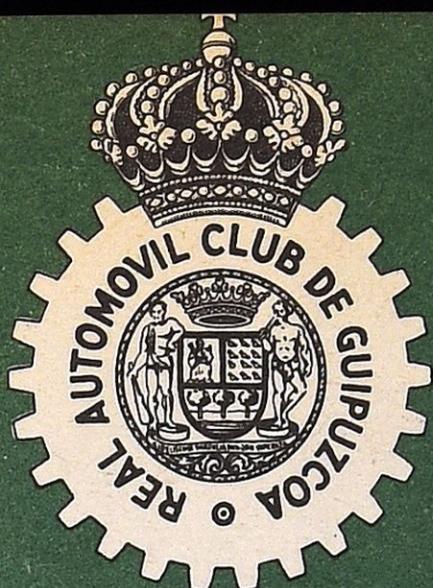


# R.A.



# C.G.

BOLETIN OFICIAL

DE INFORMACION



N.º 37

SEPTIEMBRE

1955



*La familia*

**GURYS**

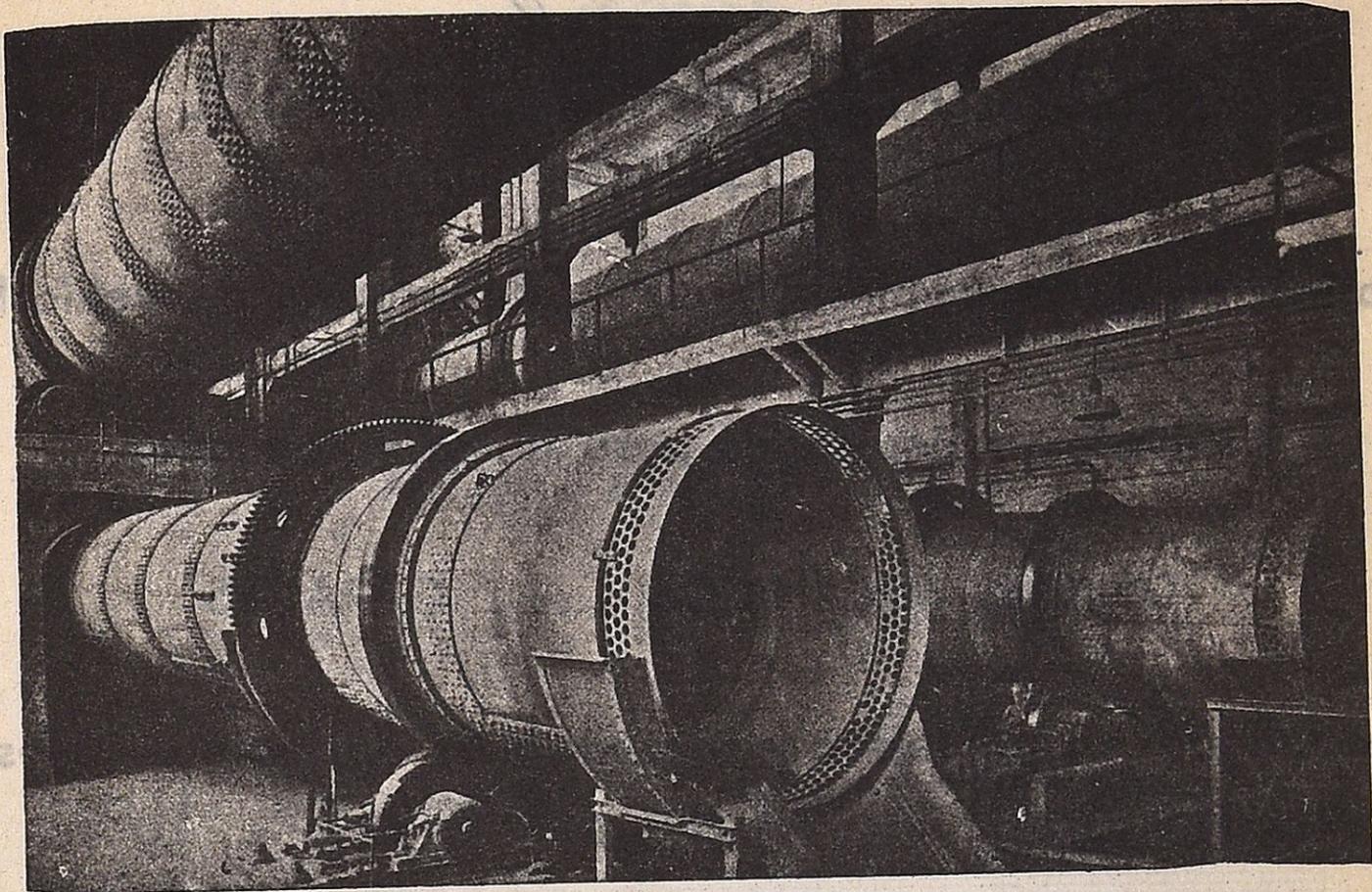
Especialidad:

**Crema cutanea**

**GVRYS**

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A  
San Sebastian



# Cementos Rezola, S. A.

**Churruca, 7**

**San Sebastián**

# GARAGE y TALLERES

Peña y Goñi, 12-14



Teléfono 12-1-52

Servicio permanente de CAMION-GRÚA

Piezas legítimas *Ford*



Concesionario oficial para Guipúzcoa:

Miracruz, 5

**SAN SEBASTIAN**

Ronda, 2

SU TRANQUILIDAD\*\*\*

**Krafft**

REG. U. S. PAT. OFF.



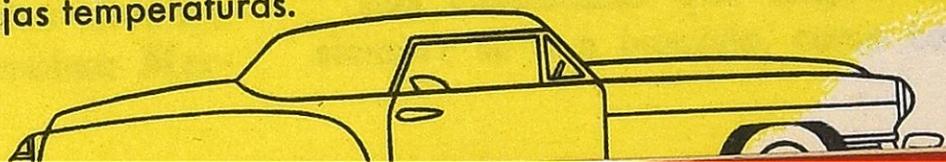
LIQUIDO PARA FRENSOS HIDRAULICOS

hydraulic

**BRAKE FLUID**

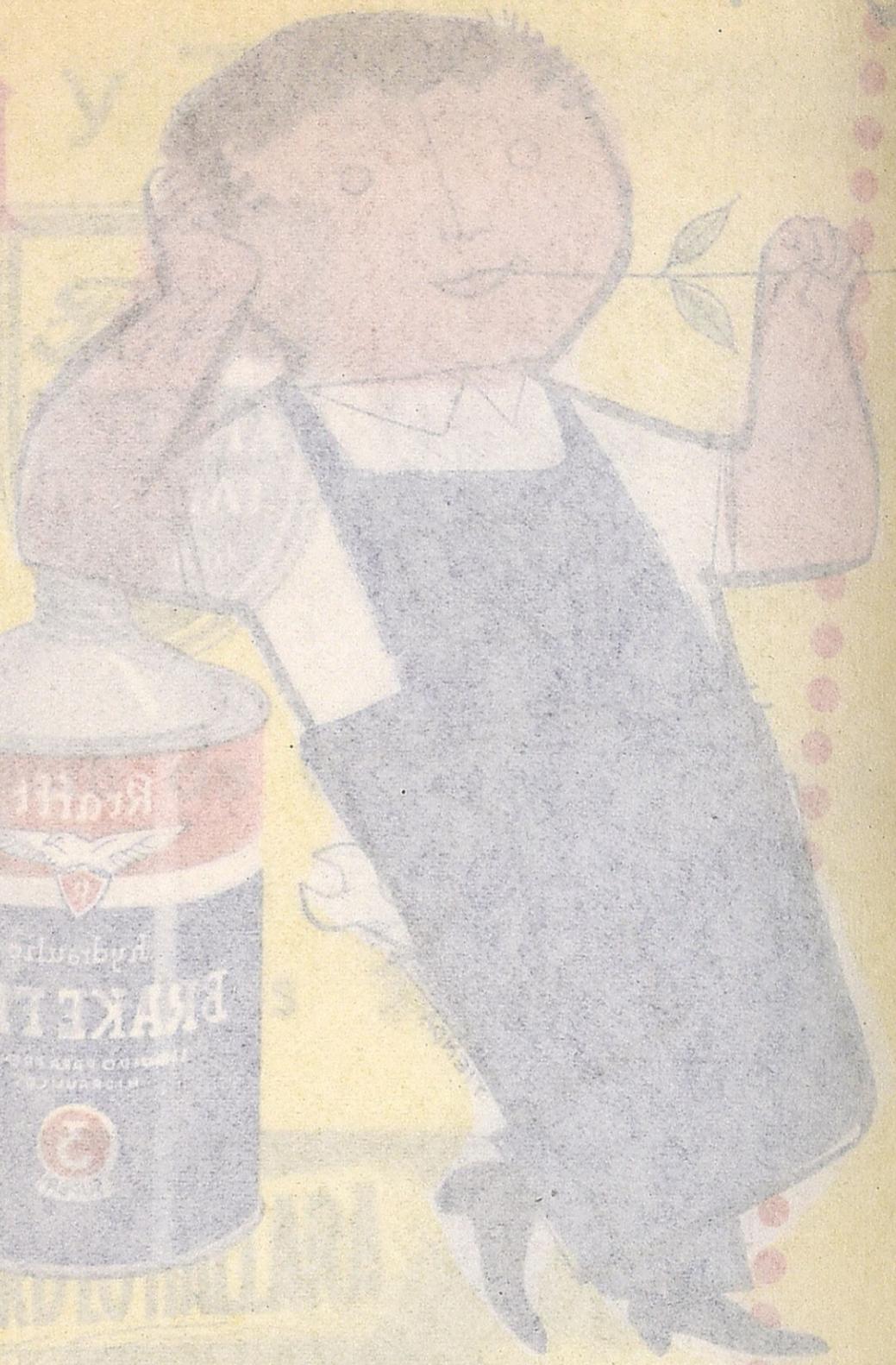
**SUPER 3.** Es el líquido de **alta calidad**, especial para servicio pesado. Proporciona máxima eficacia y seguridad. Conserva su fluidez con los mayores fríos y no se evapora a las más altas temperaturas. Se mezcla perfectamente con otros líquidos de calidad. No ataca a las gomas y protege las partes metálicas. Excede las especificaciones de la S. A. E.

**STANDARD.** Supera en calidad a cualquier otro líquido de esta categoría. No ataca a las gomas ni partes metálicas y no se evapora. Se mezcla con otros líquidos y es inalterable a las más altas y bajas temperaturas.



TRAINGOUTLIPAW\*\*\*

Kraft



LIQUIDO PARA FRENSOS HIDRAULICOS

hydraulic

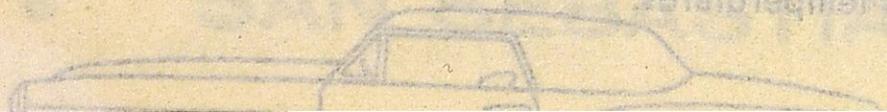
# BRAKE FLUID

Es el liquido de alta calidad, especial para servicio pesado. Proporciona maxima eficacia y seguridad. Conserva su fluidez con las mayores frías y no se evapora a las más altas temperaturas. Se mezcla perfectamente con otros líquidos de calidad. No ataca a las gomas y protege las partes metálicas. Excede las especificaciones de la S. A. E.

Supera en calidad a cualquier otro liquido de esta categoría. No ataca a las gomas ni partes metálicas y no se evapora. Se mezcla con otros líquidos y es inalterable a las más altas y bajas temperaturas.

SUPER S.

STANDARD.





SE DISTRIBUYE GRATUITAMENTE A LOS SOCIOS DEL R. A. C. DE GUIPUZCOA

## ¿MUERE EL DEPORTE DE LOS GRANDES PREMIOS?

Por H. U. Wieselmann



*La catástrofe de Le Mans ha hecho fluir ríos de tinta. Cada uno ha expuesto su proyecto personal de reorganización de las carreras, de los circuitos, de esto y de aquello...*

*El problema es, sin embargo, bien complejo y no data, precisamente, de junio de 1955. Tenemos, pues, el gusto de presentar a nuestros lectores el presente trabajo del periodista alemán señor Wieselmann, redactor-jefe de "Auto Motor und Sport", así como de "Motor Revue", de Stuttgart, que analiza a fondo el problema.*

Hace cerca de medio siglo que se disputó el primer Gran Premio de la Historia. Para ser más preciso, fué el 26 de junio de 1906 la fecha en que tuvo lugar aquella prueba, sobre un triángulo de carretera de un centenar de kilómetros situados en los alrededores de Le Mans.

Los nombres de los principales vehículos que se alinearon aquel día memorable pertenecen hoy al pasado. ¿Quién se acuerda ya de los Brasier, Darracq, de Dietrich, Itala, Bayard y Gobron-Brillié?

Pero también los Renault, Panhard, Fiat y Mercedes estuvieron presentes en aquel primero de todos los Grandes Premios, y una singular casualidad quiso, asimismo, que el primer piloto que tomó la salida—los coches eran lanzados sobre el circuito el uno detrás del otro—fuera Vincenzo Lancia.

De las trece firmas participantes, solamente Mercedes queda fiel a los Grandes Premios, no sin algunas interrupciones, sin embargo. Y el hijo del Vincenzo Lancia de entonces no construiría su primer coche de Gran Premio sino cerca de cincuenta años más tarde de aquella salida histórica.

