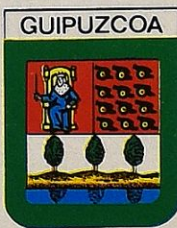


El Auto^{CLUB}movil

2.^a EPOCA - N.º 7

AGOSTO 1968



CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

PRESENTACION

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
MADRID - 3

Nº 679370 D

valable jusqu'à

delivré à M

domic

pour le

FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO
First Aid Form
Aerolíneas Merid

Factor de Riesgos
Riesgo de Riesgos
Riesgo de Riesgos

Fecha de nacimiento
date of birth

Positivo /
Positive

¿Es diabético?
Is he/she diabetic?
Is he/she diabetic?

Firma del Médico
Signature of the Doctor
Unescritur del Arzo

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME
CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES
INFRACCIONES A LA POLICE ROUTIERE
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

En caso de infracción a las leyes y
la cubierta de este Carnet de Asistencia
las autoridades de policía, indicadas o
le habilitan para impugnar por este y
La cantidad pagada por este y
Real Automovil Club de España
bajo en pesetas y al cambio oficial

Soixante-quinze fr. suisses
Fr. 75.-

de approximativerment	
100 fr. français	66
100 fr. belges	450
100 fr. suisses	100
100 fr. allemands	100
100 fr. néerlandais	100
100 fr. danois	100
100 fr. suédois	100
100 fr. norvégiens	100
100 fr. portugais	100
100 fr. espagnols	100
100 fr. italiens	100
100 fr. grecs	100
100 fr. turcs	100
100 fr. japonais	100
100 fr. indiens	100
100 fr. australiens	100
100 fr. canadiens	100
100 fr. mexicains	100
100 fr. cubains	100
100 fr. vénézuéliens	100
100 fr. colombiens	100
100 fr. péruviens	100
100 fr. chiliens	100
100 fr. argentins	100
100 fr. brésiliens	100
100 fr. uruguayiens	100
100 fr. paraguayiens	100
100 fr. boliviens	100
100 fr. équatoriens	100
100 fr. vénézuéliens	100
100 fr. colombiens	100
100 fr. péruviens	100
100 fr. chiliens	100
100 fr. argentins	100
100 fr. brésiliens	100
100 fr. uruguayiens	100
100 fr. paraguayiens	100
100 fr. boliviens	100
100 fr. équatoriens	100

Cent francs suisses
Fr. 50.-

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME
ASSISTANCE POUR LE
REPATRIEMENT DES VOYAGEURS
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

Deux cents francs suisses
Fr. 200.-

de approximativerment	
100 fr. français	66
100 fr. belges	450
100 fr. suisses	100
100 fr. allemands	100
100 fr. néerlandais	100
100 fr. danois	100
100 fr. suédois	100
100 fr. norvégiens	100
100 fr. portugais	100
100 fr. espagnols	100
100 fr. italiens	100
100 fr. grecs	100
100 fr. turcs	100
100 fr. japonais	100
100 fr. indiens	100
100 fr. australiens	100
100 fr. canadiens	100
100 fr. mexicains	100
100 fr. cubains	100
100 fr. vénézuéliens	100
100 fr. colombiens	100
100 fr. péruviens	100
100 fr. chiliens	100
100 fr. argentins	100
100 fr. brésiliens	100
100 fr. uruguayiens	100
100 fr. paraguayiens	100
100 fr. boliviens	100
100 fr. équatoriens	100

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME
BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

CRÉDIT

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME
ASSISTANCE MEDICALE ET CHIRURGICALE
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

Le Secrétaire général
de l'Alliance Internationale
de Tourisme

Signature du titulaire:

R. M. L. J.

Cent francs suisses
Fr. 100.-

de approximativerment	
100 fr. français	66
100 fr. belges	450
100 fr. suisses	100
100 fr. allemands	100
100 fr. néerlandais	100
100 fr. danois	100
100 fr. suédois	100
100 fr. norvégiens	100
100 fr. portugais	100
100 fr. espagnols	100
100 fr. italiens	100
100 fr. grecs	100
100 fr. turcs	100
100 fr. japonais	100
100 fr. indiens	100
100 fr. australiens	100
100 fr. canadiens	100
100 fr. mexicains	100
100 fr. cubains	100
100 fr. vénézuéliens	100
100 fr. colombiens	100
100 fr. péruviens	100
100 fr. chiliens	100
100 fr. argentins	100
100 fr. brésiliens	100
100 fr. uruguayiens	100
100 fr. paraguayiens	100
100 fr. boliviens	100
100 fr. équatoriens	100

Crédito Navarro

Banco fundado en 1863



CASA CENTRAL:
PAMPLONA
PLAZA DEL CASTILLO, 21

CAPITAL DESEMBOLSADO 199.650.000 PTAS.
RESERVAS 513.000.000 PTAS.
TOTAL DESEMBOLSADO 712.650.000 PTAS.

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

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

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Idiáquez, 9

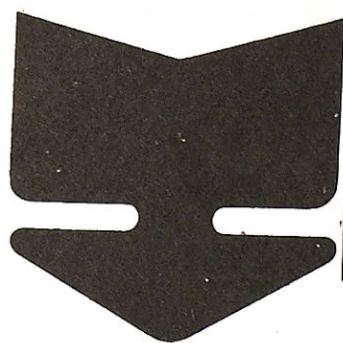
(Próxima apertura de las Oficinas
definitivas en Avenida de España n.º 9)

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

Imposiciones a plazo de seis meses 3,50 por 100
Imposiciones a plazo de 1 año 4,00 por 100
Cuentas corrientes a la vista 0,50 por 100
Libretas de ahorro 2,50 por 100

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



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



**así hemos crecido gracias a nuestros
clientes y amigos.**

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



he aquí sus dividendos,

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

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



nuestros préstamos y créditos,

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



y un nuevo servicio gratuito.

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



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



El Automóvil

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

SUMARIO

	Págs.
Vacaciones	3
El magnífico esfuerzo de la Diputación de Alava en la modernización de sus carreteras.....	4
El Celedón, símbolo de fiesta	6
Gastronomía alavesa	7
Información del Club	9
Cartas al Club	10
Psicopatología del automovilista.....	13
Salidas al extranjero	14
El último adelantamiento.....	16
En Francia se preocupan por la alimentación del conductor.....	18
Novedad francesa - Renault 6	20
Semibarreras automáticas de pasos a nivel.....	23
Leasing, un moderno sistema para tener coche pagando una cantidad mensual	25
Un diseñador alemán proyecta una carrocería de 20 piezas	27
Lista de precios de vehículos y motores de fabricación nacional.....	28
Noticias	29
Novedades	30
Diccionario del automovilismo histórico.....	33
París - Las mujeres son más peligrosas para las Compañías de Seguros	34
Rueda el humor.....	37
Ases del volante	38
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	39
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	39
Últimos números de matrícula concedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico en 31 de Mayo de 1968	40
Sugerencias.....	40

En la portada: ALAVA - Torre de Mendoza

(Foto: Antonio Mendoza)

Depósito Legal: S S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34 Teléfonos 211284 y 220289

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)

Navarro Villoslada, 13

Teléfonos 233562, 237967 y 237968

Vizcaya

BILBAO

D. José María Domingo

GESTORIA RECALDE

General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 232930

Editado por el
Real Automóvil Club
de Guipúzcoa

San Sebastián

Director:

Gerardo Erausquin Olazábal

VACACIONES

Hemos entrado de lleno en la época estival. Son millones las personas que por estas fechas están disfrutando de unas vacaciones.

Ahora vacación significa viaje. Y es en este punto donde el problema de esos millones de personas viajando por el mundo, resulta de proporciones gigantescas.

Una pequeña observación dará idea de cómo se va masificando el mundo. Hace todavía poco tiempo el ir al campo los domingos, tenía la íntima satisfacción de independizarse del pequeño mundo que siempre nos rodea. Pero ahora ni aun en el campo se puede encontrar un lugar de total aislamiento. Es como si la ciudad se trasladara al campo, poblándolo de tal forma que no deja lugar libre.

Pues bien, en plenas vacaciones los lugares de esparcimiento, las playas, las piscinas, los hoteles y los campings se masifican de personas y de vehículos de todas clases.

Sin embargo la tolerancia en el humano es elevada y en cierto modo la convivencia es algo que se lleva dentro de forma innata.

Pero ¿qué ocurre cuando a la ida o al regreso toda esa cohorte de gentes motorizadas se lanzan por las carreteras? Es triste tener que admitirlo que según las estadísticas, habrá tal número de muertos y heridos. Es algo que pone los pelos de punta: saber que de los que salieron de vacaciones no volverán con vida determinado número de ellos.

Recuerdo que una de las operaciones de encauzamiento mejor desarrolladas en este alud de automovilistas hacia los lugares de esparcimiento, fue realizada en Madrid por la Policía de Tráfico de la capital española. Pues bien, es deseable que este ejemplo que entonces dieron, sea imitado tanto por los conductores que obedecieron a los agentes del orden, como por estos mismos esmerándose en su labor.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

EL MAGNIFICO ES

Por Ignacio Lascaray

No podía faltar en esta revista de tanto interés para los automovilistas, e incluso de interés turístico, el destinar algunas líneas para dar cuenta de una realización efectuada por la Excm. Diputación de Alava, en esa vía principalísima que une la frontera de Henraya con Madrid, por donde discurre un tráfico turístico de consideración y que posiblemente será una de las tres más importantes carreteras de España. Y dentro de esta gran arteria, como es la N-1 no podemos tampoco dejar de consignar el tramo de doble calzada que ha construido, con bastante sacrificio, la Excm. Diputación de Alava.

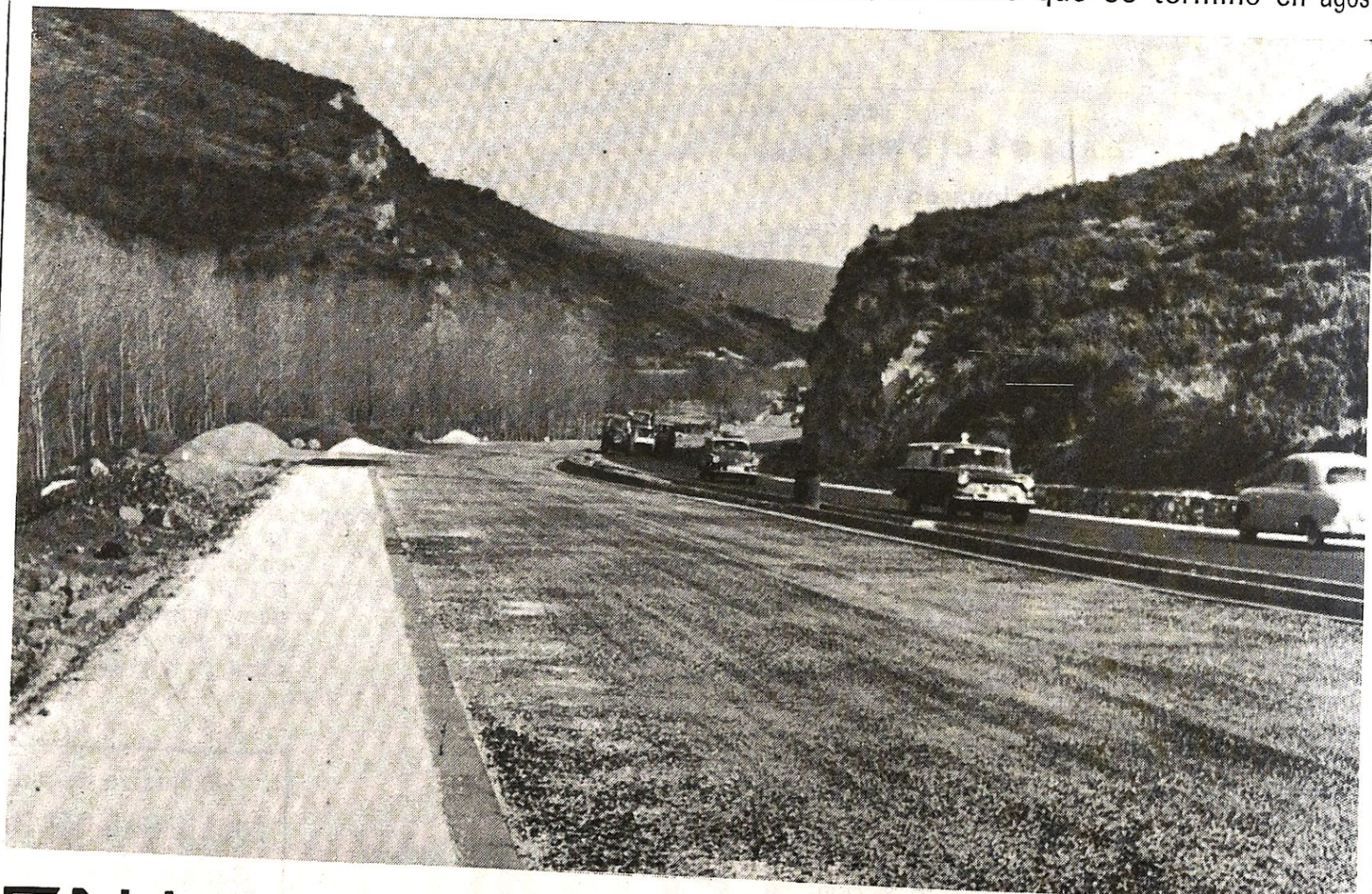
El mentor de la idea fue el excelentísimo señor don Manuel de Aranegui y Coll, cuando estuvo en la presidencia de la Diputación, realización que se ha llevado a efecto con bastante agilidad.

La doble calzada se inicia a 2,5 kilómetros de Vitoria y va en doble calzada hasta el Condado de Treviño. El Condado de Treviño se atraviesa en calzada ordinaria de una sola vía, iniciándose de nuevo, a 2 kilómetros de pasar La Puebla, y terminando, por fin, en la bifurcación de la carretera de Logroño, pasando Armiñón. Es una doble calzada perfectamente realizada que aún está en vías de terminación y que ha constituido, precisamente por su oportunidad, una gran novedad para los medios de transporte que atraviesan Alava.

Son 23,064 kilómetros de doble calzada que en cuanto esté terminada con todas las señalizaciones que se le van a hacer, constituirá una de las principales vías de España. El costo de esta doble calzada ha sido de 118.051.000,— pesetas, y se empezó en agosto de 1963, haciéndose un tramo desde el kilómetro 346,644 al 348,164. Se continuó después, en el año 1966, en el que se hicieron los tramos de los kilómetros 345,644 al 346,644 y 348,164 al 348,864, y terminado ya, por fin en el año 1967, los tramos entre los kilómetros 325,800 al 331,380, del 335,000 al 336,271, del 336,271 al 342,457 y del 342,457 al 345,644.

Ahora faltan por terminarse en la citada carretera, entre Vitoria y Miranda, los tramos desde el 323,186 al 335,000, que son precisamente los que comprenden, desde Ribavellosa, límite de la provincia de Alava, hasta la confluencia con la carretera de Logroño. El presupuesto de estas obras, es de 85 millones de pesetas, y sabemos que la Diputación las va a poner en marcha posiblemente antes de finalizar este año, para poder tener la carretera en uso, para el verano del año próximo.

También en otros tramos de la carretera N-1 se han hecho otras innovaciones, como son la doble calzada desde el kilómetro 361,504 hasta el 362,293, así como en la carretera de Vitoria a Alsasua, un tramo que se terminó en agosto



EN LA MODERNIZACION DE SUS

DE
LA
DIPUTACION
DE
ALAVA

FUERZO

de 1967, y costó 4.914.000 pesetas. En esta misma carretera, se ha arreglado la curva del Puente de Salvatierra, lugar muy peligroso, donde siempre ha habido muchísimos accidentes, y que con los arreglos que actualmente se han efectuado, es muy posible que todos ellos se eviten, o, por lo menos, se reduzcan lo más posible.

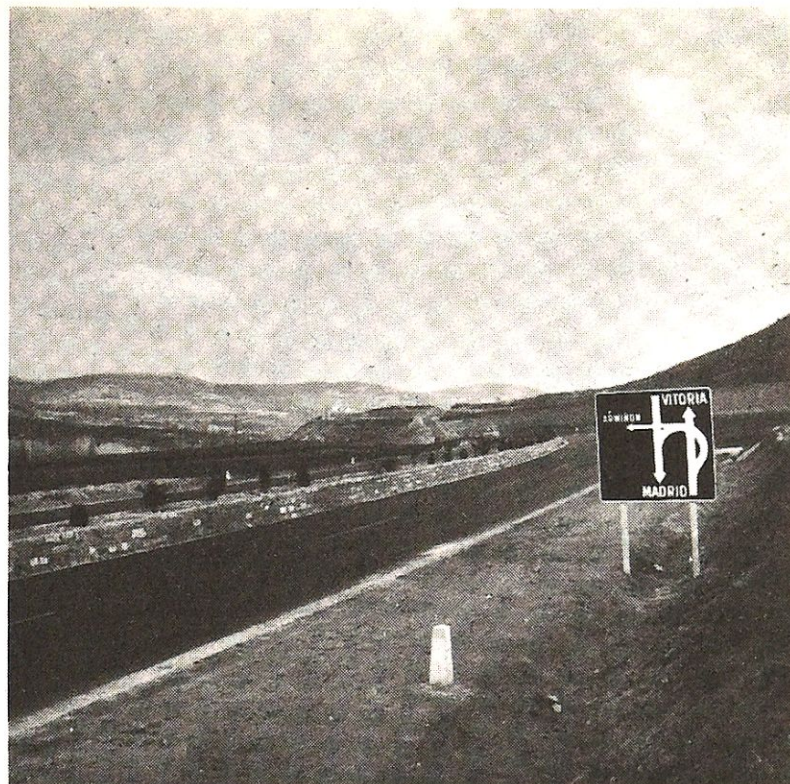
Posteriormente tramos de doble calzada en la carretera N-1, los están haciendo ahora en el tramo de Somosierra a Madrid, pero podemos tener, los alaveses, la satisfacción de haber sido los primeros que hemos iniciado obras de esta naturaleza.

En la carretera de Vitoria a Bilbao, por Barazar, carretera N-240, se han efectuado también modificaciones y arreglos de bastante consideración, ya que en octubre de 1964, se hizo un ensanchamiento muy importante entre el kilómetro 5,955 al 7,630, ensanchamiento que constituyó como una doble calzada. El costo fue relativamente bajo, ya que ascendió a 1.671.000,— pesetas. Y en agosto de 1967 se terminó un ensanchamiento parecido, desde el kilómetro 7,630 al 10,000 y el costo fue de 5.674.000,— pesetas, más la doble calzada efectuada para atravesar el pueblo de Miñano, obra ésta muy importante, que ha facilitado la fluidez del tráfico de una manera importantísima.

* * *

No podemos dejar de hablar aquí de un asunto muy importante, que compete al Tráfico, con objeto de que la fluidez del mismo pudiera ser muchísimo mayor, sobre todo en las carreteras en las que la afluencia de camiones es importantísima

Creemos que la señalización más racional sería la de que aparte de la señalización por el centro de la carretera, se señalizase también dos vías, o dos calles, de circulación en los extremos de cada carretera, para que por ellas, los camiones circularan totalmente inclinados por su lado derecho. Normalmente los camiones, a pesar de que hay que reconocer que son gente muy disciplinada, y que circulan bastante bien (hay algunas excepciones) siempre tienden a ir, si no por el centro de la carretera, por lo menos por el centro de la carretera que a ellos les corresponde circular, obligando, de esta forma, al turismo, a tener que rebajar velocidad, ponerse detrás de ellos, y no poderle adelantar, hasta que la vía, por el frente, quede completamente despejada, teniéndose que introducir en la vía contraria para hacer el



adelanto correspondiente al citado camión. Si los camiones circularan totalmente inclinados a su derecha podía hacerse los adelantos, las más de las veces, sin necesidad de tener que rebajar la velocidad, porque quedaría espacio suficiente para realizarlos. Esto se conseguiría señalizando las carreteras de la forma que indicamos.

Es una cuestión que la Jefatura de Tráfico tiene que estudiar y ver lo que mejor conviene, pero lo que sí es indiscutible es que hay que dar una fluidez muchísimo mayor al tráfico de vehículos rápidos, que en las más de las veces, se ven imposibilitados de circular con regularidad por el entorpecimiento de los camiones.

KILOMETROS DE DOBLE CALZADA. PROVINCIA DE ALAVA

CARRETERA N-1 DE MADRID A IRUN

TRAMOS	IMPORTE	EN SERVICIO
P. K. 325,800 al 331,380	46.587.000,—	Noviembre 1967
P. K. 335,000 al 336,271	15.280.000,—	Enero 1967
P. K. 336,271 al 342,457	35.053.000,—	Junio 1967
P. K. 342,457 al 345,644	12.837.000,—	Junio 1967
P. K. 345,644 al 346,644	3.091.000,—	Agosto 1966
P. K. 346,644 al 348,164	3.816.000,—	Agosto 1963
P. K. 348,164 al 348,864	1.387.000,—	Agosto 1966
P. K. 361,504 al 362,293	4.914.000,—	Agosto 1967

CARRETERA N-240 DE VITORIA A BILBAO

TRAMOS	IMPORTE	EN SERVICIO
P. K. 5,955 al 7,630	1.671.000,—	Octubre 1964
P. K. 7,630 al 10,000	5.674.000,—	Agosto 1967

En total hay realizados en la carretera N-1 20,213 Km., con un importe de 122.965.000 pesetas.

En la carretera N-240, 4,005 Km., con un importe de 7.345.000 pesetas.

