



El Automovil Club



2.º EPOCA - N.º 27

ABRIL 1970



Servicios que el Real Automóvil Club Vasco-Navarro pone a disposición de los señores socios

Si es Vd. socio del REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, podrá gozar de las innumerables ventajas que nuestra entidad le brinda.

Entre ellas está nuestra revista «El Automóvil Club» que Vd. recibirá mensualmente en forma totalmente gratuita. Entre los servicios que le prestaremos, cuya gestión es **totalmente gratuita**, están los siguientes:

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

Gracias a un perfecto juego de ficheros, el Club le avisa de la fecha de caducidad de su carnet de conducir.

Seguros

Seguros de toda clase para el automóvil, en la modalidad Mutualista.

Seguro de ocupantes complementario del seguro del automóvil por el que se viene a cubrir a las personas excluidas en la póliza normal como son el asegurado, conductor, sus respectivos familiares y aquellas que tengan relación de dependencia con los mismos. Y en general a todas las personas ocupantes del vehículo asegurado.

Carnet de Asistencia Internacional

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

Revisión médica

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

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

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

Adquisición automóviles

A través del Club, con o sin financiación.

Departamento de viajes

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

Escuela de conducción

Escuela de conducir.

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

No olvide que donde quiera que se halle hay un Automóvil Club a su servicio
LA RED INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES CLUBS LE AMPARA EN TODO EL MUNDO

Crédito Navarro

BANCO FUNDADO EN 1863

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

Capital desembolsado 253.218.750 ptas.
Reservas 535.331.470 »
Total 778.550.220 »

Agencia Urbana n.º 1
de Pamplona

Avda. de D. Marcelo Celayeta n.º 10 bis
(Rochapea)



SUCURSALES:

NAVARRA: 44 Sucursales en las principales localidades

MADRID: Recoletos, 22 y 2 más en la provincia

VIZCAYA: Bilbao, Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 en Santuchu
y 7 Sucursales más en la provincia

GUIPUZCOA: San Sebastián, Avda. de España, 9

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

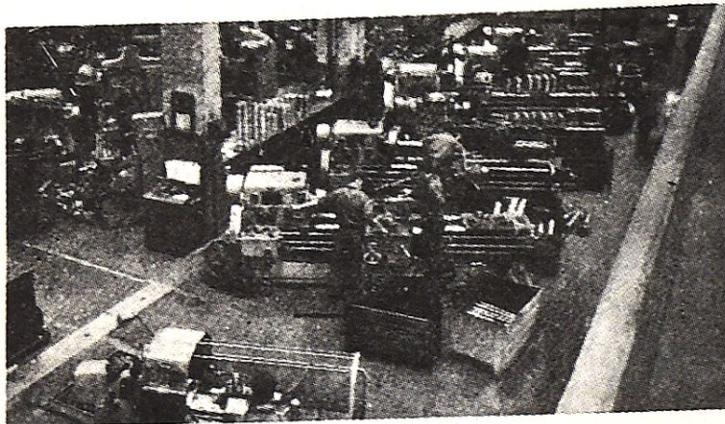
INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

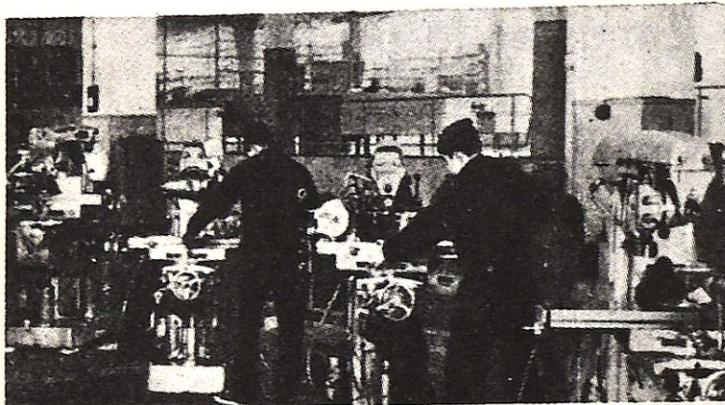
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

Ponemos a su disposición las ventajas de nuestros servicios especializados. Nuestra Institución es la entidad de Guipúzcoa donde más personas ahorran.

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.

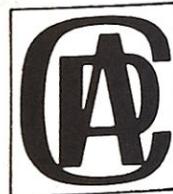


Fomento de la enseñanza profesional y facilidad para el acceso del trabajador a la propiedad de la Empresa

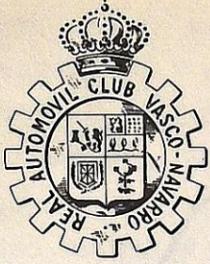
Centro de Investigaciones Técnicas al servicio de la Industria de Guipúzcoa, en colaboración con la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de San Sebastián.

Vd. tiene nuestra atención preferente.

76 Sucursales están a su servicio.



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



El Automóvil Club

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

SUMARIO

	Pág.
Fisco.....	3
Mini Authi.....	4
Un consultorio al que pueden recurrir todos nuestros lectores.....	6
Información del Club.....	9
IV Concurso de dibujos infantiles sobre circulación vial.....	11
Rotativo: Motor del futuro.....	12
¿Es punible detenerse en carretera por falta de gasolina o avería?.....	15
Frenos de "Fisco" a las cuatro ruedas.....	17
Citroën "SM": Un desafío técnico.....	19
Campeonato del Mundo de conductores: Fórmula 1	20
Campeonato Mundial de marcas.....	21
Al circular con niebla, nevada o lluvia intensa, luz de cruce.....	23
Diez reglas de la carretera.....	23
¿Un circuito permanente?.....	24
Los coches españoles, más baratos que en Italia ..	27
El peatón, ese desconocido.....	28
Novedades.....	30
Agarrotamiento del cable alzacristales.....	32
Los March STP.....	35
Como debe procederse para lograr un buen rodaje de un motor moderno.....	37
Las facturas de los talleres de reparación.....	37
La organización de las distracciones, de las manifestaciones con carácter especial y de las actividades de ocio en las estaciones turísticas.....	38
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: ALAVA - Puente romano de Trespuentes

(Foto cedida por la Oficina de Información y Turismo de Vitoria)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Castilla, 34 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13
Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfono 249864

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erausquin Olazábal

FISCO

Se han dejado oír voces autorizadas en favor del automovilista. No ya en cuestiones de tráfico, sino en algo que también tiene una gran importancia: en la presión fiscal que soporta.

Efectivamente, el automóvil sigue siendo en España un artículo de lujo. Desde aquellos tiempos remotos del automovilismo en España, en que tener un Hispano Suiza o un Mercedes, y no digamos un Rolls Royce denotaba el grado social, el tinte de riqueza de su poseedor —entonces las marcas eran contadas— hasta nuestros días, la evolución ha sido tan... revolucionaria que, paradójicamente, ahora se distingue aquel que no teniendo coche... por lo que sea, hace uso del taxi para trasladarse de un lugar a otro, como si de sus pies se tratara.

En aquellos tiempos el tener fincas, pisos, era de una gran significación, pero el tener coche, ¡ah!, entonces su riqueza era segura y abundante.

Hoy «lo de menos» es tener piso, pero sigue siendo importante tener coche. Importante a la hora de rendir cuentas a la hacienda pública.

A lo largo de todo este proceso evolutivo, se ha llegado al convencimiento que el poseer un piso en propiedad resulta poco menos que imprescindible. A tenor con este criterio se han arbitrado fórmulas, a fin de liberar de los gravámenes a que antes estaban sujetas estas propiedades.

Se ha impuesto al final el imperativo social y todos contentos, hasta la hacienda pública.

La segunda gran etapa que se ha cubierto ha sido, precisamente, la popularización del automóvil. Resultaría una estampa arcaica, ver a un viajante cargado de maletas por las calles, como simple peatón. Y sin tener que transportar mercancías, el simple traslado obliga a la utilización de un vehículo por las grandes distancias que ya existen en nuestras enormes ciudades. Sí, el automóvil se ha convertido —esto lo admite ya todo el mundo— en un elemento de trabajo. Si esto es así, ¿por qué todavía su posesión obliga a una presión fiscal muy importante? Porque se da la circunstancia de que el automóvil paga de impuestos casi, casi, desde que se le pone el primer tornillo, cuando todavía es sólo un proyecto de vehículo.

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

PROBAMOS
PARA USTED

MINI AUTHI

CUALIDADES:

Estabilidad.

Elasticidad del motor.

Consumo discreto.

Dirección.

DEFECTOS:

Neumáticos inadecuados.

Cuarta sin fuerza.

Palanca de cambio incómoda.

CONSUMO:

Ciudad, 8,5 litros cada 100 kms.

Carretera, 6,7 litros.

Montaña, 7,19 litros.



Como saben nuestros lectores, recientemente fue presentado el nuevo Mini 850, fabricado por British Leyland Authi en Pamplona. Su precio se aleja bastante del que la firma navarra había puesto a los anteriores y más potentes modelos Mini. Sus 80.000 pesetas en fábrica suponen 46.000 menos que el 1.275-C, 35.500 menos que el 1.000-E y casi 25.000 pesetas de diferencia con relación al 1.000 Standard.

Casi de forma inmediata a su presentación hemos podido realizar una prueba relativamente amplia, consistente en mediciones de consumo en ciudad, un viaje en carretera abierta, un viaje por montaña y pruebas de aceleración y velocidad máxima.

Como resumen de estos ensayos les ofrecemos el siguiente cuadro:

Error de velocímetro: 1 a 2 por ciento de más.

Error de cuentakilómetros: 3 por ciento de menos.

Consumo de ciudad: 8,5 litros cada 100 kilómetros (rodando en Madrid).

Consumo en carretera: 6,7 litros a los 100 kilómetros.

Velocidad de cruce: 100 kilómetros hora.

Promedio en 780 kilómetros: 80,48 kilómetros hora.

Consumo en montaña: 7,19 litros cada 100 kilómetros.

Promedio en 309 kilómetros: 76,67 kilómetros hora.

Aceleraciones: 1.000 m. con salida parada: 46" 4/10.

1.000 m. con salida en cuarta a 40 kilómetros hora: 45" 4/10.

Velocidad máxima: 113,03 kilómetros/hora.

MOTOR. PRESTACIONES

El motor del Mini 850 es básicamente el mismo del 1.000, con una cilindrada reducida a 848 c.c. Su relación de compresión es de 8,3 a 1. La alimentación está encomendada a un carburador SU SH2. La potencia es de 37 CV. SAE a 5.500 r.p.m. El par motor máximo se sitúa en 6,08 mkg. a 2.900 r.p.m.

Aunque este motor ha perdido tres caballos de fuerza con relación al 1.000 Standard, creemos que sigue siendo suficiente para

este coche, siempre que se piense en él como un utilitario y no como un coche deportivo. Su comportamiento es francamente bueno en ciudad, especialmente por la excelente elasticidad motriz y por una tercera marcha muy bien estudiada de acuerdo con el desarrollo final del modelo.

En carretera, como pueden deducir nuestros lectores por el cuadro precedente, el rendimiento del Mini 850 es satisfactorio. Este viaje se hizo con dos personas y un pequeño equipaje de fin de semana. La velocidad crucero de 100 kilómetros por hora se mantiene con relativa comodidad y creemos que es la justa para quien quiera llevar con rapidez este coche. La media de marcha de 80,48 kilómetros hora es bien significativa del buen rodar del Mini.

Un defecto cabe imputar a este pequeño coche, y es su cuarta velocidad. El modelo lleva un grupo cónico de 3,765, que da un desarrollo demasiado largo de 23,8 kilómetros/hora cada 1.000 r.p.m. en cuarta. Por ello a partir de los 115 kilómetros/hora el coche pierde prácticamente toda su fuerza y si encuentra pendientes prolongadas decae bastante. Con su cuarta velocidad ocurre lo que con la quinta de algunos grandes coches.

En cambio puede advertirse la eficacia de la tercera marcha en los resultados de la prueba de montaña, con una conducción fuerte y uso constante del cambio de marchas que ha permitido lograr este promedio de más de 76 kilómetros/hora, en el recorrido Madrid, Puerto de Los Leones, Segovia, Navacerrada, Cotos, Morcuera, Canencia, Somosierra, Madrid.

