

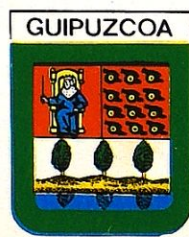
El Auto**CLUB**omovil

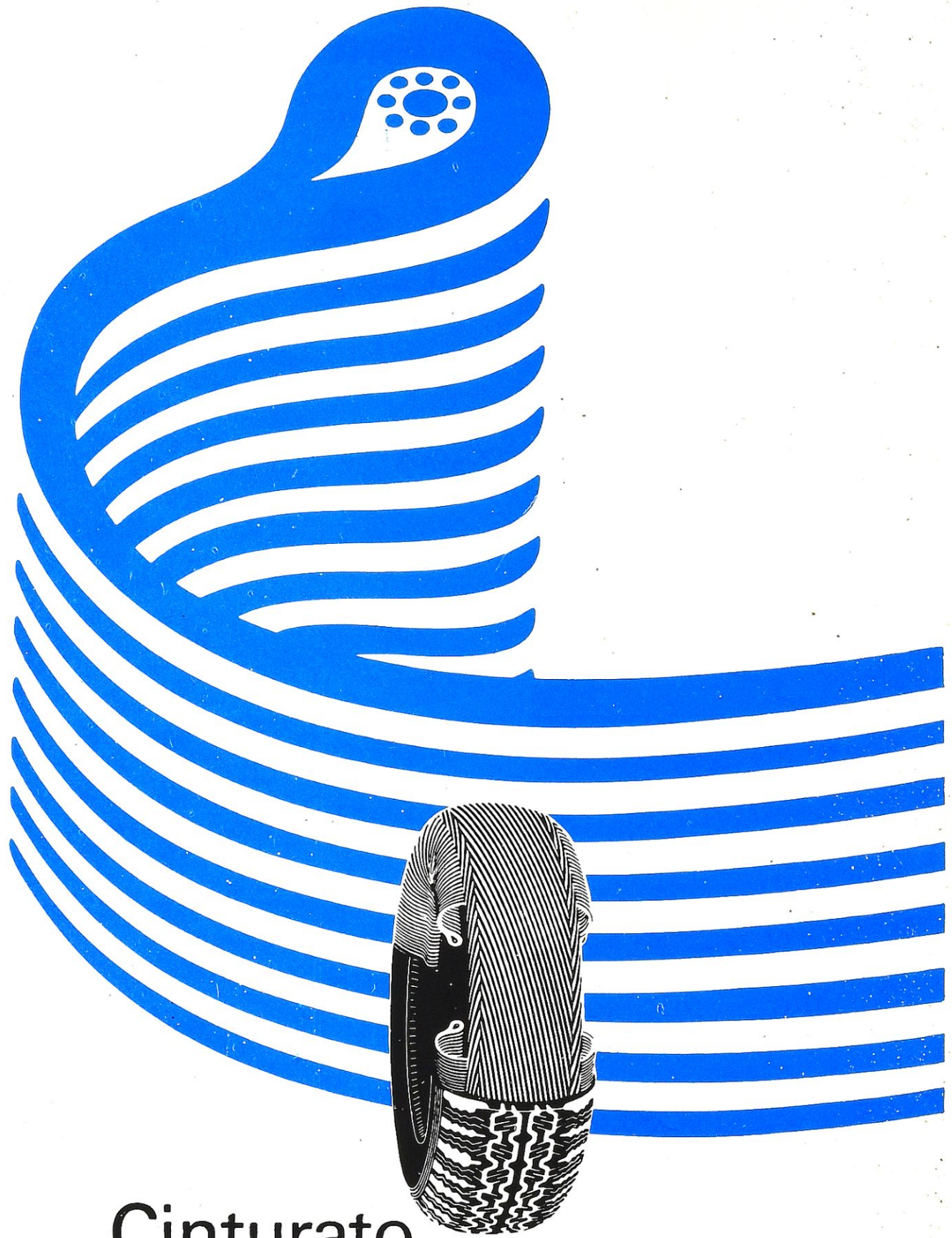
2.^a EPOCA - N.º 1

FEBRERO 1968



OPC 326





Cinturato

PIRELLI

el neumático
radial textil

58

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



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

SAN SEBASTIAN

Sucursal Principal: Av. de España, 31 - Teléfono 3140/44

Agencia Urbana n.º 1: San Juan, 1 - Teléfono 3145

- Un siglo de experiencia
- Rapidez en sus operaciones
- Completo servicio exterior
- División de Desarrollo y Fomento de Negocios Internacionales
- Sucursales en las principales plazas de la Península, Islas Canarias y Baleares
- Cheques de viajeros

Organización propia en el extranjero:

Filiales:

BANCO DE SANTANDER - ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575

Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España - C/ Venezuela

Edificio "La Rotonda"

Anexo - Ap. Postal, 9A-484

Teléfono 3-5325

PANAMA, 9A

Representaciones

GRAN BRETAÑA

38, Lombard-Street-

Mansion House 6070

LONDRES, E. C. 3

MEXICO

Isabel la Católica, 38

(Edificio "La Noria")

Teléfono 12 53 83

MEXICO I. D. F.

VENEZUELA

Avenida de Urdaneta,

esq. Las Ibarras, Edifi-

cio Central, Oficina 104

Teléfono 81 93 77

CARACAS

COLOMBIA

Carrera, 7.ª número

17-01. Oficina 909

Apartado Aéreo 15974

Teléfono 42 09 41

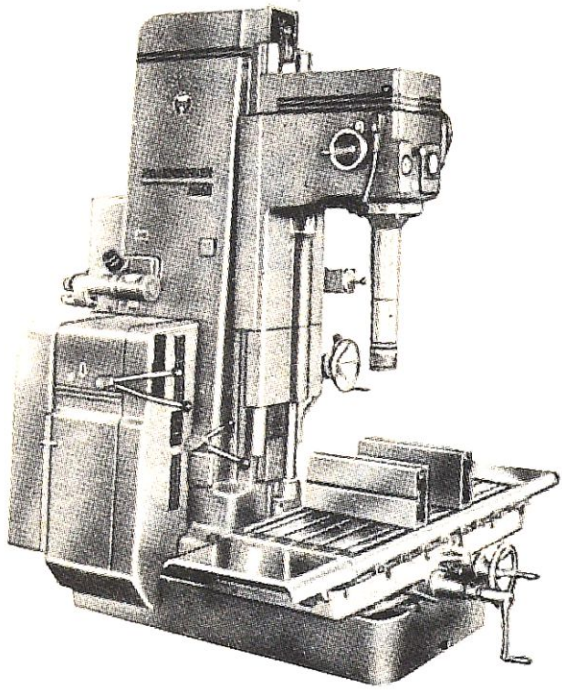
BOGOTA, D. E.

PERU

Jirón Ucayali, núm. 142

Oficina 302 - Teléf. 7-3148

LIMA

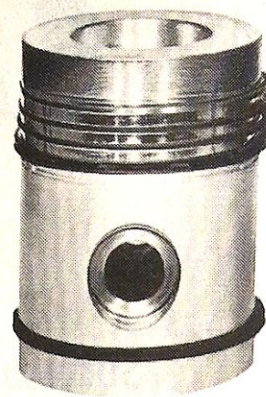


RECTIFICACIONES

MITRA, S.A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA EN LA
ESPECIALIDAD DE RECTIFICACION AL SERVICIO
DEL AUTOMOVIL Y DE LA INDUSTRIA

STOCK de camisas, pistones,
cojinetes, válvulas, etc., para
toda clase de motores:

SEAT, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT,
DAUPHINE, FORDSON, CUMMINS, MACK,
PERKINS, BARREIROS, MERCEDES, ETC., ETC.

EQUIPOS **SANPA**

De transformación de motores para aumento de potencia:
SEAT 600 a 750 • SEAT 600-D a 850 • SEAT 1.400 a 1.700
CITROEN 2 HP. a 500 cm³. • PEGASO 165 a 200 HP., etc.

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 26797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

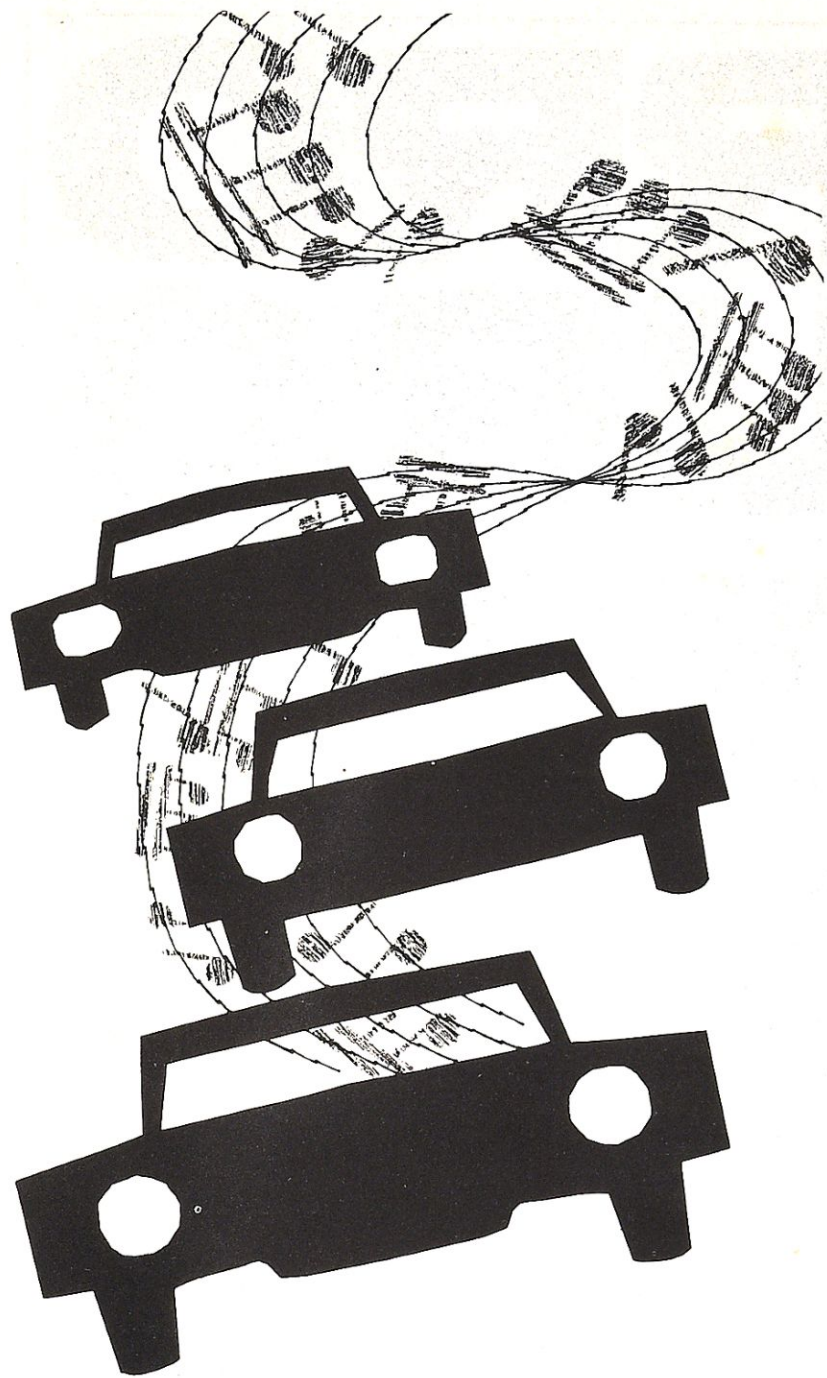
San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Tel. 30-33

VITORIA

Sucursales: **Domingo Beltrán, 15**
Tel. 48-68

LOGROÑO

Quintiliano núm. 19
Tel. 214309



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

CANO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

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

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

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

AHORRO SEGURO

LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA

establece gratuitamente,
a partir del 31 de Octubre de 1967,
en favor de las personas naturales titulares
de libretas de Ahorro ordinario,
Obrero, Infantil y a Plazo, la cobertura de los
riesgos de
INVALIDEZ PERMANENTE y MUERTE
por accidente no causado
por acto voluntario.

condiciones principales

Saldo mínimo de la Cuenta o Libreta, MIL PESETAS.

Edad del causante, entre 14 y 70 años. No obstante, hasta los 14 años se cubre el riesgo de **INVALIDEZ PERMANENTE**. Y a partir de los 70 años, la indemnización máxima para ambos riesgos se cifrará en **CIEN MIL PESETAS**.

En caso de muerte, la indemnización alcanzará a una cantidad igual al saldo que presente la Cuenta o Libreta de Ahorro del causante, hasta un máximo de **UN MILLON DE PESETAS**.

En caso de pérdida de una mano, un pie o un ojo, o de ambos, el titular percibirá como indemnización una cantidad igual al saldo que presente la Cuenta o Libreta de Ahorro hasta un máximo de **UN MILLON DE PESETAS**.

Cuando una Cuenta o Libreta de Ahorro pertenezca a varios titulares, la indemnización se calculará sobre la prorrata que resulte de dividir el saldo por el número de titulares.

Se entenderá por saldo indemnizable el que presente la Cuenta o Libreta de Ahorro 48 horas antes de producirse el accidente.

Otras condiciones y detalles pueden solicitarse en la Oficina Central (Garibay, 13 y 15) y en las 76 Sucursales de la **CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA**.

**LA PROSPERIDAD COMIENZA POR EL AHORRO.
SU AHORRO ES FUNDAMENTAL PARA VD.
Y PARA GUIPUZCOA.**



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



El Automóvil CLUB

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

SUMARIO

	Págs.
Programa Nacional de autopistas	7
La autopista Bilbao-Behobia suscita el máximo interés del Estado Español.....	8
Por vez primera, victoria del Porsche en el Rallye de Montecarlo	10
En Agosto podrán guardarse 437 vehículos bajo los jardines de Oquendo	11
El Alcohol, usted y su automóvil.....	12
Campeón del mundo.....	14
Información del Club.....	15
Malos virajes y buenos conductores.....	16
Novedades	18
Fueron "vedettes" en los salones de otros tiempos	19
Nueve nuevos modelos españoles para 1968 en doce versiones distintas	22
IX Rallye Vasco-Navarro	25
Objetivo: Aránzazu	27
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos).....	28
El movimiento de vehículos en nuestra frontera....	28
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	28
Rueda el humor	29

Depósito Legal: S. S. 26 - 1968

Editado por el
Real Automóvil Club
de Guipúzcoa
San Sebastián

Director:
Gerardo Erasquin Olazábal

NUEVA ETAPA

Con este primer número del nuevo formato de la revista del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, se inicia una nueva etapa de divulgación.

El pequeño Boletín que desde 1950 ha sido el compañero fiel del socio, el portavoz de las inquietudes del Club, el aviso oportuno de las obligaciones contraídas por el automovilista, ha dado paso a esta nueva publicación que esperamos tenga la mejor acogida entre nuestros asociados. Como es norma, la revista EL AUTOMOVIL será repartida gratuitamente a los socios del Real Automóvil Club,

Tenemos el propósito de volcar en las páginas de EL AUTOMOVIL, todo lo concerniente con el automóvil, en sus diversos aspectos: legislación, competición, fabricación, turismo, etc., todas aquellas informaciones que de cerca o de lejos puedan interesar a los aficionados al motor.

Al hacer esta breve presentación de EL AUTOMOVIL, se nos presenta la ocasión de hacer un ruego a nuestros asociados. Desearíamos una amplia colaboración de su parte. Temas que pueden escaparse a nuestro anhelo de informar, podrían ser recogidos por nuestros asociados, con la seguridad de que serían tratados con el máximo interés.

EL AUTOMOVIL es de todos y todos debemos lograr que su lectura resulte amena y de palpitante interés.

JUNTA DIRECTIVA DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

PRESIDENTE:

D. Federico Zappino Barcáiztegui

VICE-PRESIDENTE 1.º:

D. Justo Díez Tortosa

VICEPRESIDENTE 2.º:

D. Rafael Calparsoro Peral

TESORERO:

D. Julián Garbayo Galar

SECRETARIO:

D. José M.ª Maquíbar Arrillaga

SECRETARIO ADJUNTO:

D. Ramiro Cibrián Saiz

VOCALES:

D. Fernando Gaytán de Ayala Londaiz

D. José M.ª San Gil Urdangarín

D. Félix Muelas Echave

D. Ramón Lilly Lermiaux

D. Alberto Fernández Ibarburu

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4-1.º izda. Teléf. 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40. Teléfono 621897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor)

Alava

D. Pedro Lascaray Basterra

Castillo, 34. Teléfono 1543. Vitoria

Navarra

Neumáticos y Accesorios, S. A.

(Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Telfs. 14727 y 15529. Pamplona

Vizcaya

D. José María Domingo

Gestoría Recalde

General Concha, 2-1.º izda.

Tfno. Centralilla 233496. Bilbao

Oficina central y redacción:

Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia) - Teléfono 11329

SAN SEBASTIAN

Exclusiva de publicidad
PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ
Garibay, 34 - Teléfono 15990
San Sebastián

CREDITO NAVARRO

Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL: PAMPLONA, Plaza del Castillo, 21

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

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

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

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Idiáquez, 9

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

y en 47 plazas más de Navarra y Vizcaya

COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO

REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS

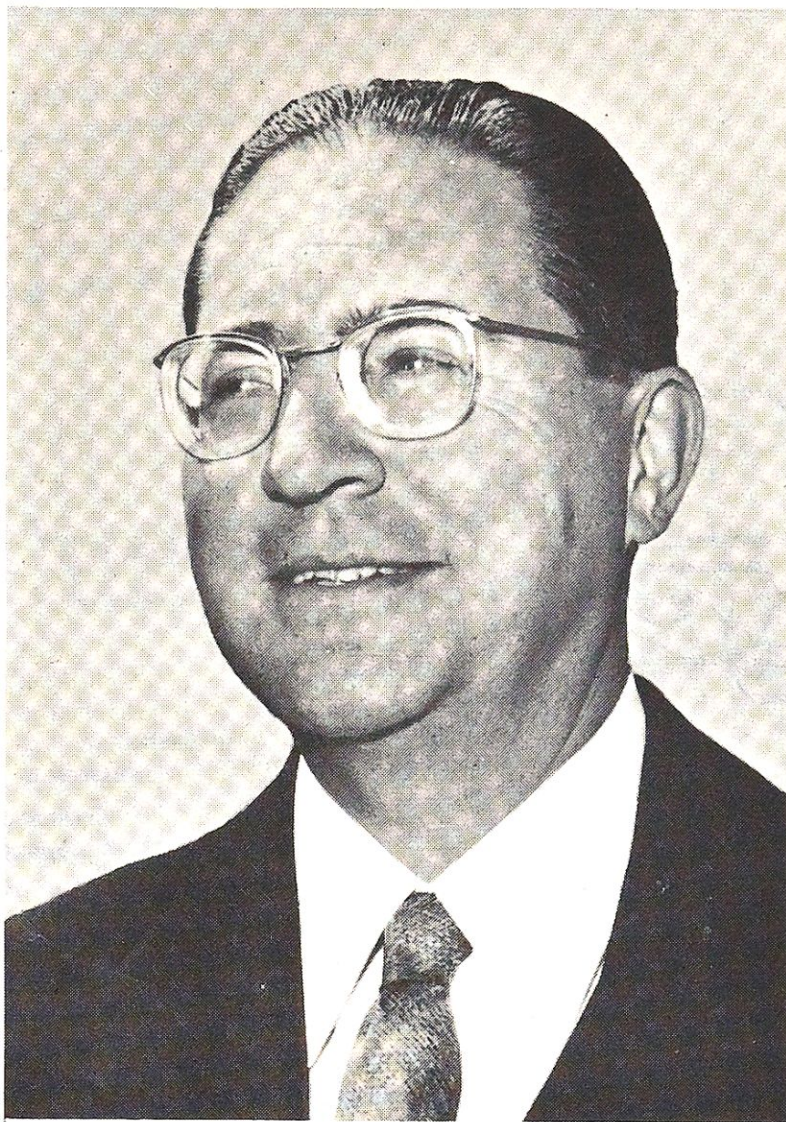
INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

LIBRETAS DE AHORROS AL 2,50 POR CIENTO

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

P R O G R A M A N A C I O N A L



D. FEDERICO SILVA MUÑOZ, Ministro de Obras Públicas.

DE AUTOPISTAS

En un período de doce años, España contará con 3.000 kilómetros de autopistas. El programa ya aprobado comprende las autopistas de peaje siguientes: DEL MEDITERRANEO.—Arranca de La Junquera y, por la costa levantina, llega a Murcia, continuando hasta Granada. Longitud: 830 kilómetros.

