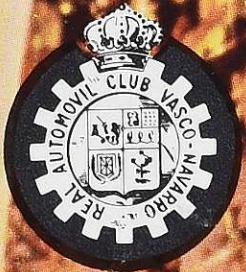


El Automovil Club
VASCO
NAVARRO



2ª EPOCA N° 73

ABRIL 1974

NUESTRAS CUENTAS CORRIENTES

mucho más que un servicio



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

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

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

Nuestras Cuentas Corrientes le ofrecen:

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

CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

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

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

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



ISLAS CANARIAS

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

PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4
TEL. 2311005 - TELEX. 27521
CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

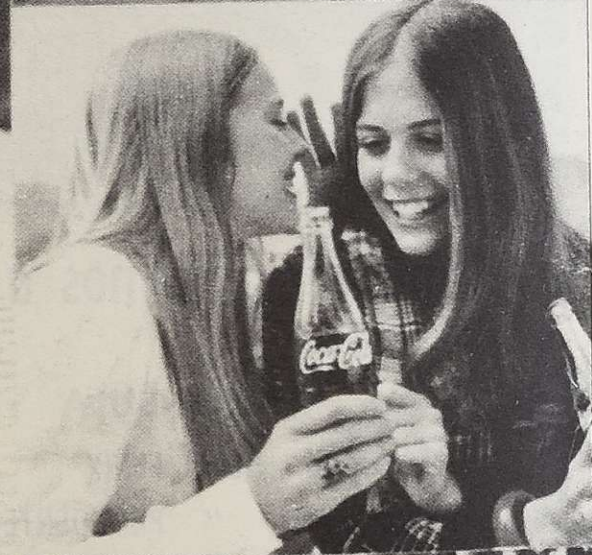
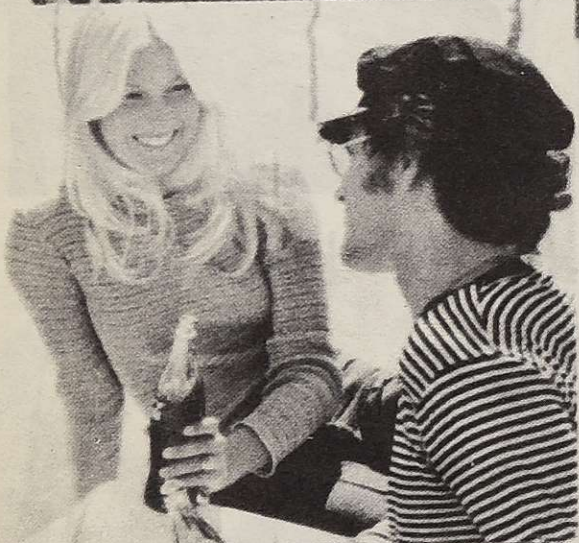
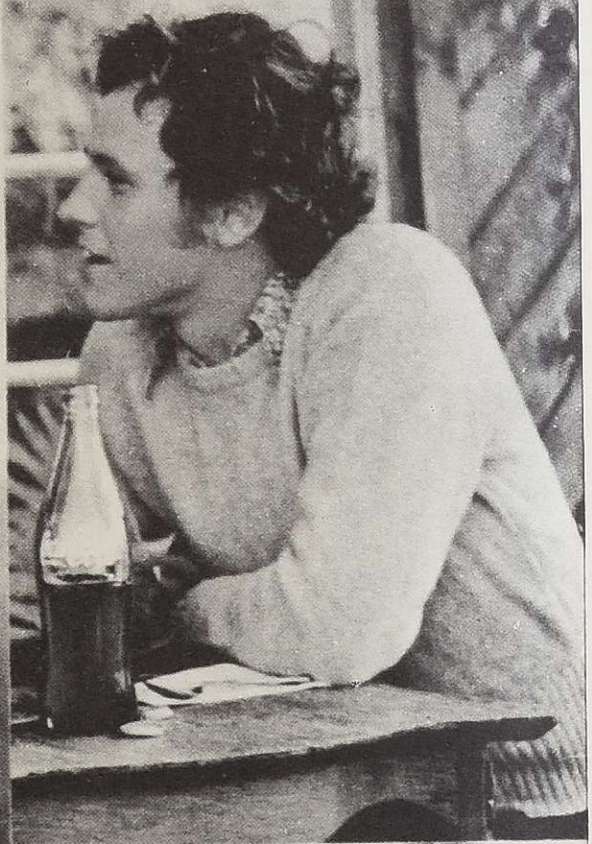
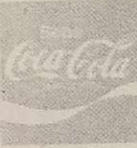
SOCIOS AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO: 10 % DTO. EN HABITACION

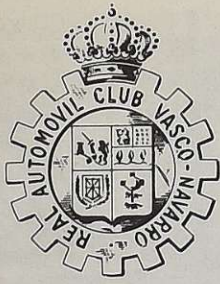
ALON AL V3 COMA



Más agradable compañía en compañía de una Coca-Cola.
En todo el mundo, cuando llega el momento de conversar,
el sabor único de Coca-Cola hace más fácil el diálogo.

La chispa de la vida





El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

Conducir al fallo	3
Alava	4
Vizcaya	5
Navarra	6
Información del Club	9
Canje de permisos de circulación y placas de matrícula	11
Los semáforos no convierten una población en gran ciudad	13
Automovilistas en busca de taller	15
III Subida al Rasillo	16
VI Subida automovilística a Arrate	17
II Rallye de Las Marzas	17
Encuesta en favor del tráfico en San Sebastián	20
El automóvil, símbolo de la libertad del hombre	22
Novedades	25
Cálculo del coste de mantenimiento de todos los coches nacionales	26
Los 30.000 millones de la expansión Renault	31
Las multas en Madrid van a ser ejecutivas	32
Los ataques al automóvil	33
De buen conductor a "loco del volante"	34
El uso del cinturón de seguridad debe de ser obligatorio	37
Rueda el humor	39
Crucigrama	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa	40
A noventa kilómetros por hora en las carreteras españolas	40

Difusión media en el último control:
14.102 ejemplares.
Tirada del número de Marzo
15.600 ejemplares.



DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º Izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray
Paseo de la Senda, 3 - bajo Teléf. 217705 (3 líneas)

Navarra

PAMPLONA

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

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo
Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

CONducir AL FALLO

Si, conducir al fallo del prójimo. Es lo más razonable si se quiere evitar el accidente.

Desgraciadamente una gran parte de los conductores parecen tener el código de la circulación delante de sus ojos y esto puede acarrearles serios peligros... aunque tengan la razón.

Hace algún tiempo asistí a una discusión entre un automovilista y un guardia de la circulación. Este, quizá cumpliendo algún servicio importante aunque no justificara lo que hizo, quiso desandar el camino que había recorrido marchando por dirección prohibida. Iba en bicicleta. Un automovilista que confluyó con él pudo evitar el accidente, pero nadie le libro de un susto mayúsculo. Discutieron ambos y el policía le dijo por último. "En todo caso usted tenía toda la razón", a lo que respondió el conductor: "Pero la impresión de haber matado a un hombre no me la quita nadie".

Efectivamente en multitud de ocasiones se tiene toda la razón ante la imprudencia que comete el prójimo. Pero no por tener la razón se va atentar contra su vida. Hay que permitir el paso de todo vehículo que venga por la derecha de uno, pero si alguien es tan irresponsable que no observa esta regla, lo mejor es darle la razón.

No se puede abrir la puerta de la parte de la calzada, pero el conductor que va a superar a un vehículo parado y con personas dentro debe pensar que puede producirse esta eventualidad y tomar las precauciones debidas.

"Conducir al fallo" es una de las grandes virtudes que deben adornar a un conductor que intente por todos los medios evitar el accidente tenga o no razón él o su agresor.

Sobre este aspecto de la circulación la Jefatura Central de Tráfico ha expuesto una serie de normas a realizar. Se titula el trabajo ¿Conduce a la defensiva?, trabajo del que nos ocuparemos en otra ocasión. Nosotros le ponemos este nombre "Conducir al fallo".

Cuantos accidentes se evitarían si cada cual cediera algo de su derecho, de esa razón que cuando se ha producido el accidente tenga o no la culpa trastorna su ritmo de vida, cuando no la muerte se enseñoorea de todo.

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



ALAVA

El nuevo puente de Las Trianas tendrá veinte metros de anchura

Cuarenta cartuchos de dinamita hicieron desaparecer el viejo puente de Las Trianas, cargado de historia para muchos vitorianos cuando su emplazamiento se hallaba "muy lejano" del casco urbano. Pero la verdad es que se fue sin mucha nostalgia —aunque hubo numerosos curiosos que estuvieron presentes en la voladura— porque todos estaban de acuerdo en que era inadecuado y que existía un desfase entre sus viejas piedras y el tráfico existente en la actualidad en nuestra ciudad.

En su lugar, se está construyendo un nuevo puente acorde con las necesidades actuales.

Según el negociado de Vialidad de nuestro Ayuntamiento, el nuevo puente tendrá una anchura de 20 metros útiles; 12 de ellos serán destinados a calzada, y cuatro en cada lado para aceras. Es esta la misma anchura que tiene la calle Los Herrán en la zona de Desamparadas.

El viejo puente, el que ya pasó a la historia —y que todavía puede verse en el grabado— tenía una anchura total de 4 metros, y el puente de San Cristóbal —a título de curiosidad— tiene una anchura de poco más de 8 metros, de los cuales 6,50 son de calzada y menos de un metro corresponde a cada una de las aceras.

La luz del nuevo puente entre ejes de los dos pilotos que se construye ahora, será de 25,60 metros, con una altura sobre el carril más alto, de 5,45 metros.

Característica importante de este nuevo puente es que estará preparado para que pueda ser ampliado con otras luces más, similares a esta primera, hasta rebasar ligeramente una longitud total de cien metros.

Este proyecto está previsto para cubrir la posible necesidad futura de que bajo este puente se localice el futuro Eje Cívico de la ciudad Este-Oeste, desde esta zona hasta la carretera de circunvalación, es decir, siguiendo el mismo trazado actual de la vía que desaparecería de ese lugar. Es importante citar también que si todo el proyecto se desarrolla normalmente, el entronque con la calle de los Herrán con las de Castro Urdiales y Las Trianas, así como el mismo puente, estará terminado para finales del presente año.

Este puente cruza las vías diagonalmente, con un ángulo de 72 grados, por la inclinación de los raíles respecto a la calle de Los Herrán que no forman un ángulo recto y la unión no puede hacerse perpendicularmente.

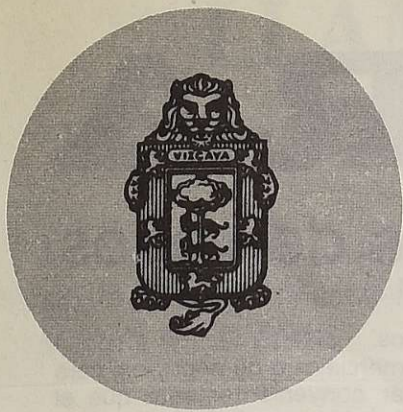
El puente será recto, sin recodos de hormigón pretensado, con cuatro vigas principales bajo el tablero, separadas entre sí cinco metros y con voladizos extremos de 2,5 metros.

Cuando está finalizado, permitirá organizar mucho mejor la circulación entre el centro de nuestra ciudad y la parte situada al otro lado del ferrocarril.

La obra de estructura del puente está contratada y adjudicada en ocho millones y medio de pesetas.

Derribar el antiguo puente era una necesidad que tenía Vitoria como consecuencia del gran crecimiento que ha experimentado, y que hacían del lugar un paso estrecho, peligroso e incómodo. A nuevas necesidades, nuevas obras. Esto es inevitable, aunque algunos recuerden con cierta nostalgia el viejo puente de sus años mozos.

JUAN CARLOS



VIZCAYA

LA APARICION DE LA ESCUDERIA "RESMAN" HA ANIMADO EL CAMPEONATO NACIONAL DE RALLIES.

Además de Etchebers y el ex-ciclista Julio Jiménez, figuran en el equipo los bilbaínos "Memo" Suárez, Azpitarte y Echave.

Indudablemente, la aparición de la escudería "Resman" en el concierto deportivo del automóvil, por el nivel de su organización y por sus ambiciosos objetivos, ha llamado poderosamente la atención. Quinteto con posibilidades: Etchebers, J. Jiménez, "Memo" Suárez, Azpitarte y Echave. Hay que aplaudir el espíritu deportivo con que la firma patrocinadora ampara al equipo.

Para el Real Automóvil Club Vasco-Navarro no deja de ser una amplia satisfacción el reseñar que dos de los cinco elementos —X. Azpitarte y "Memo" Suárez— son socios y que la escudería, un intento muy serio, asimismo es, en conjunto, asociada, a la par que afiliada a la Federación Vasco-Navarra.

No deja de ser sorprendente que un alto directivo de empresa, con respaldo general de la entidad, como es Ricardo Escrich, desde Barcelona, haya dado luz verde al proyecto de la escudería, que, nacida en Bilbao, tiene alcance nacional por su programa de actuación.

Sin más presentaciones, estos son algunos apuntes sobre los hombres que hoy se alinean en las filas de "Resman".

Marc Etchebers: un francés tras un título español

A mediados de los años sesenta, corriendo en la copa "CEIDA-NSU", Marc Etchebers comenzó a distinguirse a nivel modesto. Después tripuló un "R-8" Gordini, en aquella época en que se encontraba de moda en Francia. Más tarde intervino en subidas cronometradas en la región catalana, dejando ya los vehículos de iniciación para pasar a tripular otros más potentes, que pudieran darle buenos puestos en las clasificaciones.

Compró un "Alpine" 1600-S. Se anotó en 1971 un tercer puesto en el Rally Bayona-Cote Basque. Se alineó en el tercer Rally Firestone, quedando el cuarto en la general scratch. Y empezó a frecuentar las pruebas españolas.

Con un "BMW" 2002 TI corrió algún rally, principalmente en el norte español. Ganó el Rally de Alava. Su palmarés en el Rally Internacional Vasco-Navarro es el siguiente:

- 1967, con "NSU", séptimo
- 1968, con "NSU", cuarto
- 1969, con "NSU", séptimo
- 1970, con "Porsche", primero
- 1971, con "Porsche", tercero
- 1972, con "BMW", tercero
- 1973, con "Porsche", tercero
- 1974, con "Porsche", primero

Se trata de un piloto con mentalidad profesional. Seguro, eficaz y muy regular en sus actuaciones. En las últimas temporadas Christine Rives, hoy señora de Etchebers, fue su eterna acompañante como copiloto.

Actualmente, encabeza el campeonato español de conductores de rallies, tras su triunfo en el Rally Vasco-Navarro, su segundo lugar en el Rally Fallas en Valencia y su victoria en el Criterium Montseny-Guilleries.

El pasado año hizo una "temporada española", que ya le calificaba como candidato máximo al título español: Vasco-Navarro (3.º), 500 Kms. Nocturnos de Alicante (3.º), Firestone (3.º), Vuelta Automovilista a España (2.º), Rías Bajas (2.º), R.A.C.E. de Madrid (3.º) y Cataluña (3.º), además de victorias en los rallies de Alava y San Mateo, de organización vallisoletana.

"Memo" Suárez: líder en número de pruebas corridas en 1973

Juan Manuel Suárez, conocido popularmente por "Memo", se ganó a pulso el título de líder español en número de competiciones disputadas a lo largo y ancho de 1973. Casi medio centenar (subidas cronometradas y rallies) de pruebas conocieron su inscripción. Prueba ello una afición sin límites por el automovilismo deportivo.



Comenzó sus actividades con un "Mini" 1275 c.c., en subidas y rallies de ámbito regional. Con un "Seat" Coupe 903 obtuvo un séptimo puesto en el Rally Nacional Bosch, edición de 1971. Fue su primer golpe maestro.

Palmarés impresionante en pruebas de todo el área norteña. Siempre o casi siempre entre los mejores. En el "Desafío Simca" de 1972 y 1973 se situó en sendas segundas posiciones, precedido de "Rizos" Muñoz y Juan Carlos Oñoro, respectivamente, buenos amigos, y rivales de marca y equipo en la actualidad.

"Memo" Suárez rompió con sus ligaduras a Simca, tanto con el 1000 como con el 1200 S. Con una gran ilusión se dispone a afrontar la larga campaña de 1974, al servicio de la escudería "Resman". Hará su temporada, en principio, con "Seat" 1430-1600. Hasta el momento sin suerte, pues no logró clasificarse ni en el Rally Vasco-Navarro ni en el valenciano Fallas.

Afición y entrega van muy ligadas a "Memo" Suárez.

Xabier de Azpitarte: los negocios frustraron un gran deportista

De las dos a las cuatro ruedas. Dio un gran salto del motocross al automovilismo. Su presentación cuatruoedista sería fue en el Rally Bosch de 1971. Al año siguiente en el Firestone consiguió acabar en el puesto 18, con "Alpine". Después se hizo con los servicios de un "Ford" Capri, adquirido a Rafael Ateca, otro velocista vizcaíno.

Rally de Soria (5.º), Rally de Avila (1.º) y Rally La Restinga (6.º), por poner unos ejemplos a mano. En subidas cronometradas, por lo general, alcanzó buenas posiciones.

Sus numerosos negocios, que le habían estado torpedeando su continuidad en la competición, acabaron por "frenarle" en seco al comienzo de 1973, temporada en la que no corrió.

Se equipó con "Porsche" 911-S para afrontar la campaña de este año, defendiendo los colores de "Resman". Se anotó el puesto 11 en el Rally Vasco-Navarro y se accidentó en los ensayos del Rally Fallas. No obstante, logró tomar la salida y averió en la prueba.

Cerebral. No ha conseguido distinguirse, a nuestro entender por falta de tiempo para acoplarse a los vehículos que ha tenido a su disposición. No ha tenido tiempo material para hacerse al coche. Los negocios, en nuestra opinión, han perjudicado la marcha deportiva de Xabier de Azpitarte.

Julio Jiménez: una vida en la carretera, primero de corto, ahora con casco

Popular entre los populares, Julio Jiménez no quiso irse del deporte activo, cuando se fue del ciclismo, después de dejar una estela de triunfos. El abulense —que sigue haciendo "patria chica"— tomó parte en las series del "Desafío Simca". En

la región centro se ha alineado en buen número de pruebas, aunque no puede decirse que es un hombre que ha prodigado sus actuaciones.

Después de haber tomado parte en distintas subidas de velocidad y en rallies de corta duración, se alistó con un "BMW" en la Vuelta Automovilista a España, en el transcurso de la cual tuvimos oportunidad de conocer de cerca la simpatía con que se recuerda al ex-ciclista. También ha participado en pruebas en el circuito madrileño del Jarama.

Noveno en el Rally Vasco-Navarro y décimo quinto en el Rally Fallas. Calculador y dotado de una gran antereza es hombre que termina las pruebas. Está dispuesto a hacer una buena temporada y lleva camino de completar su mejor actuación conjunta en 1974.

José Luis Echave: la esperanza, tras el accidente

Del motocross, especialidad en la que llegó a ser campeón vasco-navarro, pasó al automovilismo, respondiendo a una invitación de Xabier de Azpitarte para que le acompañase al Rally Bosch 71. Azpitarte le dejó el volante en algunas pruebas de velocidad y marcó un primer puesto, por delante de Alberto Ruiz-Jiménez y un tercero, tras Ruiz-Jiménez y Reverter.

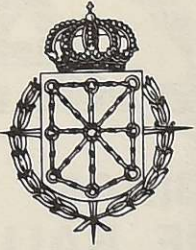
Tras utilizar un "Alpine" de serie, se hizo con un "Ford" Taunus 20 MRS. Y en el Rally Bosch 72 consiguió un meritorio séptimo puesto en la scratch, sin entrenos. Compró el coche un viernes y participó el sábado.

En el Rally Sherry logró tiempos fuera de serie, por delante de coches muy potentes. La rotura de dirección le privó de buenos resultados. Ganó el Rally de La Restinga, en Santander; rompió en el R.A.C.E., y en el Costa del Sol, un accidente le privó de un puesto de privilegio. José Luis Echave, el bravo piloto vizcaíno, logró tiempos similares al "Stratos" de Munari en un par de cuestas.

Séptimo en el Rally Vasco-Navarro y octavo en el Costa Esmeralda, siendo primero en la categoría grupo 1 con "Seat" 1430. Con un vehículo grupo 2 (Ford Capri) se alzó primero en la Subida a Lekubasò. Cuarto en la ascensión a Peña Cabarga, que se adjudicó Luciano Ottero con su barqueta Abarth Osella.

Con un 1430-1600, preparado por Juncosa, en Barcelona, hizo tercero en el Rally de Alava, tras Etchebers y Villacieros. Rompió en el Rally de las Rías Bajas. Posteriormente, sufrió un gravísimo accidente que le tuvo al borde de la muerte y que ha superado lenta, pero positivamente.

Tras cinco meses de inactividad: la esperanza. Un Echave pletórico de coraje obtuvo una sexta posición en el último Vasco-Navarro. Echave tiene muchas cosas que decir esta temporada. ¿Las dirá?



NAVARRA

control en la concesión de licencias de vados

En una ciudad como Pamplona en la que el problema del aparcamiento, sobre todo en el centro de la ciudad, es alarmante, es lógico que se tomen medidas adecuadas para limitar la concesión de licencias de vados. Por un lado el crecimiento a pasos agigantados del parque automovilístico y por otro la falta de previsión para la construcción de lugares adecuados donde aparcar el vehículo, supone el que sea casi normal el parar el automóvil en doble fila o dejarlo sobre la acera. Y esto ocurre pese a la estrecha vigilancia de los agentes municipales.