ESTABILIDAD. FRENOS. SUSPENSION

Los frenos del nuevo Mini 850 son de tambor en las cuatro ruedas y se echa en falta la utilización de los discos delanteros para



obtener una frenada más progresiva. No obstante, se advierte que estos frenos son suficientes para la velocidad y peso del modelo aunque tienden a derivar el coche hacia un lado u otro (puede ser defecto nada más de la unidad que probamos) y es preciso utilizar sin brusquedades el pedal puesto que las ruedas traseras son propensas al bloqueo.

La suspensión de este nuevo modelo también ha recibido variaciones con relación a los restantes Minis y, en lugar de la hidrolástica lleva un sistema clásico de ruedas independientes, tacos de goma y amortiguadores telescópicos. Aunque es algo menos cómoda que la hidrolástica, resulta eficaz y tiene bien al coche, por lo que el 850 puede seguir gozando del prestigio de excelente estabilidad que caracteriza a la firma. Único punto negro en este sentido es la deriva de la parte trasera que, más que nada, es debida al uso de neumáticos convencionales. Cabe recomendar pagar un sobreprecio de 500 pesetas y utilizar los radiales que se ofrecen opcionalmente.

La dirección es más rápida y precisa. Permite correcciones sucesivas en curvas y, pèse a que el

coche tiene un radio de giro muy amplio para su tamaño, necesita poco espacio para actuar y moverse. La conducción de este vehículo sigue siendo muy agradable.

ACABADO Y CONFORT

Cabía esperar que por la gran diferencia de precio este coche sería mucho más pobre que el Standard. En cambio no es así. Lleva los asientos tapizados en skay, alfombra de goma, dos ceniceros, y pierde en cambio una madera para tapar la batería y rueda de repuesto en el maletero. La capacidad de éste es pequeña pero permite el emplazamiento de dos maletas de tamaño medio y algún pequeño paquete. Pero la verdadera capacidad del Mini sigue estando en el interior donde, a costa de sacrificar los cristales descendentes, se logran cuatro amplísimas bolsas laterales, a las cuales se suma una bandeja delantera de muy buen aprovechamiento.

Los asientos resultan demasiado planos y poco envolventes. También resulta extraño el manejo de la palanca de cambios. Por el contrario hay que destacar, finalmente, la buena aireación y calefacción y la visibilidad desde el interior del coche.

*** PREGUNTAS A * ANTONIO MADUEÑO**

UN CONSULTORIO AL QUE PUEDEN RECURRIR TODOS NUESTROS LECTORES

AUMENTO DE POTENCIA DEL SIMCA 1000

Escribe:

Don Salvador González, Bola de Oro, 3. Granada.

Tengo un Simca 1000 Normal, o sea, «un cinco plazas con nervio», y éste es mi problema. El coche lo he comprado de segunda mano, con 49.000 kilómetros, y el nervio no se lo veo por ninguna parte. Espero de su amabilidad me diga lo que tengo que hacer para que ese nervio aparezca.

Me han dicho que le cambie el carburador por un Solez del 32, ya que éste proporciona algo más de potencia, pero sobre todo menos consumo. También me han hablado del Solez doble cuerpo, pero no sé si vale la pena que me oriente sobre ello.

RESPUESTA:

Es lamentable que usted sea una más de las muchas víctimas de la propaganda alegre y poco seria que encierra el célebre «slogan». Pero el asunto no tiene remedio.

La culata de este vehículo es de muy poco rendimiento, y los caballos que facilita están muy poco de acuerdo con el desarrollo del coche, con sus 24 kilómetros largos en 4.º por cada 1.000 r.p.m. del cigüeñal. Para darle al coche algo de nervio se necesitaría un desarrollo más corto y un árbol de levas que facilitara las revoluciones por minuto. Como nada de esto es lo que usted puede hacer, dejemos estar las cosas sin enfadarnos.

Puede mejorar algo las prestaciones del coche mediante un prudente trabajo en la culata, aumentando moderadamente su diámetro y puliendo. El bajado de un milímetro al plano será decisivo para lograr un poco más de potencia, y todo esto completado con un carburador Solez 32, con difusor de 25 kilómetros, surtidor de alta de 130, automatidad de 180 y bomba de aceleración de tipo alto. Esto, en resumen, es todo lo que debe intentar en el plano modesto que usted pretende, y, sobre todo, económico.

DESGASTE ANORMAL DE RUEDAS

Escribe:

Don Fernando Casadevall, Castelló de Ampurias (Gerona).

Tengo un Berlina Especial, con veinte mil kilómetros, que padece un pequeño defecto; desgaste excesivo de las ruedas posteriores, sobre todo la derecha, que fue cambiada a los nueve mil kilómetros completamente lisa. A los 19.000 kilómetros, la trasera izquierda estaba también lisa, así como la que se había cambiado a los nueve mil kilómetros. El Servicio Oficial de Seat no resolvió nada. ¿Podría indicarme de qué proviene este defecto y la forma de corregirlo antes de que el coche vuelva a «comerse dos neumáticos más»?

También quisiera consultarle el tipo de neumáticos radiales que van bien para este coche, con sus correspondientes medidas.

RESPUESTA:

Si el desgaste de los neumáticos, o sea, la zona lisa, es solamente lateral, hay que comprobar los grados de caída negativa o positiva que tienen las ruedas. Lo máximo, para un buen desgaste de ruedas, es un grado en más o menos. Pero de todas formas, considero que éste no es su caso, porque, por sus explicaciones, entiendo que el desgaste es por toda la banda.

En este último caso, la avería también está perfectamente determinada, puesto que se trata de una mala convergencia de las ruedas, que son «arrastradas» al rodar. Aunque parezca mentira, la correcta convergencia puede variarse, y hay que reponerla de la misma forma, mediante la holgura del ojo de las pletinas que sujetan el brazo del triángulo y el grueso de arandelas de goma que calzan el brazo normal al largo del coche, del mismo triángulo.

Cualquier radial de las que actualmente se fabrican tienen suficiente calidad para ser montadas en este coche. Pero la medida conviene que sea la de 150x13, pues, le favorece al desarrollo del vehículo.

RENAULT-8 CONSUMO DE GASOLINA

Escribe:

Don Angel Pérez Fuentes, A. Urquijo, 85. Bilbao.

PREGUNTA:

Tengo un R-8 estrenado por mí, al que he hecho la siguiente transformación:

En Renault, de Alcobendas, me lo han pintado de amarillo TS y transformado toda la carrocería a TS.

En los talleres Red-Car, de Madrid (E. Landa), se ha hecho la siguiente transformación:

Equipo motor de 1.108 c.c. francés, marca LP. Culata de R-10, compresión 8,5 a 1. Muelles dobles de válvula Autobleu, colectores de admisión y escape Autobleu, carburador y filtro doble cuerpo del TS, árbol de levas del TS, tapa de válvulas Autobleu y silencioso de dos salidas Costa.

Desde que se montó el equipo motor se han hecho, bien rodados, unos 13.000 kilómetros y todo va perfectamente. El motor saca con facilidad las 6.000 r.p.m., sin notar en absoluto ningún rebote de válvulas al alcanzar estas vueltas.

Pero el consumo, a mi parecer, es más elevado que en el TS, ya que mi coche lleva un grupo más corto y que algo puede influir en él, pero no tanto. Quisiera saber:

1.º ¿No es excesivo un consumo de diez litros a una velocidad de 110-115

2.º ¿Qué medida de neumático máxima, para compensar el grupo corto, se puede montar sobre las llantas de origen ¿Qué neumático radial considera mejor para zonas lluviosas

3.º En caso de venta del coche, ¿cuánto considera razonable pedir, considerando los extras que lleva?

Me interesa saber mucho las causas del gasto de combustible y si la preparación y el preparador (Red-Car), los considera acertados.

RESPUESTA:

A mí, particularmente, no me gusta el tipo de preparación que le ha hecho al coche. Y no me gusta porque, puestos a cambiar culata, me parece absurdo adquirir una del R-10, que es exactamente igual a la del coche, excepto en el volumen de las cámaras de combustión, que son fácilmente compensables. Puestos a hacer el gasto, lo lógico hubiera sido adquirir la del TS, que es la misma de Alpine, con lo que la relación de compresión hubiera sido de 9,5 a 1 en lugar de los 8,5 a 1 que ahora tiene. Yo no soy partidario de las altas relaciones de compresión. Pero la de 9,5 a 1, con la gasolina de 96 octanos, va sin ningún inconveniente y con bastantes ventajas.

El carburador del TS no es oneroso. Si el consumo de coche es alto y no se han tocado los pasos de origen del carburador, como es de suponer, el motivo de esos diez litros, que dice gasta en carretera, bien pudiera estar en el cambio del árbol de levas, en el sentido de que la leva que acciona el vástago de la bomba pudiera ser de diámetro un poco mayor y forzar a ésta para dar mayor presión de servicio. Lo que tiene que hacer es medir la presión de la bomba y, si excede de 180 grs., intercalar nuevas juntas más gruesas hasta conseguir una presión parecida a la que le indico.

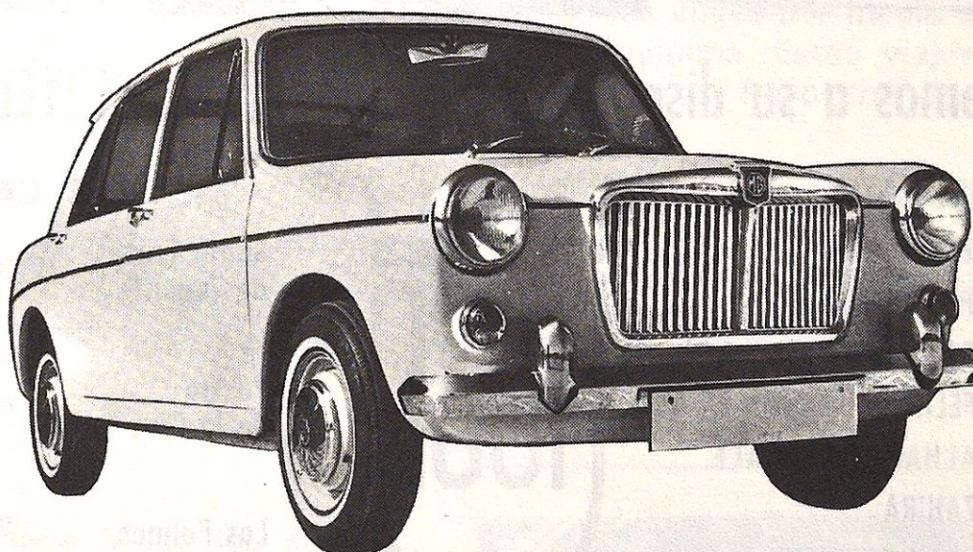
Particularmente, para mí, es más lógico el grupo que ahora lleva el coche que el que pudiera haber puesto del R-10, más largo, con el que el coche perdería casi toda la alegría.

Por este motivo, y por el de las propias características de las llantas de origen, no le recomiendo pasar de unos neumáticos con medida de 145x13.

De entre los muy recomendable son el Cinturato Pirelli que tiene gran ventaja aunque cualquier radial le hará un buen juego.

De posible precio del coche siento no poder informarle. Aunque debe de tener en cuenta que, en el terreno de coches mejorados, para un tipo de clientes el coche se desvaloriza, en tanto que para otros se revaloriza.

Respecto a la categoría del preparador, todo es según del cristal con que se mira. ¿Está usted contento con el coche? Pues el preparador es bueno. ¿No lo está? Entonces el preparador es malo, por lo menos en ese caso concreto. De todas formas y solamente a título informativo, puedo decirle que el señor Landa sabe muy bien lo que se hace.



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

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

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

HOTEL CARLTON-RIOJA



TODAS LAS HABITACIONES CON BAÑO
MAGNIFICOS SALONES CON AIRE ACONDICIONADO
EXCEPCIONAL SERVICIO

¿No conoce usted su ya famoso Club del Vino?. Allí podrá disfrutar de la típica cocina riojana, y por supuesto de los mejores vinos, en un ambiente único.