DEL CANTABRICO.—Se inicia en Behovia y, siguiendo la costa norte, termina en Oviedo, pasando por Santander. Longitud: 370 kilómetros.

DE LA COSTA DEL SOL.—Cubrirá la distancia de Málaga a Algeciras. Longitud: 110 kilómetros.

NORTE-SUR.—Comenzará en San Sebastián, pasando por Madrid y terminando en Sevilla. Longitud: 810 kilómetros.

NOROESTE-LEVANTE.—Recogerá el tráfico del noroeste, Asturias y Galicia, para canalizarlo hacia el interior y costas mediterráneas. Longitud: 300 kilómetros de Madrid a la autopista del Mediterráneo y otros 300 kilómetros de Madrid a León.

DEL EBRO.—Enlazará Cataluña con el interior y empalmará con la autopista Norte-Sur. Longitud: 350 kilómetros.

DE PORTUGAL.—Arrancará de la Norte-Sur para terminar en Badajoz. Longitud: 90 kilómetros.

El Plan previsto establece también la construcción de los accesos y enlaces preferentes siguientes:

ACCESO A GALICIA.—Nuevo trazado de Astorga a Chantada, con 165 kilómetros de longitud. Desde Chantada habrá enlace con las cuatro capitales gallegas y con la carretera de La Coruña a Tuy.

ACCESO A ASTURIAS.—Unirá León con Oviedo mediante un túnel a través de Pajares. Longitud: 125 kilómetros.

ACCESO A MALAGA.—Tendrá una longitud de 58 kilómetros y será una carretera de nuevo trazado.

ACCESO SEVILLA-HUELVA Y SEVILLA-CADIZ.—Se realizará un desdoblamiento de calzada a lo largo de 238 kilómetros.

ACCESO DE TENERIFE Y LAS PALMAS.—El importe de estas obras será de 1.200 millones de pesetas.

ENLACES PREFERENTES.—Comprende el acondicionamiento y mejora de carreteras y asfaltado de los tramos siguientes: Oviedo-La Coruña (325 kilómetros); Santander-Burgos (150 kilómetros); Sevilla - Badajoz - Cáceres - Zamora - autopista Madrid - León (650 kilómetros); Burgos - Valladolid - Salamanca - frontera portuguesa (258 kilómetros); Pirineos - Zaragoza - Teruel - Cuenca - autopista de Madrid a Levante - Valencia (748 kilómetros); Zaragoza - provincia de Alava (250 kilómetros); Murcia - Almería - Motril - Málaga (441 kilómetros); Bailén - Jaén - Granada - Motril (209 kilómetros); Granada - Córdoba - autopista Norte-Sur (289 kilómetros).

LA LABOR DE UN HOMBRE

La verdad es que el Gobierno español de los últimos tiempos ha contado con magníficos ministros de Obras Públicas. Recordamos la ejecutoria del Conde de Vallellano, la del general Vigón... Gracias a ellos, por no remontarnos a épocas anteriores, la orografía española ha experimentado cambios sustanciales en beneficio de la comunidad española: presas, canalizaciones, carreteras... han transformado la geografía hispana, haciendo rentables zonas antes desérticas.

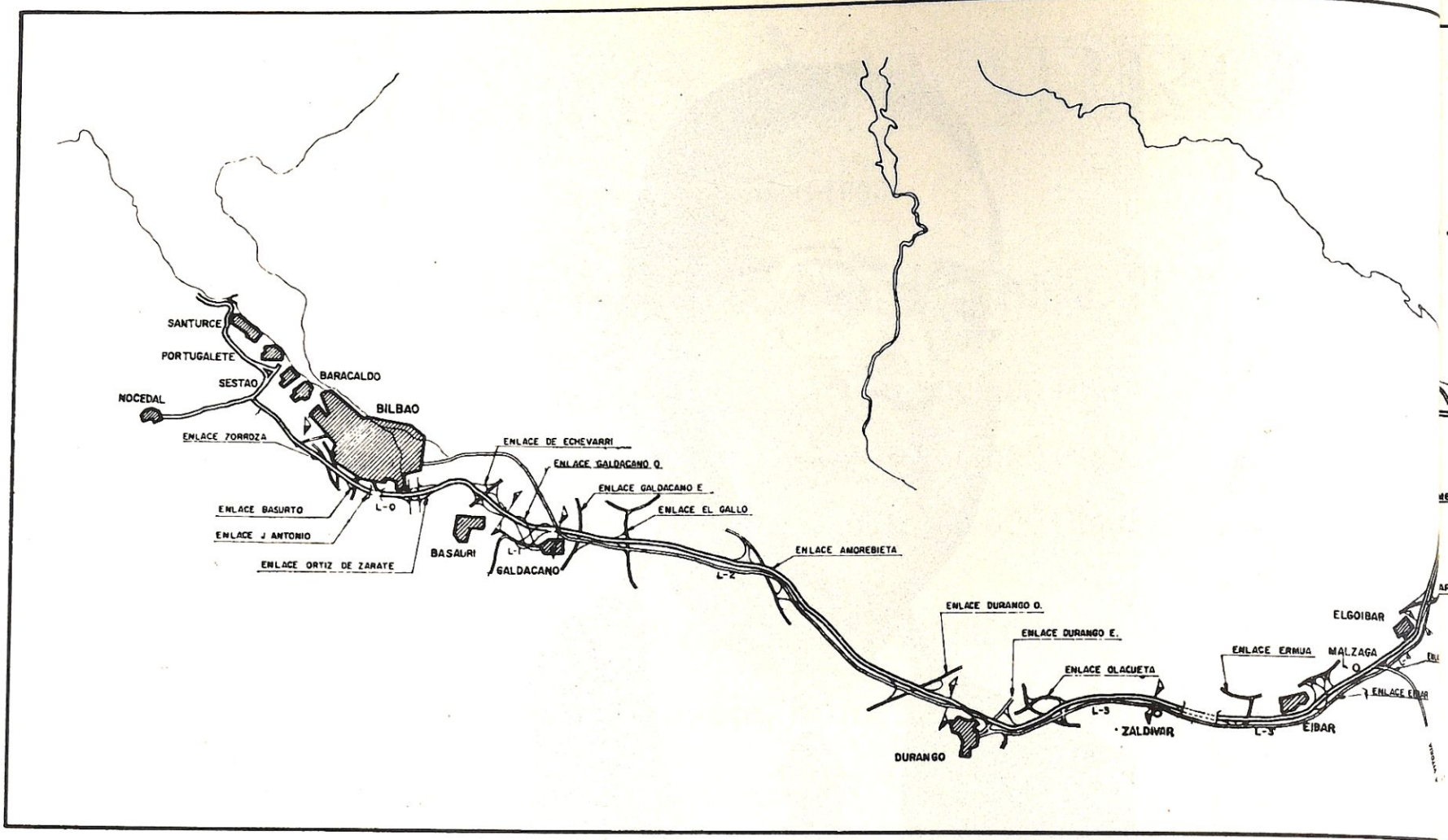
Cada Ministerio ha tenido su preocupación; ha volcado sus esfuerzos hacia planes definidos. No es el momento de hacer balance de lo hecho anteriormente. Técnicos en la materia podrían hacerlo, nosotros no. Tan sólo queremos dejar constancia de la preocupación primordial que anima al actual Ministerio que tiene como titular a don Federico Silva Muñoz.

Se podría calificarle como el «ministro de las autopistas». En realidad le preocupan, como un todo homogéneo, las comunicaciones, pues vuelca también su entusiasmo por los caminos férreos. Pero es en las autopistas donde parece decidido a dejar huella de su paso por la Administración.

Conocido de todos los españoles es el plan de autopistas nacionales, proyecto en marcha que en un plazo no muy largo, va a dotar a España de una red de carreteras verdaderamente importante.

Pero es en la autopista Behobia-Bilbao, tramo vial que a nosotros preocupa, donde el señor Silva Muñoz se ha mostrado más decidido, consciente sin duda de la importancia capital que supone una unión efectiva y práctica de dos regiones tan prósperas y rentables para la economía española como Vizcaya y Guipúzcoa. Su ejecución está en marcha y en breve tiempo —brevedad comparable a la magnitud de la obra— San Sebastián y Francia quedarán unidas estrechamente por una arteria que pondrá a un paso la potencia económica de Guipúzcoa con Vizcaya y de estas dos provincias con el resto del mundo a través de Francia.

Será la gran obra de un hombre que con visión futura y un entusiasmo ilimitado, ha iniciado el verdadero camino del acercamiento físico entre los pueblos.



Declaraciones en exclusiva de don JOSE ORBEGOZO, Jefe de la Tercera Región de Carreteras

“LA AUTOPISTA BILBAO - BEHOBIA SUSCITA EL MAXIMO INTERES DEL ESTADO ESPAÑOL”

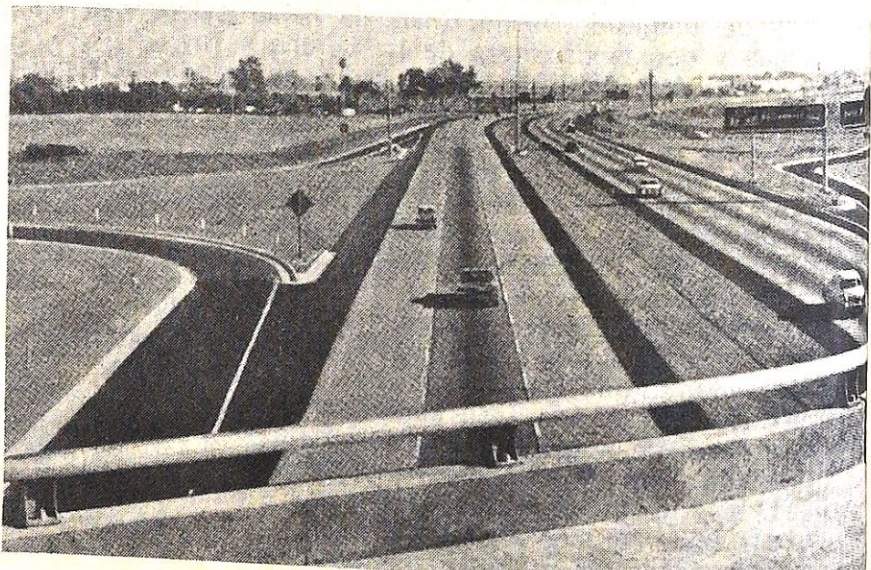
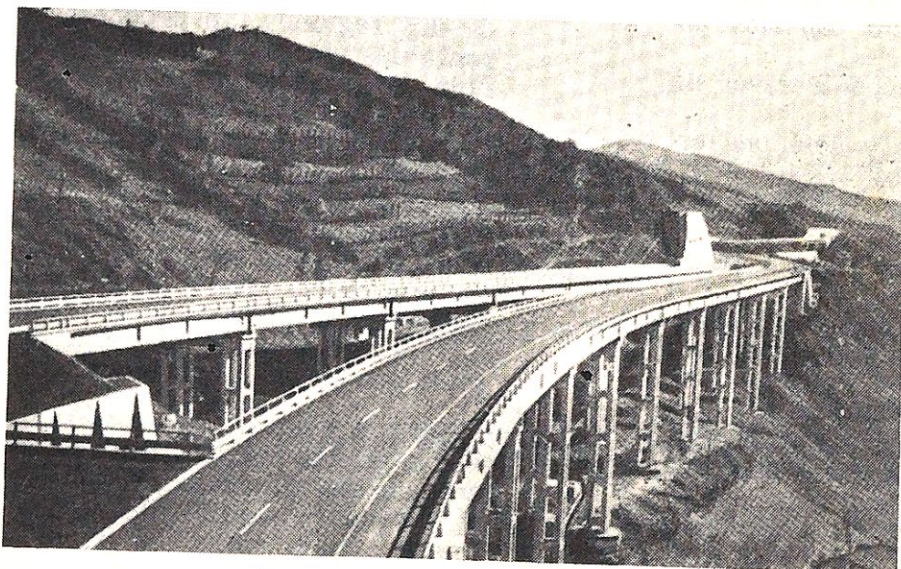
«La variante de San Sebastián es la mayor unidad subastada en Obras Públicas hasta el presente.»

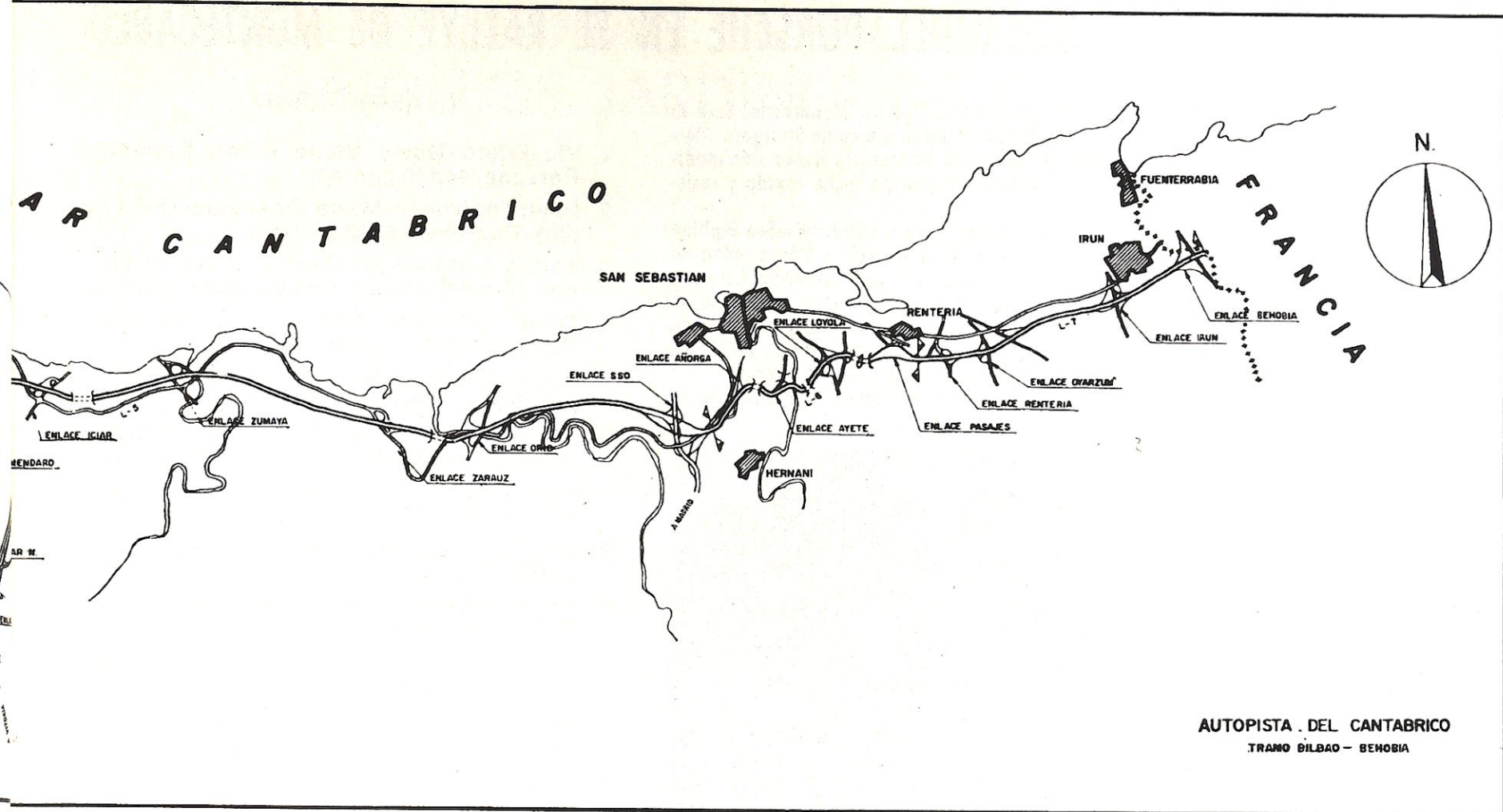
«La autopista Bilbao - Behobia, cuya importancia es necesario recalcar, suscita el máximo interés del Estado español», ha manifestado don José Orbegozo —Delegado del Ministerio de Obras Públicas en Vizcaya, jefe de la tercera región de carreteras y jefe accidental de la Jefatura Provincial de Carreteras de Vizcaya— cuando nos hemos entrevistado con él, en relación con la citada autopista, y en exclusiva para la revista AUTOMOVIL - CLUB.

«El señor Ministro y el Director General de Carreteras, así como cuantos trabajamos en este Ministerio tenemos puesto nuestro mayor empeño en la realización de tan grandiosa obra», siguió diciendo el señor Orbegozo.

Haciendo alusión a las dos variantes de la mencionada autopista, nuestro interlocutor comentó:

«La variante de San Sebastián es la mayor unidad subastada en Obras Públicas hasta el presente, y es igual que la de Bilbao, que consta de dos tramos, constituye una empresa de vital importancia para ambas provincias, puesto que no sólo facilitarán el acceso a las capitales respectivas, sino que, además, servirán para comunicar de manera magnífica un buen número de municipios».





Como se sabe, la variante de San Sebastián —que fue adjudicada en 948 millones de pesetas— se encuentra ya en fase de realización. En lo que respecta a la variante de Bilbao, llamada «solución sur», y cuya adjudicación se realizó en 1.235 millones de pesetas para los dos tramos de la obra, va a ser acometida rápidamente. En un pleno extraordinario celebrado por el Ayuntamiento de Bilbao el pasado día 3 de enero, la Corporación Municipal bilbaína adquirió el compromiso de aportar al Ministerio de Obras Públicas los terrenos necesarios para la construcción de la denominada «solución sur», de acuerdo con el proyecto aprobado y adjudicado previa subasta, siempre y cuando que por la Superioridad se conceda al Ayuntamiento bilbaíno las facultades expropiatorias precisas y se declare aplicable a este proyecto los beneficios del procedimiento de urgencia regulado por el artículo 52 de la vigente Ley de expropiación forzosa.

El Ayuntamiento de Baracaldo —segunda localidad de Vizcaya—, por su parte, tomó en su día un acuerdo similar.

