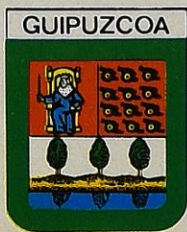
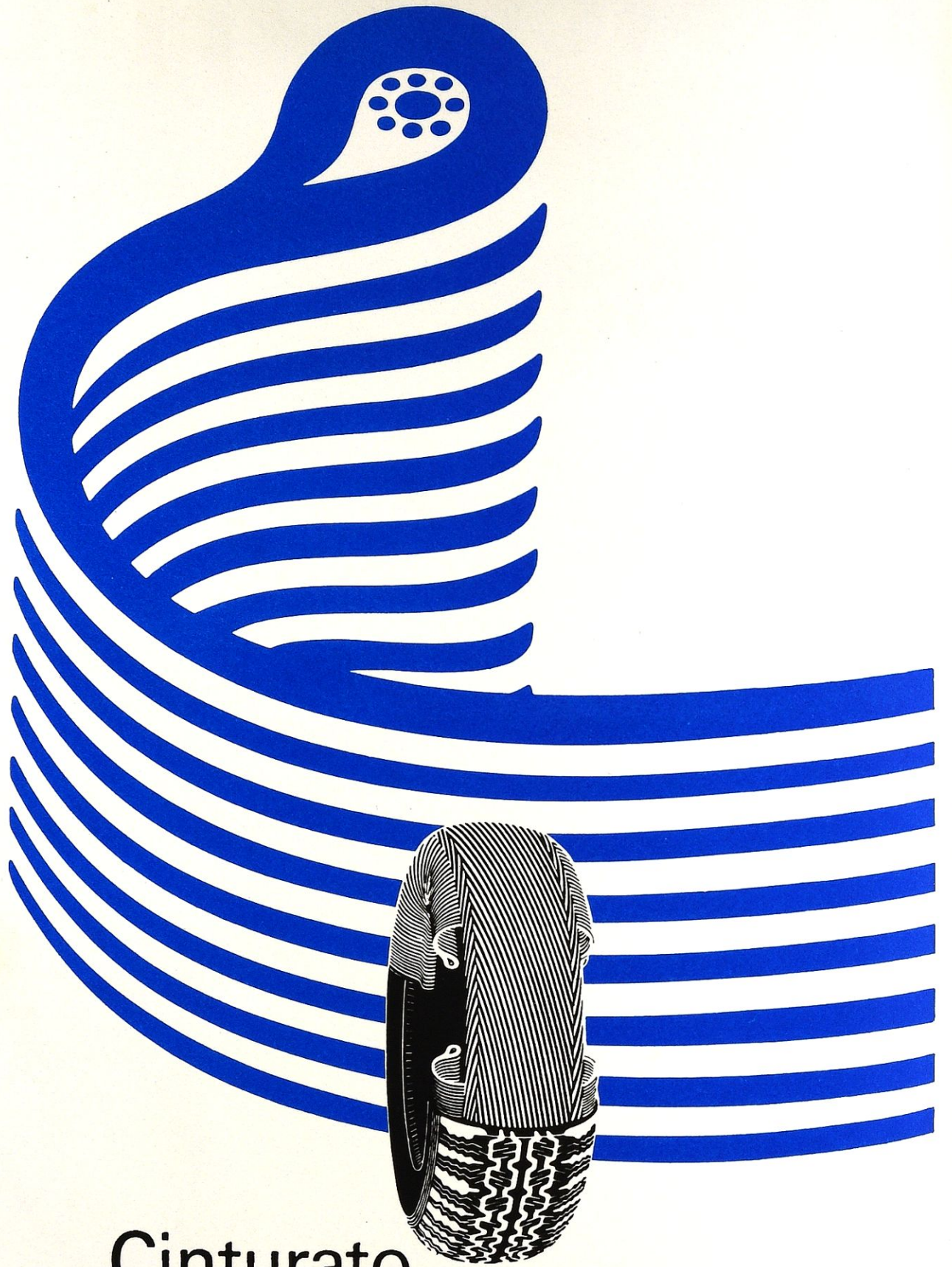


El Auto**CLUB**omovil

2.^a EPOCA - N.º 4

MAYO 1968





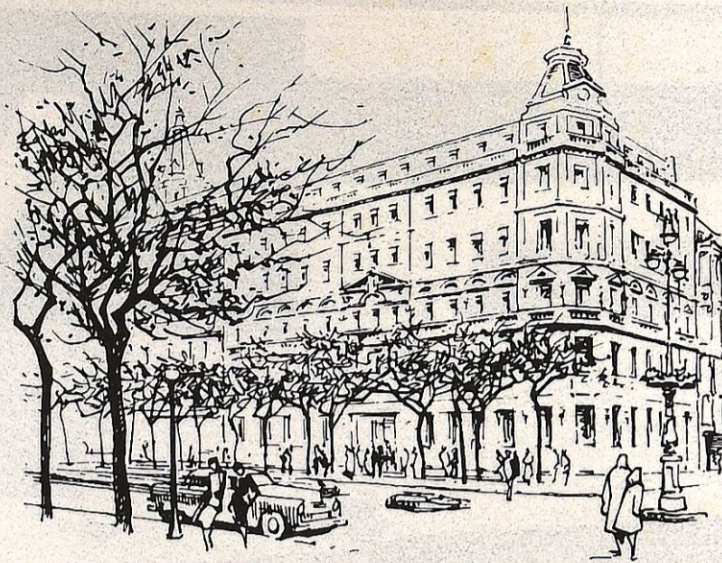
Cinturato

PIRELLI

el neumático
radial textil

58

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



Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

CAPITAL 150.000.000 de ptas.

RESERVAS 273.597.994 de ptas.

Casa Central: Avenida de España, 19 - San Sebastián

SUCURSALES URBANAS:

- | | | |
|--------------------|---|------------------------------|
| Barrio de Amara | - | Avda. Sancho el Sabio, 31-33 |
| Barrio del Antiguo | - | Matía, 58 |
| Barrio de Azcuene | - | Trincherpe, Azcuene, 3 |
| Barrio de Eguía | - | Eguía, 3 |
| Barrio de Gros | - | General Primo de Rivera, 19 |

Sucursales y Agencias en los principales pueblos de la Provincia

TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA, BOLSA Y AHORRO

AEG



DISTRIBUIDOR:

ANTONIO MORO

SAN SEBASTIAN: Buen Pastor, 1 - Parque Amara, 4 • IRUN: Iglesia, 10 • RENTERIA: General Mola,



El Automóvil CLUB

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

SUMARIO

	Págs.
Ejemplo	3
Jim Clark, el piloto perfecto	4
Lo que las auto-escuelas enseñan y los conductores olvidan	6
Información del Club	9
Cartas al Club	10
Manténgase en su mano	13
Turismo, arte y gastronomía	14
Visita a Apozaga	18
El Hispano-Suiza 30 CV	20
Navarra rompe los Pirineos	22
Importantes modificaciones en el impuesto de lujo sobre automóviles	25
Authi-Pamplona	27
Noticias	29
Analicemos los accidentes	32
Anuario del deporte automovilista 1968 de la Federación Española	33
Novedades	34
Rueda el humor	37
Pinturas y cromados	38
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	39
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	39

En la portada: Santander. Cuenca del Deva-Urdón, carretera de Unquera a Potes-Liébanana.

(Foto: Marqués de Santa María del Villar)

Depósito Legal: S S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34 Teléfonos 211284 y 220289

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9 Tels. 214727 y 215529

Vizcaya

BILBAO

D. José María Domingo

GESTORIA RECALDE

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

Editado por el
Real Automóvil Club
de Guipúzcoa
San Sebastián

Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

EJEMPLO

Tenemos la obligación de hacer nos eco del feliz resultado obtenido con la «Operación vacaciones de Pascua». Es un cumplimiento a distancia, puesto que nos referimos a Madrid, pero que afecta a todos por igual o al menos es un ejemplo a imitar.

La «Operación vacaciones de Pascua» en Madrid suponía la canalización y el feliz arribo de doscientos mil coches. Esta era la cifra calculada que resultó efectiva. Doscientos mil coches que llegaron sanos y salvos a sus lugares de aparcamiento y sus ocupantes a sus hogares sin el menor rasguño, salvo dos levísimos accidentes. Es todo un logro, un ejemplo y una gran satisfacción. Ello supone que el automovilista español se ha dado cuenta del riesgo y trata de evitarlo. ¿Cómo? Atendiendo a las instrucciones de quienes (la Policía de Tráfico de la Guardia Civil), se dedica por entero a esta misión de velar por las vidas ajenas.

Se da la circunstancia de que tal volumen de vehículos sólo tuviera un porcentaje —si así puede calificarse— levísimo de accidentes, mientras que en nuestra región el número de lamentaciones fue mayor con ser menor el número de vehículos rodando.

Hablamos de civilización y nos olvidamos que es precisamente la carretera donde hay que demostrar ese grado de civilización de que nos jactamos.

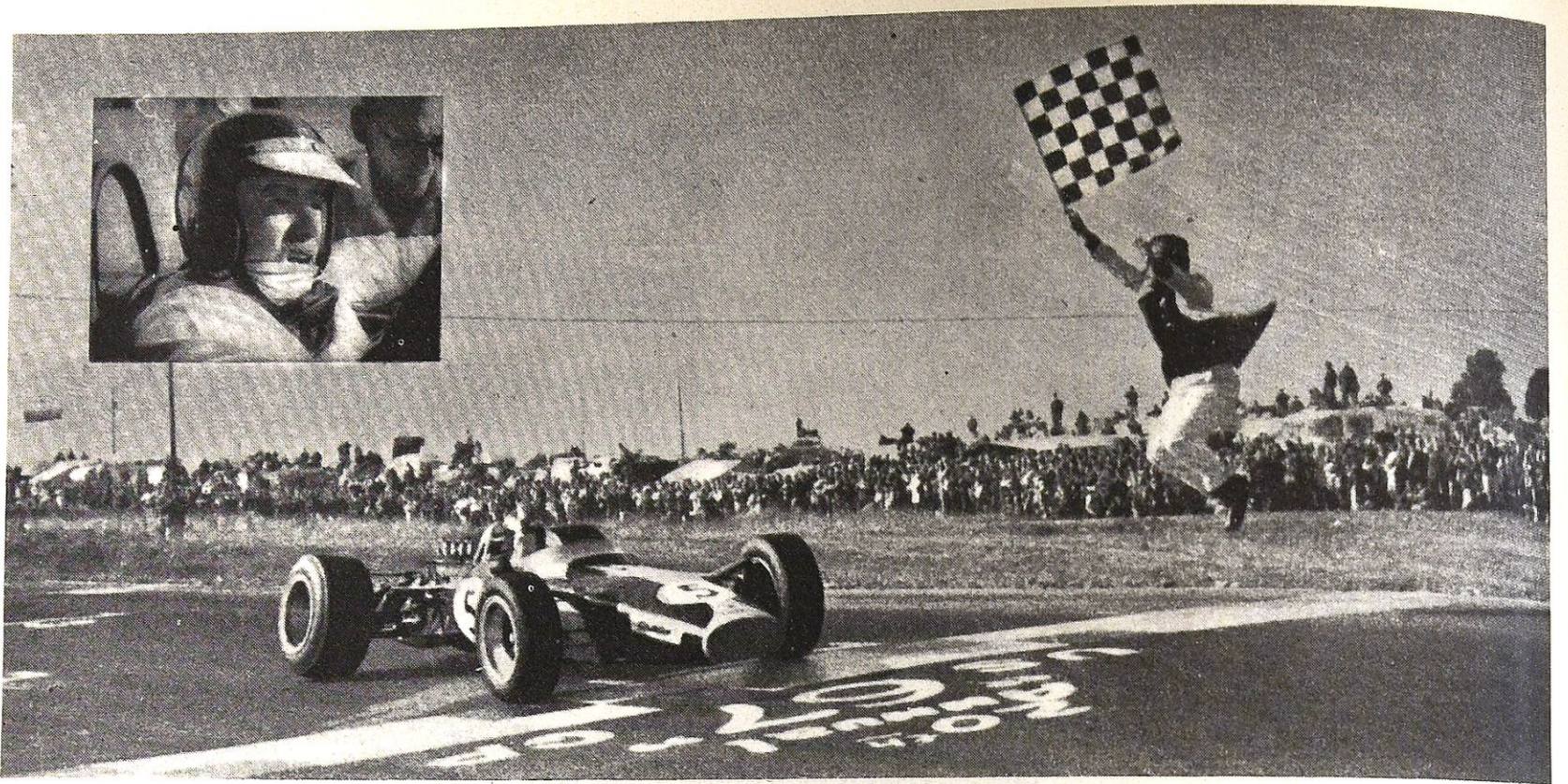
Nos viene el ejemplo de la capital de España y es preciso que emulando esta acción nos coloquemos a la cabeza del civismo rodado. No se trata de alcanzar un galardón. Es la vida la que está en juego.

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

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN



Jim Clark, siempre victorioso...

JIM CLARK

**el piloto
perfecto**



**había
superado
el record
de
FANGIO**

Jim Clark ha muerto. Para todos los que siguen de cerca la competición automovilista habrá resultado difícil admitir la terrible noticia. En efecto, si existía un corredor del que se pensaba que podría pasar a través de todos los accidentes posibles era Jim Clark, el corredor más virtuoso y sereno. No era de los llamados «locos» o «aventureros». Conducir un coche lo consideraba como una profesión y nunca se dejó llevar de la arrogancia.

Nació el 4 de marzo de 1936 en Kinkcaloy (Escocia). Hijo de un importante propietario agrícola, bien pronto el simpático Jim comenzó a participar en competiciones automovilísticas. Prefería los motores a las ovejas. Soltero empedernido, no fumaba, y sólo apreciaba (después de las competiciones) un pequeño trago de whisky.

En 1960 se comprometió con «Aston Martin» para las carreras de fórmula uno y con «Lotus» para las pruebas de «juniors», obteniendo numerosos éxitos en esta última categoría.

En el curso de su impresionante carrera tuvo que deplorar un solo accidente en 1960 en el

NO ERA SU CARRERA

Al poco tiempo chocaba contra un árbol...

Se da la circunstancia de que Jim Clark no tenía prevista su participación en la carrera donde ha encontrado la muerte sino en la prueba de Bradns Hatch Kent al volante de un «Ford» deportivo de 200 caballos. Al parecer hubo problemas entre la participación de Clark y la de su compañero de escudería Graham Hill. Finalmente Clark fue inscrito en la «prueba de su muerte».

Momentos antes de la competición Clark notó algunas anomalías en su coche. Se lo dijo al mecánico y éste le anunció: «Jim, tu coche está O.K.».

curso del Gran Premio de Portugal, el 13 de agosto, quedando contusionado.

Se convierte en piloto oficial de la «Lotus» el mismo año y se revela al gran público consiguiendo en 1961 el Gran Premio de Pau. Consigue el mismo año tres magníficos triunfos en las Antípodas al vencer en el Gran Premio de Johannesburgo, de Durban y de Africa del Sur.

En 1962 es cuando demuestra sus excepcionales condiciones como piloto, imponiéndose como el gran rival de su compatriota Graham Hill, para el campeonato del mundo de conductores, al conquistar tres grandes premios: Bélgica, Gran Bretaña y Estados Unidos.

Llega 1963 y consigue el campeonato del mundo de conductores, después de haber ejercido un gran dominio durante toda la temporada. Consigue el record al conquistar siete de los diez grandes premios que comprendía el campeonato mundial, hazaña que nadie ha podido realizar, ni el propio Fangio.

En 1965, entre sus numerosos éxitos, consigue la victoria en las 500 Millas de Indianápolis, lo que ningún otro piloto europeo había conseguido desde 1916. Y logra por segunda vez el título de campeón mundial.

Después de haber ganado el Gran Premio de Estados Unidos en 1966, al año siguiente se convierte en el recordman con 25 victorias (Fangio, 24).

Al superar al legendario Fangio se esperaba de él que consiguiera su tercer campeonato mundial este año. Con un coche adecuado, él tenía derecho a esperar conseguir este tercer título.

La muerte ha segado cruelmente estas legítimas aspiraciones. Y ha muerto en una prueba de fórmula 2, en Hockenheim, en la República Federal Alemana.

ELOGIOS DE FANGIO

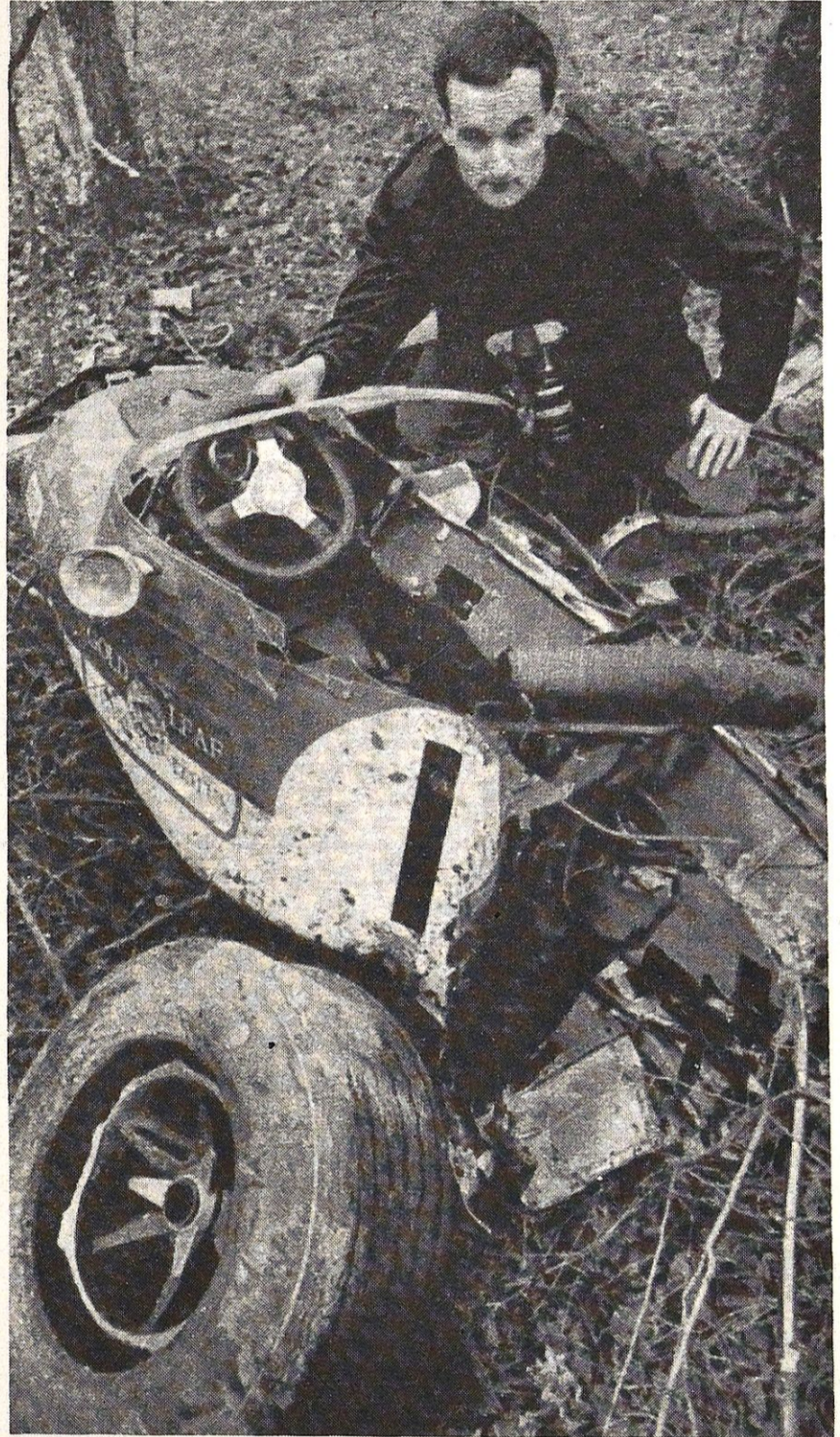
A Jim Clark se le conocía en las pistas con el nombre de «el Escocés Volador». Manuel Fangio viendo correr a Clark, dijo de él: «Es el piloto de más valor que he conocido en toda mi vida. Es el piloto más perfecto de todos los tiempos.»

FERRARI: ERA UN PILOTO PERFECTO

Enzo Ferrari conocía bien a Jim Clark. Embar-

gado por la emoción, no pudo decir una sola palabra. Pero una semana antes Ferrari había dicho: «Clark es el piloto perfecto. Le admiro por su disciplina y sus perfectas condiciones físicas. Puede estar a la altura de los dos mejores pilotos de todos los tiempos: Nuvolari y Fangio.»

Efectivamente, con Jim Clark ha desaparecido el más grande piloto de los tiempos modernos.



He aquí los restos del coche de Clark. Pesaba tres toneladas y al dar de lleno contra un árbol, cayó a tierra como un amasijo de chatarra.

DOCE PILOTOS MUERTOS EN ACCIDENTE DESDE 1949

Desde 1949 las carreras automovilistas han exigido su contribución. Doce pilotos han resultado muertos en accidente. He aquí la fatídica lista:

28 de enero 1949: Jean Pierre Wimille (Francia), en los ensayos del Circuito de Palermo, Buenos Aires.

10 de septiembre 1950: Raymond Sommer (Francia), en el Circuito de Cador, Francia.

26 de junio 1952: Luigi Fagioli (Italia), en los ensayos del Gran Premio de Mónaco.

25 de mayo 1955: Albert Ascari (Italia), en una prueba de coche en el autódromo de Monza, Italia.

7 de octubre 1956: Louis Rosier (Francia), en el autódromo de Montlhery, Francia.

12 de mayo 1957: Alfonso de Portago (España), en la carrera de las Millas de Italia.

6 de julio 1958: Luigi Musso (Italia), en el Gran Premio de Francia, en Reims.

2 de agosto 1959: Jean Behra (Francia), en el Gran Premio del Avus, Alemania.

2 de noviembre 1962: Ricardo Rodríguez (Méjico), en los ensayos del Gran Premio de Méjico.

17 de agosto 1966: Ken Miles (Estados Unidos), en el Circuito de Riverside, Estados Unidos.

7 de mayo 1967: Lorenzo Bandini (Italia), en el Gran Premio de Mónaco.

7 de abril 1968: Jim Clark (Escocia), en Hockenheim, Alemania.

HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: Mindanao



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

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

GALERIA COMERCIAL
EUROMAR - ZARAUZ

Arrieta

JOYERO

ALAMEDA CALVO SOTELO, 19
TELEFONO 10030
SAN SEBASTIAN


OMEGA
AGENCIA OFICIAL

Lo que las auto-escuelas enseñan

La Auto-Escuela, esa Entidad de carácter específicamente pedagógico, se dedica a la formación de futuros conductores de vehículos automóviles.

Su enseñanza está perfectamente diferenciada y dividida en dos partes: ENSEÑANZA TEORICA Y ENSEÑANZA PRACTICA.

La enseñanza teórica abarca desde el conocimiento de las señales de tráfico, normas de circulación plasmadas en el Código de Circulación y que son necesarias para toda clase de permisos de conducir, hasta la parte mecánica y técnica, precisa para los permisos de las clases C y D.

Equivocadamente, algunas Auto-Escuelas organizan estas enseñanzas con el único medio y «método» de enseñanza a sus alumnos las respuestas que son correctas en los «tests» o cuestionarios de examen, sin percatarse de que, con ello, cuando el alumno ya conductor o, al menos, poseedor de un permiso de conducir, no podrá resolver los problemas que se le presenten en el tráfico real, ya que no sabe lo que significan aquellas «respuestas correctas».

Por ello, las Auto-Escuelas han venido evolucionando mucho y modernizándose, con toda clase de medios pedagógicos actuales, proyecciones de películas y diapositivas, aparatos de «test» electrónicos que controlan los tiempos de reacción en las respuestas de los alumnos, entrenadores de conducción para las primeras clases teórico-prácticas, motores de automóvil confeccionados con materiales transparentes, que si bien no son de tamaño real, si tienen las proporciones adecuadas y permiten ver el funcionamiento completo del motor, lo que no se logra con los motores clásicos, y, en fin, una serie de elementos que, al más torpe, le hacen comprender las normas y señales del tráfico, así como los principios básicos de la mecánica del automóvil. En la enseñanza práctica, las Auto-Escuelas se emplean proporcionando a sus alumnos los mayores conocimientos posibles del manejo del automóvil, es decir, cómo conducirlo.

Pero nos queda un tercer factor, a mi juicio importantísimo, que enseñar al futuro conductor: a CONducirse EL. Pero esto ya es más difícil, pues los aspirantes al permiso de conducir son todas personas adultas, cuya formación humana no puede realizarse en uno o dos meses de Auto-Escuela, ya que ella depende de la trayectoria de una vida, del ambiente en que se mueve esta persona, de sus instintos, problemas, necesidades, en fin, de un conglomerado de factores; entre los más importantes

de ellos se encuentran la educación, la edad y los años de conductor de cada uno.

Idealizando casi la perfección de este tipo de enseñanza, orientada hacia unos exámenes a los aspirantes al permiso de conducir, en una circulación abierta, lo cual obliga a enseñárselo todo (menos la experiencia) se puede pasar a especificar.

LO QUE EL CONDUCTOR OLVIDA

Generalizando, aunque esta generalidad abarca a una gran mayoría de los conductores, lo primero que olvidamos es que la **CARRETERA ES DE TODOS**. Con esta premisa se nos presenta el claro resultado de que hay que conducir, y **CONducIRSE**, con **ORDEN, CONOCIMIENTOS Y RESPETO A LOS DEMAS**.

El conductor novel y temeroso circula lento, en segunda velocidad, casi siempre por el centro de la calzada, entorpeciendo el paso a los demás y sin mirar al espejo retrovisor, que piensa sólo le sirve para atusarse el pelo; cuando, después de una «atroz» carrera, se detiene, lo hace dificultosamente, dejando su coche estacionado en parte en el firme de la calzada, dentro de una curva de visibilidad reducida, cuando sabe que tiene que dejarlo totalmente fuera de la carretera y a una distancia mínima de 200 metros del punto de pérdida de visión del ancho total de la curva, pues sino, luego, cuando quiera ponerse nuevamente en marcha, puede colisionar con otros vehículos que no esperan encontrarse detenido o a marcha muy lenta, como sucede al arrancar, a ningún otro automóvil. Y todo ¡para tomarse un refresco! Sin embargo, tenemos al conductor novel listo y atrevido. Muchos de ellos, creyéndose dominadores del vehículo, se lanzan a toda velocidad y terminan contra el primer obstáculo imprevisto, pues la verdad es que son tan desconocedores del automóvil como los denominados lentos. Pero son mucho más peligrosos, de modo especial cuando tratan de hacer alardes, particularmente si van acompañados de alguna señorita. Como olvidos principales y teniendo en cuenta que no es posible extenderse demasiado, digamos los siguientes:

Colocar el asiento cómodamente y a la distancia necesaria del volante de dirección y de los pedales. Comprobar si todas las puertas están bien cerradas; puede accidentarse alguien que va en el interior o, al abrirse de improviso, originar accidentes en el exterior. Colocar el espejo retrovisor en su posición correcta, sin olvidarse de mirarlo frecuentemente y, sobre todo, **ANTES** de cambiar de carril en la calzada, **ANTES DE ADELANTAR**, **ANTES** de cambiar el sentido de la marcha y, sobre todo, **ANTES DE HACER UN GIRO A LA IZQUIERDA**. También es conveniente mirar en el retrovisor al parar, sobre todo si la parada es brusca, pues en estas frenadas hay muchas colisiones que pudieran evitarse o aminorar su importancia, cuando vemos lo que pasa **TAMBIEN** detrás de nosotros. En todo giro a la derecha, además de mirar al espejo, volver un poco la cabeza, para evitar la colisión con otro vehículo que estuviera a nuestro lado y no hubiéramos visto en el «ángulo muerto» del espejo.

Pensar que la señal de cambio de dirección o de adelantamiento, comúnmente denominada intermitente, debe encenderse **SIEMPRE** con bastante antelación a la maniobra que pensamos realizar, pues

en caso contrario es inútil. Estos intermitentes, que son las luces rojas destellantes en la parte trasera o lateral trasera de los vehículos y blancas o amarillas en la delantera, hemos de pensar siempre que son muy importantes en la parte delantera, pues nos indican que el vehículo que viene de frente está efectuando un adelantamiento, aun cuando nosotros no veamos el objetivo y, entonces, debemos arrimarnos más que nunca a nuestra derecha, para así ayudarle en su maniobra. Pensar que encender nuestro intermitente nos da vía libre y ponernos a adelantar a otro vehículo, cuando otro detrás nuestro nos ha pedido paso (esto se ve todos los días y a todas horas) está prohibido. Tiene preferencia el que está detrás de nosotros. En cualquier caso, al salir de un aparcamiento, efectuar un giro, etc., el que encendamos nuestro intermitente **NO NOS DA PREFERENCIA** alguna. Tenemos que dejar paso a los demás.

Por favor, atención a los frenos; en terreno seco, a 80 km. p. h. La regla de oro nos enseña que el recorrido «de frenada» es de 64 metros, pero no tenemos que olvidar algo muy importante que es el «tiempo de reacción» del conductor. En este tiempo de reacción se recorre, aproximadamente, la tercera parte de metros **MAS** que los calculados para frenar. Es decir, 64 metros de frenada que se producen al multiplicar esa primera cifra, el 8 por 3, que es el recorrido que se calcula tarda en llegar a nuestros miembros, pies y manos, la orden del cerebro, ante la sorpresa producida por la incidencia que obliga a frenar. Hay materia para escribir un libro, pero ello es imposible en estas pocas líneas. Tengan presente que estos olvidos, tan frecuentes, suelen ir acompañados de una gran falta de revisión en los coches. Frenos, dirección, neumáticos y amortiguación, así como sistema de luces, es lo más importante, sin olvidar embrague y caja de cambio que, en momento de apuro, agua y nieve, deben estar a punto, pues aun a costa de reventarla se presentan ocasiones en que es indispensable reducir las velocidades, para ayudar con ellas el sistema de frenos y poderse detener antes, así como el efectuar adelantamientos, para conseguirlo en el menor espacio de tiempo y con la máxima potencia y seguridad.

Todo ello sin olvidar que, si todos los vehículos que circulan por las carreteras españolas lo hicieran por la derecha de la calzada y sin entorpecer los vehículos lentos el adelantamiento de los más rápidos, es seguro que «cabrían» una tercera parte más de automóviles circulando normalmente por nuestras carreteras.

y Ignacio SANZ-RODRIGO,
Presidente del Grupo Sindical de
Auto Escuelas

los conductores
← olvidan

automovilista!!



publivasc

si es titular de una libreta de ahorro, obtendrá protección para Vd. y los suyos, en caso de muerte o mutilación por accidente.

AHORRO-SEGURO

es un servicio completamente gratuito de la



CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN



LA DELEGACION DE NAVARRA EN PLENA ACTIVIDAD

CLAUDIO ALDECOA FUE EL VENCEDOR DE LA I SUBIDA A URBASA

La Delegación Navarra establecida en Pamplona está dando ya abundantes frutos.

Don Joaquín Arraiza ha sido el impulsor, promoviendo una afición que estaba latente pero que hacía falta se proyectara en hechos tangibles. Ahora con la composición de una Junta Deportiva de esta Delegación del Real Automóvil Club en Navarra, el automovilismo adquiere una manifestación bien entroncada en los navarros de siempre.

Una prueba de ello lo tenemos en la celebrada I Subida Automovilista a Urbasa. La carrera resultó emocionante y con un interés extraordinario. Fueron muchos los participantes y miles las personas que pudieron comprobar la belleza del espectáculo y la habilidad de los pilotos.

La clasificación de la prueba nos da una idea del auge que tuvo la competición:

RESULTADO OFICIAL DE LAS PRUEBAS

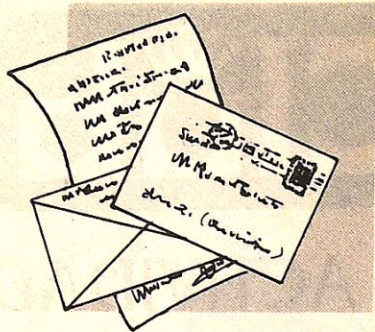
N.º	Participante	Coche	T. 1.ª M	T. 2.ª M	Mejor tiempo
1.	Claudio Aldecoa	Morris-Cooper S.	6-32-1	5-59-2	5-59-2
2.	Alberto Echevarría	Austin-Cooper S.	5-59-4	6-01-4	5-59-4
3.	José I. Sunsundegui	Morris-Cooper S.	—	6-34-4	6-34-4
4.	José Ignacio Guibert	Morris-1.100	6-40-3	6-45-2	6-40-3
5.	Alberto Cusco	Morris-1.100	7-02-4	6-55-1	6-55-1
6.	José Antonio Orbea	MG-1.100	6-10-3	—	6-10-3
7.	Miguel Ruiz	Renault R-8	6-45-2	6-49-3	6-45-2
8.	Toño Herrero	Simca-1.000	7-51-3	6-56-4	6-56-4
9.	Jaime Goicoechea	Simca-1.000	13-00-1	6-49-1	6-49-1
10.	Alejandro Salaverría	Simca-1.000	7-26-4	7-47-4	7-26-4
11.	Blas Irigoyen	Simca-1.000	7-42-2	7-46-2	7-42-2
12.	Santiago Sánchez	Simca-1.000	7-33-1	7-34-2	7-33-1
13.	Francisco J. Brun	Renault R-8	7-23-4	7-25-3	7-23-4
15.	Beatriz Doria	Seat-600	7-10-3	7-59-2	7-10-3
16.	Miguel Coll	Renault R-8	6-29-4	6-47-0	6-29-4
17.	Bernardo Bárcena	Renault R-8	6-49-1	7-09-2	6-49-1
18.	Ricardo Viota	Seat-Viota	—	10-01-0	10-01-0
19.	Gastone Lestuzzi	Seat-850	7-32-3	7-45-3	7-32-3
20.	Moisés Rodríguez	Seat-600/D	7-51-4	8-05-2	7-51-4
21.	Agustín Urreaga	Seat-Abarth	6-37-0	7-14-0	6-37-0
22.	Luis Pastor	Seat-600	6-59-3	7-23-2	6-59-3
23.	Lucas Fernández	Panhard-Dyna	6-17-2	6-43-0	6-17-2
24.	Pedro J. Ormazábal	Renault-Dauphine	7-46-3	8-59-4	7-46-3
25.	«Tenorio»	Seat-600/D	6-31-2	7-16-0	6-31-2
27.	Eduardo Pagán	Seat-600	8-05-1	8-14-0	8-05-1
28.	Víctor Azanza	Seat-600	8-28-0	8-41-2	8-28-0
29.	Carlos Marotia	Seat-600	7-05-3	7-12-2	7-05-3
30.	Luis M.ª del Olmo	Morris-Cooper S.	6-06-2	6-18-0	6-06-2
31.	Jesús M.ª Deprit	Morris-Cooper S.	6-25-4	6-43-0	6-25-4
32.	J. Hernán Mateo	Innocenti	8-15-2	8-12-4	8-12-4
34.	Manuel J. Caparros	Renault R-8	12-41-4	—	12-41-4
35.	José L. Galilea	Renault R-8	7-44-1	7-54-1	7-44-1
36.	Alvaro Valle	Renault R-8	7-21-4	7-21-0	7-21-0
37.	Ramón Londaiz	Renault R-8	7-17-3	7-31-4	7-17-3
38.	Roberto Guzmán	Seat-850/Coupe	7-31-1	8-04-3	7-31-1
40.	Gabriel Buesa	Seat-850	6-56-0	7-03-0	6-56-0
41.	Miguel Aracama	Seat-850/Coupe	6-55-1	6-59-2	6-55-1
42.	Manuel Beorlegui	Seat-600	8-23-2	8-15-3	8-15-3
43.	Juan José Franco	B.M.W.700	6-53-0	6-58-4	6-53-0

VISADO DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTES

Se pone en conocimiento de nuestros asociados que el visado de tarjetas de transportes tendrá lugar del 1 al 31 de mayo ambos inclusive para las clases MP. (Serie 27). En bien de todos se pide la mayor diligencia en la solicitud del requisito en cuestión.

CAMBIO DE DOMICILIO

Se recuerda de nuevo a los señores socios de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa, la obligación que tienen de notificar el cambio de domicilio, trámite beneficioso para todos.



Cartas al Club

«¿POR DONDE SE VA A LA CIUDAD SANITARIA?»

Diariamente circulo por la carretera que da acceso a la Ciudad Sanitaria, enclavada en el Alto de Amara, habiendo observado dificultades en los conductores de coches particulares que se dirigen con enfermos o iban a visitar a los allí hospitalizados. Olvidaba decirle que estas dificultades contemplo en aquellos coches que vienen de la provincia, tanto del interior como de la costa, los cuales al llegar al término municipal de San Sebastián, no saben qué carretera escoger. Algunos se dirigen por Ayete y Aldapeta, bajando por la calle Víctor Pradera, donde empiezan a orientarse; otros se quedan parados cerca de una curva situada en las proximidades del término municipal de San Sebastián y la carretera que va hacia la citada Ciudad Sanitaria.

He atendido muchas consultas de otras tantas personas que preguntaban: «¿Por dónde se va hacia el Hospital Provincial, Psiquiátrico, Residencia del Seguro de Enfermedad o Sanatorio Antituberculoso?». Coche que circule despacio por la zona citada es coche desorientado.

Hace algunos meses quise conocer más ampliamente la magnitud del problema y, en día festivo me situé en aquel



¡PELIGRO!

Con su permiso, me tomo la libertad de dirigirme a sus estimados lectores a los que quiero hacer objeto de una recomendación especial: Deben circular con mucho cuidado por el Alto de Errondo, una vez dejada a la izquierda la carretera que conduce a la Clínica de San Juan de Dios. El motivo de esta advertencia está originada por el aparcamiento, en cambio de rasante, de un microbús de servicio público, desde aquel lugar hasta la ciudad, y por la presencia de niños de corta edad, que, como todos, juegan con una pelota que persiguen en cuanto se les escapa.



lugar a las cuatro de la tarde. En media hora tuve que contestar diez veces a la misma pregunta.

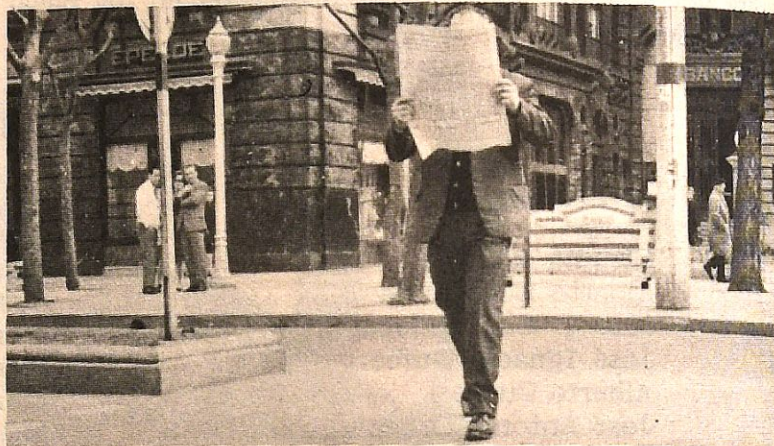
Resulta notorio, pues, que existe un problema cuya mayor gravedad se presenta en las horas nocturnas, en las que, como es lógico, resulta más difícil encontrar alguien que transite; naturalmente, el problema se agrava por el hecho de que, a esas horas, un ingreso en cualquiera de los cuatro establecimientos referidos, es generalmente por motivos comprometidos.

Atentamente le saluda.

Fdo: María Eugenia Echeverría Andrés.

P. D.—La acompaño una fotografía de la única señalización existente que indica la proximidad de un Hospital. Una H reglamentaria emplazada en la entrada del benéfico establecimiento.

CRUZAR NO ES PASEAR



Estimado Director:

Hace unos días leí el resultado del III Concurso de Frases, organizado por la Jefatura Central de Tráfico. Una de las primeras, entre las 2.223 presentadas, es la cita siguiente: «CRUZAR NO ES PASEAR».

Siempre he pensado que en San Sebastián, por las rayas amarillas se cruza muy despacio, se pasea. He conseguido una fotografía que le remito; no es muy frecuente y quizá resulte un tanto espectacular, pero tampoco es una excepción. Y opino que sería bueno crear conciencia del espíritu de la frase: ¡CRUZAR NO ES PASEAR!

Con mis mejores saludos. Fdo.: Pedro Maestro Gallardo

A la vista de las particularidades expuestas y la nula visibilidad que todo conductor encuentra antes de haber cruzado el rasante, aparece la existencia de un riesgo.

Lo anteriormente expuesto, es consecuencia de frecuentar diariamente dicha carretera, pudiendo añadir que recientemente tuve un susto mayúsculo al tener dos criaturas casi «pegadas» a la parte delantera del coche. Actualmente sigo circulando, pero a paso de peatón, lo cual me ha evitado posibles disgustos que a buen seguro hubieran terminado conmigo en el Juzgado.

No crea que exagero ni un ápice; por el contrario, conozco personas que suscribirían esta carta que no tiene otra intención que la expuesta al principio: Advertir a sus lectores de este riesgo en evitación de posibles accidentes.

Reciba mi felicitación por el nuevo estilo dado a EL AUTOMOVIL. Entretanto, mi agradecimiento por el interés que presta a este escrito.

Atentamente.

Fdo.: Agustín Jiménez Lecuona

SPORT 200 Firestone

El nuevo neumático *Radial** al que puede Ud. pedir...

...más

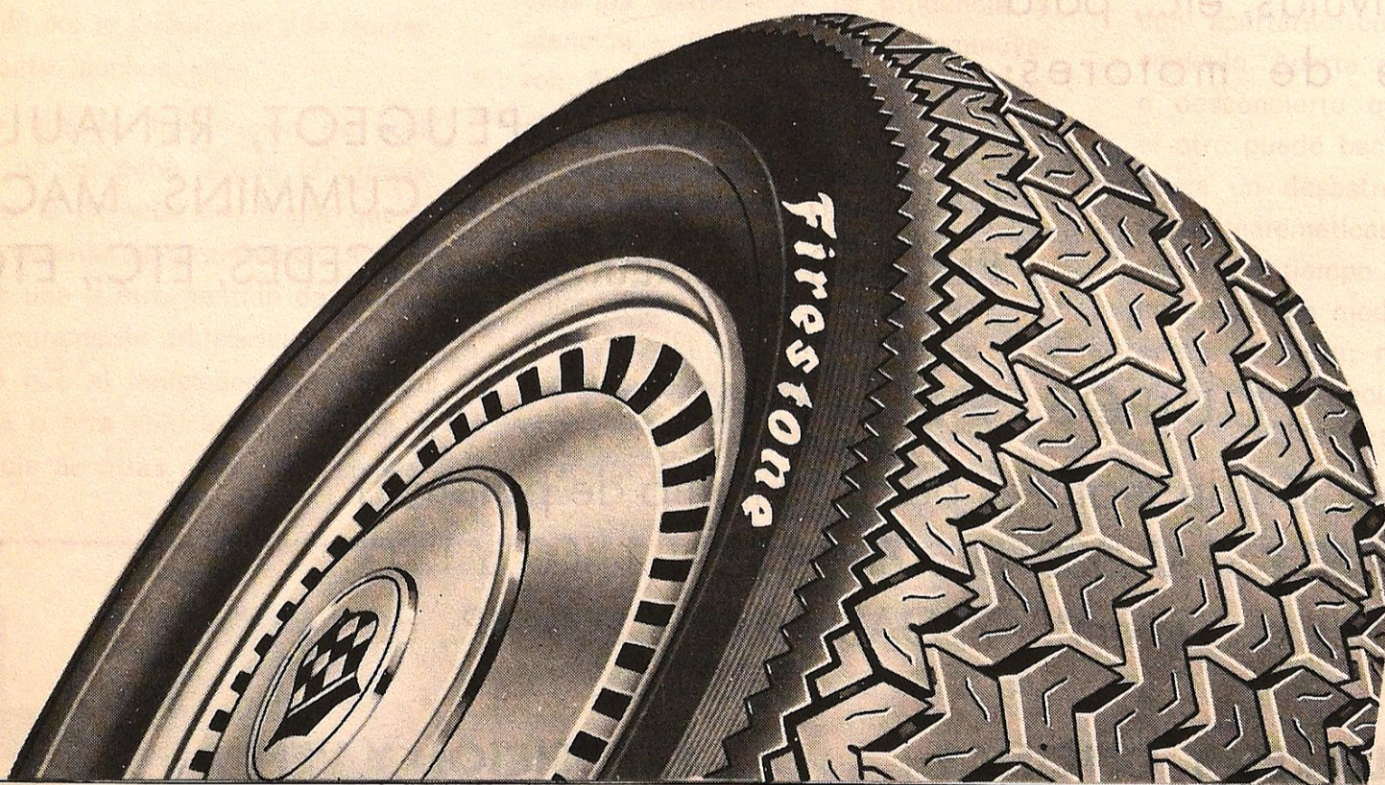
estabilidad - perfil de competición. Con la Sport-200 conducirá Ud. a "pleno control", incluso sobre pisos mojados.

seguridad - hombros y costados preparados para alta velocidad sostenida. Eficaz frenado.

confort - construcción radial textil, no metálica. Rodaje suave. Silenciosa sobre cualquier clase de pavimento.

kilometraje - estructura y compuestos derivados de la técnica de competición.

