



# El Automovil Club



# Club



2.º EPOCA - N.º 37  
FEBRERO 1971

VASCO-NAVARRO





## *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 mensualmente en forma totalmente gratuita. 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.

### **Carnet de Asistencia Internacional**

A través del Club, puede obtener bonos de asistencia para viajar por el extranjero, con los cuales podrá hacer frente a cualquier imprevisto, por accidente, averías, enfermedad, etc. Los bonos cuyo importe se satisface sólo si se ha tenido necesidad de utilizarlos, alcanzan la cifra de 25.000 Ptas. y son valederos en cualquier país, por el período de un año a partir de la fecha de su expedición.

### **Revisión médica**

Revisión médica para permisos de conducir. (Clases A 1 - A 2 y B).

### **Delegaciones**

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).

### **Hoteles**

Hoteles recomendados.

### **Asesoría Jurídica**

Recursos contra sanciones impuestas por Jefatura de Tráfico y Municipios en materia de circulación.

### **Adquisición automóviles**

A través del Club, con o sin financiación.

### **Departamento de viajes**

Billetes de avión, barco, ferrocarril, reserva hoteles, etc.

### **Escuela de conducción**

Escuela de conducir.

Actualmente nuestra cuota es de 300 Ptas. anuales (25 Ptas. al mes) y los derechos de entrada de 100 Ptas. Nuestra finalidad no es otra que la de conseguir el mayor número de socios y con ello poder dar más y mejores servicios a todos nuestros asociados.

**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**



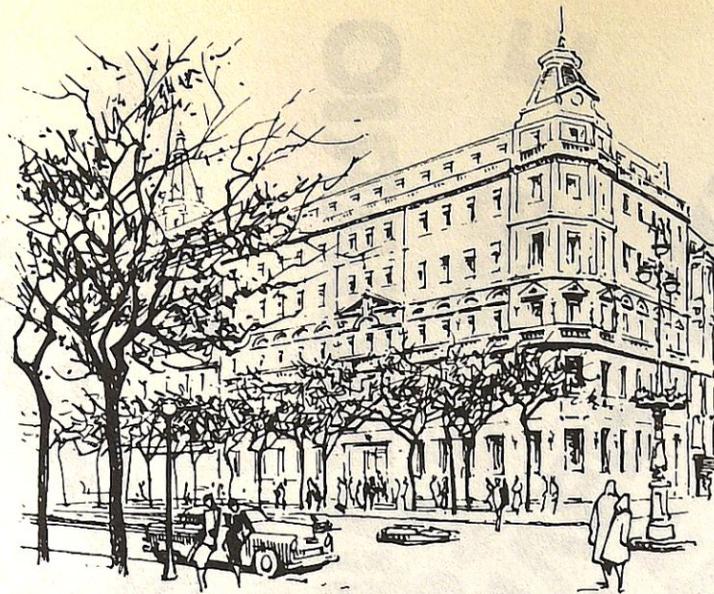
**LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA**

y los guipuzcoanos han trabajado siempre conjuntamente por un mayor desarrollo de la provincia.

Al cumplirse 75 años de su fundación, la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA quiere dejar patente su deseo de seguir, como hasta ahora, al servicio de todos los guipuzcoanos.

**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL  
DE GUIPUZCOA**





# Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

---

**Casa Central:**

**Avenida de España, 19**

**SAN SEBASTIAN**

## SUCURSALES URBANAS:

Barrio de Amara - Avda. Sancho el Sabio, 31-33

Barrio del Antiguo - Matía, 58

Barrio de Azcuene - Trincherpe, Azcuene, 3

Barrio de Eguía - Eguía, 3

Barrio de Gros - General Primo de Rivera, 19

**Sucursales y Agencias**

**en los principales pueblos de la Provincia**

---

(Aprobado por el Banco de España con el número 5.003)



# El Automóvil Club Vasco-Navarro

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

## SUMARIO

	Pág.
Rallye .....	3
Seat se reúne con la prensa.....	4
Un proyecto del R. A. C. E. a escala nacional .....	6
Información del Club.....	9
Las fusiones en el sector del automóvil.....	11
Fieras al volante.....	11
Aparcar, no.....	13
¿Para qué nos sirve el automóvil? .....	15
Coches económicos.....	17
"No se corre por dinero".....	23
Dragsters: Pasión a la americana.....	26
La presión fiscal sobre el automóvil .....	27
258 millones de vehículos circulando por el mundo..	28
Novedades .....	30
Satisfactoria marcha de la industria del automóvil..	33
Conducción en autopistas.....	35
La serie Can-Am, coto de los Mac Laren.....	37
La fabricación de vehículos, según normas internacionales .....	38
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: GRANADA - Sierra Nevada  
(Foto: J. Cigenovic)

Autorizada su Publicación por la Dirección General de Promoción del Turismo  
Depósito Legal: S. S. 26-1968

## 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  
Castilla, 26 Teléfono 221284

### Navarra

#### PAMPLONA

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

### Vizcaya

#### BILBAO

Secretario: José María Domingo  
Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfono 249864

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el  
Real Automóvil Club  
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

## RALLYE

Estamos en la época de los rallyes. Parece como si los aficionados a este interesante deporte quisieran dificultar aún más su actuación esperando a la nieve y el hielo. Efectivamente, acaba de terminar el Rallye de Montecarlo con la victoria espléndida de Ove Andersson y su copiloto el británico David Stone, habiendo resultado uno de los más duros de los últimos tiempos.

Ha sido la primera vez que la participación española ha sido importante. Sin embargo ninguno de los equipos ha llegado a la última fase de la prueba. Pero ello no resta mérito a nuestros pilotos que tuvieron una magnífica participación en los comienzos de la prueba.

Lo importante es participar, hecho que demuestra se le ha perdido el miedo a esa prueba que parecía estadio únicamente de los gigantes del volante.

Ha sido numerosa la participación española y de calidad. Ello como consecuencia de los varios rallyes que se celebran aquí en España. Son necesarios para formar a los pilotos. Sin esos bancos de ensayo no se podrán medir con quienes dedican buena parte del año a esta actividad.

Precisamente el próximo mes de marzo se celebra el Rallye Internacional Vasco-Navarro. Organizado por este Real Automóvil Club esta competición automovilista tiene hoy día un preeminente lugar en el mundo del automóvil. Por ser precisamente abrupta la parte por donde circula —toda la región vasco-navarra—, el rallye tiene sus grandes dificultades y sus grandes momentos de emoción al contar con buen número de pruebas selectivas de velocidad pura.

Con la presencia de los mejores pilotos españoles y buen número de extranjeros, el Rallye Internacional Vasco-Navarro logrará sin duda algún otro éxito.

Este rallye se ha significado siempre por la seriedad con que actúan todos sus participantes.

Pocas denuncias por no decir ninguna han recibido sus organizadores de las autoridades de vigilancia. Porque los rallyes pueden resultar un peligro si los participantes no se acomodan a las instrucciones de formación de buenos conductores si cada cual no se pliega a lo establecido.

Este es el más importante éxito logrado hasta la fecha por el Real Automóvil Club Vasco-Navarro: organizar un rallye que sea como una muestra inmaculada de bien hacer. Si estos conductores influenciados sin duda por el nerviosismo de la competición saben comportarse con las leyes que reglamentan la prueba, lógicamente dentro de la gran riada circulatoria en situación normal, tienen también que comportarse con una disciplina que es preciso lograr en todos los niveles.

En los rallyes, por tanto, con ser una competición son también crisol donde se templan y sojuzgan los más excitados estados anímicos.

Exclusiva de publicidad

**PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ**

Garibay, 34 - Teléfono 415990

San Sebastián

# SEAT SE REUNE CON LA PRENSA

En la sede central de SEAT en Madrid, el presidente de la Sociedad, don Juan Sánchez-Cortés, se reunió con los representantes de la Prensa, Radio y T.V., ante quienes resumió la situación del sector automovilístico y sus relaciones con la economía española en general.

Comenzó el presidente de SEAT recordando que en cualquier país la industria del automóvil es un factor propulsor de primer orden. Además, la elección de la motorización individual privada como medio de desarrollo económico, es una elección irreversible cuya utilidad social y económica se debe tratar de maximizar.

Las ventas de automóviles en el mercado interior (Península y Baleares) durante 1970 han sido de 406.000 unidades, lo que supone solamente un incremento del 5,8% respecto a 1969. Este bajo ritmo de crecimiento se debe, según el Presidente de SEAT, en primer lugar a las restricciones crediticias generales (falta de liquidez) y al endurecimiento en las condiciones legales de ventas a plazos, al exigir mayor entrega inicial. Por otra parte, la continua subida de costes que sufría la industria desde hacía varios años, obligó a un incremento de precios de todas las marcas nacionales, de un 3% por término medio, que también ha desanimado en algún grado la demanda, si bien el aumento del coste de la vida durante 1970 será con toda seguridad bastante más del doble que aquél.

Lo más preocupante, con todo, es la tendencia actual de las ventas, que durante el último trimestre de 1970 fueron un 14% inferiores a las del último trimestre de 1969.

La situación real del sector, sin embargo, escapa a lo meramente coyuntural. El crecimiento del mismo a medio plazo está siendo muy inferior al previsto en el II Plan de Desarrollo.

A corto plazo, señaló también el Sr. Sánchez-Cortés, el sector automoción puede acentuar una posible recesión general o bien arrastrar la economía nacional al auge mediante su elevado efecto multiplicador sobre tantas industrias auxiliares y servicios varios.

## EXPORTACIONES: UN PROGRESO ESPECTACULAR

Frente al panorama expuesto, las exportaciones españolas han crecido progresivamente hasta alcanzar casi 40.000 unidades, mientras que el año pasado apenas llegaron a 6.000 los coches vendidos al exterior. Este espectacular desarrollo ha permitido mantener el ritmo productivo de las fábricas a un nivel aceptable, aunque inferior al posible y necesario para salvar plenamente el bache del mercado inte-

rior. Esta es la razón de que el stock de coches acabados haya aumentado en unas 34.000 unidades a lo largo del año.

## SEAT 1970: 283.678 COCHES FABRICADOS Y 34.224 EXPORTADOS

En 1970 SEAT ha fabricado un total de 283.678 automóviles de turismo y derivados, cifra record que representa el 59,1% de la producción nacional, con un aumento del 27,7% sobre la producción del año anterior. El incremento productivo de SEAT en los cuatro últimos años ha sido de casi un 130%, lo cual es prueba palpable del dinamismo de la primera Marca española.

El total de coches SEAT vendidos en 1970 asciende a 254.161, lo cual supone un 12,1% más que el año anterior. El número total de vehículos SEAT completos exportados asciende a 34.224, suponiendo la facturación SEAT al exterior un valor global de 28 millones de dólares, lo que sitúa a dicha empresa entre las primeras exportadoras del país. SEAT ha realizado en 1970 una facturación global de 26.300 millones de pesetas (+ 13,5% sobre 1969).

## CONSTANTE EXPANSION DE LA RED COMERCIAL Y MEJORA DE LA CALIDAD

Durante 1970 la Red de Ventas y Asistencia Técnica de SEAT alcanzó 808 puntos, con una superficie de 1.252.120 metros cuadrados, aumentando en un 8,5% sobre la del año anterior. La plantilla de empleados SEAT ha subido a 23.500 personas, sin contar las 14.500 que trabajan en talleres y en la red comercial de los concesionarios oficiales.

Otra vertiente notable de la actividad de SEAT en 1970 está constituida, al igual que en los últimos años, por la aparición de nuevos modelos en el mercado y las mejoras introducidas en otros varios. Así, al «124» se le ha dotado en todas sus versiones de un nuevo sistema de suspensión, transmisión idéntico al del modelo «1430», que ha sido elegido en 1970 «Coche del Año», tercera vez consecutiva que un turismo de SEAT obtiene dicho refrendo popular. También apareció una nueva versión, sensiblemente mejorada, del «850 Sport Coupé». A finales del año salió al mercado un nuevo modelo, de alta cilindrada y calidad, que viene a completar la amplia gama de los «124»: el «124 Sport Coupé 1600».

Los recientes acuerdos entre SEAT y FIAT están dirigidos a una optimización de inversiones y costes, mediante la coordinación productiva y comercial a escala internacional, y a facilitar la investigación aplicada de la Firma española.

## Estamos ante un proyecto formal de aumento en el precio de la gasolina

La crisis actual del sector automovilista es solo coyuntural

Será necesario modificar el sistema fiscal que data de 1958

Finalizada la rueda de prensa, algunos periodistas formularon al presidente de Seat, señor Sánchez-Cortés y Dávila, las siguientes preguntas:

—¿Cuál ha de ser a su juicio la repercusión sobre las ventas de coches

del rumoreado aumento de precio de la gasolina?

—Hasta ahora era un rumor pero —después de las declaraciones de mi querido amigo el presidente de Campsa— parece que se intenta seriamen-

te y por lo menos estamos ante un proyecto formal. La gasolina es el principal factor de los gastos de mantenimiento del automóvil. Poder tener un coche no sólo es tener dinero para comprarlo, sino comprarlo y mantenerlo. Si se tiene en cuenta además los



efectos psicológicos, como ustedes pueden comprender, es de prever desgraciadamente una profunda agravación de la actual coyuntura.

Yo me pregunto si cuando la única razón de la subida parece ser un aumento de la recaudación que puede resultar tan contraproducente para el conjunto del sistema económico, no se deberían sopesar muy cuidadosamente medidas de esta naturaleza. Y me pregunto también si puesto que los precios monopolizados son en todos los sentidos verdaderos precios políticos y cuando en el fondo las detracciones económicas que suponen son verdaderas detracciones coactivas que el Estado lleva a cabo como en la recaudación de cualquier otro impuesto, este tipo de medidas deben ser tomadas exclusivamente por el ejecutivo sin consultar a las instituciones, aunque de antemano afirmamos su posibilidad legal actual de realizarlo.

—¿Cree usted que la crisis del sector automovilístico es coyuntural exclusivamente o tiene razones de fondo?

—La evolución del sector en 1970, con la fuerte caída de las ventas interiores en el último trimestre y paralela acumulación de stock, no significa que España haya llegado a una situación de saturación automovilística de acuerdo con su actual nivel de renta. La motorización en España es a fin de 1970 de algo más de 70 turismos por 1.000 habitantes, cuando en Italia es de 180, en Alemania 240 y en Suecia de más de 280, como países de referencia que pueden orientarnos sobre nuestra evolución futura.

Se trata de una crisis, por tanto, coyuntural aunque en la misma inciden fuertemente factores o causas estructurales.

El desarrollo futuro del sector en España exige una reforma de la fiscalidad sobre el automóvil, que los fabricantes venimos proponiendo desde hace años.

En esencia la actual fiscalidad del automóvil es la del año 1958 cuando se fabricaban en España 38.000 coches. Hoy se fabrican 480.000 y es absurdo que siga vigente el mismo ré-

gimen. El sistema es a todas luces anacrónico y debería existir imaginación suficiente para lograr una nueva figura de la fiscalidad del automóvil más apropiada a las condiciones actuales.

—¿En qué sentido puede esperarse que evolucionen las exportaciones de Seat en 1971? ¿Cabe pensar que las cifras se doblen?

—Dar cifras siempre es aventurado. Acabamos de registrar unos aumentos sin precedentes, que supone unos 130 coches exportados diariamente. Hemos demostrado que se pueden exportar los coches que fabricamos. Lo que no se puede hacer —como ya les dije el año anterior— es exportar los impuestos y con esto quiero aludir a las dificultades administrativas relacionadas con el necesario tráfico de perfeccionamiento. Seat ha exportado 34.000 coches y no ha pedido créditos de prefinanciación, ni créditos de financiación, ni seguro a la exportación. Hemos ido a cuerpo limpio. Lo único que pedimos a la Administración es que conceda a la Industria del automóvil española el mismo trato que conceden otros países a sus respectivas industrias del automóvil en cuanto a cuantía de las desgravaciones fiscales y devoluciones de derechos arancelarios («Draw-Back»).

—¿Existen planes por parte de Seat de fusión o colaboración con alguna otra empresa del sector, como podría ser Citroën-Hispania, teniendo en cuenta la asociación Fiat-Citroën, de Francia?

—Observamos con la mayor atención las crecientes interrelaciones entre Fiat y la Citroën francesa y lógicamente no seremos nunca un obstáculo para unificar los esfuerzos productivos con los demás fabricantes españoles. Por el contrario, estamos dispuestos a poner todo lo necesario de nuestra parte para lograr una mayor racionalidad económica a escala sectorial.

En cuanto al caso concreto que me plantea, hay que tener en cuenta que los acuerdos entre Fiat y Citroën, apenas están empezando a desarrollarse y es prematuro juzgar sobre la conveniencia de extender dichas relaciones

a otras firmas asociadas, aunque parece lógico que a más largo plazo muy posiblemente deberán tener lugar procesos análogos de colaboración o concentración.

Hoy día, la situación es la siguiente, Fiat tiene una participación en Seat del 36 por ciento, Fiat ha pasado a tener casi un 50 por ciento de la sociedad que controla Citroën en Francia y, a su vez, ésta posee un buen paquete de acciones de Citroën-Hispania. En base a la fuerza propia de estos hechos pueden ustedes sacar las pertinentes conclusiones.

—¿Se ha pensado establecer con Fiat, fábricas conjuntas Seat-Fiat, en terceros países?

—Aunque cualquier tipo de iniciativa en tal sentido sería estudiada con la mayor atención, lo cierto es que el mundo no camina ya hacia las plantas de montaje. Están desapareciendo en toda Europa. Eran el procedimiento para introducirse en un mercado protegido por los aranceles y para una industria naciente. Hoy, estas condiciones están cambiando extraordinariamente y no tienen sentido las plantas de montaje, sino en muy contados países.

—¿Piensa Seat introducir en su gama algún nuevo modelo de tracción delantera?

—Seat ha descartado la fabricación en España del modelo «128» de Fiat que tiene esta clase de tracción. Sería necesaria una gran inversión debido a la depreciación monetaria y a las subidas de precios de los equipos y materiales por lo que resultaría a un precio prácticamente igual al del «124», siendo las prestaciones de éste notablemente superiores a las del «128». La serie de producción no podría ser grande y, en la actualidad, debemos pensar que las líneas de fabricación deben ser para 500 unidades diarias. En el futuro creemos que habrá posibilidades para un coche de menos potencia que encajaría mejor en nuestra gama actual. En la actualidad los planes en marcha de ampliación productiva en las gamas «850» y «124» están dirigidas a poder satisfacer plenamente las necesidades del mercado.

# UN PROYECTO DEL

# R.A.C.E.

# A ESCALA NACIONAL

## AUXILIO MECANICO EN CARRETERA

El Real Automóvil Club de España ha enviado un amplio escrito a los ministros de Gobernación, Obras Públicas e Información y Turismo, dándoles cuenta de un proyecto a escala nacional sobre el auxilio mecánico en carretera.

Expresando como argumento válido que uno de los síntomas del nivel de vida de los países es el grado de motorización de sus habitantes, añade que en nuestro país la motorización ha aumentado en muy poco tiempo de tal forma que ha desbordado los planes más optimistas que se hubieran podido prever.

Después de argüir sobre el índice de nuestro parque, se dice después en el escrito que, como es lógico, el automóvil, como todo elemento mecánico, es susceptible de desgaste o avería y como dirigido y entretenido por la voluntad del hombre, la falta de cuidado o de precaución en su utilización ocasionan también averías cuando no accidentes.

Se hace un justo elogio al Servicio de Auxilio en Carretera de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que está realizando una meritoria labor en la que, una vez más, pone de manifiesto el alto espíritu y virtudes que tradicionalmente adornan a dicho benemérito Instituto. Pero ello no es obstáculo a que sea forzoso reconocer en dicho servicio circunstancias como las que en ningún país de Europa, América u Oceanía o en otros lugares existe ningún servicio de Auxilio Mecánico en Carretera a cargo de la fuerza pública, salvo casos excepcionales de carácter humanitario que puedan presentarse. Por otra parte parece necesario no distraer a dicha fuerza pública en otros cometidos ajenos a su importantísima misión específica, cuyo servicio propio y característica en todos los países es la vigilancia y mantenimiento de la disciplina en la carretera.

Partiendo de tan fundamental premisa —dice más adelante el escrito— es obvio que el único organismo privado en

condiciones de prestar al Gobierno la colaboración necesaria para implantar y realizar el servicio a que nos venimos refiriendo no puede ser otro que el Real Automóvil Club de España en atención a una serie de circunstancias que están contenidas en el reconocimiento como tal Club por Reales Ordenes y acuerdos de Consejos de Ministros.

Es también único representante en España de los organismos internacionales que a nivel no gubernamental tiene reconocida actuación en cuanto atañe al automóvil y al turismo automóvil

Por otra parte, conforme a los Estatutos aprobados por el Ministerio de la Gobernación el 18 de marzo de 1968, la entidad «ni para sí, ni para sus miembros percibe en sus actividades lucro de ningún género estándole vedadas aquellas que tengan carácter mercantil o industrial...»

Sigue diciendo el escrito que si el Real Automóvil Club de España recibiera la ayuda financiera del Estado, en forma directa o indirecta, podría estar en condiciones de iniciar el establecimiento de un servicio público nacional de Auxilio Mecánico en Carretera a auténtico nivel europeo, o cuyo fin realizaría todos los estudios técnicos iniciales para su planteamiento y financiación a fin de poder ir a una implantación paulatina en la forma en que el Gobierno estimara más conveniente, sea por tramos de carretera definidos como más importantes, sea por zonas de acceso a las capitales de mayor interés o, en fin, por provincias o como los organismos públicos definieran más conveniente.

Finalmente dice el escrito: «En consecuencia, al poner este documento en las manos de los tres señores ministros del Gobierno español más afectados, como son los de Gobernación, Obras Públicas e Información y Turismo, el Real Automóvil Club de España les ofrece una vez más su colaboración más desinteresada y, por ello, queda en espera de las decisiones que se adopten y se ofrece a estudiarlas y desarrollarlas en cuanto de él dependa.

### EUROPA Y EL AUXILIO EN CARRETERA

Como complemento al escrito y lo que se indica en él, el Real Automóvil Club de España publica a continuación en su revista, un resumen de la forma cómo funciona este servicio de Ayuda Mecánica en Carretera en distintos países europeos, como son: Alemania Federal, Austria, Bélgica, Gran Bretaña, Holanda, Noruega, Portugal, Suiza, etc.

En algunos de estos países son uno o dos clubs los que ejercen esta función. Vamos a coger como ejemplo el sistema que emplean en Alemania Federal, ya que con algunas

variantes la actuación es casi similar en los países europeos referidos.

He aquí, pues, cómo funciona el Auxilio Mecánico en Carretera en la Alemania Federal:

Son dos los clubs que tienen organizado un servicio de ayuda mecánica y que llevan a cabo en perfecta inteligencia.

a) Servicio del Automobil Club von Deutschland. — Afiliado a la FIA, el AvD emplea un sistema de patrullas y lo complementa con una red de talleres afiliados mediante contrato.

