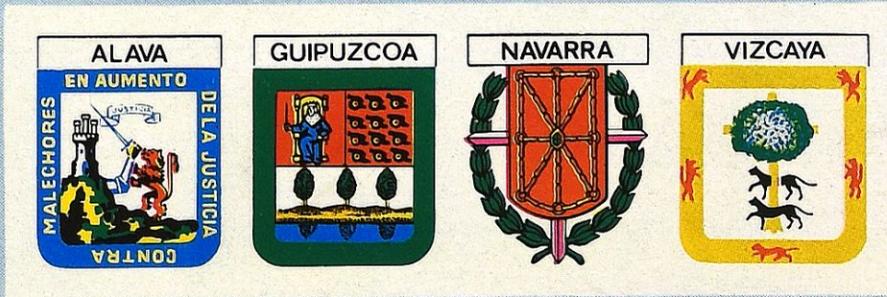
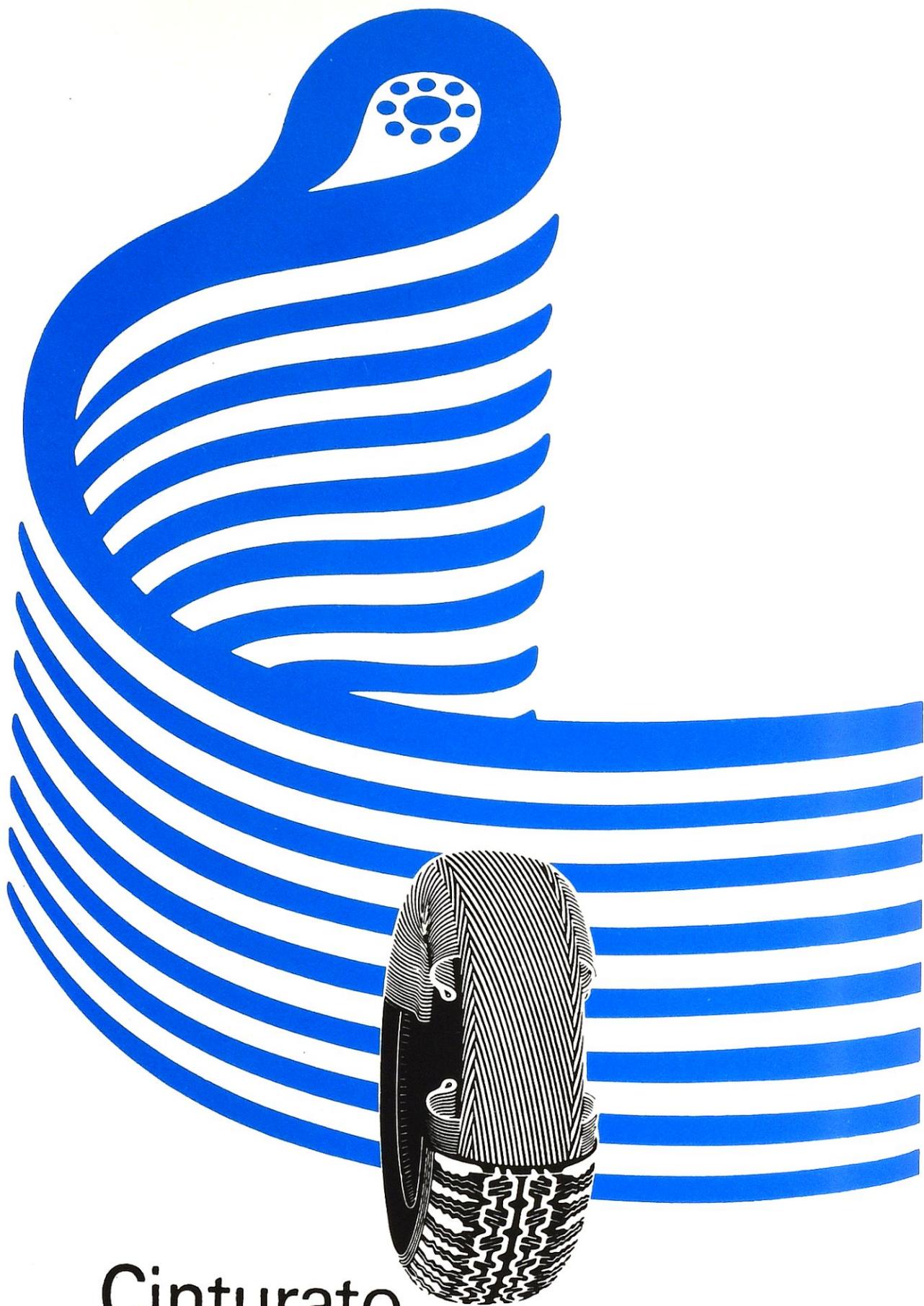


El Auto**CLUB**omovil

2.^a EPOCA - N.º 3

ABRIL 1968





Cinturato

PIRELLI

el neumático
radial textil

58

licencias de fabricación del CINTURATO han
sido concedidas por PIRELLI en 24 naciones.

VD. TAMBIEN PUEDE PAGAR CON CHEQUE

El Banco Popular Español le ofrece un nuevo servicio:



EL CHEQUE GARANTIZADO

QUE ES:

Una nueva forma -más cómoda- de pago, que se está utilizando con éxito en otros países. Proporciona seguridad al consumidor y al comerciante.

POR QUE GARANTIZADO:

Porque el Banco Popular Español lo paga siempre.

COMO SE UTILIZA:

Abra una cuenta de cheques garantizados y recibirá un talonario con el n.º de su documento nacional de identidad.

Al efectuar un pago, exhiba el documento nacional de identidad y firme el cheque por el importe de su gasto en presencia del vendedor.

Así de fácil es todo:
usted paga en el acto
y el comerciante cobra al contado.
Todos satisfechos.

...y este nuevo servicio no cuesta nada

NUESTRO CHEQUE GARANTIZADO ES DINERO

Solicite información al

BANCO POPULAR ESPAÑOL

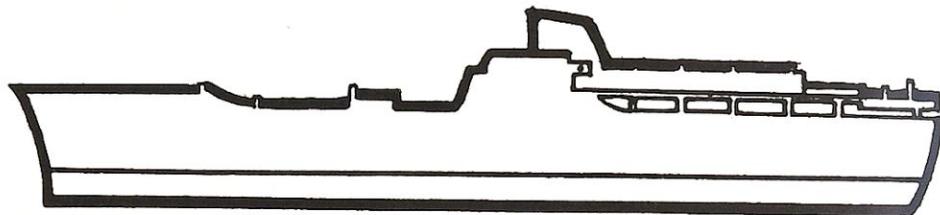
en cualquiera de sus oficinas.

CRUCEROS de VERANO



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

CON EL B. M. MONTE UMBE



Con sus nuevas obras de acondicionamiento para viajes de Cruceros, contando con nuevos salones instalados con el mayor confort.

CRUCERO A RUSIA Y PAISES BALTICOS

Julio, 2 - Salida de BILBAO
AMSTERDAM - OSLO - COPENHAGUE-ESTOCOLMO - LENINGRADO
HAMBURGO - 21 Julio Llegada a BILBAO.

**Precio mínimo del pasaje:
11.500 Pesetas.**

**Precio mínimo cabina do-
ble: 15.500 pesetas.**

CRUCERO PERIPLO IBERICO

Julio, 23 - Salida de BILBAO
LISBOA - CADIZ - TANGER - IBIZA
PALMA DE MALLORCA - 1 Agosto
Llegada a BARCELONA.

**Precio mínimo del pasaje:
4.750 pesetas.**

**Precio mínimo cabina do-
ble: 6.500 pesetas.**

CRUCERO AL MAR NEGRO GRECIA Y TURQUIA

Agosto, 3 - Salida de BARCELONA
NAPOLES - ESMIRNA - ESTAMBUL
(Turquía) - CONSTANZA (Rumanía)
VARNA (Bulgaria) - EL PIREO (Grecia)-
SIRACUSA - 21 de Agosto Llegada
a BARCELONA.

**Precio mínimo del pasaje:
11.000 pesetas.**

**Precio mínimo cabina do-
ble 14.500 pesetas.**

INFORMES E INSCRIPCIONES:
SAN SEBASTIAN

c/ MIRAMAR, 3 - Teléfonos: 12-0-13, 13-1-66 y 23-9-94 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLI) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69
Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)
BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - EIBAR - ZARAUZ



El Automóvil CLUB

Se distribuye gratuitamente a los socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa

SUMARIO

	Págs.
Superación	3
Destacada victoria de Tramont en el Rallye Internacional Vasco-Navarro	4
¡Fuego! - ¡Fuego!	7
Información del Club	9
Cartas al Club	11
Circuito del Jarama	12
Turismo, arte y gastronomía	13
Robo de coches, plaga mundial	19
Supresión del impuesto de lujo en las ventas de coches de segunda mano	21
Fiat "125" - el coche del año	22
Japón estudia la máxima seguridad en los pasos a nivel	25
La máxima prueba	26
Noticias	29
Precios en el mercado de los automóviles usados de importación	33
Un carnet obligado en el auto-stop	34
Novedades	35
Rueda el humor	37
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	38
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	38

En la portada: Tokio y su autopista urbana.

Foto: María Luisa de Galdeano

Depósito Legal: S S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661791

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra
Castilla, 34 Teléfono 211543

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)
Avda. Generalísimo Franco, 9 Tels. 214727 y 215529

Vizcaya

BILBAO

D. José María Domingo
GESTORIA RECALDE
General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 232930

Editado por el
Real Automóvil Club
de Guipúzcoa
San Sebastián

Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

SUPERACION

De antaño le viene a Guipúzcoa la afición al automovilismo. De cuando en Lasarte, allá por los años veinte y treinta concurrían a nuestro Gran Premio los bólidos de técnica más revolucionaria, surgidos de las mentes más avanzadas de la industria automovilista europea.

Eran los tiempos de Chiron, de Varzi, de Von Stuck, de Caracciola, de Nuvolari..., con aquellos «Bugatti», «Delage», «Mercedes». «Auto Unión»...

Fueron los pioneros de una época gloriosa de las carreras automovilistas, de las que el circuito de Lasarte era uno de los principales escenarios.

Llegó y pasó la guerra española y la mundial. Surgió un nuevo tipo de competiciones automovilistas: el rallye, prueba más racional, más lógica, que forma y educa al desarrollarse dentro del denso tráfico de las ciudades, los pueblos y las carreteras...

Y Guipúzcoa de nuevo —la región vasconavarra en suma— se incorpora con fuerza a este nuevo signo de los tiempos.

Comenzó modestamente con el I Rallye Vasconavarro. Más tarde se hizo internacional. Han competido en sus nueve ediciones «vasconavarras» y ocho «internacionales», pilotos de nombradía de aquende y allende los Pirineos.

Y por impulso de esa fe en unos valores innatos que propulsa y engendra nueva simiente, renovada afición, la región vasconavarra, formando un todo uniforme con el Real Automóvil Club, se expande y surgen ya por doquier pruebas, competiciones automovilistas de todo orden. Navarra ha acudido a la llamada con entusiasmo. Vizcaya no le irá a la zaga, ni Alava. Y en la propia Guipúzcoa, Eibar, Tolosa e Irún se lanzan a una febril actividad

Ahora que el automovilismo tiene carta de naturaleza en España, cuyas fábricas son capaces de saturar nuestro mercado, esta iniciativa de la competición automovilista es la expresión más efectiva de nuestra pujanza, auténtico banco de pruebas donde se acrecientan los valores de la técnica y obliga a la superación.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

Oficina central y redacción:

Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia) - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN



DESTACADA VICTORIA DE TRAMONT EN EL RALLYE INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO

Como estaba previsto, se celebró durante los días 16 y 17 del pasado marzo el IX Rallye Vasconavarro VIII Internacional, organizado por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, con la colaboración de la Asociación Deportiva del Automóvil Club Vasco-Bearnais y de la Peña Motorista de Vizcaya.

La participación numerosa, íntegro pilotos de varias regiones españolas así como del vecino país. Fueron los franceses quienes, bien preparados en todos los aspectos, dieron la batalla a nuestros pilotos, a lo largo del complicado y duro trazado, especialmente en las pruebas selectivas de velocidad pura en cuesta.

No hubo que lamentar ningún accidente serio y salvo escaramuzas sin importancia el desarrollo del rallye resultó normalísimo, lo que pone de manifiesto el grado de pericia y serenidad a que han llegado los pilotos de rallyes. Todo ello unido a una buena organización que limitó al máximo los riesgos inútiles.

La destacada victoria de Tramont sobre Alpine, teniendo como más próximo adversario a Laurent, sobre Porsche, refleja que el factor humano es preponderante en este tipo de competiciones, donde se precisa, cierto, poseer un coche apropiado, pero hace falta la mente y el corazón de un habilidoso piloto sabiendo sacar el máximo partido de lo que tiene entre sus manos.

REPARTO DE PREMIOS

En una de las salas de Arte del Ayuntamiento donostiarra, se celebró el domingo por la noche, el reparto de premios, presidido por las autoridades provinciales y locales.

El presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, don Federico Zappino, dirigió unas palabras a los asistentes, mostrando su satisfacción por la normalidad como se había desarrollado la prueba, ya que, dijo, sólo se ha lesionado la mano de una señora y la nariz de un piloto, todo ello sin gravedad alguna.

Felicitó tanto al vencedor como a los restantes participantes por haberse empeñado con toda nobleza y deportividad en esta prueba de gran dureza.

Agradeció la presencia de un representante del Automóvil Club Basco-Bearnais poniendo de manifiesto la satisfacción del Real Automóvil Club por el apoyo reci-



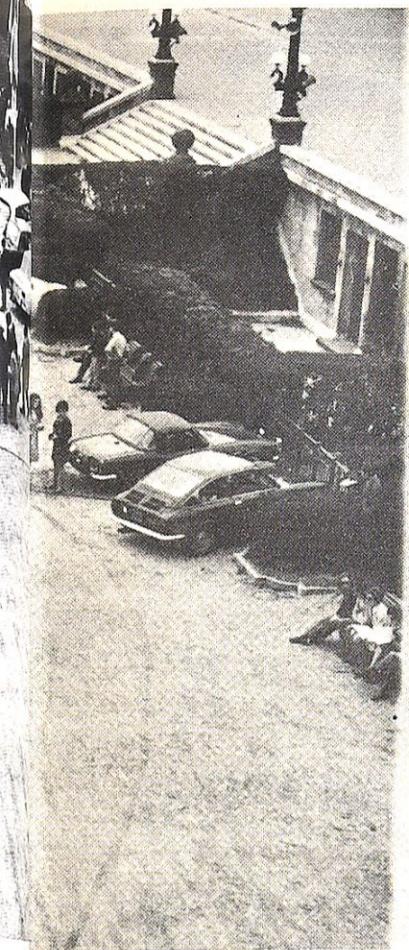
bido en el montaje del rallye. Dijo que la afición a este tipo de pruebas va en aumento en nuestra región, pudiendo anunciar con satisfacción que Navarra ha organizado varias pruebas, por lo que supone un serio renacimiento automovilístico navarro. Señaló también que dentro de Guipúzcoa son varias las localidades que tienen proyectos en firme para organizar distintas carreras, como la Subida a Arrate automovilista, la de Tolosa, etc.

Agradeció por último la eficaz colaboración de la Policía de Tráfico que sin su apoyo —significó— no podría llevarse a feliz término una competición de esta complejidad.

Seguidamente tuvo lugar el reparto de premios obsequiándose a los asistentes con una copa de vino español.

CLASIFICACION GENERAL

Clasificación	Coche N.º	Concursante	Coche	Puntos
1.º	1	Tramont	Alpine A-110	1.890
2.º	7	Laurent	Porsche 912	1.946
3.º	25	Ruiz Giménez	Renault R-8	1.975
4.º	22	Etchebers	N.S.U.	2.019
5.º	28	Ducasse	B.M.W.	2.039
6.º	19	Echebarría	Austin Cooper	2.045
7.º	12	Sunsundegui	Morris Cooper	2.067
8.º	24	Miranda	Morris Cooper	2.120
9.º	27	Font Lapalisse	R-8 Gordini	2.136
10.º	11	Lejeune	Simca 1.500	2.142
11.º	23	Del Olmo	Morris Cooper	2.154
12.º	8	Arregui	Alpine A-110	2.160
13.º	36	Sabater	Renault R8	2.236
14.º	5	Blasco	Lotus Elan	2.252
15.º	46	«Rabbit»	Seat 600 D	2.291
16.º	53	Ripalda	Renault R-8	2.303
17.º	30	Bengoechea	Renault R-8	2.324
18.º	37	Mendizábal	Renault R-8	2.326
19.º	52	Orbea	M.G.-1100	2.367
20.º	51	Guibert	M.G.-1100	2.433
21.º	56	Herrero	Simca 1.100	2.448
22.º	49	G. de la Rasilla	Saab 96	2.507
23.º	33	Cusco	Morris 1.100	2.942



24.º	45	Fernández	Seat 600 D	3.113
25.º	39	Salaverría	Simca 1.000	3.231
26.º	59	Salvador	Seat 850	3.698

— LISTA DE PREMIOS —

CLASIFICACION GENERAL

- 1.º 30.000 Ptas. Trofeo Ayuntamiento San Sebastián
Trofeo Michelin: TRAMONT.
- 2.º 25.000 Ptas. Trofeo Diputación Guipúzcoa - Trofeo Firestone: LAURENT.
- 3.º 15.000 Ptas. Trofeo Ayuntamiento Vitoria: RUIZ JIMENEZ.
- 4.º 10.000 Ptas. Trofeo Ayuntamiento Bilbao: ETCHEBERS.
- 5.º 5.000 Ptas. Trofeo Real Automóvil Club de España: ECHEVARRIA.
- 6.º 4.000 Ptas. Trofeo Automóvil Club Basco Bearnais: DUCASSE.
- 7.º 3.000 Ptas. Trofeo Ecurie l'Adour: SUNSUNDEGUI.
- 8.º 2.500 Ptas. Trofeo Gremio Reparadores: MIRANDA.
- 9.º Trofeo Garaje Cano: FONT LAPALISSE.
- 10.º Trofeo Garaje Leal: LEJEUNE.

CLASIFICACION COCHES FABRICACION NACIONAL

- 1.º 3.000 Ptas. Trofeo Renault: ARREGUI. Coche: Alpine-A110.
- 2.º Trofeo Mutua Nacion. del Automóvil: SABATER, R-8.

CLASIFICACION SOCIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

- 1.º 3.000 Ptas. Trofeo Real Automóvil Club de Guipúzcoa: ECHEVARRIA.
- 2.º Trofeo General Europea, S. A.: SUNSUNDEGUI.

CLASIFICACION PARA CONDUCTORES TURISMO DE SERIE (Grupo 1.º)

- 1.º Trofeo Finanzauto: RUIZ GIMENEZ.

CLASIFICACION PARA CONDUCTORES COCHE TURISMO (Grupos 2.º y 5.º)

- 1.º Trofeo N.Y.A.S.A.: LAURENT.

CLASIFICACION CONDUCTORES VEHICULOS GRAN TURISMO, SPORT y SPORT PROTOTIPO

Grupos 3.º, 4.º y 6.º

- 1.º Trofeo Imosa: TRAMONT.

CLASIFICACION POR CLASES. A, B, C

- 1.º Trofeo Mitra: RUIZ GIMENEZ.

Clase F

- 1.º Trofeo Oquendo: «RABBIT».

Clase G

- 1.º Trofeo Radu: ETCHEBERS.

Clase H

- 1.º Trofeo Real Automóvil Club de Guipúzcoa: ECHEVARRIA.

Clase L

- 1.º Trofeo Real Automóvil Club de Guipúzcoa: TRAMONT.

Primer clasificado Peña Motorista de Vizcaya: ECHEVARRIA.

Trofeo Olascoaga: Primer guipuzcoano en Ezcurra: SUNSUNDEGUI.

Trofeo Arregui: Primer guipuzcoano en Jaizkibel: ARREGUI.

Trofeo Casa Seat: Primer coche Seat clasificado en la General: «RABBIT», con Seat 600.

