

El Automovil Club



VASCO
NAVARRO

2ª EPOCA - N.º 64

JUNIO 1973



Basta con ser cliente nuestro



Crédito sin avales

¡Hasta 100.000 Ptas.!

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

de ahorro en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA.

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

CREDITO SIN AVALES, así de sencillo

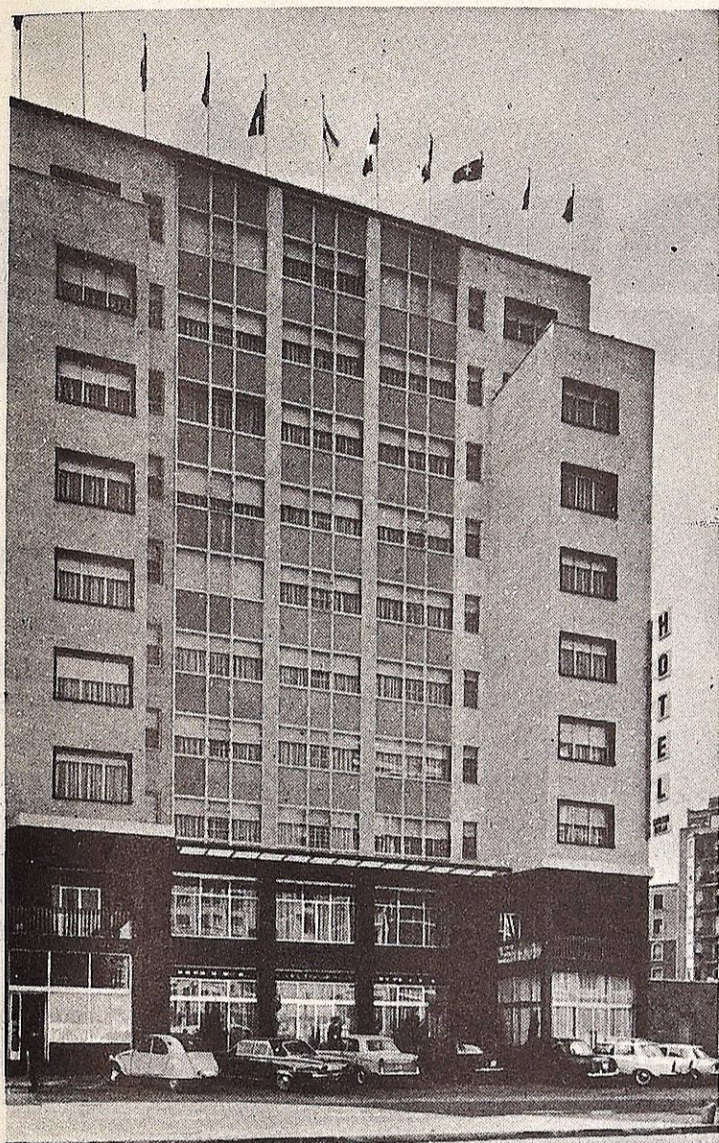
CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

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

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

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



ISLAS CANARIAS

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

PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

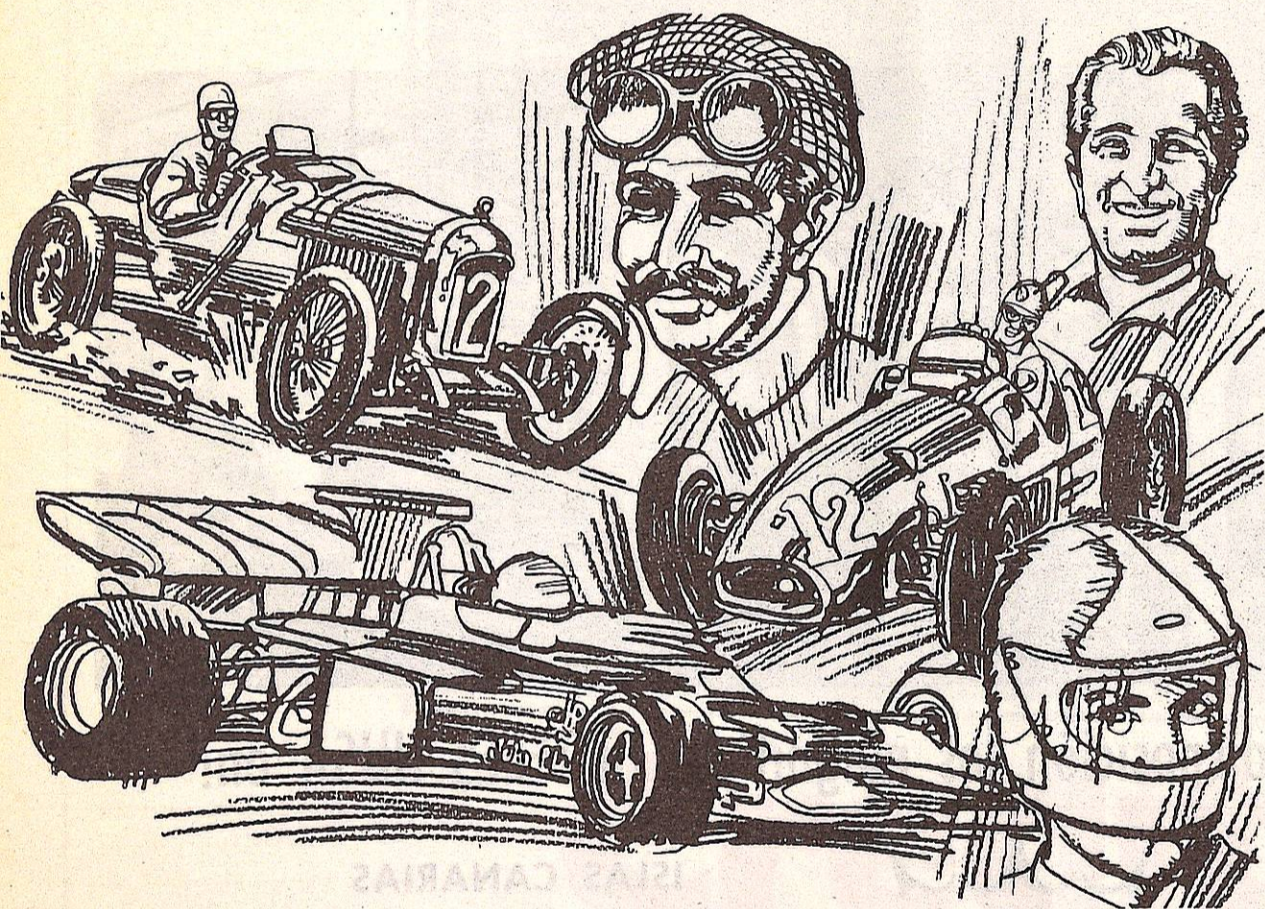
OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4

TEL. 2311005 - TELEX. 27521

CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

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

El poder de la experiencia

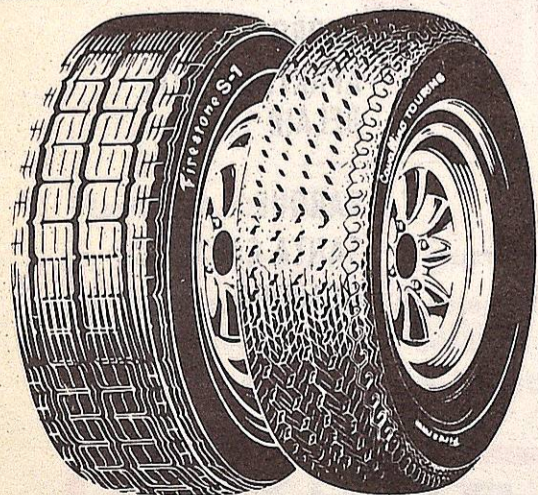


Este es «el poder» de las 5 Radiales Firestone

Firestone no fabrica por capricho cinco modelos distintos de radiales para turismo. Su larga experiencia le ha enseñado que cada conductor y cada coche tienen diversas exigencias, que no se cubren con un solo modelo de neumático. Por eso Firestone fabrica cinco radiales, para que el automovilista pueda elegir el que mejor le va a él y a su coche. Este es «el poder» de Firestone.

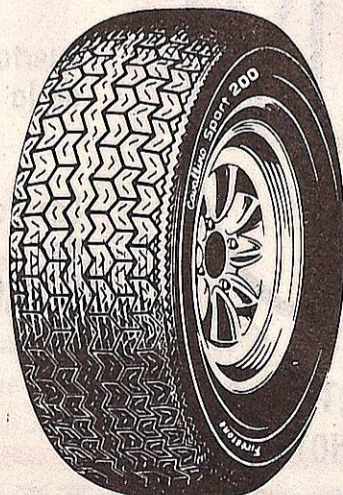
Hablando de radiales..., sólo Firestone tiene cinco modelos distintos. Y, además, todos ellos con o sin cámara.

Cavallino
Firestone



S-1
(cincho de acero)
alto kilometraje

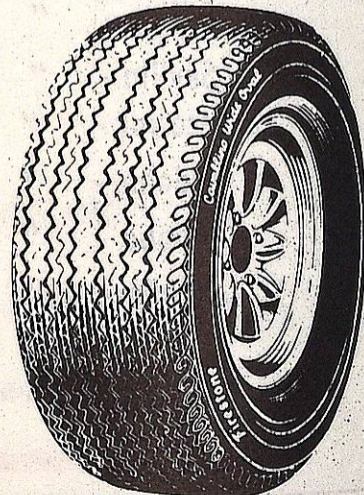
TOURING
conducción normal



SPORT 200
conducción deportiva

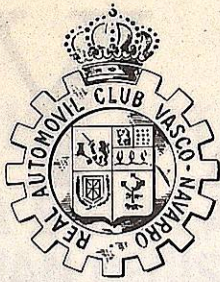


TOWN & COUNTRY
especial todo terreno



WIDE OVAL
coches gran performance

5 Radiales - Este es «el poder» de Firestone



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

Respuestas	3
VIZCAYA - NAVARRA - ALAVA	4-5
Los accidentes disminuyen	6
Información del Club	9
Uno de los problemas de nuestro tiempo	11
Los españoles prefieren el coche al teléfono	12
El "boom" de los "todo terreno"	13
El vehículo de ocasión en España	15
Programa de expansión para British Leyland	17
Pasó el invierno	18
La pluma de oro	20
Rally femenino "Gran Premio Cuenca de Deva"	22
El tributo a la competición	23
III Subida a Badostain	23
Penalización por puntos	25
El Seat 132	26
USA a favor de los compactos	29
Novedades	31
Los cinturones de seguridad	33
Conductor un tranquilizante de menos	34
Noticias	36
Rueda el humor	39
Crucigrama	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa	40
Tráfico en el mundo	40

Difusión media en el último control:
14.102 ejemplares.

Tirada del número de Mayo
15.300 ejemplares.



DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º Izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray

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

Navarra

PAMPLONA

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

Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo

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

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 20 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

RESPUESTAS

La sugerencia que en el número de mayo se hacía por uno de nuestros asociados a fin de encontrar una solución al grave problema que amenaza a todas las ciudades, que como la nuestra, tiene un pequeño perímetro y por el contrario una gran densidad de vehículos, ha tenido eco entre los restantes asociados.

Y las opiniones son diversas. Efectivamente el cubrimiento del río Urumea no puede agradar a todos, puesto que la imagen de su actual curso caracteriza a la ciudad en cierto modo.

La verdad es que sobre el río Urumea se ha hablado mucho. Recordamos otra sugerencia en el sentido de construir un voladizo a fin de conseguir una mayor amplitud de calzada para recoger la circulación de la variante.

Es encomiable la preocupación de estos donostiarras que ante los problemas que se avecinan tratan de encontrar soluciones.

Sin embargo quienes elevan su voz en defensa de dejar las cosas como están y pidiendo al mismo tiempo que lo que fue río con aguas cristalinas y cobijo de una gran familia piscícola, vuelva a su ser natural, lo hacen conscientes de que el sacrificio de una imagen tampoco va a resolver plenamente el problema impuesto por el automóvil.

Puede haber otras soluciones y de verdad que acogeríamos con mucho agrado que nuestros queridos asociados intervinieran en esta encuesta, aportando sus ideas.

En este número publicamos dos opiniones. Valiosas ambas porque centran el problema en dos posturas.

Como portavoz principal del automovilista, el Automóvil Club Vasco-Navarro tiene abiertas sus páginas para que con la colaboración de todos, las personas responsables de encontrar una solución a problema tan complejo, conozcan las diversas sugerencias, aquí planteadas.

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



VIZCAYA

Las autoridades vizcaínas, principalmente las relacionadas con el tráfico, han estado preocupadas y, ahora, respirarán tranquilas. La temida "operación retorno" ha resultado un éxito, total, rotundo, como en la mayoría de las carreteras españolas.

Quizá haya que buscar las razones, que son varias e importantes. Vayamos por orden cronológico.

El Jueves Santo, dos accidentes de automóvil supusieron tres vidas humanas. Esto, quizá, sirvió de aviso a los conductores. Pocas alegrías y mucha prudencia.

La segunda razón, también importante, consistió en que el regreso se dividía en dos jornadas. Unos, tuvieron que volver el mismo domingo, porque el lunes debían incorporarse al trabajo, otros, tuvieron más suerte, y pudieron prolongar sus "mini-vacaciones" un día más, por lo que iniciaron el regreso el lunes, día 23.

La Guardia Civil de Tráfico extremó su despliegue de fuerzas y también el cuidado de los "puntos negros", por el riesgo de accidente que pudieran ofrecer; así como en los lugares en los que los taponos suelen darse con demasiada frecuencia, es decir, puertos de montaña y cruces en los que las preferencias de paso podían originar algún trastorno.

Por otro lado, esa magnífica institución con que contamos en Vizcaya, y que ya se ha hecho extensiva a las provincias limítrofes, la DYA, o Asociación de Ayuda en Carretera, desplegó todos sus efectivos: nueve ambulancias y 43 vehículos, recorriendo nuestras carreteras, e, incluso, las de las provincias que nos rodean, con el doctor Usparicha al frente.

Estas tres razones han sido las que han logrado lo que hoy día se puede considerar un auténtico milagro.

Dejemos que sea el propio doctor Usparicha, quien nos relate el desarrollo de la "operación retorno".

—Vaya por delante, que ha constituido un éxito rotundo. La Guardia Civil y nosotros no hemos hecho más que cumplir con nuestro deber. ¿Qué voy a decir ahora de la Guardia Civil de Tráfico, que no se haya dicho ya? Ellos están "allí", y eso es suficiente y lo verdaderamente difícil. Pero destacaría un hecho importante: Se ha visto un enorme, un sorprendente sentido de la responsabilidad en todos los conductores. Esto es muy importante.

—¿Muchos accidentes?

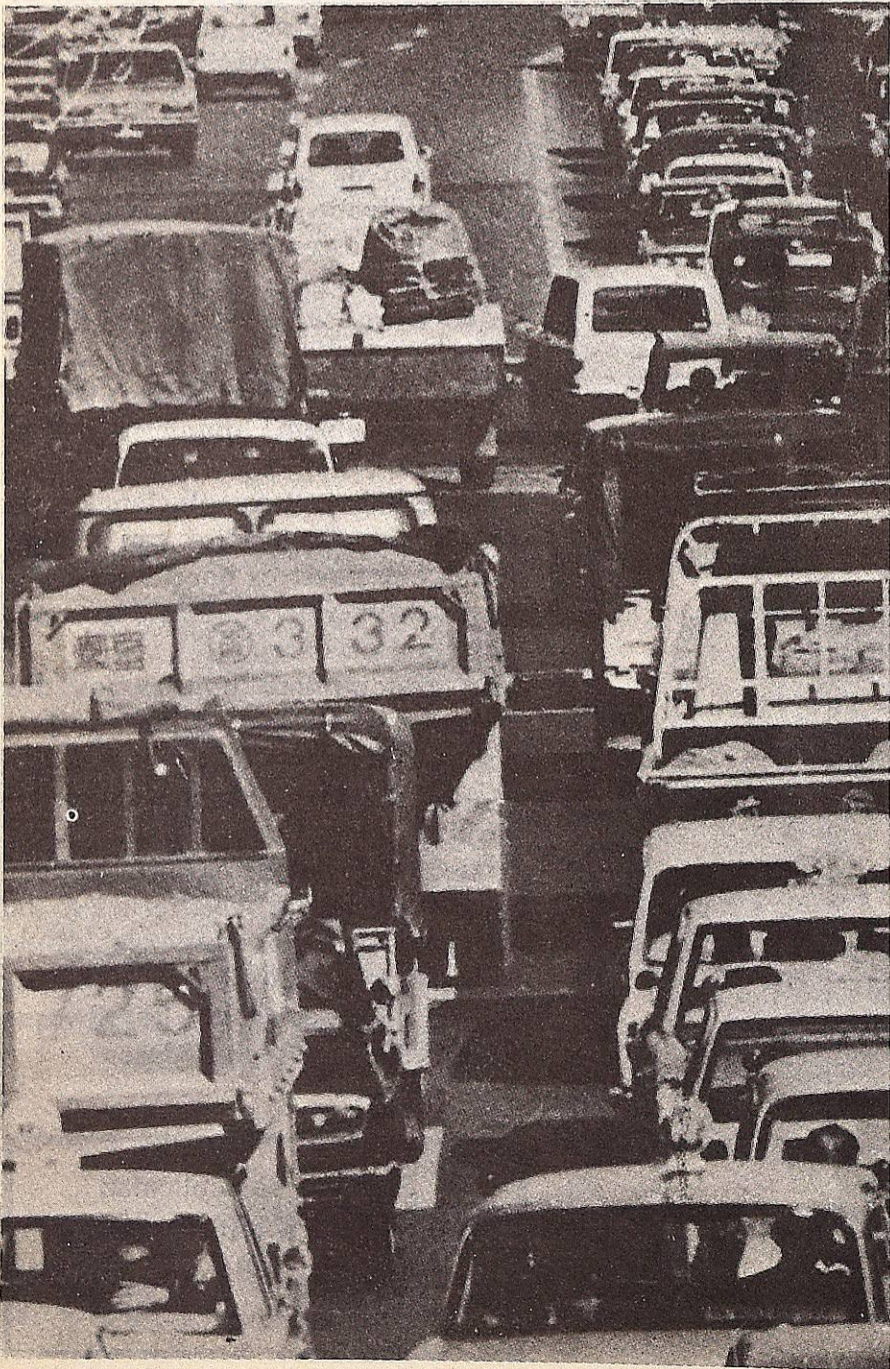
—Los ha habido, naturalmente, pero todos de escasa importancia. A lo sumo, heridos leves y las consiguientes abolladuras en las carrocerías de los coches. Nuestras ambulancias funcionaron, pero como medida de precaución, pues ninguno de los heridos revistió gravedad. Me estoy refiriendo al domingo, que, además contó con la "colaboración" de la lluvia. Hubo golpes en cadena y algún derrapaje, pero de escasa importancia.

—¿Taponos?

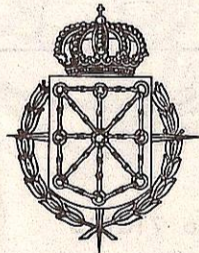
—No, no los hubo. Se temió que esto sucediera en los puertos de montaña, que dan acceso a la meseta, pero se distribuyó muy bien el tráfico y, aunque se observó una notable densidad no hubo trastornos; sólo se circuló más lento.

—¿El lunes?

—El lunes siguió la misma tónica que el domingo, aunque



NAVARRA



Siguiendo el ejemplo de algunas ciudades españolas, Madrid y Córdoba, entre otras, nuestra ciudad tiene en proyecto incluir en la plantilla de agentes Municipales a la mujer. Sería absurdo el negar los logros de las féminas en lo que a promoción social se refiere, Gerentes de Empresa, Abogados, Alcaldes y las más variadas funciones han entrado a formar parte del trabajo de la mujer. Su capacidad, aún en servicios que siempre se han considerado no aptos para ellas, se va poniendo de manifiesto día a día en fábricas y despachos. Con todo esto por delante, no es raro pues, que la profesión de agente municipal sea un logro más de la mujer.

Pero lo que no se puede olvidar es que en Pamplona las futuras agentes de circulación vienen a ocupar el lugar que los hombres, por circunstancias económicas, bajos sueldos, por la posibilidad de obtener trabajo más remunerado y con más amplias posibilidades de futuro en cualquier empresa, no han querido aceptar. Ha sido, pues, una salida de emergencia de nuestro Ayuntamiento ante la imposibilidad de cubrir una plazas necesarias para el ordenamiento de la circulación.

A nadie se le ocultan los complejos problemas que la circulación lleva consigo en nuestra ciudad. Navarra tiene concentrado su parque automovilístico en la Capital. Al no poseer, como Guipúzcoa o Bilbao, ciudades con un núcleo urbano amplio y de un alto nivel económico (Tolosa, Baracaldo, etc.), el contingente de vehículos se centra en Pamplona. Las matriculaciones aumentan día a día y los problemas de aparca-

LA "OPERACION RETORNO", UN EXITO SIN DUDA, HA SIDO LA MAS DIFICIL DE CUANTAS SE HAN REGISTRADO EN LA HISTORIA DE LA CIRCULACION EN VIZCAYA

LA DYA Y LA GUARDIA CIVIL DE TRAFICO PILARES DE UN FELIZ REGRESO.

con mejor suerte, pues hubo menos golpes, y, por ende, menos heridos.

—¿A que se limitaron sus actuaciones?

—Casi todas a auxilios mecánicos. Muchos salen a la carretera con el coche en malas condiciones, y luego sufren las consecuencias.

—¿Ha sido esta la "operación retorno" de mayor volumen?

—Sí, sin duda. Hay que tener en cuenta que el puente festivo era largo, y que el parque móvil ha aumentado considerablemente.

—¿Cuántos vehículos han utilizado para sus servicios?

—El domingo, cuarenta y tres; el lunes, veinticuatro.

—¿Lo más destacado?

—Repito, la responsabilidad de los conductores, y el celo extraordinario de la Guardia Civil de Tráfico.

Y la modestia, el silencio y la abnegación, que siempre ha caracterizado a los miembros de la DYA no les permite incluirse...

DINO

AGENTES FEMENINOS EN NUESTRA CIUDAD

miento, fluidez de Tráfico y todo lo que esto representa lleva la misma línea ascendente.

No es difícil imaginar a una mujer dirigiendo con energía la circulación en las horas punta. Lo que parece más difícil, quizás, por la falta de costumbre, es ver a una joven señorita enfadándose seriamente con un conductor que se ha saltado un semáforo.

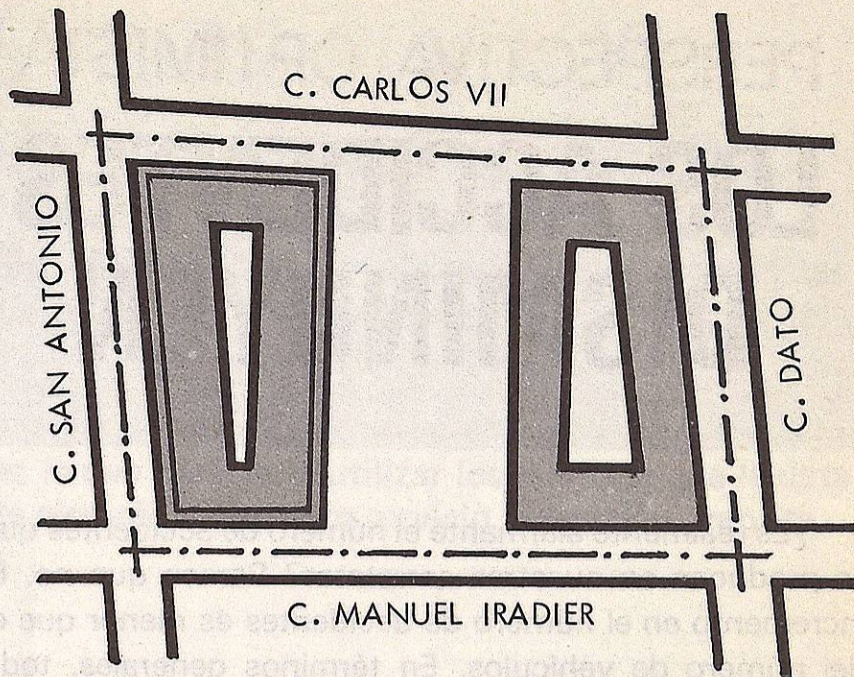
Nuestra forma de ser, con respecto a la mujer, de siempre nos hemos considerado superiores a ellas, nos puede llevar a la discusión en terrenos que las agentes municipales por su preparación dominan más que el conductor más experimentado. Por otro lado se nos hará demasiado duro el soportar la reprimenda de una mujer a cuya autoridad debemos estar sometidos.