Los vehículos patrulleros están distribuidos en centros situados en doce de las principales ciudades, siendo la localidad clave Francfort, sede del Club y dirección central de este servicio. Dichos vehículos —flota roja del AvD por el color con que van pintados— son exclusivamente furgonetas tipo Volkswagen Variant y Opel Kadett Caravan. Van provistos de la herramienta necesaria: piezas de repuesto, extintor de incendios, botellas de aire comprimido, botiquín, cables de remolque, reservas de carburante y lubricante, etc., y dotados de luz amarilla y de «tacómetro», este último para permitir controlar el trabajo diario del patrullero, al marcar la velocidad en el recorrido y tiempos de parada. No van provistos de emisoras-receptoras de radio, si bien se están haciendo pruebas para su instalación. El número actual de vehículos patrulleros es de cincuenta y cinco, y se prevé llegar a los sesenta en el próximo año. El material que lleva cada vehículo está valorado en dos mil quinientos marcos (unas cincuenta mil pesetas).

Los vehículos de socorro del AvD patrullan a velocidad lenta por las autopistas alemanas, pues se considera que es en las autopistas donde la necesidad de ayuda es mayor. Tienen por misión la reparación primaria del vehículo averiado para ponerle en movilidad por sus propios medios en un corto espacio de tiempo, y cuando esto no es posible, remolcarlo al taller más próximo, taller afiliado al AvD, si existiera en la localidad. El servicio es permanente, de las ocho a las veinte horas, en todas las circunstancias atmosféricas.

El automovilista, cuando su coche se avería, se pone en contacto con el servicio por medio de los puestos para avisos telefónicos, que en la mayoría de las autopistas están situados cada kilómetro y medio o dos kilómetros, llamando al próximo puesto de vigilancia, donde toman nota de la situación del vehículo averiado y avisan a un patrullero del AvD para que se dirija al lugar indicado. Los conductores patrulleros ayudan a cualquier automovilista que se encuentre en dificultad, pero dando siempre preferencia al socio del AvD, para quien el servicio es gratuito, pues sólo ha de abonar el importe de las piezas que fuera necesario reemplazar y a precio de costo. Esta consideración de socio tiene también el automovilista extranjero perteneciente a un club afiliado a la Federación Internacional del Automóvil.

Los aspirantes a conductores en este servicio han de haber realizado un completo aprendizaje de mecánica de vehículos y seguido un curso de primeros auxilios sanitarios en la Cruz Roja, a fin de poder prestar ayuda a los heridos en caso de accidente. Normalmente proceden de talleres de reparación de automóviles. Al comienzo se les destina como ayudantes en el vehículo de otros patrulleros, y cuando adquieren el conocimiento suficiente de cómo se practica el servicio, pasan a patrulleros en su propio vehículo. Existen

inspectores que realizan su misión en coches ajenos al servicio del AvD y sin ningún distintivo, con el fin de poder ejercer el control sin ser advertidos.

Los patrulleros colaboran con la policía, ayudándola en la regulación de tráfico, cierre de vías, indicaciones de desvíos y advertencias a los automovilistas en momentos de gran aglomeración de tráfico, de adversas condiciones atmosféricas o circunstancias catastróficas, contribuyendo especialmente en la prevención de accidentes.

El mantenimiento de este servicio resulta muy caro. Por cada vehículo se calcula una dotación mínima de veinticinco mil marcos (unas cuatrocientas ochenta mil pesetas), y unos veintiséis mil servicios que presta al año, el costo anual de conservación y sustitución de los vehículos, junto con el gasto de personal, asciende anualmente a un millón trescientos mil marcos (unos veinticinco millones de pesetas).

b) Servicio del Allgemeiner Deutscher Automobil Club, Afiliado a la FIA y a la AIT, el ADAC es el club más potente de Alemania. Su servicio de asistencia se basa en un sistema mixto de Touring Secours y de Service Routier. El primero es propio del club, que destina quinientas cincuenta patrullas, unas móviles, que recorren las autopistas alemanas, y otras fijas, con radio-teleéfono, en el interior de treinta y nueve de las principales ciudades. Y el segundo se compone de una red de mil seiscientas empresas comerciales (talleres, garajes y estaciones de servicio) con las que el ADAC ha establecido contratos y que operan generalmente en otras carreteras y reemplazan a los patrulleros fuera de las horas de servicio de estos últimos.

Los repuestos suministrados son, en todos los casos, de cargo del socio, para lo cual el mismo se sirve de una tarjeta de Service Routier que le facilita el club, que entrega a la empresa que le presta el servicio en lugar de pagar su importe. El arreglo de la cuenta se hace después entre el ADAC y la empresa.

La petición de ayuda se realiza en las autopistas por medio del centro de vigilancia de la autopista, quien alerta al patrullero, y fuera de la autopista o en ciudad, llamando a un centro de socorro del ADAC o a una de las sucursales del club. Los primeros están abiertos permanentemente y cubren una región; las sucursales están limitadas a la ciudad donde radican y no están abiertas más que a las horas normales de oficina.

El número de servicios prestados es del orden de los cuarenta mil, y el coste del servicio, incluida la reparación de vehículos, ha sido en 1969 superior a doce millones de marcos. Al socio se le facilita un mapa con la situación de los puestos de socorro y sucursales del ADAC.

El servicio de asistencia por las patrullas es gratuito para los miembros del ADAC, así como el Service Routier, pero limitado este último a una vez al año y restringido a diez kilómetros de ida y diez kilómetros de vuelta y una hora de trabajo. Si el vehículo no puede ser reparado en el lugar de la avería, el remolcaje necesario es también gratuito hasta el límite de diez kilómetros. El resto debe pagarse a los precios convenidos.

La asistencia se presta a todos los automovilistas, sean o no socios del ADAC, así como a los automovilistas extranjeros, si bien la ayuda por los patrulleros es gratuita, la prestada por el Service Routier es de pago.

# EXCURSIONES DE PRIMAVERA "PULLMANTUR"

COINCIDIENDO CON LAS VACACIONES DE  
**SEMANA SANTA**

	DIAS DE DURACION	Precio por persona desde Pesetas
Alicante.....	5	2.500
Almería.....	5	3.700
Andorra.....	4	3.100
Andorra-Lourdes...	5	4.300
Benicasim.....	5	3.700
Benidorm.....	4, 5, 6, 7 y 8	2.500
Caparica.....	4	2.950
Castellana.....	4	2.800
Ceuta.....	6	5.800
Cuenca.....	3	2.200
Extremadura.....	4	3.400
Fátima-Lisboa.....	5	3.700
Galicia.....	5	4.950
Granada y Sierra Nevada.....	5	3.950
Italia.....	11	13.000
La Mancha y Lagunas de Ruidera.....	4	2.700
La Manga del Mar Menor.....	5	4.500
Lisboa.....	4	2.950
Londres.....	9	9.200
Málaga.....	7	6.000
Marruecos.....	6	6.800
Palma de Mallorca.....	5	3.700
París.....	8	7.250
Picos de Europa.....	5	4.800
Punta Umbría.....	5	3.950
Salou (La Pineda).....	4	2.950
Sevilla.....	7	6.000
Torremolinos.....	6	4.100
Valle de Arán.....	5	4.200
Zaragoza.....	4	2.850
FERIA DE SEVILLA.....	5	4.600

En estos precios están incluidos los hoteles.  
Las salidas serán desde Madrid.



INFORMES E INSCRIPCIONES:

**WAGONS-LITS // COOK**

Agencia de Viajes Grupo A título 5

**SAN SEBASTIAN**

c, MIRAMAR, 3 - Teléfono: 42-91-96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 41-77-70 y 42-67-69  
Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)  
en EIBAR: Arragüeta, 9 bajo - Teléfono 71-15-39  
BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ

## VISADO DE TARJETAS DE TRANSPORTES

Se pone en conocimiento de los socios de este Club propietarios de vehículos de transportes, privados y públicos que las fechas establecidas para los Visados de las Tarjetas de Transportes correspondientes al año 1971, serán las siguientes:

**Tarjetas de las series: VR, VD, MR, MDC, MDCC, MDCN:  
DEL 1 DE FEBRERO AL 28 DE FEBRERO.**

**Tarjetas de las series: VT, MDF, MDFC, XDF, DC y TD:  
DEL 1 DE MARZO AL 30 DE MARZO.**

Para efectuar los visados de las Tarjetas de Transportes de servicio particular es preciso presentar el Permiso de Circulación del vehículo y la Tarjeta de Transportes del año 1970.

Para los de servicio público, deben presentar el Permiso de Circulación del vehículo con la revisión de frenos al día, Tarjeta del año 1970, último Canon de Coincidencia, Tarjeta de Registro de Empresas y Libro de Reclamaciones. Les encarecemos soliciten los Visados dentro de los plazos establecidos ya que la carencia de la Tarjeta de Transportes en vigor trae consigo sanciones de hasta 10.000 pesetas.

### GRAN PREMIO EUROPISTAS

## EL RALLYE INTERNACIONAL VASCONAVARRO A PUNTO PARA COMENZAR EL SEIS DE MARZO EN PAMPLONA

FINALIZARA AL DIA SIGUIENTE EN SAN SEBASTIAN

Numerosas pruebas de velocidad pura con llegada en el Alto de Igueldo ante el "KU"

El 6 y 7 de marzo se celebrará el XII Rallye Internacional Vasco-Navarro «Gran Premio Europistas» estando patrocinado por Europistas Concesionaria Española, S. A., con la colaboración de EL DIARIO VASCO y EL CORREO ESPAÑOL - EL PUEBLO VASCO.

Este Rallye, por acuerdo de la Federación Española de Automovilismo, puntuará para el Campeonato de España de Conductores de Rallye con coeficiente 4.

En este Rallye se disputará la Challenge Bayona - San Sebastián, a la que tendrán opción aquellos concursantes o conductores que tomen parte en el Rallye Vasco-Navarro y en el Bayone - Cote Basque, organizados respectivamente por el Real Automóvil Club Vasco-Navarro y el Automobile Club Basco-Bearnais.

En esta ocasión, el Rallye sale de Pamplona el día 6 de marzo marchando por Irurzun, Lecumberri Leiza, alto Ezcurra, Goizueta, Hernani, Astigarraga, Ventas, Rentería, Jaizkibel, Fuenterrabía, Ventas, Oyarzun, Lesaca, cruce C-133, Santesteban, Mugaire, alto Velate, Olagüe, Urtasun, Erro, Garralda, Escaroz, Isaba, Burgui, Navascués, Lumbier, Pamplona, Echauri, Abárzuza, Echarrí-Aranaz, Alsasua, Olazagutía, Salvatierra, Hotel Iradier (una hora de neutralización), Vitoria, Villarreal, Mondragón, Elorrio, Durango, Amorebieta, cruce Erleches, Larrabezúa, cruce C-6313, cruce Vivero, Galdácano, Durango, Eibar, Elgóibar, Azcoitia, Azpeitia, Tolosa, Lasarte y San Sebastián con un total de 767 kilómetros.

La llegada se efectuará en el «KU», en la carretera de Igueldo.

Los organizadores han establecido buen número de pruebas selectivas de velocidad pura que es donde los pilotos pueden demostrar su dominio y habilidad con el volante. Estas pruebas se establecen en los siguientes lugares:

Alto de Huici cruce N-240-Leiza, a 9 kilómetros; alto de Ezcurra, 7,5 kilómetros; alto de Jaizkibel, 9,7 kilómetros; alto de Arichulegui, 13 kilómetros; alto Egozkue, 7,5 kilómetros; alto de Erro, 7,8 kilómetros; alto Las Coronas, 14,5 kilómetros; alto Echauri, 8,1 kilómetros; alto Urbasa, 21 kilómetros; alto La Cruceta, 9,5 kilómetros; alto Los Viveros, 11,5 kilómetros; alto de Goyaz, 9,8 kilómetros.

Por lo que se refiere a la subida en cuesta por la carretera de Igueldo hasta el KU, la prueba está dotada de un magnífico trofeo y un premio en metálico concedido por KU. Por otra parte, debemos comunicar tanto a los participantes como a los aficionados e invitados al reparto de premios que este acto tendrá lugar en el citado lugar KU sobre las nueve de la noche. Un marco magnífico para un acontecimiento de categoría internacional.

Los premios establecidos en este Rallye son los siguientes:

1.º 100.000 pesetas y Trofeo de Europistas, S. A. — 2.º 60.000 pesetas y trofeo. — 3.º 40.000 pesetas y trofeo. — 4.º 30.000 pesetas y trofeo. — 5.º 20.000 pesetas y trofeo — 6.º 15.000 pesetas y trofeo. — 7.º 12.000 pesetas y trofeo. — 8.º 10.000 pesetas y trofeo. — 9.º 6.000 pesetas y trofeo. — 10.º 5.000 pesetas y trofeo. — 11.º 4.000 pesetas y trofeo. — 12.º 3.000 pesetas y trofeo.

Se entregarán también otros premios a los grupos primero, segundo, tercero y cuarto, quinto y sexto.

El director de la prueba es don Joaquín Arévalo, teniendo por adjunto a don José Eceiza, figurando como asesor de la prueba don José Pistono.

Todavía no es tiempo de hablar de participación, pero por el interés que están demostrando tanto nuestros pilotos, como los de distintos puntos de España y del extranjero, se puede afirmar que actuarán en este Rallye Internacional Vasco-Navarro, los mejores pilotos del momento.

Se había pensado celebrar una prueba de velocidad pura en el tramo de la autopista Erleches-Galdácano. A última hora no ha podido ser incluida. No obstante se cree que en este tramo se celebrará una prueba automovilista organizada por la Delegación en Bilbao del Real Automóvil Club Vasco-Navarro antes que sea inaugurada la autopista.

### IMPUESTO DE TENENCIA Y DISFRUTE DE AUTOMOVILES

Durante todo el mes de febrero se hallará en vigor el pago de impuestos de tenencia y disfrute de automóviles que afecta a los vehículos turismos que sobrepasen los 7,9 HP.

Quedan asimismo incluidos en el pago de dicho impuesto los vehículos que pertenezcan a la esposa e hijos no emancipados y que aunque individualmente no sobrepasen los 7,9 HP. sí lo hagan en conjunto.

Como de costumbre el Real Automóvil Club Vasconavarro se encargará, a petición de los interesados, de seguir la correspondiente tramitación.

### IMPUESTO MUNICIPAL SOBRE CIRCULACION DE VEHICULOS

Se recuerda a los señores socios que el impuesto municipal de circulación de vehículos puede ser abonado desde este mes de febrero.

Para facilitar su liquidación es conveniente presentar el justificante de pago de 1970 o el permiso de circulación.

### NECROLOGICAS

Debemos registrar el fallecimiento de cuatro socios de este Real Automóvil Club Vasconavarro. Se trata de don José Angel Iraola, muerto en accidente de automóvil; de don François Artola, por enfermedad; de don Juan José Vildósola, por enfermedad, y de don Francisco Cilveti Goiburu, también por enfermedad a edad avanzada.

A los familiares de estos queridos socios, les enviamos la expresión de nuestro apenado sentimiento.

# PARA SU AHORRO...

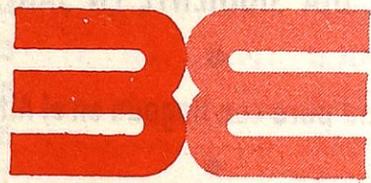
# 7%

## de INTERES ANUAL

en depósitos a más de dos años

**IMPOSICIONES A PLAZO, CERTIFICADOS DE DEPOSITO**

banco  
europeo  
de  
negocios



le ofrece:

**SEGURIDAD  
RENTABILIDAD  
LIQUIDEZ**

y como siempre  
el mejor servicio y asesoramiento de alta especialización

# EUROBANCO

**LE INTERESA!**

Solicite información a

banco europeo  de negocios

SUCURSAL REGIONAL NORTE:

Avenida de España, 38 - Telf. 428966

SAN SEBASTIAN

o a las siguientes entidades bancarias:

**BANCO POPULAR ESPAÑOL**

**BANCO DE LA VASCONIA**

# LAS FUSIONES EN EL SECTOR DEL AUTOMOVIL

Ultimamente ha vuelto a saltar a la actualidad el tema de las fusiones en el sector de la industria del automóvil, principalmente por lo que se refiere a las empresas fabricantes de turismos. El nuevo acuerdo entre Seat y Fiat, las recientes declaraciones del ministro de Industria y su reciente viaje a París son razones de peso que han resucitado este problema del excesivo número de fábricas de turismos en nuestro país, ya planteado por el anterior titular de la cartera, señor López Bravo.

Que hay en España demasiadas fábricas de automóviles de turismo, todas más bien pequeñas, y que sería conveniente reducir las en su número, es algo que no ofrece la menor duda. De ahí que nos parezca oportuna la aspiración del actual ministro de que se produzcan las fusiones necesarias, pero sus deseos son una cosa y otra muy distinta el que esa concentración se pueda provocar forzándola, acaso más allá de lo que es posible, empresarialmente hablando.

No hay que olvidar que el problema existe porque las fábricas actuales fueron autorizadas en su día, inclusive en momentos en los que ya se veía que íbamos hacia un número demasiado elevado de ellas. Precisamente la última autorizada surgió cuando ya hacía tiempo que el propio ministro de entonces hablaba de la necesidad de la concentración del sector; luego el problema que ahora tanto nos preocupa es consecuencia de una política contraria a lo que interesaba, que no quiere decir equivocada, ya que sin duda obedeció a exigencias del momento.

En cualquier caso los fabricantes no tiene demasiada culpa de haber llegado a ser tan numerosos, y esto ya obliga a un cierto tacto y ponderación en la utilización de los resortes que pueden forzar la concentración de esta industria. Es más, quizá lo mejor sería que las fusiones que todos deseamos vengan por la vía más natural posible; esto es, que sean los fabricantes los que sientan la necesidad de irse fusionando, según viene ocurriendo en el mundo entero. El clima para la concentración creemos que existe, y lo demás tiene que surgir por sí solo, poco a poco y sin forzamientos intervencionistas.

Otra cosa puede que nos originara más problemas, pues hay que tener en cuenta que todas las fábricas españolas de automóviles están, más o menos, controladas por el capital extranjero y una política desigual podría tener repercusiones negativas en la inversión extranjera en otros sectores. Aparte de los problemas de paro, más o menos momentáneos en la industria y en sus elementos auxiliares.

Por otra parte, hay que estar preparados ante la posibilidad de que General Motors se decida por instalar en España la fábrica de coches que tiene proyectado montar en Europa. El asunto es interesante, sin duda, pero dada la estructura actual del sector, se impone pensar en una solución, que puede ser la de la exportación, ya que, de lo contrario, nos encontraremos con una fábrica más. Lo ideal es que General Motors entrara en España del brazo de alguno de los fabricantes actuales, pero es dudoso que aceptara la condición, cuando en Alemania, que nosotros sepamos, no precisaría de ello.

En fin, nadie discute la realidad de que nuestras fábricas de coches son pequeñas, salvo Seat, que, camino de los 500.000 coches anuales, tiene ya un tamaño europeo. Pero nadie duda tampoco de las enormes complicaciones económicas, industriales, sociales y hasta internacionales que el planteamiento de una reducción forzada oficialmente del número de las fábricas actuales nos habría de traer. Sin que nadie nos pueda garantizar tampoco que las concentraciones producidas desde arriba trajeran la solución después de producir los coches a precios más baratos. Que esa es la solución magna.



# Fieras al volante

Por José Becerra Gómez

En nuestra actual sociedad de consumo, creo yo que de más consumo que nunca, el automóvil y todo lo que él arrastra —adquisición, manejo, reparación, etc., etc.— representa el tema palpitante en estos días que nos ha tocado vivir. Es difícil hoy que en cualquier conversación, trivial o no, salga a relucir el bicho mecánico de cuatro ruedas.

—...Y a propósito, ¿qué tal la excursión del domingo?, ¿respondió el 600 o no?

—De maravilla, chico. ¡Tenías que haber venido! ¡No sabes cómo se comía la carretera!

Y la conversación, cambiando su curso inicial, desemboca indefectiblemente en el coche que la víspera había hecho las delicias de su conductor.

Es un signo de la época. No hay vuelta de hoja. Pero también puede ser una arma aniquiladora. Y a eso es precisamente a lo que iba. Se ha demostrado fehacientemente que el hombre, completamente normal, amante quizá de la vida hogareña, de lo justo y equitativo, con plena conciencia para discernir el mal o el bien allí donde se encuentre, sufre un transturno, una peculiar y alarmante metamorfosis en cuanto siente en sus manos el hierro del volante. Es como si a su contacto y como por arte de magia— ¡o del diablo!— se borrasen de su mente los más elementales principios de urbanidad o convivencia ciudadana. Con la llave del contacto, además de poner en marcha al artillero mecánico, parecen abrirse las compuertas por donde se derrama toda la inquina que los disgustos personales, por cualquier causa, han ido albergando en el yo interno del individuo en cuestión. Y no hay derecho. Nadie tiene por que pagar las consecuencias de que aquel día determinado las cosas no le fueran a pedir de boca al «todopoderoso señor» que, avasallador, ni respeta ni se detiene ante nada. Desde luego, por sitios —especialmente por carreteras semidesiertas—, que sabe están al abrigo de la vigilancia pertinente. Y, por desgracia, siempre existirán lugares así, por lo que al problema no se le ve la solución así como así.

Hace unos días llegó a mis manos un interesante librito escrito en Francia por el padre J. Willett, actualmente lector de Sociología en la Universidad de Reading (Inglaterra). Se titula algo así como «Los criminales de la carretera». Y en él hace un estudio detallado sobre 653 casos de infracción al Código de Circulación en una carretera de un distrito inglés. Sus razonamientos, basados en una lógica aplastante y en un profundo conocimiento sociológico, nos demuestra que el hombre comete en la carretera infracciones de un carácter tal que sólo una profunda tendencia a la delincuencia puede explicar.

Solamente —según el autor del libro— el 14 por 100 de los casos se pueden achacar a accidentes en todo el sentido de la palabra. Es decir, se han producido a causa de hechos fortuitos, tales como la rotura de la dirección o la explosión de un neumático. El 86 por 100 restante han sido ocasionados, única y exclusivamente, por causa del conductor. Ha efectuado una maniobra que no debiera haber realizado, un adelantamiento peligroso, por ejemplo, o, en caso contrario, no ha hecho otra que si era obligado hacer, tal como aminorar la marcha de su auto ante una señal de STOP. En ambos casos, nada ajeno ha influido en el accidente.

De los 653 casos concienzudamente analizados por el padre Willett correspondían en un 23 por 100 a personas que ya habían tenido que ver con la Policía por motivos de refriegas, robos u otros tipos de delincuencia.