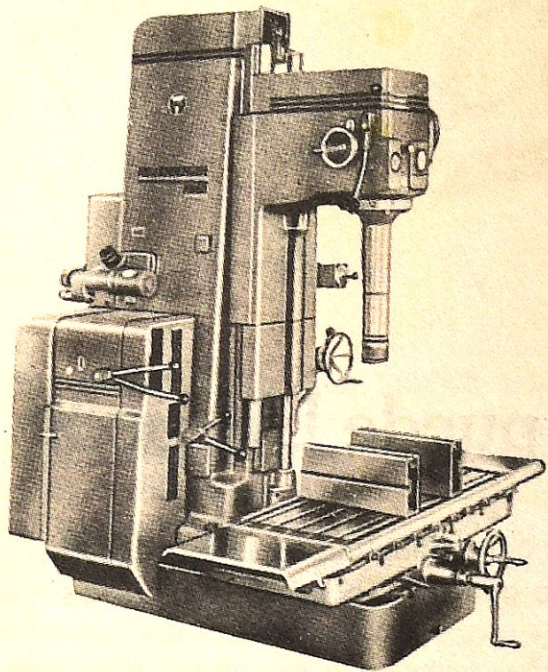
velocidad - la Sport-200, para automóviles modernos y coches deportivos, está clasificada para velocidades punta hasta 180 k.p.h. y sostenidas de 175 k.p.h.



* La Sport 200 se fabrica en tipo normal y sin cámara. Consulte con su agente Firestone.

Firestone

UN NEUMÁTICO CON CASTA DE CARRERAS

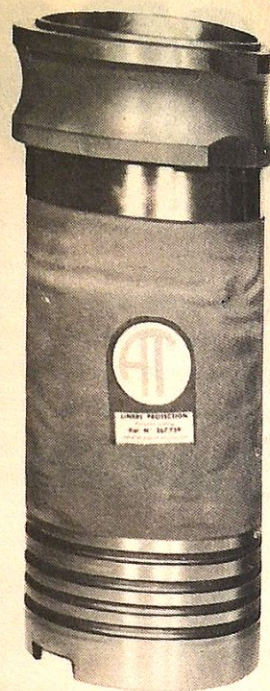
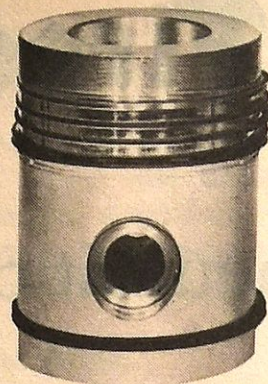


RECTIFICACIONES

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

La Administración española está gastando mucho dinero para convencer-nos de que circulemos por la derecha. Carteles publicitarios, los periódicos y la radio y la televisión, colaboran con las líneas amarillas del pavimento de nuestras calles y carreteras para «meternos en vereda», antes de que lo haga la policía.

Pero parece que cuesta trabajo dejarse convencer de algo tan simple y elemental como que la carretera no está hecha para nosotros solos. A pesar de todas las llamadas de atención, son muchos todavía los automovilistas que se «hacen los suecos», cuando hasta los verdaderos suecos se han decidido a dejar de circular por la izquierda y se han pasado recientemente a la circulación por la derecha. Para ello han montado una gigantesca operación de cambio del sentido de «la mano», sustituyendo en una noche toda la señalización del país y gastándose en ello una cantidad de dinero muy respetable. La operación, por cierto, fue un éxito y, consumado el cambio, se observó una disminución de accidentes muy notable, en contra de las previsiones pesimistas que anunciaban grandes males para cuando se alterase un hábito tan arraigado como el creado por la circulación a la izquierda durante muchos años.

Claro que la disminución de accidentes no se debe a que la circulación por la derecha sea mejor que la de la izquierda. Naturalmente. La elección de uno u otro sentido de la marcha es puramente arbitraria, en el sentido de que el legislador puede optar por una u otra solución libremente, a diferencia de otras normas de conduc-

mantengase en su mano



Por Dositeo Barreiro Mourenza

ta que vienen más o menos impuestas por consideraciones de orden técnico que no permiten esa libre opción. Se trata simplemente de un problema de uniformidad. Lo necesario es una regla que haga posible la circulación, que en otro caso se paralizaría. El usuario tiene que conocer de antemano cual será el comportamiento de los demás en determinada circunstancia y confiar en que así lo harán. Pero desde este punto de vista también servía la conducción por la izquierda.

Lo que ocurre es que, en el estado actual de las relaciones internacionales, ningún país puede permitirse el lujo de permanecer aislado o a «contramano». Por eso, los suecos han cambiado y, claro, con la gran campaña de publicidad que han montado, los usuarios extremaron la prudencia y atención y los accidentes disminuyeron. En realidad, nunca se guardó mejor «la mano» que en estos primeros tiempos del cambio.

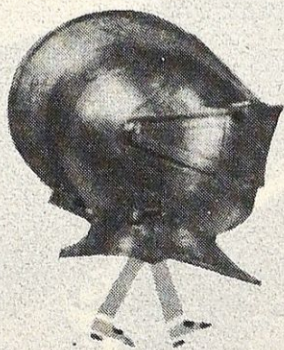
¿Conseguiríamos nosotros el respeto a «la mano» si cambiamos a la izquierda? Hay que preguntarlo con cierta ironía, ya que aparte de que iríamos contra la corriente, temo mucho que entonces aparecerían los que se obstinan en ir por la derecha. El re-

medio no está en cambiar, por consiguiente, sino en respetar lo que tenemos. La vía pública es de todos y sólo es posible que circulemos a las velocidades que hoy se emplean, con la certeza absoluta de que los demás —y nosotros— respetaremos la regla absoluta de circular por la derecha.

Alguien dijo que la libertad de los demás termina donde empieza mi nariz. Pues bien, el morro de un vehículo se alarga en función de su velocidad y coarta la libertad de los otros para ir por donde quieran, como ellos coartan la nuestra. Es un simple juego de respeto mutuo, sin el cual la circulación sería como la guerra. Por favor, señores, manténgase en su mano...

¡Ah!, y que nadie piense que basta con apartarse cuando aparezca otro vehículo. Aparte de que el sobresalto o desconcierto que provoquemos en el otro puede bastar para que se produzca un desastre, si hacemos caso a las matemáticas nos asombraremos del poco tiempo que para desviarse nos deja una módica velocidad de sesenta por hora; multiplicada por dos, claro. Si la velocidad es mayor —que lo es casi siempre— lo que puede pasar es fácilmente imaginable.

**L
I
V**



MARCA MUNDIAL



CINTURON DE SEGURIDAD

**VENTA, COLOCACION Y
SERVICIO OFICIAL:**

ACCESORIOS

L. IB A Ñ E Z

**EMBELLECIMIENTO GENERAL PARA EL AUTOMOVIL
SUMINISTROS PARA CARROCERIAS**

MIGUEL IMAZ, 4

SAN SEBASTIAN

TURISMO, ARTE Y GASTRONOMIA

C O N O C I M I E N T O

EIBAR

Situada a 72 km. de San Sebastián es una villa eminentemente industrial encauzada hacia objetivos artísticos damasquinados, que hacían conocida la villa de que procedían, y hacia la fabricación de armas de fuego.

El río Ego atraviesa la villa en toda su longitud; antes corría todo descubierto pero a fin de remediar en lo posible la necesidad de terrenos en que construir, se ha ido edificando casi todo y preparando zonas verdes y jardines sobre ellos así como algunas edificaciones.

La primera noticia que tenemos de la villa es en el año 1267, en que Alfonso el Sabio cede el patronato de la iglesia a Juan López de Gamboa. Diez años después de esta fecha, al estudiar, el origen de Bermeo, nos encontramos con que el privilegio dado a la villa vizcaína por los Señores de Vizcaya, fue confirmado por el rey D. Alfonso el Sabio de Castilla, que a la sazón se hallaba en el castillo de UNZUETA DE EIBAR, a 12 de agosto de 1277.

Muchos de sus productos industriales gozan de fama mundial así como los damasquinados. Esta industria no es exclusiva de los eibarreses pero está desde antiguo establecida en la villa. Destaca asimismo la fabricación de armas de fuego. Como una de sus más importantes fábricas es la de bicicletas, de fama mundial, Eibar organiza todos los años la Vuelta Ciclista Eibarresa, que tiene fama internacional.

Es sin duda Eibar el pueblo de Guipúzcoa y puede que de España que más ha progresado en los últimos años.

En el aspecto artístico destacan: a) la iglesia parroquial de San Andrés; b) convento de la Concepción Franciscana; c) casas solares de Guisasola, Zumarán e Isasi; d) Santuario de Nuestra Señora de Arrate.

a) Iglesia parroquial de S. Andrés

Construida en la primera mitad del siglo XVI, tiene planta de cruz latina y dos ábsides, lo que indica que fue cambiada la primitiva dirección de la iglesia. La esbeltez de las columnas destaca aún más por los capiteles corintios únicos en Guipúzcoa. En el lado Norte existe una puerta plateresca con moldura renacentista y medallones. El retablo es obra de Araoz, la parte baja del banco y el primer cuerpo. A su hijo corresponde parte del segundo cuerpo. La parte alta la trabajó Mendizábal, en el siglo XVIII. Está dedicado al patrón de la iglesia, San Andrés.

b) Convento de la Concepción (Franciscanas)

Fue proyectado por Fr. Miguel de Aramburu; las esculturas del retablo mayor y de los colaterales son obra de Gregorio Hernández.

d) Santuario de Nuestra Señora de Arrate

El santuario de la Virgen de Arrate ha sido desde tiempos muy antiguos el predilecto de los eibarreses.

Está situado en una bella planicie del monte Arrate,

y en él se venera la imagen de la Purísima Concepción. Este santuario existía ya en 1498 y era muy visitado por los peregrinos que dirigiéndose a Santiago pasaban por Eibar.

En el altar está la imagen de la Purísima Concepción con el Niño en brazos.

Merecen citarse sus reliquias salvadas de un robo en el siglo XVIII y cuatro hermosos cuadros pintados por el gran pintor eibarrés Zuloaga, que están encuadrados a derecha e izquierda del altar mayor.

Se celebran muchas romerías y la más importante es la del 8 de septiembre.

Referente a la gastronomía, son típicos los pinchos de riñones y jamón.

ELGUETA

En el lado oeste de Guipúzcoa y en el límite con Alava se encuentra la noble y leal villa de Elgueta.

Partido judicial de Vergara y dista de San Sebastián 74 km.

Esta villa fue mandada edificar por el rey Alfonso XI de Castilla, por privilegio acordado, que despachó en Valladolid a 13 de septiembre de 1335, en los campos que hasta aquella fecha se llamaron de «Maya».

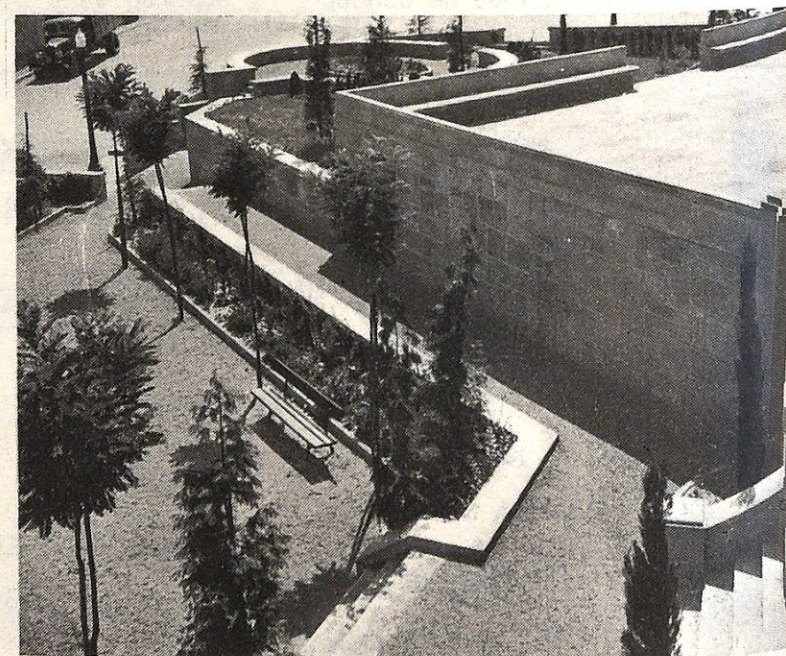
La parroquia de la villa está dedicada a la Asunción de Nuestra Señora; no se sabe cuándo se edificó, pero sí que en 1587 se reedificó la torre.

En el interior de la iglesia existe un retablo, una de las creaciones de carácter italianizante que merecen destacarse en las provincias vascas: es el retablo de la capilla de Santiago.

No es un retablo grande; a juzgar por la decoración mitológica relativamente rica de los frisos y de la parte inferior de las columnas, hay que atribuirlo a los primeros años de la segunda mitad del XVI.

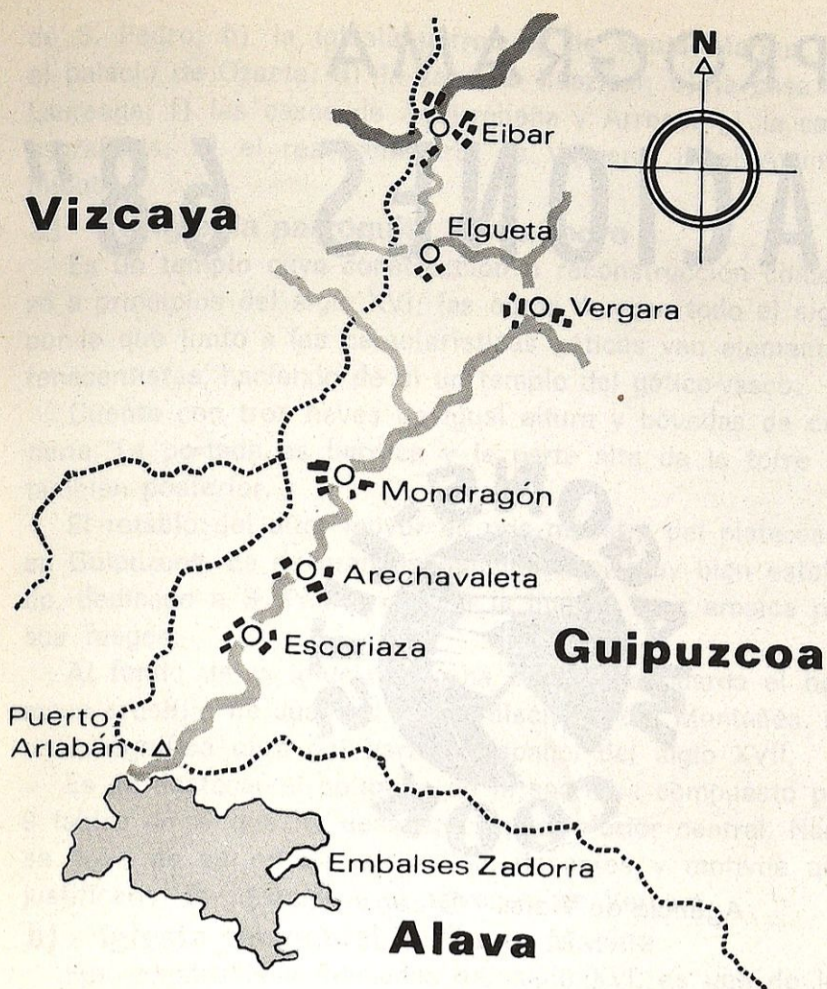
En el lado del evangelio se encuentran dos sepulcros que no son de la misma época y que se diferencian lo menos en cien años ya que el más antiguo hay que referirlo al año 1473 y la del Inquisidor Apostólico del reino de Navarra al año 1563.

La tumba más antigua, la del señor Ochoa Donor d'Olae-gui, está tallada en alabastro la figura yacente del difunto



EIBAR - Jardines de la iglesia.

DE LA PATRIA CHICA



Es una buena escultura, bien tallada, pero severa y austera en su conjunto.

VERGARA

Se halla Vergara al pie del monte Elosua, al S.O. de Guipúzcoa y bañado por el río Deva, dista de San Sebastián 72 km. y cuenta con una nutrida población.

Se tiene conocimiento de esta villa desde el año 1050 que aparece en la donación que un D. Sancho hace a S. Juan de la Peña, de las heredades y manzanales que tenía en Vergara. En 1268 fue definitivamente erigida en villa por D. Alfonso X el Sabio, expedido el correspondiente privilegio en Sevilla el 30 de julio de dicho año.

Es uno de los lugares de la provincia de Guipúzcoa donde hubo colegio de segunda enseñanza y el de mayor celebridad. Fue fundado por la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País en 1776 con el nombre de Real Patriótico Seminario de Vergara. Dicha sociedad había sido fundada en 1764 y está íntimamente unida al crédito que en el orden cultural alcanzó la villa.

En esta jurisdicción de Vergara es también donde el 31 de agosto de 1839 se efectuó el tratado de paz entre el ejército carlista y el de Isabel II, firmados por los generales Rafael Maroto y Baldomero Espartero, mediante un abrazo.

El mismo día al año siguiente, se conmemoró dicho abrazo con la asistencia de las autoridades de las tres provincias vascas y de Navarra y se acordó levantar un monumento y aquel lugar que hasta entonces se llamaba «AZERRUNZ-BIDE AZPIKO ZO! LUA» se le llamaría «CAMPO DEL ABRAZO» a pesar de lo cual es conocido por el nombre de «CAMPO DEL CONVENIO».

En el aspecto artístico destacan: a) la iglesia parroquial

descansa en dos grandes almohadones, ninguna ornamentación lleva la tumba salvo el yacente y una sencilla moldura.

El sepulcro del Inquisidor Sáez de Ibarra es también muy sencillo; se limita al yacente, labrado en mármol blanco. Apoya la cabeza en almohadones ornamentados. Un león se posa a sus pies y junto a sí la balanza símbolo de la justicia.

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)



Sea propietario de un coche SEAT

600 D por 3.088 pesetas al mes

850 por 3.815 pesetas al mes

1500 por 6.107 pesetas al mes

(Incluidos todos los impuestos y seguros)

Solicite información a nuestro departamento de ventas



PROGRAMA

"VACACIONES 68"



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

(VIAJES EN AVION)

LUGAR DE ESTANCIA	CIUDAD DE SALIDA	FRECUENCIAS	DURACION DE LA ESTANCIA	PRECIO DESDE
PALMA DE MALLORCA	Madrid	Dos salidas mensuales	15 días	4.600 ptas.
PALMA DE MALLORCA	Madrid	Cuatro salidas mensuales	8 "	3.700 "
PALMA DE MALLORCA	Barcelona	Dos salidas mensuales	15 "	4.000 "
PALMA DE MALLORCA	Barcelona	Cuatro salidas mensuales	8 "	2.600 "
MAHON	Madrid	Dos salidas mensuales	15 "	4.900 "
MAHON	Barcelona	Dos " "	8 "	2.700 "
IBIZA	Madrid	Dos " "	15 "	5.350 "
IBIZA	Barcelona	Dos " "	8 "	3.200 "
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA o SANTA CRUZ DE TENERIFE	Madrid	Salidas semanales	15 "	8.700 "
RIMINI (ITALIA)	Madrid	Dos salidas mensuales	15 "	11.500 "
RIMINI (ITALIA)	Barcelona	Todos los sábados	11 "	6.500 "
(ESTE VIAJE SE REALIZARA EN BARCO DESDE BARCELONA A GENOVA)				
GRECIA	Madrid	Dos salidas mensuales	15 "	19.850 "
GRECIA	Barcelona	Dos " "	15 "	18.800 "

CIRCUITOS EN AUTOCAR "MUNDORAMA"

TITULO DEL VIAJE	PAISES QUE SE VISITAN	FECHAS	SALIDA DE	DURACION	PRECIO DESDE
ITALIA Y COSTA AZUL	España, Francia e Italia	Dos salidas semanales.	San Sebastián.	7 días ...	15.300 ptas.
EUROPA ROMANTICA	España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania y Suiza	Dos " "	"	17 " ...	17.800 "
GRAN CIRCUITO EUROPEO ...	España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Suiza e Italia ...	Dos " "	"	29 " ...	27.300 "
ITALIA Y GRECIA	España, Francia, Italia y Grecia.	Dos " "	"	33 " ...	32.000 "
PARIS Y LONDRES	España, Francia e Inglaterra ...	Una salida mensual ...	"	13 " ...	12.750 "
PARIS TOUR	España y Francia	Una " "	"	13 " ...	7.600 "
PARIS-BERLIN	España, Francia, Bélgica, Alemania y Luxemburgo	Una " "	"	13 " ...	12.800 "
ITALIA STANDARD	España, Francia e Italia	Una " "	"	15 " ...	11.800 "
EUROPA STANDARD	España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania y Suiza	Una " "	"	15 " ...	13.800 "
GRAN EUROPA STANDARD ...	España, Francia, Bélgica, Holanda Alemania, Suiza e Italia ...	Una " "	"	25 " ...	20.000 "
SUIZA-AUSTRIA	España, Francia, Suiza y Austris.	Una " "	"	13 " ...	12.600 "
PARIS RAPIDO	España y Francia	Una " "	"	8 " ...	5.900 "
ESPAÑA Y PORTUGAL	España y Portugal	Dos salidas mensuales.	Madrid	15 " ...	10.800 "

CIRCUITOS TURISTICOS "PULLMANTUR"

TITULO DEL VIAJE	FECHAS	SALIDA DE	DURACION	PRECIO DESDE
ITALIA Y COSTA AZUL	Una salida mensual	Madrid	17 días	15.500 ptas.
EUROPA	" " "	"	18 "	18.150 "
PARIS	" " "	San Sebastián	7 "	5.400 "
EUROPATOUR	Tres salidas mensuales	"	28 "	29.150 "

INFORMES E INSCRIPCIONES:
SAN SEBASTIAN

c/ MIRAMAR, 3 - Teléfonos: 12-0-13, 13-1-66 y 23-9-94 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLI) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-60

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

de S. Pedro; b) la iglesia parroquial de Santa Marina; c) el palacio de Ozaeta; d) la casa de Reazibal; e) la casa de Laureaga; f) las casas de Aguirrebeña y Arrese; g) la casa esgrafiada; h) el real seminario de Vergara; i) el Ayuntamiento.

a) La iglesia parroquial de S. Pedro

Es un templo cuya construcción o reconstrucción comenzó a principios del siglo XVI; las obras duraron todo el siglo por lo que junto a las características góticas van elementos renacentistas, haciendo de él un templo del gótico-vasco.

