130 y en la no despreciable ventaja económica de la quinta marcha, que si no vale para ir más rápido, sirve en cambio para llanear a 100 y pico con el motor descansado en las cercanías del par máximo. El ideal que muchos quisieran para sus vehículos y más en estos tiempos que se avecinan de escasez y cortesía de combustible".

### EL MERCADO ESPAÑOL

Los comentarios aparecidos hasta la fecha hacen alusión al esfuerzo renovador que se ha operado en España durante los últimos años. Poco a poco se ha pasado del predominio absoluto del utilitario, con la consiguiente monotonía, a la variedad y empaque que presenta ya nuestro parque automovilístico.

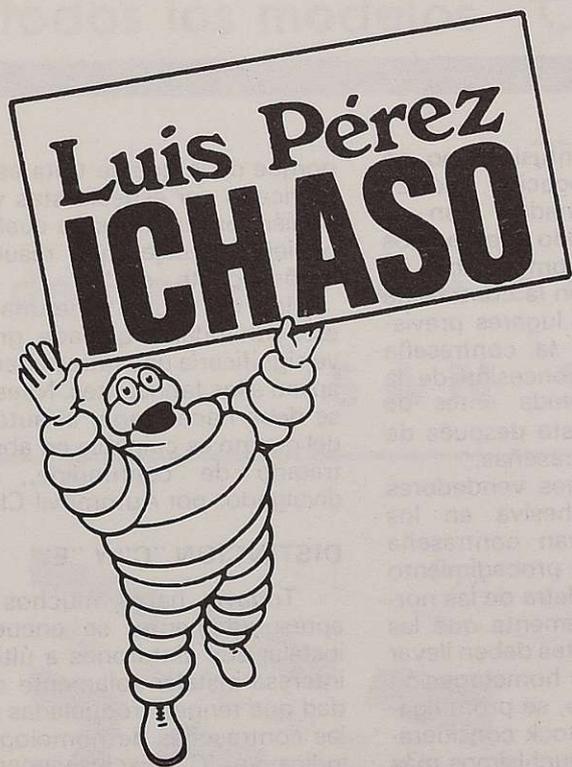


Con el 132 y el GS a la cabeza tenemos los Seat 124 LS, el 1.430 Especial 1.600, el 124 Sport 1.800 (empezó a venderse en 1972) y otros de menor cilindrada, como el R-5 y el 127 tres puertas, también de reciente aparición. Tampoco hay que olvidar la presencia en el mercado del Chrysler 3.700 Automático, a pesar de su peor puesto en la votación.

### ¿BUENO O MAL AÑO?

Se dice que no hubo novedades "bomba", pero no puede olvidarse esa escalada de categorías a que se refería el diario "Pueblo" y que se manifiesta con claridad en los lanzamientos de Citroen (remontando las cilindradas bajas) y de Seat, que ha pasado de las bajas y medias a las altas. Coincidimos en lo sustancial con el resultado de las tres votaciones de referencia. El progreso técnico y de cilindradas resulta claro. 132 y GS son dos coches llamados a tener éxito, dentro de lo que exige y requiere el mercado español, parte del europeo, ajustado a las circunstancias del momento en que vivimos.

MOTOR PRESS



**VISITENOS!**  
SERVICIO TECNICO Y VENTAS

MIGUEL IMAZ, 3 - (GROS)  
Tfno. 427809 - SAN SEBASTIAN



# MICHELIN

inventor y primer fabricante mundial  
de neumáticos radiales.

# una labor que no terminará jamás

## AUTOMOVIL: SEGURIDAD EN MARCHA

— Acción combinada activo-pasiva

— Más del 96% de los accidentes no son imputables al vehículo

De los tres elementos que componen el ya clásico triángulo de causantes del accidente de tráfico: hombres, carretera, vehículo, parece ser que el último le corresponde tan sólo un cuatro por ciento escaso de culpa. Pese a ello, se sigue desnotando al coche como "causante de accidentes", sin que se sepa muy bien por qué, tal vez por pura inercia. Lo cierto es que el papel del vehículo en los accidentes disminuye constantemente a la introducción incesante de nuevos factores de seguridad, que hacen que los vehículos sean cada día más fiables.

Los estudios de las casas fabricantes preocupadas en este sentido, fundamentalmente Mercedes, Fiat y Volvo no han caído en saco roto. De la experimentación, el análisis y la experiencia modelos mucho más seguros que los precedentes. Estos estudios han acordado dividir la seguridad del automóvil en dos apartados: activa — que contribuye a evitar accidentes — y pasiva — que atenúa sus posibles consecuencias —.

Según un informe de la Daimler Benz dedicado al tema, la seguridad activa incluiría la seguridad de marcha, la funcional, la de percepción y la de manejo. La seguridad de marcha, que facilita una conducción segura, incluiría la marcha en línea recta, en la que interviene decisivamente la suspensión: la estabilidad frente al derrapaje, donde los amortiguadores juegan un papel fundamental; la estabilidad en las curvas (estabilizadores, adherencia de las ruedas, vía ancha y centro de gravedad bajo) y la insensibilidad al viento de costado, que requiere una adecuada concepción de la carrocería, un centro de gravedad y un punto de ataque del viento cerca uno de otro, una favorable distribución de la carga sobre los ejes, suspensión y estabilizadores adecuados... Además, la seguridad de marcha requiere un motor con buenas prestaciones, que "responda" en un momento dado, aparte de las consabidas exigencias de frenado, etc. Pero estas son cualidades superadas prácticamente por todos los modelos a la venta en la actualidad.

### EL CONFORT, FACTOR DE SEGURIDAD

Por su parte, la seguridad funcional hace referencia a la necesidad de que el conductor se mantenga en condiciones de reaccionar con seguridad. Incluye, por tanto, el confort, la forma del asiento, amortiguación de vibraciones y ruidos, adecuada calefacción y ventilación, así como una fácil lectura de los instrumentos de control, de modo que el conductor no tenga que apartar durante demasiado tiempo la vista de la carretera. Todo esto son elementos fundamentales para la seguridad funcional. Un conductor incómodo o en malas condiciones está más predispuesto al accidente.

La seguridad de percepción tiene un doble aspecto: ver y ser visto. Un automóvil moderno debe tener una buena visibilidad panorámica, cristales, parabrisas y luneta posterior sin reflejos, limpiaparabrisas que mantiene su

contacto con el cristal incluso a grandes velocidades y con grandes superficies de limpiado, etc. El capítulo "ser visto" abarca desde intermitentes con potencia y circuitos eléctricos separados para cada luz (para que, caso de averiarse una, las otras continúen funcionando), hasta el color del coche (los claros ofrecen mayor visibilidad a los otros conductores).

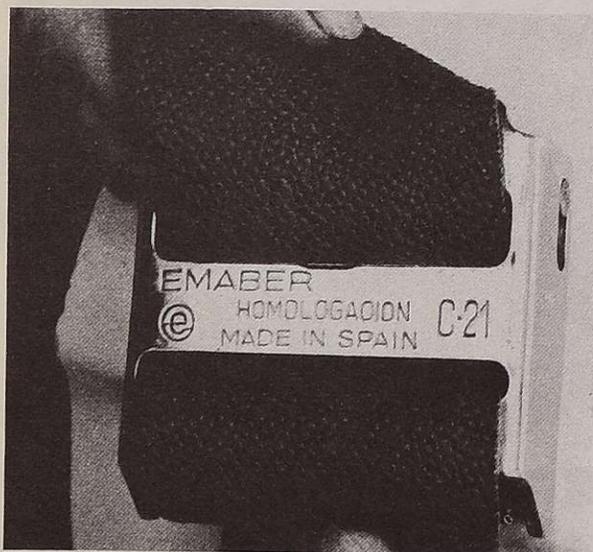
Finalmente, la seguridad de manejo implica reducción del esfuerzo del conductor en el manejo del vehículo: fácil accesibilidad a los elementos de accionamiento, buena disposición de los pedales...

### LOS VEHICULOS EXPERIMENTALES, GARANTIA PARA EL FUTURO

La seguridad pasiva puede ser exterior o interior. La primera procura que se reduzcan los daños ocasionados a peatones y ocupantes de otros vehículos: forma de la carrocería, sin aristas, sin ninguna pieza sobresaliente, forma defensiva de los parachoques, espejo retrovisor fácilmente abatible, abridores de puertas desprovistos de cantos agudos, etc. La seguridad interior trata de que los ocupantes del vehículo estén protegidos contra lesiones producidas por accidente o que reduzca al máximo posible la importancia de la misma. Este importante aspecto de la seguridad del automóvil incluye la deformabilidad de la carrocería, cerraduras de seguridad, compartimiento de pasajeros rígido, espacio interior acolchado, sin salientes agudos, tablero de instrumentos y dirección que se contraigan o con posibilidades de deformación progresiva, consumidora de energía.

Esto es lo ya logrado por bastantes marcas y en bastantes modelos. Naturalmente, la cosa no para en esto. La investigación sobre seguridad del automóvil continúa en marcha. Los vehículos experimentales de seguridad, que incluyen innovaciones como parachoques con amortiguadores de rebotamiento regenerables, nuevos sistemas de amortiguación y sujeción, etc. Las tres marcas europeas antes citadas, Volvo, Mercedes y Fiat, son pioneras en el terreno de los E.S.V., que tantas aportaciones tienen en la práctica. De ello tenemos un buen ejemplo en España, el Seat 132, definido como "vehículo de seguridad", heredero y beneficiario de pacientes investigaciones, de las tantas veces repetidas "torturas" a que son sometidos los automóviles antes de llegar al mercado: catapultas, prensas, péndulos, vibradores... Lugares donde se ensayan los efectos del choque a diversas velocidades (hasta 80 km. por hora) y los posibles efectos sobre el conductor. Una investigación que sigue sus avances para bien de todos. Lástima que no se experimenten los mismos avances con los peatones, causantes de la mayoría de los accidentes en que resultan víctimas, arrastrando de paso a un sin fin de problemas, gastos y malos tragos a conductores inocentes.

## sobre las etiquetas adhesivas HOMOLOGACION DE CINTURONES



Ya está en vigor. Desde el 1 de enero, todos los automóviles españoles deben tener instalados los cinturones de seguridad. Pero, además, sucede que estos cinturones deben estar homologados.