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

- Madrid - HOTEL FENIX
- Barcelona - " PRESIDENTE
- Bilbao - " CARLTON
- El Escorial - " FELIPE II
- Granada - " ALHAMBRA PALACE
- Córdoba - " ZAHIRA
- Córdoba - " GRAN CAPITAN
- Logroño - " CARLTON RIOJA



ISLAS CANARIAS

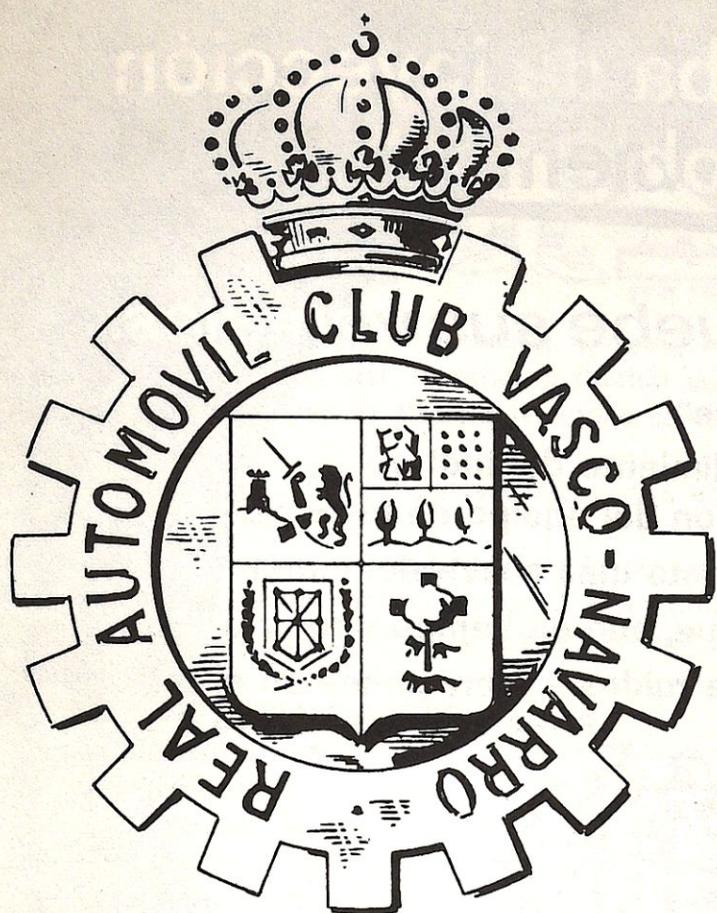
- Santa Cruz de Tenerife - HOTEL MENCEY
- Puerto de la Cruz - " TAORO APARTAMENTOS BELAIR
- Las Palmas de Gran Canaria - " PARQUE " SANTA CATALINA " METROPOL

PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4
TEL. 2311005 - TELEX. 27521
CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

SOCIOS AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO: 10% DTO. EN HABITACION



Esta es la nueva insignia creada con motivo del establecimiento del Real Automóvil Club Vasco-Navarro. Estas insignias en esmalte y colores pueden ser adquiridas por los socios en las respectivas delegaciones de San Sebastián, Bilbao, Pamplona y Vitoria de este Club.

SERVICIO DE ASESORIA JURIDICA EN BILBAO

Este servicio será atendido por el letrado don Antonio M.^a Muñoz, en el domicilio del Club, Bandera de Vizcaya, n.º 2, 1.º, diariamente de 12 a 13 horas.

PARKING EN BILBAO

Se pone en conocimiento de los socios de este Real Automóvil Club Vasco-Navarro, de la Delegación de Bilbao, que en los bajos de Bandera de Vizcaya, 2, existe el parking Parkinsa. En él se halla establecido un servicio para que los socios puedan aparcar su vehículo, estando exentos de gastos durante la primera hora. Todo ello para que puedan efectuar sus gestiones en el Automóvil Club con toda comodidad.

AMPLIACION DE SERVICIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO - NAVARRO

Volvemos a recordar a nuestros asociados sobre los nuevos servicios implantados por este Real Automóvil Club Vasco-Navarro para beneficio de ellos. Aparte de los ya clásicos, se agrupan estos nuevos.

COMPRA DE AUTOMOVILES

Se gestiona la compra de automóviles por los señores socios, tanto al contado como a plazos y en las mejores condiciones que ofrece el mercado. Los trámites para su financiación serán resueltos en 48 horas.

REVISION MEDICA

Ha quedado establecida la revisión médica obligatoria para conseguir el permiso de conducir. Este servicio funcionará de lunes a viernes en las horas que se señalará en cada delegación de San Sebastián, Vitoria, Bilbao y Pamplona.

VIAJES

Otro de los servicios de indudable interés para los señores socios es el que gestiona la realización de los viajes por medio de Viajes Touring, Sociedad Anónima. Estos viajes pueden ser gestionados tanto en ferrocarril como en avión, barco o automóvil.

TELEFONOS

Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

Club: 4307. - Servicio Seguro Mutuo de Automóviles (siniestros): 4306.

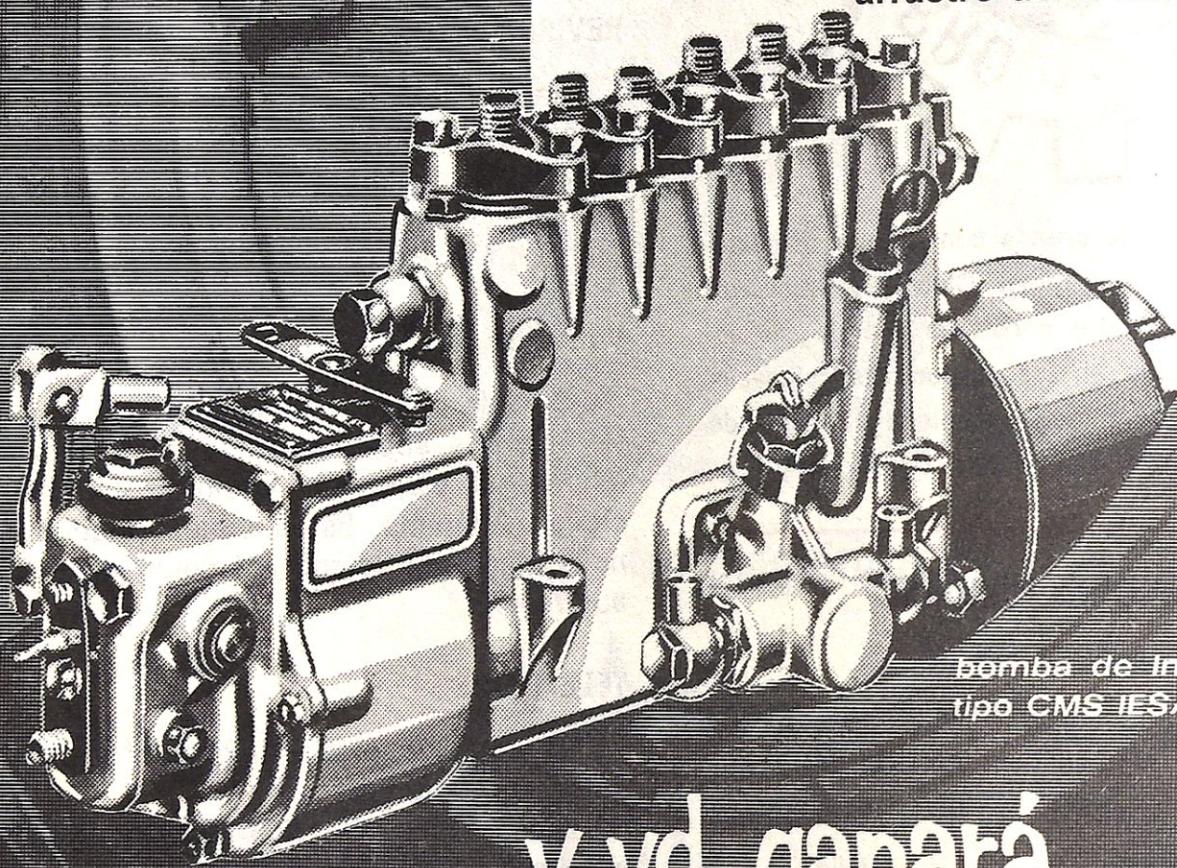


ahora...!

la bomba de inyección
"sin problemas"

compruebe sus ventajas:

- más "reprise"
- mayor rendimiento del motor
- gran duración del equipo de inyección
- funcionamiento más suave del motor
- fácil arranque, aún en tiempo muy frío
- ausencia de ruidos y vibraciones en el arrastre de la bomba



bomba de inyección
tipo CMS IESA - S. I. G. M. A.

...y vd. ganará
dinero!

IESA

INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.

SAN SEBASTIAN

DISTRIBUIDORES:

SERVICIO ESPAÑOL DE REPUESTOS, S. A. - Paseo de las Delicias, 20 - MADRID-7

J. BELLOC ESCUTE, S. A. - Balmes, 166 - BARCELONA-8

AUTO RECAMBIOS ECHEVARRIA, S. A. - Asturias, 12-14 - GIJÓN Doctor Casal, 8 - OVIEDO, y Llano Ponte, 15 - AVILES

AUTO RECAMBIOS ECHEVARRIA, S. A. - M. Heredia, 10-12-14 - MALAGA

AUTO RECAMBIOS OLIVER - General Sanjurjo, 3 - LEÓN

AUTO REPUESTOS ASENJO - Avda. G. Barbón, 12 - VIGO

RALUSA, S. A. - Ronda Capuchinos, 7 - SEVILLA

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A. - Iparraguirre, 9 - SAN SEBASTIAN Avda. Generalísimo, 8 - EIBAR



Con el fin de estimular las enseñanzas y divulgación de las normas de circulación vial, la Jefatura Central de Tráfico convoca el IV Concurso de Dibujos Infantiles conforme a las siguientes bases:

- 1.ª Podrán participar todos los niños y niñas cuya edad no sea superior a once años.
- 2.ª Los dibujos deberán relacionarse con la circulación y sus problemas; el semáforo, las señales de tráfico, el guardia, los cruces de calles y pasos, el peatón, los vehículos, etc.

PLAZO DE ENVIO O PRESENTACION

- 3.ª Queda abierto el concurso desde el día 1 de marzo al 30 de mayo próximos. Durante este plazo todos los niños y niñas cuya edad no sea superior a los 11 años, pueden enviar sus dibujos a la Sección de Divulgación de la Jefatura Central de Tráfico, calle Cea Bermúdez, 35, 1.ª planta, Madrid-3.
- 4.ª Los dibujos pueden hacerse en cualquier clase de papel de tamaño no inferior al de una cuartilla, ni superior a 35x25 cms. y en varios colores o en uno solo; a tinta, acuarela o lápiz.

Cada niño puede enviar tantos como quiera; dibujos sueltos o formando una historieta.

Con cada dibujo o envío se debe indicar el nombre y apellidos del que los remita, la edad, calle, número y ciudad donde vive. Así como el nombre de la escuela o colegio a que asiste y el curso que estudia. Los envíos pueden ser individuales o colectivos hechos por escuelas, colegios o maestros.

EXPOSICION Y FALLO

- 5.ª El concurso se fallará el día 8 de junio. Con los dibujos seleccionados se celebrará una exposición nacional.

PREMIOS

- Primera medalla: una bicicleta especial de lujo.
- Cinco segundas medallas: igual número de bicicletas plegables.
- Cinco terceras medallas: igual número de bicicletas no plegables.
- Diez cuartas medallas: igual número de juegos de patines.
- Veinte quintas medallas: diversos premios.

Serán entregadas por los Jefes Provinciales de Tráfico correspondientes al lugar de residencia del niño o niña premiados.

OBSERVACIONES

- a) No se devolverán los dibujos enviados que quedan en propiedad de la Jefatura Central de Tráfico, que podrá utilizarlos para sus carteles, ilustración de folletos, etc.
- b) No se mantendrá correspondencia con los concursantes.
- c) Los dibujos que no se ajusten a estas bases no entrarán en el concurso.

RENAULT  **4**
furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

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

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

CONCESIONARIO
PARA GUIPUZCOA

ALBERDI, S. A.

*

Avenida Tolosa, s/n
Teléfono 4148

*

Zabaleta, 52
Teléfono 18551

*

SAN SEBASTIAN

ROTATIVO: MOTOR DEL FUTURO

Que el clásico motor de pistón alternativo resulta muy poco satisfactorio desde el punto de vista mecánico es algo sobradamente sabido. Su mérito reside en que, termodinámicamente, tiene un rendimiento muy bueno y en que, a lo largo de ochenta años de desarrollo, ha llegado a perfeccionar de tal modo su diseño que, en la práctica, sus desventajas de diseño no aparecen por ninguna parte.

