

El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2ª EPOCA - N.º 61

MARZO 1973



TRES SERVICIOS DEL CLUB PARA SUS VIAJES

cuando salga al extranjero

Carnet de Asistencia Internacional

Con este Carnet, cuyo costo es de 200 Ptas. y su validez de un año le anticiparemos.



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

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

Los importes anticipados los abonará el socio a su regreso en pesetas.

Bonos de Asistencia Internacional

El importe de estos Bonos, es de 400 Ptas. y su validez de un año: Con los mismos y sin otro desembolso por parte del socio abonaremos.



Para su vehículo:

- Bono n.º 1 - Repatriación del vehículo irreparable a causa de un accidente hasta su domicilio.
- Bono n.º 2 - Remolaje del vehículo hasta el taller de reparación más próximo.
- Bono n.º 3 - Envío de piezas de recambio cuando no fuera posible su adquisición en plaza.
- Bono n.º 4 - Peritaje técnico.

Para usted y sus acompañantes:

- Bono n.º 5 - Repatriación por conductor profesional del vehículo y de sus ocupantes en caso de incapacidad de su conductor habitual.
- Bono n.º 6 - Adelanto de la caución penal que le pueda ser exigida al titular para garantizar su libertad provisional, en la eventualidad de un accidente de circulación.
- Bono n.º 7 - Repatriación de heridos y enfermos hasta su domicilio:
 - por avión ambulancia.
 - por avión de línea regular.
 - por ambulancia, tren, etc.

SERVICIO DE VIAJES

con el asesoramiento técnico de

VIAJES TOURING CLUB, S. A. (Grupo A - título n.º 175)

- Preparación de itinerarios y presupuestos por ferrocarril, carretera, avión y barco.
- Billetes de Ferrocarril, Avión y Barco.
- Reserva de plazas en hoteles y apartamentos de España y el Extranjero.
- Cruceros - Excursiones.
- Coches de alquiler con o sin conductor.

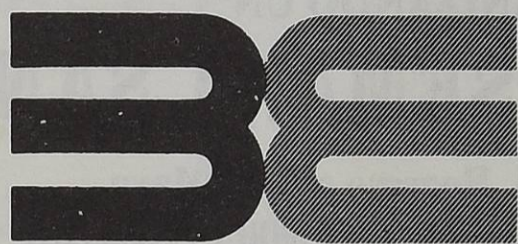
Todo lo que Vd. necesita para su viaje

En nuestro domicilio social, le atenderá personal especializado, que ya desde ahora está a disposición de los Sres. Socios.

SE COMPLEMENTAN

INDUSTRIAL:

EUROBANCO
concede créditos
a medio y largo
plazo para finan-
ciación de activos
fijos.



EUROBANCO

Banco
Europeo
de
Negocios

Primer Banco Industrial y de negocios establecido en Guipúzcoa

AHORRADOR:

EUROBANCO

ofrece una interesante
rentabilidad.

Cuentas plazo fijo.

A plazo superior a
2 años

6%

A plazo de
3 años

6,25%

A plazo de
5 años

6,50%

Banco Europeo de Negocios
EUROBANCO

OFICINA REGIONAL NORTE: Avda. España 38-Tfnos. 428966-410612 - **SAN SEBASTIAN**

WAGONS·LITS//COOK

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

PONE A SU ALCANCE LA FANTASIA Y EL LUJO DEL

LEJANO ORIENTE

JAPON, HONG-KONG Y THAILANDIA

ORGANIZANDO UN

VIAJE ESPECIAL DE SEMANA SANTA-PASCUA

Salida el 16 de Abril. Regreso el 2 de Mayo.

Precio por persona: DESDE 56.900 PESETAS.

TODOS LOS CRUCEROS

Con los más atrayentes itinerarios, los mejores barcos y las más solventes Compañías, le ofrece para la próxima temporada, WAGONS LITS COOK.

EN EL SAN ROQUE: SEMANA SANTA. Salida, 11 Abril. — XXI CRUCERO CABO NORTE. Salida, 5 Julio. — XXII CRUCERO CAPITALES NORDICAS. Salida 28 Julio. — XXIII CRUCERO AL MAR BALTICO. Salida, 21 Agosto.

EN EL ANDREA C: SEMANA SANTA. Salida 14 Abril.

EN EL SS'ROMANTICA: CRUCEROS AL EGEO. Salidas, 16 y 23 Abril.

EN EL SS'FIORITA: CRUCEROS AL EGEO. Salida, 28 Abril.

EN EL SAN VICENTE: VENECIA - YUGOESLAVIA - GRECIA. Salida, 1 Julio. — TIERRA SANTA Y EGIPTO. Salida, 15 Julio. — ISLAS DEL ATLANTICO. Salida, 3 Agosto. — MAR NEGRO. Salida, 20 Agosto. — EGIPTO, MEDITERRANEO ORIENTAL. Salida, 7 de Septiembre.

EN EL CARIBIA: SEMANA SANTA. Salida 13 Abril. — BALEARES Y TUNEZ. Salida, 23 Abril.

EN EL IRPINIA: SEMANA SANTA. Salida, 13 Abril. — ITALIA, ARGELIA. Salida, 21 Abril. MEDITERRANEO ORIENTAL. Salida, 27 Abril. — PERIPLO DE EUROPA NORTE. Salida, 13 Mayo. — PERIPLO DE EUROPA SUR. Salida, 14 Julio. — CAPITALES NORDICAS. Salida, 27 Mayo. — CRUCEROS POLARES. Salidas, 10 y 27 de Junio. — MAR NEGRO MEDITERRANEO ORIENTAL. Salida, 28 Julio. — CRUCERO ATLANTICO. Salida, 26 Agosto. — MEDITERRANEO ORIENTAL. Salidas, 8, 26 de Septiembre y 14 de Octubre.

EN EL DEGRASSE: CRUCERO AL CARIBE. Duración 7 días.

EN EL FRANCE: CRUCEROS AL CARIBE. Duración 7 y 24 días.

EN EL P. PERFEITO: MEXICO, NASSAU, NUEVA ORLEANS Y BERMUDAS. Salida, 3 de Agosto.

EN EL EUGENIO C: CABO NORTE. Salida, 20 de Junio. — CAPITALES NORDICAS. Salida, 8 de Agosto.

EN EL MICHELANGELO: SEMANA SANTA. Salida, 19 de Abril.

EN EL RAFFAELO: ATENAS. Salida, 9 de Septiembre.

EN EL ACHILE LAURO: GRECIA, TURQUIA e ISRAEL. Salidas, 12 de Mayo, 6 de Junio, 1 de Julio, 26 de Agosto y 9 de Septiembre. — EGIPTO, LIBANO, MAR NEGRO, GRECIA, TURQUIA. Salidas 15 de Julio y 23 de Septiembre. — CAPITALES NORDICAS. Salida, 3 de Agosto.

Solicite folletos e información en:

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





El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Aparcar en batería	3
NAVARRA	4
ALAVA	5
VIZCAYA	6
Requiem por un permiso de conducir veterano	6
Matriculación y transferencias	7
Atención al comprar su coche... ..	8
Información del Club	9
¿Contribuye el Fisco a la inseguridad de los automovilistas?	11
El alumbrado de los automóviles	11
Un grupo de minusválidos forma escudería	16
Especial Rally Vasco Navarro	17
Comer y conducir	25
Novedades	28
Conductores irritables, conductores peligrosos	29
Heráldica y blasón	31
Noticias	34
Mojácar	36
Rueda el humor	39
Crucigrama	39
Inminente lanzamiento del Citroën GS	40

PORTADA: Elcano en el Monumento al Baleares (San Sebastián)
Foto: Charola

Difusión media en el último control:
14.102 ejemplares.

Tirada del número de Febrero
15.300 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

Precio de venta al público 20 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

APARCAR EN BATERIA

A nuevas exigencias nuevas concepciones. Efectivamente el aparcamiento en las ciudades, particularmente en San Sebastián, ofrece caracteres verdaderamente alarmantes.

Ciudad de pequeño contorno, ofrece dificultades sin cuento cuando se quieren resolver problemas tan importantes como el de la fluidez en el tráfico, uno de los más importantes.

Pensando en ello se han establecido rigurosas prohibiciones de aparcamiento en numerosas calles. Pero —como decíamos en un comentario reciente— esta fluidez deja de sentir sus efectos en cuanto se detenga un coche o un taxi para que baje el viajero o porque el conductor particular deba efectuar un encargo aunque sea por brevísimo tiempo.

Entonces todo este deseo de fluidez deja de tener su sentido, su efectividad real.

De aquí se desprende que es preciso cambiar los hábitos.

¿Por qué no establecer el aparcamiento en batería, en una sola banda de la calzada, en diversas calles de la ciudad?

Sabemos que esta propuesta ha sido ya formulada a las autoridades competentes en la materia. Con ello estaría justificado que sólo existiera una sola banda de aparcamiento en cada calzada en toda la ciudad. Y posiblemente la doble fila quedaría eliminada ante el imperativo de la anchura de las vías.

Por otra parte el aparcamiento en batería facilita la operación tanto de entrada al estacionamiento, como de la salida.

¿Y cuántas plazas se ganarían con ello en toda la ciudad? Es cuestión de hacer cálculos. Pero a simple vista se puede estimar en casi la mitad del doble de las que ahora se disponen.

Es decir que si se persiste en la idea de conceder permiso de estacionamiento en una sola parte de la calzada en toda la ciudad, que sea esta forma de aparcamiento en batería.

Es abundar en una sugerencia que según nuestras noticias, está en estudio por parte de los técnicos en esta cuestión.

Exclusiva de publicidad

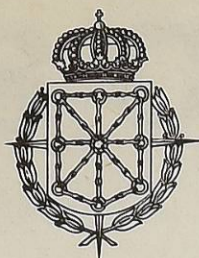
PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 415990

San Sebastián

NAVARRA

ADMITIDAS DOS PROPOSICIONES



El pasado día 14 de febrero a las 11 de la mañana y en la sala del Consejo Foral de nuestra Diputación, tuvo lugar la apertura de los sobres que contenían las proposiciones para la concesión de la construcción, conservación y explotación del tramo Tudela-Irurzun de la Autopista de Navarra. El acto estuvo presidido por D. Amadeo Marco, Vicepresidente de la Diputación, D. Raimundo Aldea, vicesecretario de la misma, y al mismo asistieron representantes de las dos partes promotoras y un nutrido grupo de informadores locales.

Sería exhaustivo hacer un estudio completo de cada una de las proposiciones admitidas y por ello hemos querido recoger, únicamente, los datos que, como usuarios, más directamente nos afectan. Lógicamente, dado el enorme presupuesto, las dos ofertas corresponden a dos fuertes grupos económicos. La primera, por orden de apertura de los sobres, corresponde a una empresa a instituir en el caso de que se aceptasen sus condiciones y que llevaría el nombre de «Autopistas Navarras». Son sus promotores Banca Más Sardá, Banco Industrial de Cataluña, Comilsa, y Fomento de Obras y Construcciones S.A. La segunda, representada por D. Jesús Huarte Beaumont, está respaldada por los siguientes promotores: Banco Central, Banco Hispano-Americano, Huarte y Cía. y Dragados y Construcciones.

La primera de las propuestas ofrece un plazo de duración de la concesión de explotación de 27 años a partir de la fecha en que la misma comience.

El cobro de peaje se haría de acuerdo con el siguiente baremo: motocicletas, 0,40 pesetas por Km. Turismos hasta 900 c.c. 0,80 pesetas por Km. Turismos con cubillaje mayor a 900 c.c. y camiones con carga inferior a 1.000 Kgs. 1,20 pesetas por Km. Camiones de más de 2 ejes y Autobuses 3 pesetas por Km. Camiones de 2 ejes 1,20 pesetas.

El presupuesto para los 110 Kms. previstos es del orden de 5.712 millones de pesetas, utilizándose los 1.000 millones de anticipo reintegrable de la Diputación.

La propuesta representada por D. Jesús Huarte establece una duración de la concesión de 39 ó 41 años, dependiendo este período de la aceptación de un arcén central de 8 ó 12 metros. El plan de construcción comprende cuatro fases: Tafalla-Noain, Berriozar-Irurzun, Tafalla-Castejón y Castejón empalme con la autopista del Ebro.

Las cantidades de peaje han sido divididas en dos zonas y en dos períodos de tiempo. Las zonas son: Tudela-Pamplona y Pamplona-Irurzun. Los períodos de tiempo: los primeros 12 años y de aquí hasta el final de la concesión.

Para el tramo Tudela-Pamplona en los doce primeros años, el precio del peaje es el siguiente; motocicletas, 0,50 pesetas por Km. Turismos hasta 900 c.c. 0,90 pesetas por Km. Turismos de más de 900 c.c. y camiones de hasta 1.000 Kgs. de carga, 1,35 pesetas. Camiones de 2 ejes, y autobuses hasta 20 plazas, 2,10 pesetas. Camiones de más de 2 ejes y autobuses de más de 20 plazas 3 pesetas por Km.

En el tramo Pamplona-Irurzun no sufren variación los tres últimos precios, sin embargo las motocicletas suben a 0,60 pesetas por Km., los turismos pequeños a 1 pesetas y los camiones de hasta 1.000 Kgs. de carga y turismos superiores a 900 c.c. a 1,50 pesetas.

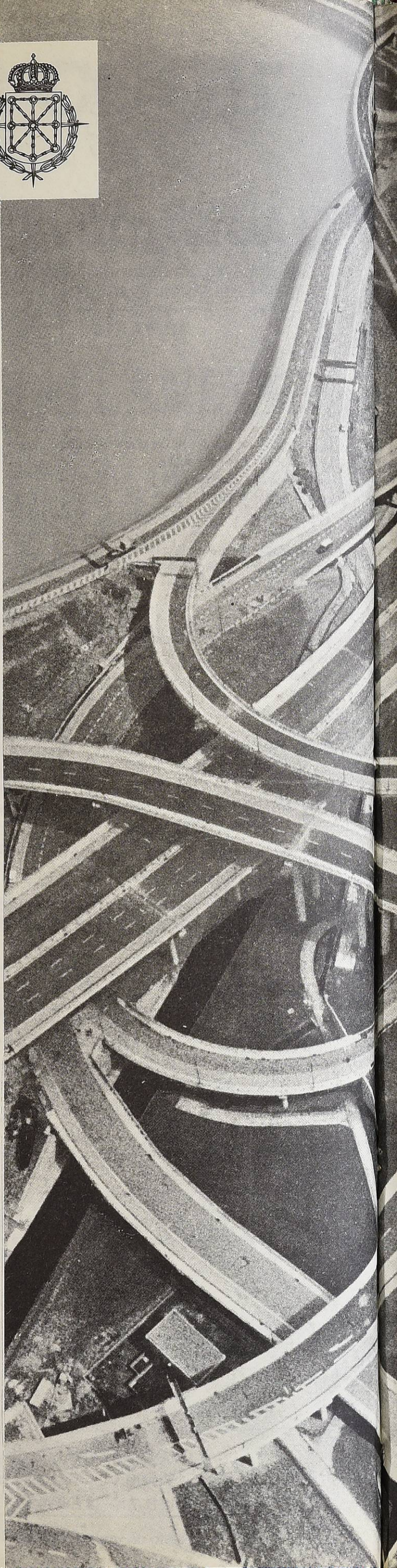
Tras los doce primeros años de concesión, estas cantidades serán: tramo Tudela-Pamplona: motocicletas 0,75 pesetas, turismos de menos de 900 c.c. 1,25 pesetas, turismos de más de 900 c.c. y pequeños camiones 1,70 pesetas, camiones de hasta 2 ejes y autobuses hasta 20 plazas, 2,50 pesetas y camiones de más de 2 ejes y autobuses de más de 20 plazas 3 pesetas.

El segundo tramo tiene una subida de 10 céntimos por Km. para turismos y pequeños camiones y microbuses, no sufriendo variación el resto.

En esta propuesta el coste previsto de las obras asciende a 4.973 ó 5.359 millones de pesetas, según se adopte el arcén central de 8 ó 12 metros.

Hasta aquí, muy sintetizadas, las dos propuestas. Es ahora la Diputación quien en el plazo de dos meses, o tres si lo estima conveniente, deberá dar el visto bueno a una de las propuestas o rechazará las dos, de forma que para el próximo día 14 de mayo, como máximo, deberá estar todo resuelto. Al año exacto de la aprobación de cualquiera de las propuestas, la empresa concesionaria deberá iniciar sus obras, quedando terminado para el 31 de diciembre de 1975 el tramo Olite-Pamplona.

XABIER





ALAVA

LA AUTOPISTA MALZAGA-MIRANDA PASARA MUY CERCANA AL FUTURO AEROPUERTO FUEROS - PORTAL DEL REY, UN "STOP" INCOMODO

Como muestra del desarrollo que está experimentando nuestra ciudad, podemos citar, entre otras, dos importantes obras a ejecutar en un plazo relativamente breve: el aeropuerto que irá situado entre Antezana y Aranguiz, y la Autopista Málzaga-Miranda, que contará con tres accesos desde Vitoria. Una vez concluidas estas obras, Vitoria encontrará mayor facilidad para esa expansión que está viviendo en los últimos años.

Sobre la Autopista Málzaga-Miranda, en estos momentos no podemos ofrecer gran información debido a que todo el proyecto está todavía en estudio —aunque cuando aparezcan a la luz estas líneas quizá esté ya presentado y aprobado—. Pero esto no nos impide citar que el Ministerio de Obras Públicas en estrecha colaboración con la Jefatura Regional de Bilbao, hicieron su oportuno estudio preliminar que fue presentado al Ayuntamiento de Vitoria, haciendo éste una propuesta que, en principio, fue bien acogida. La referida Autopista enlazaría en nuestra Provincia a pocos kilómetros de la ciudad, para pasar por Abechuco e ir a parar a la N-1, cerca de Nanclares de la Oca. El Ayuntamiento de Vitoria hizo su propuesta alegando que la expansión de la ciudad se vería cortada por esta importante vía si se llevaba a efecto de la forma expuesta, teniendo en cuenta que en las zonas señalizadas de la Provincia sigue siendo llana y es idónea para esta posible expansión. Así, se presentó a estudio una pequeña reforma consistente en «alejarla» más de la ciudad, quedando de la siguiente forma: Málzaga, hasta una distancia comprendida entre los 8 y 10 kilómetros de la capital alavesa hacia el norte, para así formar una especie de semicírculo, siempre guardando aproximadamente las mismas distancias al norte de Abechuco —pasando por las inmediaciones del futuro aeropuerto— e ir a parar a Nanclares de la Oca, donde enlazaría con la N-1, que, por poseer ésta doble calzada finalizaría en el referido punto aprovechando tal circunstancia hasta Miranda de Ebro. De este modo la expansión de la ciudad quedaría garantizada cuando ésta fuera necesaria, además de contar con tres accesos desde la ciudad de vital importancia. De un lado, la carretera de Vitoria a Bilbao por Barazar, enlazando con ella cerca de Villarreal de Alava; el segundo acceso, en la carretera de Vitoria a Bilbao por Altube, y un tercero por la N-1, en las proximidades de Nanclares de la Oca. Si la obra se lleva a efecto de este modo, Vitoria contaría con excelentes comunicaciones que contribuirían al desarrollo antes mencionado. Pero de momento compás de espera hasta que se presente el anteproyecto y sea aprobado para iniciar las obras. Con la doble realización Autopista-aeropuerto, Vitoria, posiblemente, esté llamada a ser una de las principales ciudades del norte en un futuro próximo.