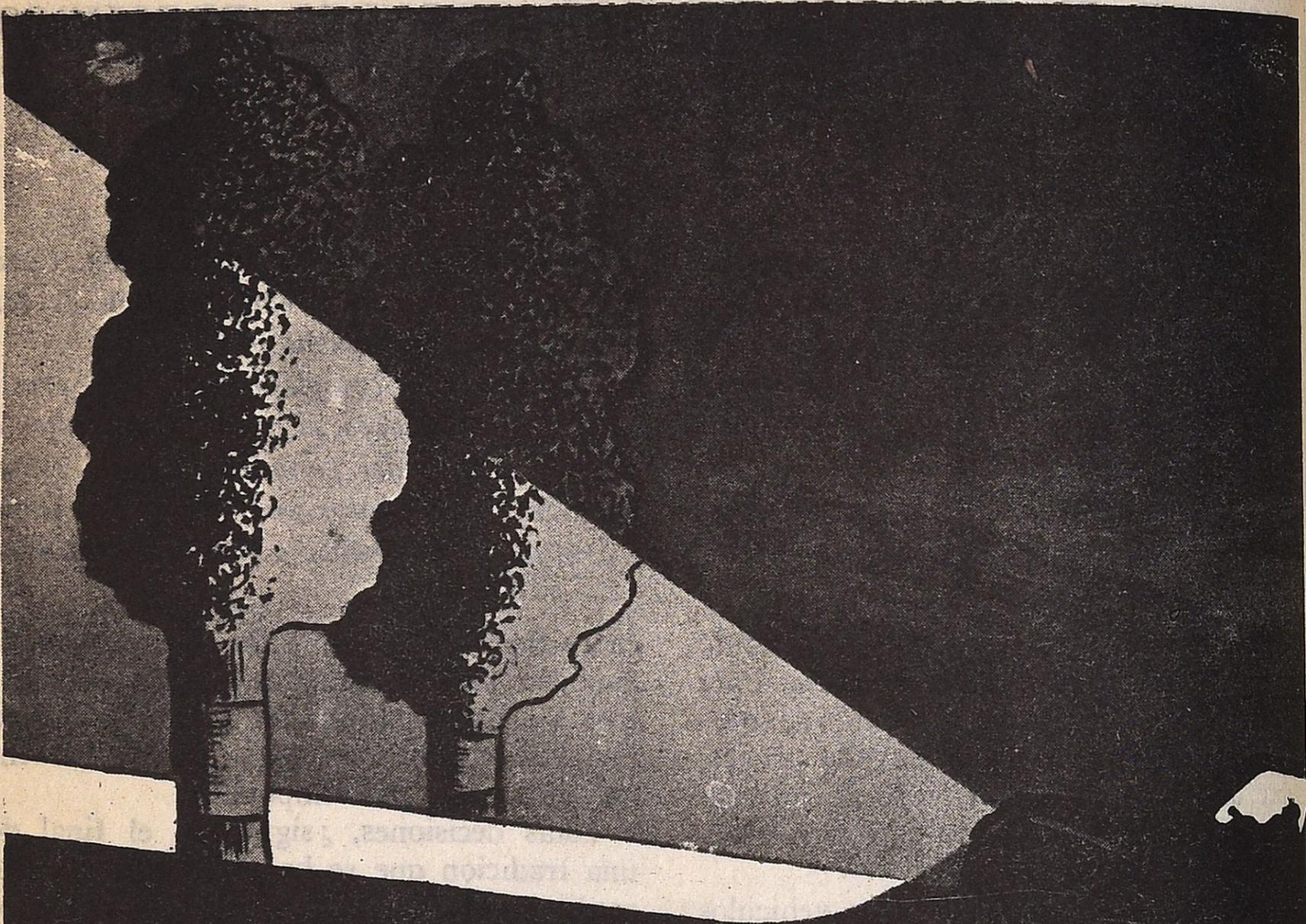
El pasado revive siempre, de una manera o de otra. Al principio de 1955, los dos concursantes más destacados sobre los circuitos de los Grandes Premios se llamaban Mer-

cedes-Benz y Lancia. Y los dos acaban de anunciar casi simultáneamente que abandonan su participación en aquéllos. Lancia, inmediatamente; Mercedes, en los comienzos de la próxima temporada.

Estas decisiones, ¿significan el final de una tradición que se ha mantenido durante medio siglo? O las carreras de Gran Premio, ¿han perdido ya la estrecha conjunción que existía entre ellas y la construcción de coches de serie para cuyo mejoramiento fueron creadas aquéllas originariamente? Sin duda, los Grandes Premios viven todavía y continúan atrayendo un numeroso público; pero, ¿no vegetan, al igual que la vieja ópera clásica, sin ningún contacto con la realidad y en un espacio sin aire?

Desde sus comienzos, la construcción de los coches de carrera tuvo siempre una influencia determinante sobre el desarrollo del automóvil. A este propósito, conviene que rectifiquemos una opinión falsa, pero bastante extendida entre el público: no entró nunca, y tampoco hoy, en las intenciones de los constructores, el tratar de alcanzar con los coches de construcción corriente las velocidades, cada vez mayores, que se logran con los coches de competición.

Las enseñanzas que hacían falta y que siempre se han buscado, como consecuencia



# LAMPARAS METAL-AUTO



La industria extendida entre el público no  
tanto antes y tampoco hoy, en las inter-  
venciones de los constructores, el trato de el-  
los con los coches de construcción co-  
munes las velocidades, cada vez mayores,  
que se logran con los coches de competición.  
Las ensayadoras que hacen falta y que  
siempre se han buscado como consecuencia

La industria extendida entre el público no  
tanto antes y tampoco hoy, en las inter-  
venciones de los constructores, el trato de el-  
los con los coches de construcción co-  
munes las velocidades, cada vez mayores,  
que se logran con los coches de competición.  
Las ensayadoras que hacen falta y que  
siempre se han buscado como consecuencia

de las competiciones, se sitúan, sobre todo, en los capítulos de la economía, de la seguridad y de la longevidad de los órganos. El Renault que el húngaro Szisz condujo a la victoria en aquel primer Gran Premio alcanzó ya, en el kilómetro lanzado, los 147,5 kilómetros por hora; es decir, una velocidad que los coches europeos de gran serie no son capaces de lograr hoy, a medio siglo de distancia.

Las grandes velocidades de los coches de carrera nunca fueron sino un medio para alcanzar una meta; y el hecho de no haber alcanzado nunca el límite de las posibilidades ha permitido estudiar y ensayar en condiciones ideales nuevas soluciones en los dominios del motor, del chasis o de la transmisión para adaptarlas seguidamente a la construcción en serie.

Para hacer, realmente, de los coches de carreras bancos de ensayo para la construcción corriente, diversas fórmulas han regido, desde su origen, la construcción de los mismos. Hasta ahora se han conocido 19, la mayor parte de las cuales limitaban bien el peso, bien el consumo e incluso la cilindrada. Además, una reglamentación relativa a las dimensiones mínimas apareció y fue aplicada entre 1925 y 1935.

Cuando se advirtió, estando en vigor la fórmula de los 750 kilogramos (1934-37) que las firmas alemanas Mercedes y Auto Unión habían conseguido, a pesar de esta limitación de peso, alojar bajo el capot de sus coches de carrera motores de 6 litros con compresor, se empezó, de fórmula en fórmula, a reducir regularmente las cilindradas a la mitad. Y he aquí a lo que se llegó sucesivamente:

3 litros con compresor ó 4,5 sin compresor (1938-39).

1,5 litros con compresor ó 4,5 sin compresor (1947-51).

0,750 litros con compresor ó 2,5 sin compresor (1954-55).

Los constructores respondieron a tales sucesivas limitaciones con un aumento de la potencia al litro; y ello, complementado con una mejora muy neta del chasis, permitió alcanzar tales avances, que los coches de cada fórmula realizaban rápidamente sobre los circuitos velocidades o vueltas superiores a las alcanzadas por los de su antecesora, cuya cilindrada suponía,

sin embargo, el doble de la de aquéllos.

Pero, al mismo tiempo, el coche de carreras se alejaba, cada vez más, del coche de construcción corriente, y ninguna de las firmas interesadas ha querido aprovechar la alternativa que le podía ofrecer la fórmula actual (motor de 75 c.c. con compresor). Cálculos efectuados por la Daimler-Benz han permitido comprobar que dicho motor debería ser equipado de un compresor de 3 a 4 atmósferas y que la potencia bruta alcanzada de 390 HP le haría sufrir una presión media de 47 kilogramos por centímetro cuadrado; y esto, para poder competir con el motor de 2,5 litros alimentado por aspiración.

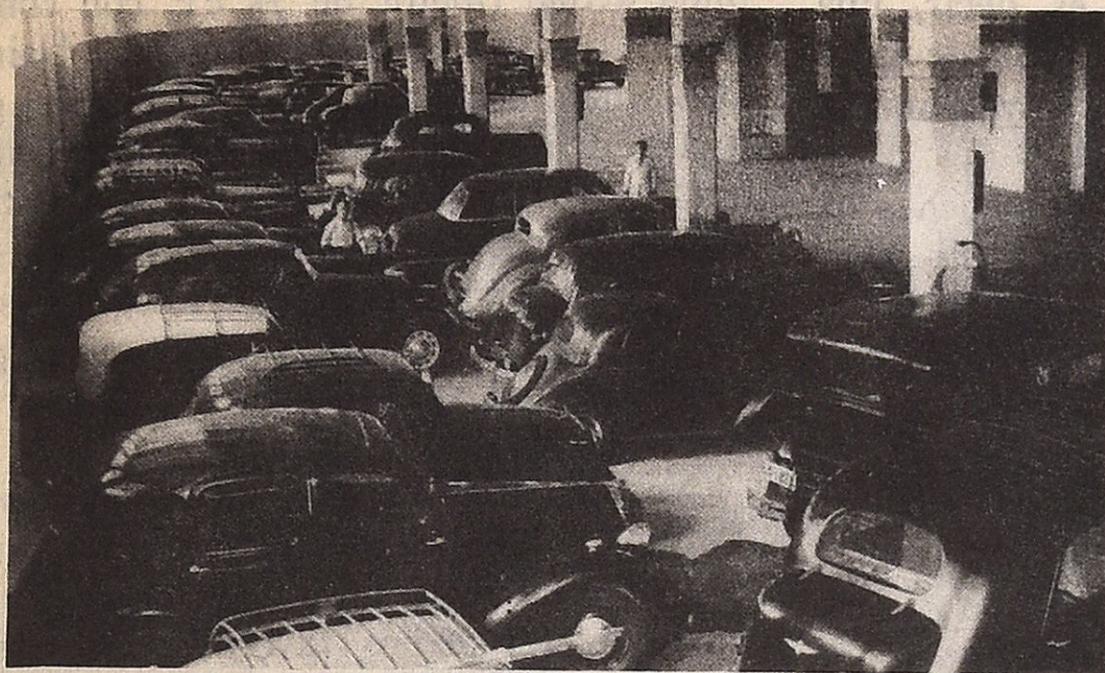
No hay duda de que puede llegar a realizarse tamaño motor; pero, sin contar con que bajo el punto de vista "régimen y consumo" sería menos favorable que otro de 2,5 litros de la misma potencia, su construcción no pasaría de ser sino una simple experiencia.

De lo que se deduce que los problemas planteados por la fórmula deben ser enfocados desde otro ángulo y que una nueva disminución de la cilindrada, que corre el riesgo de aplicarse a partir de 1958, no sería una solución. En efecto: si la nueva fórmula debía limitar la cilindrada a 1,5 litros, la experiencia permite deducir que, al cabo de cierto tiempo, los coches de carrera alcanzarían velocidades y tiempos por vuelta comparables a los que realizan hoy los 2,5 litros. Y si se quiere apurar este razonamiento a ultranza, llegaríamos al modelo reducido equipado de un motor de 10 c.c. que giraría al extremo de un mando de acero y alrededor de una pista al borde de la cual estuviese el conductor con su cronómetro en mano...

"¡Terminemos con los coches de carrera! ¡Viva el coche sport!"—Tal es el grito que se oye por todas partes después de la catástrofe de Le Mans y que, incluso, antes de aquélla, había alcanzado una cierta amplitud. Pero no es sino una mala conclusión que no resiste a las deducciones que pueden hacerse después de haber reflexionado sobre el asunto. Ninguno de los organizadores que, después de la tragedia de Le Mans, suspendieron su Gran Premio no lo organizarían para coches de sport.

(Concluye en la pág. 9)

# GARAGE GRAN KURSAAL



**EL SALON DEL  
AUTOMOVIL**

Un nuevo garage instalado en las mejores condiciones de luz, aireación y amplitud.

**250 coches  
en una sola nave**

Paseo Ramón M.<sup>a</sup> Lili, 1 (Edificio Gran Kursaal) - Teléfono 19698

**SAN SEBASTIAN**

CAJAS PARA EMPOTRAR EN  
LA PARED, DE SOBREMESA,  
COMERCIALES Y BANCARIAS  
PUERTAS MURALES



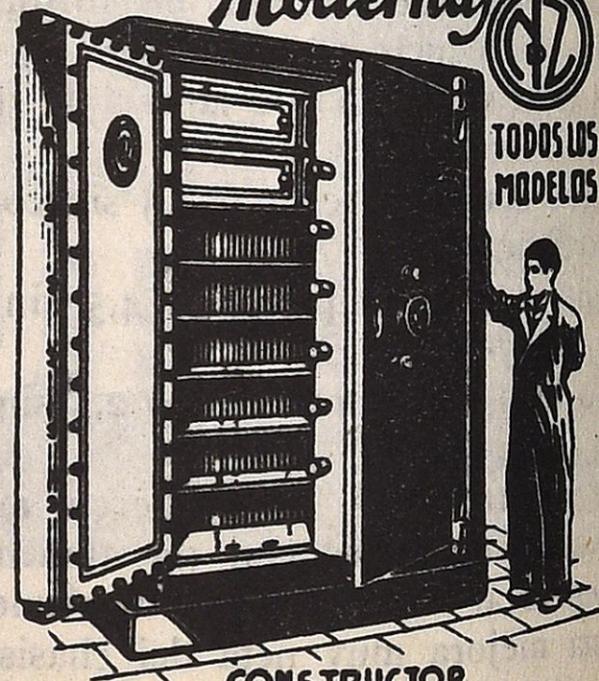
Representante para Guipúzcoa

**Valentín de Vega**

Idiáquez, 12 — Teléfono 14.048

**SAN SEBASTIAN**

*Cajas de Caudales  
Modernas*



TODOS LOS  
MODELOS

CONSTRUCTOR

**N. DE ZUBIGARAY**  
INGENIERO INDUSTRIAL

(Viene de la pág. 7)

Si las carreras de los Grandes Premios atraviesan hoy una crisis, ésta no tiene nada que ver con lo que ocurrió en Le Mans, ni tampoco con las velocidades que se alcanzan. Es bueno, sin embargo, que ciertos organizadores reconozcan que, desde hace veinticinco años, han hecho muy poco en sus circuitos para garantizar la seguridad del público. Si hoy se llegan a emprender iniciativas constructivas en tal sentido, ésta será, tal vez, la única lección eficaz que se habrá obtenido de aquel trágico accidente.