FALTAN POR REALIZAR - TRAMO MIRANDA-VITORIA

P. K. 323,186 al 325,376	}	85.000.000,— pesetas.
P. K. 325,376 al 326,100		
P. K. 331,380 al 335.000		

CARRETERAS

CAN O S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

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

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

Asistencia en garantía, Revisiones,
Chapistería, Pintura, Mecánica,
Electricidad,
Modernos Servicios Técnicos,
Recambios originales

EL CELEDÓN SIMBOLO DE FIESTA

El «Celedón» ha sido bajado; ello significa la apertura de las Fiestas de la Blanca.

La primera manifestación jubilosa de los vitorianos se desarrolla en torno a la Virgen Blanca. El homenaje que recibe la Patrona de la ciudad, es multitudinario y fervoroso. No se escatiman ni rezos ni actos religiosos, porque la devoción a la Virgen es grande...

El pueblo, la juventud primordialmente, explota en júbilo y sin cansancio durante unos cuantos días.

El programa de festejos es denso, desde el teatro a la danza, pasando por los festivales folklóricos; los toros tienen su coso cargado de gloria. Se suceden los actos culturales y artísticos, los deportes en sus más variadas especialidades. «El Blusa», ese personaje tan característico en Vitoria, tiene «su día»...

Las fiestas de la Blanca ofrecen una característica propia. No tienen nada de similitud con los Sanfermines; poseen un encanto especial de algo local, propio...

Por unos días Vitoria se transforma. Ya no es la ciudad cada día más industrializada, donde la actividad resulta en algunos momentos extraordinaria. Todo el esfuerzo que se ha realizado a lo largo del año, se remansa —paradójicamente— en un bullicio y alegría comunicativas.

El turista que acude a Vitoria por estas fechas, se queda prendado de la amabilidad de sus gentes, de la alegría que dimana de su rostro, de todo su ser. El turista participa de este bullicio, y cuando sus energías han quedado maltrechas, comienza la visita a los valores artísticos que poseen Vitoria y sus alrededores.

La Torre de Mendoza es uno de los más expresivos. Como tierra de penetración y defensa, la Llanada estuvo bien protegida contra la aceifa musulmana por fuertes castillos; pero pronto surgieron también austeras torres señoriales levantadas por las familias que desde el siglo XII y a lo largo del XIII comenzaron a dominar en la tierra.

Los Mendoza construyeron la suya en la aldea de su mismo nombre. La Torre de Mendoza es una de las más bellas del país. En ella tienen su origen todas las ramas seculares del tronco que, enraizado en Alava desde tiempo inmemorial, aparece documentado ya desde el siglo XI para tomar definitivamente cuerpo a partir del XII con don López de Mendoza. Combatientes valerosos en Alarcos y en las Navas y caballeros de probada fe en la corte, los señores de esta torre figuran reiteradamente como confirmadores de diplomas y documentos. Y, como prueba de su poder en la tierra, seis Mendozas asisten a la entrega de Alava a Castilla en 1332.

Señores de Hita y Buitrago, no se olvidaron de la Llanada y don Pedro González de Mendoza, muerto en Aljubarrota al ceder su caballo al rey Juan I, dotó de ricas mandas al templo alavés en que reposaban sus mayores. Su hijo don Diego Hurtado de Mendoza, su nieto el Marqués de Santillana y conde del Real del Manzanares y su biznieto el Duque del Infantado, oriundos todos de este solar Alavés edificaron en otras tierras ricos palacios y castillos, pero aquí quedaban su tierra de origen y la picota blasonada con sus armas, en recuerdo, del poder de sus antepasados en estas tierras.

Vayan estas líneas entresacadas de la «Guía Alava» como homenaje a estos hombres valerosos que tanto gloria dieron a estas tierras alavesas.

Los alrededores de Vitoria están cuajados de bellos e históricos lugares para ser visitados. Hemos trazado unos cuantos recorridos turísticos tomando como base: Vitoria.

Recorrido núm. 1.

Vitoria, Hueto Abajo, Torres de Martioda y Mendoza, ruinas y puente romano de Iruña y Villodas, alto de Jundiz, Armentia y Vitoria.

Recorrido núm. 2.

Vitoria, Armentia, Subijana de Morillas, Pobes, Tuesta, Mirador de Orduña, Campo de Zaroabe, Quejana, Arceniega y Santuario de la Encina y Vitoria. En Murguía, el Santuario de Ntra. Sra. de Oro.

Recorrido núm. 3.

Vitoria, Santa Cruz de Campezo, San Vicente de Arana, Mirador de Opacua, dólmenes de Arrízala y Eguilaz, Salvatierra, Zaldueño, Aspuru, Ozaeta, Castillo de Guevara y Vitoria.

Recorrido núm. 4.

Vitoria, San Vicentejo, Marquinez, Peñacerrada, Balcón de la Rioja, Laguardia (Hostal Fabulista Samaniego), Oyón, Elciego, Labastida, Sallillas de Buradón, Zambrana, Estabillo, Lapuebla de Arganzón, Armentia y Vitoria.

Recorrido núm. 5

Vitoria, Lagos del Zadorra, Monumento a la Batalla de Villarreal, Mirador de Cruceta, Valle de Aramayona y Vitoria.



En Alava la alimentación popular es, como en cualquier otra región, un fiel reflejo de la geografía de un país, de sus producciones naturales, tanto de fauna como de flora, y de las condiciones económicas del país en un momento dado.

Hay, como en Navarra, dos zonas netamente diferenciadas: la de la vertiente mediterránea y la de la vertiente cantábrica, y una zona intermedia que pudiéramos considerar es la llanada alavesa, que participa de los caracteres de ambas, muy atenuados ciertamente. Nosotros, como sólo vamos a hablar de Alava en las líneas que siguen, no haremos menciones concretas a esta división tripartita que tiene Alava.

Para mi entender, si hay que hablar de Alava en términos gastronómicos, es justo e imprescindible hablar de sus vinos. Con el corazón en la mano, debo decir que en vinos tintos de año nada conozco mejor que los vinos alaveses.

En un momento en que fueron criados con cuidado, fueron también los mejores de toda la Península, en su tipo.

Respecto a esto diremos que es una pena que no haya platos típicos alaveses confeccionados con estos vinos, que, por otra parte, se prestan admirablemente a salsas de tipo de «matelote», bordeleses, borgoñesas y similares.

El plato del que más presumen los alaveses es el de los perrechicos, setas pertenecientes al género «Tricholoma», y casi todos a la especie «Tricholoma georgii». Los alaveses hacen diferencia entre ellos según su procedencia. Hay quien dice que los de la parte de la Rioja son mejores que los de la Montaña. Algo puede haber cierto. Pero, para mi entender, lo que da superioridad a las preparaciones alavesas de perrechicos es la forma de hacerlas. Es una fórmula que recuerda alguna fórmula de la cocina china, puesto que las setas se cuecen exclusivamente con su agua de vegetación. Es natural que esta forma de preparación conserve mejor los aromas que la fritura, que es el procedimiento corrientemente empleado en otras partes del País Vasco.

Alava fue un clásico país comedor de habas antes de la aparición de la patata en nuestras costumbres alimenticias. Con ironía, los vascos de las tierras costeras, que tenían las proteínas del pescado más fáciles que los alaveses, llamaban a éstos «babazorros», o sea, sacos o talegos de habas.

Ciertamente, cuando un producto es abundante en un país, es normal que se lo prepare muy bien. Así tenemos las habas de Vitoria o «Habas a lo Foral», una deliciosa preparación de habas con jamón que si se desea puede tener por añadidura regusto político. Otro producto famoso de Alava son sus cangrejos. Los ríos de Alava han proporcionado hasta el momento sabrosísimos cangrejos. Es una pena que el repertorio de cangrejos sea muy corto en Alava. Para confirmarnos de esto nos basta mirar el libro de la que pudiéramos llamar gran abadesa de la cocina alavesa, Elvira

gastronomía

ALAVESA

Arias de Apraiz, quien en su famoso libro sólo nos da tres fórmulas de cangrejos: cangrejos al natural, o sea, simplemente cocidos, la mantequilla de cangrejos y en tortilla. Hay que hacer notar que la cocina internacional de los cangrejos es también cortísima en número de platos.

La patata encontró en Alava un medio ideal para su desarrollo, y realmente las patatas de Alava, cuando son de clase elegida, son únicas. Por añadidura, las alavesas se han dado maña especial para estas preparaciones, y los platos de patatas que hemos comido en Alava han dejado en nosotros recuerdos imborrables. Para nuestro gusto la forma ideal es lo que llamamos «Patatas a la alavesa», que Elvira Arias llama a la aldeana.

Creo que sí, con eclecticismo, las llamamos «Patatas a la aldeana», habremos hecho diana. Son simplemente patatas que una vez cocidas son despachurradas, a las que se les añade en las cocinas elegantes una fritura de cebolla en grasa de tocino en el que se han frito trocitos de jamón y rodajas del chorizo hecho en casa, y en las de nivel más bajo, una fritura de grasa de tocino y pimentó colorado y un poco picante.

Es plato ideal para ser consumido durante el invierno y, por supuesto, acompañado del delicioso vino tinto de la tierra. En Vitoria es corriente comer mollejas de cordero de la Llanada o litiruelas, que es un plato exquisito.

El cordero de la Llanada es de calidad única. Hay una conjunción de razas, pastos y sistema de cría que producen la maravilla del cordero alavés que cual ninguno se presta para ser asado al «burruntzi» sobre las brasas de las carlenes obtenidos con hayas de los bosques alaveses. Para mi gusto, es con este cordero y con el queso de las montañas alavesas donde el vino alavés alcanza su máxima gloria. Ciertamente que con el queso de Gorbea o Urbasa cualquier vino es bueno, pero con vino de Rioja alavesa la conjunción es única.

Vitoria, en cuando a dulces, es una de las más grandes ciudades. Se han ensamblado allí magníficamente las viejas fórmulas con los modernos procedimientos de confección de dulces y el resultado es algo espectacular. Los vascos de otros lugares, ya en el siglo XVIII, por lo que se lee en crónicas de la época, solían llevar a sus casas dulces de Vitoria cuando tenían que pasar por esta ciudad, y somos muchos los que seguimos esta práctica en la actualidad.

Vitoria sigue exportando dulcería por distintas vías.

Procuraremos resumir, en pocas líneas, nuestras ideas sobre la gastronomía alavesa.

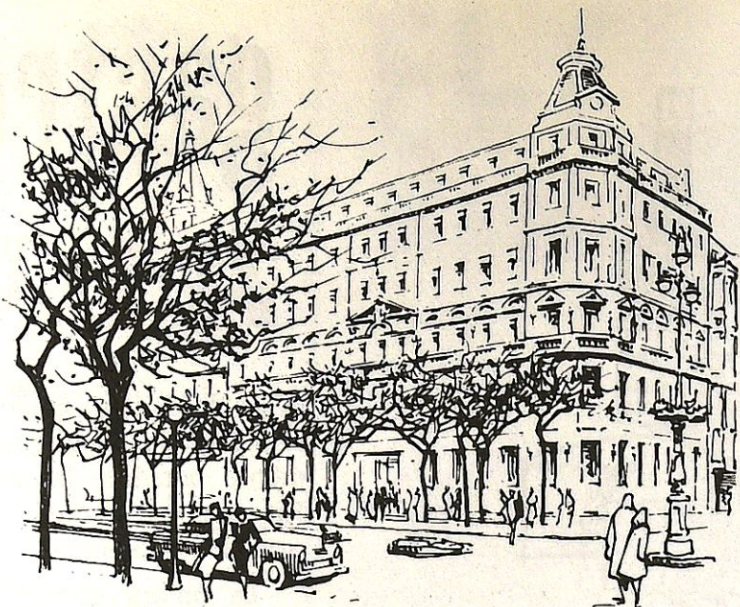
Zona de transición entre dos zonas geográficas de características muy diferentes ha sido un lugar crisol, gastronómicamente hablando. Ciertamente hay en ella dos tipos de cocina. La riojana puede acoplarse muy bien con toda la del valle del Ebro, mientras que la de la zona de influencia cantábrica tiene netas conexiones con la de las provincias hermanas costeras.

Esta influencia es hoy mayor que nunca debido a que las fáciles comunicaciones de la actualidad permiten la llegada en óptimas condiciones de los productos de la pesca.

Es zona de asados de tipo vasco, aunque también hay algún vestigio castellano.

Magnífica comida, magnífico vino y no menos magníficos los alaveses, los «ex-babazorroak».

José María Busca Isusi



Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

CAPITAL 150.000.000 de ptas.

RESERVAS 273.597.994 de ptas.

Casa Central: Avenida de España, 19 - San Sebastián

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

TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA, BOLSA Y AHORRO

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

LA I SUBIDA AUTOMOVILISTA A SAN MARCIAL CONSTITUYO UN COMPLETO EXITO. VENCIO SIN DISCUSION SAEZ DE BURUAGA

La I Subida Automovilista a San Marcial, organizada por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, constituye un éxito, no ya sólo por la calidad y el número de participantes, sino por lo que significa para el automovilismo el haber montado una prueba de este tipo y también por haber sabido elegir un escenario que le da a la carrera una singularidad muy de tener en cuenta.

Los 31 coches que participaron en esta dura y selectiva carrera, pusieron de manifiesto lo difícil que resulta sacar el máximo rendimiento en tan corto espacio de tiempo y con tal variedad de complicaciones.

Es por tanto una prueba para pilotos en plena forma física y síquica; con reflejos bien equilibrados y una decisión a ultranza.

En este aspecto, Sáez de Buruaga, un experto piloto que patea ya su veteranía en buen número de competiciones entre las que se incluyen el Rallye de Montecarlo, fue quien consiguió sacar el máximo rendimiento, quedando encantado del recorrido.

El que Irún (su Delegación del Automóvil Club) haya comenzado en esta línea de organizaciones automovilistas nos llena de satisfacción, pues conociendo la pujanza de sus gentes, estamos seguros que junto a la repetición de la Subida a San Marcial, se montarán otro tipo de competiciones, por la gran afición que existe al automovilismo en nuestra provincia. ¡Animo pues!

CLASIFICACION

1. Jesús Sáez de Buruaga, en 2' 29".
2. Ignacio Sunsundegui, en 2' 31" 4/5.
3. Claudio Aldecoa, 2' 32".
4. Rafael Arandas, 2' 37" 4/5.
5. Deprit, 2' 38" 1/5.
6. Joaquín León Adarraga, en 2' 38" 2/5.
7. B. Bárcena, 2' 43" 1/5.
8. Rabit, 2' 45" 2/5.
9. Javier Tolosa, 2' 46" 1/5.

Hasta 27 clasificados.

CLASIFICACION POR GRUPOS Y CLASES

GRUPO PRIMERO.—Coche núm. 26: Deprit. Número 2 7: Javier Tolosa. Número 32: Manuel Beorlegui.

GRUPOS SEGUNDO Y QUINTO.—Núm. 4: Jesús Sáez de Buruaga. Núm. 5: Claudio Aldecoa. Núm. 9: Bernardo Bárcena.

GRUPOS TERCERO, CUARTO Y SEXTO.—No constituidos.

GRUPO PRIMERO.—Clase A: Primero, núm. 32: Manuel Beorlegui. Clase B: Primero, núm. 27: Javier Tolosa.

GRUPOS SEGUNDO Y QUINTO.—Clase D: primero, núm. 16: Rabit.

Clase E: primero, núm. 9: Bernardo Bárcena.

Clase F: primero, núm. 4: Jesús Sáez de Buruaga.

Primera clasificada femenina: núm. 7, señorita Beatriz Doria.

Escudería primera clasificada: Parizabeitia: Números 4. 3 y 5.

NECROLOGICAS

Ha dejado de existir doña Josefa Galarza, propietaria de la Casa Derby, persona muy conocida en San Sebastián y en particular por sus acendrados sentimientos caritativos. A sus familiares y en especial a su hijo don Fernando Bandrés y a su hijo político don Fernando Kutz, ambos socios de este Club, les enviamos nuestro sentido pésame.

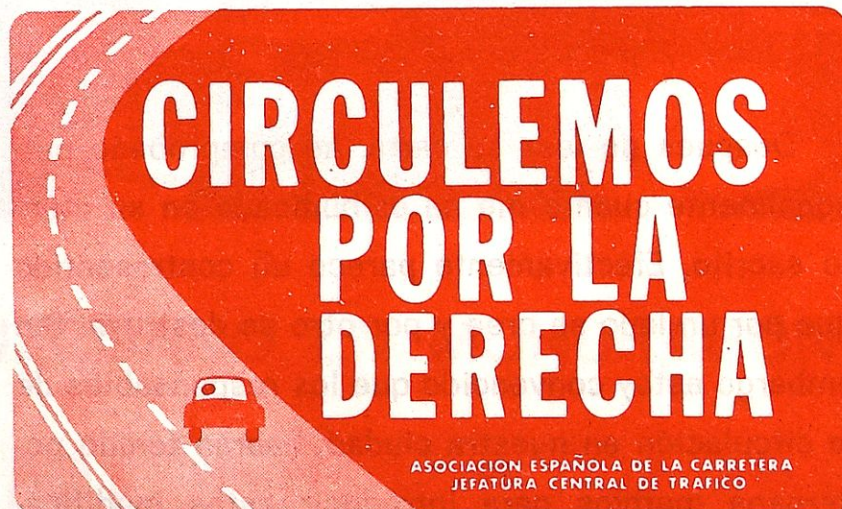
Tenemos el sentimiento de señalar el fallecimiento de nuestro querido amigo y socio veterano de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa don Cayetano Vivanco y Saiz de la Lastra, acaecido el pasado 14 de julio en nuestra ciudad.

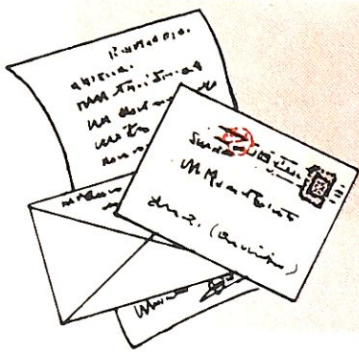
El Sr. Vivanco era un donostiarra conocidísimo en San Sebastián, donde deja innumerables amigos y en donde ejerció diversas actividades que le granjearon la simpatía y el afecto de todos cuantos le conocieron.

A su viuda, doña María Luisa Rezola y demás familiares, entre los que se cuenta don Fernando Gaytán de Ayala, miembro de nuestra Junta Directiva, enviamos nuestro sentido pésame.

Don Roberto Angoso, socio también de nuestro Club y cuyo óbito nos ha sorprendido extraordinariamente, pues nada hacía presumir que en plena juventud y dadas sus aficiones deportivas, pudiera desaparecer tan prematuramente. A su viuda y demás familiares les hacemos presente nuestro sentimiento de condolencia.

Don Faustino Latierro, fallecido el pasado mes de julio y padre de la señorita Eva, que trabaja en las oficinas de nuestro Club y a quien hacemos patente nuestro sentimiento, lo mismo que a su viuda y demás hijos del finado con motivo de la desgracia que les aflige.





Cartas al Club

Sr. Director de la revista
EL AUTOMOVIL
PLAZA

Muy señor mío:

Le molesto con estas líneas, porque creo es mi deber exponerle un hecho que tiene gran importancia.

En primer lugar como donostiarra siento una gran satisfacción al comprobar cómo se ha terminado la construcción del parking subterráneo de los Jardines de Oquendo. Pero junto a este logro de gran importancia para nuestra ciudad, he observado algo que me ha dejado atónito.

El caso es que, coincidiendo con la apertura de este parking subterráneo, se han modificado los aparcamientos de superficie en varias calles y plazas próximas a los jardines de Oquendo. Por ejemplo en la Alameda de Calvo Sotelo no se permite aparcar en los lados pares, mejor dicho desde Reina Regente hasta la calle Hernani. Esto significa que de un plumazo se ha anulado un alto número de plazas de aparcamiento. No podría decirle cuántas pero sí, según tengo entendido que en los subterráneos de los jardines de Oquendo hay capacidad para 400 vehículos y se anulan, alrededor de 200 lugares de aparcamiento en superficie, nunca quedará resuelto el problema de aparcamiento en esta zona tan vital de nuestra ciudad.

Repito que es una coincidencia que hace pensar cuál es el propósito del Ayuntamiento donostiarra.

Perdone por distraerle de sus ocupaciones, pero creo sería oportuno que publicase estas líneas en la revista «El Automóvil» que usted dirige, al tiempo que me sentiría satisfecho si emitiese su opinión sobre el caso planteado.

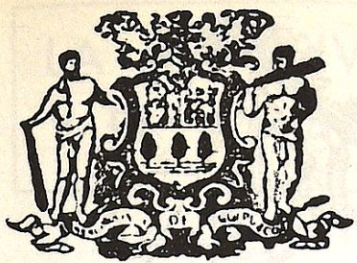
Aprovecho la ocasión para saludarle afectuosamente,

G. ELOLA

Después de leer su carta, he comprobado personalmente cuanto me ha comunicado en su atento escrito. Efectivamente parece un contrasentido que por un lado se cree y por otro se destruya. Sin embargo estoy convencido que los responsables de la circulación en nuestra ciudad, habrán tenido poderosos motivos para introducir estas modifica-

ciones en las zonas de aparcamiento en superficie. Una de ellas podía ser que el tráfico adquiere con ello una mayor fluidez en la zona que usted apunta. Sin embargo nos sentiríamos todos satisfechos si por parte de los citados responsables se explicara el propósito.

Le saluda atentamente.



Banco Guipuzcoano

Vd. conoce
esta Oficina



¿La conoce
Vd. por
dentro?