Estas consideraciones no se refieren solamente a los conductores, son válidas también para los peatones, puesto que ellos son, asimismo, parte fundamental de la circulación.

Falta algún tiempo para que las mujeres entren en servicio y formen parte de ese mundo cada día más complicado del tráfico. Los corros de curiosos que en los primeros días rodearán a nuestras agentes, esperando, sin duda, más sus fallos que sus aciertos dejarán paso a la indiferencia, porque, no lo duden, la constancia y el afán de superación de la mujer les llevarán a una perfección casi absoluta en su tarea.

Por otro lado, en este mundo del tráfico, lleno de problemas y de disgustos, no viene mal una sonrisa femenina. Las multas con sonrisa de mujer y, a lo mejor, con minifalda, parecerán menos multa.

XABIER



ALAVA

POLIGONO DE AMARICA:

APARCAMIENTO EN SUPERFICIE PARA 4 FILAS DE VEHICULOS.— ¿SE CONSTRUIRA UN APARCAMIENTO SUBTERRANEO EN EL MISMO LUGAR?

El Polígono de América de nuestra ciudad, delimitado por las calles Carlos VII, Dato, Manuel Iradier y San Antonio, ha sido tema de comentario desde hace varios años. La pregunta que se hace el público referente al mismo, es la siguiente: ¿Por qué no se ha iniciado en él el proyecto aprobado desde hace varios años? Veamos desde cuando podían haberse comenzado las obras: El Plan Parcial de Ordenación de la Manzana de América, o Polígono número 30 (la ley por la que se regirá cuanto se haga en este Polígono) fue aprobado en sesión extraordinaria del Pleno Municipal, en 6 de abril de 1966, y definitivamente por el Ministerio de la Vivienda, el 24 de octubre de 1967.

Pero como sobre cualquier Polígono, dada la conformidad del Ministerio de la Vivienda, se comienzan casi inmediatamente las obras de derribo, explanación, etc., y en el de América no se ha realizado nada hasta la fecha, surgen múltiples comentarios respecto a este lugar privilegiado de nuestra ciudad.

En este Polígono que cuenta con una superficie de 16.350 metros cuadrados (13.091 para viviendas, y 3.259 metros cuadrados para viales), se construirán dos grandes grupos de viviendas, edificaciones de tipo rectangular, una próxima a Dato y la otra próxima a San Antonio. Serán bloques cerrados con grandes patios interiores. Separando estas edificaciones (como muestra el grabado) está prevista una amplia calle de 47,50 metros de anchura. Es este terreno el caballo de batalla, el que ha paralizado todo tipo de obra en el Polígono que nos ocupa. Resulta que algunos propietarios de los terrenos, creen que tienen derecho al subsuelo del mismo, deseando construir allí un aparcamiento subterráneo privado para su explotación. El Ayuntamiento no está de acuerdo con esta decisión, y para comprobar lo que puede existir de realidad en la petición de los propietarios, hemos visto el Plan Parcial, el cual no dice nada a este respecto. El mencionado Plan Parcial confirma solamente un aparcamiento en superficie, tipo batería, para cuatro filas de vehículos, con dos aceras laterales de cuatro metros de anchura cada una para peatones. Esto fue confirmado por el Ministerio de la Vivienda, en su aprobación de octubre de 1967, sin aludir para nada al aparcamiento solicitado por los propietarios.

Por tanto, el Polígono de América llevará un aparcamiento en superficie. Ello nos alegra porque es algo que interesa a nuestra ciudad, ya que (como en otras muchas) no andamos sobrados de espacios libres para dejar nuestros vehículos. En cuanto al aparcamiento subterráneo parece ser que no existe obstáculo para que el día de mañana el Ayuntamiento autorice su construcción, pero por concesión administrativa, y previo pago del canon correspondiente.

Y esta es la razón por la que el Polígono de América no haya experimentado ningún cambio desde su aprobación hace un buen número de años. Las posturas del Ayuntamiento y propietarios, no coinciden. ¿Qué solución se aplicará? De momento compás de espera para un Polígono que ha dado mucho que hablar.

JUAN CARLOS

PERSPECTIVA OPTIMISTA LOS ACCIDENTES DISMINUYEN

¿Es realmente alarmante el número de accidentes que se producen en nuestras carreteras? Parece que no. El incremento en el número de accidentes es menor que el del número de vehículos. En términos generales, todo hace contemplar el futuro con ojos optimistas.

Cabe considerar que, en 1955, cuando comenzó el "boom" automovilístico, de cada mil vehículos noventa sufrían accidentes. Ahora, la proporción es de sólo 20 accidentes por cada millar de automóviles. En términos absolutos, la cifra habrá crecido, pero proporcionalmente es cada vez menor.

¿A qué se debe este descenso proporcional en el número de accidentes? Puede pensarse, en primer lugar, que los automóviles son cada vez más rápidos y más seguros. La seguridad es una de las mayores preocupaciones de los fabricantes, que consagran al capítulo grandes sumas de dinero.

En segundo lugar, gran parte de los inexpertos conductores de antaño han desaparecido. Hoy el automovilista es más responsable, conoce perfectamente el Código y está familiarizado con el automóvil casi desde la niñez, lo que le convierte, en su momento, en un conductor más seguro.

A todo esto cabría añadir las constantes mejoras públicas realizadas: carreteras, autopistas, señalización, etc. Todos aportan - o pueden aportar su cooperación para una disminución en el número de accidentes.

EL CONDUCTOR, CLAVE FUNDAMENTAL

Se ha repetido en muchas ocasiones que el culpable del 90 por ciento de los accidentes es el conductor, no el vehículo ni las circunstancias imprevistas. Por eso creemos que, cuanto más familiarizados estemos con el coche, menos accidentes se darán en nuestras carreteras. Al automóvil se le debe cuidar, dándole el trato adecuado.

De ahí nuestro optimismo para el futuro. Suponemos que bastará una mayor familiaridad con el automóvil y todo lo que representa para lograr una importante reducción en los accidentes.

Por lo demás, parece inevitable que algunos irresponsables, desafiando toda normativa, sigan cometiendo locuras en cuanto tienen un volante entre las manos. Afortunadamente, son los menos.



AUSTIN VICTORIA

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

LLAMADA A NUESTROS SOCIOS

ESTA EN MARCHA LA CAMPAÑA DE PROMOCION DE NUEVOS ASOCIADOS

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

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

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

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

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

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

A los socios que aporten nuevos asociados se les concederá:

1 nuevo socio: Placa metálica con el escudo del Club para su coche

5 nuevos socios: Emblema de plata del Club para solapa

10 nuevos socios: Emblema de oro del Club para solapa

Nuestras Oficinas:

SAN SEBASTIAN
Plaza Oquendo - Telf. 41 1529

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

PAMPLONA
Navarro Villoslada, 1 - Telf. 23 7968

BILBAO
Bandera de Vizcaya, 2
Telf. 24 9864

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

EIBAR
Bidebarrieta, 4, 1.º - Telf. 71 3713

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

BEHOBIA
Frontera - Telf. 61 7496

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicitud de ingreso

Dn.

de profesión

con domicilio en

calle o plaza..... n.º..... Telf.....

cuyo carnet de conducir caduca el de..... de 197

nombre y apellidos de la esposa.....

cuyo carnet de conducir caduca el de..... de 197

desea ingresar como Socio del Real Automóvil Club Vasco-Navarro aceptando su Reglamento.

..... de..... de 197

(firma)

Presentado por el Socio n.º..... Dn.....

..... de.....

(localidad)



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

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

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

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

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

Seguros

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

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

Asistencia Internacional

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

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

Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

Revisión Médica

Revisión médica para permisos de conducir. (Clases A1 - A2 y B).

Delegaciones

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

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

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

Adquisición automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.

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

Escuela de Conducción

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

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

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



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

TARJETA POSTAL

A
franquear
en
destino

REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO

Apartado n.º 29 F. D.

SAN SEBASTIAN

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

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

INFORMACION DEL CLUB



EL SERVICIO DE FINANCIACION DE AUTOMOVILES

De este Real Automóvil Club Vasco-Navarro, recuerda una vez más a sus socios, que sin contraer ningún compromiso, siempre que tengan intención de adquirir algún automóvil de turismo o furgoneta financiados, pueden hacernos la oportuna consulta en la seguridad de que les serán concedidas las mayores atenciones facilitándoles la información que precisen, en las diversas modalidades en que pueden financiar sus vehículos.

AVISO A PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO

El próximo día 30 de Junio finaliza el plazo para el abono del Segundo Trimestre del Canon de Coincidencia.

Con tal motivo se ruega a los socios propietarios de vehículos de Servicio Público, encarguen el pago del Canon a la mayor brevedad a fin de evitar los récaros correspondientes.

NUEVO SERVICIO PARA LOS SOCIOS DEL R.A.C.V.N.

Grúas MAIZ, de Bilbao, con teléfono 350792 ha ofrecido su colaboración a los socios del Club, con un descuento del 20% sobre sus tarifas. Los socios que precisen servicios de remolque, pueden llamar al indicado teléfono, presentando su tarjeta de socio del Club en el momento de hacer los abonos correspondientes.

GRUAS MAIZ - Tel. 350792 - BILBAO

AVISO IMPORTANTE

Dado el auge adquirido en los servicios que el Club presta a los señores socios, y en beneficio de los mismos, recomendamos encarecidamente que al solicitar dichos servicios se sirvan presentar la TARJETA DE SOCIO del año en curso.

Muchas gracias

APARCAMIENTOS

No somos media docena, sino más los paseantes que dábamos la vuelta a los puentes del Urumea y decimos "dábamos", porque dejando a un lado la vergüenza del paseo que está intransitable aunque esto pudiera tener arreglo "va un suponer", lo que al parecer no tiene arreglo es el extraño perfume que, fuera de las horas de pleamar nos prodiga el pobre Urumea convertido en poco menos que en cloaca.

Por nuestra parte, el cubrirlo y convertirlo en jardines, más bien nos parece un sueño, y si además nos quedaba resuelto (y qué duda cabe) el problema de aparcamientos, esto sería aún mayor sueño.

A nuestro corto entender, no vemos otra solución viable al ingente problema de aparcamiento que se nos viene encima y ésta, con dos plantas sería total.

A decir verdad, esta solución de cubrir el Urumea, hacer dos plantas y en la cubierta jardines, paseos y parques infantiles, se la expusimos hace dos años a nuestra tertulia de amigos y... bueno, no quiera Vd. saber lo que allí pasó. Hasta uno de ellos llegó a decirnos: "si enterramos el Urumea y le ponemos flores encima, no puede faltar una monumental lápida "Aquí yace el Urumea etc. etc., (en castellano "Agua clara")".

La triste realidad es muy otra. Y es que, el agua clara de este río que lleva su nombre, murió hace bastantes años y que, toda la humanidad yacemos un poco víctimas del progreso, porque si bien el progreso es maravilloso, en no pocos aspectos nos presenta el reverso de la medalla.

Desde esta nuestra revista del Automóvil-Club que ha tomado la iniciativa en su núm. anterior, y ya que tan amablemente nos brinda la ocasión, interesamos la opinión de los lectores exponiendo los pros y los contras de esta idea, o bien aportando otras ideas más viables para la total solución de aparcamientos.

ANGEL A. GARCIA

NECROLOGICAS

Debemos registrar el fallecimiento de nuestro socio don José Querejeta Añorga, industrial que fue durante muchos años alcalde de Urnieta. A sus familiares, en especial a su viuda e hijos les enviamos la expresión de nuestro pesar.

Igualmente debemos hacer constar el fallecimiento de nuestro asociado don Nicolás Izquierdo Izquierdo. A sus familiares les acompañamos en el dolor por tan irreparable pérdida.

En el mes de mayo falleció en nuestra ciudad don Eugenio Resusta Olañeta, socio de nuestro club. A sus familiares les enviamos nuestra más sentida condolencia.

MOTORES FUERABORDA

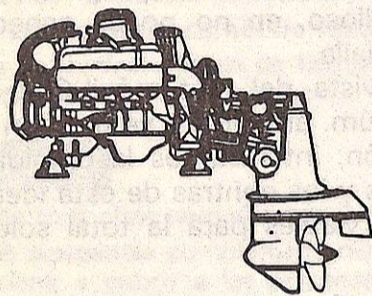
Johnson

**GAMA MOTORES
INTRABORDA**

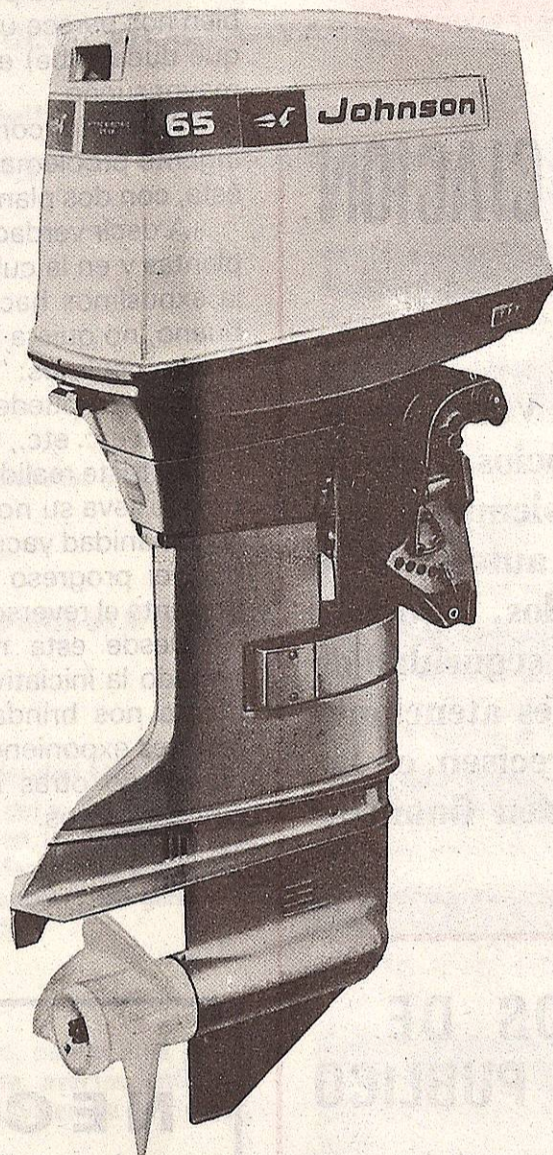
O M C

90 - 100 - 120 - 140

165 - 225 Y 245 HP



RAPIDO, SEGURO, SILENCIOSO

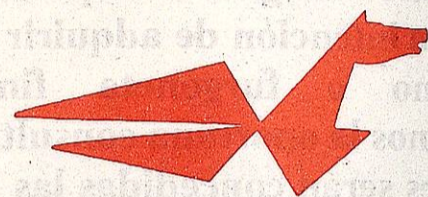


**GAMA MOTORES
FUERABORDA**

2 - 4 - 6 - 9½ - 20

25 - 40 - 50 - 65

85 - 115 - 135 HP



**JOHNSON LE LLEVA
PERO
TAMBIEN LE TRAE
A PUERTO**

¡TODA!

LA COSTA VASCA ATENDIDA

GUIPUZCOA

POR

VIZCAYA

Motonáutica

ETURA

C/. SALUD, 12

TFNOS. 41 76 21 - 42 12 26

SAN SEBASTIAN



HIJOS DE LORENZO SANCHO, S.A.

ALDA. URQUIJO, 59 - TFNO. 318820

BILBAO - 10

TODO TIPO DE EMBARCACIONES EN FIBRA Y MADERA: - YATES - CRUCEROS DE VELA - LANCHAS RAPIDAS - EMBARCACIONES DE PESCA - SERIES OLIMPICAS A VELA - BOTES - CHINCHORROS - PIRAGUAS - EMBARCACIONES NEUMATICAS - MOTORES CENTRALES - REMOLQUES - CABOS - ACCESORIOS NAUTICOS - TRAJES DE AGUA Y COMPLEMENTOS PARA LA NAUTICA DEPORTIVA.

UNO DE LOS PROBLEMAS DE NUESTRO TIEMPO

Aprovecho la invitación que se hace a los lectores de la Revista del Real Automóvil Club para permitirme unas modestas consideraciones sobre el tema Aparcamientos y más concretamente a la pregunta fundamental formulada: ¿Dónde metemos los coches?

En mi opinión el problema que crean los automóviles no es exclusivo de San Sebastián, por lo tanto es lógico pensar que deben ser los altos organismos nacionales quienes tercién en la cuestión y a escala nacional traten de buscarle una solución, claro está que con la colaboración de todos.

Mi razonamiento es el siguiente. Si yo compro libros, o ropas de una manera continuada y no quiero tenerlos encima de las mesas, las sillas, las camas, etc., de mi casa, me veo obligado a comprar unos armarios; en nuestro caso los coches necesitan también su "armario", el garaje.

Puesto que el coche se ha convertido en algo tan eminentemente popular, alcanzando su disfrute desde las economías más modestas hasta las más opulentas, — a una gran mayoría de ciudadanos —, creo yo se podría dictar una ley que obligase a toda construcción de nueva planta, que hiciese tantos garajes como viviendas, esto pudiera parecer una medida un poco drástica, sobre todo para ciertos medios urbanos, pero bien pudiera limitarse a aquellos medios que por su número de habitantes estimasen los técnicos fuera conveniente. Esto supondría comodidad para el usuario y hasta economía pues no es un secreto que en determinados climas los coches sufren bastante a la intemperie debido a la acción de los agentes atmosféricos.

Se me podrá reprochar que el que no tenga coche para que quiere garaje, pero se le puede replicar que ese local puede alquilarlo y obtener con ello unos ingresos adicionales, aparte de colaborar

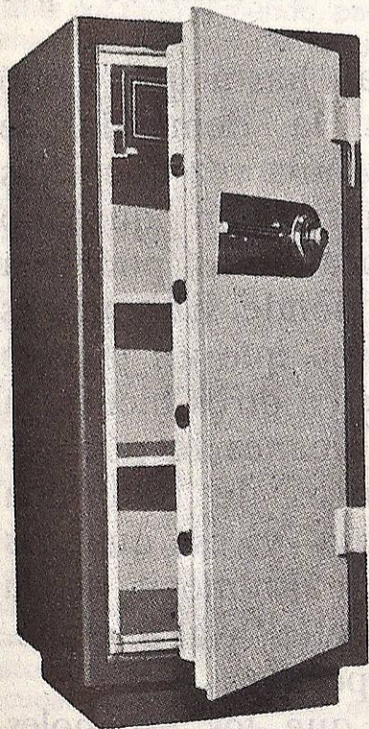
con el Municipio en quitar coches de la vía pública, facilitando los servicios de limpieza, lo que a mi corto saber u entender no deja de ser un buen rasgo de ciudadanía.

Esto, unido a la construcción en los lugares más frecuentados de la ciudad o en sus inmediaciones de estacionamientos gigantes — que no tienen que ser precisamente subterráneos — bajo la tutela municipal, como un servicio más y precios al alcance de cualquier economía, podrían constituir una salida al agobiante problema.

En nuestro problema concreto de San Sebastián, cuando el casco urbano antiguo va siendo derruido para levantar nuevas viviendas, provocando congestiones aún mayores, porque rara es la vivienda que se derriba que no duplique o triplique el número de inquilinos en la misma superficie, creo que esta política de cada vivienda con su garaje permitiría que se pudieran retirar de las calles muchos coches estacionados en las mismas de manera casi permanente, lo que permitiría circular con mayor fluidez y las Autoridades municipales no se verían obligadas, como ahora sucede, a aumentar cada vez más las zonas de "estacionamiento prohibido" que tanto nos enojan a los automovilistas, pero que ante el crecimiento desmesurado del parque móvil son absolutamente necesarias en la mayoría de los casos.

Lo de cubrir el río Urumea — última parte del artículo que ha provocado en mí la inspiración para trazar estas líneas — perdóname su autor, pero aunque huelga tan mal el río, a mí personalmente y con sus mismas palabras me suena a profanación y eso que no soy de esa media docena de paseantes desocupados que frecuentan sus márgenes pues vivo bastante lejos del lugar y tengo la creencia que a poco que se lo propongan las Autoridades, el Urumea puede volver a ser deleite de la vista y del olfato, no lo dude amigo, y quiera Dios que podamos conservar por muchos años, dentro de esta bellísima urbe, ese pedacito de la naturaleza que son los árboles y el río, y no sólo para los paseantes de marras, sino para todos, para Vd., para mí, para nuestros hijos, que no todo van a ser autopistas, motores rugientes y bloques de hormigón armado. ¿No le parece?

JOSE DE LAS CUEVAS



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii **CONTRA**

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY
BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048
SAN SEBASTIAN

HOTEL TRES REYES

Pamplona *****Lujo



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

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

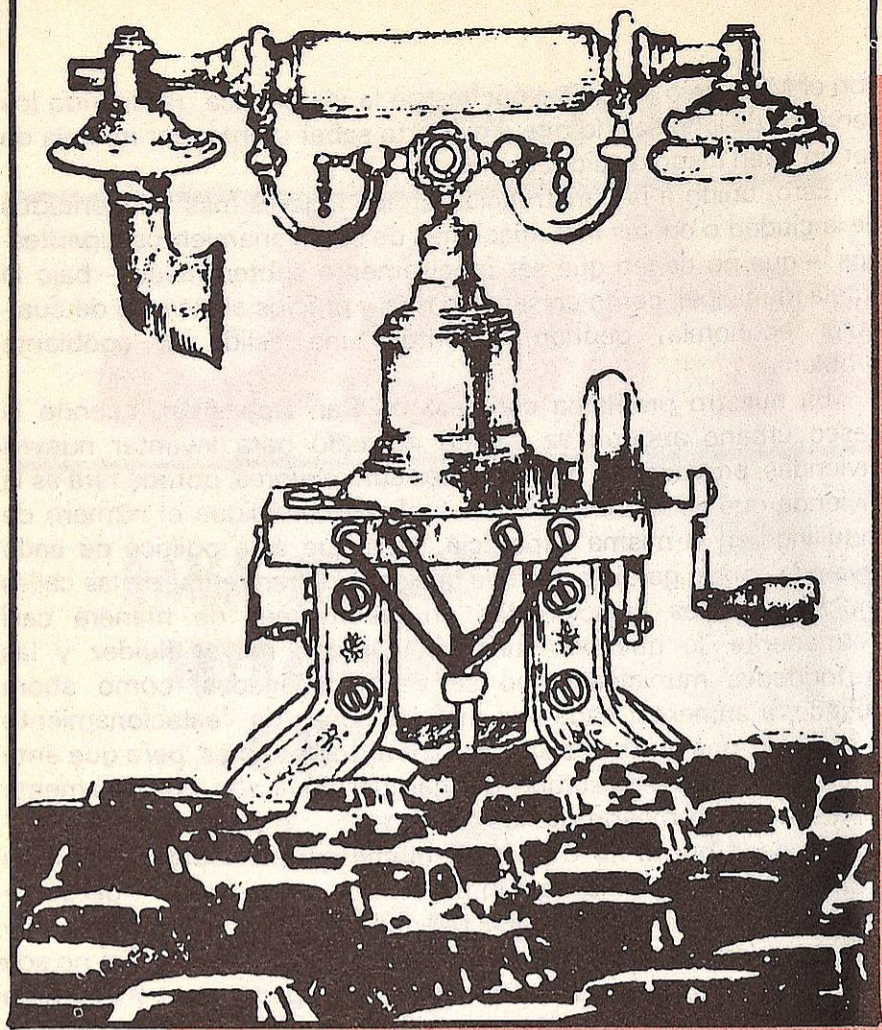
Agencias de:

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

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

Teléfono 226.600 (20 líneas). Telex 367-20

Director: Angel M^o Cazón Goñi



DESPUES DEL FRIGORIFICO
Y EL TELEVISOR

LOS ESPAÑOLES PREFIEREN EL COCHE AL TELEFONO

El automóvil se ha convertido en uno de los bienes más codiciados de la sociedad actual. No sólo porque es un arma de trabajo sino que también es hoy uno de los principales medios de disfrute del hombre moderno. Son grandes los beneficios que proporciona, fuente de riqueza de los países industrializados, y a pesar de los problemas que también acarrea, parece evidente que el saldo es eminentemente positivo.