No obstante, y con el afán de sustituir ese movimiento alternativo, con sus tremendas inercias, por otro movimiento más racional, los técnicos del diseño de motores llevan años y años trabajando. Por supuesto, existen vías de solución muy diferentes, tales como la propulsión eléctrica, la energía solar (aunque acabando en energía eléctrica), las células de combustible químico, el vapor, etc. Pero, como motores que utilizan el mismo combustible que el actual motor, o sea, los hidrocarburos líquidos, tenemos básicamente dos aspirantes a sustituir el motor de pistones: la turbina de gas y el motor rotativo Wankel.

En sus aplicaciones automovilísticas, la turbina lleva veinte años encontrando problemas, que no parecen de fácil solución. Funciona, pero no con un rendimiento totalmente satisfactorio, y no está nada claro que vaya a ser el motor del futuro, tal como lo es en aviación.

EL MOTOR ROTATIVO WANKEL

Nos queda, pues, el último recién llegado al mundo del automóvil. Recién llegado relativo, pues el NSU Wankel fue

Pronto serán presentados
Desde los años veinte, trabajo

presentado públicamente a finales de 1959. Y conste que su inventor, Félix Wankel, lleva trabajando con este tipo de máquinas desde la década de los veinte, aunque en principio se utilizase como compresor.

A lo largo de estos diez años, el motor rotativo ha conocido ya una serie de aplicaciones prácticas: primero, un pequeño motor de 250 c.c. para un remolcador de esquí acuático; luego, el NSU Prinz Spider; siguieron los japoneses, con el Mazda; nuevamente NSU, con el imponente Rc-80 y, por fin, el último en aparecer, el Citroën M-35.

MOVIMIENTO GIRATORIO

Todo el secreto y la sencillez del motor residen en que hay pocas piezas en movimiento, y las que lo tienen se trata de movimiento circular uniforme.

El pistón tiene una forma triangular, con lados ligeramente convexos, y gira alrededor de una excéntrica que, en realidad, constituye un robusto cigüeñal de cortísima carrera. La biela se ha eliminado y el pistón gira, en vez de subir y bajar. Por otra parte, en una de sus caras laterales el pistón lleva un engranaje circular con dientes hacia el interior, que conectan con los dientes de un piñón fijo a la carcasa y centrado con el eje de la excéntrica, piñón que tiene 2/3 del número de dientes del engranaje interior del pistón. Guiado de este modo, entre el engrane y el movimiento de la excéntrica (que lo atraviesa justamente por su centro de gravedad), el pistón describe un doble movimien-

*Recambios
Accesorios*

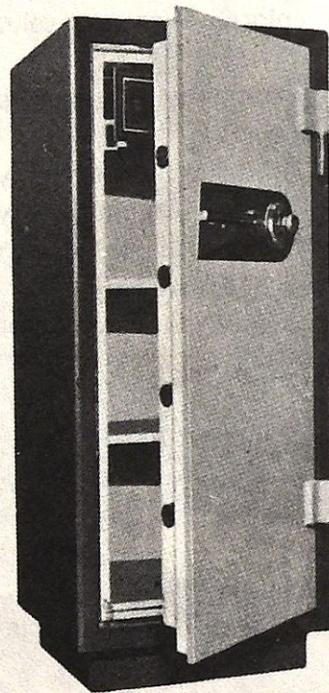
RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN



ARCAS DE CAUDALES

Todos los modelos desde la Caja Mural hasta la gran Arca Acorazada.

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

**ii CONTRA
ROBO y
FUEGO !!**

**ARCAS ZUBIGARAY
BILBAO**

ii Más de un cuarto de siglo de experiencia a su servicio !!



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048

SAN SEBASTIAN

Wankel en los rotores

to de rotación: su centro de gravedad (ensartado por la excéntrica) describe una circunferencia, mientras que, a su vez, el pistón va rotando sobre sí mismo debido al engrane, pero con una velocidad angular que es la tercera parte de la anterior. De este modo, el cigüeñal da una vuelta completa cuando el pistón simplemente ha girado 120 grados, o sea, ha pasado cada una de sus caras a la posición de la siguiente.

Por su parte, con la acción combinada de estos dos movimientos rotativos, las tres puntas del pistón van describiendo una línea curva llamada epitrocoide, cuya figura nos recuerda en cierto modo a la de un cacahuete y que es el perfil de la cámara del motor. En cada ciclo, el movimiento del pistón va haciendo variar el tamaño de las tres cámaras móviles que quedan definidas y nos va realizando en forma sucesiva los cuatro tiempos clásicos.

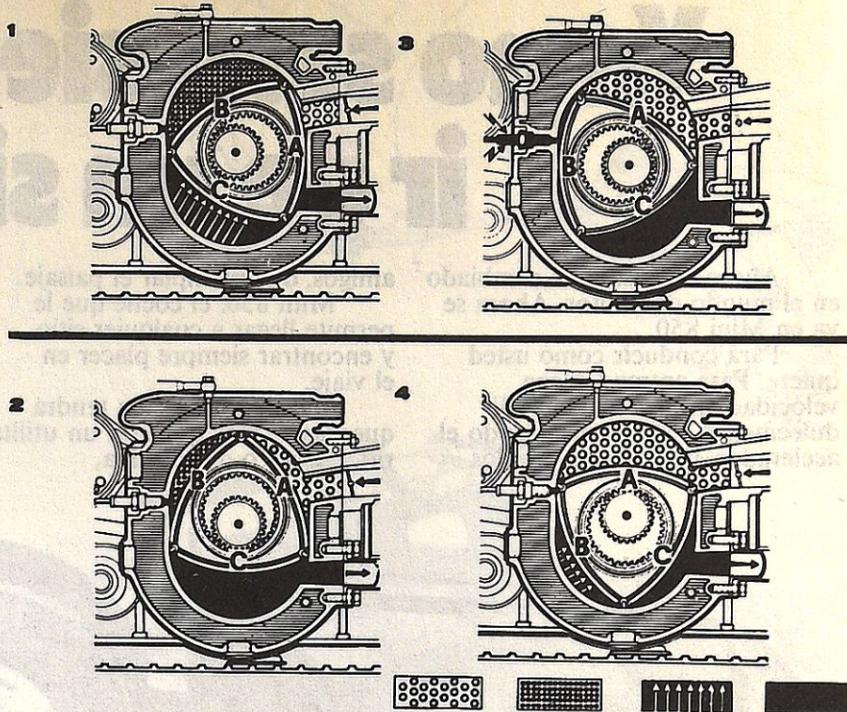
PERFECTO EQUILIBRADO Y LLENADO DE GASES

La máxima virtud, naturalmente, reside en el hecho de que el motor posee un equilibrado absolutamente perfecto. Los correspondientes contrapesos situados en el cigüeñal equilibran exactamente la masa del pistón rotativo, sujeta por su centro; no hay vibraciones, ni hay sonido de choque mecánico, no hay sino una suavidad de turbina.

A su vez, gracias a las amplias lumbreras que permite y a la rapidez con que éstas se abren y cierran, la «respiración» del motor es muy favorable y permite obtener un excelente llenado de gases frescos, lo cual presupone, de entrada, la posibilidad de lograr excelentes resultados. También se presta idealmente este motor para ser sobrealimentado y para la inyección de combustible, tal como lo ha hecho Mercedes en su C-111, un precioso prototipo con triple rotor, pero que no se comercializa.

PROBLEMAS: ESTANQUEIDAD, POLUCION, LUBRICACION

Todo esto es lo bueno del motor. Pero toda medalla tiene su reverso. En primer lugar, como en todos los motores rotativos de distinto tipo que se han venido probando a lo largo del tiempo, la estanqueidad es un problema delicado. En el Wankel está bien resuelto, en teoría: unos segmentos planos, de forma curva, siguiendo la periferia del pistón, se encargan de la estanqueidad lateral contra las tapas laterales; esto es sencillo. En los vértices del pistón, en las aristas que lo limitan contra el perfil de la epitrocoide, es donde está el problema; la segmentación es una pequeña lámina metálica alojada en una garganta y que, mediante la



fuerza centrífuga, tiende a aplicarse cada vez con más fuerza contra la periferia, pero hasta que el régimen no es algo elevado el cierre no es perfecto. No obstante, el mayor problema reside en que, durante la mitad de su recorrido, esta lámina trabaja atacando ligeramente de punta contra su sentido de desplazamiento, por lo que pueden producirse pequeños saltos y rebotes que pueden perder compresión y estropean la delicada superficie de la cámara. Este es, por el momento, el gran problema que parece se va resolviendo poco a poco.

A su vez, el engrase es, como en los dos tiempos, a base de lubricante perdido. El que entra en la cámara de explosión acaba saliendo por el escape. Mediante bomba y pequeños conductos capilares, se inyecta aceite en la cámara en proporción a la carga que soporta. Parece ser que el consumo resulta superior a un litro cada mil kilómetros.

Otro problema importante lo constituye el rendimiento térmico y la producción de gases nocivos. La forma de la cámara de explosión, móvil y de forma variable, es poco adecuada para un buen rendimiento, con grandes pérdidas caloríficas hacia el sistema de refrigeración; por ello, a carga parcial, la combustión es demasiado «fría» y no se produce de forma tal. Por si fuera poco, entre el escape y la admisión se produce un momento de «cruce» en que se comunican ambas lumbreras, y parte de los gases frescos —parte muy pequeña, desde luego— se marcha por el escape, siendo la máxima responsable de la polución atmosférica causada por estos motores. Trabajando a régimen rápido, y bajo plena carga, desaparecen en gran parte estos dos inconvenientes.

(Motor Press)



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

Ya no será siempre lo mismo ir de un sitio a otro.

Ahora las cosas han cambiado en el mundo del motor. Ahora se va en Mini 850.

Para conducir como usted quiera. Para entrar a plena velocidad en una curva y salir dulcemente. Para pisar a fondo el acelerador, ir de charla con los

amigos, o contemplar el paisaje. Mini 850: el coche que le permite llegar a cualquier sitio, y encontrar siempre placer en el viaje.

Y sin embargo, no tendrá que gastar más que con un utilitario. Un poco de gasolina,

un mucho de buen humor, y a conquistar el mundo con Mini.

Usted verá desde ahora muchos Mini 850 en los sitios más insospechados de España.

No pase envidia. Acuda cuanto antes a un concesionario de British Leyland-Authi.

Y compruebe qué diferente es todo cuando se viaja en Mini. 80.000 ptas. F. F.