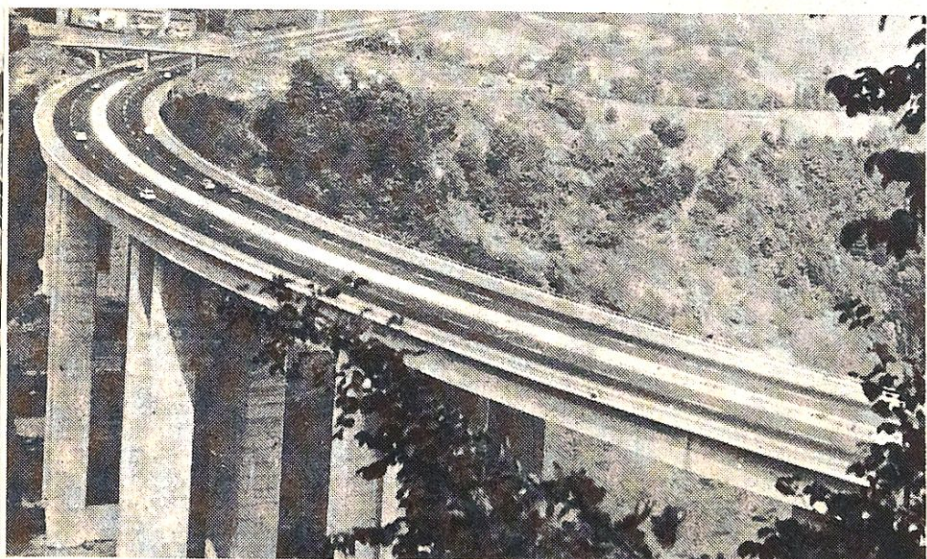
Tanto la variante de San Sebastián como la de Bilbao se espera puedan estar concluidas para el año 1970, y la autopista Bilbao - Behobia, para 1975.

Como resulta sabido, el pasado día 22 de enero se procedió en la Dirección General de Carreteras a la apertura de las dos propuestas presentadas al concurso de construcción, conservación y explotación de la citada autopista.

Sobre ella, nos dijo también por último el señor Orbegozo, a quien agradecemos sus interesantes declaraciones:

«Serán innumerables las ventajas de todo tipo que reportará este modernísimo enlace entre Bilbao y Behobia. Ventajas para todos los municipios por donde discurrirá o relacionará, ventajas para los conductores, para la industria, para el comercio... De aquí, el que mi mayor deseo sería que, cuantos puedan prestar su colaboración para esta magna obra se convierta lo más pronto en realidad, pongan toda su buena voluntad y faciliten su ayuda a cuantos, con unánime entusiasmo, nos hallamos embarcados en esta gran nave, cuyo timón lleva con mano firme el señor ministro de Obras Públicas, don Federico Silva Muñoz, brillantemente secundado por el director general de Carreteras, don Pedro de Areitio.»

Juan J. ALONSO



POR VEZ PRIMERA, VICTORIA DEL PORSCHE EN EL RALLYE DE MONTECARLO

Los ingleses Elford y Stone han resultado los vencedores del Rallye de Montecarlo. Pero lo más importante de este triunfo es que se haya producido sobre la marca de Stuttgart "Porsche", la primera hasta el momento. En realidad el Rallye de Montecarlo había sido modificado sustancialmente en orden a la puntuación, precisándose de un coche rápido y resistente.

Junto a este triunfo anglo-alemán destaca el fracaso francés. Gerard Larrouse sobre Alpine abandonó en la última fase de la competición, sobre los 600 kilómetros de Mónaco-Mónaco y con ello quedaba libre el camino para la victoria de los ingleses. A decir verdad Larrouse apuró al máximo porque sabía que el Porsche podría ganar a su Alpine a nada que se descuidara. Y sucedió lo único que podía arrebatarse la victoria: en la subida al "col" de Turín derrapó el coche espectacularmente en una curva chocando contra un muro protector. Tanto Larrouse como su compañero salieron ilesos, pero su coche quedó destrozado. Entre las féminas Pat Moss-Carlsson han conquistado la copa de damas superando en la general a varios pilotos masculinos.



CLASIFICACION

1. Vic Elford-David Stone (Gran Bretaña), Porsche, 14.116 puntos.
2. Pauli Tonivonen-Martti Tinkhanen (Finlandia), Porsche, 14.192 puntos.
3. Rauno Aaltonen (Finlandia) y Henry Lid-don (Gran Bretaña), B.M.C., 14.451 puntos.
4. Tony Fall - Mike Wood (Gran Bretaña), B.M.C., 14.635 puntos.
5. Paddy Hopkirk - Ron Crellin (Gran Bre-taña), B.M.C., 14652 puntos.
6. Ove Andersson (Suecia) y John Daven-port (Gran Bretaña), Lancia, 14.666 puntos.
7. Jean Vinatier - Jean Francois Jabor (Fran-cia), Alpine Renault, 14.676 puntos.
8. Leo Cella-Alcide Paganelli (Italia), Lancia, 14.807 puntos.
9. Hannu Mikkola - Anssi Jarvi (Finlandia), Datsun, 14.948 puntos.
10. Bjoern Waldegard - Lars Helmer (Suecia), Porsche, 15.098 puntos.
11. Bengt Soderstrom - Gunnar Pal (Suecia), Lancia, 15.103 puntos.
12. Ake Andersson - Sven Svedberg (Suecia), Porsche, 15.201 puntos.
13. René y Claudine Trautmann (Francia), Lancia, 15.238 puntos.
14. Pat Moss-Carlsson (Gran Bretaña) y Eli-zabeth Nystrom (Suecia), Lancia, 15.274 puntos.

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

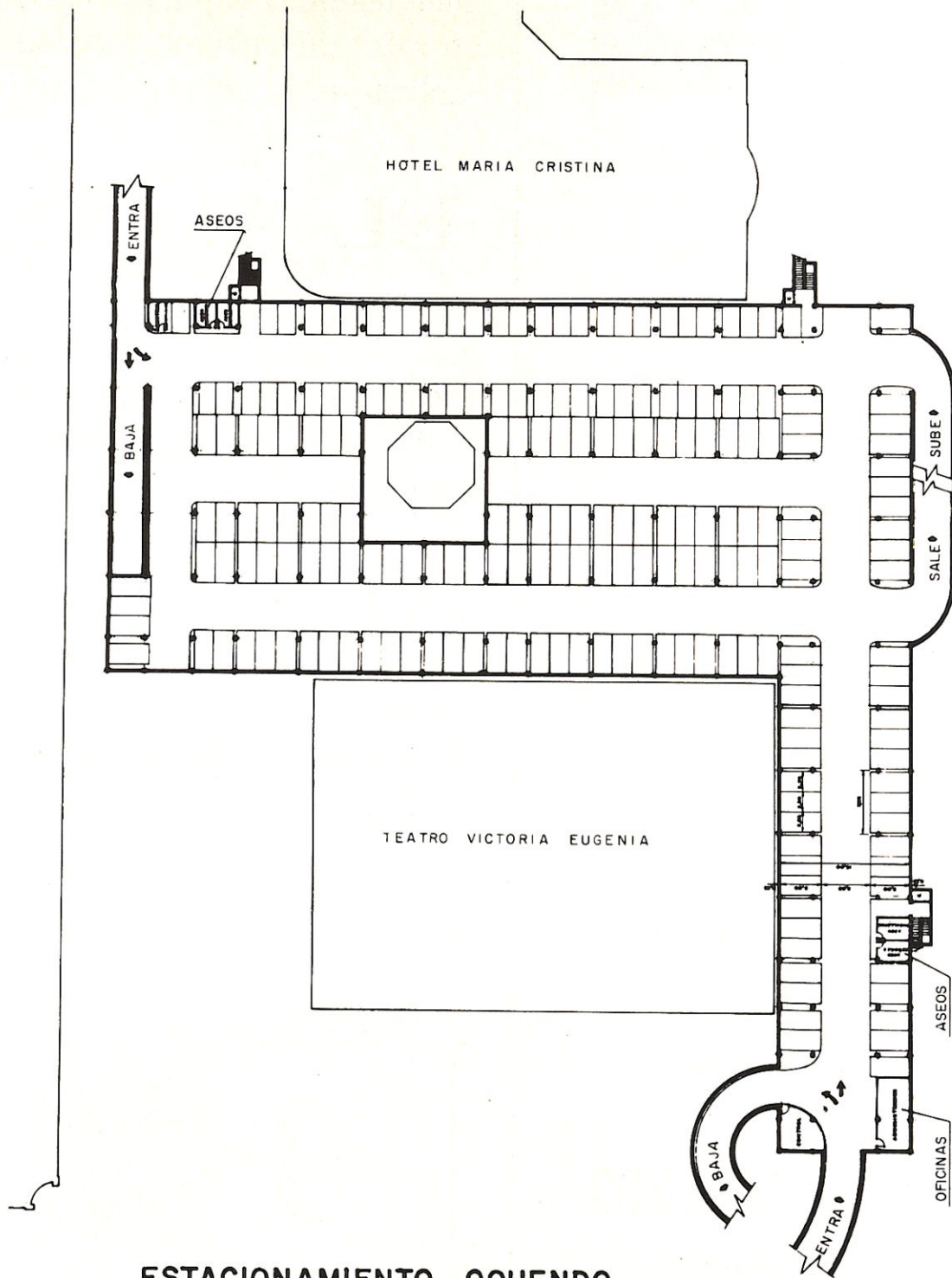
Paseo de Colón, 31 - (Frente a la playa de Gros)



TALLER MECANICO Y ELECTRICIDAD
TALLER DE CARROCERIA Y PINTURA
VENTA DE RECAMBIOS ORIGINALES SEAT

¿ Conoce Vd. nuestras condiciones de ventas a plazos?

EN AGOSTO PODRAN GUARDARSE 437 VEHICULOS BAJO LOS JARDINES DE OQUENDO



ESTACIONAMIENTO OQUENDO

San Sebastián va a contar en breve con el primer aparcamiento subterráneo. Se va a establecer en el subsuelo de los jardines de Oquendo, con lo que se habrá dado el primer gran paso para solucionar la penuria de aparcamientos en la zona más densa de la ciudad.

Satisface comprobar que la honda preocupación que ha manifestado este Real Automóvil Club de Guipúzcoa, por esta cuestión, ha tenido finalmente una solución satisfactoria.

El aparcamiento en cuestión está siendo construido por "Estacionamientos Guipuzcoanos, S. A." (Eguisa), cuyas obras le fueron adjudicadas por el Ayuntamiento previo concurso.

El aparcamiento constará de dos plantas, con 214 plazas la superior y 223 la inferior. El total de plazas es de 437, estando prevista una ampliación hasta 639 vehículos.

Se llega al interior del aparcamiento por dos rampas: una circular en la plaza de Reina Regente y otra recta en la avenida de la República Argentina. La salida es única y se hará por la calle de Oquendo.

Por su parte, los peatones dispondrán de tres escaleras: una en la avenida de la República Argentina, junto al hotel María Cristina, y otras dos en la calle de Oquendo.

El costo de las obras se supone se elevará a unos 80 millones de pesetas.

Se han tomado todas las medidas tanto para que una vez terminadas las obras los jardines de Oquendo presenten la misma fisonomía que tenían antes de comenzadas. También se ha estudiado que en el próximo mes de mayo queden libres de obstáculos las vías que circundan las obras. Todo ello pensando en el Festival de Cine.

Las obras se llevan a tan buen ritmo que los constructores confían que el aparcamiento pueda abrirse al público en el próximo agosto.

TARIFAS.

Las tarifas que van a establecerse se ajustan a estas cantidades:

Tarifa normal que regirá desde el 1 de octubre al 31 de mayo:

Primera media hora o fracción 10 pesetas
Cada hora adicional o fracción 5 "

Tarifa de temporada, que regirá desde el 1 de junio al 30 de septiembre:

Primera media hora o fracción 15 pesetas
Cada hora adicional o fracción 10 "

La empresa concesionaria pagará al Ayuntamiento un canon anual variable con el tiempo que asciende a las siguientes cantidades:

Del primero al quinto año, 100.000 pesetas; del sexto al décimo, 500.000 pesetas; del undécimo al decimoquinto, 1.500.000 pesetas; del decimosexto al trigésimo: 2.250.000 pesetas.

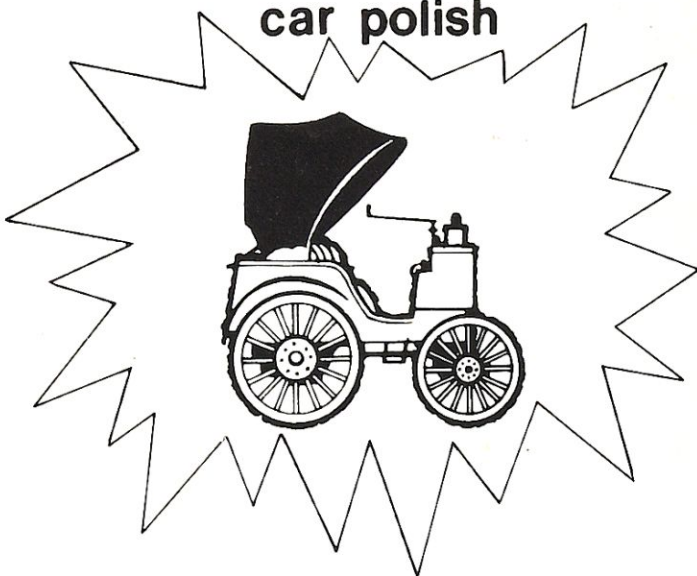
Durante el período de concesión, que es de 30 años, los concesionarios podrán ceder en usufructo la cuarta parte de las plazas, para aquellas personas que por ser habituales al aparcamiento podrían guardar su coche de día y de noche a modo de garaje.

Este es el primer gran paso dado por el Municipio en orden a la creación de aparcamientos subterráneos. Sabemos que idéntico proyecto fue estudiado para la Plaza de Cataluña. Pero el concurso quedó desierto. Ahora, una vez que se conocen los datos estimativos de la demanda que puede reportar el aparcamiento en esa plaza, es muy probable que cuando salga en una próxima subasta idéntico proyecto, no será desestimado tanto por Eguisa o por otra sociedad.

De esta forma San Sebastián irá recuperando el primer puesto de la lógica evolución de los pueblos.

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)

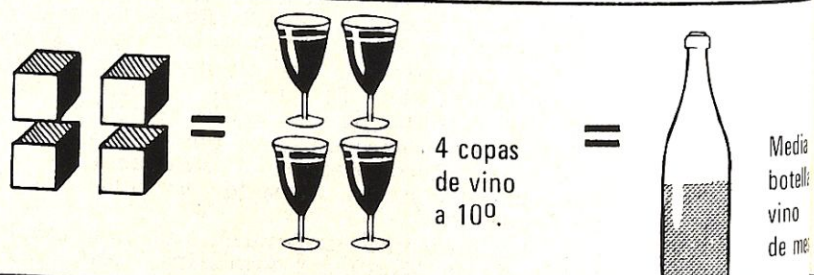
Juan de Olazábal, 26

Teléfonos 55237* y 55312*

EL ALCOHOL, USTED Y SU AUTOMOVIL

POR ESTOS DIBUJOS
COMPARATIVOS SABRA
SI ES O NO UN CRIMINAL
DE LA CARRETERA

UN CUBO - 1 cl. alcohol puro



CADA día que pasa es más normal escuchar a dos personas que hablen sobre los peligros de la carretera, deplorando siempre "la locura de los otros". En raras ocasiones esas personas admiten que también ellos tuvieron un momento de confusión, falta de reflejos o se dejaron llevar de la imprudencia.

Sin embargo cada vez que una persona se sienta al mando de un coche, cuando coja entre sus manos el volante debe pensar que dejando a un lado su propia habilidad está sujeto, prisionero, de los imperativos que le marcan tanto la propia y máxima capacidad del vehículo como el estado de la carretera y el comportamiento del prójimo. Esto no se tiene en cuenta y se confía siempre mucho más en la habilidad propia que en el estado físico que ofrece en ese momento. Ese estado físico está supeditado en la mayoría de los casos, por el mayor o menor grado de alcohol que ha ingerido el conductor.

Esos conductores que se creen —y lo son en condiciones normales— campeones del vo-





lante, desoyen los consejos que ofrece la práctica y las estadísticas y para ellos es igual haber ingerido una mayor cantidad de alcohol que la debida.

Cuando se conduce en carretera libre, lo sabio es no beber ninguna bebida alcohólica.

Si no se quiere llegar al extremo de las cosas, lo recomendable es que en la comida se beba únicamente un vaso de vino o una cerveza.

Si no son respetados estos consejos, lo único que hará usted es hacer correr un riesgo tanto a su persona como a los pasajeros que transporte o a los automovilistas que se crucen junto a sí.

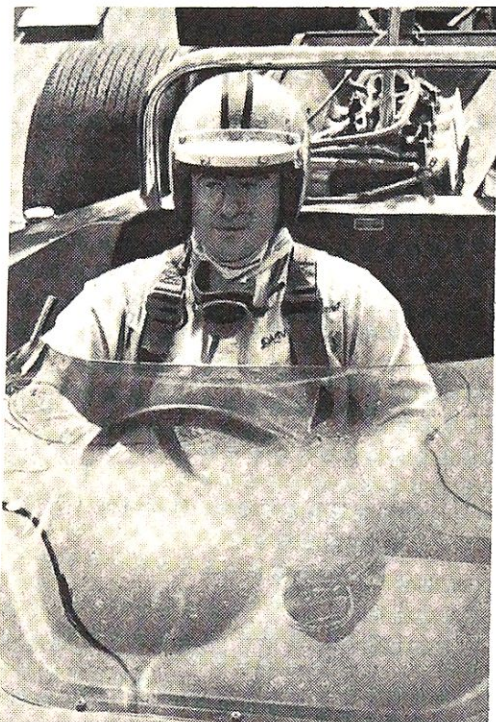
Para que el conductor se haga una idea cabal de las limitaciones a las que conduce el alcohol, junto a estas líneas publicamos una serie de normas simbolizadas inicialmente por unos cubos que representan centilitros de alcohol. Cada cubo de alcohol que se ingiere contribuye a deteriorar el equilibrio del conductor.

	Una hora	2 a 3 horas	3 a 4 horas	4 a 5 horas
=  2 copas de aperitivo				
=  2 copas de alcohol				
=  2 whiskys				
=  2 whiskys y 1 copa de vino				

Los pequeños cubos que aparecen en este estudio hecho por el Comité de Estudios y de Información sobre el Alcoholismo de Francia, le permiten igualmente darse exacta cuenta de lo que usted puede consumir diariamente. Pasando de las cantidades que figuran a continuación se corre el riesgo de hacer peligrar la salud.

Cinco cubos o cinco centilitros de alcohol para una mujer; 7 cubos y medio o 7,5 centilitros de alcohol para un hombre sedentario; 10 cubos o 10 centilitros de alcohol, para un hombre en plena actividad.

Si a pesar de estos consejos de prudencia se han ingerido bebidas alcohólicas, antes de coger el volante se debe esperar el tiempo necesario para que una vez desaparecido el efecto pernicioso del alcohol, se hayan recobrado todas las facultades.



CAMPEON DEL MUNDO

Denis Hulme es el actual campeón mundial de automovilismo

Denis Hulme es el actual campeón mundial de automovilismo. Sintió despertar su afición por las carreras automovilísticas siendo mecánico en el garaje de su padre. De grandes aptitudes, arrojado y conocedor a fondo de la mecánica de los automóviles, Hulme contaba con todos los factores necesarios para convertirse en un completo conductor. Llegó a Europa en 1960 procedente de su país y escogido por la Asociación de Grandes Premios de Nueva Zelanda. Anteriormente había conducido con éxito un Cooper 2 litros y cuando llegó a Inglaterra le instaló al mismo vehículo un motor de 1.500 cc. Coventry-Climax y con él tomó parte en pruebas de fórmula 2. Asimismo construyó un Cooper fórmula junior y compitió con mucho éxito con este vehículo.

Pronto, en 1961, Brabham vio en Hulme un competente mecánico-constructor-conductor a quien podía confiársele un coche de carreras ya que, conociéndolos a fondo, podía obtener de ellos el mayor rendimiento. A partir de entonces, en ocasiones como corredor independiente con su fórmula junior y en otras con vehículos Brabham, se repitieron sus éxitos en Europa, Nueva Zelanda y Australia.

En 1964 Hulme regresó a Nueva Zelanda y Australia, con un coche Repco-Brabham de 2,5 litros. Durante las carreras del Campeonato Tasman, Hulme condujo magníficamente, defendiendo hábilmente los colores de su equipo Brabham.