Otra cuestión relacionada con el tráfico rodado en Vitoria es la que hemos denominado en la cabeza de este reportaje como un «stop» incómodo. Efectivamente, desde que se puso un «Stop» en el alto de la calle Los Fueros —conocido como cuesta del resbaladero— los conductores mostraron su disgusto y los medios informativos criticaron tal decisión.

El cruce Fueros-Portal del Rey experimenta durante todo el día una gran afluencia de vehículos. Todos aquellos que circulan por Fueros, al llegar a la «cima» de esta calle deben hacer un «Stop» que permita así pasar a los vehículos que salen por la derecha, esto es, por el Portal del Rey. Si tal cuestión no existiera, nadie pondría el menor reparo a este «Stop». Pero como quiera que la cuesta del resbaladero es bastante pronunciada, los vehículos en muchos casos, se las ven y las desean para después de haber parado iniciar de nuevo la subida. La cuesta se abarrota de vehículos que luego deben arrancar con el consiguiente peligro para los que están detrás. No digamos nada cuando estos vehículos son lentos y producen los consiguientes atascos.

Hace unas semanas pudimos estar presentes en el lugar que nos ocupa y presenciar un espectáculo que produjo sin la menor duda cierta incomodidad a su protagonista. Cientos de personas se dieron cita allí cuando un camión pesado cayó en la trampa. Cuando su conductor hizo el obligado «Stop», detrás de otro vehículo, es decir, en plena pendiente, no esperaba que le ocurriera aquello. Una vez la vía libre intentó «ascender», pero sus esfuerzos fueron inútiles. Todas las velocidades, juego reductora-frenos, empujones de casi un centenar de espectadores sin el menor resultado. Allí quedó sin conseguir su propósito. Pero no todo fue eso, ya que al querer apoyar los neumáticos traseros en el bordillo de la acera, golpeó a un vehículo allí aparcado. Durante más de una hora el tráfico quedó cortado hasta que una grúa sacó al camión de aquella crítica situación. Esto nos da a entender que en el citado lugar no debe existir «Stop» ni tan siquiera un «ceda el paso», sino poseer prioridad por las circunstancias antes expuestas. Además, el corto tramo de pendiente está cubierto de baches, fruto del gran peso que debe aguantar el piso con las continuas paradas de los vehículos. ¿Solución? Ya la hemos dado. Ahora es el organismo competente el que debe enmendar esta situación que ha causado y causará —el tiempo será testigo— un buen número de disgustos. Circulación preferente por la calle de los Fueros, y un ceda el paso en el Portal del Rey, sería lo más idóneo.

JUAN CARLOS



VIZCAYA

LOS ACCESOS A LA MESETA

Las provincias Vascongadas precisan de una manera vital de una red de comunicaciones que sirva de soporte a su industrialización y desarrollo. Y especialmente si se consiguiera la intensidad de progreso de éste.

Esta red de comunicaciones está trazada desde hace una década por el propio Ministerio de Obras Públicas, en el célebre triángulo proyectado por Harris Bosch Aymerich en 1963 de Bilbao-Vitoria-San Sebastián, de autopistas construidas a cargo del Estado.

Posteriormente, la filosofía del Gobierno introdujo el sistema del peaje, concediendo estas autopistas a la iniciativa privada, y del primitivo triángulo solamente es una realidad en los momentos actuales la autopista Bilbao-Behebia, que está terminada hasta el límite de la provincia de Vizcaya y el resto en avanzado estado de construcción.

Los tramos Bilbao-Vitoria y Vitoria-Máizaga fueron incluidos en el Plan Nacional de Autopistas Españolas (PANE), dentro de la autopista del Ebro y de la del Norte, respectivamente.

La concesión de los tramos, referentes a las Vascongadas, debía de haberse llevado a cabo en 1972, de acuerdo con las directrices del III Plan de Desarrollo, pero la verdad es que este año se marcha por el escotillón de la Historia, sin que tal acontecimiento tenga lugar.

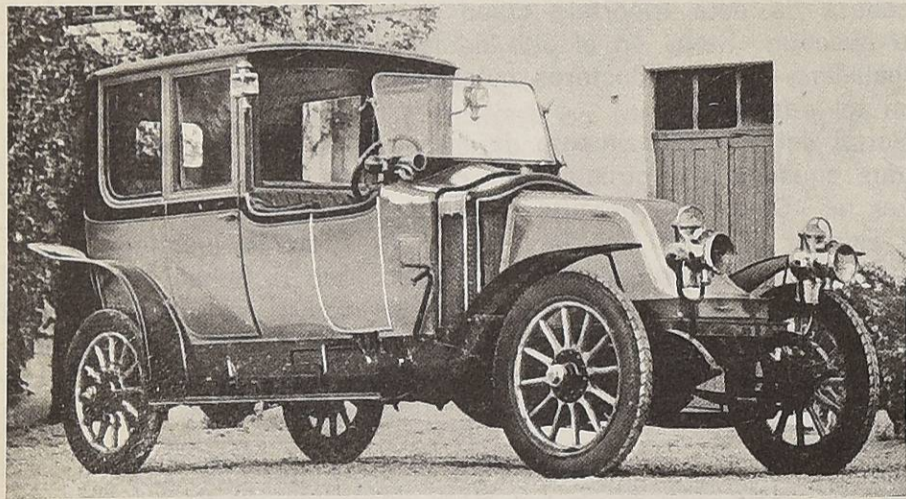
Sin embargo, según recientes declaraciones del Ministerio de Obras Públicas, está próxima la publicación del concurso para la adjudicación de los siguientes tramos de autopistas:

— Bilbao-Zaragoza, de 300 kilómetros, en la autopista del Ebro y

— Burgos-Máizaga, de 160 kilómetros, en la autopista Norte.

En la primera de las autopistas, la de Bilbao-Zaragoza, en lo que se refiere al tramo Bilbao-Vitoria a través de Altube, con un ramal a Miranda, existen profundos estudios que demuestran que el umbral de la rentabilidad en régimen de peaje, está situado en torno a los años 1975 ó 1976. Por lo tanto, es urgente poner en marcha este tramo, ya que, en el mejor de los casos, no podría ejecutarse antes de cinco años, a partir de esta fecha, y las necesidades del Gran Bilbao y de su superpuerto están demandando imperiosamente un acceso fácil con el resto de España, sin tener que padecer diariamente el grave cuello de botella de Barázar.

En el tramo de Vitoria-Máizaga, las perspectivas de rentabilidad en régimen de peaje son ligeramente inferiores, de acuerdo con los estudios arriba citados, pero de todas formas resulta también esencial para la industriosa cuenca del Duero, para el mismo Duranguésado y para todo el turismo internacional que penetra en España por Irún.



REQUIEM POR UN PERMISO DE CONDUCIR VETERANO

Pues sí, amigos automovilistas, mi viejo permiso de conducir que me fue concedido en una espléndida mañana de marzo del año de 1918, tras un laborioso examen a bordo de un Ford T cuatro, en el Paseo de la Bonanova de Barcelona, me ha sido defuncionado ahora en la séptima renovación anual en Pamplona, por el oculista del I.P. de Higiene, que apesar de su apellido bucólico, le ha resultado a mi pobre Carnet, como el lobo a la caperucita, sólo que el pobre, no podrá encontrar generosos leñadores que lo pongan a flote.

Son casi cincuenta y tres años en activo, con algo más de millón y medio de kilómetros recorridos, los que quedan atrás y todo ello gracias a Dios, sin un solo accidente y con una sola mul-

ta de la G. C. de Tráfico, por aparcamiento indebido frente al restaurante "Antonio" en Almazán, en una dura noche de noviembre.

Era entonces y ahora socio de nuestro R.A.C. Vasco Navarro con residencia en la Bella Easo, hasta mediados del año de 1939.

Como tal, asistí a las Carreras de Automóviles de Lasarte Bazkardo, época en que estaba de moda el Dr. Asuero (Pistón para sus amigos) que con una pua de tenedor doblada, quería arreglar el trigémino a una entonces bellísima y conocida donostiarra, hoy como yo respetable abuela que, hubo de dar unas serias corridas alrededor de las mesas, para evitarlo.

Disfrutaba yo entonces un Citroen B-10, falso Cabriolet descapotable S.S.-4122 y en alguna ocasión en el verano de 1924, parejas de la Guardia Civil, me habían presentado armas en la carretera, por tener el entonces Príncipe de Asturias uno igual y llevabamos un gallardete con fondo blanco y el Escudo de R.A.C.

Serán contadísimos los rincones de la bellísima orografía guipuzcoana en particular y en general de todo el norte de España que no haya visitado y admirado y excepto Almería y Huelva en donde no he estado, me son familiares todas las carreteras de Norte al Sur y del Este al Oeste.

En fin queridos amigos del Automóvil y del Club, hoy digo adiós al conducir con una gran melancolía, con el consuelo del bien hacer cumplido en este Deporte que tantos recuerdos agradables me deja, recomendándoos tanto en ciudad como en carretera, una generosa y cordial manera de comportamiento, al par que deseais podais disfrutar tantos y tan largos años como yo de vuestro coche.

FLORENCIO DE PABLO LOPEZ



- 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

¿Desea Vd. adquirir un automóvil financiado?

Póngase en contacto con nuestro servicio de financiaciones, donde le será facilitada la completa información que precise, sobre las condiciones y modalidades de la adquisición de su automóvil.

MATRICULACION Y TRANSFERENCIAS

Se recuerda una vez más a nuestros asociados, que los servicios de matriculaciones y transferencias, se hallan en condición de realizar los servicios y tramitación que sobre este particular nos sean encomendados, con el consiguiente beneficio económico que ello les reporta.

RECTIFICACION

En el número de Febrero de esta Revista y en su página 13, en donde figura un resumen de la Memoria de este Club correspondiente al año 1972, se deslizó un error involuntario por lo que nos interesa aclarar en las pruebas deportivas organizadas en la provincia de Vizcaya por este Club, que tan solo se celebró el Rally Vuelta a Vizcaya en fecha 5-11.

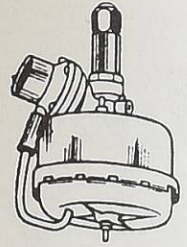


AUSTIN VICTORIA

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

FRENOS

AMORTIGUADORES



Y DIRECCIONES

TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

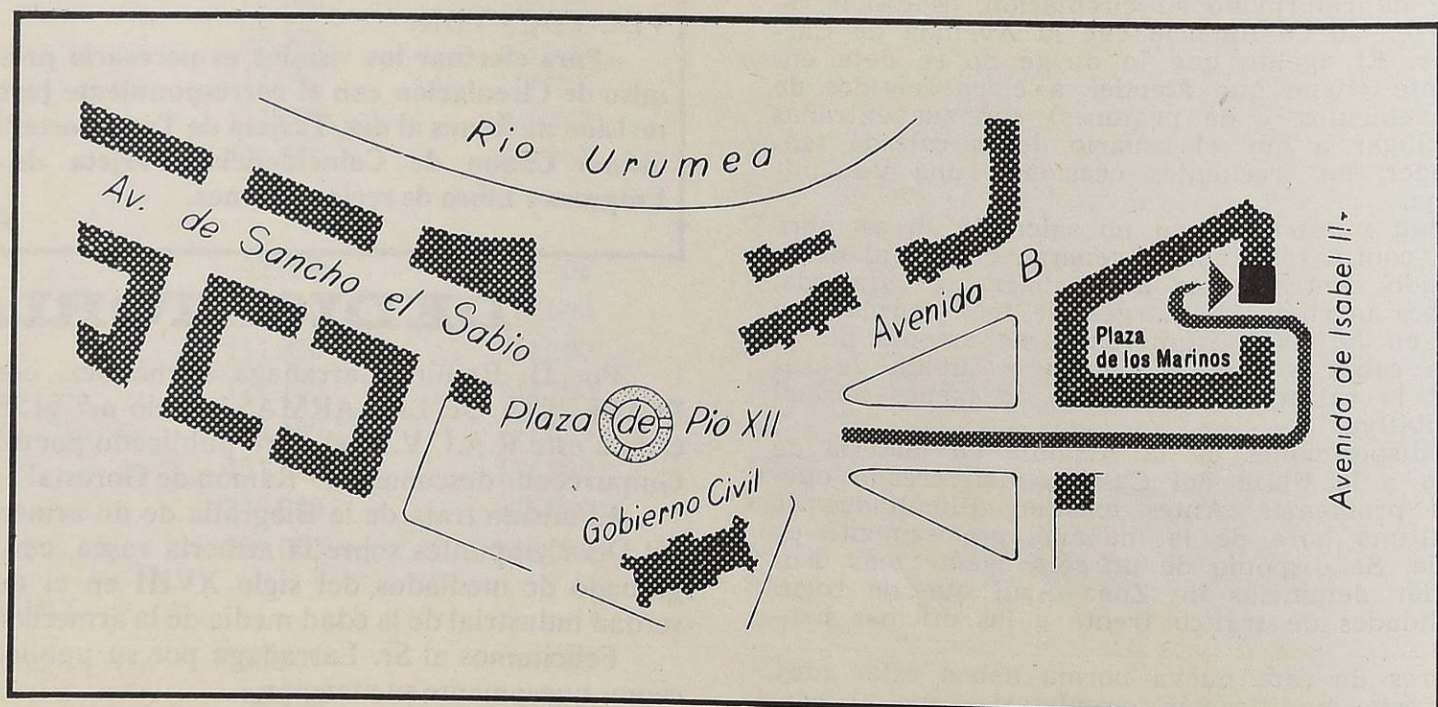
Taller Oficial de

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 424305

SAN SEBASTIAN



¿CONTRIBUYE EL FISCO A LA INSEGURIDAD DE LOS AUTOMOVILISTAS?

Antes de entrar en materia en la cuestión que es objeto de nuestro comentario, aclaremos que al referirnos al fisco lo hacemos en el sentido más amplio de la palabra y en un sentido de ámbito geográfico, es decir, al fisco europeo principalmente, que es el que, por su textura, influye más decisivamente en las características de los automóviles que se fabrican en el viejo continente.

Hecha esta aclaración, comenzaremos por decir que es la fiscalidad de los distintos países la que lleva a los fabricantes de automóviles a producir coches de potencias limitadísimas o muy apuradas, de poco peso y con carrocerías cuya chapa es, en la mayoría de los casos, una auténtica defensa de estructura, ya que de no hacerlo así los coches serán de difícil colocación en el mercado, pues ante la presión fiscal que tienen los vehículos con motores más potentes, de mayor peso y de carrocerías más sólidas, serían muy pocos los compradores, como sucede actualmente con los modelos que no entran en la clasificación de utilitarios o semiutilitarios, dada la enormidad del gravamen fiscal sobre el precio de venta del coche.

De ahí que resulte un gran contrasentido que los Gobiernos se gasten fuertes sumas en campañas sobre la seguridad viaria y que, en cambio, a través de sus impuestos, de sus sistemas fiscales, los automóviles en sus estructuras sean de una gran debilidad y, por consiguiente, totalmente inseguros. Todos los que han manejado un automóvil saben muy bien lo difícil que es salvar ciertas emergencias si falta potencia, y por otro lado, asusta ver los coches accidentados de más moderna factura, porque quedan, después de sus accidentes, en tal estado de deterioro y de ruina que es prácticamente imposible que se salven sus ocupantes.

El derroche técnico de los equipos de ingenieros y de los departamentos de investigación y de prueba de los fabricantes, ha hecho posible soslayar muchas veces el inconveniente fiscal para ofrecer al automovilista vehículos rápidos y potentes, pero siempre a costa de la menor solidez de los vehículos, es decir, a costa de la seguridad del cliente, y creemos que está llegando el momento de pensar un poco que no es ése el camino a seguir y que

en modo alguno un impuesto puede dar lugar, como está sucediendo, a que intervenga en la vida de los ciudadanos, y no para hacerla más larga.

Conforme en que se grave el uso del automóvil, pero somos totalmente opuestos a que ese gravamen se exagere tanto que provoque la inseguridad de los automovilistas, principalmente de los automovilistas de menor capacidad adquisitiva, pues ésta es otra, sólo los de mayor potencia económica tienen un seguro de vida con su facilidad para comprar automóviles potentes y sólidos, ya que siempre la presión fiscal suele ser más soportable para los que más tienen, que no son siempre los que más pagan, proporcionalmente hablando.

(De el «Economista»)

EL ALUMBRADO DE LOS AUTOMOVILES

La Jefatura Central de Tráfico dice tener conocimiento, por medio de las denuncias que vienen formulando los Agentes de Vigilancia del tráfico, de que algunos vehículos circulan sin que en los mismos se haya dado cumplimiento a lo que previene el artículo 146, III a), del Código de la Circulación, respecto al alumbrado ordinario de los automóviles, es decir, de posición o población, ya que en lugar de dos luces blancas en la parte delantera y otras dos rojas en la parte posterior llevan cuatro o más luces en la parte anterior o en ambas partes anterior y posterior.

Quienes así circulan incurren en infracción y la Jefatura quiere recordárselo a los interesados, a fin de que corrijan las aludidas anomalías, en evitación de tener que imponer las correspondientes sanciones.