La crisis de las carreras de los Grandes Premios obedece, más bien, a un problema mal planteado, ya que las fórmulas, modificadas después de la guerra, no tienen ya la significación que tuvieron las de antaño. Estas van al encuentro del desarrollo técnico, y no constituyen ya, verdaderamente, un estímulo para las firmas participantes; sólo por la competencia de las grandes Casas constructoras de vehículos y por las deducciones que puedan sacar de las experiencias obtenidas en las carreras, los Grandes Premios podrán un día recuperar toda su completa significación. Cuando los inquietos protagonistas de la construcción de coches de carreras de Italia o de Gran Bretaña no jueguen precisamente un papel económico bien importante, deberán solamente disputarse la maestría en los circuitos de los Grandes Premios; y entonces, el gran público terminará perdiendo pronto todo interés por las comparaciones.

No brotará una sangre nueva más que cuando la industria del automóvil pueda encontrar en las competiciones y en la fórmula en vigor un verdadero problema cuya resolución pueda abrirle perspectivas hacia nuevas posibilidades técnicas.

El camino actual—en el cual se conforman con buscar por el régimen un aumento en la potencia superior a 100 HP al litro, potencia que además no es efectiva más que cuando ese régimen sobrepasa las 6.000 vueltas—no tiene el menor sentido para el desarrollo normal del automóvil. Existen felizmente otras posibilidades de sacar de la competición magníficas enseñanzas para la construcción en serie.

Citemos algunos ejemplos:

*Una fórmula de consumo que previera,*

*“verbi gratia”, 15 litros de carburante por cada 100 kilómetros; y conjuntamente, un peso mínimo de 600 kilogramos para el coche.*

En el estado actual del progreso técnico, los coches de esta concepción han podido alcanzar velocidades de 240 kilómetros a la hora, y tiempos por vuelta de 10,30 minutos sobre el circuito de Nürburgring. Si se dedicasen de manera intensiva a este problema, es lógico presumir que al cabo de un cierto tiempo—tres años, por ejemplo—se llegarían a conseguir velocidades iguales a las de los coches de los Grandes Premios actuales; y los constructores de coches de este tipo aportarían al mismo tiempo útiles enseñanzas para la construcción en serie.

*Una fórmula que limitara el consumo y que, al mismo tiempo, impusiese como obligatorio el empleo de un sistema de transmisión automático.*

En este aspecto, los americanos tienen una ventaja que los constructores europeos deben recuperarla por difícil que sea. La conducción, sin cambio de velocidades, es el porvenir. Al mismo tiempo que el aumento de potencia, la construcción debería abordar de frente uno de sus problemas esenciales: la facilidad de conducir.

*Una fórmula que no admitiese más que los coches propulsados por turbina de gas, según determinadas condiciones.*

Una tal fórmula tendría una influencia grande y directa sobre el desarrollo futuro de la construcción de los modelos corrientes. Se sabe desde hace tiempo que, independientemente de Ford, Chrysler, General Motors, Fiat y Rover, otros grandes constructores estudian o experimentan ya la turbina de gas. La creación de prototipos para las competiciones haría posible el estudio sobre los órganos fundamentales de tal sistema.

La regeneración y la curación completa de los Grandes Premios no pueden alcanzarse más que planteando nuevos problemas por medio de nuevas fórmulas, problemas cuya solución aportaría una magnífica contribución al desarrollo futuro de los coches corrientes.

De no ser así, los Grandes Premios desaparecerán y no quedarán en el recuerdo de los hombres sino como un simple testimonio de una época heroica en la Historia del deporte del automóvil.



*Rapidez, regularidad y garantía  
en el transporte*



**IRUN**

M. de Guadalupe, 21  
Teléf. 511

**SAN SEBASTIAN**

Urdaneta, 4  
Teléf. 16560

**MADRID**

Tomás Bretón, 12  
Teléf. 279353

Ramón Yruretagoyena

## LOS DOCUMENTOS DE FRONTERA SON PERSONALES E INTRANSFERIBLES

Razón ésta por la cual prevenimos a los señores socios de la obligación en que se encuentran de devolverlos a las oficinas de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa, cuando el titular de los mismos cause baja en el Club, así como en el caso de que el automóvil para el cual fueron expedidos sea objeto de venta.

De no hacerlo así, pueden originarse molestias y contratiempos considerables para el transgresor de la precedente obligación e, incluso, en no pocos casos, perjuicios de índole económica, de consideración igualmente.

## LAS HOJAS SUPLEMENTARIAS DE LOS TRIPTICOS

Una vez más, nos creemos en el caso de hacer a aquellos de nuestros socios que se trasladen con frecuencia a la vecina nación francesa una advertencia del máximo interés.

Ella es que, en tiempo oportuno, deben proveerse de las hojas suplementarias de entradas y salidas para sus Trípticos que, como siempre, les serán facilitadas, con el mayor gusto, en las oficinas del Club.

De esta manera se evitará la circunstancia—que se da bastante a menudo—de que los funcionarios de la Aduana francesa se vean obligados a reseñar prematuramente en los Trípticos la “salida definitiva”—lo que viene a suponer la inutilización completa del referido documento—por tener cubiertas el volante número 2 del mismo todas las casillas de salida provisional, a excepción de la reservada para la referida “salida definitiva”.

No olvidando la advertencia expuesta, muchos de nuestros señores socios podrán evitarse los trastornos y molestias inherentes a la aludida falta de previsión.

## SIRVANSE NOTIFICARNOS TODO CAMBIO DE DOMICILIO O DIRECCION

Nuevamente tenemos que hacer un importantísimo ruego a nuestros asociados. Y es éste: que se sirvan notificar a la Secretaría del Club todo cambio de residencia o domicilio que efectúen, a fin de no perder, ni por un instante, con ninguno de ellos el contacto que debe existir lógicamente entre la sede social y todos sus afiliados a los efectos de la más puntual y exacta relación entre una y otros y el mejor cumplimiento de todos los servicios dimanantes de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

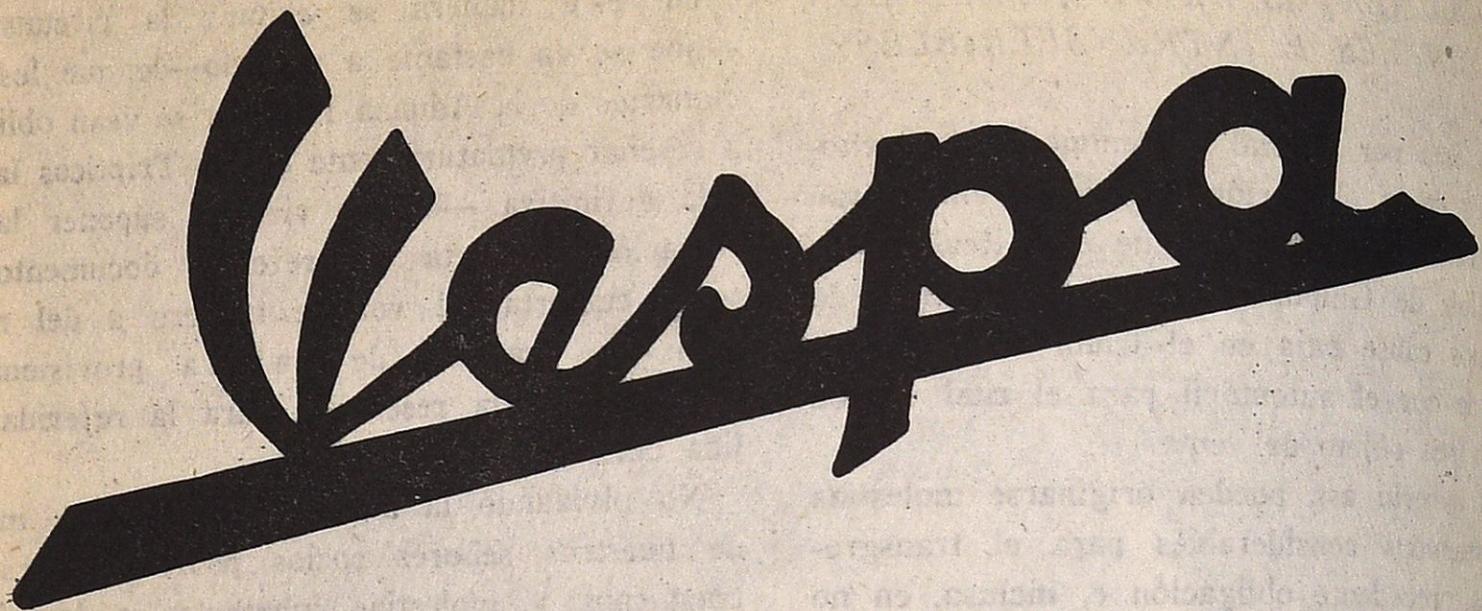
## D.<sup>o</sup> Dolores Arrillaga Rodríguez-Tito

Con las primeras horas de la mañana del 13 del corriente entregó su alma al Señor la bondadosa y caritativa madre de nuestro entrañable amigo don José María Maquíbar, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento donostiarra y secretario del Real Automóvil Club de Guipúzcoa: Doña Dolores Arrillaga Rodríguez-Tito.

La finada no tuvo otro norte a través de su dilatada existencia—había cumplido ya los noventa años—que hacer el bien por el bien mismo, acorde tan elogiabile conducta con su condición de católica practicante y hondamente sincera.

Los solemnes funerales por su alma, celebrados en la parroquia de San Vicente, y la conducción del cadáver, que tuvo lugar a continuación de aquellos—presididos ambos actos por el vicario general de la diócesis y las primeras autoridades provinciales y locales—fueron la más adecuada oportunidad para que quedaran evidenciados, una vez más, los más cordiales y extensos afectos y relaciones con que cuentan y han contado siempre en la ciudad los señores de Maquíbar.

Intima y profundamente solidarizados con el dolor que les aflige en estos momentos, enviamos mediante estas líneas a todos los familiares de la virtuosa dama desaparecida—singularmente a su hijo, don José María, y a la distinguida esposa de éste, doña María Luisa de Galdeano—la expresión de nuestro pésame más sentido.



**SCOOTER**

**REMOLQUES**

**AGENTE OFICIAL: Luis Jesús Cano**

**SAN SEBASTIAN**

**Calle Prim, número 59**

**Teléfono núm. 1-16-42**



**UNICOS TALLERES AUTORIZADOS:**

**BEASAIN:** Especialidades Oyarbide - Iturrioz, 1 - Teléfono 241

**EIBAR:** Industrias Salaverría - Ibarrecruz, 12 - Teléfono 7-17-13

**IRUN:** Estación Auto Servicio - Barrio Elizacho - Teléfono 6-21-14

**TOLOSA:** Ramón Arriarán - Larramendi, 28 - Teléfono 6-73-28

**VERGARA:** Linazasoro Hermanos - Barrenkale, E - Teléfono 269

**ZUMARRAGA:** Valentín Inaraja - Plaza España, 1 - Villarreal

**Ventas al contado y plazos**

# SAN CRISTOBAL, PATRON DEL AUTOMOVILISMO

*Grandes riesgos requieren poderosos abogados. Por eso, los automovilistas han escogido con razón por Patrono a San Cristóbal, protector contra los accidentes mortales. Es, en general, Patrono de todos los modos de locomoción. En estos últimos años se ha difundido extraordinariamente la devoción a San Cristóbal como Patrono del Automovilismo; y los autos y camiones llevan ya en su delantera o en el salpicadero una placa con la imagen de su santo protector. Hasta el llavero de que penden las llaves del coche lleva a veces, también, la imagen de San Cristóbal.*

## I

*Popularidad de San Cristóbal y difusión de su culto*

San Cristóbal es uno de los santos que, desde los primeros siglos del Cristianismo, se han hecho más populares en la Iglesia de Dios, así en la Iglesia de Oriente como en la de Occidente.

Pocos santos, en verdad, han sido tan venerados desde mediada la tercera centuria—año 250—en que dió testimonio de fe con su martirio, hasta los siglos medios y durante todo el Renacimiento, la época moderna y aun en la contemporánea, como San Cristóbal de Lycia.

El culto popular del Santo se difundió rápidamente por toda la Europa cristiana y en el Oriente medioevo.

La existencia del mártir no puede negarse. Fué más que suficientemente probada por el jesuíta Nicolás Serario en su tratado sobre las Letanías—“Litaneutici”, Colonia, 1609—y por Molanus en su “Historia de las pinturas e imágenes sagradas” (“De picturis et imaginibus sacris”, Lovaina, 1570).

*Las actas auténticas y las apócrifas. - La tradición histórica y la leyenda*

La difusión incesante, creciente, de su culto, desde los primeros siglos hasta la época actual, no deja lugar a la menor duda.

Por inciertas y oscuras que sean las noticias de su vida y lo mezcladas que se hallan las actas auténticas de su martirio con las consideradas como apócrifas, la genuina tradición cristiana y la leyenda fantástica y popular que se ha creado acerca de su persona, la fantasía popular, en efecto, se ha esforzado y como complacido por crear en torno a San Cristóbal gestas legendarias más o menos exageradas, ampliando o interpretando falsamente las noticias verídicas y la tradición genuina con las fábulas legendarias.

Por otra parte, no puede en modo alguno prescindirse en absoluto de la tradición cristiana, ni aun de la leyenda de San Cristóbal. Pues, aparte de estar basada esta leyenda en hechos auténticos y reales, alterados cuanto se quiera por la devoción y fan-

# MANUFACTURAS

## “CORAL”

### FABRICA DE TRINCHERAS DE ALGODON-PLASTIFICADO

MODELOS PARA SEÑORA  
CABALLERO Y NIÑOS

ESPECIALIDAD EN EQUI-  
POS PARA DEPORTE  
MOTORISMO,  
CAZA, PESCA, ETC.