Se ha creado un extenso confusiónismo en torno a este tema de la homologación, incluso entre los especialistas relacionados con el automóvil. Se han vendido el pasado año muchos cinturones sin homologar y otros homologados en los que los fabricantes no grabaron la contraseña correspondiente, una "C", en los lugares previstos. Y solo pueden circular sin la contraseña grabada los fabricados hasta la concesión de la homologación si ésta fue solicitada antes de septiembre de 1965. Algunos, hasta después de homologados no grabaron las contraseñas.

Para paliar esta anomalía algunos vendedores han colocado una etiqueta adhesiva en los cinturones cuando éstos no llevan contraseña troquelada de homologación. Este procedimiento no corresponde estrictamente a la letra de las normas. Dichas normas indican claramente que las unidades fabricadas correspondientes deben llevar "grabada" la contraseña oficial de homologación "C". Lo que ocurre es que cuando, se promulgaron éstas ya existía a la venta un stock considerable de cinturones sin troquelar y muchísimos más instalados por los usuarios a plena satisfacción y cumpliendo su obligación protectora. ¿Qué se debe hacer entonces? no es demasiado recomendable que el usuario pague los "desfases" ajenos, sean de los fabricantes o de la Administración. Por eso, el aval de una marca autorizada debe ser garantía eficaz para todos. Es lógico que, en poco tiempo, todos los cinturones que se vendan lleven las correspondientes contraseñas troqueladas. Por eso la opinión general es que debería dictarse una norma que legalice la circulación con cinturones "homologados oficiosamente". Otros creen que el sentido común de los agentes suplirá estas pegas,

porque de lo que se trata es de tener un cinturón fabricado por especialistas y no de salir del paso poniéndose uno mismo cualquier trozo de cuerda o viejo correaje, que resulte ora cortante, ora inelástico, etc., etc.

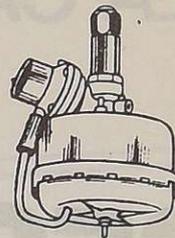
Ir a ver si uno tiene una "C" o una "E", o si está adherida, troquelada, grabada o en bajorrelieve significaría una dureza para el usuario que no se aplicó a los fabricantes. Nuestra opinión es que no se debe hacer pagar al automovilista un defecto del que no es culpable en absoluto y del que se ha tratado de confundirle, incluso con textos divulgados por Automóvil-Clubs.

### DISTINCION "C" Y "E"

Todavía habrá muchos automovilistas que, apresuradamente, se encuentren pensando en instalar sus cinturones a última hora: a estos les interesa instalar solamente cinturones de seguridad que tengan troqueladas en hebillas y anclajes las contraseñas de homologación si ésta lleva el indicativo "C". Exclusivamente debe aceptarse la etiqueta adhesiva (indelebera y que resista el uso normal del cinturón) si es de indicativo "E" — homologación internacional". Naturalmente, a los fabricantes que no cumplieron, o no pudieron cumplir a tiempo, la obligación de marcar con troqueles las piezas de las hebillas y anclajes intentan conseguir que se considere válida la etiqueta, haciendo extensiva a la homologación "C" la norma menos exigente de la homologación "E". Pero, el automovilista no debe correr el riesgo de una tolerancia momentánea que se puede suspender en cualquier momento. Sería preciso una corrección de las normas.

**FRENOS**

**AMORTIGUADORES**



**Y DIRECCIONES**

**TALLERES ESPECIALIZADOS**

**AREVALO**

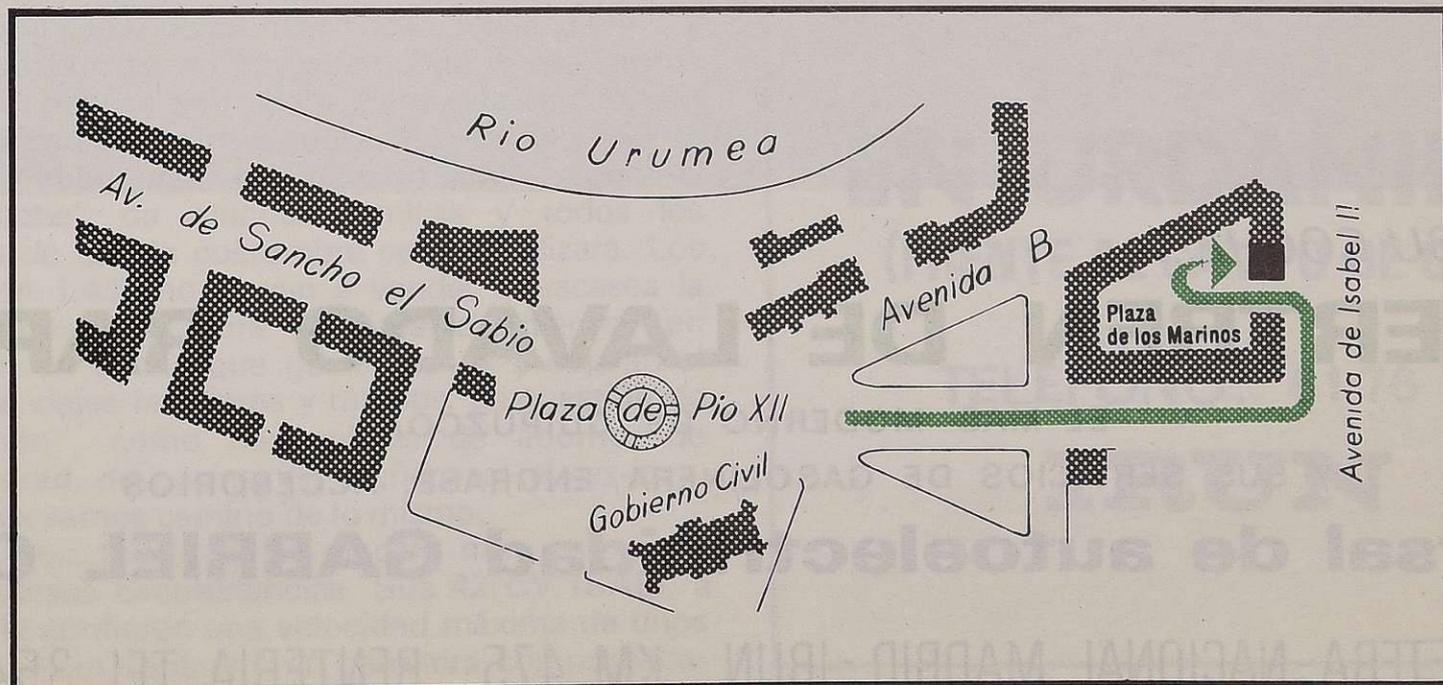
Taller Oficial de

**BENDIBERICA, S. A.**

que equipa en origen los modelos de las siguientes Marcas:  
MORRIS - M.G. - RENAULT, 4 L, R 8 y R 10 - SIMCA 1000 - DODGE  
SEAT todos los modelos - Camiones EBRO, SAVA y PEGASO.

Avenida de Isabel II - Plaza de los Marineros - Teléfono 454993

**SAN SEBASTIAN**



EN LA CARRETERA GENERAL SAN SEBASTIAN-IRUN  
(pasado Rentería)

# RESTAURANTE LINTZIRIN

LE BRINDA SUS MODERNAS INSTALACIONES:

**GRAN PARKING • CAFETERIA • BARRA AMERICANA**

Solicite presupuestos para bodas, banquetes, despedidas, etc.



Y PARA SU COCHE...

## **SUPERTREN DE LAVADO RAPIDO**

EL MAS MODERNO DE GUIPUZCOA

Y SUS SERVICIOS DE GASOLINERA, ENGRASE, ACCESORIOS

**sucursal de autoelectricidad GABRIEL COCA**

CARRETERA NACIONAL MADRID - IRUN - KM. 475 - RENTERIA TEL. 354.440

# POR SU ECONOMIA EL SEAT 850 "COCHE DE ESPAÑA"

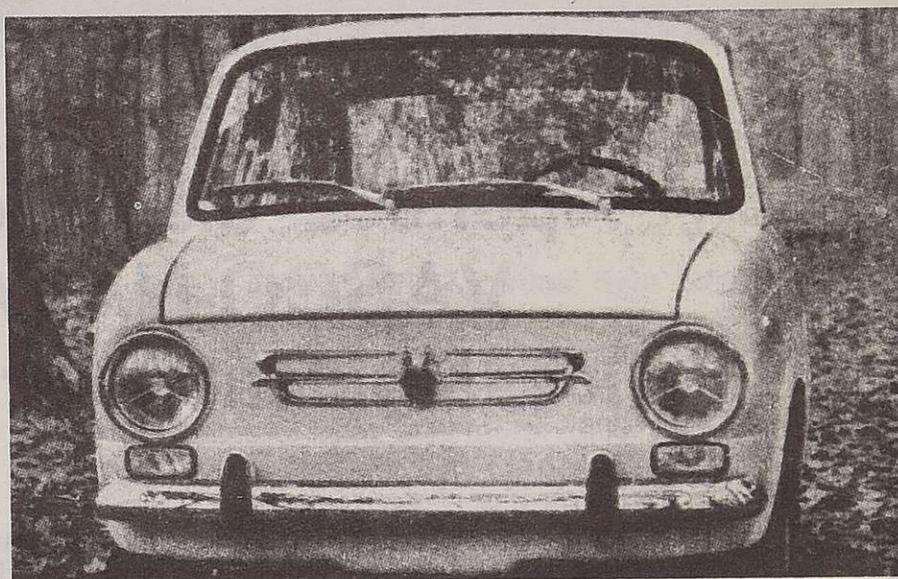
Por derecho propio, y por la crisis del petróleo, el 850 se ha convertido, desde el punto de vista económico, en un insospechado "coche del año" o "coche de España". Son los propios usuarios quienes han determinado este título. En 1972, el 850 fue por tercer año consecutivo el coche más vendido en España, desbancando al propio 600, del que apenas le separaba una pequeña diferencia en precio y consumo, lo que determinaría la "asfixia" del bravo 600. Además, el trato fiscal de que gozaba le situó con ventajas frente a otros modelos de cilindrada superior. En 1973, la novedad del 127, por un lado, y a la subida de la renta per capita que ha popularizado súbitamente la cilindrada 1.200 c.c., y al 124, en particular, estos dos modelos han adelantado al 850. ¿Momentáneamente? Es posible, si la gasolina escasea... pero el caso es que sólo en los diez primeros meses del año se habían vendido más de 58.000 unidades del 850, no sólo en el mercado interior, sino en el exterior, donde tiene muy buena acogida por análogas razones. Es decir, se venden casi 6.000 unidades mensuales, o 200 diarias, cifra que no está mal. Más de tres millones de personas ruedan en toda España a bordo de un Seat 850, ya que la producción acumulada se acerca a los 650.000, pero descontando 20.000 que no circulan, por ejemplo, y a 5 personas de media, salen más de tres millones de españoles motorizados. Es posible que ni siquiera en 600 se movilice tanta gente, habida cuenta de que nació casi diez años antes, por lo que su porcentaje de desguaces es mucho mayor. De hecho, hoy pueden estar circulando "de verdad" muchos más 850 que 600.