Durante el resto de la temporada 1964 Hulme fue piloto para el equipo Repco-Brabham, fórmula 2. Temporada sobresaliente que marcó los siguientes éxitos: tercero en el Gran Premio de Avus; primero en Clermont-Ferrand; primero en Zolder y segundo en el Campeonato de Francia para fórmula 2. Hulme, conduciendo un dos litros BT8 Repco-Brabham, tuvo una temporada muy buena, alcanzando victorias de muchas clases, sobresaliendo en el Trofeo Brands Hatch Guards, que quedó segundo —primero en su clase de 2 litros—. Pero su mayor alegría fue precisamente este año cuando su patrón, Jack Brabham, le permitió conducir ocasionalmente un coche de fórmula 1, en las pequeñas carreras, cuando el americano Dan Gurney no participaba.

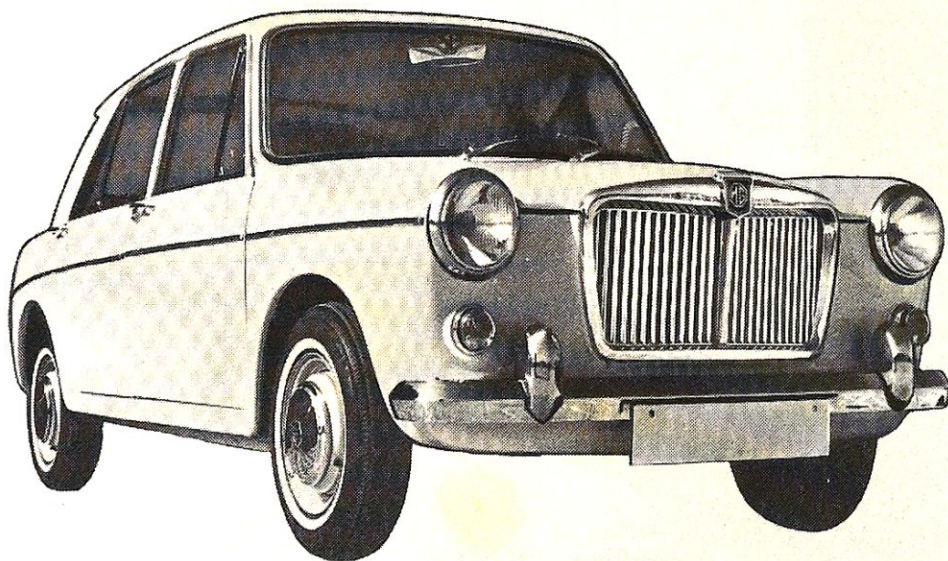
Llegó 1965 y Hulme tuvo su puesto en el equipo, con un coche equipado con motor de carreras Coventry-Climax de cuatro válvulas. Pero no tuvo mucha suerte, rompiéndosele el motor. Continuó en fórmula 2, ganando una importante carrera internacional en Oulton Park; siguió su estela de triunfos con otra brillante victoria en el famoso Trofeo Tourist R.A.C., a los mandos de un Brabham de dos litros, sport. En Crystal Palace se clasificó también el primero en la carrera de coches deportivos.

En 1966, con fórmula 1, Hulme fue el segundo piloto del Team Brabham, al volante de un Brabham-Repco V-8. Su actuación a lo largo de las carreras puntuables para el Campeonato del Mundo fue muy elogiada por su regularidad. Finalizó el Campeonato en cuarta posición.

Con la temporada de 1967 se inició la nueva fórmula 1, cuya reglamentación aumentaba el cubicaje de los coches hasta los tres litros. Para todas las marcas esto representaba una seria preocupación. Solamente los Brabham cumplían los requisitos por el célebre anexo J. Brabham, en la construcción de sus coches, se inclinaba más por la seguridad y estabilidad de los mismos, que por la potencia del motor.

Y así empezaron los buenos resultados, si bien, en la primera prueba del Campeonato, el Gran Premio de Sudáfrica, Denis Hulme sólo logró un cuarto puesto.

Aparte de todo ello, Denis se ha mostrado como un piloto frío y calculador que ha obtenido el mayor provecho del nuevo sistema de puntuación corriendo siempre con gran arrojo, pero asimismo con extraordinaria cautela. Ha preferido en más de una ocasión obtener un segundo o tercer puesto, lo que significaba más puntos para él, que forzar su vehículo con riesgo de no clasificarse.



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

INFORMACION del CLUB

AMBICIOSO PROYECTO DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

SE HABLA DE CONSTRUIR
UNA AUTENTICA
"CASA DE CAMPO"
EN LAS PROXIMIDADES
DE SAN SEBASTIAN

Los Clubs Automovilistas de Madrid y Barcelona han llegado a la cima de sus aspiraciones: la creación de complejos turístico-deportivos en los que el socio cuenta con un lugar de esparcimiento. Conocemos lo efectuado por el Real Automóvil Club de España, en las proximidades del Circuito del Jarama. Cuenta con unas instalaciones extraordinarias, en las que junto a la posibilidad de construir residencias tipo moteles para sus socios, puede también instalar piscinas, frontones, campos de tenis, ya que la extensión de la finca permite esto y mucho más.

Pues bien, esta legítima aspiración cumplida por esos dos Clubs, podría tener un imitador en nuestra ciudad. Quizá resulte una indiscreción periodística desvelar lo que a nuestro juicio, y por lo que conocemos, está ya en el ánimo de varios de los socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

El proyecto, según las referencias que poseemos, es ambicioso. Se trata de construir en las proximidades de San Sebastián una auténtica «Casa de campo», con un amplio edificio para el Club y pequeñas residencias al estilo de moteles, más una gama de instalaciones deportivas como campos de tenis, golf en miniatura, frontón, piscina, etc.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa que siempre ha mantenido un criterio evolutivo, conseguiría con ello, para San Sebastián, un lugar de esparcimiento, de plácido sosiego, ahora que las ciudades van convirtiéndose en centros de bullicio y agitación poco menos que insoportables.

VISADO DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTES

Las solicitudes de Tarjetas-Visados se harán por los titulares de los mismos, a partir del presente año, en siguiente forma:

Del 15 de enero al 28 de febrero para las clases MR, MDCC, MDC y MDCN.

Del 1 al 31 de marzo para clases VT, VR, VD, VP y VC.

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

Del 1 al 31 de mayo para las clases MP.

Las Tarjetas-Visados deberán ser retirados por sus titulares antes del 15 del mes siguiente al señalado como plazo para solicitarlas en el artículo anterior. A

partir de esta fecha se considerarán caducadas a todos los efectos.

Este trámite puede ser encomendado a este Club por sus asociados.

IMPUESTO MUNICIPAL SOBRE CIRCULACION DE VEHICULOS

Se recuerda a los señores socios que el impuesto municipal de circulación de vehículos puede ser abonado hasta el 31 de marzo.

Para facilitar su liquidación es conveniente presentar el justificante de pago de 1967 o el permiso de circulación.

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

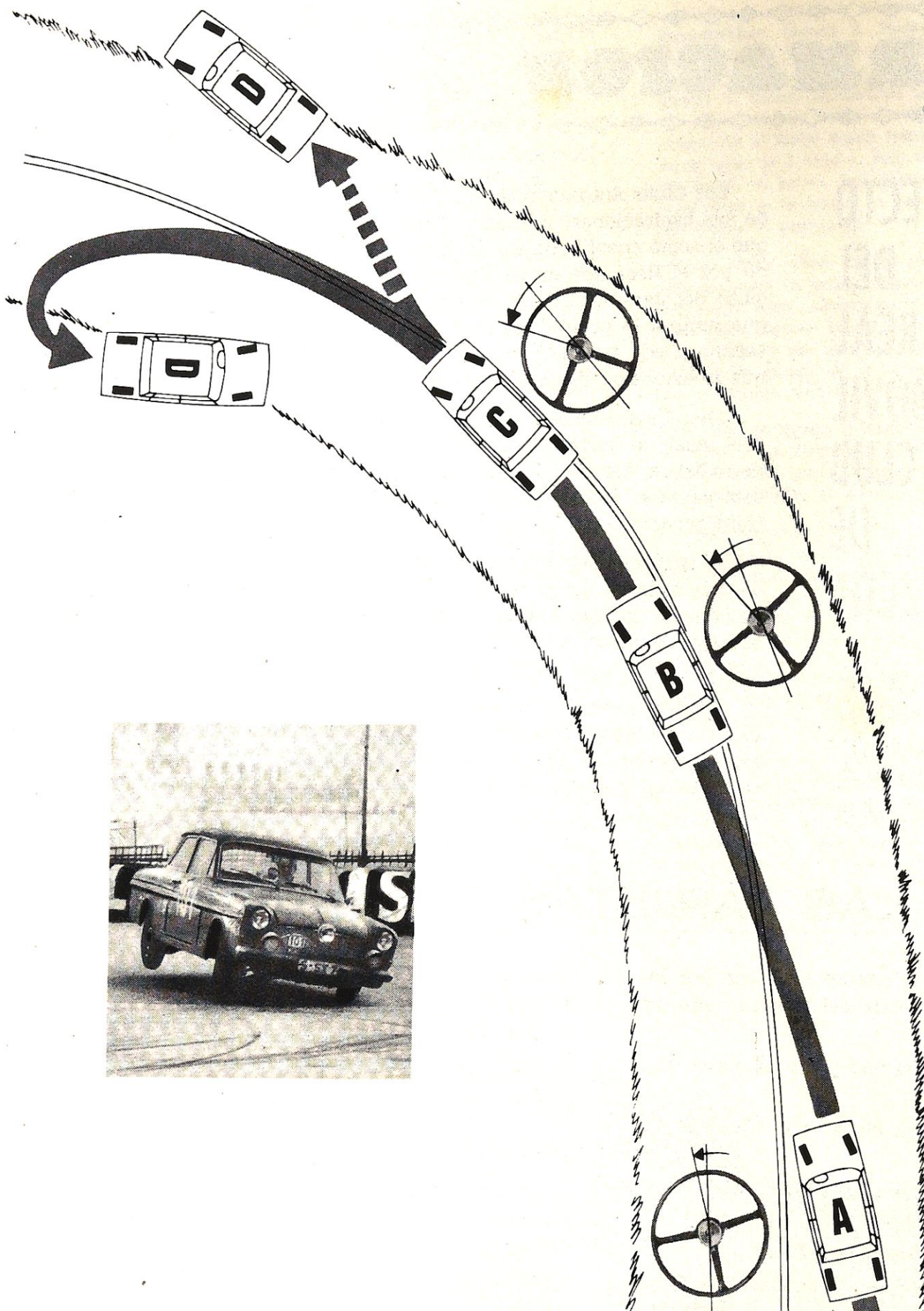


OPTICA

BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS



- A** Se ataca la curva antes de lo que lo requiere la forma geométrica del viraje. El conductor ha querido ahorrar tiempo y camino, sin tomar la precaución de aminorar la velocidad. Es en este primer tercio del viraje donde se sitúa peligrosamente.
- B** Al lanzarse a esta velocidad, el conductor se encuentra en el interior de la curva, en la parte izquierda de la calzada. En estos momentos los efectos de la fuerza centrífuga comienzan a dejarse sentir tirando al coche hacia la derecha. Por reacción (lamentable) instintiva, el conductor se precipita hacia la izquierda.
- C** Como todos los órganos susceptibles de absorber los efectos de esta fuerza centrífuga (neumáticos, amortiguadores y ballestas) que son obligados por la brutalidad del movimiento, la capacidad de adherencia del vehículo es sobrepasada. Esto provoca la anulación del efecto de la suspensión. Como, por otra parte, la reserva de potencia del coche ha sido seriamente comprometida, en el comienzo mismo de la curva, es preciso únicamente acogerse a los efectos de la aceleración para salir de una situación que puede convertirse en un mal paso.
- D** Así las cosas, nuestro temerario conductor se va a encontrar ante tres soluciones tan comprometidas unas con otras:
- Mantener bien que mal esta trayectoria poco ortodoxa y salir de la curva por el interior.
 - Encararse con la realidad de forma violenta y provocar de esta forma el latigazo de la cabeza a la cola del coche.
 - Frenar y derrapar hacia el exterior.

«Mi coche estaba...
estaba seca. Rodaba...
te. La curva se me...
puedo comprender lo...
No puede comprende...
coche, queriendo impon...
ciones del coche.
Las leyes de la física...
que, antes de ser un...

MO
VIR
BU
CONDE

El viraje es, ante todo, un...
No hasta el punto que...
desconfianza y ansiedad como...
No, ciertamente. Con un sem...
sario convencerse que en...
bien distinto orden, según...
carga que lleve el propio...
En estas condiciones es...
condición para franquear un...
con un coche en perfecto...
La segunda reside en que...
tor, su habilidad como piloto...
coche está sujeto a un conjun...
vidamos hasta del propio...
mos entre manos. Todo...
leyes físicas de las que...
portantes.
La primera cualidad de...
que nunca debe iniciar un...
que sepa cuál es la verdad...
si entra bien en ella, sald...
Los buenos conductores...
raje a mayor velocidad que...
En fin, junto a estas...
aprecian las distintas...
coches, uno de ellos en...
que el otro está abocado al...

...ffico estado; la carretera
...te, pero no excesivamen-
...de forma «simpática». No
...currido...»

...sí; no comprende a su
...personalidad a las condi-

...a experiencia demuestran
...conducir es una disciplina.

OS

JES

OS

CTORES

... y debe ser abordado como tal.
...a nos sitúe en un estado de
...ar 50 horas de Bilbao a Madrid.
...práctico de la realidad es neces-
...las dificultades pueden ser de
...e la calzada, del tiempo, de la
...obre todo de su velocidad.

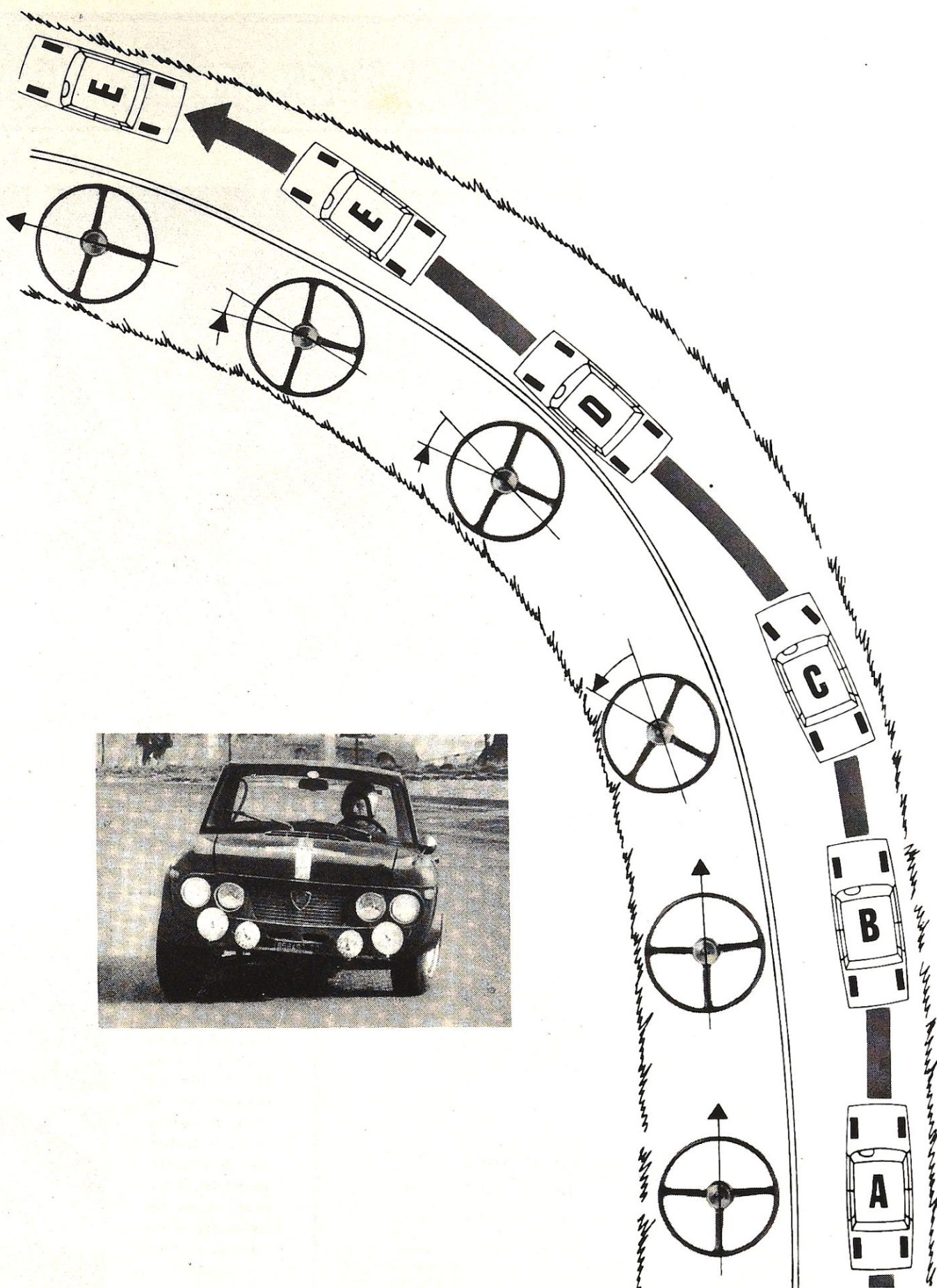
...ener en cuenta que la primera
...on toda seguridad es abordarlo
...uspensión y de neumáticos.

...era sean el talento del conduc-
...trucos» personales, conducir un
...as que despreciándolas, nos ol-
...e diseñó el vehículo que lleva-
...movimiento está sujeto a unas
...trífuga es una de las más im-

...nductor reside en el hecho de
...emasiada velocidad. Es preciso
...n en el comienzo de la curva;

...leros campeones, salen del vi-
...raron en él.

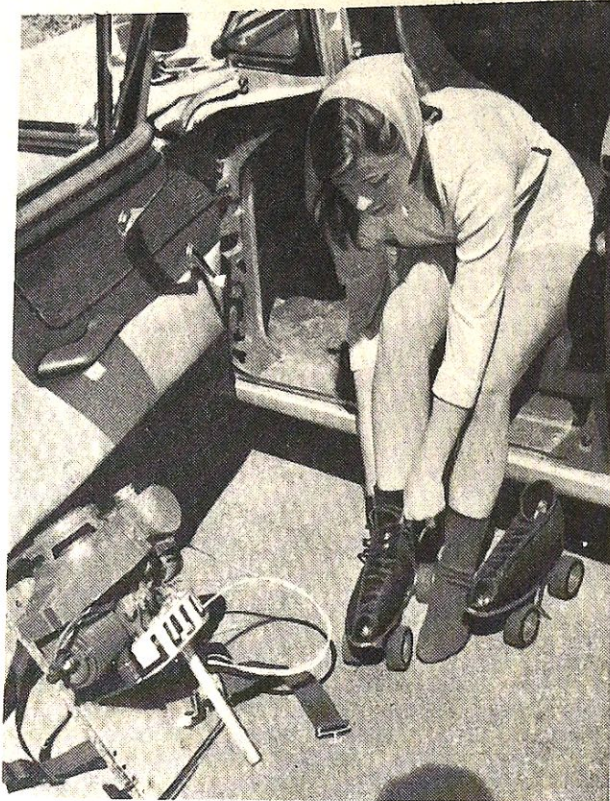
...mos dos croquis en los que se
...o largo de las curvas, de dos
...ción a cada momento, mientras
...os desastres desde el principio.