MANTELERIAS  
CONFECCION SELECTA

IMPERMEABILIDAD DE  
COSTURAS GARANTIZADAS



CARQUIZANO, 8 y 10

SAN SEBASTIAN

Telfs. 20755 y 17407

tasía popular, la leyenda precisamente ha dado a los artistas la principal fuente de inspiración para la sucesiva y copiosísima iconografía del Santo.

### *Los Bolandos o Bolandistas*

Papebrock, erudito hagiógrafo jesuita belga, colaborador en las Actas de los Santos—"Acta Sanctorum"—de los Bolandos, dió en la Biblioteca Vaticana con las actas griegas del martirio de San Cristóbal.

Son los Bolandos o Bolandistas, como es sabido, una agrupación de escritores eclesiásticos, especialmente de la Compañía de Jesús, dedicados a publicar y depurar los relatos de las vidas de los Santos de todos los países y tiempos, en vista de las discrepancias que se observaban entre las leyendas antiguas, las compilaciones existentes y los manuscritos en sus textos originales. "Buscar y proclamar la verdad histórica, y nada más que la verdad, a pesar de las contradicciones de todo género a que puede dar lugar este proceder, y no perdonar medio para divulgar esta verddad..."—tal es la constante y única preocupación de los Bolandistas—dice uno de ellos, el Padre De Smedt, en su "Recuerdo" de la manifestación organizada en su honor al ingresar como miembro en el Instituto de Francia.

El nombre de Bolandos o Bolandistas viene del insigne hagiógrafo Juan Van

Bolland, S. J. (nacido en Julemont, Bélgica, y muerto en Amberes, en 1665), cuya firma llevan los dos primeros tomos de las "Acta Sanctorum".

De esta obra de los Bolandos dijo el Papa Alejandro VII que "es la más útil y honrosa de las emprendidas para bien de la Iglesia Católica". Los sabios, y entre ellos escritores heterodoxos, han elogiado los estudios críticos y de erudición de los Bolandistas.

Distinguen éstos cuidadosamente, al hablar de San Cristóbal, como de los demás santos, entre la verdad histórica y la fábula y leyenda hagiográfica, formada al correr de los siglos en torno de su persona.

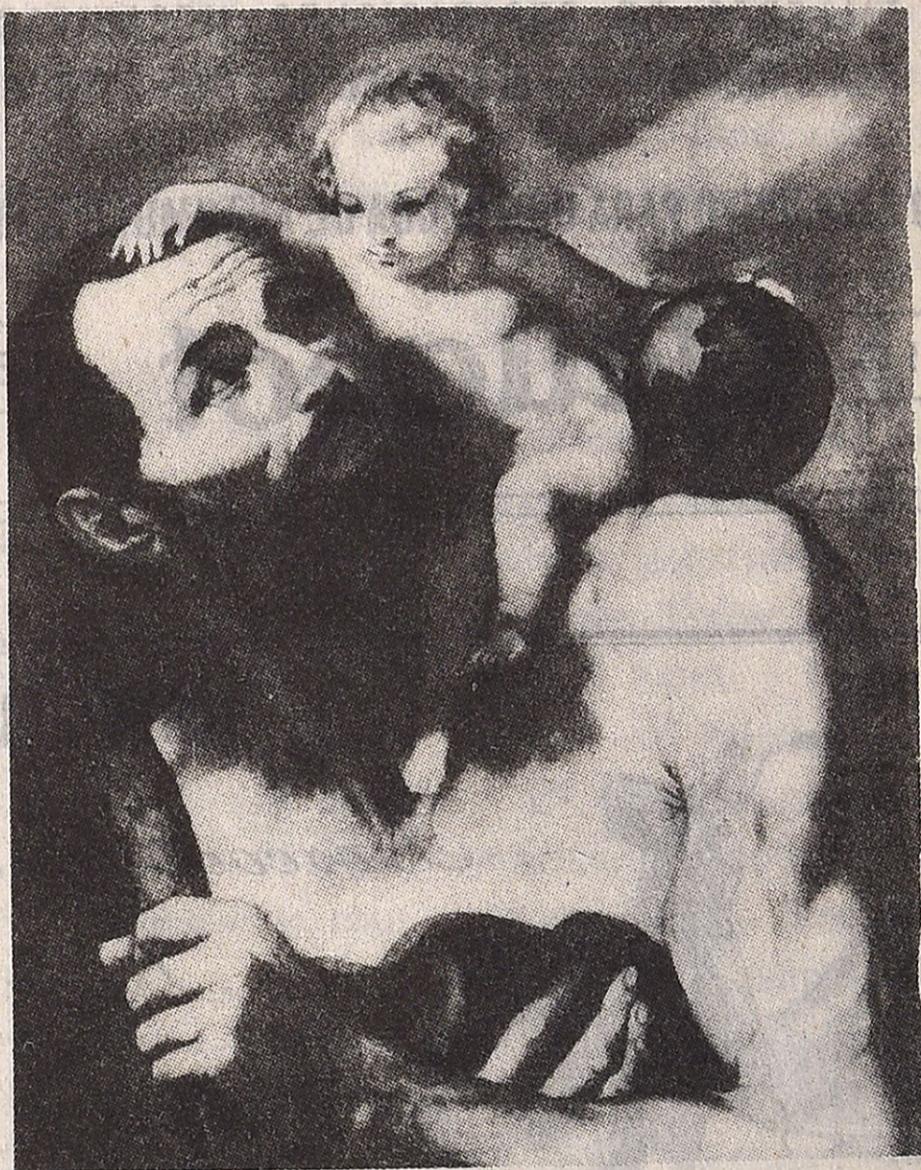
La existencia del mártir, como dejó indicado y dejó bien probada Nicolás Serario, la ponen los Bolandos fuera de toda duda.

### *La fiesta de San Cristóbal en Oriente y Occidente*

En el más antiguo martirologio de la Iglesia de Occidente se hace mención de San Cristóbal, como mártir de la Lycia, en Asia Menor.

Por los griegos es venerado el 9 de mayo. Por los latinos, el 25 de julio. Pero en las iglesias de España se solemniza la fiesta de San Cristóbal el 10 de julio. Este día, en tiempos de San Vicente Ferrer, se convirtieron a la fe cristiana, en la ciudad de Valencia, los individuos de una sinagoga judía.

(Concluye en la pág. 17)



Ribera «el Españolito». - San Cristóbal.  
Museo del Prado - Madrid. Escuela Española.

GARAGE

Gloria núm. 3 y 5

Teléfono 10350



**STINUS**

FUNDADA EN 1893

CARROCERIA

Carquizano núm. 5

Teléfono 10235

SERVICIO PERMANENTE - LAVADO Y PINTURA DE BAJOS  
TALLERES DE REPARACIONES MECANICAS  
CONSTRUCCION Y REPARACION DE CARROCERIAS

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA DE AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS

SERVICIO

**Geugeot**

RECAMBIOS



MOTOCICLETAS

*Isoscooter, Isomoto,  
Isocarro*

Y

MOTOVEHICULOS



SERVICIO OFICIAL

**MOTO SERVICIO**

ALFONSO FERNANDEZ

Reparación de motocicletas

MIRACRUZ, 14  
Y CORTA

**SAN SEBASTIAN**

TELEFONO  
16-164

(Viene de la pág. 15)

Se les apareció en sueños San Cristóbal y les manifestó que siguieran los consejos que les daba aquel fervoroso misionero, San Vicente Ferrer, y que consagrasen la sinagoga al mismo San Cristóbal. Así lo hicieron.

Por otra parte, como el 25 de julio, en que celebra la fiesta de San Cristóbal la Iglesia romana, coincide con la festividad del Apóstol Santiago, patrón de España, suele aquí comúnmente celebrarse el día 10 del mes de julio la de San Cristóbal.

Los Bolandistas extractan la vida y martirio de San Cristóbal de las Actas griegas, conforme a un manuscrito del siglo XI, en el que no hay las exageraciones que afean las latinas.

*San Cristóbal, en los martirologios y misales antiguos y en el Breviario Mozárabe*

Según el cardenal Baronio, lo que se puede críticamente afirmar de San Cristóbal hay que tomarlo del himno a este mismo Santo contenido en el Breviario Mozárabe arreglado por San Isidoro (✠ 636) y del prefacio de San Ambrosio a la misa del mismo San Cristóbal, conforme lo trae Surio.

La difusión de su culto está atestiguada en numerosos y antiguos misales, martirologios y breviarios de todo tiempo y lugar.

El misal mozárabe de Toledo, impreso por el Cardenal Cisneros, trae el oficio divino, la misa y la oración de San Cristóbal.

En otros misales y breviarios más anti-

guos se inserta la siguiente *Oración*:

“¡Oh, Dios!, que con misericordia inefable, por medio del santo mártir Cristóbal, trajiste muchas almas del error de la infidelidad a la luz de la fe. Concédenos por sus merecimientos que permanezcamos firmes en la misma fe, y obremos constantemente conforme a ella. Por Jesucristo nuestro Señor. Amén.”

En el menologio de Sirleto, 9 de mayo, se lee:

“Certamen del gran mártir Cristóbal bajo el reinado de Docio, Emperador. Fué bautizado en Antioquía por San Babilas, patriarca de aquella Iglesia. Por la confesión de Cristo, junto con Niceta y Aquilina, a quienes había convertido, fué decapitado.”

En otro antiguo martirologio griego se dice:

“En el mismo día, la pasión de San Cristóbal mártir que en la ciudad de Samo fué martirizado por el rey Dagno. Este régulo, o gobernador romano, fué alcanzado por una flecha que le dejó ciego al asae-tear al Santo y fué después sanado con la sangre del mártir.”

El Martirologio Romano, en su última edición, conforme a la típica vaticana, anuncia así la fiesta de San Cristóbal:

“En Lycia San Cristóbal, mártir, el cual en el imperio de Docio, deshecho con varillas de hierro, y librado, por virtud de Cristo, de la voracidad de las llamas, finalmente acribillado a saetas y cortada la cabeza, consumó el martirio.”

(Del libro “San Cristóbal”, del Padre Miguel Cascón, S. J., editado por Artes Gráficas Aldus, S. A., de Santander en 1952.)

Retenga Vd. el número del teléfono de  
nuestras oficinas. **1.15.29**  
Puede serle de utilidad  
en un momento dado.



**PATENTADO**



SILENCIADORES TODA CLASE  
DE AUTOMOVILES Y MOTOS,  
MAXIMA CALIDAD Y GARAN-  
TIA. TUBERIAS DE ESCAPE,  
COLAS CROMADAS, DEFENSAS  
Y TUBOS DE ESCAPE PARA  
===== MOTOS =====

**PIDALOS A SU PROVEEDOR**

## Transportes «LA GUIPUZCOANA»

SAN SEBASTIAN: Calle Usandizaga, 20 - Teléfono 18.592

BARCELONA: Consejo de Ciento, 494 - Teléfono 258.949

VALENCIA: Salvador Pascual Blanch - Gran Vía Ramón y Cajal, 46 - Teléf. 50488

### AGENCIAS:

IGUALADA: «La Vasco Catalana» - Rambla San Isidro, 9 - Teléfono 151

SABADELL: «La Activa» - Corominas, 97 - Teléfono 3690

TARRASA: Enrique Fité - Calvo Sotelo, 123 - Teléfono 2.453

ZARAUZ: Primo Rivera, 34 - Teléfono 43

SERVICIOS COMBINADOS: Albacete - Alicante - Castellón - Murcia - Alcoy - Elda - Elche - Orihuela

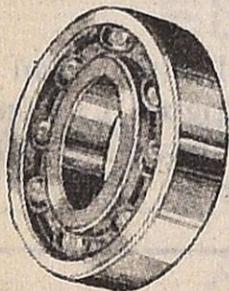
## "Remy"

LIQUIDO  
DE  
FRENOS  
DE  
CALIDAD



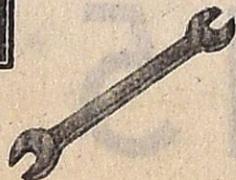
## BTL

Rodamientos  
a  
bolas  
y  
rodillos



## SIGMA

LLAVES  
FIJAS  
ACERO CROMO - VANADIO



## CONCESIONARIO

# EUSKALDUNA

ACCESORIOS  
Y  
HERRAMIENTAS

SAN FRANCISCO, 25 • TELEFONO 18040

## SAN SEBASTIAN

# Fábricas de autos en Alsasua y Durango

Parece confirmarse la noticia relativa a la instalación en Alsasua (Navarra) de una fábrica Citroën con el propósito de construir el modelo CV y una furgoneta de reducidas dimensiones.

Nos aseguran, en efecto, que ha sido ya adquirida una superficie de unos 20.000 metros cuadrados aproximadamente, propiedad del Ayuntamiento, en lugar muy próximo a otras dos importantes industrias navarras y lindante con el f. c. del Norte.

Se dice que el precio de estos terrenos ha sido ventajoso, con aplastante diferencia sobre los demás puntos estudiados en las provincias limítrofes.