Cuenta con tres naves de igual altura y bóvedas de crucería. La portada es barroca y la parte alta de la torre es también posterior.

El retablo del altar mayor es una muestra del plateresco en Guipúzcoa. Es de grandes dimensiones; muy bien estofado, dedicado a S. Pedro, que es la imagen más arcaica por sus rasgos.

Al fondo de la iglesia, en una capilla, se guarda el hermoso crucifijo de Juan de Mesa, discípulo del Montañés. Es una magnífica obra del barroco español del siglo XVII.

Es de destacar el políptico de la sacristía compuesto por 9 tablas de la que ha desaparecido la inferior central. Nada se sabe de su origen, atribución, donantes y motivos que justificaron la donación a la parroquia de Vergara.

b) Iglesia parroquial de Santa Marina

Fue construida a mediados del siglo XVI, es uno de los ejemplares más típicos del gótico vasco en Guipúzcoa. Consta de tres naves de igual altura y bóvedas de crucería muy delicada y complicada.

c) El palacio de Ozaeta

Es de planta aglomerada. Construida en piedra y data del siglo XVI. La construyó D. Juan López de Gallastegui. Los huecos son amplios y no hay saeteras. Aparece la solana, una de las más antiguas en los palacios de Guipúzcoa.

d) La casa de Reazibal

Se llama también de Olaso y como la anterior lleva planta de tipo aglomerado. El edificio presenta tres cuerpos. Los garitones terminan en pináculos que al formar un único cuerpo delatan su procedencia del siglo XVI.

e) La casa de Laureaga

Lleva a los lados de la entrada dos medallones renacentistas y no es tan esbelta como las anteriores.

El escudo de gran tamaño está labrado en piedra y lleva las armas de la familia. El lema del linaje de esta familia es: «Ni la busques ni la temas», que está escrito en la reja de la ventana que alumbra el portal.

f) Las casas de Aguirrebeña y Arrese

Presentan balcones en las esquinas de las casas. La casa de Arrese, presenta el balcón suntuosamente decorado en la esquina saliente, sobre el escudo de armas. El balcón de la casa de Aguirrebeña contrasta con éste por la sencillez de su decoración.

g) La casa esgrafiada

Recuerda el esgrafiado de la torre de Oñate, pero es más rico este de Vergara.

h) El Real Seminario

Guarda en su iglesia una estatua de S. Ignacio de Pedro de Mena.

i) El Ayuntamiento

Corresponde a la época barroca.

Referente a la Gastronomía, son típicos los rellenos de Vergara.

MONDRAGON

Antiguamente llamado «Arrasate», es una villa noble y leal, asentada en el S.O. de la provincia, en la orilla izquierda del río Deva y en la falda del monte Santa Bárbara.

Esta villa se fundó por privilegio concedido el 15 de mayo de 1260 a los vecinos de Arrasate por Alfonso de Castilla y llamándose desde entonces Mondragón. Hijo de esta villa es Esteban de Garibay y Zamalloa, autor de la primera historia conjunta de España y cronista de Felipe II.

En el siglo pasado existió en la villa, en el barrio de Santa Agueda, un balneario de aguas sulfurosas que databa de época muy remota. Pero el asesinato de don Antonio Cánovas del Castillo, ocurrido en este mismo balneario el 8 de agosto de 1897, motivó su venta convirtiéndose en casa de salud, teniendo ahora el carácter de manicomio provincial.

La iglesia parroquial, de estilo gótico, es una de las más antiguas de Guipúzcoa; está bajo la advocación de S. Juan, en ella predicó S. Vicente de Ferrer en la Semana Santa del año 1408. Se conserva el púlpito en el que predicó y en cuyo pasamanos está escrito: «Diga poco y bueno».

Cuenta con importantes industrias en el ramo siderometalúrgico como la Unión Cerrajera.

Plato típico de Mondragón son las chuletas con mucho ajo.

ARECHAVALETA

El noble y leal lugar de Arechavaleta se encuentra a orillas del río Deva y atravesado por la carretera que por el puerto de Arlabán penetra en la vecina provincia de Alava.

La noticia más antigua que tenemos de la villa, se remonta al año 1374 en cuya fecha D. Enrique II de Castilla hizo donación de este lugar a D. Beltrán de Guevara, como parte integrante del valle de Léniz, constituyendo pueblo independiente en 1630.

Antiguamente existían dos balnearios y a la explotación de los mismos es a lo que se dedicaba antiguamente y principalmente la población.

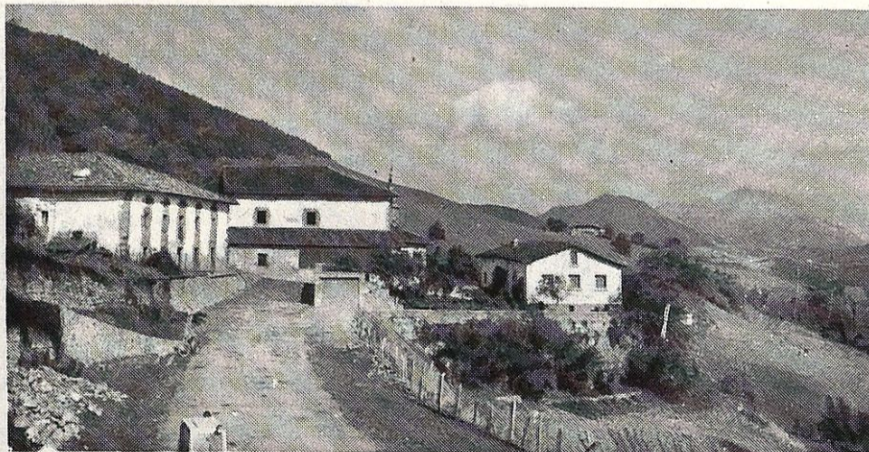
La primitiva parroquia de Arechavaleta fue la de S. Miguel de Bedarreta, convertida más tarde en cementerio. La portada románica de aquella iglesia se halla hoy en día formando la puerta del cementerio.

ESCORIAZA

Bañada por el río Deva, se encuentra en el sureste de Guipúzcoa y en el límite de la provincia de Alava.

Escoriaza, desde tiempo inmemorial, pertenece al valle de Léniz, por lo que estaba comprendida en la donación de Enrique II, hizo de ésta a D. Beltrán de Guevara, señor de Oñate.

Se halla en la jurisdicción de Escoriaza el castillo de «AITZORROZ», que figura entre los donados por Guipúzcoa en 1200 al rey de Castilla para su custodia. Su antigüedad es mucho mayor y algunos lo atribuyen a los romanos.



ESCORIAZA. - Parroquia de Bolívar-Ugazua.

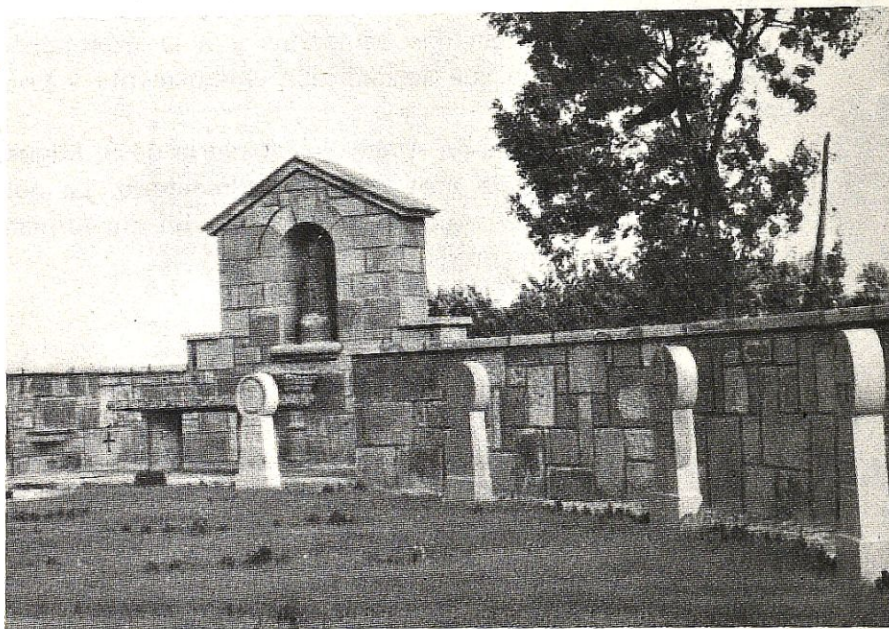
En la parroquia de Bolívar encontramos en su ábside un detalle románico.

Referente a la gastronomía es de destacar tanto en Arechavaleta como en Escoriaza el cordero asado al chilindrón.

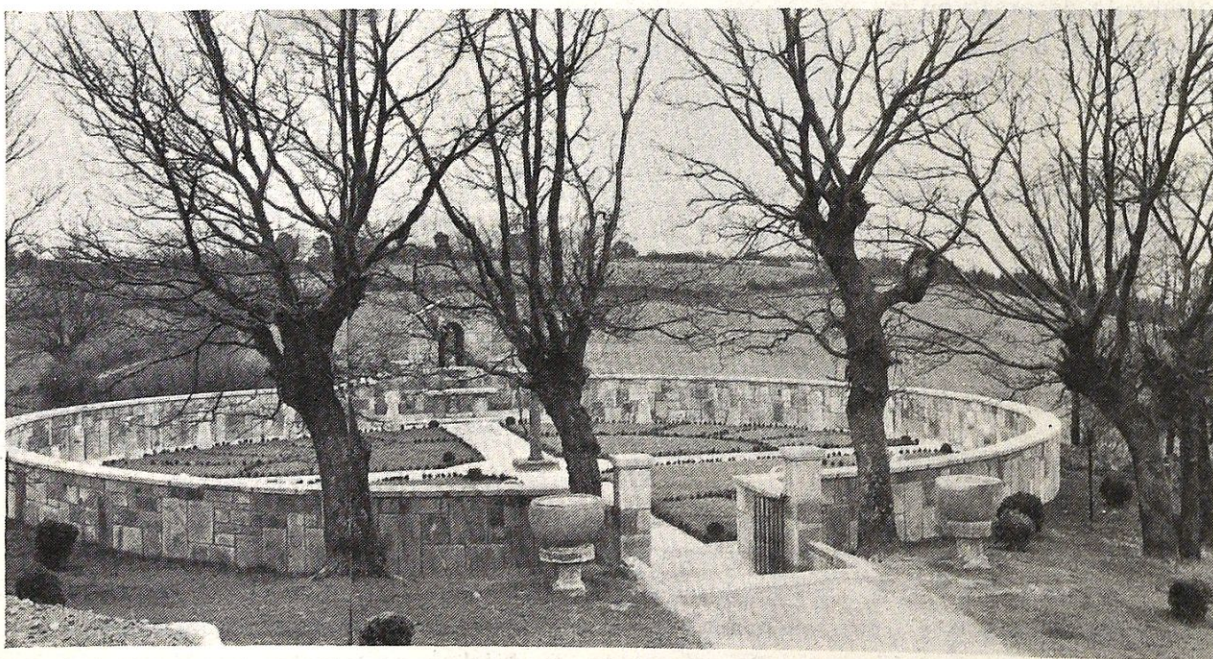
Por el puerto de Arlabán se penetra en Alava, que nos dará ocasión de una nueva excursión.



Una estela discóidea del cementerio.



Cementerio de Apozaga.
Altar con la imagen de San Miguei Arcángel y varias estelas.



Panorámica del cementerio vasco de Apozaga.

V
I
S
I
T
A
A
P
O
Z
A
G
A

META DE EXCURSION: UN CEMENTERIO

Comienzo mis colaboraciones a la rejuvenecida revista del «REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA». Y paradójicamente, empiezo por el fin: un cementerio. Pero no lo hago con intención macabra ni tenebrosa. Los vascos rodeamos a los difuntos de una aureola de gran respeto y nos desagrada el humor negro. Las plañideras pagadas («erostariak») que lloraban a moco tendido y entonaban elegías («illetak»), si bien las hubo en el país, hace más de un siglo que han desaparecido.

Aunque parezca un contrasentido, el cementerio circular de Apózaga, sugiero a mis lectores como meta de una excursión en automóvil.

Un zigzagueante camino vecinal perfectamente asfaltado, arranca a la entrada de la población de Escoriaza. Entre pinos Insignis que entristecen el paisaje, discurre la arteria, de sólo dos kilómetros de longitud. A mitad de camino, bajo la sombra protectora de un espléndido roble, existe un mirador de reciente construcción provisto de mesa y banco de piedra en forma de media luna. A los pies, el Balneario de Torrebaso, hoy convertido en colegio de Segunda Enseñanza, merced al esfuerzo de la «Asociación Léniz Mancomunidad de Enseñanza».

APOZAGA, STOP

En Apózaga, termina el asfalto..., continúan las sorpresas. Es un altozano sobre la ladera oriental del Valle de Léniz. Desde aquí se divisan enhiestas, sobre verdes colinas, las anteiglesias de Bolibar, Galarza, Izurieta, Larrino, Guellano, Arenaza, Aozaraza, Uncilla, Zarimuz. De telón de fondo, los colosos Udalaiz, Anboto, Kurutzeberri, Aloña... ¡Un mar de montes!

El templo parroquial bajo la advocación de San Miguel Arcángel, se revaloriza con una portada de estilo románico de transición y un ventanal ajimezado, ambos de notable factura. En la plaza rural, mana una fuente con un pedestal provisto de varios medallones y una pila, trabajados

en piedra. Un parque infantil y unos modernos bancos metálicos, son el contrapunto moderno de la plaza que en breve va a contar con una atracción más para los niños: una pista de tráfico en derredor de la iglesia. Campo de fútbol, casa cural y varios caseríos esparcidos, complementan el principal núcleo rural.

CEMENTERIO VASCO

El mirador, la fuente, el parque, el campo de fútbol, el cementerio..., todas son obras promovidas por una persona «corta de palabras y en hechos larga»... Se llama don Anastasio Otaduy y es el cura del lugar desde hace veintitantos años. «Abadia» —como por estas latitudes denominan al párroco—, no sólo busca el bienestar espiritual de su feligresía, sino que desea que ésta se consiga a través del bienestar material.

Pachi Goicoechea, artista navarro afincado en Mondragón, me habló del proyecto que acariciaba el cura de Apózaga de construir un originalísimo cementerio circular, único en España. Vi los planos, que me maravillaron. Rauda y veloz, subí a Apózaga a alentar a don Anastasio en su proyecto, comprometiéndole públicamente con un par de artículos en «La Voz de España»...

¡Ahí queda eso!

Con las piedras sillares y losas de una pretérita casa solar del barrio de Marín, que se desmoronaba a consecuencia de un incendio sufrido, se construyó el cementerio de Apózaga. Este «corral de muertos» —en patética expresión unamuniana— es totalmente circular, de 22 metros de diámetro. Pasillos centrales en cruz y otro pasillo circular. En el centro se alza un crucero del siglo XVI rematado en 4 capillas que sirven de peana a la cruz. Esta alianza de 22 metros, símbolo de unión cristiana entre el ser y no ser, está presidida por una imagen pétreo del arcángel de occidente, San Miguel, posiblemente románica, que se halla alojada en un nicho a cuyos pies está el rústico altar, una losa pesadísima sostenida por dos cilindros de labranza («alperrak»).

Veinte estelas discoidales vascas (Ill arriak) han sido colocadas en la cabecera de otros tantos segmentos de tierra cubierta de césped. Cada estela lleva grabado el nombre del caserío al que pertenece, ciñéndose a la tradición vasca. Hay algunos que ostentan su escudo de armas y otros más modestos —como el caso del pastor de «Gaztañadui», se perpetúa alegóricamente su profesión.

Al artista Goicoechea, que desinteresadamente ha proyectado y dirigido la obra, Apózaga se lo agradece con la reserva de una tumba.

A la entrada se han colocado dos pilastras románicas y sobre el machón de la puerta de acceso una lacónica leyenda euskérica «Gero arte» (hasta luego), a guisa de despedida de los moradores de este originalísimo cromlech necrológico.

Pueden sentirse orgullosos los baserritarras de Apózaga. Necesitaban de un cementerio y lo han sabido hacer con tal acierto, que cuando mueran, contarán con las oraciones de sus deudos y de los miles y miles de excursionistas que llegarán a conocer el primer cementerio circular vasco, y, lo que es más importante, una necrópolis abierta al sol de los caminos, que rompe esa línea tétrica, lóbrega y alcazareña de nuestros camposantos. En Apózaga, en su artístico cementerio, vemos con enorme realza que el morir, es nacer a una Nueva Vida.

IÑAKI LINAZASORO

CASA DEL TURISTA

ARTICULOS DE VIAJE

Legazpi, 6

SAN SEBASTIAN



Pablo Zubiaurre

Agencia Oficial B M C inglesa

MORRIS



WOLSELEY

Riley

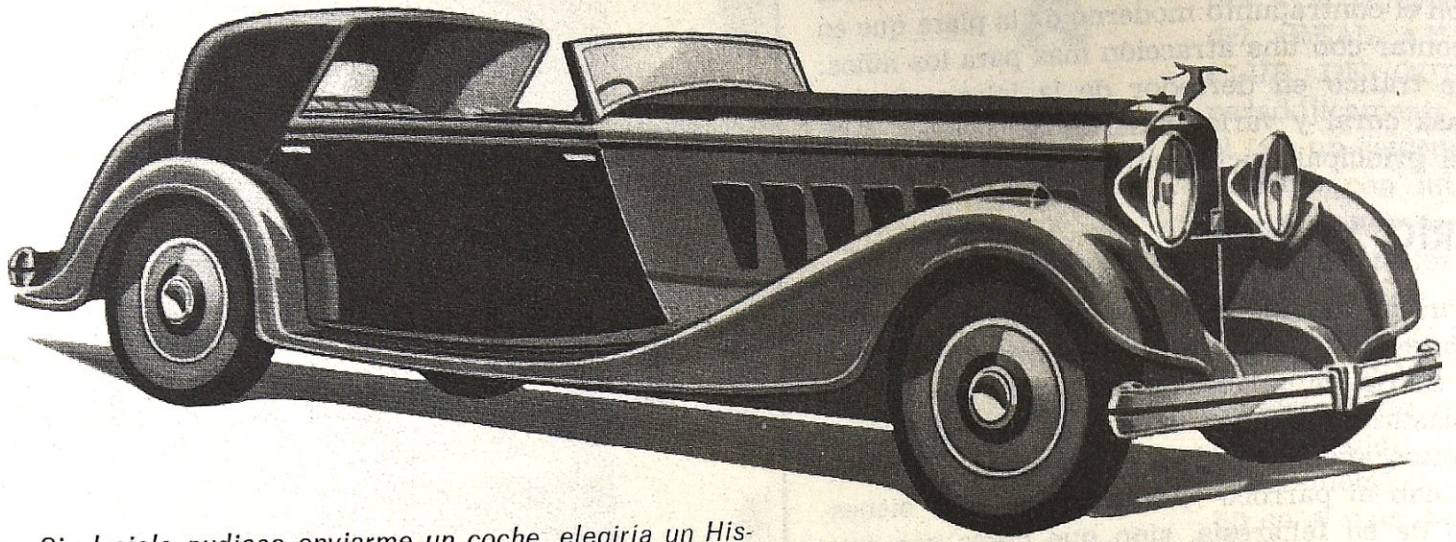
ESPECIALIDAD AUTHI

SERVICIO OFICIAL STROMBERG PARA GUIPUZCOA

TERCIO MONTEJURRA, 4

TELEFONO 17871

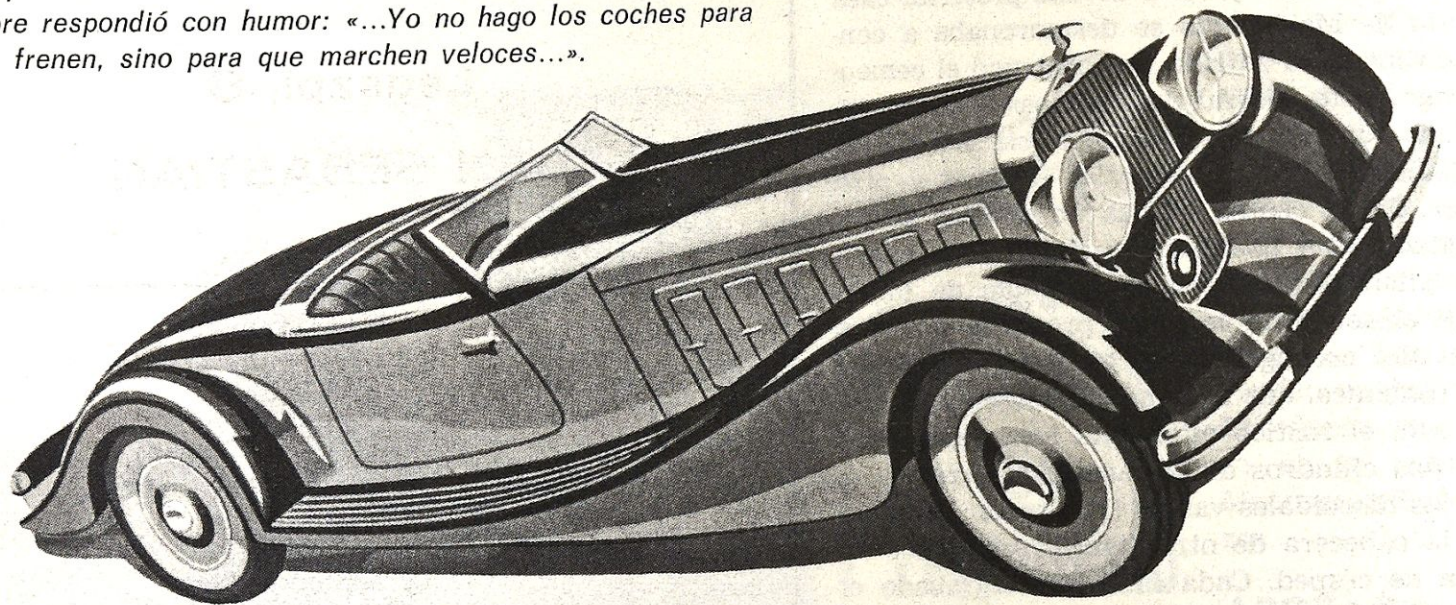
SAN SEBASTIAN





«...Si el cielo pudiese enviarme un coche, elegiría un Hispano Suiza... ¿Por qué? Porque yo amo lo Hispano... El amor no se analiza...».