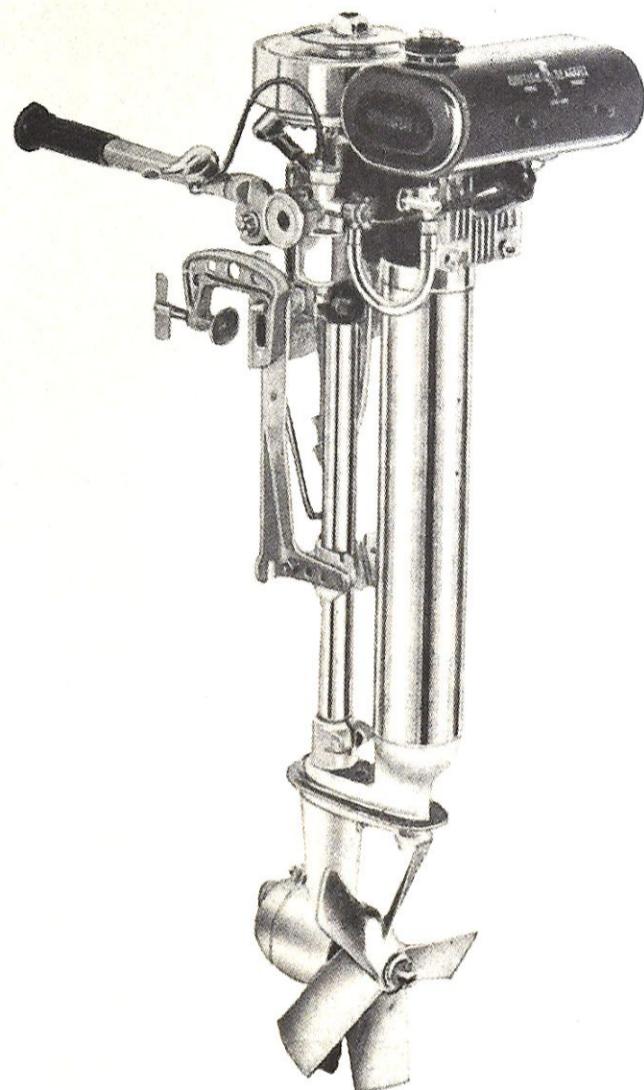
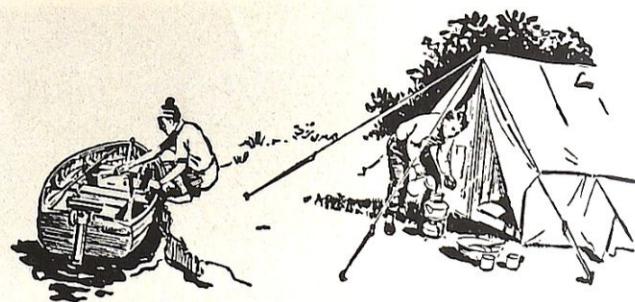
ACLARACION.—La clasificación general de la prueba fue modificada después por los jueces y cronometradores. El error se produjo en una de las pruebas selectivas, por lo que el quinto puesto de la general corresponde a Ducasse y no a Echebarria como ha figurado en la prensa local y regional.



MERCURY

68

FUNCIONAMIENTO PERFECTO



BRITISH SEAGULL

"EL MEJOR FUERA BORDA DEL MUNDO"

9 MODELOS
DESDE 13.987 PTAS.
(impuestos incluidos)

SERVICIO OFICIAL:

TALLERES ESPECIALIZADOS

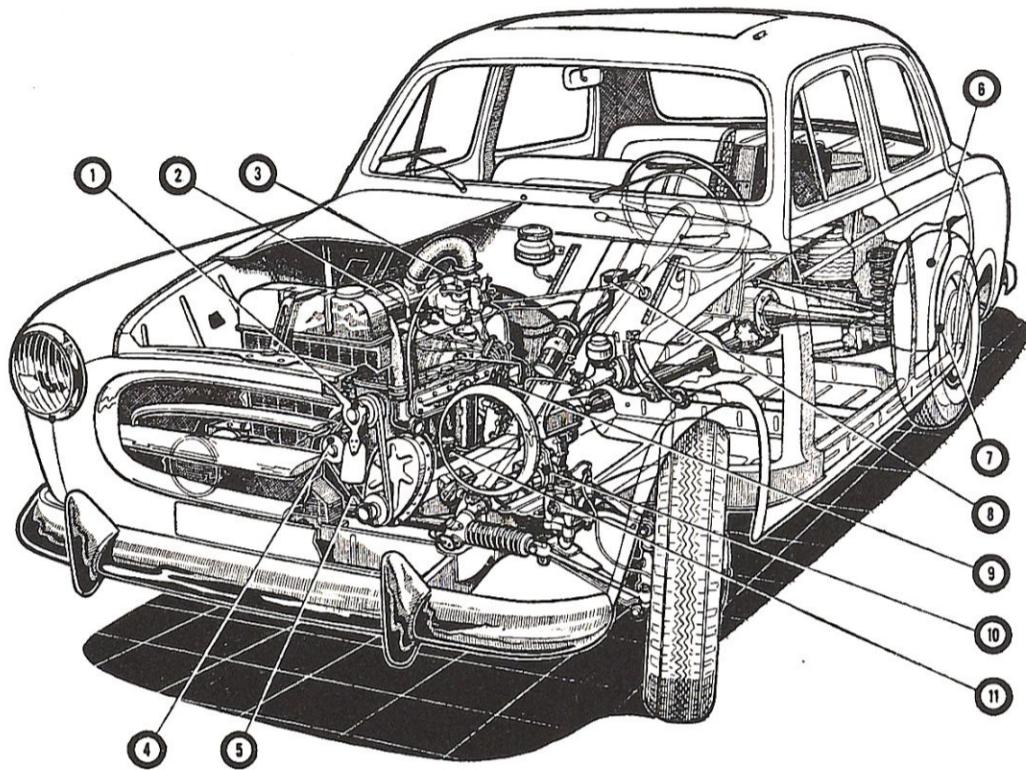
FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros - Telf. 24305 - **SAN SEBASTIAN**

AREVALO

Fuego Fuego

MEDIDAS
PARA IMPEDIR
QUE SE LE
INCENDIE
EL COCHE
UN EXTINTOR
UN DESCONECTADOR
DE BATERIA
NO FUMAR
CERRAR EL CONTACTO
EN LOS SURTIDORES



11 causas de incendios (los números entre paréntesis corresponden en el dibujo al elemento indicado del coche). Parte mecánica: frenos recalentados (7). Tapa del distribuidor recalentada (9). Roce de un neumático (6). Ventilador agarrotado o defectuoso (1). Rotura o rozamiento de la correa del ventilador (5). Sistema eléctrico: Cortacircuito por mal aislamiento de los cables conductores (8). Motor de arranque recalentado (10). Dínamo recalentada (4). Sistema de alimentación: Regreso de la llama al carburador (3), por una de las siguientes causas: mezcla pobre, exceso de avance en el encendido, válvulas de admisión deterioradas. Bomba de gasolina en mal estado (11). Tubos de conducción de la gasolina deteriorados, resacos o muy próximos al bloque del motor (2).

El automovilista se preocupa, en general, de que su coche no presente abolladuras en la carrocería, y no muestre rasguños en la pintura u óxido en las piezas cromadas. El conductor, además, si gusta del confort y siente máximo respeto por las normas de seguridad, dotará a su automóvil de una serie de accesorios y artilugios de los que hoy en día se ofrecen a miles en el mercado nacional: retrovisores, radio, alfombrillas, faros antiniebla, «baca», etc. Sin embargo, es desgraciadamente el extintor uno de los accesorios que atrae menos la atención del automovilista español.

Digamos antes de seguir adelante con el tema, que, al escribir el presente artículo, no mueve nuestra pluma afán publicitario alguno. Nos limitamos a apuntar en estas columnas la extraordinaria conveniencia de que cada vehículo que transite por nuestras calles y por nuestras carreteras vaya equipado de un extintor. Prescindimos totalmente de que existan muchas marcas en el mercado, de importación y fabricadas en España. No recomendamos ningún tipo de extintor y mucho menos marca alguna, pero sí aconsejamos, cla-

ra y abiertamente, la conveniencia de incorporar un extintor al coche.

UN ESTREMECEDOR REPORTAJE

Hace unos meses, una de las mejores revistas europeas especializadas en temas automovilísticos, la prestigiosa publicación francesa «L'Automobile», publicó un estremecedor reportaje en el que el articulista ponía de relieve, mediante cuadros estadísticos y «fotos vivas», el alarmante incremento de automovilistas y coches víctimas de las llamas. El resultado inmediato de la publicación del mencionado reportaje en las páginas de la revista «L'Automobile», ha sido una mayor venta de extintores de incendios. Pero hay algo más: los datos facilitados al respecto por una compañía francesa de seguros ha puesto en evidencia una notable disminución de incendios de importancia en lo que se refiere a coches y vehículos industriales.

Sin embargo, no basta con dotar al coche de un extintor. El automovilista debe conocer a fondo el folleto que habi-

tualmente acompaña cada extintor para que se familiarice con su manejo y sepa exactamente cuándo debe revisarlo.

DESCONECTADOR DE BATERIAS

Otro consejo que nos permitimos dar al lector y que, por cierto, no mencionaba el reportaje que publicó «L'Automobile», es la instalación en el coche de un **desconectador de baterías**. Este pequeño artilugio de fácil instalación y módico precio contribuye a evitar el robo del automóvil, y sobre todo, es de gran importancia en la prevención de incendios. En efecto, cuando se produce un accidente —un choque, por ejemplo—, el conductor avezado cortará inmediatamente el contacto para impedir que una chispa pueda provocar el incendio del coche. Sin embargo, aunque se accione la llave de contacto, la rotura de un cable en la colisión puede provocar el temido siniestro. El desconectador de batería, por el contrario, tiende a evitar cualquier eventualidad; siempre y cuando, naturalmente, dicho conector de batería haya sido situado en lugar adecuado al instalarlo.

Un desconectador de batería que, claro está, el automovilista utilice siempre que abandone el vehículo por varias horas, es la mejor prevención de un incendio espontáneo a motor parado.

EL CIGARRILLO, ALIADO DEL FUEGO

Otro enorme peligro que acecha al automovilista es el cigarrillo. Fumar es un placer poco menos que incompatible con la conducción. Fumar mientras se conduce es altamente peligroso: si al automovilista le cae encima el cigarrillo mientras conduce o, simplemente, la brasa de su pitillo, es fácil que por auto-reflejo realice una falsa maniobra de insospechadas consecuencias. Igualmente, una simple brasa arrastrada por el viento, puede caer sobre la tapicería del coche y provocar un incendio. Es preferible, pues, que el fumador se abstenga del cigarrillo mientras conduce. Lo cual es, por otra parte, una magnífica excusa para descansar unos minutos de vez en cuando con el coche parado; mientras se fuma un pitillo, el conductor se apea del coche, desentumece



sus músculos y relaja sus nervios a la par que concede una conveniente tregua al coche.

ATENCION AL REPOSTAR GASOLINA

Otro consejo digno de ser tenido en cuenta por todos los automovilistas es el adoptar las máximas precauciones mientras repostas gasolina. Las disposiciones vigentes prohíben terminantemente que se fume en una estación de servicio o gasolinera; las contravenciones son motivo de multa para el infractor y también para el propietario de la estación de servicio en que se comete tal imprudencia.

Mientras se repostas gasolina, el contacto debe estar cerrado y las luces apagadas. Sólo cuando el capó está cerrado, la tapa del depósito en su sitio y el coche en condiciones de abandonar la estación de servicio deberá darse de nuevo al contacto.

ES FACIL DEFENDERSE DEL FUEGO

Pueden evitarse pérdidas de vidas en siniestros, horribles quemaduras y daños materiales de muy variable importancia. Basta, para ello, que todos y cada uno de los automovilistas extremen su prudencia y tomen las oportunas medidas para evitar incendios. **Defenderse del fuego es relativamente fácil; basta poner un poco de atención y un mucho de buena voluntad.**

ENRIQUE FAFIAN

LOS CIEGOS NO PUEDEN CONDUCIR PORQUE NO VEN
¿POR QUE VD. SIN PENSAR SE HACE EL CIEGO?
ACONSEJESE DE LOS EXPERTOS



OPTICA

BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS

AUTOMOVILISMO EN NAVARRA

El Real Automóvil Club con una proyección vasconavarra, tiene como meta principal impulsar la afición automovilista en Alava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya. Es su objetivo y su condición de existencia.

Guipúzcoa, justo es reconocerlo, ha marcado la pauta. De antaño le viene la tradición y afición automovilista, desde cuando el Circuito de Lasarte y ahora con el Rallye Internacional Vasconavarro. Al compás de esta pauta se desea que las demás provincias proyecten organizaciones y promocionen la afición al automovilismo.

Ahora desde nuestra Delegación navarra en Pamplona nos llega una buena noticia.

La constitución de una Comisión delegada de nuestro Club en la capital navarra al objeto de propulsar la afición al deporte del automóvil.

La Comisión tendrá su sede, de momento, en la Avenida de Franco, 9, en los locales de Nyasa, mientras consiguen establecerse en instalaciones propias.

La actividad de esta Comisión ha comenzado a manifestarse y el pasado día 31 tuvo lugar con indudable éxito la Subida a Urbasa, preparando con gran entusiasmo la organización del I Rallye de Navarra, que tendrá lugar el próximo 29 de junio.

Ambas pruebas han sido incluidas en el I Campeonato de Rallyes y Montaña.

Es preciso destacar que el I Rallye de Navarra discurrirá sobre 250 kilómetros, distancia muy de tener en cuenta para calibrar en su justa medida la importancia de esta prueba automovilista.

Existe el propósito de organizar también la «Primera Subida a San Miguel», cuyas fechas se darán a conocer por medio de la Prensa, en el momento oportuno.

La inquietud demostrada por los aficionados al motor que existen en Navarra, ha supuesto una gran satisfacción para quienes deseaban que Navarra se incorporara de forma activa al deporte del automovilismo, ahora que en Pamplona la industria automovilista ha adquirido carta de naturaleza.

Por lo que se refiere al Real Automóvil Club, la noticia nos llena de satisfacción, pues con ello se van cumpliendo los objetivos propuestos.

DE INTERES PARA LOS SOCIOS DOMICILIADOS EN NAVARRA

Se recuerda a todos los asociados de la provincia de Navarra que a efectos de la Cuota Fiscal Automóviles de Turismo, aquellos que posean vehículos de turismo de una potencia de 8 HP y superior a ésta, están obligados a efectuar una declaración ante el Negociado de Transportes de la Excma. Diputación Foral de Navarra, finalizando el plazo de dicha declaración el 30 de abril.

La Delegación del Real Automóvil Club de Guipúzcoa en Navarra (N.Y.A.S.A.), sita en Av. de Franco, 9, Pamplona, está a disposición de los señores socios para gestionar dicha declaración, para lo cual deberán comunicarle los datos siguientes:

Nombre y domicilio del titular del vehículo, matrícula, marca, potencia fiscal y fecha de matriculación.

La no observancia de cuanto antecede traerá como consecuencia los recargos previstos al efecto.

PRIMERA SUBIDA A ARRATE AUTOMOVILISTA

Arrate, escenario deportivo por antonomasia, va a resulfar en breve un banco de pruebas tanto para automóviles como para pilotos.

Organizada por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa y su delegación en Eibar, regentada por el señor Lascurain y con la estrecha colaboración del Club Deportivo Eibar, va a tener lugar el 5 de mayo próximo, la I SUBIDA A ARRATE AUTOMOVILISTA.

Escenario hasta ahora de pruebas ciclistas, la subida a Arrate va a ser un marco ideal para ver en acción a los rugientes motores que se encaramen al límite de su velocidad, por estas empinadas rampas.

La salida se efectuará en la curva de Itzio (420 metros después del hito 73), con llegada en el mismo alto llamado de Krabelin, entre los hitos 79 y 80.

La longitud del recorrido será por tanto de 5,920 kilómetros, con una pendiente media aproximada de 6,66 por ciento, siendo la máxima entre los hitos 73 y 78 Uzarza de 8,60 por ciento.

La carrera está reservada a las categorías y grupos siguientes:

Categoría A) Automóviles de producción homologada:

Grupo 1.º Automóviles de turismo de serie (5.000).

Grupo 2.º Automóviles de turismo (1.000).

Grupo 3.º Automóviles de gran turismo (500).

Grupo 4.º Automóviles de sport (50).

Categoría B) Automóviles especiales:

Grupo 5.º Automóviles de turismo especiales.

Esta carrera de velocidad pura comenzará a las once de la mañana del domingo día 5 de mayo, habiéndose previsto dos mangas de entrenamiento durante el sábado a las tres y a las cinco y media de la tarde.

VISADO DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTES

El visado de las tarjetas de transportes se efectuará de la siguiente forma:

Del 1 al 30 de abril: para las clases MDF, MDFC, MC, XR, XDC, XDCC, DF, XP, XC, DC y T.

Del 1 al 31 de mayo para las clases MP.

CAMBIO DE DOMICILIO

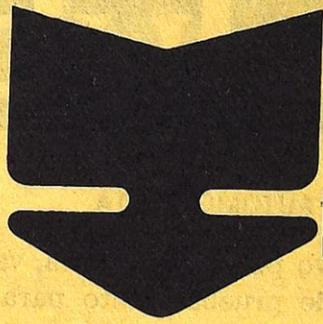
Se recuerda una vez más a los señores socios de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa, la obligación que tienen de notificar el cambio de domicilio, requisito que beneficia a todos.

NECROLOGICA

Recientemente ha fallecido en nuestra ciudad de forma repentina, don Erich Struchtemeier Gerbes, socio de este Real Automóvil Club desde 1955. Residía en Hernani.

También ha fallecido don Francisco Sánchez Sanchez, de la razón social Garaje Sum.

A los familiares de estos socios fallecidos, les enviamos el testimonio de nuestro hondo pesar.



4 importantes noticias de la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL, la entidad donde más personas ahorran en Guipúzcoa



así hemos crecido gracias a nuestros clientes y amigos.

Recursos ajenos en 31-12-67	9.456 Millones de Pesetas
Aumento producido durante el año 1967	1.572 Millones de Pesetas
Porcentaje de aumento	19,94 %
(Porcentaje de aumento en las Cajas de Ahorros Españolas)	19,63 %



he aquí sus dividendos,

Recursos propios	825 Millones de Pesetas
Fondo de Reservas	484 Millones de Pesetas
Fondo de Regularización Balance	341 Millones de Pesetas
Obra Social realizada durante el año 1967	74 Millones de Pesetas

Ciudad Laboral Don Bosco
 Estudios Universitarios y Técnicos de Guipúzcoa
 Centro de Investigaciones Técnicas
 Colonias Infantiles de Ribavellosa y Goyeneche
 Centro Cultural Femenino de Nazaret
 Instituto Radio Ouirúrgico de Guipúzcoa
 Dispensario Móvil Antituberculoso
 Fomento de la Agricultura y Ganadería
 Homenajes a la Vejez
 Servicio de Becas
 Bibliotecas Populares
 Cine Educativo
 Asociación Belenista de Guipúzcoa
 Prendas para recién nacidos
 Casa Cuna y de Maternidad de Fraisoro
 La Gota de Leche (en colaboración con la Caja de Ahorros Municipal)
 Donativos a Obras Culturales, Escolares, Formación Profesional, Protección a la Infancia, y a la Mujer, Sanitarias, Ayuda a la Investigación y Diversos, que llegan a todas las localidades guipuzcoanas.



nuestros préstamos y créditos,

Préstamos concedidos durante el año 1967	1.100 Millones de Pesetas
Cifra disponible para préstamos a conceder durante el año 1968	1.600 Millones de Pesetas

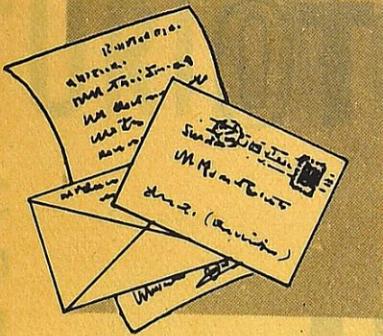


y un nuevo servicio gratuito.

El Ahorro - Seguro, cubre los riesgos de invalidez y muerte, por accidente no causado por acto voluntario.



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



Cartas al Club

¡AÑO NUEVO, VIDA NUEVA!

Valga este viejo —y no por eso menos elocuente— dicho, para encabezar estas líneas salidas de la modesta pluma de un incondicional de nuestro querido Real Automóvil Club, cargado de pasadas glorias que no hacen sino ennoblecer ese resurgimiento automovilístico en fuerza, tan a la vista de todos y con resultados que muy pocos podrían imaginar.

Ahora, van a hacer dieciocho años que un primer boletín informativo apareció tímidamente por las casas de los socios del R.A.C.G. Era una novedad agradable, simpática, que comenzó a repetirse cada mes; por un momento, nos hizo pensar con nostalgia en Lasarte, pero, sobre todo, nos recordó que el magnífico artífice de aquellos ya legendarios duelos suicidas entre los Chiron, Varzi, Nuvoletti, Caracciola, Von Stuk, etc., seguía todavía en pie de guerra, realizando una labor a veces ingrata, pero constante, en la sombra, que desembocó en la organización del «I Rallye Guipúzcoa», celebrado nueve años después; esto es, en marzo de 1959.

Aquello fue como un sueño para los «mordidos» que nos teníamos que conformar, hasta entonces, con seguir a través de la Prensa —más en la extranjera que en la española, que todo hay que decirlo—, las proezas internacionales de nuestro inolvidable Alfonso de Portago.

Recordaremos siempre la emoción que sentimos, con nuestros recién estrenados diecinueve años, cuando alguien agitó ante nosotros la bandera española para darnos la nerviosa salida de aquel nuestro primer rallye, que se nos antojaba tan importante como el más difícil y nevado de los «Montecarlos»...

Y llegó el año 60 en compañía de más experiencia, y el rallye cambió de nombre: «I Rallye Vasco-Navarro», se llamó... y le siguió el II y el III y, con la mayoría de edad, llegó el IV, y así, hasta el presente año de 1968 en que, ya veterano y con el equilibrio de la madurez, se correrá en su IX edición, siendo internacional y puntuando para los campeonatos de Francia y España de regularidad.