En su librito, cuya lectura yo recomendaría a muchos, el sacerdote francés nos pinta a grandes rasgos el prototipo del conductor de hoy. Y, sin mucha meditación, es forzoso que le demos la razón. En su mayoría, dice, ven el auto como un medio para dar salida a la violencia que cada hombre, en mayor o menor grado, siente en su interior, y que sería harto difícil demostrar en el normal desenvolvimiento de su vida ordinaria. Saben que en la carretera sus autos, la mayoría de las veces, quedan impunes al sólo gesto de pisar el acelerador a fondo después de haberlo cometido.

Otra nota característica es la que yo apuntaba más arriba. Un hombre sentado al volante se siente automáticamente superior a cualquiera. Su egocentrismo se multiplica hasta límites insospechados. En ruta, es normal que no admita más razón que la suya. Y, al menor contratiempo, intenta demostrarlo, recurriendo a la violencia que, ya sabemos, es la peor manera de demostrar la razón.

Otro móvil agravador de la cuestión es el alcohol. Preguntando a un conductor detenido por conducir en estado de embriaguez afirmaba que, sin la bebida, el manejo de su auto era mucho más difícil para él. Ebrio, lo controlaba perfectamente, sólo que la tentación de correr era más acentuada.

La indiferencia o el desprecio a la vida de su semejante es el común denominador en la mayoría de los casos que el autor francés ha recogido en su libro, que es una llamada urgente y trágica, ya que la sangre fue derramada en la mayor parte y casi siempre por motivos que debería hacer sonrojar a la sociedad de nuestro tiempo.

Autos, sí; son necesarios. Perdón a los habitantes de las grandes ciudades por la temible polución atmosférica tan combatida hoy en todas partes; pero es mucho pedir conductores, conscientes de su responsabilidad, seguros de sus actos, temerosos del perjuicio grave que a ellos mismos o a terceros totalmente inconscientes ocasionan.

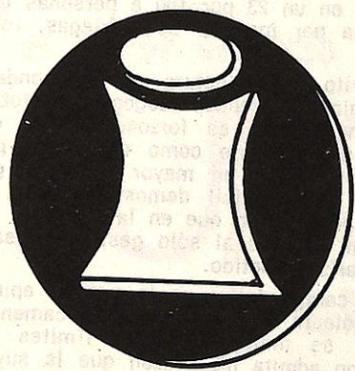
Conductores, en fin, con plena conciencia social y que no merezcan al adjetivo que el profesor francés dedica, en el título de su libro, a los casos que a través de su páginas analiza, para meditación de propios y extraños.

**TECNICOS DE LA CONSTRUCCION**  
**PROMOTORES DE**  
**VIVIENDA**  
**COPROPIETARIOS**



CUANDO TENGAN QUE DECIDIR LA COLOCACION DE  
**ANTENAS COLECTIVAS**

PIENSEN EN LA DOBLE GARANTIA DE CALIDAD Y  
 SERVICIO QUE LES OFRECE



**IKUSI**®

LA MARCA EMPLEADA POR LOS MEJORES INSTALADORES PROFESIONALES.  
 SU GAMA DE AMPLIFICADORES TRANSISTORIZADOS Y MATERIAL DE DISTRIBUCION  
 PARA ANTENAS COLECTIVAS, SE ENCUENTRAN A NIVEL INTERNACIONAL;  
 HABIENDO OBTENIDO UN ROTUNDO EXITO EN LA RECIENTE FERIA INTERNACIONAL  
 DE COMPONENTES ELECTRONICOS CELEBRADA EN PARIS EL PRESENTE AÑO.



**IKUSI**

FABRICA: Polígono Industrial n.º 27 - B.º Martutene - SAN SEBASTIAN (Guipúzcoa)

# APARCAR, NO

Nos sorprende, al llegar a España, el término «aparcar», para decir dejar el automóvil en un sitio. Aparco, aparca, aparcas, aparcamos..., esto a nosotros, perdónenos Dios y la Academia, nos suena a Parca, y ya bastante tenemos con la Parca en el automóvil en movimiento, para también tenerla cuando dejamos el auto en un sitio o lo «aparcamos».

En los países de Hispanoamérica no se dice «aparcar», sino «estacionar», en algunas partes, y «cuadrar» en otras. No hay, por lo tanto, una palabra aceptada por todos para el difícil y complicado acto de colocar el automóvil en un lugar.

Y esta, quizá, debía ser, entre otras, una de las funciones de la Academia Española, y sus filiales hispanoamericanas, Unificar, para España y todos nuestros países, los términos de uso corriente, las palabras que se emplean en la vida diaria. Si «aparcar» solamente se dice en España, y en otros países del Nuevo Mundo se emplea «estacionar», «cuadrar», por qué no ponerse de acuerdo y encontrar una voz aceptable para todos. Y lo mismo ocurre con los vehículos de transporte en común, motorizados. En ciertos países les llaman «buses», en otros «camionetas», en otras «guaguas», en Bolivia «góndolas». Y a los mismos automóviles, en Méjico se les dice «coches», en Centroamérica «carros» y en Cuba «máquinas».

Unificar, sí, hay que unificar nuestra lengua, sobre todo en esta terminología de uso diario, porque es allí donde se producen variaciones que la fragmentan, la atomizan, la exponen a perder su gran hegemonía. En los términos corrientes nos vamos distanciando. No puede ser. No debe ser. Son problemas a resolver por filólogos y lingüistas. Sí, pero también son menudencias en las que la buena voluntad, el deseo de cooperación y el sentido común juegan un papel positivo. Y no dejarlo al tiempo, ya que esto significa, por falta de una unidad en nuestra lengua, exponerla a la invasión de otros idiomas.

Antes, sin comunicaciones, el idioma se fosilizaba, o se aldeanizaba. Ahora, no. Los medios de comunicación son tan rápidos, que las palabras circulan con la velocidad del pensamiento. Y esto facilitaría esa función unificadora que corresponde a la Academia Española y a sus filiales de América. Y hay que hacerlo de prisa, dicho así, sin énfasis, porque los idiomas se están quebrantando, como parte del quebrantamiento del espíritu humano. Sin paternalismos, de igual a igual, si queremos que el español se universalice, tratemos de ponerlo al día, previa información, en discusión abierta. Nos hacen falta palabras para toda la terminología de las ciencias actuales. Y como no se dispone de dichas palabras, pues se aceptan las derivadas de otros idiomas, o bien simplemente se emplean las del propio idioma en que esas palabras existen. Pero, ¿por qué existen en esas otras lenguas y no en español? Pues, simplemente, porque las han inventado o aceptado en sus diccionarios. Que es lo que nosotros debíamos hacer. Nos llenamos la boca con lo de que ya casi trescientos millones de hombres hablamos español, sin hacer mayor cosa porque este sublime medio de comunicación humana se convierte en un instrumento que nos permita hablarlo todo sin recurrir a lenguas extrañas. Y esto lo decimos con una profunda inquietud. La sordera, nuestra sordera; la ceguera, nuestra ceguera, y esa como



invalidez que nos reduce a no emplear los medios de que disponemos, para fortalecer nuestra lengua: los sistemas audio-visuales, la televisión, la radio, el cine.

Pero volviendo a nuestro punto de partida, a las palabras con que se designan las manualidades, los medios de transporte actuales, las menudencias verbales de todos los días, de todas las horas, cabría empezar por ahí, antes de adoptar la palabra propuesta, discutirla en la Academia y sus filiales, y una vez debatida, trasladar la discusión a los periódicos, a la radio, a la televisión. Millones y millones de personas participarían entonces en el asunto, lo que facilitaría, la adopción en España y América, de la palabra nueva. Y nada más, porque habría mucho que decir.

Miguel Angel ASTURIAS  
Premio Nóbel de Literatura

*Recambios  
Accesorios*

**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3

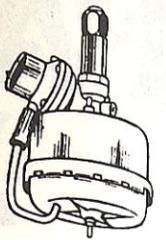
Teléfonos 425423 - 428723

**SAN SEBASTIAN**

**FRENOS**

**AMORTIGUADORES**

**Y DIRECCIONES**



**TALLERES ESPECIALIZADOS**

**AREVALO**

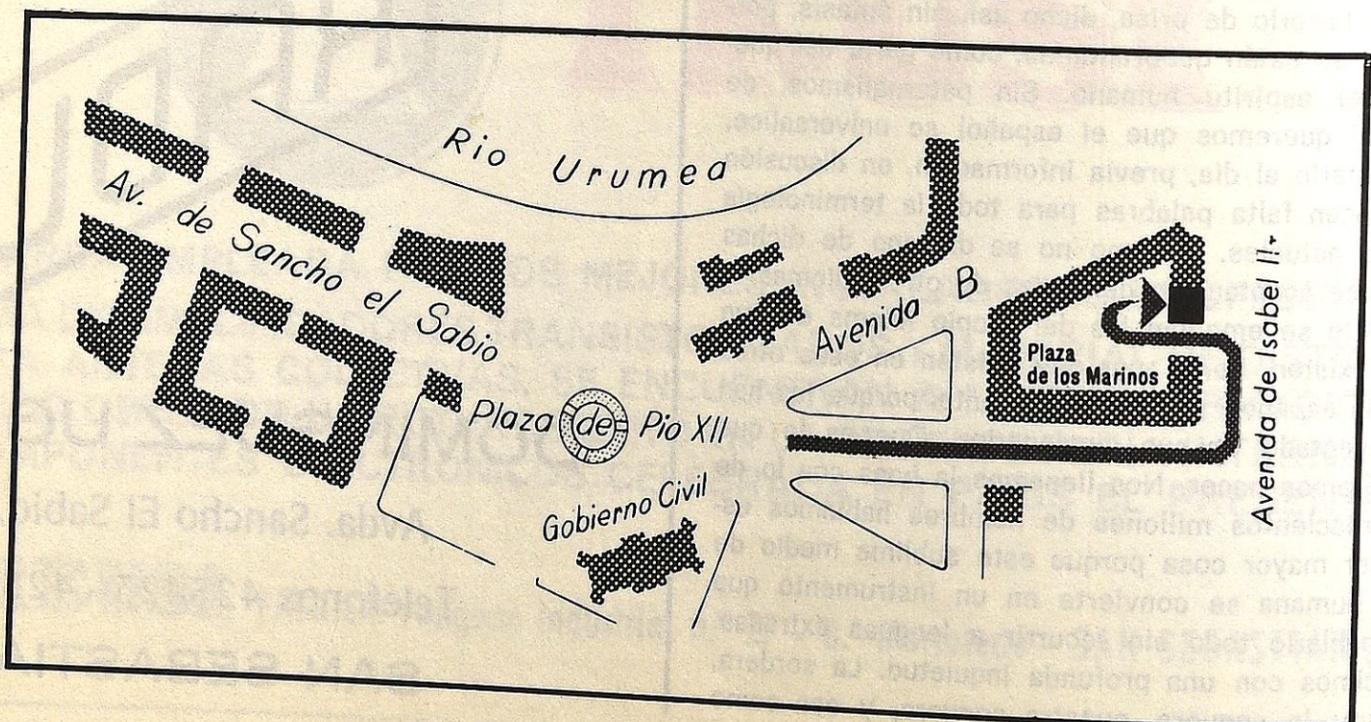
Taller Oficial de

**BENDIBERICA, S. A.**

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

Avenida de Isabel II - Plaza de los Marineros - Teléfono 424305

**SAN SEBASTIAN**



## ¿PARA QUE NOS SIRVE EL AUTOMOVIL?

En los últimos días hemos tenido ocasión de escuchar con frecuencia esta pregunta: ¿Para qué nos sirve el automóvil? La ha provocado la serie de medidas restrictivas adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid encaminadas a resolver situaciones angustiosas de circulación. Por otra parte, medidas parecidas o aún más drásticas las están tomando los Ayuntamientos de otras capitales europeas. Y hasta el de Nueva York. Y de ahí que el automovilista comience a pensar que va a llegar el día en que el automóvil va a servir para muy poco y sólo va a crear a sus propietarios complicaciones sin cuento. Ahora ya se las está creando. Y son muchos los usuarios que entre semana dejan el coche en el garaje.

Evidentemente, el automóvil ha llegado a constituir un problema, y como tal los Ayuntamientos tratan de resolverlo. Casi podría decirse que para esas corporaciones es una especie de enemigo — salvo cuando hay que ponerle contribuciones— al que hay que combatir con todas las armas y en todos los frentes, y la consecuencia de ello es que el propietario de un coche empieza a sentirse acorralado y agobiado, a la vez que un tanto desamparado ante la política municipal, que en lugar de darle facilidades se las corta de plano.

Mal asunto es éste, sobre todo porque los automovilistas no tiene culpa alguna de los problemas que la circulación crea a las ciudades, que cada día se quedan más chiquitas, y, en cambio, son las que sufren las consecuencias de la acción municipal contra ese estorbo que ha comenzado a ser el automóvil.

Que nosotros sepamos, todavía no se ha sancionado en parte alguna a ningún elemento municipal por no haber realizado una política previsora, contando con el automóvil que

surgió hace ya más de 80 años. Concretándonos a Madrid, tenemos en él barrios modernísimos con calles ridículamente estrechas. Las alturas permitidas en la construcción de edificios son totalmente opuestas a lo que requiere una ciudad que tiene que tener una intensa circulación de vehículos y apenas nada se ha hecho para evitar la especulación del suelo, que tanto obliga a que el crecimiento de las ciudades se haga en vertical. Por si todo ello fuera poco, los transportes colectivos son sencillamente de lo peor; poco frecuentes, incómodos y sucios. Pues bien, de tantos y tantos errores, ahora resulta que nadie tiene la culpa, excepto aquel que se compra un automóvil y contribuye con ello a agravar el problema de la circulación de vehículos. Para él, o para ellos, sanciones y más sanciones, prohibiciones, impuestos, malos modos de algunos agentes, grúas, etc. Todo esto no es justo y buena cosa sería que los Ayuntamientos comenzaran alguna vez a ser implacables consigo mismos en lo de tratar de enmendar sus muchos e importantes errores y en procurar que su política futura fuera más realista, más de acuerdo con las necesidades del mañana. Sobre todo más previsora. Que gobernar es prever.

No ignoramos que los problemas de circulación actuales son difíciles de resolver, pero con energía y con buen estudio todo es posible. Ahora bien, la energía de rectificación hay que emplearla racionalmente, en muy distintas direcciones, y no en una sola, la del automovilista, quizá porque, en principio, es el más acostumbrado a recibir golpes —en todos los sentidos de la palabra— y a que se tomen medidas contra él. Pero cuidado, no se debe llegar excesivamente lejos en la política de que la gente se aburra de comprar automóviles, porque de la industria del automóvil vive mucha gente en nuestro mundo —sólo en España alrededor de dos millones de personas—, y no vaya a resultar que por resolver problemas locales, cuyos responsables son precisamente los rectores municipales que no supieron hacer sus previsiones a tiempo, se vayan a crear ahora problemas nacionales de más difícil solución todavía que el de la circulación, cual es el del paro, si no se compraran suficientes coches, al ver que no es posible aparcarlos.

# Reda SUIPUZCOANA, S.A.

## Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial **Pegaso** S.A.



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA  
DINAMISMO  
AGILIDAD  
TIEMPO



**Oficinas:**

Berminhan, 1 (Esquina Zabaleta)  
Teléfs. 421883-421383  
SAN SEBASTIAN

en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Recambios }  
Talleres } Carretera Nacional nº1  
Km. 448 Telfs. 691308 — 691333  
VILLABONA

# Crédito Navarro

BANCO FUNDADO EN 1863



Capital desembolsado..... 270.100.000 ptas  
Reservas..... 554.000.000  
Total..... 824.100.000

**CASA CENTRAL: PAMPLONA**  
Plaza del Castillo, 21

**Agencia Urbana n.º 1**  
Avda. M. Celayeta, 10 bis  
(Rochapea) - Pamplona

## SUCURSALES:

**SAN SEBASTIAN** - Avda. de España, 9

**BILBAO** - Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 de Bilbao en Santuchu

**MADRID** - Recoletos, 22 y 3 más en la provincia

**ZARAGOZA** - San Miguel, 16 (Oficinas provisionales)

y

54 Sucursales más en Navarra, Vizcaya y Madrid

---

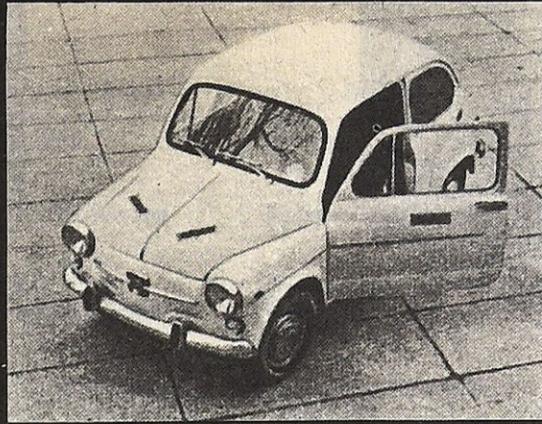
**COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO**  
**REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS**

---

## INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

Cuentas corrientes y depósitos a la vista .....	1,— %
Imposiciones a plazo de tres meses .....	4,— %
Imposiciones a plazo de seis meses .....	5,— %
Imposiciones a plazo de un año .....	5,5 %
LIBRETAS DE AHORRO .....	3,— %

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7072/1



# COCHES ECONOMICOS

## SEGURIDAD

ESTABILIDAD

DIRECCION

FRENOS

Vehículo	Calificación	Mayor virtud	Mayor defecto	Comentario
Citroën 2 CV. . .	Excelente.	Adherencia.	Balaceo lateral.	Tracción delantera, con suspensión de diseño muy personal.
Seat 600-E . . . .	Normal.	Nobleza de reacción.	Llantas y neumáticos.	Sobrevirador típico, pero básicamente muy controlable.
Seat 850-N . . . .	Normal.	Fácil de controlar.	Curvas rápidas.	Similar al 600, pero, al ser más rápido, plantea más problemas.
Mini 850 . . . . .	Excelente.	No importa el trazado.	Adherencia mal piso.	Tracción delantera, casi neutra, pero suspensión muy dura y neumáticos inadecuados.
Citroën Dyane 6.	Excelente.	Adherencia.	Balaceo lateral.	Similar al 2 CV., pero con más motor y posibilidades.
Seat 850-E . . . .	Aceptable.	Manejabilidad.	Altura suspensión.	Coche muy rápido; sacarle todo el partido exige cierto cuidado.
Citroën 2 CV. . .	Mediocre.	Precisión y rapidez.	Dureza y reacciones.	Pese a ser de cremallera, resulta dura, y la suspensión influye.
Seat 600-E . . . .	Aceptable.	Suavidad.	Lenta y con holguras.	El mecanismo de tornillo causa cierta imprecisión, y el poco peso permitiría ser más directa.
Seat 850-N . . . .	Aceptable.	Suavidad.	Lenta e imprecisa.	Mismo caso que el 600.
Mini 850 . . . . .	Excepcional.	Suave, precisa y rápida.	Excesivo radio de giro.	Magnífico ejemplo de dirección de cremallera.
Citroën Dyane 6.	Mediocre.	Precisión y rapidez.	Dureza y reacciones.	Mismo problema que el 2 CV.
Seat 850-E . . . .	Aceptable.	Suavidad.	Lenta e imprecisa.	Como los otros Seat, agravado por la mayor prestación.
Citroën 2 CV. . .	Buenos.	Resistencia al calor.	Duros y ruidosos.	Para su velocidad, son más que suficientes; los forros, muy duros, tienen tendencia a chirriar.
Seat 600-E . . . .	Buenos.	Autoajustables.	Sensibles a la humedad.	Son los mismos del 850; suficientes para el peso y velocidad del coche.
Seat 850-N . . . .	Normales.	Autoajustables.	«Fading» en uso intenso.	Con el peso y la mayor velocidad ya no quedan tan sobrados como en el 600.
Mini 850 . . . . .	Buenos.	Aguantan trabajo duro.	Desviaciones laterales.	La potencia es suficiente para el peso y velocidad, pero son difíciles de ajustar y de limpiar.
Citroën Dyane 6.	Buenos.	Resisten el calor.	Duros y ruidosos.	Mismo caso que el 2 CV.
Seat 850-E . . . .	Excelentes.	Resistencia al «fading» y estabilidad.	Continua vigilancia de las zapatas traseras.	Como en todos los sistemas mixtos (discos/tambor), la eficacia depende de llevar bien los traseros.



**¿por qué  
el Cinturato  
es un neumático tan  
seguro?**

Porque debido a su estructura radial, el Cinturato mantiene un aplastamiento constante contra el suelo; sus flancos flexibles, absorben las irregularidades de la carretera; y su «cintura» inextensible, lo hace indeformable, protegiéndolo de los efectos de la fuerza centrífuga.



Porque en el Cinturato, cada fragmento del dibujo de su banda de rodaje, ha sido diseñado para unas funciones determinadas.

Porque el Cinturato es un neumático de gran agarre, en curva y al acelerar; responde siempre al freno, sobre un piso seco o sobre mojado. Es un neumático de gran estabilidad a cualquier velocidad, asegurando siempre un perfecto dominio del vehículo.

El Cinturato es el neumático radial concebido por Pirelli, hace más de 18 años.