## LOS RIVALES

Si nos atenemos al precio y al consumo, cuatro son los rivales que el 850 tiene entre los coches actualmente en venta en nuestro país: el Simca 900, el Citroen 2 CV., el Renault 4 y el Mini 850 "Normal" —este último, competitivo en precio, más no en consumo—, pero las cifras de venta conjuntas de los cuatro apenas llegan a ser la octava parte de las del Seat 850, por lo que éste, con pleno merecimiento, se erige en vencedor de una categoría llamada a tomar creciente importancia internacional si las cosas van a seguir como parece durante los tiempos venideros. A fin y al cabo, siempre prevalecerá la lógica y los 850, no sólo por economía, son coches profundamente lógicos, con ese racionalismo europeo que fue capaz de fabricar hace años el coche del futuro, aunque Europa no haya demostrado esa misma previsión en su política petrolífera. Pero esta es cuestión aparte. Al margen de la crisis petrolífera, el Seat 850 ha empezado a imponerse en nuestro país como el "segundo coche" de muchas familias y todos los síntomas son de que la costumbre se generalizará. Los que tengan un 1.430 no lo van a vender si escasea la gasolina; simplemente para los desplazamientos en ciudad usarán un coche que gaste menos y dejarán el 1.430 para los viajes familiares y rápidos. Es cuestión de "especialización", como hay relojes de adorno, de bolsillo, de pared, de cocina, de muñeca o relojes-joya. Con los coches vamos camino de lo mismo.

Se trata, con todo, de un modelo muy apto para actuar en diversas circunstancias. Sus 42 CV (SAE), a 5.100 r.p.m., le confieren una velocidad máxima de unos 130 Km/h., con un consumo en carretera comprobada-

mente inferior a los 7 litros. Desde este punto de vista, ciertamente no es tan de lamentar la desaparición del veterano 600, ya que el consumo de ambos modelos resulta muy similar, especialmente a velocidades de 80 Km/h. y superiores, siendo en cambio más altas las prestaciones del 850, tanto en capacidad interior como en maletero y, llegado el caso, en capacidad de remolque.



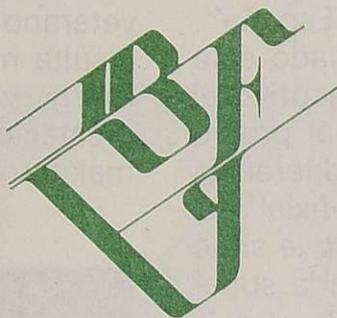
**EN URDANIBIA**  
(FRENTE AL CAMPO DE GOLF)

TELEFONO: 61 76 51

**IRUN**

# INDOUBAN

Banco de Financiación Industrial



pone a disposición de la región  
**VASCO-NAVARRA Y RIOJA,**  
los siguientes grupos de Servicios:

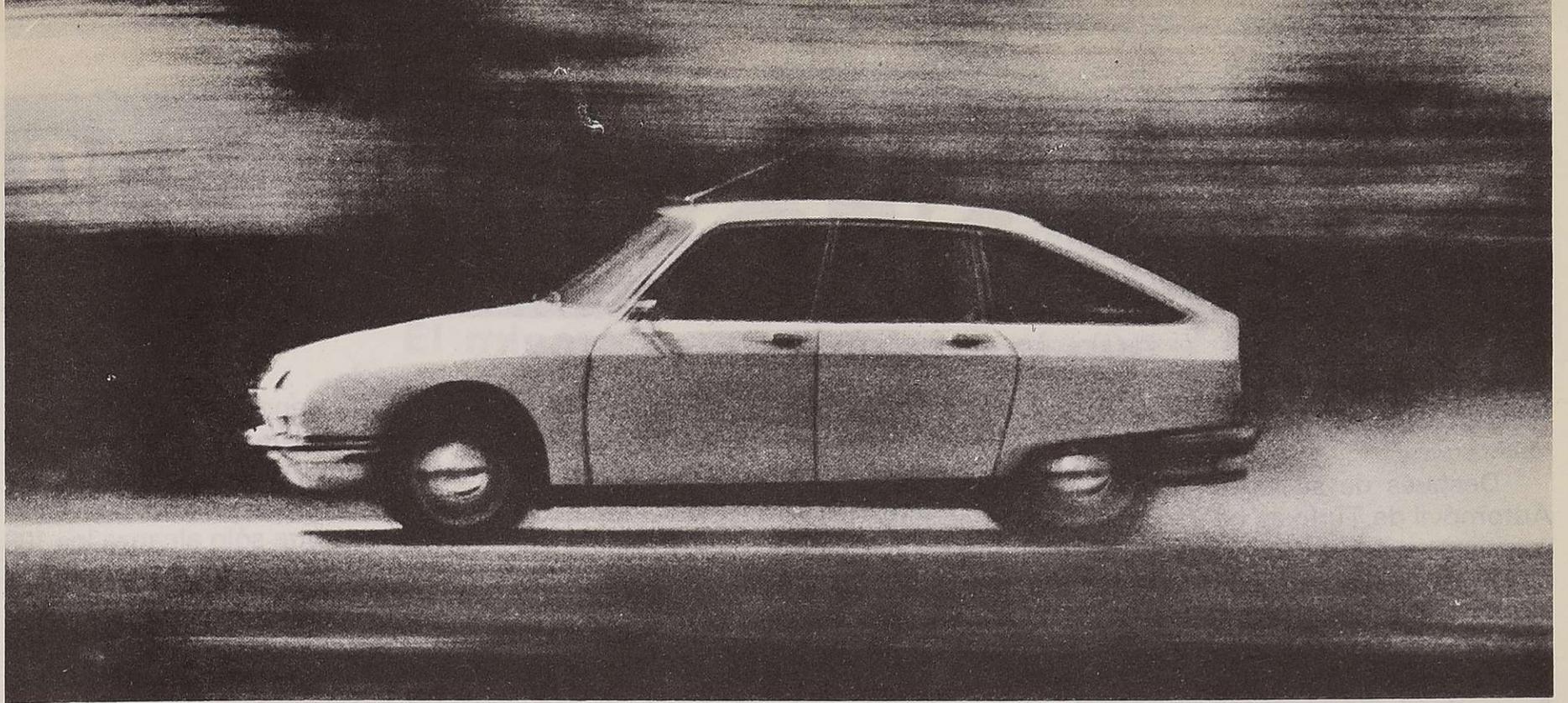
- **CREDITOS** a medio y largo plazo para financiar nuevas inversiones en capital fijo.
- **PARTICIPACION** en empresas.
- **COLABORACION** en la colocación de acciones y obligaciones en el mercado de capitales.
- **ASISTENCIA** en el estudio y promoción de proyectos industriales.
- **ASESORAMIENTO** en los planes financieros y en la búsqueda de socios industriales y financieros, nacionales o extranjeros, especialmente para la pequeña y mediana empresa.
- **SERVICIOS** relacionados con el **COMERCIO EXTERIOR.**

**y también ofrece:**

- Todo tipo de **OPERACIONES DE AHORRO**, ordinario y a plazo.
- **BONOS DE CAJA** cotizables en Bolsa, con amplias exenciones fiscales.
- Certificados de **DEPOSITOS ENDOSABLES.**
- **DEPOSITOS A PLAZO** a más de dos años.
- Y en general **TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS** en virtud de lo dispuesto en la Orden Ministerial de 31 de Mayo de 1963.

INDOUBAN

**ELCANO, 3 SAN SEBASTIAN**



# CITROEN GS, MEJOR COCHE DE 1973 EN ESPAÑA

De nuevo, el diario ABC ha convocado a la Prensa técnica del motor para elegir "el mejor coche del año" en España. Veinticuatro periodistas, de los treinta consultados, han respondido y su respuesta señala una absoluta mayoría a favor del Citroen GS, que ha sido distinguido "mejor coche de 1973" al reunir 725,5 puntos por 651,5 del Seat 1800 coupé, su inmediato seguidor; más atrás aún quedan el Seat 1430 con motor 1600 (630,5 puntos) y el Seat 132 (626,5 puntos).

Los periodistas especializados de diferentes ciudades españolas han votado, de 0 a 9, en cuatro conceptos: técnica, estética, "performances" y economía. El Citroen GS ha obtenido el primer puesto en técnica y economía, el segundo en estética y el cuarto en "Performances".

El reconocimiento de los expertos hacia la calidad técnica del Citroen GS ha sido tan amplio, que el n.º de notas máximas conseguidas por el coche, sólo en el citado capítulo, es superior a la nota máxima de cada uno de sus ocasionales competidores en los cuatro conceptos. Quince periodistas

distinguieron con 9 (nota máxima) la técnica del GS, otros siete con 8 y uno con 7. Solo otro puntuó con una nota inferior.

La clasificación por capítulos, también interesante, ha sido ésta:

Técnica.— Citroen GS, 202 Puntos; Seat 1800 coupé, 163; Seat 132, 156; Seat 1430 motor 1600, 154,5

Estética.— Seat 1800 coupé, 183 puntos; Citroen GS, 180,5; Seat 132, 157,5; Seat 1430 motor 1600, 148.

Performances.— Seat 1430 motor 1600, 184,5 puntos; Seat 1800 coupé, 179,5; Seat 132, 178; Citroen GS, 168,5.

Economía.— Citroen GS, 174,5 Puntos; Seat 1430 motor 1600, 143,5. Seat 132, 135; Seat 1800 coupé, 126.

Esto da la siguiente clasificación final:

1.º.— Citroen GS, 725,5 puntos.

2.º.— Seat 1800 coupé, 651,5.

3.º.— Seat 1430 motor 1600, 630,5

4.º.— Seat 132, 626,5.