Esta declaración calurosa a un cronista de una joven actriz de la Comedia Francesa, en vena de confidencias, traduce claramente las reflexiones pasionales que animaban a los aficionados de los bellos coches. Se andaba en un 5 CV Citroen, pero se soñaba con un Bugatti, Voisin o Hispano-Suiza...

¿Qué puede desafiar a uno de estos prestigiosos símbolos? A un cliente respetuoso pero terriblemente inquieto sobre las posibilidades reales de frenado de su Bugatti, el gran Ettore respondió con humor: «...Yo no hago los coches para que frenen, sino para que marchen veloces...».



AUTOMOVILES DE TODOS los TIEMPOS 
COCHES EXCEPCIONALES 



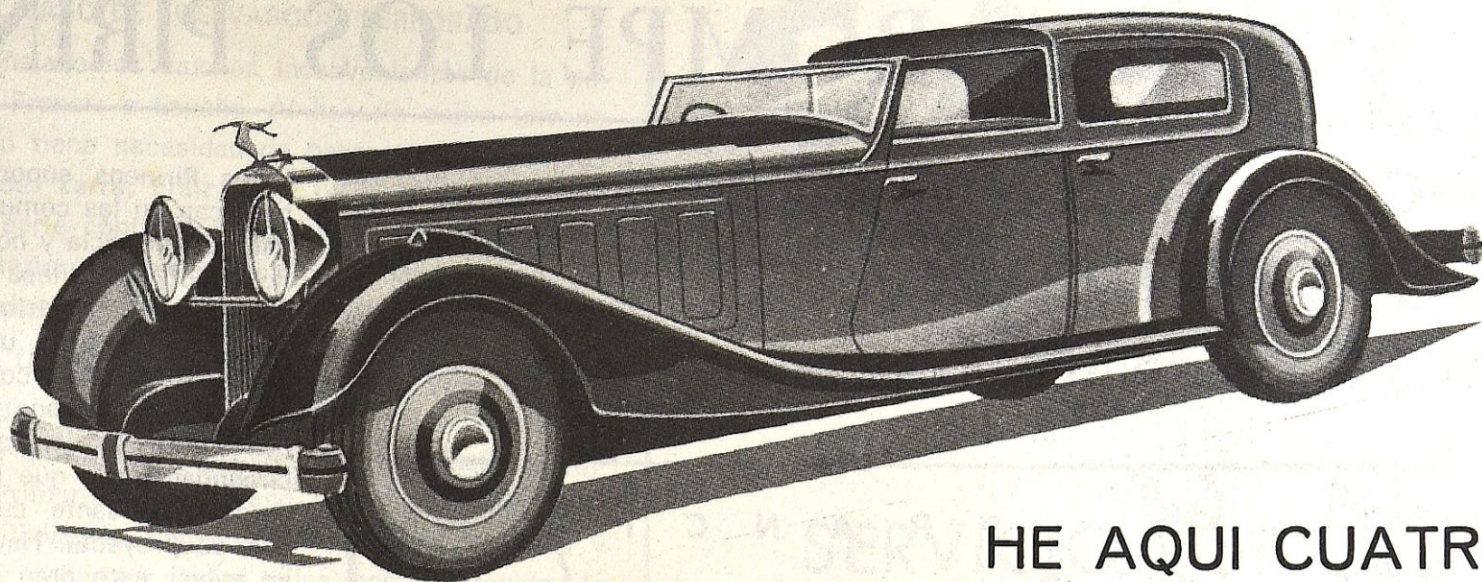
En abril de 1911 había todavía viejos tranvías en Levallois, donde se instaló el joven ingeniero Marc Birkigt. Nacido en 1878 en Ginebra, había descubierto el automóvil haciendo sus primeras armas en la balbuciente construcción española.

Pero París tentaba al joven técnico. Un chasis sólido, un motor silencioso, un cliente ilustre, Alfonso XIII, rey de España: el impulso estaba dado. El nombre Hispano-Suiza estallaba sobre las carreteras.

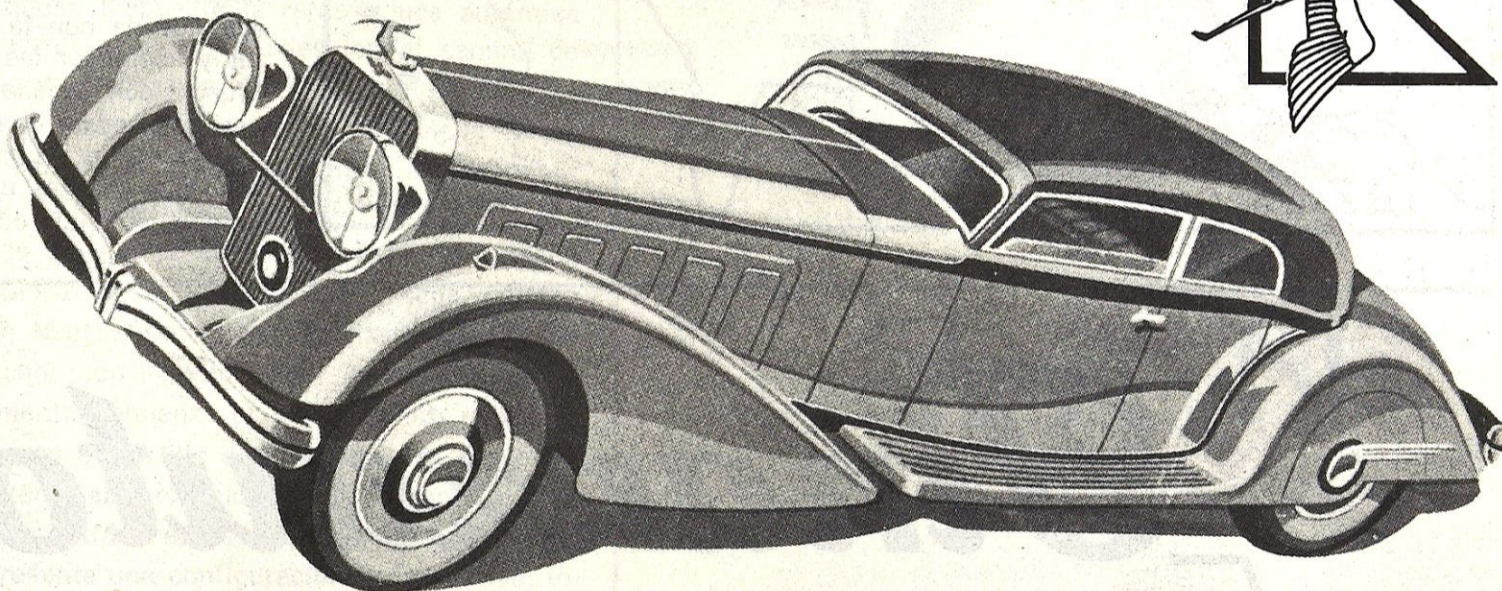
La guerra de 1914-1918 permitiría a Birkigt concebir y lanzar distintos motores de aviación que afirmarían su reputación a escala internacional.

En 1919 después de haber fabricado más de 50.000 motores de avión, Birkigt estudia un nuevo coche de prestigio. Lanza en 1924, el 32 CV, 6.600 cm. cúbicos, 6 cilindros en línea y velocidad máxima 125/140 kilómetros por hora.

Sobre los carnets de ruta, aparecen nombres de soberanos, de auténticos reyes del



HE AQUI CUATRO MODELOS DE HISPANO-SUIZA, ADMIRACION PERMANENTE DE LOS AMANTES DEL AUTOMOVILISMO



petróleo, del cine, lo que permite a la marca adoptar el «slogan» definitivo «el coche de los reyes». Popularizado por «l'Homme a l'Hispano», la novela de Pierre Frondaie, este gran coche se reconoce por la cigüeña alta y firme.

El objetivo del constructor es simple: pocos modelos, pero siempre un chasis inteligentemente concebido, sobre el que trabajan los grandes carroceros de todos los continentes. Con garantía de tres años, estos conjuntos servían de base a tres carrocerías sucesivas.

Los precios de venta de un chasis de ocasión Hispano eran mucho más elevados que el precio de un Renault completamente nuevo.

En 1931 un chasis 54 CV, 12 cilindros en V de 100x100, producían 180 CV y era vendido nuevo a 250.000 francos. Como ejemplo comparativo, un Citroen C-4 valía enteramente equipado 18.000 francos; el Peugeot 201, 13.000 francos; el Buick 24 CV, 72.000 francos; el Delahaye 16 CV, 60.000 francos.

El reinado del primer coche dura 20 años: de 1919 a 1938.

A falta de poder presentar los diferentes modelos, examinemos la versión 1935 presentado en el Salón del Automóvil de París en octubre de 1934.

Motor 6 cilindros en línea, 4,9 litros; taques comandados por un solo árbol situado en el cárter; encendido de avance automático doble, con un generador que aseguraba la carga de la batería; arranque eléctrico; doble carburador; refrigeración de agua; radiador tipo «nido de abeja».

Embrague a disco único.

La caja de velocidades comprendía tres marcas estando la tercera sincronizada.

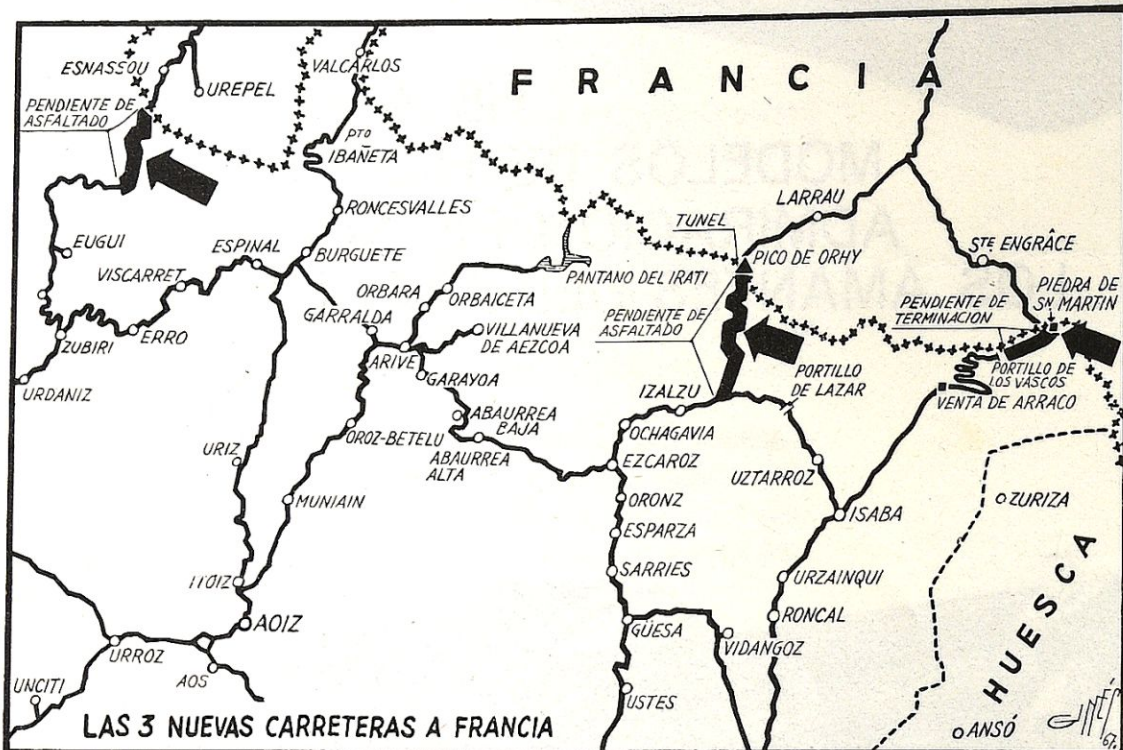
Frenos mecánicos; suspensión por cuatro muelles rectos con amortiguadores especiales.

Peso del chasis en orden de marcha, sin carrocería: 1.200 kilos.

Este era el Hispano-Suiza, el coche de los reyes, el símbolo de los grandes coches de tiempos pretéritos.

NAVARRA ROMPE LOS PIRINEOS

SE CONECTA CON EL EXTERIOR
A TRAVES DE FRANCIA,
SU VECINO NACIONAL



Los Pirineos suponen un tremendo handicap en las comunicaciones de España con Francia y no sólo por su configuración montañesa natural, sino tanto más por las estribaciones prolongadas hacia nosotros, un tanto violentas, de difícil acceso, comprometido a lo largo de los muchos valles escondidos que contrastan con las altas montañas circundantes, lo que hace difícil, escabroso y sinuante cualquier carretera que se proyecta. Navarra, preocupada en salvar este gran escollo, ha abierto, a través de su territorio, muchos caminos que enlazan a lo largo de su frontera, bien uniendo desde Irún para unirse en Vera de Bidasoa a la entrada de Ibañeta que a su vez se cruza con la de Echalar, la que también afluye en la general a Pamplona con la entrada por Dancharinea y la de Errazu, o bien la que a su paso por Esnassou se da cita en Zubiri de la que procede de Valcarlos, enlazadas ambas con las que llegan de Ori y Arette, formando una red nutrida con la tendencia a recortar y acomodar las comunicaciones de Francia con España, lo que viene a su vez confirmado con el empeño de salvar distancias en base a rectificaciones y nuevos puentes o túneles que alivian grandemente el recorrido.

Finanzauto Y SERVICIOS, S. A.

Autobuses y camiones **PEGASO**



Furgones y camiones **SAVA AUSTIN**



Carretillas elevadoras **HYSTER**



Retroexcavadoras



Barredoras autopropulsadas **WAYNE**

Tractores **SAVA - NUFFIELD**

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
Plaza Gral. Mola, 1 - PAMPLONA - Libertad, 2 - VITORIA

EL TUNEL, EN EL PASO DE LOS VASCOS, PERFORADO

Ya hemos señalado los muchos inconvenientes de la penetración desde Francia a España. Al hacerlo sobre terreno foral todo viajero tiene necesidad de pasar, después de los puertos pirenaicos: Larra, Eráiz, Ory, Lázar, Ibañeta, Velate y Otxondo, una serie continua de valles con los consiguientes puertos posteriores, unos detrás de otros. Pero hoy vamos a dedicar especial interés a una nueva ruta:

LA APERTURA A ULTRAPUERTOS

Viniendo desde Ansó en Huesca se reproduce el fenómeno de los valles que discurren a lo largo de toda la cordillera pirenaica. Primero Roncal, luego Salazar, después Aézcoa, Arce a continuación llegando más tarde a Valderro y regata de Eugui y Baztán. Todos ellos han mantenido de siempre una acentuada relación con los pueblos del otro lado de la cordillera, de los de «ultrapuertos», como eran conocidos en el lenguaje común.

El «camino de las lanas», por ejemplo, en Salazar, es fiel demostración de ese comercio internacional registrado durante siglos a través de los pasos pirenaicos desde Urzainqui, Isaba y Roncal.

Pero este año marca un jalón decisivo en las comunicaciones transpirenaicas al terminarse de abrir dos nuevas carreteras mientras queda dispuesta la tercera, una auténtica apertura a «ultrapuertos»: la de Alduides, en el camino de Eugui a Esnass y la de Ochagavía, por Izaulzu y Ori a Francia, además de la de Isaba, por Larra, a unir con la terminada desde Arette en Francia, comunicando con el imponente complejo deportivo de invierno en aquella zona.

Es esta última la que ya prácticamente está comunicada gracias al Túnel abierto en el Paso de los Vascos, camino de la Peña de San Martín, llegándose por asfaltado desde Isaba, bien comunicado con Pamplona, por la Venta de Arraco donde prácticamente comienza el puerto hasta salvar la gran altura de Larra en el portillo de Eráiz. En adelante, además del ya citado túnel abierto, aunque sin recubrir, el suelo puede suponer un retraso en las obras puesto que todo el valle de Larra presenta una configuración de roca viva, totalmente descarnada, que ofrece un espectáculo que bien puede compararse a la superficie lunar, cubierto de grietas y con profusión de hondonadas producto de los muchos ríos que discurren por su subsuelo.

LOS FRANCESES A LA ZAGA

Resulta curioso el contraste y ello en todas estas carreteras que hemos citado. Lo mismo en la de Eugui por los Alduides, que en la Ory a Larrau, o la de Belagua a Arette, los accesos del lado español constituyen un alarde de trazo, pavimento y porcentaje en la subida, mientras que las rutas francesas son hartamente inferiores en todos los conceptos señalados.

No obstante las dificultades que apuntamos para la carretera de Belagua, podemos garantizar que, al menos en su trazado hasta el portillo de Eráiz, quedará ultimado este verano con asfaltado total y ofreciendo una exhibición de carretera de montaña como difícilmente se puede superar y aunque todavía no enlacemos con el tramo francés se ofrece una perspectiva maravillosa cara al turismo primordialmente de invierno, pudiendo, a poco esfuerzo que se haga, competir con la estupenda estación invernal que a muy pocos pasos de nuestra frontera han construido nuestros vecinos.

JOSE LUIS LARRION A.

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

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)

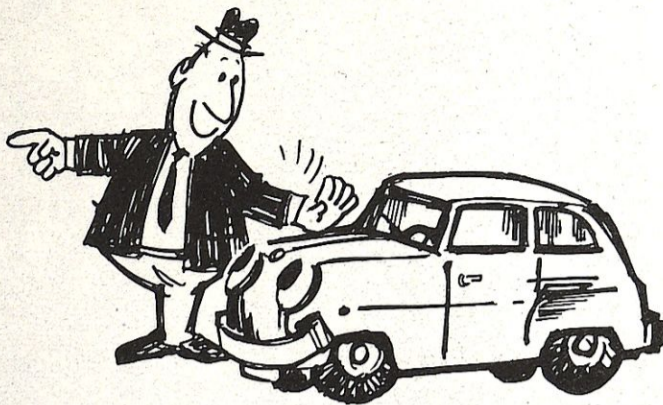
IMPORTANTES

MODIFICACIONES

EN EL IMPUESTO

DE LUJO SOBRE

AUTOMOVILES



En nuestro número anterior publicábamos un avance de la nueva disposición del Ministerio de Hacienda, desgravando algunos impuestos sobre el automóvil. Aquella información resultaba incompleta, porque como tal avance trataba de tener al corriente a nuestros lectores, ya que todavía no había salido el acuerdo en el Boletín Oficial del Estado.

Ahora podemos referirnos a acuerdos concretos, ya que recogemos lo publicado en el Boletín Oficial del Estado del 27 de marzo pasado donde aparece el Decreto del Ministerio de Hacienda y una revisión de las exenciones en el Impuesto de Lujo e introduce unas modificaciones en el texto refundido de dicho impuesto. Se recoge en este espacio la nueva redacción del artículo 17 del texto refundido del Impuesto sobre Lujo, subrayando los párrafos que han sido incorporados o modificados en los acuerdos tomados en Consejo de Ministros.

Art. 17. VEHICULOS DE TRACCION MECANICA.

A) Hecho imponible.

Tributarán por este concepto la adquisición de toda clase de vehículos con motor mecánico para circular por carretera.

B) Exenciones.

Están exentas, cuando concurren los requisitos reglamentarios establecidos,

1.º LOS DEDICADOS —entiéndase vehículos— AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS O AL COLECTIVO DE VIAJEROS, LOS TAXI-METROS Y LOS AUTO-ESCUELAS (1).

2.º Las de los vehículos de dos o tres ruedas provistos de motor cuya colocación se haga directamente en fábricas españolas o por montadores o armadores españoles, cuando su cilindrada sea igual o inferior a cincuenta centímetros cúbicos o cuando, aun siendo superior, su precio en origen o su valor de tasación, si son usados, no exceda de 10.000 pesetas.

3.º LA ADQUISICION DE VEHICULOS USADOS QUEDARA EXENTA DEL IMPUESTO.

a) SIEMPRE QUE SE TRATE DE VEHICULOS CUYA POTENCIA FISCAL NO EXCEDA DE 9 CV.

b) EN LOS VEHICULOS DE POTENCIA FISCAL SUPERIOR A 9 CV. QUEDARAN EXENTAS LAS PRIMERAS SETENTA Y CINCO MIL PESETAS DE LA BASE IMPONIBLE CUANDO HAYAN TRANSCURRIDO MAS DE DOS AÑOS DESDE SU MATRICULACION EN ESPAÑA.

EN AMBOS CASOS SERA CONDICION PRECISA QUE EL VEHICULO HAYA SATISFECHO EL IMPUESTO EN CUALQUIER TRANSMISION ANTERIOR (2).

4.º La adquisición de los vehículos que, conforme al artículo 34 de esta Ley, gozan de exención de la Patente Nacional de Circulación.

5.º LOS VEHICULOS NUEVOS ADQUIRIDOS PARA SU VENTA POR INDUSTRIALES DEDICADOS HABITUALMENTE A TAL ACTIVIDAD, CON ESTABLECIMIENTO ABIERTO AL PUBLICO Y QUE SATISFAGAN EL IMPUESTO INDUSTRIAL, SIEMPRE QUE NO LOS MATRICULEN A SU NOMBRE Y SE LIMITEN A CIRCULAR CON LAS PLACAS DE PRUEBAS QUE PRESCRIBE EL CODIGO DE LA CIRCULACION.