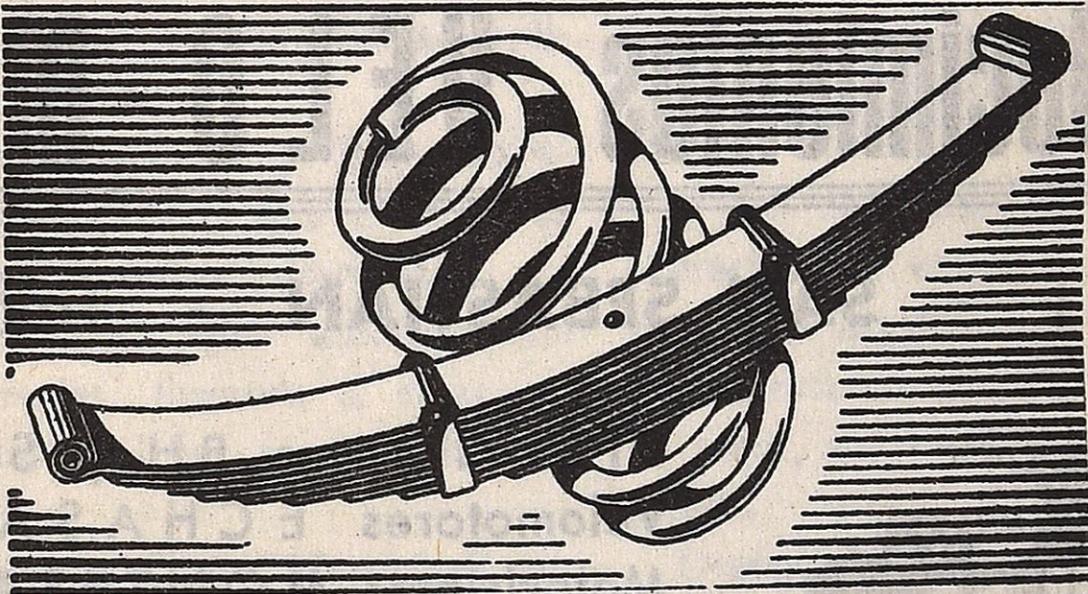
\* \* \*

Se confirma, igualmente, según parece, otra noticia que venía circulando hace algún tiempo en los medios industriales vascos relativa a una fábrica de coches que proyectábase construir en Durango, tomando como base la patente del automóvil "JEA", que el industrial de dicha localidad vizcaína D. José Elizondo Acha—cuyas iniciales corresponden a las tres letras de la marca citada—ha construido y de los que ya ruedan y están matriculados dos turismos, aparte de una pequeña furgoneta.

Según leemos, Justo Iriondo, corresponsal de "El Economista" en la capital de Vizcaya, ha tenido ocasión de examinar dichos vehículos con detenimiento, cuyas características definitivas son: tres cilindros, ocho HP. de fuerza, 4-5 plazas, dos puertas, tres velocidades y marcha atrás, confir-

mándose que su consumo, a base de gasolina y una pequeña mezcla de aceite, no pasará de los siete litros en cien kilómetros. Los proyectos, ya presentados en los organismos competentes de Madrid, son de ir seguidamente a la construcción de una gran fábrica en cadena con fuertes producciones, para lo cual ha sido comprada una importante extensión en los alrededores de Durango, hacia el kilómetro 31 de la carretera de Bilbao a San Sebastián, donde serán montadas unas instalaciones ultramodernas, que incluso llevarán una planta electrónica. Se desea que todas las piezas que integran el vehículo sean totalmente nacionales desde el primer momento, así como también españoles los técnicos. De un momento a otro se espera el permiso correspondiente para comenzar las obras lo más rápidamente posible, pues, en principio, la idea es de entregar algunos vehículos dentro del año 1956. Pero, Iriondo, en este punto duda de que se cumpla ese plazo, si aún no han comenzado los trabajos.

En cuanto al precio, la intención es de que estos coches no salgan al mercado por encima de las 50.000 pesetas en los coches de turismo, y ligeramente por encima de esta cifra las furgonetas. Tampoco aquí está muy seguro de que se consigan precios tan optimistas, por razones que no viene al caso detallar. Lo incuestionable es que se han de necesitar varios cientos de millones si tales proyectos siguen adelante, desconociéndose, por el momento, la base financiera en que aquéllas puedan apoyarse.



## REPARACION DE BALLESTAS

MUELLES Y ACEROS **EGUZKIA, S. A.**

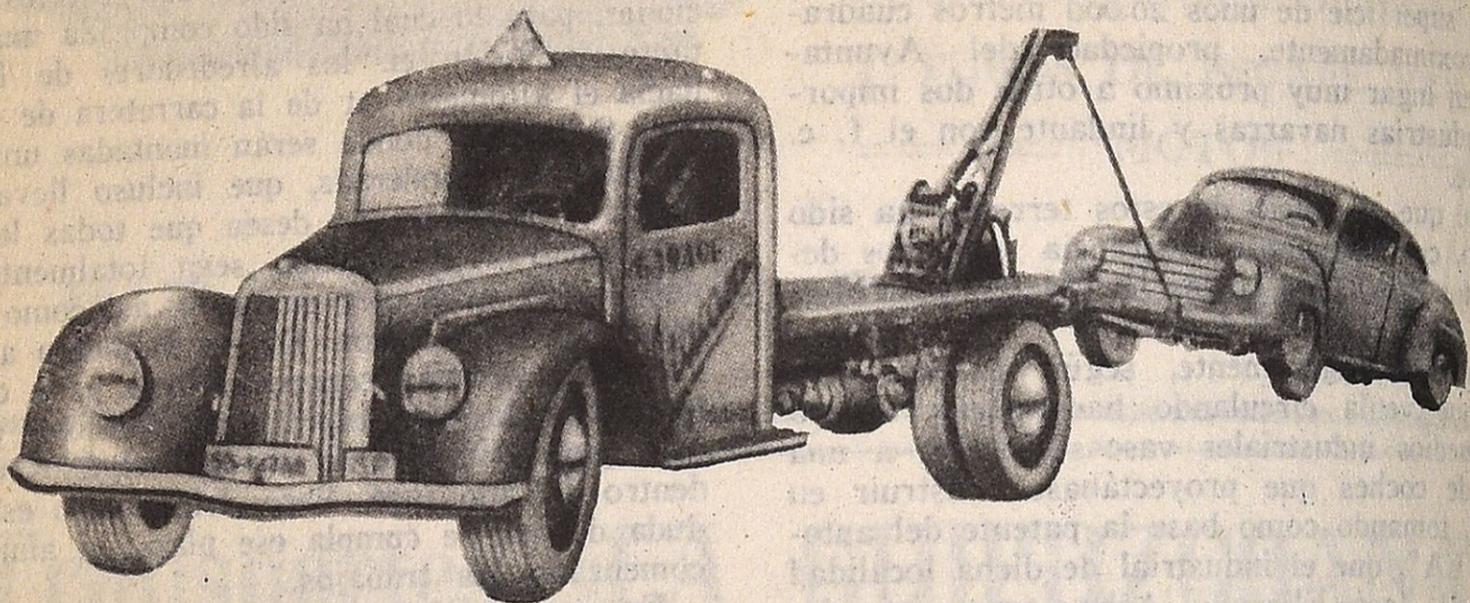
Labeaga, 19 - VILLARREAL-ZUMARRAGA

Fabricación, arreglo y modificación, rápidos y garantizados, de toda clase de ballestas y muelles de suspensión para camiones, autobuses y turismos. Alta calidad de aceros, con tratamientos térmicos perfectamente controlados.

Vulcanización esmerada  
de cubiertas y cámaras

Academia Automovilista car-  
net de 2.ª, 1.ª y 1.ª especial

## **GARAGE ARACAMA**



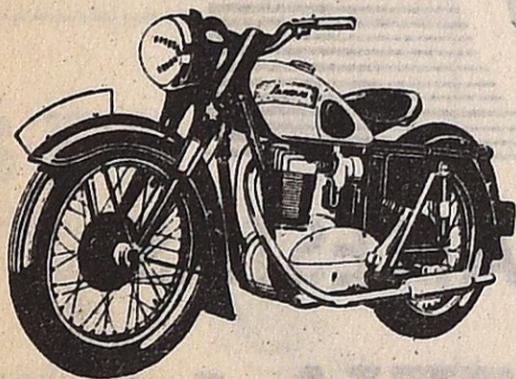
Lubrificantes y aceites - Estación moderna de engrase y lavado a presión

Aguirre Miramón, 6  
SAN SEBASTIAN

Telefs. 13988 (horas de trabajo)  
16867 (permanente)

## **Establecimientos VELO-MOTO**

Nueva, 1 - **SAN SEBASTIAN** - Telf. 18163



Bicicletas BH y Super BH  
Velomotores ECHASA 65 c.c.  
Motocicletas MONTESA 125 c.c.  
Motocicletas IRESA 200 c.c.  
Motocicletas SANGLAS 350 y 500 c.c.  
Motofurgonetas M. T. 175 c.c.

**Accesorios • Recambios • Neumáticos**

**VENTAS AL CONTADO Y PLAZOS**

## SE DEBE A UNA BELLA MUCHACHA, HIJA DE UN DIPLOMATICO AUSTRIACO

Este, Emil Jellinek, compró, con tal condición, 30 coches a Karl Benz para que participasen en la carrera de NIZA

Como en el caso del "Rolls-Royce", la historia del coche "Mercedes" es la historia del esfuerzo de dos hombres, gigantes de la inteligencia y del tesón al servicio de la industria: Gottlieb Daimler y Karl Benz.

El primero se ocupaba, sobre todo, del perfeccionamiento de los motores, mientras que Benz buscaba las mejores condiciones para que aquellos motores pudieran ser aplicados a los diversos tipos de vehículos.

Primitivamente, Daimler y Benz trabajaron por separado, hasta que en 1926 se realizó la unión de ambas empresas.

Aquellos hombres, que anteriormente habían sido rivales, llegaron a crear un vehículo con las mejores condiciones técnicas.

De este modo, la Casa "Mercedes" comenzó a conquistar los primeros puestos en todas las competiciones del automóvil.

\* \* \*

Muchos de nuestros lectores se habrán preguntado infinitas veces a quién se le ocurriría la idea de bautizar un coche alemán con un nombre español de mujer.

La explicación es ésta:

Se dice que la iniciativa procedía de Karl Benz; aunque, según parece, la idea le fué



MERCEDES JELLINEK, la encantadora austriaca que, involuntariamente, dió su nombre español a una marca de coches alemana (Dibujo de Hans Liska).

dada por un riquísimo diplomático, el cónsul general de Austria-Hungría, Emil Jellinek.

Este diplomático tenía una hija llamada Mercedes.

Un día, en 1902, pidió a Karl Benz el envío de 30 automóviles con objeto de que participasen en la carrera de Niza. Sólo ponía una condición: que estos automóviles llevaran el nombre de "Mer-

cedes". El caso de un señor que compre 30 coches no es frecuente ni ahora ni entonces.

Y no era cosa de perder una buena operación por entrar en discusiones respecto de una bagatela.

Por esta circunstancia, Benz no se hizo de rogar, aceptando inmediatamente la propuesta.

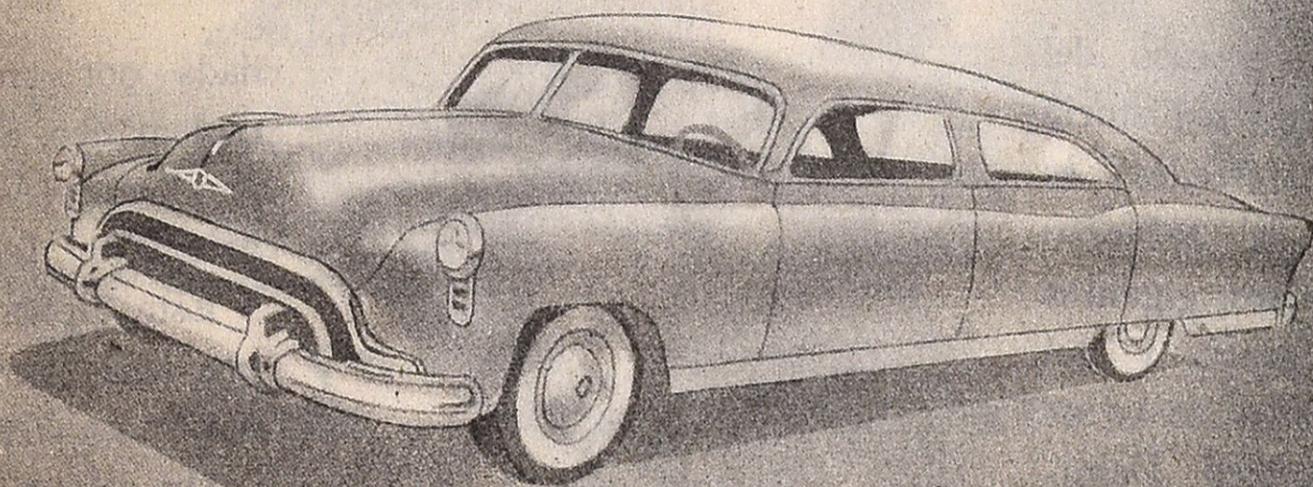
Después de todo, una vez terminada la prueba, los coches fabricados por Benz continuarían llevando su nombre anterior.

Los 30 "Mercedes" de la carrera de Niza ocuparon los primeros puestos en la clasificación; y de esta forma, el nombre de "Mercedes" corrió rápidamente por todo el mundo.

Karl Benz comprendió la conveniencia de mantener aquel nombre que le había dado fama, y así fué cómo sus coches quedaron

# Recambios **Etwa**

**FEMSA**  
  
**MADRID**  
SERVICIO OFICIAL



**PEDRO EGAÑA, 6**

**SAN SEBASTIAN**

## **Garage y Talleres "LEAL"**

Avda. del Generalísimo, 32-34 y Paseo de Colón, 31-33

Teléfonos: 11-9-11 y 16-5-78

**SAN SEBASTIAN**

Estación de Engrase a alta presión - Lavados a alta presión y de bajos en coches y camiones  
Lavados con chumpú - Pintura de bajos con pistola a turismos y camiones - Servicio de limpieza de bujías - Servicio de carga de baterías - Espaciosas naves para Estancias.