Y, como colofón a todas estas realidades, que, sin duda alguna, forman una importante pieza dentro del colosal engranaje en que se está constituyendo, con verdadero empuje, el renaciente automovilismo deportivo de la nación, esta espléndida publicación, EL AUTOMOVIL, que, estamos seguros, se erigirá en el eco fiel de todas las manifes-

taciones, tanto sociales como deportivas, de nuestro querido Real Automóvil Club de Guipúzcoa, al tiempo que, unos cuantos, trataremos de que sea el portavoz que catapulte los actuales logros hacia empresas de mayor envergadura.

Jaime de Zulueta.

¿MATRICULA INDEPENDIENTE PARA LAS MOTOCICLETAS?

A raíz de un artículo publicado en el anterior Boletín de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en el que se hablaba de la necesidad urgente de una matrícula europea común, varios aficionados al automóvil, socios de nuestro Club, nos han enviado una carta en la que mostrándose conformes con el artículo en cuestión para una reglamentación de la matrícula europea, preguntan:

«¿Y NO ES URGENTISIMO QUE LAS "MOTOS" LLEVEN NUMERO INDEPENDIENTE DE LOS "AUTOS"? RESULTA INCOMPENSIBLE QUE SIGAN LLEVANDO LA MISMA NUMERACION».

Es una sugerencia muy de tener en cuenta y de ser estudiada por los técnicos en la cuestión. En todo caso, lo lógico sería adaptarse a la normativa europea.

EL CONDUCTOR ANTE 18 CASOS DE EMERGENCIA

La Jefatura Central de Tráfico, en su encomiable labor de divulgación, ha impreso a color un catálogo en el que se aconseja de forma práctica a los conductores en 18 casos de emergencia, cómo evitar el accidente. Los consejos que se dan son lógicos y muchos de ellos resultan originales.

A este respecto un lector conocedor de la existencia de este catálogo preventivo, después de hacer un gran elogio de él, nos pregunta: ¿De qué forma van a llegar a conocimiento del público estas normas tan útiles? Sería deseable que se distribuyeran eficazmente y que, claro está, el conductor las leyera y tuviera bien presente estos consejos. Pensando en ello se me ha ocurrido que una buena medida sería que las propias academias donde preparan a los futuros conductores adoptaran estos consejos como una disciplina más que impusieran a sus alumnos.

La sugerencia nos parece muy acertada y aparte de que la Jefatura Central de Tráfico cuenta con sus medios de divulgación, estamos seguros que las Academias Automovilistas han demostrado siempre su mejor disposición colaborando estrechamente en este aspecto.

CANO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

Av. de Tolosa, s/n. - Telfs. 18402 y 25402

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

Asistencia en garantía, Revisiones,

Chapistería, Pintura, Mecánica,

Electricidad,

Modernos Servicios Técnicos,

Recambios originales

CIRCUITO del JARAMA

PRUEBAS A CELEBRARSE A PARTIR DE ABRIL

Como se puede apreciar por el siguiente calendario en el Circuito del Jarama, la actividad automovilística va a ser extraordinaria a lo largo del año. He aquí las distintas pruebas a celebrarse, a partir de abril.

ABRIL

Días 6 y 7.—Vehículos de Fórmula «E» y Fórmula III. (Nacional.)

Días 26, 27 y 28.—Gran Premio de Madrid de Fórmula II. (Internacional. Trofeo Europa Fórmula II.)

MAYO

Días 10, 11 y 12.—XXIV Premio Internacional de Madrid de Motorismo. (Internacional.)

Días 13, 14 y 15.—Gran Premio de España de Fórmula I y Fórmula III. (Internacional. Campeonato Mundial de Conductores.)

Día 26.—XII Horas del Campeonato de España de Resistencia de Motorismo. (Internacional.)

JUNIO

Días 7, 8 y 9.—Vehículos de los Grupos tercero, cuarto y sexto. Gran Turismo, Sport y Sport Prototipo. (Nacional, con participación extranjera.)

Días 14, 15 y 16.—Circuito del Jarama, Turismo y Fórmula III. (Nacional, con participación extranjera.)

Días 22 y 23.—Turismo y vehículos de Fórmula III. (Nacional.)

Días 29 y 30.—Vehículos de Fórmula III. (Nacional.)

JULIO

Días 6 y 7, 13 y 14, 20 y 21, 27 y 28.—Vehículos de Fórmula «E», Fórmula III y Turismos. (Nacional.)

AGOSTO

Días 3 y 4, 10 y 11, 17 y 18, 24 y 25.—Vehículos de Fórmula «E», Fórmula III y Turismos. (Nacional.)

Días 31 y 1 de septiembre.—Vehículos de los Grupos primero, tercero, cuarto y sexto. Turismos, Gran Turismo, Sport y Sport Prototipo. (Nacional.)

SEPTIEMBRE

Días 7 y 8.—Vehículos de los Grupos primero, tercero y cuarto. (Nacional.)

Días 21 y 22.—Tres Horas del Jarama. (Internacional. Challengen Europeo de Turismo, reservado a conductores.)

OCTUBRE

Días 4, 5 y 6.—VIII Premio Internacional de Otoño de Motorismo. (Internacional.)

Días 5 y 6.—Vehículos de Fórmula «E», Fórmula «F» y Fórmula III. (Nacional.)

Días 11, 12 y 13.—Rallye del R. A. C. E. (Internacional. Campeonato de Europa de Rallyes Marcas.)

Días 11, 12 y 13.—Vehículos de Fórmula III. (Nacional, con participación extranjera.)

Días 19 y 20.—Vehículos de Fórmula «E» y Fórmula «F». (Nacional.)

Días 26 y 27.—Vehículos de Fórmula III. (Nacional.)

NOVIEMBRE

Días 1, 2 y 3; 8, 9 y 10; 15, 16 y 17; 22, 23 y 24.—Trofeo de Castilla Fórmula 3. (Nacional, con participación extranjera.)

TURISMO, ARTE Y GASTRONOMIA

CONOCIMIENTO

DE LA PATRIA CHICA

Salida de San Sebastián por la Avda. de Tolosa, carretera nacional número 1.

LASARTE

Es una población notablemente industrial, situada a lo largo del río Oria.

En el aspecto industrial se caracteriza por la industria de neumáticos, fundiciones y maquinaria.

En cuanto al deporte se refiere, cuenta con un magnífico campo de golf y un hipódromo donde anualmente se celebran, durante la temporada de verano, competiciones nacionales e internacionales. Goza de merecida fama el Cross Internacional de Lasarte.

ORIO

Es famosa por la preponderancia de sus remeros en las regatas de traineras. Es villa marinera por excelencia situada en la desembocadura del río Oria.

Antiguamente fue parroquia de San Nicolás. Más tarde D. Juan I, por el privilegio del 12 de julio de 1370, ordenó que se fundase la villa de San Nicolás de Orio, concediendo el fuero de San Sebastián.

En el aspecto artístico es de destacar:

a) La iglesia de San Nicolás. Templo construido en piedra de arenisca con planta de cruz latina que termina en un ábside plano. Es una iglesia de cañón con crucero y bóvedas vahídas. Las bóvedas son del siglo XVI mientras el resto de la iglesia presenta todas las características del siglo XVII.

b) La ermita de San Martín. Conserva un Cristo del

período romanista. Un pequeño relieve dedicado a San Roque muestra la impronta de Anchieta aunque no se pueda probar documentalmente quién fue el autor.

c) Las casas típicas con blasones y el JHS.

d) Una cueva prehistórica con pinturas rupestres recientemente descubierta.

Referente a la gastronomía, el plato típico de Orio es el besugo asado a la parrilla con mucho ajo.

Una vez abandonado el pueblo y en dirección a Zarauz, desde lo alto se divisa una magnífica panorámica sobre el puerto de Orio.

ZARAUZ

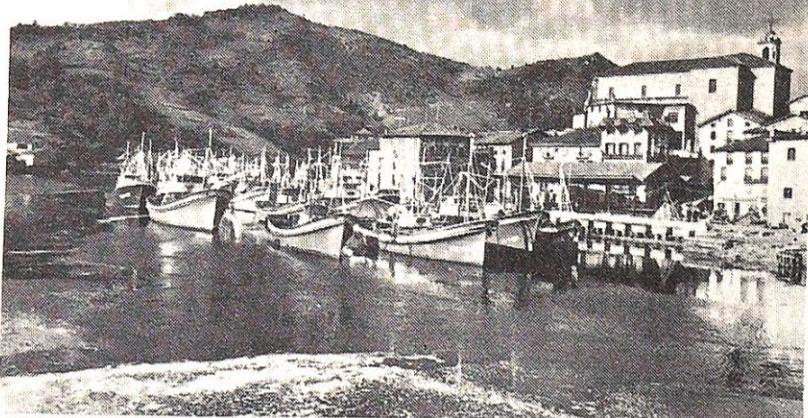
A 26 km. de San Sebastián, es una de las ciudades más veraniegas de la costa cantábrica; cuenta con una extensa y abierta playa muy concurrida durante la temporada veraniega.

Al unirse Guipúzcoa a Castilla en 1200, el rey Alfonso VIII tuvo interés en defender esta costa con la fundación de Fuenterrabía, Motrico, Guetaria..., y sin duda se fundó entonces Zarauz.

Los habitantes de Zarauz se dedicaron especialmente a la pesca de la ballena.

El escudo más antiguo que se conoce se halla en un documento del año 1455 y consiste en un castillo y un león en la parte superior y una ballena sobre ondas de agua abajo.





Puerto de Orio.

En el aspecto artístico son de destacar:

a) La iglesia parroquial de Santa María. Fue comenzada en el siglo XVI y terminada en el XVII. Es templo de una sola nave y planta de cruz latina. Sus bóvedas no son de crucera. Grandes pilares macizos y cuadrados sostienen la iglesia. Su portada es gótica. El campanario debió servir en tiempos anteriores de fortaleza y formaba cuerpo separado de la iglesia a la que recientemente se ha unido.

Retablo mayor. Es muy interesante el friso interior que representa escenas de la Pasión. El resto del retablo es de distinta época. Domina el retablo de la Asunción. Es obra de Andrés de Araoz, el cual empezó a construirlo hacia el año 1555.

Retablo del Rosario. Fue encargado en 1612 y terminado en 1614. Presenta una arquitectura sobria y elegante, apenas posee ornamentación pero sorprende por la armonía y delicadeza de las líneas. Lo más notable en él es el relieve de la Anunciación que ocupa el nicho central del segundo cuerpo.

b) La iglesia de los Padres Franciscanos. Su fundación se debe a don Juan Mancisidor, secretario de Felipe III. Es de destacar el tríptico que forma hoy el retablo de dos altares colaterales. Está pintado al óleo. En una de las puertas se representa el Nacimiento, en la segunda hoja la Resurrección, y la tercera la Pascua de Pentecostés, siendo la composición de esta última menos viva que las anteriores.

c) Palacio del Marqués de Narros. Es un magnífico caserón situado cerca de la iglesia parroquial. Se construyó sobre el antiquísimo solar de los Zarauz cuyo lema Zarauz antes que Zarauz da idea de su antigüedad.

d) Torre Luzea. Situada en la calle Mayor, es uno de los más notables ejemplares de las casas-torres del País Vasco; está construida en piedra sillar con escalera exterior y data del siglo XIV.

El plato típico de Zarauz son las sardinas asadas acompañadas de chacolí.

Las panorámicas desde Zarauz son espléndidas con el ratón de Guetaria al fondo.

GUETARIA

Es una de las más pintorescas villas de la costa guipuzcoana, debido a su situación, enclavada en una pequeña península que termina con el monte San Antón y que por su forma se le llama «el ratón de Guetaria».

Es uno de los puertos de la costa mejor dotados y de gran envergadura; cuna del ilustre navegante Juan Sebastián Elcano, primero que dio la vuelta al mundo, y en cuyo honor se alza un recio y austero monumento.

Alfonso VIII de Castilla, interesado en fortificar la marina de Guipúzcoa, extendió la Carta Puebla el 1 de septiembre de 1204 para que se erigiera la villa cercada y murada concediéndole el fuero de San Sebastián.

Guetaria, por su puerto, era en la antigüedad uno de los pueblos más importantes; sus habitantes se dedicaron a la marinería destacando tanto en la marina de guerra como en la mercante, siendo muy diestros en la captura de la ballena que entonces abundaba en esta costa.

En 1597 un terrible incendio destruyó la mayor parte de la villa.

En el aspecto artístico destaca:

a) La iglesia de San Salvador, declarada monumento nacional; es una iglesia de estilo gótico de tres naves y planta irregular. No tiene girola pero sí triforio que

rodea toda la iglesia. Una característica que impresiona dentro del templo es el movimiento de la construcción y su notable inclinación hacia la parte posterior.

En la parte exterior del templo existió un túnel llamado «catrapona» donde se encuentra una capilla con una imagen de la Virgen de gran devoción para los pescadores.

b) El monumento a Elcano, que es obra de Victorio Macho.

c) La casa de la calle de los Almirantes.

Gastronomía: El plato típico de este pueblo es: los chipirones en su tinta. Y un plato muy conocido pero exclusivo, el marmitako, compuesto de patata y atún, todo ello acompañado del chacolí, el mejor de Guipúzcoa, cosechado en sus viñedos.

ZUMAYA

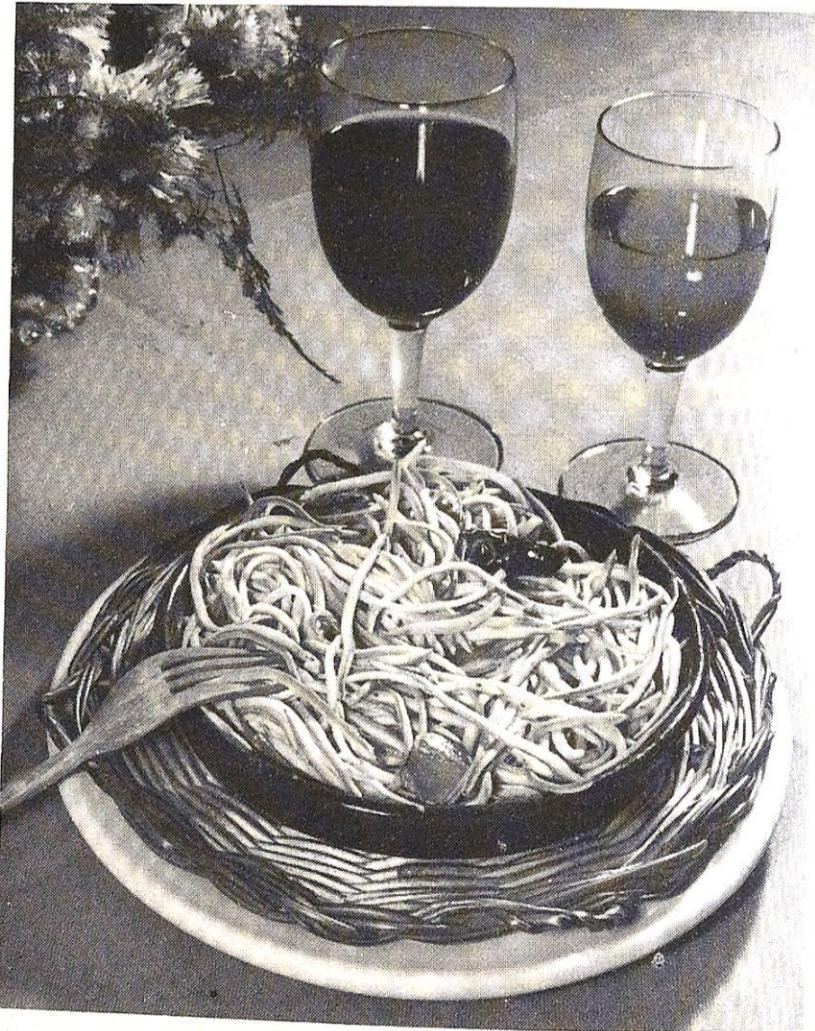
Es un puerto muy pintoresco a orillas del mar Cantábrico y en la desembocadura del río Urola.

Su fundación se debe al rey D. Alfonso XI, quien por el privilegio del 4 de julio de 1347 concede el poder de construir la villa cercada de muros y torres en el lugar llamado Zumaya.

En el aspecto artístico destacan: la iglesia parroquial de San Pedro. Es un edificio macizo, con una torre que se divisa dominando al pueblo. Es de estilo gótico restaurada en el siglo XVI, con planta de cruz latina y una sola nave con crucería sencilla.

Retablo único que se conserva del escultor Anchieta, presenta una arquitectura muy sobria. La parte central la ocupa una magnífica escultura de San Pedro. La composición del retablo es elegante y expresiva. En el siglo XVII se añadieron unos relieves que forman el banco que se aprecian muy pronto por lo diverso de la talla.

El tríptico de la capilla de San Bernabé, restaurado



Angulas de Aguinaga.

hace 25 años; su estado de conservación es impecable. Los tres cuerpos están pintados. Su composición, dibujo, colorido y desarrollo revelan un pincel primitivo de la escuela flamenca.

El tríptico escultórico de la capilla de San Antón, perteneciente a la escuela flamenca y atribuido a Van Coxlloo. Únicamente la parte central es escultórica. Aunque la arquitectura de la parte central es gótica, la escultura prelude ya el renacimiento. Todos los relieves historian la Pasión. Los reversos de las puertas están también pintados revelando una mano menos experta.

La tabla votiva. Data del año 1475. La hizo pintar el ilustre marino Juan Martínez de Mendaro en conmemoración del combate naval en 1475 entre la escuadra española y la portuguesa en el estrecho de Gibraltar.

b) Ermitas de San Telmo y la de Nuestra Señora de Arritokieta, que probablemente fue la primera parroquia. Situada en la desembocadura del Urola se encuentra la casa-taller del escultor guipuzcoano Beobide.

c) Saliendo ya de Zumaya y en la playa de Santiago se encuentra la casa museo del gran pintor eibarrés Ignacio de Zuloaga. En su interior se recogen numerosas obras de pintores españoles como El Greco, Zurbarán y otros; en la capilla existe un magnífico Cristo, obra de Beobide, y una Dolorosa, de Quintín Torres.

Se encuentra enclavado en una desviación de la carretera general, con una bellísima panorámica sobre el valle del río Deva.

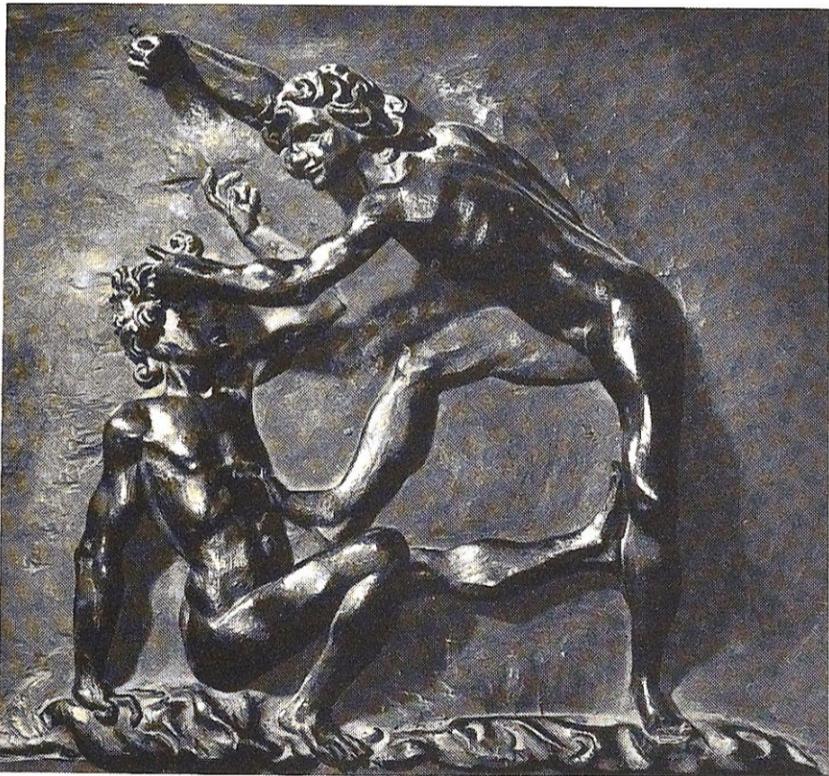
ICIAR

Es un pequeñísimo pueblo que está considerado como uno de los barrios de Deva; pero de gran importancia para los guipuzcoanos por ser uno de los famosos templos de devoción mariana.

La iglesia semeja «una mole pesada de piedra desprendida del Izarraitz para hincarse allí en la entrada de la tierra».

Maciza y severa, la ausencia de elementos decorativos le dan austeridad. El interior es amplio, de gran capacidad. No tiene más que una nave. En el siglo XVI se reconstruyeron las bóvedas de crucería.

El retablo guarda la escultura románica, del siglo XII, de la Virgen de Iciar. Los relieves del sotabanco son de autor desconocido, a partir del primer cuerpo se atribuye a Araoz pero sin documentos que lo confirmen.



Eibar - Parroquia. Detalle del Banco del Retablo.

Son interesantes los relieves de la Anunciación y la Adoración de los Reyes.

Anterior a 1690, es uno de los mejores que se conservan en estilo plateresco. La parte central, destruida por un incendio, fue reconstruida en el siglo pasado.

Al pie donde se halla enclavado el santuario y al margen de la carretera general que continúa hacia Deva, se ha inaugurado un parador turístico. Siguiendo esta misma ruta y a unos 400 m. del parador antes mencionado existe un magnífico terreno de camping sobre el saliente de la montaña, que domina todo el valle que se extiende entre Deva y Zumaya.