- A** Antes de entrar en la curva, el conductor reduce la velocidad, sea por medio del freno o cambiando a una velocidad más corta. Coloca el coche completamente a la derecha de la calzada, casi rozando la gravilla o la hierba, pero sin extremar las cosas.
- B** El coche se mantiene en el régimen de potencia conseguido después del frenazo dado antes de la curva, a fin de no atacar el viraje en rueda libre. El coche se mantiene también paralelamente a la cinta de la carretera, hasta el momento en que deba virar para atacar la curva propiamente dicha.
- C** Ahora nuestro conductor da al volante una impulsión firme y progresiva, obligando al coche a ir hacia el interior del viraje. Este impulso en el comienzo de la operación será siempre hecha como si la curva fuese más corta y más cerrada. Manténgase una aceleración razonable para que, sin corregir el volante, el coche siga por su trayectoria, mientras que la fuerza centrífuga tenderá a tirar al coche hacia el exterior.
- D** Nuestro conductor deja al coche muy progresivamente que remonte hacia el exterior. En este momento puede y debe acelerar francamente.
- E** El coche, desde este momento, tiende a coger la línea recta, pudiéndose ayudar en esta última fase, acelerando suavemente y sin emplear ninguna brusquedad con el volante.



Este modelo de sillón, ha sido especialmente previsto para los nuevos coches Volkswagen. Se puede apijar cómodamente la cabeza y es regulable.



PATINEMOS UN POCO. Los juegos de la niñez, se pueden convertir andando el tiempo, en procedimientos muy útiles. Vean si no a esta encantadora muchacha que dejando el coche en las inmediaciones de la ciudad, se coloca las botas y este ligero motor, refrigerado por aire y con suficiente potencia para propulsar cómodamente a su "ocupante". Con estos patines motorizados puede alcanzarse una velocidad de hasta 45 kilómetros por hora.

Recambios Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

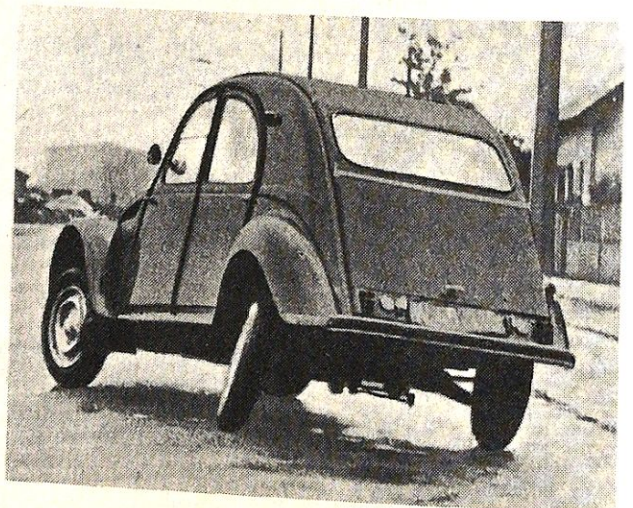
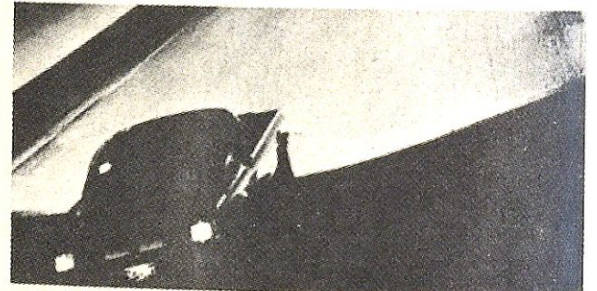
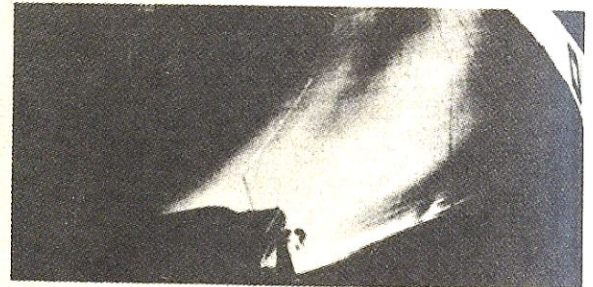
Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

MAYOR LUMINOSIDAD

La Sociedad Silvania ha fabricado un nuevo tipo de lámparas halógenas de cuarzo de 100 vatios con filamento horizontal (foto de abajo), en lugar de vertical de las lámparas de cuarzo convencionales. Se consigue con ello una luminosidad mucho mayor en el primer plano.



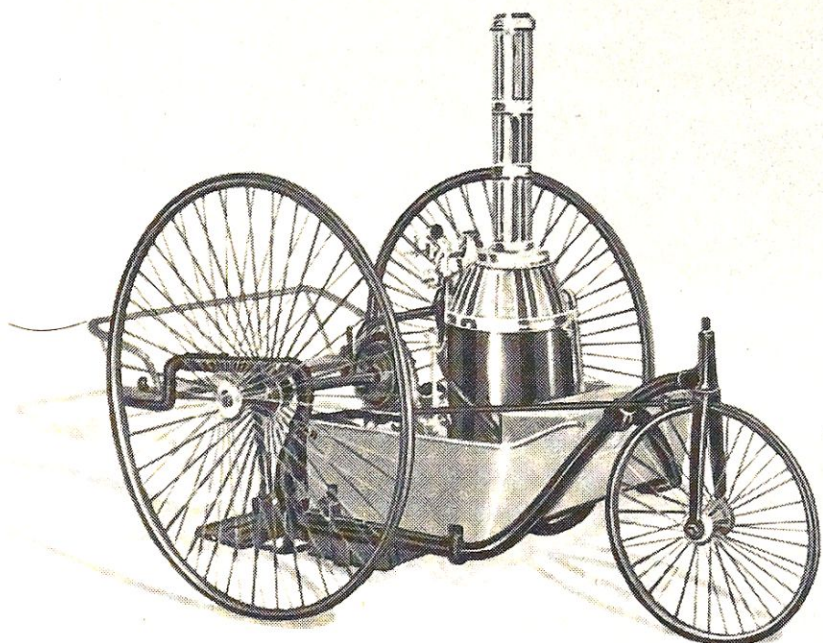
REFLEJOS. El Automóvil Club de Austria utiliza este 2 CV a fin de educar los reflejos de sus alumnos. Se trata de un coche que tiene las ruedas traseras móviles, pudiendo ser dirigidas desde el interior. Mientras el alumno se ocupa del volante que acciona las ruedas delanteras, el profesor, mueve las traseras, provocando patinazos y obligando al alumno a evitarlos.

FUERON "VEDETTES" DE LOS SALONES DE OTROS TIEMPOS

Si, evidentemente, la atracción de todo Salón reside en la novedad que descubre esta gran fiesta anual del automóvil y acaso también en su recuerdo. ¡Qué de recuerdos desde la primera «Exposición Internacional del Automóvil», organizada en los jardines de las Tullerías del 15 de junio al 3 de julio de... 1898! Qué de recuerdos, qué de revoluciones, qué de modelos, qué de marcas, tendiendo todo ello a lograr lo que ahora poseemos.

Entre tanto modernismo bien está que abramos un poco la puerta, para que el gran público aprecie en su justo valor, lo que nuestros antepasados admiraron como genio de los tiempos en que vivían. Muchos de estos ingenios son los padres de los modernos y revolucionarios coches que ahora inundan las carreteras del mundo.

Es obligación moral nuestra contribuir de esta forma a la historia, al arte y al automovilismo.



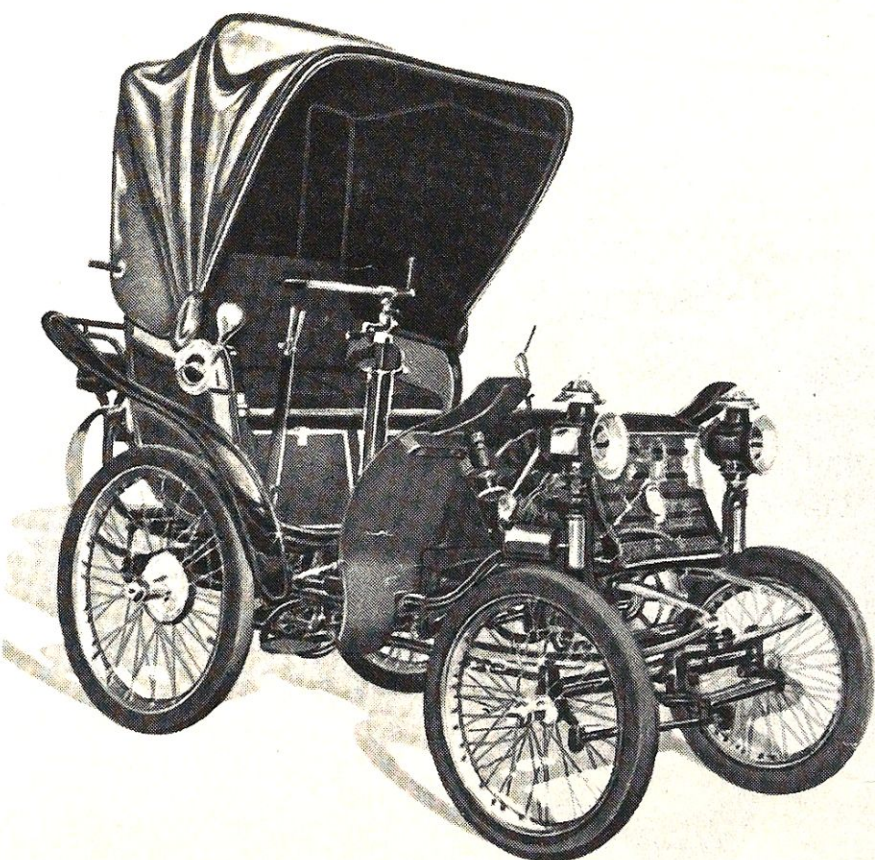
PECORI 1891

Sin alcanzar el renombre de su ilustre compatriota y casi contemporáneo, el Conde Enrico Bernardi, el italiano Pecori ocupó un elevado lugar entre los verdaderos pioneros de la locomoción trasalpina. Influido ciertamente por los trabajos de De Dion Bouton y Trepardoux, Pecori, tres años después de los franceses, construía este triciclo a vapor. Las dos grandes ruedas traseras son motrices por medio de una cadena. La caldera tubular (superficie interna de combustión: 446 cm.² y presión de vapor: 7 atmósferas) está situada en el eje del vehículo. El piloto y eventualmente su pasajero disponían de un simple banco fijo en la parte trasera.



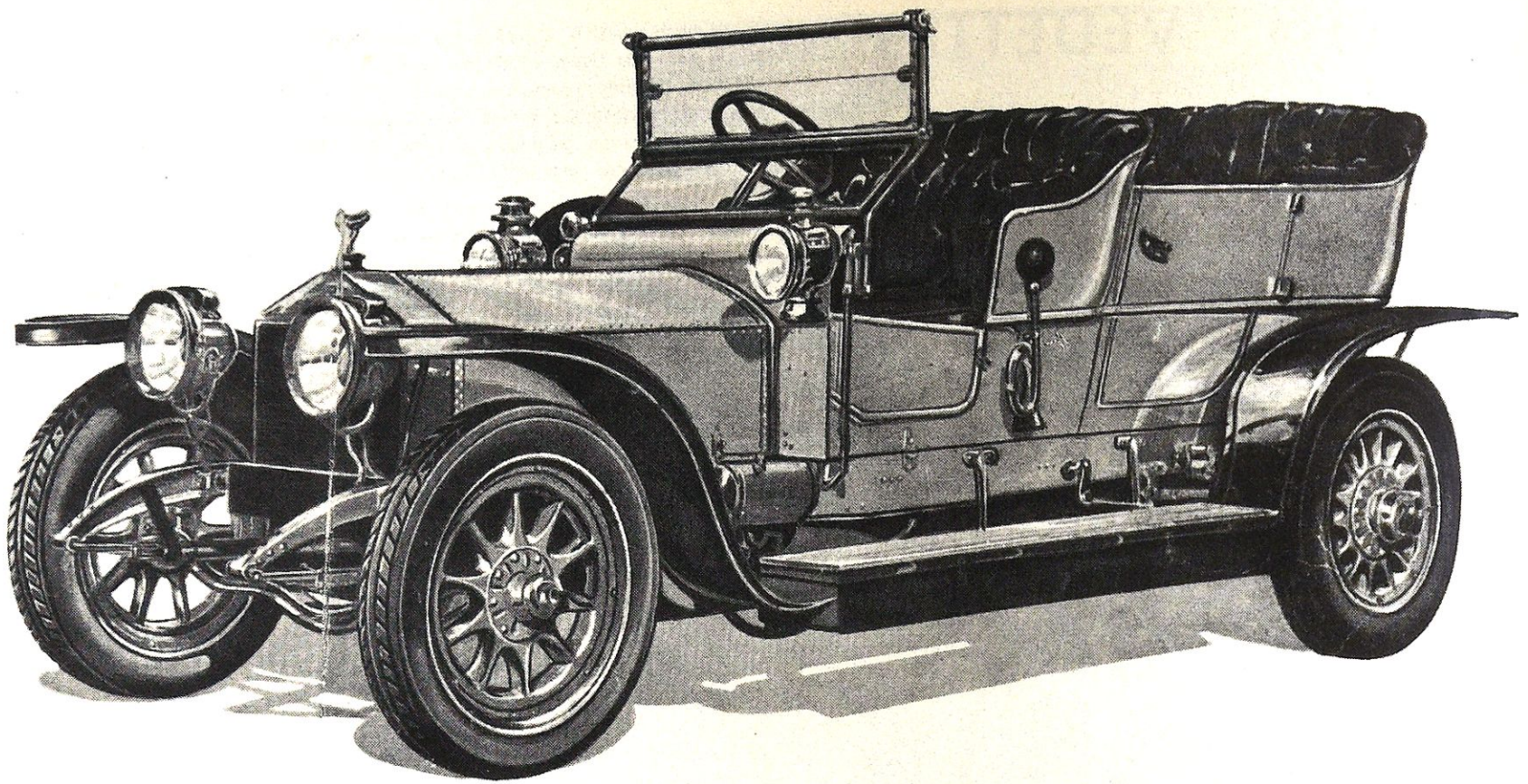
BENZ "4 HP" 1899

Nacido en 1844, cerrajero y después mecánico, Karl Benz no tenía 30 años cuando habiendo acumulado un buen caudal de experiencia en los pequeños talleres del país de Bade, se instala en Mannheim. En esta época, al joven alemán le interesan únicamente los motores capaces de ser adaptados a las instalaciones. Benz se asocia con Ritter y comienza la creación de un «dos tiempos». Este motor se instala sobre un triciclo; después crea un cuatro tiempos convirtiéndose inevitablemente en el automóvil verdadero. El modelo Victoria (1893), el célebre «Velo» (1894), el «break» 4 HP que fue carrozado en Italia en el taller del milanés Giuseppe Ricordi. Curiosa carrocería que recibe todavía la influencia del estilo hipomóvil es uno de los primeros verdaderos automóviles que nacen con el siglo. Capaz de transportar 6 personas, este «break» consigue también un apreciable confort.



PRINETI/STUCCHI 1899

Esta pequeña marca se dio a conocer en Milán hacia 1897-1898. El éxito fue rotundo y su producción rápida. De la bicicleta se pasaba a la moto y después al cuatro ruedas ligero. Este 4 ch. fue el arma base de la marca y prácticamente su único caballo de batalla. En realidad el creador de este coche de motor delantero fue Ettore Bugatti.



**ROLLS-ROYCE
"Silver Ghost" 1907**

Mientras el «Victory», barco almirante de Lord Nelson, balancee sus mástiles cargados de gloria en las aguas de Portsmouth, y mientras un Rolls-Royce «Silver Ghost» huelle la campiña inglesa, la perpetuación del genio británico estará asegurado.

Este «Silver Ghost» más que un automóvil, es un monumento.

La joven marca nació de la asociación imprevista de un ex-telegrafista, Frederic Henry Royce, y de un joven aristócrata, Charles Rolls, y apenas creada oficialmente por contrato, aparecía este Silver Ghost. Inútil buscar en este modelo cualquier revolución mecánica. Con su grueso 6 cilindros de 7.000 c.c., este coche dispone de 50 ch. Es ya otra cosa y sobre todo la realización de un sueño.

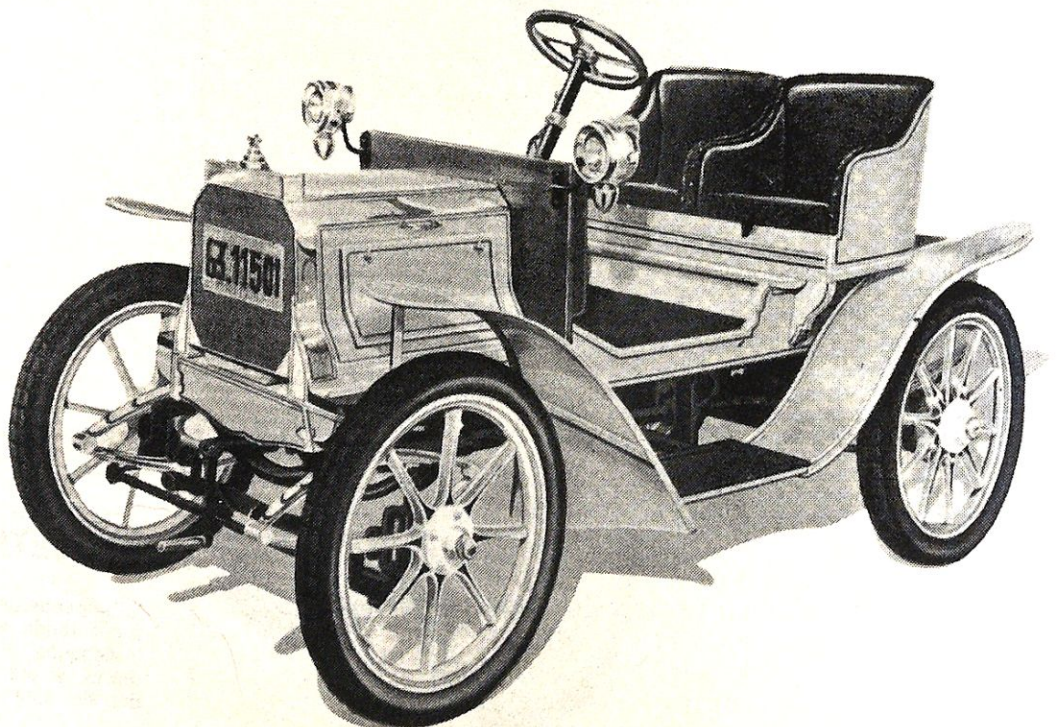
A través de sus múltiples oficios (telegrafista, maquinista, fabricante de bombillas de dinamos), Henry Royce no persigue más que un solo objetivo: llegar a crear el automóvil perfecto, construir el modelo en el que nada se haya dejado al azar, a la improvisación. El detalle más ínfimo habrá sido reflexionado y superado a conciencia. Poco importa el precio, sólo la calidad de la materia. Bello, pero también seguro, tales son los imperativos de estos dos asociados que para probar el valor de su trabajo, no dudan en solicitar el Royal Automovil Club de Gran Bretaña. En el comienzo de 1907, un Silver Ghost abandona Londres y se lanza hacia Glasgow. Durante tres meses, de día y de noche, el Rolls recomenzará el mismo viaje, totalizando 24.000 kilómetros sin conocer el menor desfallecimiento.