**ESTACION DE GASOLINA - SUPERCARBURANTE Y GAS-OIL CENTRIFUGADO  
TALLER DE REPARACIONES - SERVICIO PERMANENTE**

## **SERVICIO ELECTRICO DEL AUTOMOVIL**

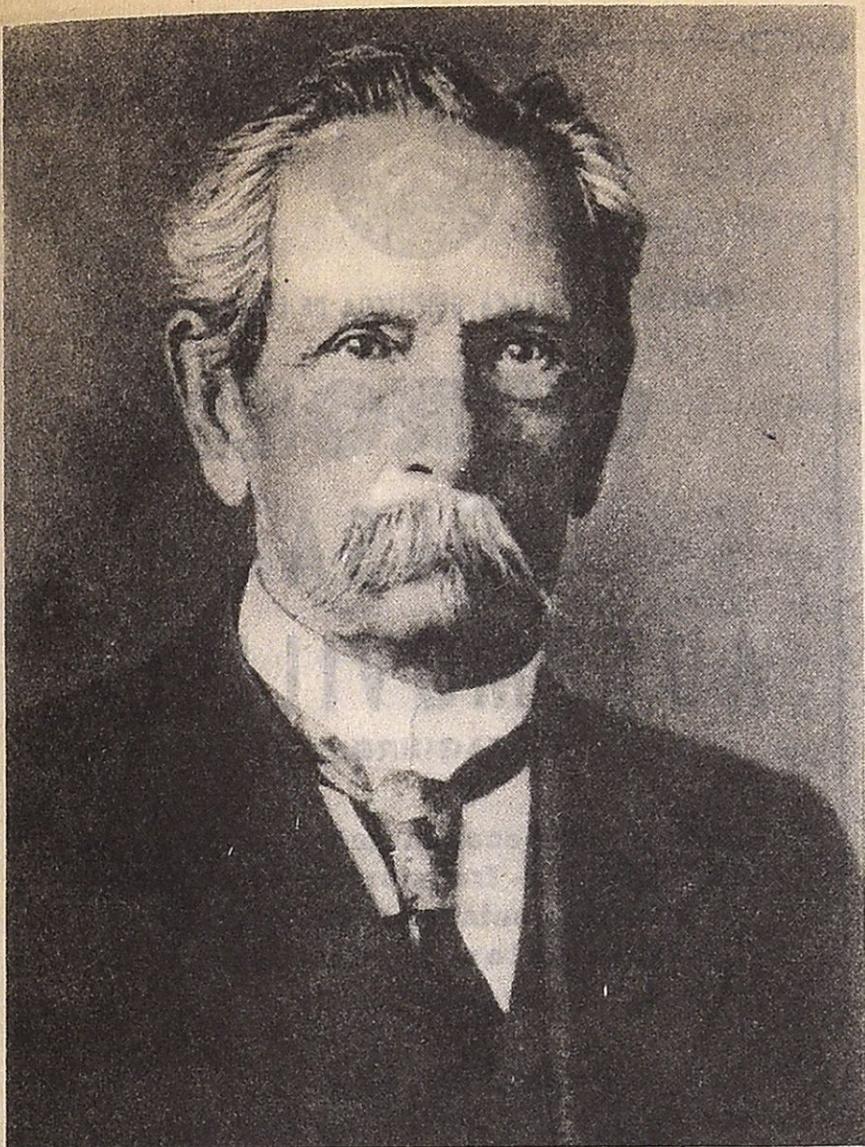
**Fernando BARDANE y Jesús LOZA**

Instalaciones eléctricas para coches y camiones - Transformaciones en camiones Diesel - Reparaciones de dinamos, arranques, magnetos, volantes magnéticos y acumuladores

Edificio Garage Massé (Entrada frente al Convento Oblatas)

**TELEFONO 15245**

**SAN SEBASTIAN**



**CARLOS BENZ**, creador, en 1885, del primer automóvil de 4 ruedas que ha habido en el mundo. (N.: 26-11-1844; m.: 4-4-1929).

bautizados para lo sucesivo con el nombre de "Mercedes-Benz".

Por su parte, Daimler había conseguido la clientela de los reyes.

Guillermo II tenía un "Daimler" y sus primos de Buckingham Palace imitaron su ejemplo.

Desde entonces hasta la fecha, todos los automóviles de Su Majestad británica, han sido fabricados por Daimler, hasta que la reina Elizabeth rompió la tradición al usar un "Rolls".

En Alemania, después de la unión Daimler-Benz, la marca "Mercedes" se puso a la misma altura de los "Bugatti", "Maserati" y "Alfa-Romeo", en los grandes concursos internacionales.

Hitler tenía una secreta simpatía por la marca "Mercedes".

Su amistad con varios altos jefes de la casa databa de tiempo antiguo.

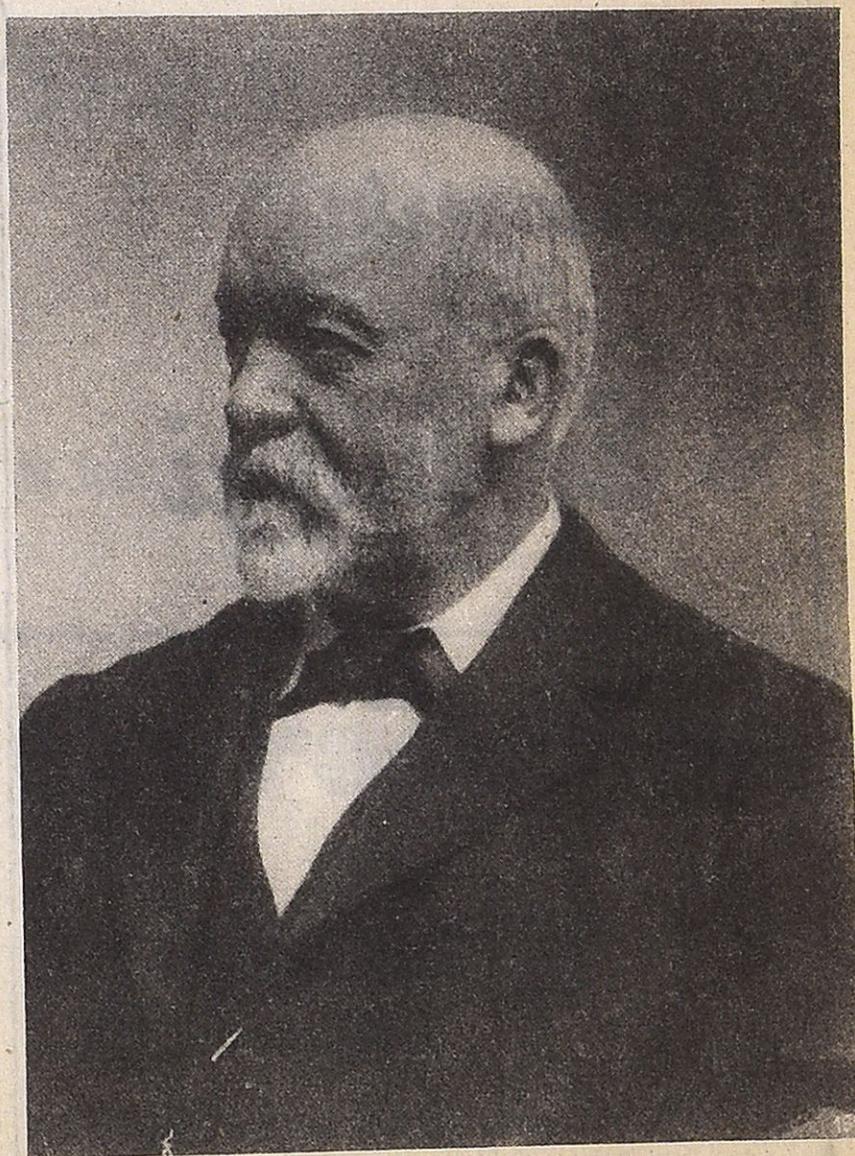
De esta forma permitió que "Mercedes-Benz" pudiera mantener casi la totalidad de su programa de producción de los tiempos de paz.

Las fábricas "Mercedes-Benz" fueron respetadas hasta septiembre de 1944. En esta fecha, el Alto Mando aliado ordenó su destrucción.

Pasados los difíciles años de la postguerra, la capacidad de trabajo del pueblo alemán y su sincero afán de recuperación, hizo posible el resurgir de esta marca de automóviles que ahora vuelve a ocupar firmísimas posiciones en el mercado de todo el mundo.

Hoy día, "Mercedes" es la marca de los coches que utilizan el presidente Adenauer y Ali Khan.

Y la cifra de los negocios de esta firma sólo es superada por la que fabrica el "Volkswagen".



**GOTTLIEB DAIMLER**, padre del motor rápido por combustión y cofundador, con Carlos Benz, de una de las más antiguas empresas constructoras de automóviles.



BATAS CABALLERO  
AMERICANAS SPORT  
MANTAS AUTO  
GABARDINAS Y TRINCHERAS

...

Peñaflorida, 5 - Hernani, 13  
Teléfono 1-68-32

**SAN SEBASTIAN**



CONCESIONARIOS PARA GUIPÚZCOA DE LOS AUTOMÓVILES

# CITROËN

## BOLSA

### AUTOMOVILISTA

CASA IZAGUIRRE, S. L.

Neumáticos - Recauchutados - Reparación  
de neumáticos - Transformación de ruedas  
Ruedas metálicas - Accesorios  
Recambios - Lubrificantes

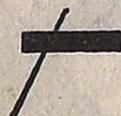


Miracruz, 22 y 24  
Teléfonos 10-9-51 y 11-8-53

**SAN SEBASTIAN**

*Carrocerías*

# *E. Biggi*



San Francisco, 51  
Teléfono 16-1-10  
**SAN SEBASTIAN**

# ACADEMIA

## AUTOMOVILISTA

E. A. R.

COCHES - ESCUELA  
DOBLE MANDO  
TRES, CUATRO VELOCIDADES  
UNICA, CON DOBLE VOLANTE  
(patentado)  
FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR  
Y SUS AVERIAS

San Marcial, 4      Teléfono 21099  
**SAN SEBASTIAN**

Rara es la prueba automovilista...

## QUE NO TENGA EN SU HABER UN TRAZO SANGRIENTO

La reciente catástrofe de Le Mans pone de actualidad el presente breve reportaje retrospectivo.

No fué, en efecto, la ocurrida el 11 de junio pasado la primera tragedia que se cierce sobre el circuito de aquella ciudad francesa: en 1937, cinco de los coches participantes en la prueba chocaron entre sí, matándose los corredores Kiffert y Kairfierds; en 1951, el joven corredor francés Larivierre, proyectado fuera de la pista al tomar una curva, murió decapitado por un alambre; y el día 1 del mismo sexto mes, durante los entrenamientos que precedieron a las "24 horas", el piloto marsellés Bayol, capotó, fracturándose el cráneo.

Francia tiene una lista negra de accidentes en esta clase de manifestaciones deportivas: el 4 de junio de 1951, el inglés Kenneth Dace, participante en el concurso Bol d'Or, se despistó matando a dos espectadores e hiriendo gravemente a cinco; el 7 de junio de 1953, Pierre Pagnibon se mató en las Doce Horas de Hyeres; en abril de 1954, el corredor Mairesse, entrenándose para la Copa de París, se despistó matando a un niño y perdiendo él mismo la vida, y el 10 de abril, el italiano Alborghetti se mató en el Gran Premio de Pau.

Rara es la prueba automovilística que no tenga en su haber un trazo sangriente: el 26 de septiembre de 1949 en Brno (Checoslovaquia), tres coches se precipitaron contra los espectadores, matando a siete e hiriendo a veinticinco; el 23 de octubre del mismo año, el corredor italiano Bizio se mató en Rafaela (Argentina) y sembró la muerte entre diez espectadores; el 26 de abril de 1953, el francés Hugon, corriendo las Mil Millas, cayó por un terraplén matándose y matando a un niño; el 21 de noviembre del mismo año, en la Panamericana, se mataron el italiano Scotuzzi y dos corredores mejicanos, causando seis muertos entre los espectadores; el 8 de mayo de este año, pereció el corredor francés Pauschil en las Mil Millas; el 25 del mismo mes, el famoso campeón Alberto Ascari, milagrosamente ileso de un accidente ocurrido tres días antes en Montecarlo, se mató en el circuito de Monza, y el día 30 de mayo, Bill Bukovicht muere carbonizado en su coche en la pista de Indianapolis.

TALLERES MECANICOS

# ELÓSEGUI

Reparación de automóviles  
en gasolina y Diesel  
y motores industriales

TALLERES Y OFICINAS:

Birmingham, 12 bajo - Teléf. 10293

SAN SEBASTIAN

## Sucesor de V. Laza

CONCESIONARIO



EN ALAVA

M. Iradier. 21 - Teléfs. 1988 y 3932

VITORIA

## Carrocerías

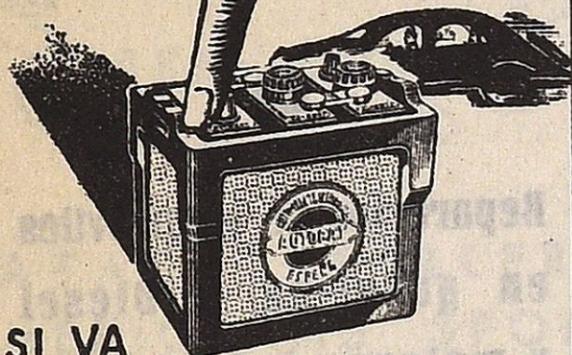
# DIAZ

Paseo Duque de Mandas, letra J

Teléfono 13-3-87

SAN SEBASTIAN

*Su coche funcionará  
perfectamente!...*



SI VA  
EQUIPADO *con* ACUMULADORES  
**AUTOBAT**

DISTRIBUIDOR PARA GUIPUZCOA

**Fernando BARDANE**

TODO LO ELECTRICO PARA EL AUTOMOVIL

Calle Zabaleta, n.º 40

Teléfono 12339 **SAN SEBASTIAN**

*Manufacturas*

**OLARAN**

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

**Beasain**

AJUSTE Y REPARACION DE TODA  
CLASE DE MOTORES DE EXPLOSION

**PABLO ZUBIAURRE**

Tercio Montejurra, 4

Teléfono 17-8-71

**SAN SEBASTIAN**

GARAGE

**Vicente Castroviejo**

SERVICIO DE REMOLQUE  
CUSTODIA DE COCHES  
ENGRASE ALTA PRESION  
TALLERES MECANICOS  
REPARACIONES

Víctor Pradera, 67

Teléfono 14238

**SAN SEBASTIAN**

**FREGATE 1955**

6 PLAZAS, 135 Kmtros. a la hora

Precio en Frontera 465.000 Francos  
o 1.328 Dólares.

Importaciones por venta de valores declarados al  
I. E. M. E. sin divisas ni compensación, etc.