DEVA

Pertenece a la serie de pintorescos pueblos costeros de Guipúzcoa. Con una población de 4.331 habitantes, distante de San Sebastián 52 km. y situada a la orilla

del mar, en la desembocadura del río del mismo nombre, con amplia playa, hermosos paseos y preciosos alrededores, adquiere gran animación en la época estival, con la afluencia de veraneantes.

Comenzó a ser considerado como pueblo en el año 1294 en el alto de Iciar con el nombre de Monreal de Deva pero viendo sus vecinos la conveniencia de estar situado cerca del mar, fue conseguido su traslado por cédula de Alfonso XI en 1343, al lugar donde ahora se encuentra enclavado. Era el puerto por donde se exportaban las lanas al centro de España, sobre todo a Castilla la Vieja, a las regiones septentrionales de Europa.

En el aspecto artístico destacan:

a) La iglesia parroquial de Santa María. Es una iglesia gótico-vasca con planta de salón dividido en tres naves. Ocho grandes pilares cilíndricos sostienen las bóvedas.

Parece ser que fue construida en el siglo XVI, aunque no se sabe con exactitud. En el siglo XVI, Juan de Aróstegui la reedificó.

En el lado izquierdo se encuentra la capilla de la Hilerana. Su nombre va unido a una hermosa leyenda marinera.

El claustro de la iglesia ha sido declarado monumento nacional. Fue construido en 1548, pertenece al gótico decadente. Es cuadrado con bóvedas de crucería muy sencilla. Su autor fue Domingo de Gainza.

b) Monasterio y hospital de Sasiola. Perteneció a la orden Franciscana hasta la desamortización de Mendizábal. En la desmantelada iglesia se halla un retablo barroco de caoba. Sus ruinas han sido declaradas monumento nacional.

c) Casa torre de Sasiola. Ha pertenecido siempre al ilustre linaje de los Sasiola. Un documento del año 1584 se declara que se otorgaba al mayorazgo la posesión de la torre junto con otros muchos bienes.

d) Casa Consistorial. Está construida en piedra de sillería. Su fachada muestra hermosos escudos labrados y un balcón corrido.

Toda la carretera que se sigue hasta alcanzar Deva ofrece maravillosas perspectivas de mar y monte.

ELGOIBAR

Villa comprendida dentro de la zona armera, cuya capitalidad corresponde a Eibar, distante 6 km.

Le fue concedida la Carta Puebla por Alfonso XI el 20 de diciembre de 1346. El medio de vida más importante que tuvo en sus comienzos fue sin duda el que le proporcionaban las ferrerías de la jurisdicción.

En el aspecto artístico es muy importante el atrio con portadas ojivales con estatuas de la Virgen y varios Santos que perteneció a la antigua iglesia de San Bartolomé de Olaso y que hoy sirve de entrada al cementerio emplazado en el solar de dicha iglesia primitiva. La más moderna iglesia de San Bartolomé fue proyectada por Longa y las torres fueron ejecutadas por los Ibero.

AZCOITIA

Es una antigua villa que cuenta hoy con floreciente industria.

Su antiguo nombre fue San Martín de Aezcoitia, por hallarse situada en las cercanías de la ermita de dicho nombre. Alfonso XI libró en Burgos el privilegio del 4 de febrero 1324 por el cual se le concedían varias gracias. Antiguamente fue una villa cercada y murada con sólo tres puertas que desaparecieron hace muchos años.

En el aspecto artístico destaca: la iglesia parroquial de Nuestra Señora. Perteneciente al estilo gótico-vasco. Comenzó a construirse en el siglo XVI y aún continuaban en el siglo XVIII. Se considera una de las mejores de Guipúzcoa y es notable el retablo mayor que contiene pinturas ejecutadas en Sevilla.

Casas solares de Balda, Idiáquez, Floreaga, Isasaga e Insausti, donde se celebraban las reuniones de los llamados Caballeritos de Azcoitia, presidido por don Francisco de Munive e Idiáquez, hijo de la villa y fundador de la primera Sociedad Económica Vascongada de Amigos del País.

Los platos típicos de Azcoitia y Azpeitia son las chuletetas.

CREDITO NAVARRO

Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL: PAMPLONA, Plaza del Castillo, 21

Capital desembolsado 181.500.000 Ptas.
Reservas 495.000.000 Ptas.
Total desembolsado 676.500.000 Ptas.

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

Avda. de D. Marcelo Celayeta, núm. 10 bis (Rochapea)

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Idiáquez, 9

(Próxima apertura de las Oficinas
definitivas en Avenida de España n.º 9)

y en 47 plazas más de Navarra y Vizcaya

COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO

REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

Imposiciones a plazo de seis meses 3,50 por 100
Imposiciones a plazo de 1 año 4,00 por 100

LIBRETAS DE AHORROS AL 2,50 POR CIENTO

Aprobado por el Banco de España con el n.º 6816/1

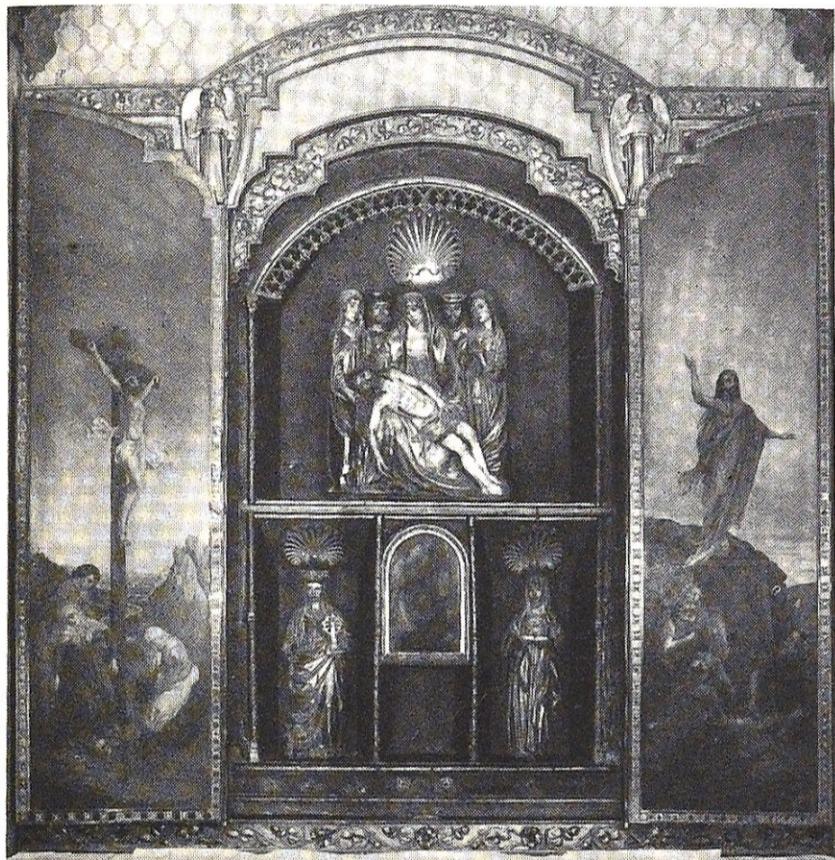
AZPEITIA

Cabeza del partido judicial de su nombre, está situada a 52 km. de San Sebastián y al pie del monte Izarraitz en la orilla izquierda del río Urola.

Por orden fechada en Sevilla en febrero de 1310, Fernando IV aceptó a fundar la villa.

Azpeitia ha sido cuna de grandes personalidades, entre las que destacan: Joanes de Anchieta (músico), maestro de capilla de los Reyes Católicos. Murió en Azpeitia el 30 de julio de 1523 y todavía perdura la casa con su característica de construcción mudéjar, en la calle Eleizkale.

San Ignacio de Loyola nació en Loyola en 1491 y murió en Roma el 31 de julio de 1556, fue el fundador de la orden religiosa de la Compañía de Jesús, aprobada por el Papa Paulo III en 1540, y difundida por todo el mundo.



Loyola - Detalle de la capilla.

En el aspecto artístico destacan:

a) La casa mudéjar anteriormente citada.
b) La iglesia parroquial de San Sebastián, de estilo gótico-vasco. Tiene el retablo mayor de estilo barroco. La portada fue diseñada por Ventura Rodríguez y ejecutada por Francisco Ibero, arquitecto azpeitiano. En el interior del templo puede verse la pila bautismal en la que fue bautizado San Ignacio de Loyola. En una de las capillas se encuentra el panteón que contiene los restos de Martín de Zurbano, Obispo de Tuy.

c) La plaza Mayor donde se encuentra la Casa Consistorial.

LOYOLA.

Por una avenida central que sale del mismo Azpeitia se llega al Santuario de Loyola. Este santuario es propiedad de la provincia de Guipúzcoa, que la reivindicó después de la confiscación de Carlos III. Se eleva sobre el dominio de la familia de Loyola. La reina María Teresa de Austria, viuda de Felipe IV, compró el dominio y lo devolvió a los jesuitas, los cuales llamaron al arquitecto de Roma Fontana, para dirigir la construcción. La iglesia, precedida de una amplia escalinata, tiene un vasto porche en rotonda sostenido por ocho columnas y rematada por una cúpula de 56 m. de altura.

A la izquierda de la iglesia está la casa natal de San Ignacio, hoy transformada en santuario, denominado «la santa casa». En el interior de la misma pueden visitarse la capilla, oratorio y demás habitaciones pertenecientes a la familia del Santo.

REGIL

Villa muy pintoresca al pie del monte Hernio. Es cuna de Fray Domingo de Erquicia que fue martirizado en Japón.

Artísticamente cuenta con la iglesia de San Martín, de planta de salón y una sola nave. Al siglo XVI corresponden los tres últimos tramos, la cabecera y su primera parte son obras muy posteriores. La imagen de San Martín se atribuye documentalmente a Juan de Arbizu.

Régil cuenta con una de las más bellas panorámicas del País Vasco, denominada el balcón de Guipúzcoa. Hay también un parador de la Diputación Provincial de Guipúzcoa, situado de tal manera que desde él pueda contemplarse la vista maravillosa que ofrece el valle.

VIDANIA

Esta universidad se halla a 479 m. sobre el nivel del mar formando una hermosa vega en torno a la cual se halla el monte Hernio (1.060 m.).

Juntamente con Basarte de Azcoitia eran los dos lugares en que antiguamente se celebraban las Juntas particulares de Guipúzcoa.

En el alto de Vidania (332 m.), vista panorámica sobre el valle de Régil.

TOLOSA

Cuenta con 16.281 habitantes y está situada a 26 km. de San Sebastián. La fundación de la villa cercada y murada procede del tiempo del rey D. Alfonso el Sabio, que expidió el correspondiente privilegio fechado en Segovia el 13 de septiembre de 1256.

Fue capital de Guipúzcoa desde 1844 hasta 1854, que se trasladó la capitalidad a San Sebastián.

Tolosa fue, y sigue siendo, un importante centro comercial por donde circulan los géneros entre Navarra y la costa.

Entre los numerosos monumentos y edificios con que cuenta destacan:

a) La iglesia de Santa María, situada en la plaza de su nombre. Es de estilo gótico-vasco con fachada barroca.

b) El convento de San Francisco, con un valioso retablo diseñado por Fr. Miguel de Aramburu y ejecutado por Ambrosio de Bengoechea.

c) Convento de Santa Clara (clarisas); en su interior se conserva un retablo de Anchieta del siglo XVI.

d) Armería del siglo XII.

e) Ermita de San Blas y de Nuestra Señora de Izaskun.

VILLABONA

Es una villa industrial que corresponde al partido judicial de Tolosa y situada a orillas del río Oria.

Parece ser que esta villa tuvo origen común con Amasa. En 1387 se unió a Tolosa, pero en 1536 se independizó de ésta.

Destaca su industria textil y papel contando con varias factorías.

ANDOAIN

Se encuentran en la confluencia de los ríos Oria y Leizarán, al pie del monte Burunza.

Este vecindario se componía antiguamente de dos grupos distintos denominados Leizaur uno y Ayndoain el otro. Más tarde se unieron bajo el nombre de Ayndoain, hoy Andoain.

Estuvo unida a San Sebastián primero y más tarde a Tolosa, hasta que en 1615 obtuvo la merced de villazgo que le dio completa independencia.

En el aspecto artístico cuenta con la iglesia parroquial renacentista edificada bajo la advocación de San Martín.

Cuenta también con la casa solariega de Azelain, en el barrio de Sorabilla. En el aspecto industrial cuentan con fábricas de fibras textiles, algodón, herramientas transformadoras, maquinaria, química, aceites grasos, lubricantes y persianas.

MECANO

car polish



NUEVOS PRODUCTOS PARA
PROFESIONALES
CARROCEROS - PINTORES

DESBASTADOR - ABRILLANTADOR

(Fuerte o normal)

(A las silicanas)

GRAN RENDIMIENTO

GRAN BRILLO

FABRICADOS POR

BISSEUIL Y HUET

S. A.

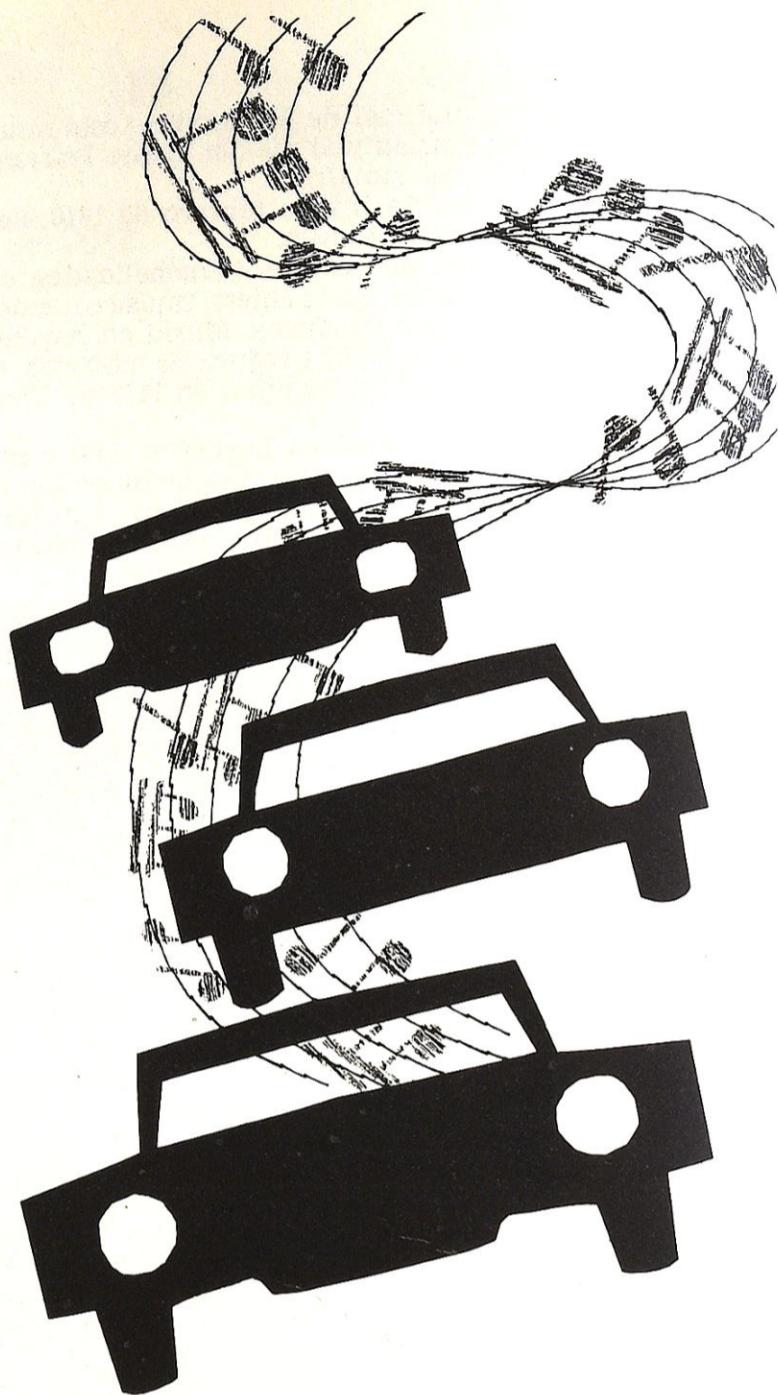
de París

en su fábrica de

RENTERIA (Guipúzcoa)

Juan de Olazábal, 26

Teléfonos 55237* y 55312*



sus programas preferidos con

**PHILIPS
AUTO-RADIO**

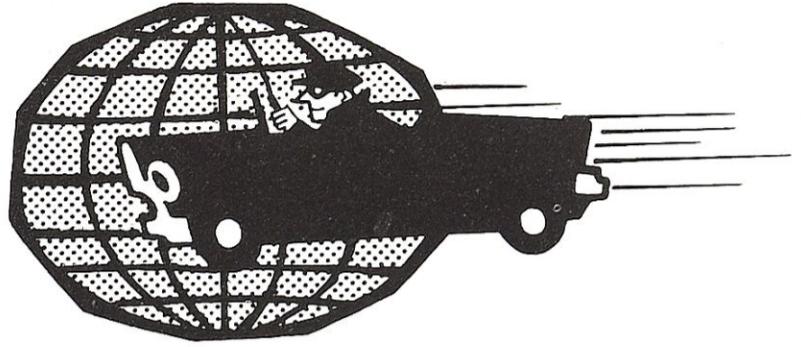
instalado por

RADIO GROS

la casa del auto-radio
paseo de colón, 24
telf. 23 2 91
san sebastián

UNA GARANTIA AUTENTICA

robo de coches, plaga MUNDIAL



EN EE.UU.

EL RECORD:

**MEDIO MILLON
POR AÑO**

De ahora en adelante no va a resultar fácil robar coches. Lo que empezó por una costumbre poco generalizada, degeneró en vicio de unas proporciones tales que ha llegado a constituir un problema a escala mundial. Sólo en Estados Unidos más de medio millón de coches se roban anualmente, y para terminar con esta plaga están siendo tomadas una serie de medidas que serán obligatorias a partir de los modelos de 1970. Direcciones bloqueadas, sistemas de alarma para conductores despistados y una serie de medidas de seguridad más para eliminar una gran parte de los accidentes que actualmente podrían ser evitados.

La civilización de la prisa, la era de la velocidad, cobra su tributo diario en miles de hombres que diariamente mueren por las carreteras. Todos esos hombres tienen algo de común: el automóvil.

El automóvil es un símbolo de la época y de una forma más o menos consciente cada cual quiere estar a la altura de su época y procura tener un coche.

Unos, más honrados, sufren y restringen el ya de por sí escuálido presupuesto mensual para poder arañar un poco de dinero con el cual procurarse un automóvil. Otros, mucho más despreocupados, prefieren la vía rápida y sencilla, que consiste en tomar un coche al azar y usarlo durante el tiempo que lo necesitan. Este segundo método tiene muchos inconvenientes, pero cada día son más los que lo prefieren.

Y de esta forma, lo que fue una pequeña manía, una molestia que de vez en cuando el ciudadano medio tenía que sufrir por haber sido elegido de estos comodones para tomar «prestado» su coche, ha terminado por ser una verdadera plaga. Las cifras de coches robados que la Policía de los diferentes países da al terminar cada año, aumentan sin cesar y son harto expresivas en sí mismas.

Medio millón de coches son robados al año sólo en los Estados Unidos. Pero con un agravante: mu-

chos de los seguidores de este segundo método son jóvenes que carecen de carnet de conducir en muchos casos incluso de experiencia para manejar la máquina robada, con lo cual la ya peligrosa carretera adquiere un peligro nuevo y totalmente innecesario.

Para terminar con la plaga se están estudiando unos métodos que aúnen la eficacia con la comodidad. Está siendo puesto a punto un sistema de alarma que avisa al conductor despistado cuando éste se dejara las llaves puestas en el encendido. A este dispositivo se incorpora otro que bloquee completamente la dirección una vez que la llave sea sacada.

Aunque actualmente algunos vehículos ya poseen ambos dispositivos la novedad consiste en que éstos van a ser obligatorios para el futuro. Esta medida ha sido tomada en vista de las insistentes peticiones en tal sentido del conductor medio, que se ve excesivamente expuesto a quedarse sin su automóvil a la menor ocasión.

Por otra parte, y puestos a introducir novedades en los próximos modelos, los fabricantes han decidido incorporar los cinturones de seguridad, los cuales han probado sobradamente su eficacia en caso de accidente, y lo mismo puede decirse del aparato contra hielo en los cristales. Muchos coches europeos los usan, pero ni son generales ni demasiado perfeccionados. Asimismo van a ser reforzados los limpiaparabrisas con una delgadísima capa de plástico que impedirá su rotura en caso de accidente. En lugar de partirse a trozos, más o menos peligrosos, se pulverizarán materialmente.

Siguiendo con las medidas a adoptar para aumentar la seguridad de los automóviles, va a prohibirse que los cromados y demás adornos del coche puedan sobresalir de la superficie para evitar heridas peligrosas a los transeúntes. Otro punto peligroso son las luces. En muchas ocasiones el automovilista se ha visto sorprendido con un súbito apagón de luces en un terreno donde las necesitaba vitalmente y ha sufrido accidentes que desde ahora podrán ser evitados con un dispositivo que prevé un sistema de luces de seguridad que sustituirá automáticamente al normal en caso de mal funcionamiento. Se espera que estas innovaciones, al ser generalizadas y obligatoriamente instaladas en los automóviles, consigan reducir los muchos peligros que ahora entraña el viajar en coche.