El mejor pasaporte para Europa



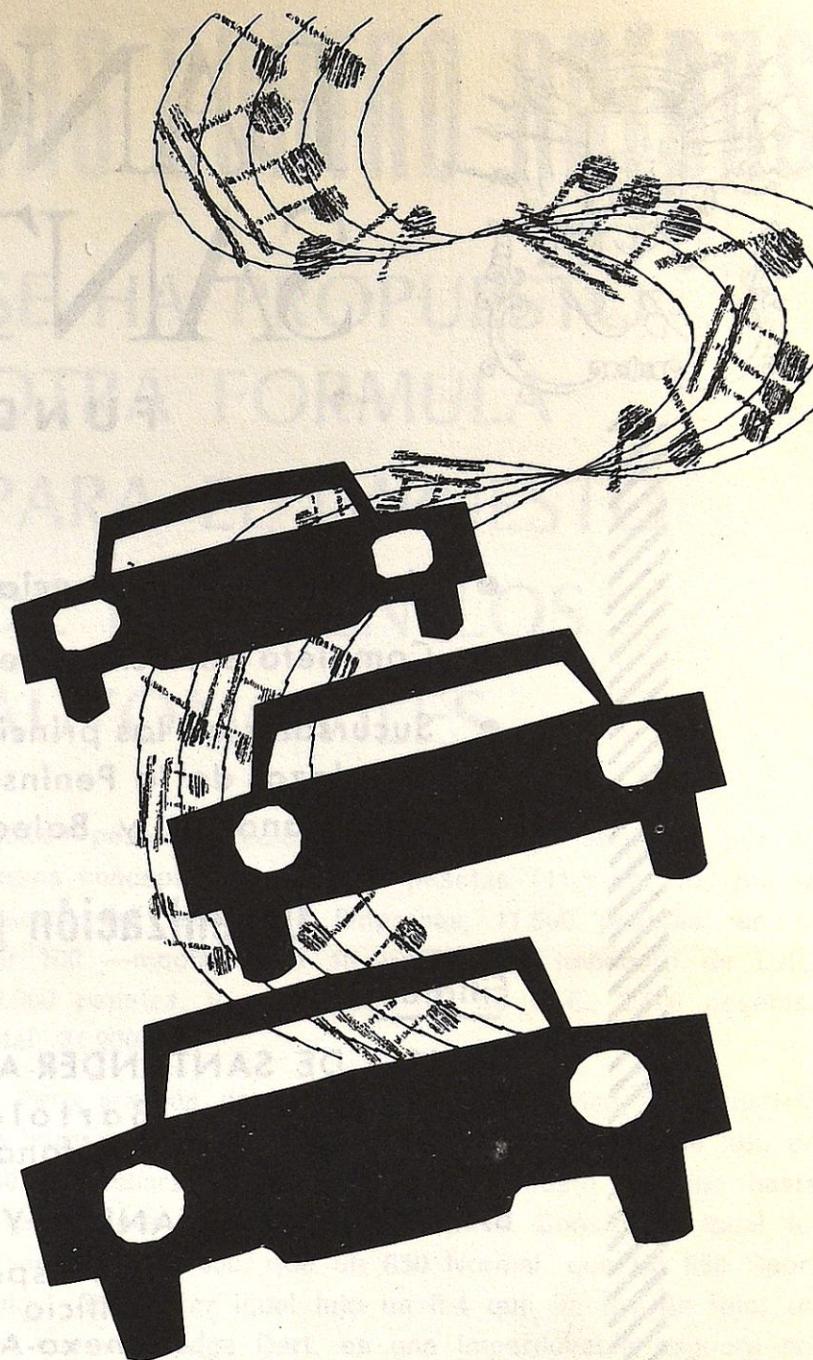
¿ES PUNIBLE DETENERSE EN CARRETERA POR FALTA DE GASOLINA O AVERIA?

Se ha observado por parte de algunos conductores la creencia equivocada de que el hecho de detenerse en carretera un vehículo por falta de combustible puede ser motivo de denuncia por parte de la Guardia Civil de Tráfico. A tal efecto conviene aclarar que no constituye motivo de denuncia, siempre que se observen las reglas sobre estacionamiento, es decir que no se deberán detener en cruces o cambios de rasante de visibilidad reducida, ni en los puentes, pasos a nivel, túneles, bajo los pasos elevados, en los lugares en que las señales correspondientes lo prohíban y, en general, donde se impide la visibilidad de las señales de tráfico o se perturbe gravemente la circulación, disminuyendo peligrosamente la misión de otros conductos u obligándoles a realizar maniobras antirreglamentarias que impliquen riesgo evidente.

Es muy importante recordar que cuando se realicen paradas en carretera, cualquiera que sea el motivo, los conductores han de hacer todo lo posible para situar los vehículos fuera de la calzada.

Cuando la detención del vehículo tenga lugar en una autopista se observarán las mismas reglas. Está prohibido que los ocupantes del vehículo transiten por la calzada.

Los camiones y autobuses deben llevar en su vehículo dos señales de situación de peligro: triángulo de color rojo con el fondo vaciado y captarfaros en sus tres vértices, que se situará al menos 30 metros antes y después del vehículo averiado que ocupe una parte de la calzada cuando se trate de carreteras y 100 metros cuando se trate de autopistas.



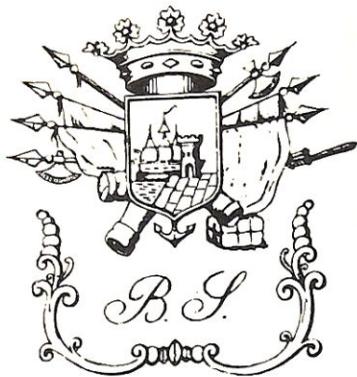
sus programas preferidos con

**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



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

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

Organización propia en el extranjero:

Filiales:

BANCO DE SANTANDER-ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 0014

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España - C/ Venezuela
Edificio "La Rotonda"
Anexo-Ap. Postal, 9 A - 484
Teléfono 3-5325

PANAMA, 9 A

Representaciones

ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 0014

BUENOS AIRES

COLOMBIA

Carrera 7.º, núm. 17-01
Apartado Aéreo 15974
Teléfono 42 09 41

BOGOTA, D. E.

ESTADOS UNIDOS

375 Park Avenue
Seagram Building,
Teléfono 6880984

N. YORK, N. Y. 10022

FRANCIA

90, Champs Elysées
Teléfono 256 31 51
Telex: INCONTA
para Bansander 29642

PARIS 8é

GRAN BRETAÑA

38, Lombard Street
Teléfono 01-626-6070

LONDRES, E. C. 3

MEXICO

Isabel la Católica, 38
(Edificio "La Noria")
Teléfono 12 53 83

MEXICO 1, D. F.

PERU

Jirón Ucayali, núm. 142
Teléfono 7-3148

LIMA

VENEZUELA

Avenida de Urdaneta
esquina Las Ibarra,
Edificio Central
Teléfono 819377

CARACAS

FRENOS DE "FISCO" A LAS CUATRO RUEDAS

En la conferencia de prensa que ofreció en Madrid el presidente de Seat, se dijeron cosas muy jugosas. Desde la pregunta de aquel periodista al señor Sánchez Cortés, «¿Tiene usted billete para ir a Moscú?» (relativa a una posible exportación de piezas Seat a la URSS), hasta una proposición formal de reforma fiscal para el automóvil.

Este último aspecto, verdaderamente decisivo para que pueda extenderse el automóvil a extensas capas de la sociedad española, aún poco motorizada, nunca será suficientemente encarecido.

Comparando con la fiscalidad en varios países europeos (por ejemplo, los del Mercado Común, con la excepción del pequeño Luxemburgo), se observa que en España se hace recaer un notable peso sobre las espaldas del contribuyente a causa de la compra del automóvil y su correspondiente desembolso.

La Hacienda obtiene del automóvil, en el proceso de su fabricación, un 11,5 por 100 del precio de venta, por el concepto de Tráfico de Empresas, que es un impuesto en cascada, que cada fabricante repercute en el siguiente.

Digamos como ejemplo: el minero al productor de metal, éste al fabricante de carburadores, amortiguadores, etc., y la industria auxiliar a la automovilística, que se lo pasa finalmente al comprador.

Este 11,5 por 100 no es producto de la imaginación ni cálculo particular de algún interesado, sino la estimación que realiza el propio Estado para revolver dichos impuestos cuando se exporta el automóvil, aunque hay algunos economistas que sitúan la cifra real aún por encima del tanto por ciento indicado.

No obstante, ese 11,5 por 100 de «Pre-impuesto» es común con otros artículos, así que el automóvil no está especialmente castigado. El impuesto específico es el de Lujo (16 por 100 del P.V.P. para coches de menos de 8 HP. y 20 por 100 para los de 8 y más) y otra vez el referido I.T.E., con un tipo del 2,4 por 100. Así, por ejemplo, un Citroën 2CV., que cuesta en España 72.000 pesetas, tributa 11.800 pesetas. Ese mismo coche sólo paga en Bélgica 8.270; en Francia, 2.547; en Italia 812, y en Alemania, 247 pesetas. La única excepción es Holanda, donde tributan 12.433 pesetas. Un Simca 1000, que cuesta aquí 95.000 pesetas, paga 19.722 de impuesto en España. En Holanda, 16.343; en Bélgica se paga 10.800; en Francia, 4.030; en Italia, 1.370, y en Alemania, 247 pesetas.

En cuanto a los coches mediano-grandes, como puede ser el Seat 1500, que vale en España 130.500 y paga 28.798 pesetas. Holanda queda ampliamente superada con sus 23.908. No digamos Bélgica (15.695), Francia (6.247), Italia (2.100) y Alemania, con sus modestísimas y constantes 247 pesetas (unos 13 marcos).

La fiscalidad —como señalo hace poco un informe del Sindicato del Metal— está agobiando a la industria del motor... y a los automovilistas. De un supuesto coche de

SE HA PROPUESTO OTRA FORMULA PARA EL IMPUESTO DE LUJO EN LOS AUTOMOVILES

100.000 pesetas precio fábrica, Hacienda se lleva, por diversos conceptos, casi 32.000 pesetas (11,5 por 100 por la cascada del Tráfico de Empresas, 11.500 pesetas; un 18 por 100 —media entre 16 y 20— de Impuesto de Lujo, 18.000 pesetas, y un 2,4 por 100 de I.T.E., 2.400 pesetas; total, 31.900).

Pero además de ser abusiva la fiscalidad, su injusticia se basa en la falta de progresividad. Considerar de lujo un 600 es disparatado, pero paga el Impuesto de Lujo hasta el agonizante Goggomobil, de Munisa. Considerar igual lujo un modesto 600, que un 850 Normal, que un 850 Sport Spide; considerar igual lujo un R-4 que un R-4 de lujo; un 124 que un Dodge Dart, es una imperdonable ceguera administrativa.

Nos hacemos eco desde estas líneas con mucho gusto de la confesada propuesta que una Sociedad de ingenieros y economistas planea presentar ante el Ministerio de Hacienda para reformar el Impuesto de Lujo que grava a los automoviles, sin que ello suponga merma importante en la recaudación.

Se trata de un sistema muy simple, que iguala el tipo impositivo al número de caballos fiscales. Así, un coche de 7 CV. pagaría el 7 por 100, el de 9 pagaría el 9 por 100 y el de 22 pagaría el 22 por 100.

Sin dejar de ser sencillísimo y más progresivo que actualmente, la recaudación subiría hasta el nivel apetecido con sólo aplicar un coeficiente multiplicador al número de caballos fiscales, para obtener el tipo de impuesto. Por ejemplo, si se aplicase un coeficiente 2, significaría que un coche de 8 caballos pagaría el 16 por 100 y uno de 10, el 20 por 100 (que es exactamente lo que pagan ahora). La progresividad está en que los más pequeños pagarían menos del 16 y los más grandes más del 20.

La solución ideal, sin embargo, es dejar exento del Impuesto de Lujo a los automóviles con 7 CV. o menos (si es que verdaderamente se desea la socialización del automóvil), ya que el tope de precio conseguido no se puede bajar más. El resto del camino no lo pueden recorrer ya las fábricas, sino el Estado, agilizando su Hacienda.

(De «AUTO-CLUB»)

GRANDES VIAJES 1970

EL NEW YORKER

Dos salidas mensuales - Duración 15 días.
Precio: 22.962 pesetas.

DOS ORILLAS DEL NIAGARA

Salidas mensuales - Duración 15 días.
Precio: 41.735 pesetas.

VACACIONES EN MIAMI

Dos salidas mensuales - Duración 15 días.
Precio: 37.710 pesetas.

COSTA A COSTA

14 de Mayo - Duración 21 días.
Precio: 68.181 pesetas.

EL DORADO OESTE

28 de Mayo - Duración 17 días.
Precio: 57.745 pesetas.

MEXICO, CAMPEONATO MUNDIAL DE FUTBOL

13 de Junio - Duración 18 días.
Precio: 60.116 pesetas.

FERIA DE OSAKA

24 de Abril, 8 de Agosto y 5 de Septiembre
Duración 25 días.
Precio: 103.900 pesetas.

EXPOSAKA

11 y 25 de Mayo - 6 y 20 de Julio - Duración 17 días.
Precio: 102.125 pesetas.

SAFARI FOTOGRAFICO A AFRICA DEL SUR

9 de Junio - Duración 16 días.
Precio: 69.920 pesetas.



TOUR A MALASIA E INDONESIA

16 de Julio y 3 de Septiembre - Duración 22 días.
Precio: 82.272 pesetas.

ISLA DEL SOL

En el MONTE UMBE - Del 1 al 12 de Julio.
Precios: Desde 12.000 pesetas.

MAR NEGRO

En el MONTE UMBE - Del 27 de Julio al 14 de Agosto.
Precios: Desde 18.000 pesetas.

COSTA AZUL Y BALEARES

En el MONTE UMBE - Del 12 al 17 de Julio.
Precios: Desde 4.500 pesetas.