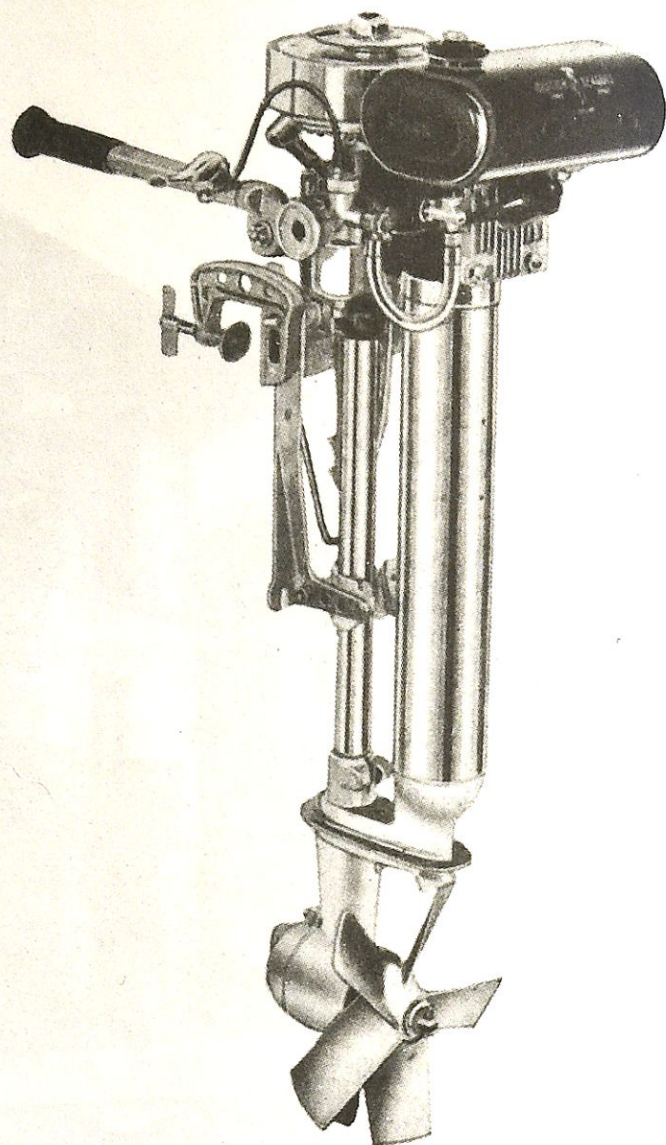
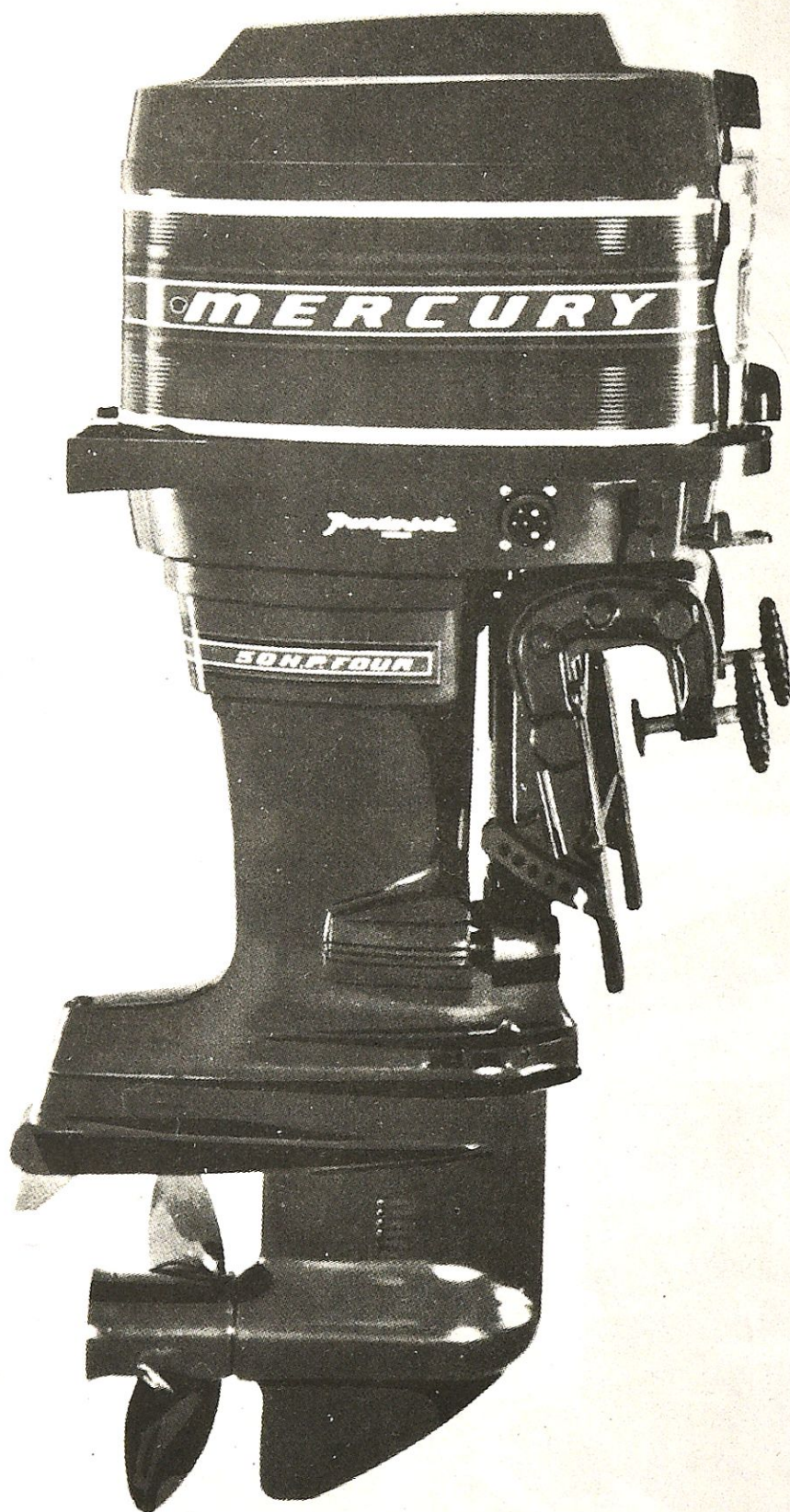


EL BANCO GUIPUZCOANO EN MONDRAGON
AL SERVICIO DE MONDRAGON

MERCURY

68

FUNCIONAMIENTO PERFECTO



BRITISH SEAGULL

"EL MEJOR FUERA BORDA DEL MUNDO"

9 MODELOS

DESDE 13.987 PTAS.
(impuestos incluidos)

SERVICIO OFICIAL:

TALLERES ESPECIALIZADOS

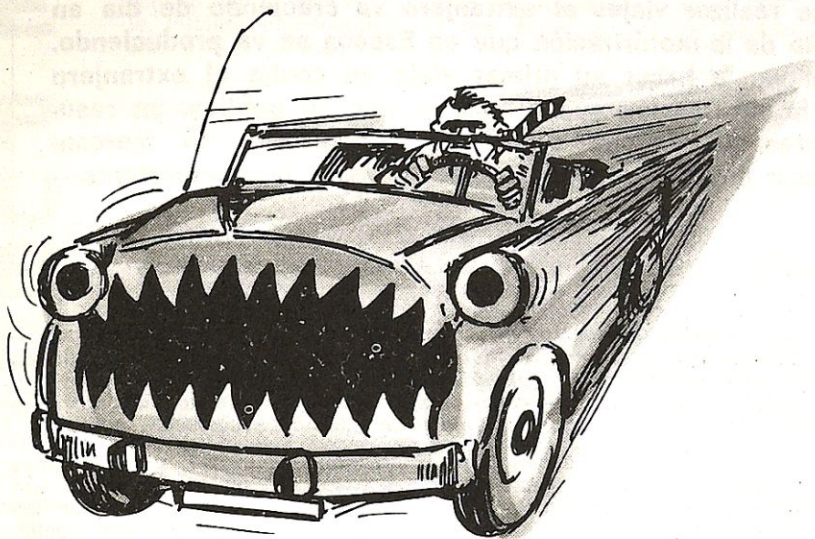
FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

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

AREVALO

LA AGRESIVIDAD Y EL VOLANTE

PSICOPATOLOGIA DEL AUTOMOVILISTA



Está archidemostrado que, cuando nos sentamos al volante de un automóvil, nuestra personalidad se transmuta, en mayor o menor grado. Según los especialistas en psicología y psiquiatría, se convierte uno en un ser distinto. La sensación y fuerza, la capacidad artificial de maniobra, la «coraza» que —sólo en algunos casos—, determina el coche, hace que nuestra psicología se altere más o menos.

Con frecuencia, concedemos más importancia a otros factores de la conducción —igualmente importante— pero nos olvidamos del aspecto mental, del estado de ánimo, de las alteraciones del sistema nervioso. Y si pudiéramos efectuar un análisis profundo de motivación de accidentes, seguro que, tras el razonamiento oficial, tras el origen legal, determinado en los expedientes con frases como «Exceso de velocidad», «Inexplicable despiste», «Escasa visibilidad» o «Mal estado de la carretera», surgiría, en gran parte de los casos, el motivo íntimo que, en definitiva, desencadenó el accidente, quizá minutos antes de que se originase.

Centauro de cuatro ruedas

El ser humano al volante se convierte en una especie de «centauro de cuatro ruedas». Y su psicología entonces es la resultante del indivisible binomio «hombre-vehículo», que, en algunos, llega, incluso, a manifestarse como «vehículo-hombre». Sencillamente, porque el automóvil es el que arrastra el conductor y desborda su propia voluntad.

Cualquiera que sea un poco observador puede llegar a deducir rasgos importantes y característicos de la personalidad de un conductor determinado. Basta seguirle en su maniobra al volante y anotar todas y cada una de las reacciones que padece.

Podríamos decir que existe toda una psicopatología del automovilista. Mientras que para muchos el coche constituye un racional sistema de evasión y como tal produce un efecto saludable, para otras, en cambio, representa, de una manera inconsciente, el único medio de descargar su agresividad más o menos reprimida.

Así, es frecuente que nos sorprendamos al ver cómo una persona que, en su propia casa, no es capaz de decir una palabra más alta que otra, se convierte luego, en cuanto sus manos tocan el volante, en un ser francamente irascible, que comete, además, toda suerte de imprudencias.

«Andar» sentado

Desde dentro del automóvil, el conductor contempla el

mundo circundante de otra manera. La sensación de velocidad y la forma en que creemos poder controlarla, por un lado; y la proyección de nuestra propia vista polarizada, necesariamente, en un sentido —el de la marcha— e incluso la circunstancia de que «andemos» sentados, de que avancemos en una posición artificial desde el punto de vista físico, determina no pocas fisuras en el estado de ánimo.

¡Cuántos sentimientos reprimidos, complejos o frustraciones afloran a través del automóvil! Si cuando contemplamos un extraño viraje o una maniobra más o menos caprichosa en un conductor, pudiéramos pararle y someterle a un «test» de la personalidad, seguro que hallaríamos reveladores indicios de su comportamiento. Y advertiríamos, entonces, que aquella maniobra indebida, más o menos temeraria, fue determinada quizá mucho antes en el subconsciente por un hecho que, en principio, nada tenía que ver con el automóvil. Ni siquiera con la velocidad.

La «frustración» de la máquina

Para muchos, es tal el deseo que tienen de sentirse más fuertes, más poderosos con su coche, que la velocidad a que puede circularse hoy día por cualquier capital, no llega a satisfacer esa irreprimible necesidad de descarga de emociones. Y entonces, el volante llega a determinar situaciones verdaderamente peligrosas. Esto sucede cuando al «corsé» mental del conductor se añade la impaciencia que siente al no poder pasar por encima de los vehículos que le rodean.

Por eso, el conducir, frecuentemente —sobre todo el conducir en las grandes ciudades—, produce una alteración latente del sistema nervioso que, de manera recíproca, puede manifestarse en los aspectos más alejados de la conducción: en casa o en la oficina.

En lo más recóndito de su mente, el hombre se forja una idea del poder de la máquina que conduce, del poder teórico. Y luego, resulta que, en la práctica, no puede evitar, al menos de una manera subconsciente, el sentir, en sí mismo, la «frustración» de la máquina, que no corre más, porque no le dejan, que no puede girar a su antojo o, sencillamente, que no puede entrar por una calle porque es dirección prohibida.

Conducir peligrosamente

¿Cómo podemos evitar o, al menos, atenuar en lo posible todo esto? Si existe alguna forma, es, sin duda, tratando de crear, por un lado, una mentalidad de tráfico, adecuada y debidamente orientada, desde la escuela primaria. Y por otro, ampliando el examen de conducir con un «test» de la personalidad que detectara las posibles reacciones psicopatológicas.

Entre tanto y mientras todo esto llega a ponerse en práctica, vayamos familiarizándonos, al menos, con ese calificativo generalizado ya en Inglaterra o los Estados Unidos de, por ejemplo, «conducir peligrosamente». Sólo definiendo las conductas de los que emplean, de manera sistemática, el automóvil como un medio asocial y lesivo para los demás, estamos ya más cerca de controlarlas y —lo que más importa— de evitarlas.

JULIO CAMARERO

LO QUE PUEDE LLEVAR

No solamente nos visitan turistas, también los españoles salimos al extranjero, aunque no tanto como lo hacen los extranjeros. Las diferencias del cambio de la peseta con relación a la mayoría de las divisas nos impide hacerlo con la frecuencia que desearíamos. Y más todavía como consecuencia de la devaluación del mes de noviembre y la austeridad a que estamos sometidos.

Sin embargo, la posibilidad de realizar viajes al extranjero va creciendo de día en día como consecuencia del aumento de la motorización que en España se va produciendo. Para estos turistas españoles que van a hacer su primer viaje en coche al extranjero queremos ofrecerles, a través de la información que a continuación se publica, un resumen de las disposiciones vigentes en España sobre qué es lo que en mercancías o dinero un español puede sacar de España y lo que —esto es lo más importante— puede traer cuando regrese.

ACLARACION PREVIA. TOLERANCIA ADUANERA

Queremos señalar desde un principio que mientras algunas Disposiciones son de obligado cumplimiento, hay otras que no se llevan a rajatabla, ni mucho menos.

Nos referiremos, por ejemplo, al pasaporte. Todo español que sale al extranjero es necesario que lleve, según se explicará después, la Carta del Seguro, pues sino no le permitirán entrar en ningún país, salvo Portugal.

Ahora bien, en orden a lo que todo viajero puede llevar consigo fuera de España y lo que pueda traer, hemos de decir que realmente hay una tolerancia extraordinaria por parte de nuestras autoridades aduaneras. Normalmente no se mira absolutamente nada cuando un español sale fuera. Ni tiene que apearse del coche siquiera. Se considera que un turista español que sale al extranjero no llevada que pueda constituir exportaciones fraudulentas de divisas o de mercancías y, por tanto, nada se mira.

En lo que respecta a los objetos, mercancías o dinero que se trae cuando se vuelve de regreso, también existe una gran tolerancia.

Bien es cierto que aunque la Guardia Civil del Servicio de Fronteras o el personal Técnico de Aduanas vigila para que no se importe nada fraudulentamente, en la mayoría de los casos no se exige del viajero un cumplimiento rigurosísimo de lo legislado. Se considera que normalmente lo que trae son efectos personales que están exentos de derechos arancelarios y tampoco se le pregunta nada sobre el dinero que puede traer y el que se ha gastado.

Hay un clima, podemos decir, a favor del turista español presuponiendo una honestidad que realmente se merece, pues pocas son las mercancías o géneros que se traen de contrabando utilizando un viaje al extranjero.

Pero una cosa es la tolerancia, la comprensión que puede tener, y otra cosa es saber cuáles son los derechos y obligaciones que las leyes estipulan a este respecto. Veámoslo.

SALIDA DE ESPAÑA. DOCUMENTACION PERSONAL

Pasaporte.—Todo súbdito español, para salir del territorio nacional a cualquier país extranjero, cuya fecha de validez esté todavía en vigor en el momento de abandonar el territorio nacional.

Carnet de conducir.—El nuevo carnet de conducir español (tríptico rosa), que todos los conductores españoles deben haber canjeado ya por el antiguo, tiene validez internacional; es decir, que sirve para todos los países que se visiten en viaje turístico.

Sin embargo —y esto es importante— nuestro nuevo carnet no sirve para conducir por Alemania. Las autoridades germanas exigen el carnet internacional de conducir, que se facilita en el Real Automóvil Club y cuya obtención puede tramitarse a través de cualquier Gestoría.

DOCUMENTACION DEL COCHE. CARTA VERDE DE SEGURO

Para que un automóvil español pueda atravesar las fronteras no precisa más documentación que la normalmente necesaria en España y una póliza de seguro internacional complementaria —**carta verde**—. Esta carta verde puede obtenerse de la compañía en la que normalmente se tiene asegurado el automóvil y es válida para todos los países suscritos al Acuerdo Internacional de Ginebra (todos los europeos, excepto los del Este).

LO QUE EL VIAJERO PUEDE SACAR AL SALIR DE ESPAÑA

La Circular 393 de la Dirección General de Aduanas establece que los viajeros domiciliados habitualmente en España podrán llevar en sus equipajes al salir al extranjero lo que se denomina efectos personales. Bajo este concepto se designa toda la ropa y los demás artículos que un turista puede racionalmente considerar necesarios para uso personal, habida cuenta de todas las circunstancias de su viaje. Entre los objetos personales se cuenta la ropa, objetos de aseo y afeitado, un tomavistas portátil hasta de 16 milímetros, un receptor de radio de hasta seis kilos de peso, tocadiscos portátil con diez discos, instrumento musical portátil, un par de gemelos, máquina de escribir de menos de ocho kilos, esquís, dos raquetas, utensilios de pesca, una piragua de menos de 5,50 metros, tienda de campaña y enseres de la misma (colchonetas, útiles de cocina), cochecitos de niños y una bicicleta sin motor, cuando sea el medio de transporte utilizado por viajero. Se consideran también, a efectos aduaneros,

como objetos personales, un magnetofón, una botella de vino de capacidad normal, un cuarto de litro de licor, un frasco de colonia de tocador, una pequeña cantidad de perfume, doscientos cigarrillos o cincuenta cigarrillos puros o doscientos cincuenta gramos de picadura o un conjunto de labores que no exceda de doscientos cincuenta gramos.

No se permitirá la salida de piedras preciosas, oro, plata, metales preciosos y sus manufacturados, con excepción de las joyas de uso personal que, con señales marcadas de uso, se conduzcan por los viajeros en calidad y cantidad correspondiente a su condición social.

Cuando se trata de objetos que tengan un valor bastante elevado y sean de origen extranjero, será preciso, para que pueda efectuarse posteriormente la importación con libertad de derechos y sin otro requisito, el que el viajero se provea a la salida de un Pase de Exportación Temporal. Este Pase puede ser sustituido por una reseña en el pasaporte.

PESETAS Y DIVISAS

Toda persona que salga como viajero podrá llevar consigo únicamente hasta 3.000 pesetas, en lo que se refiere a moneda española.

En cuanto a las divisas, la Resolución del 6 de junio de 1964, el Instituto Español de Moneda Extranjera señala que todas las personas con residencia habitual en España, cualquiera que sea su nacionalidad, podrán adquirir en el mercado de divisas y por mediación de cualquier establecimiento bancario que ejerza funciones delegadas del Instituto Español de Moneda Extranjera, una asignación en divisas, destinada a cubrir sus atenciones en el extranjero, por hasta la equivalencia de 42.000 pesetas.

También pueden adquirirse aquí, para los viajeros que vayan a Italia, los vales de gasolina que se ofrecen a los turistas. Con estos vales la gasolina en Italia resulta —la Super— a 10,60 pesetas el litro, mientras que sin los vales su precio es de 12 pesetas, aproximadamente. (Depende del cambio que usted haya conseguido).

REGRESO A ESPAÑA. LO QUE SE PUEDE TRAER

¿Qué se puede traer al regresar a España? Según la mencionada Circular 393, todo viajero con residencia habitual en España que regrese del extranjero podrá traerse las prendas de vestir, los objetos de aseo y uso corriente, así como las alhajas y los efectos reseñados anteriormente cuando hablamos de su salida de España, que hubiesen conducido al salir al extranjero, serán readmitidos libremente siempre que sean usados y correspondan a la condición y clase de los viajeros. Es decir, todos los efectos personales.

Los efectos nuevos que, sin constituir expedición comercial, traigan los viajeros, así como el tabaco, excepto la cantidad en uso, serán importados sin más trámite que el pago de los derechos, siempre que por la cantidad, clase y valor de la mercancía de que se trata, condición de los viajeros y circunstancias que concurren en cada caso, los funcionarios técnicos de Aduanas que intervienen y efectúan los despachos aprecien la procedencia de realizarlo en régimen de viajero. En el supuesto contrario, no podrá llevarse a cabo la importación sin la presentación de la licencia.

Sobre que sea expedición comercial es difícil la precisión, puesto que, según dicen las normas vigentes, la calificación de «expedición comercial» se hará por la Aduana según las circunstancias de naturaleza, condiciones, uso y cantidad de los efectos. Así, no puede considerarse, y de hecho nunca se considera, la expedición comercial cuando se trae poca cantidad de algunos productos, objetos de regalo, libros, algún aparato electro-mecánico, incluso aparatos de radio o magnetofón cuando, por ejemplo, se trate de una unidad. Naturalmente, cuando se trata ya de 10 ó 12 transistores, como en algún caso hemos visto, naturalmente se vería el concepto, y puede ser considerado como expedición comercial y esté sujeto su despacho a la obtención de licencias de importación.

DERECHOS ARANCELARIOS DE LOS ARTICULOS NUEVOS QUE NO CONSTITUYEN EXPEDICION COMERCIAL

Según el artículo 10 del Arancel de Aduanas, a todos los artículos o efectos salvo el tabaco, que se importa en régimen de viajero, y que están sujetos al pago de derechos, se les aplicará un derecho arancelario único del 15 por 100 sobre el valor de la mercancía.