SUPRESION DEL IMPUESTO DE COCHES DE

ES TOTAL HASTA 9 CABALLOS Y CON UNA

En reunión del Consejo de Ministros y a propuesta del ministro de Hacienda, el Gobierno, en uso de la autorización que le fue concedida por el artículo 20 del decreto ley de 27 de noviembre de 1967, ha aprobado un decreto por el que se revisan algunas de las exenciones actualmente aplicables en el impuesto sobre el lujo.

Reviste gran importancia en este decreto lo dispuesto respecto de las adquisiciones de vehículos usados. Se declaran totalmente exentos de gravamen las compras

de los automóviles usados de potencia inferior a 9 HP, que comprende toda la gama de los utilitarios.

Si se trata de adquisiciones de vehículos usados de potencia superior a 9 HP, la modificación consiste en considerar desgravadas de imposición las primeras 75.000 pesetas de su valor, lo cual en muchos casos equivaldrá en la práctica a la exención total, dado el actual precio de estos vehículos.

Con estas medidas se revitalizará extraordinariamente

“AUTOPISTA DEL NORTE”, PROBABLE NOMBRE DE LA CONCESIONARIA DE LA BILBAO-BEHOBIA

Visitar Bilbao ha sido la primera gestión que han realizado los adjudicatarios de la autopista Bilbao-Behoibia. No en balde son también los constructores de la «solución sur» de Bilbao.

Los señores Del Pino y Miláns se prestaron a las preguntas de los periodistas. Una de las curiosidades de la Prensa es saber las razones de la sustancial rebaja, que ha sido el principal motivo para quedarse con la concesión.

Su respuesta fue harto clara: «Somos contratistas y no es de ahora que tengamos que rebajar los precios si queremos alguna obra. En la "solución sur" también hicimos una fuerte rebaja.»

Esta rebaja, cuantiosa en el coste de la obra, podía hacer pensar que tanto la construcción como los materiales a emplear fueran de baja calidad. Nada de eso. Técnicos de la empresa en cuestión han estudiado las principales autopistas de Europa y el Japón. La nuestra será similar a ellas. Las norteamericanas sean quizás más lujosas, pero no más eficaces.

La concesión para 35 años lo consideran un plazo suficiente para poder amortizar la autopista y contar con un beneficio razonable.

Por lo que se refiere a la financiación exterior será del 55 por 100 con cierta elasticidad en las fórmulas que se empleen.

En cuanto al capital que deberá tener la sociedad concesionaria, se exige que tenga por lo menos un 10 por 100 del valor de las obras, por lo que será del orden de los 1.000 millones. Y como mínimo inicial deberá ser del 10 por 100 de lo que se invierta en 1968.

Es un hecho que en esta financiación podrá participar el público. Así lo han decidido los constructores.

Sin que se haya acordado definitivamente, al parecer esta gran arteria que unirá Vizcaya con Guipúzcoa se llamará «AUTOPISTA DEL NORTE». No está mal, ¿verdad?

DE LUJO EN LAS VENTAS SEGUNDA MANO

EXENCION DE 75.000 PESETAS EN EL RESTO

te el mercado del automóvil usado, en beneficio también de los de nueva fabricación.

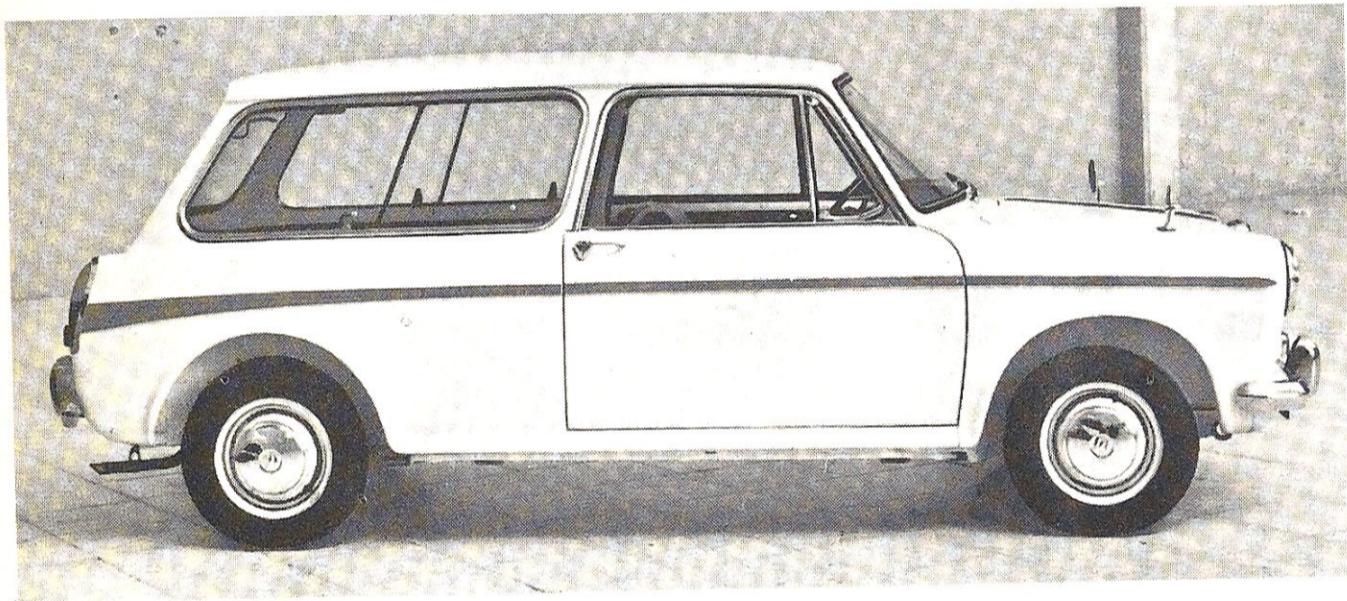
En el decreto se revisan igualmente otras exenciones con la exclusiva finalidad de salir al paso de determinados abusos.

Asimismo, a propuesta del ministro de Hacienda, se aprueba un decreto por el que se suprime la elevación coyuntural del diez por ciento en el impuesto de lujo que grava las adquisiciones de automóviles, restablecién-

dose los tipos de 1966 al 17,60 y 22 por 100, según se trate de automóviles de potencia inferior a superior a 9 C. V.

La citada elevación coyuntural fue suspendida en 1967, hasta el 31 de marzo, fecha en que debería exigirse el diez por ciento incluso para los automóviles utilitarios.

Por el presente decreto queda sin efecto la elevación prevista y se suprime también el diez por ciento de más de 9 C. V.



UN NUEVO COCHE ESPAÑOL: EL MORRIS 1.100 "TRAVELLER"

Recientemente tuvo lugar en la fábrica Authi de Pamplona la presentación del nuevo modelo Morris 1.100 «Traveller». Con tal motivo, representantes de la Prensa de toda España visitaron las complejas y vastísimas instalaciones que Authi tiene establecidas en Pamplona.

Quedamos gratamente sorprendidos al comprobar el grado de perfección empleados en la construcción de los modelos de Authi, tanto el Morris como el M. G. Las diversas cadenas de montaje no pararon un momento, viéndose actuar con precisión a los obreros especializados.

El presidente de la empresa, marqués de Huidobro, que fue quien nos explicó el comportamiento de las distintas secciones de la fábrica, nos habló con entusiasmo de la sección de pintura, así como de secado, una de las partes más novedosas de la fábrica.

Las características del «Traveller», un coche familiar y comercial, de gran capacidad, son las siguientes:

Motor de cuatro cilindros, válvulas en cabeza, cilindrada: 1.098 c.c. Cigüeñal con tres puntos de apoyo. Potencia al freno 50 cv. a 5.200 r.p.m.

Cuatro velocidades de avance y una de retroceso con sincronización en la segunda, tercera y cuarta.

La suspensión, tanto delante como atrás, es hidrolástica. Los frenos, hidráulicos de disco en la parte delantera y de tambor en la trasera.

La carrocería es semiportante sobre fijaciones elásticas que sincronizan los ruidos del motor, transmisión, y ruedas. Está dotada de amplias puertas delanteras, ventanillas de corredera y portón en la parte trasera.

La velocidad de cruce es de 125 km./h. y el consumo medio 7,5 litros a los 100 km.

Potencia fiscal, 9 cv. El precio de venta en fábrica es de 138.000 pesetas.



FIAT - «125»

Conforme a la política de Fiat, que evita los cambios de modelos dictados por la moda y no reemplaza un modelo, sino por otro más moderno, el Fiat 125 es un coche nuevo no solamente en su carrocería sino también en su motor, la transmisión y la mayor parte del tren rodante. Ha sido concebido para que resulte moderno, durante buen número de años: su motor con cinco paliers y válvulas en cabeza, puede ser el mejor testimonio.

Este motor a la vez brioso y suave, es el mayor triunfo del 125. Posee una buena flexibilidad capaz de reaccionar con prontitud sin tener que recurrir al cambio. Ahora bien, a una débil admisión la respuesta a la apertura del acelerador no es muy regular, sobre todo cuando el motor no está a su temperatura. Con el carburador Weber (la fábrica

monta indiferentemente carburadores Solex o Weber), una reacción inmediata exige general una presión franca sobre el pedal. En lo alto de la escala del régimen la potencia no cae sino lentamente. Esto le permite obtener aceleraciones y marcas en montaña que si son ya excepcionales para un coche de cuatro puertas de 1600 c.c., lo son aún más cuando ello se consigue con un precio muy asequible (alrededor de 140.000 pesetas).

Hasta su régimen máximo de 6.200 revoluciones por minuto, el motor continúa siendo muy silencioso como un run-runeo agradable, dando la impresión que cuando se marcha a 150 kilómetros por hora, el motor realiza el esfuerzo sin ninguna fatiga.

Como en todos los coches de velocidades elevadas, el consumo varía notablemente según el régimen de la marcha. Si se utilizan todas las posibilidades de sus distintas velocidades y aceleraciones, el consumo puede subir a 15 litros por 100 kilómetros. Pero el que conduce con tranquilidad puede consumir 9 litros. Y en uso normal hace falta prever entre los 11 y 13 litros.

La caja de cambio no merece más que elogios, tanto por su escalonamiento como por su silencio en la maniobra y su manejabilidad. La segunda velocidad llega a 80 kilómetros por hora y la tercera a 125 km reales.

El confort general es excelente aun cuando el coche va muy cargado. Y su adherencia a la carretera es total.

DIRECCION Y FRENOS

Una nueva caja y un amortiguador de dirección procuran al 125 una conducción muy agradable, precisa, ligera y sin reacciones.

En cuanto a los frenos son muy activos aun sin exigirles excesivo esfuerzo. La sucesión de puertos entre Turín y Niza, donde fue probado el coche, fue un escenario ideal para esta comprobación.

EL COCHE DEL AÑO

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)



Sea propietario de un coche SEAT
600 D por 3.088 pesetas al mes
850 por 3.815 pesetas al mes
1500 por 6.107 pesetas al mes

(Incluidos todos los impuestos y seguros)

Solicite información a nuestro departamento de ventas



Moderno y confortable, rápido y atractivo, el 125 es ofrecido al precio de un modelo de gran serie, cuando puede ser conceptualizado como un modelo especializado.

MARCAS CONSEGUIDAS

- 0 a 60 km/h. 4,8 segundos.
- 0 a 80 km/h. 7,4 segundos.
- 0 a 100 km/h. 11,7 segundos.
- 0 a 120 km/h. 17,0 segundos.
- 0 a 140 km/h. 27,7 segundos.

Consumo: Valores extremos: 9 a 15,2 litros a los 100 kilómetros. Conducción corriente ciudad-carretera: 11 a 14 litros a los 100 kilómetros.

En el concurso organizado anualmente por la revista «Teknikens Värld» —una de las publicaciones más importantes de Escandinavia— el Fiat «125» ha sido proclamado «Coche del Año». Este título se ha otorgado periódicamente en Estocolmo al coche de turismo que reúne mayores cualidades y méritos, a juicio de un grupo de expertos que forman parte del jurado.

Fueron miembros del jurado, en este año: Björn Karlström, importante diseñador de coches, creador del Saab «Sonett 2»; Tune Lundh, ingeniero jefe del Touring Club de Suecia; Bo Ljunfeldt, piloto destacado en los principales rallies mundiales; Bengt Odelgard, ingeniero, diseñador del primer cinturón de seguridad que se utilizó en el automóvil; Olle Leino, redactor-jefe de la revista patrocinadora del premio; Gunnar Frieberb, jefe de la sección del motor de la misma revista, y Stig Björklund, encuestador de «Teknikens Värld».

He aquí, seguidamente, un resumen de los motivos por los cuales el jurado justifica su elección:

- Motor muy silencioso y «elástico».
- Único coche de precio medio con doble árbol de levas en cabeza accionadas por correas.
- Frenos excelentes.
- Elevado índice de seguridad.
- Cadencia regulable del limpiaparabrisas (3 posiciones).
- Manejabilidad.
- «Agarre» en carretera.
- Confortabilidad.
- Excelente calidad del acabado.
- Precio inferior al de cualquiera de sus competidores.

Como consecuencia de ello, el prestigioso técnico Paul Frere ha ensayado el Fiat 125 de forma exhaustiva, dando una impresión amplia de sus condiciones.

CARROCERIA

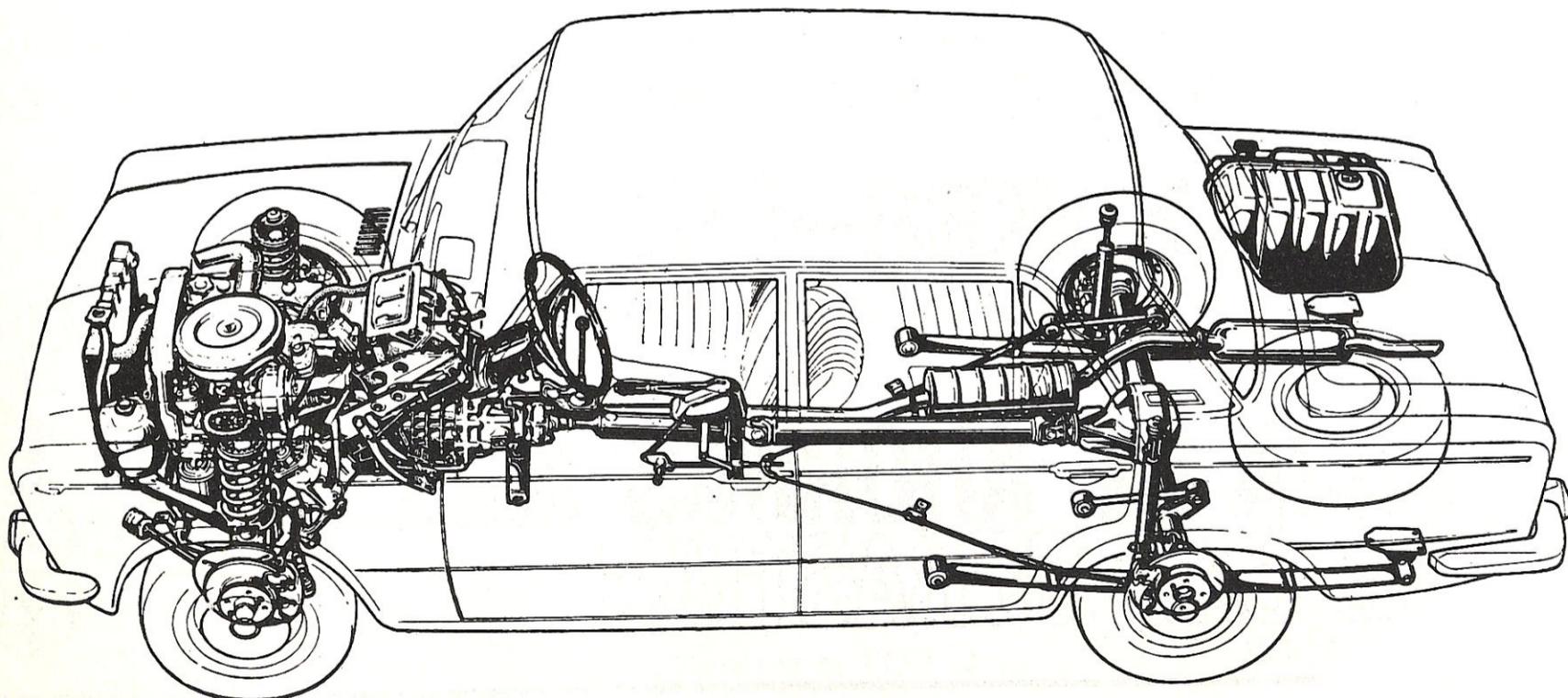
El 125 es un coche espacioso, confortable y completamente equipado, todo ello teniendo en cuenta que las dimensiones exteriores no son excesivas.

Los excelentes sillones separados están provistos de un reglaje muy cómodo e ingenioso para la inclinación del respaldo.

SUS CARACTERISTICAS

Sobre el salpicadero un sinfín de aparatos precisos como el cuenta kilómetros, un reloj, un encendedor eléctrico, etcétera.

El portaequipajes es muy espacioso. La rueda de repuesto así como las herramientas están encerrados en un pequeño cofre en plástico. El entretenimiento periódico se limita a cambiar el aceite y el filtro cada 10.000 kilómetros.



automovilista!!



publivasc

si es titular de una libreta de ahorro, obtendrá protección para Vd. y los suyos, en caso de muerte o mutilación por accidente.

AHORRO-SEGURO

es un servicio completamente gratuito de la



CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN





ESTUDIA LA MAXIMA SEGURIDAD EN LOS PASOS A NIVEL

Si en general el problema de los pasos a nivel tiene una gran importancia, ésta se incrementa en el caso de los ferrocarriles japoneses, ya que frente a una frecuencia media de un paso a nivel cada kilómetro, en esta nación insular el valor indicado queda reducido a 560 metros.

Por otra parte los siguientes datos nos muestran el ritmo de crecimiento del problema. En 1956 el número de automóviles en el Japón era de 1.500.000; los ferrocarriles japoneses hacían 362 millones de kilómetros-tren, y el número de accidentes era de unos 1.950. Diez años después se han alcanzado los siguientes valores: número

de coches. 9.500.000; número de kilómetros-tren 590.000.000.

Respecto al número de accidentes, se alcanzó la cifra de 3.123 en 1961 y, ante la importancia de este valor, se creó el Departamento de Seguridad de los pasos a nivel, consiguiéndose un retroceso en el número de aquellos, que fue decreciendo; así, en 1962 hubo 2.941; en 1963, se tuvieron 2.832, bajando a 2.513 en 1964, y a 2.145 en 1965, esperándose que esta cifra haya quedado reducida a 1.800 en el año 1966.

La transformación de los pasos a nivel ha sido y está prevista como sigue:

T I P O	1961	1962	1965	1975 (previsión)
Clase 1. ^a Barreras automáticas	269	532	1.494	6.500
Clase 1. ^a Barreras manuales	2.431	2.358	2.135	200
Clase 2. ^a	20	17	5	0
Clase 3. ^a Mecanismos de aviso	2.579	2.769	7.525	16.200
Clase 4. ^a Sin protección	37.113	36.733	27.382	13.000
TOTALES	42.439	42.389	38.540	35.900
Porcentaje de pasos protegidos 1) y 3)	12,5	13,3	28,9	63,8

Con la pregunta ¿quién ha de pagar?, se plantea en esta referencia a los ferrocarriles japoneses, el problema de la aportación de fondos para las modificaciones y mejoras. El criterio que se sigue es el siguiente:

Cuando se trata de sustituir un paso a nivel por otro a diferentes niveles, los ferrocarriles (J.N.R.) pagarían 1/3 del coste y los 2/3 restantes irían con cargo a la carretera. Si el Ministerio de la Construcción (carreteras) desea ensanchar la sección de la misma pagará el 100 por 100 del coste. Si por el contrario es la J.N.R. la que desea montar doble o múltiple línea, es a ella a la que corresponde el pago del 100 por 100. Cuando se trate de instalar mecanismos de aviso le corresponde también el pago a J.N.R.

Se hace también referencia a la diferente peligrosidad en los pasos a nivel y para determinarla da una valoración a las diferentes circulaciones por carretera. En esta valoración un peatón representa sólo un punto; un ciclista, dos; si éste tiene motor vale cuatro; una motocicleta se computa por ocho puntos; un automóvil tiene el valor de nueve; un autocar o camión, catorce, y un tractor con remolque alcanza diecinueve puntos.

Con unas consideraciones sobre la conveniencia de reducir al mínimo los pasos de la clase 4.^a, así como sobre las ventajas de automatizar los normales de la clase primera, termina el artículo de «International Railway Journal», que ha quedado extractado en los puntos que hemos considerado más interesantes.