La falta de espacio para aparcar se ve acentuada por la proliferación de vados y precisamente para evitar que las concesiones de vados se produzcan sin la ligereza con que se han venido produciendo hasta el momento, el último pleno municipal aprobó, aunque no con unanimidad, una serie de normas que limitan y restringen la concesión como vados de lugares destinados al aparcamiento.

Por creerlo de interés general vamos a señalar los que, a nuestro juicio, constituyen los puntos más importantes de la recién nacida ordenanza.

En palabras del propio alcalde el criterio seguido en la elaboración del nuevo texto ha sido restrictivo y para ello se han estudiado nuevas condiciones que acrediten la necesidad de un vado y, sobre todo, la oportunidad y conveniencia de su concesión. Con anterioridad a la actual normativa bastaba con acreditar una superficie para tener derecho a un vado. Pero esta condición que a cualquiera se le antoja demasiado simple, se ha complicado tras el último Pleno Municipal.

La ordenanza distingue entre locales destinados a guardar vehículos y establecimientos industriales, comerciales o locales de negocios.

Si se trata de locales para guardar vehículos, la ordenanza señala dos casos: que sea un edificio con obligación legal de poseer aparcamientos, en cuyo caso es totalmente lógica la concesión de vado, o que lo posea voluntariamente. Para este caso se indica textualmente que "estos locales han de poseer una capacidad mínima de cinco automóviles, tres vehículos de transporte con una capacidad de carga de hasta 700 Kgs. o dos con capacidad superior a 700 Kgs.". En cualquier caso, para la concesión del vado habrá de acreditarse la propiedad de los vehículos, las matrículas y una

extensión del local no inferior a 75 ms. cuadrados.

Cuando se trate de locales industriales, comerciales o de negocios, cara a la concesión de vados se deberá acreditar convenientemente que el negocio exige la entrada y salida de los vehículos. La superficie del local no deberá ser inferior a 40 ms. cuadrados, excepto cuando se trate de locales destinados a trabajos relacionados con el automóvil (reparación, pintura, lavado, engrase, etc.) en cuyo caso bastará que la superficie sea como mínimo de 20 ms. cuadrados.

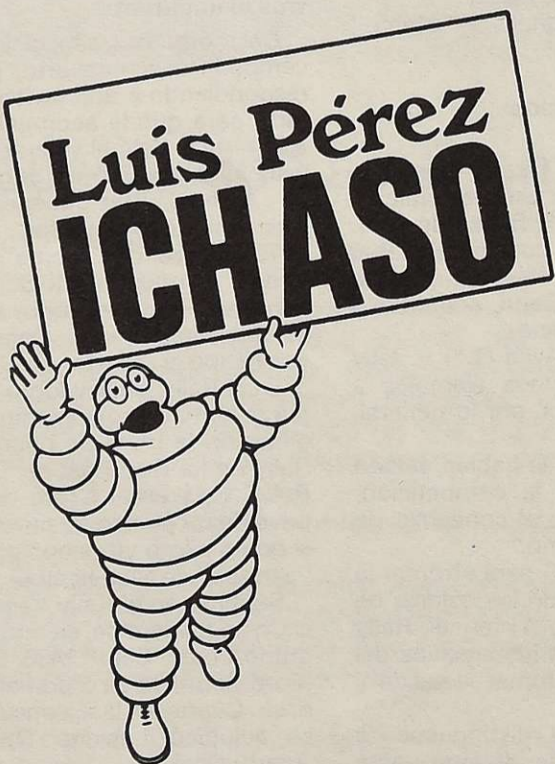
En el pleno municipal se concretó que los vados, a efectos fiscales, deberán tener un mínimo de cinco metros cuadrados y que la anchura total del mismo no podrá superar el 25% de la anchura que tenga el lugar de entrada del inmueble o local donde se establezca.

En lo que respecta al horario de los vados, la nueva ordenanza indica que sólo los servicios públicos de urgencia y los garages podrán acogerse al uso del mismo durante las veinticuatro horas del día, limitándose en el resto de los casos a una duración máxima de diez horas a excepción de festivos, sábados por la tarde y domingos. No obstante esto, el Ayuntamiento, en casos especiales puede conceder para la continuidad del vado en los días indicados.

Pero, con todo, la concesión del vado no significa el que por el hecho de pagar un canon determinado el propietario del vado deba abandonar su cuidado y conservación. Por el contrario, conservar en mal estado el pavimento, no hacer el uso adecuado del mismo, descuidar su pintura y señalización o modificar las circunstancias que originaron su concesión, son causas suficientes para la retirada de la licencia de concesión del mismo.

Hasta aquí las notas más importantes de la nueva ordenanza. En pura teoría todo lo que contribuya a evitar el abuso de la utilización y concesión de vados es digno de aplauso. Lo que se necesita ahora es que en la práctica, a través del organismo competente, se ejerza una auténtica vigilancia sobre los vados actualmente en servicio y sobre los que han de concederse, evitando con ello el que se agudice un problema grave en nuestra ciudad, la falta de aparcamientos.

XABIER



VISITENOS!
SERVICIO TECNICO Y VENTAS

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



MICHELIN

**inventor y primer fabricante mundial
de neumáticos radiales.**

LLAMADA A NUESTROS SOCIOS

ESTA EN MARCHA LA CAMPAÑA DE PROMOCION DE NUEVOS ASOCIADOS

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

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

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

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

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

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

A los socios que aporten nuevos asociados se les concederá:

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

Nuestras Oficinas:

SAN SEBASTIAN
Plaza Oquendo - Telf. 41 1529

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

PAMPLONA
Navarro Villoslada, 1 - Telf. 23 7968

BILBAO
Bandera de Vizcaya, 2
Telf. 249864

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

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

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

BEHOBIA
Frontera - Telf. 61 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.

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

Atendida por Letrado Colegiado

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

Adquisición automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.

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

Escuela de Conducción

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

Actualmente nuestra cuota es de 500 Ptas. anuales y los derechos de entrada de 100 Ptas.

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



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

TARJETA POSTAL

A
franquear
en
destino

REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO

Apartado n.º 29 F. D.

SAN SEBASTIAN

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

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

INFORMACION DEL CLUB

NOTA DE LA JEFATURA PROVINCIAL DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

Distintivo para la circulación internacional de vehículos.

Es frecuente observar que el distintivo "E", preceptivo en la circulación internacional de automóviles, se coloca en lugares o bajo formas inadecuadas de manera que no se cumplen las normas señaladas en el artículo 235 del Código de la Circulación.

Conviene por ello recordar que tal distintivo consiste en una letra "E" latina, mayúscula, que debe colocarse en la parte posterior del vehículo, con altura máxima de ocho centímetros, trazos de anchura uniforme no superior a un centímetro, pintada en negro sobre fondo blanco, de forma elíptica y con dimensiones mínimas de 17,50 centímetros de anchura y 11,50 centímetros de altura, con el eje mayor en posición horizontal.

Debe evitarse en consecuencia las variaciones sobre la normal legal vigente como puede ser las placas complementarias no autorizadas, las marcas o distintivos que por su forma, color y características puedan dificultar la legibilidad o inducir a confusión respecto a los caracteres reglamentarios de placas de matrícula normales o especiales, los distintivos adornados con la Bandera Nacional, las alusiones o motivos insertos en la elipse e incluso la forma elíptica vertical. Cualquiera de estos hechos constituye infracción expresamente prevista en el artículo 231, III, del mismo Código citado y sancionada con dos mil pesetas en su Cuadro de Multas.

Es en suma aconsejable recordar los preceptos sobre esta materia para evitar denuncias que derivan de su inobservancia.

San Sebastián, Febrero, de 1974

CANJE DE LOS PERMISOS DE CIRCULACION

Durante el próximo mes de abril habrán de ser canjeados por el nuevo modelo internacional los permisos de circulación correspondientes a los vehículos cuyas matrículas estén comprendidas entre las que a continuación se indican:

VI-31.681 al VI-32.193 — AB-39.320 al AB-39.955 —
A-152.686 al A-155.159 — AL-37.688 al AL-38.297 —
AV-13.650 al AV-13.871 — BA-49.236 al BA-50.033 —
PM-151.230 al PM-153.679 — B-827.397 al B-840.799 —
BU-38.752 al BU-39.379 — CC-31.237 al CC-31.742 —
CA-85.770 al CA-87.159 — CS-60.048 al CS-61.020 —
CR-35.121 al CR-35.689 — CO-78.392 al CO-79.661 —
C-86.556 al C-87.957 — CU-17.774 al CU-18.061 —
GE-95.047 al GE-96.586 — GR-61.237 al GR-62.228 —
GU-17.396 al GU-17.677 — SS-100.578 al SS-102.206 —
H-31.483 al H-31.992 — HU-34.847 al HU-35.411 —
J-49.487 al J-50.288 — LE-53.195 al LE-54.055 —
L-63.891 al L-64.925 — LO-28.946 al LO-29.414 —
LU-28.840 al LU-29.306 — M-865.774 al M-879.799 —
MA-94.998 al MA-96.536 — MU-113.641 al MU-115.481 —
— NA-73.621 al NA-74.813 — OR-28.845 al OR-29.312 —
O-140.256 al O-142.468 — P-22.617 al P-22.983 —
GC-69.677 al GC-70.805 — PO-75.445 al PO-76.666 —
SA-39.607 al SA-40.248 — TF-67.774 al TF-68.871 —
S-68.356 al S-69.463 — SG-16.913 al SG-17.186 —
SE-171.417 al SE-174.183 — SO-12.294 al SO-12.492 —
T-72.793 al T-73.972 — TE-14.131 al TE-14.359 —
TO-37.379 al TO-37.983 — V-268.634 al V-272.985 —
VA-55.216 al VA-56.110 — BI-154.367 al BI-156.866 —
ZA-19.651 al ZA-19.969 — Z-97.244 al Z-98.819 —
CE-10.795 al CE-10.969 — ML-10.677 al ML-10.849.

La relación del mes próximo será publicada en la última semana del próximo mes.

El canje deberá solicitarse en la Jefatura Provincial de la residencia habitual del titular del vehículo, aunque este se halle matriculado en otra Provincia.

De no haberse hecho ya es preciso sustituir dentro del mismo mes en que corresponda efectuar el canje de permiso de circulación, las placas de matrícula por otras reflectantes homologadas.

Vendo Simca Rally 1.300, Grupo 2, totalmente equipado y preparado para competición. Numerosos accesorios y recambios. Motor 2.000 Km. Toda prueba.

Dirigirse al teléfono 218393 de Bilbao.

EL AUTOMOVIL Y SUS SERVICIOS



(Barrio Ibaeta) San Sebastián Tfno. 211561

AUTO - RADIOS

LAS MEJORES MARCAS
CASSETES - ESTEREOFONICOS
Montaje y servicio propio

MORO

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

cuide su vista para conducir bien

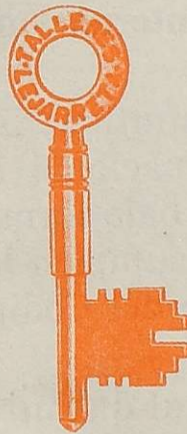


LENTILLAS CORNEALES "ARNHOLD-CONTACTA"
APARATOS DE SORDERA

Idiaquez, 3 - Telf. 414608

SAN SEBASTIAN

LEJARRETA CERRAJERIA



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

Usandizaga, 16 Bajo - Telf. 413858
SAN SEBASTIAN



SERVICIO DE GRUA PERMANENTE

N. INCHAUSTI

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

NEUMATICOS - SERVICIO

SOLUCIONAREMOS
SUS PROBLEMAS
CON LA TECNICA MAS AVANZADA

VISITENOS



Miguel Imaz
Teléfono 427809
SAN SEBASTIAN

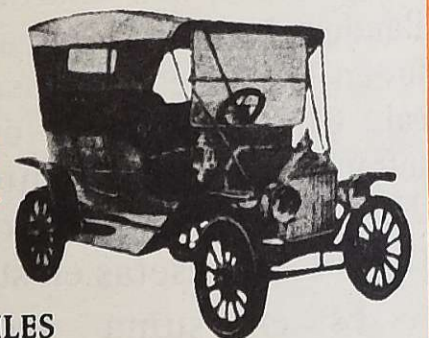


garage OTERO

REPARACIONES ELECTRO-MECANICAS
ANALIZADOR DE MOTORES
COMPROBADOR ELECTRONICO DE
DIRECCIONES

Fuenterrabía, 31 - Teléfono 414290
SAN SEBASTIAN

IRIZAR



ALQUILER DE AUTOMOVILES
SIN CONDUCTOR

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

SAN SEBASTIAN

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

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

PROVINCIAS		ABRIL 1974	MAYO 1974	JUNIO 1974
VI	ALAVA	31.681	31.162	30.638
AB	ALBACETE	39.320	38.676	38.026
A	ALICANTE	152.686	150.187	147.662
AL	ALMERIA	37.688	37.071	36.448
AV	AVILA	13.650	13.427	13.201
BA	BADAJOS	49.236	48.430	47.616
PM	BALEARES	151.230	148.755	146.254
B	BARCELONA	827.397	813.854	800.169
BU	BURGOS	38.752	38.118	37.477
CC	CACERES	31.237	30.726	30.209
CA	CADIZ	85.770	84.366	82.948
CS	CASTELLON	60.048	59.065	58.072
CR	CIUDAD REAL	35.121	34.546	33.965
CO	CORDOBA	78.392	77.109	75.812
C	LA CORUÑA	86.556	85.139	83.707
CU	CUENCA	17.774	17.483	17.189
GE	GERONA	95.047	93.491	91.919
GR	GRANADA	61.237	60.235	59.222
GU	GUADALAJARA	17.396	17.112	16.824
SS	GUIPUZCOA	100.578	98.932	97.268
H	HUELVA	31.483	30.968	30.447
HU	HUESCA	34.847	34.277	33.701
J	JAEN	49.487	48.677	47.859
LE	LEON	53.195	52.324	51.444
L	LERIDA	63.891	62.846	61.789
LO	LOGROÑO	28.946	28.472	27.994
LU	LUGO	28.840	28.368	27.891
M	MADRID	865.774	851.603	837.284
MA	MALAGA	94.998	93.443	91.872
MU	MURCIA	113.641	111.781	109.901
NA	NAVARRA	73.621	72.416	71.199
OR	ORENSE	28.845	28.373	27.896
O	OVIEDO	138.020	135.761	133.478
P	PALENCIA	22.617	22.247	21.873
GC	LAS PALMAS	69.677	68.537	67.384
PO	PONTEVEDRA	75.445	74.210	72.962
SA	SALAMANCA	39.607	38.959	38.304
TF	ST. CRUZ TENERIFE	67.774	66.665	65.544
S	SANTANDER	68.356	67.237	66.107
SG	SEGOVIA	16.913	16.636	16.356
SE	SEVILLA	171.417	168.612	165.776
SO	SORIA	12.294	12.092	11.889
T	TARRAGONA	72.793	71.602	70.398
TE	TERUEL	14.131	13.900	13.666
TO	TOLEDO	37.379	36.767	36.149
V	VALENCIA	268.634	264.237	259.794
VA	VALLADOLID	55.216	54.313	53.399
BI	VIZCAYA	154.367	151.840	149.287
ZA	ZAMORA	19.651	19.330	19.005
Z	ZARAGOZA	97.244	95.653	94.044
CE	CEUTA	10.795	10.619	10.440
ML	MELILLA	10.677	10.503	10.326

CANJE DE PERMISOS DE CIRCULACION Y PLACAS DE MATRICULA

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

AREVALO

MOTO-NAUTICA

Haga de MERCURY su inseparable compañero.

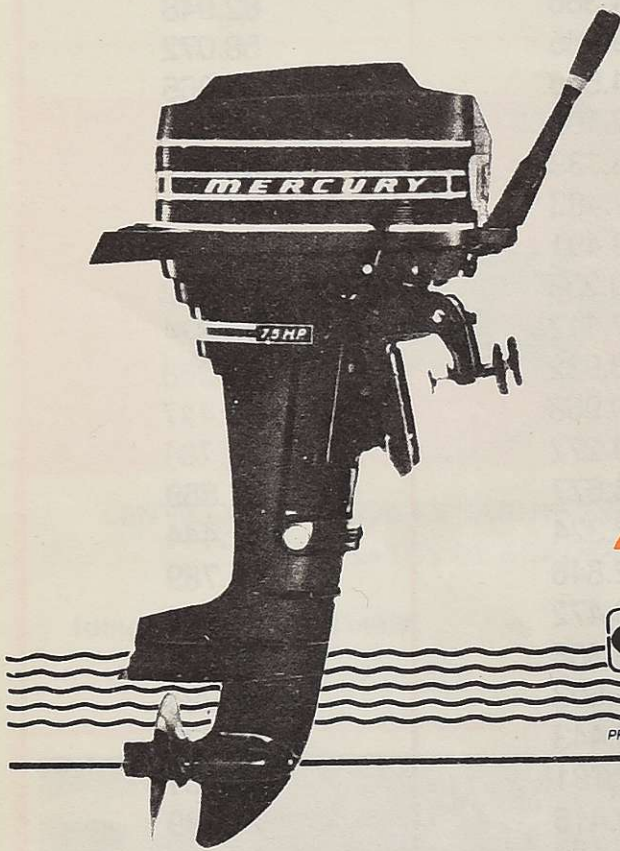
MERCURY le descubrirá nuevas formas de disfrutar su deporte favorito en cualquier río o rincón de la costa de España.

En silencio. Y sin problemas, ya que MERCURY le ofrece ahora lo que otros fuera-borda tardarán años en reunir: Bujías "Perma-Gap" sin riesgo de perlado y que duran tanto como el motor, escape "Jet-Prop" silencioso y anticontaminación (el primero de este tipo), pistones con lumbreras para darle más potencia con MENOS consumo, carcasa compacta y anticorrosión... y, en resumen, todo cuanto "responde" a sus deseos para gozar del esquí, paseo o de una buena y relajante pesca.

Porque MERCURY es el fuera-borda "responsable". Y no solo en calidad. También en Servicio. Su Agente atiende el motor y sus repuestos, pero se ocupa también de prepararlo para invernaje, de almacenarlo junto a su embarcación o de transportar ambos donde Vd. desee.

Hay 25 modelos MERCURY en 10 potencias diferentes entre 150 y 4 H.P.

Elija el suyo... ¡y disfrute como nunca con sus esquís o su caña de pescar!



MERCURY

FUERA BORDA

"es responsable"



PRIMEROS EN PROPULSION MARINA

AGENCIA OFICIAL PARA
GUIPUZCOA Y NAVARRA

AREVALO

MOTO - NAUTICA

Avenida Isabel II, 4 y
Plaza de los Marineros, 4
Tél. 42-43-05

VEA NUESTRA EXPOSICION

EMBARCACIONES

- | | |
|------------------|-------------------------------------|
| ARCOA | — Yates - Cruceros de Vela y Canoas |
| LARRAYA-GLASTRON | — Canoas - Yates |
| TAYLOR | — Botes - Pescadoras - Yates |
| E.P.E. | — Botes - Pescadoras - Canoas |
| ECO-FIBER | — Canoas - Yates |
| ZODIAC | — Embarcaciones neumáticas |
| ARTIACH | — Embarcaciones neumáticas |
| NEMROD | — Embarcaciones neumáticas |

VELEROS

PUMAS
VAURIEN
470
CORONADOS

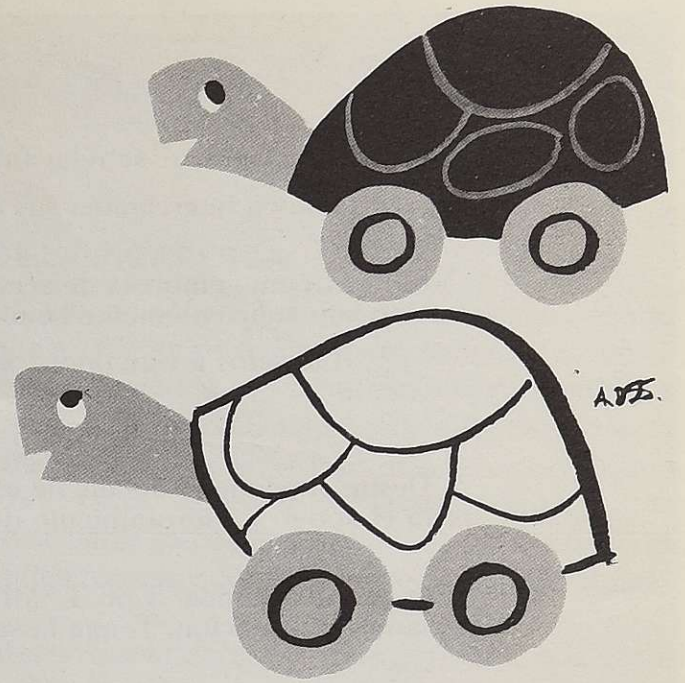
REMOLQUES IMAP
Para embarcaciones -
Caza - Camping - Motos

ACCESORIOS NAUTICOS Y COMPLEMENTOS PARA LA NAUTICA DEPORTIVA

TALLERES ESPECIALIZADOS **AREVALO** FRENOS, AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

PLAZA DE LOS MARINOS, 4 - TEL. 454.993 - **SAN SEBASTIAN**

LOS SEMAFOROS NO CONVIERTEN UNA POBLACION EN GRAN CIUDAD



CARTA A TRES ALCALDES "SEMAFORISTAS"

Nos dirigimos a tres tipos de alcaldes, a los de los años 50, los años 60 y los años 70. Los que estrenaron semáforos, los que los popularizaron y los que nos han acabado de inundar con ellos. Seguramente han comprobado en sus viajes a grandes ciudades como Madrid, Barcelona o Valencia, pongamos por caso, que los semáforos van proliferando de una manera exagerada. Los coches tienen que pararse cada cincuenta metros, avanzan lentamente, se forman largas caravanas y los agentes, aguantando el viento, la lluvia o el sol veraniego, poco o nada tienen que hacer en competencia con las luces, que van pasando vertiginosamente del rojo al verde, y viceversa... muchas veces ¿para qué? Para equivaler a un rojo común y simultáneo.