**Agencia RENAULT**

Avda. Generalísimo, 2 - **SAN SEBASTIAN**

*Opel - Vauxhall*



GARAGE

**SORASU**

Ronda, 7 - Telf. 12272

**SAN SEBASTIAN**

# LA INDUSTRIA JAPONESA LANZARA UN COCHE POPULAR

Tendrá 4 plazas, hará los 100 a la hora y solo costará unas 20.000 pesetas

Tratando de poner fin al monopolio que, de hecho, existe en el país, desde el final de la última guerra, por parte de los constructores extranjeros, Japón busca ahora la obtención de un coche verdaderamente popular que no cueste sino de 15.000 a 20.000 pesetas.

Japón, de 1937 a 1947, no ha podido dedicarse a la fabricación de automóviles: primero, en razón de la prohibición del Gobierno, y luego, de la de las autoridades de ocupación.

## UNA CIFRA "RECORD" DE PRODUCCION

La producción alcanzó el año pasado su "record" desde el fin de la guerra, al lanzar al mercado 8.497 automóviles, frente a los 511 que lanzó en 1948.

Durante el mes de abril la producción fué de 1.151 automóviles, de los cuales, 663 fueron fabricados por "Toyopet", la fábrica más importante del país; 400 "Datsuns", construidos por la compañía Nisan; 87 "Princes", fabricados por la compañía de precisión Fují, y un "Ohta", construido por la sociedad de automóviles del mismo nombre.

La industria automovilística japonesa, muy retrasada en relación a otras industrias del país, ha comenzado a montar coches extranjeros importados en piezas aisladas a partir de 1952.

Esta actividad ha permitido mejorar la calidad y rendimiento de la producción nacional.

La Sociedad Hino Diesel, monta los coches "Renault 4 CV".

La Nissan, los "Austin" ingleses y la Sociedad Isuzu, los "Hillman Minx", también ingleses.

La Sociedad de industria pesada Shin Mitsubishi, monta los "jeeps" americanos, y últimamente acaba de fabricar el primer "jeep" salido enteramente del propio Japón, aun cuando resulta el 10 por 100 más caro que el modelo construido con piezas importadas.

En 1954 fueron montados 5.975 automóviles en el Japón, de las marcas "Renault", "Austin" e "Hillman".

## LA POLITICA DE APOYO DEL GOBIERNO

El Gobierno nipón, últimamente, realiza una política de apoyo a la fabricación nacional de automóviles, dificultando las importaciones, con objeto de equilibrar la balanza de divisas extranjeras.

El Ministerio japonés de Comercio y el de Industria, prevén, para el año actual, una producción de 13.800 automóviles japoneses y 7.200 extranjeros, montados en Japón.

Después del plan quinquenal previsto por el Ministerio correspondiente, la demanda anual de coches nuevos, calculada entre los 24.000 y los 26.000, podrá ser satisfecha por la industria nacional japonesa para 1959.

(Concluye en la pág. siguiente)

En la actualidad, el 30 ó el 40 por 100 de las piezas utilizadas para el montaje de los coches extranjeros son fabricadas en Japón, pero la producción local va a ser intensificada.

De otra parte, las importaciones y ventas hechas por los militares norteamericanos, serán limitadas, en 1955, a 3.000 coches.

Declaran los constructores japoneses que sin la ayuda del Gobierno, la producción nacional sería inferior en calidad y superior en precio a los automóviles extranjeros.

Incluso con unos derechos de importación de un cuarenta por ciento y una tasa del treinta al cincuenta por ciento, el coche extranjero resultaría más barato que el japonés.

Los últimos modelos, "Toyopet Crow" y "Toyopet Master", cuestan mucho más que el coche "Volkswagen", puesto en Japón, después de pagar todos los gastos de transporte y todos los impuestos.

## EL COCHE POPULAR JAPONES, PARA 1958

El Gobierno ha invitado a la industria automovilista japonesa a que produzca un coche popular, capaz para cuatro personas, que pueda alcanzar una velocidad de cien kilómetros por hora y que no sea superior en precio a las quince o veinte mil pesetas.

El primer prototipo de este coche popular se terminará para fines de junio del próximo año.

El modelo definitivo será adoptado, después de los ensayos necesarios, para septiembre de 1957, y la producción comenzará sobre las bases comerciales en octubre de 1958.

El Gobierno subvencionará la producción no experimental, así como también facilitará los medios técnicos adecuados y acordará, en general, su ayuda financiera a todos los constructores que trabajen en la producción del coche popular.



# Finanzauto, S. A.

Distribuidor en 29 provincias del

camión español

## Pegaso

ofrece a Vds. su nueva sucursal  
en **SAN SEBASTIAN**

Avda. Generalísimo Franco, 24

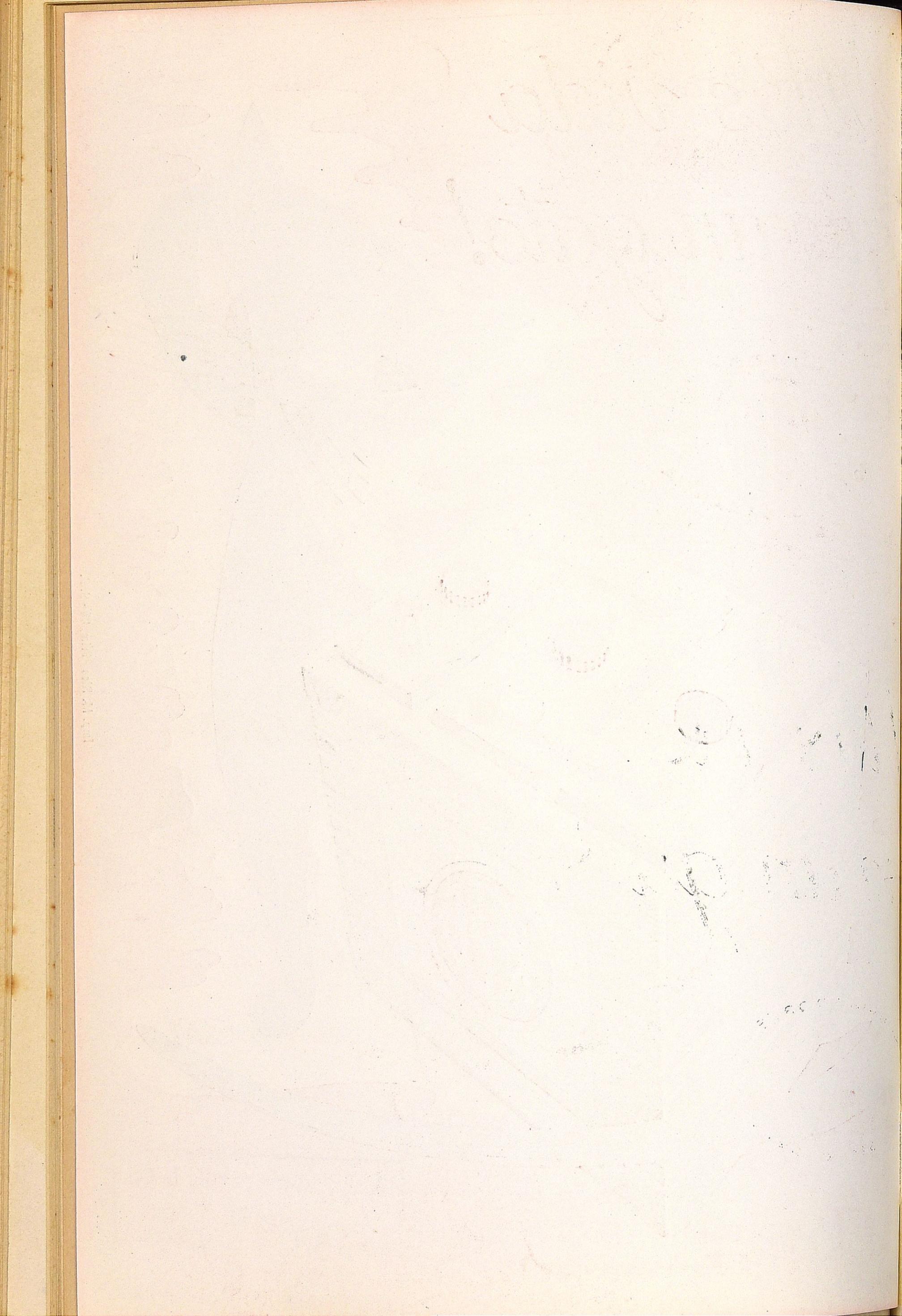
Teléfono 16908

*Más vida  
que un gato!*

ACUMULADORES  
★ KLG ★  
18 MESES GARANTIA



Acumuladores K. L. G.  
Avda. Generalísimo, 16 bis  
Teléfono 21218  
SAN SEBASTIAN



# Ultimas novedades automovilísticas

Un garajista de Stuttgart, Egon Bruetsch, acaba de lanzar un coche ligero muy bajo y de elegante línea, cuya carrocería es de materia plástica. Va montado sobre tres ruedas y puede llevar a tres personas, consumiendo tres litros cada cien kilómetros. Es el coche ideal para la ciudad.

Seguramente que lo bautizarán con el nombre "3-3".

Pero en Inglaterra han fabricado otro modelo mejor todavía que el anterior. Tiene también tres ruedas y consume tres litros para los 100 kilómetros, pero puede llevar a cinco personas.

La carrocería está hecha en materia plástica y el motor monocilíndrico, a refrigeración por aire, permite desarrollar una velocidad de 64 kilómetros a la hora.

\*\*\*

Uno de los más notables adelantos que se acaban de realizar en el campo automovilístico es un sorprendente par de "ojos" para conducción nocturna que permiten ver incluso a través de la niebla.

Estos nuevos faros, recibidos como el más importante progreso para la seguridad de la conducción nocturna desde la Segunda Guerra Mundial, ayudan a los conductores a ver sin que les

molesten tampoco la lluvia y la nieve y hacen en general más fácil conducir durante la noche.

Una de las principales razones para que las nuevas lámparas puedan realizar esta hazaña es la presencia de un pequeño protector sobre el filamento del haz inferior que bloquea la dispersión incontrolada de la luz hacia arriba y disminuye los reflejos.

Esto da como resultado el que se puedan ver los peatones, las curvas de los caminos, las bicicletas y otros objetos que ordinariamente no quedan dentro del alcance de los faros ordinarios.

Las nuevas lámparas, bautizadas con el nombre de "Allweather", fueron desarrolladas por el Laboratorio de Iluminación de General Electric de Nela Park...

\*\*\*

Un nuevo tipo de frenos ha sido inventado en Estados Unidos.

El funcionamiento de estos frenos está asegurado automáticamente en el momento en que entra en acción el pie del conductor que pisa el acelerador. Cuando se deja de presionar el acelerador a una cierta altura, funciona el freno. Los coches y camiones del Ejército yanqui, han sido equipados con este sistema.

## AUTO REPARACION

MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN



SERVICIO OFICIAL  
**VOLKSWAGEN**  
con Servicio Técnico y  
PEDICION DE AUTOMOVILES



ESPECIALIDAD  
EN  
AUTO UNION  
D. K. W.

ESPECIALIDAD  
EN  
COCHES  
**MERCEDES  
BENZ**

ENGRASE ALTA PRESION

**JOSE WACHSCHÜTZ**

PLAZA ZUBIETA, 2

**SAN SEBASTIAN**

TÉL. TALLER Y DOMICILIO 14403

# NEW-ENGLAND

SASTRERIA PARA  
SEÑORA Y CABALLERO  
IMPERMEABLES  
CONFECION

Elcano, 10

SAN SEBASTIAN



El Pistón de los records

## JOSE M.<sup>a</sup> EGUIRAUN

DELEGADO PARA EL NORTE DE  
PISTON BORGEO

CENTRAL DE SAN SEBASTIAN:

Paseo Colón, 1 - Teléfono 3033+

Talleres Auto-eléctricos

## GABRIEL COCA

Especialista desde 1912

Reparaciones perfectas de magnetos,  
dinamos, distribuidores, arranques,  
cambios eléctricos, termostatos,  
reguladores e instalaciones Diesel.

CONSTRUCCION DE PIEZAS  
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12 Teléfono 14084

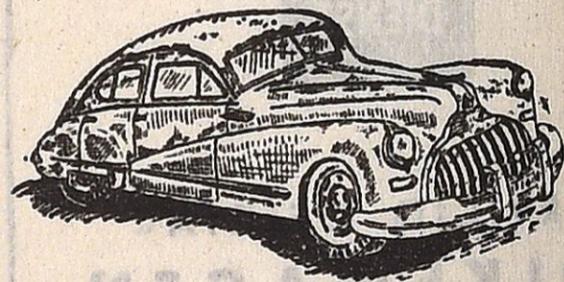
SAN SEBASTIAN

Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias Lavados

Automóviles para viajes



## Garage Otero

Fuenterrabía, 31 Teléf. 14290

SAN SEBASTIAN

# MENESTRA

A bordo de un "microbús" Volkswagen, el señor Hottinger ha cubierto cerca de 5.000 kilómetros, a través del Sahara, en tres semanas.

A continuación, ha seguido viaje por Tánger y España hacia Alemania e Inglaterra.

La distancia que tiene que recorrer supone más de 15.000 kilómetros.

\* \* \*

¿Veremos de nuevo el Horch?

Todo parece indicarlo afirmativamente, ya que prototipos y coches de ensayo circulan, desde hace algunos meses, sobre las carreteras de Saxe.

Las fábricas Horch, de Zwickau, prevén la construcción de un coche de 70 HP sobre chasis en equis. Este coche llevaría la indicación "P 70".

\* \* \*

Chrysler construirá una nueva fábrica de ensamblaje en Burbank, a unos 10 kilómetros de Adelaida (Australia).

La Sociedad americana posee ya tres fábricas en Adelaida, donde trabajan unas 4.600 personas.

Calculase que unas 7.000 tendrán ocupación en la nueva fábrica.

\* \* \*

El Salón de Londres del Automóvil tendrá lugar del 19 al 29 de octubre.

La ceremonia de la apertura será presidida este año por el almirante Earl Luis Mountbatten, tío del duque de Edimburgo.

\* \* \*

El II Salón japonés del Automóvil, que tuvo lugar en Tokio el pasado julio, recibió más de un millón de visitantes.