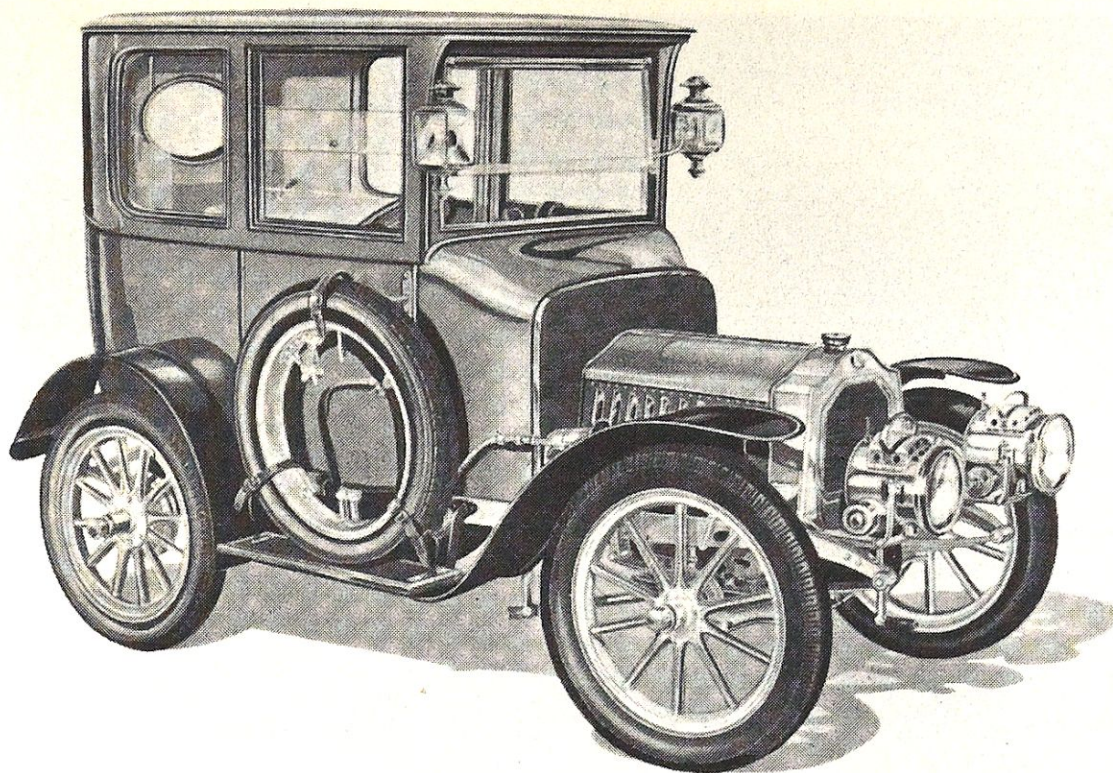
Adoptado por las Casas Reales, el Silver Ghost conocerá una carrera tan dichosa como prolongada y su producción se extenderá hasta 1926.

PEUGEOT "A.G." 1906

Aparecido al fin del año 1904, este coche fue uno de los primeros modelos económicos, construido por la gran marca. Sus creadores querían un coche simple pero moderno y en este modelo se reunían las perfecciones que Armand Peugeot había impuesto al comienzo del actual siglo. Adopción del volante, chispa por magneto, dirección por cremallera, aparición de los frenos de mordaza, montaje de un ventilador y de una bomba centrífuga, transmisión a cardan, etc.

Este coche, muy difundido no solamente en Francia sino también en Europa, sería conocido en Inglaterra con el sobrenombre de «Baby», un término utilizado más tarde por la marca con el concurso de Ettore Bugatti. Durante largo tiempo fue construido en madera, pero más tarde en chapa de hierro y con el tiempo utilizó magneto a alta tensión.





DE DION BOUTON 1907

Unidos estrechamente a los comienzos del vapor, propagandistas activos del deporte automovilista (la famosa carrera Porte de Maillot-Versalles y regreso, organizada en 1887, no vio en la salida más que a los dos futuros asociados), el Conde, después Marqués, De Dion así como Georges Bouton, figuran entre los más ilustres pioneros de la locomoción francesa y mundial.

Ellos también llegaron al automóvil a través del triciclo a motor (1895) para terminar creando el famoso puente trasero a cardan laterales, llamado puente De Dion.

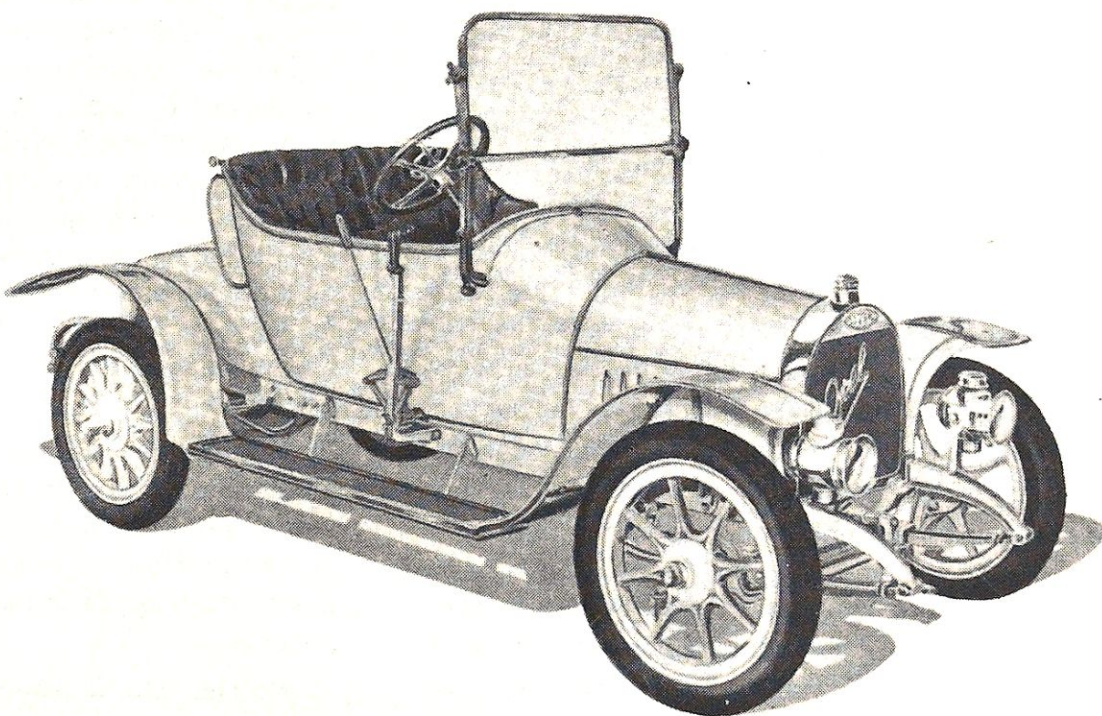
Con este modelo BG aparecido en 1907, la marca quería ante todo conseguir una clientela entendida, porque la simplicidad como la economía de empleo constituía la primera de las virtudes mecánicas. Independientemente de la carrocería que verdaderamente es posterior a 1907, esta búsqueda de la simplicidad explica por qué la marca se mantiene fiel al monocilindro.

OPEL 5/12 HP 1912

Adam Opel, el verdadero fundador de la marca en cuestión, moría en 1895 sin haber visto un automóvil llevando su nombre.

En esta época, bajo el impulso de sus cinco hijos, todos ellos deportistas convencidos, la empresa paterna que mantenía un departamento de ciclos, contrató a un mecánico, Lutzman, creador de un motor con el que debutan en la aventura automovilista.

Este nacimiento difícil se vio todavía comprometido con un gigantesco incendio que destruyó la pequeña fábrica que indistintamente producía máquinas de coser, bicicletas y el célebre pequeño coche «tipo Doctor». Seis meses fueron suficientes para reorganizar los talleres. Un año más tarde aparecía el 5/12 HP. Este coche ligero, catalogado oficialmente como un dos plazas con el siguiente modelo, 4 más 4 más 4 (4 cilindros, 4 plazas, 4 puertas), aseguraban la supervivencia de la marca.

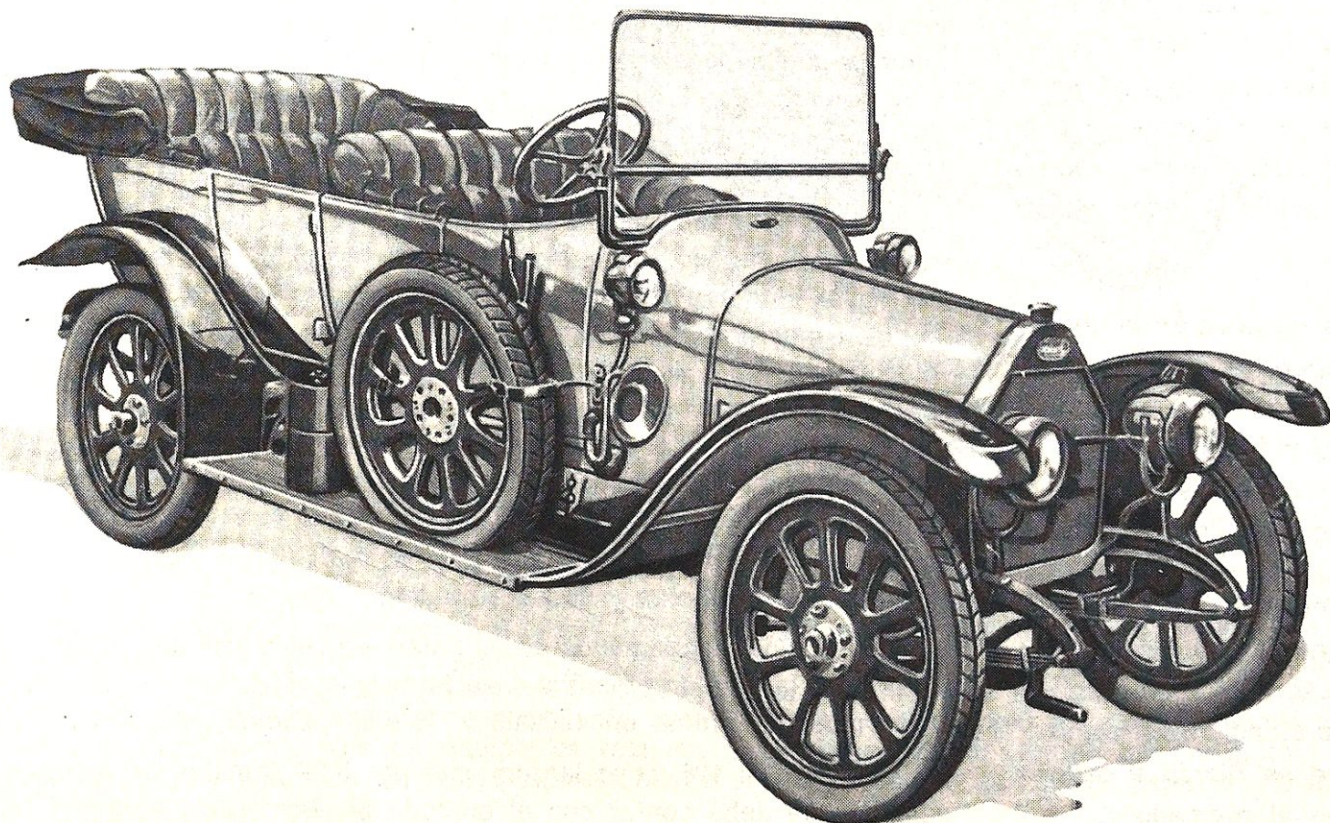


FIAT "O" 1912

Aparecido por primera vez en el Salón de Londres (Olympia Show) de 1912, el Fiat tipo «O» fue el más célebre de los modelos italianos antes de la primera guerra mundial. Primer tipo de una serie verdaderamente utilitaria este modelo en versión única (torpedo 5 plazas), tuvo una crítica unánime por su velocidad (cerca de 75 kilómetros por hora), su economía de empleo y sobre todo su legendaria robustez.

De la misma forma que ahora, el creador de la Fábrica Italiana de Automóviles de Turín sabía que aunque sólido, la fealdad se vende mal y de acuerdo con esta creencia confió a un joven carrocerero casi desconocido, la labor de conseguir modelos de bella estampa. A los 17 años Baptistin Pininfarina debutaba con este prototipo equilibrado y vistoso. Comenzaba con ello una colaboración que todavía continúa.

El Zero que fue construido hasta 1915 estaba provisto de un motor tipo 51 derivado de un dos litros experimental, motor que sería utilizado sucesivamente sobre todos los modelos (tipo 2, 3A, 3 ter y 70) de gran serie; la potencia de cerca 2.000 tr/mn conseguía los 20 ch con una compresión de 4,2.



9 NUEVOS MODELOS ESPAÑOLES PARA 1968 EN DOCE VERSIONES DISTINTAS



En 1960 existían en España tres fábricas de automóviles con tan sólo cuatro modelos de vehículos en total para atender un mercado que estaba ansioso de automóviles. La producción de estas tres fábricas (unas 40.000 unidades) era muy insuficiente para cubrir las necesidades completas. En 1967, siete años después, las fábricas han aumentado a cinco, pero las versiones distintas que existen en el mercado son veintisiete, basadas en trece modelos de seis marcas diferentes. La producción será de unas 300.000 unidades; ya el público tiene dónde elegir y puede adquirirlos cómodamente a plazos o al contado, sin precisar esperar los largos plazos de entrega anteriormente en vigor.

Pero el año próximo marcará un nuevo paso adelante, ya que nueve nuevos modelos, con un total de 12 versiones, distintas, saldrán al mercado para intentar captar nuevos clientes. El mayor o menor éxito en la lucha de marcas dependerá fundamentalmente del impacto que estos nuevos modelos produzcan en el público español. Pero hay que tener en cuenta que este año se ha producido ya un equilibrio entre la demanda total de vehículos y las cifras, también totales, de fabricación, lo que se traduce en que mientras algunas marcas tienen carteras de pedidos pendientes de servir, otras experimentan dificultades para dar salida a todos sus vehículos.

En 1968 se jugará una batalla decisiva en la guerra entre fabricantes por la supervivencia, ya que la producción total será bastante superior a las apetencias de los consumidores y el público se inclinará hacia uno u otro productor, según las ventajas y novedades que esté en condiciones de ofrecerle.

De ahí el interés que en estos momentos representa orientar al público consumidor sobre las armas que cada productor va a esgrimir en los próximos doce meses para atraer su atención, así como sobre los precios probables que se fijarán a cada uno de los modelos que salgan al mercado.

SEAT En los próximos meses, Seat completará la familia 850 con las versiones «spider» descapotable, que algunos, los más optimistas, esperábamos ver aparecer el verano pasado. Este pequeño deportivo, capaz de alcanzar velocidades de 145 kilómetros por hora, será el único modelo deportivo descapotable fabricado en España y, por tanto, compartirá con el «coupé» un mercado de personas amantes de vehículos de tendencia deportiva. La diferencia de precio de este nuevo modelo con respecto a las demás versiones será muy probablemente superior a la que existe en Italia, en las tarifas de la Fiat, por lo que es de esperar que el precio de venta en fábrica, sin impuestos, del nuevo «spider» se sitúe alrededor de las 120.000 pesetas.

Además de este modelo, Seat anunció hace ya algún tiempo el proyecto de lanzar la versión furgoneta «familiar», de gran capacidad, con el motor del 850. Sucederá con este modelo como con el «spider», que su precio será proporcionalmente más elevado con respecto a los demás modelos de la misma gama, situándose alrededor de las 110.000 pesetas.

No obstante, la mayor novedad que se espera de la Seat es la aparición, a principios del próximo año, del modelo 124, del que ya hemos publicado amplia información en diversos momentos. Este coche, que ha logrado causar impacto en el mercado italiano y en el resto de los países del Mercado Común y que ha sido calificado de «Coche del año 1967» por un tribunal compuesto por periodistas especializados, sale en nuestro mercado a un precio cercano a las 110.000 pesetas, según ha declarado un directivo de la empresa.

Al lanzamiento de este modelo base sucederán, sin duda alguna, las versiones especiales, como el «familiar», el «coupé» y el «spider». Así como para el modelo «familiar» no existe en principio ninguna dificultad en su realización, precisando sólo algunos cambios en la carrocería del modelo base, los deportivos «coupé» y «spider» requieren mayor esfuerzo técnico dadas las importantes mejoras que el motor lleva incorporadas (doble árbol de levas en cabeza, caja de cinco velocidades, etc.), lo que repercutirá tanto en el período de tiempo que será necesario para poner este coche en el mercado como en el precio resultante, de forma que mientras es posible que se pueda contar con la versión familiar pocas semanas después de la salida al mercado de la versión básica, lo más probable es que haya que esperar algunos meses para que podamos ver salir de las cadenas de Seat el «coupé» y el «spider» de este modelo.

Los precios aproximados se situarán alrededor de las 125.000 pesetas para la versión «familiar», en tanto que el «spider» y el «coupé» saldrán como mínimo en 190.000 y 180.000 pesetas, respectivamente.

En cuanto al 125, cuyo lanzamiento por Seat también se estima posible, no se debe contar con él en todo el año 1968.



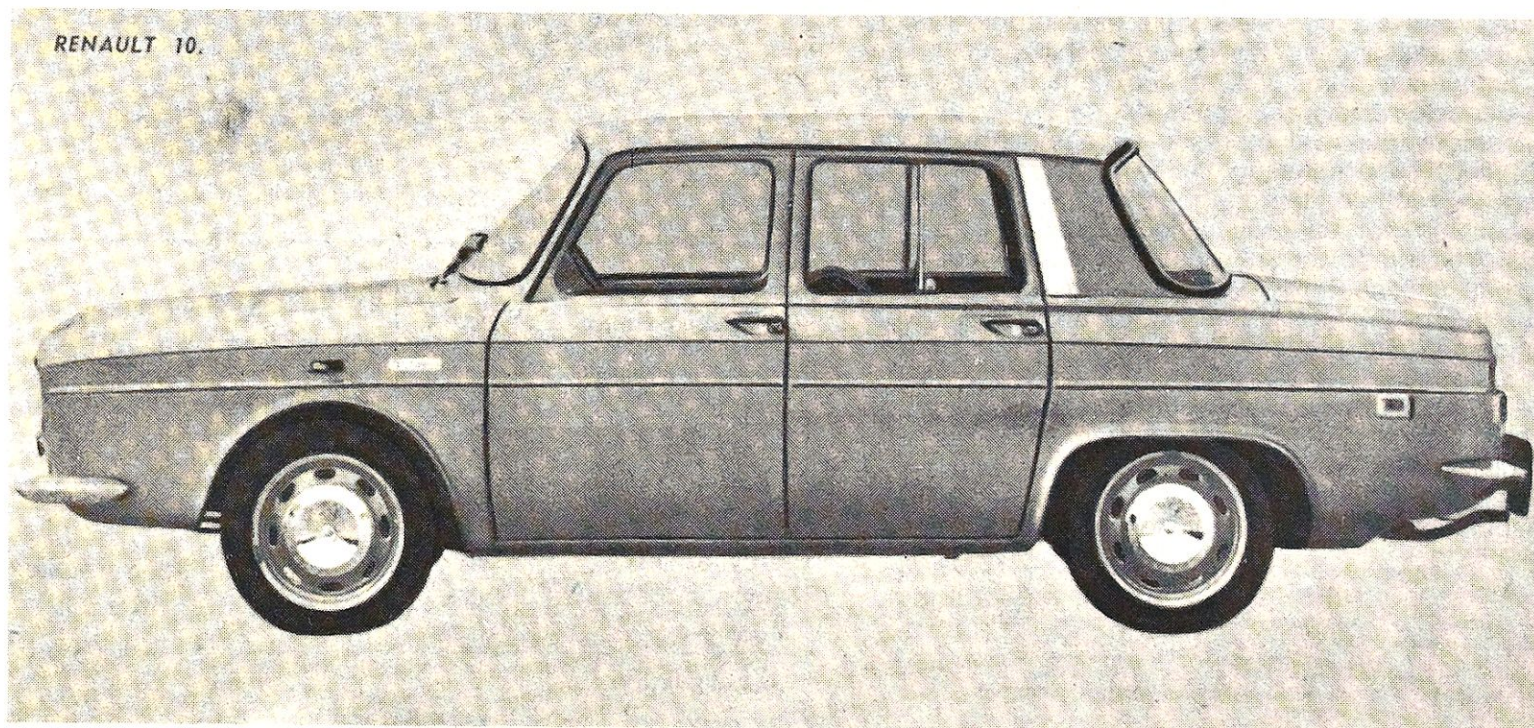
BARREIROS DIESEL, S. A. Ya en el pasado mes de agosto («Auto-Revista», núm. 533), anunciábamos a nuestros lectores la decisión tomada por Barreiros de fabricar en España el Simca 1100, máxima novedad presentada por la filial de Chrysler en Francia en este último Salón de París.