Su ciudad, como casi todas las ciudades del mundo, careció hasta hace muy poco de semáforos. El tráfico era escaso y no había problema. Ahora es al revés y surgió el semáforo. Los adquirió el Ayuntamiento, con cargo a los fondos públicos. Seguramente no fue usted quien los mando comprar, sino el alcalde anterior.

Se habrán fijado ustedes de que, a pesar de los semáforos, siguen haciendo falta tantos agentes o más que antes. Los mismos agentes en los puntos considerados clave. Esto quiere decir que el presupuesto municipal no ha ahorrado nóminas con el nuevo sistema. Todo lo contrario, los gastos son mayores. La población cuenta con algo nuevo, que "viste mucho", pero realiza un esfuerzo económico supletorio, a veces estéril. El binomio "guardia-semáforo" constituye un auténtico despilfarro en opinión de cualquier autoridad de tráfico. Esa es la realidad, que muchos alcaldes se obstinan en ignorar.

TRES TIPOS DE SEMAFOROS

Por lo general, en las ciudades normales de España (pequeñas, de calles estrechas, turísticas tradicionales, típicas, monumentales) no hacen falta semáforos. Bastan pasos de cebra en los lugares en que tengan que cruzar muchos peatones y el tráfico sea relativamente escaso y agentes en las encrucijadas auténticamente peligrosas que son muy pocas. En pasos muy difíciles se puede combinar el paso de cebra o la luz intermitente (grande y bien visible) con la vigilancia de un agente. Este último puede bastar para la regulación del paso en aquel punto, si el "municipal" está bien instruido y ejerce con ello su importante oficio. Esto facilita que la plantilla no sea extensa y que,

en consecuencia, esté bien retribuida. ¿Pero están hoy retribuidos como es de justicia los policías municipales? Tememos que no sea así.

No pretendan ustedes Sres. alcaldes, sembrar las calles de postes y de guardias, con el espectáculo de calzadas que miden un metro escaso y cuentan con el auténtico lujo de los dos medios ordenadores, máquinas y hombre, actuando duplicadamente. Los agentes permanecen inactivos, los semáforos se encienden y se apagan a su aire, mientras se forman caravanas de coches inútilmente ya que en multitud de ocasiones hay muy pocos peatones para cruzar. En todo caso, se junta un pequeño grupito, que podría pasar bien alternando con la circulación. Pero el guardia vigila "escrupulosamente" para que los ciudadanos tengan que esperar, perdiendo el tiempo, mientras no pasa ningún coche... y después es al revés. Los coches esperan inútilmente, cuando no pasa ningún peatón, bajo la atenta mirada del guardia, que está apoyando moralmente (?) al rojo prohibitivo, ya que, normalmente, no lo desautoriza con su superior criterio. Ni unos ni otros, sino la barbarie de ese reloj-trasto que es un semáforo desfasado.

Ultimamente ha nacido un nuevo tipo de semáforos que se ha puesto enseguida de moda: es de entrada y salida de las poblaciones. La plaga, esparcida a voleo, podemos contemplarla, sin ánimo de crítica particular y a título de mero ejemplo, en las poblaciones de Albacete, Burgos o Colmenar Viejo. Y en otros 300 burgos celtibéricos.

ALBACETE, de un crecimiento extraordinario en los últimos años, ha preparado la travesía de la población mediante un doble carril-autopista elogiado. Con él se podría circular de maravilla, sobre todo en verano, cuando los coches pasan en mayor número hacia las playas del Mediterráneo. ¿Qué ha ocurrido? Que la magnífica travesía dispone de un bosque de semáforos que "no se lo salta un gigante". Resultado: atascos, falta de fluidez, consumo de gasolina, nerviosismos y también duplicados gastos municipales. Solución: pasos de peatones con intermitente y cebras, vigilados los importantes por un agente. Con esto hubiese bastado.

En COLMENAR VIEJO, ciudad de mucho tránsito de automóviles y de descanso gran número de madrileños paso hacia la sierra de la Pedriza, han "semaforizado" la difícil travesía urbana. Resultado: los agentes, que antes cumplían un papel excelente, ahora se dedican a mirar cómo se detienen los coches,

sin que pase ningún peatón ni hay más obstáculo que la tradicional estrechez de algunos cruces. Por si fuese poco, se les ha ocurrido colocar unos espejos que ya fueron descartados hace muchos años en materia de señalización y seguridad viaria ante el convencimiento de que no sirven para nada. En el punto más difícil, además de los semáforos, hay días de fiesta en que coinciden dos agentes que, naturalmente, siguen sin tener que hacer. Pero así se aburren juntos.

GUADALAJARA también tiene plaga de semáforos en sus accesos. Es una lástima que se dificulte la circulación en una ciudad tan cercana a Madrid y, aunque no es tránsito obligado para la capital, a ella van muchos madrileños. ¿Por qué tanto semáforo? También en Guadalajara su alcalde debe meditar en el problema que plantea ese abuso de las lucecitas que se apagan y se encienden como un árbol de navidad asesino de la necesaria fluidez circulatoria.

Tenemos también aquí, si se quiere, no tres tipos de alcalde de tres décadas, sino tres alcaldes en la década de hoy y con el deber de resolver los problemas de hoy.

OPINION GENERALIZADA

Arquitectos, autoridades nacionales e internacionales en materia de tráfico y comentaristas de todos los países opinan igual. No es preciso citar muchos nombres, porque todo el mundo habrá leído declaraciones, por ejemplo, del gran urbanista Fisac, de D. Ecequiel de Pablos, de Jacques Icks, por no citar más que tres nombres famosos en tres esferas diferentes.

¿Y Madrid? Creemos, sinceramente, que hay doble número de semáforos de los que debería haber. Que, además, suelen estar "estudiadamente" desfasados en vías de tránsito principal y teóricamente, rápido. Y, para terminar señores alcaldes y no alcaldes, un hecho comprobado: la siembra de semáforos ni da más categoría a los pequeños pueblos y ciudades, ni más seguridad. El desarrollo económico no se puede falsificar tan burdamente. Hacen falta todavía muchos semáforos en España. Pero sobre todo hace falta más tráfico, prueba fehaciente de desarrollo. Y al tráfico, como al desarrollo, hacerlo fluido, ágil. La arterioesclerosis es la enfermedad de la vejez y la vejez nunca estará de moda, aunque la pintemos de rojo, amarillo y verde.

MOTOR PRESS

Diariamente, se relacionan entre sí, personas, empresas, comerciantes y profesionales. Usted también intercambia sus conocimientos, mercancías, o bien utiliza los servicios de unos y otros profesionales.

Nosotros, como empresa de servicios, estamos integrados en el grupo. Sabemos que nuestros servicios no son suficientemente conocidos y utilizados. Pensamos que sería bueno informar sobre ellos.

Llegados a este punto, nos preguntamos: ¿será suficiente para estar integrados en ese relacionarse a diario?

Creemos que podemos dar más.

Desde el pequeño detalle de cambiar un billete por moneda, que también es un servicio del Banco, hasta el apoyo y asesoramiento de un equipo de hombres, profesionales, dispuestos a estudiar con usted, el caso concreto que le preocupa.

Por eso le decimos «USE TAMBIEN DE NUESTROS CONOCIMIENTOS». Plantéenos sus problemas. Pídanos información. Tenga la seguridad de que su propuesta, será analizada y contestada en 48 horas. Queremos trabajar con usted.

permítanos encontrarle



BANCO DE SAN SEBASTIAN

El banco más extendido en Gulpúzcoa

Federado con el BANCO HISPANO AMERICANO

**use tambien
de nuestros
conocimientos**



AUTOMOVILISTAS EN BUSCA DE TALLER

**MAYOR
ATENCIÓN
AL CLIENTE**

El crecimiento de nuestro parque automovilístico ha producido una gran proliferación de talleres. Los hay de todas las dimensiones y de todas las especialidades. Por su parte, las marcas se preocupan también de montar su red asistencial. El último informe Seat (la marca que cuenta con mayor número de coches circulando) da la cifra de 966 instalaciones fijas, con 21.327 empleados. Efectivamente, más que datos estadísticos, lo que entra al conductor por los ojos es el problema de su coche figurando en gran número de puntos por los que circula habitualmente. Esto es lo que le proporciona sensación de seguridad y confianza en el motor por el que va impulsado y en la carrocería que le protege.

¿QUE TIENE MI COCHE?

Muchas veces el usuario no sabe lo que le pasa a su coche. Nota que no "tira" que le falta algún resorte, que se calienta demasiado, que no entra bien cualquier velocidad, que no arranca... Lo ideal sería que todos supieran diagnosticar sus propias averías, pero esto ocurre muy pocas veces. Lo corriente es que un conductor llegue al taller y diga que le "miren" el coche a ver lo que le pasa.

La tarea del mecánico es parecida entonces a la de un médico de niños, tiene que averiguar, con ninguna o poca ayuda del interesado, lo que sucede al motor o a cualquier otro elemento del coche "enfermo". Lo que resulta muy fácil para el experto es un poco más complicado para quien lleva menos tiempo en la profesión. Lo normal es que, con ayuda de la electrónica o del "oído", sea descubierto el fallo y el coche funcione otra vez bien.

Lo primero que necesita cualquier automovilista es que le hagan caso, que le atiendan lo antes posible. Descorazona mucho entrar en un taller y que no haya nadie dispuesto a ver lo que queremos. El problema existe en todo momento, pero mucho más cuando se va de viaje y se llega con prisa a un lugar en que se ve a muchos señores con mono azul que se mueven de un lado para otro, pero no hay quien salude amablemente al recién llegado y tome nota de sus peticiones. Unas palabras de cortesía, una respuesta inteligente, animarían al cliente, dándole confianza en el taller.

Lo corriente es que, tanto en ruta como en ciudad, cuando se llega a un taller no exista una persona encargada de lo que podríamos llamar recepción. Piensen las empresas (grandes o chicas) que el automovilista recién llegado no conoce a nadie, ni sabe a quien ha de dirigirse para que le admitan su coche. Que siempre le resulta molesto ir buscando al "responsable", muchas veces tras una peregrinación por la nave y tras preguntar a varios empleados. En ocasiones, el "Jefe" ha salido y tiene que esperar; otras lo encuentra tan atareado que casi no le escucha o lo hace a medias; incluso le dice que espere, que no puede atenderle en aquel momento. Mientras tanto pasan los minutos y las medias horas. Esperan las etapas programadas del viaje, la familia se impacienta encerrada en el vehículo y los nervios del conductor se ponen de punta.

AL MARGEN DE LA PICARESCA

A todos nos alegra saber que existen normas legales exigibles en lo que a talleres se refiere; pero sabemos lo difícil que es hacerlas cumplir cuando sobra trabajo y el automovilista necesita que alguien le atienda. Bien o mal, más caro o más barato, antes o después, en un sitio o en otro, los coches son reparados por fin. Unos cuantos protestan frente a los atropellos, la mayor parte se callan y sufren las consecuencias en silencio. De todas formas, ¡cómo los talleres son innumerables...!

Las normas deben existir pero, por muy perfectas que sean, siempre requerirán honestidad, competencia y unas relaciones cliente-taller que comiencen con la recepción amable y terminen con indicaciones y recomendaciones concretas acerca del coche reparado, de sus particularidades, de los defectos que tiene, de la forma en que pueden corregirse... En una palabra, que el "médico" del automóvil ilustre a su dueño acerca de él, le de confianza acerca de su funcionamiento, le advierta de sus posibles peligros, etc. Esto que se llama relaciones humanas, de las que se habla mucho, pero de las que estamos muy necesitados todavía. Así se hace clientela, se crea un clima sano que a la larga, es garantía para todos y parte de esa seguridad de que tanto hablamos barajando cifras inalcanzables, mientras tenemos a nuestra mano fórmulas sencillas de gran eficacia.

¿Se creará este clima cuando los talleres vayan buscando clientes, como algunos auguran? Para reparadores y automovilistas sería una gran conquista, por encima de las normas estrictas, de las facturas detalladas y de los actuales resquemores por falta de atención.

inlingua instituto mundial de IDIOMAS

Profesores nativos
Clases particulares y en grupo
Preparación para toda clase de exámenes
Cursos acelerados (Crash courses)
M.I.P. 720 (Maximum Intensity Program)
Clases y horas especiales para niños
Hernani, 8 - Telf. 422838 - SAN SEBASTIAN
Avda. del Generalísimo, 5 - Telf. 711074 - EIBAR
Postas, 6 - Telf. 217622 - VITORIA
Colón de Larreátegui, 38 - Telf. 213688 - BILBAO
y 26 Centros más

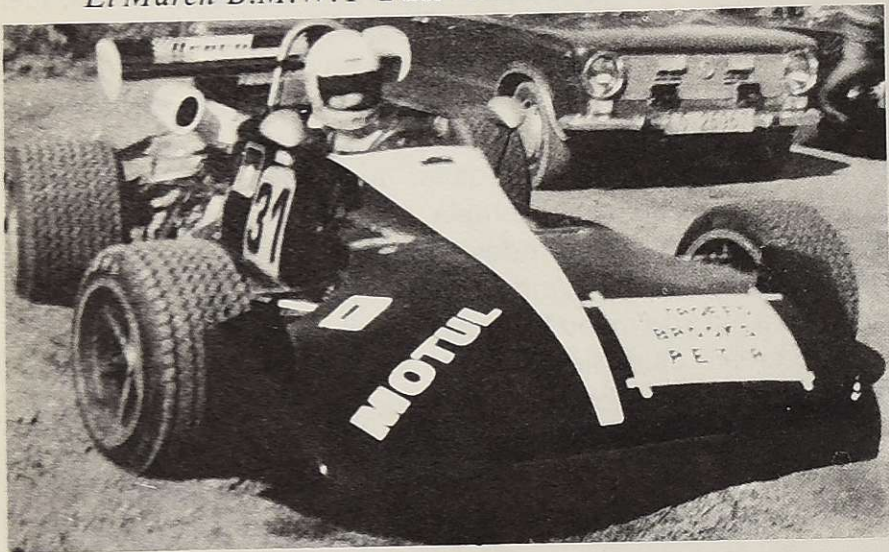
Todos los idiomas de uso moderno

CURSOS DE VERANO EN INGLATERRA,
FRANCIA Y ALEMANIA
CURSOS ESPECIALES PARA NIÑOS EN INGLATERRA

III SUBIDA AL RASILLO TROFEO BROOK S PETIR VICENTE NOVILLO PRIMER GUIPUZCOANO CLASIFICADO Y GANADOR DEL GRUPO 1

El pasado 17 de Marzo se celebró en la localidad riojana del Rasillo la tercera edición de la subida del mismo nombre, organizada por el Automóvil Club de Rioja. La inscripción fue bastante floja, registrándose 25 participantes entre los que destacaba Luciano Ottero que se había desplazado desde Madrid con su March B.M.W. de Fórmula 2, con la intención de hacerse con el triunfo. El resto de los pilotos eran en su gran mayoría locales, siendo los mejor equipados Evaristo Sarabia con Seat 1430-1600 preparado

El March-B.M.W. F-2 del vencedor Luciano Ottero.



Reparaciones de coches de TODAS MARCAS

CARROCERIA CABINA DE PINTURA MECANICA

Amortiguadores • Frenos

Direcciones



CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S.L.

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT Y SOLEX

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

SAN SEBASTIAN

por Juncosa, y Carlos Arenzana con Dauphine Proto 1600. Un grupo de corredores de San Sebastián también se hallaba presente, perteneciendo la mayoría a la Escudería Igueldo. Al frente de ellos estaba su presidente Manolo Beorlegui con Seat 1430, otros eran: Vicente Novillo con B.M.W. 2002 TII, Joaquín Salvador sobre Seat 1430-1600, que reaparecía después de un año de ausencia en las carreras, y José A. Mari con Alpine 1550. Inscritos como particulares estaban Francisco García con Hispakart Fórmula 1430, y José Antonio Arruti que hacía su debut como conductor después de haber participado en varias ocasiones de copiloto.

La carrera se disputaba a dos mangas puntuable la de mejor tiempo, aunque no se celebraron entrenamientos oficiales, cosa que supuso un handicap para los pilotos venidos de fuera. Con un día espléndido dio comienzo la primera subida puntuable, y ante el asombro general los tiempos daban como vencedor a Evaristo Sarabia por delante de Ottero y Joaquín Salvador. Varios participantes protestaron el tiempo del ganador, entre ellos el propio Ottero que esperaba encontrarse con un triunfo fácil. Ante estos hechos, los cronometradores alegaron que se les había parado un cronómetro, y decidieron anular la manga completa, cosa que no fue del agrado de todos, ni del nuestro personal, ya que hoy día que tanto se exige a los pilotos en materia de seguridad, no se puede permitir a unos organizadores que se les pare un reloj, y que por presiones de unos señores que esperan encontrarse con un triunfo fácil y se ven sorprendidos por conductores más hábiles y con menos máquina, se vean obligados a anular unos tiempos que no eran tan inciertos máxime si tenemos en cuenta que el único que se protestaba era el de Sarabia. Lo cierto es que al final se suspendió con el siguiente perjuicio para los pilotos, ya que para clasificarse era necesario haber finalizado una de las dos subidas, y tomar al menos la salida de la otra, con lo que un corredor que no terminase la segunda manga se encontraría fuera de las clasificaciones ante tal decisión, y ésto fue lo que le ocurrió a Joaquín Salvador que al subir muy fuerte con ánimo de marcar mejor crono que la vez anterior se salía de la carretera sin consecuencias al quedarse sobre unos arbustos. Al reclamar éste su derecho a una clasificación basándose en los reglamentos, se le atribuyó el tiempo del último clasificado más dos segundos, cosa completamente ilógica al querer arreglar cosas hechas mal desde el principio. El resto de los corredores subieron sin novedad, quedándose sin salir Francisco García ya que su coche estaba reglado para circuito, e iba por los aires en el ondulado piso. Novillo anduvo bien aunque algo falto de entrenamiento, lo que le restó unos cuantos segundos, a pesar de ellos ganaba su grupo. Beorlegui subió muy bien dentro de la línea que le ha caracterizado siempre. José Antonio Arruti hizo malabarismos con el 850 Especial de serie y causó muy buena impresión, superando entre los vehículos pequeños al 127 del navarro Berzal que no quiso arriesgar mucho ante la imposibilidad de ganar la clase de menos de 1.000 c.c., ya que había un potente D.K.W. grupo 5 con cerca de 100 CV, y un Mini Me-Pre magníficamente preparado contra los que poco podían hacer los Seat de serie. Por escuderías venció la del Automóvil Club de Rioja y segunda quedó la donostiarra Igueldo.

LA CLASIFICACION QUEDO COMO SIGUE:

1.º L. Ottero	March-B.M.W. F-2	3,52	1.º grs. 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9
2.º E. Sarabia	Seat 1430-1600	3,54	1.º gr. 2
3.º C. Arenzana	Renault Dauphine 1600	3,55	2.º gr. 5
4.º E. Bertoret	Seat 1430-1600	4,02	3.º gr. 5
5.º V. Novillo	B.M.W. 2002 TII	4,05	1.º gr. 1
6.º C. Sevilla	Mini 1275	4,07	2.º gr. 2
7.º E. Villar	Morris Cooper S	4,08	3.º gr. 2
8.º J. Alvarez	Mini 1275	4,11	
9.º C. Kuhlmann	D.K.W. F-12	4,17	1.º menos de 1.000 c.c.
10.º A. Labanda	Mini 100	4,18	2.º menos de 1.000 c.c.
11.º M. Beorlegui	Seat 1430	4,25	2.º gr. 1
12.º M. Barrachina	Seat 1430	4,27	3.º gr. 1
13.º M.M. Alahaz	Seat 1430-1600	4,29	
14.º "Primi"	Mini 1275 GT	4,35	
15.º L.G. Fonseca	Mini 1275 GT	4,41	
16.º J.A. Arruti	Seat 850 Especial	4,44	3.º menos de 1.000 c.c.
17.º J.L. Berzal	Seat 127	4,48	
18.º J.L. Bosqued	Barqueta Speedwell	5,02	
19.º J.A. Mari	Alpine 1440	5,45	
20.º J. Salvador	Seat 1430-1600	5,47	

"JACINTO"

Vicente Novillo. 1.º de los turismos de serie con B.M.W.