VENECIA Y COSTA DALMATÁ

En el MONTE UMBE - Del 14 al 29 de Agosto.
Precios: Desde 14.000 pesetas.

V CRUCERO AL MAR NEGRO

En el CABO SAN VICENTE
Del 24 de Agosto al 9 de Septiembre.
Precios: Desde 16.600 pesetas.

XIV CRUCERO AL MAR BALTICO

En el CABO SAN ROQUE
Del 23 de Agosto al 7 de Septiembre.
Precios: Desde 15.900 pesetas.

XII CRUCERO A LOS PAISES NORDICOS

En el CABO SAN ROQUE - Del 6 al 29 de Julio.
Precios: Desde 21.900 pesetas.

IV CRUCERO AL NUEVO MUNDO

En el CABO SAN VICENTE
Del 3 de Noviembre al 10 de Diciembre.
Precios: Desde 34.800 pesetas.

WAGONS-LITS // COOK

Agencia de Viajes Grupo A título 5

SAN SEBASTIAN

c. MIRAMAR, 3 - Teléfono: 29-1-96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

en EIBAR: Arragüeta, 9 bajo - Telefono 71-15-39

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ



CITROËN "SM": UN DESAFIO TECNICO

**El tracción delantera
más rápido del mundo:
220 kilómetros por hora**

Al lanzar un modelo de prestigio. Citroën sigue a la vez su vocación y su interés. Primeramente, la marca ha tomado como algo personal disponer siempre de modelos punteros. No olvidemos que con sus 135 kms/h. de máxima, el 15 ligero reinaba en las carreteras en los primeros años de la postguerra. En 1955, el lanzamiento del DS, coche de vanguardia, volvió a situar a la firma en el primer plano de la actualidad. En esta ocasión, Citroën marca un hito con el «SM».

Se dirá que se trata de un coche demasiado costoso, con un precio de 40.000 francos (medio millón de pesetas aproximadamente), y cuya cadencia de producción será siempre limitada: se habla de treinta unidades diarias. Esto es cierto, pero, al presentar este coupé fuera de serie, el constructor aborda deliberadamente, sin ningún rival, un sector completamente descuidado por todas las mar-

cas francesas. Así, su iniciativa toma un valor particular, que no puede medirse según las reglas de la economía y la estadística. Se puede afirmar que la comercialización del «SM» sigue el interés de la marca, pues al atraer la atención general, este coupé revaloriza toda la producción del constructor, y, sobre todo el de la serie D (DS e ID).

Aparte de las consideraciones precisas de un examen técnico, el «SM» merece otras de conjunto. En primer lugar, hay que señalar la aparición de un seis cilindros en V en la producción francesa, limitada desde hace tiempo a motores de dos y cuatro cilindros. Al igual que Fiat, Lancia, Ferrari, Ford y, muy pronto, Rootes, Citroën dispone por fin de un V-6. Es de notar que este motor tiene las bancadas de cilindros dispuestas a 90 grados (como el motor Buick

americano que se deriva de un V-8) y no a 60, como los otros motores europeos.

Por otra parte, este rápido coche de prestigio (su velocidad máxima ha sido dejada en 220 kms/hora después de haber alcanzado los 250 en ciertos prototipos), no tiene nada de desmesurado, pues es solamente cinco cms. más largo y cuatro más ancho que el DS. De todas formas, este «super DS» lleva la tracción delantera a un nivel raramente alcanzado. Ha habido constructores remisos a utilizarla en sus modelos rápidos: Peugeot, por ejemplo, que había adoptado la tracción delantera en su 204, ha vuelto a la tracción clásica con el 504. Citroën, por el contrario, conserva esta técnica en su «escalada».

Entre los elementos que diferencian al «SM» del DS, citemos la instalación de seis faros, de ellos dos de largo alcance, necesarios para rodar rápido de noche; la adopción de llantas muy anchas en serie (seis pulgadas), con neumáticos 195/70 VR 15 Michelin X; la capacidad excepcional del cárter de aceite (7 litros); el cambio con mando manual, sin la asistencia del DS. Por otro lado, la quinta velocidad será apreciada en autopista: la verdadera vocación del «SM» será la de surcar a toda velocidad Europa, que poco a poco se cubre de vías modernas.

(Motor Press)



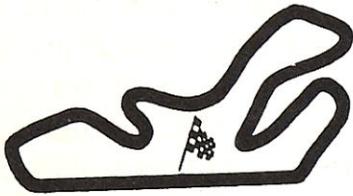
CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONDUCTORES: FORMULA 1

GRAN PREMIO DE AFRICA DEL SUR 7 de marzo



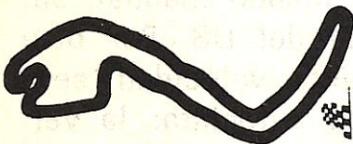
Circuito de Kyalami (4.086 metros).
Record de la distancia: Jackie Stewart (Matra Ford Cosworth), los 325,8 kilómetros a una media de 178,99 kilómetros por hora, en 1969.
Record de la vuelta: Jackie Stewart, a una media de 181,04 kilómetros por hora (1 m. 23 s. 21 d.), en el mismo año.

GRAN PREMIO DE ESPAÑA 19 de abril



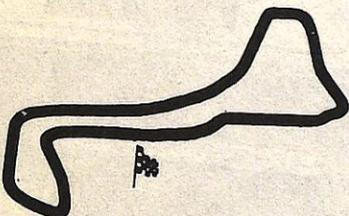
Circuito del Jarama (3.404 metros).
Record de la distancia: Graham Hill (Lotus Ford Cosworth), los 306,388 kilómetros a una media de 135,84 kilómetros por hora, en 1968.
Record de la vuelta: Jean Pierre Beltoise (Matra Ford Cosworth), a una media de 138,79 kilómetros por hora (1 m. 28 s. 3 d.), en el mismo año.

GRAN PREMIO DE MONACO 17 de mayo



Circuito de Montecarlo (3.145 metros).
Record de la distancia: Graham Hill (Lotus Ford Cosworth), los 251,6 kilómetros a una media de 129,036 kilómetros por hora, en 1969.
Record de la vuelta: Jackie Stewart (Matra Ford Cosworth), a una media de 133,04 kilómetros por hora (1 m. 25 s. 1 d.), en el mismo año.

GRAN PREMIO DE BELGICA 7 de junio



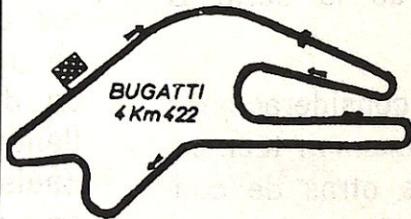
Circuito de Zolder (4.200 metros).
Record de la distancia: a establecer este año.
Record de la vuelta: a establecer este año.
El record de Fórmula 2 está en poder de Jackie Ickx (Brabham Cosworth), a una media de 172,54 kilómetros por hora (1 m. 27 s. 3 d.).

GRAN PREMIO DE HOLANDA 21 de junio



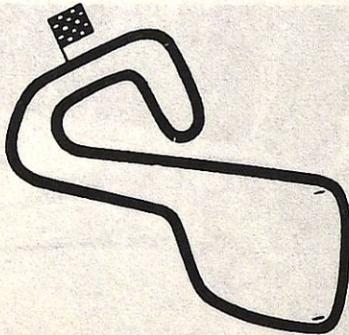
Circuito de Zandvoort (4.193 metros).
Record de la distancia: Jackie Stewart (Matra Ford Cosworth), los 376,2 kilómetros a una media de 178,7 kilómetros por hora, en 1969.
Record de la vuelta: Jackie Stewart, a una media de 181,99 kilómetros por hora (1 m. 22 s. 9 d.).

GRAN PREMIO DE FRANCIA 5 de julio



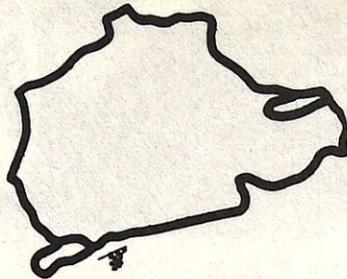
Circuito de Bugatti (4.422 metros).
Record de la distancia: Jack Brabham (Brabham Repco) los 353,76 kilómetros a una media de 159,17 kilómetros por hora, en 1967.
Record de la vuelta: Graham Hill (Lotus Ford Cosworth), a una media de 164,6 kilómetros por hora (1 m. 36 s. 7 d.), en el mismo año.

GRAN PREMIO DE INGLATERRA 19 de julio



Circuito de Brands (4.260 metros).
Record de la distancia: Jo Siffert Lotus Ford Cosworth, los 341,1 kilómetros a una media de 168,7 kilómetros por hora, en 1968.
Record de la vuelta: Jochen Rindt (Lotus Ford Cosworth), a una media de 176,89 kilómetros por hora (1 m. 26 s. 8 d.), en 1969.

GRAN PREMIO DE ALEMANIA 2 de agosto



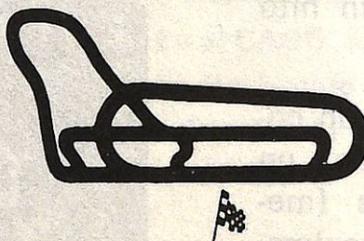
Circuito de Nurburgring (22.810 metros).
Record de la distancia: Jackie Ickx (Brabham Ford Cosworth), los 319,7 kilómetros a una media de 174,49 kilómetros por hora, en 1969.
Record de la vuelta: Jackie Ickx, a una media de 177,24 kilómetros (7 m. 43 s. 8 d.), en el mismo año.

GRAN PREMIO DE AUSTRIA 16 de agosto



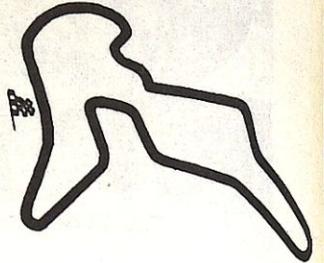
Circuito de Zeltweg (5.910 metros).
Record de la distancia: a establecer este año.
Record de la vuelta: a establecer este año.
El record en prototipos lo tiene Jackie Ickx (Mirage Ford), a 199 kilómetros por hora (1 m. 46 s. 6 d.).

GRAN PREMIO DE ITALIA 6 de septiembre



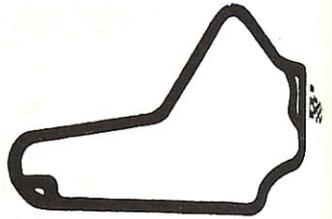
Circuito de Monza (5.700 metros).
Record de la distancia: Jackie Stewart (Matra Ford Cosworth), los 391 kilómetros a la media de 236,52 kilómetros por hora, en 1969.
Record de la vuelta: Jean Pierre Beltoise (Matra Ford Cosworth), a una media de 242,96 kilómetros por hora (1 m. 25 s. 2 d.).

GRAN PREMIO DE CANADA 19 de septiembre



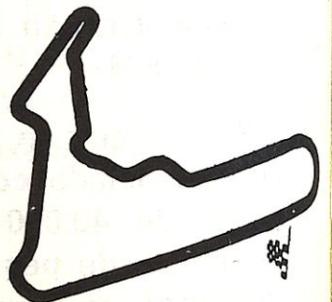
Circuito de Mont Tremblant (4.263 metros).
Record de la distancia: Denny Hulme (McLaren Ford Cosworth), los 381,26 kilómetros a una media de 156,5 kilómetros por hora, en 1968.
Record de la vuelta: Jo Siffert (Lotus Ford Cosworth), a una media de 161,4 kilómetros (1 m. 35 s. 1 d.).

GRAN PREMIO DE LOS ESTADOS UNIDOS 4 de octubre



Circuito de Watkins Glen (3.701 metros).
Record de la distancia: Jochen Rindt (Lotus Ford Cosworth), los 400 kilómetros a una media de 203,3 kilómetros por hora.
Record de la vuelta: Jochen Rindt, a una media de 207,1 kilómetro por hora (1 m. 4 s. 3 d.).

GRAN PREMIO DE MEXICO 18 de octubre



Circuito Magdalena Mixuca (5.000 metros).
Record de la distancia: Denny Hulme (McLaren Ford Cosworth), los 32 kilómetros a una media de 171,6 kilómetros por hora.
Record de la vuelta: Jackie Ickx, a una media de 174,1 kilómetros por hora (1 m. 42 s. 6 d.).