DE IGUAL EXENCION DISFRUTARAN LAS ADQUISICIONES DE VEHICULOS USADOS DESTINADOS A LA REVENTA, AUNQUE SU

POTENCIA SEA SUPERIOR A 9 CV., CUANDO SEA EFECTUADA POR COMERCIANTES DEDICADOS HABITUALMENTE A TAL ACTIVIDAD Y SATISFAGAN EL IMPUESTO INDUSTRIAL (3).

6.º Los vehículos del Cuerpo Diplomático extranjero, mientras circulen con placa especial del Cuerpo Diplomático, y los de los Cónsules de Carrera extranjeros acreditados en España; a condición en todo caso de que los representantes diplomáticos o consulares de España en los respectivos países gocen de reciprocidad.

7.º Las importaciones definitivas en España, con fines de venta, de vehículos propiedad de las representaciones o agentes diplomáticos extranjeros. El reglamento determinará el número de vehículos amparados por esta exención y sus plazos de cadencia.

8.º Los coches importados por extranjeros o por españoles que residan en el extranjero o en las plazas y provincias africanas disfrutarán de exención siempre que se justifique que la matriculación del vehículo se efectuó por lo menos seis meses antes de la entrada o regreso a España de aquellas personas; que la permanencia efectiva en el extranjero o en las mencionadas plazas y provincias ha sido superior a dos años y que se propone residir en España con carácter de habitualidad.

Para los funcionarios públicos españoles destinados en el extranjero el plazo de permanencia se entenderá reducido a un año, sin fijación de plazo en cuanto a la fecha de adquisición.

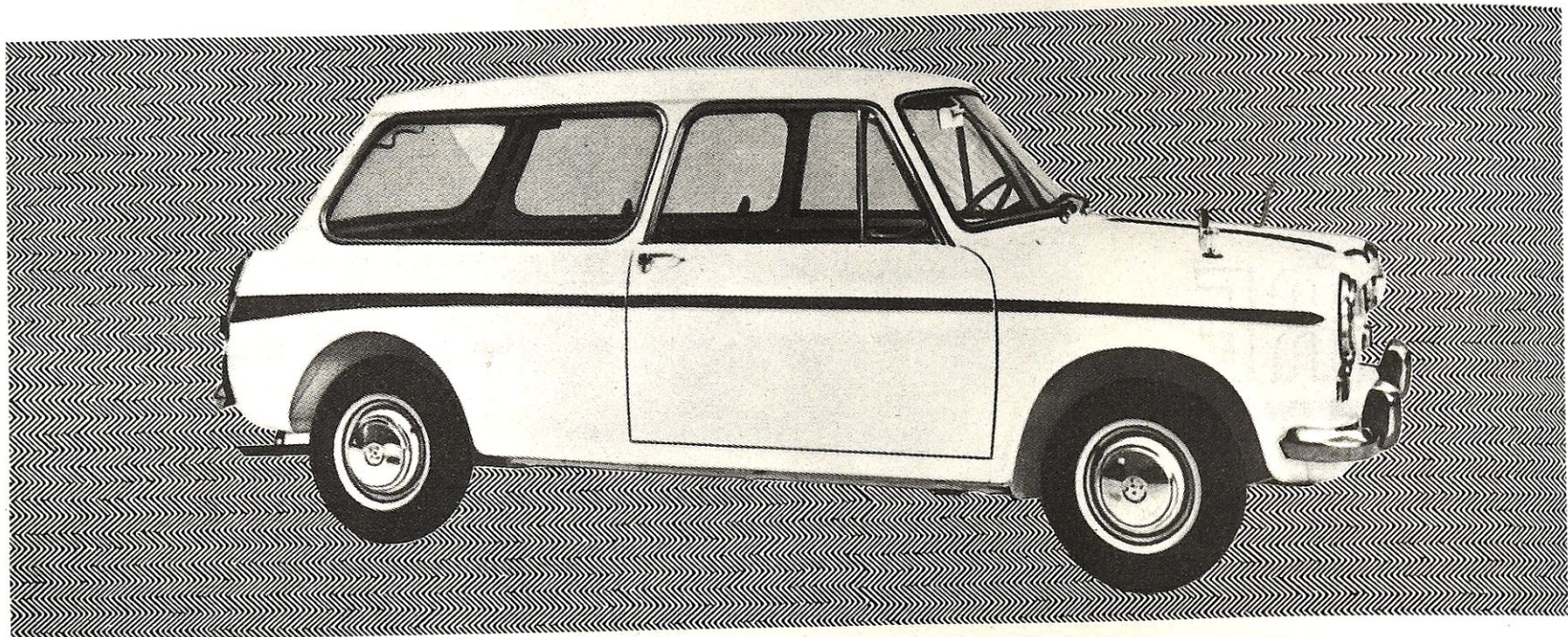
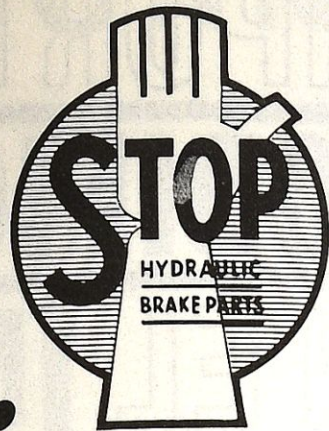
LA EXENCION SE LIMITARA A UN SOLO VEHICULO POR FAMILIA Y NO PODRA CONCEDERSE NUEVAMENTE HASTA TRANSCURRIDOS POR LO MENOS EL PLAZO DE DIEZ AÑOS (4).

9.º LOS VEHICULOS CUYA POTENCIA FISCAL SEA INFERIOR A 9 CV. ADQUIRIDOS POR MUTILADOS O INVALIDOS QUE PADEZCAN CEGUERA TOTAL, AMPUTACION O INUTILIZACION DE MIEMBROS INFERIORES, SIEMPRE QUE HAYAN TRANSCURRIDO AL MENOS CUATRO AÑOS DESDE QUE SE LES CONCEDIO LA ULTIMA EXENCION POR ESTE CONCEPTO (5).

10.º Las adquisiciones de vehículos de fabricación nacional, abonando su importe en divisas, realizadas por súbditos extranjeros o por españoles que tengan su residencia en el extranjero que temporalmente se desplacen a España. Esta exención está condicionada a que, en el plazo máximo de un año, el vehículo sea vendido o exportado al extranjero.

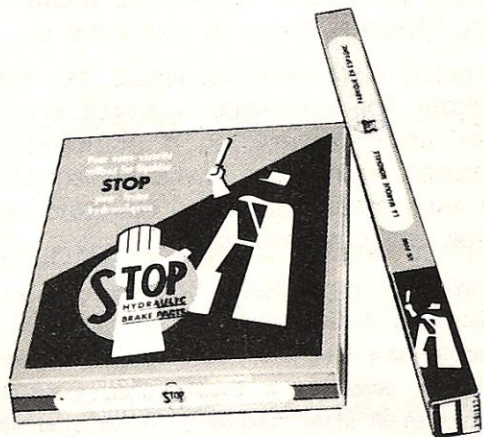
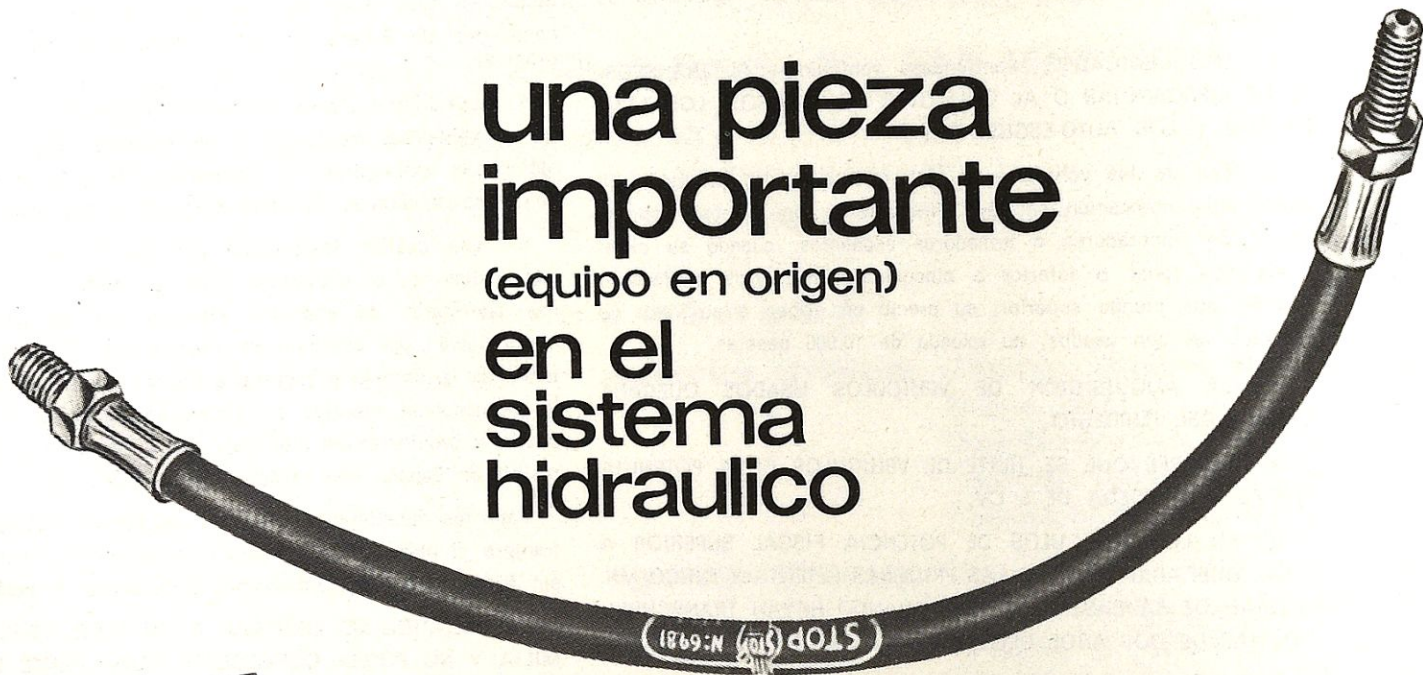
11.º Las transmisiones de vehículos «mortis causa» que tengan lugar entre esposos, padres e hijos.

*para
sus
frenos...*



publivaac

**una pieza
importante**
(equipo en origen)
**en el
sistema
hidraulico**



**tubos
flexibles**

Los servicios STOP le aseguran más confianza en su automovil

AUTHI PAMPLONA

PASADO DE
PRESENTE UNA GRAN
FUTURO INDUSTRIA
AUTOMOVILISTA
ESPAÑOLA

¿Por qué se instaló «Authi» en Pamplona?
¿Cuál ha sido su pasado?
¿Cuál su presente?
¿Cuál su porvenir?

Estas preguntas tuvieron casi una completa respuesta de labios del presidente de Authi y Consejero delegado de Nueva Montaña Quijano, S. A., don Eduardo Ruiz de Huidobro, marqués de Huidobro, cuando en la invitación hecha a la Prensa española, tuvo con los periodistas un coloquio, en ocasión de la presentación del Morris 1100 Traveller.

PASADO

El pasado de Authi ha sido penoso. Había que luchar contra el tiempo; había que cumplir con las exigencias emanadas del Ministerio de Industria. Ello equivalía a contar con una capacidad de fabricación de 75.000 unidades al año. La industria requería por tanto un volumen dado; con unas cadenas capaces para montar 40 coches a la hora... Esta limitación está impuesta por la sección de pintura.

El Marqués de Huidobro, al hacer el balance se sentía satisfecho. «Se ha cumplido con exceso la reglamentación respecto a la capacidad. Es más, se ha aumentado esta capacidad a 125.000 unidades y se tiene el proyecto de elevarla a los 250.000 coches en dos relevos de ocho horas.

PRESENTE

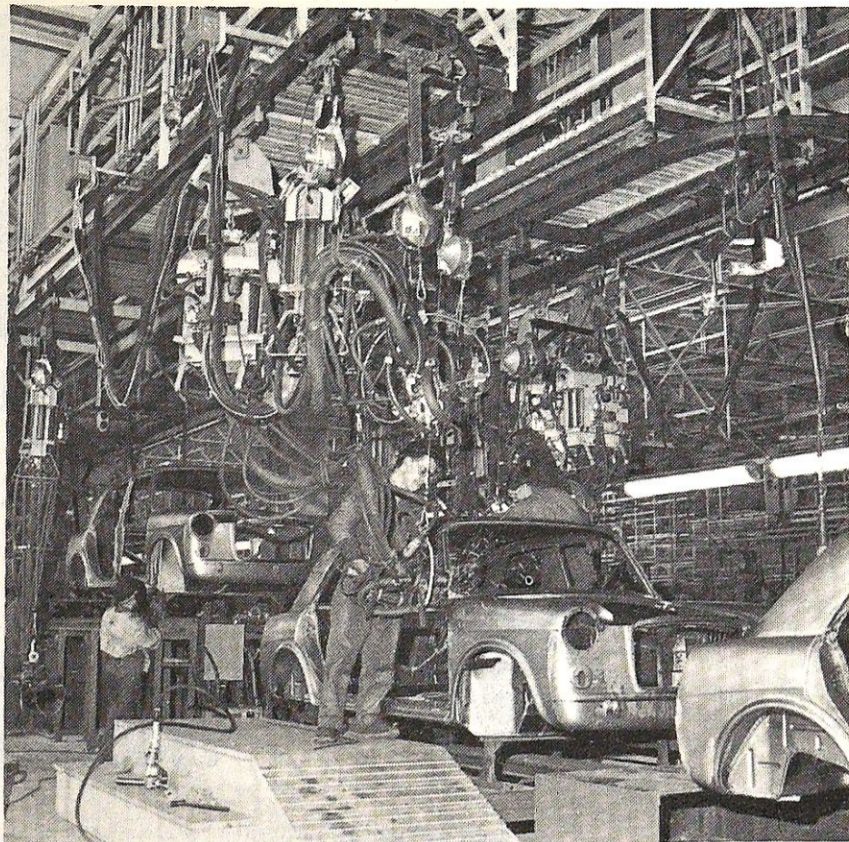
Las condiciones del contrato exigían así mismo que el primer coche tuviera un 70 por 100 de materiales españoles. Actualmente sólo es permitido un 15 por 100 de influencia extranjera.

Pero las principales dificultades provenían de la disparidad de criterios entre la firma inglesa y su filial española. Existían concepciones distintas, como por ejemplo el sistema de pintado. Por otra parte la suspensión hidrolástica con patente B.M.C. había que hacerla en España y conseguir que fuera homologada por técnicos ingleses. Estos al principio nunca pensaron que la industria española pudiera crear un órgano de tanta precisión. Pero andando el tiempo tuvieron que rendirse a la evidencia, aprobando sin reserva alguna la fabricación de esta suspensión única en el mundo del automovilismo que permite que los coches sean muy bajos, con la consiguiente seguridad en la carretera.

Decidir qué piezas o qué materiales en bruto conviene importar, de acuerdo con el permiso autorizado del 15 por 100, era un auténtico problema. Se hicieron estudios, consultas, análisis y se llegó a una decisión: se enviaría la chapa en bruto para ser embutida en Inglaterra. ¿Por qué?

La explicación resulta sencilla.

Una vez montada la fábrica, el utillaje que es preciso renovar y resulta más costoso es junto con las prensas, las matrices que modela el coche. Según nos dijo el marqués de Huidobro, cuestan millones. Es preciso conseguir por tanto un rendimiento a estas matrices: fabricar una serie de vehículos que amortice el gasto inicial.



Una vista de la cadena de montaje.

Si el elevado costo de los moldes exige una serie numerosa y si la demanda del mercado resulta lenta, entonces se llega a la conclusión que el modelo en cuestión tiene que ser fabricado durante mucho tiempo. Ello ocasiona un anquilosamiento que impide la lógica competencia con los nuevos modelos.

Por el contrario si la chapa se embute en el país de origen de la marca en cuestión (en este caso Inglaterra), donde por contar con un mercado más activo les permite el cambio de modelos, entonces Authi, aquí en España, podrá lanzar sus nuevos modelos al mismo tiempo que lo hace Inglaterra.

LA PRODUCCION

A los once meses de proyectarse y comenzar a construirse la fábrica en Pamplona, salió el primer coche. En 1966 se fabricaron 100 coches. Pero ya el año pasado se fabricaron, vendiéndose toda la producción, 14.700 coches. Actualmente se fabrica a un ritmo de 80 coches diarios, y todos están vendidos.

En realidad, Authi de Pamplona es una fábrica de montaje. Los motores se hacen en Los Corrales (Santander), y ya hemos dicho que la chapa bien embutida de Inglaterra.

FUTURO DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTA ESPAÑOLA

De esta forma pasamos al futuro automovilista español. Y a juicio del marqués de Huidobro, nuestro porvenir una vez integrados en el Mercado Común, está en las cadenas de montaje. España se convertirá en zona de montajes de las marcas matrices.

Por lo que se refiere al futuro propiamente dicho de Authi, el marqués de Huidobro confía en que este año se llegará a los 25.000 coches vendidos.

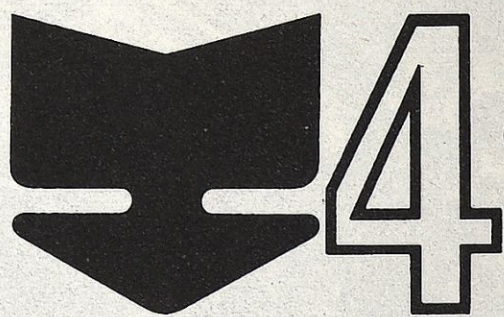
Para el año próximo presentarán dos grandes novedades: el «Mini-C», que no es el «Cooper», puesto que este nuevo modelo tendrá un motor de 1.275 c.c., mientras que el Cooper sólo tiene 960 c.c. Tendrá frenos de disco con servofreno y podrá alcanzar entre los 160/175 kilómetros por hora. Será, a juicio del marqués de Huidobro, el coche deportivo por excelencia.

Más tarde se fabricará el «Mini-mil», con motor de 960 c.c....

Queda una última pregunta por contestar: ¿Por qué se instaló Authi en Pamplona?

No fue una improvisación. Prolongados estudios de los mercados, de las zonas de influencia, del lugar donde se podían adquirir los materiales, aconsejó, como punto estratégico o centro geo-industrial a Pamplona.

Así, Pamplona ha resultado el punto ideal donde esta potente industria automovilista ha creado nuevos puestos de trabajo dando ocasión a la formación de especialistas. En suma, un emporio de riqueza...



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



así hemos crecido gracias a nuestros clientes y amigos.

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



he aquí sus dividendos,

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

Ciudad Laboral Don Bosco
Estudios Universitarios y Técnicos de Guipúzcoa
Centro de Investigaciones Técnicas
Colonias Infantiles de Ribavellosa y Goyeneche
Centro Cultural Femenino de Nazaret
Instituto Radio Quirúrgico de Guipúzcoa
Dispensario Móvil Antituberculoso
Fomento de la Agricultura y Ganadería
Homenajes a la Vejez
Servicio de Becas
Bibliotecas Populares
Cine Educativo
Asociación Belenista de Guipúzcoa
Prendas para recién nacidos
Casa Cuna y de Maternidad de Fraisoro

La Gota de Leche (en colaboración con la Caja de Ahorros Municipal)
Donativos a Obras Culturales, Escolares, Formación Profesional, Protección a la Infancia, y a la Mujer, Sanitarias, Ayuda a la Investigación y Diversos, que llegan a todas las localidades guipuzcoanas.



nuestros préstamos y créditos,

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



y un nuevo servicio gratuito.

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



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

DISCO ROJO AL ALCOHOL

En Alemania continúa la polémica sobre la eficacia de la nueva Ley del Automóvil en la que se concretan las medidas a adoptar frente a los automovilistas que conducen embriagados. Según las estadísticas, unas diez víctimas de accidentes de tráfico presentaban síntomas de alcoholismo.

El automovilista que sea sorprendido por la policía con el contenido de 1,3 por 1.000 de alcohol en la sangre puede contar con que será castigado con pena de prisión y retirada del permiso de conducción.

En los seis primeros meses de 1967 la policía retiró el permiso a 57.692 automovilistas y casi en el 80% de los casos fue por causa de embriaguez.

EXPERIENCIA

Lograr que los automovilistas reduzcan su marcha en los lugares donde hay carreteras en construcción, ha sido siempre un problema para los ingenieros. En lugar del obrero tradicional, con traje de faena, sombrero polvoriento y bandera mugrosa, algunas empresas constructoras emplean en los caminos muchachas guapas, ataviadas ligeramente con sombreros de paja, sueters y pantaloncitos cortos.

Ahora los automovilistas (los varones al menos) reducen la velocidad hasta el mínimo.

LAS VIBRACIONES FACTOR SICOLOGICO

Los ingenieros norteamericanos acaban de descubrir que las vibraciones de los automóviles cuando se conduce por una carretera mal pavimentada, influyen de manera sensible en el estado psicológico del conductor. Dicen que éste es uno de los factores más importantes en la seguridad del tráfico porque las vibraciones provocan la irascibilidad del conductor.

Las observaciones se deben a Mr. Bruce D. Van Deusen, Director del Laboratorio de Investigaciones sobre Movilidad de la Chrysler.

MATRICULAS REFLECTANTES

Una orden publicada por el Ministerio de Transportes de la Gran Bretaña establece que las matrículas reflectantes de lanternas deben estar construidas a base de letras y números negros sobre un fondo blanco, sin que las letras o números sean reflectantes y en la parte posterior mediante un fondo amarillo y con las letras y números negros también no reflectantes.

IGUAL QUE EN LA CARRETERA

El Vasaloppot es un agotador marathon de esquí, a lo largo de 86 kilómetros, que se celebra todos los años en Suecia. Es un desafío nacional. Todo sueco que se precie en algo debe participar en él.

Nils Carlsson, ganador en los últimos nueve años, ha dicho:

—Antes era un torneo para caballeros. ¿Puedo adelantarme, señor?, preguntaba un esquiador. Naturalmente, contestaba éste. Hoy día, cada cual va a lo suyo.