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

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

RONEO

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

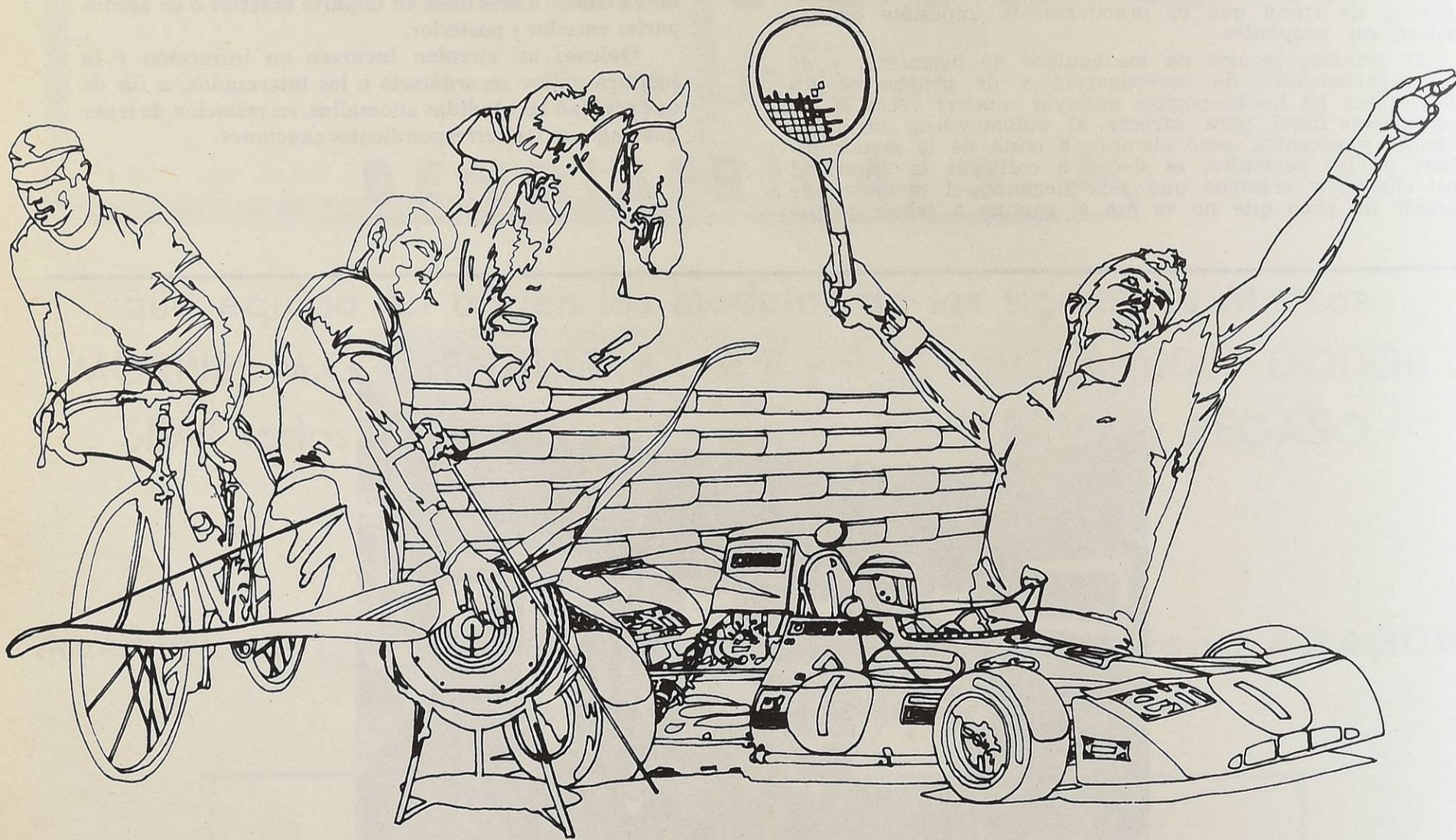
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

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

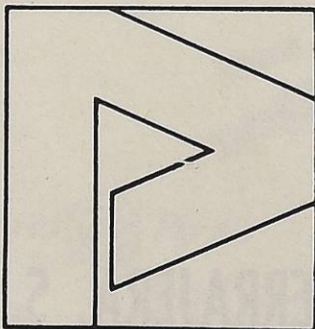
En Deporte lo importante es participar

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

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 15 29

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

PAMPLONA
Navarro Villoslada, 1 - Telf. 23 79 68

BILBAO
Bandera de Vizcaya, 2
Telf. 24 98 64

IRUN
P.º Colón, 40, bajos - Telf. 61 28 97

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

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

BEHOBIA
Frontera - Telf. 61 74 96

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicitud de ingreso

Dn.

de profesión

con domicilio en

calle o plaza n.º Telf.

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.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

Seguros

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

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

Asistencia Internacional

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

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

Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

Revisión Médica

Revisión médica para permisos de conducir. (Clases 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.

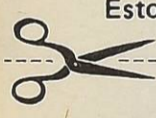
Billetes de avión, barco, ferrocarril, reserva hoteles. Proyectos para sus viajes, etc.

Escuela de Conducción

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

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

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



TARJETA POSTAL

A
franquear
en
destino

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

REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO

Apartado n.º 29 F. D.

SAN SEBASTIAN

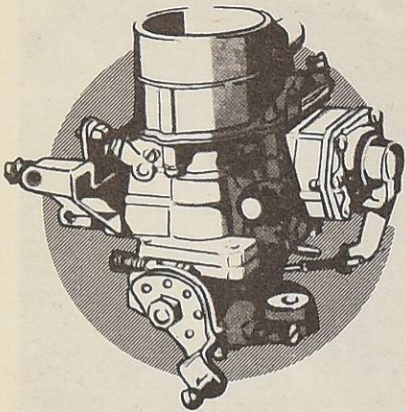
**No olvide
que donde
quiera que se
halle hay un
Automóvil Club
a su servicio**

LA RED INTERNACIONAL
DE AUTOMOVILES CLUBS
LE AMPARA EN
TODO EL MUNDO

De la Rioja... Campo Viejo



NO CONTAMINE LA ATMOSFERA
CONFIENOS SU PROBLEMA
DE CARBURACION



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE
STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

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

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

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

SAN SEBASTIAN

Recambios
Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

UN GRUPO DE MINUSVALIDOS FORMA ESCUDERIA

también proyectan hacer
MADRID-MOSCU en tres días

Un grupo de minusválidos, miembros de la Fraternidad Católica de Enfermos, han decidido demostrar que ningún terreno prácticamente está vedado a quienes adoptan ante la desgracia un sentido de lucha y de superación. Son más de cinco mil los minusválidos que conducen, con prótesis mecánicas especiales, sus propios automóviles por carreteras y ciudades; pues bien, ahora, los señores De Diego y Catasús han tomado la decisión de añadir a ello el "más lejos" que lleva dentro todo deportista.

UNA PEQUEÑA ESCUDERIA

Ellos, al igual que sus compañeros de Fraternidad, son así, deportistas, y practican tiro con arco, natación y atletismo en silla de ruedas, y ampliarán sus prácticas al baloncesto, lanzamiento de peso y jabalina, y al automovilismo. Catasús lleva ya una experiencia considerable de viajes, y de un "raid" que realizó entre Montserrat, Lourdes y Fátima en un Citroen 2 CV.

—Pero nuestros proyectos ahora son ambiciosos —dice De Diego—. Queremos formar una escudería, queremos competir a nivel federativo, en aquellas pruebas en que, por nuestros medios, podamos hacerlo. Formaremos un equipo de tres Seat 600 que prepararemos un poquito, y con ellos correrán nuestro presidente, Espejel, Catasús y Denche. Sabemos que estamos en desventaja en cuanto a material y experiencia, pero queremos ver nuestras posibilidades y aprender; sobre todo, saber hasta donde somos capaces de llegar.

—¿Qué pruebas realizareis?

—Pequeños rallyes y algunas subidas. En circuito, sólo pruebas menores, porque con este material no se puede aspirar a clasificaciones en las importantes.

UN LARGO VIAJE

Pero no es sólo la competición, sino que también intentan emprender estos jóvenes minusválidos nuevas aventuras. Estos días están metidos de lleno en la preparación de un largo y apretado viaje, Madrid-Moscú, en tres días. Llevarían, igualmente, tres coches y tres personas por coche. Lógicamente, buscan toda clase de ayudas para la empresa, y parece ser que tienen ya alguna conseguida. Y mientras tanto siguen estudiando el itinerario, los puntos de abastecimiento, las redes de asistencia técnica de diversas marcas... De Diego dice que lo lograrán. Y es para creerle.

Y, para más adelante, o tal vez antes de partir camino de Moscú, quieren permanecer conduciendo durante veintisiete horas, sin compañía, y sin más paradas que para repostar. También pretender que vayan tres coches, con un piloto cada uno, de tres marcas distintas. Un médico les atenderá antes, durante y después de la prueba, a fin de estudiar las dietas y observar la fatiga, además de vigilarles por si hubiere necesidad de sus servicios.

Jóvenes animosos, los minusválidos se han incorporado, por derecho propio, a toda clase de actividades y profesiones. Allí donde esté cualquier otra persona, llegarán ellos con su fabulosa fuerza de voluntad.

"Lo haremos, porque interesa aprender" han dicho. Y es para creerles.

ESPECIAL RALLY VASCO-NAVARRO



El Rally Internacional Vasco-Navarro está entrando con fuerza en el ámbito de las grandes manifestaciones automovilistas de España y del extranjero.

La última edición ha puesto de manifiesto que se viene a nuestras carreteras a competir con los mejores y entre los mejores, precisamente por el prestigio que ha alcanzado la prueba.

Aquellos primeros balbuceos que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa inició hace 14 años se han consolidado y hoy día son los propios pilotos los que desean participar en este acontecimiento motorista porque en este terreno se miden con los mejores.

En este aspecto las escuderías francesas nos han demostrado una mayor dedicación y simpatía. Es este terreno agreste y variado el que les emplaza a disputar un año tras otro el título de campeón del Rally Vasco-Navarro.

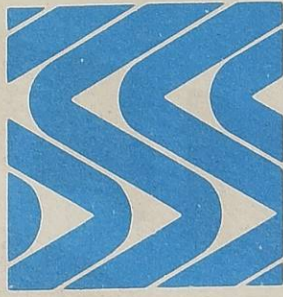
En esta edición lo inclemente del tiempo hizo pensar que en cuanto a dureza podría ser comparable con el de Montecarlo. A última hora se suavizó la temperatura y donde debió encontrarse nieve y hielo fueron recibidos los participantes por cortinas cerradas de agua y viento violento. Pero la dureza de una forma u otra existía y ello hizo más interesante y emocionante el desarrollo del rally.

El hecho de que no se produjeran accidentes de importancia, dejaba bien a la vista la calidad de los participantes. Por recorridos realmente sinuosos y con pruebas de velocidad pura de una gran envergadura, todos los pilotos "amarraron" al máximo para no provocar accidentes que podrían tener repercusiones. Y quienes se encontraban en vena de aciertos como Babler y Antolín, por ejemplo, apuraron al máximo conscientes de lo que arriesgaban... y triunfaron.

Algo tiene el agua... y efectivamente mucho tiene el Rally Vasco-Navarro cuando en cada edición se multiplican los éxitos y las hazañas.

Decididamente al Rally Vasco-Navarro no ha llegado a su cota de desarrollo. Hay mucho camino por delante. Y quienes hasta ahora han logrado engrandecerlo de tal forma, están en la obligación de hacerlo superior, porque, sin duda, el Rally Internacional Vasco-Navarro, tiene posibilidades de superarse cada año.

FILTROS
purflux



LS 131 A

único filtro de aceite, recambiable, que CITROËN monta en origen

FABRICADO POR:



INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.

SAN SEBASTIAN

DISTRIBUIDOR

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

Iparraguirre, 9 - SAN SEBASTIAN

ESPECIAL RALLY VASCO-NAVARRO

Coincidiendo con el 50 aniversario de la fundación del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro, quiso dar un singular relieve a la XIV Edición del Rally Internacional Vasco-Navarro, y creemos sinceramente que lo consiguió. La inscripción superó todas las previsiones y los mejores pilotos nacionales, junto con una nutrida representación de la escudería "Adour Ocean" de la vecina ciudad de Bayona, se dieron cita en la bilbaína plaza de toros de Vista Alegre a las cuatro de la tarde del pasado 24 de febrero para iniciar la carrera.

Tras la suspensión de las tres primeras pruebas de velocidad que debían celebrarse en la provincia de Vizcaya: Sollube, Balcón de Vizcaya y el tramo Ondarroat-Lequeitio, eran 25 las pruebas selectivas que servirían para dilucidar la clasificación final. Sin embargo y debido a ciertas dificultades surgidas durante el desarrollo del Rally, tres tramos más serían anulados, la segunda pasada por Urbasa y Peñas de Aya y Subida a Echauri. Fueron por tanto 22 las pruebas de velocidad contabilizadas en el momento de establecer la clasificación definitiva.

Junto a los tramos clásicos que se incluyen habitualmente en los rallies regionales, esta décimocuarta edición del Vasco-Navarro presentaba ciertas novedades como eran las pruebas de Cerain y Orzaute y el tramo de tierra de Peñas de Aya, también conocido como la Subida al Castillo del Inglés.

Las condiciones climáticas que siempre preocupan a los pilotos en la época invernal, no fueron rigurosas en cuanto a temperaturas se refiere, y las temidas precipitaciones de nieve no se produjeron. Sin embargo la lluvia y el viento racheado fueron inseparables compañeros de los participantes a lo largo de los 885 kms. del itinerario, sobre las sinuosas carreteras de la región. La niebla también hizo acto de presencia, principalmente en las pruebas disputadas en la madrugada del día 25, dificultando aún más la visibilidad, ya de por sí deplorable por la acción de los agentes atmosféricos anteriormente indicados.

Como aspirantes a ocupar los primeros puestos en el "scratch", partían los Porsche 911 de Gargallo y Etchebers —un 2,5 Rally el del asturiano y un 2,2 S el del francés— junto con los Alpine oficiales del equipo FASA-Renault y los Seat 124 preparados a 1600 c.c. de SEAT. Se conocía la valía y el arrojo de los pilotos oficiales, pero lo cierto era que se consideraba que aunque en determinados tramos pudieran imponerse a los Porsche, a la larga serían superados por los potentes vehículos fabricados en Stuttgart. Para aclarar aún más el panorama, tras el rápido abandono de los Alpine oficiales, uno de ellos no tomó la salida y los dos restantes pilotados por Lucas Sainz e Ignacio Villacieros quedarían averiados en Arrate, la lucha por las posiciones de cabeza quedaba reducida a un enfrentamiento directo entre los 124/1600 y los Porsche.

Desde los momentos iniciales el 124/1600 con el número dos en sus costados, tripulado por Jorge Babler y Ricardo Antolín comienza a sacar sustanciosas ventajas sobre sus rivales: 9 segundos en el Calvario, 18 en Arrate, 12 en San Miguel, 22 en Azcarate, 35 en Elosua, 13 en Cerain, 22 en Opacua (2.º paso), 3 en el primer paso por Madoz y 1 en el segundo, 21 en Guembe, 5 en Ezcurra, 23 en el primer paso por Jaizkibel y 11 en el segundo, 39 en Peñas de Aya (1.º paso) y 13 y 11 segundos respectivamente en Arichulegi, prueba por la que también se pasaba dos veces al final del Rally.

Como pueden apreciar nuestros lectores las diferencias son bastante considerables y arrojan un impresionante balance en favor de los vencedores que de las 22 pruebas válidas para la clasificación final se adjudicaron 16. En las seis pruebas restantes tuvieron que inclinarse ante sus más directos rivales.

En las últimas horas del sábado día 24, el asturiano Julio Gargallo, sin duda molesto por las "humillaciones" recibidas de los pilotos de Seat, decidió pasar al ataque. Los primeros "rounds" se desarrollarían favorablemente para el asturiano que cruzaría en primera posición las metas de Orzaute, Urbasa (1.º paso) y Lizárraga, aunque las diferencias fueron bastante pequeñas. Sin duda la mayor sorpresa para Babler la constituyó la amplia victoria conseguida por el bilbaíno Carlos Pradera en la primera pasada por Opacua, donde el bilbaíno relegó al futuro vencedor a 20 segundos de distancia. Justo es decir que hasta entonces Pradera con su Seat 124 preparado también a 1600 c.c. había rodado muy cerca de los coches oficiales clasificándose en numerosas ocasiones tercero.

Pero Babler aprendió la lección, y en la segunda pasada por Opacua conseguiría 22 segundos de ventaja sobre Cañellas y 37 sobre Pradera, demostrando de forma irrefutable que no estaba dispuesto a perder el liderato tan trabajosamente conseguido.

XIV RALLY INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO

SORPRENDENTE VICTORIA BABLER-ANTOLIN • GANARON PORQUE ARRIESGARON colaboró estrechamente con la organización NEUMATICOS MICHELIN

La criba de participantes que se había iniciado en "El Calvario", alcanzaba ya en Opacua una cifra considerable: únicamente continuaban en carrera 46 vehículos. Entre los que para entonces habían quedado fuera de carrera debemos citar a dos destacados equipos regionales Aldecoa-Uriondo y Sunsundegui-Larrinaga. Para ambos el Vasco-Navarro había terminado en Elosua. El primero había roto el carter como consecuencia de un "tromo" y Sunsundegui volvió a sufrir la misma avería que en Barbastro durante el recorrido de concentración del Rally de Montecarlo: rotura de palier.

Los ataques de Gargallo y Pradera a los que antes hacíamos referencia quedarían pronto truncados. En la segunda pasada por Urbasa, una piedra, levantada por un vehículo al que se disponía a adelantar Pradera, le rompería el parabrisas impidiéndole continuar su escalada. También Gargallo sufriría en esta misma prueba la rotura de la transmisión del limpiaparabrisas con lo que la visibilidad se convirtió en un auténtico problema para los

HOTEL TRES REYES Pamplona *****Lujo



El único Hotel de Lujo (5 estrellas), del País Vasco, pone a su disposición:
350 plazas. Salones especiales para Convenciones y Banquetes hasta 800 personas. Aire acondicionado. Garaje.
Agencias de:
AVIS, Rent a car - IBERIA, Líneas Aéreas - WAGONS LITS COOK
Dirección Postal: Jardines de La Taconera, s/n.
Teléfono 226.600 (20 líneas). Telex 367-20.



Aspecto que ofrecía la plaza de Toros de Vista Alegre de Bilbao, tras la entrada de los coches en el parque cerrado, que por una vez podía recibir con todo merecimiento dicho nombre.

Salvador Cañellas a pesar de su flamante título de Campeón de España de Rallyes se vió ampliamente superado por su compañero de Escudería. ¿Herederá Babler el título nacional?

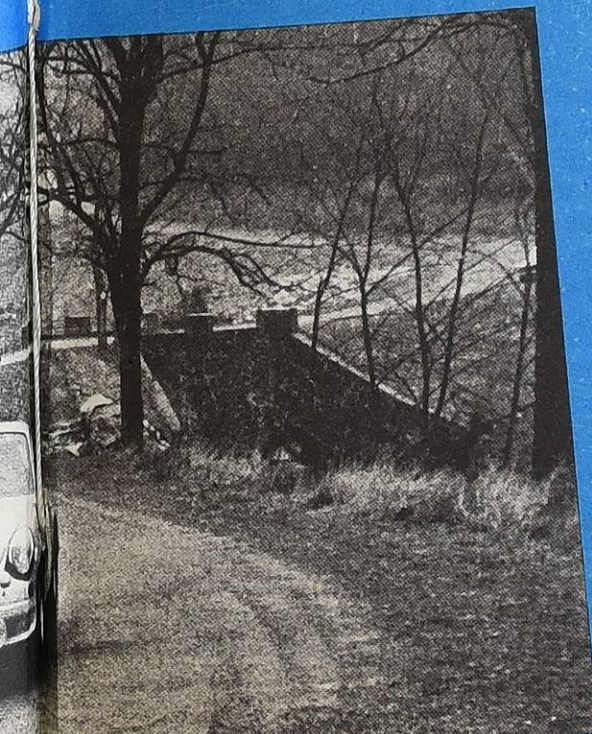


El Seat 124/1600 de Babler-Antolín rodando sobre el tramo asfaltado de Peñas de Aya.

El Porsche 911 S de Marc Etchebers, al percatarse de la ventaja adquirida por los Seat 124 oficiales renunció a presentar batalla. ¿Qué hubiera sucedido si el francés hubiera atacado desde los primeros momentos?



AL RALLY
NAVARRO



Jorge Babler acaba de llegar en la lluviosa mañana del día 25 de febrero al parque de Alderdi-Eder. Ya en aquellos momentos sabe que salvo algún imprevisto, ha sido el vencedor del rally.

tripulantes del Porsche n.º 3, que desde aquel instante tuvieron que rodar con todo género de precauciones, para no exponer su precioso 911.