Además de este 15 por 100, los artículos así importados pagarán el 6 por 100 en concepto de Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores, que se calcula sobre la suma del derecho arancelario más el valor de la mercancía ante la Aduana, de tal forma que como mínimo se pagará el 21,90 por 100 del valor que en fac-

tura o cuando ésta no existe o sea falsa sobre la apreciación del valor que el técnico de Aduanas que efectúe el despacho.

Independientemente de estos derechos, si la mercancía a importar está gravada con el Impuesto de Lujo se paga también en la propia Aduana.

Por ejemplo, una radio portátil, que tiene el 15 por 100 en concepto de Impuesto de Lujo, pagará al efectuar el despacho alrededor del 40 por 100 de su valor.

PESETAS Y DIVISAS QUE PUEDE TRAER

Toda persona residente en España no podrá introducir al volver una suma superior a 50.000 pesetas en moneda española. El viajero que traiga más de 50.000 pesetas y lo declare, será objeto de decomiso de la cantidad en exceso. Ahora bien, si no las declara se le iniciará procedimiento a que sigue la Ley de Derechos Monetarios a que da lugar.

Tratándose de divisas extranjeras, será también obligatorio la declaración previa, a fin de que se cambie la cantidad en divisas que se traiga por pesetas.

PIEZAS DE RECAMBIO Y ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL

Si el automóvil tiene una avería y se repara en el país donde ha ocurrido tal avería, las piezas que se hayan sustituido como consecuencia de dicha avería es necesario declararlas ante la Aduana.

Si independientemente de piezas de recambio se traen algunos recambios para el automóvil incorporados al mismo, también deben, por lo menos en teoría, declararse. La Aduana no pondrá ningún inconveniente al despacho de tales piezas o recambio siempre que, repetimos, no constituyan expedición comercial. Los derechos arancelarios que se pagan por las piezas y por los recambios es el 22 por 100 del valor de dichos elementos. (Si los recambios tienen impuesto de lujo habrá que pagar además el impuesto de lujo correspondiente.)

Ojo con los motores. Hace unos años era una práctica habitual el salir al extranjero y cambiar el motor del coche. Si ha sido una avería la que ha causado la necesidad de cambiar el motor del coche, en la Aduana no pondrán ninguna dificultad para despacharlo. Pero habrá que acreditar extremadamente la necesidad de tal cambio. Si se cambia el motor por conveniencia, la importación del motor y, por tanto, del vehículo, no se autoriza. Tendrá que conseguir el titular la licencia de importación y pagar los derechos arancelarios correspondientes a tal importación. Y la licencia de importación para un motor de un automóvil es muy difícil conseguir del Ministerio de Comercio.

Recordaremos, a propósito de los cambios de motores de origen francés, que se da la rara casualidad de que los cambios de motores se conozcan casi automáticamente por las autoridades aduaneras españolas, de tal modo que, con bastante frecuencia, se da el caso de que la Guardia Civil «acierta» con el automóvil que acaba de cambiar el motor.

¿QUE PASA CUANDO LOS EFECTOS QUE SE TRAEN CONSTITUYEN EXPEDICION COMERCIAL?

Cuando se trae alguna mercancía que, a juicio del técnico de Aduanas, constituye expedición comercial la mercancía en cuestión queda depositada en la Aduana hasta que el titular presenta la licencia de importación correspondiente.

La licencia de importación ha de solicitarse del Ministerio de Comercio que la concede fácilmente o no según la mercancía está liberalizada o en otro régimen de comercio distinto.

Así se conceden sin dificultad licencias, por ejemplo, para objetos de arte, cuadros, tallas de marfil, artículos de deporte, antigüedades, tocados, relojes, instrumentos de música, máquinas de afeitar, etc., mercancías todas ellas liberalizadas.

No se conceden licencias de importación para juguetes, magnetófonos, aparatos de radio, armas, etc., en régimen global y bilateral.

Por tanto si se trae una mercancía en tal cantidad que constituye lo que se llama expedición comercial, se podrá o no se podrá importar en función de la obtención de la licencia de importación y ésta, repetimos, será muy difícil de conseguir para las mercancías no liberalizadas. Hay que tener en cuenta también que realmente la persona que sale al extranjero únicamente puede llevar el equivalente a 45.000 pesetas (42.000 en divisas y 3.000 en moneda), y si se adquieren artículos que cuestan más de las 45.000 pesetas pueden surgir también problemas con el Tribunal de Delitos Monetarios.

EL CASO DE LOS TELEVISORES

Hubo unos años que, al no existir producción nacional, se permitía la importación de aparatos televisores por los turistas españoles. Uno por pasaporte, que quedaba reseñado.

Ahora bien, desde hace unos años no se permite en absoluto la importación de aparatos televisores por los turistas españoles. Uno por pasaporte, que quedaba reseñado.

Ahora bien, desde hace unos años no se permite en absoluto la importación de aparatos receptores de TV, aunque estén usados o en las condiciones que se encuentren. Únicamente si se obtienen las licencias de importación será posible despachar estos aparatos. La obtención es poco menos que imposible, puesto que no está liberalizado.

COLOFON

Estas son las normas vigentes generales que regulan la entrada y salida de los españoles. Repetimos, sin embargo, que la tolerancia es máxima y que en muy contadas ocasiones se aplican. Pero por creer conveniente se conozcan cuáles son los derechos y deberes «oficiales» de los turistas españoles es por lo que nos hemos decidido a publicar este resumen.

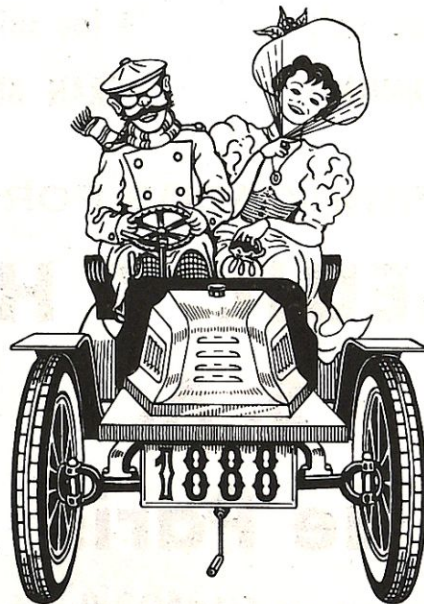
(De «AUTO-REVISTA»).

80 AÑOS de salud y juventud

AHORA

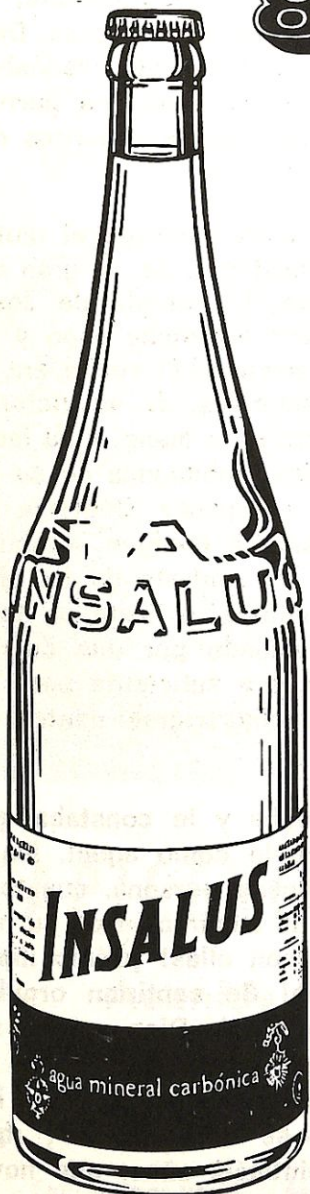


COMO ENTONCES



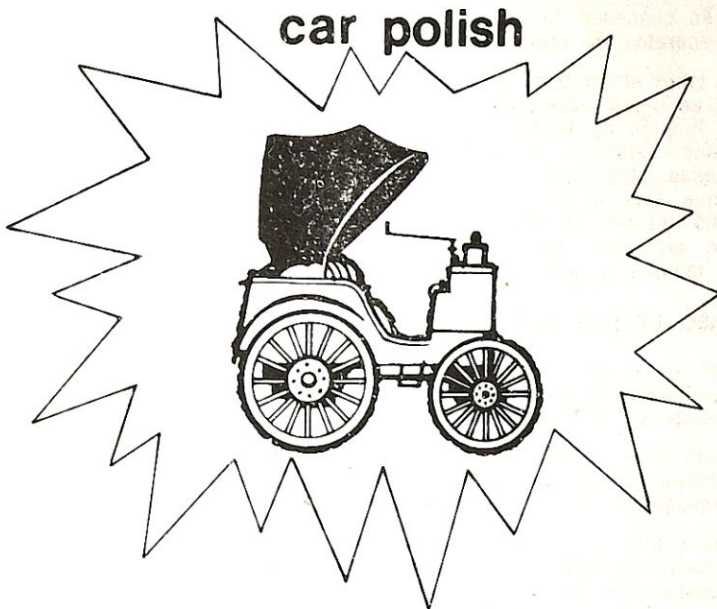
"MANTENGASE JOVEN"

con
el agua
NATURALMENTE PURA



MECANO

car polish



NUEVOS PRODUCTOS PARA
PROFESIONALES
CARROCEROS - PINTORES

DESBASTADOR - ABRILLANTADOR

(Fuerte o normal)

(A las silicanas)

GRAN RENDIMIENTO

GRAN BRILLO

FABRICADOS POR

BISSEUIL Y HUET
S. A.

de París

en su fábrica de

RENTERIA (Guipúzcoa)

Juan de Olazábal, 26

Teléfonos 55237* y 55312*

EL ULTIMO adelantamiento

José estaba contento. José iba satisfecho al volante de su nuevo automóvil. Enfilaba hacia el pueblo, hacia aquel pueblecito entrañable de donde saliera hacía once años. Ciertamente José, de vez en cuando, había visitado el lugar; pero ahora era distinto. Ahora volvía triunfante. Marchó siendo un niño y allá, en la gran ciudad, había conseguido casi cuanto se propuso. En el pueblo no creían demasiado en él. En el pueblo sólo tenían fe ciega en su valía dos personas: su madre y su novia.

José iba pensando en su vida y recordaba cuando, a los quince años, fue a la lejana capital para proseguir sus estudios, para alcanzar la meta que se había fijado él mismo. Jamás hizo partícipe a nadie de sus ambiciones, y salió del pueblo con la bendición del sacerdote que regía la escuela parroquial, entre rezos y llores de su madre y con el abrazo brusco del padre. José sentía mucho que su padre ya no viviese para presenciar su vuelta victoriosa. Le parecía recordar, en medio de las efusiones de la despedida, algo así como una lucecita de escepticismo en los ojos de su padre, y es que José, pese a que ya era un hombre, todavía no había comprendido que los padres deben mostrarse algo escépticos aunque quieran a sus hijos sobre todas las cosas, aunque los admiren en secreto, aunque los tengan por los más inteligentes.

José iba pensando en estas y otras cosas. Recordaba que en el tercer año de la carrera se presentó con un «Biscuter» construido en parte por él mismo. Todo el pueblo lo pasó en grande riéndose del cochecito y, naturalmente, de su propietario. No volvió a utilizarlo para ir a su casa. Desde entonces usó el tren o el autobús. ¡Todavía resonaban dolorosamente en los oídos de José las risas que partían del casino! Las risas de aquellos desocupados señoritos del pueblo.

José pensaba en estas y otras cosas mientras el motor de su nuevo, de su potente, de su moderno, de su gran coche, runruneaba suave y dócilmente. La mirada de José, chispeante de alegría, resbalaba sobre el amplio capó y se perdía a lo lejos, en la despejada carretera. El coche era el símbolo, mejor dicho, uno de los símbolos, de su victoria. Los otros iban guardados en una cartera de mano, a su lado. La cartera era receptáculo de aquellas ambiciones de su infancia que no se había atrevido ni a exponer. Contenía un flamante título de ingeniero. Y guardaba también —fabuloso presente para Elvira, su novia— el contrato de un piso de la Caja de Ahorros, de renta militada, y hasta un talonario de cheques, que aunque respaldado por una cuenta que no daba para muchas correrías, era suficiente para su viaje de bodas. Para la que iba a concertarse dentro de unas horas.

José acababa de estrenar su coche y le constaba que en el pueblo no existía ningún modelo como aquél. Iba a causar sensación. Pero, a fuer de buena persona, cuanto a José le importaba era el contento y la admiración de su madre y de Elvira. ¡Qué paseos daría con ellas! ¡Cómo iba a llevarlas de excursión en excursión! Se sentirían orgullosas, como unas reinas. Ciertamente sólo Dios y José sabían lo que todo aquello le había costado. Las noches de estudio en vela, las clases particulares, la aceptación de los más duros trabajos. Pero, ¡bah! —se decía José—, ¡qué importa lo pasado si uno tiene veintiséis años, una novia bonita y la mejor madre del mundo!

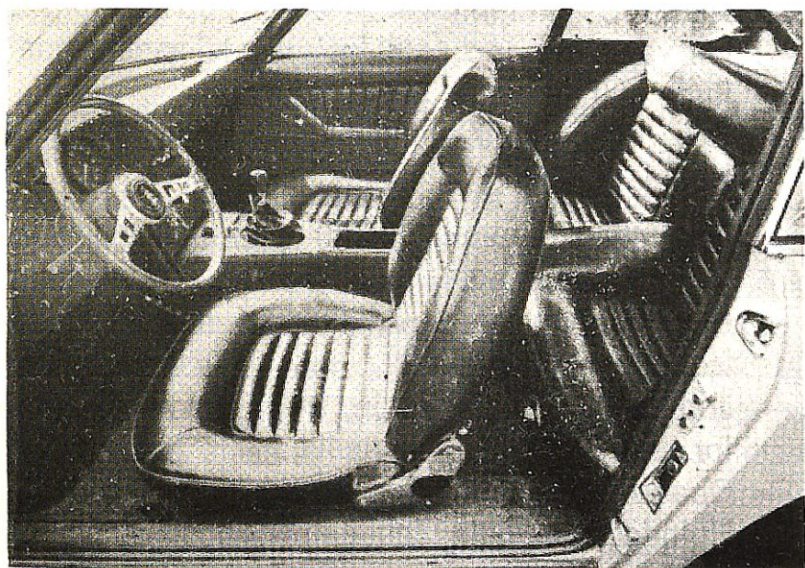
José, que iba a buena marcha, con la lógica impaciencia por abrazar a sus seres queridos, se permitió un descanso. Detuvo el coche, encendió un cigarrillo, salió a desentumecer las piernas, contempló un momento extasiado la línea de su automóvil y, de nuevo ante el volante, le dio otra vez al contacto. José, durante su viaje, iba descubriendo nuevas cualidades al vehículo. A diferencia del «Biscuter» primero y del utilitario que le siguió, era aquél un coche con el que se podían efectuar adelantamientos con menos peligro. Bastaba pisar el acelerador para que en pocos segundos el camión más veloz quedase atrás. Su entusiasmo crecía. Y su impaciencia por ver a Elvira, por abrazar a su madre.

Delante tenía a un nuevo camión. Oprimió ligeramente el acelerador y lo pasó. Y a otro. Y a otro más. De repente se encontró con que estaba adelantando a un camión en una curva sin visibilidad. ¡Dios mío —pensó por un instante—, qué tremenda imprudencia! Si me encontrase ahora con un motorista o con un pequeño coche ocasionaría una catástrofe! Pero, no. Nada de eso ocurrió. Al revolver de la curva no surgió ningún pobre motorista, ningún utilitario conducido por un padre de familia numerosa. Al revolver de la curva —¡cosas de la fatalidad!— llegaba lanzado un camión de tres ejes. Un gigante de dieciséis toneladas. José no pudo evitarlo. La cartera, con sus valiosos documentos, salió como disparada del coche, los papeles se desparramaron y fueron a caer entre unas zarzas donde el sol, con el tiempo, los quemó.

Allá, en el pueblo, sólo a unas decenas de kilómetros, la madre mejor del mundo y la novia bonita, las dos únicas personas que habían creído en José, lo esperaban en vano.

CESAR MORA
(De «La Vanguardia».)

EN 5 MINUTOS VESTIMOS SU COCHE



TAPICERIA SALDIAS

Avenida Felipe IV, núm. 11

SAN SEBASTIAN

Concedemos un 10 %, de descuento a los socios de este Club

P. Bégué

BIARRITZ

10, Avenue Víctor - Hugo

SAN JUAN DE LUZ - 16, Boulevard Thiers

Especialidad en

PORCELANAS DE LIMOGES

Baccarat
CRISTAL

Christofle
ORFEBRE

Daum
CRISTAL

SAINT-LOUIS
CRISTAL

JOSY

BIARRITZ

8, Avenue Víctor Hugo

Christian Dior

Kayser

Valisere

Jerseys y Tricots

Cornuel

Desarbre

Leonard

Tricosa

EN FRANCIA SE PREOCUPAN POR LA ALIMENTACION DEL CONDUCTOR

¿Que se ha hecho en ESPAÑA al respecto?

La campaña del Instituto Francés de Sanidad, desarrollada sin regatear medios, se intensificó al máximo, naturalmente, durante la época estival en un decidido empeño encaminado a disminuir en lo posible el número de accidentes. Colaboraron activamente en esta humanitaria labor dos mil establecimientos afiliados a la Unión Nacional de Restaurantes, en los que se servían, por un módico precio, siete tipos de menú idóneos para el automovilistas. Estos dos mil restaurantes y paradores estaban situados, como es fácil suponer, en las carreteras más transitadas.

El éxito de la campaña fue rotundo a pesar que, como es sabido, el francés medio gusta de la mesa abundante y de los platos contundentes. El llamativo cartel «Dejeunez Sport» fue, no obstante, una llamada a la prudencia a la que supieron responder adecuadamente los conductores de nuestro vecino país.

SIETE MENUS

Veamos los siete tipos de menú que se ofrecían al público:

1. — Aceitunas verdes, 30 gramos (60 calorías).
— Pescado cocido, 150 gramos (140 calorías).
— Manzana al horno con mantequilla, 150 gramos (135 calorías).
— Queso, 30 gramos (125 calorías).
— Uva, 150 gramos (120 calorías).
— Un vaso de vino (100 calorías).
— Pan, 100 gramos (250 calorías).
— Aceite y mantequilla, 25 gramos (225 calorías).
2. — Rábanos, 100 gramos (20 calorías).
— Bistec a la plancha, 125 gramos (205 calorías).

- Coles de Bruselas, 200 gramos (65 calorías).
— Queso, 30 gramos (125 calorías).
— Cerezas, 150 gramos (75 calorías).
— Un vaso de vino (100 calorías).
— Pan, 100 gramos (250 calorías).
— Aceite y mantequilla, 125 gramos (225 calorías).
3. — Champiñones a la plancha, 100 gramos (30 calorías).
— Ensalada variada, 125 gramos (210 calorías).
— Legumbres a la jardinera, 200 gramos (100 calorías).
— Queso, 30 gramos (125 calorías).
— Albaricoques, 150 gramos (75 calorías).
— Un vaso de vino (100 calorías).
— Pan, 100 gramos (250 calorías).
— Aceite y mantequilla, 25 gramos (225 calorías).
4. — Zanahorias al limón, 100 gramos (45 calorías).
— Pollo guisado, 150 gramos (220 calorías).
— Guisantes, 150 gramos (75 calorías).
— Queso, 30 gramos (125 calorías).
— Macedonia de frutas, 150 gramos (75 calorías).
— Un vaso de vino (100 calorías).
— Pan, 100 gramos (250 calorías).
— Aceite y mantequilla, 25 gramos (225 calorías).
5. — Ensalada de pepino, 100 gramos (15 calorías).
— Costillas de cordero, 125 gramos (210 calorías).
— Judías verdes al limón, 200 gramos (80 calorías).
— Queso, 30 gramos (125 calorías).
— Helado, una bola (90 calorías).
— Un vaso de vino (100 calorías).
— Pan, 100 gramos (250 calorías).
— Aceite y mantequilla, 25 gramos (225 calorías).
6. — Ensalada de tomate, 150 gramos (25 calorías).
— Milanesa de buey, 125 gramos (215 calorías).
— Zanahoria cocida, 200 gramos (85 calorías).
— Queso, 30 gramos (125 calorías).

- Ciruelas cocidas, 50 gramos (250 calorías).
 - Un vaso de vino (100 calorías).
 - Pan, 100 gramos (250 calorías).
 - Aceite y mantequilla, 25 gramos (225 calorías).
7. — Ensalada rusa, 100 gramos (40 calorías).
- Huevos fritos, dos (160 calorías).
 - Champiñones a la crema, 25 gramos (75 calorías).
 - Queso, 30 gramos (125 calorías).
 - Plátano, uno (95 calorías).
 - Un vaso de vino (100 calorías).
 - Pan, 100 gramos (250 calorías).
 - Aceite y mantequilla, 25 gramos (225 calorías).

Ni qué decir tiene que los siete menús que acabamos de mencionar responden a un denominador común: exclusión de café y alcohol —un vaso de vino resulta totalmente inocuo para un adulto perfectamente equilibrado— y supresión absoluta de alimentos indigestos, grasos o excesivamente contundentes.

Puede decirse, sin lugar a dudas, que los menús cuidadosamente elaborados por el Instituto Francés de Sanidad están concebidos en forma opuesta a lo que los franceses medios eligen normalmente para una comida campestre o seleccionan de la carta de un restaurante.

LO QUE NECESITA EL CONDUCTOR

El conductor sentado al volante requiere, para el normal funcionamiento de su organismo, una fuente de energías que le permita mantener en un mismo nivel su actividad física, psíquica e intelectual. Esta energía proviene, claro está, de los alimentos que ingiere, los cuales deben estar perfectamente equilibrados.