LA VI SUBIDA AUTOMOVILISTA A ARRATE SE CELEBRARA EL PROXIMO DIA 28

El próximo 28 de los corrientes, se celebrará la sexta edición de la tradicional Subida automovilista a Arrate, que por segunda vez tendrá carácter internacional, y de cuya organización se ocupa la Delegación en Eibar del Real Automóvil Club Vasco-Navarro. Como recordarán los aficionados a este deporte, el pasado año no pudo celebrarse la prueba debido a un error de la Federación Española de Automovilismo, que le otorgó una fecha dentro del calendario en la que no podía llevarse a efecto, ya que coincidía con la de la subida ciclista que todos los años se corre en el mes de Marzo, y como dicha Federación no autorizó a cambiar la fecha, la prueba quedó suspendida. Este año, para curarse en salud, los organizadores solicitaron con antelación suficiente el día para la celebración, por lo que no habrá pega alguna al respecto. La prueba se desarrollará entre los hitos 73 y 80 de la carretera que conduce al Santuario, con una longitud de 5.920 metros, y una pendiente media del 6,66%, que en algunos tramos del recorrido llega al 11,40% de desnivel. Es puntuable para el campeonato de España de Montaña con coeficiente 4, lo que unido a su carácter de internacional hará que las principales figuras nacionales de la especialidad y varias extranjeras se encuentren presentes. Los entrenamientos oficiales serán el sábado 27 por la tarde, y habrá dos mangas, mientras que la subida oficial se celebrará el domingo 28 a partir de las once horas, y constará de una sola manga y no de dos como en ediciones anteriores, ya que las nuevas normas del Campeonato de España así lo exigen.

Dentro del apartado premios, nos encontramos con que se reparten más de cien mil pesetas en las diferentes clasificaciones, pero es una verdadera lástima que se haya omitido una para vehículos de menos de 1.000 c.c., así como tampoco estamos de acuerdo en que los coches de grupo 1 tengan menos premios en metálico que los de otros grupos, máxime si tenemos en cuenta que éstos suelen ser los que más atrás quedan en las clasificaciones y por tanto no pueden aspirar a los premios de la General, que suelen ir a parar a manos de los pilotos con potentes vehículos de los grupos 4, 5 y 7, que son a su vez los más favorecidos en premios dentro de su clasificación particular, con lo que los pilotos más modestos salen perjudicados. Esperemos que en futuras ediciones se tenga más en cuenta al piloto humilde, como lo hacen otros organizadores de Guipúzcoa y provincias vecinas, que siempre tienen en cuenta a los inferiores a 1.000 c.c., y a los grupo 1, que en las clasificaciones parciales les entregan lo mismo y a veces más que a los otros grupos, ya que al fin de cuentas son los más numerosos en todas las pruebas.

El record de la subida se halla en poder de Juan Kutz sobre Porsche 908/1, en 4,11,6/10, y esperamos que sea rebajado ampliamente si las condiciones climatológicas no lo impiden.

"JACINTO"

II RALLYE DE LAS MARZAS

EXCELENTE ACTUACION DEL EQUIPO MANSO - PRIETO

Organizado por la Escudería Torrelavega, se celebró los pasados 2 y 3 de Marzo la segunda edición del Rallye de las Marzas, que partiendo de la localidad del mismo nombre discurría por toda la Provincia de Santander para finalizar en el lugar de partida. La prueba constaba de 560 Km., con 16 tramos de velocidad, de los cuales la Jefatura de Tráfico había anulado la mitad poco antes de la salida, y las dificultades atmosféricas se encargarían de que dos o más pudieran celebrarse, por lo que el rallye quedó bastante mermado y con apariencia facilon a pesar de la gran cantidad de kilómetros que había que recorrer para hacer tan pocas pruebas. Pero iba a ser el factor climatológico el que jugase la última baza, y al poco de iniciarse las verificaciones de salida comenzó a caer una pertinaz llovizna que iría en aumento hasta convertirse en nieve en los lugares más altos, por lo que las carreteras de aquella provincia que en su mayoría son de pavimento granítico, se convirtieron en auténticas pistas de patinaje resultando verdaderamente difícil conducir en tales condiciones, y constituyendo un verdadero handicap para los coches potentes que patinaban a la más mínima solicitud de sus pilotos.

Veintiseis participantes tomaban la salida, pilotos todos ellos norteños, ya que la prueba no era puntuable para el campeonato nacional. Había representantes de Asturias, Santander, un equipo vizcaíno formado por Escauriaza y Erhard sobre Simca 1200 S, y tres guipuzcoanos, Jesús Manso y Enrique Prieto con un coche similar al de los anteriores, Vicente Novillo y Alfonso Juanmartiñena con B.M.W. 2002 TII, y Bernardo Bárcena y "Freddy", que acudían a la prueba santanderina con la intención de probar un prototipo con carrocería de Dauphine muy aligerada y motor 1.600 cedido gentilmente por la Escudería Adour Ocean de Bayona. Frente a ellos, había una larga lista de Alpines con diferentes cilindradas saliendo como favorito el asturiano Aladino Martínez con un 1.500, al que le seguían Pardo del Olmo, Cueto, etc. Otros dos aspirantes al triunfo eran los santanderinos Felipe Arteaga sobre el Simca Rallye prototipo, y Javier Borragan con Seat 1430-1600 grupo 2.

CLASIFICACION GENERAL:

1 F. Arteaga - M. López	SIMCA Proto 1400	Gr. 5 Santander
2 J. Borragán - J. M. Huidobro	SEAT 1430-1600	Gr. 2 Santander
3 C. Pardo del Olmo	Alpine-Renault 1440	Gr. 5 Santander
4 J. Manso - E. Prieto	Simca 1200 S	Gr. 1 San Sebastián
5 A. Bachiller	Simca Rallye	Gr. 2 Madrid
6 M. Escauriaza - Erhard	Simca 1200 S	Gr. 1 Bilbao
7 V. Novillo - A. Juanmartiñena	B.M.W. 2002 TII	Gr. 1 San Sebastián
8 V. Cubillos	Seat 1430	Gr. 2 Santander
9 J.M. González	Simca Rallye	Gr. 2 Oviedo
10 S. Campuzano	Mini 1275	Gr. 2 Santander
11 M. Escallada	Alpine-Renault 1440	Gr. 5 Santander

Cuatro pilotos más terminaría la prueba, pero fueron descalificados por saltarse un control de paso.

"JACINTO"



- 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

VIAJES TOURING CLUB, S.A.

AGENCIA DE VIAJES

(GRUPO A - N.º 175)

OFERTAS PRIMAVERA

LONDRES 1 semana	Salida todos los miércoles Desde Bilbao Ptas. 7.600
LONDRES 9 días	Minicruceros Desde Bilbao Ptas. 9.975
RUMANIA 8 días	Desde Madrid Ptas. 13.400 Avión y Hotel (Pensión completa)
LAS PALMAS 1 semana	Desde Bilbao Ptas. 7.600
MALLORCA 1 semana	Desde Bilbao Ptas. 4.375
NUEVA YORK 1 semana	Desde Madrid Ptas. 15.900 Avión y Hotel

Y RECUERDE QUE

El REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO NAVARRO, a través de su Asesoría Técnica de VIAJES TOURING CLUB, S.A., le presta los siguientes servicios:

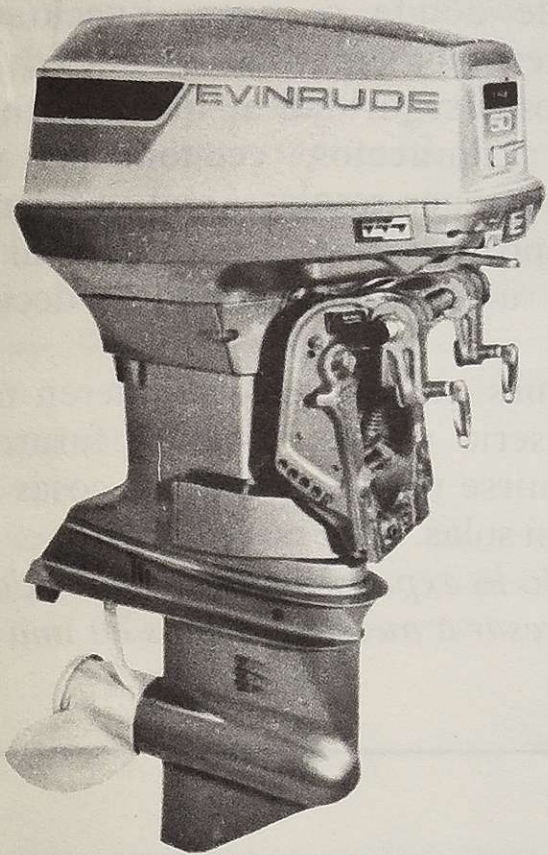
- Billetes de avión, ferrocarril.
- Pasajes de barco.
- Cruceros.
- Reserva de Hoteles y Apartamentos.
- Ferias y Exposiciones.
- Alquiler de coches.
- Forfaits, etc.

INFORMACION Y RESERVAS:

**Oficinas del Real Automóvil Club
Viajes Touring Club, S.A.
Teléfono 41.47.09**

HISTORIA DEL FUERA BORDA

EL hombre que creó EVINRUDE



Si Vd. hubiese ido al histórico picnic de principios de siglo con Ole Evinrude, un tímido muchacho noruego, una muchacha llamada Bess y con sus amigos... si Vd. hubiese presenciado el momento en que Bess dijo que le encantaba el helado y Ole, con toda galantería cruzaba remando el lago para irlo a buscar, ¿se hubiese Vd. dado cuenta, al volver Ole con el helado fundido por el intenso calor reinante, que había nacido una gran idea?

Una idea que hizo nacer en Milwaukee el año 1909 la Evinrude Motor Company. Esto,

al menos, es lo que cuenta la leyenda. Y las personas que se encuentran en posición de conocer los hechos juran que es verdad. El simple incidente del helado derritado hizo pensar a Ole Evinrude en un motor portátil que evitara la molestia de remar.

Ole Evinrude era un hombre con la determinación suficiente para enfrentarse y vencer las circunstancias. Sus antepasados noruegos habían sido todos gente de mar. En cambio, su padre había emigrado a Wisconsin y se dedicó a la agricultura por horror al mar que había devorado a tantos miembros de la familia Evinrude. No es de extrañar pues, que al descubrir el padre a su hijo construyendo una barca en el granero, perdiera los estribos y a hachazos la convirtiera en un montón de astillas. Ole se echó a llorar.

Pero bien pronto Ole se puso a construir una nueva barca, esta vez bien lejos de la granja paterna. Una vez acabada se armó de valor para enseñarla a su padre. En lugar de empuñar de nuevo el hacha, el padre se dio claramente cuenta de que su hijo no iba para granjero y desde aquel día le prestó todo su apoyo. Ole se puso a trabajar en una taller mecánico y por las noches leía libros de mecánica de precisión, donde llegó a oficial matricero. Inmediatamente se puso a construir su primer motor en el sótano de la pensión de Mrs. Doley. Si por un lado, los otros huéspedes y los vecinos en general se burlaban de aquel noruego alto, serio y tímido, Mrs. Doley por el otro, era su más decidida partidaria y solía decir a los bromistas que algún día Ole valdría más que todos ellos juntos.

Hubo todavía otra persona que creyó en su ingenio; Bess, que vivía en la misma calle, a pesar de que una noche el motor de Ole hizo

un ruido como de disparo y toda la casa quedó a oscuras, porque Ole había conectado el carburador a las tuberías del gas.

Un pequeño accidente de este tipo no era suficiente para descorazonar a una persona como Ole. Al cabo de poco tiempo se había construido un coche entero y había empezado con un amigo un negocio para vender motores de automóviles. Bess, que tenía 18 años, le ayudaba en las complicaciones del trabajo administrativo. Después de una serie de altibajos el negocio quebró, porque Ole que entendía mucho de mecánica, no tenía apenas experiencia comercial. Vuelta, por tanto, a su antiguo oficio de matricero. Fue precisamente por esta época, cuando Ole, Bess y sus amigos se fueron al famoso picnic del helado derritado.

Si Vd. hubiese ido al picnic con ellos ¿habría Vd. caído en la cuenta de que acababa de nacer una gran idea? Ante el helado derritado todos los amigos se echaron a reír, sólo Ole se puso a pensar. ¿Por qué no echar mano de algunas de las piezas de motor que le habían sobrado y montar un motor que evitara el remar? Mientras la idea seguía germinando en su mente, se armó de valor para pedir a Bess que se casara con él, ocasión que ella había estado esperando pacientemente desde mucho tiempo. Después de la boda ambos trabajaron intensamente en la matricería, a veces hasta 20 horas diarias.

Los tiempos eran difíciles, la salud de Bess no era muy fuerte y los gastos médicos eran frecuentes, pero, a pesar de todas las preocupaciones del trabajo, Ole no podía olvidar el incidente del helado. Siempre que le quedaba un momento libre se ponía a trabajar en ello. Por fin, un día tuvo listo su motor.

(Continuará en el próximo número)

AGENTES EXCLUSIVOS EVINRUDE

VIZCAYA

TALLERES OBERENA

CALLE FELIPE SERRATE, N.º 1
TELEFONO 412732 - BILBAO

GUIPUZCOA

NAUTICA VILLANUEVA

CALLE MARI, 21 - (SUBIDA AL CASTILLO)
TELEFONO 422296 - SAN SEBASTIAN



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

MOTORMASO®

ENTENZA, 192-194 - Barcelona - 15

EMBARCACIONES DE TODOS LOS TIPOS PARA ENTREGA INMEDIATA

ENCUESTA EN FAVOR DEL TRAFICO

TODOS LOS ASOCIADOS DEL REAL AUTOMOVILISTA PUEDEN PARTICIPAR EN ELLA

Nuestras ciudades y pueblos se han convertido con rapidez en apretados garages, paralelamente a su desarrollo económico.

Es ya frecuente ver en algunas calles atascos producidos por dobles filas de coches aparcados a cada lado.

Las camionetas de reparto de mercancías han de estar continuamente en esa posición.

Una gran parte de los coches que circulan por el centro, están buscando aparcamiento.

Muchos automovilistas desisten de mover su vehículo, ante la imposibilidad de encontrar un hueco para pararse en otro lado correctamente.

Los empleados de oficinas y comercios situados en zona azul, dejan su trabajo periódicamente para mover el coche.

Las calles no pueden ser limpiadas.

Los peatones viven en constante zozobra y con frecuencia son víctimas de atropello.

Esta, sin ser una relación exhaustiva, es la situación actual.

Refiriéndonos a San Sebastián, si consideramos que se matriculan al año alrededor de 3.600 vehículos, que necesitan un promedio de 4 metros lineales para aparcar, tenemos que, de aquí a un año, harán falta más de 14 kilómetros lineales de espacio para solo esos vehículos.

¿Cuántos aparcamientos se habilitarán en ese año y para cuántos coches?

Obviamente la situación es grave y su tendencia a empeorar inexorable.

¿Qué se hace para solucionar o al menos paliar el problema? Que nosotros sepamos, muy poco.

El panorama es tal, que tenemos que prever cambios radicales en la "tenencia y disfrute de vehículos automóviles".

Para comenzar, hay que impedir que la calle sea un garage y lógicamente, para ello, hay que proporcionar un garage al automovilista. Y un garage inmenso, donde quepan miles de automóviles.

Entonces, y sólo entonces, podrá regularse de modo racional la circulación. El aparcamiento, forzosamente controlado por parkímetros, que es el único medio eficaz y productivo.

Claro que para todo eso se hace preciso multiplicar y perfeccionar los transportes

públicos, que la gente acogerá gustosa si son frecuentes, rápidos y no demasiado caros.

¿Qué de dónde se saca espacio en una Ciudad de terrenos super-caros?

Tenemos la seguridad de que los urbanistas, ingenieros, arquitectos, economistas y otras mentes lúcidas nos resolverán el problema que repetimos, no admite dilación, antes al contrario, exige una acción rápida, decidida y preferente.

Soluciones existen, pero requieren tomar el asunto en serio y con visión de futuro. Todo menos dormirse y esperar que las cosas se solucionen por si solas. Esta no lo hará.

Por todo lo expuesto nos ha parecido conveniente interesar a nuestros socios en una encuesta

CUESTIONES

¿Considera usted que la situación actual es grave?

¿Cree necesaria la construcción de nuevos aparcamientos?

¿Dónde pueden situarse a su juicio los nuevos aparcamientos?

Estando próxima la saturación del cinturón periférico de aparcamiento, ¿qué solución encuentra factible?

¿Qué solución encuentra factible para solucionar el problema de las mercancías en la ciudad?

¿A su juicio la instalación de parkímetros solucionaría parte del problema?

Otras sugerencias.

EN SAN SEBASTIAN

MOVIL CLUB VASCO- NAVARRO

ta que en esta primera etapa se refiriría a San Sebastián. Posteriormente podrán abordarse similares problemas de otras ciudades provincias dentro del ámbito de la región vasco-navarra.

Las preguntas son concretas por lo que rogamos similar concreción en las respuestas.

Teniendo en cuenta la gravedad del problema, esperamos la amplia colaboración de nuestros asociados con la esperanza de que el planteamiento de nuevas fórmulas e ideas facilitará el quehacer de los responsables en este espinoso problema.

Hemos pedido concreción y también solicitamos la mayor rapidez en las respuestas, que pueden ser entregadas en el local social del Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

SIONES

de circulación y aparcamientos es satisfactoria?

amplios garajes para coches?

estos aparcamientos?

vehículos en la ciudad, ¿es usted partidario de un
nuevos?

para evitar la carga y descarga continua de

arquímetros en las principales vías de la ciudad,



NUEVAS CORRIENTES EN EL SALON DE GINEBRA

- Scirocco, novedad mundial. SEAT, novedad suiza.
- Frente al precio del petróleo.

En cierto modo el Salón del Automóvil de Ginebra, es el más grande de todos los que se celebran en el mundo. No se reduce a una exposición de coches encerrados entre cuatro paredes; durante su celebración todo Ginebra vive para el Salón, se palpa su presencia en el ambiente de la capital y es que los ginebrinos aman el coche. Más del 70 por 100 de la población masculina suiza tiene carnet de conducir y una de cada tres mujeres también lo poseen. Puede decirse que el suizo que no tiene carnet es porque aún no ha alcanzado la edad suficiente.

"El automóvil, es más que nunca, un instrumento sin el que no podemos pasar, no sólo porque es útil, sino también porque es el símbolo de la libertad del hombre". Con estas palabras cerraba el Presidente del Salón su alocución dirigida a la prensa. El discurso de M. Peyrot, pronunciado dos días antes de la apertura oficial del Salón, ha sido refrendado plenamente por el público con aplausos.

Las cerraduras de los sagrados monstruos de más de trescientos caballos permanecían cerradas, como "salvaguardando" su interior, pero la medida no era necesaria. El público los mira con curiosidad, pero a distancia. Manteniendo los pies en tierra, el interés es despertado por lo que en la actual coyuntura podríamos llamar "coches lógicos". Automóviles económicos, parcos de consumo y de fácil entretenimiento. Un detalle que se debe mencionar es que el consumo de gasolina "normal" está aumentando en Suiza, como en otros muchos países, incluido el nuestro.

EL COCHE MEDIO ES EL REY

A diferencia de otras ediciones, en la presente las novedades son menos

rutilantes. Ni la superlujosa berlina ni el gran deportivo son los protagonistas. El "quid" está en los coches medios.

El Seat 127/4 puertas ha sido presentado por primera vez en Suiza. El impacto ha sido más fuerte aún si cabe que en París. Ostenta el título de 2.400.000, un buen número de unidades producidas, de las que ya son muchas las que ruedan por Suiza.

Dentro del capítulo novedades mundiales, hay que destacar la presencia del Volkswagen Scirocco. El Passat, presentado a mediados de 1973 fue una ruptura total con el

anacrónico "Escarabajo". Ahora se viene a confirmar esta línea con el viento Scirocco. Recuerda fuertemente el estilo del Passat, adoptando una línea fast-back de cierto aire deportivo. Es un tres puertas de tracción delantera y motor transversal cuya longitud está próxima a los cuatro metros.

Otra novedad, esta vez en el terreno de los carroceros, es el

"Village" de Bertone. Sobre la base del 127, Bertone ha logrado conjugar belleza y funcionalidad. En el Village nada es superfluo; los cromados prácticamente no existen y no obstante es uno de los modelos más bellos de la firma. Podría ser calificado como el coche de los mil usos y todos ellos, en palabras de Bertone, con una gran economía. Visión de futuro se denomina la figura. El Village tanto es un todo terreno, como un coche de evasión o de trabajo. De estructura tubular, posee cuatro asientos, siendo los posteriores abatibles, lo que permite disponer de una amplísima plataforma.