LUIS NAVARRO GIL



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

LA MÁXIMA PRUEBA

UNA MODERNA INSTALACION DE ENSAYOS DE LA DAIMLER-BENZ EN STUTTGART

La Daimler-Benz AG ha ampliado con una curva en herradura de gran peralte, cuyo gradiente aumenta progresivamente en siete distintas inclinaciones del 5 al 70%, sus instalaciones de ensayos y tests en sus propios terrenos de Untertürkheim. En una superficie de 8,4 hectáreas, en las cercanías inmediatas de la fábrica, se encuentran un gran número de tramos muy distintos de ensayos, instalaciones técnicas y estaciones de radar, de filmación y de medición, es decir, todo lo que se precisa para el desarrollo y la prueba de coches de turismo y vehículos industriales. En la superficie relativamente pequeña se han construido y ordenado racionalmente para un curso continuo de los trabajos de ensayo 15.460 metros de tramos de ensayo y prueba con muchos grados distintos de dificultad. Una serie de medios técnicos auxiliares, tales como los ocho aparatos del tramo de radar, la instalación de viento lateral con 16 sopladores, los instrumentos medidores que se conectan y desconectan en el vehículo de prueba desde la torre de control por medio de comunicación telefónica o radiofónica, las pistas corcovadas para los gigantes de la carretera, los vados y la pista de velocidad de 3.018 metros de longitud, proporcionan todos los obstáculos y las dificultades de marcha imaginables que pueden presentarse posteriormente en la práctica. Las chicanas, en parte, han sido intencionadamente exageradas, ya que un prototipo ha de resistir en los duros ensayos más de lo que el tráfico rodado exige posteriormente de un vehículo de serie. El terreno de ensayos de la Daimler-Benz AG, con la multiplicidad de

sus instalaciones técnicas de test, es uno de los complejos de prueba más modernos de toda la industria automovilística.

Superficie del terreno: 8,4 hectáreas.

Longitud de todos los tramos de ensayo y prueba: 15.460 m, correspondiendo a la pista de velocidad 3.018 m.

En la pista de velocidad está la curva de gran peralte de un ángulo de inclinación de hasta 90°. El peralte tiene una inclinación progresiva del 5, 10, 15, 20, 30, 45, 60 y 70%.

Característica de los tramos de dificultades y chicanas:

Tramos de sacudidas (de pavimento grueso y fino).

Tramos de resonancias.

Tramos de piedras y baches.

Tramos ondulados (de pavimento grueso, mediano y fino).

Tramos arqueados y de torsiones.

Tramos de subidas y corcovas.

Tramos de derrape.

Vados de hasta 90 cm. de profundidad.

Tramo de baño salino.

Pista especial de pruebas para vehículos todo terreno subidas de hasta el 70%.

Círculo de deslizamiento de 100 metros de diámetro y con nueve pistas concéntricas de pavimento diferente:

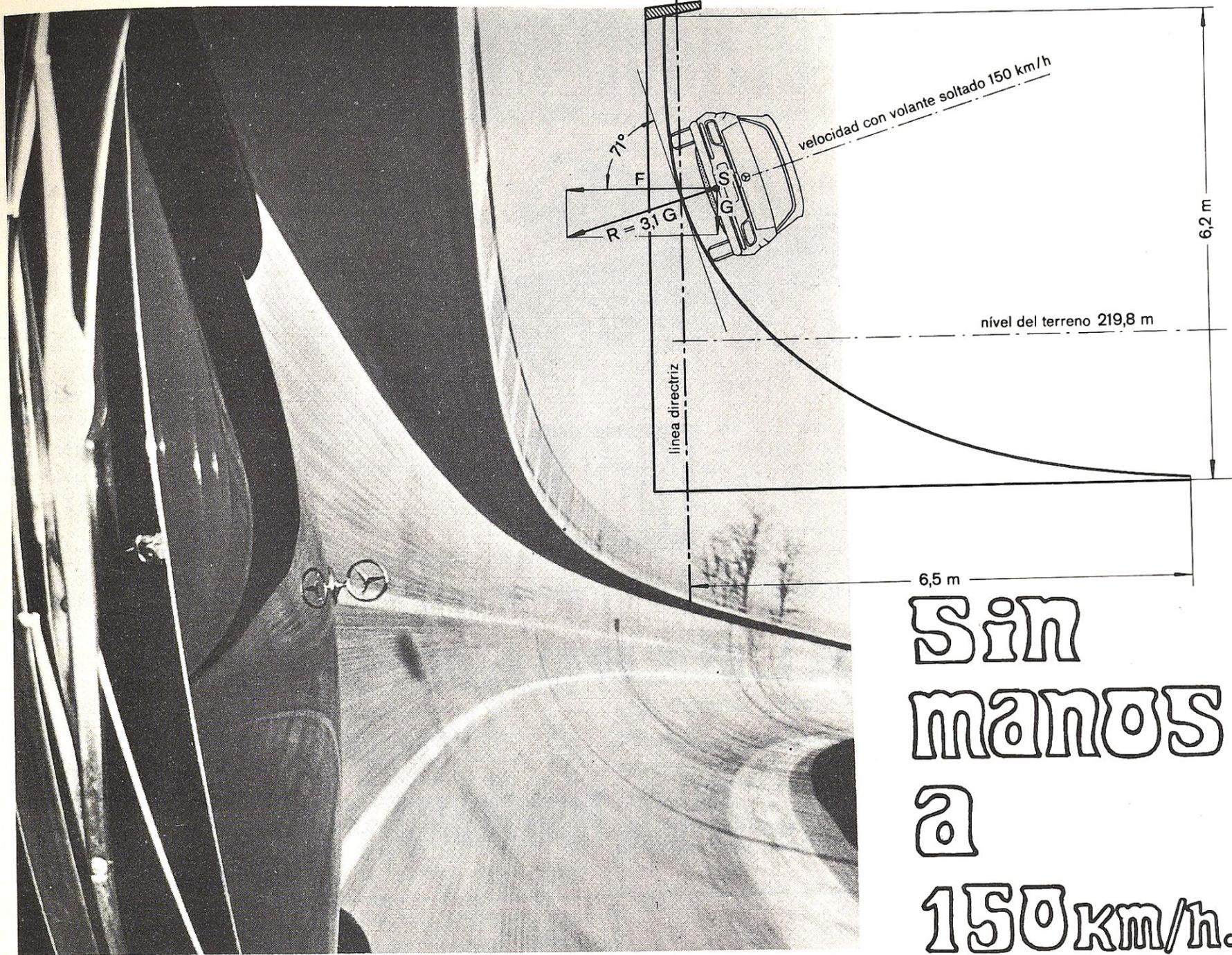
Basalto azul, hormigón, asfalto de deslizamiento, adoquinados gruesos, hormigón, macadán de agarre, basalto azul, hormigón, hormigón.

Tramo de medición de la marcha en recta en una pista especial con grandes desigualdades a lo largo y ancho del sentido de marcha.

Alcor de saltos para la consecución de posiciones extremas de la suspensión.

En un tramo de viento lateral, de 34 metros, se pueden originar, mediante sopladores, vientos de hasta una velocidad correspondiente a la cifra 9 de la escala de Beaufort (20 m/s o 72 km/h).





Tramo con 8 aparatos de radar distribuidos uniformemente a lo largo de un km para la medición de la velocidad, aceleración y frenado.

Comunicación radiotelefónica con los vehículos de test.

La instalación de rociado permite cubrir con distintas cantidades de agua los tramos de la pista interesantes para el ensayo correspondiente.

Aparatos de radar, de filmación y de medición registran constantemente los datos de los ensayos.

El cálculo de la curva de gran peralte de la pista de rodaje de la Daimler-Benz AG fue determinado por las circunstancias de espacio y por las consideraciones arquitectónicas consiguientes, las que a su vez tuvieron que coordinarse con la finalidad a la que se destinaba la curva.

Por lo pronto, la pista de rodaje prolongada en dirección oeste era de espacio muy limitado. Esto hacía que sólo pudiese alojarse un radio de curva de unos 60 m. Para conseguir con los vehículos, sin embargo, la mayor velocidad posible y poder rodar el mayor tiempo posible a una velocidad próxima a la máxima, se tomaron las medidas siguientes:

El paso de la línea casi recta a lo largo del Néckar hasta el vértice del arco de círculo, cuyo radio es de 60 m., tiene lugar merced a una espiral que procede del movimiento continuo que el conductor imprime al volante. El perfil transversal en la zona de la curva lo forma también un peralte cóncavo (clotoide) o espiral que por arriba termina en una

pared vertical. La clotoide (espiral cuyo radio de curvatura disminuye constantemente) es igual en todos los perfiles transversales, modificándose continuamente a lo largo de la curva sólo la sección de la clotoide efectivamente utilizada. Esto llevó a un cálculo, construcción y control sencillos de la instalación.

De ello resulta para cada velocidad a lo largo de la curva una llamada «línea sin manos» para la que la resultante R del peso G y de la fuerza centrífuga F es perpendicular a la pista (véase dibujo). El vehículo marcha, pues, por la «línea sin manos».

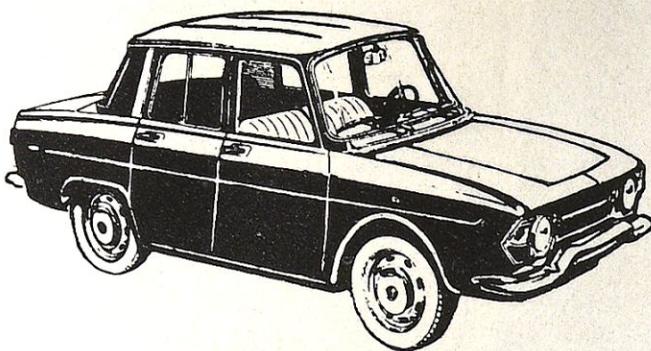
La «línea directriz» de la curva, que se encuentra a 2,5 m. del borde exterior de la pista, ha sido estudiada para una velocidad «sin manos» de 150 km/h (véase dibujo). La inclinación de la pista en relación con la horizontal es en este punto de 71°. La resultante R, que actúa sobre el conductor y el vehículo, es 3,1 veces superior al peso propio.

La curva podría tomarse a velocidades aún mayores, pero las fuerzas a que los ocupantes estarían sometidos no puede resistirlas el organismo humano. A 200 km/h, por ejemplo, éste estaría sometido a una fuerza 5,3 veces superior a su propio peso.

Para esta obra se había previsto una altura máxima de 5 metros sobre el terreno. Por otra parte, como la instalación está a orillas del Néckar, por razones de drenaje no se pudieron hacer fundamentos demasiado profundos.

JAVIER M. BORDA

RENAULT  **10**



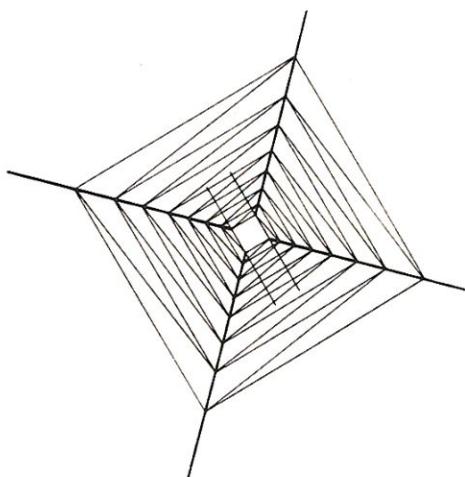
1108
CC

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

F. ALBERDI, S. A.

Avda. Tolosa, s/n - Teléfono 3148 — Zabaleta, 52 - Teléfono 18551 - SAN SEBASTIAN

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**



angel iglesias

- * ELECTRICIDAD
- * ELECTRONICA
- * SONORIZACION
- * ANTENAS TV y Fm.

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



**MONTAJES Y
ALMACENES**
Paseo de Errondo, 5
Teléfono 16927



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184

INTEGRACION DE LA INDUSTRIA EN CINCO PAISES HISPANOAMERICANOS

Dentro de los programas de integración latinoamericana que Venezuela y Colombia vienen estimulando, se aplican ya en forma muy efectiva varios acuerdos que comenzarán a surtir efectos en el curso de los próximos meses.

El más reciente, aprobado por Colombia, Venezuela y Chile, y en el cual también tomarán parte Perú y Ecuador, se refiere a la integración de la industria automotriz de los citados países. De acuerdo con el convenio firmado en esta capital, a fines del mes de mayo, el que ahora deberá ser ratificado finalmente por los respectivos países para que entre en vigencia, se integrará la industria automotriz basada en las factorías de montaje existentes en Venezuela, nacionalizando las partes y repuestos automotrices que se producen en los otros países; o sea, que cualquiera de ellas que sea producida en Colombia, Chile, Ecuador o Perú, tendrá carácter de «pieza nacional» en Venezuela, con los consiguientes beneficios que gozará para su libre importación en este país y su utilización en la industria nacional.

El acuerdo mencionado será muy beneficioso para Colombia, Chile, Ecuador y Perú. Permitirá a las industrias de repuestos y partes de automóviles que allí funcionan, exportar libremente sus productos hacia Venezuela, donde de hecho se convertirán en «piezas nacionales», o sea que prácticamente tendrán importación libre en Venezuela, para integrarse en la industria del país.

Se espera que en el curso de uno o dos meses más, tan pronto como los gobiernos de Colombia, Chile, Ecuador y Perú den su aprobación a este acuerdo, comenzará a hacerse efectivo este importante programa de integración iberoamericana.

EL PELIGRO DEL ALCOHOL

En la Gran Bretaña, desde que la policía decidió medir la cantidad de alcohol ingerida por los conductores de vehículos con síntomas de embriaguez, ha descendido el número de accidentes en un 42% durante los fines de semana.

LOTERIA PARA LA COMPRA DE COCHES

En el Ministerio del Interior, en Bagdad, se han recibido 4.500 peticiones de habitantes del país que desean comprar un coche en 1968.

Como la cuota de importación aprobada es solamente de 3.275 coches, los permisos de compra serán sorteados.

LA EMBRIAGUEZ COSTO A UN CICLISTA EL PERMISO DE CONDUCIR

Un obrero agrícola francés llamado Pierre Marchand fue condenado por el juez a la pérdida, durante medio año, del carnet de conducir, porque en fuerte estado de alcoholismo marchaba con su bicicleta zigzagueando por la carretera. A su objeción de que la bicicleta y el coche eran cosas distintas, se le contestó que de una persona que va en bicicleta en semejante estado de embriaguez puede esperarse que haga lo mismo con el coche.

HACIA EL MERCADO COMUN IBEROAMERICANO

Una importante medida de integración subregional impulsó a Argentina al poner en vigencia un decreto que permite la importación de repuestos de automóviles considerándolos como de fabricación nacional siempre que ellos procedan de países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (A.L.A.L.C.).

Para las empresas dedicadas en este país a la producción de vehículos motorizados es importante la disposición debido a que en virtud de las leyes tienen la obligación de utilizar un 90 por 100 de elementos nacionales, fijándose fuertes derechos arancelarios sobre aquellas partes que deben ser importadas. La posibilidad de importar repuestos sin que por ello sean considerados.

LA INDUSTRIA BRITANICA DEL MOTOR EN 1967

La producción de turismos y vehículos industriales con un total superior al millón novecientas mil unidades, se mantuvo ligeramente por debajo del total del año anterior. Se fabricaron más del millón y medio de turismos y más de 380.000 vehículos industriales.

Las exportaciones de automóviles en 1967 alcanzaron la cifra de 503.000 unidades, con un valor de 211,4 millones de libras esterlinas, y las de vehículos industriales con un total de 135.000 unidades alcanzaron el valor de 116,8 millones de libras esterlinas.

A pesar de la situación desventajosa con respecto a los aranceles los envíos de turismos a los países del Mercado Común donde existe gran competencia, superó la cifra de 87.000 unidades por un valor de 32 millones de libras esterlinas.

La mayor parte de las exportaciones van a los países del Benelux así como a Alemania. Aunque las exportaciones a estos países todavía se mantienen a un nivel discreto, en 1967 se consiguió un aumento del 50% en las exportaciones en relación con la cifra alcanzada el año anterior.

LOS AUTOMOVILES RUSOS «YALTA» PARTICIPARAN EN EL SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL DE BRUSELAS DE 1969

Se están entregando en Bélgica, para Yalta, de fabricación soviética, motores «Renault» de 1.100 y 1.500 c.c., con destino a los automóviles de dicha Empresa que serán montados en Bélgica. Según un portavoz de «Renault» los «Yalta» podrán participar en la Exposición de Bruselas de 1969. Los coches estarán destinados, en principio, a los países del Mercado Común.

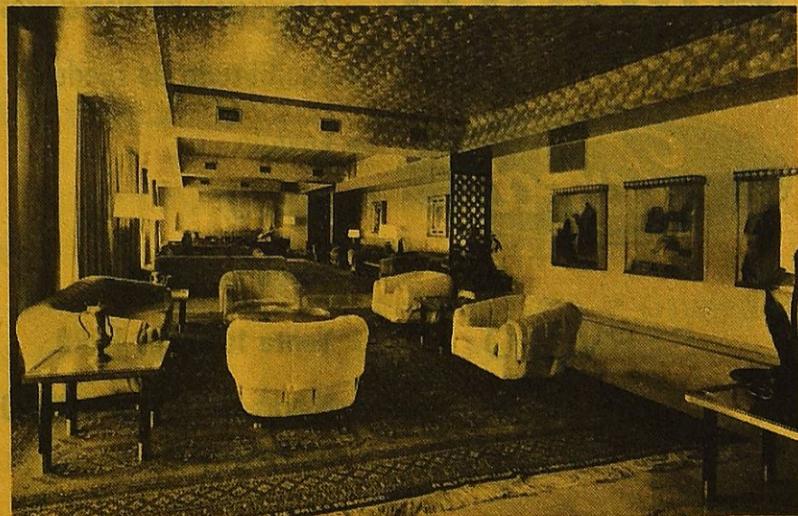
HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: Mindanao



Totalmente climatizado, ambiente selecto, Cocina internacional, situación privilegiada sin problemas de tráfico ni de aparcamiento, lugar ideal para una confortable estancia en Madrid.

130 habitaciones de gran lujo con baño suntuoso, música y TV. Restaurante muy acogedor. Salón de Convenciones con traducción simultánea. Sala de Banquetes. Bares, Cafetería, Club, Saunas. Peluquerías. Piscina climatizada. Garaje.

1.500 SEAT EN LIQUIDACION. SE VENDEN AHORA 10.000 PESETAS MAS BARATOS

Como consecuencia de las sustanciales mejoras introducidas en el Seat 1.500 en su nueva versión, el numeroso «stock» de coches 1.500 del antiguo modelo ha tenido dificultades de salida. Esto es lógico puesto que los admiradores de la marca que tienen posibilidades económicas prefieren hacer el cambio con el nuevo modelo.

Para que el 1.500 antiguo pueda tener salida, la firma en cuestión ha decidido rebajar el precio de cada unidad en unas 10.000 pesetas, por lo que si antes el precio de venta al público era de 138.000, ahora podrá ser adquirido por 128.000 pesetas.

Claro que en muchos casos los modelos antiguos pueden ser sustancialmente modernizados incorporándoseles la dirección del nuevo modelo.

CAMBIO DE CIRCULACION EN ISLANDIA

El cambio a la circulación por la derecha tendrá lugar en Islandia el día 26 de mayo de 1968. En la isla hay cerca de 200.000 habitantes, con un parque de automóviles de 40.000 unidades.

PROBABLE IMPORTACION DE 4.000 VEHICULOS

Previas las consultas a los distintos fabricantes nacionales, el Ministerio de Comercio parece decidido a conceder licencias para la importación de unos 4.000 automóviles este año.

En estudio todavía esta cuestión, no se ha decidido qué coches serían autorizados. Claro que lo lógico es que estos automóviles vengan a ser el complemento de los de la industria nacional.

EL 78 POR 100 DE LOS AUTOMOVILES DE LA GENERAL MOTORS LLEVAN SERVODIRECCION

Recientemente se ha lanzado al mercado el número 25.000.000 de dirección hidráulica (servodirección) producida por la División Saginaw Steering Gear, de la General Motors Corporation. La actual servodirección es un mecanismo más pequeño, más ligero y más barato que el primer sistema que fue presentado a fines del año 1951.

Los primeros vehículos G.M.C. que llevaron este sistema fueron los Cadillac, Buick y Oldsmobile del año 1952.

En estos momentos, según informa la General Motors, la dirección hidráulica se usa en el 78 por 100 que dicha empresa produce.

MAXIMO, 90 Km./H. PARA LOS CONDUCTORES NOVATOS FRANCESES

El Gobierno francés ha ratificado la reforma del Código de Circulación, propuesta en 1966 por el señor Pisani, entonces uno de los «superministros». Pisani introducía importantes reformas en la circulación, pero algunas de ellas no han sido acordadas.

La más espectacular adoptada es la que limita a noventa kilómetros por hora a todos los conductores (cualquiera que sea su edad), cuyo título tenga una antigüedad inferior a un año. Los conductores novatos tendrán que poner una placa móvil cada vez que se pongan al volante, atestiguando su inmadurez volantística.

Las otras reformas se refieren a los siguientes capítulos:

Sobre todos los vehículos de la categoría «turismo», se exigirá la aplicación de por lo menos un retrovisor exterior y de dos, para los camiones y las caravanas.

Estas últimas, en ningún caso podrán circular observando, entre ellas, distancias inferiores a cincuenta metros.

Las bicicletas llevarán pedales luminosos.

Los ciclomotores estarán equipados con faros cuya potencia mínima sea de 25 metros.

La velocidad máxima que les es tolerada a los ciclomotores alcanza los 45 kilómetros por hora, en vez de los 50 que eran, hasta ahora, permitidos.