—Calorías suficientes (de 1.000 a 1.500); alimentos animales básicos (carne, pollo y pescado) que proporcionen energía suficiente; líquidos (materias grasas: aceite y mantequilla); glúcidos (azúcar y almidón); minerales varios (calcio del queso); fósforo (abundante en la mayor parte de los alimentos); hierro (legumbres y frutas); vitaminas y celulosas (indispensable para que el bolo alimenticio circule sin esfuerzo por los intestinos).

La campaña promovida por el Instituto Francés de Sanidad, debida en gran parte al doctor Duchene, sigue vigente en algunos restaurantes y paradores de nuestro vecino país, pero, por encima de todo, sirvió de base para educar al conductor francés en materia tan importante.

UNA OPORTUNIDAD PARA INFORMACION Y TURISMO

En España nada se ha hecho hasta ahora en tal sentido. Los conductores no profesionales que via-

jan o dedican sus fines de semana a la excursión en coche, siguen eligiendo su menú en carretera como si tras la sobremesa tuvieran que descansar, en cómoda siesta, o ir a un espectáculo. Y, quiérase o no, conducir hoy en día no es una mera distracción, sino una actividad que exige equilibrio psíquico, mente despejada y rápidos reflejos.

Acaso el Ministerio de Información y Turismo sea el Departamento llamado, en España, para promover una campaña similar a la que en su día se implantó en Francia. No se trata, ni mucho menos, de obligar a los restaurantes a servir menús determinados. Es aconsejable, por el contrario, confeccionar una lista de menús a precio módico que los restaurantes situados cerca de las carreteras puedan adoptar si así lo desean. A cambio, el Ministerio podría, por ejemplo, permitir a los restaurantes la exhibición de carteles llamativos en los que se indicara su activa adhesión a la campaña. Incluso, si fuera posible, desgravar de impuestos y porcentajes este tipo de consumiciones. Porque, al fin y al cabo, más rinde económicamente en impuestos un conductor vivo —que produce y consume— que un simple 10 ó 20 por ciento sobre un importe de 100 ó 200 pesetas en concepto de impuestos directos.

Enrique FAFIAN
(De la Vanguardia)

SERVICIOS:

TALLERES AMARA



SERVICIO

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

Talleres y Oficinas:

Calle Amara, 26

Teléfono 22239

SAN SEBASTIAN



NOVEDAD FRANCESA

Cuando el R-4 hizo su aparición en 1961, suscitó bastante interés y tuvo un buen punto de partida. Desgraciadamente para este coche, los primeros usuarios comprobaron, sobre todo en los modelos de 1962, que el vehículo presentaba algunos inconvenientes graves, sobre todo la transmisión a las ruedas delanteras: los neumáticos de éstas se gastaban anormalmente. Las ventas del R-4 se resintieron durante algún tiempo, sobre todo en 1964, y el estado mayor de Billancourt tuvo inquietudes respecto al porvenir de un automóvil sobre el que se habían puesto las mejores esperanzas. Creyendo que habían apuntado un poco bajo, la Renault preparó otro modelo que superara al R-4, modelo concebido con el mismo espíritu que este automóvil, pero dotado de un motor de más caballos y de una carrocería más grande. Este automóvil es el R-6, que ya conocen fotográficamente nuestros lectores, y que será presentado en el próximo Salón de París. Después de remontar los baches que hemos señalado anteriormente, el Renault-4 recuperó su posición en el mercado francés, y hoy día, en lo que a ventas se refiere, va a la cabeza de todas las marcas, y entre los automóviles importados en Alemania también se encuentra en posición privilegiada.

Cuando se va a lanzar el R-6, la firma francesa está pensando en 1.500.000 usuarios del R-4 de los muchos que están dispuestos, siguiendo una tendencia tradicional, a orientarse hacia un automóvil mayor.

De otra parte, el usuario que utilice el R-6 no se extrañará de este vehículo, ya que también es una tracción delantera y de carácter semiutilitario. Más aún, la plataforma del R-4 se utiliza en el R-6. Además, las dimensiones del nuevo modelo no exceden gran cosa del Renault-4. Creemos que las dimensiones son: longitud, 3,90 (contra 3,65); ancho, 1,50 (contra 1,48); alto, 1,48 (contra 1,53). La habitabilidad del R-6 será ligeramente superior a la del Renault-4 actual.

En el aspecto mecánico, aunque la concepción es análoga, el R-6 lleva el motor de 845 c.c. (58 por 80) del Dauphine Gordini. Este motor desarrolla 38 CV. SAE, a 5.500 revoluciones por minuto, contra 37 CV., a 4.700 r.p.m., del Renault-4. El par máximo es de 5,9 mkg., a 3.300 revoluciones por minuto, contra 5,1 mkg. a 2.600 r.p.m., sobre el Renault-4. La potencia disponible se encuentra así sensiblemente aumentada, sin que el peso del conjunto se haya aumentado mucho. La velocidad máxima pasa de menos de 115 kilómetros por hora a unos 125, y las aceleraciones se han mejorado.

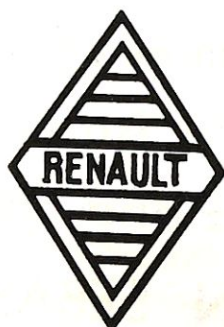
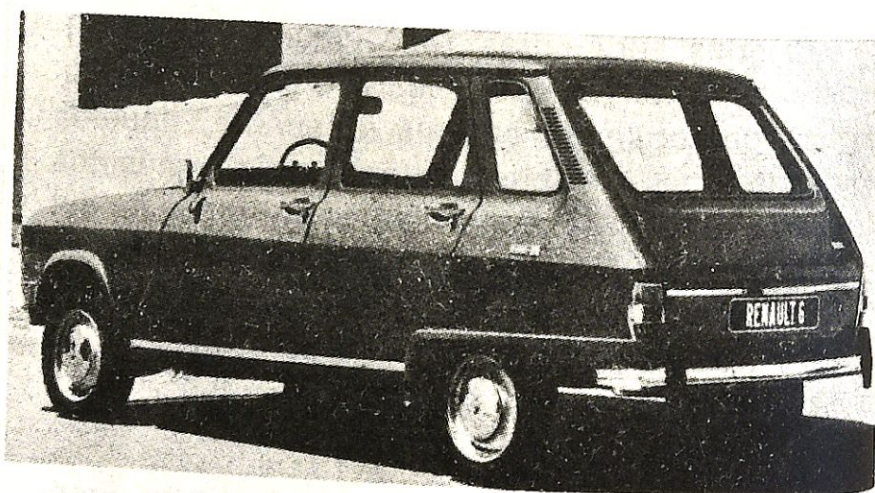
Ignoramos, naturalmente, el consumo del Renault-6; no sabemos exactamente cuál será. En este aspecto, las indicaciones facilitadas por el fabricante deben ser acogidas con reserva. ¿No dijo Renault que el Renault-4 consumía 5,5 litros, y esta cifra la llevaba colocada como propaganda en la luna trasera? En realidad, es muy difícil bajar de seis litros andando a una marcha

medurada. Dicho esto, es muy posible que los usuarios del Renault-6 registren alguna sorpresa.

Si el R-6 está derivado del R-4, su silueta se aproxima a la del R-16. Indudablemente, Renault considera este automóvil como un modelo a imitar, si bien es cierto que la parte trasera del mismo sigue suscitando grandes reservas, sobre todo por parte del público femenino. Si las carrocerías de cinco puertas ofrecen un interés práctico evidente, hemos de reconocer que todavía no han encontrado un verdadero estilista.

En el activo de este automóvil, de inmediato lanzamiento, se cuenta una superficie acristalada superior a la del Renault-4, un parabrisas más alto y curvado y lunas descendentes. La palanca de cambios (cuatro velocidades sincronizadas) está dispuesta sobre el tablero. También, como el Renault-16, lleva dos frenos de disco en la delantera y de tambor en la trasera. Las ruedas tienen un diámetro de 330 cm., como en el Renault-4, pero los neumáticos son más gruesos: 145 mm., en lugar de los 135 mm. Es necesario precisar que este automóvil lleva cuatro ruedas independientes, con suspensión por barra de torsión. La estabilidad durante la marcha y la suspensión del Renault-6 deberán ser tan eficaces como las del Renault-4 y el R-16. Esperamos que en el aspecto de la insonorización, el constructor, que no ha hecho nada en el R-4, se mostrará un poco más espléndido en este nuevo automóvil. Deseamos igualmente que el acabado interior sea menos ascético que el del R-4. Las correderas de los asientos delanteros también serán más prácticas las del R-4.

El precio del Renault-6 no se ha fijado todavía, pero deberá estar próximo a los 7.800 francos (110.000 pesetas).



RENAULT 6

Firestone

triunfa en: **GRAN PREMIO DE MONACO**

(Campeonato del Mundo)

1.º GRAHAM HILL - "Lotus-Ford"

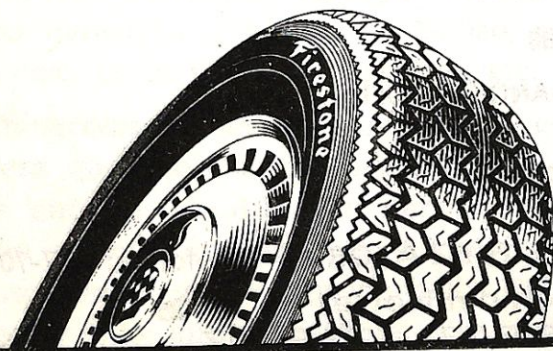
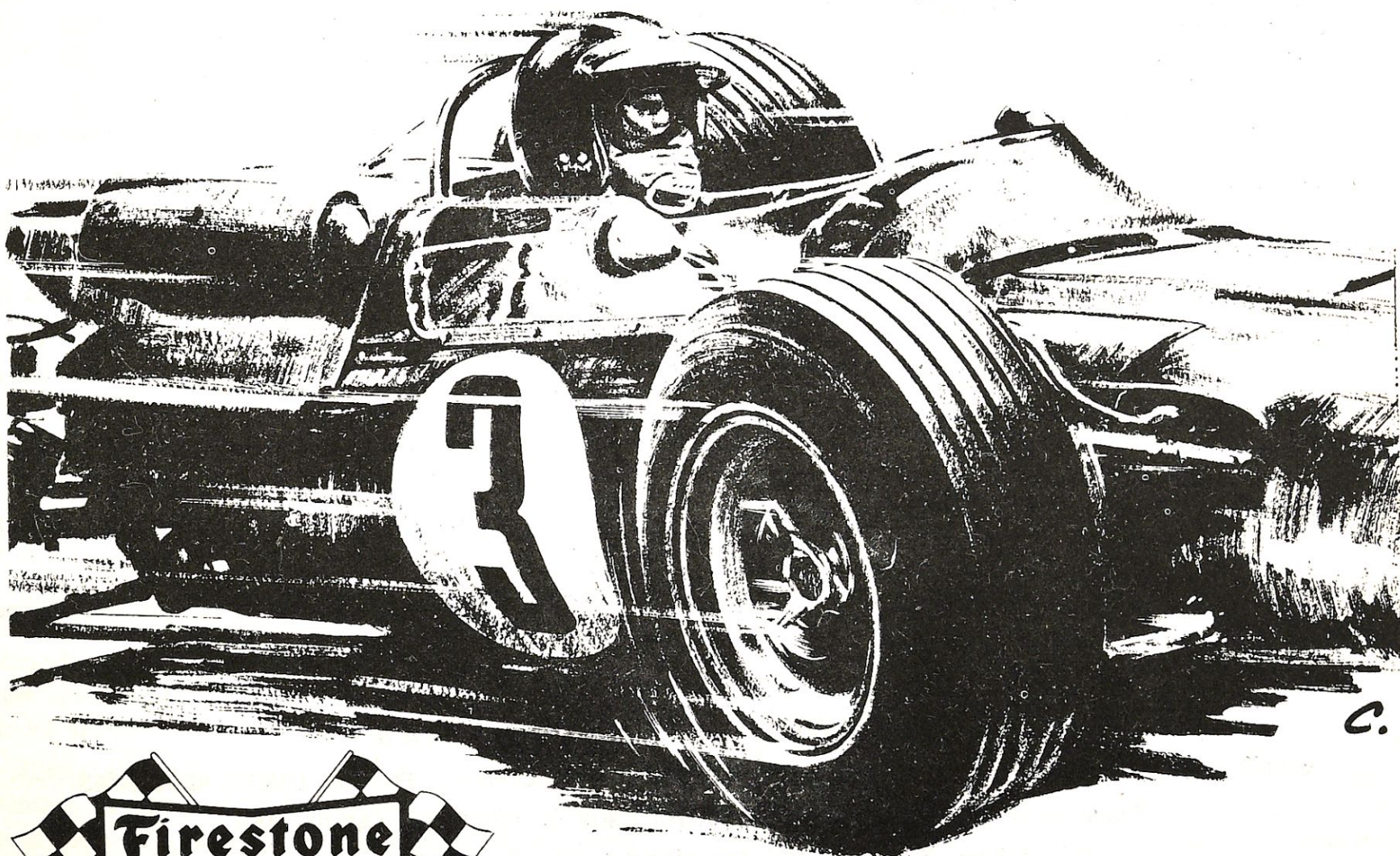
a 125'238 k.p.h. (récord de la prueba)

GRAN PREMIO DE FRANCIA

(Campeonato del Mundo)

1.º JACKYE ICKX - "Ferrari"

a 161'662 k.p.h.



Los triunfos de Firestone en la dura experiencia de las carreras han cimentado su posición de líder en la industria de neumáticos.

Porque cuando un neumático es bueno para las carreras es bueno para usted. Por eso, para automóviles modernos y deportivos, Firestone recomienda la nueva cubierta Sport-200 Alta Velocidad.

/ UN NEUMATICO CON CASTA DE CARRERAS!



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

AGENTES OFICIALES, ENTRE OTROS, PARA LOS SIGUIENTES CONGRESOS, CONFERENCIAS Y EXPOSICIONES:

- **New York**, 1 al 14 septiembre: 8.º Congreso Internacional de la Asociación Internacional para Puentes e Ingeniería Estructural.
- **Londres**, 15 al 19 septiembre: 9.ª Conferencia Internacional de Audiología.
- **Bruselas**, 16 al 21 septiembre: Asamblea General de la Federación Int. de las Industrias Textiles Algodoneras.
- **Marrakech**, 23 al 27 septiembre: 6.º Congreso Int. de la Policía de Tráfico.
- **Montevideo**, 7 al 11 de octubre: 22.º Congreso de la Asociación Fiscal Internacional.
- **New York**, 13 al 19 octubre: Congreso de la Federación Int. Astronáutica.
- **Londres**, 1 al 11 enero 69: Exposición Internacional de embarcaciones.
- **Londres**, 11 al 17 mayo 69: 38.º Congreso de la Unión Int. de Transportes Públicos.
- **Londres**, 27 julio al 2 de agosto 69: 19.º Congreso Int. de Psicología.
- **New York**, 20 al 27 septiembre 69: 9.º Congreso Int. de Neurología.
- **París**, 13 al 14 noviembre 68: VIIª Conferencia Técnica de la Federación Int. de los Editores de Periódicos.
- **Oeiras**, 15 al 19 octubre 68: 6.º Congreso Mundial de los Fertilizantes.
- **Viena**, 3 al 4 octubre 68: Consejo de las Federaciones Comerciales de Europa.

VACACIONES EN CANARIAS

VIAJES INDIVIDUALES EN COLABORACION CON LA COMPAÑIA «IBERIA» Y EN SUS LINEAS REGULARES

Estancias en PUERTO DE LA CRUZ, SANTA CRUZ DE TENERIFE y LAS PALMAS

Salidas: Todos los días. Duración del viaje: De 7 a 21 días

SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL - TOKIO

1 al 10 de noviembre de 1968

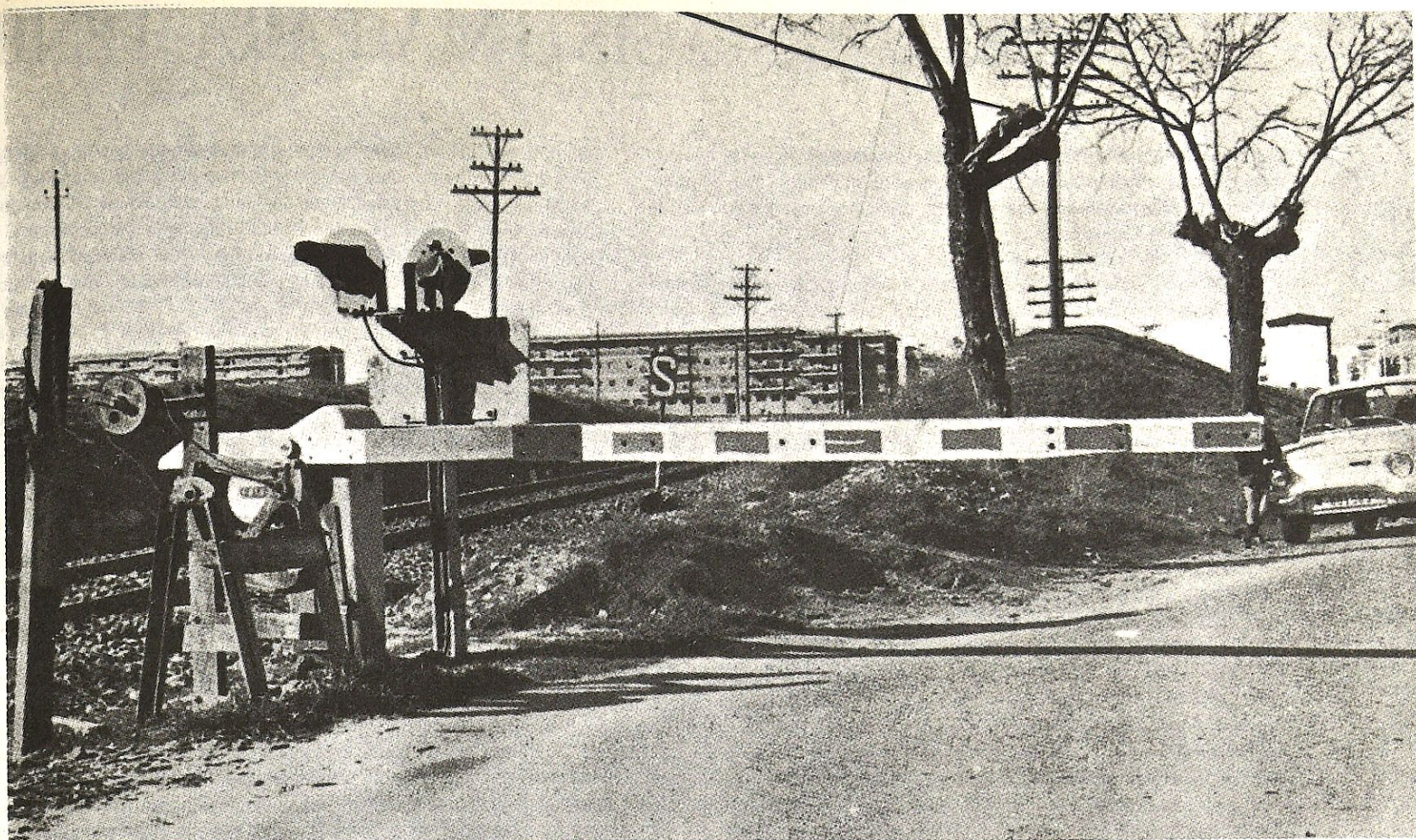
Ida por la RUTA POLAR - Regreso por HONG-KONG, BANGKOK, DELI y AGRA

INFORMES E INSCRIPCIONES:

SAN SEBASTIAN

c/ MIRAMAR, 3 - Teléfonos: 12-0-13, 13-1-66 y 23-9-94 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLI) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)
BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - EIBAR - ZARAUZ



SEMIBARRERAS AUTOMÁTICAS DE PASOS A NIVEL

La intensidad de circulaciones en los pasos a nivel en España se va acercando más y más a niveles europeos a medida que nuestro parque automóvil y la frecuencia de circulaciones ferroviarias aumenta.

Por otro lado, los niveles salariales suben y la mano de obra escasea, haciendo cada vez más dificultosa la guardería de los pasos.

Ambas cosas obligan a buscar soluciones que ya se han puesto en práctica hace muchos años en países extranjeros y a ello se debe la orden de 26 de enero de 1968, que autoriza el uso de semibarreras automáticas en los pasos a nivel.

Hasta ahora, y en virtud de la orden de 30 de diciembre de 1967, el intervalo necesario entre el cierre de la barrera y el paso del tren era de cinco minutos, pero este intervalo obligaba a mantener en lugares próximos a las ciudades y estaciones los pasos cerrados más tiempo que abiertos, con el consiguiente trastorno para la circulación. Ejemplo de ello tenemos en la zona industrial alrededor de Bilbao, en Barcelona, en el paso de la Florida en Madrid, etc.

La semibarrera automática, en esencia, consiste en una barrera que cubre aproximadamente la mitad de la vía de automóviles del lado derecho, permitiendo así que un vehículo que esté en el paso al comenzar el descenso de la barrera puede salir sin dificultad ni estorbo, y ello mismo permite que la barrera se

pueda situar perpendicularmente a la carretera y lo más próximo a la vía que permita el gálibo ferroviario.

El sistema de aviso al paso de la llegada del tren debe ser tal que permita un intervalo determinado entre la caída de la barrera y el paso del tren más rápido que circule por el punto de que se trate. Este intervalo suele ser de 25 a 30 segundos. Para ello pueden ser utilizados pedales de aviso, circuitos de vía y cuantos medios puedan ser homologados.