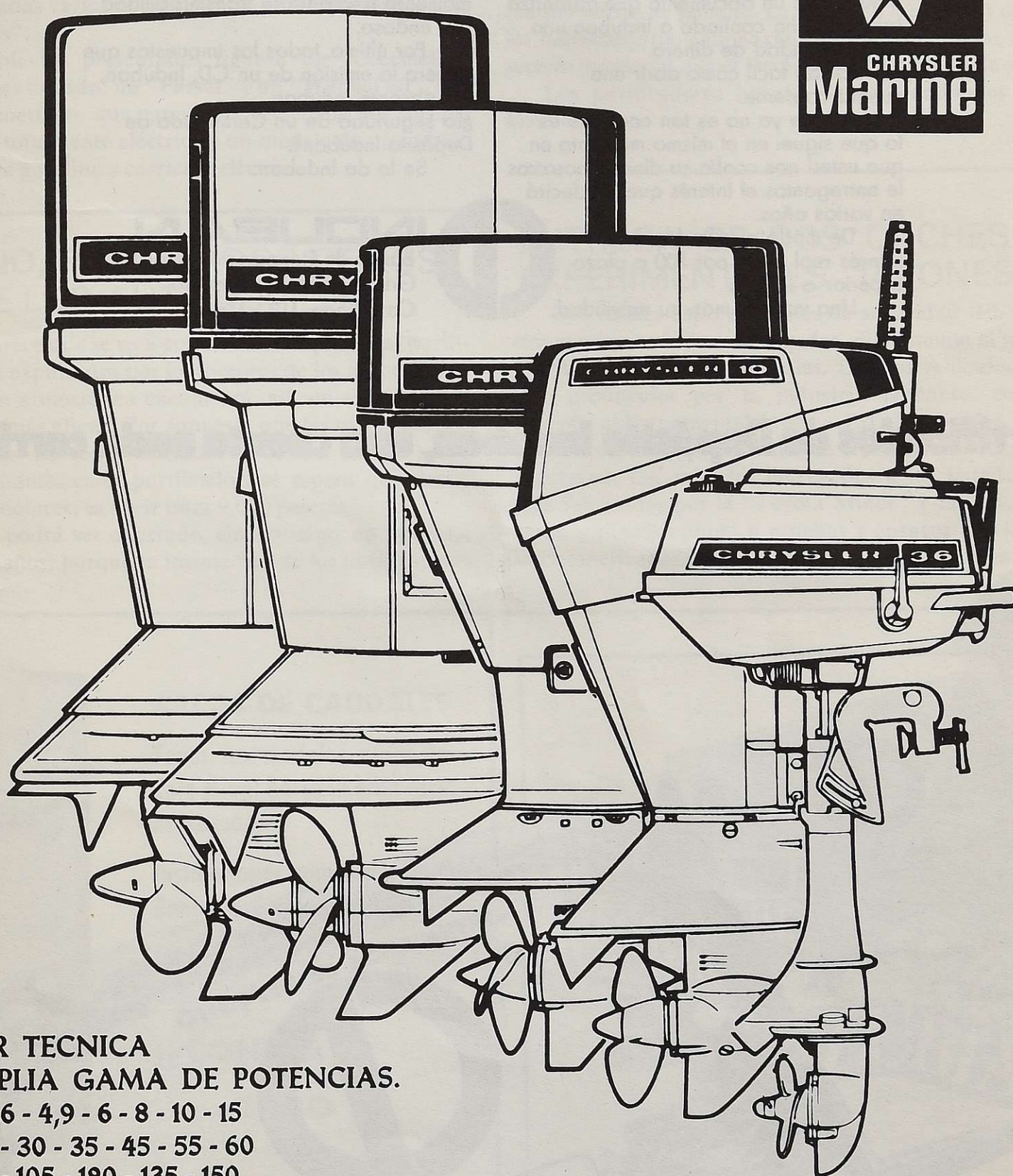
Rejuvenecimiento en los Capri que ahora poseen una carrocería más en línea con las modas actuales. Los Capri II han adoptado el portón posterior con motores que oscilan entre los 1,2 y los 3 litros. Es esta una diferencia que no deja de parecer excesiva, si se tiene en cuenta que la base es la misma en todos los casos.

Esto es lo más destacado del primer Salón del año, y si se tiene en cuenta



que los fabricantes de automóviles se han visto sorprendidos en los últimos meses por acontecimientos imprevisibles que habrán hecho cambiar sus planes rápidamente no cabe duda que lo visto, confirma lo que leímos en un stand: "El progreso no es más que realización de utopías". La industria del automóvil hoy más que nunca, sigue pensando en el futuro con progreso.

CHRYSLER



**MEJOR TECNICA
Y AMPLIA GAMA DE POTENCIAS.**

**HP.: 3,6 - 4,9 - 6 - 8 - 10 - 15
20 - 25 - 30 - 35 - 45 - 55 - 60
75 - 90 - 105 - 120 - 135 - 150**

**EN FUERA-BORDAS, INTRA-BORDAS Y MOTORES
INTERIORES PARA GASOLINA Y DIESEL.**

DISTRIBUIDORES PARA VASCONGADAS

**ALAVA:
NAUTICA MESTRE
Ortiz de Zárate, 3
Teléfono 212731
Vitoria**

**GUIPUZCOA:
MOTONAUTICA A. ZULUETA
P.º de los Miqueletes, 2 (Antiguo)
Teléfonos 215837 - 213315
San Sebastián**

**VIZCAYA:
ASIMER, S. A.
División Náutica
Alda. de Urquijo, 24
Teléfono 438400 (3 líneas)
Bilbao**

Un Certificado de Depósito Induban es una cuenta nada corriente.

Un Certificado de Depósito Induban es un documento que garantiza que usted ha confiado a Induban una cierta cantidad de dinero.

Es tan fácil como abrir una cuenta corriente.

Lo que ya no es tan corriente es lo que sigue: en el mismo momento en que usted nos confía su dinero, nosotros le entregamos el interés que producirá en varios años.

De modo que le damos un interés real del 6 por 100 a plazo superior a 2 años.

Una ventaja más: su movilidad.

Disponga de su dinero en cualquier momento mediante su transmisibilidad por endoso.

Por último, todos los impuestos que genera la emisión de un CD. Induban, los absorbe Induban.

¿La seguridad de un Certificado de Depósito Induban?

Se la da Induban.



INDUBAN

Banco de Financiación Industrial
Grupo Banco de Vizcaya
Castellana, 112 - Madrid-6

Certificados de Depósito Induban, una cuenta nada corriente.



"VOLKSWAGEN" ESTUDIA EL USO DE CARBURANTES DE SUSTITUCION

La empresa automovilística alemana "Volkswagen" está estudiando en la actualidad la construcción de motores alimentados por combustibles no derivados del petróleo.

La semana pasada, el servicio de investigaciones de la empresa de "Wolfsburg", en la baja Sajonia, presentó a la prensa especializadas varios modelos de su gama susceptibles de ser "reconvertidos".

Entre los vehículos presentados figuran un "Coccinelle", alimentado con gas licuado; un "Passat" y un "Wankel-80", que queman alcohol metílico; una camioneta accionado por turbina de gas; un coche totalmente eléctrico y un modelo de propulsión mixta, que emplea gasolina y corriente eléctrica.

EL PLATINO, PURIFICADOR DE LOS GASES DE LOS AUTOMOVILES

El platino, parece que se va a convertir en el principal purificador de los gases expulsados por los motores de los automóviles. La contaminación atmosférica encontrará, así, en el mismo, su arma de combate más eficaz. Por supuesto que las cantidades de platino empleadas en los purificadores de los coches serán mínimas. No obstante, cada purificador, se espera que cueste alrededor de 150 dólares, es decir unas 9.000 pesetas.

Este importe podrá ser ahorrado, sin embargo, en gasolina, en menos de dos años, porque la instalación de los purificadores

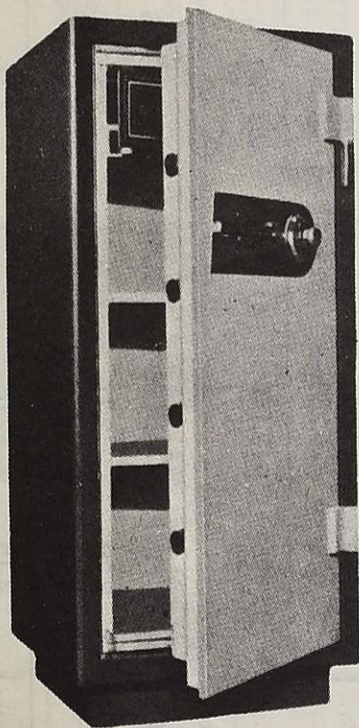
entrañará una reducción de consumo de los motores de un 20%, de acuerdo con los técnicos.

Los purificadores de platino, en los que ha venido trabajando el Dr. Robert H. Ebel, en el Departamento de Catálisis de "Cyanamid", desde hace varios años, son del tamaño y forma de los silenciadores que normalmente se acoplan a los tubos de escape, y van llenos de pequeñas pastillas de aluminio altamente compactas. Una parte de estas pastillas van recubiertas de platino y otras de paladio. La forma en que unas y otras absorben los hidrocarburos y monóxidos de carbono de los coches, es un secreto industrial que el Dr. Ebel no ha dado a conocer.

Los purificadores habrán de ser cambiados cada 80.000 kilómetros.

ENTREGA DE DOS COCHES EXPERIMENTALES JAPONESES

Dos coches experimentales de seguridad (ESV), de fabricación japonesa, fueron entregados oficialmente al gobierno de los Estados Unidos hace unos días. Los dos vehículos referidos han sido producidos por la industria japonesa, conforme a un acuerdo gubernamental Japón - Estados Unidos, para trabajar los dos países conjuntamente en el desarrollo de automóviles de seguridad. Los modelos entregados a los Estados Unidos han sido fabricados por la "Toyota Motor" y la "Nissan Motor", y serán sometidos ahora a pruebas y ensayos por las autoridades norteamericanas durante un período de seis meses.



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii **CONTRA**

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048

SAN SEBASTIAN



EN URDANIBIA (FRENTE AL CAMPO DE GOLF)

TELEFONO: 61 76 51

IRUN

Cálculo del coste de mant

COCHES NAC

con el nuevo prec

RENAULT

	Renault 4 S	Renault 5 normal	Renault 5 as. abat.	Renault 6	Renault 8	Renault 8 TS	Renault 12	Renault 12 S	Renault 12 SLE	Renault 12 Familiar
PRECIO DE VENTA CON IMPUESTOS (cinturón y antirrobo)	120.649	140.392	141.494	146.390	144.554	163.771	175.521	194.248	195.962	192.780
Consumo: litros/100 kilómetros	6,50	8,—	8,—	7,—	7,—	8,—	8,50	8,50	8,75	8,75
Aceite: litros/100 kilómetros	0,15	0,17	0,17	0,17	0,17	0,18	0,20	0,20	0,20	0,20
Duración neumáticos: kilómetros	30.000	25.000	25.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Precio juego de neumáticos	3.847	3.847	3.847	3.847	3.847	4.547	3.847	3.847	4.547	4.457
Seguro mínimo	2.224	2.224	2.224	2.224	2.224	2.654	2.654	2.654	2.654	2.654
GASTOS FIJOS DE UTILIZACIÓN:										
Interés 6 por 100 sobre precio venta	7.238	8.422	8.489	8.783	8.673	9.826	10.531	11.654	11.757	11.566
Impuesto Tenencia y Disfrute	—	800	800	800	800	900	1.050	1.050	1.050	1.050
Impuesto de Circulación	350	350	350	350	350	700	700	700	700	700
Seguro mínimo	2.224	2.224	2.224	2.224	2.224	2.654	2.654	2.654	2.654	2.654
Garaje	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastos varios	2.038	2.294	3.312	2.392	2.362	2.676	2.868	3.174	3.202	3.150
TOTAL GASTOS FIJOS	11.850	14.091	14.175	14.549	14.409	16.656	17.803	19.232	19.363	19.120

GASTOS VARIABLES PARA CADA 10.000 KM.:

Gasolina: a 20 pesetas/litro	15.340	18.880	18.880	16.520	16.520	18.880	20.060	20.060	20.650	20.650
Aceite: a 42 pesetas/litro	630	714	714	714	714	756	840	840	840	840
Neumáticos	1.282	1.538	1.538	1.282	1.282	1.818	1.538	1.538	1.818	1.818
Conservación y reparaciones	2.654	3.088	3.112	3.220	3.180	3.602	3.861	4.273	4.311	4.241
Imprevistos	1.025	1.193	1.202	1.244	1.228	1.392	1.491	1.651	1.665	1.638
TOTAL GASTOS VARIABLES	20.940	25.413	25.446	22.980	22.924	26.444	27.790	28.362	29.284	29.187

PARA 10.000 KILOMETROS/AÑO:

Depreciación	17.424	20.760	20.923	21.647	19.376	24.217	25.955	28.724	28.978	28.507
Gastos fijos	11.850	14.091	14.175	14.549	14.409	16.656	17.803	19.232	19.363	19.120
Gastos variables	20.940	25.413	25.446	22.980	22.924	26.444	27.790	28.362	29.284	29.187
GASTO TOTAL AL AÑO: pesetas	50.214	60.264	60.544	59.176	56.709	67.317	71.548	76.318	77.625	76.814
Promedio por kilómetro: pesetas	5,02	6,02	6,05	5,91	5,67	6,73	7,15	7,63	7,76	7,68

PARA 20.000 KILOMETROS/AÑO:

Depreciación	18.295	21.798	21.969	22.729	20.344	25.427	27.252	30.160	30.426	29.932
Gastos fijos	11.850	14.091	14.175	14.549	14.409	16.656	17.803	19.232	19.363	19.120
Gastos variables	41.880	50.826	50.892	45.960	45.848	52.886	55.580	56.724	58.568	58.374
GASTO TOTAL AL AÑO: pesetas	72.025	86.715	87.034	83.238	80.601	94.969	100.635	106.116	108.357	107.426
Promedio por kilómetro: pesetas	3,65	4,33	4,35	4,16	4,03	4,74	5,03	5,30	5,41	5,37

PARA 30.000 KILOMETROS/AÑO:

Depreciación	19.166	22.836	23.015	23.811	21.313	26.638	28.550	31.596	31.875	31.357
Gastos fijos	11.850	14.091	14.175	14.549	14.409	16.656	17.803	19.232	19.363	19.120
Gastos variables	62.820	76.239	76.338	68.940	68.777	79.332	83.370	85.086	87.852	87.561
GASTO TOTAL AL AÑO: pesetas	93.836	113.166	113.528	107.300	104.494	122.626	129.723	135.914	139.090	138.038
Promedio por kilómetro: pesetas	3,12	3,77	3,78	3,57	3,48	4,08	4,32	4,53	4,63	4,60

SI CORRE A CARGO DE LA EMPRESA, COMPRA O FINANCIACION DEL COCHE, IMPUESTOS Y SEGUROS, EL COSTE POR KILOMETRO, SEGUN RECORRIDO, ES

PARA 10.000 KILOMETROS/AÑO	2,29	2,77	2,77	2,53	2,52	2,91	3,06	3,15	3,24	3,23
PARA 20.000 KILOMETROS/AÑO	2,19	2,65	2,66	2,41	2,41	2,77	2,92	2,99	3,08	3,07
PARA 30.000 KILOMETROS/AÑO	2,16	2,61	2,62	2,37	2,37	2,73	2,87	2,94	3,03	3,02

tenimiento de todos los

CIONALES

cio de la gasolina

	CITROEN				CHRYSLER								
	2 CV 6	Dyane GS	Citroën 8	C-8 famil. GS	Simca 900	Simca 900 S	Simca 1000 GLS	Simca 1000 Sp.	Simca 1200 GL	Simca 1200 GLE	Simca 1200 Sp.	Dodge 3700	
PRECIO DE VENTA CON IMPUESTOS (cinturón y antirrobo)	101.350	121.883	144.329	149.657	208.244	118.992	128.464	141.249	145.656	170.870	180.172	192.902	438.069
Consumo: litros/100 kilómetros	6,50	7,50	7,50	7,50	10,00	8,00	8,00	8,25	8,25	8,25	8,25	9,00	17,00
Aceite: litros/100 kilómetros	0,10	0,15	0,15	0,15	0,15	0,16	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,25
Duración neumáticos: kilómetros	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	30.000	25.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000
Precio juego neumáticos	3.148	3.148	3.699	3.699	4.197	3.614	3.614	4.081	4.081	4.430	4.430	4.430	9.911
Seguro mínimo	1.862	1.862	2.224	2.224	2.654	2.224	2.224	2.224	2.224	2.654	2.654	3.194	4.584
GASTOS FIJOS DE UTILIZACION:													
Interés 6 por 100 sobre precio venta	6.081	7.309	8.659	8.979	12.494	7.139	7.707	8.474	8.739	10.252	10.810	11.574	26.284
Impuesto Tenencia y Disfrute	350	350	350	350	700	350	350	700	700	700	700	1.050	4.600
Impuesto de Circulación	1.862	1.862	2.224	2.224	2.654	2.224	2.224	2.224	2.224	2.654	2.654	3.194	1.500
Seguro mínimo	1.712	2.058	2.438	2.528	3.402	2.010	2.170	2.308	2.380	2.792	2.944	3.152	4.584
Garaje													9.200
Gastos varios													7.158
TOTAL GASTOS FIJOS	10.005	11.579	13.671	14.081	20.150	11.723	12.451	14.156	14.313	17.298	18.008	19.670	53.326
GASTOS VARIABLES PARA CADA 10.000 KM.:													
Gasolina: a 20 pesetas/litro	15.340	17.700	17.700	17.700	23.600	18.880	18.880	18.880	19.470	19.470	19.470	21.240	40.120
Aceite: a 42 pesetas/litro	420	630	630	630	630	672	756	756	756	756	756	756	1.050
Neumáticos	1.049	1.049	1.233	1.233	1.678	1.204	1.204	1.632	1.632	1.476	1.772	1.772	3.964
Conservación y reparaciones	2.229	2.680	3.175	3.292	4.581	2.617	2.826	3.107	3.204	3.759	3.963	4.243	9.637
Imprevistos	861	1.035	1.226	1.272	1.770	1.011	1.091	1.200	1.238	1.452	1.531	1.639	3.723
TOTAL GASTOS VARIABLES	19.899	23.094	23.964	24.127	32.259	24.384	24.757	25.575	26.300	26.913	27.492	29.650	58.494
PARA 10.000 KILOMETROS/AÑO:													
Depreciación	14.637	17.583	20.844	21.614	30.794	17.185	18.553	20.887	21.539	25.267	26.643	28.525	64.779
Gastos fijos	10.005	11.579	13.671	14.081	20.150	11.723	12.451	14.156	14.313	17.298	18.008	19.670	53.326
Gastos variables	19.899	23.094	23.964	24.127	32.259	24.384	24.757	25.575	26.300	26.913	27.492	29.650	58.494
GASTO TOTAL AL AÑO: pesetas	44.541	52.256	58.479	59.822	83.203	53.292	55.761	61.618	62.152	69.478	72.143	77.845	176.599
Promedio por kilómetro: pesetas	4,45	5,22	5,84	5,98	8,32	5,32	5,57	6,06	6,21	6,94	7,21	7,88	17,65
PARA 20.000 KILOMETROS/AÑO:													
Depreciación	15.368	18.462	21.886	22.694	32.333	18.044	19.480	21.931	22.615	26.530	27.975	29.951	69.017
Gastos fijos	10.005	11.579	13.671	14.081	20.150	11.723	12.451	14.156	14.313	17.298	18.008	19.670	53.326
Gastos variables	39.798	47.928	47.928	48.254	64.518	48.768	49.514	51.150	52.600	53.826	54.984	59.300	116.988
GASTO TOTAL AL AÑO: pesetas	65.171	77.969	83.485	85.029	117.001	78.535	81.445	87.237	89.528	97.654	97.967	108.921	238.331
Promedio por kilómetro: pesetas	3,25	3,89	4,17	4,25	5,85	3,92	4,07	4,36	4,47	4,88	4,89	5,44	11,91
PARA 30.000 KILOMETROS/AÑO:													
Depreciación	16.100	19.341	22.928	23.775	33.873	18.903	20.408	22.975	23.692	27.793	29.307	31.377	71.256
Gastos fijos	10.005	11.579	13.671	14.081	20.150	11.723	12.451	14.156	14.313	17.298	18.008	19.670	53.326
Gastos variables	59.697	71.892	71.892	72.381	96.777	73.152	74.271	76.725	78.900	80.739	82.476	88.950	175.482
GASTO TOTAL AL AÑO: pesetas	85.802	102.812	108.491	110.237	150.800	103.778	107.130	113.856	116.905	125.830	129.791	139.997	300.064
Promedio por kilómetro: pesetas	2,86	3,42	3,61	3,67	5,02	3,44	3,57	3,79	3,89	4,19	4,32	4,66	10,00

SI CORRE A CARGO DE LA EMPRESA, COMPRA O FINANCIACION DEL COCHE, IMPUESTOS Y SEGUROS, EL COSTE POR KILOMETRO, SEGUN RECORRIDO, ES:

PARA 10.000 KILOMETROS/AÑO	2,16	2,51	2,64	2,66	3,56	2,63	2,69	2,78	2,86	2,97	3,04	3,28	6,56
PARA 20.000 KILOMETROS/AÑO	2,07	2,41	2,51	2,53	3,39	2,53	2,58	2,67	2,74	2,83	2,89	3,12	6,20
PARA 30.000 KILOMETROS/AÑO	2,04	2,37	2,47	2,49	3,33	2,50	2,54	2,63	2,70	2,78	2,84	3,07	6,08

Cálculo del coste de mantenimiento de todos los COCHES NACIONALES con el nuevo precio de la gasolina