España no se ha quedado atrás en esta "carrera". De hecho puede convertirse, en un futuro muy próximo, en una de las potencias mundiales del motor. Por lo pronto, la demanda en el mercado interior crece sin cesar, no sólo en cantidad, sino también en calidad y, como el nivel de vida aumenta, cabe prever que el desarrollo se acentuará.

UNA ESTADISTICA REVELADORA DEL FUTURO

En diez años, los obreros cualificados con automóvil han pasado en España del 4 al 27 por ciento, si bien estas cifras son de 1969, lo que hace presumir que en la actualidad el porcentaje es mayor. De acuerdo con esta estadística, el automóvil es el tercer bien apetecido, después del frigorífico y del televisor.

Sin embargo, una encuesta llevada a cabo por dos sociólogos del Instituto de Ciencias de la Educación de la Universidad Autónoma de Barcelona entre los obreros y empleados de la industria química de Tarragona, demuestra que 62 de cada 100 encuestados tienen automóvil, 89 de cada 100 tienen televisor, 94 de cada 100 tienen frigoríficos y 27 de cada 100 tienen lavadora automática.

Las conclusiones de esta última encuesta son reveladoras: en los últimos años, estos obreros tarraconenses han multiplicado por cuatro su posesión de televisores, casi por tres la de agua caliente y la de frigoríficos... La cuenta sigue en términos semejantes hasta que nos encontramos con la sorpresa: han multiplicado por 15 su índice de posesión de lavadora automática y por 18 la de automóvil.

Estos datos nos muestran hasta qué punto ha adquirido importancia la demanda de automóviles en nuestro país, una vez que otras necesidades más "primarias" han quedado resueltas. España se irá colocando así por fin a un nivel "Mercado Común", donde, si el coche es una necesidad vital, al tiempo que un juguete favorito, con prioridad incluso a otros bienes, la propia Economía los pone al alcance del público. La encuesta de los sociólogos de Barcelona demuestra una cosa curiosa y es que los encuestados anteponen el automóvil a la lavadora automática, al "cassette" y al teléfono. Y el caso del teléfono da que pensar.

Por otra parte, parece que los españoles reclaman cada vez "más coche" y no sólo más coches. Primero se pasaron del 600 a la cilindrada de los 850 c.c., pero la cosa no acabó ahí, sino que se pasa de ésta a los 900/1000 c. c. y de ésta a los 1200 c. c., de ésta a los 1400 y luego 1600, 1800 etc. Diríase que la "escalera" del mercado automovilístico español hay que subirla de 200 en 200 centímetros cúbicos. Pero esta progresión es juntamente la misma que registran los demás países de Europa y a ella tendrán que acomodar sus planes las diversas marcas.

MOTOR PRESS

*del empleo militar
a la diversión*



EL "BOOM" DE LOS "TODO TERRENO"

Nacido con fines militares, el "todo terreno" se extendió rápidamente por todo el mundo, para acabar convirtiéndose en uno de los vehículos favoritos de los jóvenes. El "todo terreno", con sus ventajas y sus limitaciones específicas, se ha impuesto de una manera clara y rotunda, y su reinado parece, hoy por hoy, indestructible.

Nacido a comienzos de la primera guerra mundial, el "Jeep" es ya un clásico. Más de 600.000 ejemplares se produjeron en los Estados Unidos durante el periodo bélico y, desde entonces, ha sufrido pocos cambios aparentes. El "Jeep" original tenía un motor de cuatro cilindros, una potencia máxima de 60 CV y una velocidad máxima de 96 kilómetros por hora. Actualmente, los modelos se han diversificado y el "jeep" se construye en varios países aparte de los Estados Unidos: España, Francia, Japón, Brasil... Italia, por su parte, construye un modelo, inspirado en la clásica línea "jeep", denominado "Super Sciatto", un vehículo de gran resistencia, equipado con motor del Seat 600.

Un poco posterior es el Land Rover. Nacido en Inglaterra en 1948 y presentado en público por primera vez el 30 de abril de aquel año, Land Rover acaba de cumplir sus bodas de plata, oportunidad que ha sido aprovechada por sus fabricantes para lanzar detallados folletos con la biografía de este "todo terreno", al que, a lo largo de estos 25 años, se le ha venido empleando en todo tipo de ocupaciones imaginables: existen 27 versiones de este modelo y numerosas plantas de montaje esparcidas por diversos lugares del mundo, entre ellos España. Como el "jeep" el Land Rover ha sufrido pocas modificaciones exteriores; pero, en realidad, ha sido muy modificado a lo largo de estos años.

AVALANCHA

Tras el "jeep" y el Land Rover, que pueden ser considerados como los auténticos pioneros del "todo terreno", otros fabricantes se lanzaron, con mayor o menor fortuna, a la fabricación —limitada— de "todo terrenos", aunque concebidos más bien como vehículos de diversión que de trabajo. Fiat, Toyota, Nissan, Volkswagen, Renault, Citroen, Simca... son algunos de los "grandes" que producen, en mayor o menor escala, vehículos en la línea "todo terreno", aunque luego, en la práctica, muchos de ellos resulten ser auténticos turismos o casi camiones.

Por otra parte, numerosos carroceros de prestigio —especialmente italianos— han diseñado modelos dentro de este campo, siendo sus vehículos muy apreciados entre los jóvenes. Los

italianos utilizan motores Fiat (especialmente 127) y Seat —la resistencia del motor del Seat 600 es muy apreciada a la hora de fabricar estos vehículos—. Los franceses montan el motor del R-4.

Que duda cabe de que el "todo terreno", por su resistencia y dureza, por su potencia, ha copado una muy particular parcela dentro del mundo del motor.

MOTOR PRESS

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

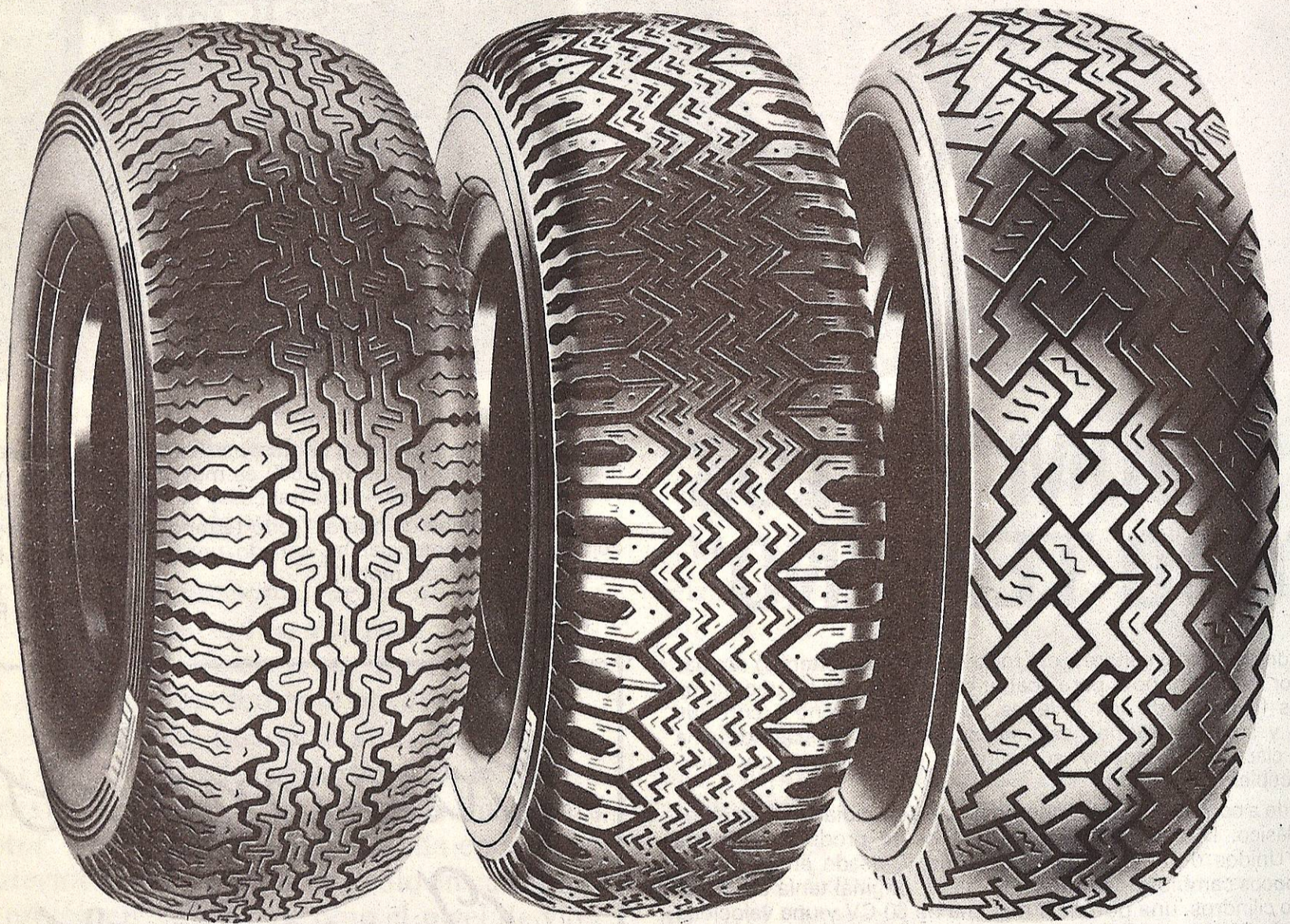
Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

Disfrute en su coche de unos "radial Cinturato"

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



CINTURATO 
¡ miles de kilómetros y seguridad!



**Campeón
de Europa
de Rallies
1972**

EL VEHICULO DE OCASION EN ESPAÑA

Los precios que les ofrecemos son los usuales entre los profesionales de este mercado de la ocasión, teniendo en cuenta un estado de conservación normal del vehículo, proporcionado a la fecha de su matriculación. Sin embargo, también es más o menos frecuente que una casa de compra-venta pida por sus coches precios superiores a los aquí expuestos, a causa de sus particulares características o por cualquier otro motivo. Paralelamente, el precio de compra efectuada por un profesional suele ser inferior en más de un 15 por 100 a los precios señalados, en razón de los gastos generales de su negocio. Además, se debe restar el valor de las reparaciones necesarias para acondicionar el vehículo y dejarlo en estado de funcionamiento normal. Los accesorios tampoco están incluidos en estos precios, debiéndose sumar, por tanto, el valor del coche.

CITROEN-HISPANIA		
1966	2 CV. AZL	14.000
1966	2 CV. Azam	18.000
1966	2 CV. Azam 6	28.000
1966	2 CV. F	12.000
1967	2 CV. AZL	25.000
1967	2 CV. Azam	28.000
1967	2 CV. Azam 6	34.000
1967	2 CV. F	20.000
1967	AK	28.000
1968	AZL-NT	35.000
1968	Azam	35.000
1968	Azam 6	36.000
1968	Break 3 CV.	46.000
1968	Dyane 6	52.000
1968	2 CV. F	26.000
1968	AK	35.000
1969	AZL-NT	40.000
1969	Azam 6	42.000
1969	Break 3 CV.	50.000
1969	Dynam	56.000
1969	Dyane 6	56.000
1969	2 CV. F	34.000
1969	AK	38.000
1969	AKS	42.000
1970	AZL	44.000
1970	Dyane 6	62.000
1970	Break 3 CV.	58.000
1970	Dynam	60.000
1970	Citroën 8	75.000
1970	Mehari	63.000
1970	AK	42.000
1970	AKS	50.000
1970	AZU	35.000
1971	2 CV. 6	53.000
1971	Dyane 6	73.000
1971	Break 3 CV.	70.000
1971	Dynam	76.000
1971	Citroën 8	78.000
1971	Citroën 8 Fam.	80.000
1971	Mehari	70.000
1971	AK-350	55.000
1971	AK-400	58.000
1972	2 CV. 6	60.000
1972	Dyane 6	80.000
1972	Citroën 8	85.000
1972	Citroën 8 Fam.	90.000
1972	Mehari	80.000
1972	AK-350	60.000
1972	AK-400	65.000

CHRYSLER-ESPAÑA		
1966	Dodge Dart	40.000
1966	Dodge Dart GL	55.000
1966	Dodge Dart GLE	70.000
1966	Dodge S. W. 270	80.000
1966	Simca 1000 Nor.	28.000

1966	Simca 1000-GL	38.000
1967	Dodge Dart	60.000
1967	Dodge Dart GL	70.000
1967	Dodge Dart GLE	85.000
1967	Dodge S. W. 270	90.000
1967	Simca 1000 Nor.	36.000
1967	Simca 1000-GL	49.000
1967	Simca 1000-GLE	50.000
1968	Dodge Dart GL	78.000
1968	Dodge Dart GLE	90.000
1968	Dodge S. W. 270	95.000
1968	Simca 1000 Nor.	38.000
1968	Simca 1000-GL	56.000
1968	Simca 1000-GL	58.000
1969	Dodge Dart GL	90.000
1969	Dodge Dart GLE	105.000
1969	Dodge Dart GT	150.000
1969	Dodge S. W.	105.000
1969	Dodge Diesel	100.000
1969	Simca 1000 Nor.	52.000
1969	Simca 1000-GL	59.000
1969	Simca 1000-GLE	63.000
1970	Dodge Dart GLE	120.000
1970	Dodge Dart GT	165.000
1970	Dodge S. W.	120.000
1970	Dodge Diesel	120.000
1970	Simca 900	62.000
1970	Simca 1000 (un.)	66.000
1970	Simca 1000-GT	78.000
1970	Simca 1200	90.000
1970	Dodge Dart GLE	130.000
1971	Dodge Dart GT	190.000
1971	Dodge 3700	250.000
1971	Dodge 3700-GT	265.000
1971	Simca 900	66.000
1971	Simca 1000	75.000
1971	Simca 1000 Rall.	90.000
1971	Simca 1200-GL	95.000
1971	Simca 1200-GLE	100.000
1972	Dodge 3700	275.000
1972	Dodge 3700-GT	285.000
1972	Simca 900	75.000
1972	Simca 1000	80.000
1972	Simca 1000-GLS	90.000
1972	Simca 1000 Spe.	100.000
1972	Simca 1000 Rall.	100.000
1972	Simca 1200-GL	110.000
1972	Simca 1200-GLE	115.000

LEYLAND-AUTHI		
1967	Morris 1100	44.000
1967	MG 1100	54.000
1968	Morris 1100	54.000
1968	MG 1100	64.000
1969	Mini 1000	65.000
1969	Mini 1000 Esp.	68.000
1969	Morris 1300	67.000

1969	Mini 1275-C	70.000
1969	MG 1300	75.000
1970	Mini 850	68.000
1970	Mini 1000	73.000
1970	Mini 1000 Esp.	75.000
1970	MG 1300	77.000
1970	Morris Traveller	75.000
1970	Mini 1275-C	80.000
1970	Morris 1300	76.000
1971	Mini 850-N	74.000
1971	Mini 850-L	75.000
1971	Mini 1000	76.000
1971	Mini 1275-GT	85.000
1971	Austin 1300	90.000
1971	MG 1300	95.000
1972	Mini 850-N	80.000
1972	Mini 850-L	82.000
1972	Mini 1000	88.000
1972	Mini 1275-GT	91.000
1972	Austin 1100	96.000
1972	MG 1300	100.000
1972	Austin Victoria	120.000

RENAULT-FASA		
1966	Gordini	15.000
1966	4-L	27.000
1966	4-L Super	31.000
1966	4-L Furgoneta	18.000
1966	R-8	54.000
1966	Alpine 108	35.000
1967	Gordini	21.000
1967	4-L	36.000
1967	4-L Super	41.000
1967	4-L Furgoneta	24.000
1967	R-8	60.000
1967	R-10	55.000
1967	Alpine 110	52.000
1968	4-L	40.000
1968	4-L Super	50.000
1968	4-L Furgoneta	26.000
1968	R-8	65.000
1968	R-10	58.000
1968	Alpine 110	78.000
1969	R-4	44.000
1969	R-4 Super	60.000
1969	4-F Furgoneta	34.000
1969	R-6	76.000
1969	R-8	75.000
1969	R-10	68.000
1969	R-8 TS	80.000
1969	Alpine 110	90.000
1970	R-4	46.000
1970	R-4 Super	66.000
1970	4-F Furgoneta	40.000
1970	R-6	79.000
1970	R-8	82.000
1970	R-10	75.000
1970	R-8 TS	88.000
1970	R-12	100.000
1970	Alpine 110	100.000
1971	R-4	55.000
1971	R-4 Super	75.000
1971	4-F Furgoneta	56.000
1971	R-6	90.000
1971	R-8	92.000
1971	R-10	78.000
1971	R-8 TS	100.000
1971	R-12	105.000
1971	R-12 S	120.000
1971	Alpine 1300	135.000
1972	R-4	60.000
1972	R-4 Super	80.000
1972	R-6	95.000
1972	R-8	100.000
1972	R-10	88.000
1972	R-8 TS	110.000
1972	R-12	112.000

1972	R-12 S	125.000
1972	R-12 Familiar	135.000
1972	Alpine 1300	150.000
SEAT		
1966	600-D	21.000
1966	850 Normal	33.000
1966	1500	38.000
1966	1500 Familiar	64.000
1967	600-D	25.000
1967	850 Normal	37.000
1967	850 Coupé	48.000
1967	1500	55.000
1967	1500 Familiar	68.000
1968	600-D	33.000
1968	850 Normal	40.000
1968	850 Especial	53.000
1968	850 4 Puertas	53.000
1968	850 Coupé	52.000
1968	124	66.000
1968	1500	66.000
1968	1500 Familiar	78.000
1968	600-D	37.000
1969	850 Normal	48.000
1969	850 Normal	60.000
1969	850 4 Puertas	64.000
1969	850 Coupé	60.000
1969	850 Spider	78.000
1969	124	71.000
1969	124 Lujo	77.000
1969	124 5 Puertas	98.000
1969	1430	98.000
1969	1500	84.000
1969	1500 Familiar	88.000
1969	1800 Diesel	87.000
1970	600 D	40.000
1970	600-E	54.000
1970	850 Normal	48.000
1970	850 Especial	68.000
1970	850 4 Puertas	68.000
1970	850 Sport Coupé	73.000
1970	850 Spider	91.000
1970	124	83.000
1970	124 Lujo	88.000
1970	124 5 Puertas	91.000
1970	1430	100.000
1970	1430 5 Puertas	110.000
1970	1500	90.000
1970	1500 Familiar	105.000
1970	1800 Diesel	95.000
1971	600-E	60.000
1971	850 Normal	58.000
1971	850 Especial	73.000
1971	850 4 P. Especial	77.000
1971	850 Sport Coupé	77.000
1971	850 Spider	95.000
1971	124-D	92.000
1971	124-D Lujo	98.000
1971	124 5 Puertas	105.000
1971	1430	108.000
1971	1430 5 Puertas	120.000
1971	1500	105.000
1971	1500 Familiar	110.000
1971	1800 Diesel	100.000
1971	124 Coupé 1600	210.000
1972	600-E	65.000
1972	850 Normal	64.000
1972	850 Especial	85.000
1972	850 4 P. Especial	87.000
1972	850 Spider	110.000
1972	127	96.000
1972	124-D	105.000
1972	124-D LUJO	110.000
1972	124 5 Puertas	120.000
1972	1430	125.000
1972	1430 5 Puertas	140.000
1972	124 Coupé 1600	230.000

WAGONS·LITS//COOK

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

LE SUGIERE PARA SUS PROXIMAS VACACIONES UNA SERIE DE MARAVILLOSOS VIAJES

Panorama iberoamericano

RIO DE JANEIRO - SAO PAULO - BUENOS AIRES
LIMA - CUZCO

15 días de duración

Salidas: 6 de Julio; 3 Agosto; 19 Octubre; 9 de Noviembre;
28 de Diciembre (Fin de Año en Río de Janeiro).

Precio: 62.850 Ptas.



La India misteriosa y el Nepal

NEW DELHI - AGRA - JAIPUR - KATHMANDU
CALCUTA Y BOMBAY

Salidas: 29 de Junio; 3 y 31 de Agosto; 5 de Octubre y
2 de Noviembre.

15 días de duración

Precio: 45.400 Ptas.

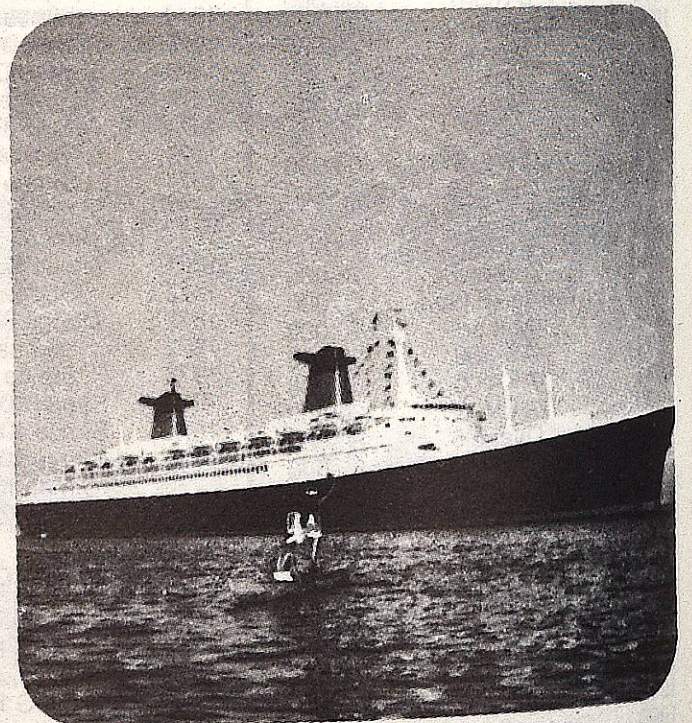


VUELTA AL MUNDO

en el TRASATLANTICO

"FRANCE"

Salida 4 de Enero. Regreso 3 de Abril de 1974.



Solicite folletos e información en:

SAN SEBASTIAN

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

LORD STOKES ANUNCIA UN GRAN PROGRAMA DE EXPANSION PARA BRITISH LEYLAND

Lord Stokes Presidente y Director Ejecutivo de British Leyland Motor Corporation anunció un programa masivo de modernización y expansión de las actividades de British Leyland, dentro y fuera de Inglaterra, durante los próximos 5 años.

Al mismo tiempo delegó nuevos poderes en dos ejecutivos claves: Mr. John Barber (nombrado Presidente y Director Ejecutivo adjunto), y Mr. George Turnbull (nombrado Director General), y dio a los periodistas una visión de la nueva política de modelos de la Corporación.