De este coche hemos hablado ya en los últimos números, publicando, además, una primera prueba, realizada por nuestro enviado especial en Monthléry. Después de un largo período de preparación, Simca viene a inscribirse con su nuevo 1100 en la lista de fabricantes que utilizan la fórmula de moda: motor delantero transversal y tracción delantera, con todas las ventajas que ello implica, tales como facilidad para diversificar los modelos, óptimo aprovechamiento del espacio útil, magnífica estabilidad en carretera, principalmente por su agarre en las curvas, etc.

Adoptando este modelo, Barreiros podrá ofrecer a un

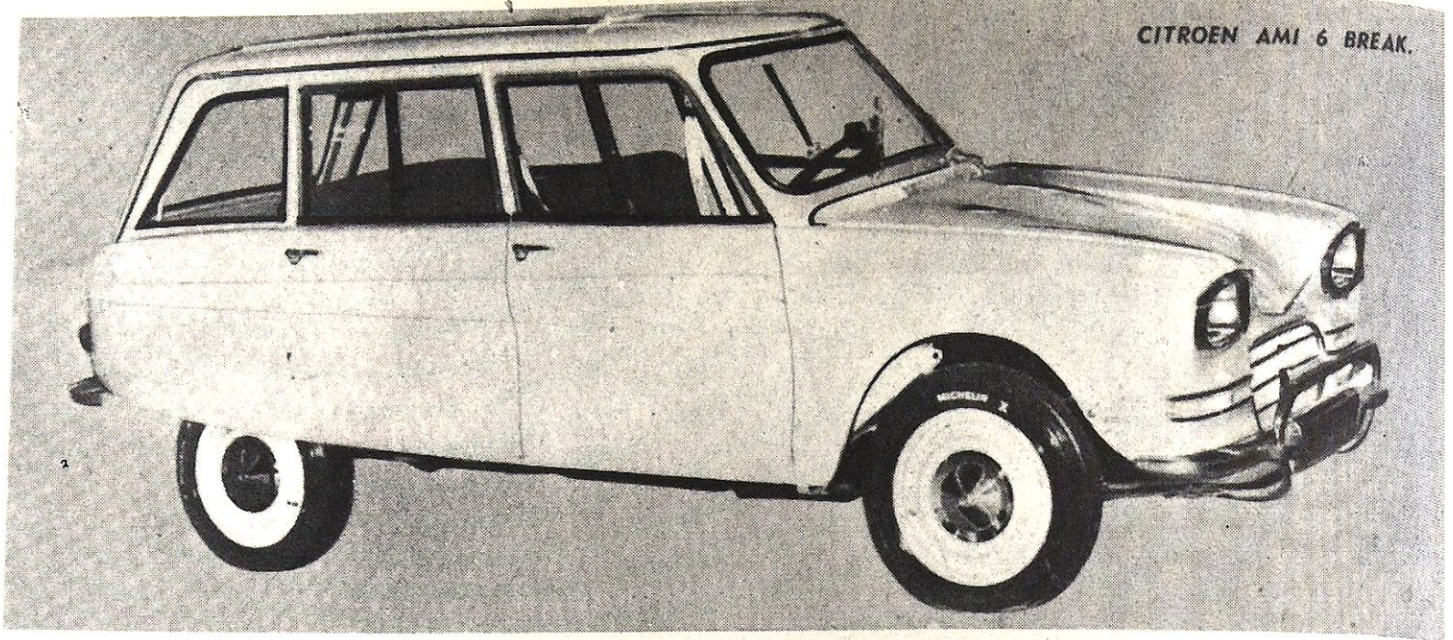
amplio sector del público, posible comprador de un vehículo medio, una muy amplia gama de versiones, sin ninguna dificultad en la fabricación, ya que la mayor parte de los elementos que las componen son idénticos para todos los modelos. En Francia existen nueve versiones, tres berlinas cuatro puertas, tres berlinas dos puertas (LS, GL y GLS), dos modelos familiares (LS y GLS) y una variante comercial, sin asientos traseros, con un amplio compartimiento para el transporte de mercancías, fundamentalmente aplicado al reparto de artículos.

Como ya dijimos en nuestro número anterior, el precio que probablemente tendrá este vehículo en su salida al mercado estará cercano a las 120.000 pesetas, aunque lo más probable es que, llegado el momento de su lanzamiento, los fabricantes tendrán que fijar el precio definitivo, tomando muy en consideración el que la Seat haya señalado para el 124.



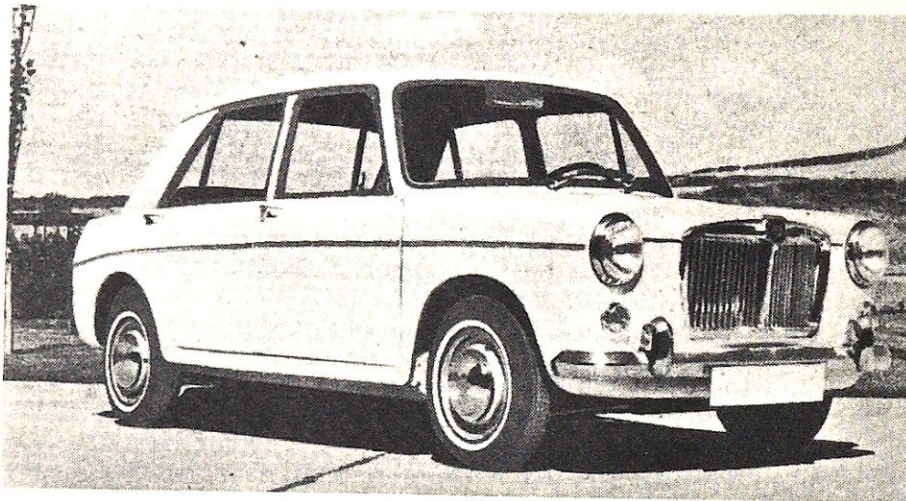
RENAULT Los directivos de Fasa-Fenault han sido rotundos en su afirmación: «No habrá Renault 6, ni siquiera en Francia, hasta finales del próximo año, como pronto. No hay tampoco R-16 en España».

El éxito obtenido por la versión Gordini del Renault-8 ha hecho, sin embargo, que Fasa-Renault se decida a fabricar este vehículo de altos rendimientos y típicamente deportivo en España. De todos modos, tanto por las dificultades que implica su producción, por las diferencias sustanciales del motor (fabricación especial) y de la caja de cambios (cinco velocidades), e incluso de la carrocería, que, aunque exteriormente parece la misma, en el Gordini es más ligera, por no hablar ya del sistema de frenos, de suspensión, de dirección, etc., muy distintos del modelo de serie, como por el elevado precio que se deriva de ello y el costoso mantenimiento, cuando Fasa llegue a producir este modelo lo hará en series muy cortas, fundamentalmente por razones de prestigio de marca, ya que, según hemos podido comprobar en repetidas ocasiones, el Renault 8 Gordini es un verdadero «pura-sangre», apto sobre todo para participar en competiciones deportivas y un buen ejemplo del máximo rendimiento que un equipo de técnicos inteligentes puede lograr de un motor de 1.300 centímetros cúbicos. Cuando se lance al mercado, el precio de este coche estará cerca de las 200.000 pesetas, si es el modelo equivalente al que ahora se produce en Francia.



CITROËN

Citroën va a fabricar el modelo Dyane, recientemente presentado en Francia. Esta versión francesa compartirá el mercado del 2 CV., puesto que mecánicamente no existe más que una pequeña diferencia entre los dos modelos, no aparecerá en nuestro país antes de finales del próximo año. Su precio en Francia se sitúa entre el del Break 3 CV. (Ami 6) y el 2 CV Azam, por tanto, cabe suponer que en España suceda lo mismo, en cuyo caso el precio del Dyane español se situaría alrededor de las 95.000 pesetas.



AUTHI

Esta firma, que viene fabricando en Pamplona los modelos Morris 1100 y MG 1100, este último recientemente lanzado al mercado, anunció ya desde un principio su intención de fabricar también el Mini 850, al que llegaría como tercer escalón de su producción básica, después del Morris y del MG 1100. El Morris Mini saldrá, pues, al mercado español aproximadamente dentro de un año. Este pequeño coche, que se ha hecho acreedor de un enorme prestigio, tanto por sus victorias en competiciones deportivas como por su gran capacidad y fácil manejo en la ciudad, ha sido presentado en Londres hace sólo pocos días con un nuevo motor de 998 centímetros cúbicos, que aumenta la potencia sin tener los inconvenientes de versiones deportivas (Cooper) que residen fundamentalmente en un mayor costo de las piezas y más elevados gastos de mantenimiento.

En nuestra opinión, es seguro que sea esta la versión que Authi fabrique como modelo básico del Mini y posiblemente más adelante se pongan en el mercado español las versiones «Cooper». El precio del Mini 1000 se establecerá entre las 90 y las 95.000 pesetas y estará a disposición del público aproximadamente el próximo otoño.

RESUMEN FINAL

Así, pues, de cumplirse los programas de todos los fabricantes españoles, en 1968 saldrán al mercado nueve modelos con un total de 12 versiones distintas, que sumadas a las 27 que ya existen, darán un total de 39 versiones, que constituyen un catálogo sobradamente amplio para satisfacer las necesidades y apetencias de todo tipo de usuarios.

MODELOS ACTUALMENTE EN PRODUCCION		PROXIMA PRODUCCION	
	Precio fábrica		Precio fábrica
AUTHI		Morris	
Morris 1100	125.000	Mini MK II	90.000
M. G. 1100	153.000		
BARREIROS		Simca 1100 berlina . . .	
Dodge-Dart standard . .	205.000		120.000
Dodge-Dart gran lujo . .	229.000		
Dodge-Dart especial . .	285.000		
Dodge-Dart stat.wag. . .	248.900		
Simca 1000 normal . . .	95.000		
Simca 1000 gran lujo . .	105.000		
Simca 1000 especial . .	117.500		
CITROEN		Dyane	
2 CV. berlina	68.950		95.000
2 CV. berlina mejorada .	74.950		
Azam 6	86.000		
Break 3 CV.	112.000		
FASA-RENAULT		R-8 Gordini 1300	
R-4 normal	79.800		200.000
R-4 lujo	86.800		
R-8	102.900		
R-10	114.900		
Alpine cabriolet	155.000		
Alpine berlina	173.000		
SEAT		850 spider	
1500	136.000		120.000
150 familiar	162.000	850 familiar	110.000
600-D	63.000	124	110.000
600-D descapotable . .	68.000	124 familiar	125.000
850	80.000	124 coupé	180.000
850 4 puertas corto . .	85.000	124 spider	190.000
850 4 puertas largo . .	88.000		
850 coupé	105.000		

IX RALLYE VASCO-NAVARRO

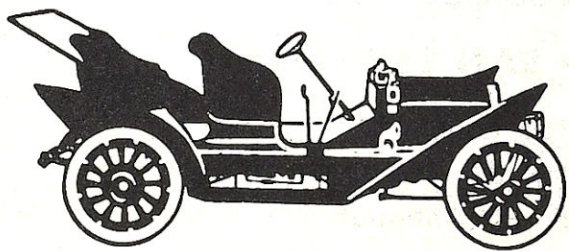
VIII INTERNACIONAL

16-17 MARZO 1968



REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

ORGANIZADO POR EL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA Y LA COLABORACION DEL AUTOMOBILE CLUB VASCO-BEARNAIS



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

EL RALLYE VASCO-NAVARRO SE CELEBRARA LOS DIAS 16 Y 17 DE MARZO Y SERA PUNTUABLE PARA LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA Y FRANCIA

Un año más. El Rallye Vasco-Navarro va a celebrar su novena edición, siendo la VIII con carácter internacional.

Ha pasado mucho tiempo desde que el entusiasmo, la visión creadora de los técnicos de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa, proyectó esta prueba, que bien pronto tuvo la mejor acogida por parte del aficionado de dentro y fuera de nuestra región.

Y cada año, el Rallye Vasco-Navarro exige más atención, porque al proyectarse sobre el resto de España y parte del extranjero, particularmente Francia (se cuenta con la colaboración del Automóvil Club Vasco-Bearnaís), se agranda, multiplicándose las preocupaciones.

Este año el Rallye Vasco-Navarro se celebrará durante los días 16 y 17 de marzo. Por acuerdo de la Federación Española de Automovilismo, esta prueba será puntuable para el Campeonato de España de Conductores de Rallyes, con coeficiente 18, que podría ser aumentado por el organismo nacional. Idéntico acuerdo ha sido adoptado por la Federación Francesa de Sports Automobiles, por lo que también será puntuable para el Campeonato de Francia.

PARTICIPANTES

Los participantes serán clasificados en los grupos y clases siguientes:

GRUPO I:

Turismos de serie (5.000 coches).—Clase A: Vehículos hasta 850 cc. — Clase B: Desde 851 cc. a 1.150 cc. — Clase C: Desde 1.151 cc. a 1.600 cc. — Clase D: Desde 1.601 cc. a 2.500 cc. — Clase E: Los superiores a 2.500 cc.

GRUPOS II Y V:

Turismos y turismos especiales.—Clase F: Hasta 850 cc. — Clase G: Desde 851 cc. a 1.150 cc. — Clase H: Desde 1.151 cc. a 1.600 cc. — Clase I: Desde 1.601 cc. a 2.500 cc. — Clase J: Los superiores a 2.500 cc.

GRUPOS III, IV Y VI:

Gran turismo Sport y Sport.—Clase K: Hasta 1.000 cc. a 1.300 cc. — Clase M: Desde 1.301 cc. a 1.600 cc. — Clase N: Desde 1.601 cc. a 2.000 cc. — Clase O: Los superiores a 2.000 cc.

Los coches participantes en el Rallye estarán aparcados a las 19 horas del día 16 en los jardines de Alderdi-Eder, frente al Ayuntamiento. Los organizadores pueden, si así lo estiman, revisar aquellos coches que les interese.

La salida, desde los mismos jardines, se efectuará a las 20 horas el primer vehículo participante, haciéndolo los demás con un minuto de intervalo.

ITINERARIO:

San Sebastián, Rentería, Fuenterrabía, cruce N-1, cruce Lesaca, Lesaca, cruce C-133, Vera Frontera, Col Ibañeta, Asconis, Sare, cruce D-4/D-306, Frontera, Alto Lizarría, Echalar, cruce C-133, Santesteban, Ezcurra, Leiza, cruce N-240, cruce N-240 a Lizaso, Lizaso, cruce N-121, Olagüe, cruce a Zubiri, Zubiri, cruce C-125, Erro, cruce 135 a Garralda, Ari, Escároz, Isaba, cruce C-137, cruce Burgui, Navascués, Lumbier, cruce C-127, Huarte, Villaba, cruce, Cuatro Vientos, Echauri, Abárzuza, Alto de Lizarraga, Echauri-Aranaz, Alsasua, Olazagutía, cruce Eulate, Salvatierra, Vitoria, Mendivil, Escoriaza, Mondragón, Elorrio, Bériz, Eibar, Vergara, Zumárraga, cruce Salvatierra a Mandubia, cruce Tolosa-Goyaz, Tolosa, Leiza, Alto Ezcurra, Goizueta, Hernani, cruce N-1, San Sebastián, cruce a Igueldo, jardines de Alderdi-Eder. El recorrido total es de 809,5 kilómetros.

VELOCIDAD MEDIA:

Durante la totalidad del Rallye el promedio será de 50 kilómetros hora. Sobrepasar esta velocidad (expresada en kilómetros/hora) queda permitido en un aumento que puede llegar a un 30 por 100. Sobrepasarlo podrá entrañar la exclusión de la prueba.

En las pruebas complementarias de clasificación la velocidad es libre, a elección del participante.

PRUEBAS SELECTIVAS

Jaizkibel, 9,4 kilómetros; Arichulegui, 13 km.; Ibañeta, 5,5 km.; Ezcurra, 6,2 km.; Leiza, 5 km.; Olagüe, 5 km.; Erro, 7,8 km.; Coronas, 14,5 km.; Echauri, 8,1 km.; Urbasa, 6,8 km.; Camposa, 7 km.; Bériz, 5 km.; Elgueta, 4,7 km.; Goyaz, 9,8 km.; Ezcurra, 6,7 km.; Igueldo, 1,8 kilómetros.

El director del Rallye es don José Pistone; director adjunto, con Joaquín Arévalo; secretario, don Ramiro Cibrián.

BANCO GUIPUZCOANO

FUNDADO EN 1899



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

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

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

SUCURSALES:

MADRID: Avenida de José Antonio, 22

Agencias Urbanas: Joaquín García Morato, 19
Goya, 85
San Bernardo, 122
Carmen Sánchez Carrascosa, 5
Capitán Cortés, 8

BILBAO: Calle Banco de España, 2

Agencias Urbanas: Gran Vía, 2
Gregorio Balparda, 43
Obieta, 2 (Desierto-Erandio)
Avda. del Ejército, 21 (Deusto)
Carretera Munguía s/n (Derio)

BARCELONA: Ronda de San Pedro, 13

Agencias Urbanas: Aragón, 288
Assahonadors, 35
Fontrodona, 1

PAMPLONA: Paulino Caballero, 4

VITORIA: Postas, 15

SUCURSALES:

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

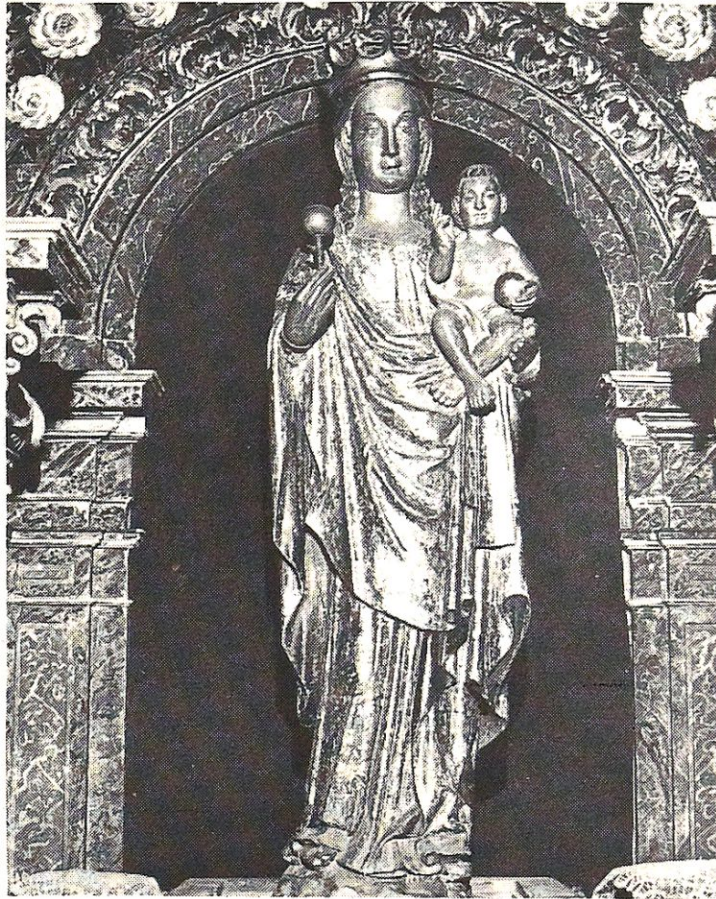
(Aprobado por el Banco de España con el número 6.297)

ARANZAZU

La lluvia benefactora que, en contraste con las tierras de la meseta, mantiene perennemente verdes nuestros campos al Norte de la cordillera cantábrica, no es buena aliada para excursiones. Por eso elegimos uno de esos días maravillosos en los que sopla del Sur, tomando como objetivo principal el Santuario de Nuestra Señora de Aranzazu, situado al otro extremo de nuestra pequeña provincia.