La UIC tiene ya hace tiempo aceptados unos cuantos sistemas de barrera y todos ellos tienen, como característica común, el que cualquier avería que se produzca lleve aparejado el cierre del paso por caída de la barrera. Usualmente existe un teléfono de socorro conectado con la estación más próxima, para que el primer automovilista que llegue al paso y vea una anomalía pueda comunicarlo a dicha estación y las brigadas de conservación puedan proceder a la reparación de la barrera.

Asimismo, el aviso de llegada del tren pone en marcha un sistema óptico y otro acústico de aviso a los usuarios de la carretera, variando algo estos sistemas según los países de que se trate y sus reglamentaciones de tráfico.

En España ya hace varios años que algunas de estas semibarreras están funcionando a título de ensayo y con resultado satisfactorio, tanto para el ferrocarril como para la carretera.

LEASING

UN MODERNO SISTEMA PARA TENER

El Leasing. No sabemos si es por tratarse de una palabra extranjera, pero la realidad es que parece que no acaba de comprenderse claramente el significado de este nuevo sistema de utilización del automóvil.

El término que más se asemeja al «leasing» es el de arriendo, aunque tampoco sea completamente idéntico. Estamos acostumbrados al arriendo de los locales de negocio o a las viviendas y el «leasing», y el arriendo se asemeja en que la persona que arrienda puede disponer del bien como si fuera propio, mediante el pago de una cantidad fija mensual y sin que en ningún momento el arrendatario adquiera derecho alguno sobre la propiedad. Se diferencian en que así como en los locales el contrato es siempre sobre el mismo inmueble, que cada vez se va haciendo más viejo, en el «leasing» de automóviles cada período predeterminado de tiempo el particular tiene derecho a que, sin alterar el precio mensual, se le sustituya el vehículo por otro nuevo. Si así lo desea puede seguir disfrutando del anterior, pero entonces la cantidad a satisfacer mensualmente sufre una notable reducción para compensarle de que ya no es un vehículo nuevo. Se asemejan en que el propietario interviene en la conservación y mantenimiento del bien en perfectas condiciones de utilización, pero se diferencian en que así como en los locales el arrendatario tiene que soportar las molestias de las obras que se realicen, en el «leasing» el particular, si la reparación dura más de cuarenta y ocho horas, recibe otro vehículo exactamente igual.

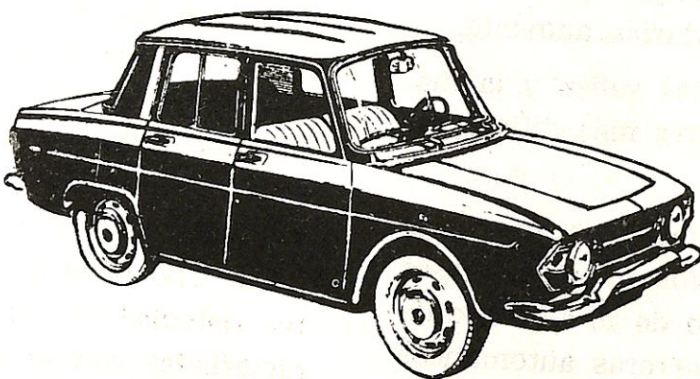
Al alquiler sin chófer se parece en que se disfruta del vehículo como si fuera propio, sin adquirir derechos sobre la propiedad, pero se diferencia en el precio y en el plazo de utilización, ya que el alquiler sin chófer está previsto para cubrir una necesidad momentánea y temporal, en tanto que el sistema de «leasing» es más duradero y está pensado para cubrir la «necesidad permanente» de vehículo que pueda sentir una persona determinada. El

alquiler sin chófer suele contar el plazo de utilización y el precio por días, en tanto que el «leasing» lo hace por meses o años. En el alquiler, el precio suele ser tanto por día y un máximo de determinado número de kilómetros, pagando el exceso, en tanto que el «leasing» establece una cantidad fija mensual, cualquiera que sea la utilización, más o menos intensiva, que el contratante haga del vehículo.

El alquiler sin chófer y el «leasing» son formas completamente de un mismo deseo de cubrir la necesidad de las personas de disponer de un medio de desplazamiento sin obligación de adquirirlo, y prueba de ello es que normalmente las mismas empresas que practican el «leasing» operan igualmente con el alquiler sin chófer, siendo, por el contrario, totalmente distintas las personas o empresas que utilizan uno u otro sistema. El alquiler sin chófer lo suelen utilizar personas que poseen ya un vehículo, pero que por una causa concreta no pueden disponer de él en un momento o durante un período determinado o que en casos concretos precisan de un automóvil de características diferentes al suyo propio. En cambio, el «leasing» se destina a personas que no disponen de vehículo propio y que, sin embargo, desean tener uno constantemente a su disposición.

Del alquiler con opción se diferencia el «leasing» incluso por motivos de concepto. El «leasing» está ideado para sustituir a la compra y para que puedan disponer de automóvil personas o empresas que no desean realizar —no que no puedan— la inversión que supone la compra. Esto no quiere decir que a las empresas que se dedican a «leasing» les esté prohibido la venta de sus vehículos. En absoluto, tienen entera libertad para operar con sus automóviles como mejor les parezca, e incluso llegan a aceptar un cierto compromiso de vender el vehículo al cliente si éste así lo desea. Sin embargo, no suelen hacerlo voluntariamente porque la base de su negocio no es la comercialización de automóviles, sino la comercialización de los servicios del automóvil. No

RENAULT 10



1108 CC

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

F. ALBERDI, S. A.

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

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**

COCHE PAGANDO UNA CANTIDAD MENSUAL

se han montado para vender y distribuir vehículos, sino para cubrir la necesidad de transporte del particular.

En principio, no debe intentar utilizar un automóvil de «leasing» quien no haya superado el sentido de la propiedad, quien no esté convencido de que el automóvil es un elemento de trabajo y que para utilizarlo con toda intensidad no es preciso tener la propiedad legal del mismo. Por eso, aunque nada se opone a que el «leasing» se convierta en alquiler con opción, lo cierto es que «compra» y «leasing» son dos términos que no deben juntarse, aunque a veces haya de hacerse para dar satisfacción al cliente.

Compra a plazos. Como acabamos de decir, en los automóviles, el «leasing» se convierte en alquiler CMFW SHRD LETAOIN ETAOI NETAOIN «leasing» no está previsto para transferir la propiedad del vehículo. Se puede hablar hasta cierto punto de arriendo o de alquiler, pero no de compra o venta. En el «leasing» se paga una cantidad fija mensual como en la compra a plazos, pero no hay entrega inicial alguna. En la compra a plazos se fracciona el precio del vehículo y se va pagando la propiedad del mismo. En el «leasing» se paga únicamente la utilización del automóvil, el servicio que el cliente recibe al poder disponer libremente de un automóvil.

Resulta así que el «leasing» es una especie de arriendo de automóviles, pero con la particularidad de que cada un determinado tiempo (normalmente dos años) se renueva el vehículo y se sustituye por otro modelo nuevo, sin alterar en absoluto el precio mensual pactado. Pero como el procedimiento está ideado para prestar el servicio de transporte al cliente, este precio mensual puede ser diferente, no sólo para cada modelo de vehículo, sino según las características del servicio que el particular precisa. Por eso normalmente las empresas dedicadas a esta actividad tienen unos precios orientativos para cada tipo de vehículo y, el definitivo, se fija de común acuerdo con el cliente y según los servicios que éste quiera recibir. Nos referimos a que hay clientes que prefieren no tenerse que ocupar ni de reparaciones ni de conservación ni de engrases, etc., y la empresa se hace cargo de ellos de modo que el cliente tenga siempre y en cualquier momento el automóvil a su disposición. También, como es lógico, el precio puede variar según que el cliente, por su profesión, vaya a hacer un uso más o menos intensivo del

vehículo, pues no resultaría lógico que pagara lo mismo una persona que normalmente recorre 10.000 ó 15.000 kilómetros al año que otra que desgasta y avejenta el vehículo por un equivalente de 100.000 kilómetros anuales.

Ahora bien, una vez fijada, de común acuerdo, la cantidad mensual que quede estipulada en el contrato inicial, ésta ya no se altera.

Como puede apreciarse, el procedimiento «leasing» tiene una serie de ventajas, pero no sustituye ni desplaza a los otros sistemas. Más bien es complementario de ellos y está destinado a personas o entidades a quienes no les interesa tener dinero inmovilizado en la adquisición de un vehículo, ni quieren preocuparse por los problemas que plantea siempre la venta del automóvil ya gastado y la compra de uno nuevo.

Por eso, y en primer término, a quienes más puede interesar el «leasing» es a las empresas que convierten así en factor fijo de sus contabilidades un elemento variable. Las sociedades que compran automóviles para uso de su personal directivo o de sus empleados se ven forzadas a hacer una inversión fuerte y unas amortizaciones anuales exponiéndose a equivocarse por exceso o por defecto. Invertir en automóviles es sustraer liquidez a la empresa y colocarlo en los bienes que no son típicamente productivos ni homogéneos con la actividad industrial de la entidad. Una flota de diez vehículos supone una inversión media de un millón de pesetas y una pérdida segura, pero indeterminada hasta que no se renueve esa flota. Con el «leasing» se suprime la inversión, desaparece la incertidumbre, se ahorra personal contable y no se obliga a la empresa a comprar y vender automóviles, sustituyendo todo ello por el pago de una cantidad fija mensual.

Pero también a los particulares les puede convenir este procedimiento, especialmente cuando el automóvil es imprescindible para la realización del propio trabajo y los ingresos dependen de la utilización del vehículo. Igualmente a quienes prefieran renovar el automóvil cada dos años, sin preocuparse por buscar comprador para el modelo anticuado. En general, a todos los que quieran convertir la utilización del vehículo en un gasto fijo mensual, sin más inquietudes ni problemas.

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: Mindanao



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

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

Usted no puede
DOBLAR
así
su visión



Pero sí puede **DOBLAR** su capital con el **AHORRO-SEGURO DE VIDA**
del **BANCO DE VIZCAYA**

Así que yo voy al BANCO DE VIZCAYA abro una LIBRETA DE AHORRO-SEGURO DE VIDA, y puedo **doblar** mi capital...?

Efectivamente. Mediante el pago de una pequeña prima, inferior a los intereses, estará cubierto por un Seguro de Vida a favor de la persona que usted designe y por un **importe igual al que tenga en la Libreta.**

¿Y puedo disponer de mi dinero?

Lo mismo que en una libreta normal. Y también recibirá los intereses máximos legales.

Solicite información más detallada en el BANCO DE VIZCAYA.

BANCO DE VIZCAYA EL BANCO QUE SIRVE A TODOS

EN TORNO AL AUTOMOVIL DEL FUTURO

UN DISEÑADOR ALEMAN PROYECTA UNA CARROCERIA DE 20 PIEZAS

¿Qué aspecto tendrá el automóvil del futuro? Los proyectistas y los responsables de la organización del tráfico están de acuerdo en que no puede producirse una revolución repentina en el sector automovilístico, si bien será posible un perfeccionamiento del automóvil tanto desde el punto de vista externo como interno. Ahora bien, para hacer que los automóviles sean más cómodos, más rápidos, más seguros, más estables y más baratos tendrán que buscarse nuevas soluciones.

Los técnicos afirman que la chapa de acero de las carrocerías no puede ser moldeada, estirada, curvada, soldada, atornillada y remachada con mayor perfección que actualmente. Por eso, el conocido diseñador alemán de automóviles Henner Werner ha creado un nuevo automóvil que podrá, sin duda, moverse por las carreteras. Para ello, ha tomado como base el chasis de un BMW 1.600, limitándose únicamente a cambiar de carrocería. Werner cree que el automóvil de mañana no tendrá la carrocería de chapa, sino de plástico, y se ha servido de los avances más recientes en la construcción de aviones y en la industria de plásticos.

Werner cree que ni el motor ni el chasis podrán experimentar mejoras revolucionarias. Por eso, se ha concentrado en la carrocería, a la que corresponde, además, la mitad de los costes de producción de un automóvil. Ello se debe a que, incluso, la carrocería de acero más moderna está integrada por más de doscientas piezas, que tienen que ser soldadas o atornilladas, lo que requiere un trabajo de precisión.

El material ideal sería el plástico reforzado con fibras de vidrio; concretamente, resinas de poliestireno mezcladas con millones de fibras de vidrio. Pese a que cada una de dichas fibras no tiene más que un grosor de una centésima de milímetro, posee tal resistencia que puede compararse con los valores de los mejores aceros de herramienta.

La carrocería del automóvil de plástico de Werner consta de unas veinte piezas.

El plástico es también un material muy sufrido, pudiendo repararse fácilmente los desperfectos en caso de accidente. Incluso hay plásticos que recu-

peran por sí mismos su forma original cuando han sufrido pequeñas deformaciones. Las piezas rotas de la carrocería pueden serrarse fácilmente y ser sustituidas por otras nuevas.

Tanto en América como en Europa se han construido ya carrocerías de plástico, pero lo único que se ha hecho es cambiar el material, es decir, sustituir ciertas piezas de chapa de acero por otras de plástico, no experimentando modificación la carrocería en sí. El proyecto de Werner no prevé más que dos piezas principales, una superior y otra inferior, que forman el esqueleto sustentador de la carrocería. Un panel transversal en el que está montado el tablero de instrumentos o salpicadero refuerza la parte anterior de la caravana e incrementa el carácter celular del interior del automóvil. Las tradicionales aletas desaparecen. Los parachoques están constituidos por rodetes de caucho llenos de aire a presión. Estos rodetes van de una abertura a otra de las ruedas y limitan directamente con el capó y la puerta trasera. Además de no abollarse, reparten con gran elasticidad los choques menos fuertes del chasis del vehículo.



Pablo Zubiaurre

Agencia Oficial B M C inglesa

MORRIS



WOLSELEY

Riley

ESPECIALIDAD AUTHI

TRANSFORMACIONES TAURUS

TERCIO MONTEJURRA, 4

TELEFONO 17871

SAN SEBASTIAN

CASA DEL TURISTA

ARTICULOS DE VIAJE

Legazpi, 6

SAN SEBASTIAN

LISTA DE PRECIOS DE VEHICULOS Y MOTORES DE FABRICACION NACIONAL

TURISMOS

	Pesetas
CITROEN 2 VC, Berlina AZL	68.950
CITROEN Azam-6	86.000
DODGE DART, Standard	205.000
M. G., 1100	153.600
MORRIS 1100	125.000
RENAULT «R-4» normal	80.800
RENAULT «R-4» Super	88.800
RENAULT-8	102.900
RENAULT-10	114.900
RENAULT Alpine-cabriolet	155.000
SEAT, Berlina «600-D»	63.000
SEAT, descapotable «600-D»	68.000
SEAT, «850»	80.000
SEAT, «1.500»	136.000
SEAT, «1.500», familiar	162.000
SEAT, «124»	118.000
SIMCA 1000 normal	95.000
SIMCA 1000, gran lujo	105.000

VEHICULOS INDUSTRIALES

AUSTIN-SAVA, A-504 chasis con cabina	365.000
AVIA - «1.500». Chasis-cabina	195.700
AVIA - «2.500». Chasis-cabina	199.700
AVIA - «3.500». Chasis-cabina (corta)	212.000
AVIA - «2500». Microbús	375.000
BABCOCK, camión, con cabina, 4 Tm.	270.000
BARREIROS. «Saeta 75», norma	349.500
BARREIROS. «Super Azor», camión 10 Tm.	497.000
BARREIROS. «Saeta 75», largo	352.850
BORGWARD, camión con caja de carga (metál.)	243.700
BORGWARD, furgoneta	260.100
BORGWARD, microbús, 15 plazas	332.800
CITROEN, furgoneta. 2 CV - AZU	74.450
CITROEN, furgoneta. 2 CV - AKA	87.000
COMMER, furgón	234.850

	Pesetas
D.K.W., furgón metálico	132.000
D.K.W., Combi I	135.000
D.K.W., Combi II	140.000
D.K.W., Microbús, 11 plazas	180.000
EBRO, 4 Tn. C-452	209.900
EBRO, 5 Tn. C-502	225.200
EBRO «F-100», furgón normal	192.204
EBRO «F-100» microbús	222.208
HENSCHEL, motor tipo 4U1013, de 80 HP.	90.000
HENSCHEL, motor tipo 6R1013, de 125 HP.	200.000
LAND-ROVER SANTANA, tipo 88, capota metáli- ca (gasolina)	199.000
LAND-ROVER SANTANA, tipo 109, capota metáli- ca (gasolina)	223.000
LAND-ROVER SANTANA, tipo 88, capota metálica (Diesel)	224.320
LAND-ROVER SANTANA, tipo 109, capota metáli- ca, diesel	243.000
MERCEDES-BENZ, motor turismo Om-636	58.650
MERCEDES-BENZ, furgón metálico	255.000
MERCEDES-BENZ, chasis con cabina	229.500
MERCEDES-BENZ, microbús	368.000
PEGASO, camión, modelo 1.090-DR	487.000
PEGASO, camión, modelo 2.030	490.000
PEGASO, camión, modelo 1.061	806.000
PEGASO, camión, modelo 1.063, tres ejes	902.000
PEGASO, tractor, modelo 2.011	780.000
PEGASO, autobús, modelo 5.022 - CLN	982.900
SAVA-BMC-LDO, 5, furgón	235.000
TEMPO-BARREIROS, Combi, 8 pl.	172.000
TEMPO-BAREIROS, microbús	190.000
WILLYS-VIASA «JEEP», PECJ3B, c. lona, corto, diesel	204.000
WILLYS-VIASA «JEEP», PECJ6, c. lona, largo diesel	207.000
WILLYS-VIASA «JEEP», Chasis cabina, motor D. Perkins	218.000

Reda Suiwuzcoana, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegaso S.A.



¡TRANSPORTISTAS!
Sus problemas son
los nuestros
"CONSULTENNOS"



RECAMBIOS: San Francisco, 17

Teléfono, 18886
San Sebastián

OFICINAS:

BERMINGHAM.1 (ESQUINA ZABALETA)

TLFNS. 21883 Y 21383

SAN SEBASTIAN

TALLERES: CARRETERA NACIONAL Nº1

Km. 448 - TLFNOS. 6913 08-691333

VILLABONA

EL EQUIPO ESPAÑOL CAMPEON INTERNACIONAL DE PARQUES INFANTILES DE TRAFICO

PEDRO PEÑA, CAMPEON INDIVIDUAL

El equipo español de Parques Infantiles de Tráfico se ha proclamado campeón en la VI Copa Escolar Internacional, celebrada en Berna (Suiza).

Estaba integrado por Pedro Peña Cruz, Pedro Mudarra López, campeón y subcampeón individual respectivamente, ambos de Jaén, y Luis Tendero Martínez y Francisco Fernández Moreno, de Albacete, clasificados en quinto y séptimo lugar.

Participaron en la competición 18 equipos representativos de otros tantos países, europeos en su totalidad, salvo Israel y Japón. Luxemburgo y Suiza se clasificaron a continuación de España que, en anteriores competiciones, había obtenido, en 1965, el undécimo lugar, y en 1967 el quinto.

La Copa Escolar Internacional está patrocinada por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes y organizada por la Prévention Routière Internationale, organismo de seguridad vial que agrupa a 31 países.

La selección y preparación del equipo español ha sido realizada por la Jefatura Central de Tráfico, con la colaboración de los 27 parques infantiles de tráfico existentes en España y de 3M, filial española, de Minnesota Mining and Manufacturing Co., que ha subvencionado los viajes de todos los equipos participantes en el torneo internacional.

Las pruebas del Campeonato Nacional se celebraron el pasado mes de abril en Gijón. El próximo año el Campeonato Internacional se celebrará en España.

PERMISOS DE CONDUCIR

En el mes de mayo último se han expedido 34.544 permisos de conducción y 13.042 licencias de ciclomotor.

De los permisos de conducir corresponden a mujeres 3.312 y a nuevos conductores 19.826. Las mujeres nuevos conductores son 3.262.

Han sido retirados en el mismo mes 1.665 y 71 licencias de ciclomotor.

FASES EN LA CIRCULACION

El Sr. Gallienne, Presidente de la Prévention Routière Internationale, ha dicho recientemente que en todos los países se dan tres fases en la problemática de la circulación. En la primera el crecimiento de los accidentes es más rápido que el aumento de la circulación; en la segunda, se estabilizan, y en la tercera, los accidentes disminuyen aunque la circulación aumente. España y Francia se encuentran actualmente en la segunda fase.

DESLUMBRAMIENTO

Respecto al comportamiento del ojo humano ante las luces de los coches que le enfocan y el tiempo de reacción que necesita para volver a habituarse a la luz ambiente, todo conductor consciente ha de aminorar la marcha al sentir en sus ojos una ráfaga de luz que le ciega momentáneamente y le hace recorrer varios metros sin saber en absoluto lo que hay más allá del morro de su coche.

HOMENAJE Y PREMIOS

Se celebró en la Jefatura Central de Tráfico el homenaje a don Luis Sánchez López de Granada, conductor de un vehículo turismo, y a don José Traver Torres, de Teruel, conductor de un camión, por su conducta en ruta con ocasión de accidentes de tráfico durante 1967. Igualmente se concedieron premios a diez guardias civiles de la Agrupación de Tráfico.

PRUEBA DE PINTURA DE AUTOMOVILES EN DIEZ DIAS

Con la ayuda de una nueva máquina británica se puede comprobar la conveniencia de pinturas para automóviles en cualquier parte del mundo, tardándose solamente 10 días en vez de 12 meses.

La máquina ha sido perfeccionada en el transcurso de varios años en los Laboratorios de Investigación de la «British Motor Corporation».