La exposición estaba consagrada, principalmente, a camiones, triciclos y motocicletas; pero se vieron, también, 25 marcas de coches y vehículos comerciales ligeros.

\* \* \*

Dos automovilistas, noruego e inglés, se disponen a enlazar el Cabo Norte con la



población de Cap, extremidad Sur de Africa, a bordo de un Austin Westminster.

El coche ha sido dotado de numerosos equipos especiales, principalmente para la travesía del Sahara; ya que las autoridades se muestran actualmente muy reacias a conceder autorización para atravesar el desierto sin escolta, y exigen un equipo que garantice la seguridad de los hombres. Esta es la consecuencia lógica del drama que se produjo recientemente: unos automovilistas ingleses, perdidos en el desierto, murieron de sed.

\* \* \*

El próximo mes de octubre, los ciudadanos suecos tendrán que pronunciarse respecto de la instauración de la circulación a la derecha o del mantenimiento de la circulación a la izquierda.

Se estima que si el cambio se efectúa, éste ocasionará gastos por valor de más de 215 millones de coronas, resultante principalmente de la reconstrucción de autobuses y tranvías que cargan y descargan sus pasajeros por el lado izquierdo.

\* \* \*

El coche Volkswagen número 1.000.000 salió de las fábricas de Wolfsburg el 6 de agosto último.

\* \* \*

La fisonomía del mercado automóvil sueco se ha modificado mucho estos últimos tiempos. Los coches británicos, que ocupaban hasta ahora una fuerte posición, han sido desbancados por los coches alemanes.

Durante el período enero-mayo 1955, 8.060 coches británicos nada más han sido importados por Suecia, contra 30.409 alemanes.

Estos han logrado el primer lugar en las nuevas matriculaciones; y el Volkswagen, incluso, ha sobrepasado al coche nacional Volvo en unas 1.000 unidades durante el expresado período.

# PAGINA HUMORISTICA

## LAS MALAS LECTURAS

En Salisbury (Inglaterra) un motorista, acusado de exceso de velocidad, dijo a la Corte:

—Compré un reglamento de carreteras, y mientras lo leía con detenimiento, no me di cuenta de que había puesto el pie en el acelerador.

## EL DOLOR DE MUELAS DEL INDIO

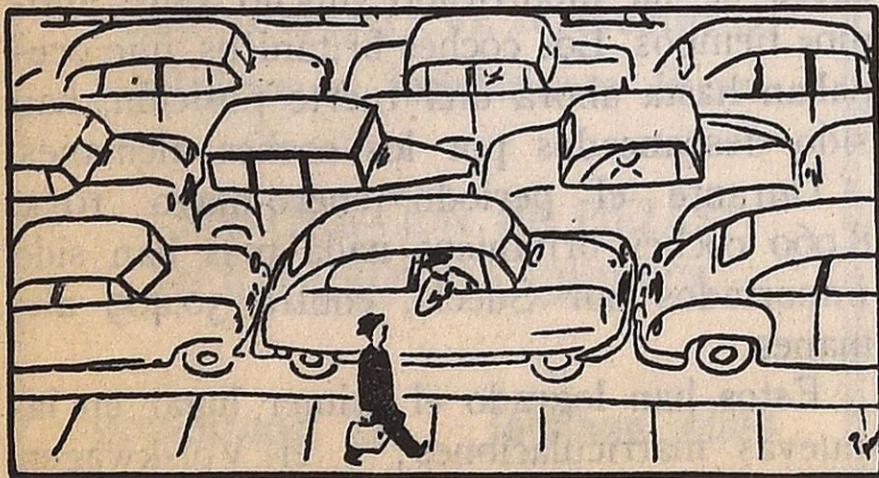
En Montana (Estados Unidos), explicando por qué fué arrestado cinco veces por conducir el coche estando bebido, un indio decía que no era suya la culpa.

—Me dolían las muelas y, siguiendo el consejo que me había dado el dentista, mantuve la muela en un baño de whisky para que se calmara el dolor.

## GANANCIA QUE DE NADA SIRVE

Un norteamericano lleva a un amigo suyo en automóvil con objeto de probar éste, que acaba de adquirir. Emprende una velocidad desenfrenada y hace un recorrido de unos cien kilómetros, jugándose la vida y la de su invitado. Por fin se detiene, mira el reloj y exclama:

Magnífico! Hemos ganado veinte minutos.



El peatón.—Muchas gracias; pero llevo prisa.

—Muy bien. Y ahora... ¿qué hacemos con ellos?

## POCA PUNTERIA

El nuevo rico conducía el coche y, ¡paf!, lo estrelló contra una columna. Y se disculpó diciendo:

—Conducir sí que sé. ¡Lo que no tengo es mucha puntería!

## APELLIDOS COMPROMETEDORES

Dijo la señora a su nuevo chófer:

—Pedro, no tengo por costumbre llamar a mi chófer por su nombre de pila. ¿Cuál es su apellido?

“Querido”, señora.

—Este..., está bien, Pedro—terminó la señora.

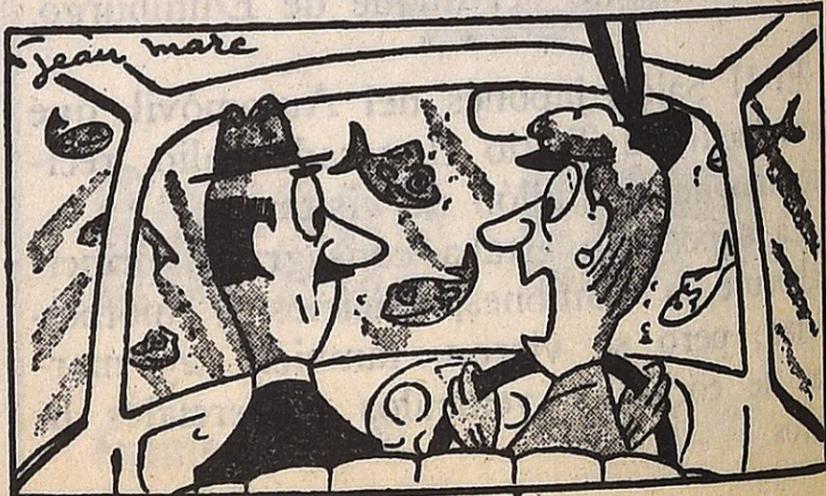
## PUES... TAMBIEN EL DIRECTOR...

El director de un manicomio acompaña en su visita al centro a un ilustre huésped, y al llegar a una sala, dice:

—Aquí tiene usted la sala de los automovilistas que se han vuelto locos.

—Pues yo no veo a nadie. ¿Están acaso de paseo?

—No, señor; cada uno está debajo de su cama arreglando el motor...



—¡Te veo venir! ¿Qué tienes que decir de mi manera de conducir?.

ESPECIALIDADES

**TIRELLI**

OFRECE

**INUNSA**

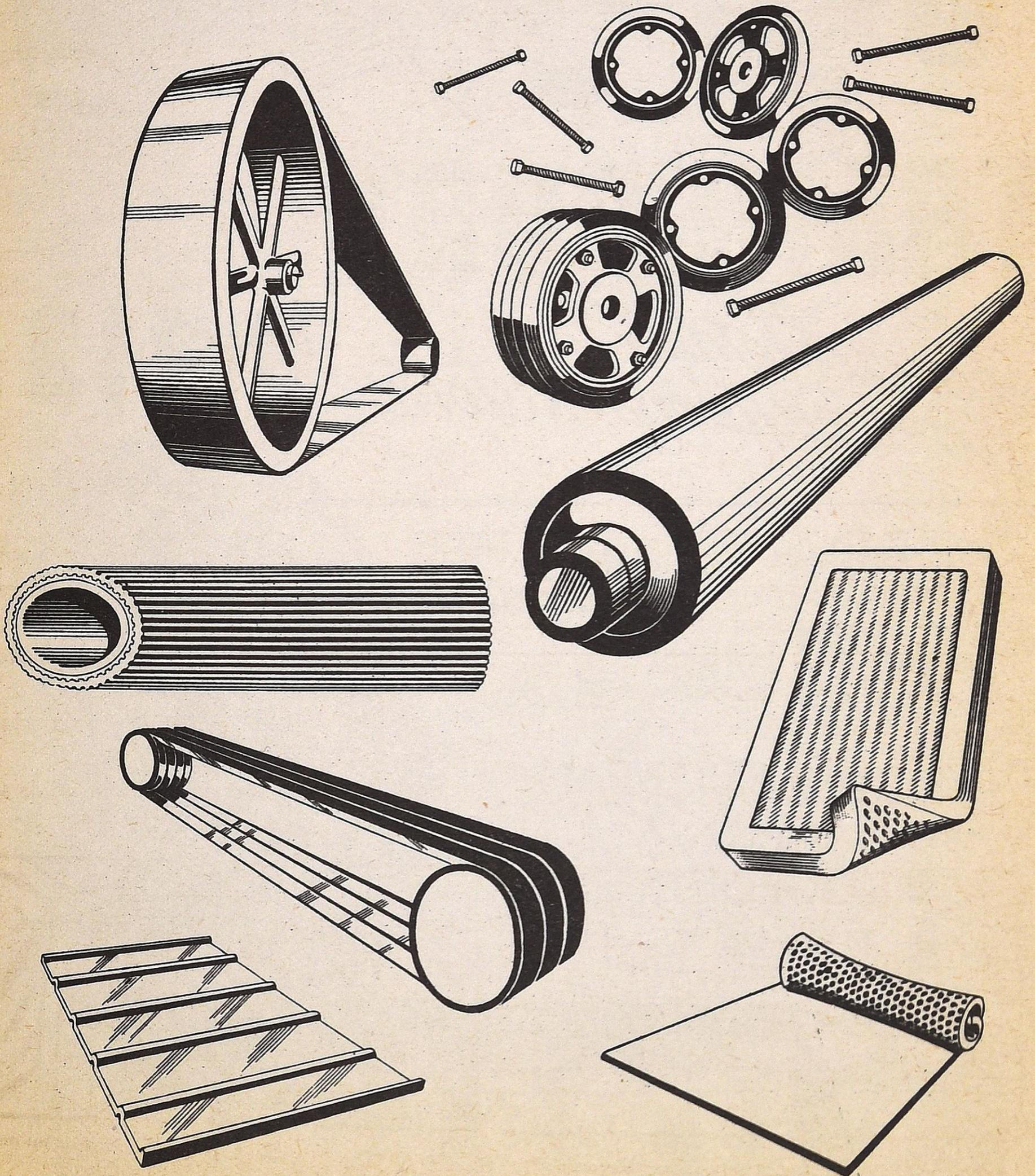
(SUMINISTROS INDUSTRIALES Y DEL AUTOMOVIL)

**SAN SEBASTIAN**

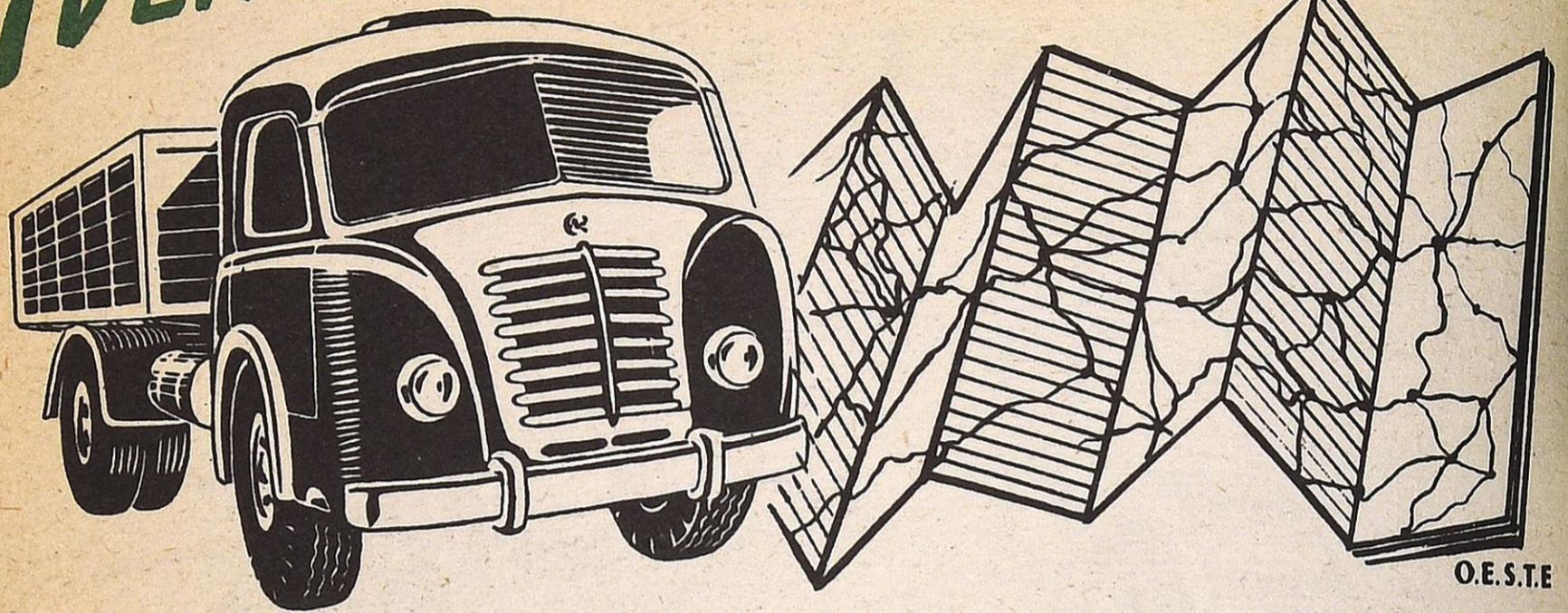
Tel. 3017

**EIBAR**

Teléfono 71.649



*¡VENCE EN TODAS LAS RUTAS!*



O.E.S.T.E

**TRANSPORT**

*La cubierta para camión y autobús*

**B-213**

**XIMENEZ  
Y C<sup>Ñ</sup>IA S.A.**

- SAN SEBASTIAN
- PAMPLONA
- LOGROÑO
- TUDELA



**Firestone**