**CINTURATO**  
**PIRELLI**

# COCHES ECONOMICOS

## ASIENTOS

Vehículo	Calificación	Mayor virtud	Mayor defecto	Comentario
Citroën 2 CV. . .	Aceptables.	Muy elásticos.	No hay forma anatómica ni sujeción lateral.	Una estructura muy primitiva de tubo y unas gomas no pueden dar más juego; el resultado no es malo.
Seat 600-E . . . .	Aceptable.	Respaldo envolvente.	Asiento muy corto.	El asiento no sujeta en absoluto, y acaba en forma redondeada, dejando las rodillas sueltas.
Seat 850-N . . . .	Como 600.	Como 600.	Como 600.	Como 600.
Mini 850 . . . . .	Mediocre.	Mullido del asiento.	Respaldo plano y duro.	Para compensar la dureza de suspensión, este coche precisaría unos asientos mucho más elaborados en cuanto a forma y mullido.
Citroën Dyane 6.	Normal.	Amplios y mullidos.	Insuficientemente envolventes.	Para un coche que puede virar rápido es necesario un asiento anatómico, y más si el balanceo es fuerte.
Seat 850-E . . . .	Como 850.	Como 850.	Como 850.	Como 850.
Citroën 2 CV. . .	Aceptable.	Rapidez en tomar temperatura.	Instalación muy primitiva.	Al ser motor refrigerado por aire, la entrada en acción es rápida; prácticamente no trae olor del motor.
Seat 600-E . . . .	Mediocre.	Bastante eficaz.	Mal olor y lentitud en tomar temperatura.	Debido al absurdo sistema de termostato, no siempre se puede obtener el máximo rendimiento, ya que es conveniente llevar la trampa abierta.
Seat 850-N . . . .	Buena.	Regulación y dosificación estudiadas.	Mando del grifo suele trabarse a veces.	La potencia es adecuada y la distribución permite enviar calor a uno u otro lado, arriba, o las plazas traseras.
Mini 850 . . . . .	Aceptable.	Ventilador de dos velocidades.	Poca efectividad.	Ciertas entradas parásitas de aire por el salpicadero quitan eficacia; además, la distribución es poco elaborada.
Citroën Dyane 6.	Como 2 CV.	Como 2 CV.	Como 2 CV.	Como 2 CV.
Seat 850-E . . . .	Como 850.	Como 850.	Como 850.	Como 850.
Citroën 2 CV. . .	Aceptable.	Entrada de aire por el salpicadero.	Tan sólo se abre la mitad del cristal delantero; el trasero, fijo.	El diseño sumamente primitivo del coche no permite grandes alardes; el sistema es burdo, pero eficaz.
Seat 600-E . . . .	Mala.	Ninguna; quizá la presencia de deflectores.	No hay más entrada de aire (ni salida) que las ventanillas delanteras.	Con el anterior y demás Citroën, único coche en el que el sistema de calefacción no puede emplearse para ventilación. Pero, además, no tiene ninguna otra entrada de aire.
Seat 850-N . . . .	Normal.	Posibilidad de utilizar el bien estudiado sistema de calefacción.	Ventanillas traseras fijas.	Como todos los coches con motor atrás, no plantea demasiados problemas al respecto, salvo en pleno verano y, sobre todo, los de color oscuro.
Mini 850 . . . . .	Mediocre.	Múltiples posibilidades de abrir y cerrar cristales.	Lo anterior (mal utilizado) y la casi nula eficacia de la calefacción utilizada a tal fin.	Los cristales traseros son móviles, aunque se sujetan mal; la sección posterior de los delanteros produce molestos remolinos.
Citroën Dyane 6.	Como 2 CV.	Como 2 CV.	Como 2 CV.	Con mejor presentación, pero semejante, en el fondo, al modelo 2 CV.
Seat 850-E . . . .	Como 850.	Como 850.	Como 850.	Como 850.
Citroën 2 CV. . .	Mediocre.	Ninguna en especial.	Motor y frenos ruidosos; a veces suena la carrocería y la suspensión.	En un modelo tan elemental como éste es lógico que la insonorización no se haya planteado siquiera como problema.
Seat 600-E . . . .	Aceptable.	Nada en especial.	El ventilador (tipo 850) es mucho más audible que en el D.	Aunque mecánicamente es muy similar, resulta mucho más ruidoso que el 850, quizá por la insonorización, o quizá por el diseño de carrocería (ausencia del depósito de gasolina tras el respaldo).
Seat 850-N . . . .	Buena.	Motor y transmisión muy poco audibles.	Los deflectores, en cuanto se utilizan.	De todos estos coches económicos resulta el más silencioso en utilización.
Mini 850 . . . . .	Mala.	Nada en especial.	Motor, transmisión y suspensión muy ruidosos; ventanillas, según se manejen.	El nivel sonoro en las marchas cortas y en cuarta a más de 4.500 r.p.m. es muy elevado, incluso molesto.
Citroën Dyane 6.	Mediocre.	Como 2 CV.	Como 2 CV.	Aunque es un coche más refinado que el 2 CV., en este terreno apenas si hay mejora alguna.
Seat 850-E . . . .	Normal.	Mecánica silenciosa a régimen normal.	Los deflectores y la mecánica a alto régimen.	Aunque básicamente es similar al 850, su motor, más revolucionado, y su desarrollo, más corto, elevan algo el nivel medio de sonoridad.
Citroën 2 CV. . .	Mala.	Muy potente luz interior.	No hay, prácticamente, nada de nada.	Se trata de la expresión quintaesenciada del utilitario; no tiene lugar buscarle detalles de acabado.
Seat 600-E . . . .	Mediocre.	Nada en especial.	Equipo muy somero.	También es un utilitario muy espartano; el tapizado, más completo, le distingue del anterior.
Seat 850-N . . . .	Normal.	Tres ceniceros.	Quitasones no orientables.	Para su precio, se puede decir que el coche está francamente bien.
Mini 850 . . . . .	Aceptable.	Huecos para paquetes.	Ceniceros simbólicos.	El acabado y presentación general son rudimentarios.
Citroën Dyane 6.	Normal.	Gran mejora respecto al 2 CV.; como él, es descapotable.	Cristales laterales.	Está muy en el justo medio de lo que debe ser un Citroën; ni tan esquemático como el 2 CV. ni con los delirios de grandeza del C-8.
Seat 850-E . . . .	Normal.	Como 850.	Como 850.	Como 850.
Citroën 2 CV. . .	Excelente.	Su capacidad.	Las maletas se apoyan sobre el respaldo.	Buen portamaletas y bandeja delantera; la rueda de repuesto queda bajo el equipaje.
Seat 600-E . . . .	Mediocre.	El hueco tras el respaldo.	Forma y volumen del portaequipajes.	Maletero casi inútil, por su forma alargada; bandeja corrida delante.
Seat 850-N . . . .	Aceptable.	Bandeja, bolsas, repisa, etcétera.	No hay guantera cerrada.	Maletero de forma útil y diversos huecos por el interior.
Mini 850 . . . . .	Buena.	Bandeja, múltiples bolsas, repisa, etcétera.	Presentación interior del maletero.	Aprovechamiento interior increíble; lamentable presentación del maletero, con batería y rueda a la vista.
Citroën Dyane 6.	Excelente.	Gran capacidad.	Maletas contra el respaldo.	Como el 2 CV.
Seat 850-E . . . .	Como 850.	Como 850.	Como 850.	Como 850.

## CALEFACCION

## VENTILACION

## SONORIDAD

## EQUIPO

## EQUIPAJES

# COCHES ECONOMICOS

	Vehículo	Calificación	Mayor virtud	Mayor defecto	Comentario
<b>MANEJABILIDAD</b>	Citroën 2 CV. . .	Normal.	Embrague centrífugo.	Dirección dura, batalla larga y visibilidad.	Coche poco propicio para ciudad, tamaño muy grande y dirección muy dura.
	Seat 600-E . . . .	Excelente.	Batalla y longitud.	Dirección muy lenta.	Ideal para ciudad; admitiría una dirección más rápida.
	Seat 850-N . . . .	Excelente.	Como 600.	Como 600.	Está en el justo medio del coche mixto para ciudad y carretera.
	Mini 850 . . . . .	Excepcional.	Longitud y dirección.	Parachoques no protegen, muy pegados.	Campeón mundial de esta especialidad; mala protección en los pequeños golpes de aparcamiento.
	Citroën Dyane 6.	Normal.	Nada en especial.	Dirección dura, batalla larga y visión.	Como 2 CV.
	Seat 850-E . . . .	Excelente.	Como 850.	Como 850.	Como 850, pero más brillante en ambos terrenos.
<b>ESTETICA</b>	Citroën 2 CV. . .	Mediocre.	Ninguna.	Faros y aletas.	Feo, pero con personalidad muy propia.
	Seat 600-E . . . .	Aceptable.	Vista frontal.	Los nuevos faros.	Silueta bien conocida y simpática.
	Seat 850-N . . . .	Normal.	Pasa inadvertido.	Pasa inadvertido.	Diseñado para estar quince años en venta.
	Mini 850 . . . . .	Aceptable.	Simpático y personal.	Líneas cuadradas y romas.	La «mística» del Mini supera toda crítica.
	Citroën Dyane 6.	Mediocre.	Vista frontal.	Vista posterior.	Una indudable mejora respecto al 2 CV.
	Seat 850-E . . . .	Normal.	Como 850.	Como 850.	Las ruedas con agujeros son bonitas.

## MECANICA

	Vehículo	Calificación	Mayor virtud	Mayor defecto	Comentario
<b>MOTOR</b>	Citroën 2 CV. . .	Excelente.	Larga duración.	Control constante de la lubricación.	Buen rendimiento para su cilindrada y capaz de funcionar «a tope» durante horas.
	Seat 600-E . . . .	Buena.	Duro y sencillo.	Termostato de refrigeración.	Potencia discreta; pocas averías y facilidad de reparación en cualquier sitio.
	Seat 850-N . . . .	Buena.	Equilibrio entre robustez y rendimiento.	Pésima accesibilidad.	Similar al 600, pero mucho más brillante.
	Mini 850 . . . . .	Normal.	Gran elasticidad.	Autoencendido.	Diseño muy antiguo, pero todavía eficaz.
	Citroën Dyane 6.	Excelente.	Casi irrompible.	Continua vigilancia nivel de aceite.	El aceite lleva un trabajo muy duro y sin filtro eficaz; hay que vigilarlo.
	Seat 850-E . . . .	Excelente.	Alto rendimiento.	Insuficiente capacidad de aceite.	En tiempo caluroso y uso intensivo, la cuarta viela lubrica en condiciones algo críticas.
<b>TRANSMISION</b>	Citroën 2 CV. . .	Mediocre.	Embrague centrífugo.	Calidad del sincronizado (en primera no tiene).	Dada la poca potencia del motor, resulta molesto no poder meter la primera en marcha.
	Seat 600-E . . . .	Aceptable.	Precisión mando.	Primera no sincronizada.	Aunque el cambio se maneja mejor y más rápido, ocurre como en el 2. CV.
	Seat 850-N . . . .	Buena.	Mando y sincronizado.	En frío, algo dura.	Buen sincronizado y primera difícil de engranar, en ocasiones, en frío.
	Mini 850 . . . . .	Normal.	Desarrollo largo.	Muy ruidosa.	El consumo se beneficia del desarrollo.
	Citroën Dyane 6.	Mediocre.	Embrague suave.	Cambios lentos y mala sincronización.	Como 2 CV.
	Seat 850-E . . . .	Buena.	Como 850.	Desarrollo corto en cuarta.	Salvo a plena carga, la cuarta se queda corta y el motor sufre y se revoluciona sin necesidad.
<b>VELOCIDAD</b>	Citroën 2 CV. . .	Mediocre.	Crucero siempre «a tope» sin sufrir.	Falta de capacidad ascensional.	No se le puede pedir más a un motor de 425 c. c.; demasiado hace.
	Seat 600-E . . . .	Aceptable.	Sube fácil a más de 100 kilómetros por hora.	En buena carretera parece que no anda.	No es un resultado demasiado brillante para 767 c. c., aunque tampoco se busca.
	Seat 850-N . . . .	Buena.	Rápido para un 850 utilitario.	Nada en especial.	Hacer los 125 km/h. es muy respetable para un utilitario de 850 centímetros cúbicos.
	Mini 850 . . . . .	Aceptable.	Crucero prácticamente «a fondo».	La directa tiene muy poca fuerza.	El desarrollo largo es causante, a la vez, de ambas cosas, y de un consumo mínimo.
	Citroën Dyane 6.	Normal.	Crucero «a tope» sin que sufra el motor.	Sensible a las subidas y viento de frente.	Para tener sólo 602 c. c. no se defiende nada mal este coche, pese a su tamaño.
	Seat 850-E . . . .	Excelente.	Cifra muy elevada para su cubicaje.	Desarrollo demasiado corto.	Salvo a plena carga, el coche tiene tendencia a «pasar de vueltas» fácilmente.
<b>ACELERACION</b>	Citroën 2 CV. . .	Mala.	Posibilidad de utilizar la tercera hasta 80.	Poca potencia y no mucha elasticidad.	Cualquier idea de prestación brillante es incompatible con él, lógicamente.
	Seat 600-E . . . .	Mediocre.	Bien de elasticidad y desarrollo.	Por encima de 5.000 r. p. m. el motor no tira.	Compresión, carburación y árbol de levas le impiden dar más de sí.
	Seat 850-N . . . .	Buena.	Excelente empuje a medio régimen.	Nada en especial.	Posiblemente el más equilibrado de todos: potencia, par, consumo, peso, velocidad.
	Mini 850 . . . . .	Normal.	Enorme elasticidad.	Falta carburación a alto régimen.	Pese al desarrollo, la directa es muy útil; en cambio, revolucionar sirve poco.
	Citroën Dyane 6.	Aceptable.	Buen resultado si se usa bien el cambio.	Poca capacidad de recuperación en cuarta.	A pesar de su tamaño y cilindrada, se codea perfectamente con el 600.
	Seat 850-E . . . .	Excelente.	Potencia a alto régimen inagotable.	Elasticidad en baja algo deficiente.	A pesar del desarrollo corto, la aceleración pura es más brillante que la reprise.
<b>CONSUMO</b>	Citroën 2 CV. . .	Buena.	Imposible pasar de 7,5 litros ni a propósito.	El uso intensivo de tercera perjudica mucho.	Salvo estar dispuestos a viajar muy lento, hay que usar la tercera, y eso se paga.
	Seat 600-E . . . .	Buena.	Admite la gasolina de N.O. 85.	El rendimiento (7,5 de compresión) es bajo.	Rendimiento térmico muy flojo; ser utilitario no supone (es curioso) ser sobrio.
	Seat 850-N . . . .	Excelente.	Andar rápido gastando poco.	Nada en especial.	Consumo igual o menos que el 600, andando mucho más; rendimiento térmico excelente.
	Mini 850 . . . . .	Excepcional.	Directa supereconómica, muy larga.	Ninguno.	El rey de la economía; carburación escasa y desarrollo largo son las causas.
	Citroën Dyane 6.	Excelente.	Mismo consumo que el 2 CV. y más rápido.	Si se abusa de la tercera, el consumo asciende.	Ocurre lo mismo, con respecto al 2 CV., que en el Seat 850 respecto al 600.
	Seat 850-E . . . .	Buena.	Poco consumo para lo mucho que anda.	Hay que moderarse en el uso del segundo cuerpo.	Si se utiliza sólo el primer cuerpo, es un 850; si se le pide el máximo, ya aumenta.

# COCHES ECONOMICOS

VISIBILIDAD

SEGURIDAD PASIVA

Vehículo	Calificación	Mayor virtud	Mayor defecto	Comentario
Citroën 2 CV. . .	Aceptable.	Faros regulables.	Equipo eléctrico de 6 V. y visibilidad trasera.	Las formas un tanto especiales del coche dificultan la maniobra de aparcamiento, que se hace «de oído».
Seat 600-E . . . .	Buena.	Faros muy grandes.	Angulo muerto en la izquierda del parabrisas.	Los deflectores incorporados en el E perjudican la visión con respecto al tradicional modelo D.
Seat 850-N . . . .	Buena.	Buenos faros y bien localizadas las cuatro esquinas del coche.	Retrovisor poco eficaz.	El espejo y el conjunto del deflector izquierdo con el pilar del parabrisas es lo único criticable.
Mini 850 . . . . .	Excepcional.	Visión total en toda dirección.	Retrovisor poco eficaz.	Su forma totalmente prismática y amplios cristales permiten ver al milímetro la posición del coche.
Citroën Dyane 6.	Mediocre.	Faros regulables.	Luneta trasera y visibilidad hacia atrás.	Como varios modelos Citroën, su manejo en ciudad no es precisamente facilitado por la falta de visión.
Seat 850-E . . . .	Buena.	Como 850.	Como 850.	Como 850.
Citroën 2 CV. . .	Mediocre.	Regulación de faros.	Diseño básico con más de veinte años de edad.	La necesidad de mantener un peso muy limitado y la fecha de su diseño hacen totalmente inexistente cualquier preocupación al respecto.
Seat 600-E . . . .	Aceptable.	Puertas que ahora abren hacia delante.	Asientos delanteros libremente basculantes.	Unos progresivos retoques no son suficientes para ignorar que el diseño del coche es previo a la investigación en serio sobre seguridad.
Seat 850-N . . . .	Normal.	Puertas y capot abren en sentido correcto y con buenas cerraduras.	Llenado de gasolina junto al tubo de escape.	Es el coche de diseño más nuevo de este grupo y está algo más cuidado.
Mini 850 . . . . .	Aceptable.	Carrocería robusta.	Cierres de puertas.	La seguridad de este coche está mucho más en función de sus virtudes (estabilidad, visibilidad, tamaño) que del estudio interior.
Citroën Dyane 6.	Aceptable.	Regulación de faros.	Robustez estructural lógicamente reducida.	En coches donde el peso debe mantenerse rígidamente limitado, no es posible esperar mucho; el interior muestra un gran avance respecto al 2 CV.
Seat 850-E . . . .	Buena.	Llevar frenos de disco.	Como 850.	Básicamente, como el 850 en cuanto al interior. Es el único coche de menos de 850 c. c. que dispone de frenos irreprochables.

# CARROCERIA Y CONFORT

ROBUSTEZ, AJUSTE Y ACABADO

SUSPENSION Y AMORTIGUACION

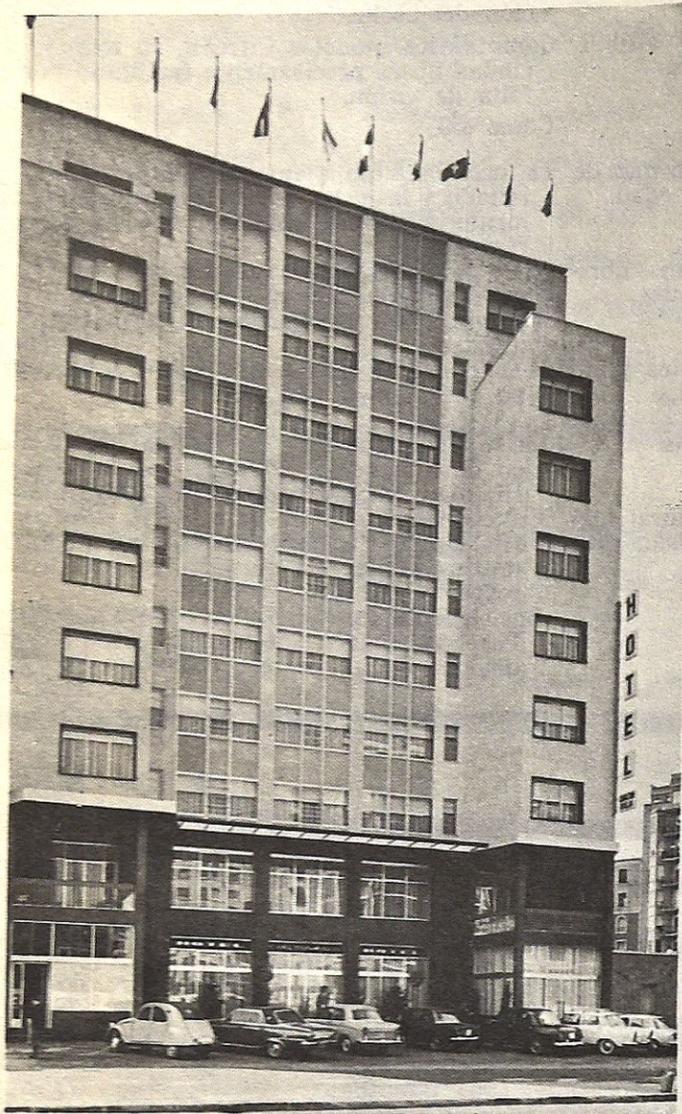
HABILIDAD

Vehículo	Calificación	Mayor virtud	Mayor defecto	Comentario
Citroën 2 CV. . .	Mediocre.	Fácil cambio de elementos de chapa.	Chapa de carrocería sumamente débil.	La imperiosa necesidad de mantener un peso bajo (el motor tiene sólo 425 c. c.) no permite disyuntivas.
Seat 600-E . . . .	Bueno.	Monocasco bastante robusto.	Apertura maletero, cerraduras en general y ajuste de puertas.	Debido a su forma redondeada y a la chapa, el coche es duro. A pesar del cambio de apertura de puertas, sigue entrando aire y agua por abajo.
Seat 850-N . . . .	Bueno.	Buenas cerraduras.	Acabado de pintura.	Bien en líneas generales. Es coche de diseño relativamente moderno y bien estudiado.
Mini 850 . . . . .	Aceptable.	Chapa muy fuerte.	Ajuste y acabado dejan bastante que desear.	Parece como si la fábrica se conformase con las grandes virtudes básicas de este coche, sin preocuparse demasiado de los detalles.
Citroën Dyane 6.	Como 2 CV.	Como 2 CV.	Como 2 CV.	Aunque el motor es más potente, el mayor tamaño y peso hacen que tampoco se pueda proceder a un robustecimiento a fondo del coche.
Seat 850-E . . . .	Como 850.	Como 850.	Como 850.	Como 850.
Citroën 2 CV. . .	Excelente.	Enorme suavidad.	Balanceo lateral.	Para quien no es sensible al mareo, el exceso de balanceo es lo único negativo.
Seat 600-E . . . .	Mediocre.	Muy poco balanceo.	Brusca, poco recorrido.	Con poco peso, corta distancia entre ejes y motor trasero, resulta difícil conseguir mejor resultado.
Seat 850-N . . . .	Aceptable.	Poco balanceo.	Suspensión dura.	Mismo caso que el 600, pero, al ser coche de más peso, tiene una marcha más aplomada.
Mini 850 . . . . .	Mala.	Mínimo balanceo.	Rueda muy pequeña y suspensión muy dura.	La magnífica estabilidad tiene la contrapartida del confort, que se ve afectado por la gran dureza y corto recorrido de suspensión.
Citroën Dyane 6.	Excelente.	Como el 2 CV.	Como el 2 CV.	Como el 2 CV., aunque la amortiguación es más enérgica.
Seat 850-E . . . .	Aceptable.	Como 850.	Como 850.	Como 850.
Citroën 2 CV. . .	Aceptable.	Enorme altura interior.	Resulta estrecho debido a las cerraduras.	Para el tamaño exterior que tiene y su gran distancia entre ejes, no puede decirse que esté muy aprovechado.
Seat 600-E . . . .	Mediocre.	Nada en especial.	Muy poco sitio para las piernas en plazas traseras.	Como se advierte al comparar con el propio 850 y el Mini, de igual batalla, el 600 acusa ya los años de su diseño, que pierde centímetros aquí y allá.
Seat 850-N . . . .	Normal.	Perfecto equilibrio entre anchura, altura y longitud.	Acceso a plazas traseras.	Las molestias lógicas de todo «dos puertas» de pequeño tamaño se dejan sentir; una vez dentro, hay buena amplitud en todo sentido.
Mini 850 . . . . .	Excelente.	Relación entre tamaño exterior y espacio interior.	Asiento trasero estrecho; no admite cinco plazas.	El hueco interior es prácticamente igual que en el Seat 850, pero con medio metro menos de longitud, lo cual es casi un milagro.
Citroën Dyane 6.	Normal	Altura interior.	Con su tamaño se podría conseguir algo más.	La ventaja respecto al 2 CV. estriba más bien en el confort que en el aprovechamiento de espacio.
Seat 850-E . . . .	Como 850.	Como 850.	Como 850.	Todo como el 850, aparte de que el tapizado es mejor y la banqueta trasera está mucho mejor diseñada.

# LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

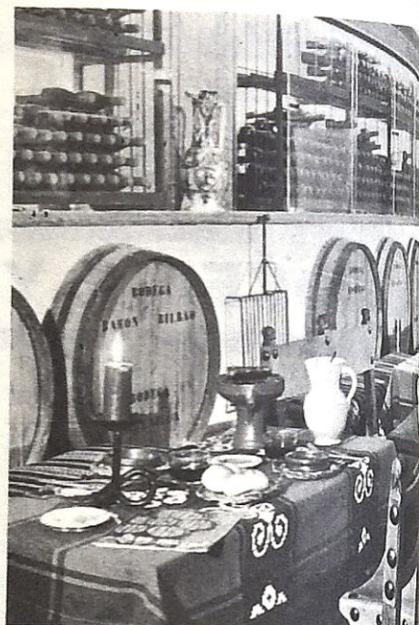
También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

## 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  
El Escorial - " FELIPE II  
Granada - " ALHAMBRA PALACE  
Córdoba - " ZAHIRA  
Córdoba - " GRAN CAPITAN  
Logroño - " CARLTON RIOJA



### ISLAS CANARIAS

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

## LO DICE STIRLING MOSS

# "NO SE CORRE POR DINERO"

## "Muchas veces el valor es una tontería"

Cuando se retiró Stirling Moss en 1963 había participado en 466 carreras. En 194 de las 466 había quedado el primero. Me había entrevistado con Stirling Moss en Londres, donde vive en una preciosa casa en el mismo núcleo de la ciudad y se siente orgulloso de su jardín japonés. Ahora le vuelvo a ver en Nueva York. De las personas que yo conozco Moss es la que más viaja de Nueva York a Londres.

Siempre he deseado hacerle una pregunta: «Has corrido más de 200.000 kilómetros en el Gran Premio y otras carreras; las estadísticas dicen que uno de cada cuatro automovilistas muere de accidente. Si es tan peligroso y difícil, ¿qué se requiere para participar en una carrera de coches?».

### ESTIMULO

«Bien, ante todo, no es tan peligroso y difícil», respondió sonriente. «Es cierto que se da un porcentaje de automovilistas que mueren como en cualquier otro deporte. Pero lo que más se necesita es estímulo por la competición. No creo que pueda sustituirse por otra cosa. Quiero decir que no se puede correr para ganar un salario. No puede compaginarse la práctica del deporte favorito, por un sueldo, con el estímulo competitivo que se experimenta frente a las grandes muchedumbres en cada nueva carrera. Es insustituible».

Traté de ahondar más en su respuesta y le dije: «Admito que no se dé ese miedo cuando vas corriendo, ¿pero antes de correr?».

«Algo sí. Naturalmente, se siente cierta sensación de que es un deporte peligroso, pero desde el momento que se da la señal de salida el miedo desaparece. Porque para mí el valor que es la superación del miedo y la necesidad están íntimamente relacionados, y creo que no estoy loco. Nunca me pongo nervioso en una carrera».

«Creo que Jimmy Clark tenía sus razones para decir «no me preocupo de mí, sino de si el coche marcha, que es otra cosa», comenté yo.

Stirling Moss respondió con su característica tran-

quilidad. «Puedes estrellarte por culpa tuya o a causa del aceite de la pista o por fallos mecánicos. Casi todo ello puede superarse especialmente los propios errores, pero de lo que no se puede uno librar es de los fallos mecánicos. Y lo trágico es que, a mi parecer, esos fallos fueron la causa de la muerte de Jimmy».

«¿Influye negativamente ver un accidente durante la carrera?», le seguí preguntando.

«Sí, si es que conoces a aquel hombre, por ejemplo si le conocías bien. Naturalmente te interesas por él. Miras a los jueces para comprobar si le ha pasado algo, con un poco de suerte ves sus dedos pulgares hacia arriba, y entonces te tranquilizas; pero en caso contrario queda una preocupación, porque piensas que te puede pasar lo mismo».

### CONCENTRACION

«¿Qué dices de la concentración?», le pregunté. «¿Cómo puedes concentrarte cuando vas conduciendo y tiene lugar un accidente frente a ti?».

«Para concentrarse hay que tener un pleno dominio de la mente; en otras palabras, si algo malo sucede, y siempre se da algún percance —en tu coche o en los de los demás— tienes que decir: «no ha pasado nada». Hay que pensar sólo en el futuro, no en el pasado. Hay que pensar en las cosas únicamente cuando suceden; por ejemplo, hay que preocuparse de si se sale una rueda (a mí se me han salido ocho veces) sólo cuando ello ocurre, y luego olvidarlo. Pero después de que esto ha sucedido, en la siguiente carrera, cuando paso junto a un árbol a más de 200 kilómetros por hora no pienso en lo que sucedería entonces si se saliese una rueda, y es fácil pensar en ello. Por tanto, hay que controlar la mente como si eso no pudiese volver a suceder. Esto es casi una necesidad. Puede llamarse valentía —no sé qué nombre se le da—; pero lo cierto es que se puede conseguir».

«Concluyo que hay que suprimir la propia imaginación. Me estoy acordando de la película «Grand Prix»; una de las ideas más importantes en ella era que si un hombre tiene una imaginación viva, probablemente no podrá participar en esas carreras». No tuve que esperar mucho tiempo la reacción de Mr. Moss.

«Esa película», y se echó a reír, «bueno, estaba muy bien filmada, pero de lo demás no sé... Creo que hasta cierto punto es cierto lo que dice de la imaginación. Insisto en que se necesita gran dominio de uno mismo y de la propia mente».

Por Kenneth MCDUGALL



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

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

## BALANCE DE AÑO Y MEDIO DE TRABAJOS SOBRE LA AUTOPISTA BILBAO-BEHOBIA



Al año y medio de haber dado comienzo las obras, desde aquel 26 de mayo de 1969, en que las máquinas excavadoras se pusieron en marcha hincando sus paletas en terrenos de Amorebieta la Autopista Bilbao-Behobia se ha abierto paso a lo largo de 44 kilómetros a través de Vizcaya y Guipúzcoa.

Desde Basauri, punto de partida, hasta Elgóibar, frente de trabajo, más avanzado, al actividad ha sido intensa y progresiva, ganando terreno día a día sufriendo y aprovechando las circunstancias climatológicas de cada época.

Con fidelidad a la tarea programada desde el principio se han ido cumpliendo las sucesivas fases constructivas. Desde el simple movimiento de tierras hasta el complicado levantamiento de estructuras de hormigón, todo ha requerido una dedicación sin pausas, una entrega plena y responsable de hombres y medios mecánicos.

De los 44 kilómetros de la traza sobre los que se opera, el mayor grado de avance se ha dado en Basauri y Amorebieta. En este tramo están incluidos el ramal de Irubide, que facilitará el acceso directo a la Autopista desde la carretera general de San Sebastián; el viaducto de Pradera, de 600 metros de longitud, con luces de hasta 50 metros, y las tres estructuras de enlace en El Gallo, además de la unión con la carretera de Vitoria en este punto. En la zona de Erleches ha sido desviada la carretera general, construyéndose para la misma un paso inferior sobre el que cruza la Autopista. Y, dentro de esta parcela comprendida entre Erleches y Amorebieta, se está empezando a colocar aglomerado asfáltico sobre una longitud de firme de cinco kilómetros, lo que permitirá —sin querer decir que esté terminado y en servicio— el paso de vehículos en el próximo mes de marzo.

Hasta Durango las obras de explanación pueden darse como prácticamente acabadas.

En Olacueta se ha iniciado el viaducto que en alto cruzará Bériz; en Zaldívar se ha comenzado la perforación del túnel que, con una longitud de 600 metros, llegará a Ermua, con el fin de evitar el puerto de Areitio. Y en Eibar y Elgóibar se ha dado principio a la construcción de varias de las doce estructuras que sobrevolarán amplias áreas de la villa armera y metalúrgica en su conexión con Elgóibar.

### ENLACES

Son múltiples y de varios tipos los enlaces proyectados a lo largo de la Autopista, que permitirán el acceso y salida de los vehículos según origen y destino de éstos.

El primero situado en Basauri, establecerá la conexión con las carreteras nacionales números 625 y 634, que son, respectivamente, las de Madrid por Orduña y la de San Sebastián. Este mismo enlace conectará en su día con la solución Sur de Bilbao, una vez finalice la construcción de esta obra que realiza el Ministerio de Obras Públicas.

Según los planes iniciales del enlace de Basauri se pasaba al enlace de El Gallo, estableciéndose el siguiente en Amorebieta. Sin embargo, ha parecido oportuno, con el fin de facilitar el tráfico, añadir un nuevo ramal de enlace y desdoblamiento uno de los anteriores.

Son éstos el ramal de acceso situado en Irubide, que permitirá entrar directamente desde la carretera nacional que une las capitales de Vizcaya y Guipúzcoa, y el enlace de El Gallo, que se desdobra en dos semienlaces: uno, que, de acuerdo con los planes iniciales, está orientado hacia la carretera que va a Vitoria, encauzando de esta manera el tráfico entre Bilbao y el interior, y otro, que recogerá el tráfico de la carretera de Erleches.

El siguiente enlace estará en Amorebieta, y será completo, es decir, entradas y salidas en todas las direcciones.

A 9 kilómetros de Amorebieta, en Durango, habrá un enlace también completo, y en su proximidad un área de mantenimiento cuyas instalaciones constarán de puestos de control, policía, servicio de ambulancias, talleres mecánicos de urgencia, etc.

Nueva conexión completa en Ermua, a 13 kilómetros de la anterior, casi en el límite de las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa.

Once kilómetros más adelante, el enlace de Elgóibar, de direcciones completas, ubicado en las inmediaciones del balneario de Alzola.

En Zumaya, 16,5 kilómetros después, nueva conexión en todos los sentidos, pero con relación a la carretera comarcal 6.317, que es la que une Zumárraga, Cestona, Azpeitia y sus zonas de influencia.

Después, nudo de comunicaciones completo en Zarauz, que permitirá comunicar, a desnivel, la zona que queda al norte del ferrocarril con la vega de San Pelayo, situada al sur.

Ya en las proximidades de San Sebastián habrá dos enlaces, uno en Igara, hacia la capital donostiarra, y otro en Añorga, que empalmará con la variante. Ambos serán completos.

Finalmente desde San Sebastián hasta la frontera franco-española, en Behobia, se prevén diversos empalmes cuyas ubicaciones concretas se hallan en proceso de estudio.

FIAT  
SEAT

CANO, S. A.

VESPA  
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

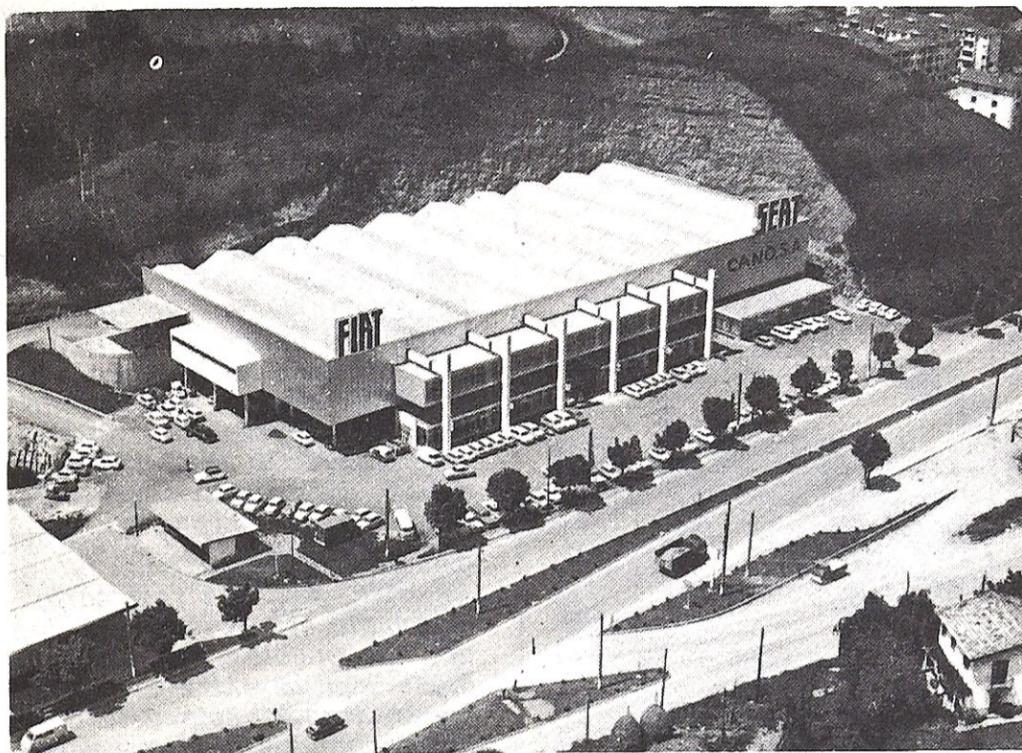
Asistencia  
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios  
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

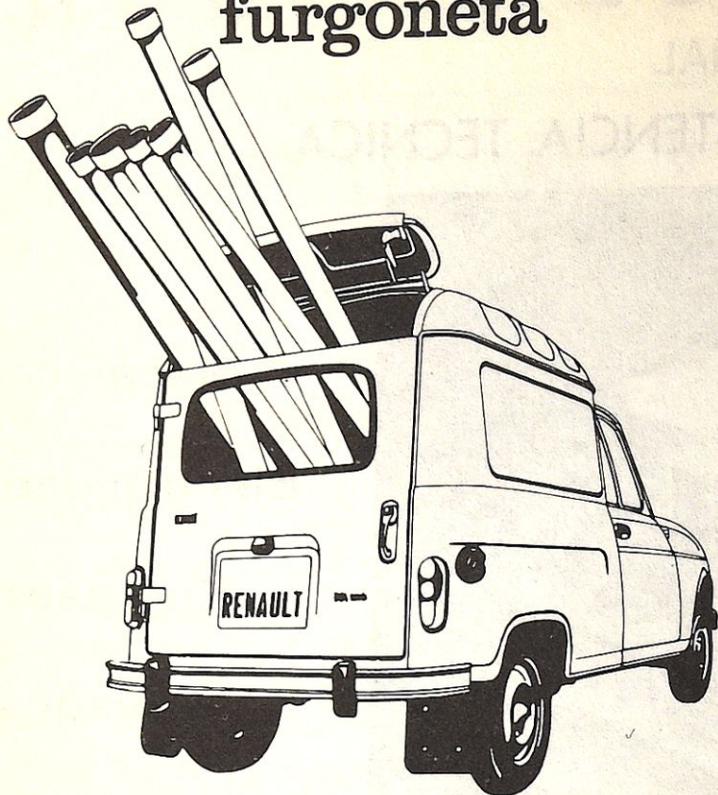
Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 425402 - 429880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN  
Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN



El conocido "amigo de los animales", Dr. Félix Rodríguez de la Fuente, ese hombre que nos cuenta en televisión como es nuestro "planeta azul", está domesticando ahora una nueva "fiera". Se trata de una pantera mecánica de un centenar de caballos de potencia, que se puede poner a más de 180 Km/h en cuestión de segundos, concretamente la última piel del 124: el Sport Coupé 1600. Rodríguez de la Fuente manifestó haber adquirido tal especie corredora, aparte de su fina silueta, por ser el más pura sangre de los nacidos en 1970.

# RENAULT 4 furgoneta



## la furgoneta "todo ventajas"

350 kgs. de carga útil. Trampilla especial que permite el transporte de mercancías de gran longitud. Suspensión ideal para un mayor confort del conductor. Velocidad y economía de trabajo. 35 c.v. de potencia. Y 4 velocidades sincronizadas.

LE PAGAMOS SU COCHE USADO AL CONTADO. VD. DISPONE DE 36 MESES PARA SU NUEVA FURGONETA.

CONCESIONARIO  
PARA GUIPUZCOA

# ALBERDI, S. A.

\*

Avenida Tolosa, s/n  
Teléfono 444148

\*

Zabaleta, 52  
Teléfono 418551

\*

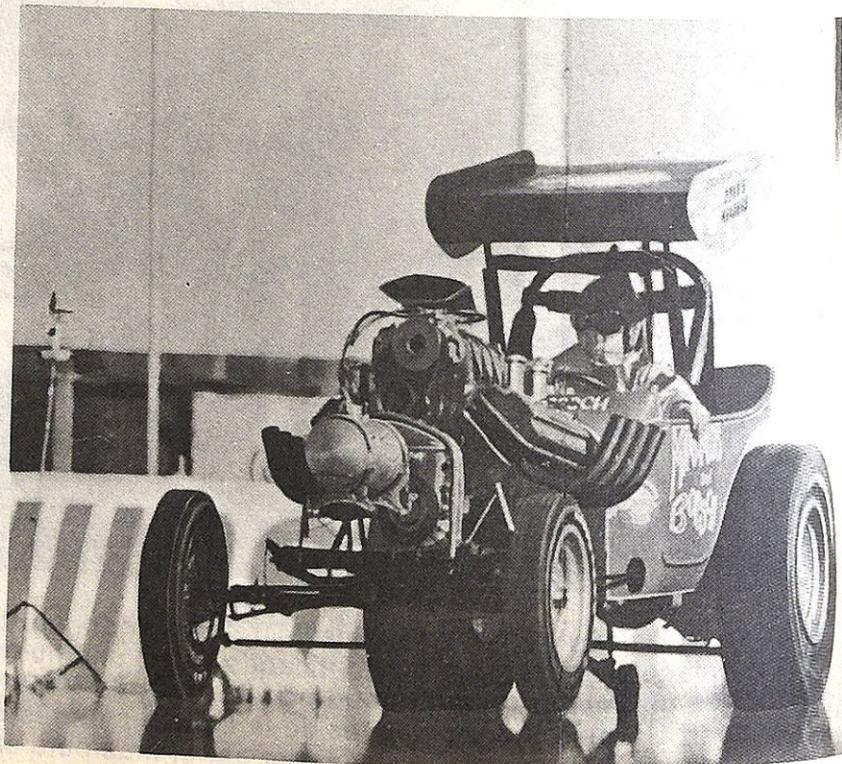
## SAN SEBASTIAN

# DRAGSTERS

El «drag racing», la competición de aceleración sobre corta distancia, es un deporte típicamente americano y parece que lo seguirá siendo, pues su exportación no ha tenido mucho éxito hasta el momento. Pero no adelantemos los acontecimientos. Es una aplicación muy parcial, diríamos que deformada, de las habilidades de un automóvil, que en el terreno de la competición deben ser máxima aceleración, máximo frenado y máxima velocidad en curva; aquí no interesa más que una de ellas: la aceleración con salida parada. Es un enfoque deformador, casi monstruoso, a juzgar por sus resultados, pero de una bárbara belleza si pensamos en la ingeniosidad mecánica necesaria para lograr cubrir 400 metros, salida parada, en menos de siete segundos. Y no es su propia esencia lo único paradójico en el mundo del «dragging», sino también su nombre, ya que el verbo «to drag», de donde se deriva, tiene como acepción más usual la de arrastrar o frenar; y no se puede pensar en nada más opuesto que la finalidad de estos monstruos, dispuestos a salir disparados como balas de cañón.

Pero todo tiene su explicación, aparte del nombre. Los orígenes del deporte del motor, en los Estados Unidos de América, hay que rastrearlos hasta los tiempos en que el caballo era el medio de locomoción individual. En todos los pueblos del medio y lejano Oeste, la feria del lugar incluía entre sus festejos un «rodeo» de más o menos importancia y la correspondiente carrera de caballos; competición que solía celebrarse en circuito oval, de cuarto de milla de longitud (402 metros, exactamente), que usualmente era la circunvalación del recinto ferial. Pasado el tiempo, el automóvil fue sustituyendo al caballo, pero la pista de carreras siguió siendo la misma: pista oval de tierra de cuarto de milla de desarrollo («quarter mile»), la legendaria «dirt track» (pista de tierra), y sus correspondientes coches, los «quarter midgets» (ratones del cuarto de milla). También las motocicletas corrieron, e incluso siguen corriendo, sobre este tipo de pistas, que en ciertos casos se fueron modernizando, utilizando curvas peraltadas realizadas entrustruira de madera. Indianápolis, Daytona o Atlanta no son más que la versión hipertrofiada de aquellas pistas pueblerinas en las que competían los célebres «quarter horse», la raza de caballos de Kentucky especializada en dicha corta distancia, con poco fondo y altísima velocidad, algo así como nuestros «sprinters» de 100 metros lisos.

Paralelamente se fue desarrollando otra variante, todavía más simplista, pero siempre sobre la misma distancia del cuarto de milla: pura y simplemente, arrancar, y a ver quién llega antes. El coche americano, y muy especial a partir de la última guerra, ha sufrido un proceso de «gigantismo» que ha afectado básicamente al cubicaje y potencia del motor y al tamaño de la carrocería: estabilidad y frenos no han podido seguir una evolución paralela. Por ello, el coche normal, del ciuda-



# Pasión a la americana

dano corriente, lo único que tiene verdaderamente impresionante es la capacidad de aceleración. ¿Qué cosa más lógica que establecer competencia entre la única cualidad revelante que tienen estos coches? Pero la realización de estas pruebas «por libre», aprovechando la apertura de un semáforo como juez de salida, entraña riesgos indudables... y sanciones bastante duras. Es preciso habilitar pistas especiales, que son relativamente sencillas de construir.

Ya tenemos en marcha el mundo de los «dragsters». Incluso con el beneplácito y apoyo moral de las fuerzas de Policía de Tráfico, que ven en ello una magnífica válvula de escape para exuberancia de los conductores jóvenes (en la mayoría de los estados se puede conducir desde los 16 años).

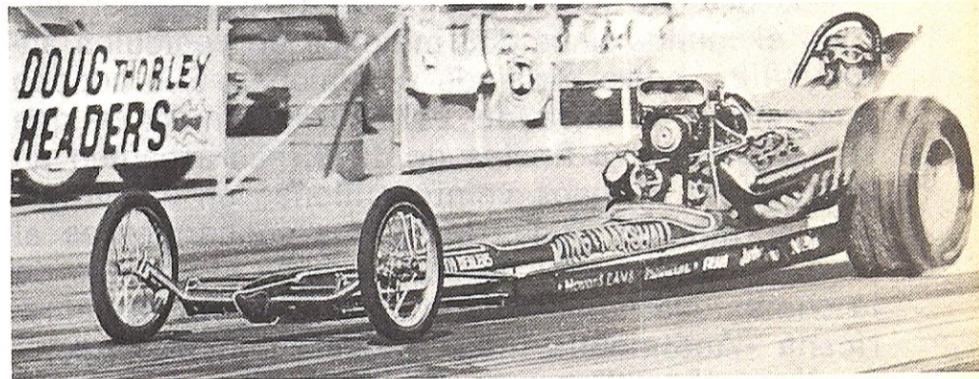
Del coche normal, de uso cotidiano, se va pasando a vehículos cada vez más especializados, a motores sobrealimentados, a combustibles especiales; paralelamente, las categorías se multiplican, la legislación se complica y los records se van rebajando de manera estrepitosa. Como «falsos turismos» que son, los «funny cars», con su similitud exterior respecto a los coches de calle, no es extraño que sean una de las más populares especialidades del «dragging».