En resumen, de los veinticuatro periodistas que contestan, veinte dan al Citroen GS el primer puesto absoluto; dos le colocan también el primero, empatado con otro modelo; para uno es segundo y para otro tercero.

Con este premio, son ya ocho los títulos obtenidos por el Citroen GS en otros tantos países de Europa, donde ya fue "coche del año" en Inglaterra, Holanda, Dinamarca, Checoslovaquia y Yugoslavia; Gran Premio de Arte y la Industria en Francia; y premio "Style Auto Award", del jurado internacional de carroceros y estilistas.

El Citroen GS reafirma su fama de coche más premiado de Europa.

## C.I.D.E.

PARA PERFECCIONAR  
IDIOMAS EN EL  
EXTRANJERO

ESTANCIAS EN FAMILIAS COMO HUESPEDES PAGANDO  
FRANCIA - INGLATERRA - ALEMANIA - ITALIA  
EE. UU. - IRLANDA

VIAJES ACOMPAÑADOS, EN GRUPO E INDIVIDUALES

Información:  
C.I.D.E. - Prim, 28 - Teléfono 453569 (de 5 a 7)  
SAN SEBASTIAN

C.I.D.E. Prim, 28  
San Sebastián

Ruego me envíen información.

Don .....

Domicilio .....

Población .....



**un coche  
de dos  
cilindros**

# ASI ES EL FIAT 126

## — Características y prestaciones.

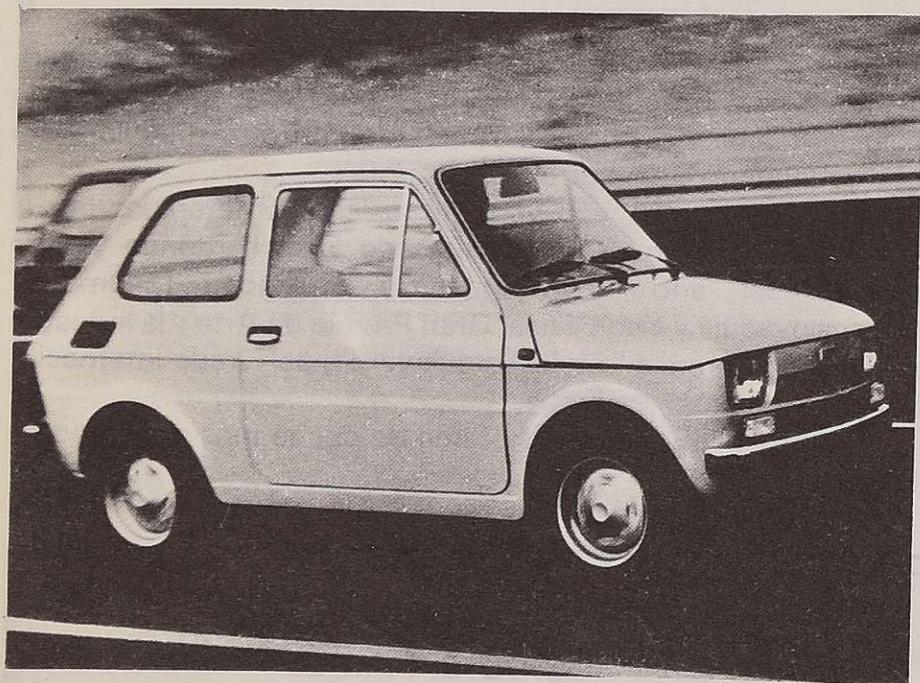
Después de su lanzamiento en el último Salón del Automóvil de Turín se ha venido hablando en periódicos y revistas del Fiat 126. ¿Qué representa en realidad este nuevo modelo dentro de la familia a que pertenece?

Es el más pequeño de los "hermanos". Llegó como sustituto del 500, un coche de dos cilindros y de dos puertas, más pequeño e inferior al 600 (cuatro cilindros). Pasar de dos a cuatro cilindros significa dar un salto generacional en el mundo de los coches.

El 126 está bien diseñado. Su línea es atractiva y moderna. La terminación en "skay" negro de la parte correspondiente al panel de instrumentos le da cierto aire de "coche serio". Realmente resulta un serio instrumento de desplazamiento ciudadano, tanto por sus dimensiones (3,05 m. de longitud y 1,37 m. de anchura) como por sus cuatro plazas, bastante cómodas para el tamaño total del coche, en distancias reducidas.

### EN CARRETERA "DEFENDIENDOSE" SOLAMENTE

Para carretera, como su antecesor el "500" resulta poco veloz y un tanto incómodo. Es un coche no



diseñado para grandes trayectos. Incluso su depósito de carburante (21 litros) no le permite una autonomía por encima de los 300 Kms. El consumo resulta moderado a 95-100 por hora (unos 7 litros por 100 kms.) y muy bajo a 60 Km/h. ya que no llega a los 5 litros. La única pega que se le puede poner a éste respecto es la utilización de gasolina "super", recomendada por la Casa. Con una relación de compresión de 7,7 a 1 sería lógico que utilizara gasolina normal. Respecto al "500" aumenta su potencia en cinco caballos y la compresión de 7,1 pasa a 7,7. El motor resulta elástico y la tercera velocidad puede mantenerse hasta los 90 km. hora. Un fallo que debería ser subsanado lo constituye no llevar sincronizada la primera velocidad, ya que para el tráfico ciudadano es casi

indispensable. El maletero sigue siendo pequeño, a pesar de haber trasladado a la parte posterior el depósito de gasolina. Sólo caben dos bultos de reducidas dimensiones.

A pesar de su pequeñez y de que sólo alcanza los 108 por hora puede emplearse en desplazamientos cortos y medianos, sin que se note incómodo el viajero. En esto gana bastante el español "600", cuyas prestaciones por carretera son proverbiales, sin que tampoco llegue a la potencia necesaria para viajes largos y con frecuentes adelantamientos.

En general, el público exige hoy cilindradas mayores, coches con más potencia. Pero el "126" es una buena "potencia", utilizada en manos de conductor de distancias pequeñas, de quien no aspire a recorrer el mundo con él, ni siquiera a emular las hazañas del "600" (en realidad un 750, actualmente) en sus tiempos heroicos. Correr a más de 100 en un "126" lleva consigo bastante ruido y cierta vibración. No es conveniente subir de los 80-85 Km/hora más que en condiciones excepcionales (cuestas abajo, rectas despejadas, etc.) Por lo demás, frena bien y conserva la estabilidad (con suspensión algo dura). El modelo va provisto de calefacción por aire proveniente de la refrigeración del motor. Es bastante sensible al viento y sus parachoques resultan algo débiles.

### RESUMEN: UN COCHECITO SIMPATICO

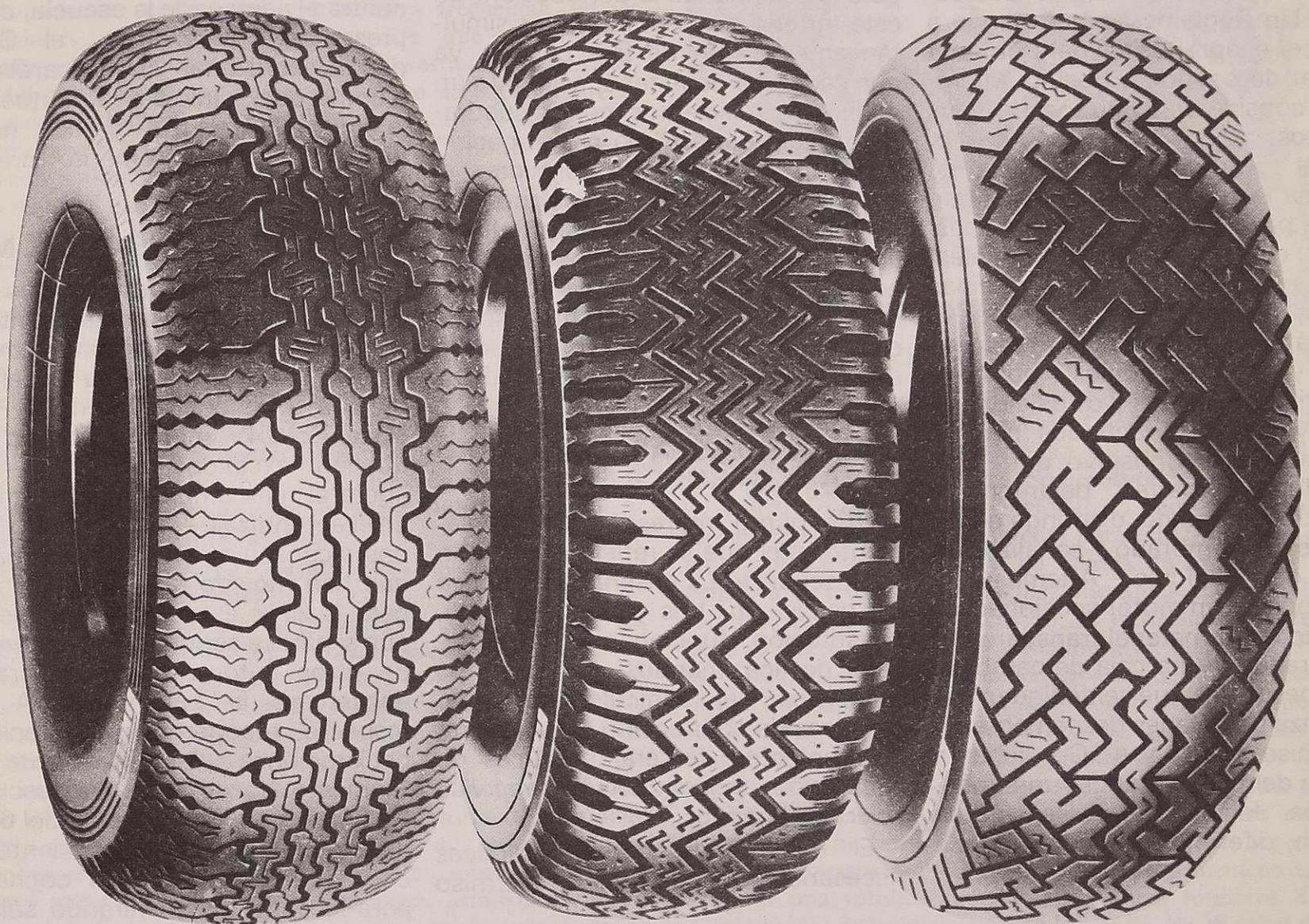
El simpático Fiat llega después de los cuatro millones de "500" fabricados por la marca. El coche "pequeño" ha mejorado. Subsiste la incomodidad del acceso a los asientos posteriores, su estrechez en viajes largos, su autonomía proporcionada a los trayectos lógicos a recorrer, su primera no sincronizada y demás consecuencias lógicas del coche y su precio. Gana en consumo, en línea, en acabado interior y exterior, en situación del depósito de la gasolina, en neumáticos (135 ZX SR-12, frente a los 125 del "500"). Bien, la crítica y el público de Italia lo han acogido con simpatía.