Pero, se preguntarán nuestros lectores, ¿dónde estaba Etchebers? Sí, Etchebers estaba allí, pero en unos lugares y a unas distancias que no suponían ninguna amenaza para los pupilos del Sr. Pérez de Vargas. El francés era le primera prueba en la que participaba desde hacía algún tiempo y no quiso apretar demasiado el acelerador en los primeros tramos cronometrados. Cuando quiso reaccionar a mitad de carrera era ya demasiado tarde e inteligentemente, al ver que la distancia que le separaba de los coches de cabeza era difícil de neutralizar, prefirió conformarse con la tercera posición, y no arriesgarse demasiado. Si el Porsche de Gargallo, tenía problemas de adherencia, no sólo debido a su enorme caballería sino también a los anchísimos neumáticos que montaba, el de Etchebers en cambio menos apretado hubiera podido quizás incomodar a los coches de Seat, dadas las condiciones climáticas, porque es sobradamente conocida la habilidad de Marc Etchebers con piso húmedo y niebla. Pero como decimos, prefirió no arriesgarse. Lo que hubiera sucedido en caso contrario, es una incógnita que queda flotando en el ambiente, para la cual nunca podremos encontrar la respuesta.

Los restantes pilotos franceses, pertenecientes todos ellos a la Escudería "Adour Ocean" de la vecina ciudad de Bayona, tuvieron una actuación muy lucida. Debussy con su Alfa Romeo dos litros se alzaría con el triunfo de Turismo de Serie (Grupo I), mientras los hermanos Lamerain de San Juan de Luz, hacían lo propio en Gran Turismo (Grupo III) al volante de su Alpine 1600. Otro destacado entre la representación francesa fue Gratien Amorena, quien tras realizar una inteligente carrera llevó su Alpine al 6.º puesto de la general.

Creemos que en la mente de todos los aficionados habrá dejado un grato recuerdo. Por otro lado no podemos menos que facilitar a los miembros de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club Vasco Navarro por el esmero con que prepararon y llevaron a buen término la presente edición. Lástima que de los 69 participantes que partieron de la plaza de toros de Bilbao, solamente 24 llegaron al día siguiente al parque de Alderdi-Eder, pero teniendo en cuenta las dificultades que tuvieron que afrontar en aquella terrible noche de febrero, la cifra no debe extrañarnos.

JAVIER SANGÜESA

ESPECIAL RALLY VASCO-NAVARRO



Durante el reparto de premios, en los Salones del Círculo Mercantil, el Gobernador Civil de Guipúzcoa don Eulogio Salmerón Mora hizo entrega a los vencedores del rally de los trofeos que tan brillantemente habían conseguido.

veinticuatro que acabaron el rally. Cinco de ellos dentro del Grupo I: Barcena-Freddy (NSU TT), Beorlegui-Coloma (Seat 850 Sport), los hermanos Lecumberri (Seat 1430), Moreno-Pérez (Seat 127) y Herrero-Marquiegu (Seat 850). A pesar de ello, y por el orden indicado, se verían superados en la clasificación especial para su grupo por el potente Alfa-Romeo de Debussy (1996 cc.) y el Opel Ascona del también galo Miguel Bezy (1900 c.c.), ante los cuales podían hacer muy poco ninguno de los cinco equipos citados. Tato Barcena, con los 1177 c.c. de su NSU sería el mejor clasificado, ocupando un meritorio 17.º puesto scratch y un tercero por grupos.

Ya en el grupo II, Joaquín de León, copilotado por Eddie Grow, pondría su R-12 Gordini en un onceavo lugar scratch, mientras Anchia y Lecertúa ocupaban con su 1.430 un noveno puesto general y un segundo en la clasificación por grupos; Pedro Razquin y Maturana eran décimooctavos con un 124-D y Carlos Fernández, que era 21 en la general, lograba el premio al primer Simca nacional —y único— clasificado, tras los abandonos de Rizos Muñoz, Suárez, etc.

Por último, dos grupos V llegaron a San Sebastián, el Ford Taunus de Echave-Pérez y el Alpine A-110 de José Luis Lezama. Este último en 19 posición y José Luis Echave en séptima, el mejor piloto vasco-navarro clasificado, quinto dentro de su Grupo.

En relación a Echave, hay que decir que le ha cogido maravillosamente el aire al Ford Taunus que fue de Pradera, corrió el Sidney-Londres, etc. etc., y es tan viejo conocido de los aficionados. Magnífico el cuarto puesto Scratch en Lizarraga, los quintos en Huici, Cerain, Opacua, y primeros pasos por Jaizquibel y Arichulegui, que culminó con su hazaña en Peñas de Aya, al lograr un segundo puesto general después de Babler. Fue una delicia comprobar como José Luis Echave domina a su cacharro y como en cada curva ponía toda la carne en el asador, lo cual le ha valido tan meritoria clasificación. De muy pocos pilotos podrá decirse como de Echave que arriesgaron tanto en el trozo de tierra de Peñas de Aya, logrando así unos valiosos segundos que sin duda fueron definitivos a la hora de hacer el cómputo completo de esa prueba.

Y entre estos once llegados a San Sebastián, también hay que destacar otro hecho importante como es que, en la clasificación especial para vehículos con menos de 1.000 c.c., el primer premio fuera para Beorlegui y el segundo para Herrero, premios muy significativos si tenemos en cuenta que con ellos se premia a la más pura afición que puede darse cita en un rally.

PRADERA Y SUAREZ

Sin embargo, dos casos verdaderamente de mala suerte fueron los de Juan Carlos Pradera y Juan M. Suárez, el primero con un Seat 1600 y el otro con Simca Rally.

Juan Carlos Pradera, que llevaba de copiloto a Triso Olazábal, daba la sorpresa al ganar en Opacua, después de estar siempre entre los primeros a lo largo de todas las pruebas de velocidad. Tercero en Elosua, Cerain Lizarraga y segundo paso por Opacua, cuarto en San Miguel, Azcarate, Orzaute y Urbasa... Siempre manteniendo un

ONCE EQUIPOS VASCO-NAVARROS LLEGARON A SAN SEBASTIAN

Pradera y Suarez, dos grandes carreras frustradas por la mala suerte

Una nueva edición del Rally Internacional Vasco-Navarro, la que hemos denominado del Cincuentenario —por cumplir nuestros cincuenta años de vida—, ha concluido. Una edición que, a juzgar por los resultados, ha venido a ser de las más duras de las catorce celebradas. Sólo veinticuatro equipos, de los sesenta y ocho que tomaron la salida en Bilbao el sábado 24 de febrero, lograron presentarse en la mañana del domingo en los donostiarras jardines de Alderdi Eder, después de unadesapacible noche de lluvias, nieblas y vientos.

Muchos de los grandes irían quedando en la carretera —Saiz, Villacieros, Sunsundegui, etc.—, nombres prometedores que vieron truncadas sus aspiraciones en la noble competición de las veintitrés pruebas de velocidad a las que quedó reducido el Vasco-Navarro de este año. Pero, junto a ellos, aún sufrirían más la dureza del trazado y las inclemencias del tiempo los pilotos modestos; los que, sin alarde de medios ni de asistencia, y sólo cargados de afición, se aventuraban una vez más a competir con muchos grandes del automovilismo nacional. Pilotos de nuestra tierra que inscribían su nombre, unos por vez primera, otros repitiendo sus experiencias anteriores, en el rally de nuestra tierra.

Al hablar de los pilotos de la región, deben destacarse especialmente esos once equipos que lograron estar presentes entre los

ESPECIAL RALLY VASCO-NAVARRO

codo a codo con Cañellas y Babler y superando una vez y otra a los potentes "Porsches" de Gargallo y Etchebers. Su clasificación era excelente y todo parecía indicar que llegaría a San Sebastián entre los cuatro primeros... Pero, aquí bien valdría decir que siempre hay un pero, al suspenderse el segundo paso por Urbasa, cuando Pradera se dirigía ya hacia Guembe, sobrepasó a un Alpine participante y le saltó una piedra a su parabrisas que quedó instantáneamente destrozado. Allí habían acabado todas sus aspiraciones, tras su brillante carrera.

Y el segundo hombre a que me refería era a Juan M. Suárez, con su Simca Rally, que incluso llegó a ocupar un segundo puesto scratch en Lizarraga, siendo cuarto en Opacua, quinto en Guembe, sexto en Madoz, Huici, Opacua, etc. Clasificaciones una vez y otra sorprendentes, sobrepasando a coches de mucha mayor cilindrada que el suyo y dando fe de sus excelentes aptitudes de piloto. Pero también Suárez vería como la mala suerte se cebaba con él y tenía que abandonar casi al final, antes del primer paso por Jaizquibel, a causa de una avería.

Entre los restantes nombres en quien se tenían puestas fundadas esperanzas, cabría destacar a José Ignacio Sunsundegui —que

rompería un palier en Elosua—, Claudio Aldecoa —también en Elosua, chocaría, con un bordillo y rompería su carter—, Iriarte —que caería a un pequeño riachuelo en Arrate—, o los que llegarían hasta casi el final, como los hermanos Ipiña —que abandonarían en Arichulegui—, Alforja y Soria —con avería después de Peñas de Aya—, Pedro Puche —que no podría terminar Ezcurra—, etc. Todos ellos merecen ser citados al hacer este recuento, pues aunque no llegaran a San Sebastián con el reducido número de supervivientes, derrocharon el suficiente optimismo y afición como para lograr que este Rally Internacional Vasco-Navarro denominado del Cincuentenario fuera como siempre un completo éxito.

SALVADOR PEREZ PUIG



PLACA CONMEMORATIVA A LAS FUERZAS DEL SUBSECTOR DE TRAFICO DE LA GUARDIA CIVIL

El reparto de premios del Rally Vasco-Navarro, celebrado en los Salones del Círculo Mercantil e Industrial, estuvo presidido por las primeras autoridades Provinciales y Locales. Se hallaban presentes el Gobernador Civil don Eulogio Salmerón Mora, el Gobernador Militar General don Luis Otero Saavedra, el Presidente de la Diputación don Juan María de Araluce, el Alcalde de San Sebastián don Felipe de Ugarte, el Jefe Provincial de Tráfico don Gonzalo Ocampo, el Coronel Jefe del 55.º Tercio de la Guardia Civil don Isabelino Cáceres, el Delegado Provincial de Educación Física y Deportes don José Orbegozo, el Teniente Coronel Jefe de la 551 Comandancia de la Guardia Civil don Angel Nuñez, el Presidente del Real Automóvil Club Vasco-Navarro don José María Maquibar y el Presidente de la Federación Vasco Navarra de Automovilismo Sr. Fernández Ibarburu. Don José María Maquibar pronunció unas palabras en las que hizo una rápida semblanza de las actividades del Club a lo largo de estos cincuenta años de existencia, recordando a los diversos presidentes que le precedieron en el cargo y especialmente a Don Federico Zappino, fallecido hace pocos meses.

Se refirió también al espíritu deportivo que había caracterizado al Real Automóvil Club desde su creación y evocó con nostalgia las grandes competiciones automovilistas que tuvieron como escenario el circuito de Lasarte.

Concluyó poniendo de relieve la extraordinaria labor llevada a cabo desde su creación por las fuerzas del sub-sector de Tráfico de la Guardia Civil, a las que hizo entrega de una placa conmemorativa del cincuenta aniversario de la fundación del Real Automóvil Club, testimoniando así el agradecimiento de los automovilistas guipuzcoanos por la eficaz y abnegada actuación de dichas fuerzas en las carreteras de nuestra provincia.

En la fotografía vemos de derecha a izquierda al Presidente del Real Automóvil Club Vasco Navarra don José María Maquibar, al Teniente Coronel Jefe de la 551 Comandancia de la Guardia Civil don Angel Nuñez, tras él, casi oculto, al Presidente de la Federación Vasco Navarra de Automovilismo, al Capital Vélez, Jefe de las fuerzas del Sub-sector y al Secretario General del R.A.C.V.N. don Ramiro Cibrian.

J.S.

Basta con ser cliente nuestro



Crédito sin avales

¡Hasta 100.000 Ptas.!

Si, ahora concedemos el CREDITO SIN AVALES hasta un importe de 100.000 pesetas, a amortizar en 5 años, para la finalidad que Vd. desee, y con la única condición de que ahorre con nosotros. Es decir, que tenga su libreta

de ahorro en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA.

Sin más requisitos. Sin necesidad de personas que respondan por Vd. SIN AVALES.

CREDITO SIN AVALES, así de sencillo

CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



COMER Y CONducIR



El conductor de automóvil necesita como todo ser humano alimentarse y reponer sus pérdidas orgánicas. Por fortuna hoy se ha extendido el conocimiento de cómo, cuándo y cuánto debe comerse. Hábitos de pobre desayuno, comidas o almuerzos copiosos y cenas disparatadas han dado paso a un mejor y más lógico régimen alimentario.

Todavía existen conductores ocasionales que con motivo de excursiones preparan comidas tan generosas como de difícil digestión o apuntan, en su viajar hacia tal o cual restaurante, donde con apetito exaltado comen hasta la saciedad para más tarde y con la prisa tantas veces injustificada, toman el volante y reemprenden su caminar.

Hay conductores que tras una copiosa comida que generalmente «riegan» con exceso, se proponen continuar su camino tras una sobremesa no cumplida y en reposada marcha para recrearse en su digestión y en el panorama de su trayecto. Más tarde raro es que lo cumplan, unas veces porque el mismo tráfico no se lo permite y otras porque creen de buena fe que el marchar a 60 u 70 km/h., está libre de peligros sin conocer o saber que esas velocidades estimadas como cortas son muy suficientes para que cualquier distracción, un simple retraso en sus reacciones dé lugar a que el accidente se produzca.

EQUILIBRIO FISIOLÓGICO

El conductor debe alimentarse con productos de poco volumen y fácil digestión. Una comida fuerte o copiosa rompe durante no menos de tres horas nuestros equilibrios fisiológicos.

Durante la digestión el riego cerebral se empobrece y con ello los sentidos pierden parte de su agilidad y finura. La posición del conductor no favorece en nada la digestión ya que el estómago, intestino o hígado quedan un tanto comprimidos y estorbados en su normal funcionamiento.

VALOR DE ESPECIAL HIGIENE ALIMENTARIA

Prueba de ello son los resultados de estudios sobre la materia y reflejo son los restaurantes y moteles que sobre las carreteras vimos en Francia, Holanda y Alemania Federal y en los que existe especial Carta para los conductores, con menús establecidos con arreglo a principios de la higiene preventiva en la dietética de los conductores en evitación, en cierta medida, de posibles accidentes de tráfico achacables a comidas inadecuadas. En dichos menús aparte del

precio, consta el número de calorías que encierran y que oscilan entre las 900 y 1.000.

MENUS DEL CONDUCTOR

Son numerosas las combinaciones que podríamos hacer, variaciones que dependen en buena parte de las regiones geográficas y de las épocas del año.

Aquí hemos de limitarnos y ceñirnos a dar unas ideas y consejos de tipo genérico.

En el caso de iniciar el viaje en las primeras horas de la mañana hemos de recomendar un desayuno relativamente fuerte tal como un par de lonchas de carne fría o de jamón o un par de huevos en preparación simple; un zumo de frutas, dos rebanadas de pan tostado y mermelada o miel para finalizar con una tacita de café o té no excesivamente fuertes y con o sin leche. Con todo ello puede decirse que el estómago ha quedado bien «repostado» para recorrer sin especiales necesidades las primeras y fundamentales cuatro horas.

Para el almuerzo debe elegirse un sólido plato fuerte de carne o pescado acompañado de ensalada, de unos 100 grs. de pan de corteza o tostado y de un trozo o porción de queso y alguna fruta fresca. Un poco de té o café podrá ser el fin de esta comida.

Durante las prudentes paradas del trayecto y habiendo pasado tres horas de las comidas, un «sandwich» y un vaso de zumo de frutas completarán la dieta y calorías quemadas teniendo en cuenta que el trabajo de conducir no lleva aparejado grandes gastos energéticos.

LA SENSACION DE HAMBRE ES AVISO DE PELIGRO

Existen personas en las que por variadas razones se producen sensaciones de hambre, otras para ganar tiempo descuidan y retrasan la hora de comer pese a sentir la necesidad de hacerlo. Ese hambre más o menos real y más o menos fisiológica debe ser escuchada y atendida ya que traduce con frecuencia falta de azúcar en la sangre y esa hipoglucemia puede llevar a pérdidas graves de la atención y desde luego a bajas valorables de las aptitudes del conductor. Comer unas frutas o unas galletas llevadas en la guantera y por tanto al alcance de la mano, quitarán esas molestias y alejarán los peligros por algún tiempo, cosa que apenas si corrigen los clásicos caramelos refrescantes y en ningún caso la goma de mascar.

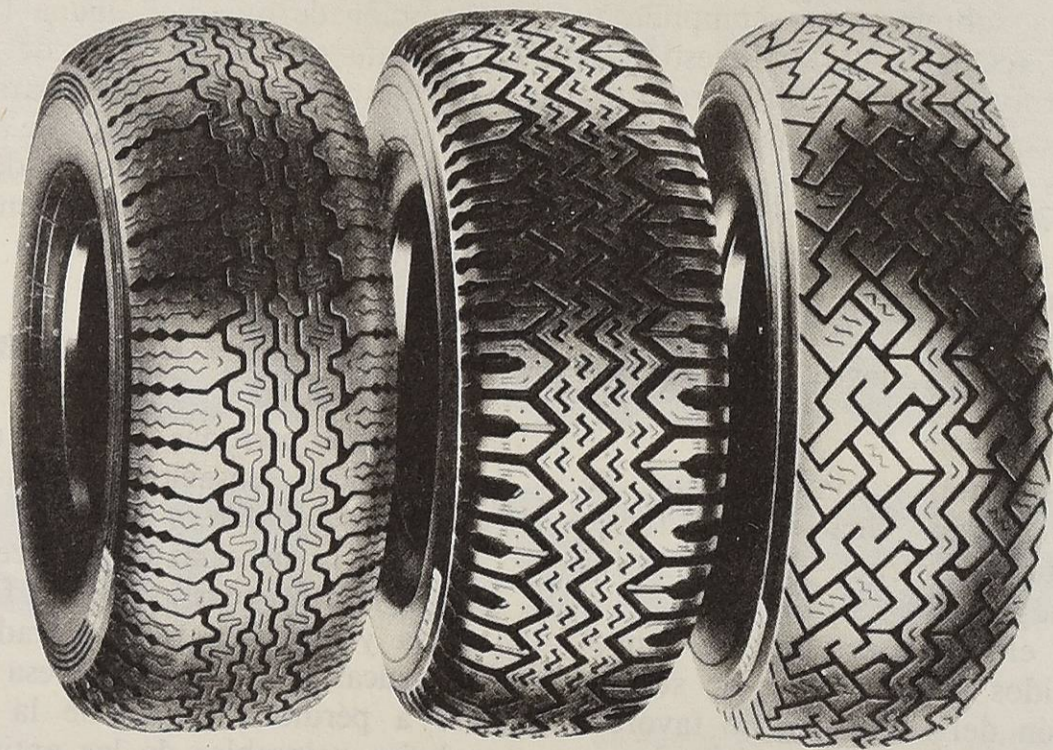
MEDICACIONES Y COMIDA

El hombre de hoy hace gran consumo de medicamentos y suelen ser las horas de las comidas las que marcan su toma. El conductor debe saber si los medicamentos que ingiere habitualmente pueden no ser conveniente tomar durante la conducción y más aún si no se trata de un conductor habitual o profesional.