CINTURONES DE SEGURIDAD

¿Son útiles los cinturones de seguridad? Sin duda alguna. Se ha comprobado que logran salvar a muchas víctimas, reduciendo la gravedad de los heridos. Muchos conductores profesionales dicen en cuanto al uso de los cinturones que los pilotos de automóviles de carreras no los utilizan voluntariamente. Pero hay que tener en cuenta que en caso de accidente de un coche de carreras éste queda generalmente muy destrozado y la utilización del cinturón de seguridad complicaría el rápido socorro.

Los cinturones de seguridad más apropiados son los llamados de bandolera.

REDADA

En Greenville (Mississippi) se colocó un aparato de radar en una zona de velocidad limitada y no tardaron en ser denunciados tres automovilistas. El primero fue el alcalde Pat Dunc. Este pagó la multa de diecisiete dólares y comentó: «La única manera de evitar las multas es observar las normas de tráfico». La segunda persona que cayó en la redada fue un agente del Cuerpo femenino de policía. La tercera un locutor de la radio local, que inmediatamente fue a la emisora y desde allí anunció al público cuál era la zona vigilada por radar.

TALLERES

AMARA



SERVICIO

SERVICIOS:

- 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

EL SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL DE BARCELONA PRESIDIDO POR EL JEFE DEL ESTADO

S. E. el Jefe del Estado recibió en audiencia en el Palacio de El Pardo, al Comité Organizador del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona - 68, presidido por don Enrique Lacalle Barnadas, y acompañado por el Comisario General de Ferias y Promoción Comercial, don Miguel Angel Santamaría Conradi.

En el curso del acto el señor Santamaría puso de relieve las singulares características por las cuales Barcelona ha sido designada sede única en España donde pueden exhibirse automóviles de fabricación nacional y extranjera conforme a las normas establecidas en este tipo de certámenes. Designación, significó, que viene a satisfacer los superiores intereses de la industria y el comercio del automóvil en nuestro País, tanto en los efectos que cabe esperar produzca en el mercado interior como en su incidencia y proyección en el internacional.

El Sr. Lacalle, previas unas palabras en las que renovó la inquebrantable adhesión del Comité que preside, a la perso-

na y al mando del Caudillo, considerando que en sus vicisitudes marcha nuestra Patria hacia su mejor destino, destacó que por encima de circunstancias coyunturales, a través del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona - 68, España expondrá una coordinada de realidades, como son el trabajo y la prosperidad en el cauce de una vida que se desarrolla en paz, estimando que esta manifestación monográfica cumplirá funciones beneficiosas para la Hacienda española.

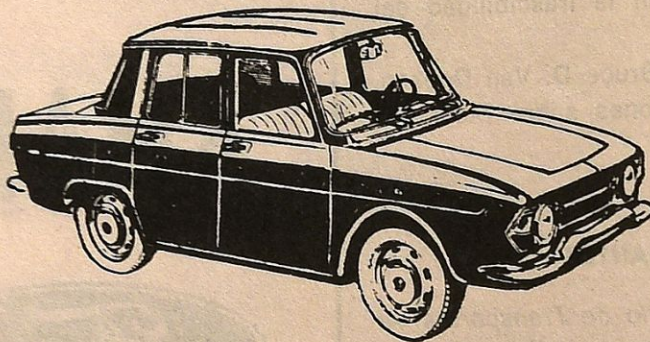
También el Sr. Lacalle expresó respetuosamente a S. E. el Jefe del Estado el deseo de que presida el acto inaugural del Certamen con cuyo motivo podrá Barcelona ratificarle una vez más el testimonio de su leal afecto y fidelidad.

Finalmente, el Caudillo glosó la labor efectuada por el Comité Organizador del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, calificándola de inapreciable servicio en pro del bien común de España.

CONSEJO AL OIDO

En Nueva York también utilizan con frecuencia las emisoras de radio para dar consejos a los automovilistas y, especialmente, orientarles en las horas punta cuales son las calles en que existen embotellamientos, facilitándoles el nombre de aquellas otras por las que es más fácil circular.

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**

EL TRANSPORTE POR CARRETERA, OTRA VEZ PROBLEMA

Ha vuelto la alarma a ese sector tan importante como dificultoso que es el del transporte por carretera. Cuando se limitó la carga y se inició el control de la misma por los agentes de tráfico, estuvo a punto de producirse un colapso de actividad y economía entre los transportistas. Los estudios pertinentes demostraron que los límites legales eran muy estrechos; se impuso la razón y fueron ampliados.

Con esta ampliación las aguas volvieron momentáneamente a sus cauces. Pero ahora, en estos momentos, hay un nuevo desface realmente incomprensible.

El desface y la paradoja estriban en que así como hubo vigilancia estricta con los límites estrechos, no los hay actualmente con los generosos de la segunda etapa y el resultado es que se ha vuelto a la anarquía y los abusos de los primeros tiempos. Incluso existe ya un peligro mecánico reflejado en el hecho de que algunos fabricantes han retirado la garantía de vehículos por abuso de carga.

Como consecuencia humana de esta situación se está produciendo un nuevo cúmulo de dificultades entre los transportistas. La acumulación de cargas en unos pocos camiones hace que otros estén parados y ante esa situación se ofrezcan a precios bajos, formando un ambiente fácil de explotar por personas ajenas al transporte en sí mismo. Por todo ello, causas técnicas,

económicas y humanas reclaman el debido cuidado en este problema.

La atención de las fuerzas de Tráfico se tendrá que centrar en este asunto a todas luces crítico.

VOLKSWAGEN AUMENTA SU INFLUENCIA EN IMOSA

En virtud de un acuerdo reciente, la Volkswagen alemana ha aumentado su participación en el capital social de Industria del Motor, S. A. (IMOSA), fabricante de los vehículos DKW en Vitoria.

Desde el principio, IMOSA contaba con un 25 por 100 del capital escrutado de procedencia extranjera, que fue aportado por Auto-Unión cuando se constituyó la sociedad.

Posteriormente, cuando Volkswagen alemana asumió los intereses de Auto-Unión, pasó a controlar el 25 por 100 del capital social de IMOSA. Ahora, esta participación ha sido ampliada hasta el 50 por 100.

HOMOLOGACION DE DIVERSAS PIEZAS DE VEHICULOS A MOTOR

El «Boletín Oficial del Estado» del pasado día 27 de marzo publica los textos revisados y corregidos del Reglamento número 1, 2, 3 y 4 para la homologación y reconocimiento de equi-

pos y piezas de vehículos a motor, según el Convenio de Ginebra de 20 de marzo de 1956.

El Reglamento número 1 da las prescripciones uniformes relativas a la homologación de proyectores para vehículos automóviles que emitan un haz de cruce asimétrico y un haz de carretera o uno u otro de estos cruces.

El Reglamento número 2 trata de las prescripciones uniformes relativas a la homologación de lámparas eléctricas de incandescencia para proyectores que emitan un haz de cruce asimétrico y un haz de carretera o uno u otro de estos haces.

El Reglamento número 3 trata de las prescripciones uniformes relativas a la homologación de los dispositivos catódicos para vehículos automóviles.

El Reglamento número 4 da a conocer las prescripciones uniformes relativas a la homologación de los dispositivos de alumbrado de la placa posterior de la matrícula de los vehículos de motor (a excepción de los ciclomotores) y de sus remolques.

EN FRANCIA, LOS AUTOS RAPIDOS SUFRIRAN AUMENTO DE SU PRIMA DE SEGURO

El aumento del seguro automovilista ha sido, hasta ahora, soslayado en nuestro país, pero no así en Francia, donde se acordó un aumento de prima para los automóviles rápidos.

Al parecer, las compañías aseguradoras, que disponen de estadísticas bastante dignas de fe por lo que a los accidentes se refiere, acordaron aumentar de 10 por 100 la cuota de los automóviles del grupo II, que comprende los vehículos rápidos, la mayoría de ellos capaces de superar los 150 kilómetros por hora.

El aumento ha suscitado, en Francia, muchas discusiones, removiéndose el argumento, muchas veces actualizado, de que la velocidad no significa mayor peligrosidad. Pero es muy probable que los antecedentes de las compañías aseguradoras indiquen que los accidentes son más corrientes y alcanzan mayor importancia entre los autos rápidos que entre los vehículos utilitarios menos veloces. Las marcas y modelos de producción francesa, incluidos en el grupo comprendido en el aumento, son los siguientes: Citroen ID 21, DS 19 y DS 21; Peugeot 404 a inyección; Renault R-8 Gordini; Simca 1.200 S; Alpine, y Matra.

A este lote de vehículos franceses se suman un numeroso contingente de autos de importación; los Alfa-Romeo, varias versiones de Lancia y Fiat, los B.M.C.-Cooper, los modelos rápidos de Mercedes, algunos Ford alemanes e ingleses, los Lotus, los Porsche, los Jaguar, los Volvo y todos los coches americanos.

EL COMPUTADOR MAS AVANZADO DEL MUNDO, ACELERARA EL TRAFICO DE LONDRES

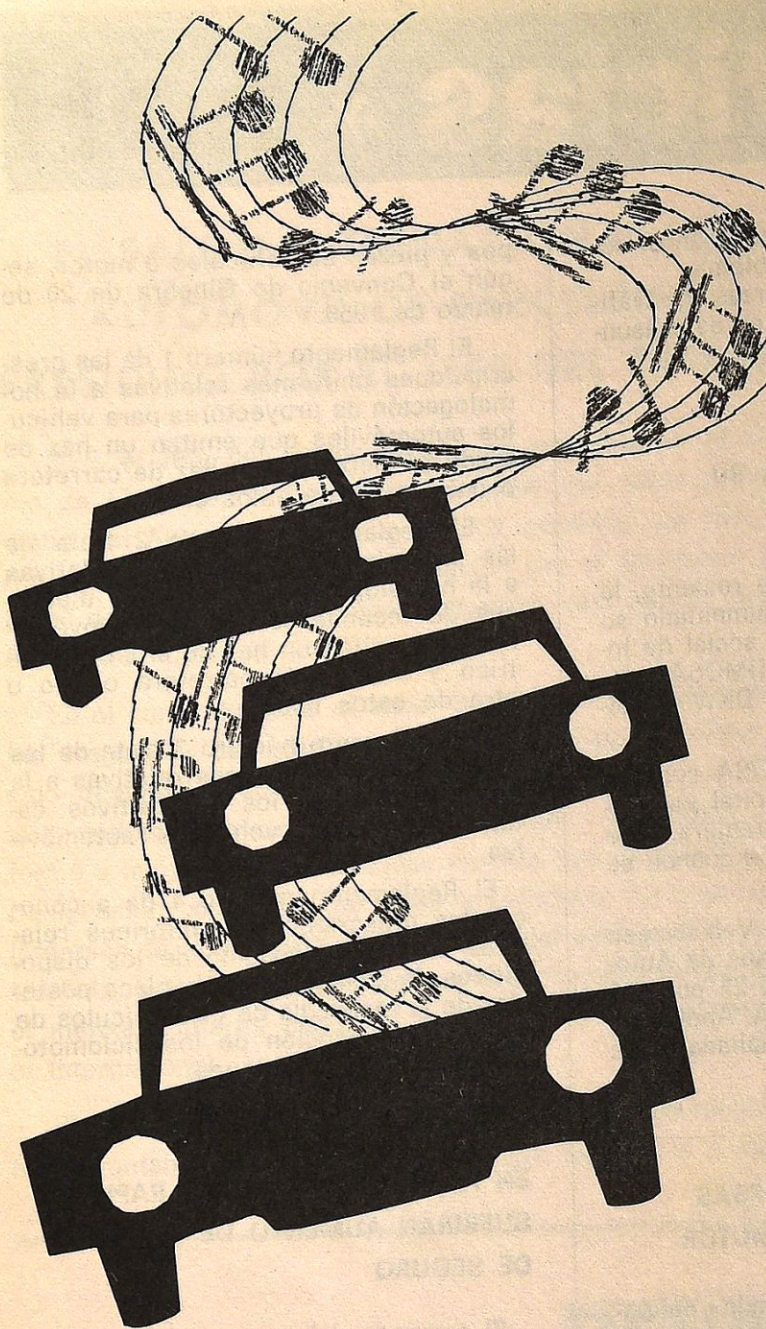
El sistema de tráfico controlado por un computador más avanzado del mundo ha comenzado a funcionar en Londres.

Mediante este sistema, que funcionará experimentalmente durante dos años, se controla el tráfico en una zona de gran densidad, de 16,8 kilómetros de superficie, que abarca los distritos municipales de Wetsminster, Kensington, Chelsea y Hammersmith, en el sector occidental de Londres. Con él se cubren unos 241 kilómetros de calles.

Más de 100 semáforos situados en esta zona han sido conectados a un computador que se encuentra cerca de una sala de control central, en New Scotland Yard, Oficina central de la Policía Metropolitana de Londres. Hay 70 semáforos en los cruces de calles, y 31 en los pasos de peatones. Además, se han puesto en conexión con el computador más de 500 detectores que servirán de contadores del tráfico.

Mientras las cámaras de Televisión en circuito cerrado colocados en puntos estratégicos permitirán al personal de la sala de control mantener una limitada vigilancia sobre el volumen del tráfico que atraviesa dicho sector, el computador valorará los registros realizados por los contadores de tráfico y buscará señales de obstrucción que pudieran dar lugar a un embotellamiento. La información procedente de las calles para el computador y las órdenes dirigidas a los semáforos son transmitidas a través de la red telefónica de la Dirección General de Correos y Comunicaciones.

De esta forma, puede ajustarse el ritmo de señalización con el fin de evitar la formación de colas. En otro caso, el personal de la sala de control puede hacer funcionar el sistema a mano, desde un mapa que mostrará el estado de todos los semáforos de la zona y donde existen atascamientos del tráfico.



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

ANALICEMOS LOS ACCIDENTES

Con los actuales medios de información, no escapa de inmediato, en las noticias del día, los accidentes de tráfico ocurridos escasas horas antes y a no pocos kilómetros de distancia. Todos lamentables, comprensibles y aun explicables, si se quieren, pero, de no estar afectados directamente en ellos, quizá sean pocos los que se paren a pensar y analizar, ni siquiera someramente las consecuencias que en general cada uno de estos accidentes acarrea.

La descripción del accidente suele ser breve, aunque muchas veces se complementa con la fotografía y una breve nota aclaratoria relativa al kilómetro, vehículos, heridos, etc., en fin, lo suficiente para una noticia, pero sin más. Por parte del lector, enterado. Hacemos nuestro particular comentario y recriminación consiguiente y paso.

Qué fácil sería si un accidente no fuese más que esto, una noticia pasajera, una recriminación para el culpable o un mero comentario entre lectores o contertulios.

De principio, debemos pensar que ante todo hay una vida humana malparada; muerta, mutilada quizá, con secuelas de por vida, etc.; asimismo un vehículo en idénticas condiciones, aunque de más fácil solución y reposición, pero en todo caso, casi en su 90%, un culpable, un responsable, consciente o inconsciente también, que en su día llega a dilucidarse y puede ocurrir que además de ser el primer perjudicado, después caiga sobre el mismo el implacable peso de la espada justiciera, la que sin tener en cuenta lo ya aportado inicialmente hace que se cumpla con rigor el castigo correspondiente.

Reparación de los daños, indemnización, retirada permiso de conducción, es norma general, muchos de ellos solucionados pasajeramente con el seguro concertado, pero hemos de seguir analizando, porque aun siendo esto bastante, todavía quedan otras consecuencias, quizá las más importantes, al menos moralmente, pues si bien el hecho el de tener suscrita una póliza de seguro le salva materialmente de una ruina económica, ello no le priva del deber de pensar que la muerte, lesiones, amputaciones orgánicas, etc., del organismo humano no tienen reposición posible. A este propósito, convendría recordar aquí a los lectores dos casos, de los muchos que pueda haber, conocidos directamente: una bella, hermosa, lozana y juvenil «caserita», 18 años, simpática por demás, un día, fatal por cierto, fue atropellada en la carretera por un camión: fractura de tibia y peroné de pierna derecha, con grandes desgarros en tejido muscular, shock, etc.; inmediata intervención, en dudas sobre su amputación, por fin, después de delicadas y cuidadas intervenciones se logra salvar las dudas, siguen 16 meses de clínica, injertos, yesos, operaciones reparadoras, más yesos, etc..., así hasta su alta, con la secuela de una deformación muy manifiesta que a duras penas, con bastón y bota ortopédica, le permiten una marcha gravosa pero mejor que doble muleta o pierna «postiza». Su vida, que por las cualidades antes citadas, prometían sonreírle, se ven truncadas en plena iniciación y esto, señores, seamos conscientes, no tiene reposición. La indemnización, la pensión, el merecido castigo o lo que el autor del hecho la brinde, será un paliativo, pero también un impedimento amargo presente.

El otro, también presenta una historia de año y pico de clínica, sus lesiones numerosas, fue materialmente destruido, pero su secuela penosa por demás ya que sale de clínica prácticamente atrofiado y con sus facultades mentales totalmente perdidas.

Pensemos en esto, conductores, peatones, Agentes, Autoridades todos, es el análisis que debemos de hacer en cada noticia de accidente, sin que ello quiera decir que todos lleguen a tal extremo, pero llévenos a pensar que la pena y el sufrimiento que arrastran con seguro y sin seguro el dinero no será nunca el que cubra a satisfacción todas estas circunstancias del accidente.

Por no alargar más, pensemos también en el desembolso económico que cada accidente supone. Hoy son muchos y cada día más, los profesionales que usan del vehículo para ejercer sus funciones, el que éste se inmovilice o que su conductor sea privado temporal o definitivamente del permiso de conducción ya es un grave trastorno con verdadera repercusión familiar si éste era su medio de vida.

Las normas contenidas en el Código de la Circulación y la prudencia deben ser su guía y nuestro proceder.

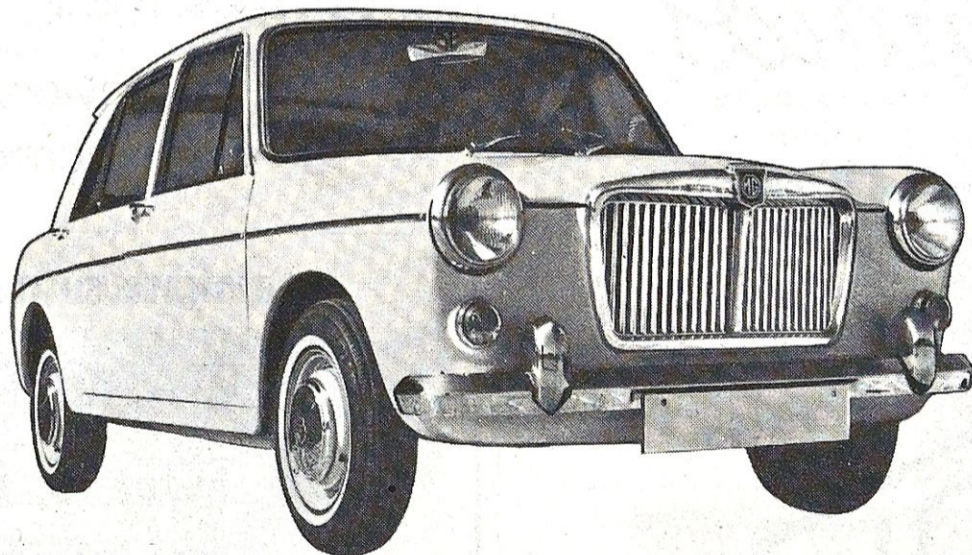
ANUARIO DEL DEPORTE AUTOMOVILISTA 1968

U La F. I. A. ha editado el Anuario del Deporte del Automóvil 1968, cuyo contenido, en sinopsis,
N es el siguiente:

A Relación de miembros de la Comisión Deportiva Internacional.—Automóviles Clubs Nacionales
E afiliados a la F. I. A.—Cómo dirige la F. I. A. el deporte del Automóvil.—Precisiones e interpretacio-
D nes sobre algunos artículos del Anexo «J».—Tribunal Internacional de Apelación.—Lista de los ve-
I hículos homologados para el año 1968.—Vehículos homologados y de carrera (fotografías).—Conduc-
C tores clasificados por la F. I. A. con breve biografía y fotos.—Conductores no clasificados (fotogra-
I fías).—Reglamentos de los Campeonatos Internacionales de la F. I. A. del año 1967.—Relación de fa-
O bricantes, del mundo entero, de vehículos de carrera y de competición.—Relación de preparadores
N para la puesta a punto de motores, del mundo entero.—Relación de almacenistas de accesorios para
carreras y rallyes, del mundo entero.—Relación de escuelas de pilotaje del mundo entero.—Relación
de la prensa del deporte del Automóvil.—Mapas y especificaciones de 61 circuitos y recorridos de
montaña.—Relación de Clubs organizadores de las pruebas de la F. I. A.—Calendario Deportivo Inter-
nacional 1968 con las direcciones de los Clubs organizadores.—Colores de los cascos de los pilotos
de Fórmula 1.—Banderas de señalización.—Colores nacionales para las carreras de automóviles.—Co-
lores de los equipos para las carreras de Fórmula 1.—Otras fórmulas nacionales.—Relación de miem-
bros de la Comisión Internacional de Kart.—Relación de los Clubs de Karting.—Calendarios de Kar-
ting 1968.—Reglamentación Internacional de Karting en 1968.—Motores de Kart homologados por
la F. I. A.—Records Internacionales 1967.

N El precio de este Anuario es de CIENTO TREINTA Y CINCO pesetas (135,—), gastos de envío
no incluidos.

DE LA FEDERACION ESPAÑOLA



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

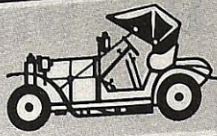
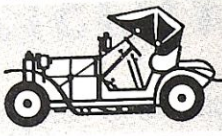
COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



LA LUCHA CONTRA EL RESFRIADO

Unos laboratorios alemanes aseguran que la mascarilla anticonstipado que han puesto a la venta permite un restablecimiento rápido. Se trata de una mascarilla de plástico —recargable—



que regula la respiración y la temperatura del aire, a la vez que proporciona inhalaciones balsámicas. Para el automovilista, basta recorrer 300 kilómetros en coche para quedar totalmente curado.