En su discurso durante el almuerzo en el Hotel Savoy de Londres para conmemorar el 5.º Aniversario de la creación de British Leyland, Lord Stokes dijo que el programa para los próximos 5 años aumentaría la producción a más de 1,5 millones de vehículos por año, y consolidaría firmemente a la Corporación como uno de los fabricantes de vehículos más importantes del mundo. Lord Stokes reveló que las mayores áreas de inversión serán las siguientes:

- 1.— Producción de 4 nuevas unidades motrices para turismos.
- 2.— Construcción de una nueva Fábrica de 160.000 m.2, en SOLYHULL (Birmingham) para un nuevo modelo Rover.
- 3.— Nueva inversión en la planta TRIUMPH cerca de Coventry para una serie de turismos de 4 asientos y alta performance. Esta nueva política de modelos para Triumph, marcará el fin de su competencia con los vehículos Rover los cuales estarán en la categoría de vehículos de prestigio.
- 4.— Una asignación importante de dinero para un nuevo programa de vehículos deportivos que cubrirá Triumph y MG. Lord Stokes indicó "creemos que hemos resuelto" los problemas de diseño de vehículos deportivos que cumplan con las nuevas regulaciones de seguridad.
- 5.— Nueva fábrica y maquinaria para doblar la capacidad de producción de JAGUAR e introducir nuevos modelos.
- 6.— Fuerte inversión en instalaciones y nuevos modelos en la División de Camiones y Autobuses, con énfasis especial en nuevas gamas de modelos con motor, caja de cambio y eje de avanzado diseño.
- 7.— Expansión en Europa y otros países incluyendo:
 - Nuevos modelos y expansión de la capacidad de producción en Leyland Innocenti (Italia) pasando de 75.000 a 100.000 unidades/año.
 - Ampliación de producción en Australia e introducción de nuevos modelos diseñados para el mercado australiano.
 - Doblar la producción de camiones en India.

Lord Stokes añadió que British Leyland estaba estudiando la viabilidad de dos grandes proyectos de expansión, uno en Inglaterra y otro en España. Lord Stokes dijo:

"Estamos estudiando ya la posibilidad de construir unas instalaciones totalmente integradas para la producción de coches en Inglaterra, separadas de nuestras tradicionales áreas de producción. Estamos

también trabajando en lo que puede ser el mayor proyecto de producción fuera de Inglaterra, en España donde estamos considerando una formidable expansión con instalaciones totalmente integradas".

Lord Stokes dijo que el dinero para los nuevos proyectos saldría de las propias reservas de British Leyland, al menos durante 2 años.

Anunció el nombramiento de Mr. John Barber como Presidente Ejecutivo Adjunto de la Corporación, con responsabilidad para la dirección día a día de British Leyland de acuerdo con la política y la delegación de autoridad fijada por el Presidente y el Consejo. Mr. Barber era anteriormente uno de los Directores Generales Adjuntos y Director Financiero y de Planificación.

Mr. George Turnbull es nombrado Director General, responsable ante Mr. Barber de las Divisiones AUSTIN MORRIS, Camiones y Autobuses, y productos especiales. Mr. Turnbull era anteriormente otro Director General Adjunto para AUSTIN MORRIS.

Mr. Barber y Mr. Turnbull serán Presidentes y Vicepresidente respectivamente de cada una de las Divisiones de la Corporación.

Los Directores de JAGUAR, ROVER, TRIUMPH y BRITISH LEYLAND INTERNATIONAL, serán responsables también ante Mr. Barber en materia día a día.

Lord Stokes dijo que aunque el Consejo le había pedido que no se retire hasta los 65 años, estos nombramientos harán posible "que yo vaya delegando gradualmente las responsabilidades de Director Ejecutivo y asuma solamente el trabajo de Presidente".

El Presidente añadió que en otoño de este año, el Staff central de la Corporación se trasladará a unas nuevas oficinas en Londres.

Reparaciones de coches de TODAS MARCAS

CARROCERIA CABINA DE PINTURA MECANICA

Amortiguadores • Frenos

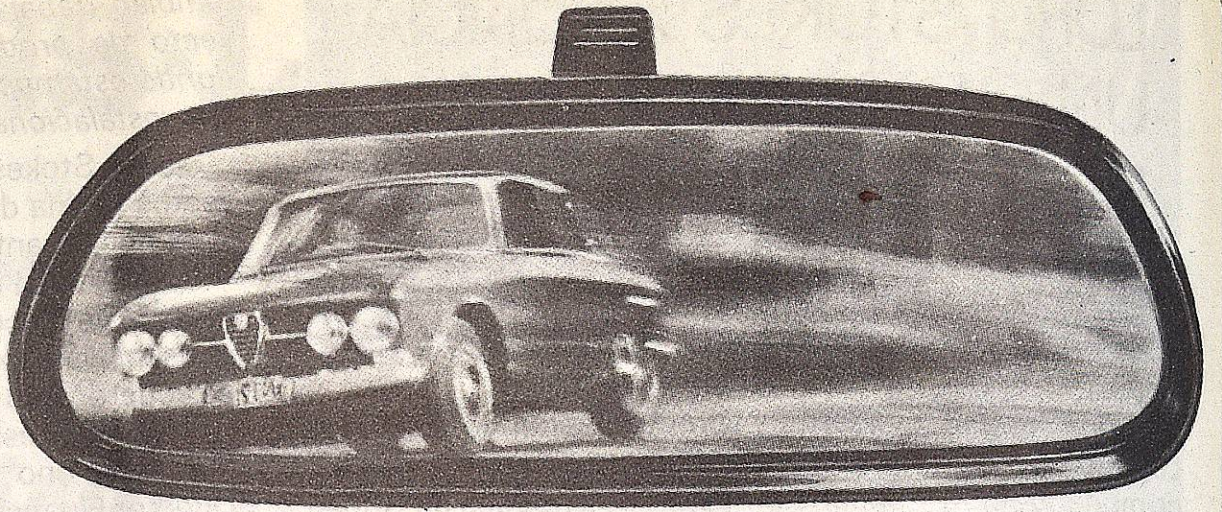
Direcciones



CARROCERIA Y GARAGE STINUS, S.L.

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

PASO EL INVIERNO



Ha pasado la temporada invernal. La temporada de los hielos, la lluvia y el frío. No estamos todavía en la época de los calores rigurosos que, como en su tiempo veremos, exigirán otros cuidados del coche. Pero ya el cambio de temperatura y, desde otro punto de vista, el mejor estado del pavimento con su influencia en el ánimo de los conductores y en la velocidad de los vehículos nos llevan a dar esta serie de consejos: unos, referidos al vehículo: otros, a la psicología del conductor para una mejor circulación.

Este invierno ha sido, además, especialmente largo. Con lo que las normas que a continuación expondremos deben ser tenidas en cuenta con más vigor, si cabe, que en otras ocasiones.

Al hablar del invierno referido al automóvil, mucha gente piensa que es la nieve el único elemento que afecta al vehículo. La nieve, sin embargo, es excepcional. El agua y el barrillo son las principales y más constantes causas del desgaste de piezas, del enmohecimiento, etc.

De la limpieza a fondo de estas piezas, de la revisión que hagamos de cara al nuevo estado del tiempo dependerá la vida del automóvil. No exageramos al decir que una buena y cuidadosa revisión y limpieza alarga la vida del coche en, por lo menos, dos años. Merece, pues, la pena en cada cambio de estación dedicar a nuestro automóvil estos, por otra parte, no muy complicados cuidados.

SEGURIDAD

Hablábamos antes del aspecto psicológico. En este tiempo no existen los hielos, el pavimento resbaladizo del invierno, ni por otro lado los rigores del verano. Es, pues, el tiempo ideal para conducir. Esto, de momento, entraña un riesgo: la velocidad. Para muchos conductores este tiempo se les presenta como el desquite del invierno, en el que han tenido que retener las posibilidades de su vehículo.

Extremar la precaución es el primer consejo. No pensemos que porque la calzada está en buenas condiciones no hay riesgo. Ahora el riesgo está, si no en nosotros, sí en muchos de los que circulan y piensan, como decíamos, que ha llegado el momento de correr. Atención, pues, a nuestros impulsos de acelerar y atención a los que comparten la calzada con nuestro vehículo.

CUBIERTAS

En el invierno, las cubiertas han sufrido un duro castigo. No hay que decir que el estado de las cubiertas es fundamental para la seguridad de la marcha. Nosotros recomendamos, en caso de necesidad, el cambio de cubiertas. El recauchutado, solución económica que algunos usuarios adoptan, no ofrecen las necesarias garantías de seguridad. Frente a quien piensa que sólo en invierno es necesario que las cubiertas estén en buenas condiciones, con el dibujo perfectamente marcado, nosotros pensamos que la banda de rodadura debe estar "en todo tiempo" en perfecto estado".

La presión de los neumáticos, tanto delanteros como traseros, hay que revisarla. La graduación de la presión viene en los libros de entretenimiento de cada vehículo.

FRENOS

Es necesaria una revisión a fondo de los frenos, ya que el agua, al entrar en los tambores, los oxida. Aproximar zapatas y limpiar los frenos de óxido, barrillo u otras impurezas, es elemental y además no caro.

Si no efectuamos el reglaje de frenos notaremos que al frenar el coche tiende a desviarse a la izquierda o a la derecha debido a esa desigual aproximación de las zapatas que citábamos.

AMORTIGUADORES

Pueden haberse oxidado y, además, haber perdido presión, bien por pérdida de líquido o por agotamiento debido al propio óxido. Los amortiguadores —al contrario que decíamos de las cubiertas—

no tienen necesariamente que ser cambiados por unos nuevos, siempre a juicio del mecánico, claro está. Actualmente, hay numerosas casas que sustituyen los que están en malas condiciones por otros que, aunque no nuevos, pueden servir perfectamente. Esta sustitución se puede realizar por una cantidad módica.

RADIADOR

En invierno, como es lógico, hemos echado anticongelante. Como tantas veces hemos dicho, quizá haya sido necesario renovar el anticongelante. Precisamente por ello, en esta primavera recomendaremos en vez de cambiar el agua; es decir, de continuar echando agua, realizar una limpieza total del radiador, con objeto de que no quede residuo alguno de anticongelante. La operación de limpieza del radiador es sumamente fácil. Basta con introducir agua a presión en el mismo hasta cerciorarnos de que no queda nada del agua antigua, restos de anticongelante, ni ninguna impureza. No olvidar al llenar el radiador, poner nuevamente el líquido mezcla con tantas propiedades "anti".

ACEITE

En el circuito del aceite la primera medida es sustituir el aceite más denso (SAE 40) en aquellos que lo hayan utilizado en el invierno, por lo menos denso (SAE 30).

Ahora bien, el cambio de aceite, creen muchos usuarios que es operación que no requiere ningún cuidado especial. Y, sin embargo, a este cambio no se debe proceder ligeramente. Recomendamos que este cambio debe efectuarse siempre en un taller o una estación de servicio. Pero, incluso, no basta. Es preferible llevarlo después de un largo viaje o de un gran recorrido. El motivo de esta precaución es que el aceite esté diluido lo más posible; es esto, "batido", con objeto de que al abrir el tapón del cárter salga fácilmente todo el aceite. Es conveniente advertir, además, a quien realiza la sustitución que tenga el tapón abierto por lo menos una hora, con objeto de que escurra hasta la última gota.

(En los motores Diesel es recomendable un lavado interior con gas-oil). También esta recomendación es válida cuando vamos a cambiar de marca de aceite o vamos a utilizar un aceite detergente. Con esto habremos conseguido que no se forme "pasta". Si permitimos que esta pasta se forme debemos pensar que al motor le queda muy poco tiempo de vida.

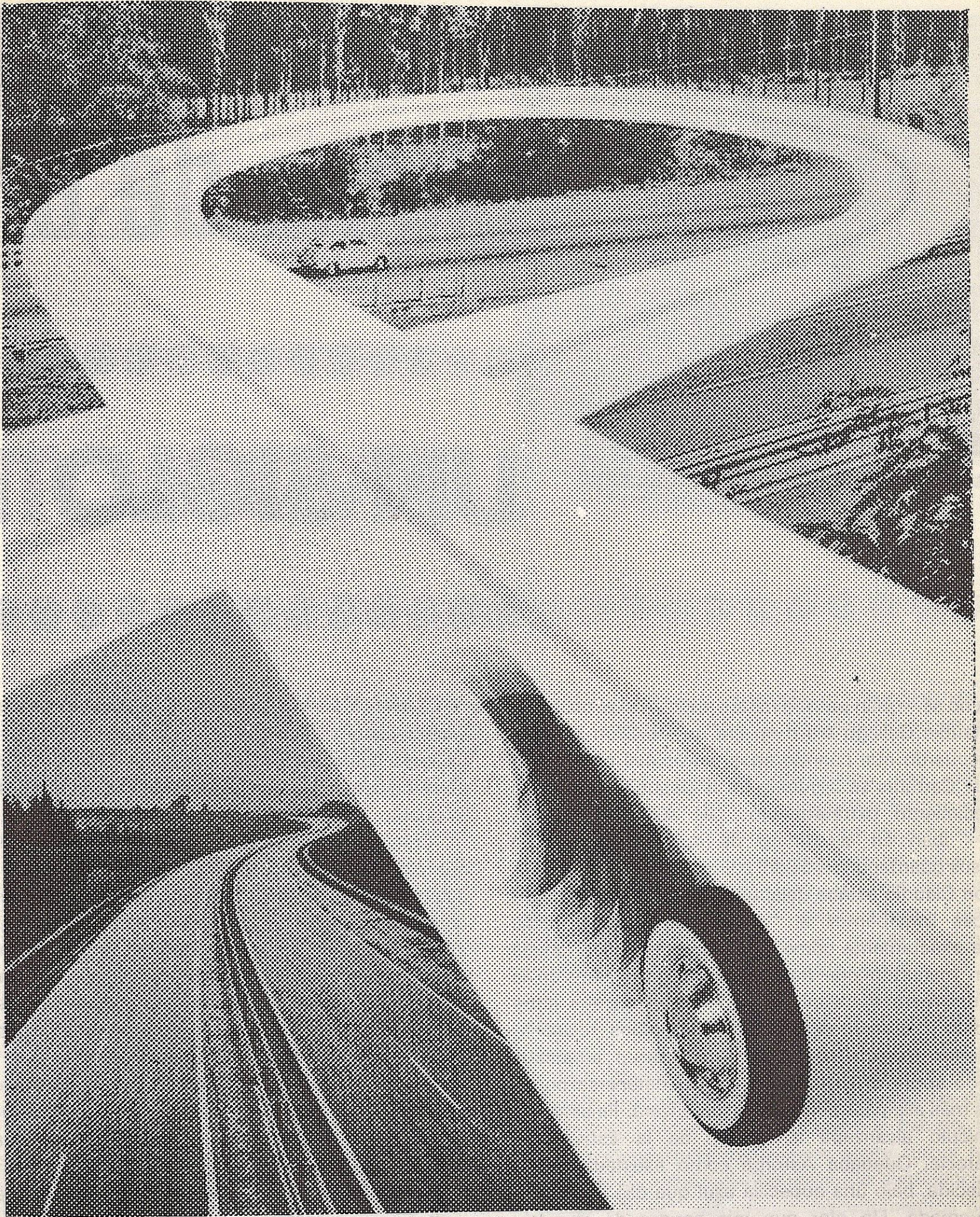
Respecto al filtro de aceite no es imprescindible su cambio. Pero, a este propósito, debemos insistir que cuando el libro de entretenimiento de nuestro coche, según los kilómetros recorridos, el cambio de filtro, debemos proceder sin demora a efectuar este cambio. Pensemos que cambiar el filtro a su tiempo y usar buenos aceites son parte sustancial en la vida del coche.

ENGRASE

Al efectuar el cambio del aceite, en el paso de la estación invernal a la de primavera, es conveniente un engrase general, con especial revisión del nivel de aceite en la caja de cambio y en el diferencial. Con esto veremos si, por las causas tantas veces citadas: barrillo, óxido, impurezas, etc., algún engrasador estaba obturado. Cerciorarse de que los engrasadores estén siempre en perfectas condiciones es un consejo que siempre deberemos tener en cuenta.

FILTRO DEL AIRE

Ya en este tiempo es recomendable cambiar la posición de este filtro. Como es sabido los orificios del filtro están en invierno orientados hacia los colectores de escape, con objeto de recibir el aire caliente. Ahora debemos cambiarlo de posición, de modo que estando lo más alejado de tales colectores, según cada modelo de automóvil, reciban el aire lo más frío posible. Este cambio viene expresado en el libro de entretenimiento del vehículo.



ii RAPIDEZ !!

- Gastará menos gasolina, y menos neumáticos, y menos coche.
- Podrá mantener una velocidad alta y constante, porque en su limpio trazado, sin curvas fuertes, sin obstáculos, no es preciso frenar ni cambiar.
- Fáciles y seguros adelantamientos, sin tapones, sin caravanas, porque sus carriles son amplios y separados, para que nada ni nadie perturbe su buena marcha. Llegará antes y mejor.
- Policía de Tráfico, asistencia sanitaria, ayuda mecánica..., jalonan los más felices kilómetros del Cantábrico.

AUTOPISTA

BILBAO - BEHOBIA



EUROPISTAS
CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.





la pluma de oro



UN SIGLO EN



Ya no sé — ¡han pasado tantos años! — si el coche de don Claudio Gallego era o no era un De Dion Bouton. Sólo recuerdo que cuando aquel automóvil salía por la calle de Carretas se producía en la pequeña ciudad un acontecimiento extraordinario. Las señoras — ¿una?, ¿dos? — iban en el asiento de atrás cubiertas con inmensos guardapolvos de dril pajizo.

Don Claudio estaba delante y un hombre al que por entonces llamábamos el “chauffeur” (aunque nadie supiera exactamente cómo se escribía eso), se afanaba con un manubrio que hacía girar fatigosamente en la parte delantera del vehículo. Cuando arrancaba entre estertores y ruidos, todos, hombres y niños, reculábamos llenos de sensato pavor. El monstruo arrancaba jadeando sobre el empedrado y solía detenerse pocos metros más allá para que todo recomenzara. Finalmente, el vehículo alcanzaba la cuesta de la Estación y desaparecía. Quedaba Astorga como asustada, como ensordecida, bajo una nubecilla azul que olía a gasolina mal quemada. Un olor que mis narices de chiquitín aspiraban con deleite.

No sabía yo entonces que aquel olor nos traía a los astorganos el siglo XX. Ahora que ya peino algunas hebras negras entre las canas, sé que el siglo XIX entró en Astorga con la huelga ferroviaria del año 17. Sólo tengo de ella recuerdos indirectos — cartas de un quinto a mis padres a los que llamaba “queridos protectores” leídas años después — y que tal vez al mismo tiempo entró el siglo XX con el De Dion del rico boticario y poco después con la radio del señor Monroy, construida por él mismo, que tenía, eso lo recuerdo muy bien, altavoces de papel de barba plegados en forma de abanico circular y cónico y bobinas formadas por alambres enrollados en torno a armaduras de cartón procedentes de unas madejas de

lana, que Monroy acercaba y separaba produciendo estremecedores alaridos de los que a veces salían palabras humanas y fragmentos de “fox-trot”. Así de apresuradamente venían en aquellos tiempos los siglos a mi pueblo, donde los años pasaban tan lentamente.

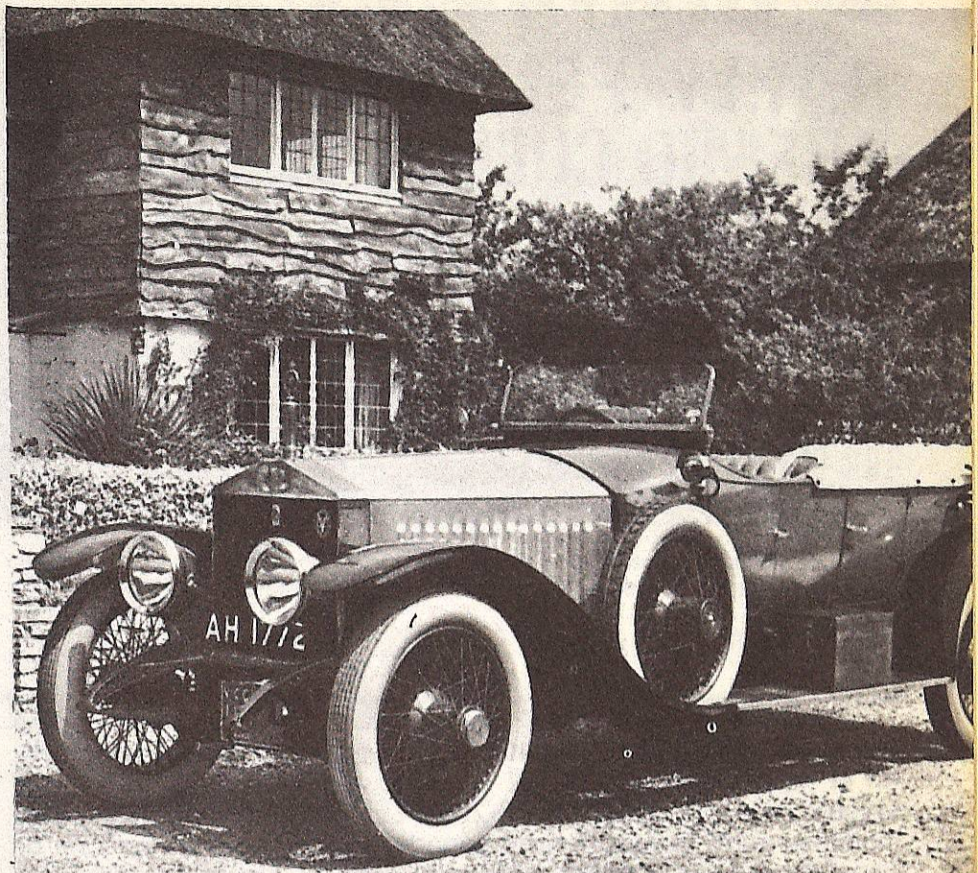
Creo haber oído que al boticario le curaban del cáncer que padecía con aplicaciones de radium. Eso y lo del automóvil me hicieron pensar siempre que era un potentado mágico y futurista. Años después, para examinarme del Bachillerato, me llevaban a León en el coche de Demófilo, que corría a sesenta por hora, y mi padre, que era liberal y muy creyente en el progreso, me decía que eso no era nada, aunque a mí el viento de la velocidad me cortaba la respiración.

Decía mi padre que en 1903 un tal monsieur Georges había hecho el recorrido de París a Burdeos en cinco horas y trece minutos pilotando un Mors a la espantosa marcha media de cien kilómetros por hora. Oía yo el relato de aquella carrera París-Madrid (prohibida al final de la primera etapa a causa de la mortandad que había producido) con la misma emoción con la que leía las historias de don Roldán y de los caballeros de la Mesa Redonda.

Poco después, al estudiar la Física en un viejo texto de Marcolain, vi una preciosa página en la que se describía el automóvil. Figuraba un dibujo que representaba un primitivo modelo de Panhard-Levassor, y en la descripción se aseguraba que aquel poderoso coche podía alcanzar la velocidad de 25 kilómetros por hora, sólo permisible a muy expertos conductores.

¿Dónde se ha ido el tiempo desde aquellos días a éstos en que tampoco en Astorga hay aparcamiento? ¿Qué se hizo todos estos años y años? A veces me parece que salvo pegar tiros en todas partes, por toda suerte de

Lorenzo López Sancho, astorgaño, periodista desde siempre, hombre que sabe entresacar de la actualidad su raíz más humana. Redactor de "ABC", donde lleva una columna diaria de comentarios sobre las cosas que pasan; también crítico de cine del prestigioso diario. Autor teatral, novelista, hombre activo donde los haya, comprometido con la noticia y su trasfondo, López Sancho evoca ahora sus recuerdos de Astorga, de la niñez y del coche de don Claudio. una breve mirada a un siglo de automovilismo en España.