BRITISH LEYLAND - AUTHI

	Mini 850 N	Mini 850 L	Mini 1000 N	Mini 1000 L	Mini Cooper	Austin 1100	Austin Victoria N	Austin Victoria L
PRECIO DE VENTA CON IMPUESTOS (cinturón y antirrobo)	111.818	123.421	131.218	140.565	161.985	152.805	172.022	193.809
Consumo: litros/100 kilómetros	7,50	7,50	8,—	8,—	9,—	8,50	9,—	9,—
Aceite: litros/100 kilómetros	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18
Duración neumáticos: kilómetros	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	30.000	25.000	25.000
Precio juego de neumáticos	4.197	4.197	4.197	4.197	4.547	4.197	4.197	4.547
Seguro mínimo	2.224	2.224	2.224	2.224	2.654	2.654	2.654	3.200
GASTOS FIJOS DE UTILIZACION:								
Interés 6 por 100 sobre precio venta	6.709	7.405	7.873	8.433	9.719	9.168	10.321	11.628
Impuesto Tenencia y Distrute	—	—	800	800	1.050	900	1.050	1.050
Impuesto de Circulación	350	350	350	350	700	700	700	700
Seguro mínimo	2.224	2.224	2.224	2.224	2.654	2.654	2.654	3.200
Garaje	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastos varios	1.888	2.084	2.140	2.296	2.646	2.496	2.810	3.166
TOTAL GASTOS FIJOS	11.171	12.063	13.387	14.103	16.769	15.918	17.535	19.744
GASTOS VARIABLES PARA CADA 10.000 KM.:								
Gasolina: a 20 pesetas/litro	17.700	17.700	18.880	18.880	21.240	20.060	21.240	21.240
Aceite: a 42 pesetas/litro	756	756	756	756	756	756	756	756
Neumáticos	1.399	1.399	1.399	1.399	1.818	1.399	1.678	1.818
Conservación y reparaciones	2.459	2.715	2.886	3.092	3.563	3.361	3.784	4.263
Imprevistos	950	1.049	1.115	1.194	1.376	1.298	1.462	1.647
TOTAL GASTOS VARIABLES	23.264	23.619	25.036	25.321	28.753	26.874	28.920	29.724
PARA 10.000 KILOMETROS/AÑO:								
Depreciación	16.149	17.825	19.374	20.786	23.953	22.596	25.437	28.659
Gastos fijos	11.171	12.063	13.387	14.103	16.769	15.918	17.535	19.744
Gastos variables	23.264	23.619	25.036	25.321	28.753	26.874	28.920	29.724
GASTO TOTAL AL AÑO: pesetas	50.584	53.507	57.797	60.210	69.115	65.385	71.892	78.127
Promedio por kilómetro: pesetas	5,05	5,35	5,77	6,02	6,91	6,53	7,18	7,81
PARA 20.000 KILOMETROS/AÑO:								
Depreciación	16.956	18.716	20.342	21.825	25.150	23.725	26.708	30.091
Gastos fijos	11.171	12.063	13.387	14.103	16.769	15.918	17.535	19.744
Gastos variables	46.528	47.238	50.072	50.642	57.506	53.748	57.840	59.448
GASTO TOTAL AL AÑO: pesetas	74.655	78.017	83.801	86.570	99.425	93.391	102.083	109.283
Promedio por kilómetro: pesetas	3,73	3,90	4,19	4,32	4,97	4,66	5,10	5,46
PARA 30.000 KILOMETROS/AÑO:								
Depreciación	17.763	19.607	21.281	22.864	26.348	24.855	27.980	31.524
Gastos fijos	11.171	12.063	13.387	14.103	16.769	15.918	17.535	19.744
Gastos variables	69.792	70.857	75.108	75.963	86.259	80.622	86.760	89.172
GASTO TOTAL AL AÑO: pesetas	98.726	102.527	109.773	112.930	129.376	121.395	132.275	140.440
Promedio por kilómetro: pesetas	3,29	3,41	3,65	3,76	4,31	4,04	4,40	4,68

SI CORRE A CARGO DE LA EMPRESA, COMPRA O FINANCIACION DEL COCHE, IMPUESTOS Y SEGUROS, EL COSTE POR KILOMETRO, SEGUN RECORRIDO, ES:

PARA 10.000 KILOMETROS/AÑO	2,51	2,57	2,71	2,76	3,13	2,93	3,17	3,28
PARA 20.000 KILOMETROS/AÑO	2,42	2,46	2,61	2,64	3,00	2,81	3,03	3,13
PARA 30.000 KILOMETROS/AÑO	2,38	2,43	2,57	2,60	2,96	2,73	2,98	3,07

S E A T

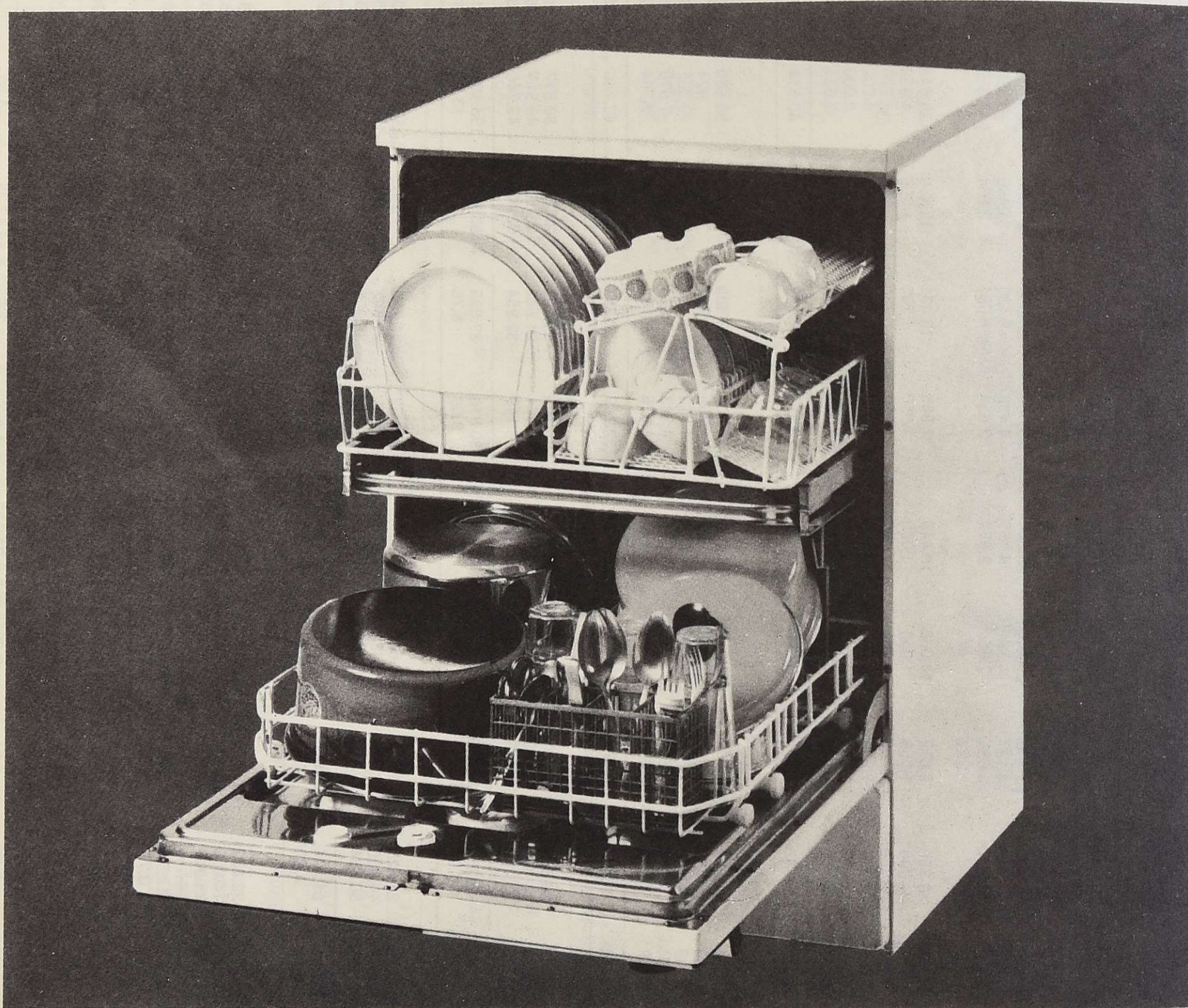
Seat 850 D nor. D	Seat 850 Espec. D	Seat 850 D 4 puer. D	Seat 850 D Es. 4 p.	Seat 127 2 puert.	Seat 127 3 puert.	Seat 124 D	Seat 124 D LS	Seat 124 5 puert.	Seat 1430 Normal	Seat 1430 1430/1600	Seat 1430 5 puertas	Seat 124/1800	Seat 1600 Lujo	Seat 132/1800	
107.733	121.586	118.981	129.755	137.566	139.280	160.210	184.445	174.164	197.420	223.858	206.845	344.055	279.305	295.095	317.127
7,15	7,50	7,15	7,50	7,50	8,15	9,15	9,15	9,15	10,15	10,15	10,15	13,15	10,15	10,15	10,15
0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,22	0,20	0,20	0,20
30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
3.498	3.498	3.498	3.498	3.498	3.498	4.197	4.197	4.197	4.430	4.430	4.430	5.830	5.830	5.830	5.830
2.224	2.224	2.224	2.224	2.224	2.224	2.654	2.654	2.654	2.654	2.654	2.654	4.200	4.000	4.000	4.000
6.439	7.295	7.138	7.785	8.253	8.356	9.612	11.066	10.449	11.845	13.431	12.410	20.643	16.758	17.705	19.027
350	350	350	350	350	800	1.050	1.050	1.050	1.050	1.200	1.050	1.350	1.200	1.200	1.350
2.224	2.224	2.224	2.224	2.224	350	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700
1.819	2.053	2.009	2.191	2.247	2.275	2.617	3.013	2.845	3.225	3.657	3.379	5.621	4.563	4.821	5.181
10.832	11.922	11.721	12.550	13.874	14.005	16.633	18.483	17.698	19.474	21.642	20.193	40.514	35.221	36.426	38.258
16.520	17.700	16.520	17.700	17.700	18.880	21.240	21.240	21.240	23.600	23.600	23.600	30.680	23.600	23.600	23.600
630	630	630	630	630	756	756	756	756	756	756	756	924	840	840	840
1.166	1.166	1.166	1.166	1.166	1.399	1.678	1.678	1.678	1.772	1.772	1.772	2.332	2.332	2.332	2.332
2.370	2.674	2.617	2.854	3.064	3.064	3.524	4.057	3.831	4.343	4.924	4.550	7.076	6.144	6.492	6.976
915	1.033	1.011	1.102	1.169	1.183	1.361	1.567	1.480	1.678	1.902	1.758	2.734	2.374	2.508	2.695
21.601	23.203	21.944	23.452	23.729	25.282	28.559	29.298	28.985	32.149	32.954	32.436	43.746	35.290	35.772	36.443
15.559	17.560	17.183	18.739	20.342	20.506	23.691	27.274	26.504	29.193	33.103	30.712	50.877	41.302	43.637	46.895
10.832	11.922	11.721	12.550	13.874	14.005	16.633	18.483	17.698	19.474	21.642	20.193	40.514	35.221	36.426	38.258
21.601	23.203	21.944	23.452	23.729	25.282	28.559	29.298	28.985	32.149	32.954	32.436	43.746	35.290	35.772	36.443
47.992	62.685	50.848	54.741	57.945	59.793	68.883	75.055	73.187	80.816	87.699	83.341	135.137	111.813	115.835	121.596
4,79	5,26	5,08	5,47	5,79	5,97	6,88	7,50	7,31	8,08	8,76	8,33	13,51	11,18	11,58	12,15
16.336	18.438	18.042	19.675	21.359	21.625	24.875	28.637	27.829	30.652	34.758	32.247	53.420	43.367	45.818	49.239
10.832	11.922	11.721	12.550	13.874	14.005	16.633	18.483	17.698	19.474	21.642	20.193	40.514	35.221	36.426	38.258
43.202	46.406	43.888	46.904	47.458	50.564	57.118	58.596	57.970	64.298	65.908	64.872	87.492	70.580	71.544	72.886
70.470	76.766	73.651	79.129	82.691	86.194	98.626	105.716	103.497	114.424	122.308	117.312	181.426	149.167	153.788	160.383
3,52	3,83	3,68	3,95	4,13	4,30	4,93	5,28	5,17	5,72	6,11	5,86	9,07	7,45	7,68	8,01
17.114	19.316	18.901	20.612	22.376	22.652	26.060	30.001	29.154	32.112	36.413	33.783	55.964	45.432	48.000	51.584
10.832	11.922	11.721	12.550	13.874	14.005	16.633	18.483	17.698	19.474	21.642	20.193	40.514	35.221	36.426	38.258
64.803	69.609	65.832	70.356	71.187	75.846	85.677	87.894	86.955	96.447	98.862	97.308	131.238	105.870	107.316	109.329
92.749	100.847	96.454	103.518	107.434	112.503	128.370	136.378	133.807	148.033	156.917	151.284	227.716	186.523	191.742	199.171
3,09	3,36	3,21	3,45	3,58	3,75	4,27	4,41	4,46	4,93	5,23	5,04	7,59	6,21	6,39	6,63
2,34	2,52	2,39	2,56	2,59	2,75	3,11	3,23	3,18	3,53	3,66	3,58	4,93	3,98	4,05	4,16
2,25	2,42	2,29	2,45	2,48	2,64	2,98	3,08	3,04	3,37	3,47	3,41	4,65	3,75	3,81	3,90
2,22	2,38	2,26	2,41	2,44	2,60	2,94	3,03	2,96	3,32	3,41	3,35	4,56	3,68	3,73	3,81

SI CORRE A CARGO DE LA EMPRESA, COMPRA O FINANCIACION DEL COCHE, IMPUESTOS Y SEGUROS, EL COSTE POR KILOMETRO, SEGUN RECORRIDO, ES:

lavavajillas

Crolls

lava, abrillanta y seca 8 servicios completos



radio

GARIBAY

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

PASAJES DE SAN PEDRO
GENERAL MOLA, 21

los 30.000

MILLONES DE LA EXPANSION RENAULT

en 1.977 habrá superado a Ford

En estos últimos tiempos la información sobre grandes planes de las empresas automovilísticas respecto a España han quedado injustamente oscurecidos por la sorpresa "Ford". La imagen del gigante USA volcada sobre el pequeño pueblo de Almusafes resultaba evocadora para todos. Poco a poco se ha ido viendo que, como en "Bienvenido Mr. Marshall", aquellas imágenes oníricas pesaron excesivamente sobre nuestra mentalidad todavía algo rural. Los periodistas españoles, incluso los mismos americanos (a remolque de una frase feliz) han dicho "no somos Papá Noel". Al decir que los americanos vienen a dar trabajo, lo primero que se quiere decir es eso: que van a dar mucho **trabajo**. Muchos españoles ya los sabíamos. Pero esto no impidió que se desvaneciese un tanto el auténtico esfuerzo de las empresas automovilísticas arraigadas en España, cuyos productos se extienden con éxito por toda la geografía nacional y también internacional. Hay que suponer que de los 165.000 coches españoles exportados en 1973 algunos (o algunos miles) habrán supuesto otras tantas menos ventas para los Ford ingleses o alemanes... Antes de que Ford desbanque una parte de las demandas en España, las marcas españolas ya están atrapando una parte de la demanda en Europa.

Si son importantes las inversiones previstas por Seat, en Martorell y Zaragoza, no menos notables son las de Fasa-Renault, segundo inseparable en producción y ventas, y no menos "histórico" que el fabricante del 600.

Ya se había hablado de que Renault invertiría en España 7.000 millones de pesetas. Posteriormente fue el mismo presidente de la "Regie", Pierre Droyfus, quien visitó al ministro español de Industria, haciendo declaraciones que tuvieron gran eco en todo el mundo. Las inversiones de la firma francesa en España superarían lo anunciado al principio. Se habló de 20 mil millones.

AMPLIACION Y NUEVA FABRICA

La factoría de Fasa-Renault, en Valladolid produce más de 130.000 unidades anuales y proporciona unos 15.000 puestos de trabajo. A mayor distancia están Citroen, Chrysler y Authi, que sólo entre todas reúnen la cifra de producción y ventas de la marca vallisoletana.

Todas las empresas han presentado planes de expansión a plazo medio. Pero antes los 20 mil millones de Renault hay que descubrirse. Merecen que no pasemos por alto sus posibilidades y el acierto que, sin duda, preside las decisiones conocidas de cara al próximo futuro.

La planta de Valladolid tendrá aproximadamente (durante este año 1975) una capacidad de montaje de 950 coches por día. La nueva factoría de Palencia está programada para 500 vehículos diarios. Total: en 1980, "Fasa-Renault" estará capacitada para lanzar más de 200.000 vehículos en España (incluidos turismos y furgonetas). A esta cifra se aumentarán los modelos cuyas piezas se importen de Francia (R-15, R-16, R-17). También se fabricarán coches montados o piezas para exportar al extranjero (unas 100.000 unidades).

LA GAMA FABRICADA EN ESPAÑA

A la cabeza de ventas de la cilindrada 1.200, siguiendo al 124 de Seat, se sitúa el R-12 S. (26.190 coches). En la gama 1.000 c.c. el R-5 figura en los datos estadísticos acumulados únicamente

tras el 127, pero escoltado por R-6 y R-8. Este acierto de contar en España con los coches de la cilindrada que, según todas las predicciones, estará de moda en los próximos tiempos de combustible caro, se completa con la mejora del R-4, un modelo de aceptables prestaciones y reconocido poco consumo, bien acogido siempre en los medios rurales por su gran capacidad. Con 120 Km. por hora de velocidad punta, sus conocidas cualidades de estabilidad, capacidad y dureza de motor. El R-5 de 850 c.c. se convertirá en un tres puertas muy interesante.

Queda todavía en el alero de las sorpresas comerciales, sin saberse para cuando exactamente, ese proyecto exclusivo de Fasa, varias veces desvelado y luego otra vez ocultado, el R-7 un sustituto aventajado del R-8, del R-6 o de ambos: eso ya lo dirá el mercado, que desde siempre ha echado de menos un coche nacional. El R-7 y el Seat 133 empiezan el camino separándose de las respectivas "madres" y su éxito no se hará esperar.

Resumiendo: Fasa-Renault; tomada conciencia de su papel en el mercado español, prepara sus instalaciones y sus modelos de mayor venta para competir con más posibilidades que nunca. Tampoco hay que olvidar los planes exportadores, complemento indispensable del aumento extraordinario de su capacidad productiva, y garantía empresarial para poder montar precisamente las series cortas de esas mecánicas brillantes que son el R-15 y 17. ¿Tal vez el R-23?

MOTOR PRESS

*Recambios
Accesorios*



DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 458397 - 455593

SAN SEBASTIAN



LAS MULTAS DE MADRID VAN A SER EJECUTIVAS

El alcalde de Madrid, don Miguel Angel García-Lomas, explicó a los informadores municipales el plan de organización interna que tiene previsto el Ayuntamiento. En esta organización, el orden de la circulación y la recaudación de la Hacienda tienen papeles fundamentales.

Para no salirnos del tema que compete especialmente a esta publicación, diremos que el aspecto de la circulación en las calles de Madrid será abordado con un estudio de la incidencia actual en los puntos que se consideran fundamentales, con un estudio de la señalización y con un baremos de las sanciones y, especialmente, de los reincidentes.

En el aspecto de Hacienda, las multas de tráfico van a intentar llevarse adelante con el máximo rigor. El Ayuntamiento de Madrid va a solicitar de las autoridades correspondientes todo el apoyo necesario para llevar por la vía ejecutiva toda acción por infracciones en el tráfico rodado dentro del casco urbano de la capital de España.

No es necesario decirle a nuestros lectores todo el desprestigio que pesa sobre la multa municipal. La multa municipal por cuestiones de tráfico no las paga nadie. Esa es la verdad. El Ayuntamiento se ve impotente para cobrarlas y en muchas ocasiones la estampa del guardia denunciando un coche mal estacionado ha sido considerada como el ridículo de la autoridad que está perdiendo el tiempo, en lugar de atender y dirigir la circulación.

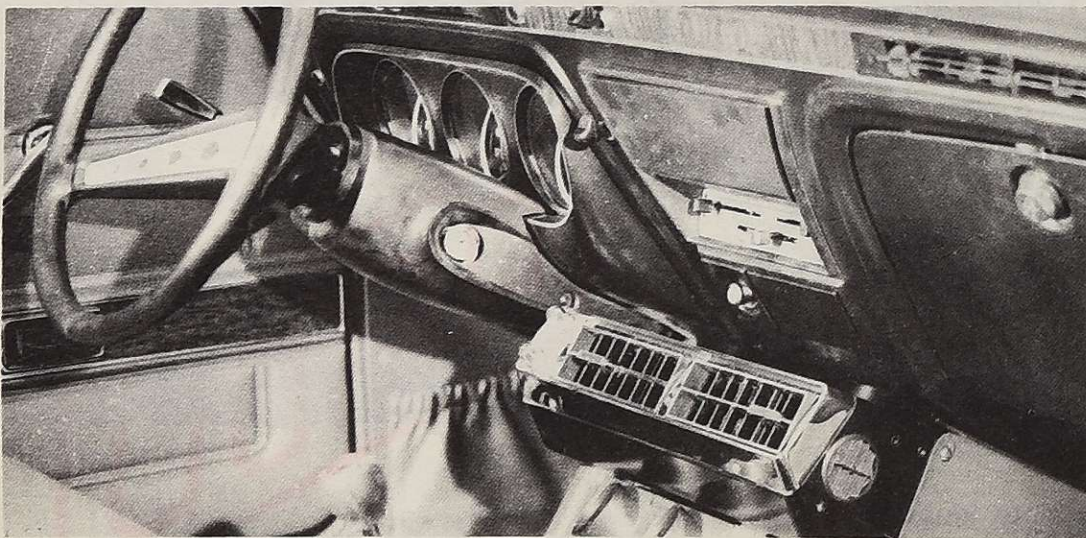
El alcalde ha dicho que pedirá colaboración. Que no pretende asustar, ni siquiera buscar una fuente de ingresos económicos. Lo que pretende es reorganizar, procurar que no se llegue al colapso en el tráfico. Se hará una campaña, incluso, para advertir y para solicitar esta colaboración... Veremos en qué acaba todo.



El signo "DDR" para los coches de Alemania del Este.

A partir de ahora, los coches de la República Democrática Alemana llevarán una nueva placa con las siglas DDR en sus salidas fuera de los límites de su Estado, tras la admisión de este país en las convenciones de Viena, relativas a circulación, tráfico y señalización en carretera.