1973 RALLY COSTA BRAVA

CAMPEONATO DE EUROPA DE CONDUCTORES

- 1.º S. Munari - M. Mannucci **LANCIA** con CINTURATO
- 2.º R. Pinto - A. Bernacchini **FIAT** con CINTURATO
- 3.º S. Zasada - R. Zyskowski **PORSCHE** con CINTURATO
- 4.º S. Barbasio - L. Macaluso **FIAT** con CINTURATO



CINTURATO PIRELLI
triunfa por su seguridad
durante miles de kilómetros

COMER Y CONDUCIR

Los preparados para bajar la tensión arterial o el índice de azúcar, los empleados para adelgazar, para combatir alergias de todo tipo, los estimulantes para hacer subir el tono y quitar el sueño o por el contrario los sedantes y aun calmantes de los que tanto se usa y abusa, habrán de tomarse con especial conocimiento y hasta con las precauciones dictadas por el médico en cada caso.

COMIDA: FATIGA Y SUEÑO

Si por cualquier circunstancia se excede el conductor en el comer o siente su digestión penosa podrá no tardar en observar que su nuca está rígida, que ha de cambiar frecuentemente su posición en el asiento, que incluso le pesan los párpados... Estos pequeños síntomas deben llevar sin demora a hacer un alto y dejarse llevar por un corto y reparador sueño y si éste no apetece a dar unos paseos. Saber perder media hora será un tiempo bien ganado y compensado.

BEBIDAS

No nos referimos al alcohol en sus variadas presentaciones. Aunque hemos defendido el popular «slogan» de «conductor con una copa de menos» ello fue para llamar la atención de los peligros del alcohol en la conducción, pero sin querer decir que nuestra preferencia no se orienta hacia el conductor sobrio. Al hablar de bebidas nos referimos al agua. Beber en fuentes que no estén señalizadas como agua potable, beber en restaurantes aunque allí se nos asegure que «su agua» es riquísima y buenísima es correr un peligro. Ese agua, que en los naturales de la zona pue-

de no causar trastornos por habituaciones o inmunizaciones adquiridas, podrá, pasadas horas o días, causarnos trastornos o infecciones intestinales de las que son ejemplo las llamadas diarreas del viajero.

Son preferibles las aguas embotelladas que tienen la garantía de un control sanitario llevado con rigor.

OPINAN ESPECIALISTAS MEDICOS

Transcribimos opiniones del Dr. Creff, médico de nutrición de los grupos olímpicos alemanes quien recomienda a los conductores de rallyes: Desayuno análogo al que hemos descrito y en el que caben variantes según gustos y posibilidades. Almuerzo a base de ensalada, pequeño bollo de pan bien cocido o pan tostado, un buen filete a la plancha o un escalope o unas chuletas de cordero o una trucha no mayor de 250 grs. Como guarnición de cualquiera de esos platos una patatas fritas o legumbres verdes. Para postre 50 a 100 grs. de queso (según calidades), fruta y una taza de café azucarado. De beber alcohol, un vino ligero sin pasar del vaso mediano de 150 grs.

También recomienda llevar en el coche galletas y fruta, particularmente manzanas. Este es también el menú preferido por el Profesor Karl Heinz Wagner del Instituto de Alimentación de la Universidad de Giessen.

UN CONSEJO MAS

Si al terminar de comer se tiene el deseo de dormir debe procurarse cumplir este deseo, si por otra parte se nota la necesidad o conveniencia de aflojar el cinturón no debe ponerse la llave del contacto hasta que más tarde despabilados se puede abrochar el cinturón sin molestia alguna.

Fernando PIEDROLA GIL

TAMAÑO
REAL ▶



BUSICOM

calculadoras electrónicas

MADE IN JAPAN

La más amplia gama:

SAN SEBASTIAN

Fuenterrabía, 12
Teléfono 41 45 91

BILBAO:

Marqués del Puerto, 5
Teléfonos: 23 72 01 - 24 64 21

VITORIA:

Plaza Virgen Blanca, 1
Teléfono 21 63 16



Distribuidores:

A. DE GOYOAGA E HIJOS, S.A.

PRODUCCION DE PLACAS DE MATRICULA POR MEDIO DE COMPUTADOR

La Empresa Nacional Sueca de Desarrollo, ha suministrado recientemente a las autoridades municipales de Upsala una entrega inicial de cien mil placas de matrícula para automóviles fabricados con un nuevo sistema de producción controlado por computador. Esta entrega representa la primera fase para la introducción de un nuevo sistema en Suecia para la matriculación de automóviles, y el cual cubrirá todo el país a finales del presente año.

El proceso automático en cuestión está dirigido desde un centro de proceso de datos. Estos se transmiten a la fábrica a través de una red de telecomunicación, y hacen que cada placa sea estampada con el número de matrícula, el del chasis del automóvil etc.

Luego, la placa es recubierta con un material reflectante, esmaltada, empaquetada y enviada al propietario del automóvil en cuestión. Todo ello en un ciclo completamente automático.

Cuando la planta de producción, situada en Kungsor, a unos 150 kilómetros al Oeste de Estocolmo, esté a pleno rendimiento, la capacidad total de sus tres líneas de producción será de 30.000 placas diarias.

SISTEMA DE TRAFICO DE GRAN VELOCIDAD

Para las consideraciones efectuadas en Siemens acerca de un sistema de tráfico con vía fija para velocidades comprendidas entre 400 y 500 kilómetros por hora, tienen importancia decisiva los tres motivos siguientes: Por primera vez en el mundo, Siemens ha utilizado el sistema de suspensión electrodinámico, utilizando elementos superconductores, tanto en el procedimiento del flujo normal, como en el de flujo nulo.

Este proyecto, para cuya realización se han asociado las empresas AEG, Telefunken, BEC y Siemens, formando una comunidad de investigación y desarrollo, durará unos tres años. Los costes totales ascenderán a 14 millones de DM, aproximadamente. Los trabajos tienen por finalidad desarrollar el procedimiento electrodinámico de suspensión y todos los componentes de este nuevo sistema de tráfico de gran velocidad, que el Gobierno Federal proyecta en Donauriet. Este será la premisa para un tráfico a largas distancias más rápido, más seguro y más favorable desde el punto de vista de la protección del medio ambiente.

LA AUTOMOCION EN RUSIA

El reciente acuerdo comercial hispano-ruso es estudiado con interés por nuestra industria auxiliar.

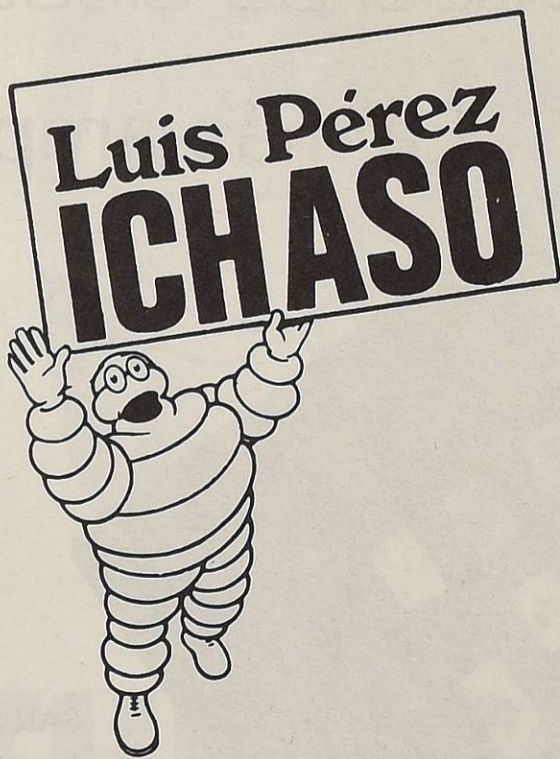
La industria de automoción rusa ha experimentado una gran expansión en los últimos años. Las directrices de los últimos Planes Quinquenales han puesto gran énfasis en el desarrollo de las plantas de construcción de turismo y camiones. Turismos con licencia Fiat y el complejo industrial del río Kama, para vehículos industriales y tractores.

La demanda de equipos y componentes para la construcción de estos vehículos es muy importante. Los países socialistas colaboran con la industria soviética en su aprovisionamiento, pero al ser insuficientes acuden a los países occidentales para determinados equipos y componentes.

NORMAS NORTEAMERICANAS MAS REALISTAS SOBRE EL CONTROL DE POLUCION

La Agencia de Protección del Medio Ambiente ha mitigado su anterior disposición sobre normas de anticontaminación atmosférica que habría obligado a seis fabricantes de automóviles a desmontar o reemplazar ciertos dispositivos que permiten dejar fuera de servicio el sistema de control de gases de escape en el tráfico urbano.

La Agencia ha rechazado la mayoría de las objeciones hechas por las compañías automovilísticas a la Orden del 15 de diciembre. La Agencia estimó las solicitudes de Chrysler y Ford en el sentido de que fueran autorizados los dispositivos de retraso del encendido y, en consecuencia, no habrán de ser desmontados. Las citadas compañías habían alegado que se verían obligadas a suspender su producción de 1973, en el caso de que se les exigiese tal supresión.



VISITENOS!
SERVICIO TECNICO Y VENTAS

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



MICHELIN

inventor y primer fabricante mundial
de neumáticos radiales.

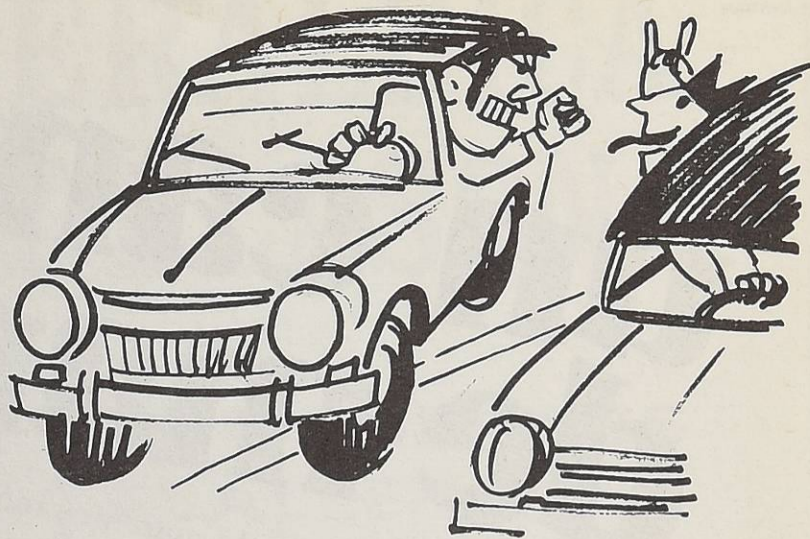
CONDUCTORES IRRITABLES, CONDUCTORES PELIGROSOS

No quiere uno sentar plaza de conductor ejemplar. Tiene, como cada quisque, sus defectos y sus virtudes. Quizá le da algo más de serenidad el conocer los problemas de circulación a fondo por imperativos profesionales, pero tal conocimiento no quiere decir que no se altere ante una infracción, si le cortan el paso o si otro automovilista, más diestro en el manejo del claxon que en arrancar, le llama la atención. Este fenómeno, no por demasiado comentado, deja de merecer atención. Se halla uno ante el semáforo, e incluso antes de que el rojo haya cedido al verde, ya hay quien toca impaciente la bocina. Arranca uno con diligencia, con reflejos normales, sin hacer dar un salto al coche, respetando el embrague, y cuando echa una ojeada al retrovisor advierte que el impertinente de la bocina aún no ha conseguido arrancar, aún no se halla ni en primera. Sus reflejos son sólo, pues, de bocina. Ahí empieza y acaba todo su «arte del bien conducir».

¡Ah, pero si usted protesta con el claxon porque una serie de autobuses urbanos no respetan su derecha! ¡Ah, si usted le llama la atención a un taxi o a cualquier turismo —de todo hay—, porque se dirige de un extremo a otro de la calzada, sesgando a cuatro hileras de coches! ¡Ay, decimos, pues será víctima —cuando menos— de los improprios del nervioso conductor que sabe que está vulnerando varios artículos del Código y de las Municipales Ordenanzas! O le amenazará el tranquilo chófer desde lo alto de su autobús, desde la cabina de su camión, o simplemente el insensato del coche asegurado a «todo riesgo».

Todo eso y muchas otras cosas. Por ejemplo, los semáforos desesperantes, aún no sincronizados; o esos grandes camiones que impunemente maniobran en plena calzada para entrar laboriosos en un aparcamiento o en una pequeña tienda causando un embotellamiento indescriptible; o esos otros vehículos industriales que morosamente emprenden una pugna pseudeportiva taponando una gran calle; todos esos detalles exasperantes que cercan y acosan al conductor; las obras, tan generalizadas y duraderas en nuestras urbes... Todas esas cosas, seguimos, contribuyen a que el automovilista experto ande algo alterado, y que el que tiene pocos kilómetros de ciudad en su haber marche irritado, en el disparadero, pronto al desplante, al insulto e incluso a la agresión.

El periodista, como cualquier conductor, protagoniza alguno de los sucesos que tal estado de cosas engendra. El



periodista marchaba en su coche por una céntrica calle barcelonesa cuando vio a otro vehículo que llevaba una de las portezuelas traseras entreabierta y que en ella, precisamente, se apoyaba una niña. Y uno, que pese a todo, continúa creyendo en la solidaridad entre los hombres, se situó cerca del automóvil en cuestión y le hizo señas queriendo avisar al conductor del peligro que corría la pequeña. Las indicaciones fueron mal interpretadas y, por toda contestación, fue objeto de un gesto despectivo, de un gesto conocidísimo que por respeto a los lectores no deseo describir. El irritado conductor, luego de haberse desahogado, pisó el acelerador a fondo, sorteó peligrosamente varias filas de coches, pasando de una a otra vía, y a no menos de ciento por hora, se alejó. Podía haberme molestado, podía haberme encogido de hombros; pero el sentimiento que me sobrecogió fue de miedo. Si aquella pequeña se hubiese caído a la velocidad que emprendió el mal educado conductor, sin duda se habría matado o habría sido arrollada por los coches que en ría descendíamos por aquella vía pública.

Persistí, como creo que era mi deber, en avisarle, y por fin lo alcancé ante un semáforo.

Abrí la puerta y golpeé en la carrocería de su coche. Bajó el cristal un poco y, por la rendija, me espetó irritado: —¿Qué pasa? ¿Qué diablos quiere?

—Aunque usted me haya respondido tan mal, sólo pretendía advertirle que lleva la portezuela de atrás entreabierta y que su hija se puede caer.

Cambió el semáforo a verde y me marché.

Y no les he explicado esta experiencia mía para que vean lo buenecito que soy, no. Lo expongo sólo como pequeña muestra de a qué extremos lleva la indignación, la falta de serenidad cuando uno está conduciendo.

CESAR MORA

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

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

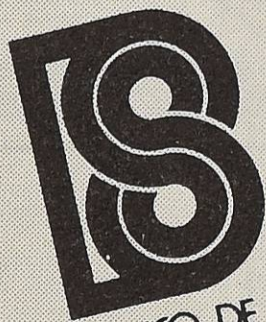
un cambio de marca

La razón de un cambio de marca es más profunda de lo que, a simple vista, puede aparentar. Pensando en el tema, decidimos cambiar nuestro tipo de letra y nuestro grafismo. Darle un aire más dinámico, más actual.

Pero esto no es suficiente. ¿Cómo seguir? Revisamos los servicios que ofrecemos, que son los que debe ofrecer un Banco moderno. Pero tampoco nos parece suficiente.

La razón de un cambio de marca, deja de lado el aspecto exterior. Lo que, de verdad importa, es el espíritu. El espíritu de un equipo de hombres, de unos servicios. El espíritu, en definitiva, de un Banco, que quiere colaborar con usted.

permítanos encontrarle

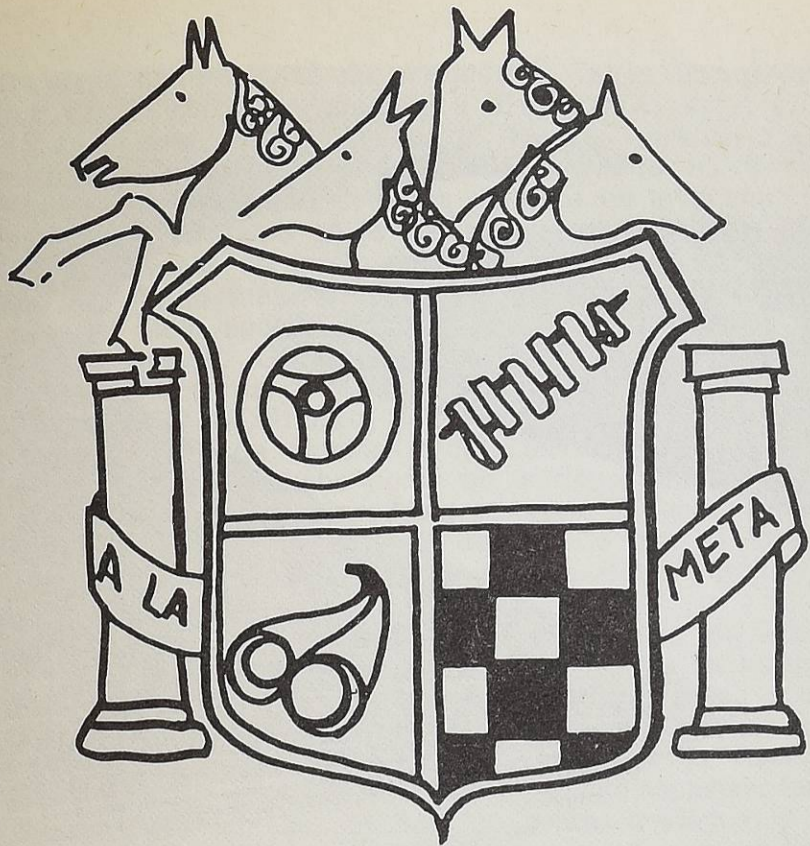


BANCO DE
SAN SEBASTIÁN

El banco más extendido
en Guipúzcoa

Federado con el BCO. HISPANO AMERICANO





HERALDICA Y BLASON

DE LOS MODERNOS CABALLEROS

Estaba financieramente en las últimas, tras una reparación a fondo de motor y caja de cambios de mi «troncomóvil». Se acercaba Navidad y no tenía un duro para peladillas, cuando de pronto, mi tío Eusebio me invitó a pasar la Nochebuena en su casona solariega. Es un tío político segundo o tercero, que no le veo nunca. Se casó con una cuñada de la nuera de mi prima (creo que lo he dicho bien...). Está mochales el tío Eusebio; es un solterón empedernido, egoísta, huraño y reservón, pero nada en la más vergonzosa abundancia, así que cuando me invitó, vi resuelto el rudo problema alimenticio navideño y acudí raudo a la llamada con mi reconstruido «Lucifer», a escape libre, soltando petardos como un loco.

El tío Eusebio, con su eterna barbita blanca, me abrió la puerta personalmente.

—Tienes pinta de chivo —saludé sin derrochar diplomacia.