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

CALENDARIO INTERNACIONAL DE 1970

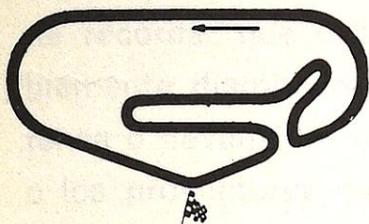
CAMPEONATO INTERNACIONAL DE MARCAS

31 enero-1 febrero: 24 Horas de Daytona.
21-22 marzo: 12 Horas de Serbring.
12 abril: 1.000 Km. de Brands Hatch.
25 abril: 1.000 Km. de Monza.
3 mayo: Targa-Florio.
17 mayo: 1.000 Km. de Spa.
31 mayo: 1.000 Km. de Nürburgring.
13-14 junio: 24 Horas de Le Mans.
11 julio: 1.200 Km. de Austria.
8-9 agosto: 6 Horas de Mosport.

CAMPEONATO EUROPEO DE VEHICULOS DE TURISMO

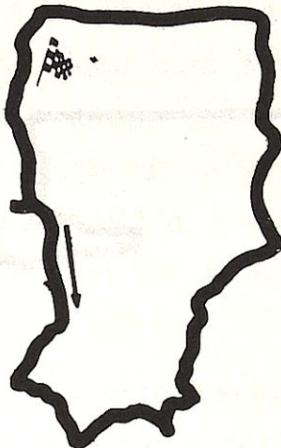
15 marzo: Carrera en Monza.
12 abril: Trofeo de Austria.
10 mayo: G. P. de Budapest.
24 mayo: G. P. de Brno.
7 junio: Carrera en Dijon.
20-21 junio: Tourist Trophy.
12 julio: Carrera en Nurburgring.
25-26 julio: 24 Horas de Francorchamps.
29-30 agosto: Trofeo de Zandvoort.
27 septiembre: 3 Horas del Jarama.

24 HORAS DE DAYTONA 31 de enero - 1 de febrero



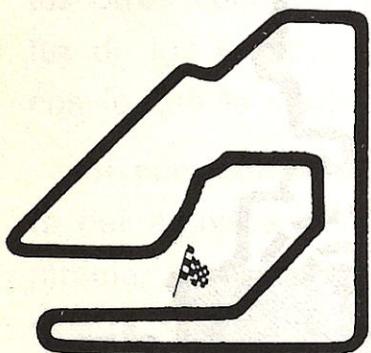
Longitud: 6.090 metros.
Record de la distancia: Miles-Ruby (Ford Mark II) 678 vueltas, en 1966.
Record de la vuelta: Jackie Ickx (Ford GT-40), a una media de 192,1 kilómetros por hora (1 m. 54 s. 9 d.), en 1968.

«TARGA FLORIO» 3 de mayo



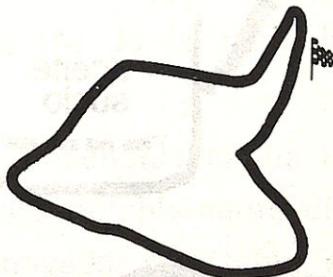
Longitud de la vuelta: 7.200 metros.
Record de la distancia: Mitter-Schutz (Porsche 908), las diez vueltas en seis horas siete minutos 45 segundos tres décimas, en 1969.
Record de la vuelta: Vic Elford (Porsche 908), a una media de 122,95 kilómetros por hora (35 m. 8 s. 2 d.), en 1969.
NOTA.—Está pendiente de aprobación la desviación de este tradicional Circuito siciliano, para evitar su paso por los centros urbanos de la región.

12 HORAS DE SEBRING 21-22 de marzo



Longitud de la vuelta: 8.367 kilómetros.
Record de la distancia: Ickx-Oliver (Ford GT-40), 239 vueltas, en 1969.
Record de la vuelta: Chris Amon (Ferrari 312-P), a una media de 186,105 kilómetros por hora (2 m. 41 s. 9 d.), en 1969.

1.000 KILOMETROS DE SPA 17 de mayo



Circuito: Spa-Francorchamps.
Longitud de la vuelta: 14.120 metros.
Record de la distancia: Siffert-Redman (Porsche 908), en cuatro horas 24 minutos 19 segundos seis décimas, en 1969.
Record de la vuelta: Brian Redman (Porsche 908), a una media de 233,81 kilómetros por hora (3 m. 37 s. 1 d.), en 1969.

500 MILLAS DE BRANDS HATCH 12 de abril

Record de la distancia: Siffert-Redman (Porsche 908), en seis horas ocho segundos, en 1969.
Record de la vuelta:

1.000 KILOMETROS DE MONZA 25 de abril

Longitud de la vuelta: 1.010 metros.
Record de la distancia: Siffert-Redman (Porsche 908), en cuatro horas 53 minutos 41 segundos dos décimas, en 1969.
Record de la vuelta: Pedro Rodríguez (Ferrari 312-P), a una media de 216,3 kilómetros por hora (en 2 m. 48 s. 1 d.).

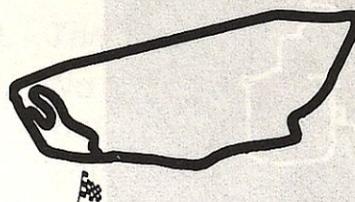
1.000 KILOMETROS DE NURBURGRING 31 de mayo

Circuito: Nurburgring.
Record de la distancia: Siffert-Redman (Porsche 908), en seis horas 11 minutos dos segundos tres décimas, en 1969.
Record de la vuelta: Chris Amon (Ferrari 312-P), a una media de 170,1 kilómetros por hora (8 m. 3 s. 3 d.), en 1969.

PRUEBAS FUERA DEL CAMPEONATO

11 enero: 1.000 Km. de Buenos Aires.
18 enero: 200 Millas de Buenos Aires.
13 septiembre: 500 Km. de Imola (Italia).
10 octubre: G. P. del Japón.
18 octubre: 1.000 Km. de París.
7 noviembre: 9 Horas de Kyalami (Africa del Sur).

24 HORAS DE LE MANS 13 y 14 de junio

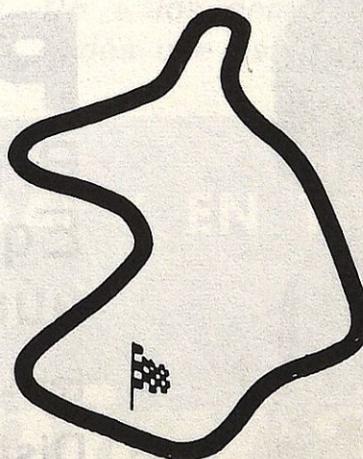


Longitud de la vuelta: 13.469 metros.
Record de la distancia: Ickx-Oliver (Ford GT-40), 4.998 kilómetros, a una media de 208,25 kilómetros por hora, en 1969.
Record de la vuelta: Rolf Stommelen (Porsche 917), a una media de 234,017 kilómetros por hora (3 m. 27 s. 2 d.).

1.000 KILOMETROS DE AUSTRIA 11 de julio

Circuito: Zeltweg
Record de la distancia: Siffert-Ahrens (Porsche 917), en cinco horas 23 minutos 36 segundos 9 décimas.
Record de la vuelta: Jacky Ickx (Mirage Ford), a una media de 198,5 kilómetros por hora (1 m. 47 s. 2 d.), en 1969.

6 HORAS DE LA CASC 9 de agosto



Circuito: Mosport.
Longitud de la vuelta: 3.942 metros.
Record de la distancia: a marcar este año.
Record de la vuelta: a marcar este año.

TROFEO EUROPEO DE CONDUCTORES DE FORMULA 2

30 marzo: G. P. de Thruton.
12 abril: G. P. de Alemania.
26 abril: G. P. de Barcelona.
31 mayo: G. P. de Rouen.
8-9 agosto: G. P. de Zandvoort.
23 agosto: G. P. del Mediterráneo (Enna, Sicilia).
13 septiembre: G. P. de Austria.
27 septiembre: G. P. de Roma (Vallelunga).
10-11 octubre: G. P. de Baden-Württemberg.

CARRERAS DE FORMULA 2 FUERA DEL CAMPEONATO

5 abril: G. P. de Pau.
3 mayo: G. P. de Eifel.
24 mayo: G. P. de Limbourg (Bélgica).
25 mayo: G. P. de Crystal Palace.
14 junio: Copa del Rin.
21 junio: G. P. de la Lotería de Monza.
14 julio: G. P. de Magny-Cours.
30 agosto: G. P. de Salzburg (Austria).
22 noviembre: G. P. de Hohenheim.

CAMPEONATO EUROPEO DE MONTAÑA

24 mayo: Subida al Montseny (España).
21 junio: Mont-Ventoux (Francia).
26 junio: Cassana-Sestriere (Italia).
12 julio: Trento-Bondone (Italia).
26 julio: Fribourg (Suiza).
9 agosto: Mont-Doré (Francia).
30 agosto: Sierra Montana (Suiza).
27 septiembre: Dobratsch (Austria).

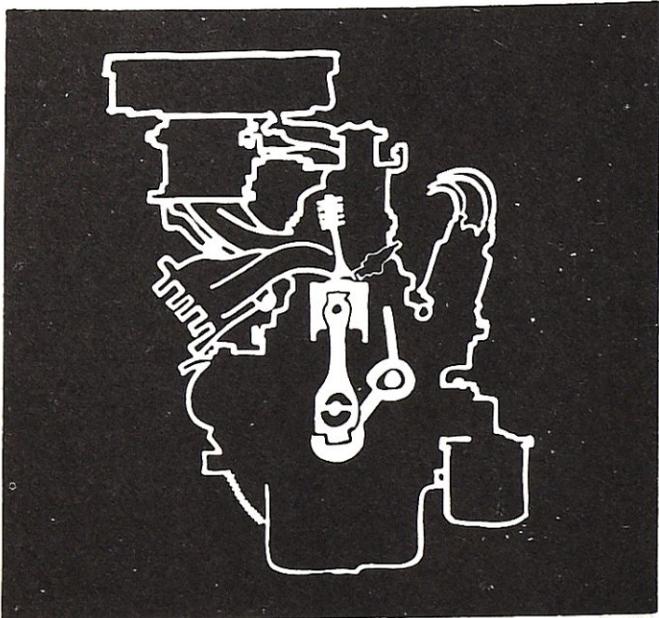
CAMPEONATO INTERNACIONAL DE RALLYES POR MARCAS

16-24 enero: Rallye de Montecarlo.
11-15 febrero: Rallye de Suecia.
4-8 marzo: Rallye San Remo.
26-30 marzo: Rallye Safari Africa Oriental.
6-10 mayo: Rallye de los Alpes Austríacos.
28-31 mayo: Rallye Acrópolis.
1-6 septiembre: Copa de los Alpes.
13-18 noviembre: Rallye de Gran Bretaña.