AUTOMOVIL

pretextos, lo único que se hizo en serio fue fabricar y perfeccionar automóviles. La guerra del 14 fue la última del siglo XIX, y el De Dion de don Claudio fue, en mi pueblo, el primer prodigio del siglo XX, quizá por el año 1919.

Henri Desgranges había osado escribir en "L'Auto-Vélo", de París, que era previsible "el momento muy próximo en el que el automóvil dejara de ser un placer del rico para ser un objeto de utilidad casi exclusivamente práctica"; profecía arriesgada en 1903 y parcialmente equivocada, ya que hoy, cuando ruedan por el mundo millones de automóviles, este vehículo sigue sin ser de "utilidad exclusivamente práctica". Dejó de ser, en cambio, "un placer de rico", y en eso sí que acertó Desgranges.

Hoy es un placer muy generalizado y al alcance de muy modestas fortunas, gracias a dos creaciones técnicas asombrosas: la fabricación en cadena y la firma, por series, de la letra de cambio. Entre un 600 y un oficinista no existe barrera alguna. Un puentecillo de papel, tampoco excesivamente largo, proporciona al oficinista el "placer del rico", que en mi primerísima infancia sólo podía darse en mi pueblo don Claudio Gallego.

-A mí esa generalización del automóvil me parece, como representativa de este siglo, mucho más importante que la conquista de la Luna, que, en rigor, corresponde ya al siglo XXI, inaugurado hace todavía poco por un señor llamado Gagarin, que es algo así como el boticario de mi pueblo, pero del espacio.

Entre nosotros, la posesión del coche ha dejado ya de ser un signo de riqueza para convertirse en un signo de potencia. "Nos lanzamos" a ciento treinta por hora, "pasamos" a nuestro vecino del tercero, que derrapa

algo en las curvas, "remontamos". Perdices sin fatiga, porque "nuestro" motor va redondo, como un corazón joven.

Ese vigor muscular del acero, esa elasticidad maravillosa de las bielas y el cigüeñal forman parte de nuestra anatomía. Dicen por ahí que los italianos llegan todavía más allá en eso de la identificación con su coche. "Il sorpasso" —adelantar a otro— es para ellos un signo de superioridad sexual. Así, aquel remoto "placer de rico" se ha transformado en un placer erótico, y las carreteras están llenas de voluptuosidad y de multas, que todo hay que decirlo. "La cólera del español sentado" se convierte en placer si va sentado en un coche.

Los sábados y domingos España devora millones de kilómetros de placer automovilista y toneladas de tortilla de patatas. Los lunes, al reanudarse el trabajo, las antiguas y separadoras discusiones sobre fútbol han sido sustituidas por mutuas y satisfactorias confidencias sobre "performances", consumo y descubrimientos de paisajes. El automóvil ha hecho el mundo más chico y sería contradictorio acusarle de haber hecho a las ciudades más estrechas. ¿Quién lo iba a adivinar a principios del ya lejano siglo XX? Todos tenemos hoy, gracias al automóvil, a Benidorm, a Torremolinos, a Gandía al final del pasillo de nuestra casa, sin tener que agacharnos y darle vueltas a un pesado manubrio.

El sol, el mar y el descanso están en el portaequipajes de nuestros automóviles, y eso es lo que caracteriza al presente y hace prometedor el futuro. Sólo falta aquello que decía Pierre Dac: "Cuando no se trabaje nunca al día siguiente de un día de descanso, la fatiga será vencida". Pero a eso vamos a llegar. Y en automóvil.

LORENZO LOPEZ SANCHO

RALLY FEMENINO "GRAN PREMIO CUENCA DEL DEVA"

LOGICA VICTORIA DE NURIA VIÑAS Y ANA MARIA GARRETA (B.M.W. 2002 TI)

De los 17 equipos que salieron de Eibar, 13 consiguieron clasificarse.



El rapidísimo B.M.W. de Nuria Viñas ascendiendo al Alto de Arlaban. La potencia del vehículo y la experiencia de la actual campeona de España le permitieron lograr una cómoda victoria.

La catalana Nuria Viñas Panadés, llevando como copiloto a Ana María Garreta no tuvo dificultad alguna para adjudicarse la victoria, en el rally femenino "GRAN PREMIO CUENCA DEL DEVA", al volante de su potente B.M.W. 2002. Las cuatro pruebas selectivas incluidas en el trazado fueron ganadas por la actual campeona de España, no con amplios márgenes, pero sí los suficientes para relegar a sus más directas rivales y cruzar victoriosa la meta de Deva.

La expectación de los aficionados era considerable, para presenciar como se desenvolvían las simpáticas y animosas volantistas sobre los sinuosos trazados de las carreteras de la Cuenca del Deva, y tanto en el Calvario, Elgueta como en Arlabán se había congregado bastante público a pesar de la inseguridad del tiempo. Sin embargo todos, público y participantes estuvieron de suerte, ya que los chaparrones no afectaron a los tramos cronometrados, únicamente Elgueta se pasó bajo una ligera llovizna.

Fueron 17 en total los vehículos que partieron a las 9 de la mañana del domingo 20 de mayo, de la Plaza de Unzaga de Eibar, siendo el "forfait" más importante el del Ford Capri 2600 RS de Marisa Robles, que hubiera podido sin duda alguna presentar batalla con posibilidades de éxito al B.M.W. de Nuria Viñas.

Las más directas rivales de la actual campeona de España fueron las hermanas Rodríguez Mesa, de Madrid, que con su Seat 1430/1600 rodaron permanentemente en segunda posición, a pocos segundos de distancia de la futura vencedora. Sin embargo su magnífica carrera quedaría truncada en la segunda pasada por El Calvario, cuando estaban ya muy cerca de la meta, por un inoportuno pinchazo, quedando despojadas de la segunda posición en la general, que deberían haber ocupado con todo merecimiento. También el Seat 1430/1600 de Julia Aragón y Monserrat Floch, realizaría una inteligente carrera que al final sería recompensada con el segundo lugar de la general a sólo 35 segundos de la vencedora. Sin embargo como indicábamos anteriormente, esta segunda posición debió haber sido para las hermanas Rodríguez Mesa, a quienes Nuria Viñas no hubiese conseguido relegar a más de 10 segundos.

En el capítulo de accidentes, afortunadamente hay poco que contar. El aletazo sufrido por el MG-1300 de Arantxa Ateca a su paso por Vergara y el reventón sufrido por el Simca 1200 de Yone Aldasoro, al comenzar el descenso del puerto de Azcarate, fue lo único que merece la pena de ser reseñado.

El Renault 12 de Mila Ortega, rodó bien a lo largo del rally pero se vió relegado al quinto puesto de la general.



Como detalle interesante hay que indicar que en las cuatro pruebas de velocidad que se celebraron, dos en El Calvario, una en Elgueta y otra en Arlabán, la organización que corría a cargo de la Comisión Deportiva de la Delegación Eibarresa del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, dispuso un cómodo sistema de teléfonos que enlazaban la línea de meta con otro lugar situado 150 ó 200 mts. después donde paraban los vehículos y recibían una tarjeta con el tiempo que habían invertido, al igual que sucede en las grandes competiciones nacionales e internacionales, sistema de gran eficacia que permite en todo momento a los participantes hacerse una idea muy aproximada de como marcha la clasificación.

En el transcurso de una cena celebrada en el Club del Mar de Deva, se procedió a la entrega de premios y trofeos a los trece equipos que finalmente lograron clasificarse. Cinturones de Seguridad Silca S.A. obsequió a las participantes con un precioso juego de Cinturones, Eroski entregó unas cajas de bombones para endulzar la velada, que transcurrió en ambiente cordial y simpático. La entrega de premios fue presidida por el Alcalde de Eibar y el primer teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Deva a quienes acompañaban otras autoridades y representaciones.

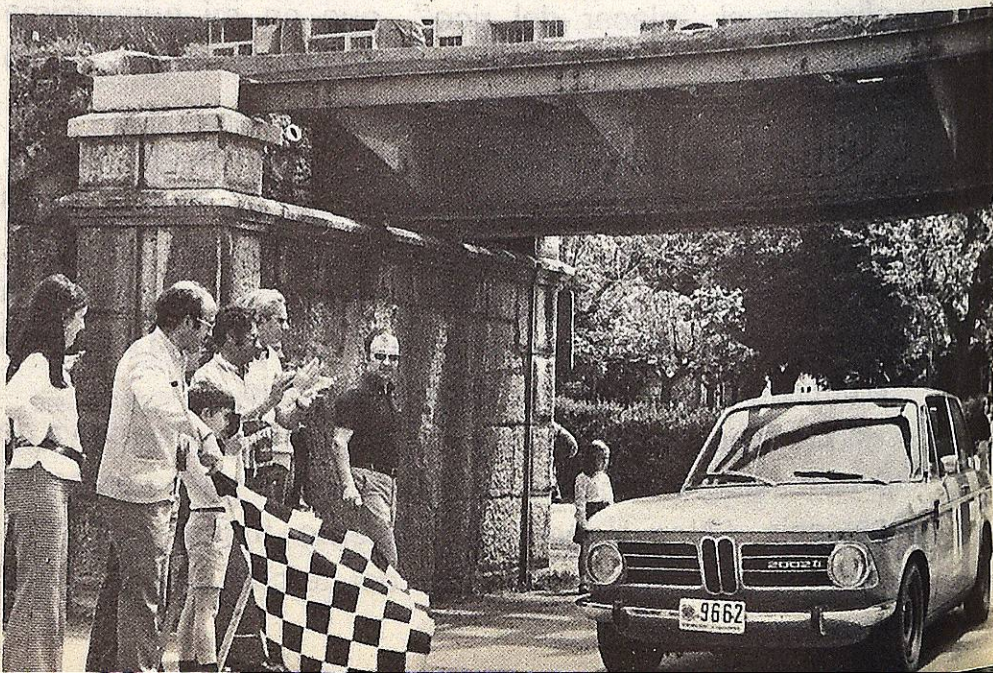
JAVIER SANGÜESA

CLASIFICACIONES

1. — Nuria Viñas - Ana María Garreta "B.M.W. 2.002 TI" 674,4 puntos.
2. — Julia Aragón - Montserrat Folch "Seat 1.430-1.600", 709,2.
3. — Charo Sánchez - Amparo Belenguer "Mini 1.275 GT" 712,5.
4. — María Jesús Acha - Paloma Miranda "Seat 1.430", 732,4.
5. — Mila Ortega - Yolanda Maruri "Renault 12", 746,2.
6. — Herrera - Hernando "Austin 1.300", 789,8.
7. — Vigiola - Uribe "Mini 1.275", 812.
8. — De la Rosa - Atristain "Seat 850 E", 820,6.
9. — Anasagasti - Vergara "Mini 100", 828.
10. — Martín - Almarza "Seat 850 Coupé", 828,7.
11. — Perosanz - Echeverría "Mini 1.000", 852,4.
12. — Calvo - Castellanos "Renault 8", 1.036,4.
13. — Saiz - Berastegui "Seat 850 E", 1.270.

Por Escuderías resultó vencedora la Escudería Botta de Madrid.

El B.M.W. con el nº "1" en sus costados cruza victorioso la meta en Deva. Un nuevo triunfo para el ya brillante palmarés de Nuria Viñas.



EL TRIBUTO A LA COMPETICION

El pasado 20 de mayo, una luctuosa noticia salía por los teletipos de las grandes agencias internacionales. En el circuito de Monza, escenario del Gran Premio de Italia de Motorismo, durante el desarrollo de la prueba de 250 c.c., se había producido una caída colectiva a la entrada del "curvone", en la que se habían visto involucrados 20 pilotos. El japonés Kanaya que rodaba en cabeza derrapó debido al aceite caído sobre el revestimiento asfáltico, arrastrando en su caída a la mayoría de los motoristas. Inmediatamente la gasolina se derramó sobre la pista inflamándose y una espesa humareda se elevó hacia el cielo. En los boxes se vivieron instantes de tensión hasta que se pudo saber con certeza las dimensiones de la tragedia, siendo uno de los primeros pilotos en llegar con la triste noticia el español Víctor Palomo. El italiano Renzo Passolini y el finlandés Jarno Saarinen habían encontrado la muerte cuando rodaban a casi 200 Kms/h., una vez más el circuito de Monza había sido escenario de una tragedia que había segado la vida de dos hombres jóvenes, una vez más la competición había pagado su tributo de sangre...

Y surge la pregunta, ¿merece la pena este riesgo que corren los pilotos tanto motoristas como automovilistas? En primer lugar hay que decir que ellos lo aceptan como parte integrante de su profesión y saben que el día

menos pensado su vida puede quedar truncada en Monza, en el Nurburgring, en Brand Hatch o en cualquier otro circuito escenario de las grandes pruebas internacionales. A cambio de estos riesgos, los pilotos tienen la compensación de la fama, la gloria y también el dinero.

Pero tampoco hay que olvidar otro apartado no menos interesante desde otro punto de vista, el de la investigación y perfeccionamiento de la industria del motor, porque nadie puede negar que todos, absolutamente todos los mecanismos, que hoy en día han sido incorporados a los vehículos, a las motocicletas de serie, nacieron en la competición. La lista sería interminable: los frenos hidráulicos, los neumáticos radiales, los frenos de disco, las suspensiones independientes, los faros de iodo y un largo etc. que no vamos a mencionar.

Por ello cuando una noticia luctuosa salta a primera página de los periódicos, debemos recordar que aquellos hombres eran conscientes de su misión, que aceptaban sus riesgos y cuando nos sentamos a los mandos de nuestro vehículo deberíamos también recordar que toda la seguridad de que gozan nuestros actuales medios de locomoción se debe en gran parte a ellos, a su sacrificio.

JAVIER SANGÜESA

III Subida a Badostain EDUARDO VILLAR CON SEAT 1600 SPORT COUPE VENCEDOR

Como digno colofón a la III Semana del Automóvil, "Auto-Expo 73", celebrada en nuestra ciudad y organizada por la Casa de la Juventud en colaboración con la Escudería Urbasa tuvo lugar el pasado día 27 de mayo la III Subida a Badostain, prueba que por méritos propios figura como clásica en el calendario Vasco-Navarro.

Treinta y tres inscritos procedentes de Logroño, Vitoria, Guipúzcoa y Navarra contabilizaba la Organización la víspera de la prueba, pero los imponderables de siempre redujeron el número de corredores, partiendo de la línea de salida veintiocho vehículos.

Los entrenamientos, no obligatorios, pero con una masiva participación de inscritos, dejaron entrever tres claros favoritos. Los tiempos conseguidos los pusieron como serios aspirantes al triunfo final, pero era preciso ratificarlo en la prueba. Sobre ellos estaban puestos los ojos de la numerosa afición concentrada a lo largo del trayecto.

La primera manga, 3,10 Kms. sobre un difícil recorrido, supuso el que los pronósticos de los aficionados se hicieran en parte realidad. Eduardo Villar a bordo de SEAT 1.600 volvió a demostrar que era el mejor con un tiempo de 1.44.06, seguido de Evaristo Sarabia con SEAT 1.430-1.600 y Juan Luis Bosqued con SEAT 124-1600. José M. Purroy estuvo nervioso y sin coger el aire al circuito, terminando esta manga con un tiempo de 1.47.08 muy por debajo del obtenido el sábado en los entrenamientos. Fernando Moreno, el tercer favorito, con SEAT 127 no estuvo a la altura de las circunstancias, pese a sus buenos deseos, y su tiempo se alejó bastante del de los primeros clasificados. Se conformó con 1.59.03.

La segunda manga mantuvo el interés de los espectadores ante la posibilidad de que el tiempo conseguido por Eduardo Villar fuera superado por cualquiera de los participantes y la seguridad de que unos y otros se superarían en busca del triunfo final, dado que el mejor tiempo conseguido en una de las pruebas era válido para la clasificación final. Fernando Moreno, al que, pese a su mal tiempo, se le seguía considerando como candidato al triunfo nos confesaba su deseo de dejar la piel sobre el recorrido pero el hecho de que su coche tuviera problemas mecánicos, por dos veces se le salió la velocidad, le hizo perder unos segundos preciosos quedando relegado a un lugar en desacuerdo con lo que a través de sus actuaciones nos ha demostrado puede conseguir.

Arenzana con Sarabia, pese a su salida del circuito en una curva, y Bosqued mejoraron o mantuvieron sus tiempos en la segunda manga y ocuparon los puestos 2.º, 3.º y 4.º detrás del vencedor.

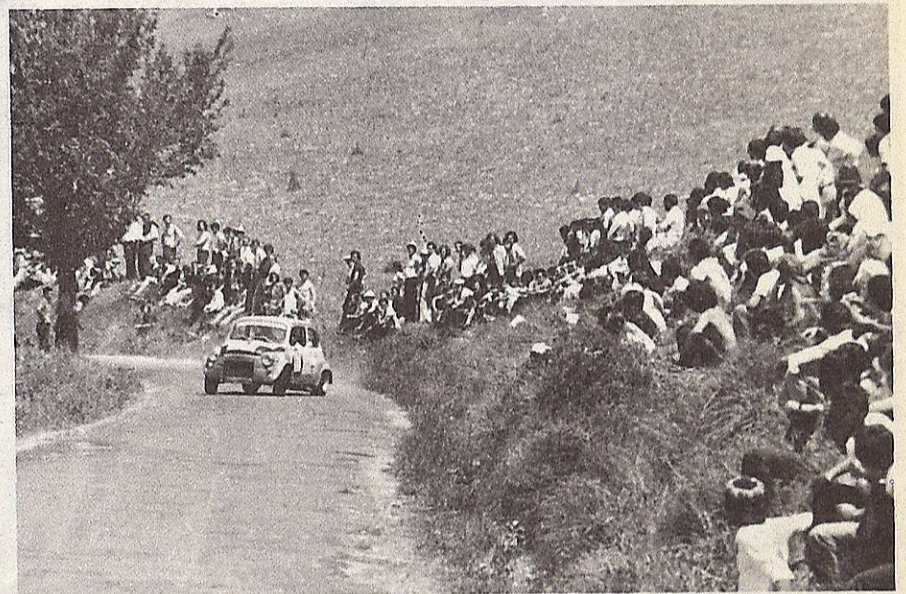
Los malos tiempos de la primera manga fueron superados naturalmente en la segunda. Sin embargo Eduardo Villar fue el que hizo, nuevamente, el mejor tiempo. Tápez y Berzal realizaron dos ascensiones llenas de espectacularidad y Círez y Sarabia pusieron la nota espectacular al salirse de la carretera sin consecuencias para ninguno de ellos, puesto que ambos se incorporaron de nuevo a la prueba. Fueron los que obtuvieron el premio a la combatividad. La única participante femenina L.G. Fonseca con Seat 1.430 demostró mucha afición, pero se le notó la falta de capacidad para arriesgar en las curvas.

La Organización funcionó bien, pese a que en la primera manga hubo una salida en falso, debida únicamente a que los transmisores de la Cruz Roja no habían entrado en funcionamiento. Fue rápida en dar los resultados de las mangas, pero, sobre todo en la primera de ellas se notó claramente que en los tiempos había algún error. F. Tápez hizo una primera manga digna de elogio, pero no creemos que su tiempo sirviera para clasificarlo como el mejor tercer tiempo.

Dado el peligro que encierra Badostain, es una subida exenta de belleza, pero con mucho riesgo, es de agradecer que pese a la inconsciencia de algunos sectores de público no ocurriese ninguna desgracia personal.

El acto de entrega de premios sirvió para ratificar que Badostain ha madurado y para dar la certeza que el próximo año se celebrará de nuevo la prueba.

XABIER



J.M. Porroy. - Primer navarro clasificado.

CLASIFICACIONES

1.	E. Villar (Seat 1.600 S.C.)	1.44.06
2.	C. Arenzana (Seat 1.430-1.600)	1.45.05
3.	E. Sarabia (Seat 1.430-1.600)	1.45.07
4.	J. L. Bosqued (Seat 124-1.600)	1.46.00
5.	J.M. Purroy (Mini 1.293)	1.47.05
6.	R. Alonso (Alpine A. 1.110)	1.47.05
7.	J. Mendizábal (Seat 1.430)	1.49.00
8.	R. Cabezón (Seat 1.430)	1.49.08
9.	L. Alvarez (Seat 1.600)	1.50.06
10.	J.C. Rocafort (Mini 1.300)	1.51.03
11.	J.M. Berzal (Seat 1.430)	1.52.03
12.	Febargo (Simca 1.200)	1.52.04
13.	J.L. Círez (Mini 1.275 GT)	1.52.06
14.	F. Tápez (Seat 600 prototipo)	1.53.06
15.	M. Barrachina (Seat 1.430)	1.54.09
16.	A.M. Martínez (Seat 127)	1.55.06
17.	A. Aguado (Seat 1.430)	1.55.06
18.	F. García (Ford)	1.55.06
19.	L.G. Fonseca (Mini 1.275)	1.55.06
20.	J. Manso (Seat Coupé 903)	1.55.08
21.	C. Sevilla (Mini 1.293)	1.56.03
22.	F. Moreno (Seat 127)	1.58.07
23.	J.M. Hidalgo (Mini 1.275)	2.01.08
24.	F. Zoroquiain (Mini 1.000)	2.07.01
25.	I.G. Fonseca (Seat 1.430)	2.21.01
26.	J. Fuertes (Simca 1.000)	2.23.04

Grupo 1

- 1.º L. Alvarez (Seat 1.600 S.C.)
- 2.º J. Berzal (Seat 1.430)
- 3.º M. Barrachina (Seat 1.430)

Grupo 2

- 1.º E. Villar (Seat 1.600 S.C.)
- 2.º José M. Purroy (Mini 1.293)
- 3.º J. Mendizábal (Seat 1.430)

Damas

- 1.ª L.G. Fonseca (Seat 1.430)

Piloto más joven

José Luiz Círez

Combatividad

E. Sarabia
J.L. Círez

Desgracia

J. Manso

un cambio de marca

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

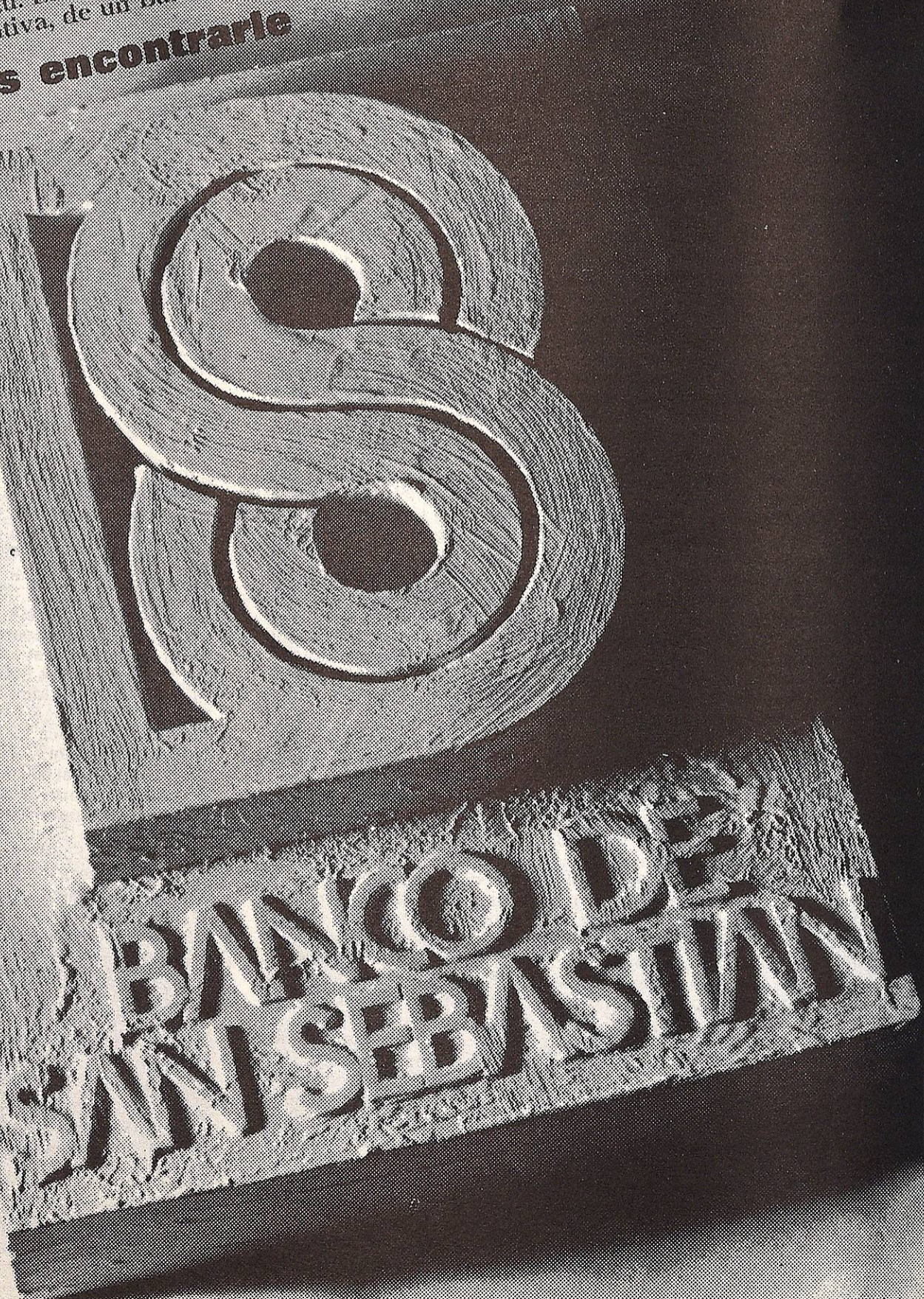
Pero esto no es suficiente. ¿Cómo seguir? Revisamos los servicios que ofrecemos, que son los que debe ofrecer un Banco moderno. Pero tampoco nos parece suficiente.