Los Campeonatos Nacionales son manifestaciones realmente grandiosas, con sustanciosas sumas de dinero en juego; los grandes especialistas, tanto de la construcción de árboles de levas especiales y de otras piezas, como de los chasis y tren rodante de los coches, son

figuras de máxima popularidad. Entra en juego el cronometraje electrónico; se tiene que afinar hasta la centésima de segundo, y la salida la marca el propio vehículo, al cortar la luz de una célula fotoeléctrica situada a pocos centímetros de su posición de reposo; además del tiempo empleado en cubrir los 402,336 metros (440 yardas), se mide la velocidad final, a base de cronometrar una distancia igual a la décima parte del recorrido, o sea, 44 yardas: 22 por delante (20,12 metros) y 22 por detrás del punto final del cuarto de milla.

Esta es la simple esencia de la competición de aceleración. La reglamentación exacta, las categorías y los records vigentes en la actualidad constituyen un interesante tema, digno de ser desarrollado en posterior ocasión.

(Motor Press)



## la presión fiscal sobre el automóvil

Las recientes autorizaciones para la elevación de los precios de los automóviles de fabricación nacional lleva implícita, por supuesto, una elevación paralela de los impuestos, y ello trae de nuevo a la actualidad el viejo tema de la presión fiscal sobre los automóviles. Hasta hace sólo unos años podía considerarse el automóvil en España como un verdadero signo exterior de riqueza o como un bien de lujo. Pero en la última década, clasificar como objeto impositivo de lujo a lo que en la mayor parte de las ocasiones es un instrumento de trabajo y un inevitable medio de transporte, es evidentemente evadirse de la verdadera realidad socioeconómica de nuestro país, por muy necesario que sea incrementar los ingresos fiscales y por muchas consideraciones que puedan hacerse sobre la justicia distributiva y los signos exteriores de renta gastada.

Más de 36 tipos de gravámenes pesan o pueden pesar a fin de cuentas sobre el automóvil. Impuestos que son los siguientes: Sobre las transmisiones (por compra de un vehículo nuevo o usado). Impuesto sobre matriculación. Tráfico de empresas. Arbitrios provinciales sobre operaciones de fabricantes, de mayoristas y de minoristas. Impuesto sobre el lujo, primeras transmisiones, segundas y siguientes. Tasa por identificación y valoración. Actos jurídicos documentados, tasa de reconocimiento y tasa de circulación.

En la posesión y tenencia existen el impuesto sobre la tenencia y disfrute, la cédula de identificación fiscal y el impuesto sobre la circulación. En el uso, impuesto sobre petróleos y sus derivados, impuesto sobre el carburante super, participación del Estado en la C.A.M.P.S.A. e impuesto sobre bandajes. Y en cuanto al transporte existe la licencia fiscal del impuesto industrial, la cuota de beneficios por este mismo concepto de impuesto, la tasa por expedición de tarjeta de transportes, la titular de concesiones administrativas, la tasa de inscripción, el canon de coincidencia, fianza e impuesto sobre la misma e impuesto general sobre el tráfico. Finalmente, otros impuestos que gravan o pueden gravar el automóvil son las tarifas arancelarias, el impuesto compensador de gravámenes, el seguro obligatorio y algún otro más que haya podido escaparse a una revisión no exhaustiva.

Sumando las cifras correspondientes a la recaudación por todos los conceptos, el Tesoro obtiene del automóvil bastante más de 35.000 millones de pesetas de los cuales correspondieron casi 10.000 al Monopolio de Petróleos; 8.500 a la Renta de Petróleos; 200 a la participación del Estado en C.A.M.P.S.A.; 6.660 al impuesto sobre supercarburantes; 2.896 al impuesto de lujo; algo más de 100 a tenencia y disfrute; 2.100 a derechos arancelarios y fiscales; 1.700 a Tráfico de Empresas; 350 a transmisiones patrimoniales; 700 a neumáticos; 2.262 a seguros; 600 a canon de coincidencia, entre otros.

Los gravámenes por adquisición de automóviles son en España del orden del 20 al 25 por 100 del precio marcado por el fabricante, mientras que en Italia son del 7 al 8 por 100; en Francia del 2 al 4 por 100, e inferiores aún en los restantes países europeos. Por ello, cabe preguntarse si ha llegado ya el momento de revisar seriamente la imposición fiscal al automóvil para acercarnos a los niveles europeos. Valdría la pena intentar una actualización de los criterios impositivos sobre el automóvil, que nos acercara más a lo que hoy representa la posesión de un vehículo en la vida económica del país, frente a lo que significaba hasta hace pocos años.

L. I. PARADA.

# 258 MILLONES DE VEHICULOS CIRCULANDO POR EL MUNDO

En 1970, veinte millones pasaron a engrosar el parque mundial

Estados Unidos pasaba de 111,5 millones a primeros de 1970

Se calcula que, a finales de 1970, rodaban por todo el mundo unos 258 millones de vehículos automóviles, entre turismos y camiones. Ello supone que, sobre la cifra de 237.580.000 unidades que se registraban a finales de 1969, habrá habido un incremento de unos veinte millones en el año recién terminado. Todas las cifras concernientes al parque mundial y al de cada uno de los países de la comunidad mundial, son obra de la revista americana «Automobile Internacional» que, pese a tener las cifras ligeramente retrasadas por lo que concierne a la Europa que no es del Mercado Común, ofrece, en cambio, una completa panorámica mundial.

Los datos estimativos que hemos obtenido partiendo de tales estadísticas nos ofrecen la siguiente distribución geográfica, por continentes:

	1970	1969	1968	1967
Africa . . .	5.128.000	4.698.000	4.161.000	3.796.827
América . . .	141.105.000	129.705.000	118.238.000	113.744.596
Asia . . .	23.029.000	20.129.000	17.303.000	14.044.236
Europa . . .	82.400.000	76.955.000	71.309.000	66.483.252
Oceanía . . .	6.390.000	6.093.000	5.545.000	5.282.060

En el cuadro adjunto ofrecemos los detalles de la distribución del parque mundial, por países, con datos tomados el día 1.º de 1970 cuando, según hemos indicado, el total era de 237.580.000 unidades. En este cuadro puede verse cómo el continente americano está, muy destacado, en cabeza, con casi 130 millones, lo que supone el 54 por 100 del total mundial. Y de esta cifra, la mayor parte corresponde a los Estados Unidos, que totalizan un parque de 111.500.000 unidades, de las cuales corresponden a turismos 91.500.000. Ello da una relación de un coche por cada 2,2 habitantes.

Europa figura en segundo lugar, con 76,9 millones, de los que 63,1 son coches de turismo. La Comunidad Económica Europea, en conjunto, tiene un parque de 41,6 millones de vehículos, con un total de 36,7 millones de coches particulares. Ello da una relación de uno por cada 5 habitantes. La zona de libre comercio, EFTA, tiene una relación de 5,3 lo cual supone un parque de 18,8 coches de turismo, y, en total, 21,7 vehículos. Por su parte, la Unión Soviética, que mantiene desde hace años un notable esfuerzo de motorización, cuenta con un parque de 5,6 millones de vehículos, de los que únicamente son turismos un millón y medio, lo que supone uno por cada 153 habitantes.

Asia ocupa un tercer lugar gracias, prácticamente, a Japón, y totaliza veinte millones de ve-

hículos, repartidos casi a partes iguales entre turismos e industriales. Las tres cuartas partes del parque están formadas por los matriculados en Japón, que cuenta con siete millones de turismos (uno por cada 14 habitantes) y más de ocho millones de industriales.

En Oceanía, el fenómeno es similar, aunque en menores proporciones; de los seis millones de vehículos del parque, casi cinco corresponden a Australia y algo más de un millón a Nueva Zelanda. Parecido ocurre en Africa, pues de los cinco millones del parque total, se lleva una parte de más de dos el correspondiente a Africa del Sur.

## EUROPA

Alemania del Este ... ..	1.141.500
Alemania del Oeste ... ..	13.680.184
Austria ... ..	1.252.675
Bélgica ... ..	2.193.270
Checoslovaquia ... ..	804.916
Chipre ... ..	76.263
Dinamarca ... ..	1.314.700
España ... ..	2.450.000
Finlandia ... ..	742.911
Francia ... ..	13.770.000
Gibraltar ... ..	5.273
Grecia ... ..	262.000
Holanda ... ..	2.609.700
Hungría ... ..	219.000
Irlanda ... ..	411.391
Islandia ... ..	43.938
Italia ... ..	9.862.574
Luxemburgo ... ..	96.752
Malta ... ..	48.192
Noruega ... ..	849.479
Polonia ... ..	673.993
Portugal ... ..	520.000
Reino Unido ... ..	13.218.930
Rumania ... ..	330.000
Suecia ... ..	2.422.000
Suiza ... ..	1.385.907
Turquía ... ..	231.000
U.R.S.S. ... ..	5.635.000
Yugoslavia ... ..	439.500
Varios ... ..	263.727
<b>TOTAL 1970 ... ..</b>	<b>76.955.000</b>

## AMERICA

Argentina ... ..	2.009.980
Bermudas (islas) ... ..	13.127
Bolivia ... ..	44.077
Brasil ... ..	2.750.000
Canadá ... ..	8.550.000
Chile ... ..	286.343
Colombia ... ..	235.194
Costa Rica ... ..	55.568
Cuba ... ..	102.000
Ecuador ... ..	63.700
Estados Unidos ... ..	111.500.000
Guadalupe ... ..	31.600
Guatemala ... ..	61.237
Guayana Francesa ... ..	7.300
Honduras ... ..	26.900
Honduras Británica ... ..	5.900
Jamaica ... ..	87.749
Martinica ... ..	44.525
Méjico ... ..	1.495.132
Nicaragua ... ..	36.534
Panamá ... ..	74.500
Paraguay ... ..	22.396
Perú ... ..	308.000
Puerto Rico ... ..	494.000
República Dominicana ... ..	57.186
San Salvador ... ..	52.000
Surinam ... ..	16.000
Trinidad/Tobago ... ..	84.422
Uruguay ... ..	278.600
Venezuela ... ..	752.000
Varios ... ..	159.110
<b>TOTAL 1970 ... ..</b>	<b>129.705.000</b>



## AFRICA

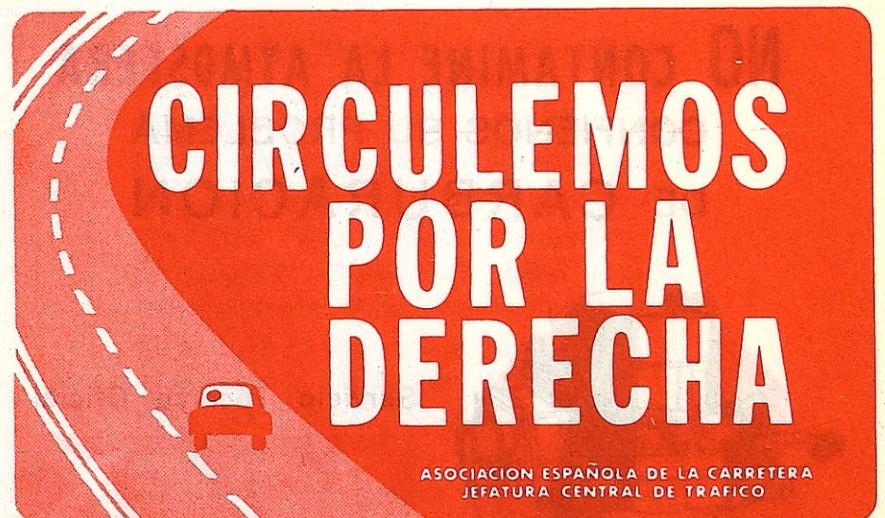
Africa del Sur	2.100.000
Alto Volta	11.000
Angola	90.605
Camerún	62.000
Canarias	100.513
Congo (K. y B.)	108.000
Costa de Marfil	80.000
Dahomey	17.149
Etiopía	43.800
Gabón	10.070
Ghana	63.334
Guinea	20.000
Kenia	103.058
Liberia	21.000
Libia	117.750
Madagascar	74.237
Malawi	16.719
Mali	10.246
Marruecos	284.571
Mauricio (isla)	22.998
Mauritania	8.058
Niger	13.000
Nigeria	133.000
R.A.U.	126.000
República Centroafricana	11.000
Reunión	37.000
Rodesia	178.600
Senegal	63.000
Sierra Leona	28.954
Sudán	77.000
Tanzania	62.273
Tchad	8.339
Túnez	95.340
Uganda	50.000
Zambia	101.000
Varios	138.286
<b>TOTAL 1970</b>	<b>4.698.000</b>

## ASIA

Afganistán	12.600
Arabia Saudita	129.000
Birmania	59.805
Camboya	29.500
Ceclán	142.088
China	606.000
Corea	90.700
Filipinas	446.322
Formosa	128.000
Hong-Kong	109.500
India	973.144
Indonesia	298.000
Irán	189.000
Irak	87.000
Israel	199.947
Japón	15.126.666
Jordania	27.500
Kuwait	136.866
Líbano	158.000
Malasia	286.710
Pakistán	191.500
Singapur	178.000
Siria	50.000
Thailandia	332.000
Vietnam del Sur	105.000
Varios	35.452
<b>TOTAL 1970</b>	<b>20.129.000</b>

## OCEANIA

Australia	4.820.000
Nueva Guinea	23.658
Nueva Zelanda	1.233.500
Varios	15.842
<b>TOTAL 1970</b>	<b>6.093.000</b>



## 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-Tlfno. 422239-SAN SEBASTIAN

## EL FUTURO DEL TRAFICO

El doctor Brenken, gerente de la Industria Automovilística, que recientemente ha celebrado un seminario sobre el automóvil en el sistema de tráfico de hoy y de mañana, dice, en su ponencia «Seguridad en el tráfico y construcción de automóviles», que el coche seguirá siendo en las próximas décadas la base del transporte de masas. La industria automovilística efectuó en los últimos años una gran aportación a favor de la seguridad del automóvil.

El doctor Brenken citó cuatro puntos importantes a fomentar en el futuro:

- Elaboración de una lista de preferencias con las medidas de seguridad, que sirva de orientación a constructores, probadores y comprobadores.
- Ampliación incrementada de la red de carreteras según los conocimientos y puntos de vista modernos.

- Promoción de la enseñanza del tráfico, general y ampliamente difundida, con ayuda de todos los medios a disposición y dirigiendo continuos llamamientos al automovilista para que no olvide el sentido común.
- Incremento y sistematización de la investigación de las causas de los accidentes.

En un futuro no muy lejano, la electrónica desempeñará probablemente un papel muy destacado en la seguridad del automóvil.

## COMIENZA LA FABRICACION DEL AUTOMOVIL ELECTRONICO EN FRANCIA

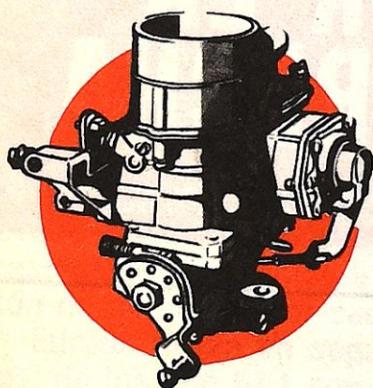
La fabricación del coche electrónico, inventado por los hermanos Jarret, ha comenzado en escala industrial en una fábrica francesa en Kreuzwald (Mosela), que podrá producir 150 coches diarios.

Este pequeño coche debe ser considerado como un medio de transporte para cortas distancias y, en su versión actual está destinado al transporte de una o dos personas y de un material ligero en las fábricas, puertos, aeropuertos, obras y almacenes, hospitales o también en las estaciones climáticas o clubs de vacaciones... También está adaptado para el transporte de personas de edad o con lesiones físicas. Actualmente se proponen tres versiones:

- La versión «industria», de una sola plaza, equipado con una plataforma para el transporte de objetos diversos destinado a usos técnicos en recintos cerrados.
- La versión «servicio», de una sola plaza, derivado del modelo precedente, que ofrece un segundo asiento amovible: está adaptado a la circulación en la vía pública al que se ha añadido luces de posición, una capota y un parabrisas.
- La versión «Visita» es de dos plazas, mucho más cómodo y está especialmente equipado para la circulación.

Silencioso, manejable, no contamina la atmósfera; el coche electrónico no posee ni volante, ni pedal, ni cambio de velocidades sino una simple palanca polivalente. Está equipado con dos pequeños motores eléctricos (uno en cada rueda trasera); la velocidad está limitada a 18 kms./h., con una autonomía aproximadamente de seis horas.

**NO CONTAMINE LA ATMOSFERA**  
CONFIENOS SU PROBLEMA  
DE CARBURACION



Servicio Técnico Oficial

**SOLEX**

CARROCERIA Y GARAGE

**STINUS, S. L.**

FUNDADA EN 1893

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

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

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

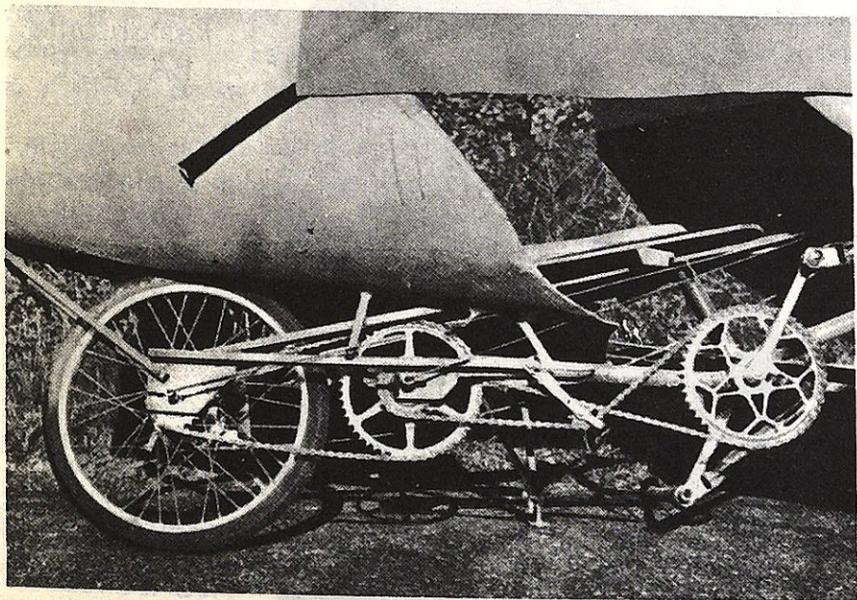
**SAN SEBASTIAN**

## ¿LA BICICLETA DE MAÑANA?

W. G. Lydiard, ingeniero en Farnborough (Gran Bretaña), ha decidido revolucionar el ciclismo. El fruto de sus reflexiones es este aparato propulsado por la energía humana. Piensa producirlo industrialmente, si encuentra clientela, al precio de 50 a 75 libras esterlinas.



W. G. Lydiard en el interior de su "ovoide". La carrocería está construída en materia plástica. Este modelo experimental aún no lleva el alumbrado reglamentario, pero no cabe duda que el inventor aporta una solución original a este problema.



Primer plano del mecanismo que, según W. G. Lydiard, permite unas "performances" 6 veces mejores que con una bicicleta normal. ¿Quizá obtendremos finalmente la solución al problema de la circulación?