—Más bien soy un ratón de biblioteca —admitió sin enfadarse.

—Quizá seas un chivo de biblioteca o un chico expiatorio —aventuré con creciente interés...

—Bueno, decidamos eso luego; pasa, que hace frío.

—¿Y el coche? —inquirí con temor dada la feroz intemperie que le esperaba.

—El coche, que le zurzan —decretó irremisiblemente aquel impío.

Ardían los leños en la chimenea y su grato crepitar se extendía en la penumbra por toda la sala. Una sala inmensa, llena de libros de todos los formatos, especialidades y aspectos. Paredes enteras «forradas» de tomos. Calculé a ojo que habría más de diez mil volúmenes. Nos sentamos en silenciosos sillones junto al fuego y observamos las llamas en silencio. Al cabo de un rato, el tío Eusebio me confesó:

—Te preguntarás por qué te he llamado. Soy el bibliófilo más erudito del país; académico de número de la Real de Bellas Palabras y vocal mantenedor de los Juegos Florales de la Excelsa Patrona local.

—Uhh —asentí hostil, ante aquel amenazador y rimbombante prolegómeno.

—En cambio tú —prosiguió— no eres más que un jovencuelo botarate, deslenguado e irresponsable que no piensa más que en ligar —al llegar aquí, asentía avergonzado—. En toda tu vida has hecho nada provechoso, lechuguino, pisaverde, zascandil.

Arrugué el entrecejo con expresión torva. Si para que a uno le dieran de cenar en Navidad había que oír aquella sarta de impropiedades, mejor era pasar hambre.

Pero —elevó repentinamente la voz el tío Eusebio— hay una cosa en que me aventajas, sobrino. Por eso estás aquí.

Dulcifiqué mi semblante y vi nuevamente posible y cercana la opípara cena.

—Sí, hay una cosa de la que no tengo ni idea: de mecánica, carburadores y turbocompresores y..., y cosas de ésas. Ha llegado a mis manos un apasionante tratado de heráldica y no he podido descifrarlo. Se titula «Heráldica y blasón de los modernos caballeros». Te voy a leer las primeras páginas, a ver qué opinas. Dice así:

En la numerosa bibliografía existente sobre los pioneros, inventores y grandes campeones del automóvil, faltaba un apartado que estudiase, con exactitud, condición y claridad, el aspecto heráldico de su profusa genealogía. Este trabajo, fruto del esfuerzo de un entusiasta grupo de investigadores, pretende cubrir dicha laguna.

ALFA ROMERO (DE TORRES).—Pintó a la mujer morena, ya que andaba escaso de rubias a la sazón. Dragón lampante con tortillos escalfados en sotuer. Campo de gules y coles. Saturno embravecido y fiel servidor de Jano bifronte por el flanco soberano, celada de marquesado, docto barón con insignias y dignidades de lebrél honoris causa.

ASTON MARTIN.—Al servicio discreto de su Risueña Majestad desde los tiempos de Enrique VIII. Tendedor en celadas de hidalgo, con jurisdicción del M-5 y ocultador de gatos en clausura. Carro griego y granizada de asperzas sobre campo de minas magnéticas orzando al doble cero.

BISCUTER.—Hidalguía venida a menos (aún). Escudo de latón con lamparones sobre campo de ortigas y cardos borriqueros. Asno cansino bostezante y bastón en banda para estímulo acelerativo. Arranque a mano, embrague a mano, freno de mano y marcha atrás por retroceso del tubo sobre la propia cureña. Armado caballero por el gran Arcipreste de la Autarquía de Oropel, pronto declamó el famoso soliloquio: «Estos, Fabio, ¡ay! dolor, que ves ahora, fueron en tiempo vehículos famosos». A su muerte, acaecida en la más negra miseria, acudieron en tropel los infanzones de Vallecas para derramar sin vituperio una furtiva lágrima fuenteovejera.

CADILLAC.—Rama americana de antigua nobleza escocesa. Doscientos caballos rampantes que pasan por un forro de sombrerillos el adarme fiscal correspondiente. Corona gramínea con armería de sables en V, doble árbol de levas en cabeza y échale hilo a la cometa.

DIESEL.—Pátina secular. Escudo alemán con leopardos terrantes. Un águila bicéfala sobre campo de gules y eje de balancines encarnado y plata, en sotuer gramíneo. Insignias de condestable de Westfalia.

FANGIO.—Fino linaje véneto de ascendencia ligur, Parma y las dos Sicilias, se trasplanta a la pampa por el «deinde filosofare». Gran maestre del récord partido, cortado, tronchado, tajado y terciado. Sus armas son un árbol genealógico de levas marineras y un turbocompresor con esguinces a la violeta. Lambrequines y vilebrequines fuselados con escoba festonada y la leyenda: «Puede con todos».

FITTIPALDI.—Insignias y blasones de Delfín a troche y moche, Emerson emerge con luz propia en el firmamento como argonauta preclaro. «Divus augustus», príncipe de la bossa nova, engarza la culata rebajada de los infantes do Bresil. Bonete de los dux de Venecia con brocado en oro bajo el casco Mac Laren, plumaje de garza y águila real que es gollería, en su estirpe.



ii SEGURIDAD !!

La seguridad en su coche, en sus frenos, en su probada pericia de conductor... no son garantías suficientes. Otros muchos factores escapan al control de usted.

Una autopista de peaje responde siempre a una necesidad sentida. La de Bilbao-Behobia ha perforado rocas, suprimido accidentes naturales, acortado distancias, eliminado peligros, para que usted ahorre miedo, dinero, y tiempo.

- Sus limpias calzadas, sin curvas fuertes, le dejan perfecta visibilidad y le permiten seguros adelantamientos. Sus carriles protegidos no permiten que nadie ni nada obstaculice su ruta. Y un suelo firme y cuidado garantiza un

cómodo rodaje. Usted llegará siempre donde le esperan los suyos.

- Gastará menos gasolina, y menos neumáticos, y menos coche.
- Podrá mantener una velocidad alta y constante, sin frenazos, sin cambios, sin escaladas agotadoras.
- Policía de tráfico, asistencia sanitaria, ayuda mecánica..., jalonan los más felices kilómetros del Cantábrico.
- Tendrá fácil acceso a cualquier punto del recorrido y disfrutará en esta nueva ruta de nuestro progreso.

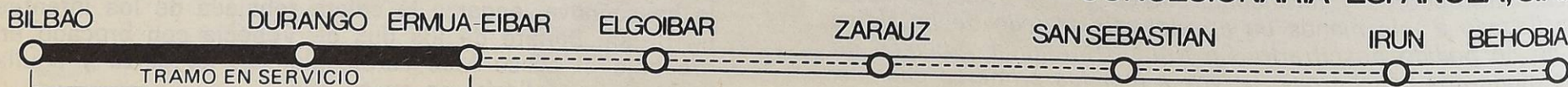
use en sus viajes la autopista

BILBAO - BEHOBIA

"otro abrazo que une pueblos"



EUROPISTAS
CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.



FORD.—Tres generaciones de enriques de vellón. Escudo en cruz de Detroit, con archimijos ajedrezados, estayes y cotizas. Forma un empalado de burelas transversales, brazos de suspensión independiente, avante un tercio (avante un tercio). Se estrecha de boca en la pradera y corre como un gamo en la llanura. Fiel percherón de sus vasallos, avante un tercio (avante un tercio).

FORMULA.—Acido más base igual a sal más agua, on the rocks, el hielo aparte; tiene un escudo con alerones de zafiro llameado. Grifos y bestias aladas, enfinges de Gizeh y extintores de espuma en campos de «boxes».

HISPANO SUIZA.—Celtíbero de honda estirpe, espejo de Fijosdalgo, rey de España y del cantón de Lausana in corpore sano. Marchaba como un antílope mitado, hasta que experimentó la soledad del corredor de fondo. Amustióse, cargóse de ajeno del serrallo, y con el manto ducal de su prosapia, adentróse en el piélagó, perdió pie y llególe el acabóse.

JACKIE STEWART.—Recientemente ornado con la de Malta en justas y torneos, gran abanderado, muestra un escudo cuartelado en sotuer. El primer cuartel jefe cosido a las curvas y flanqueado de segundones. El segundo, apretando el pedal, enrejado en celosía de vencejos; el tercero, papelonado de adhesivos en forma de publiescamas, también llamado embilletado por los cuatro costados, y el cuarto, ajedrezado cayendo, que corresponde a la bandera de fin de carrera, sube al podio y va marchando.

JAGUAR.—Blasón anglosajón sin pinchos angulosos, cruce de leopardos y tigresas desabridas. Pantera rosa con ocho florones en piel de Rusia. Príncipe de Gales y Emperador de la India, campean en su escudo dos llaves inglesas de pura cepa con la leyenda «Si fuesen necesarias, soy bastardo».

MASERATI.—Corona triunfal, águila tricéfala, ornamento de califa, collar y encomienda del velocímetro desaforado, gran Cruz de Malta, de Indianápolis y Nurburgring. Máxima dignidad en el Imperio, camarero secreto de Su Majestad, timbre de gloria y claxon sinfónico sobre un campo de flechas en el cielo con cinco puntos de apoyo a 10.000 r. p. m., mueve el mundo.

MATRA.—Escudo embrazado diestro y cortinado, con 24 mallas de Le Mans a modo de bezantes y alternador en lugar de la dínamo. Rodelas radiales con dibujo drenante hidrófugo e ignífugo. La malla rodea una almena de empujadores de válvula con lises borgoñonas y carter de aluminio por ser archiduque de las Galias.

MERCEDES.—Escudo de dama con filtiré por el reborde, canesú a dos bandas, encaje de bolillos, losanges y fusos de Armenia. Agracióse con el barón Von Daimler y emparentada con el príncipe elector de Benz, caracolea 300 caballos DIN como quien lava en campo de Sindelffngen con anillos del Olimpo, cuya invención se atribuye a Prometeo.

MOSKVITH.—Zar de todas las Rusias, descendiente de kulaks ucranianos y emparentado con cosacos del Don. Escudo en forma de armario ropero con bulones pasantes y carburador invertido de doble cuerpo serrano, que funciona con vodka superoctanof. Su lema es un ziguli perplejo: «¿Cuándo amanecería, tovarich?».

NUVOLARI.—Escudo lombardo en óvalo, con dos ángeles por tenantes (corría como los propios ángeles). Tres coronas cardenalicias y un piñón de ataque desde el principio, que aseguraba ser la mejor defensa. Gran tañedor del punta-tacón, derrapa en campo de Monza con maestría de palafrenero puesto a ello.

PORSCHÉ.—Rancia prosapia, delfín de Ferdinando I de Silesia y Schleswig-Holstein. Corazón central en campo de crótalos bicéfalos, con trechor doble por la banda de estribor.

Valdegardos victoriosos le flamean monegascos con la ayuda del armiño hecho copos.

ROLLS-ROYCE.—Flor y nata de la caballería andante. Erre que erre, roja en campo de plata, al morir los vizcondes pasaron a negro, a fuer de sinceros. Escudo inglés almenado con par de reducción hipoide. Tréboles de cuatro hojas y águila explayada sobre campo de segmentos rascadores con pluma. Su leyenda olímpica, engrapada en una tiara de esmalte, dice displicente: «Uno a uno, mi lady».

TOYOTA.—Descendiente del Sol Naciente, samurai del viejo imperio, dinastía Minch, a sotavento, Toisón de Oro oriental por sus incursiones kamikazes en el mercado usaco de lucha a brazo partido con la guapeza indígena. Una flor de lis, otra de loto y otra de patimini, orden de encendido igual a «pi»: 3,142.

VOLKSWAGEN.—De recia estirpe bávara. Tallado en granito, en su escudo contraverado hay una panzerdivisión pasante con bandera y banda de música camino de El Alamein. Su leyenda, a modo de lambrequín dialéctico, dice así: «Ein fahrer, ein Reichsbahn, ein Volkswagen, man-que pierda».

VOLVO.—Escudo vikingo de bordes ovalados, con blasón andrógeno tajado y mantelado. En el borde superior, a modo de jirón o franco cuartel, tienen un cigüeñal bruñido como los chorros del oro, que da gloria verlo.

WANKEL.—De reciente alcurnia. Tres rotores sobre campo de armiño, con lises heráldicas equipoladas. Cimeras de floripondios sobre un escudo de contrabarra burelado. Válvulas de admisión rampantes, corrientes y molientes. Sin divisa verde y oro hasta recibir la alternativa de la Jarretera.

Al llegar aquí no podía más mi tío Eusebio:

—¿Qué opinas, sobrino?

Allí cerca, la mesa estaba puesta «a toda pastilla», lenguado menier, cordero asado, canelones, picatostes de caviar, jamón serrano en tacos... el aquellarre gastronómico. Quedé absorto en la contemplación de aquel «bodegón». Me dio «como un aire», y con expresión bobalicona dije:

—¿Eh?, ¿qué?

—Que qué me dices.

—¡Vamos a cenar! —prorrumpí con angustia existencial. Una vez sentados a la mesa, mi tío Eusebio y yo, cada uno el único pariente en el mundo del otro, agarré una piana de cordero y tras vaciar de un trago un fino cristal de Bohemia con rioja de veinte grados, me sinceré amorosamente:

—Mira, tío, un cigüeñal nitrurado con cinco puntos de apoyo sobre bancada en cárter de gudes y muñequilla en flor... ¿cómo te diría yo?, es el desmadre en grupo cinco.

El tío Eusebio me oía sin perder una sílaba. Afuera estaba nevando y por la ventana entraba el murmullo de un villancico que los chavales del pueblo cantaban en la parroquia... La melodía se arrullaba con el crepitar de la chimenea. Di una conferencia de una hora siempre hablando con la boca llena, con creciente animación.

Noté que un nuevo fulgor brillaba en los ojuelos del tío Eusebio.

—¿Por qué no pasas tu automóvil a las caballerizas, que estará más calentito? No sea que se contraiga con el frío la culata y al arquearse los espárragos de fijación al bloque pierda aceite por los retenes de las guías de válvulas.

—Tío Eusebio —sollocé emocionadísimo—, ¡qué alegría!, ¡ya estás mentalizado!

Y le abracé.

ERIK MIGUEL

**FIAT
SEAT**

CANO, S.A.

**VESPA
M. A. N.**

**SERVICIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA
EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA**

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

Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

UN MOTOR AUSTRALIANO CALIFICADO COMO REVOLUCIONARIO

Un motor que su inventor ha calificado de revolucionario para el transporte acaba de ser presentado en el curso de una conferencia de prensa.

El inventor, mister Sarich, ha revelado los detalles técnicos del mismo. En esencia, se trata de un motor de pistón único y constituye un término medio entre el motor convencional y el rotativo Wankel.

Este nuevo motor tiene un peso aproximado de 390 kilos y es del tamaño de un neumático de automóvil, con menos vibración y consumo de combustible que el motor convencional, siendo capaz de suministrar una potencia de 200 CV.

PROCEDIMIENTO PARA COMBATIR LA POLUCION PRODUCIDA POR EL PETROLEO

La firma Carl Oppenheimer, de Port Arkansas, en Estados Unidos, está trabajando en un nuevo procedimiento para combatir la polución por el petróleo. Consiste en el empleo de bacterias que se alimentan del petróleo, las cuales pueden cultivarse en grandes cantidades, utilizando métodos análogos a los de la obtención de la penicilina. El petróleo es eliminado por las bacterias a una velocidad casi dos veces superior que cuando se utiliza para ello un proceso de evaporación, siendo las parafinas de hasta 15 átomos de carbono las que son consumidas más rápidamente. En cambio, no parece que los hidrocarburos aromáticos sean atacados por estas bacterias.

SUBEN LOS MERCEDES

La firma alemana Daimler Benz, constructora de los automóviles Mercedes, ha anunciado que en breve plazo subirá el precio de sus vehículos, aunque no determinó el precio de dicha subida. La última subida de los Mercedes se realizó en enero del pasado año, y supuso un término medio de 4 por 100. En círculos industriales se afirma que, cuando se anuncie tal incremento por parte de la Daimler Benz, otras firmas (la Volkswagen y la BMW) decidirán igualmente subir sus precios.

ESTUDIOS SOBRE RUIDOS Y VIBRACION EN EL TRANSPORTE

Un grupo de investigación de la Universidad de Salford, en Inglaterra, ha recibido una subvención para la realización de un estudio de tres años sobre los efectos del ruido y la vibración en los transportes.

Una de las dificultades básicas con que han de enfrentarse los diseñadores de vehículos es la falta de información detallada sobre los efectos del ruido y la vibración y la acción recíproca entre ellos.

La investigación preliminar ha establecido que pueden ocasionar pérdida de atención, reacciones más lentas, comportamiento agresivo de los conductores, náuseas.

El proceso Ara soluciona los problemas técnicos asociados con la combinación de acero y plásticos, haciéndole apropiado para el uso comercial de la encapsulación, sirviéndose de los procedimientos de moldeo por inyección o compresión. Su empleo para paneles de vehículos motorizados y estructuras de carrocería facilita más resistencia rigidez y duración, y en la eventualidad de un accidente mejora las características de protección mediante la absorción de energía que pueden proporcionar sus componentes.

LOS JAPONESES CAMINO DE CHINA

Una decadencia de la demanda del mercado interior de camiones en el Japón, juntamente con las perspectivas de China como mercado de exportación, explican el interés de los fabricantes japoneses por la China continental.

Las intenciones de iniciar rápidamente la penetración en el mercado chino se ha manifestado en una visita reciente a Pekín por funcionarios de la Toyota Motor Sales Corp.

Además de esta visita, no de cumplido precisamente, la Toyota, La Hino Motors y la Nissan Diesel Motor Co, enviaron representantes a la Feria de Cantón para entablar negociaciones con funcionarios del Gobierno Chino.

MADRID, SEDE DEL CONGRESO DE ALQUILER DE COCHES

Este año ha correspondido a la Agrupación Nacional de Alquiler de Automóviles el honor de organizar la IX Asamblea de Delegados de la European Car Rental Association, organización que une a las Asociaciones de Empresas dedicadas a Alquiler de Automóviles sin Conductor de Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Holanda, Inglaterra, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Portugal y Suiza.

Se celebrará los días 26, 27 y 28 de febrero próximo, en Palma de Mallorca con asistencia de unos ochenta delegados de los citados países, mas 35 españoles, que estarán presididos por don Vicente García Ribas, presidente del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones.

La delegación española, además del

señor García Ribas, estará formada por don José Luis Urrestarazu Muñoz, presidente de la Agrupación Nacional; don Lorenzo Mallorqui Llagostera, presidente de la Agrupación Provincial de Barcelona; y don Francisco Rico Cela, presidente de la Agrupación Provincial de Madrid.

La agencia de trabajo es apretadísima y en ella se tratarán problemas internacionales, tales como el "leasing" del automóvil, incautación de los coches sin conductor por las autoridades aduaneras, detenidos por tráfico de drogas, seguros internacionales de automóvil, permiso de conducir, etc.

PIRELLI Y DUNLOP SE RECONCILIAN

Al cabo de casi tres meses de estudios, discusiones y negociaciones, los grupos Pirelli y Dunlop, italiano y británico, respectivamente, han logrado llegar a un acuerdo para salvar y dar nuevo impulso a su alianza, que corría grave peligro a causa de la larga crisis de la firma italiana.