**MOTOR PRESS**



# Disfrute en su coche de unos "radial Cinturato"

El mismo neumático con el que destacados pilotos en todo el mundo han alcanzado resonantes triunfos, en los más prestigiosos rallies.



**CINTURATO **  
**¡miles de kilómetros y seguridad!**



**Campeón  
de Europa  
de Rallies  
1972**

# UN REGLAMENTO DIFÍCIL

## NUEVAS NORMAS PARA LAS AUTOESCUELAS

- ¿Por qué se elimina al "600" de la enseñanza?
- Previsible aumento en el precio de aprendizaje.

Por una Orden del Ministerio de la Gobernación, aparecida en el "B.O.E." el pasado 27 de abril, se aprueba el Reglamento por el que han de regirse, en adelante, las autoescuelas. Un Reglamento que tiende a encarecer el aprendizaje para obtener el carnet de conducir. Resulta interesante considerar alguno de sus preceptos.

En el capítulo 1.º, destacar la exigencia del material didáctico que deben poseer las auto-escuelas. Aparte de otras cosas (señales, maqueta mural magnética, láminas murales, encerado...), se requieren: un semáforo con las luces reglamentarias y las adiciones posibles; diapositivas, películas y otros elementos proyectables adecuados para la enseñanza; un dispositivo que, presentando las partes delantera y trasera de un turismo, disponga de los sistemas de alumbrado y señalización óptica del vehículo. Además, se deberá poseer un motor seccionado o construido con material transparente, un embrague y una caja de cambios. Las autoescuelas que se dediquen a la enseñanza de quienes deseen obtener el permiso de clase C, deberán disponer de otros órganos fundamentales de los automóviles, como dirección, diferencial, frenos hidráulicos, etc.

Por otra parte, se dispone en el Reglamento que cada autoescuela deberá disponer de un terreno mínimo de 1.000 metros cuadrados para la práctica de la conducción. En este terreno no podrán actuar simultáneamente más de tres coches, ya que cada uno debe tener asignado un mínimo de trescientos metros cuadrados. ¿Qué autoescuela o agrupación de autoescuelas podrá permitirse el lujo de invertir varios millones de pesetas en un terreno para prácticas, especialmente cuando sólo podrá actuar en este terreno con tres coches a la vez? He aquí una disposición difícil, por muy buena voluntad que los regentes de las autoescuelas pongan en cumplir la ley.

### DIECIOCHO CLASES, MÍNIMO PARA EL CARNET B

Otro punto interesante del Reglamento es el que se refiere al régimen de enseñanza. La enseñanza práctica se divide en tres fases: primera, constitución, funcionamiento y manejo de los mandos y elementos esenciales del vehículo; segunda, prácticas de conducción y realización de maniobras; tercera, prácticas de circulación y conducción en vías abiertas al tráfico.

El mínimo de clases prácticas necesarias para obtener un permiso

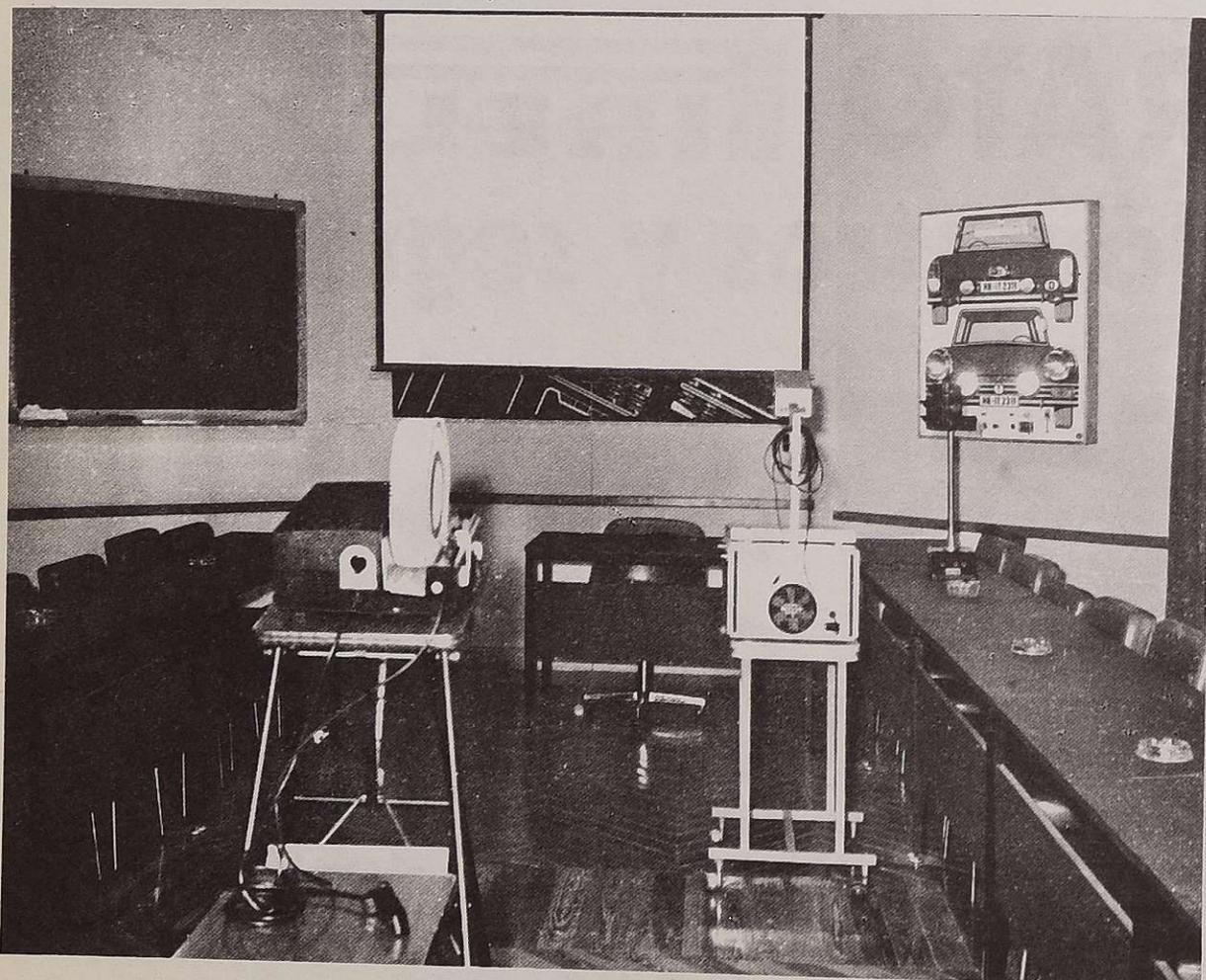
de clase B son dieciocho, de una hora de duración. Naturalmente, será el criterio de la autoescuela quien decida si un alumno está suficientemente preparado para presentarse a examen. En caso de no ser así, deberá continuar las clases, dentro de ciclos reducidos especialmente adecuados a las necesidades del aspirante. Si éste, contra el parecer de la escuela, decide presentarse a examen, el Centro deberá consignar en la cartilla del alumno que, a juicio de la autoescuela, el aspirante al carnet no se encuentra suficientemente preparado.

### DESAPARECEN EL 600 Y EL MINI

Acaso uno de los pasajes más curiosos de la nueva reglamentación consista en la longitud mínima exigida en los vehículos para la enseñanza dirigida a obtener el permiso de la clase B: 3,45 metros, con lo cual quedan excluidos el 600 —hasta ahora el más empleado, con mucho, en el aprendizaje—, y el "Mini". No se nos alcanzan claramente las razones que han movido a la Administración para realizar esta exclusión, pero lo que sí parece seguro es que el empleo de otros automóviles más grandes encarecerá la enseñanza. A este respecto, recogemos unas recientes declaraciones del presidente del Sindicato Nacional de Autoescuelas: "si pensamos que el precio del 600 es del orden de un treinta por ciento más bajo que cualquier otro coche útil para la enseñanza (mirando sólo los más baratos), es claro que la utilización de otro coche repercutirá en los precios de la enseñanza..." Por otra parte, el mismo presidente ha manifestado que "sin duda alguna, en el momento actual, el 600 es el coche ideal para enseñar a conducir, pues además es el de más bajo índice de averías, con lo que repercute menos en los días de paralización y en el costo de las reparaciones". Afortunadamente, las autorizaciones concedidas a vehículos de longitud inferior a estos 3,45 metros, continuarán en vigor hasta que tales vehículos causen baja en la autoescuela.

En resumen, este reglamento resultará gravoso para las autoescuelas, muchas de las cuales no podrán cumplir sus exigencias. Quienes aspiran a obtener el carnet de conducir, que ya satisfacen precios que se acercan a las 10.000 pesetas por el aprendizaje, ven acercarse nubarrones todavía más negros.

**MOTOR PRESS**



# muchos fabricantes se interesan por el rotativo

## PORVENIR DEL MOTOR DE PISTON

Ultimamente puede verse con relativa frecuencia, en las publicaciones del motor, la noticia de que determinado fabricante automovilístico ha decidido "investigar" las posibilidades del motor rotativo tipo Wankel. Esto ha hecho aparecer numerosos estudios sobre este motor, con cálculo de sus ventajas e inconvenientes. ¿Es mejor que el motor de pistón? ¿Es cierto que no contamina?