# "El furor de vivir" con un cronografo!



## Top Time

Breitling ha creado la moda del cronógrafo «cuadrado». Estos modelos convienen a los aficionados y amantes de las formas nuevas que quieran llevar un reloj de carácter raro y bien marcado. El cronógrafo cuadrado está unido íntimamente a las nuevas tendencias. Les gusta a los jóvenes y le interesa a la mujer, tal como lo ven en Vogue, Harper's Bazaar; la mujer que a su vez adopta la conducta deportiva y la moda de los relojes francamente «agresivos»

A título informativo, les ruego me envíen gratuitamente folleto modelos Breitling

Nombre \_\_\_\_\_

Profesión \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

Ciudad \_\_\_\_\_

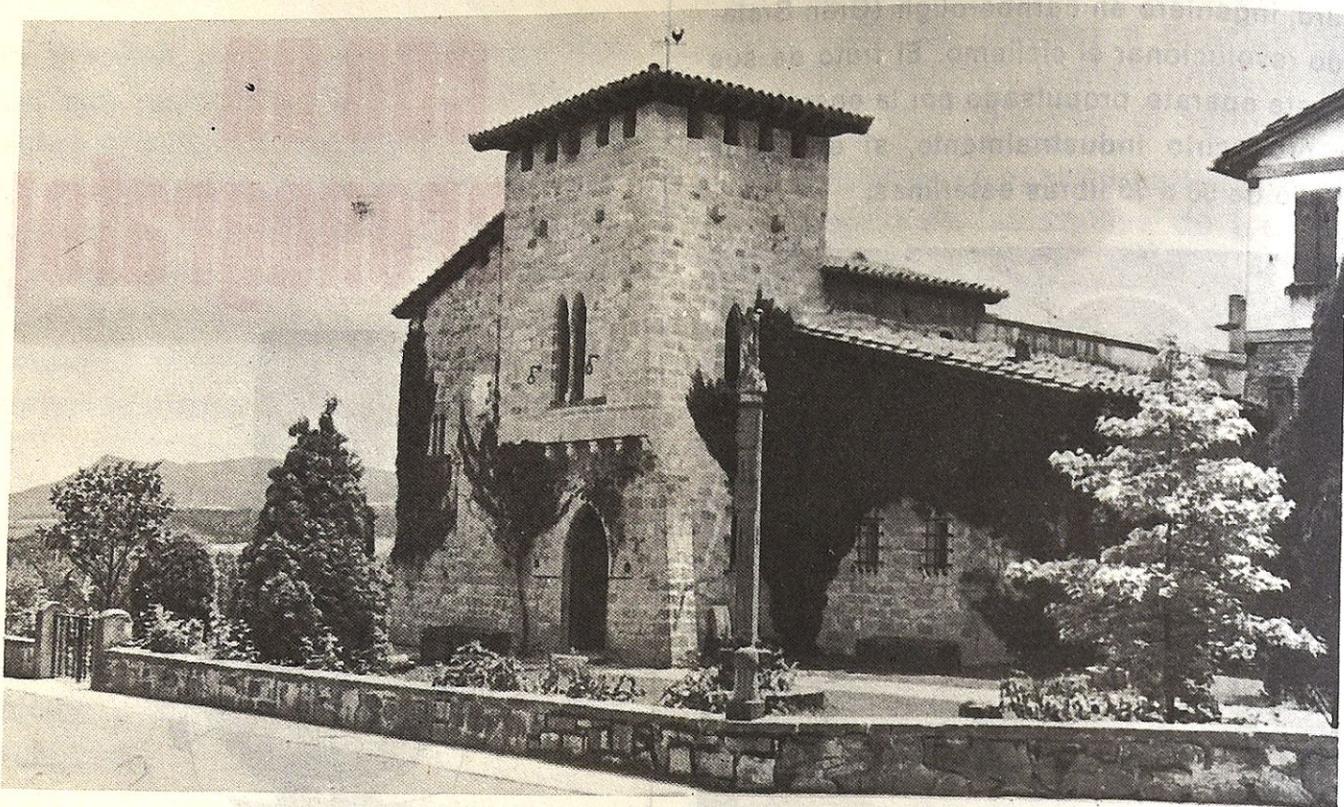
ACG

# BREITLING

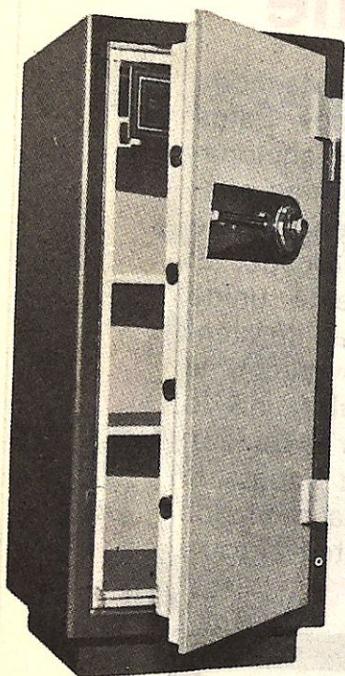
Fernando Cler - Abada, 2 - Madrid, 13

# BAR - RESTAURANTE "MESON DEL CABALLO BLANCO"

Platos regionales



PLAZA DEL CABALLO BLANCO - PAMPLONA



## 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!!

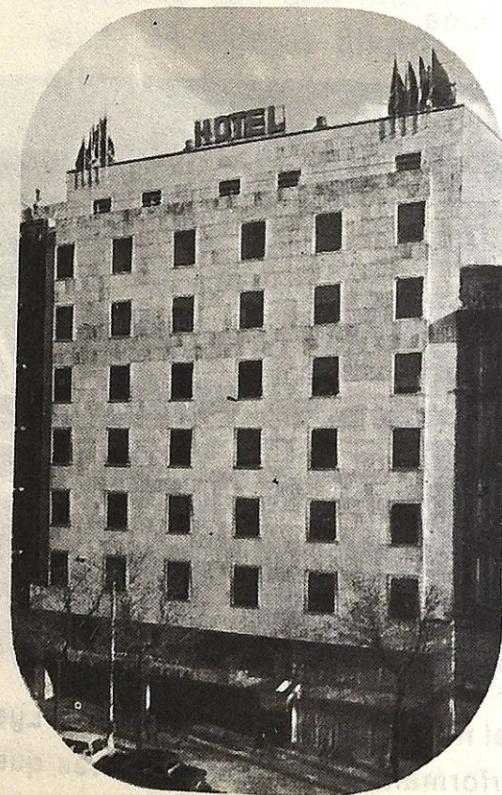


Representante en Exclusiva  
para Guipúzcoa

**V. VEGA**

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048  
SAN SEBASTIAN

## ra hotel residencia alcalá



Restaurante  
BASQUE



Cafetería  
BASQUE



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

Director: ANGEL URCHUGUI

# CONDUCTOR

Circulando  
por la derecha,  
contribuye  
a un tráfico  
más seguro

## DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS  
COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

## CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

## SATISFACTORIA MARCHA DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL

Algunas informaciones basadas, seguramente, en datos parciales y demasiado restringidos en el tiempo, pudieran hacer creer que la industria española del automóvil viene registrando graves dificultades e incluso que se encontraba al borde de una crisis.

Sin embargo, esto es absolutamente irreal y vamos a examinar serenamente la evolución reciente de la mencionada actividad para dar a nuestros lectores un esquema lo más concreto y objetivo posible de la misma.

Al finalizar el mes de octubre, la producción española de automóviles de turismo alcanzaba ya las 375.000 unidades, superando en unas 4.000 la cifra que se consiguiera en todo el año 1969. Es, pues, racional, pensar que la producción de todo el año 1970 llegue a los 450.000 coches, lo que representará un aumento del 20 por 100 en relación con la cifra conseguida en la anualidad anterior.

En cuanto a las ventas, los datos de que disponemos no alcanzan más que hasta el mes de septiembre, pero nos indican que, en los nueve primeros meses del año, las matriculaciones de coches nacionales en el mercado interior sobrepasaban las 327.300 unidades, quedando inferiores en unas 20.000 unidades a la cantidad de coches hasta la indicada fecha fabricados.

El mercado del automóvil se ha endurecido, pero no porque hayan disminuido las ventas, que en realidad se han mantenido en la línea de fuerte crecimiento, sino porque la producción ha registrado un aumento muy intenso; tal vez demasiado intenso, dadas las condiciones restrictivas que han imperado en numerosos sectores de la economía y que, lógicamente, han tenido que incidir en ese mercado que es, acaso, el más sensible, no ya sólo a los cambios de la coyuntura (la española se mantiene con signo positivo) sino también a las modificaciones porcentuales del ritmo de crecimiento.

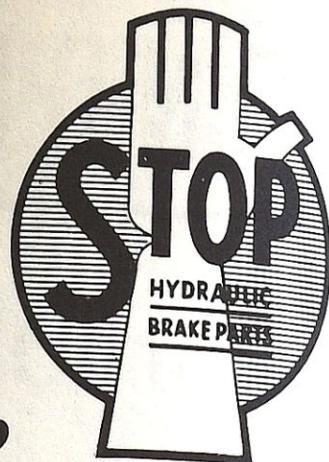
Se afirma que, en la actualidad, las fábricas de automóviles de nuestro país cuentan con un fuerte «stock» o almacenamiento de vehículos terminados. El hecho puede ser cierto para alguna firma pero, en términos generales, los coches en poder de los fabricantes no parece que, en su conjunto, sobrepasen los niveles que por estas fechas del año suelen considerarse normales.

A este respecto hay que tener en cuenta que los almacenamientos de coches en poder de los fabricantes aumentan por varias razones, entre las que se encuentra la no disminución del ritmo productivo en paralelo con

el descenso de ventas, en previsión de que, durante las fiestas de Navidad y Año Nuevo (prácticamente la última decena de diciembre y la primera de enero) las fábricas trabajan menos. Esto es a corto plazo con una perspectiva algo más amplia, hay que señalar que, en los meses de invierno, siempre se crean «stocks» para atender sin agobios las mayores ventas de primavera. Esto último es cada vez más esencial, dado que por la creciente competencia del mercado, es necesario tener coches a disposición instantánea del cliente, en evitación de que, al haber de demorar las entregas aunque sea por contado número de días, el comprador adquiera otra marca.

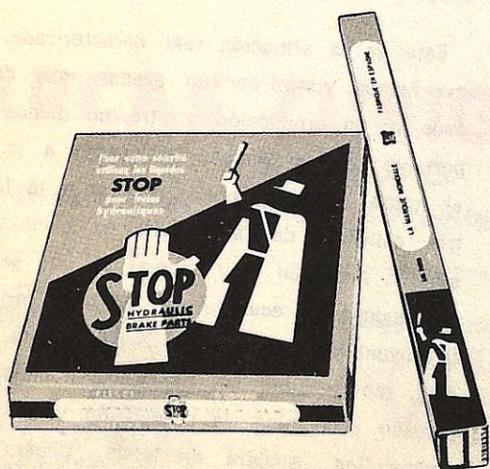
Esta es la situación real caracterizada, como hemos visto, por un avance muy destacado en la producción y otro no menos importante en las ventas. En cuanto a lo que el futuro inmediato pueda deparar a la industria española del automóvil, no cabe hacer sino la previsión muy general de que seguirá moviéndose de acuerdo con la trayectoria de la coyuntura económica a la que, como decimos, tan sensible es. Si se mantiene la expansión económica, la producción y venta de automóviles, seguirá creciendo, puesto que los niveles actuales de motorización no permiten hablar de una saturación del mercado.

para  
sus  
frenos...



publivas

una pieza  
importante  
(equipo en origen)  
en el  
sistema  
hidráulico



**tubos  
flexibles**

Los servicios STOP le aseguran más confianza en su automóvil

# CONDUCCION EN AUTOPISTAS

Estas vías rápidas imponen otras formas de conducta en los conductores



**Accidente más habitual: el choque en cadena motivado por un frenazo a destiempo**



**Consejo importante: el retrovisor "primera herramienta"**

España comienza a incorporarse a los países que disponen de autopistas. En pocos años el plan general del Ministerio de Obras Públicas hará que nuestro país disponga de un buen número de tramos de ellas y, además, de vías rápidas de características parecidas. Un redactor de Motor Press ha realizado un estudio en el país europeo que más autopistas tiene, la República Federal Alemana. Estos son los primeros consejos que surgen de este trabajo.

En principio, puede decirse que todo lo que un automovilista ha aprendido a lo largo de los años y, después de sus muchos kilómetros recorridos por carreteras convencionales sirve para la conducción en autopistas. Sin embargo, el circular por estas vías tiene unas características distintas. Es evidente, que nunca vamos a encontrarnos —salvo en emergencias— un automóvil que circule de frente. Tampoco vamos a tener los problemas derivados del adelantamiento a vehículos pesados. Incluso, en muchos casos nos evitaremos el deslumbramiento producido por los vehículos que vienen enfrente, sobre todo si el trazado de las dos vías de la autopista se ha hecho con alguna lejanía. Todo esto es positivo, pero... también hay problemas y muchos.

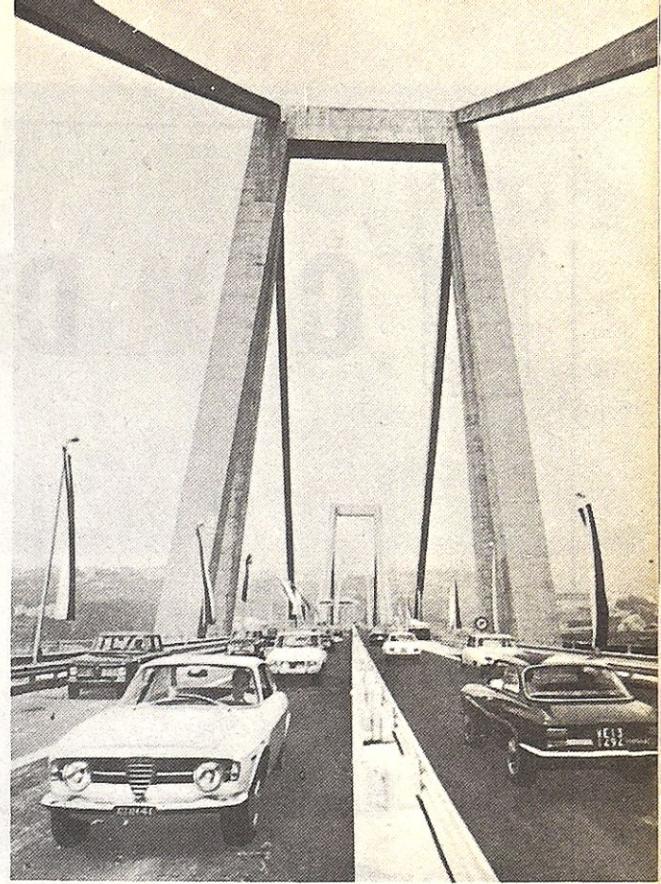
Si hay que admitir que en líneas generales la conducción es más segura, por haberse evitado los problemas de la circulación en dos sentidos por una misma pista, también podemos incurrir en situaciones que pueden ser más peligrosas.

¿Existe el efecto de adelantamiento en autopistas? ¿Se puede llegar a la colisión por el hecho de cambiar de vía? Claro que sí. El peligro no vendrá —como en el caso de las carreteras convencionales— por la parte frontal, pero sí por la posterior. Es importantísimo mirar al retrovisor cuando pensamos iniciar el adelantamiento de un vehículo más

lento que camina por nuestra misma vía. Pero no es suficiente lanzar una ojeada rápida y emprender la maniobra. Es necesario percatarse muy bien de quién tenemos atrás, a qué distancia viene y qué velocidad puede llevar. Puede comprenderse que, en principio, adivinar estas circunstancias por una simple mirada es harto difícil. Por eso resultaría más conveniente retrasar el adelantamiento hasta que el vehículo que viene detrás ha pasado o se ha metido en la vía de la derecha.

De aquí surge otra condición. No se debe circular por el carril de la izquierda salvo para adelantar. Puede darse que ante una fila de vehículos lentos circulando por la derecha se pueda plantear un largo recorrido por la vía más rápida. No obstante, se hace necesario volver al «camino normal en el primer momento posible». También, si se rueda por el carril destinado al adelantamiento, no se puede «ir de paseo». Hay que «atacar» esa vía en situación de circular mucho más de prisa de los vehículos que llevamos a nuestra derecha. Si no se hace así lo mejor es ponerse a la cola y no estorbar a los que quieren ir de prisa.

En general, la velocidad alta que impone la circulación por autopista nos obliga a tener mucho más cuidado y caminar muy seguros de la mecánica de nuestro automóvil, de la eficacia de sus frenos, de sus condi-



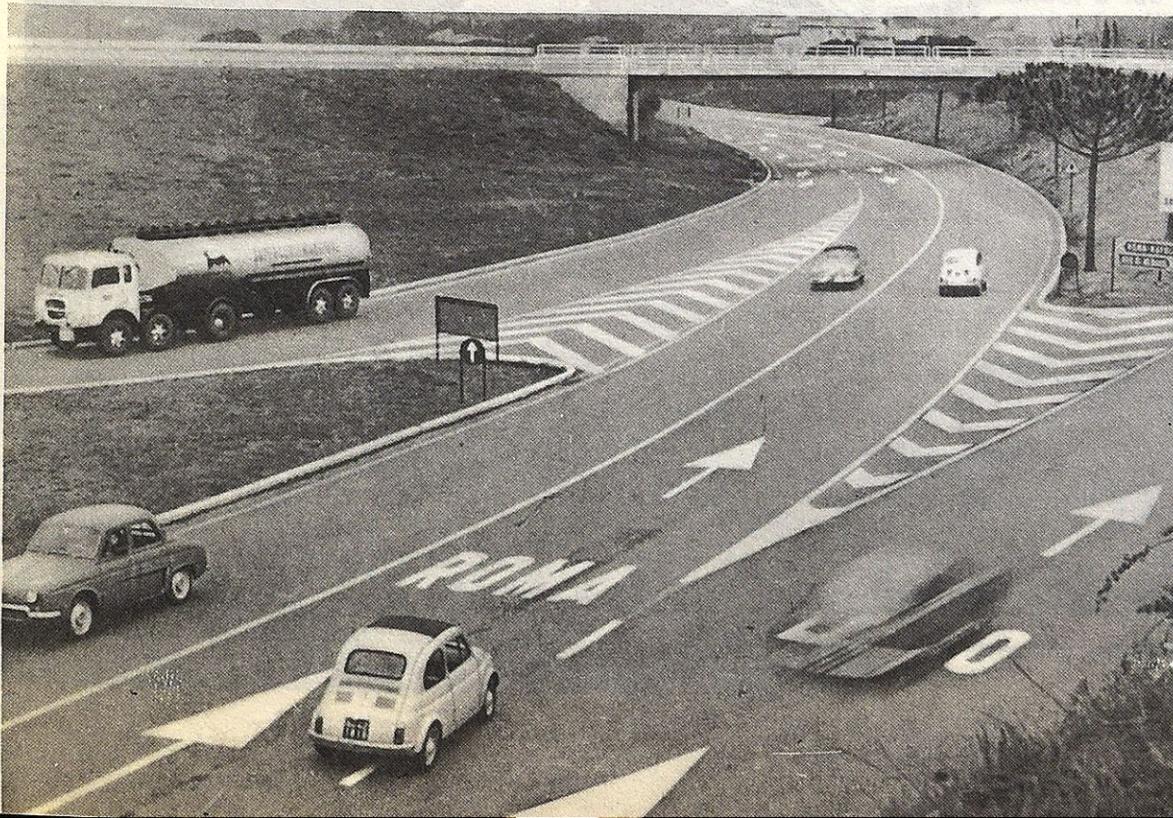
ciones de aceleración y otras. Los neumáticos también sufren los efectos de una marcha rápida y por eso tendremos que ajustar su presión a lo marcado por la casa constructora. Igualmente sucede con el equilibrado de las ruedas, paralelo de la dirección, etc. En realidad, podíamos resumir todos estos consejos afirmando que la conducción en autopista es un manejo más especializado del coche. Cumpliendo con algunas normas esa conducción se hace más segura y más rápida.

Uno de los accidentes más habituales en autopista es la colisión en cadena. Existe un vicio que hemos podido ver en las «autobahn» alemanas y es la tendencia al carrusel. Nos explicamos: el circular a alta velocidad en caravana. Aparte que a nuestro juicio nos parece una prueba de nervios, la realidad es que resulta una circunstancia muy peligrosa. Como los vehículos no guardan las distancias lógicas entre sí, ante el frenazo de uno de ellos se produce la hecatombe. Es por lo que en autopista las distancias entre coches tienen que conservarse. Estos carruseles se organizan casi siempre cuando hay mucho tráfico en la autopista y la vía de adelantamiento está también ocupada. Los coches que circulan por ella lo quieren hacer muy rápido, provocándose un acto de «empujamiento» teórico. No hay forma de pasarse a la otra vía y detrás tenemos a un tipo que pega fuerte. Hay que seguir, pues, el carrusel. Si alguien frena, adiós...

En España pasarán años hasta que tengamos líneas de autopistas de 900 kilómetros. Sin embargo, en la República Federal de Alemania esto es muy frecuente y aunque los promedios que pueden hacerse son formidables, la fatiga provocada por «nunca pasa nada», traída por una conducción absolutamente tranquila aunque se vaya a tope de motor, produce una especie de hastio y hasta —¡es cierto!— claustrofobia. Lo mejor es parar unos minutos. Estirar las piernas y tomar algo. Pero, atención, es mejor olvidar el alcohol incluidas las bebidas más benignas como puede ser el vino o la cerveza. En autopista hay que estar muy bien de reflejos. El alcohol con sus primeras euforias y sus posteriores abatimientos es absolutamente nefasto para esta conducción rápida. Bueno, y para todas.

Vamos a terminar diciendo que la autopista es «un buen invento». Absolutamente, preferible a cualquier buena carretera convencional. Lo único que hace falta para circular bien por ella es un poco de atención y mucho sentido de la responsabilidad.

(Motor Press Union)

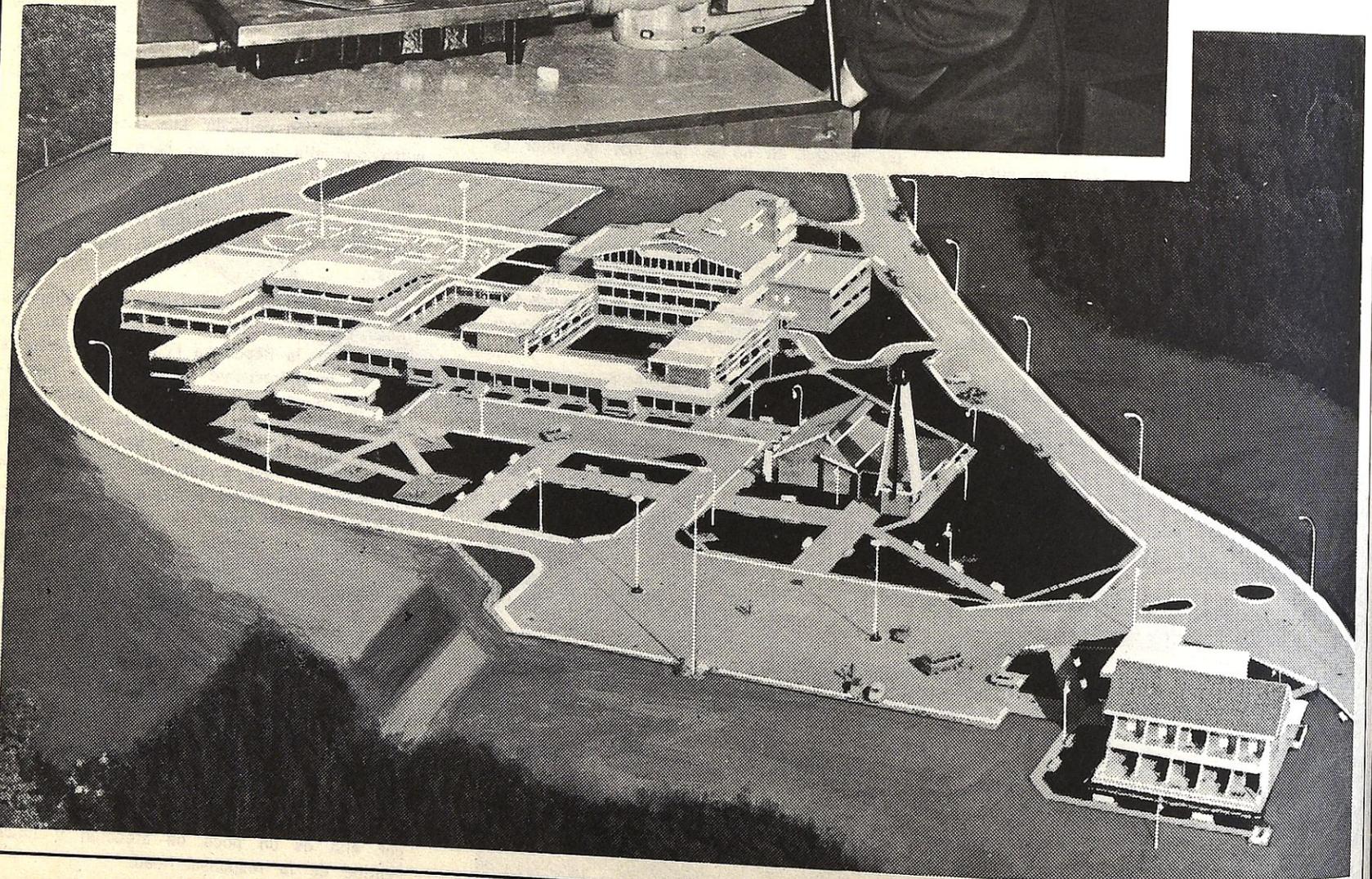




*una obra social de la*  
**CAJA DE AHORROS MUNICIPAL**  
**DE SAN SEBASTIAN**



el centro de subnormales,  
en MIRAMÓN,  
*patronato san miguel*



# LA SERIE CAN-AM, COTO DE LOS MAC LAREN

Un año más, la Canadian American Challenge Cup, o, más vulgarmente, serie Can-Am, ha sido adjudicada a un piloto oficial del equipo Mac Laren, Denis Hulme en esta ocasión.