Salimos por la carretera nacional número 1, por la cuenca del Oria, ese río en otro tiempo maravilloso y hoy estropeado, esperémoslo, no para siempre. Conocemos sobradamente, en razón a su proximidad, las industriosas poblaciones de la ruta: Lasarte, Andoain, Villabona, Irura, Tolosa... Después de Alegría tenemos una curiosidad que dejamos para la vuelta. Apenas pasado Isasondo, cerca ya de Villafranca, tomamos una desviación a la izquierda, que en rápida ascensión y pasando por Arama y Alzaga, nos deja en Alzagárate, uno de los miradores menos conocidos y más admirables de la provincia. Desde la explanada final, situada delante de una pequeña ermita entre cuyos tesoros figura un San Sebastián muy torero, se despliega un amplio y maravilloso panorama. La sierra de Aralar a la izquierda, con su Txindoki al frente; delante la de Aitzgorri y a la derecha el Hernio; al pie, Villafranca y Beasain. Nos quedaríamos allí indefinidamente pero tenemos mucho que ver y descendemos por la misma serpenteante carretera para tomar de nuevo la general hasta la bifurcación situada junto a un acreditado Parador, dirigiéndonos hacia Zumárraga.

En el trayecto, Ormaiztegui, patria de Zumalacárregui, nos exhibe la casa natal del mismo y la parroquia, de interesante arquitectura, que cuenta con una pila bautismal antiquísima. El valle que sigue es uno de los más bonitos de Guipúzcoa, pero ya comienza a ser invadido por la industria, que siembra postes eléctricos, abundantes y de todos los tipos, entre sus rojos mimbrales. Cerca de la desviación a Ichaso, un rollo, creemos que el único en Guipúzcoa, oculta su vergüenza de haber sido picota, medio tapado por dos palmeras que contribuyen a que sea poco conocido. Más adelante, a la izquierda yendo hacia Zumárraga, vemos un crucero —escasos también por esta región— y, pasando el repecho de Eizaga, llegamos a la industriosa villa que fue cuna de D. Miguel López de Legazpi, cuya estatua domina su plaza mayor. También podemos visitar, al otro lado de la vía del ferrocarril del Norte, la casa natal del Conquistador de las Filipinas, hoy convertida en pequeño museo y rodeada de poderosa industria en lo que hace pocos años era apacible campiña.



No podemos dejar de visitar la antigua Parroquia, situada en un altozano y denominada por un ilustre cronista «la Catedral de las ermitas». Su interior es de estilo vasco, abundantemente representado en el país vasco-francés, pero escasísimo en Guipúzcoa, lo que la hace muy curiosa. Desde Nuestra Señora de la Antigua se divisa también un espléndido panorama, con las siamesas Zumárraga y Villarreal de Urrechua a sus pies, no se sabe si unidas o separadas por el río Urola y el ferrocarril del mismo nombre. En aquella última y en su plaza, podemos ver el monumento al bardo Iparraguirre, hijo de Villarreal y autor del Himno al Arbol de Guernica.

Seguimos adelante y, al llegar a Legazpia, la carretera se convierte en un pasillo de la fábrica de Echeverría. Pasado el pueblo y a los pocos kilómetros, desembocamos en el Alto de Udana donde, a poco de comenzar el descenso, se ha montado un mirador plenamente justificado, porque la vista que desde él se divisa es un verdadero festival.

Y abajo. Oñate, que merece punto y aparte porque se trata de la villa más interesante de Guipúzcoa, con su Universidad renacentista, la Parroquia, el Convento de Bidaurreta, palacios, torres y ermitas, calles y plazas, constituye un conjunto de verdadero sabor, que merece la pena de ser visitado detenidamente, por lo que le dedicaremos un próximo capítulo, ya que el espacio nos falta en este primer número de la revista del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.



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

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A DICIEMBRE

— MATRICULACIONES —

VEHICULOS	Fabricación nacional	Importación	Subasta	Total
Camiones	33	7	2	42
Autobuses	3	—	—	3
Turismos	364	7	3	374
Motocicletas	26	2	—	28
Furgonetas y furgones mixtos	51	—	2	53
Remolques	—	—	—	—
Tractores	—	—	—	—
TOTAL				500

ULTIMA MATRICULA: SS - 73.576.

— PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS —

(Nuevos conductores)		(Licencias de conducción)	
Varones	1.226	Varones	70
Hembras	218	Hembras	6
TOTAL	1.444	TOTAL	76

— DENUNCIAS FORMULADAS —

Por infracción al Código de la Circulación y disposiciones complementarias	1.127
Por ídem al Reglamento de Transporte	51
TOTAL	1.178

— ACCIDENTES DE CIRCULACIONON (DATOS PROVISIONALES) —

	Accidentes con víctima		Sólo daños materiales	Víctimas	
	Total	Mortales		Total	Muertos
En carretera	31	4	8	80	4
En zona urbana	4	4	—	17	5
TOTALES	35	8	8	97	9

EL MOVIMIENTO DE VEHICULOS EN NUESTRA FRONTERA

La Oficina de Turismo instalada en la frontera de Irún y dirigida por don Cecilio Fernández, nos ha enviado estos datos sobre el paso de vehículos tanto españoles como extranjeros, durante el año pasado, comparándolos con los de 1966.

— TOTAL ENTRADAS Y SALIDAS —

	1966	1967
Puente Frontera de Irún	1.271.467 vehículos	1.387.887 vehículos
Puente de Behobia	1.077.758 »	988.729 »
AMBOS PUENTES	2.349.225 vehículos	2.376.616 vehículos

Diferencia en más: 27.394 en el año 1967.
1,16 % más que el año anterior.

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Diciembre

— MATRICULACIONES —

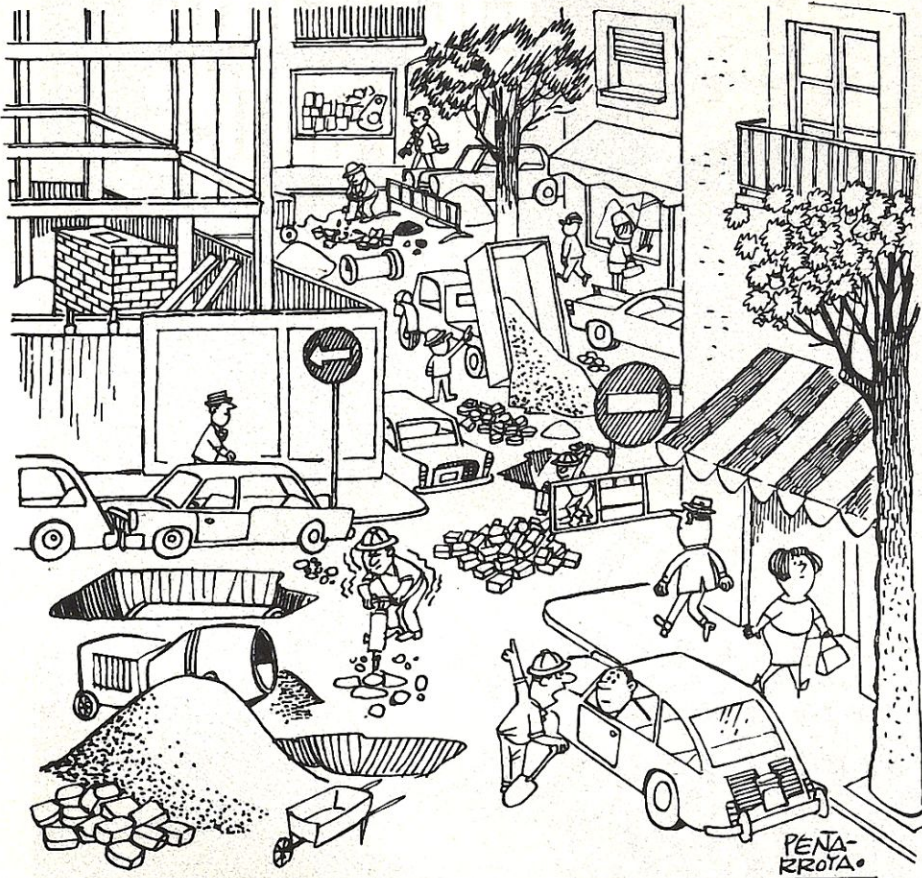
Turismos	429
Motos	14
Camiones	50
Furgonetas	93
Otros vehículos	5

NUMERO DE ACCIDENTES	60
NUMERO DE MUERTOS	4
HERIDOS GRAVES	46
HERIDOS LEVES	21
DAÑOS MATERIALES	12
VEHICULOS IMPLICADOS	92

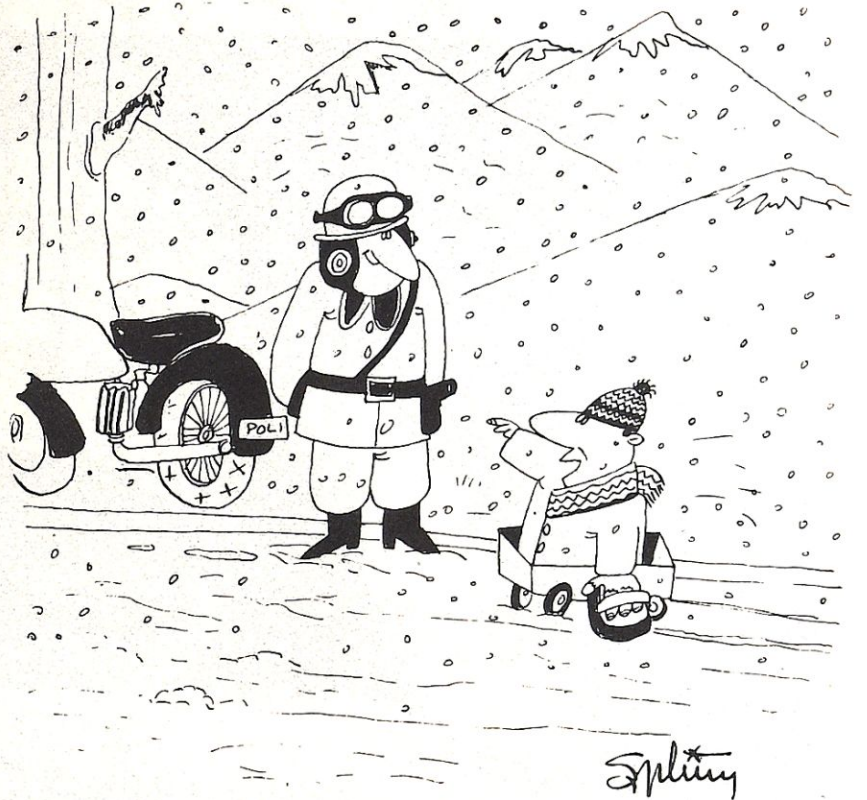
	Varones	Hembras	TOTAL
PERMISOS DE CONDUCIR	1.111	136	1.247
LICENCIAS DE CONDUCIR	107	4	111



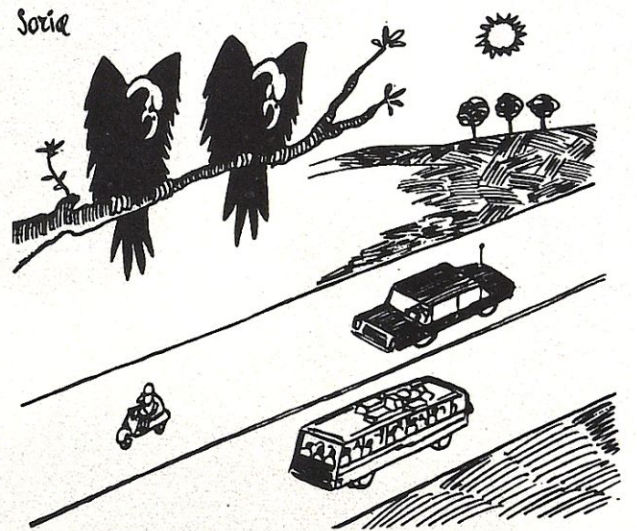
RUEDA EL HUMOR



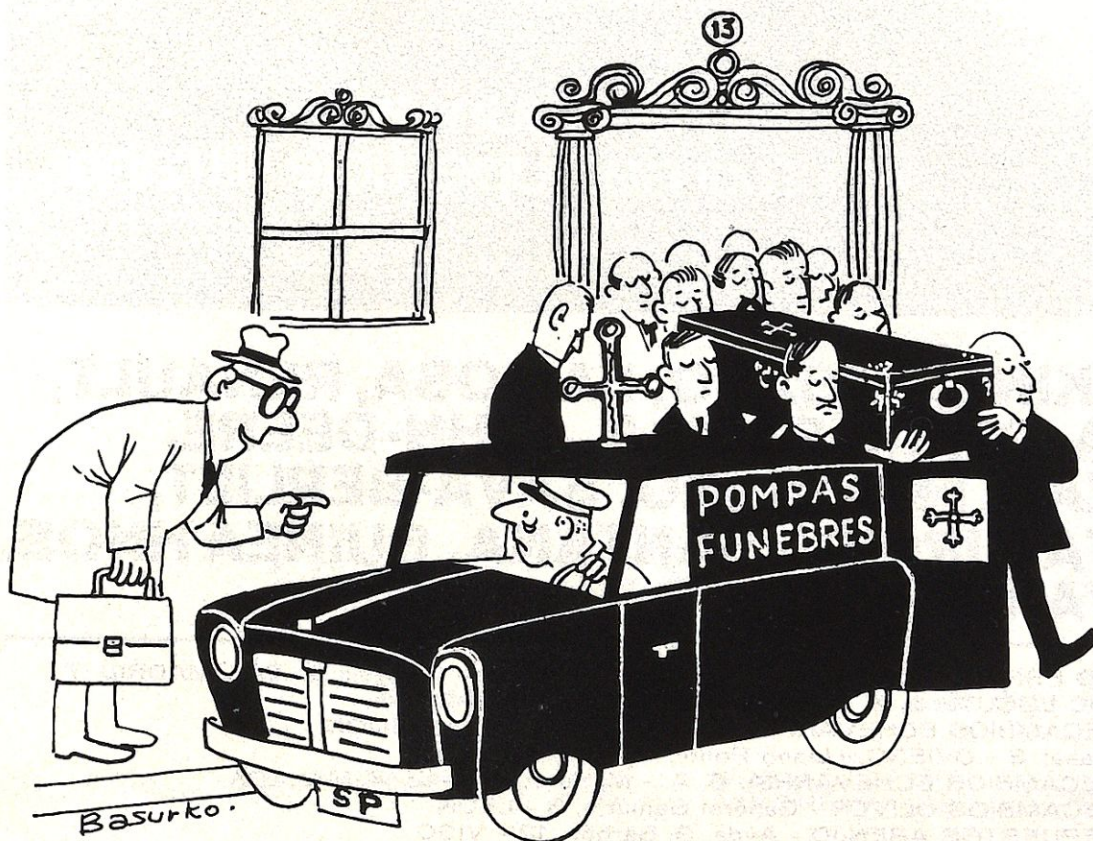
-ES AHI MISMO, ANDANDO TIENE TRES MINUTOS... SI VA EN COCHE PUEDE LLEGAR MAÑANA...



¿SABE SI SE PUEDE SUBIR EL PUERTO DE LOS LEONES SIN CADENAS?



-¡DEJATE DE DESIERTOS! ¡DONDE SE PONGA UNA CARRETERA!...



¿ESTA LIBRE?



-¿VES COMO NO HA PASADO NADA POR ADELANTAR AL CAMION ROJO?



INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.
SAN SEBASTIAN



* mínimo volumen
* máxima superficie filtrante

publivas

**ALGUNAS
REFERENCIAS**

**PERKINS, PEGASO, FAMOSA, RENAULT,
AVIA, DITER, FADISA, JOHN-DEERE,
NAZAR, FITA, EURO, SAVA-BERLIET,
METALURGICA SANTANA, GUINEA HNOS.
SAVA-NUFFIELD**

DISTRIBUIDORES:

SERVICIO ESPAÑOL DE REPUESTOS, S. L. - Paseo de las Delicias, 20 - MADRID-7
J. BELLOC ESCUTE, S. A. - Balmes, 166 - BARCELONA-8
AUTO RECAMBIOS ECHEVARRIA, S. A. - Asturias, 12-14 - GIJON
Doctor Casal, 8 - OVIEDO, y Llano Ponte, 15 - AVILES
AUTO RECAMBIOS ECHEVARRIA, S. A. - M. Heredia, 10-12-14 - MALAGA
AUTO RECAMBIOS OLIVER - General Sanjurjo, 3 - LEON
AUTO REPUESTOS ASENJO - Avda. G. Barbón, 12 - VIGO
RALUSA - Ronda Capuchinos, 7 - SEVILLA
INDUSTRIAS UNIDAS, S. A. - Iparraguirre, 9 - SAN SEBASTIAN
Avda. Generalísimo, 8 - EIBAR

Finanzauto Y SERVICIOS, S. A.

Autobuses y camiones PEGASO



Furgones y camiones SAVA AUSTIN



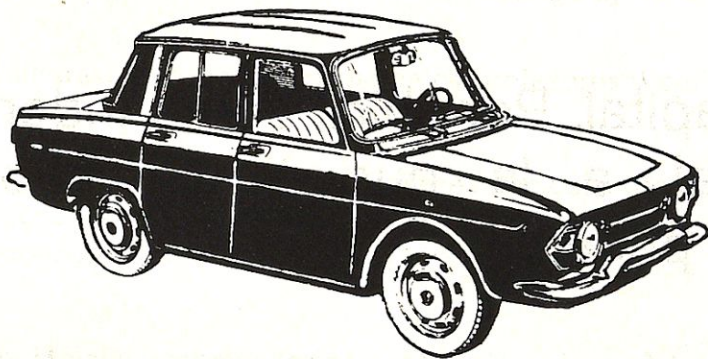
Carretillas elevadoras HYSTER



BARREDORAS AUTOPROPULSADAS WAYNE

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

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**



CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN



AHORRO-SEGURO

No es una nueva modalidad de ahorro, es un SERVICIO completamente GRATUITO, que cubre los riesgos de INVALIDEZ PERMANENTE o MUERTE por accidente involuntario.

Ampara a todas las personas físicas titulares de una LIBRETA ORDINARIA, de AHORRO OBRERO, AHORRO ESCOLAR o PLAZO FIJO con un saldo mínimo de 1.000 ptas.

Doblará su capital. Percibirá como indemnización una cantidad igual, a la que tenga ahorrada, hasta: un millón de pesetas.

La indemnización para los mayores de 70 años será como máximo de cien mil pesetas.

A los menores de 14 años se les asegura unicamente del riesgo de INVALIDEZ PERMANENTE.

Solicite información en nuestras oficinas.





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

Documentos para el paso de fronteras

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

Servicio del Seguro Mutuo de automóviles

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

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

De gestión

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

Carnet de asistencia Internacional

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

Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación

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

Escuela de conducción

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

Disposiciones Oficiales

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

Hoteles recomendados

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

Itinerarios y otros informes

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

Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares

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

Boletín Oficial de Información

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

Economía que representa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa

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

EL NUEVO

MG 1100



SEDAN DEPORTIVO

Fabricado en Pamplona por
AUTOMOVILES DE TURISMO HISPANO INGLESES, S.A.
(AUTHI)



EL COCHE ESPAÑOL DE CALIDAD INGLESA