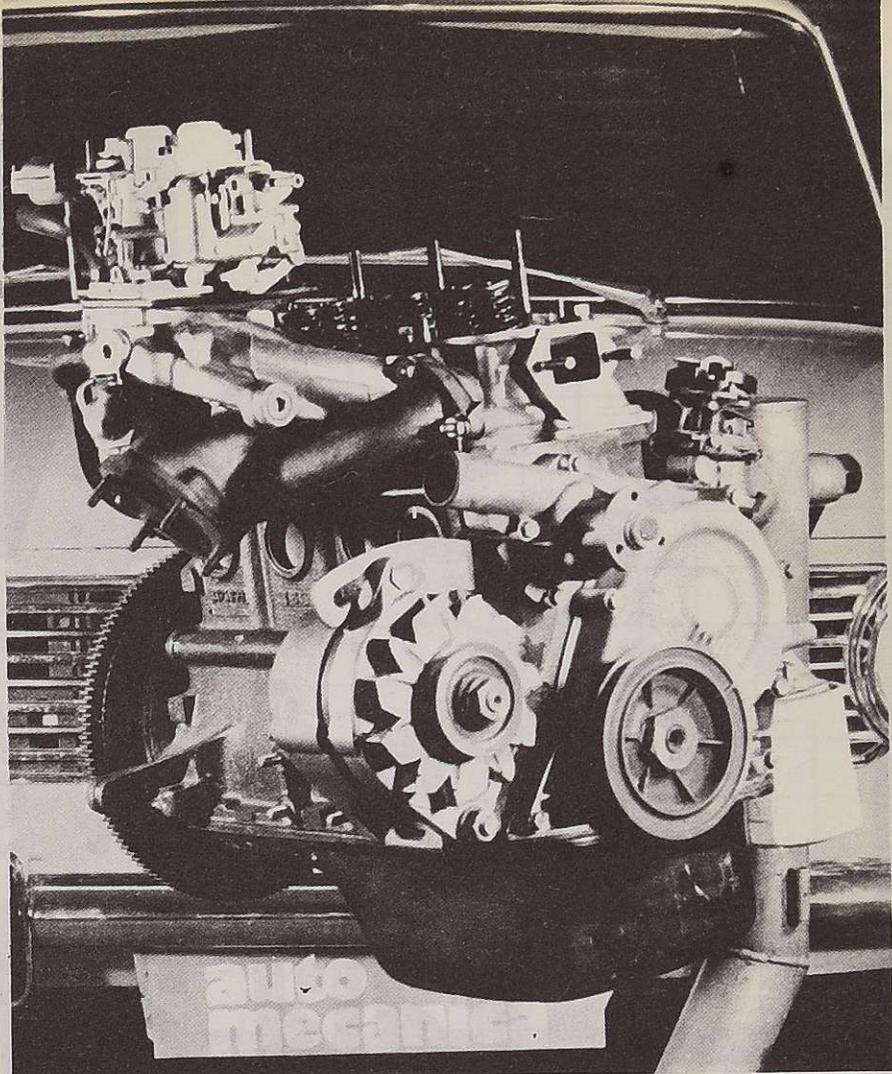
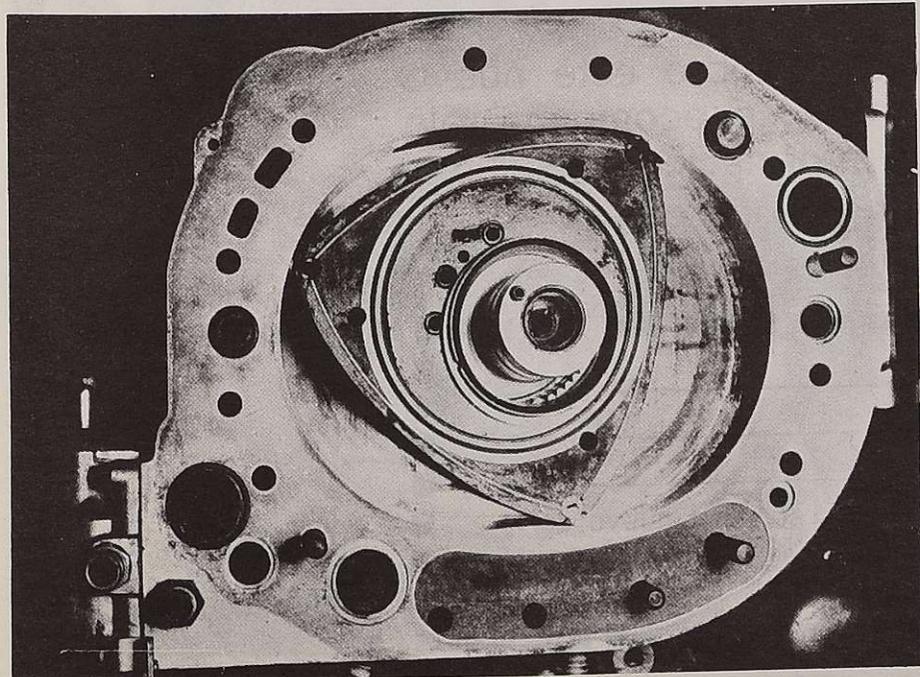
En realidad, las investigaciones sobre la idoneidad del motor rotativo están en punto muerto. Tiene ardorosos defensores y encarnizados enemigos. Lo cierto es que, por el momento, no ha logrado introducirse plenamente en el mercado mundial.

Ya en los primeros años de este siglo fueron propuestas varias soluciones para un motor rotativo. Sin embargo, el motor a pistón continuó siendo el amo indiscutible hasta que Félix Wankel presentó a la casa alemana NSU una versión de motor rotativo de funcionamiento simple y costes no muy elevados. En 1960 se presentaba en el mercado el primer N.S.U. con motor Wankel y, en la actualidad, la casa alemana tiene más de 20 contratos con varias firmas de todo el mundo, que inmediatamente se interesaron por el invento. Desde entonces, el motor rotativo es casi sinónimo de Wankel, ya que otros muchos inventos no han logrado cuajar como éste.

El motor Wankel funciona de acuerdo con el ciclo de los motores de explosión de cuatro tiempos, con pistones de movimiento alternativos, pero lo hace sobre un motor de movimiento circular continuo. El encendido es por bujía y la alimentación puede ser (al igual que en los motores tradicionales) por inyección o por carburador.

Se ha afirmado repetidamente que los motores Wankel ofrecen un rendimiento semejante a los motores de pistón; al principio, se presentó al Wankel como un sistema menos contaminante que los motores tradicionales, aunque pronto se demostró que ésto no era exacto. Se alega, asimismo, que las ventajas del Wankel se encuentran en que es más ligero y presenta una más elevada potencia específica que el motor tradicional, siendo, además, más silencioso y con menos vibraciones.

Recientemente, una publicación francesa equiparaba al NSU ro 80, equipado con motor Wankel, con una serie de coches; entre ellos el 132. Ambos modelos presentan desde luego unas relaciones muy parecidas. Pero, a la hora de comparar precios, el 132 era muchísimo más barato que el NSU-80.



### INCONVENIENTES: CONSUMO DE ACEITE Y DE BUJIAS

Sobre las ventajas anteriormente citadas, el Wankel presenta algunos graves inconvenientes, entre los que se hallan el consumo de aceite, mayor que en los motores de pistón, y la menor duración de las bujías. Son motores mucho más difíciles de construir que los convencionales. Requieren maquinaria específica, diseñada especialmente para este fin, lo que encarece notablemente su realización en contra de lo que se pudiera pensar a la vista de su sencillez mecánica. Un problema del rotativo, aún en vías de solución, es el de la estanqueidad, es decir el cierre hermético de la cámara en donde se produce la explosión. En este sentido, los clásicos segmentos montados en el pistón del motor alternativo son mucho más eficientes. En el rotativo las aristas del motor son las únicas encargadas de mantener la estanqueidad imprescindible y ello hace que estén sometidas a un trabajo excesivamente duro. Por otra parte, los vendedores americanos de automóviles equipados con motor rotativo han hecho una observación importante: los garajes de servicio y reparación no están preparados técnicamente para afrontar una súbita irrupción de motores rotativos. Como ha señalado uno de los dirigentes de la VMW, los Wankel deben ser realmente mejores que el resto de las máquinas si quieren ser adoptados por la generalidad de los constructores. A esto deben añadirse los buenos resultados y la creciente mejora a que nos tienen acostumbrados los fabricantes que utilizan motores a pistón.

Pese a todo ello, varios fabricantes se han interesado por el Wankel, Volvo, General Motors, Volkswagen y British Leyland están celebrando conversaciones con Audi NSU con vistas a un posible acuerdo. Por otra parte, conocidas son las relaciones de Citroen con el motor rotativo, y Fiat ha estado igualmente vigilante en este terreno. También Ford y Renault están interesadas en los Wankel. En Japón, Toyo-Kogyo produce los automóviles Mazda, dotados de motores Wankel, lo que representa la cuarta parte de su producción. La Suzuki, por su parte, comenzará pronto a lanzar motores Wankel de producción propia en sus motocicletas. Pero las dudas y la investigación persisten en la mayor parte de los fabricantes, hasta el punto de que puede afirmarse que el Wankel está "a prueba", y lo seguirá estando aún muchos años.

Ultimamente han surgido varios nuevos sistemas de motores rotativos que "vienen pegando" con cierta fuerza: recordamos los modelos inventados por Anidyne, Clarke, Sarich y Huf, cuyas características técnicas sería complicado enumerar en este artículo. También un español, Antonio Rodríguez Huerta, ha desarrollado un motor rotativo que quema todos los gases y que ha despertado el interés de varias casas automovilísticas.