El acuerdo alcanzado está encaminado principalmente a absorber las pérdidas sufridas por el sector más débil, es decir, por Industrie Pirelli, que había llegado a superar la tercera parte del capital, algo más de 42.000 millones de liras.

En efecto, según el acuerdo, la Dunlop Holdings intervendrá para sostener el déficit de Industrie Pirelli hasta el máximo nivel de su participación, que es del 49 por 100, lo que equivale casi a 63.000 millones de liras.

Para posteriores necesidades dirigidas a revitalizar la sociedad, el acuerdo prevé que será Pirelli SpA quien intervendrá, recurriendo a financiaciones a largo plazo ya aseguradas, fuera del ámbito del acuerdo.

ARIZTI, S.A.

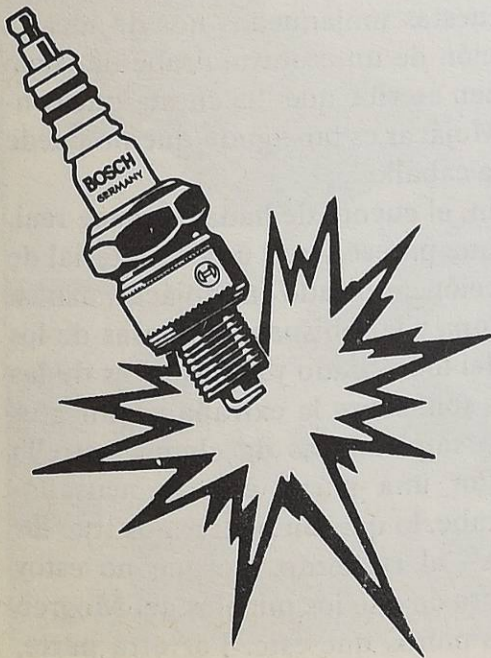
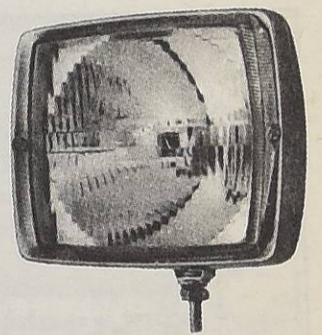
VENTA DE LOS PRODUCTOS DE
ROBERT BOSCH, G.m.b.H. STUTTGART
Y DE LA
R. BOSCH ESPAÑOLA, S.A.



Particular de Ategorrieta, 2
Teléfonos 413881 - 416284 - 420325

SAN SEBASTIAN

- BUJIAS BOSCH
- HERRAMIENTAS ELECTRICAS
Y NEUMATICAS BOSCH
- AUTORADIOS BLAUPUNKT
- PRODUCTOS EISEMANN



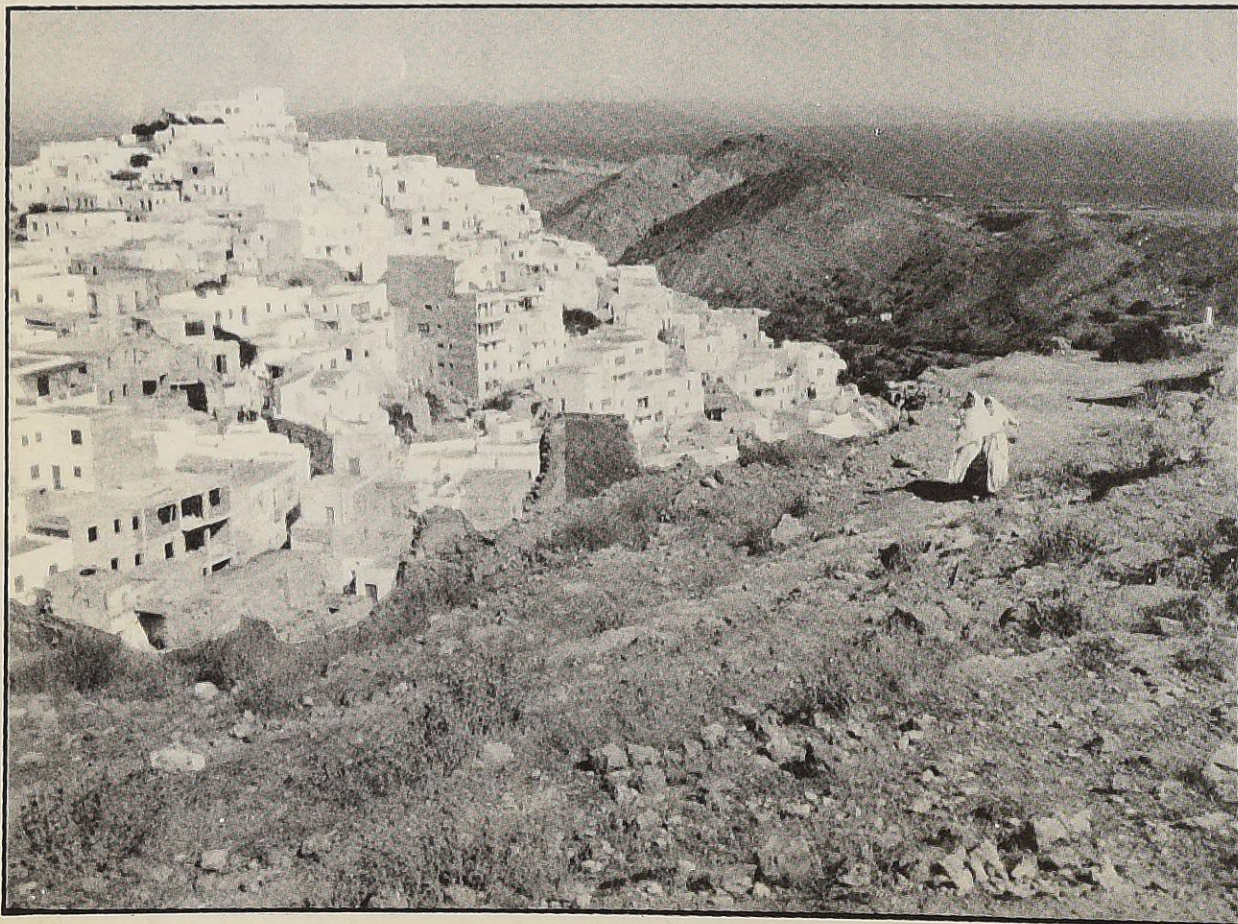


MOJÁCAR

LA MORA INGLESA

por C. N. / Fotos: JERRY MOSCHIONE

HOTEL VILLA MAGNA • MADRID 37



Cuando se llega a la desviación de la carretera que, desde la costa trepa hasta Mojácar, a menos de tres kilómetros, yo recomendaría a todo futuro visitante que si quería disfrutar de un espectáculo que seguramente no se le presentará a menudo, haga esos tres kilómetros a pie, si es buen escalador, o muy despacio si le asustan las cuestas. Pero, como sea que lo haga, debe ser al anochecer. Aunque tenga que esperar un largo rato.

Precisamente para pasarlo cómodo y distraído tiene a mano el espléndido parador nacional de los Reyes Católicos, uno de los mejores de la serie. Y si prefiere aguardar junto al mar, en la playa de Hollywood —esas cosas ocurren en los lugares turísticos; que cuando uno cree encontrarse en Benjurráguel, pongo por caso, se encuentra con Hollywood o Miami—, tiene un barito con graciosos sombreros y tumbonas que invitan a una larga siesta, donde a la vez que se descansa, le servirán, si lo desea, una succulenta fabada asturiana, un pisto manchego o una paella en versión alemana que, por cierto, resulta muy bien interpretada.

¿Se asustan ustedes de la perspectiva del pisto y la fabada en plena canícula almeriense? Pues les garantizo que los ingleses no piensan igual y hacen un consumo que iguala al del té y la Coca-Cola.

Cierto que el mito del calor almeriense es, por lo menos aquí, sólo eso: mito. A partir de las cinco de la tarde se alza un viento que barre la costa y la atalaya del pueblo y a veces obliga a echar mano de una chaqueta. Dura hasta que el sol se ha puesto tras la Sierra Almagrega y la brisa del mar campa por sus respetos. Lo que quiere decir que calor fuerte, fuerte, es sólo el de la mañana y mediodía.

Si entre todas estas disquisiciones se ha hecho de noche, lo suficiente, es el momento de echarse al colete los casi tres kilómetros que nos darán acceso a la fantástica visión de Mojácar allá arriba, sobre la colina cortada a pico, con sus casas o mejor sus blancos cubos superpuestos de tal suerte, que los terrados de unas casas son las aceras o los vestíbulos de las superiores. Y esto repetido en cinco, seis, siete estamentos, escalonados sin orden ni concierto. Porque de la agudeza de las cuestas mojaqueñas nos da idea la descripción de un cronista árabe del siglo XII, quien escribe que “la cuesta que conduce a Mojácar es tan aguda que no puede subirse a caballo”.

En fin, el cuento de hadas se hace real. La cal, que parece ser el único material de construcción empleado en Mojácar, azulea bajo la luna y las chispas luminosas de los faroles del alumbrado y de las luces de las ventanas son, sobre la extraña arquitectura, como salpicaduras de alguna estrella rota. Por una parte, esto es acusadamente árabe, lo que sin querer nos trae las “Kasidas” al recuerdo. Porque no estoy muy segura de que los pueblos del Mogreb sean más moros que éste. Por otra parte,

desde cualquiera de los miradores —ventanas, terrazas, calles abiertas al abismo—, cuando miramos hacia el mar y la playa que lo bordea, vemos a nuestra izquierda, Garrucha, que le hace la competencia a Mojácar en cuanto a turismo, aunque es un turismo muy diferente: español éste; inglés, sobre todo, el de Mojácar.

Cuando llegamos a Mojácar de noche, nos sorprenderá la tranquilidad, que es algo así como su símbolo.

Aquí se puede dormir, ¡dormir! ¿Se dan ustedes cuenta? Pero también puede uno divertirse, porque hay algunos clubs, discotecas y bares, no muchos, pero suficientes, y en los que, de todos modos, el ruido no trasciende a la calle. Los primeros y los segundos son de propiedad inglesa, y algunos, muchos menos, franceses. Y, claro, su clientela es la del respectivo país. Los españoles, que en cuanto a veraneo están casi —sólo casi— igualados a los ingleses, prefieren quedarse en el hotel, en su terraza o en alguno de los baritos de la plaza.

Por lo general, el veraneante español se aloja en alguno de los dos hoteles. Los extranjeros, digamos los ingleses, además, alquilan casitas. Muchos de ellos viven aquí todo el año y poseen pequeños negocios. Clubs, "boutiques", antigüedades.

De todas formas, es un turismo tranquilo y de cierta categoría media, especialmente los que viven todo el año. Entre los flotantes se da más el descalsismo, los pantalones con las perneras arrancadas, quizá a mordiscos por algún perro; las camisas, sucias y viejas, más o menos bordadas a lo búlgaro: Los collarines masculinos, las greñas mugrientas. Pero, de verdad, de verdad, son los menos. Dicen que este año se han librado de "hippies". Que el pasado habían hecho acto de presencia con todas sus consecuencias.

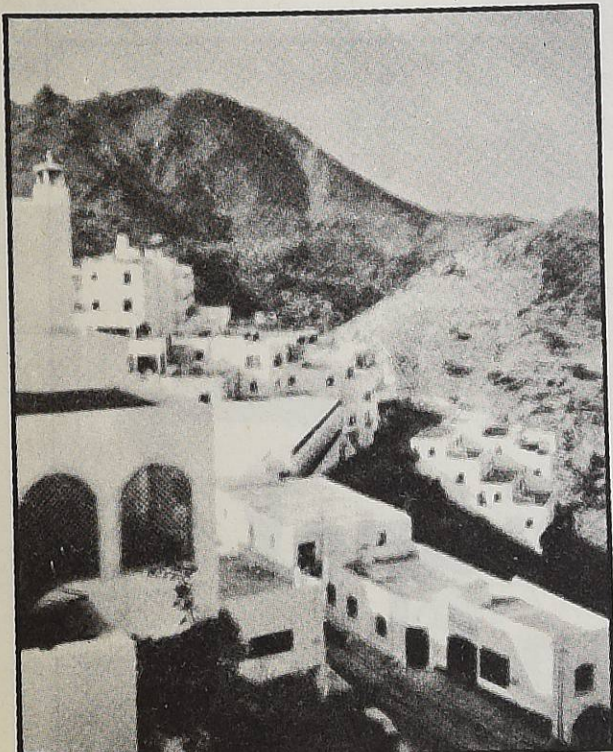
Mojácar, se advierte en seguida, es un pueblo, perdón: ciudad, nuevo. Rehecho sobre las ruinas de Murguis Acra, que ya Plinio cita como villa de la Bética, aunque su mayor importancia la adquirió con los



árabes, que dadas sus características, hay que pensar también la hicieron de nuevo en torno a la mezquita mayor, sobre cuyos basamentos se alzó luego la iglesia-fortaleza que, también renovada, hoy existe.

Sin embargo, hoy por hoy, la reconstrucción ha sido tan respetuosa que nada resulta detonante en la plástica armonía de blancos cubos superpuestos y, no cabe duda, de que los mojaqueños que no siguieron la emigración —de 5.000 habitantes quedó reducido a 800— han salido ganando. Las casas son limpias, frescas y con higiene, y en ellas, arcos, cuevas y cal son la única decoración.

No hay rascacielos: no hay tiendas "modernas" —acero, cristal, mármoles de pacotilla y neón a porrillo—. Las calles, empinadísimas, como es lógico, son de roca viva y desde cada casa, desde cada ventana, desde cada puerta, sobre las que ya no vemos el signo indaliano pintado con almagre como un exorcismo o un tótem, desaparecidos con la renovación, las perspectivas son ilimitadas: balcones abiertos al mar, unas; otras, al paisaje lunar interior. Porque, si en algún lugar del mundo existe una maqueta natural de la superficie de la Luna, es en esta comarca, entre Almería y el mar.



A MOJACAR SE LLEGA...

PROVINCIA DE ALMERIA.— Dista 140 kilómetros de Murcia y 103 desde Almería, por carretera. El camino más corto desde Madrid es por la carretera nacional 301 (Ocaña, Quintanar de la Orden, Albacete, Murcia, Totana, Lorca, Vera y Mojácar). Puede también viajar en ferrocarril hasta Aguilas, desde Murcia. O en avión hasta Almería.

CLIMA.— La temperatura media es de 18,3.º C (64,9.º F) en invierno y en verano de 26,7.º C (78,3.º F). Los vientos son flojos y proceden del primer y tercer cuadrante.

ALOJAMIENTOS.— Parador Nacional "Reyes Católicos". Teléfono 26. Situado en la playa, a 2,5 kilómetros de Mojácar. Hotel Tío Edy, también en la playa, con piscina. Hotel Mojácar y Hotel Indalo, en el pueblo. En la playa hay hostales y merenderos donde alquilan habitaciones. También existen dos camping.

EXCURSIONES.— Itinerario IV de las Rutas Turísticas de la provincia de Almería. Ruta de las costas y de las playas. 267 kilómetros. Almería, Níjar, Carboneras, Mojácar, Garrucha, Vera, Cuevas de Almanzora, Terreros y Sorbas. Extensas playas abiertas y típicas villas de Mojácar, Garrucha y Carboneras. Para practicar la pesca submarina, las playas de Mojácar son unas de las más interesantes del litoral mediterráneo, por la abundancia de pescado y la transparencia de las aguas.

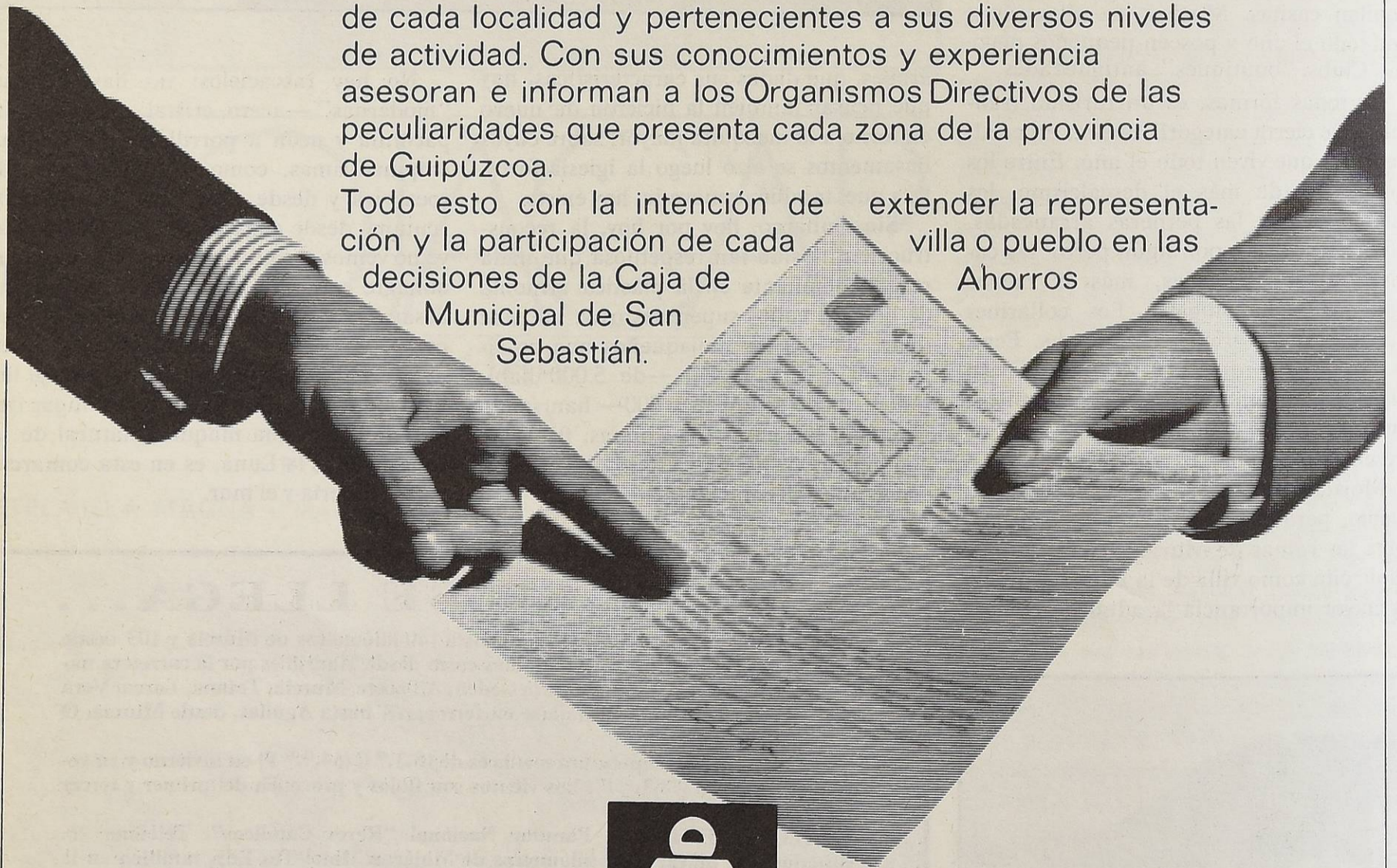
DISTANCIA EN KILOMETROS, DESDE MOJACAR A:

Barcelona	823 km.
Madrid	500 km.
Málaga	298 km.

base para una buena decisión: una buena información

Cada sucursal de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, en la provincia, dispone de un Organismo Consultivo llamado CONSEJO LOCAL. Estos Consejos Locales están formados por personas integradas en la vida de cada localidad y pertenecientes a sus diversos niveles de actividad. Con sus conocimientos y experiencia asesoran e informan a los Organismos Directivos de las peculiaridades que presenta cada zona de la provincia de Guipúzcoa.