CONSEGUIRA EL AMBIENTE IDEAL INSTALANDO EN SU COCHE



AIRE ACONDICIONADO

QUE REUNE ENTRE OTRAS,
LAS SIGUIENTES VENTAJAS:

Solicite información sin compromiso a:

TM talleres maruri

- CONDUCCION, EN TODO TIEMPO, CON LAS VENTANAS CERRADAS.
- AIRE LIMPIO Y SIN OLORES.
- GRADO DE HUMEDAD UNIFORME.
- TEMPERATURA REGULABLE.

ESPARTERO, 1 - TELEFONOS 21-51-04 y 24-46-30 - BILBAO

los ataques al automóvil

La ola de malestar experimentada por la opinión pública francesa durante estos últimos meses desembocó fatalmente en la dimisión y cambio de Gobierno. El país vecino se enfrenta con problemas de suficiente envergadura como para provocar criterio irreconciliables en el seno del propio Gabinete. Los observadores de fuera y de dentro hace tiempo que se apercibieron de ello y han hablado al respecto, relacionando esta crisis política con el automóvil.

En lo que se refiere al automóvil como industria "de arrastre" y a los automovilistas como sector de opinión se vino observando cierta prudencia en los ataques habituales a este dinámico sector, ya que "ninguna economía ha resistido jamás la crisis de su industria automovilística". Los principales comentaristas del ramo, comenzando por el famoso Edouard Seidler, autor del párrafo anterior tuvieron el suficiente civismo como para frenar en cambio sus propios ataques a un estado de cosas que hubiera acabado siendo insostenible.

VUELVEN A SONAR LOS TECLADOS

"Nadie puede ver con tranquilidad la reiteración y mantenimiento de medidas que hacen peligrar el empleo de millones de ciudadanos. Los periodistas del motor no nos resignamos a escuchar porcentajes falseados, conociendo a ciencia cierta los entresijos de la trama y lo que le va en ello a la vida y hacienda de los ciudadanos franceses", escribía recientemente un matutino parisien.

Un invierno excepcionalmente benigno, sin apenas nieblas ni heladas peligrosas, unido a la obligación del cinturón de seguridad, explica sobradamente la cacareada reducción de accidentes, además de que los porcentajes no son espectaculares como pretenden algunos, máxime si se tiene en cuenta que la circulación durante este invierno ha sido menor, a la vista de la subida en picado del carburante. Los porcentajes (reducción de alrededor del 20%) se han calculado con cifras de tráfico tan elevadas como en pleno verano. Una burda maniobra de amaño estadístico, sin el menor respeto a la verdad.

¿Qué corresponde hacer entonces? El camino seguido por la Prensa gala fue volver a la carga pregonando "las verdades del barquero" y desenmascarando a quienes pretenden falsear la verdad por oscuras razones políticas.

CORRER MAS O MENOS IRRELEVANTE

El hecho de continuar con las limitaciones de velocidad, aunque no sirviera para nada, tampoco parecía grave; pero resulta que sí lo fueron las consecuencias de la campaña antiautomóvil para la economía nacional, que se desarrolló paralelamente. "Son las crisis psicológicas las que nutren las económicas", decía "L'Equipe", frase auténticamente acusatoria para todos los que han cedido a la demagogia fácil del momento. Tanto es así que se asegura que el

nuevo Gobierno, con el propio Pierre Messmer a la cabeza, tendrá que reconsiderar sus directrices y valorar el significativo silencio observando hasta hoy por las cuatro grandes empresas automovilísticas del país vecino, así como por las filiales Alpine, Matra, etc. todas ellas seriamente afectadas. El hecho de construir coches de poca potencia y consumo bajo no soluciona definitivamente la papeleta. Matar la libertad en el campo circulatorio era matar al automóvil, deseo consciente o inconsciente de que cese su crecimiento, de que las empresas quiebren, lo que produciría auténticas conmociones en la balanza de pagos, en el nivel de empleo, en el transporte y en la vida de la nación.


La limitación a 100 por hora, por ejemplo, no fue capaz de frenar al principio la tendencia general hacia coches más seguros, más cómodos, más duraderos, de línea más atractiva, incluso más rentables para quienes necesiten llegar antes al punto de destino. ¿Resultado de la persistencia de dicha política? La retracción de la demanda, con todos los efectos derivados de tal fenómeno. De seguir la tendencia, los resultados serían quizá irreversibles. El ejemplo francés es aleccionador, pues cualquier Gobierno que medite seriamente el tema no tendrá, desde luego, que mimar al automóvil, pero si desatosisgarle de trabas en multitud de aspectos. La actitud de quienes le han querido hacer "cabeza de turco" de todos los males de nuestra era es infantil y tendrá que sustituirse por la del realismo ¿Qué hay de bueno y de malo en eso? No puede calibrarse todavía la política del nuevo Gabinete francés, pero los problemas energéticos y los del automóvil han de asociarse a su gestión global.

EL PELIGRO DE FRENAR EN SECO

"Limitar la velocidad significa interrumpir la construcción de autopistas, es decir, de las vías más seguras" —afirma Seidler— que producen tres veces menos víctimas que las normales. Si hay freno a la velocidad, freno a las comunicaciones, freno a la industria automovilística, freno a la exportación, freno a la seguridad activa de los coches... el frenazo es total. Y más tarde agrega: "limitar la velocidad es hacerse doblemente cómplice a largo plazo de un aumento en el porcentaje de accidentes". Y esto no lo dice este conocido especialista "por decir". Constata un hecho en boca de 50 millones de franceses. En países como España, que no han caído en la trampa de "encadenar al automóvil", nuestra política podría ser la de ver con complacencia equivocarse a los demás, mientras nos frotamos alegremente las manos. Nuestro panorama sería más turismo, exportación, mejores carreteras, crecimiento de nuestra industria, mayor nivel de empleo y, en general, mayor progreso del país. Pero podríamos volver por pasiva los peligros apuntados anteriormente. La postura sería de un dudoso "nacionalismo", aparte la repercusión negativa inmediata. Si los franceses, los ingleses, los alemanes, andan escasos de dinero, no vendrán a España a gastárselo. La crisis en la industria francesa es la crisis en la Hostelería española. Estamos más ligados a Europa, sin estar en el Mercado Común, que lo que está Irlanda, por ejemplo, miembro de pleno derecho, aunque muy poco "de hecho".

"Si la limitación es un boomerang propio de aprendiz de brujo", como concluye Seidler, todo depende de los aprendices de brujo con que cuenten los países constructores de automóviles. España, por la cuenta que nos tiene, debería curarse cuanto antes en salud. Hay un refrán muy antiguo que dice: "Cuando las barbas de tu vecino veas pelar..." Y es estar "a nivel europeo", también en las recesiones provocadas, ya no tiene tanta gracia.

MOTOR PRESS

 auto electricidad **san marcial**

C/ ELCANO, 15 - B.º Elizacho
TELEFONOS: 616548 - 616549
IRUN (Guipúzcoa)

INSTALACIONES
REPARACIONES
MATERIAL ELECTRICO
CENTRO DE DIAGNOSIS

Electro Servicio **FEMSA**
Servicio Oficial **SOLEX**
Servicio Oficial **FRIGIKING - PETTER**

Puesta a punto con analizador electrónico **BLACKHAWK**

DE BUEN CONDUCTOR A "LOCO DEL VOLANTE"

Con las normas establecidas en algunos países sobre velocidad, resulta la situación paradójica de que un conductor, observando idéntica conducta, puede ser calificado de "héroe de la circulación" o como "loco del volante". Basta que cualquier agente de turno interprete un adelantamiento de manera positiva o negativa para pasar de "bueno" a "malo"... y viceversa.

Suponiendo que la velocidad límite sean 90 Km. por hora en carretera (caso de Francia), un conductor ve que, de no pasar a los 110 ó 120, no adelantará nunca al gran camión que va delante, que la caravana irá aumentando con peligro evidente para todos. En un momento dado, cuando no llega nadie en sentido contrario, acelera a 120 y pasa en pocos segundos, sin riesgo alguno. Sentido contrario, acelera la maniobra y tiene que decidir. Las normas no especifican circunstancias concretas. Pasar de la velocidad límite en cualquier momento constituye infracción y puede sancionarse. ¿Cómo interpretará el agente la maniobra de adelantamiento a superior velocidad? ¿El adelantador es un "infractor", una especie de "suicida", o ha contribuido con su maniobra sin riesgo a fluidificar el tráfico? Lo que le parezca buenamente al agente. El automovilista, en estos momentos, puede ser considerado como benefactor de la ruta o como reo al que la ley aplique sus inflexibles dictados. ¿Es lógico eso? ¿Es jurídicamente válido?

CONTRADICCIONES MULTIPLES

La situación creada con esas reducciones de velocidad, pretendidamente "ahorrativas", pero obligatorias, va resultado insostenible. Únicamente la imposibilidad física de vigilancia adecuada y el sentido común, el espíritu de tolerancia de muchos agentes, paliar el problema, que de otra forma sería gravísimo.

Resulta que, antes de los 90 y 120 por hora (en carretera y autopista, respectivamente) se toleraban de forma expresa 20 Km. más por hora con objeto de realizar los adelantamientos permitidos por el Código. Estó ocurrió durante las experiencias francesas en la red principal de 13.500 Km.

Después de haberse extendido la limitación a 100 Km. por hora por todas las carreteras del país, un portavoz de la Delegación para la Seguridad declaró que no existiría ninguna tolerancia para los adelantamientos en carretera normal. Argumentaba que "una de las razones que han conducido a adoptar la limitación es precisamente impedir los adelantamientos que constituyen maniobras peligrosas". Está claro que si para este caballero todo adelantamiento es una "maniobra peligrosa", los coches, cochecillos y camiones deberían circular como vagones de tren, uno detrás de otros, cual auténticas orugas "procesionarias".

Ante tamaña "boutade", apenas dos horas después, el Director de Carreteras afirmaba que se podría adelantar a más de 100 por hora con circulación fluida y cuando ningún coche llegase de frente. Añadía, para eliminar el confusiónismo creado: "Es necesario permitir a los automovilistas adelantar a un camión en óptimas condiciones y evitar largas caravanas de coches detrás de los camiones". Una contradicción más aparatosa entre dos miembros de análogo aparato administrativo no se había visto ni en los tiempos anteriores al famoso Gérondeau, quien por lo menos legislaba coherentemente consigo mismo.

Todavía hay otras palabras del mismísimo Sr. Messmer (el controvertido "premier", tres veces dimitido y vuelto al cargo): "Para adelantar a un vehículo solitario que circula a una velocidad maniobra, alcanzar un conductor podrá, durante el tiempo necesario para la maniobra, al límite, un conductor superior al límite fijado. Esta tolerancia, que admitirán los servicios de policía y gendarmería servirá para facilitar la **seguridad** y la **fluidez** del tráfico, sin quebrantar la obligación de respetar la limitación de velocidad". Está claro entonces que respetar a rajatabla la cacareada limitación va contra la seguridad y la fluidez del tráfico. ¿Pero entonces, en qué quedamos? se pregunta confuso el conductor galo al que estas idas y venidas legalistas le están haciendo ya perder el necesario respeto a la Administración del Tráfico.

DE MAL EN PEOR

Más tarde se cercenó todavía más la libertad del conductor por pretendidas razones de "economía" y ya no se hizo excepción alguna respecto a la posibilidad de adelantar superando los límites establecidos. Los políticos olvidaron sus aún recientes palabras y renunciaron a justificarse, aunque la Prensa les asaltaba a preguntas. Hasta tal punto ha llegado la cabezonería oficial gala que la Delegación para la Seguridad ha dicho claramente que no es posible adelantar a velocidades más allá del límite. Con lo cual, en cuanto un camión va a diez kilómetros por hora menos del límite, como para adelantarlo hay que sacarle por lo menos 20 KM/H. (salvo echarse un "pulso" de interminable duración, ocupando el carril contrario) no se le puede adelantar. Entonces, el límite, que estaba en 90, lo pone el primer camión en 80. Y así se forma caravana de varios kilómetros, carente de visibilidad cada conductor y no respetando nadie las distancias de seguridad, que da grima atravesar Francia.

LOS EXPERTOS DE SALON

Este contrasentido lo aprecian muchos agentes de Tráfico, que no se recatan en hacer adelantamientos múltiples invitando con su acción y hasta con gestos a los automovilistas super respetuosos que "se quiten del medio" al camión de turno. Pero esto no arregla la situación. Muchos conductores, partidarios de la libertad modulada de velocidad, opinan que deberían cumplirse a rajatabla las "leyes de la lentitud", hasta provocar el colapso total, para demostrar lo que puede pasar por dejar legislar sobre tráfico a "los expertos de Salón".

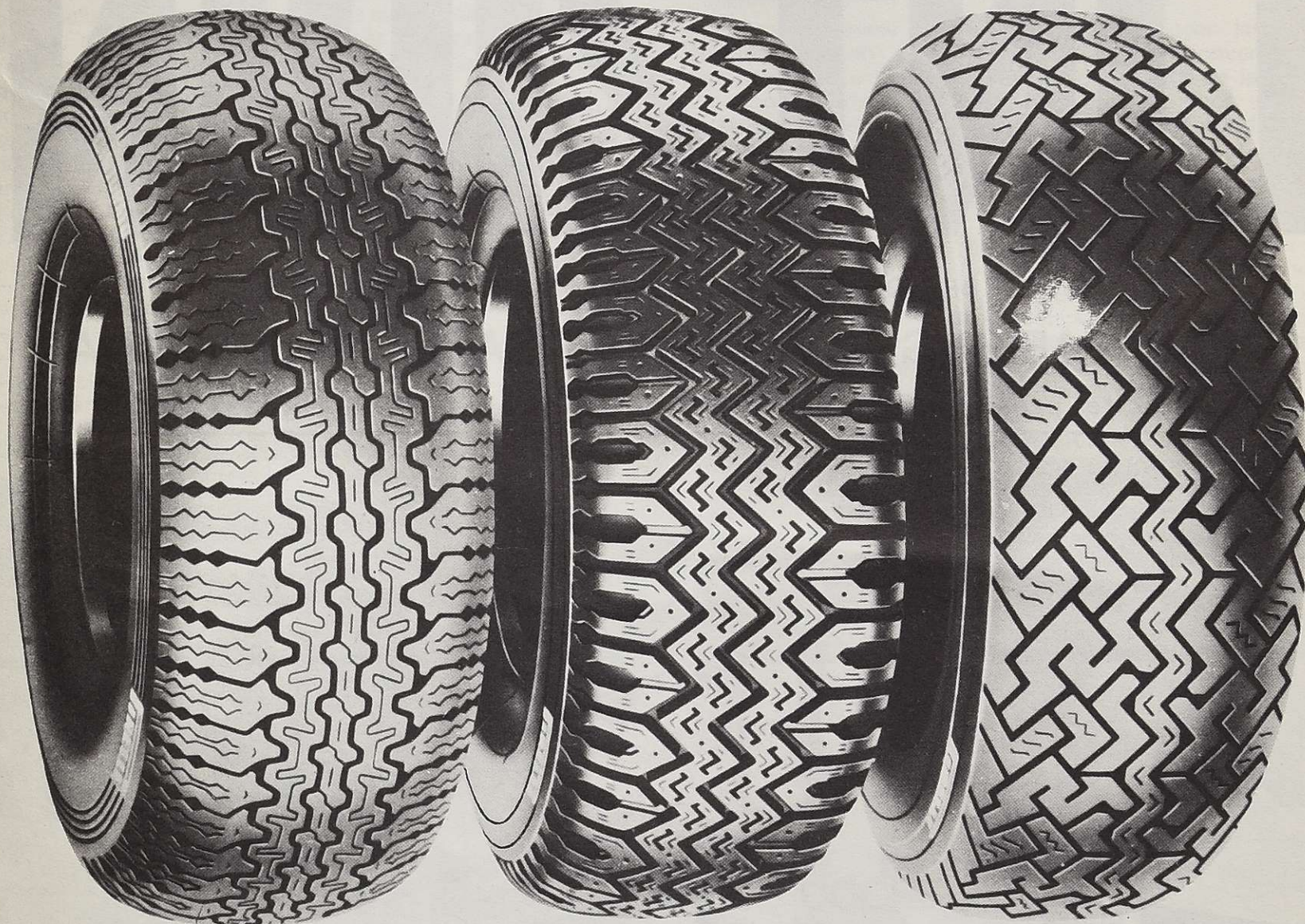


AUSTIN VICTORIA

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

Disfrute en su coche de unos "radial Cinturato"

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



CINTURATO PIRELLI
¡miles de kilómetros y seguridad!



**Campeón
de Europa
de Rallies
1972**

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

RESTAURANTE

LINTZIRIN

LE BRINDA SUS MODERNAS INSTALACIONES:

GRAN PARKING • CAFETERIA • BARRA AMERICANA

Solicite presupuestos para bodas, banquetes, despedidas, etc.



Y PARA SU COCHE...

SUPERTREN DE LAVADO RAPIDO

EL MAS MODERNO DE GUIPUZCOA

Y SUS SERVICIOS DE GASOLINERA, ENGRASE, ACCESORIOS

sucursal de autoelectricidad GABRIEL COCA

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

EL USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD DEBE DE SER OBLIGATORIO

Antes de tener vigencia la obligatoriedad de llevar en los turismos cinturones para sus asientos anteriores se predijo que en 1974 podrían salvarse mil vidas. La cifra de accidentes mortales en España podría reducirse notablemente. Pero resulta condición indispensable que piloto y "copiloto" de los coches se abrochen sus cinturones y lo hagan de forma correcta. De nada sirve llevarlos muy bien montados, incluso con colores elegantes y buen diseño, si se dejan colgados a la hora de viajar, o la holgura es tanta que uno no queda más sujeto con cinturones que sin ellos.

EXIGIMOS, LUEGO SE NOS DEBE EXIGIR

Los siete millones de conductores españoles, a través de todos los órganos informativos, pedimos seguridad; a los coches, al trazado y señalización de las carreteras (a su acondicionamiento, en una palabra), a la vigilancia, a los demás automovilistas... Es de justicia que también nosotros debemos poner de nuestra parte todo lo posible.

Tardaremos (¡ay!) todavía mucho en dejar de sufrir baches enormes, escalones como barrancos, carreteras sin señalización horizontal (o muy escasa), señales poco realistas, suelos deslizantes, tramos helados y con nieve sin máquinas que los limpien en parajes clave... La economía tiene sus imperativos, a pesar de que pagamos directamente los siguientes impuestos:

1. — Impuesto de lujo.
2. — General sobre Tráfico de Empresas.
3. — Certificado de Industria.
4. — Tasa de Hacienda.
5. — Tenencia y Disfrute.
6. — Impuesto Municipal de Circulación.
7. — Gravámenes sobre la gasolina (alrededor de 12,25 pts. por cada litro consumido).
8. — Impuestos sobre los aparcamientos y garajes.
9. — Otras Tasas (a la hora de la compra).

No contamos el Seguro Obligatorio (incluido como gasto ineludible), ni el hecho de que el coche, como signo externo de insufrible riqueza, nos obligue a declarar sobre la Renta. No añadimos tampoco todos los impuestos que pagan los fabricantes del automóvil y que lógicamente se apresuran a pasarnos a los

compradores, de forma que, en conclusión soportamos la apabullante cifra de ¡¡32 gravámenes!!

Hemos dicho alguna vez que algunos Estados dedican la totalidad de lo que se recauda en impuestos al automóvil a mejorar la infraestructura viaria. Son Estados en que los accidentes son relativamente pocos y en los que se circula con fluidez y comodidad. Otros, lejos de seguir este ejemplo, utilizan al automóvil como fuente de ingresos públicos y medio de subvencionar otras actividades. Los resultados, al hacer balance, aparecen diametralmente opuestos. Nosotros no queremos condenar políticas concretas, pero como afectados por las que se refieren al automóvil, exponemos (o, todo lo más, formamos un juicio personal) en el sentido de que el automovilista soporta ya demasiadas presiones y "absorciones".

Pero un detalle que todavía no nos exigen las autoridades conviene llevarlo a la práctica, dado el convenimiento que proporciona la experiencia universal. Partamos de la base de que todo hombre debe ser un buen ciudadano. Los impuestos no podemos eludirlos. Hay que atenerse a la fatalidad de que, por ejemplo, un Austin Victoria de Lujo podría costarnos 157.100 pts. y nos cuesta 198.048 matriculado.

Estamos seguros de que con el dinero que se recauda del automóvil podrían no existir ya puntos negros, las carreteras serían mejores, más iluminadas, habría posibilidad de aumentar la vigilancia, no las prohibiciones y represiones sistemáticas a veces algo caprichosas, las señales bien estudiadas nos permitirían viajar más seguros y podría incluso subvencionarse la investigación sobre seguridad a todos los niveles. Pero, al margen de todas estas realidades demos buena voluntad y espíritu de colaboración: usemos los cinturones en nuestro propio interés.