Puede reproducir condiciones tropicales con gran precisión, sometiendo, a tal fin, paneles metálicos pintados a los efectos de humedad, rayos ultravioletas y calor infrarrojo. De este modo se simulan en 10 días los rigores que se presentan en un año en las zonas tropicales.

La alternativa de este procedimiento consiste en llevar paneles pintados a un lugar próximo al ecuador, y dejarlos allí expuestos durante un año.

BATERIA ZINC-AIRE

Recientemente se ha mostrado en público la primera batería de zinc-aire, comercialmente viable. La Empresa productora ha comunicado al mismo tiempo que este nuevo tipo de acumulador se pondrá a la venta el próximo otoño.

La batería, de 12 voltios y 22,5 amperios/hora, fue proyectada en un principio con destino a los sistemas de comunicaciones. El electrolito es hidróxido de potasio. Su costo será aproximadamente de 50 libras esterlinas, y de 10 libras el equipo de recarga. Se espera que la producción en grandes series abarate estos costos iniciales.

Entre sus principales ventajas figura en primer lugar, su reducido peso (alrededor de 1 Kg.), facilidad de recarga, ya que esto se verifica sencillamente sustituyendo los ánodos, y alta densidad de potencia y energía.

NUEVO VEHICULO «TODO TERRENO» PARA ASIA

El Secretario Ejecutivo de la ECAFE dijo, cuando vio el nuevo vehículo que se ha presentado recientemente para el mercado asiático, en el Centro Comercial Norteamericano de Bangkok: «Cambiará la faz del Sureste Asiático». Velocidad en tierra hasta 20 millas/h. Bautizado con el nombre de «Kid» este vehículo será fabricado por la «Ling-Temco-Vought's Aerospace Division» y fue proyectado como resultado de una propuesta efectuada hace tres años a funcionarios de dicha Comisión. En agua mantiene constante las 2 millas/h.

Completamente anfibia, este vehículo de media tonelada de capacidad, constituye un primer paso hacia una posible sustitución de los búfalos en la agricultura y en el transporte en el Lejano Oriente. En una demostración práctica, el «Kid» se ha movido perfectamente sobre un arrozal en donde los búfalos se quedaban empantanados. Con diversos accesorios, el vehículo puede utilizarse como arado, bomba de riego, generador, pulverizador o para otras aplicaciones.

VEDADES NOVEDADES NOVEDADES

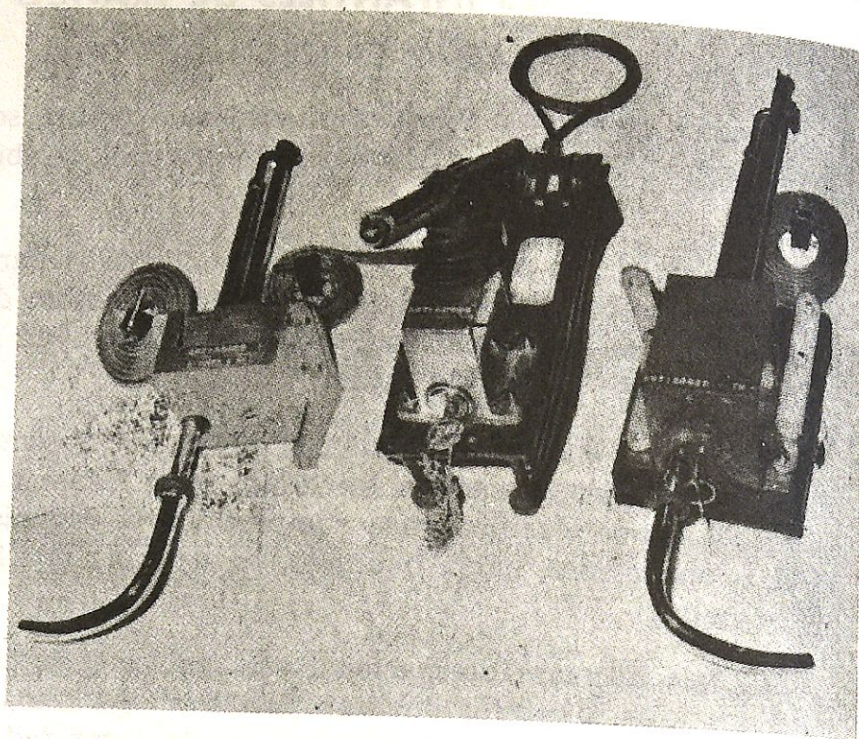
Con el nombre de antirrobo de automóviles, a control remoto, ha sido patentado un nuevo sistema que una vez colocada e instalada la caja de seguridad en el freno de mano y echado éste al sacar la llave de la cerradura de la que va provista la caja de seguridad, es materialmente imposible colocarla de nuevo en la cerradura para intentar abrirla a no ser el propio propietario del coche, siendo imposible el robo del automóvil por quedar bloqueadas las cuatro ruedas y la transmisión.

Además, con este nuevo sistema, se elimina el tener que ayudar al freno de mano con una marcha corta, por inseguridad del freno en cuestas y pendientes ya que al sujetar el coche con la palanca del freno quedan, como hemos dicho, las ruedas bloqueadas y, por tanto, libres los piñones de la caja de velocidades del esfuerzo encomendado.

Por último, con este sistema y en caso de emergencia, queda asegurada la frenada con el freno de mano.

Esta patente ha sido registrada por J. Soler. Baluarte, 73, Barcelona.

ANTIRROBO ESPAÑOL DE USO MULTIPLE



SE MANTENDRAN LOS PRECIOS

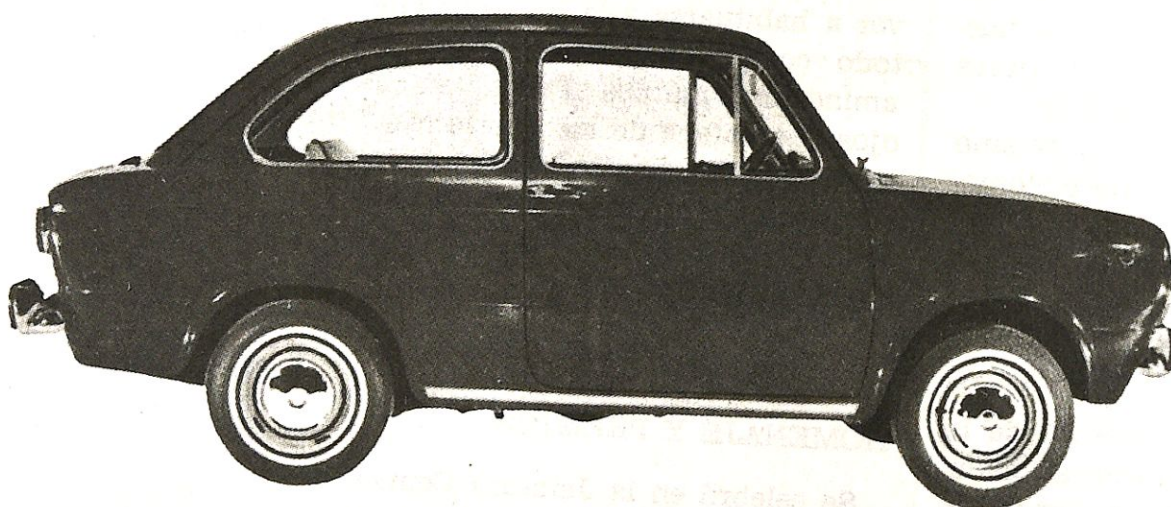
De momento no se vislumbra la posibilidad de que baje el precio de los coches. Después del reajuste experimentado en el modelo 850 de la Seat, no parece que fabricante alguno tenga intención de bajar los precios de sus producciones.

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

SERVICIO OFICIAL SEAT

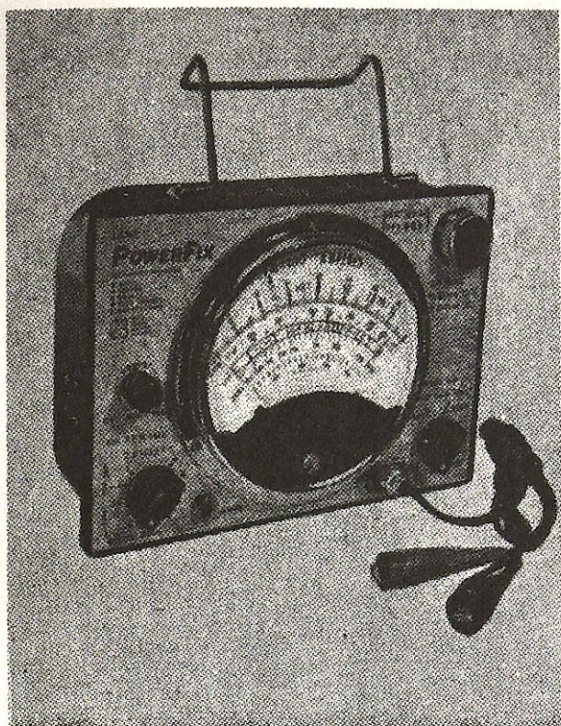


Sea propietario de un coche Seat
desde **2.550 PESETAS** al mes

Incluidos todos los impuestos

Solicite información a nuestro departamento de ventas

NUEVO AMPERIMETRO INDUSTRIAL, PORTATIL



La firma Lane Products Company, con domicilio en 841-31 st Street. Oakland, Calif. 94608, ha iniciado la venta de un nuevo amperímetro, de uso industrial y que funciona con una pila corriente de 1,5 voltios. El peso de este aparato, muy apropiado para pruebas y análisis, es de 1,5 kilos, aproximadamente. Dispone de un asa escamoteable que facilita su traslado y lo mismo es de aplicación para comprobaciones en motores de dos y cuatro cilindros que para sistemas de seis y doce voltios, por lo que su uso no se limita a los automóviles y camiones de gasolina, sino que puede aplicarse igualmente a los vehículos con motor diesel y a los motores fuera borda. Se asegura que la exactitud de este aparato es de un 98 por 100 y dispone de accesorios para permitir la comprobación de la temperatura y del encendido.

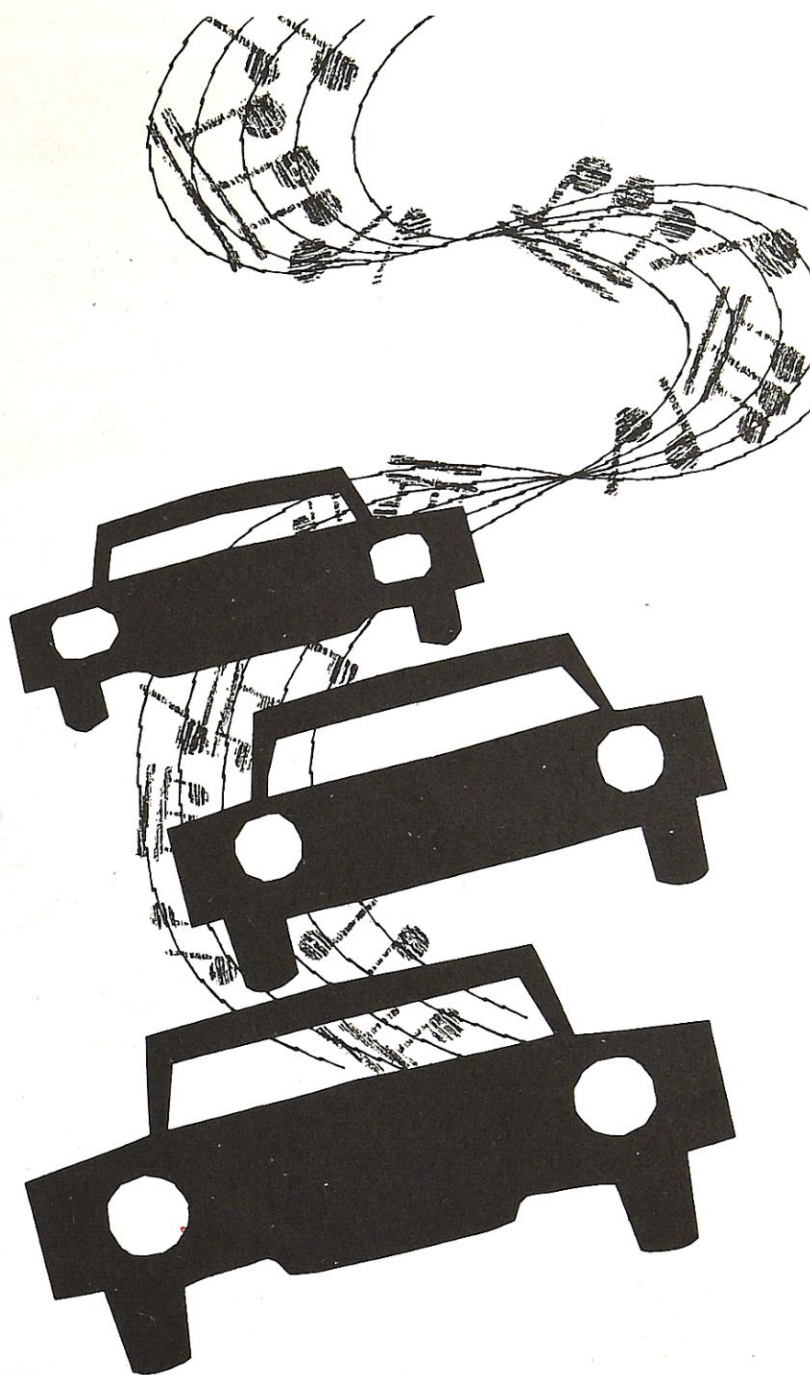
EL MINI-MORRIS 1.275 C, PARA AGOSTO

Parece ser un hecho que a finales de agosto se presente en España el modelo Mini-Morris 1.275 C, esperado con impaciencia por el aficionado a los «rallyes».

Un prototipo está siendo experimentado en las pistas de pruebas de Authi, en Pamplona.

Se cree que el precio oscilará entre las 120.000 y 140.000 pesetas.

Las solicitudes recibidas en Pamplona de este nuevo modelo superan las quince mil.



sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

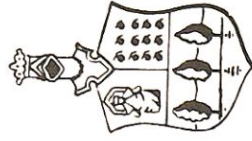
RADIO GROS

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

UNA GARANTIA AUTENTICA



CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN



oficina central: guetaria, 9 y 11

OFICINAS URBANAS

ALZA - HERRERA
AMARA
ANOETA
ANTIGUO
AYUNTAMIENTO
AZKUENE
BRECHA
EGUIA
GROS
INCHAURRONDO
URBIETA

OFICINAS EN LA PROVINCIA

ANDOAIN
AZCOITIA
AZPEITIA
BEASAIN
GESTONA
DEVA
EIBAR • EIBAR (2)
ELGOIBAR
FUENTERRABIA
HERNANI
IRUN • IRUN (2)
LASARTE
LEGAZPIA
LEZO
MONDRAGON
MOTRICO
OÑATE
ORIO
OYARZUN
PASAJES ANCHO
PASAJES SAN JUAN
PASAJES SAN PEDRO
PLACENCIA
RENTERIA
TOLOSA
VERGARA
VILLABONA
VILLAFRANCA
ZARAUZ
ZUMARRAGA
ZUMAYA

SORTEOS DE PREMIOS

31
octubre
5000000
pesetas

31
agosto
10000000
de pesetas

31
diciembre
30000000
de pesetas

pida folleto de condiciones en cualquiera de nuestras oficinas

DICCIONARIO DEL AUTOMOVILISMO HISTORICO

Por su carácter curioso —además de ajustarse a una indiscutible realidad—, reproducimos a continuación algunas definiciones de los términos que se manejan en el campo del automovillismo histórico, que han sido tomados del Boletín del Club madrileño de Automóviles Clásicos y Veteranos.

Automóvil TOTALMENTE DE ORIGEN: Coche que se cae a pedazos.

AUTOMOVIL LIGERAMENTE MODIFICADO: Coche que nada tiene que ver como fue.

Automóvil QUE SE PUEDE TRANSFERIR CON PEQUEÑAS DIFICULTADES: Coche que carece totalmente de papeles.

Automóvil MARAVILLOSAMENTE RESTAURADO: Normalmente, que ha sido pintado.

Automóvil CON MECANICA IMPECABLE: Es decir, el que hay que echarlo abajo y ajustar todo.

Automóvil QUE LA CASA FABRICANTE DABA UNO A ES TRENAR A CAMBIO: Propietario que hizo esa propuesta tonta y no obtuvo respuesta alguna.

Automóvil USADO TAN SOLO POR ANCIANA SEÑORA PARA IR A MISA LOS DOMINGOS QUE NO ESTABA ENFERMA, COSA QUE ESTABA, PUES AGONIZABA DESDE QUE QUEDO VIUDA HACE CINCUENTA AÑOS: Coche en estado calamitoso. Usado corrientemente más de cuarenta años sin haberse gastado nada en tenerlo a punto.

Automóvil ENTERO PERO PARADO, QUE SI SE LE ENGRASA Y SE LE CAMBIA DE ACEITE SALE ANDANDO: Coche parado hace veinte años, abandonado por una grave avería y mecánicamente totalmente agarrotado.

Automóvil QUE ES FACIL DE COMPLETAR: Coche que se precisa escribir y gestionar a medio mundo para encontrar lo que le falta.

Automóvil QUE ANDA COMO UNA SEDA: Coche que marcha a trompicones.

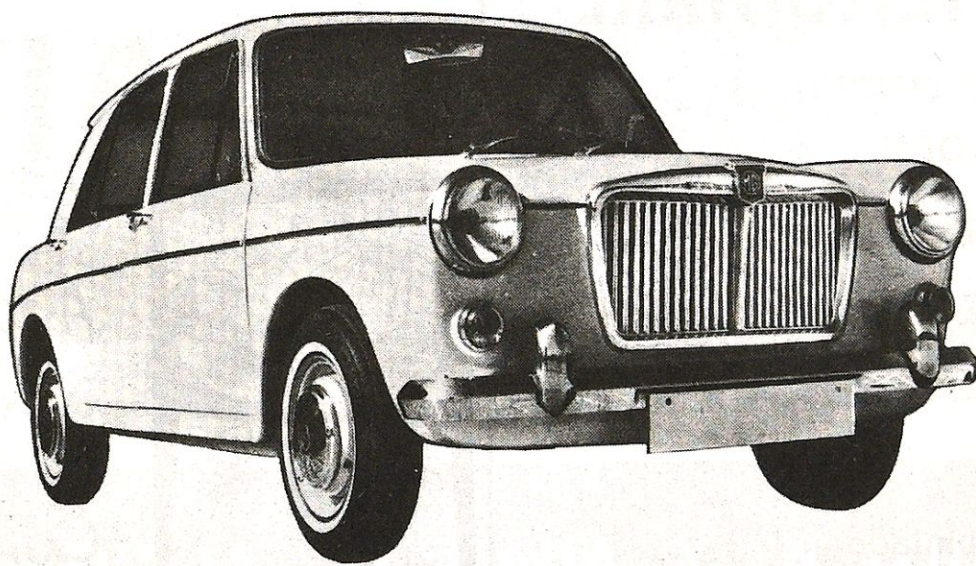
Automóvil QUE HAY QUE GASTARSE UN POQUITO PARA QUE QUEDE INMACULADO: Coche que hay que arruinarse para dejarlo bien.

Automóvil QUE SOLO SE CONOCEN MEDIA DOCENA EN TODO EL MUNDO: Coche de serie que perviven varios centenares.

Automóvil LIGERAMENTE OXIDADO: Coche tan corroído que es puro óxido.

«MINT CONDITION» = FLOR DE CUÑO: Falso como la moneda.

Automóvil QUE SE VENDE. PERO ADVIRTIENDO QUE EN POCO TIEMPO SE RESOLVERAN LOS PROBLEMAS JURIDICOS QUE TIENE: Coche perseguido por 40 pleitos, imposible de desenmarañar.



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



LAS MUJERES

PERO SOLO OCASIONAN ABOLLADURAS

Una de las cuestiones que más preocupan a los franceses en el ramo del automóvil, es saber si las mujeres son más o menos peligrosas que los hombres conduciendo un vehículo.

Se ha hecho un estudio bastante extenso sobre esta cuestión y se ha llegado a conclusiones bien complejas por cierto.

En ocho años el número de candidatos al permiso de conducir se ha triplicado: se contaban 440.000 en 1956; más de 1.130.000 se han presentado a examen el año pasado.

Se estima que en un año, más de 268.000 automovilistas han sido condenados por infracciones

del Código; de ellas solamente figuran 30.000 mujeres.

En cuanto a los aseguradores, extiende un documento de buena conducta a las conductoras, pero se muestran menos «feministas» que en años anteriores.

Una encuesta realizada recientemente ha constatado que las mujeres causan un 20 por ciento más de accidentes que los hombres en idéntico kilometraje. Claro que se trata de accidentes benignos. Si nos referimos a los accidentes que provocan muertos y heridos, la proporción es exactamente inversa: un veinte por ciento en favor de las mujeres.

Un cierto nerviosismo femenino parece ser el orden de los clásicos «telescopages» que se originan con frecuencia. Por el contrario las mujeres conducen a menor velocidad que los hombres y son mucho más prudentes.