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

permítanos encontrarle

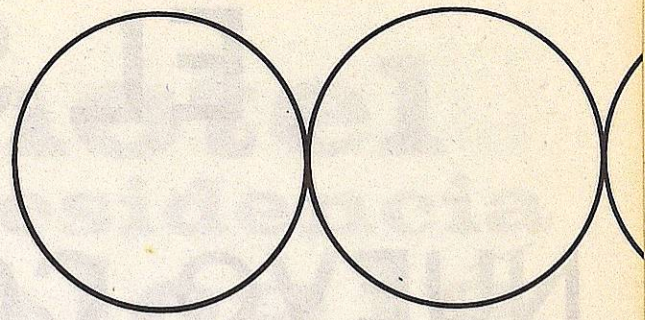


BANCO DE
SAN SEBASTIÁN



El banco más extendido
en Guipúzcoa
Federado con el BCO. HISPANO AMERICANO

PENALIZACION POR PUNTOS



Las autoridades alemanas han elaborado un nuevo sistema con el fin de incitar al automovilista a conducir con mayor disciplina y prudencia. Esto hace recordar la mano dura pero justa del antiguo maestro de escuela. Cualquier falta será sancionada con "puntos malos".

Y no será cosa de tomarlo a broma. Si persiste la imprudencia actual de los conductores, los castigos van a llover literalmente. ¿Doce puntos malos en dos años? Permiso de conducir retirado. El conductor tendrá tiempo de calcular, según el número de puntos malos que "ingrese", cuando le será retirado su permiso.

En cuanto al porvenir de las auto-escuelas, no es de color rosa precisamente. Ya que, además de los principiantes, muchos "antiguos" corren el riesgo de volverse a sentar en los bancos de la escuela.

¿Como se ha concebido este sistema de puntos?

—**Seis puntos malos** (o seis puntos de penalización que es como se les quiere llamar): el "beneficiario" deberá sufrir un examen médico y psico-técnico.

—**Nueve puntos malos**: el conductor deberá hacer un examen teórico. Si se tienen dudas en cuanto a la solidez de sus conocimientos prácticos, se lo impondrá, además, una prueba de conducción práctica.

Caso de fracasar en ésta, el alumno suspendido dispondrá de un mes para prepararse de nuevo para presentarse ante los examinadores.

Y si suspende por segunda vez, pierde su permiso de conducir.

—**Doce puntos de penalización**, significan la retirada inmediata del permiso de conducir.

Veamos ahora cuáles son las infracciones más importantes que conducen a la distribución de los "puntos".

4 puntos

- No respetar la prioridad;
- Adelantamientos incorrectos;

— Velocidad exagerada en la inmediata proximidad de los pasos reservados a peatones, en lugares donde la visibilidad es mala, en los cruces, en los pasos a nivel, etc.;

— Maniobra de media vuelta en una autovía (el sólo hecho de haberse iniciado basta);

— Alcoholemia o absorción de productos alucinógenos;

3 puntos

— Conducir sin permiso o haber confiado el vehículo a una persona que no lo tenga;

— Conducir un vehículo sin matricular o insuficientemente asegurado;

— No dejar distancia suficiente entre su vehículo y el que precede.

2 puntos

— No ir suficientemente por la derecha;

— Haber sobrepasado por lo menos en 20 Km/h la velocidad impuesta;

— Circulación incorrecta en una autovía;

— Otras contravenciones, como marcha atrás en una autovía o en otras arterias en que esta maniobra pueda molestar a los usuarios;

— Parada o estacionamiento en una autovía;

— Haber aparcado su vehículo en doble fila más de 15 minutos;

— Haber dejado de utilizar deliberadamente el triángulo de peligro, o no haberlo colocado a la distancia prescrita;

— Circular sin luces o sólo con las luces de posición;

— Circulación demasiado rápida en la proximidad inmediata de las paradas fijas de los vehículos de transporte público;

— Medidas de seguridad insuficientes al transportar cargamentos peligrosos;

— Conducir vehículos que no satisfagan las normas de seguridad del control técnico;

— Pasar del peso máximo autorizado al transportar mercancías;

— Efectuar adelantamientos en tra-

vesías con prioridad para los peatones;

— Haber pasado el semáforo en rojo o no haber obedecido las órdenes del agente cualificado;

— No haberse detenido a tiempo en una señal de STOP;

— No haber presentado el vehículo a control técnico en los plazos señalados.

1 punto

— Infracciones de todas las demás prescripciones reglamentarias.

LOS PUNTOS MALOS PUEDEN SER EFICACES

Las infracciones se registran en la Oficina Central de Fiensburg. Según la naturaleza de éstas, los puntos de penalización se anulan en el transcurso de cierto plazo, que varía:

— 2 años: Simples infracciones de rodaje;

— 5 años: Condenas de multas o encarcelamiento;

— 10 años: Faltas que hayan implicado condena judicial o retirada del permiso y/o penas de 3 meses de prisión.

Todo conductor tiene derecho a dirigirse a la Central de Fiensburg para conocer su situación personal, desde el punto de vista de su saldo de "puntos".

No pueden comunicarse las cuentas de terceros.

Este sistema de puntos no suprime las otras penas, llamadas tradicionales, en vigor hasta ahora y que, por lo tanto, subsisten.

Las autoridades alemanas piensan que estas medidas incitarán a los conductores a mostrarse más disciplinados y que, ipso facto, disminuirá el número de accidentes.

Según nos ha comunicado el Ministerio de Comunicaciones de Bonn, el nuevo sistema no entrará en vigor antes de mayo de 1973. En efecto, son muchas las modalidades de aplicación que es preciso regular previamente.

EL SEAT 132

NUEVO COCHE ESPAÑOL

se venderá en dos versiones: de 1.600 y de 1.800 c.c.

Según manifestaciones del presidente de Seat, señor Sanchez-Cortés, en su conferencia de prensa anual, el 132 será el modelo comercializado por la primera marca nacional.

Cubriendo, con amplia ventaja, un sector del mercado que Seat venía alimentando con su veterano 1500, el 132, en sus distintas versiones, vendrá a ser el coche de representación dentro de la escala de modelos de la marca, iniciándose con él una gama inédita en la producción nacional, ya que la versión más completa, con motor de 1.756 c.c. entra de lleno en la categoría de los "dos litros".

El grupo propulsor del 132 ya es conocido del público español a través del recientemente aparecido Sport Coupé 1800, cuyas características apenas son diferentes del motor de la berlina de cuatro puertas, cifrándose principalmente en el índice de compresión y la potencia máxima, algo menor en esta última.

Si el importante desplazamiento de su motor, así como su brillante rendimiento, autorizan buenas prestaciones, el 132 no pretende cubrir una utilización deportiva como el Coupé 1800, pues en su diseño se han tenido en cuenta principalmente los elementos que normalmente proporcionan un buen confort y comodidad en la utilización de un coche.

La disposición básica de su carrocería y mecánica, con motor delantero y transmisión posterior, suspensiones delanteras independientes y eje rígido trasero, es idéntica a los modelos ya conocidos de la gama 124-1430, pero el refinamiento en su realización, además de ciertas modificaciones de las suspensiones que mejoran su suavidad de funcionamiento, marcan un terreno muy definido para el modelo de próxima aparición.

Según el presidente de Seat, el precio definitivo del 132 está aún por decidir, pero parece ser que se intentará mantener la correspondencia de precios habitual entre los modelos de Fiat y Seat. Según esto, y en la versión más completa de todas, la de mayor cilindrada con el acabado más completo (1800 Special), el precio debería oscilar alrededor de las 208.000 pesetas.

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL 132-1800

MOTOR

Posición: Delantero, longitudinal vertical, Ciclo: 4 tiempos.

Número de cilindros: 4 en línea. Diámetro/carrera: 84/79,2 mm. Cilindrada: 1.756 c.c. Material del bloque: Fundición. Material de la culata: Aluminio. Cigüeñal sobre 5 apoyos.

Carburación: Carburador de dos cuerpos. Marca: Weber, Solex. Modelo: 34 DMS. C 34 ejes. Bomba de gasolina: mecánica de doble membrana. Filtro de aire: en seco de papel.

Lubricación: Bomba: De engranajes. Tipo circuito: Presión directa a la bancada. Número y tipo de filtros: Cartucho, en serie. Capacidad total del carter y el circuito: 3,85 litros (filtro incluido).

Refrigerador: Tipo: Líquido. Arrastre ventilador: Motor eléctrico con mando termostático. Circuito hermético: Sí. Termostato: Sí. Bomba: Centrífuga. Anticongelante: Sí. Capacidad total circuito: 7,8 litros.

Distribución: Situación válvulas: En culata, formando V a 65°. Situación árboles de levas: En culata, doble. Mando árbol de levas: Correa dentada de plástico armado.

Accionamiento de las válvulas: Directo por las levas.

Rendimiento: Compresión: 8,9: 1. Potencia: 105 CV. DIN a 6.000 revoluciones por minuto. Par motor máximo: 14,4 mkg. DIN a 4.200 revoluciones por minuto.

TRANSMISION

Embrague: Tipo: Monodisco en seco, de diafragma. Diámetro disco: 21,5 cm. Mando: por cable.

Cambio de marchas: Número de marchas de avance: 4 ó 5. Sincronizadas: Todas. Relaciones internas: 1.^a, 3,66:1; 2.^a, 2,10:1; 3.^a, 1,361:1; 4.^a, 1:1; 5.^a, 0,881:1.

Grupo y diferencial: Eje propulsor, posición del cambio y del grupo: Motor, embrague y cambio en grupo delantero; eje rígido propulsor trasero. Tipo del grupo: Hipoide. Reducción: 4,10: 1 (10/41). Desarrollo final de la transmisión: 27 kilómetros/H. a 1.000 r.p.m., en cuarta y 30,65 Km/h. a 1.000 r.p.m., en 5.^a.

BASTIDOR

Estructura portante: Carrocería monocasco autoportante.

Suspensiones: Delantera: Ruedas independientes, triángulo superior actuando sobre el muelle; brazo transversal inferior y



tirante oblicuo. Tipo de resorte: Muelle helicoidal y tacos de goma. Tipo de amortiguador: Hidráulico telescópico. Estabilizador: Tacos de goma antibalaneo. Trasera: Eje rígido, dos brazos inferiores longitudinales de empuje y dos bieletas oblicuas de reacción y posicionamiento. Tipo de resorte: Muelle helicoidal. Tipo de amortiguador: Hidráulico telescópico. Estabilizador: No.

Frenos: Delante: Disco. Diámetro: 22,7 Cm. Area barrida: 884 centímetros cuadrados. Detrás: Disco. Diámetro: 22,7 cm. Area barrida: 884 cm². Area barrida por los forros de los cuatro frenos: 1.768 centímetros cuadrados. Asistencia por depresor.

Dirección: Tipo: De tornillo y rodillo. Desmultiplicación: 16,4: 1. Diámetro de giro: 11 metros. Vueltas de volante, de tope a tope: 3,05.

Ruedas: Diámetro llanta: 13 pulgadas. Anchura garganta llanta: cinco pulgadas. Neumáticos: Radiales. Medida: 170/175 SR-13.

Equipo eléctrico: Generador: Alternador. Potencia: 770 vatios. Intensidad: 5,5 amperios. Batería: Capacidad: 45 amperios/h.

Depósito de combustible: Situación: Posterior lateral derecha. Capacidad: 56 litros.

CARROCERIA

Tipo: Berlina. Número de puertas: cuatro. Asientos: 2 butacas delante y corrido atrás.

Dimensiones: Batalla: 2,56 metros. Vías: 1,31/1,32 metros (delante/detrás). Longitud: 4,38 metros. Anchura: 1,6 metros. Altura: 1,36 metros (plena carga).

PESO

En vacío y en orden de marcha: 1.070 kilos. Reparto entre los trenes delantero y trasero: 54/46 por cien.

PARTICULARIDADES DE LA VERSION 1600

MOTOR

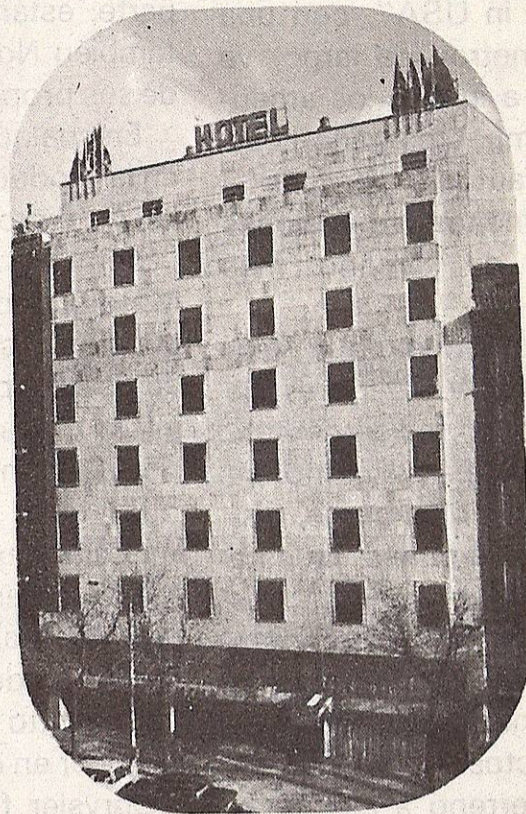
Diámetro/carrera: 80/79,2 mm. Cilindrada: 1.592 c.c.

Rendimiento: Compresión: 9,1. Potencia: 98 CV. DIN. a 6.000 revoluciones por minuto: Par motor máximo: 13,2 mkg. DIN a 4.000 revoluciones por minuto.

TRANSMISION

Embrague: Diámetro disco: 20 centímetros.

ra hotel residencia alcalá



Restaurante
BASQUE

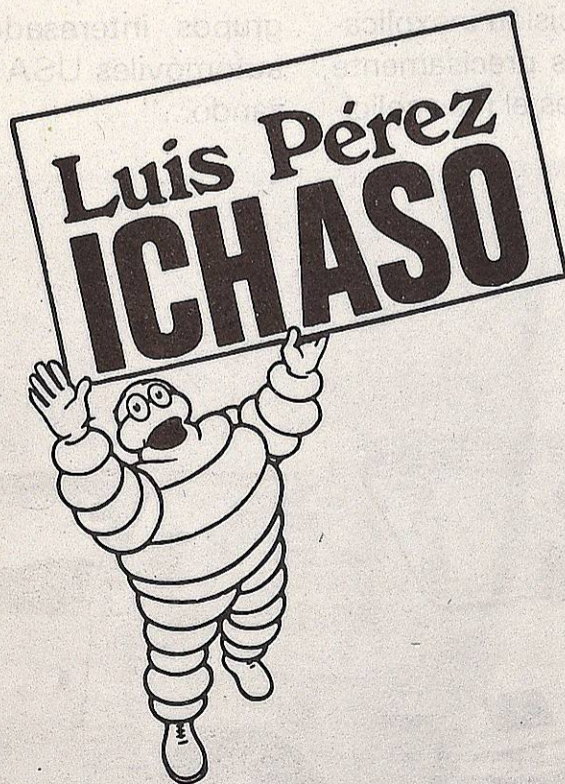


Cafetería
BASQUE



ALCALA, 66
Telfs.: 2251650*
(reservas) 2756351
Dir. Telegr.:
ALCALOTEL
MADRID

Director: ANGEL URCHUGUI



VISITENOS!
SERVICIO TECNICO Y VENTAS

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

MICHELIN

inventor y primer fabricante mundial
de neumáticos radiales.

USA a favor de los compactos

Los compradores norteamericanos se deciden, cada día más, por los coches pequeños. Es un hecho innegable que la clásica línea del automóvil "made in USA", con una medida de seis metros de largo, va cediendo terreno a lo que los americanos llaman "compactos y sub-compactos", es decir, automóviles más "a la europea", con menos pretensiones aerodinámicas y de tamaño más reducido.

La 56 convención anual de la Asociación Nacional de Vendedores de Automóviles se reunió recientemente en Nueva Orleans, para, como se viene haciendo tradicionalmente, discutir los problemas comunes. En esta convención quedaron claras dos cosas; que los americanos compran más coches que nunca y que, poco a poco, se van pasando a los compactos y subcompactos. Los coches pequeños ganan terreno a expensas de los grandes: el pasado año los compactos y subcompactos fabricados en los Estados Unidos coparon el 35,9 del total de ventas; en 1.971 habían constituido el 34,8 de las ventas y en 1969 solamente el 21,6 por ciento.

Sin embargo, no es un ahorro de dinero lo que mueve a los americanos a comprar coches pequeños, ya que los compactos que mayor éxito de ventas están obteniendo son los más lujosos. Los clientes piden toda clase de "extras" opcionales y virtualmente todos los compactos que se venden van equipados con aire acondicionado, transmisión automática, etc.

EL FANTASMA DE LOS IMPORTADORES

En realidad, los "grandes" del automovilismo USA se vieron obligados a construir sus "Pinto", "Vega" o "Gremlin" acuciados por la presión de los Volkswagen, los Fiat, los Mercedes... sin hablar de la competencia japonesa, siempre creciente. Ahora, sin embargo, los fabricantes se las prometen muy felices porque, con la devaluación del dólar, muchos importadores se verán forzados a subir los precios de sus vehículos. Por lo pronto, los "Mercedes" que van a los Estados Unidos ya han subido de precio, y un portavoz de VW en

Wolfaburg ya ha declarado que "un incremento de precios en los Estados Unidos se hará inevitable". Los fabricantes japoneses, por su parte, están a la expectativa de que también Norteamérica suba el precio de sus propios vehículos.

En cualquier caso, se trabaja a tope en la producción de los "minicoches" USA "Pinto" y "Vega". Solamente el "Gremlin", fabricado por American Motors, podría ver aumentada su producción. Esto hace que los importadores europeos y japoneses puedan mirar, a pesar de todo, el futuro con cierto optimismo.

En este contexto en el que se anuncia que Cadillac prepara un nuevo super compacto, el "Caddy", diseñado para competir directamente con Mercedes-Benz. Sin embargo, lo más pronto que este modelo podría aparecer en el mercado sería en 1975.

Chrysler fue el principal punto de ataque en esta convención de vendedores; muchos de ellos no logran entender por qué el tercer "grande" no se decide a fabricar un coche pequeño para el mercado nacional. Pese a la demanda, funcionarios de Chrysler han declarado rotundamente que, de momento, no existen planes para la fabricación de un subcompacto doméstico. Una decisión inexplicable ni se piensa que es precisamente este tipo de automóviles el más solici-

tado por los jóvenes norteamericanos.

Pero no paran ahí las quejas de los vendedores de Chrysler. Uno de estos vendedores, asistente a la citada convención, declaró que está muy contento con las cualidades mecánicas de los coches, pero que siguen existiendo problemas a causa del mal montaje con que los vehículos vienen de fábrica.

FALTAN COCHES DE SEGUNDA MANO

Pero no sólo se están vendiendo bien los coches nuevos en el mercado norteamericano: los vendedores declaran que existe una gran escasez de coches usados. En la actualidad, se va haciendo cada vez más común que una familia tenga hasta tres coches.

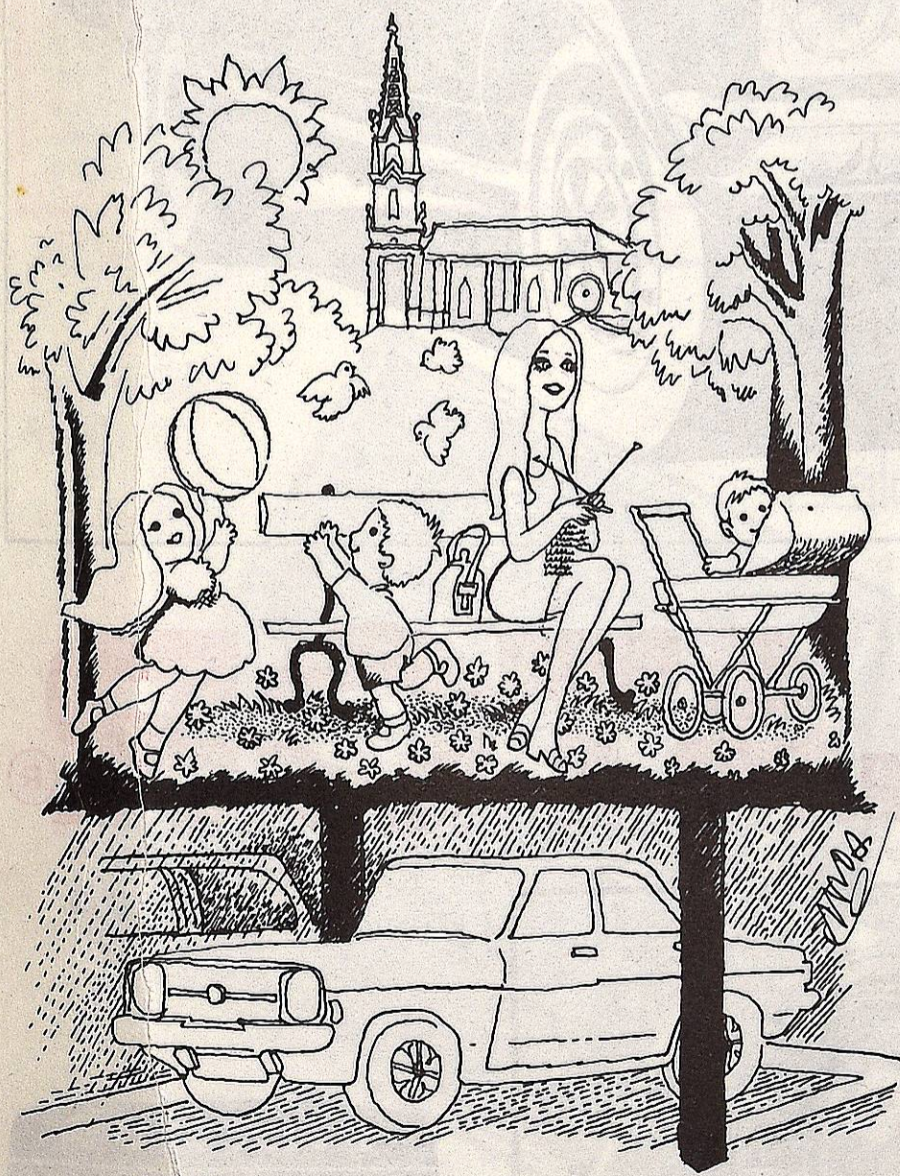
De las declaraciones de los vendedores, que confiesan que hacen "el gran negocio" vendiendo coches pequeños (aunque el concepto americano de coche pequeño es mucho más tolerante que el europeo), se deduce que la línea "bread and butter" de aquellos coches interminables típicamente americanos va tocando a su fin, por mucha presión en contra que exista a cargo de grupos interesados. Sin duda, los automóviles USA se están "europeizando...".