Son dictadas medidas muy severas sobre el grado de los neumáticos así como normas draconianas para los fabricantes.

El examen de conductor será mucho más difícil que hasta ahora, tanto en la parte práctica como en la teórica.

Se acentuarán las normas represivas por lo que se refiere a los conductores peligrosos, mediante la creación de un fichero central.

SERVICIOS:

TALLERES

AMARA



SERVICIO

- Taller de reparación todas marcas.
- Comprobación y puesta a punto electrónica a motores.
- Alineación de direcciones.
- Equilibrado de ruedas.
- Lavado.
- Engrase.
- Carga de baterías.
- Venta turismos FORD.
- Piezas de repuesto FORD, de origen.

Talleres y Oficinas:
Calle Amara, 26
Teléfono 22239
SAN SEBASTIAN

REDUCCION EN EL COSTE DEL COMBUSTIBLE EN ALEMANIA

Ahora se despacha el combustible Diesel más barato en las gasolineras de la «Esso» en Alemania.

La reducción, según lugar, alcanza de 0,36 a 0,55 pesetas por litro.

Los precios de la «Esso» para el combustible Diesel son ahora los siguientes (precios anteriores entre paréntesis):

Berlín: 9,86 Ptas. (10,40).
Francfort: 9,70 Ptas. (10,25).
Düsseldorf: 9,64 Ptas. (10,18).
Stuttgart: 9,76 Ptas. (10,30).
Munich: 9,86 Ptas. (10,40).
Hamburgo: 9,50 Ptas. (10,13).

ENASA FIRMA UN ACUERDO CON LA EMPRESA HOLANDESA DAF

La Empresa Nacional de Autocamiones ha llegado a un acuerdo, con la empresa holandesa Van Doorn's Automobielfabriek, más conocida en el mundo por DAF. El acuerdo supone la cesión de patentes y licencias para fabricación de vehículos de uso militar en los que la DAF es una gran especialista. El contrato en virtud del cual se cede la licencia durará diez años.

¿PARA CUANDO EL 124?

Uno de los modelos que espera el público con ansiedad es el Seat 124. Se habla de que será en el Salón del Automóvil de Barcelona donde será recibido el modelo en cuestión.

Otro aspecto interesante que el público aguarda con impaciencia es el precio a que se pondrá en el mercado. Se barajan cifras y van desde las 100.000 hasta las 109.000 pesetas. Con ser transcendental el precio, lo es más que sus condiciones de conducción y estabilidad sean buenas. Y al parecer el 124 ha dado un buen rendimiento.

ASOCIACION «RENAULT - PEUGEOT»

La asociación «Renault-Peugeot» sigue sus actividades y empieza a entrar en el dominio de las realizaciones materiales efectivas, bien sea por inversiones de utilización común, o bien por intercambio o transferencia de fabricaciones de piezas con fines de racionalización de los medios de producción.

Se puede citar en particular la construcción en Belchamp en el Doubs, de una pista de pruebas de altas velocidades que será puesta en servicio a finales de verano y que será utilizada por ambas firmas.

A finales de 1967, las producciones sumadas de los dos constructores totalizaron el 60% de la producción total francesa de automóviles.

AUMENTAN LAS MATRICULACIONES DE AUTOMOVILES DE IMPORTACION

Las matriculaciones de automóviles de turismos extranjeros han aumentado en Francia en un 11,8%, durante el año 1967 con relación a 1966, habiéndose inscrito en el registro 188.039 turismos de importación, contra 168.109 unidades en 1966.

La mayor venta se registró por la Fiat italiana, habiéndose matriculado 52.057 coches (37.343) de esta marca. En segundo lugar figuró la «Opel», con 31.657 unidades (33.567), seguido de la «Ford» alemana, con 27.824 (26.675). Volkswagen, con 11.508 (9.972). Mercedes con 7.281 (7.237). La Ford británica, con 5.767 (5.128). «DAF» holandesa, con 5.131 (3.769). «BMW» alemana, con 4.995 (3.980), y Austin británica, con 4.898 (6.104) unidades.

LOS «PEUGEOT» EN EL MERCADO ITALIANO

La empresa francesa «Peugeot» ha reducido sus precios en el mercado italiano. Las reducciones se atribuyen al éxito conseguido por el modelo «204».

Los nuevos precios (con los anteriores entre paréntesis) son los siguientes:

Modelo «204» Granluxe: 1.100.000 Liras (1.195.000).

Modelo «204» GT (Grandtourist): 1.035.000 L. (1.085.000).

«Break»: 1.170.000 Liras (1.265.000).

«Coupé»: 1.330.000 Liras (1.420.000).

«Cabriolet»: 1.280.000 Liras (1.370.000).

LOS PRECIOS DE LOS AUTOMOVILES EN POLONIA

A continuación damos una relación de los precios actuales de automóviles de turismo que rigen en el mercado polaco.

Los precios se refieren a coches nuevos polacos y extranjeros de más venta en Polonia y se expresan en dólares US. por unidad:

«Syrena», 1.000; «Warszawa», 1.500; «R-10», 1.800; «Fiat-1800-B», 2.780; «Hillman Imp», 1.700; «NSU-Prinz-1000-S», 1.700, y «Renault-16», 2.500.

LAS VENTAS TOTALES DE LOS «CUATRO GRANDES» AMERICANOS

Las ventas americanas de automóviles registraron un descenso con relación al año 1966.

Durante 1967, las ventas totales de los cuatro fabricantes alcanzaron 7.568.533 unidades, contra 8.422.844 en el año 1966.

El descenso más pronunciado registró la «Ford» con unidades 585.368 menos vendidas a causa de la huelga de 61 días.

La «General Motors» ha seguido, por tercer año consecutivo, rebasando la cifra de venta de 4.000.000 de coches.

SERVICIO OCASION RENAULT SAN SEBASTIAN

Barrio de Loyola (Frente a Lasalle) - Teléfono 21294

MAS DE 40 VEHICULOS USADOS DE
TODAS LAS MARCAS COMPLETA-
MENTE REVISADOS, A SU DISPOSICION

SECCION DE PINTURAS DE BAJOS

ALQUILER DE COCHES

sin conductor, con
DESCUENTO ESPECIAL
a los socios del Real Automóvil
Club de Guipúzcoa.



AUTOMOVILISTA:

Para la limpieza de sus manos en las emergencias del viaje Crema XANDRA.

Para eliminar la roña del niquelado y cromado de su coche Crema XANDRA.

Para limpiar los guarnecidos de plástico Crema XANDRA.

DE VENTA EN DROGUERIAS Y
REPUESTOS DEL AUTOMOVIL

P. V. P. 12,50 ptas.

Fabricado por: **BAQUESIL, S. L.**

Avda. Generalísimo, 20 - Teléfono 12637

SAN SEBASTIAN

AUTOMOVILES DE TURISMO HISPANO INGLESES, S.A.

(AUTHI)

Recoletos, 13 - MADRID (1)

RELACION DE DISTRIBUIDORES Y AGENTES DE "AUTHI"
EN LAS PROVINCIAS VASCONGADAS

ALAVA

DISTRIBUIDORES: VITORIA - GARAGE MODERNO, S. L. - Libertad, 9

GUIPUZCOA

DISTRIBUIDORES: SAN SEBASTIAN - J. ISASTI, VDA. DE REPOLLES - Paseo de Colón, 27 y 29

AGENTES: IRUN - TALLERES ALDABE - Mártires de Guadalupe, 7

ZUMARRAGA - COMERCIAL ZUMARRAGA - Avda. Padre Urdaneta, 2

EIBAR - JOSE LUENGO - Bidebarrieta, 3

NAVARRA

DISTRIBUIDORES: PAMPLONA - GARAGE IRUÑA - Gorriti, 29

AGENTES: ESTELLA - MARIANO ECHEVARRIA IBIRICU - Paseo Inmaculada, 25

ALSASUA - GARAGE EDERKI - Calle Alzete, s/n.

TUDELA - AUTO DIESEL NAVASCUES - Avda. Instituto, s/n.

ELIZONDO - GABRIEL GARMENDIA - Santiago, 8

VIZCAYA

DISTRIBUIDORES: BILBAO - ROTARDUY, S. A. - Gran Vía, 42 y Alameda de Urquijo, 85

DISTRIBUIDORES Y AGENTES EN TODAS LAS PROVINCIAS DE ESPAÑA

PRECIOS EN EL MERCADO DE LOS AUTOMOVILES USADOS DE IMPORTACION

ALFA-ROMEO

Año	Tipo	Precio
1961	Giulietta TI Berlina	60.000
1961	Giulietta Sprint coupé	75.000
1962	Giulietta TI Berlina	75.000
1962	Giulietta Sprint coupé	90.000
1963	Giulietta TI Berlina	125.000
1963	Giulietta Sprint coupé	200.000
1963	Giulietta Spider	175.000
1963	Giulia TI Berlina	175.000
1963	Giulia Sprint coupé	225.000
1963	Giulia Spider	200.000
1964	Giulietta TI Berlina	165.000
1964	Giulia TI Berlina	200.000
1964	Giulia Spider	220.000
1964	Giulia Sprint coupé	250.000
1964	Giulia Sprint GT	280.000
1965	Giulietta TI Berlina	200.000
1965	Giulia TI Berlina	250.000
1965	Giulia Sprint GT	300.000
1965	Giulia Spider	260.000
1966	Giulia TI 1600	300.000
1966	Giulia Spider	290.000
1966	Giulia Sprint GT	350.000
1967	Giulia 1300 TI	300.000
1967	Giulia 1600 TI	375.000
1967	Giulia Spider	375.000
1967	Giulia Sprint GT Vel.	450.000

AUSTIN y MORRIS

1961	850	70.000
1962	850	80.000
1962	Cooper 998 cc.	110.000
1963	850	90.000
1963	Cooper 998 cc.	120.000
1963	Cambridge	60.000
1964	850	110.000
1964	Cooper 998 cc.	130.000
1964	1100	90.000
1964	Cambridge	80.000
1965	850	130.000
1965	Cooper 998 cc.	175.000
1965	1100 Luxe	95.000
1965	Cambridge	90.000
1966	850	160.000
1966	Cooper 998 cc.	200.000
1966	1100 Luxe	110.000
1966	Cambridge	125.000
1966	1800	200.000
1967	850 Hidrolástico	210.000
1967	Cooper Hdr. 998 cc.	230.000
1967	1800	250.000

B M W

1961	700	40.000
1962	700 S	50.000
1963	700 S	60.000
1964	700 S	75.000
1964	1800 TI	300.000
1965	700 Luxus	100.000
1965	1800 TI	380.000
1966	1800	360.000
1966	200 C coupé	700.000
1966	2000 C	500.000
1967	1600	340.000
1967	1800	420.000
1967	2000 TI	590.000
1967	2000 CS coupé	800.000

BUICK

1961	Skylark coupé	75.000
1962	Special	65.000
1962	Skylark coupé	100.000
1963	Skylark coupé	125.000
1964	Skylark berlina 4 p.	175.000
1965	Skylark berlina 4 p.	200.000
1965	Riviera	300.000
1966	Skylark berlina 4 p.	275.000
1966	Riviera	350.000
1967	Special 4 p.	300.000
1967	Riviera	450.000

CADILLAC

1961	Sedán de Ville	100.000
1962	Sedán de Ville	200.000
1963	Sedán de Ville	225.000
1964	Sedán de Ville	300.000
1965	Sedán de Ville	350.000
1966	Sedán de Ville	450.000
1967	Deville 2 p.	550.000
1967	Fleet Wood 4 p.	600.000

CHEVROLET

1961	Corvaire	50.000
1961	Impala	75.000
1962	Corvaire	80.000
1962	Chevy II 6 cil.	100.000
1962	Impala 8 cil.	85.000
1963	Corvaire	100.000

CHEVROLET

1963	Chevy II 6 cil.	120.000
1963	Impala 8 cil.	125.000
1964	Corvaire	140.000
1964	Chevelle 6 cil.	145.000
1965	Impala 8 cil.	160.000
1965	Corvaire Monza	250.000
1965	Chevelle 6 cil.	270.000
1965	Impala 8 cil.	260.000
1966	Corvaire Monza	300.000
1966	Chevelle 6 cil.	310.000
1967	Corvaire Monza 2 p.	400.000
1967	Chery IV 4 p.	350.000
1967	Impala 4 p.	390.000
1967	Camaro sport 8 cil.	500.000
1967	Corvette Sting Ray	650.000

CITROEN

1961	ID-19	80.000
1961	DS-19	70.000
1962	ID-19	100.000
1962	DS-19	90.000
1963	ID-19	150.000
1963	DS-19	120.000
1964	ID-19	190.000
1964	DS-19	175.000
1965	ID-19	250.000
1965	DS-19	225.000
1966	ID-19	320.000
1966	DS-19	300.000
1967	ID-19	400.000
1967	DS-19	385.000

CHRYSLER

1961	New Yorker	60.000
1962	New Yorker	90.000
1963	New Yorker	110.000
1964	New Yorker	170.000
1965	Imperial le Baron	290.000
1965	New Yorker	215.000
1966	Imperial le Baron	400.000
1966	New Yorker	300.000
1967	New York 4 p.	575.000
1967	Newport 4 p.	500.000
1967	Imperial le Baron	615.000

FORD

1961	Anglia (2 puertas)	40.000
1962	Anglia (2 puertas)	53.000
1962	Cómsul (4 puertas)	59.000
1963	Anglia (2 puertas)	65.000
1963	Cómsul (4 puertas)	65.000
1963	Cortina 1200	90.000
1964	Cortina 1500	110.000
1965	Cortina 1500	140.000
1965	Corsair GT	160.000
1966	Corsair GT	200.000
1966	Cortina 1500	190.000
1967	Anglia Super	195.000
1967	Cortina GT (2 p.)	300.000
1967	Corsair V 4 (4 p.)	290.000

INGLESES

1961	Taurus 17 m. (4 p.)	75.000
1962	Taurus 17 m. (4 p.)	100.000
1963	Taurus 17 m. (4 p.)	120.000
1964	Taurus 17 m. (4 p.)	140.000
1965	Taurus 17 m. (4 p.)	200.000
1966	17 m. (4 p.)	240.000
1966	Taurus 20 m.	260.000
1967	17 m. (4 p.)	310.000
1967	20 m.	360.000

AMERICANOS

1963	Galaxie 500	100.000
1963	Thunderbird	180.000
1964	Galaxie 500	160.000
1964	Thunderbird	290.000
1965	Falcon 6 cil.	200.000
1965	Galaxie 500	240.000
1965	Thunderbird	340.000
1966	Falcon 6 cil.	260.000
1966	Galaxie 500	270.000
1966	Thunderbird	480.000
1966	Mustang GT	500.000
1967	Galaxie (4 p.)	400.000
1967	Falcon Futura	310.000
1967	Mustang GT 500	650.000

FIAT

1961	1100 Berlina	50.000
1961	1500 Cabriolet	100.000
1962	1100 Berlina	60.000
1962	1500	100.000
1962	1500 Cabriolet	125.000
1962	2300	120.000
1963	1100 D	75.000
1963	1500 Cabriolet	150.000
1963	2300 Frenos Disco	160.000
1964	1100 D	85.000
1964	1500 S Cabriolet	190.000
1964	2300 Luxe	200.000
1965	1100 D	100.000
1965	1500 Berlina	210.000
1965	1500 S Cabriolet	230.000
1965	2300 Luxe	225.000

FIAT

1966	1100 D	140.000
1966	1500 Berlina	250.000
1966	1500 S Cabriolet	300.000
1966	2300	280.000
1967	1100 R	180.000
1967	124	240.000
1967	1500 Berlina	300.000
1967	2300	360.000
1967	2300 S coupé	500.000
1967	Dino coupé	750.000

HILLMAN

1961	Minx III	30.000
1962	Super Minx	45.000
1963	Super Minx	69.000
1964	Imp.	80.000
1964	Super Minx	90.000
1965	Imp.	115.000
1966	Imp.	145.000
1967	Minx	190.000
1965	2,4	300.000
1965	3,4	310.000
1965	3,8	340.000
1965	Mark X	390.000
1965	Tipe "E"	500.000
1966	2,4	340.000
1966	3,4	380.000
1966	3,8 K	400.000
1966	4,2 Mark X	500.000
1966	4,2 Tipe "E"	600.000
1967	3,4	450.000
1967	3,8	510.000
1967	4,2 "E"	740.000
1967	420	750.000
1967	420 G	800.000

JAGUAR

1961	8,4	160.000
1962	3,4	180.000
1963	3,4	220.000
1963	3,8	240.000
1964	3,4	280.000
1964	3,8	285.000
1964	"E"	400.000

LANCIA

1962	Flaminia coupé	210.000
1963	Flavia coupé	245.000
1963	Flaminia coupé	250.000
1964	Flavia coupé	260.000
1964	Flaminia coupé	290.000
1965	Flavia Berlina	270.000
1965	Flavia coupé	330.000
1965	Flaminia coupé	340.000
1966	Fulvia 2 C	360.000
1966	Fulvia coupé	420.000
1966	Flavia	400.000
1966	Flaminia coupé	600.000
1967	Fulvia Berlina	400.000
1967	Flavia coupé	425.000
1967	Fulvia coupé	490.000
1967	Flaminia (Farina)	720.000

MERCEDES

1961	190-D	200.000
1961	190	170.000
1961	220-S	200.000
1961	220-S coupé	300.000
1962	190-D	240.000
1962	190	200.000
1962	220-S	225.000
1962	220-S coupé	360.000
1963	190-D	275.000
1963	190	225.000
1963	220-S	300.000
1963	220-S coupé	380.000
1964	190-D	385.000
1964	190	275.000
1964	220-S	350.000
1964	220-S coupé	450.000
1964	190-D	425.000
1965	190	350.000
1965	220-S	450.000
1965	220-S coupé	550.000
1965	230-SL	660.000
1966	200-D	500.000
1966	230-S	525.000
1966	250-SE	800.000
1966	250-SE coupé	850.000
1966	230-SL	850.000
1967	200-D	575.000
1967	200	500.000
1967	230-S	600.000
1967	25-SE	900.000
1967	250-SE coupé	1.000.000

M G

1961	Midget	95.000
1962	Midget	105.000
1962	MGA	120.000

M G

1963	Midget	130.000
1963	MGA	140.000
1964	Midget II	150.000
1964	MGB 1800	190.000
1965	Midget II	190.000
1965	MGB 1800	240.000
1966	Midget MK II	220.000
1966	MGB 1800	280.000
1966	MGB GT	370.000
1967	Midget	280.000
1967	MGB	350.000
1967	MGB GT	450.000

NECKAR

1962	Europa Special	62.000
1963	Europa Special	74.000
1964	Europa 1200	87.000
1965	Europa 1200	115.000
1966	Europa 1200	130.000
1967	Europa 1200	170.000

OPEL

1962	Olimpia	50.000
1962	Rekord (4 p.)	100.000
1962	Caravan 1700	105.000
1962	Kapitan	50.0

UN
CARNET
OBLIGADO
EN
EL
AUTO-
STOP

No utilizar en descampado o de noche
Ne pas utiliser dans un lieu désert ou la nuit



C.I.E. MADRID

D. ALBERTO
ALVAREZ YNCHAUSTI

cuyas demás circunstancias personales figuran en archivo, ha hecho formal declaración de estar dispuesto a comportarse con la máxima corrección ante los señores propietarios o conductores de vehículos, cuya buena fe y deseo de ayudar al prójimo necesitado de transporte se suponen, en los que sea admitido graciosamente o bajo condiciones que no signifiquen retribución de servicios, con quienes colaborará en la resolución de posibles dificultades, ratificando su postura amistosa, si ello fuera necesario, ante las Autoridades gubernativas o judiciales.

Su alta educación cívica y su buena conducta habitual han sido acreditadas por la presentación de otras dos personas mayores de edad, con profesión y domicilio permanente.

Además, tiene particularmente contratada una póliza de seguro de accidentes, que figura unida a este carnet.

Expedido en Madrid, a 28 de Diciembre de 1967
Valedero hasta el 28 de Diciembre de 1968
Válido until el 28 de Diciembre de 1968
Valable jusqu'au 28 de Décembre 1968
Gültig bis

DIRECTOR DEL SERVICIO DE AUTO-STOP
CAMPING CLUB INTERNACIONAL DE ESPAÑA
EDIFICIO ESPAÑA MADRID 12
Firmado:





AUTOMOVILISTAS LLEVAR A TERCERAS PERSONAS EN SU VEHICULO CONOCIDAS O NO. ES UN DERECHO QUE NINGUNA PROHIBICION PUEDE ANULAR. PERO...
EVITE PELIGROS Y PIDA ESTE CARNET HASTA A SUS AMIGOS!

CARNET INTERNATIONAL DE AUTO-STOP
INTERNATIONAL HITCH-HIKING CARD
CARTE D'AUTO-STOP INTERNATIONAL
INTERNATIONALER AUTO-STOP AUSWEIS

CARNET INTERNACIONAL DE AUTO-STOP

Es sabido que desde hace años se ha generalizado la costumbre del auto-stop en las carreteras. Esta práctica, impuesta por los jóvenes, exige un cuidado comportamiento por parte del que la realiza, de modo que no cause molestias a quien desinteresadamente le presta un servicio. Para seguridad de éste, existe el «Carnet Internacional de Auto-Stop», expedido por entidades solventes, que garantiza la personalidad de su poseedor y tener contratado particularmente un seguro de accidente

Finanzauto Y SERVICIOS, S. A.