Los distintos estudios efectuados en Francia y en otros países, particularmente en Estados Uni-

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL
"CITROEN"

MAXIMA GARANTIA
BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

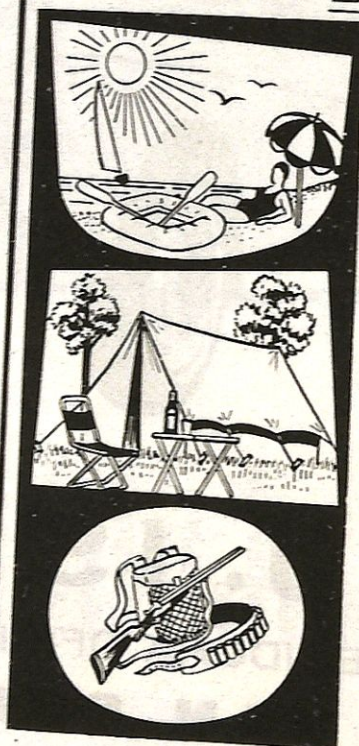
Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

Barrio Ibaeta, s/n (Infierno) - Teléf. 21534

SAN SEBASTIAN

DEPORTES

AITOR



Artículos de Playa,

Camping,

Caza

y Deportes en General

Avenida de Sancho el Sabio, 22

AMARA

SAN SEBASTIAN

SON MAS PELIGROSAS PARA LAS COMPAÑIAS DE SEGUROS

dos, confirman que las conductoras representan lo que los aseguradores llaman un «buen riesgo».

En Francia las tarifas de seguros tienen en cuenta estas observaciones. En efecto una joven de 28 años por ejemplo, no paga la sobreprima que es aplicada a un hombre soltero de la misma edad.

Es evidente que las conductoras circulan sensiblemente en menor escala que los conductores y que su kilometraje se efectúa casi exclusivamente sobre zona urbana.

Las indicaciones que siguen demuestran esta aseveración:

De los 268.575 automovilistas que en 1966 han tropezado con la policía de carretera, solamente figuran 30.075 mujeres.

Los motivos que originan las multas se expresan en estos hechos:

Imprudencia: Homicidios involuntarios: 2.451 hombres, 133 mujeres.

Heridas involuntarias: 7.627 hombres, 520 mujeres.

Intemperancia: Conducir bajo influencia etílica: 18.360 hombres, 165 mujeres.

Desprecio de las Leyes y Reglamentos: Conducir sin permiso: 12.888 hombres, 616 mujeres.

Falta del Seguro: 20.809 hombres, 1.060 mujeres.

Infracciones diversas: 19.441 hombres, 757 mujeres.

Desobediencia: Caso omiso a las indicaciones de la autoridad: 2.011 hombres, 95 mujeres.

EN FRANCIA, UN AUTOMOVIL
POR 4,8 HABITANTES

Y si del «peligro» femenino pasamos al peligro del espacio, llegamos a cifras tan elocuentes que da miedo pensar lo que será, por ejemplo París, de aquí a diez años.

Según las últimas estadísticas, la circulación en Francia se ha doblado desde 1960; 12.430.000 vehículos circulaban al 31 de diciembre de 1967, contra 6.340.000 en 1960.

Esto indica que en Francia actualmente se cuenta un vehículo por 4,8 habitantes, lo que constituye un nivel de los más elevados en el mundo.

El departamento del Sena es el más «motorizado» de Francia. Su parque alcanzó en 1967, 116.555 vehículos (uno por cada 3,3 habitantes). A continuación figura el Sena y Oise, con 666.960 vehículos. La Gironde por ejemplo cuenta con 270.315 vehículos.

Como consecuencia de esta motorización tan densa, los accidentes han ocasionado 13.558 muertos y 305.775 heridos en 1967, en territorio francés. Los departamentos con más muertes han sido la zona del norte, con 480 muertos; el Sena, con 366, y la Gironde, con 271. Por el contrario, en la zona de Belfort sólo se han registrado 18 muertos; 22, en Cantal, y 29, en Aveyron.

Lo trágico de todo esto es que se pueden anunciar ya con bastante aproximación la serie de muertos y heridos que ocasionara el regreso a sus hogares de los franceses que han disfrutado de unas dulces vacaciones en los distintos países. Claro que con la elevación de las cargas fiscales se habrán desplazado menos turistas fuera de Francia y en consecuencia habrá menos accidentes...

ANDRE STEPHANOIS



DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

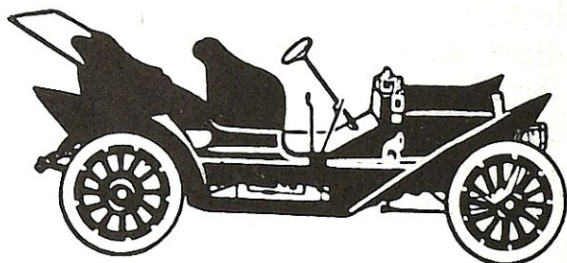
ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN



MARPE

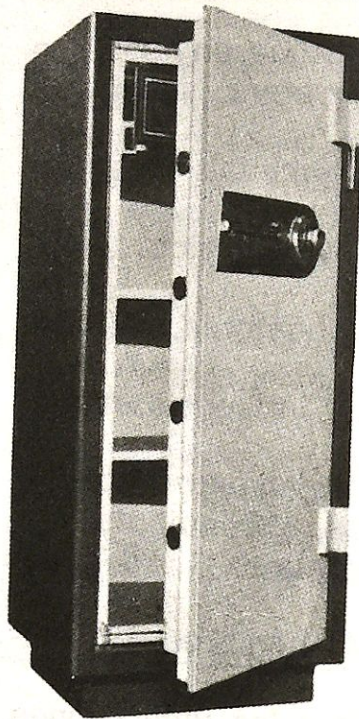
ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS
DEL AUTOMOVIL

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

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341



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 14.048

SAN SEBASTIAN

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



OPTICA

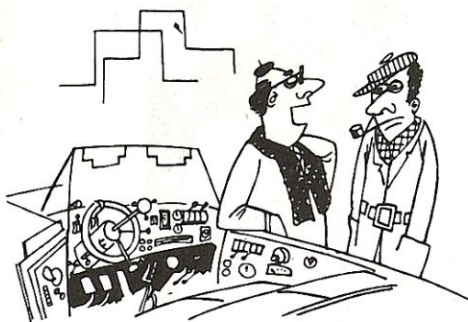
BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS



RUEDA EL HUMOR



ESTACION DE GASOLINA



SIN PALABRAS

—Ha sido la única forma para que mi esposa no coja el coche.

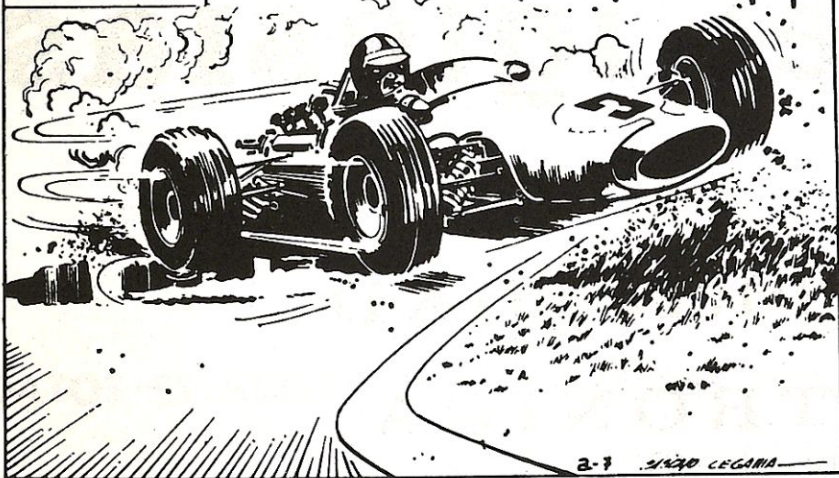


—TENEMOS QUE CELEBRARLO ERNESTO, HE APROBADO EL EXAMEN DE CONDUCIR.

HOMBRES BOLIDOS (Continuación)

Por F. CASCAJO (4)

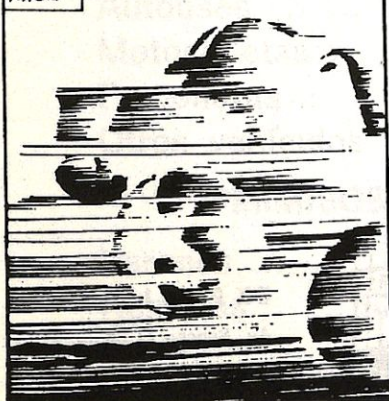
AL LLEGAR A LA MANCHA DE GRASA PERDIÓ EL CONTROL DEL BÓLIDO, SUS REACCIONES REFLEJAS, EDUCADAS POR LA EXPERIENCIA, ASUMILRON EL MANDO. MANIOBRANDO EL VOLANTE CON PRESTEZA, LUCHANDO CONTRA EL COCHE Y ANIMÁNDOLO A LA VEZ.



VOLVIÓ A LA PISTA. DE PRONTO OTRO COCHE SE ALZO FRENTE A ÉL; EL BÓLIDO SE EMPINÓ APUNTANDO AL CIELO.



PISÓ A FONDO PARA QUITARSE DEL ALCANCE DEL OTRO COCHE, PERO FUE INUTIL, CHOCARON FUERTEMENTE QUEDANDO MONTADOS UNO ENCIMA DE OTRO, DESPUÉS DE UN "FATAL" ENCONTRONAZO. PISTA ARRIBA, FRENTE A LAS TRIBUNAS.



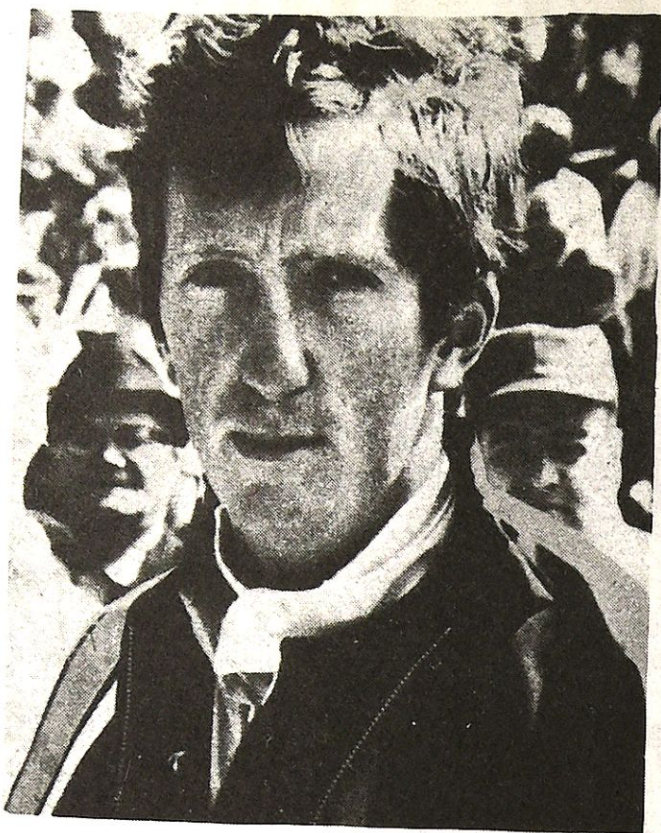
DISTRIBUCION MUNDIAL EDIPRESA BILBAO



...APARECIERON LAS BANDERAS, Y LA LUZ AMARILLA PRINCIPIÓ A DESTELLAR EN SEÑAL DE ADVERTENCIA. EL SILENCIO SE ABATIÓ SOBRE LAS TRIBUNAS. LOS MECANICOS SALTARON DE LOS FOSOS, ANGUSTIOSAMENTE, PARA AUXILIAR A LOS PILOTOS ACCIDENTADOS. PRONTO, LOS CRONOMETROS COMENZARON A REVELAR UNA NUEVA HISTORIA.



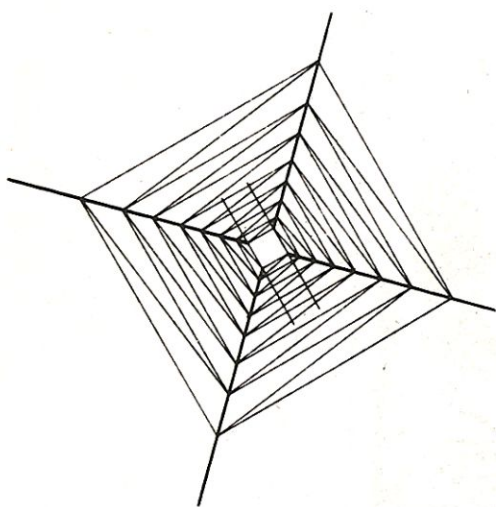
(Continuará)



Tiene veintiséis años y nació en Viena, Austria. Al terminar su educación secundaria, en 1962, comenzó a correr en su país en un Alfa Romeo Giulietta TI. Ganó casi todas las carreras en que compitió; su mejor año fue 1966, cuando terminó tercero en la clasificación del Campeonato Mundial. Este año está conduciendo un Repco Brabham, de Fórmula I, en el cual inició su temporada, obteniendo el tercer puesto en el Campeonato de Sudáfrica. También participó en Indianápolis, en un Repco Brabham; el año pasado se clasificó con 163,051 m.p.h., e inició la carrera con el número 32; corrió estupendamente bien, hasta que un problema en el motor provocó su abandono en la vuelta 109. Terminó en el puesto 24.



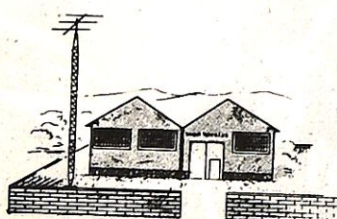
Australiano. Inició su carrera conduciendo «karts» en 1947. En su primera temporada ganó el campeonato de velocidad del Sur de Gales. Ha ganado el Campeonato del Mundo en tres ocasiones: 1959, 1960 y 1966. Jack Brabham es también fabricante de coches de carrera; sus Repco Brabham dominaron los Grand Prix en 1966 y le han permitido recibir el Premio para Constructores en dos oportunidades. Precisamente él fue el que inició la era de los motores situados en la parte trasera del coche en la famosa carrera de Indianápolis en 1961; ahora éstos dominan totalmente el ambiente. El ha competido dos veces en Indianápolis. En 1961 condujo un Cooper Climax hasta situarlo en el noveno puesto. Luego, en 1964, tuvo que retirarse debido a la rotura de uno de sus tanques de gasolina. Durante 1963 volvió a Indianápolis con tres coches diseñados por él. Su nuevo Repco de 4,2 litros y con motor V8, diseñado y construido por Repco Brabham Engine Co., es el primer coche totalmente construido en Australia que corre en Indianápolis.



angel iglesias

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

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



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



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A JUNIO DE 1968

MATRICULACION

Vehículos	Fabricación nacional	Importación	Subasta	TOTAL
Camiones	45	3	—	48
Autobuses	6	—	—	6
Turismos	563	7	14	584
Motocicletas	39	1	3	43
Furgonetas, camionetas	68	15	—	83
Remolques	—	—	—	—
TOTAL				764

ULTIMA MATRICULA CONCEDIDA SS - 77.709

» » » SS - 312 - R

PERMISOS CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	527
Hembras	95
TOTAL	622

LICENCIAS DE CONDUCCION

Varones	167
Hembras	12
TOTAL	179

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	1.576
Por infracción a Reglamento Transportes	116
TOTAL	1.692

ACCIDENTES DE CIRCULACION

Accidentes con víctima 36

De los que se han desprendido:

Heridos leves	24
Heridos graves	6
Muertos	3
Accidentes con daños	13

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Junio de 1968

MATRICULACIONES

Turismos	461
Camiones	65
Autobuses	6
Motocicletas	25
Furgonetas	66
Otros vehículos	5

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	632
Hembras	87
TOTAL	719

NUMERO DE ACCIDENTES	90
NUMERO DE MUERTOS	5
HERIDOS GRAVES	36
HERIDOS LEVES	52
DAÑOS MATERIALES	27
VEHICULOS IMPLICADOS	146
SANCIONES	2.117

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	248
Hembras	23
TOTAL	271

ULTIMOS NUMEROS DE MATRICULA CONCEDIDOS POR LAS JEFATURAS PROVINCIALES DE TRAFICO EN 31 DE MAYO DE 1968

PROVINCIAS	N.º MATRICULA
Alava.....	23.496
Albacete.....	32.942
Alicante.....	122.403
Almería.....	31.150
Avila.....	10.050
Badajoz.....	37.380
Baleares.....	117.633
Barcelona.....	627.538
Burgos.....	29.847
Cáceres.....	23.020
Cádiz.....	65.675
Castellón.....	51.330
Ciudad Real.....	28.417
Córdoba.....	62.274
Coruña, La.....	62.734
Cuenca.....	14.307
Gerona.....	76.817
Granada.....	50.776
Guadalajara.....	14.933
Guipúzcoa.....	76.945
Huelva.....	23.940
Huesca.....	28.873
Jaén.....	40.766
León.....	40.967
Lérida.....	51.926
Logroño.....	22.730
Lugo.....	22.266
Madrid.....	667.010
Málaga.....	70.216
Murcia.....	99.107
Navarra.....	56.361
Orense.....	21.684
Oviedo.....	102.258
Palencia.....	17.041
Palmas, Las.....	51.386
Pontevedra.....	57.265
Salamanca.....	30.116
Santa Cruz de Tenerife.....	48.690
Santander.....	55.103
Segovia.....	13.682
Sevilla.....	134.538
Soria.....	9.663
Tarragona.....	60.444
Teruel.....	11.824
Toledo.....	28.562
Valencia.....	215.701
Valladolid.....	42.805
Vizcaya.....	115.440
Zamora.....	14.410
Zaragoza.....	75.933
Ceuta.....	9.056
Melilla.....	9.556

SUGERENCIAS

SUGERENCIA N.º 10.567

D. Jaime Neira Rodríguez

ZAMORA

Ante la proliferación de señales de circulación a la entrada de núcleos urbanos, en tramos de limitada longitud, parece conveniente agrupar en un solo cartel las señales informativas, con el fin de evitar la distracción del conductor en tanto identifica sus significados.

En la presente sugerencia pueden distinguirse, a juicio de este Centro Directivo, dos aspectos:

- La proliferación de señales con la consiguiente distracción del conductor. A este respecto y aun en los casos en que las señales se emplacen en un tramo de reducida longitud, la distancia mínima a que deben estar situadas, de acuerdo con las Normas de Señalización de la Dirección General de Carreteras, de amplio margen para estudiarlas sucesiva y separadamente, y los distintos colores, formas y símbolos que distinguen claramente las señales informativas de las preceptivas y de peligro, permiten al conductor prescindir automáticamente de aquellas que no le interesan y fijar su atención sólo en las que le facilitan la información que precisa.
- Agrupación de señales en un solo cartel o tablero. Aparte de que tal hecho estaría en contradicción, en la mayoría de los casos, con la norma que dispone que en general sólo se coloque una señal por poste y nunca más de dos, no se estima por esta Dirección General que las ventajas que pudieran derivarse de su utilización compensen los inconvenientes que para la circulación y fluidez del tráfico supondría la total o casi total detención de los vehículos durante el tiempo en que los conductor leyerán e interpretarán las diferentes indicaciones, inconveniente éste que se agrava al considerar la gran intensidad de tráfico que soportan las zonas —entradas de ciudades— en que dichas señales irían colocadas.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Nuestros asegurados, son los principales propa-
gandistas de estas condiciones:

1.º— Reducción del coste
del seguro.

2.º— Especialización en el
seguro de automóviles.

3.º— Ambito Nacional de
contratación.

4.º— En toda Europa Occi-
dental.

5.º— Asistencia jurídica
eficaz.

6.º— Protección y Defensa.

7.º— Libre elección de
taller.

8.º— Mapa de carreteras.

Ya que viene realizando extornos o devoluciones
que han representado del 20 % al 40 % sobre la
prima neta satisfecha.

Operando solamente en este ramo, y por ello
con una organización especializada en el mismo.

Al hallarse técnicamente proyectada, a través de
su Red de Delegaciones en toda España.

Tiene vigor su Póliza de Seguro, llevándose a ca-
bo la asistencia del Asegurado a través de su
organización en el Extranjero.

Mediante extensa red de 1.350 Abogados y Pro-
curadores en toda Europa, y países ribereños del
Mediterráneo.

De los intereses del Asegurado en caso de acci-
dente, y reclamación al causante de los daños y
perjuicios ocasionados.

Para la reparación de su vehículo, en caso de
accidente.

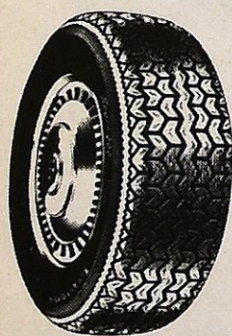
Editado por el servicio cartográfico de MUTUA
NACIONAL DEL AUTOMOVIL, que entregamos
gratuitamente a nuestros MUTUALISTAS, junto con
la Guía de Asistencia.

Solicite las condiciones otorgadas a los Socios del
REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

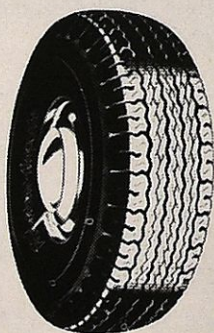
Firestone

¿CUAL ES SU COCHE?

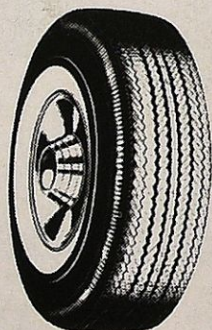
En la gama de producción de Firestone, siempre hay una cubierta de seguridad para cada automóvil, cada velocidad, cada piso y cada estilo de conducción. Desde el neumático para el práctico «utilitario» hasta el especial para «alta velocidad». Porque Firestone Hispania fabrica sus neumáticos pensando en las necesidades concretas del Parque Nacional de Automóviles y en los gustos de cada conductor.



SPORT 200
Radial Alta Velocidad, para coches de gran «performance».



F-100
Construcción radial, para automóviles modernos.



SUPREME
Rodamiento de seguridad, para conducción normal.



WINTER TRACTION
Para pisos embarrados o con nieve.



TOWN & COUNTRY
Todo terreno, para rodaje combinado.

Firestone

Su Símbolo
de Calidad y Servicio