EL PASADO DIA 26 FUE ABIERTO AL PUBLICO EL

APARCAMIENTO PLAZA CATALUÑA

**EN EL CORAZON DEL DONOSTIARRA BARRIO DE GROS.
ES EL SEGUNDO INSTALADO POR ESTACIONAMIENTOS
GUIPUZCOANOS, S.A. "E.G.U.I.S.A."
EN SUS DOS PLANTAS TIENE UNA CAPACIDAD DE
460 VEHICULOS.**



TARIFAS

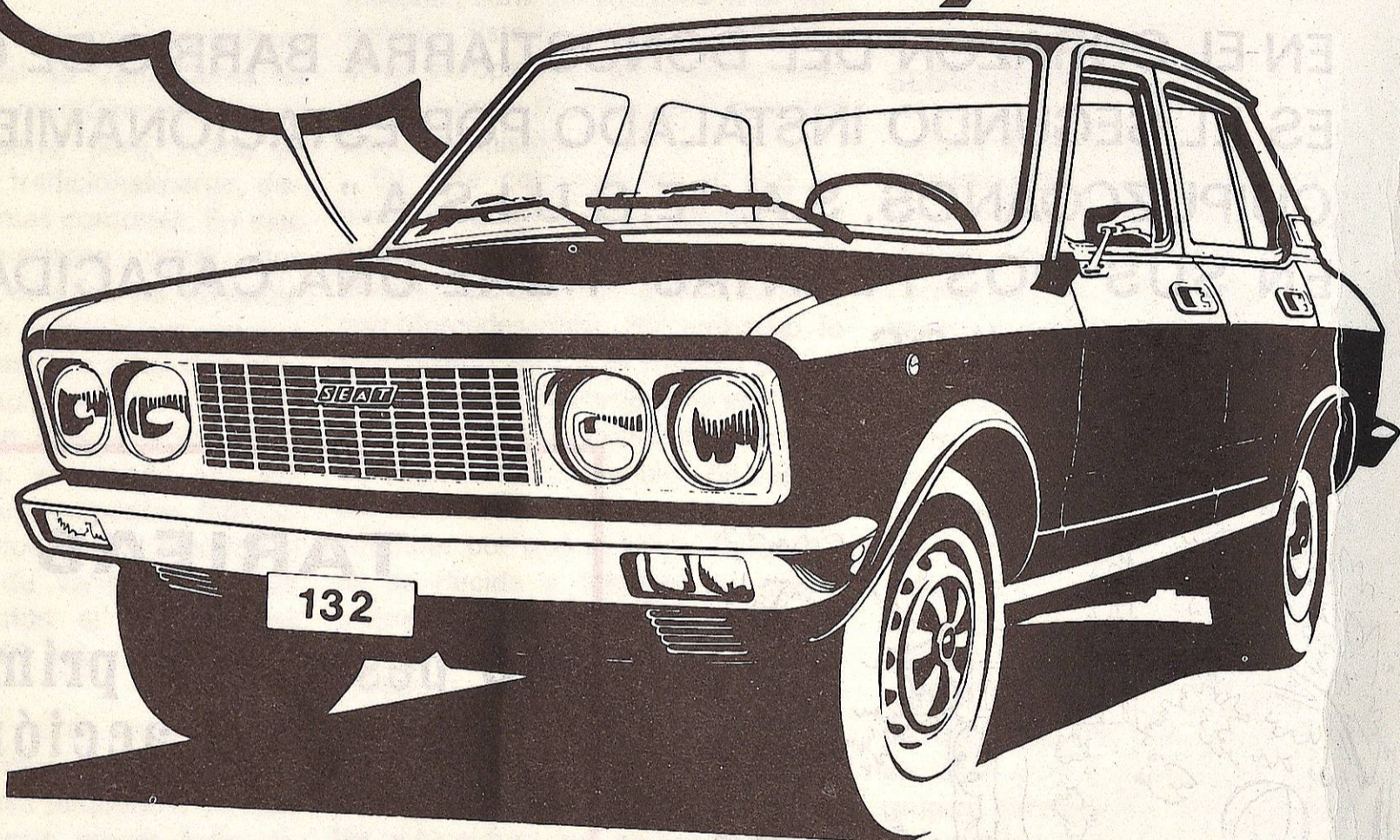
**10 pesetas la primera
hora o fracción**

**5 pesetas cada hora
siguiente o fracción**

**SERVICIOS DE
LAVADO Y
ENGRASE**

**MES DE JULIO PROXIMO: INAUGURACION
DEL APARCAMIENTO DE LA CONCHA**

¡Hola, amigos!
 Soy el nuevo SEAT 132.
 Acabo de nacer. Y, naturalmente,
 he nacido con PurOlator,
 como mis otros hermanos.
 Así espero vivir muchos años
 ... y que Vds. lo vean.

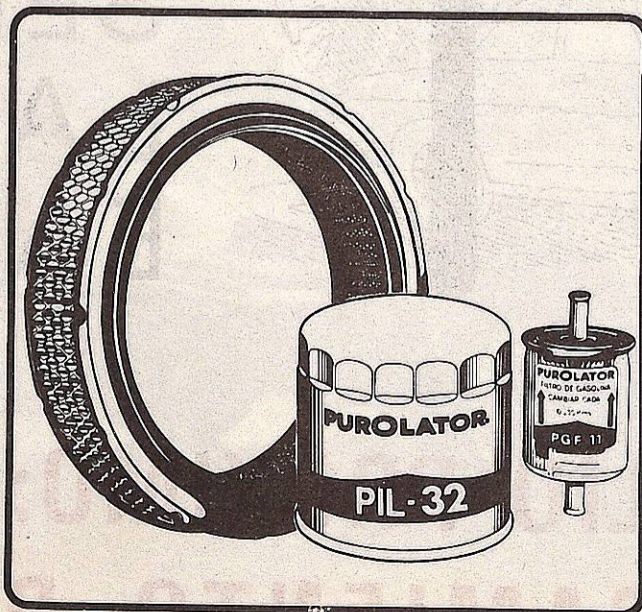


PUROLATOR®

LIMPIEZA • DURACION • REPRISS

PurOlator, primera marca mundial de filtros, con su sistema Supermicronic filtra partículas de suciedad menores de una micra (0,001 mm), es decir, 175 veces más finas que un cabello, asegurando así la perfecta lubricación del aceite, la pureza del aire en la toma del carburador y la limpieza de la gasolina.

Muy importante: 4 de cada 5 vehículos nacionales salen de fábrica con PurOlator. Su coche necesita nuevos filtros cada 8.000 Kms. Exija PurOlator en su taller de engrase.



**FILTROS
 PUROLATOR**

Fabricados por PurOlator Ibérica, S. A.
 Distribuido por las Divisiones Comerciales
 de los Fabricantes de vehículos y por la
 Organización

Firestone 

nuevo modelo de caravana

Las series de caravanas de 1973 de la firma británica "Caravans International" fueron presentadas recientemente en el Salón Internacional de Caravanas y Camping, celebrado en el Earls Court, de Londres. Entre las mismas —en el surtido Sprite— se encontraba esta "Major" de cinco literas, incorporando un nuevo diseño que proporciona espacio adicional. El nuevo modelo, a la venta en dos variantes, tiene un techo con una sección opalescente. El interior está dividido en dos compartimientos, que están separados por un lado por una área sumamente utilitaria (con armario y ducha WC) y en la otra por una cocina perfectamente equipada. Cada compartimiento puede ser rápidamente transformado en un dormitorio individual, separado por cortinas. Los accesorios normales incluyen un fregadero con armarios en sus partes superior e inferior, y una cocina completa.

ALINEADOR OPTICO DE DIRECCIONES

Este alineador óptico de direcciones funciona por sistema de proyección. Un espejo tripartito, graduado ópticamente, se fija mediante un soporte especial a la llanta.

El soporte es graduable a los diferentes tamaños de llanta, y por su construcción especial, permite corregir o anular el alabeo de la llanta. Con ello se consigue centrar el espejo completamente en relación al eje del coche a medir. Se elimina, por ello, totalmente la posible deformación de la llanta.

El proyector situado enfrente del espejo fijo a la rueda consta de una carcasa de plástico, a prueba de golpes, que en su interior aloja un sistema de lentes de proyección y una lámpara de bajo voltaje. A través de la óptica graduable, sita en la parte frontal, se emite un rayo luminoso, que es reflejado por el espejo de rueda sobre la pantalla incorporada al proyector. En una de las ópticas del proyector está

grabada una escala que, al ser reflejada sobre la pantalla, da los valores deseados a comprobar.

Los valores determinables de alineación son: en el eje delantero, convergencia, caída avance y convergencia a 20 grados giro; en el eje trasero, convergencia y caída.

Mediante unos cálculos y escalas especiales, se pueden determinar, además, los puntos siguientes: paralelismo entre ejes, deformaciones de chasis y posición correcta del volante.

Todos los valores anteriores pueden ser obtenidos con una precisión de más o menos cinco pulgadas de ángulo.

Este alineador de direcciones se puede montar sobre foso, rampa, elevador de dos o cuatro columnas y sobre piso llano.

Para más información, diríjase a: TECNO METRON, Folgarolas, número 34, Barcelona (6), teléfono 212 49 49.

PLATAFORMAS DE FUNCIONAMIENTO HIDRAULICO

Una compañía británica fabrica unas plataformas de funcionamiento hidráulico, que solucionan totalmente los problemas de acceso con que se tropieza en trabajos de construcción y conservación. Todos los modelos son de funcionamiento sencillo, seguro y fiable, y pueden ser manejados con gran facilidad en lugares restringidos dentro y fuera de un edificio. Las versiones BS se caracterizan por su bastidor, tipo tijera, que permite plegarlas para llevarlas por puertas y pasarelas angostas. La carga de trabajo admisible es de 160 kilos, a diferencia de 300 kilos que tienen los modelos mayores BH, no plegables. Estos se distinguen por una base rectangular, que permite emplazar la plataforma muy próxima a la superficie de trabajo. Las versiones BCT llevan dos o tres arietes, así como varias extensiones en la plataforma, para amoldarse a diversas aplicaciones. A petición del cliente, es posible suministrar un equipo con torre cuadrada telescópica y concéntrica con el ariete. Esta puede llevar prolongaciones giratorias y en voladizo, hasta cinco metros, del ariete, con lo que se facilita el acceso en condiciones muy difíciles. Estas plataformas pueden llegar a 18 metros de altura. El ascenso y descenso en todas las versiones de la serie se efectúa por medio de un ariete hidráulico pluriestático. Para el accionamiento del equipo puede usarse fuerza de la red o baterías, un generador, aire comprimido o una bomba de mano. Para la seguridad del operario se han instalado barandillas y tablas de pies. Una vez instalado el equipo, se evita el movimiento de la base por medio de gatos, que son adecuados para terrenos ligeramente inclinados. En todas las versiones de un ariete hay un mecanismo de seguridad no giratorio. Las plataformas descritas pertenecen a la serie "Beanstalk".

Fabricante: ACCESS EQUIPMENT, LTD., Maylands Avenue, Hemel Hempstead, Hertfordshire, Inglaterra.

TAMAÑO REAL ▶

BUSICOM

calculadoras electrónicas

MADE IN JAPAN

La más amplia gama:



Distribuidores:

A. DE GOYOAGA E HIJOS, S.A.

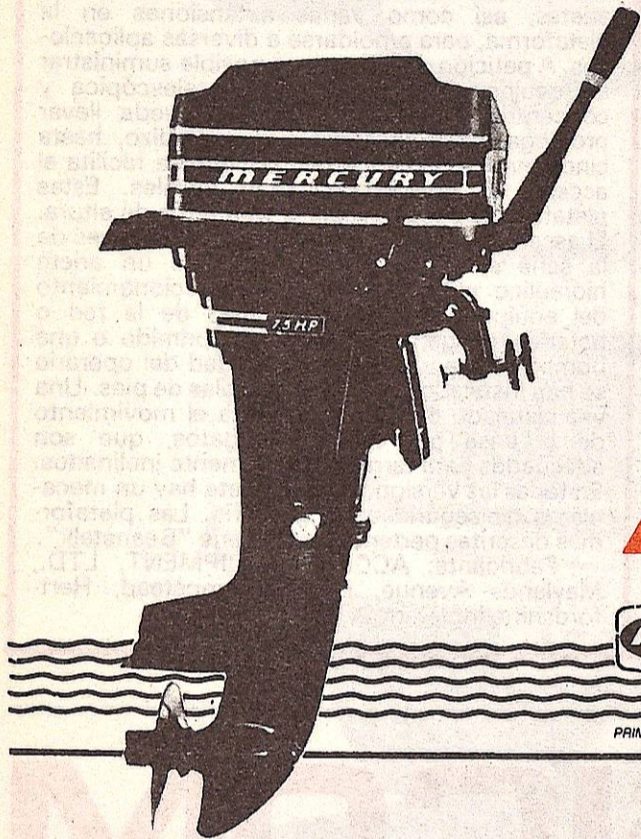
SAN SEBASTIAN
Fuenterrabía, 12
Teléfono 41 45 91

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

VITORIA:
Plaza Virgen Blanca, 1
Teléfono 21 63 16

AREVALO

MOTO-NAUTICA



Haga de MERCURY su inseparable compañero.

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

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

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

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

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

MERCURY

FUERA BORDA

"es responsable"



PRIMERS EN PROPULSION MARINA

AGENCIA OFICIAL PARA
GUIPUZCOA Y NAVARRA

AREVALO

MOTO - NAUTICA

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

VEA NUESTRA EXPOSICION

EMBARCACIONES

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

VELEROS

PUMAS
VAURIEN
470
CORONADOS

REMOLQUES IMAP

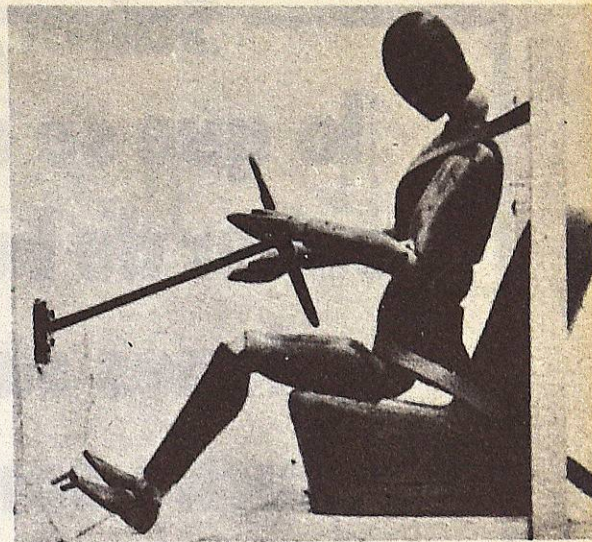
Para embarcaciones -
Caza - Camping - Motos

ACCESORIOS NAUTICOS Y COMPLEMENTOS PARA LA NAUTICA DEPORTIVA

TALLERES ESPECIALIZADOS **AREVALO** FRENOS, AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES
PLAZA DE LOS MARINOS, 4 - TEL. 424305 - SAN SEBASTIAN

LOS CINTURONES DE SEGURIDAD

Un nuevo estudio de Volvo sobre accidentes de tráfico ha hecho que sus automóviles con cinturones de seguridad ofrezcan una garantía grande. He aquí una información de Volvo que estimamos de gran interés.



¿"En que medida podemos aumentar la seguridad en los coches que fabriquemos mañana y a que costo? De los muchos dispositivos de seguridad con que se está experimentando en el mundo del automóvil hoy ¿Cuáles son relistas? Estas son cuestiones que están siendo debatidas en todo el mundo. Sobre dichas cuestiones viene a arrojar la luz Volvo, con los resultados de sus más recientes estudios sobre accidentes de tráfico. Una de las indicaciones que han resultado de esta labor de investigación que comprendía coches Volvo 140 y 164 que habían sufrido accidentes mortales en 1972 es que en caso de que las víctimas hubiesen utilizado un cinturón de seguridad o un asiento de seguridad para niños debidamente diseñado, aproximadamente el 55 por ciento no hubiesen muerto y que si estas víctimas de accidentes hubiesen sido los ocupantes de un coche con la misma resistencia estructural al coche como la del proyecto de seguridad americano, ESV, de un 10 a un 15 por ciento más, hubiesen salvado la vida.

"Los resultados del estudio indican claramente que sería muy difícil incrementar la seguridad en el automóvil a un nivel de seguridad más alto que el que se conseguiría haciendo obligatorio el uso de los cinturones de seguridad", manifestó Gerhard Salinger, Director del desarrollo de productos de la División de Automóviles, cuando se presentó el nuevo estudio sobre accidentes de tráfico en una conferencia de prensa celebrada en Ginebra el martes.

DOS ESTUDIOS SOBRE ACCIDENTES DE TRAFICO

Las cifras que presenta ahora Volvo son en realidad los resultados de dos estudios sobre accidentes de tráfico. Uno consiste en la primera evaluación del estudio BREDA, que no ha sido completamente terminado todavía. El segundo es un estudio especial que exige el examen individual de cada uno de los accidentes mortales que ocurrieron en Suecia durante el año 1972 en coches Volvo 142/144/145/ y 164.

El estudio Breda es la continuación de un proyecto similar que cubría 18.000 accidentes, el cual fue presentado por Volvo en 1967 y que despertó considerable interés internacional. El nuevo estudio ha recibido su nombre de la palabra sueca "bred" que significa "amplio", y este es un estudio mucho más "amplio" que el estudio "28.000". BREDA comprende 1.505 accidentes, pero dado que es muy minucioso, la cantidad total de información es considerablemente mayor que en el anterior estudio. BREDA se presenta en forma de un análisis estadístico de accidentes de carretera que ocurrieron en Suecia durante doce meses (1972) y los puntos que se estudian son el valor de los cinturones de seguridad, apoya cabezas y las

exigencias en cuanto a la resistencia estructural al choque correspondientes a las estipuladas para el vehículo experimental de seguridad Volvo (VESC).

La información ha sido recogida en estrecha colaboración con un gran número de agentes Volvo en Suecia, expertos médicos, fuerzas de policía y en algunos casos, mediante la labor del equipo de investigación de Volvo en el lugar mismo del accidente. El estudio solamente trata accidentes en los que estaban implicados los coches Volvo modelos 140/164, cuyo costo de reparación se calculaba en más de 2.000 Coronas, o que produjeron heridos o que eran interesantes en cualquier otro aspecto.

Comparado con el estudio de los 28.000, el proyecto BREDA trata, en general, accidentes más serios, dando relieve a los más graves.

LA VENTAJA DE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD

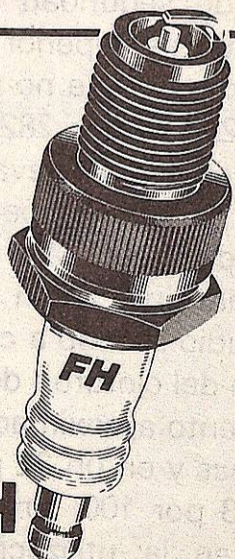
El Estudio BREDA muestra que de 528 conductores que utilizaban cinturón de seguridad, 92 resultaron heridos (17,4%), mientras que de 887 conductores que no llevaban puesto el cinturón de seguridad, 226 resultaron heridos (25,5%). El efecto medio de reducción, de heridas del cinturón de seguridad para el conductor fue por lo tanto, sobre el 32 por ciento, pero hay que poner de relieve que las "heridas" incluían músculos forzados, pequeñas abrasiones, etc. El correspondiente efecto de reducción de las heridas para el ocupante del asiento delantero al lado del conductor que llevaba puesto el cinturón de seguridad, fue del 36 por ciento y las cifras indican, que el pasajero del asiento delantero que no usa el cinturón de seguridad corre un riesgo de resultar lesionado, que es superior en un 42 por ciento al que corre el conductor que no usa el cinturón de seguridad. Solamente 22 de los 282 ocupantes de los asientos traseros de los coches llevaban cinturones de seguridad puestos, lo cual no permite hacer comparaciones estadísticas dado el escaso grado de utilización.

Otra clara indicación es que comparado con el anterior estudio llevado a cabo en 1967, la frecuencia en la utilización del cinturón de seguridad ha aumentado en un 40 por ciento aproximadamente (en total, 33,5) en las zonas urbanas y en un 32 por ciento, aproximadamente, (en total, 43 por 100) en las carreteras principales. La frecuencia en la utilización aumenta a medida que aumenta la edad de los ocupantes. La frecuencia media es de 33-35 por ciento a los veinte años de edad, aumentando al cincuenta - cincuenta y cinco por ciento a los cincuenta años de edad.

**Saber,
lo que se dice
saber de bujías,
quienes saben
mucho son los
fabricantes
de coches**

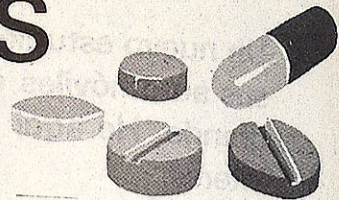
BUJIA FH	HOMOLOGACION
F-27-LP	AUTHI
	Todos los Mini, MG y Austin
F-23	CITROEN
	Todos los modelos
F-27-L	CHRYSLER
	Simca 900, 1000, 1000 A y 1000 GLS
	Simca 1000 GT, 1000 Rallye, 1200 y 1200 S
F-30-LP	Todos los Dodge Dart y Dart 3700
F-19	RENAULT
	Dauphine, Ondine, Gordini, R4 y R4S
	F-23-P R4, R5, R6, R8 y R10
	F-28-P R8-TS, R12 Y R12S
F-15	SEAT
	1400 A y B
	F-19 600 y 1400 C
	F-23 600 D, E y L. 800 4 puertas
	F-27-L 850 Normal y 4 puertas
	F-33-LP 850 Coupé, Especial, Lujo, Spider y Sport Coupé
F-30-LP 1500 y 124 (Todos), 127, 1430 y 1600	

**Reponga
en su coche
bujías
Firestone FH**



Firestone FH

CONDUCTOR un tranquilizante de menos



El empleo abusivo de los tranquilizantes tiene una influencia creciente en los accidentes de carretera en Europa Occidental, según se desprende del estudio realizado por los especialistas británicos, T.A. Betes, A.B. Clacton y G.M. Nackay, de la Universidad de Birmingham.

Estos científicos han experimentado en conductores voluntarios los efectos de cuatro tranquilizantes más utilizados en Europa Occidental, en especial el librium. En total han participado 113 personas en estas experiencias, en las que se han empleado las dosis que se recomiendan habitualmente. Dato muy significativo éste, ya que personas a quienes se les prescriben tranquilizantes tienen siempre tendencia a aumentar la dosis, y de administrar los medicamentos. 36 horas antes de la experiencia (para que el organismo tenga tiempo de asimilarlos), los científicos de Birmingham han comprobado que la aptitud para conducir queda perturbada.