MOTOR PRESS

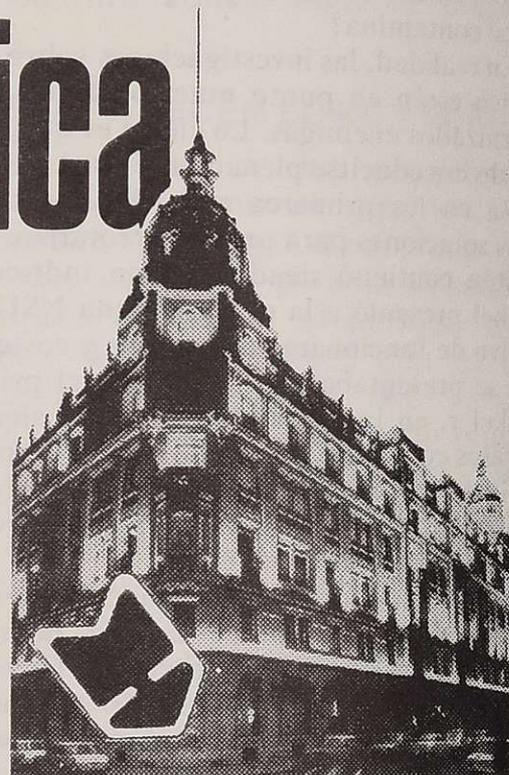
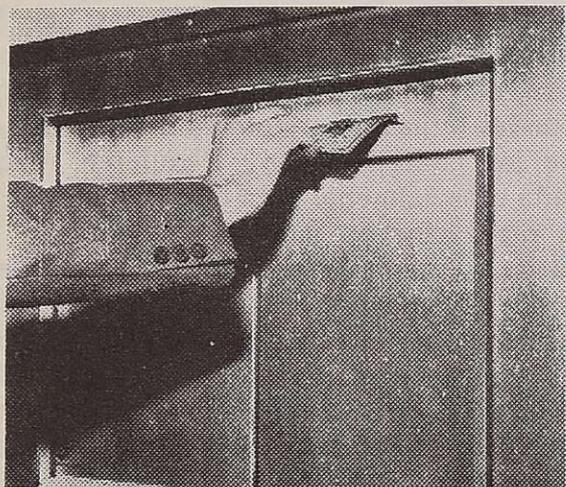
# un nuevo servicio

de la



Caja de Ahorros Municipal  
de San Sebastián

## caja automática



En nuestro Edificio Central hemos instalado un nuevo servicio para el hombre de hoy.

En cualquier momento, durante las 24 horas del día, puede Ud. retirar dinero efectivo por medio de nuestro servicio de Caja Automática.

Su funcionamiento es muy sencillo. Basta:

- Introducir una tarjeta que le será facilitada en cualquier oficina de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.
- Pulsar unas teclas.
- Retirar el dinero.

Si desea conocer más detalles sobre este nuevo servicio, envíenos el cupón que se acompaña y le proporcionaremos una amplia información del mismo.

*Un servicio es interesante cuando es útil.*

*Serle útil es nuestro objetivo.*

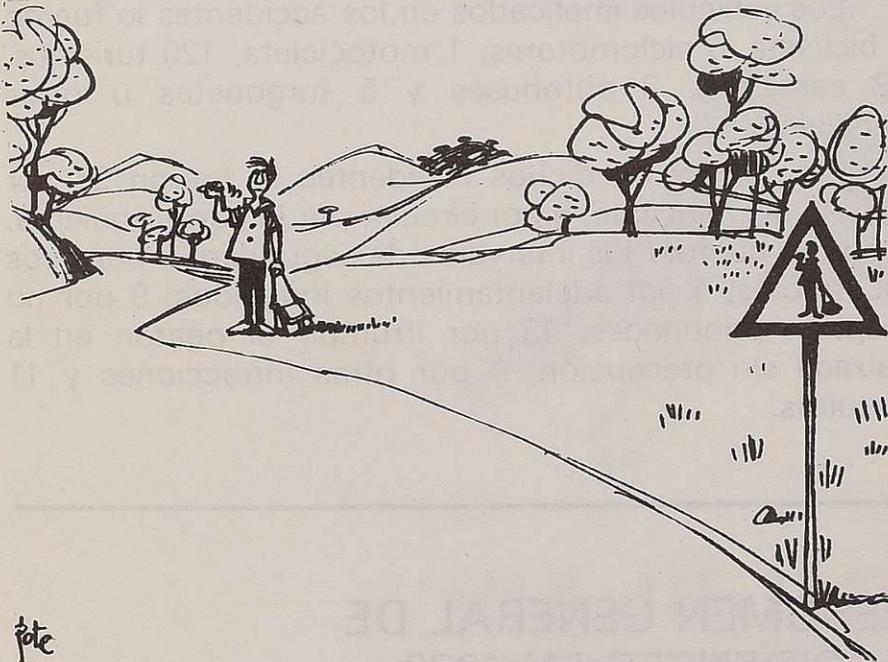
Don \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

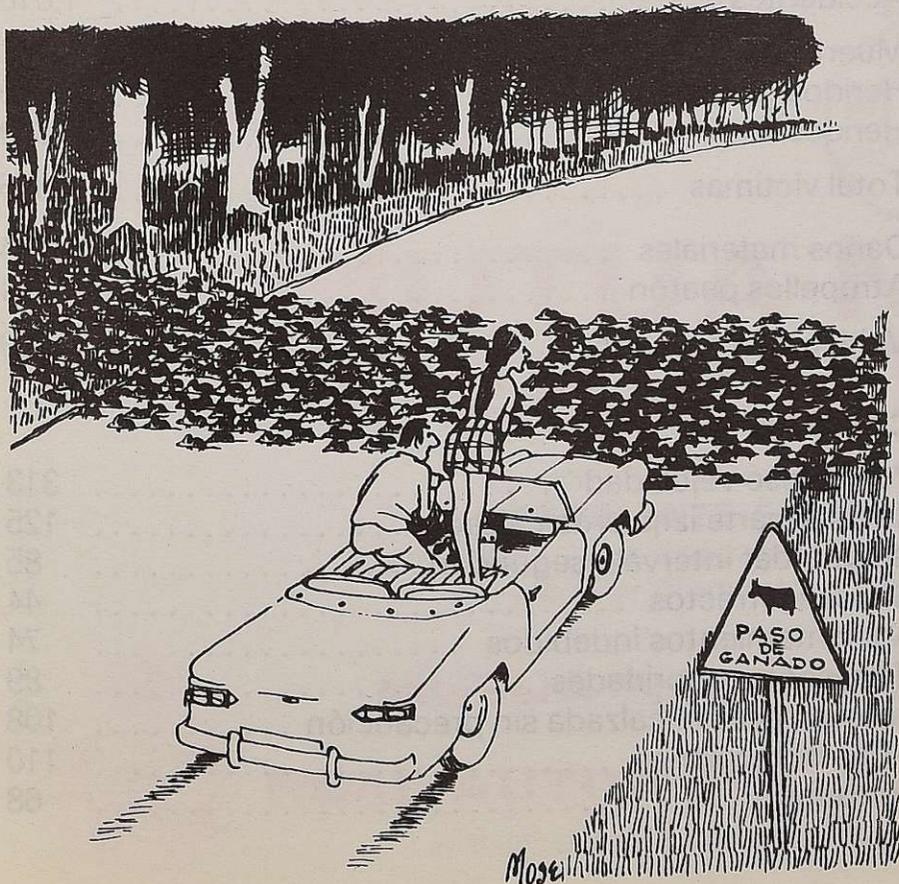
Población \_\_\_\_\_

Desea recibir información complementaria sobre el nuevo servicio "CAJA AUTOMÁTICA" de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.

4



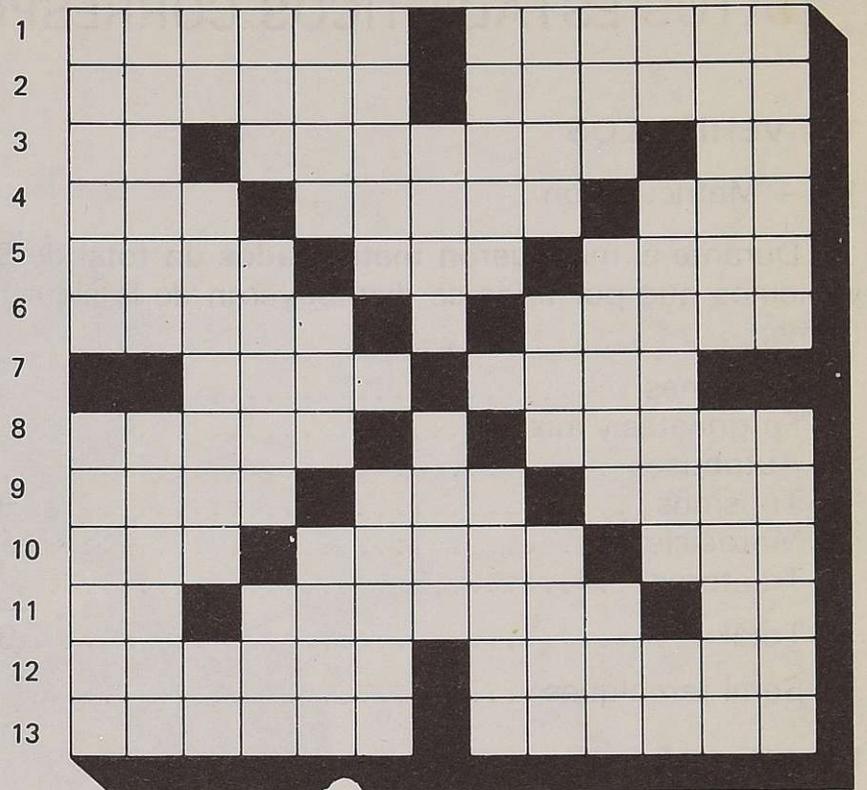
NUEVAS SEÑALES



# CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



## HORIZONTALES:

- 1.— Adorno, compostura. Máquina generadora de corriente eléctrica continua.
- 2.— Medio de transporte. Persiguen sin dar tregua.
- 3.— Pronombre personal. Dedicados, muy apagados. Consonantes.
- 4.— Terminación de aumentativo femenino. Darse al ocio. Masa de nieve que cae de las altas montañas (falta la última letra).
- 5.— Itinerario de un viaje. Nombre de vocal en plural. Marca de automóvil.
- 6.— Tostado, abrasado. Acción de prender o agarrar.
- 7.— Vocales iguales. Vocales.
- 8.— Elementos de iluminación del automóvil. La uva sin madurar.
- 9.— Tienes alegría. Adverbio latino que significa así. Incrédula.
- 10.— Perteneciente a los montañeses de Escocia (falta la última letra). Manada de cerdos. Nombre del ergio en la nomenclatura internacional.
- 11.— Símbolo químico del sodio. Marca de automóvil. Interjección para dar ánimo.
- 12.— Odre de cuero de buey. Uno de los reinos de la naturaleza.
- 13.— Mezcla desleída con que se aderezan los guisados (plural). De Dinamarca.