Todo esto con la intención de extender la representación y la participación de cada villa o pueblo en las decisiones de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.

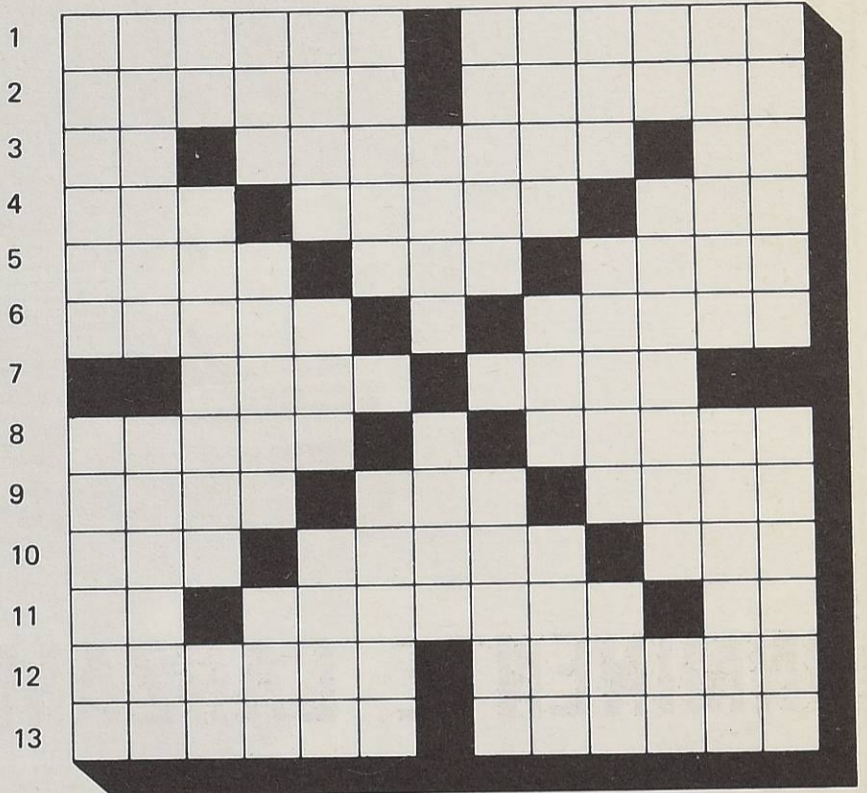


*Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastián*

CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili

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



HORIZONTALES

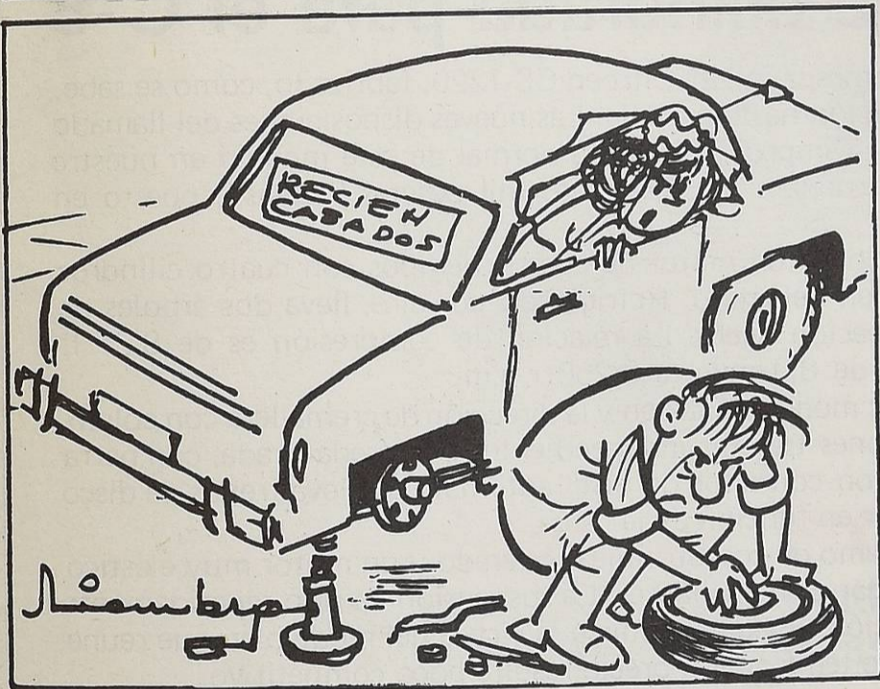
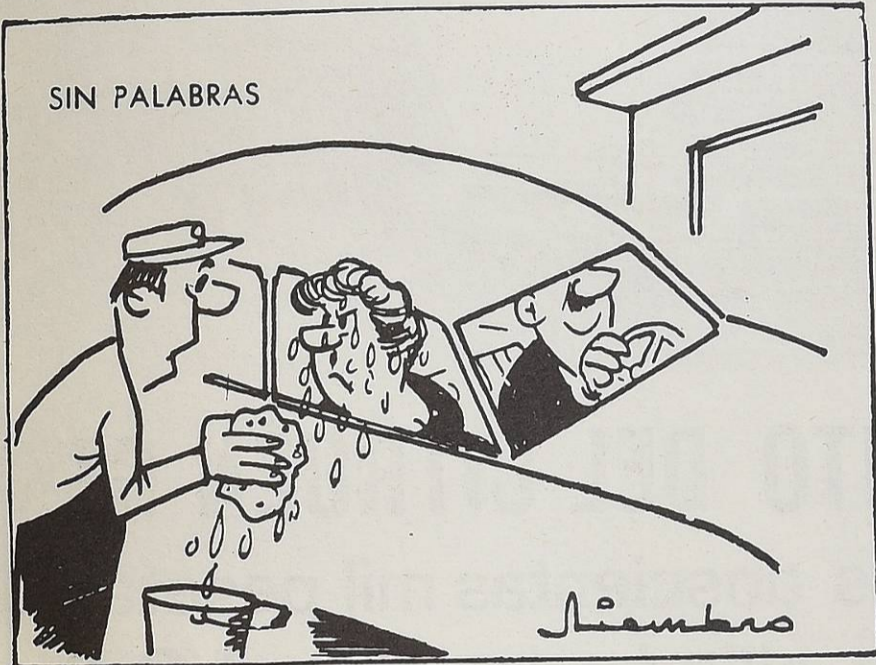
1. Tipo de motor utilizado en algunos automóviles. Ensartado, rizado.
2. Incurrir en un error. De León.
3. Nuevo Testamento. Ciudad y puerto del Japón en la isla de Hondo. Símbolo químico del actinio.
4. Onomatopeya del grito del pato, (al revés). Instrumento indispensable para dar arranque al automóvil. Salsa de América.
5. Pronombre personal (fem., plural). Coge. Marca de auto.
6. Nombre de Dios en la religión de los antiguos persas. Conjunto de maderos unidos para navegar.
7. Una de las piezas de ajedrez. Todo lo que tiene entidad.
8. Mes del año. Preparado, sagaz.
9. Prefijo que significa suero. Confía. Palabra escrita en una señal de tráfico.
10. Preposición inseparable. Linaje o descendencia. Labre la tierra.
11. Nombre de letra (al revés). Intersección de dos caras de un poliedro (plural). Dirigirse.
12. Las ovejas. Líquido necesario para el funcionamiento de un automóvil.
13. Roca calcárea formada por pequeños granos ovoides de mineral. Figura geométrica (plural).

VERTICALES

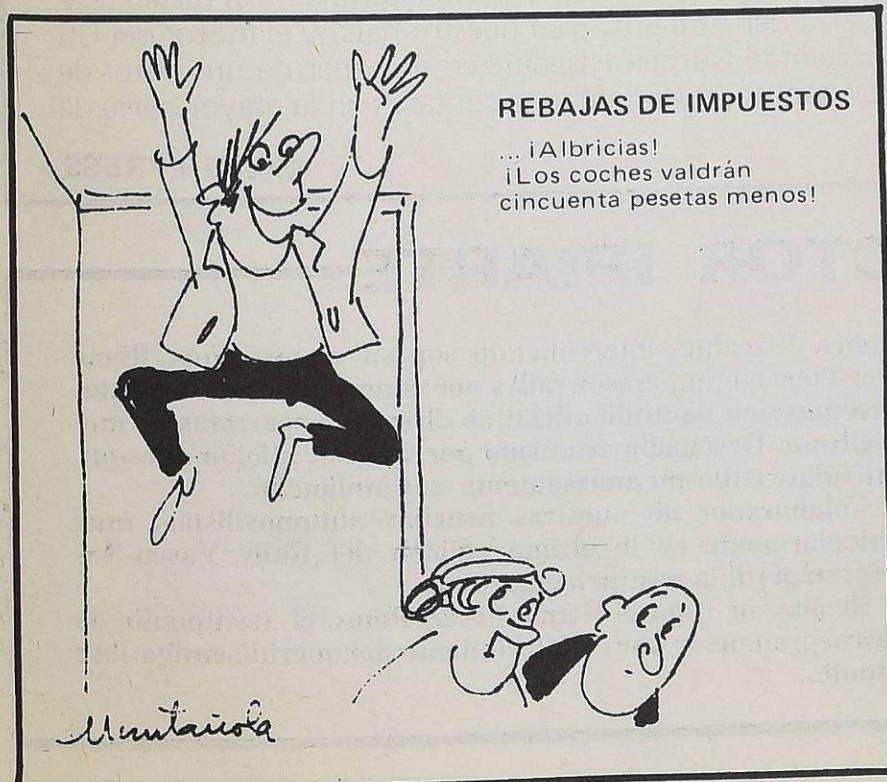
1. Aparato generador de corriente continua. Instrumento del automóvil para ver la parte que vamos dejando de la carretera.
2. Percibir claramente una verdad sin auxilio de la razón. Relativo a los nervios.
3. Nombre de letra (al revés). Relativo al campo. Consonantes.
4. Preposición. Parte líquida de la sangre. Aeta (al revés).
5. Concejal. Zoológico. (Enrique) Político regionalista catalán.
6. Fiesta morisca nocturna. Parte media entre la cornisa y el arquitrabe.
7. Tela muy clara y sutil. Familiar (plural).
8. Clavicordio. Mesa para celebrar misa.
9. Del verbo retar. Vasija para ponche. Rey de Egina, hijo de Zeus.
10. Vocales. Tierra con vegetación en medio de un desierto. Hijo de Noé.
11. Símbolo químico del estaño. Deforma por presión o golpe. Prefijo que significa dos (al revés).
12. Derecho de tránsito (plural). Diminutivo de toro.
13. Del verbo oscilar. Practiques una operación.

HORIZONTALES.— 1: Diesel. Crespo. 2: Incide. Leóns. 3: Ni. Niigata. Ac. 4: Auc. Llave. Aji. 5: Mias. Ase. Opel. 6: Ormuz. Balsa. 7: Peón. Cosa. 8: Enero. Liso. 9: Sero. Fla. Stop. 10: Pro. Prole. Are. 11: Ev. Aristas. Ir. 12: Jertas. Aceite. 13: Dofito. Rombos.

SOLUCION



—QUÉ QUIERES DECIR CON ESO DE QUE HOY TE SALE TODO AL REVÉS.



REBAJAS DE IMPUESTOS

... ¡Albricias!
¡Los coches valdrán cincuenta pesetas menos!



INMINENTE LANZAMIENTO DEL CITROËN GS

- Su precio oscilará sobre las doscientas mil pesetas
- Se estudia un aumento de cilindrada para el C-8

Parece ya —por fin— inminente la presentación en el mercado español del Citroën GS-1220, fabricado, como se sabe, en la factoría de Vigo y dedicado exclusivamente a la exportación hasta la fecha. Las nuevas disposiciones del llamado "decreto Ford" han allanado las dificultades legales que habían impedido la venta normal de este modelo en nuestro país. El precio no es conocido todavía, pero se estima que rondará las doscientas mil pesetas "largas", puesto en carretera.

El Citroën GS, con 1220 centímetros cúbicos, está dotado de un motor de cuatro tiempos con cuatro cilindros horizontales opuestos dos a dos montados por delante del tren delantero. Refrigerado por aire, lleva dos árboles de levas en culata, siendo esta última y el bloque motor de aleación ligera. La relación de compresión es de 8,2: 1; desarrolla una potencia de 60 CV. DIN con un par máximo de 8,9 mkg. a 3.250 r.p.m.

La tracción es delantera, como resulta obligado en todos los modelos Citroën y la dirección de cremallera con columna de doble junta. La carrocería es autoportante con suspensiones traseras independientes por rueda tirada, con barra estabilizadora. También posee un dispositivo hidroneumático con corrector de nivel automático. Lleva frenos de disco a las cuatro ruedas con doble circuito, servoasistencia y corrector en función de la carga.

Según las pruebas realizadas, destaca en el modelo un consumo de combustible moderado y un motor muy elástico y silencioso que proporciona prestaciones satisfactorias, sin llegar a ser brillantes. La suspensión ha sido repetidamente calificada de excelente, así como el agarre, estabilidad y dirección. Puede resumirse la virtud del modelo en que reúne multitud de las técnicas más avanzadas. Quizás por esto mismo se teme que su precio resulte poco competitivo.

OTRA NOVEDAD CITROËN EN ESTUDIO

También se especula con la posibilidad de que Citroën comercialice en España un modelo equivalente al recién aparecido en Francia Ami Super, que está compuesto por la carrocería del Ami 8 (C-8 en nuestro país) y el motor del GS en versión 1015 centímetros cúbicos. Dado el interés que tuvo siempre Citroën Hispania en disponer de un motor de cuatro cilindros, es más probable que este modelo se lleve a cabo pronto, pues la fábrica contará con la mayor parte de los elementos obtenidos de otras series de producción.

MOTOR PRESS

FALLECE EL DOCTOR IRIARTE

Ha fallecido en Bilbao el doctor don José Antonio Iriarte Larrañeta, cardiólogo bilbaíno de 51 años, a consecuencia de un infarto de miocardio.

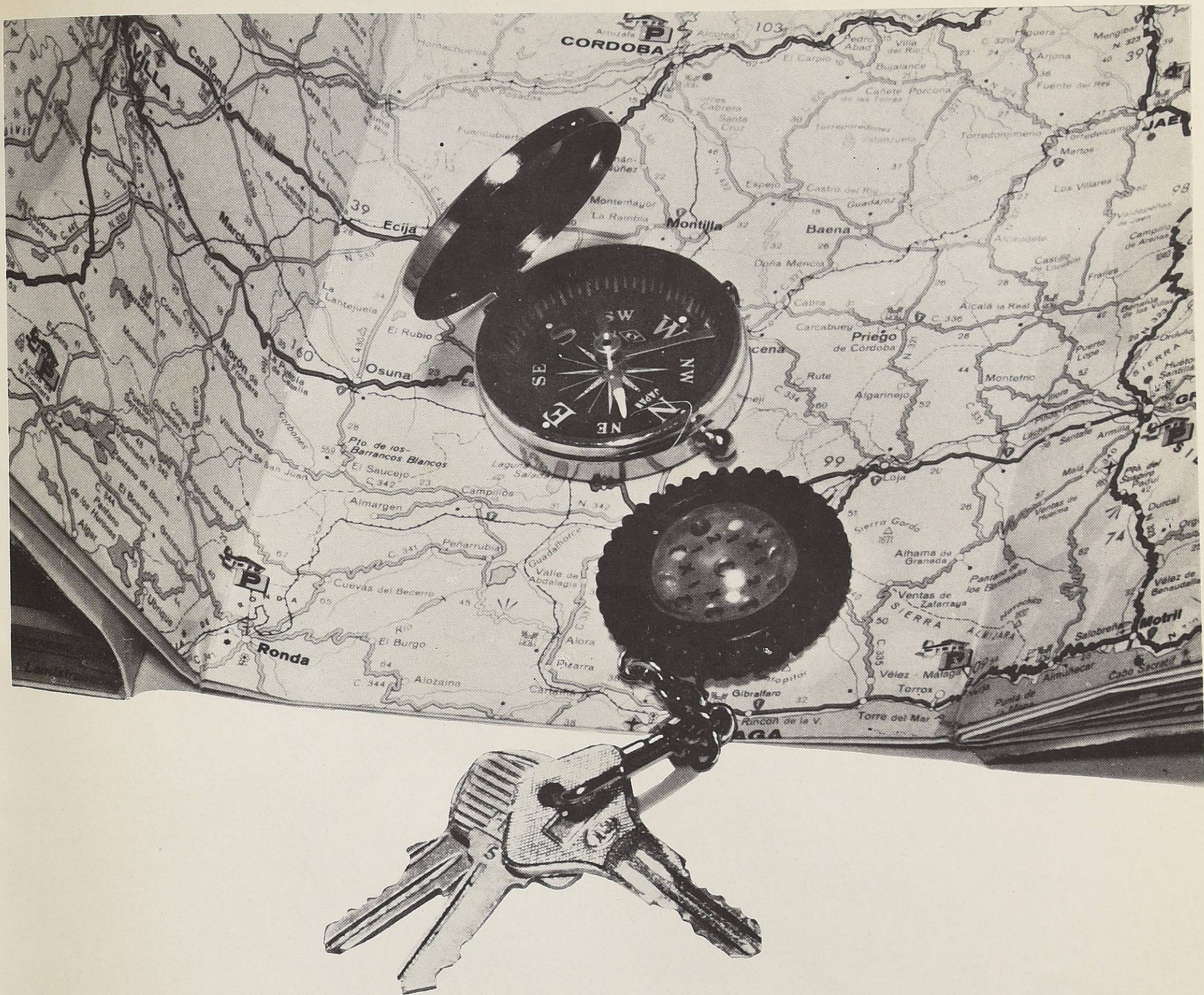
El sábado 24 de febrero día en que comenzó el Rally Internacional Vasco-Navarro de automovilismo estuvo presente en la salida de esta competición y en el curso de una gran gala del deporte vizcaíno como expresidente de la Real Peña Motorista de Vizcaya, recogió la placa de plata al Mérito Deportivo que le fue concedida a esta entidad al cumplirse sus bodas de oro.

El doctor Iriarte fue también presidente de la Federación

Atlética Vizcaína, interviniendo con su esposa doña Reme Pérez Pons en numerosos rallies por el norte de España. Estaba en posesión de título oficial de director de carreras de motociclismo. Destacaba asimismo por su gran afición al esquí, sintiéndose enfermo precisamente en Candanchú.

Colaborador de nuestras pruebas automovilistas, muy particularmente en la última edición del Rally Vasco-Navarro, su pérdida resulta irreparable.

Reciba su esposa Reme Pérez Pons, el testimonio de nuestro gran pesar por el fallecimiento del querido amigo José Antonio.



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.





Banco Guipuzcoano

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