Autobuses y camiones **PEGASO** 

Furgones y camiones **SAVA AUSTIN** 

Carretillas elevadoras **HYSTER** 

Retroexcavadoras **JCB** 

Barredoras autopropulsadas **WAYNE**

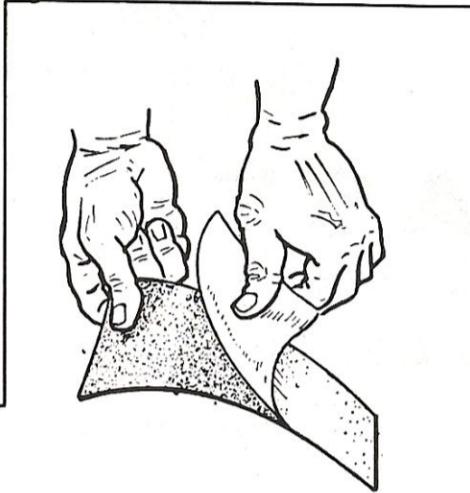
Tractores **SAVA - NUFFIELD**

Exposición y Recambios: Paseo de Colón, 29 - Teléfonos 16908 - 18865 SAN SEBASTIAN
Base de Servicio: Km. 455,700 N-1 - Teléfono 97345 (3 líneas) L A S A R T E
Plaza Gral. Mola, 1 - PAMPLONA - Libertad, 2 - VITORIA

ESPUMA QUE REDUCE EL RIESGO DE EXPLOSION

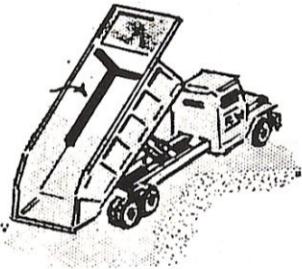
Se trata de espuma de poliuretano, según una fórmula especial desarrollada por Scott Paper y Firestone para rellenar los tanques de combustible de aviones y automóviles sin reducir la capacidad de los mismos. Elimina todo peligro de explosión e incendio cuando el tanque del avión es atravesado por un proyectil o el automóvil se estrella. Hasta ahora se había mantenido como un secreto militar USA; se espera que las empresas comerciales de aviación adopten en breve este sistema y que sea seguido por los fabricantes de automóviles. Actualmente ya se viene empleando en algunos modelos de competición.

Es un vehículo llamado scooter por su constructor y parece más a un patín de tres ruedas. Posee una batería de 12 voltios que le permite un recorrido de 24 Km.; el «Sprog», de fácil manejo, debería ser destinado a la señora para efectuar sus compras, a los hospitales, a establecimientos comerciales o a las fábricas de gran superficie.



PAPEL AUTOLUBRICANTE

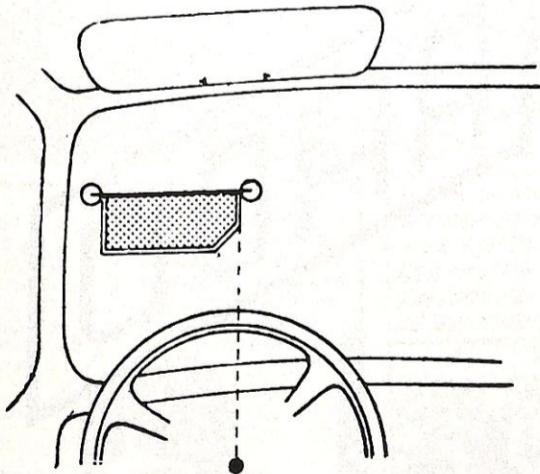
Papel pelable adhesivo por una cara y lubricante por la otra, diseñado por sugerencia de la US Steel que puede adoptarse a múltiples usos. En las esquinas de los volquetes para facilitar el deslizamiento de la carga. Actualmente, algunos camioneros lubrican estas máquinas con grafito.



PANTALLA ANTIDESLUMBRANTE

Una nueva pantalla antideslumbrante ha sido patentada como modelo de utilidad en España. Como su nombre indica, ha sido ideada para combatir los peligros del deslumbramiento nocturno en carretera, utilizando una película impresionada a un cierto matiz que, según se asegura, anula el deslumbramiento y proporciona al tiempo la máxima visibilidad.

Consiste en una pequeña pantalla semitransparente, que coloca con ventosas en el parabrisas por dentro, permite al conductor del automóvil protegerse de noche del deslumbramiento frontal de los faros oponentes por potente que éstos sean, al mismo tiempo que da suficiente visibilidad a su través.



Permite al conductor utilizar sus gafas habituales, en caso de que las use. Proporciona un descanso visual completo cuando hay que soportar faros y más faros que vienen en sentido opuestos: sus luces se ven como discos luminosos que ya no molestan.

La pantalla, en posición de descanso, se lleva horizontal, a la altura de la frente del conductor, que mira por debajo de ella y pasa inadvertida. De noche, en carretera, con un simple movimiento de la mano izquierda se abate vertical, y así defiende a los ojos de los resplandores y centelleos de los faros.

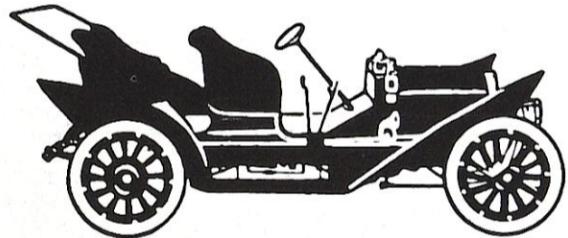
Durante el día, la pantalla no es necesaria y se retira, guardándose en su estuche.

CHASIS DE PLASTICO

Coche de plástico perfeccionado por la Bayer AG. Es de tipo monocasco, abarca un piso de poliuretano alveolar, emparedado entre dos capas de resina epoxi, más otros 48 componentes y piezas también de plástico de la misma empresa. Las únicas piezas metálicas del chasis son unos insertos empleados para montar los muelles. Característica protectora del coche lo es el hecho de que su fortaleza varía en sentido longitudinal, de modo que en caso de choque las secciones delantera y trasera cederán mucho más que la central.

UN NUEVO SCOOTER

Es un vehículo llamado scooter por su constructor y parece más a un patín de tres ruedas. Posee una batería de 12 voltios que le permite un recorrido de 24 km.; el «Sprog» de fácil manejo debería ser destinado a la señora para efectuar sus compras, a los hospitales, a establecimientos comerciales o a las fábricas de gran superficie.



MARPE

ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS DEL AUTOMOVIL

FAROS - PILOTOS - BOCINAS - BOBINAS - PRODUCTOS DE CONSERVACION - ENCENDEDORES - CABLES ANTIPARASITARIOS - ALFOMBRAS FUNDAS - CINTURONES DE SEGURIDAD - CENICEROS, ETC. ETC.

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

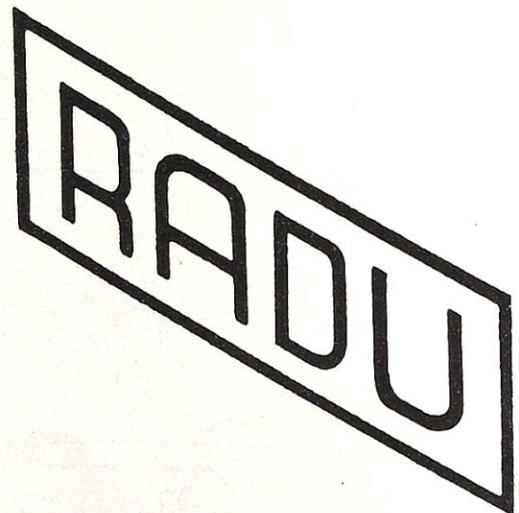
CASA DEL TURISTA

ARTICULOS DE VIAJE

Legazpi, 6

SAN SEBASTIAN

*Recambios
Accesorios*



DOMINGUEZ UGARTE

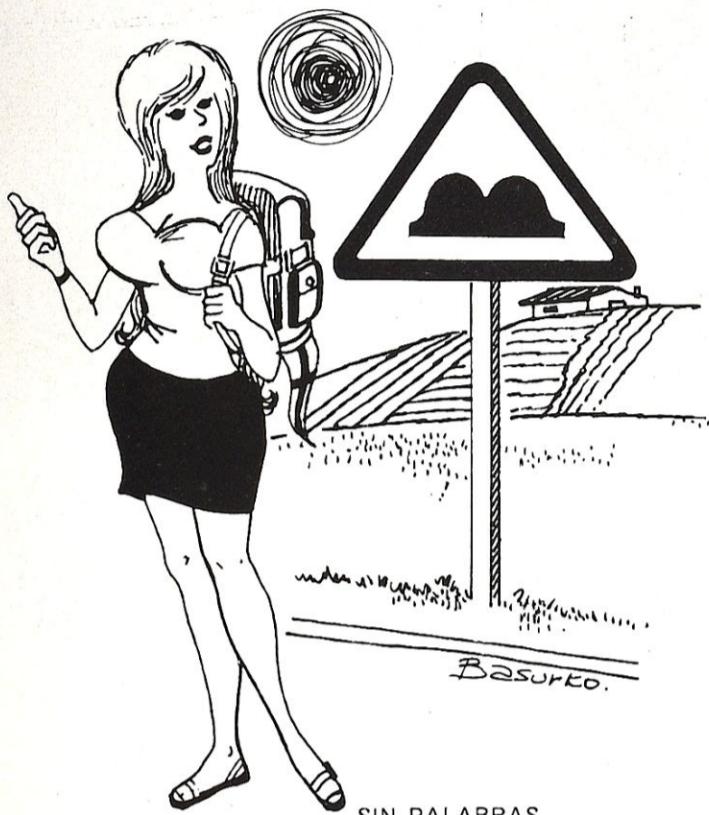
Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN



RUEDA EL HUMOR



SIN PALABRAS



—LO, SIENTO, BUEN HOMBRE... PERO SE LE ACABO SU «CÁMPING» CON «SOLARIUM»...

HOMBRES BOLIDOS

Por F. CASCAJO (1)



EN LA VIDA APASIONANTE DE LAS CARRERAS, YA SE SABE, LA MUERTE TOMA LA SALIDA HACIA SU META. LOS HOMBRES-BOLIDO, ENAMORADOS DEL VERTIGO, DE LA VELOCIDAD, DE SUS FIELES

...Y PELIGROSAS MAQUINAS, EJERCEN UNA DE LAS MAS FASCINANTES PROFESIONES DE NUESTROS DIAS.

ESTOY PREOCUPADO CON EL SEÑOR MONTI, PROCURA INFORMARTE DE CUANDO VOLVERA' DE PARIS

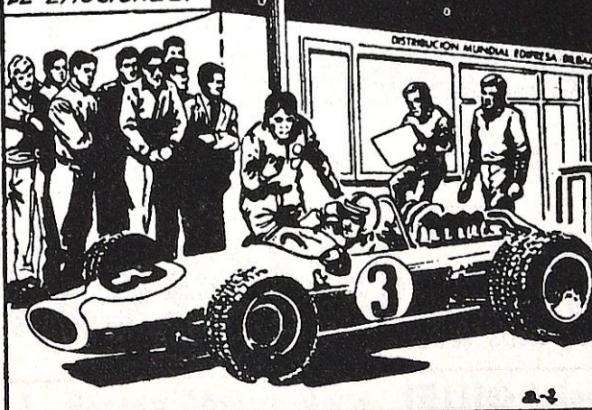
DESPREOCUPATE, Y METETE A FONDO, EL COCHE MARCHA MUY BIEN.



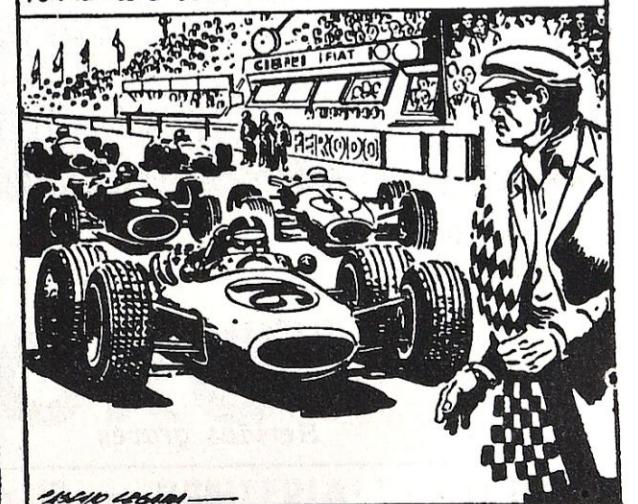
GRACIAS "PIETRO": TE PROMETO QUE ME PORTARE' COMO NUNCA. ADEMAS, CONOZCO EL CIRCUITO A CONCIENCIA Y PODRE SACAR "PARTIDO" DE VERDAD.

¡ESTUPENDO! YO POR MI PARTE TENGO LAS RUEDAS DE REPUESTO Y LAS HERRAMIENTAS CON LA PRECISION DE UN EQUIPO DE QUIROFANO.

POR FIN SE OLVIDAN LOS PROBLEMAS PERSONALES. EL COMPETIDOR ES FUERTE Y HA AFINADO LO MEJOR EN MECANICA Y EN VALOR DEPORTIVO. COMPETIRAN LOS MEJORES PILOTOS Y LOS AUTOMOVILES "FORMULA 1" MAS RAPIDOS DEL MUNDO. EL PUBLICO ESTA DESEOSO DE EMOCIONES.



LOS COCHES ESPERAN LA SEÑAL. CUATROCIENTOS MIL AFICIONADOS SOPORTAN AGLOMERACIONES, CALOR Y RUIDO POR VER CONSEGUIR EL TRIUNFO A SU FAVORITO.



JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A FEBRERO DE 1968

— MATRICULACIONES —

Vehículos	Fabricación nacional	Importación	Subasta	TOTAL
Camiones	57	2	—	59
Autobuses	4	—	—	4
Turismos	413	9	16	438
Motocicletas	28	—	2	30
Furgonetas, camiones	122	—	1	123
Remolques	3	—	—	3
Tractores	—	—	—	—
Semi-remolques	2	—	—	2
TOTAL				659

ULTIMA MATRICULA CONCEDIDA: la SS - 74.770
 » » » SS - 305 - R.

— PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS —

Varones	501
Hembras	66
SUMAN	567

— LICENCIAS DE CONDUCCION —

Varones	95
Hembras	9
SUMAN	104

— DENUNCIAS FORMULADAS —

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	2.324
Idem al Reglamento de Transporte	59
TOTAL	2.383

— ACCIDENTES DE CIRCULACION —

	Accidentes con víctima			VICTIMAS	
	Total	mortales	Sólo daños materiales	Total	Muertos
Zona urbana	7	1	—	8	1
En carretera	38	1	9	55	2
TOTAL	45	2	9	63	3

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Febrero de 1968

— VEHICULOS —

Turismos	309
Motos	13
Camiones	53
Furgonetas	85
Autobuses	6
Otros vehículos	9
TOTAL	475

TRANSFERENCIAS	457
RECONOCIMIENTOS	378
REFORMAS	38
BAJAS	62

ULTIMA MATRICULA: NA - 54.541.

— PERMISOS DE CONDUCIR —

Varones	2.296
Hembras	392
TOTAL	2.688

— LICENCIAS DE CONDUCIR —

Varones	173
Hembras	11
TOTAL	184

— ACCIDENTES —

Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Daños	Vehículos	N.º Accidentes
7	31	48	5	102	57

AEG



**tres letras
maravillosas...**

DISTRIBUIDOR:

ANTONIO MORO

SAN SEBASTIAN: Buen Pastor, 1 - Parque Amara, 4 • IRUN: Iglesia, 10 • RENTERIA: General Mola, 5

BANCO GUIPUZCOANO

FUNDADO EN 1899



CAPITAL (totalmente desembolsado) 253.882.500 PTAS.
FONDOS DE RESERVA 460.000.000 "

CASA CENTRAL; Avenida de España, 21 - **SAN SEBASTIAN**

Agencias Urbanas: Zabaleta, 23 y 25 (Barrio de Gros)
Alameda de Calvo Sotelo, 10
Avda. de Zumalacárregui, 13 (Antiguo)

SUCURSALES:

MADRID: Avenida de José Antonio, 22	Agencias Urbanas: Joaquín García Morato, 19 Goya, 85 San Bernardo, 122 Carmen Sánchez Carrascosa, 5 Capitán Cortés, 8
BILBAO: Calle Banco de España, 2	Agencias Urbanas: Gran Vía, 2 Gregorio Balparda, 43 Obieta, 2 (Desierto-Erandio) Avda. del Ejército, 21 (Deusto) Carretera Munguía s/n (Derio)
BARCELONA: Ronda de San Pedro, 13	Agencias Urbanas: Aragón, 288 Assahonadors, 35 Fontrodona, 1
PAMPLONA: Paulino Caballero, 4	
VITORIA: Postas, 15	

SUCURSALES:

Andoain, Arechavaleta, Azcoitia, Azpeitia, Baracaldo, Basauri, Beasain, Cestona, Deva, Eibar, Elgoibar, Fuenterrabía, Hernani, Hospitalet de Llobregat, Irún, Molins de Rey, Mondragón, Motrico, Oñate, Oyarzun, Pasajes, Placencia de las Armas, Rentería, Segura, Sodupe-Güeñes, Tolosa, Torrelaguna, Vergara, Villabona, Villafranca de Oria, Zarauz, Zumárraga y Zumaya.

(Aprobado por el Banco de España con el número 6.297)



Servicios que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa pone a disposición de los señores socios

Documentos para el paso de fronteras

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa es el único organismo autorizado en esta región para expedir la documentación que precisan los automóviles incluidos remolques, motoras, etc. (Carnets de Passajes en Douanes) para circular libremente por el extranjero.

Servicio del Seguro Mutuo de automóviles

Servicio del Seguro Mutuo de los automóviles de sus asociados (Turismos, camiones, motos) a través de su **Mutualidad Oficial «MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL»**.—Ventajas propias de la modalidad mutualista.—Extornos o devoluciones de prima a final de año, que por el momento alcanzan hasta el 40 %, según los casos, sobre el importe de la prima neta abonada el año anterior.— Validez de su póliza en toda EUROPA.— Asegura todos los riesgos en forma combinada o aislada.— Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.— Cláusula especial de arbitraje a favor del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

SEGURO DE OCUPANTES DE VEHICULOS: Seguro complementario al del automóvil que cubre tanto a los pasajeros (incluidos propietario y familiares) como al conductor y asalariados en accidentes del automóvil asegurado.

De gestión

Matriculación de automóviles — Transferencias de propiedad de los mismos — Cédula de identificación fiscal — Patente complementaria — Permisos de conducir — Duplicados de estos y de los permisos de circulación — Revisión de permisos de conducir — Impuesto municipal sobre circulación de vehículos — Visado de Tarjetas de Transportes — Canon de coincidencia.

Carnet de asistencia Internacional

De uso en viajes en automóvil por el extranjero y mediante el cual le es anticipado al automovilista el importe de los gastos extraordinarios que se le puedan presentar como consecuencia de accidente o avería; hospital o clínica; honorarios de abogado como consecuencia de accidente; repatriación de los ocupantes del vehículo accidentado; etc., etc.

Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación

A cargo de competentes letrados. (Consulta diaria de 12 a 1 del mediodía en el domicilio social).

Escuela de conducción

Para los señores socios y sus familiares, a cargo de competentes profesores y con moderno material docente.

Disposiciones Oficiales

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa tiene siempre a sus señores socios al corriente de cuantas disposiciones pueden interesar a los propietarios de coches evitando de este modo, que, por no haber tenido oportuno conocimiento de las mismas, lleguen a incurrir en responsabilidad.

Hoteles recomendados

El Club cuenta con un servicio de Hoteles recomendados que son los mismos que figuran en la lista de Hoteles del Real Automóvil Club de España.

Itinerarios y otros informes

Facilita cuantos datos se le soliciten sobre viajes en automóvil.
Itinerarios - Distancias - Estado de carreteras. Como igualmente, información acerca de hoteles, paradores, etc.

Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa mantiene correspondencia con todos los Automóvil Club nacionales y extranjeros y nuestros socios pueden beneficiarse de la utilización de sus servicios, sin otro requisito que la presentación previa de la «Tarjeta de socio» del año en curso.

Boletín Oficial de Información

Edita la Revista «EL AUTOMOVIL», que distribuye mensual y gratuitamente entre sus señores socios.

Economía que representa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa

La Gestión de todos los precedentes servicios los efectúa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa **completamente gratis**, sin otra obligación por parte de sus asociados que el pago de una cuota mensual de **veinticinco ptas. Cuota de entrada 100 ptas.**



una completa organización para vd.

Todo usuario de vehículo precisa una asistencia en el momento y lugar en que surja la causa. La completa red asistencial de **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL** le acompañará siempre por toda España. Y además, en sus desplazamientos por Europa encontrará la asistencia de **MUTUA** incluidos los países de Europa Oriental, Asia y Africa ribereños del Mediterráneo.

El **REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA**, a través de su aseguradora oficial **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, especializada en el seguro de vehículos, está en condiciones de ofrecerle esta completa organización asistencial.

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

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



Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL CLUB AUTOMOVIL DE GUIPUZCOA