## VERTICALES:

- 1.— Mujer que demanda en juicio. Elementos de detención del automóvil.
- 2.— Marca de automóvil. Iracunda, encolerizada.
- 3.— Símbolo químico del Americio. Molduras en las escuadras de puertas y ventanas. Consonantes.
- 4.— Camino, carril. Saludo, despedida. Preposición inseparable que significa del lado de acá.
- 5.— Metaloides de color gris negruzco. Del verbo oír. Mojón terminado en punta.
- 6.— Agata aislada de colores distintos. Situadas.
- 7.— Número. Atar.
- 8.— Del verbo datar. Del verbo croar.
- 9.— Humor seroso de llagas y tumores. Devota. Planta semejante a la espadaña (al revés).
- 10.— Pronombre personal. Larva vermiforme de mariposas. (Joaquín) Compositor y pianista español (1883-1950).
- 11.— Campeón. Bajarte. Pronombre.
- 12.— Del verbo mallar. Pertenecientes al aire.
- 13.— Hace ondas. Pastora joven.

## VERTICALES:

- 1 — Atavio. Dinamo. 2 — Camión. Acosan. 3 — Tú. Adictos. Ld. 4 — Ona. Oclar. Alu. 5 — Ruta. Ees. Opel. 6 — Asado. Presa. 7 — lll. Oña. 8 — Faros. Agraz. 9 — Rtes. Sic. Atea. 10 — Ers. Píara. Erg. 11 — Na. Citroen. Ea. 12 — Odrina. Animal. 13 — Salsas. Danesa.
- 1 — Actor. Frenos. 2 — Tannus. Alrada. 3 — Am. Ataires. Rl. 4 — Via. Adíós. Cis. 5 — Iodo. Ois. Pina. 6 — Onice. Sitas. 7 — Cien. Liar. 8 — Datas. Croad. Me. 9 — Icor. Pía. Aena. 10 — Nos. Oruga. Nin. 11 — As. Apearte. Me. 12 — Malles. Aéreas. 13 — Ondula. Zagala.

## HORIZONTALES:

## SOLUCION:

# JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE DICIEMBRE 1973

## 1.— VEHICULOS

### 1.1.— Matriculación

Durante el mes fueron matriculados un total de 980 vehículos que por tipos se distribuyeron de la siguiente forma:

Camiones .....	44
Furgonetas y mixtas .....	60
Autobuses .....	2
Turismos .....	844
Motocicletas .....	22
Tractores .....	8
Total .....	980
Semi-remolques .....	23

### 1.2.— Transferencias.

El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 677.

## 2.— CONDUCTORES

Se han expedido un total de 1.151 permisos de conducción que por clases se clasificaron de la siguiente forma:

De la clase A-1 .....	5
De la clase A-2 .....	78
De la clase B .....	1.025
De la clase C .....	25
De la clase D .....	10
De la clase E .....	8
Total .....	1.151

### 2.2.— Licencias de conducción.

Se han expedido un total de 164 licencias de conducción.

## 3.— SANCIONES

Por infracción al Código de la Circulación .....	2.489
Por infracción al Reglamento Transportes .....	108
Total .....	2.597

## 4.— ACCIDENTES

Durante el mes hubo un total de 98 accidentes de los que 21 lo fueron en zona urbana y 77 en interurbana.

Hubo un total de 116 víctimas que originaron 10 muertos, 50 heridos graves y 56 leves. Igualmente se produjeron 21 accidentes con daños materiales y 26 atropellos a peatones.

Los vehículos implicados en los accidentes lo fueron 1 bicicleta, 5 ciclomotores, 1 motocicleta, 120 turismos, 22 camiones, 3 autobuses y 5 furgonetas u otros vehículos.

Las causas de dichos accidentes lo fueron 36 por exceso de velocidad, 5 por circular por la parte izquierda, 9 por no guardar los intervalos de seguridad, 2 por giros incorrectos, 4 por adelantamientos indebidos, 9 por no respetar prioridades, 13 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 9 por otras infracciones y 11 fortuitos.

## ACCIDENTES OCURRIDOS DURANTE LAS PASADAS FIESTAS DE NAVIDAD, AÑO NUEVO Y REYES

### En carretera

Con víctimas .....	27
Daños materiales .....	13
Muertos .....	5
Heridos .....	49

### Zona urbana

Con víctimas .....	8
Daños materiales .....	15
Muertos .....	—
Heridos .....	13

### TOTAL

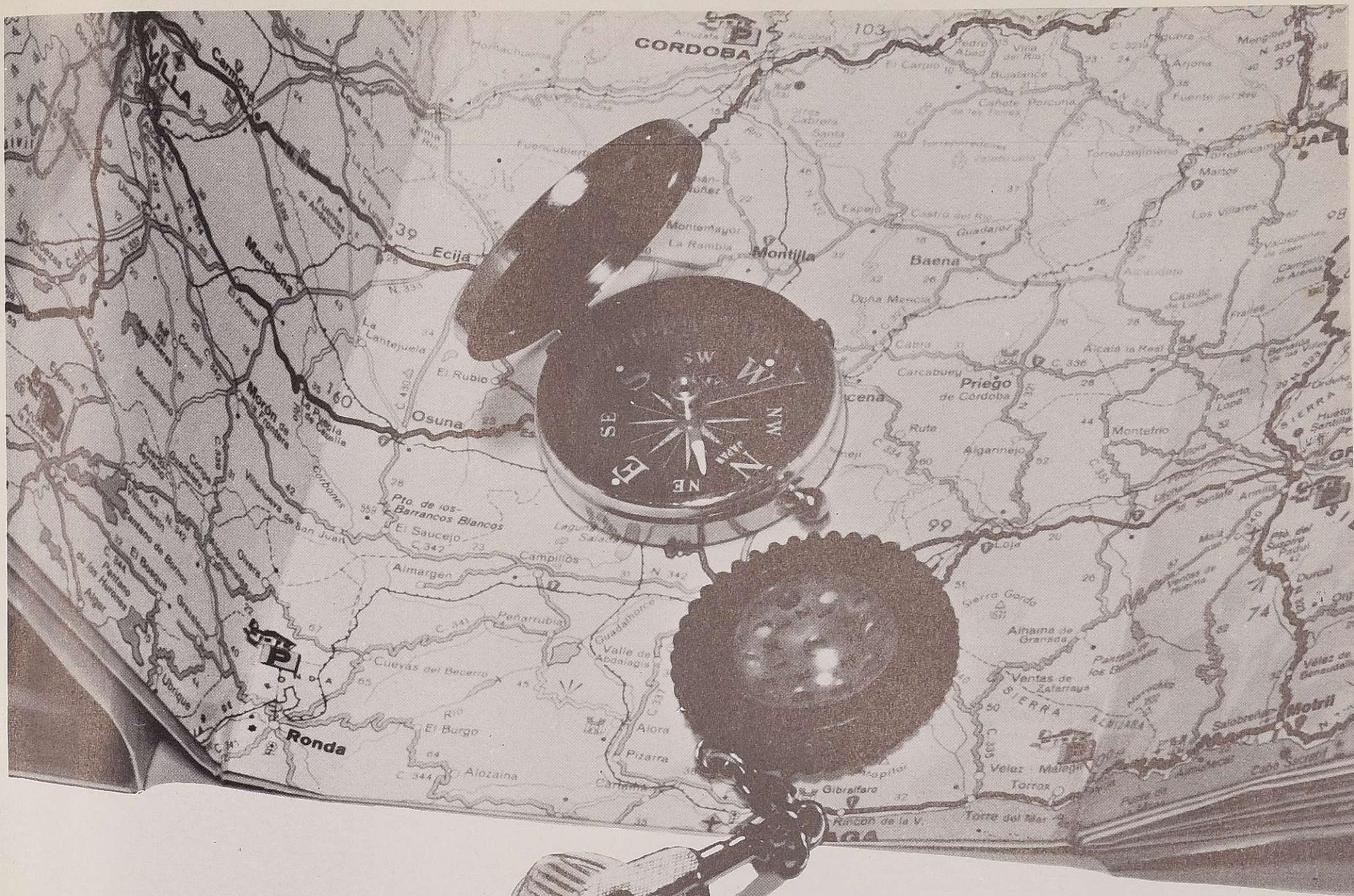
Con víctimas .....	35
Daños materiales .....	28
Muertos .....	5
Heridos .....	62

## RESUMEN GENERAL DE ACCIDENTES EN 1973

Accidentes .....	1.016
Muertos .....	106
Heridos graves .....	570
Heridos leves .....	680
Total víctimas .....	1.356
Daños materiales .....	214
Atropellos peatón .....	204
Vehículos implicados .....	1.759

### CAUSAS

Por exceso velocidad .....	313
Circular parte izquierda calzada .....	125
No guardar intervalo seguridad .....	85
Giros incorrectos .....	44
Adelantamientos indebidos .....	74
No respetar prioridades .....	89
Irrumpir peatón calzada sin precaución .....	108
Otras infracciones .....	110
Fortuitos .....	68



## VIAJE POR ESPAÑA

con la seguridad de hallar un amigo en  
cada una de las 180 delegaciones de



# MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Allí donde vea nuestra insignia encontrará un  
**EXCELENTE SERVICIO Y TOTAL ATENCION**  
que dedicamos a todos nuestros asociados  
en cualquier momento, ocasión y lugar en que lo necesiten.

**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**  
es la aseguradora oficial del

**REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**

Solicite las especiales condiciones que concedemos a nuestros socios.



# CON UN BUEN BANCO SE PUEDEN RESOLVER MUCHAS COSAS.

## CUENTAS CORRIENTES

Disponga de un talonario de cheques y ordene al Banco Guipuzcoano que atienda todos sus recibos, pagos, transferencias.

## CREDITOS

Individuales, familiares, empresariales. Consúltenos.

## ASESORIA Y OPERACIONES DE BOLSA, DEPOSITO Y ADMINISTRACION DE VALORES

Resulta sencillo invertir en Bolsa y controlar la inversión a través del Banco Guipuzcoano. Nuestros profesionales le asesorarán.

## ASESORIA

Solicite consejo, profesionalidad y discreción al Banco Guipuzcoano. Para eso están los Directores de nuestras Oficinas.

## ASESORIA Y OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR

Con agilidad, seguridad y sencillez.

## CAJAS DE SEGURIDAD Y CAJAS PERMANENTES

Para conservar objetos de valor y para ingresar dinero a cualquier hora del día o de la noche.

## NEGOCIACION DE LETRAS

## LIBRETAS DE AHORRO

Ahorrar en el Banco Guipuzcoano es muy cómodo.

## CHEQUES DE VIAJE



**Banco Guipuzcoano**

un Banco con ganas y a mano.