Los coches amarillo-naranja han seguido su ininterrumpida racha de éxitos del año pasado con Denis Hulme, Dan Gurney y Peter Gethin al volante. La trágica muerte de Bruce Mac Laren a principios de temporada, precisamente cuando ensayaba en nuevo grupo 7 de la marca, no ha frenado a este equipo, caracterizado por un dominio de la Can-Am que ya se ha hecho tradicional.

Sólo después de una carrera tan llena de incidentes como fue la celebrada en Road Atlanta, en la que abandonaron todos los coches punteros, correspondió el triunfo a otro coche distinto de los M8D oficiales de Hulme y Gethin, al clasificarse en primera posición, con un veterano Porsche 908, el británico Tony Dean, habitual de estas carreras, en las que siempre se arregla para conquistar puestos rentables.

Primeramente secundado por Dan Gurney y luego por Peter Gethin, Denis Hulme ha mostrado a lo largo de las diez pruebas que esta temporada ha compuesto la serie Can-Am, que los Mac Laren son netamente superiores a sus rivales.

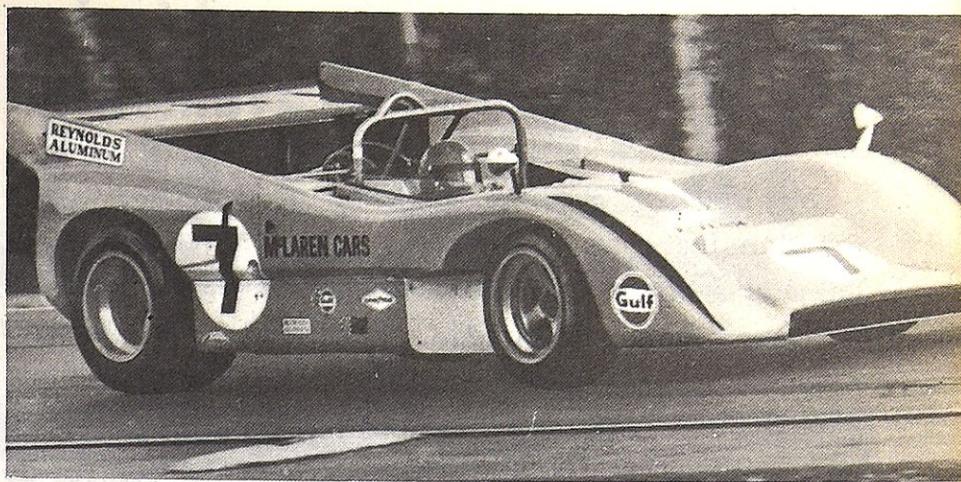
¿Cuál es el secreto de esta manifiesta superioridad? La organización y constancia, sin escatimar medios económicos, todo lo cual ha resultado un negocio redondo.

La firma Mac Laren no se ha distinguido nunca por lo avanzado o revolucionario de sus diseños, y en F-1, por ejemplo, sus coches no son los más punteros, sino los que más carreras terminan, o sea, los más regulares en cuanto a resultados.

El incremento de año en año de la dotación económica de la serie Can-Am había determinado, a finales de la pasada temporada, que unas cuantas marcas se trazasen ambiciosos planes para 1970 en el campo de los biplazas de competición, pensando amenazar una supremacía de los Mac Laren que podía llegar a eliminar el interés del público por estas espectaculares pruebas.

Chaparral, Lola, Ferrari, Porsche y los responsables del Autocoast TI-22 se prometían mejorar profundamente sus modelos para hacerlos verdaderamente competitivos. BRM, March, Toyota e incluso Lotus planeaban su entrada en la serie, además de algún que otro equipo americano, como el del curioso AVS Shadow, el McKee, Burnett, Agapiou, etc.

Pero, en la mayoría de los casos, todo quedaba en agua de borrajas: las participaciones eran esporádicas, faltaba



puesta a punto o pilotos de calidad, la presentación había sido hecha tardíamente, no se había encontrado suficiente respaldo económico o se había considerado preferible dedicarse a otras actividades.

Así, de Porsche, sólo se veía el Spider 908 «privado» de Tony Dean, olvidándose la marca alemana de los excelentes resultados conseguidos el año pasado con un coche teóricamente inferior a los demás.

Ferrari olvidaba las versiones 6 litros de su V-12, aparecido a finales de la pasada temporada, por lo que el único coche «serio» de la marca italiana participante este año estaba dotado de un motor de cinco litros, siendo los otros Ferrari presentes en algunas carreras simples 512-S.

Toyota abandonaba totalmente sus planes y BRM y March se incorporaban muy tarde a la serie, adoleciendo los coches de la British Racing Motor (propulsados por motores Chevrolet de preparación propia) de una gran fragilidad mecánica, y no encontrando los March patrocinio de una firma fuerte en la primera mitad de la temporada. El respaldo de STP permitiría la incorporación a la serie de un March 707, pilotado con relativo éxito por Chris Amon.

Quizá el coche americano más competitivo se adivinaba iba a ser el Autocoast TI-22, construido con la financiación de un consorcio de titanio, material empleado profusamente en el vehículo. Después de algunas actuaciones prometedoras de Jack Oliver, el coche quedaba destruido por un accidente, y el nuevo modelo no ha aparecido más que en las últimas carreras, volviendo a demostrar lo justificado de las esperanzas puestas en él.

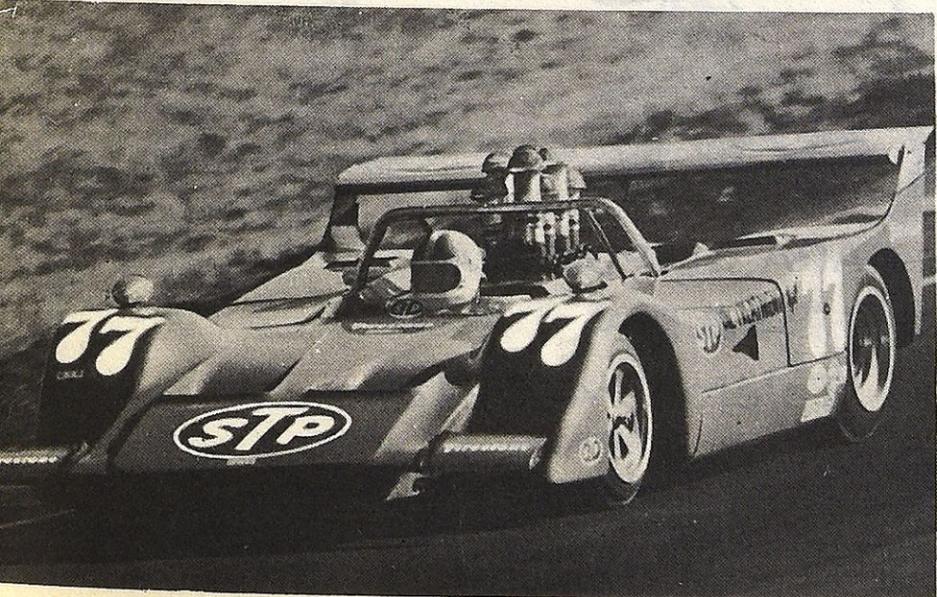
Después del fracaso del modelo del año pasado, con John Surtees al volante, Chaparral presentaba a mitad de temporada su revolucionario 2-J, en el que un potente «aspirador» sustituía a los clásicos elementos aerodinámicos en la función de conseguir adherencia en el tren posterior. Jackie Stewart fue el encargado de estrenarlo, con resultados brillantes en entrenamientos y carrera, aunque se producía un inevitable abandono. Diversos problemas han mantenido en un segundo plano a este coche, aunque la próxima temporada puede cuajar actuaciones más positivas, deportiva y económicamente.

Junto con el TI-22, los Lola, y particularmente el nuevo T-220, de Peter Revson, se han mostrado los más capaces de optar a los lugares de honor, codeándose, e incluso superando, a los más punteros Mac Laren «privados», como el de Motschenbacher o Cordts, o el Mac Leagle de Brown.

Destacando entre las marcas «menores» americanas, hay que señalar el AVS Shadow, un biplaza a «escala reducida», para cuyas llantas, de sólo diez pulgadas de diámetro, ha sido necesario construir neumáticos especiales. No menos revolucionario que sus llantas y el reducidísimo tamaño de todos sus elementos, era el sistema de suspensión, con tres muelles por rueda, y su amortiguación, por frotación de elementos de aluminio y teflón. Pero diversos problemas de puesta a punto y frenos (las ruedas comportaban una especie de turbina para conseguir una mejor refrigeración) le impedían buenas clasificaciones.

Así, pues, con esta temporada terminada triunfalmente, los Mac Laren oficiales esperan con optimismo el próximo año, en el que, con toda seguridad, tendrán el puesto de privilegio entre la concurrencia. Listo ya desde hace tiempo para ser utilizado en caso de necesidad, el modelo 1971 de la marca dispone «a priori» de un palmarés que la meticulosidad del equipo Mac Laren y su excelente preparación táctica y mecánica se encargarán de que se realice la próxima temporada.

(Motor Press)



# La fabricación de vehículos según normas internacionales

Mr. Douglas Richards, presidente de la Society of Motor Manufacturers and Traders británica, ha hecho una llamada a la opinión internacional para la creación de normas comunes de sanidad y seguridad en la industria automovilística mundial. «Algunos de los problemas que tenemos que afrontar tanto nosotros como los fabricantes de otros países —dijo— están fuera del control de nuestra industria. Entre estos problemas se cuentan medidas proteccionistas unilaterales tomadas por mercados individuales y la masa ingente de requerimientos legales establecidos por los distintos países en el campo de la construcción y utilización de vehículos.»

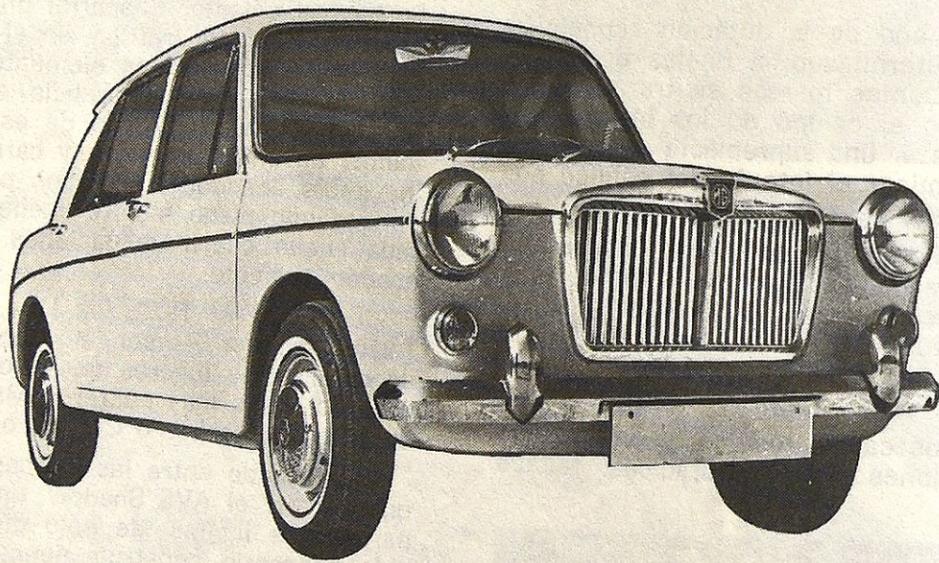
Mr. Richards se refirió también a los problemas relativos a la seguridad, reducción del ruido y control de la emisión de humos, indicando que se está haciendo frente a los mismos con éxito considerable, como podía observarse este año en el Salón de Vehículos Comerciales.

Según él, los vehículos británicos superan a muchos otros por cuanto respecta a seguridad básica —agarre en la carretera y frenado—, subrayando que se están llevando a cabo buen número de investigaciones en el Reino Unido para atajar los problemas del ruido y la

emisión de humos. Mr. Richards dirigió su palabra al público reunido en el salón citado, que se está celebrando en Londres, cuyas proporciones superan a las de años anteriores, exhibiéndose vehículos y accesorios que pueden ser considerados como los mejores de Europa. Toman parte unos 400 fabricantes, entre los que se cuentan 120 fabricantes de vehículos y carrocerías.

La British Leyland Motor Corporation confía que su camión propulsado por turbina de combustión será una de las grandes atracciones de esta exhibición, habiéndose mostrado ya hace dos años el prototipo del mismo. En el Salón actual pueden verse tres camiones de este tipo con los colores de ciertas compañías internacionales de petróleo, que los pondrán en servicio al final de la exposición. Se trata de un camión cisterna articulado, capaz de funcionar con 32 toneladas de peso bruto y según la British Leyland, resulta tan económico como su equivalente con motor diesel.

La exportación británica de vehículos comerciales alcanzó el año pasado la cifra de 402.200.000 dólares, lo que representa un incremento del 35 por 100 sobre el año anterior, contribuyendo a que las exportaciones totales de vehículos automotores alcanzara una cifra superior a los 2.400.000.000 de dólares.



**MORRIS**



## J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

**SAN SEBASTIAN**

Paseo Colón, 27 - 29 - Teléfono 410218

**IRUN**

GARAGE ALDABE  
M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

**ZUMARRAGA**

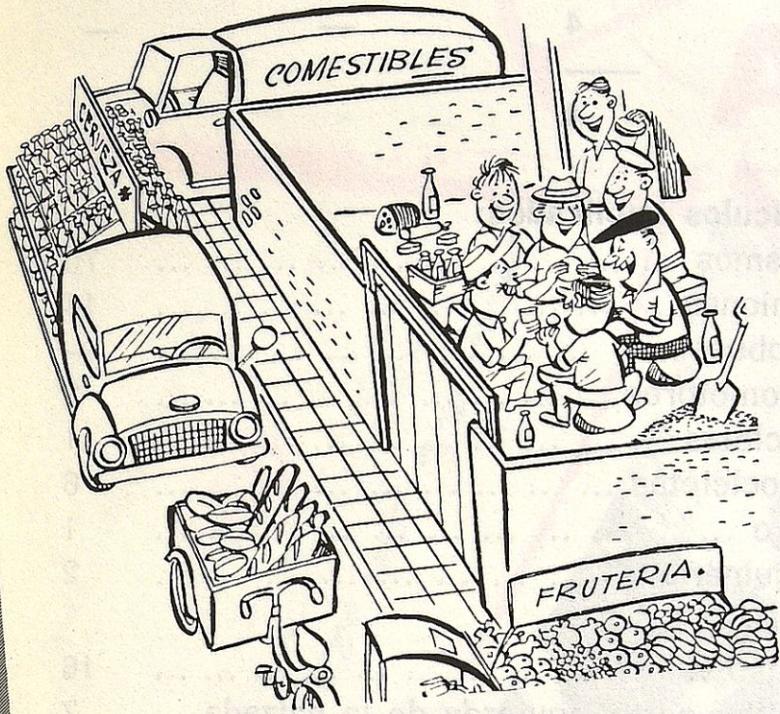
COMERCIAL ZUMARRAGA  
Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

**EIBAR**

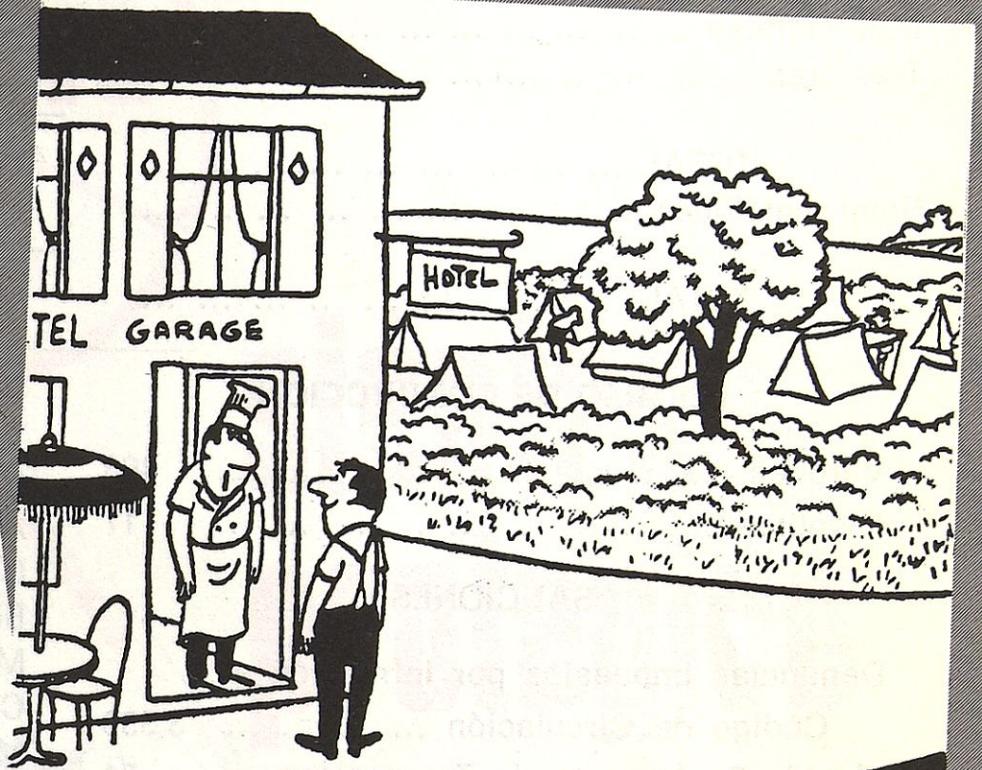
JOSE LUENGO  
Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



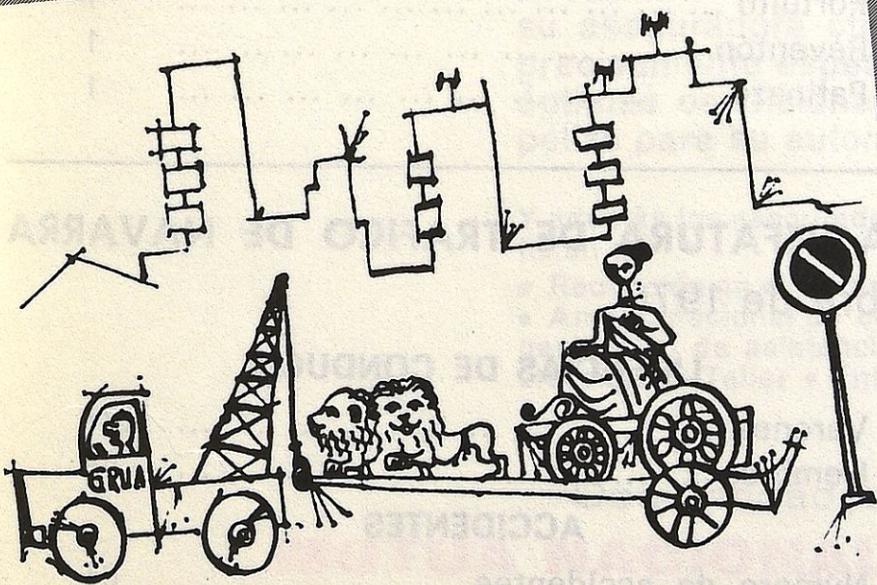
# RUEDA EL HUMOR



MERENDOLA



-LLEVA AL TORO AL TERRENO DEL CAMPING



Ferrigno

SIN PALABRAS



-EMPUJA, EMPUJA, A VER SI LLEGAMOS PARA EL PROXIMO AÑO SANTO JACOBEO.

# JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

## DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A DICIEMBRE DE 1970

### MATRICULACION

Vehículos	Total	Fabricación		Subasta
		nacional	Importación	
Furgoneta y mixta ... ..	32	32	—	—
Camiones ... ..	19	17	2	—
Autobuses ... ..	—	—	—	—
Turismos ... ..	436	434	—	—
Motocicletas ... ..	5	5	—	—
Tractores ... ..	1	1	—	—
<b>TOTAL</b> ... ..	<b>493</b>	<b>489</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Semi-remolques ... ..	4	4	—	—
<b>TOTAL</b> ... ..	<b>4</b>	<b>4</b>		

### PERMISO DE CONDUCCION

Varones ... ..	463
Hembras ... ..	117

### SANCIONES

Denuncias impuestas por infracción al Código de Circulación ... ..	3.350
Id., íd., Reglamento de Transportes ... ..	71
<b>TOTAL</b> ... ..	<b>3.421</b>

### ACCIDENTES

TOTAL ACCIDENTES: 55

Muertos ... ..	3
Heridos graves ... ..	29
Heridos leves ... ..	38
Daños materiales ... ..	13
Atropello a peatones ... ..	14

### Vehículos implicados:

Turismos ... ..	70
Camiones ... ..	14
Autobuses ... ..	—
Ciclomotores ... ..	2
Bicicletas ... ..	1
Motocicletas ... ..	6
Carro ... ..	1
Maquinaria ... ..	2
<b>Causas:</b>	
Exceso velocidad ... ..	16
Circular parte izquierda de la calzada ... ..	7
No guardar intervalo seguridad ... ..	3
Giros incorrectos ... ..	2
Adelantamientos prohibidos ... ..	5
No respetar prioridades ... ..	3
Irrumpir peatón en la calzada ... ..	10
Otras infracciones ... ..	6
Fortuito ... ..	1
Reventón ... ..	1
Patinazo ... ..	1

## DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Diciembre de 1970

### MATRICULACIONES

Turismo ... ..	351
Camiones ... ..	31
Motos ... ..	7
Furgonetas ... ..	48
Autobuses ... ..	2
Otros vehículos ... ..	5

ULTIMA MATRICULA: 75.152

### PERMISOS DE CONDUCIR

Varones ... ..	401
Hembras ... ..	91

### LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones ... ..	237
Hembras ... ..	59

### ACCIDENTES

Número de accidentes ... ..	61
Número de muertos ... ..	9
Número de heridos ... ..	61
Número de heridos graves ... ..	32
Número de heridos leves ... ..	29
Daños materiales ... ..	18
Vehículos implicados ... ..	107
Sanciones ... ..	2.136



**siéntase  
protegido**

...y seguro con una póliza adecuada. Es fundamental para todo usuario de vehículo.

El REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, a través de su aseguradora oficial, **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, precisamente especializada en el seguro de vehículos, está en óptimas condiciones de ofrecerle la más completa y adecuada póliza para su automóvil.

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

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

Dos entidades a su servicio

**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**



aseguradora oficial de

**REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**





# Banco Guipuzcoano

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