DISPOSITIVO DE PROTECCION CONTRA EL ROBO

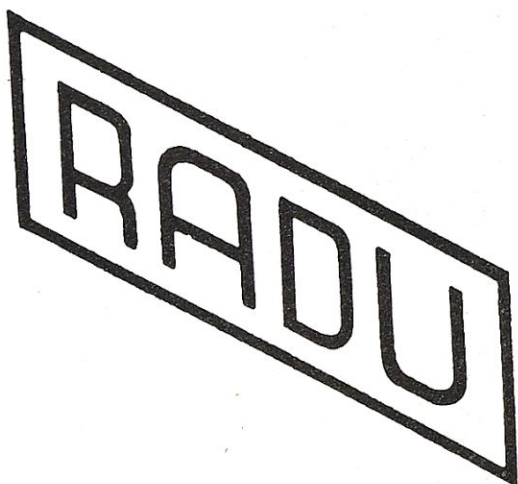
Una empresa inglesa ha lanzado al mercado un dispositivo para la protección de automóviles. Es fácil de instalar y muy sencillo técnicamente con la particularidad de no advertir el ladrón que el coche no se pondrá en marcha. Las luces del encendido y del aceite funcionan normalmente y se oye el arranque cuando el ladrón hace uso del contacto, pero el motor no se pone en marcha. El propietario puede inmovilizar el vehículo en 3 segundos; tardando el mismo tiempo en dejarlo listo para la marcha. Se dispone de dos versiones de este dispositivo, con cables de 1,82 y 2,74 metros de longitud para su conexión, con el encendido de cualquier coche, o vehículo comercial. Una vez instalado es completamente invisible.

EFICACIA DE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD

En una exposición denominada «Europrotección», que ha tenido lugar en

el marco de la Feria de París, informaba el Dr. Claude Tarrière de sus investigaciones acerca de la eficacia de los cinturones de seguridad para los automovilistas. Las informaciones estadísticas, según dijo, han permitido comprobar que más de la mitad de los accidentes graves se producen a velocidades inferiores a los 50 kilómetros por hora, es decir, en un campo en el que el automovilista está suficientemente protegido con el cinturón de seguridad. Los ensayos prácticos realizados con coches auténticos y con maniqués han demostrado que los cinturones de seguridad con tres puntos de sujeción protegen en todos los casos contra lesiones causadas al ser lanzado hacia adelante el ocupante del coche, lo que supone el 60 por 100 de todos los accidentes..., siempre que el cinturón de seguridad esté firmemente sujeto. Es decisivo para ello la calidad y la disposición del cinturón: un cinturón sencillo a manera de faja, no basta con frecuencia para frenar el impulso que envía al automovilista hacia adelante; debe ser completado con un cinturón en bandolera.

*Recambios
Accesorios*



DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3
Teléfonos 25423 - 28723
SAN SEBASTIAN

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL
"CITROEN"

Le ofrece su nuevo servicio de
**PINTADO DE COCHES
DE TODAS LAS MARCAS
EN EL DIA, POR
SECADO AL HORNO**

Completamente garantizado
Solicite reserva de fecha

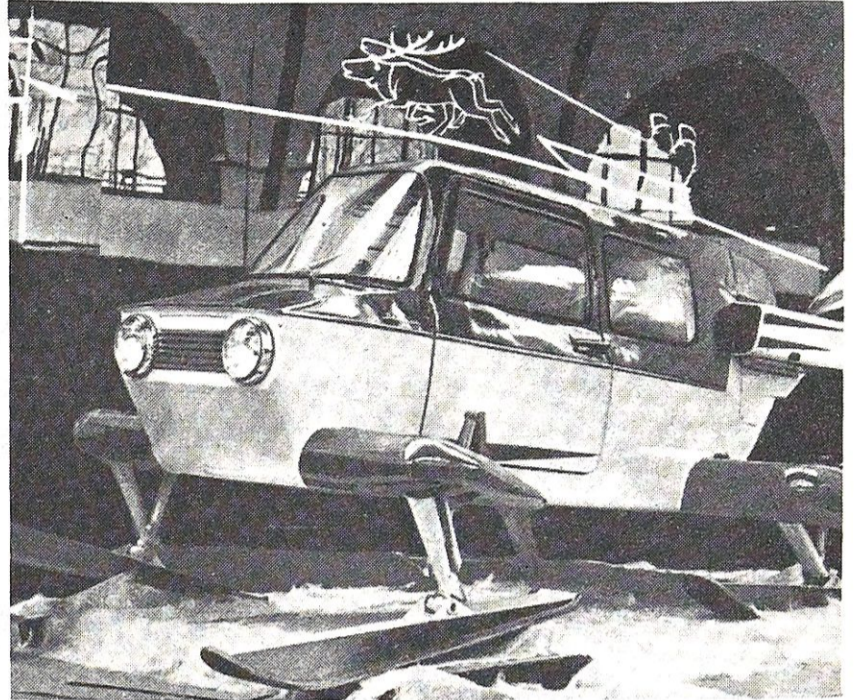
Teléfono 21534 - Barrio Ibaeta (Infierno)
SAN SEBASTIAN

VEHICULOS NOVEDADES VEHICULOS NOVEDADES VEHICULOS NOVEDADES

NEUMATICOS DE FIBRAS DE CRISTAL EN UN FUTURO PROXIMO

Durante dos decenios y medio, los técnicos y científicos han luchado con el problema de fortalecer los neumáticos de coches mediante tejido de fibra de cristal para darles mayor duración y, además, otras cualidades útiles. Todos los intentos fracasaron porque las hebras de fibra de cristal no protegidas se desgastaban unas contra otras debido a que se retorcián y deformaban. Finalmente se ha logrado, sin embargo, encontrar una solución que es relativamente sencilla y convincente: los técnicos norteamericanos han desarrollado un tejido de cordón de fibra de cristal cuyos hilos están cubiertos de productos químicos con lo que se evita que se desgasten al rozar entre sí y sufran daños. En esto se basan las ventajas de las cubiertas de autos y camiones con estructura de fibra de cristal.

Entre tanto, estos neumáticos han sido lanzados al mercado en los Estados Unidos por distintas compañías. Una de las empresas exportadoras más importante de los Estados Unidos ofrecía ya en su último catálogo cubiertas para la nieve con un cinturón de fibra de cristal y las recomendaba indicando que su tejido tenía una duración un 50 por ciento mayor que las cubiertas para la nieve normales. Las esperanzas de los fabricantes de cubiertas norteamericanos en esta novedad se desprenden del hecho de que una importante empresa calcula, para el año actual, una producción de más de 300.000 cubiertas de fibra de cristal. Los ensayos realizados, después de que estas cubiertas recorrieran un total de cerca de 600.000 kilómetros en las condiciones más duras, han permitido comprobar que los tejidos de fibra de cristal —en comparación con las cubiertas normales— resisten un 50 por 100 más. Las cubiertas armadas con tejido de fibra de cristal son de dos a seis grados más frescas que las cubiertas tradicionales y disminuyen el consumo de combustible casi en un 10 por 100; es decir, que el rendimiento en kilómetros con ellas se hace un 10 por 100 mayor. A una marcha media de 100 kilómetros por hora, el espacio recorrido al frenar un coche también se reduce en una longitud equivalente a la media del propio automóvil, en comparación con lo que se recorre cuando se frena con cubiertas normales. Las cubiertas de fibra de cristal han demostrado su utilidad en los camiones de carga. Un juego de cubiertas de un camión duró más del doble que un juego de cubiertas normales y permitió al camión dotado de las cubiertas de fibra de cristal recorrer 144.000 kilómetros.



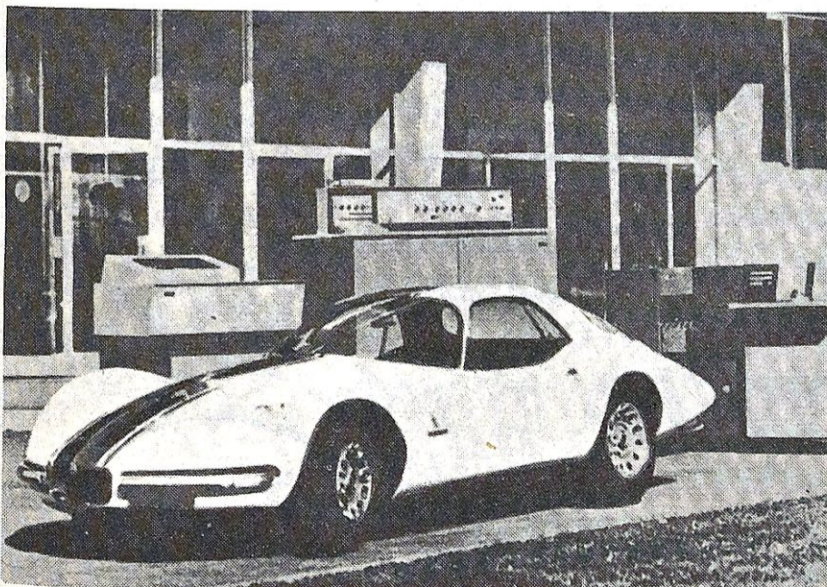
TRINEO MOTORIZADO

El diseñador soviético Nikolai Kamov ha presentado este vehículo denominado «Brisa», que puede transportar dos pasajeros y que está especialmente ideado para su utilización en las regiones polares de Siberia. Dotado de un motor de 38 caballos puede alcanzar velocidades de 70 kilómetros por hora, deslizándose sobre el terreno mediante una especie de esquís. Las ventanas llevan un doble cristal y los esquís están hechos a base de fibra de vidrio. (Foto Fiel.)

LAVADORA DE ALTA PRESION PARA VEHICULOS

Una firma británica ha construido una lavadora de alta presión para vehículos, que comprende una pistola pulverizadora de doble cañón y funcionamiento manual. Aplica un chorro directo o una pulverización a un ángulo de 15 grados cuando se maneja el interruptor. La pistola se ha diseñado de forma que pueda utilizarse al máximo la presión disponible. Se ha reducido considerablemente la fricción y la turbulencia causadas por una corriente disipadora de agua. Las piezas móviles son de latón y, por lo tanto, libres de corrosión. El mango tiene una cubierta de plástico para facilitar el manejo. En la parte superior del mango hay un dispositivo que permite al operario elegir instantáneamente una de las dos corrientes.

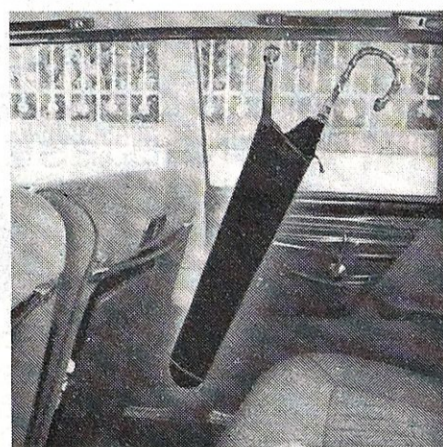
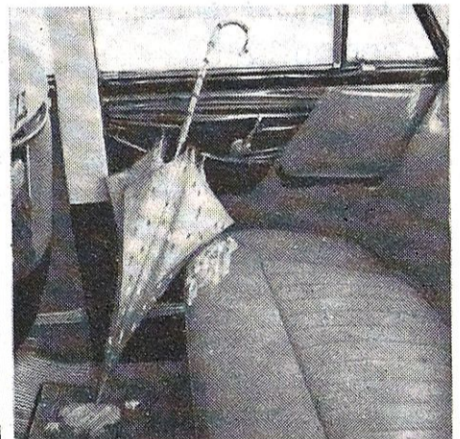
ORDENADOR ELECTRONICO PARA DISEÑAR CARROCERIAS



Junto al prototipo del «Giulia Sport Special» puede verse un ordenador electrónico IBM del que se ha servido Pininfarina, en Turín, para diseñar la carrocería de este automóvil. El ordenador electrónico, sistema IBM 360, modelo 20, se emplea por la firma en una compleja serie de operaciones de construcción que incluyen el control del desarrollo de la carrocería en la línea de montaje y las inspecciones intermedias y finales del vehículo. (Foto Fiel.)

AUTOMOVILISTA

El paraguas
amigo
molesto
en su coche,
moja
la tapicería,
el suelo
y a los
pasajeros.

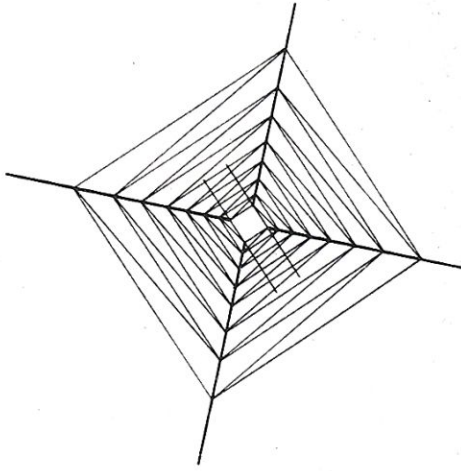


Normal 70 cm. — Plegable 50 cm.

SOLUCION
a
su
problema

“FUNDIPLOU”
(MOD. PATENTADO)

De venta en los principales
establecimientos del ramo.



angel iglesias

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

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



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



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO
INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION
MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

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



OPTICA

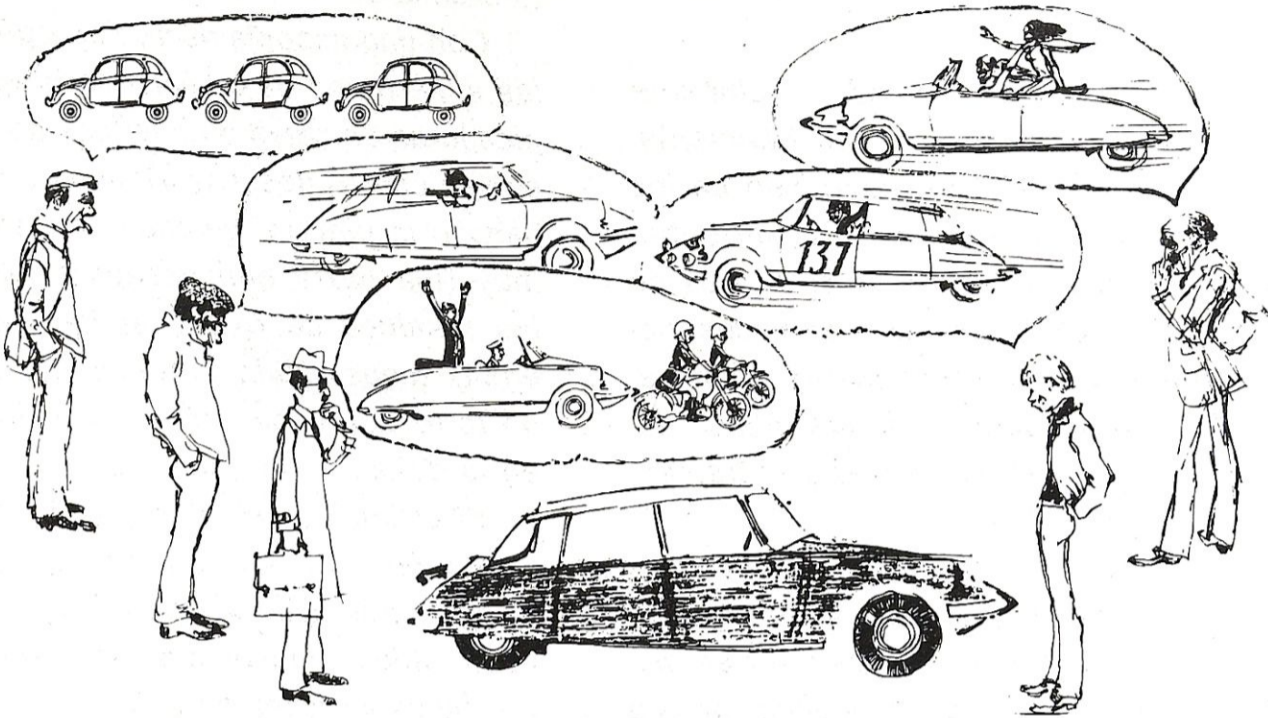
BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

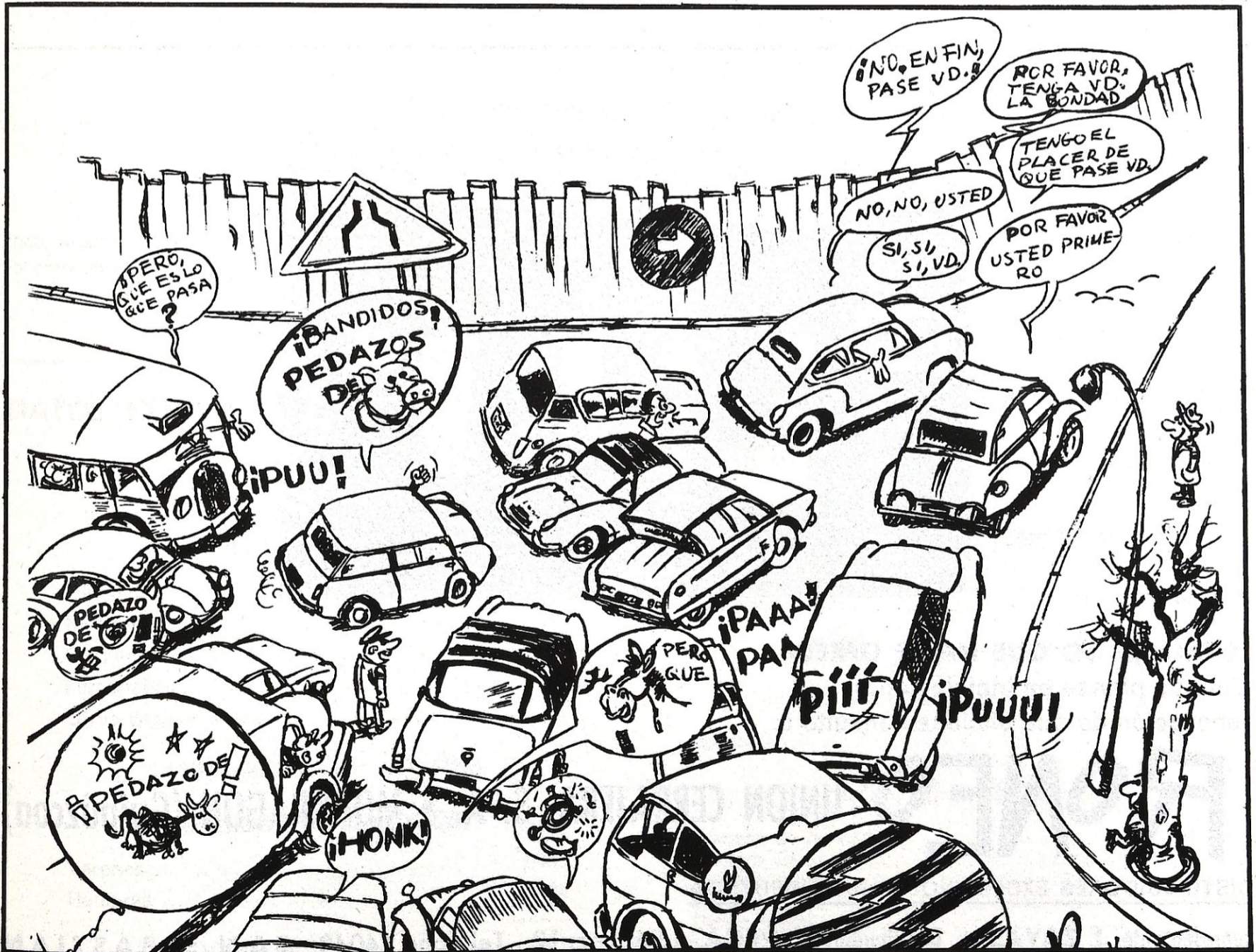
PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS



RUEDA EL HUMOR



SIN PALABRAS



pinturas y cromados

Los inconvenientes de los cromados fácilmente oxidables y de las pinturas de calidad deficiente, puede afirmarse que casi han desaparecido en los coches que actualmente se fabrican. Es cierto que todavía hoy algunas piezas y adornos cromados de fabricación nacional llegan a oxidarse en pocos meses. Sin embargo —justo es reconocerlo—, se trata de un defecto de producción cada día menos notorio y que, además, puede ser evitado extremando los cuidados.

En su periódica revisión semanal, amigo automovilista, pase una franela por todas las piezas cromadas de la carrocería: manijas de las puertas, parachoques, biseles de los faros, tapacubos, brazos de limpiaparabrisas, etc. Haga desaparecer comple-

tamente las manchas de barro que pudieran estar adheridas. A continuación —en especial si el tiempo es húmedo— extienda sobre dichos cromados una ligera capa de vaselina o de grasa muy fina que servirá de eficaz protección. Si el coche es nuevo resulta aconsejable —aunque algo más caro, naturalmente— pintar los cromados, una vez cada medio año, con laca o barniz transparente especial para cromados.

Con una esponja dura, impregnada de agua, lave las superficies de la carrocería que presenten salpicaduras de barro o «huellas» de pájaros. Si se observan cantos descascarillados o rozaduras que han dañado la pintura, púlense con una tela de esmeril muy fina hasta que desaparezcan completamente los residuos de óxido; aplíquese, a continuación, en las zonas pulidas, un poco de pintura del pequeño tarro que acostumbran a incluir los fabricantes en la dotación de herramientas.

Si el automóvil tiene pocas semanas, recomendamos un inmediato lavado de los bajos y el pintado a presión. De todas maneras, sea un coche nuevo o viejo, aconsejamos la frecuente limpieza de los bajos por ser ésta la parte del vehículo más afectada por la humedad.



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE
Cuando piense en instalación o
renovación de sus oficinas consulte a:

RONEO UNION CERRAJERA, S. A. • MONDRAGON (Guipúzcoa)

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 14048 - SAN SEBASTIAN

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

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del
REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



1.º— Reducción del coste del seguro.

2.º— Especialización en el seguro de automóviles.

3.º— Ambito Nacional de contratación.

4.º— En toda Europa Occidental.

5.º— Asistencia jurídica eficaz.

6.º— Protección y Defensa.

7.º— Libre elección de taller.

8.º— Mapa de carreteras.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



una completa organización para vd.

Todo usuario de vehículo precisa una asistencia en el momento y lugar en que surja la causa. La completa red asistencial de **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL** le acompañará siempre por toda España. Y además, en sus desplazamientos por Europa encontrará la asistencia de **MUTUA** incluidos los países de Europa Oriental, Asia y Africa ribereños del Mediterráneo.

EL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA, a través de su aseguradora oficial **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, especializada en el seguro de vehículos, está en condiciones de ofrecerle esta completa organización asistencial.

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

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



Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del



REAL CLUB AUTOMOVIL DE GUIPUZCOA