Con una sola de las medidas de las muchas que deben adoptarse para la densidad actual de tráfico, se podrían reducir en mil los muertos por accidente. Bastaría con que todos llevásemos abrochado el cinturón de seguridad para obtener la reducción calculada. ¿Podrá hacerse realidad? Tendríamos que imponernos todos esta obligación antes que se convierta en precepto exigible. Porque de lo que estamos seguros es que, cuando sea obligatorio, lo primero que se calculará será la multa por no llevarlo puesto. **MOTOR PRESS**

AHORRE GASOLINA

TENIENDO EL MOTOR DE SU COCHE A PUNTO

CENTRO DE DIAGNOSIS RAPIDO

asistencia inmediata

ES UN NUEVO SERVICIO DE:

LEAL - SEAT

PASEO DE COLON, 31 - TELF. 444203

SAN SEBASTIAN

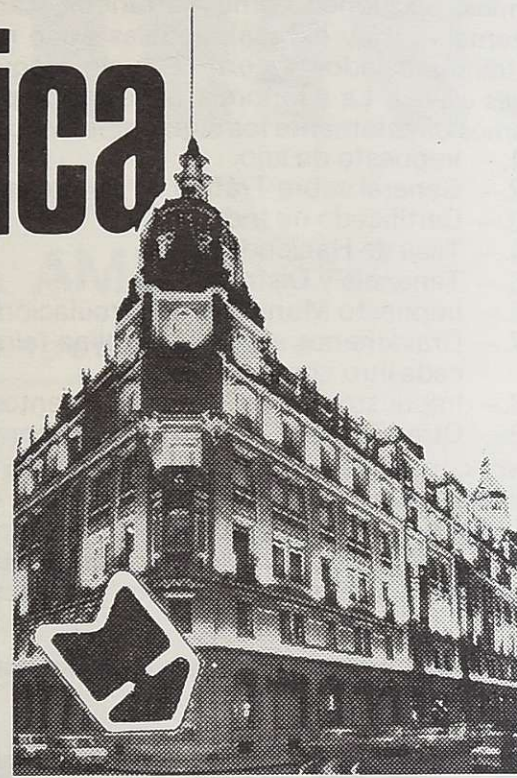
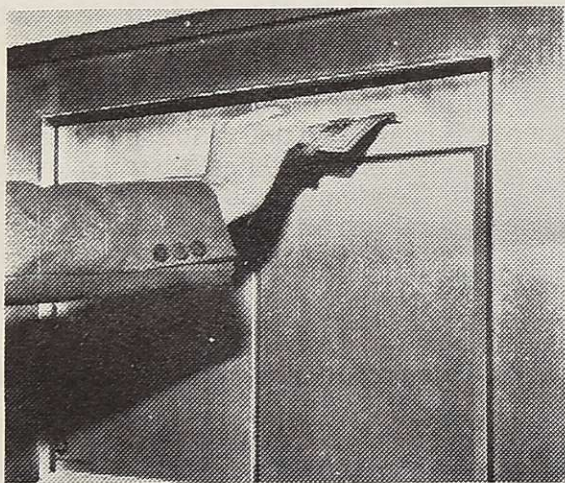
un nuevo servicio

de la



Caja de Ahorro Municipal
de San Sebastián

caja automática



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

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

Su funcionamiento es muy sencillo. Basta:

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

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

Un servicio es interesante cuando es útil.

Serle útil es nuestro objetivo.

Don _____

Domicilio _____

Población _____

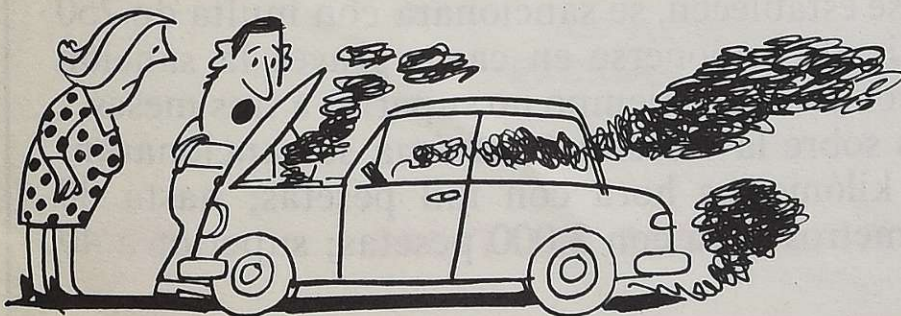
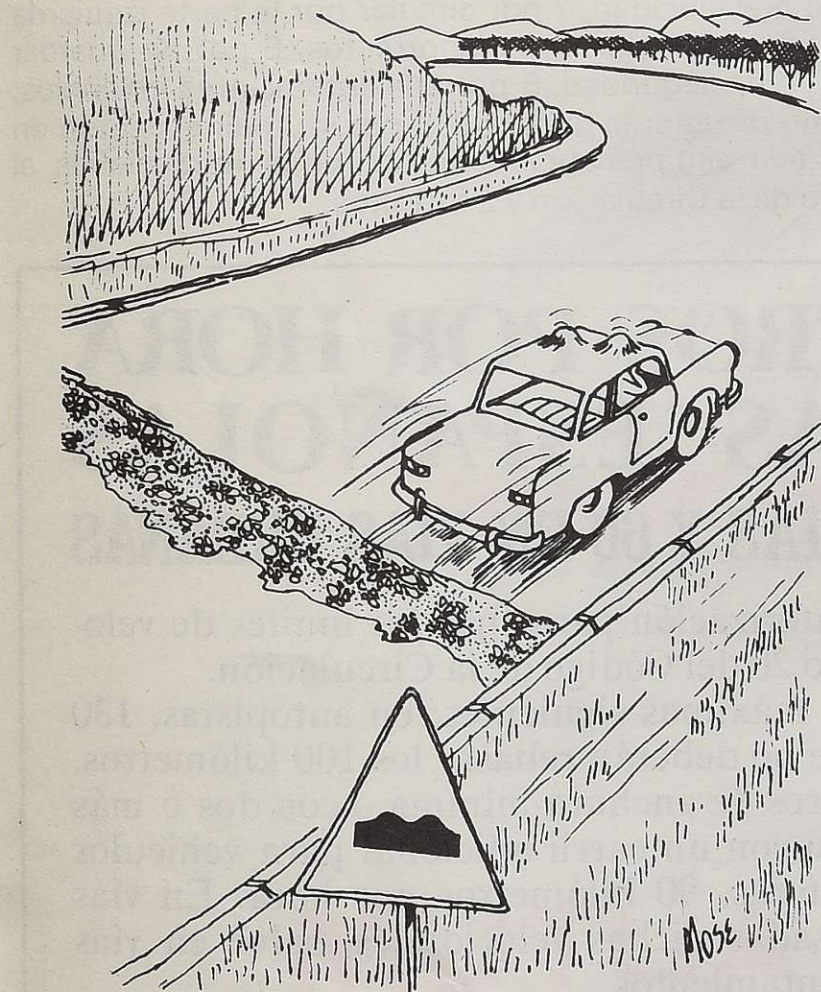
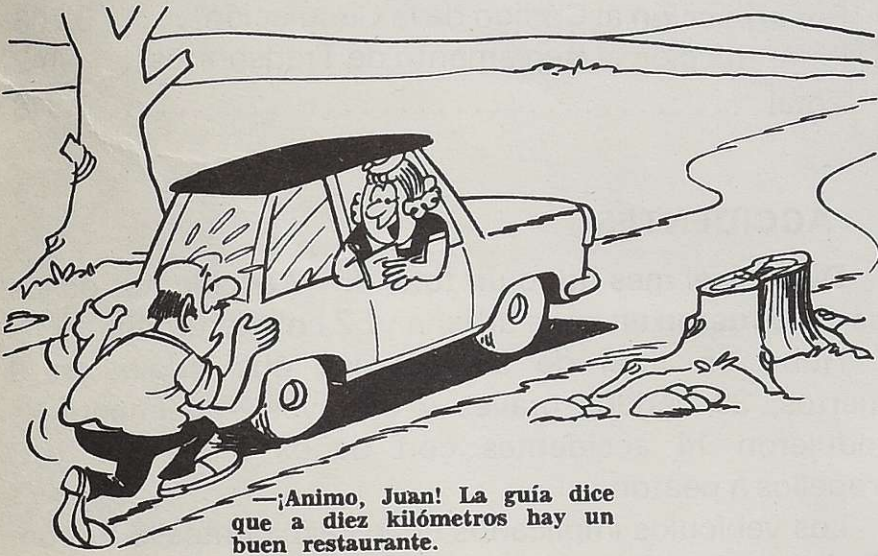
Desea recibir información complementaria sobre el nuevo servicio "CAJA AUTOMÁTICA" de la Caja de Ahorro Municipal de San Sebastián.

4



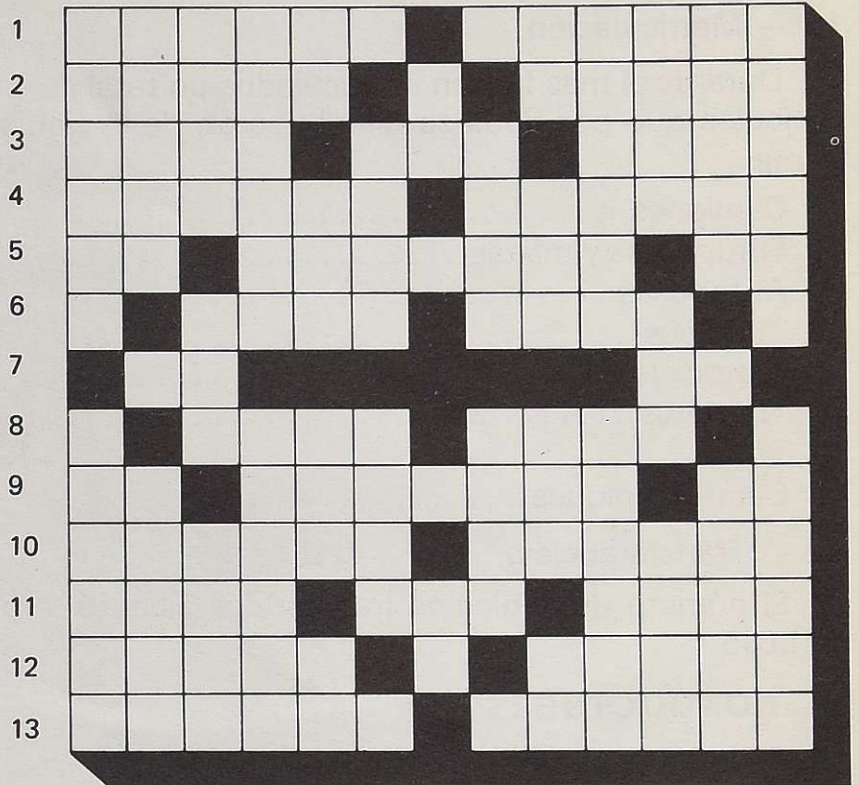
CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili



—De acuerdo, señora, tiene usted el coche más limpio de la ciudad... ¡Pero no le pone aceite!

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



HORIZONTALES:

- 1.— Ubrar, producir efecto una cosa. Vehículo de carga.
- 2.— Sin enfermedad (plural). Parte posterior del pie.
- 3.— Medio de comunicación terrestre. Vasija para ponche. Marca de automóvil.
- 4.— Del verbo rendir. Enoja.
- 5.— Vocal repetida. Vi confusamente. Río de Rusia.
- 6.— Planta liliácea de cuyas hojas se extrae un jugo muy amargo. Estrella de cine.
- 7.— Pronombre. Desplazarse.
- 8.— Oxido de sodio. Ultimo retoño de la caña de azúcar.
- 9.— Nombre de letra (al revés). Una de las velocidades del automóvil. Artículo.
- 10.— Jarro de adorno. Del verbo aullar.
- 11.— Cólico de pronóstico gravísimo. Organización Internacional del Trabajo. Motocicleta.
- 12.— Avariento. Parte indispensable del automóvil.
- 13.— Sitio donde da el sol de lleno. Aumentativo de casa.

VERTICALES:

- 1.— Marisco comestible (plural). Piezas de los motores de explosión donde salta la chispa eléctrica que inflama la mezcla gaseosa.
- 2.— Persona de la ínfima casta entre los antiguos indios. Sin cabello.
- 3.— Niño pequeño (al revés). Plural de vocal. Relativo al rey.
- 4.— Cierta combinación métrica de poco uso. En otro tiempo.
- 5.— Campeón. Terminación de diminutivo. Iglesia, catedral. Terminación de aumentativo.
- 6.— Barco pequeño. Río de Italia.
- 7.— Pronombre. Desplazarse.
- 8.— Del verbo leer. Marca de automóvil.
- 9.— Símbolo químico delastato. Consonantes. Animal del Cáucaso parecido al bisonte (al revés). Apócope de mamá.
- 10.— Asociación criminal italiana. Sin árboles (plural).
- 11.— Del verbo ir. Desembocadura de un río. Planta ninfeácea de flores azuladas.
- 12.— Atrevido, audaz. Aleación de cobre y zinc.
- 13.— Del verbo notar. Armoniosa melodiosa.

1 — Operar. Camión. 2 — Sanos. Tarso. 3 — Tren. Bol. Fiat. 4 — Rindió. Entada. 5 — Aa. Entrevi. Ob. 6 — Aloe. Star. 7 — Se. Ir. 8 — Sosa. Soca. 9 — Uc. Tercera. La. 10 — Jarrón. Aullán. 11 — Ileo. OIT. Moto. 12 — Avaro. Motor. 13 — Solana. Casona.

VERTICALES:

1 — Ostras. Bujías. 2 — Paria. Calvo. 3 — Eneu. Aes. Real. 4 — Rondel. Otrora. 5 — As. lno. Seo. On. 6 — Bote. Arno. 7 — Yo. Ir. 8 — Lees. Seat. 9 — At. Nvt. Oru. Ma. 10 — Maffia. Calmos. 11 — Iria. Ria. Loto. 12 — Osado. Latón. 13 — Notba. Canora.

HORIZONTALES:

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE FEBRERO DE 1974

1.— VEHICULOS

1.1.— Matriculación.

Durante el mes fueron matriculados un total de 1.176 vehículos que por tipos se distribuyeron de la siguiente forma:

Camiones	108
Furgonetas y mixtas	78
Autobuses	2
Turismos	966
Motocicletas	12
Tractores	10
Total	<u>1.176</u>
Semi-remolques	18

2.2.— Transferencias.

El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 1.045.

2.— CONDUCTORES

Se han expedido un total de 1.575 permisos de conducción que por clases se clasificaron de la siguiente forma:

De la clase A-1	8
De la clase A-2	141
De la clase B	1.365
De la clase C	42
De la clase D	13
De la clase E	6
Total	<u>1.575</u>

2.2.— Licencias de conducción.

Se han expedido un total de 231 licencias de conducción.

3.— SANCIONES

Por infracción al Código de la Circulación	3.206
Por infracción al Reglamento de Transportes	142
Total	<u>3.348</u>

4.— ACCIDENTES

Durante el mes hubo un total de 67 accidentes de los que 15 lo fueron en zona urbana y 52 en interurbana.

Hubo un total de 98 víctimas que originaron 9 muertos, 30 heridos graves y 59 leves. Igualmente se produjeron 14 accidentes con daños materiales y 8 atropellos a peatones.

Los vehículos implicados en los accidentes lo fueron, 1 bicicleta, 3 ciclomotores, 2 motocicletas, 85 turismos, 28 camiones, 1 autobús y 1 furgoneta.

Las causas de dichos accidentes lo fueron 21 por exceso de velocidad, 7 por circular por la parte izquierda de la calzada, 5 por giros incorrectos, 8 por no guardar intervalo de seguridad, 6 por adelantamientos indebidos, 6 por no respetar la prioridad, 4 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 8 por otras infracciones al Código de la Circulación y 2 fortuitos.

A NOVENTA KILOMETROS POR HORA EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS 130 EN AUTOPISTAS, 110 EN AUTOVIAS Y 60 EN VIAS URBANAS

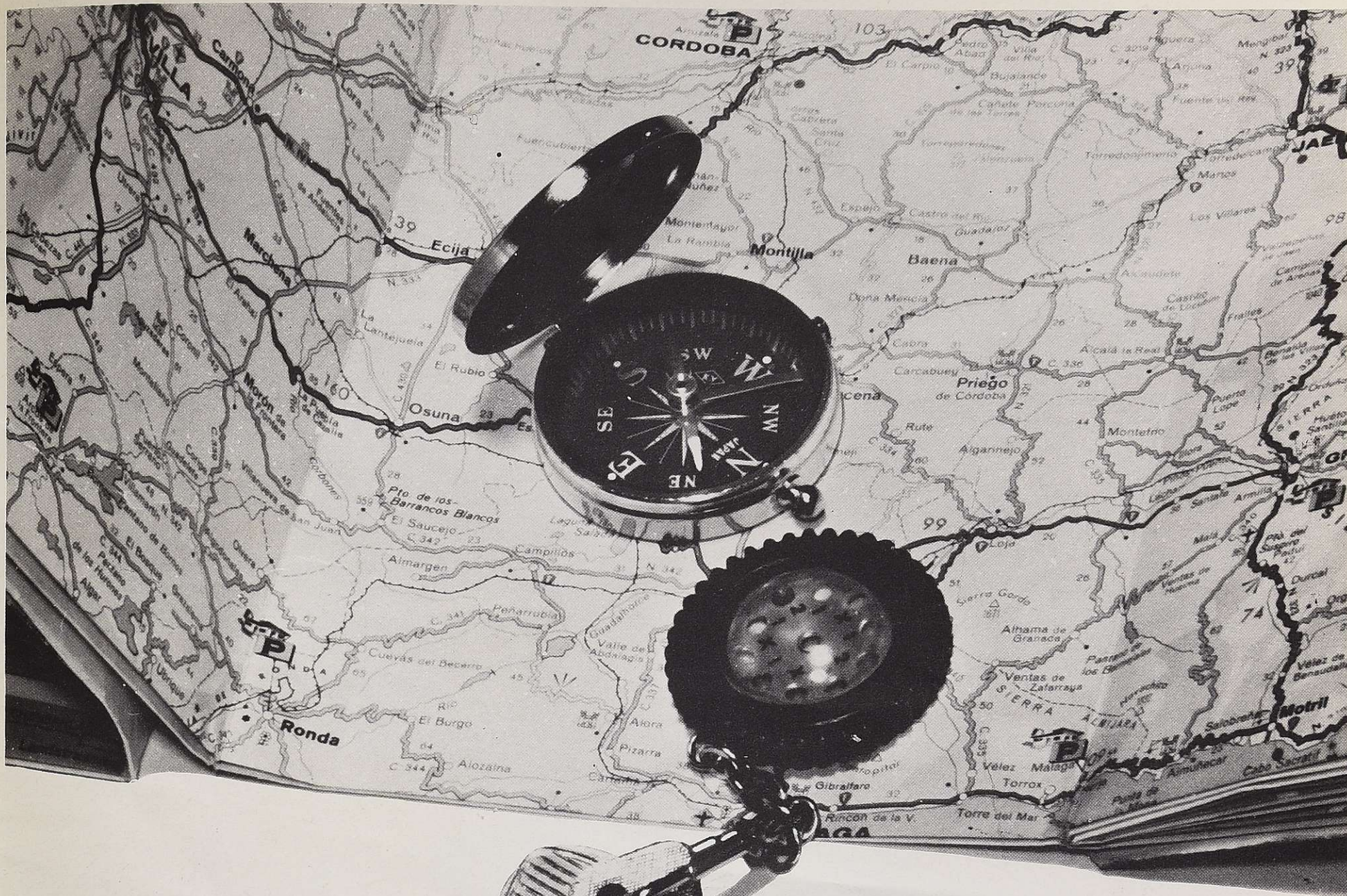
El Ministerio de la Gobernación ha concedido autorización para fijar los límites de velocidad de acuerdo con el decreto que modifica el artículo 20 del Código de la Circulación.

En la disposición aludida se fijan las velocidades máximas siguientes: en autopistas, 130 kilómetros por hora; excepto autobuses y camiones que no deberán rebasar los 100 kilómetros. En autovías, carreteras provistas de arcén de 1,50 metros de anchura mínima o con dos o más carriles de circulación para cada sentido, o en su caso con un carril adicional para vehículos lentos 110 kilómetros por hora. En las demás carreteras, 90 kilómetros por hora. En vías urbanas, 60 kilómetros por hora pudiendo ser rebasadas dichas velocidades, salvo en vías urbanas, en 20 kilómetros por hora para efectuar adelantamientos.

También se fijan como velocidades máximas permitidas entre otras, 90 kilómetros por hora a los autobuses y 80 a los camiones de cualquier tonelaje.

La infracción de los límites de velocidad que se establecen, se sancionará con multa de 250 a 5.000 pesetas, según el exceso apreciado, pudiendo imponerse en casos graves la sanción complementaria de suspensión del permiso para conducir por tiempo no superior a tres meses.

A este respecto se especifica que los excesos sobre la velocidad máxima se sancionarán: hasta 10 kilómetros hora con 250 pesetas; 20 kilómetros hora con mil pesetas; hasta 30 kilómetros hora con 2.000 pesetas; hasta 40 kilómetros hora con 3.000 pesetas; superior a 40 kilómetros hora con 5.000 pesetas.



VIAJE POR ESPAÑA

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



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

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

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL
es la aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicite las especiales condiciones que concedemos a nuestros socios.



CON UN BUEN BANCO SE PUEDEN RESOLVER MUCHAS COSAS.

CUENTAS CORRIENTES

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

CREDITOS

Individuales, familiares, empresariales. Consúltenos.

**ASESORIA Y OPERACIONES DE BOLSA,
DEPOSITO Y ADMINISTRACION DE VALORES**
Resulta sencillo invertir en Bolsa y controlar la inversión a través del Banco Guipuzcoano. Nuestros profesionales le asesorarán.

ASESORIA

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

**ASESORIA Y OPERACIONES
DE COMERCIO EXTERIOR**
Con agilidad, seguridad y sencillez.

**CAJAS DE SEGURIDAD
Y CAJAS PERMANENTES**
Para conservar objetos de valor y para ingresar dinero a cualquier hora del día o de la noche.

NEGOCIACION DE LETRAS

CHEQUES DE VIAJE

LIBRETAS DE AHORRO
Ahorrar en el Banco Guipuzcoano es muy cómodo.

COTIZACIONES



Banco Guipuzcoano
un Banco con ganas y a mano.

Aprobado por el Banco de España con el n.º 9493