UN CONDUCTOR TORPE Y DESCUIDADO

Lo que primero se observó es que los conductores, bajo la influencia de un tranquilizante, pierden toda habilidad en las maniobras más corrientes (marcha atrás, estacionamiento, etc.). Pero hay algo más alarmante: los automovilistas son incapaces de darse cuenta de que están bajo los efectos de la droga, es decir, disminuidos física y psíquicamente.

Se calcula que un 15 por 100 de los que conducen un automóvil regularmente toman medicamentos. Como los productos que tienen una influencia sobre el cerebro o el sistema nervioso siguen siendo activos entre 24 y 48 horas después de su absorción no cabe duda que pueden influir gravemente sobre la coordinación de los gestos y los reflejos.

Entre los accidentes derivados de un súbito malestar (al menos el 5 por 100 de los casos), un importante porcentaje se debe a los efectos secundarios de un medicamento, que generalmente pasan desapercibidos. Por el contrario, el infarto de miocardio, el coma diabético o la crisis de hipoglucemia en el volante son cosa muy rara, ya que la medicina preventiva permite una vigilancia eficaz.

PERDIDA DE LA NOCION DE PELIGRO

Hay que desconfiar de los medicamentos que influyen sobre el sistema nervioso (hipnóticos, sedantes, neurolépticos, estimulantes) de ciertos anestésicos (cuyo efecto puede durar 24 horas), analgésicos o antiespasmódicos (en especial los medicamentos contra la tos). A estos pueden añadirse los antialérgicos y antibióticos (en especial, los que se emplean para curar la tuberculosis).

Según el producto de que se trate, el organismo se relaja y las dificultades de conducir no se sienten. Cuando en vez de tranquilizantes se emplea un estimulante, el automovilista experimenta un exceso de confianza que le lleva a hacer una imprudencia mortal. Los efectos generales son la pérdida de la facultad de apreciar las distancias, en especial al coger una curva o pasar a otro vehículo; de coordinar la información visual (obstáculo), y su interpretación por el cerebro; de realizar las maniobras con gran rapidez (coordinación de gestos) y de concentrar la atención.

El efecto de los tranquilizantes se produce dos horas después de su absorción, el de los estimulantes unas cinco horas después. Los estimulantes eliminan la fatiga (muy importante para conducir con seguridad).

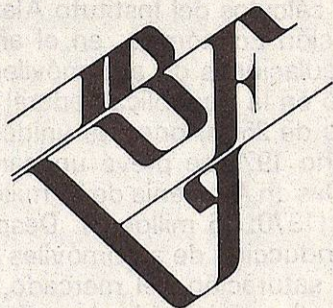
Añadiremos que, en general, el efecto de los medicamentos que actúan sobre el sistema nervioso se amplifica o agrava con el alcohol, el café y otros medicamentos. Una persona que sigue un tratamiento con tranquilizantes, estimulantes o otro de los citados, debe advertir al médico si tiene la intención de hacer un viaje en automóvil. Sobre todo, no debe tomar otro medicamento sin asegurarse de que no existe una contraindicación, que podría ser nefasta.

Diremos, para terminar que dos de los efectos más graves de los medicamentos citados son: la disminución de la percepción auditiva y el debilitamiento de la agudeza visual. Cosas ambas, que no perdonan en la carretera.

Jean-Mario MANUS

INDOUBAN

Banco de Financiación Industrial



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

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

y también ofrece:

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

INDOUBAN

ELCANO, 3 SAN SEBASTIAN

EL CINTURON DE SEGURIDAD Y LAS COMPAÑIAS DE SEGUROS

La planeada prescripción para el uso obligatorio del cinturón de seguridad en los automóviles, no será impuesto en Alemania mediante controles policíacos y amenazas de multas, según declaraciones del ministro federal de Transportes y Comunicaciones. Se piensa tomar en consideración el no cumplimiento de las prescripciones al reclamar el automovilista y pasajeros regulaciones de indemnizaciones a las Compañías de Seguros en caso de accidente.

SUBIRAN DE PRECIO LOS AUTOMOVILES FRANCESES

Los precios de venta de los automóviles franceses subirán en un 2% en un futuro inmediato, según se reveló en París.

Las autoridades administrativas han concedido a los 4 principales constructores "Renault", "Peugeot", "Citroen" y "Chrysler-Simca" la autorización para este incremento de precio, que es el segundo que se produce en el plazo de 9 meses.

EL "BOOM" DEL AUTOMOVIL EN ALEMANIA

Según cálculos del Instituto Alemán de Investigación Económica, en el año 1985 las matriculaciones de automóviles habrá alcanzado en la República Federal Alemana la cifra de 25 millones de unidades. Ya para el año 1975 se prevé un parque de automóviles en Alemania de 20 millones de unidades (1970: 15 millones). Después de 1985 la producción de automóviles dedicará, por la saturación del mercado, principalmente al servicio de las piezas de repuesto.

MAYOR LIBERALIZACION DE LAS NORMAS "ANTI-CONTAMINACION"

Las normas "anti-contaminación" exigibles para los vehículos de motor, y que fueron recientemente retrasadas en los Estados Unidos por espacio de un año, van a ser suavizadas. El administrador de la Agencia de Protección del Medio Ambiente, ha declarado ante un subcomité del Senado, que un estudio realizado por la Agencia ha puesto de manifiesto que los óxidos de nitrógeno no constituyen un

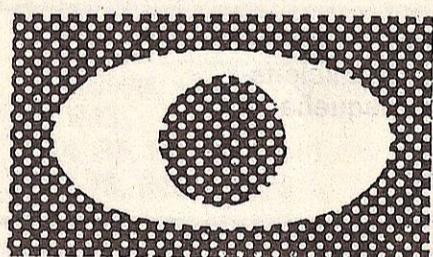
problema de tanta magnitud como se había pensado anteriormente. Por lo que hace a los automóviles, no es necesario una reducción del 90% del nitrógeno contenido en los gases de escape. Serán suavizadas, en su conjunto, las normas para todo el territorio nacional, y que se está realizando un estudio para determinar el nivel máximo admisible de óxidos de nitrógeno.

SUSPENSION DE FABRICACION DE ALGUNOS MODELOS DE "OPEL"

La Empresa alemana "Opel" suspenderá, a partir del mes de agosto de este año, la producción de sus modelos "GT" y "GT/J", de los cuales se han vendido, desde el año 1968, más de 100.000 unidades.

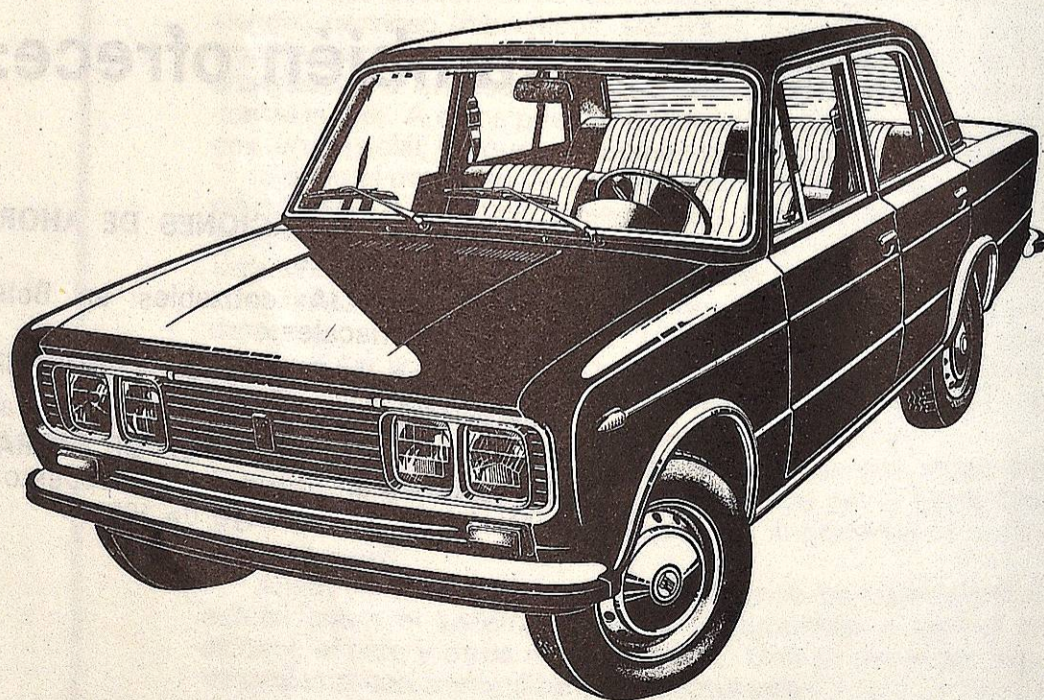
LAS PERDIDAS DE "RENAULT"

Hasta ahora, la Empresa francesa "Renault" ha dejado de construir 35.000 automóviles, como consecuencia de la huelga que hace un mes iniciaron 400 obreros. En dinero contante, "Renault" está perdiendo del orden de 500 millones de pesetas por día.



neca

SERVICIO OFICIAL **SEAT**



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

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

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

PAMPLONA

TRAFICO EN EL MUNDO

El gobierno británico ha aprobado el proyecto de construcción de una autopista de circunvalación de la capital inglesa. La autopista circular constará de seis vías y aliviará de forma notabilísima el congestionado tráfico de Londres.

También en Nueva York funciona el poco simpático sistema de la grúa municipal y los habitantes de la gran ciudad padecen las incomodidades de tener que ir a retirar su coche del depósito y de pagar la multa y los gastos correspondientes. Tienen, eso sí, la pequeña ventaja de poder pagar con cheques si no quieren hacerlo en dinero contante y sonante. Durante el pasado año la cuantía de los cheques extendidos sin fondos se elevó a ¡casi veinte millones de pesetas!. El municipio prefiere resignarse porque está convencido de que los gastos de intentar cobrar esos cheques serían muy superiores a la suma en cuestión.

Aunque parezca increíble hay un lugar en el mundo donde se ha producido hace muy poco ¡el primer accidente de circulación con víctima! Se trata de la isla anglo-normanda de Guernesey.

Y ya que de accidente hablamos, aquí se trata de otro nada común: una de las islas de los Santos, diminuto territorio dependiente de Guadalupe, tiene en total dos kilómetros de carretera y su parque de vehículos era, hace muy poco, de dos unidades. Los dos vehículos tuvieron un fuerte encontronazo y han pasado a inaugurar el primer cementerio de coches de la pequeña isla.

Durante el año 1972 los franceses han comprado setenta mil motocicletas; se calcula que dentro de cinco años esta cifra se elevará a doscientas mil. Doscientas mil motocicletas en un solo año testimonian, sin lugar a dudas, el resurgir de ese medio de transporte.

EQUIPO PARA AUTOMOVILES NORTEAMERICANOS PARA RUSIA

La Unión Soviética está incrementando sus compras de equipo norteamericano para las fábricas de automóviles "Kama" que poseen una capacidad de 150.000 camiones anuales. Recientemente, las dos organizaciones de comercio exterior soviéticas más importantes, "Avtopromimport" y "Stankoimport", han adquirido equipos por valor de 28 millones de rublos de "Ingersoll" y de "Glisson".

A "Ingersoll" la Unión Soviética compró juegos completos de equipo para todo el ciclo de mecanizado de bloques de cilindros. Los trenes automáticos y de máquinas-herramientas, por valor de 16 millones de rublos, serán suministrados a finales de 1973 y principios de 1974. Especialistas americanos ayudarán a instalar este equipo que tiene una capacidad de producción de 40 bloques a la hora.

El contrato con "Glisson" vale 12 millones de rublos y se suministrará equipo para el mecanizado de ejes traseros. Anteriormente, "Stankoimport" había firmado un contrato para la compra de equipo similar de la Casa "Glisson" para la fábrica de automóviles de Ulyanovsk (en el Volga), que construye vehículos "todo terreno" y para las fábricas soviéticas que producen camiones.

Las transacciones con "Ingersoll" y "Glisson" serán financiadas mediante un acuerdo sobre créditos, firmado en los Estados Unidos el pasado mes de marzo, para la compra de máquinas y equipos para las fábricas de Kama.

LA REESTRUCTURACION DE LA INDUSTRIA EUROPEA DE LOS NEUMATICOS

Desde el comienzo del año, las acciones "Contigummi" ("Continental Gummi" primer fabricante alemán de neumáticos) han subido un 40% y este alza intriga a los medios financieros, ya que esta Sociedad ha registrado una baja en 1972 e incluso ha suprimido el dividendo; son muchos los que ven en esta subida una batalla bursátil, con vistas a asegurar el control de "Contigummi". La reestructuración de la industria europea del neumático está al orden del día.

Desde hace meses se habla de un proyecto de reagrupación de las Compañías europeas Kleber-Colombes de Francia; "Continental Gummi", de Alemania; Semperit de Austria, bajo el "Crédit Suisse", el "Deutsche Bank" y el "Creditanstalt", con las bendiciones de "Michelin".

La Firma alemana "Bayer", que controla el 35% del capital de "Contigummi", había anunciado que tenía asegurado el 35% del tercer fabricante alemán "Metzler", oponiendo así su solución alemana a la solución europea.

Por el momento, pues, existe la incógnita sobre quién comprará "Contigummi", habiéndose incluso de la Firma norteamericana "Goodyear".

ESTABLECIMIENTO DE UN DERECHO PENAL EN TODA EUROPA SOBRE DELITOS DE CIRCULACION

Los 17 países miembros del Consejo de Europa han adoptado un código de normas para combatir el alcoholismo entre los conductores de automóviles y reducir el número de accidentes causados por este fenómeno.

Las reglas preconizan la aplicación generalizada de las pruebas de "testhaleine" (toma de alimento) o de los análisis de orina entre los conductores. El límite permitido para estos controles es de 80 miligramos por 100 aunque incluso se podría reducir éste como base de acciones judiciales por peligrosidad social.

Entre las medidas propuestas para la represión, el Consejo de Europa sugiere desde la multa a la detención y la retirada del carnet de conducir, así como una simplificación del procedimiento penal en las infracciones al Código de la Circulación. Finalmente, la resolución augura el establecimiento de un Derecho penal coordinado en toda Europa sobre los delitos de circulación.

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

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

nuestros servicios pueden resolver su problema

Inversión y Financiación son dos tipos de problemas que nuestros servicios especializados resuelven diariamente.

Inversión: Libretas de Ahorro - Imposiciones a Plazo - Cuentas Corrientes - Compra y Venta de Valores Mobiliarios - Cuentas para Abono de Sueldos - Recaudación de Impuestos y Contribución-Domiciliación de Efectos y Recibos-Operaciones en Moneda Extranjera, etc. **Estudiaremos la forma más interesante para Ud. combinando la rentabilidad, seguridad y fácil disponibilidad de su capital.**

Financiación: Crédito Automático - Compra de Viviendas - Créditos al Honor y para Estudios - Construcción de Viviendas - Créditos a la Industria - Al Comercio - A la Agricultura - A la Pesca, etc.

Atenderemos su problema concreto en las condiciones más satisfactorias



**Caja de Ahorro Municipal
de San Sebastián**



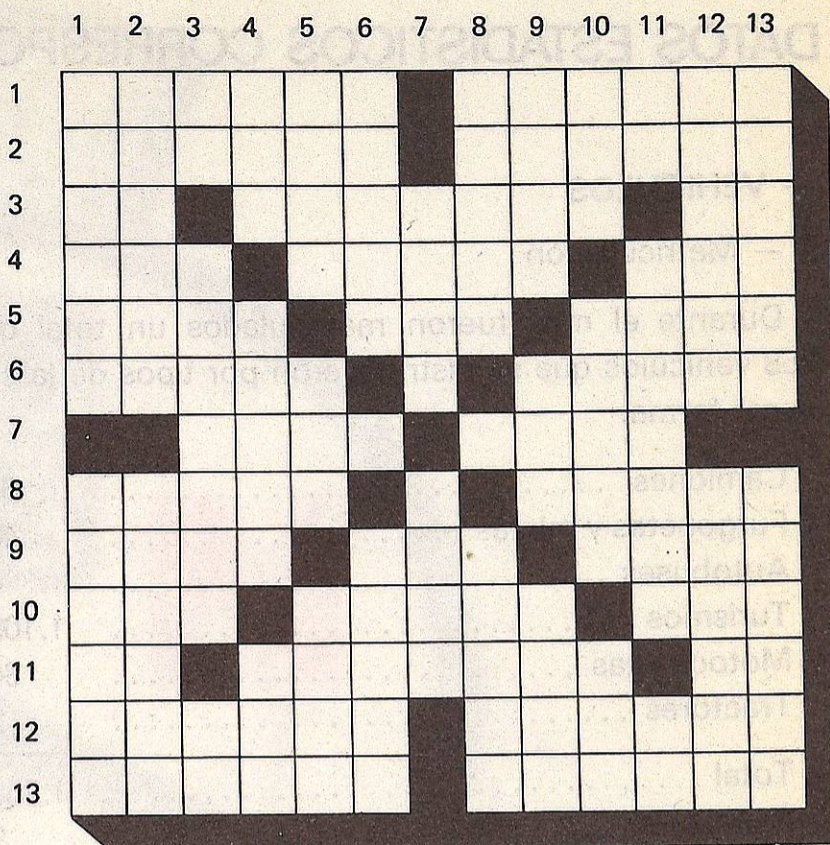
INSOLITO...
—Es que se trata de un coche de matrícula extranjera...



--Es la consigna que le he dado al cajero. Se prohíbe adelantar.

CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili



HORIZONTALES

- Elemento indispensable para detener el movimiento del automóvil. Piedra preciosa de silicato de alúmina y glucina.
- Orilla de mar o de río. Que es indiferente a la moral.
- Preposición. Dícese de las bacterias que viven en contacto con el aire y absorben el oxígeno. Dativo y acusativo de pronombre personal.
- Acción de ir. Parte indispensable del automóvil. Mar en francés.
- Pasmado, tonto. Gran extensión de agua. Pequeña culebra africana.
- Lugar de refugio. Facilidad de acertar a tientas (plural).
- Marca de automóvil. Arbol conífero.
- Que tiene bondad (fem.). Sin cabello (fem.).
- Edificio en construcción. Exclamación de asco. Del verbo piar (al revés).
- Hueso de la cadera. Parte de la cara. Señora.
- Departamento del Perú (falta última letra). Marca de automóvil. Terminación verbal.
- Naves. Conjunto de ruedas.
- Colector de las ondas hertzianas. Poéticamente la justicia.

VERTICALES

- Religiosa de orden militar. Claxon.
- Del verbo rendir. Colocan en un lugar.
- Nombré de letra (al revés). Que tiene alas (fem.). Consonantes.
- Nueva. Especie de tela fuerte de Bretaña. Extremidad de la pierna.
- Pez de carne delicada (al revés). Reza. Elemento químico presente en el aire.
- Vives (al revés). Interrupción breve.
- Organización del tratado del Atlántico Norte. Máquina de levantar pesos (al revés)
- Costado izquierdo del buque. Animal salvaje.
- Caudillo árabe. Movimiento nervioso. Familiarmente zoológicos.
- Del verbo roer. Delgadas. Consonantes.
- Dirigirse. Moza del pueblo bajo de Madrid. Terminación verbal.
- Latoso. Vuelta brusca con un automóvil.
- Del verbo oler. Pone en pares.

1 - Nea. 2 - Rindes. 3 - Eb. 4 - Aifera. 5 - Frella. 6 - Bocina. 7 - Rindes. 8 - Rindes. 9 - Rindes. 10 - Rindes. 11 - Rindes. 12 - Rindes. 13 - Rindes.

VERTICALES

1 - Frenos. 2 - Ribera. 3 - En. 4 - Ida. 5 - Mer. 6 - Astilo. 7 - Ford. 8 - Buena. 9 - Obra. 10 - Cla. 11 - Peugeot. 12 - Navios. 13 - Antena. 14 - Astrea.

HORIZONTALES

SOLUCION

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE ABRIL DE 1973

1.— VEHICULOS

1.1.— Matriculación

Durante el mes fueron matriculados un total de 1.258 vehículos que se distribuyeron por tipos de la siguiente forma:

Camiones	65
Furgonetas y mixtas	48
Autobuses	4
Turismos	1.109
Motocicletas	30
Tractores	2
Total	1.258
Remolques	3
Semirremolques	2

1.2.— El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 967

2.— CONDUCTORES

2.1.— Permiso de conducción.

Se han expedido un total de 1.067 permisos de conducción que por clases se distribuyeron de la siguiente forma:

De la clase A-1	12
De la clase A-2	105
De la clase B	876
De la clase C	47
De la clase D	17
De la clase E	10
Total	1.067

2.2.— Licencias de conducción.

Se han expedido un total de 273 licencias de conducción.

3.— SANCIONES

Por infracción al Código de la Circulación ..	2.522
Por infracción al Reglamento Transportes ..	92
Total	2.614

4.— ACCIDENTES

Durante el mes hubo un total de 91 accidentes de los que 22 lo fueron en zona urbana y 69 en interurbana.

Hubo un total de 121 víctimas que originaron 11 muertos, 41 heridos graves y 69 leves. Igualmente se produjeron 18 accidentes con daños materiales y 16 atropellos a peatones.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron 2 bicicletas, 8 ciclomotores, 6 motocicletas, 112 turismos, 16 camiones, 9 autobuses y 4 furgonetas u otros vehículos.

Las causas de dichos accidentes lo fueron, 32 por exceso de velocidad, 13 por circular por la parte izquierda de la calzada, 3 por no guardar intervalo de seguridad, 5 por giros incorrectos, 6 por adelantamientos indebidos, 9 por no respetar las prioridades, 8 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 9 por otras infracciones al Código de la Circulación y 6 por patinazos, averías, etc.

TRAFICO EN EL MUNDO

Los propietarios de grandes almacenes y de grandes empresas situadas en el centro de Amsterdam van a patrocinar un interesante experimento. Dentro de unos meses se lanzará un nuevo modelo de coche, eléctrico, de tamaño muy reducido: dos plazas y algo así como la cuarta parte de la superficie de un vehículo de tipo medio. La velocidad que podrá alcanzar el nuevo coche es de 45 kms. por hora y su autonomía, de 50 kms. Lo curioso es que estos vehículos no se venderán, sino que para usarlos se seguirá el sistema de abono. Cada abonado recibirá una llave que le permitirá abrirlos y ponerlos en marcha; los vehículos tendrán estaciones especiales donde podrán cogerlos o dejarlos los abonados. A fin de mes un ordenador, que se habrá encargado de hacer el cómputo de tiempo que cada abonado ha usado esos vehículos, enviará las correspondientes facturas.

Cuatro mil setenta y ocho accidentes de circulación se produjeron durante el pasado año en Moscú. El ochenta y tres por ciento de ellos fueron causados por peatones. Nada menos que mil noventa de éstos se hallaban en estado de embriaguez.

En Milán se ha constituido un comité para promover la construcción de lo que se ha denominado "autopista del Este". El proyecto es ambicioso y muy interesante; unirá por autopista las siguientes ciudades europeas: Milán, Viena, de donde saldrán dos ramales; uno se pasará por Budapest, Bucarest para terminar en Estambul y el otro irá a Varsovia, Minsk, Smolensk para acabar en Moscú. La "autopista del Este" atravesará nueve países: su longitud será de tres mil cuatrocientos kilómetros y tendrá dos o tres carriles, según las posibilidades de cada lugar.



ESTA ES NUESTRA INSIGNIA

Es garantía de SEGURIDAD y demuestra su prudente PREVISION en el seguro de su vehículo.

Simboliza además, nuestro SERVICIO y la completa ATENCION que dedicamos a todos nuestros Asociados en cualquier momento, ocasión y lugar en que se hallen.

DISTINGASE CON ELLA AL ASEGURARSE EN:



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del



**REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO**

SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



Banco Guipuzcoano

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