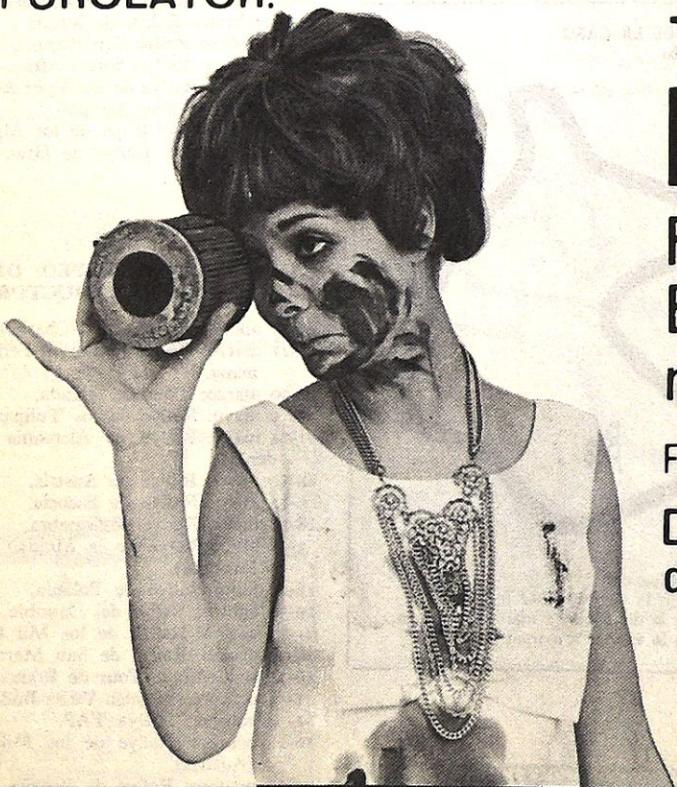
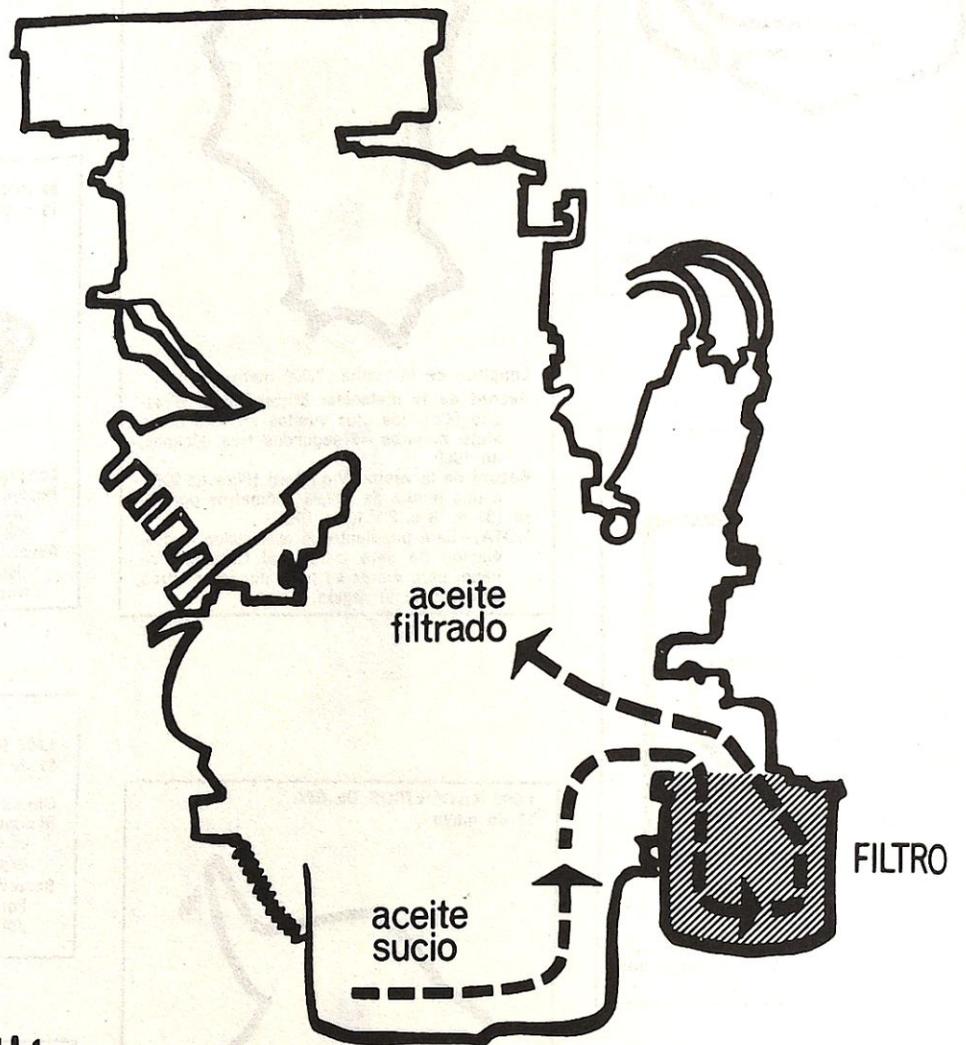
CAMPEONATO EUROPEO DE RALLYES PARA CONDUCTORES

13-15 marzo: Rallye Lyon-Charbonnières.
18-21 marzo: Rallye República Federal Alemana.
26-30 marzo: Tour de Irlanda.
3-9 mayo: Rallye de los Tulipanes.
21-24 mayo: Rallye de Alemania (Wiesbaden).
28-30 mayo: Rallye de Austria.
6-12 junio: Rallye de Escocia.
18-21 junio: Rallye de Ginebra.
3-5 julio: Rallye de la Moldau (Checoslovaquia).
16-19 julio: Rallye de Polonia.
29-31 agosto: Rallye del Danubio.
21-23 agosto: Rallye de los Mil Lagos.
28-30 agosto: Rallye de San Martino.
16-25 septiembre: Tour de Francia.
1-3 octubre: Munich-Viena-Budapest.
1-4 octubre: Rallye TAP.
16-18 octubre: Rallye de los Mil Minutos (Austria).
22-25 octubre: Rallye de España.
7-8 noviembre: Tour de Corse.
20-22 noviembre: Tour de Bélgica.

destrozar un motor es fácil cada 8.000 kms.



El aceite es la vida del motor. Sin él, se destroza. Ahora bien, ¿de qué sirve el aceite si no está oportunamente filtrado? Válvulas, pistones, bielas, eje de levas y todos los rodamientos dependen del estado en que se halle el filtro. Olvidar el recambio del filtro es igual que despreciar la labor del lubricante vital. Cada 8.000 Kms. pida en su taller nuevos filtros PUROLATOR.



filtros
PUROLATOR®

Primera marca mundial.
Equipo de origen del mayor
número de coches nacionales.

Fabricados por PUROLATOR IBERICA, S.A.

Distribuidos por las Divisiones Comerciales
de los fabricantes de vehículos y por la
Organización

Firestone

LUZ DE CRUCE

AL CIRCULAR CON NIEBLA, NEVADA O LLUVIA INTENSA, LUZ DE CRUCE

Durante el invierno se producen frecuentemente densas nieblas que dificultan la circulación en algunos tramos de carretera, a tal efecto conviene recordar que cuando la visibilidad esté sensiblemente disminuída, ya sea por niebla, lluvia intensa o nevada, se utilizará el alumbrado de cruce o los proyectores especiales para niebla, que habrán de funcionar conjuntamente con las luces de posición.

No deberán utilizarse exclusivamente las luces de posición o alumbrado ordinario, porque son insuficientes para ver y ser visto, ni tampoco las luces intensivas pues, además de deslumbrar a los otros conductores, devuelven por reflexión, la luz de los faros a los ojos del propio conductor, con lo que la visión no queda favorecida.

Si por inutilización o avería irreparable en ruta del alumbrado correspondiente se hubiese de circular con alumbrado de intensidad inferior, se deberá reducir la velocidad hasta la que permita la detención del vehículo dentro de la zona iluminada.

La prescripción de llevar encendida la luz de cruce cuando la visibilidad esté notablemente disminuída por niebla, lluvia o nevada, rige tanto en calles como en carreteras.

Diez reglas de la carretera

Los chóferes de camión experimentados concuerdan en las diez reglas de la carretera siguientes:

1. Compruebe los frenos, luces y demás equipo antes de ponerse en marcha y periódicamente durante el viaje.
2. Deje todos sus problemas personales en la acera antes de empezar a conducir.
3. En la carretera obedezca todas las leyes de la naturaleza en cuanto al momento, deceleración, fuerza centrífuga y gravedad.
4. Tenga cuidado con niños y transeúntes.
5. No vaya pegado al de adelante. Mantenga suficiente distancia entre su vehículo y el de adelante para que los vehículos más rápidos puedan pasar. Tome las medidas apropiadas para que el tránsito que le sigue pueda pasar en las cuestas largas y que el tránsito demorado le pase al llegar a la cumbre.
6. Nunca dispute el derecho de paso o precedencia ¡concédalo!
7. No tome nunca una bebida alcohólica en carretera o antes de empezar el viaje.
8. No luche contra el sueño. Si se siente adormecer, pare a un lado y tome un corto descanso.
9. No dude en aflojar la marcha y estar listo para parar en el instante en que aparezca un posible peligro. Conduzca de forma que el vehículo esté siempre bajo su control.
10. Dé a los demás conductores las oportunidades que usted desearía que le dieran.

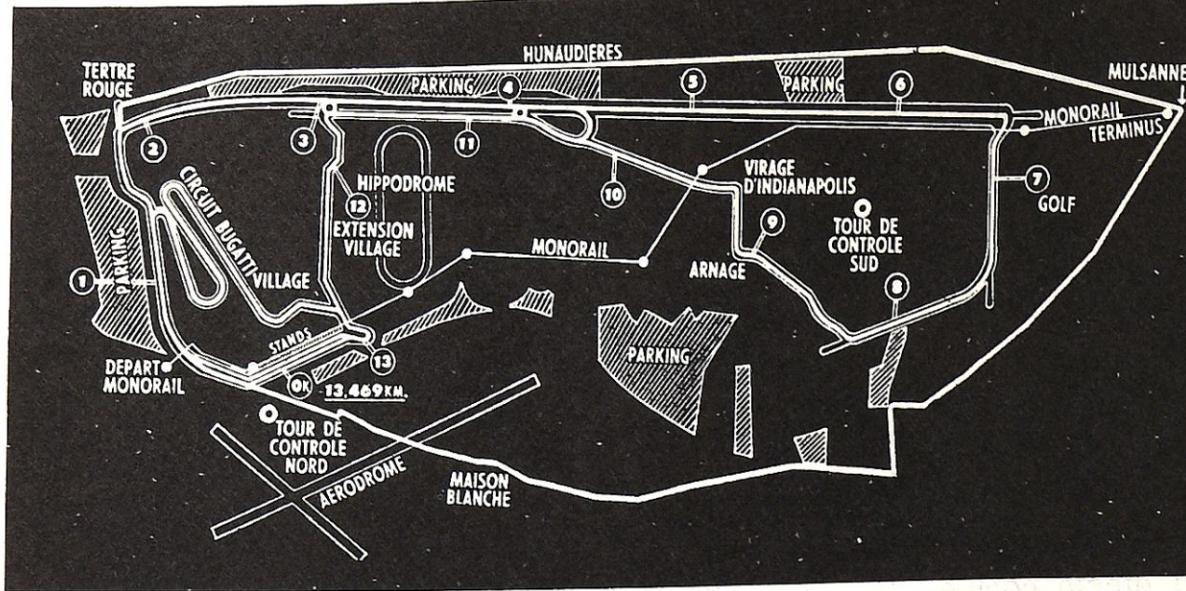
DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



El Circuito que se pretende llevar a cabo es de 13,469 kilómetros y en el que únicamente se conservan, del actual, la recta de salida y toda la parte correspondiente al circuito de Bugatti, dentro del actual recorrido, suprimiendo la Tertre Rouge, Hunaudières, Mulsanne, Maison Blanche, siendo el nuevo trazado interior, marcado con los números en el gráfico, el que servirá en su día para la celebración de las 24 Horas.

Soluciones para un Le Mans que se queda anticuado

¿UN CIRCUITO PERMANENTE?

CHIRSTIAN Cacaut ha realizado un estudio completo acerca de los posibles cambios que se podrían efectuar en el Circuito de Le Mans, para acoplarlo a las necesidades actuales, en lo que a seguridad, rendimiento y eficacia se refiere.

Actualmente el Circuito tiene planteados una serie de problemas. En primer lugar los organizadores, quieren dejar bien sentado que la prueba no es eminentemente comercial,

sino que su fin primordial es el de poner a prueba las mecánicas y las nuevas técnicas. El riesgo fundamental que tiene el Circuito, es que prácticamente todo él es carretera abierta normalmente al tráfico, de los 13,469 kilómetros de trazado, solamente tres son permanentes (los 3 que tiene de común con el Bugatti); por lo que todos los años la organización se ve en la necesidad de invertir ingentes cantidades de dinero en su puesta a punto, para las famosas 24 Horas. Otro problema, es el acondicionamiento de las instalaciones para dar cabida a los 300.000 espectadores que todos los años asisten a la prueba.

Indudablemente un circuito como el de Le Mans, en el que se consiguen altísimas medias (hasta 400 Km./h. en la recta Les Hunaudières), debe ofrecer unas condiciones de seguridad lo más perfectas posibles, condiciones que sólo pueden conseguirse en un circuito permanente.

Los estudios realizados han llevado a la conclusión que la posibilidad de construir un cir-

cuito en el interior del actual, es una solución viable. Para la construcción de este circuito se mantendrían los tramos típicos que el trazado actual tiene.

Tres proyectos se han presentado, habiéndose retenido el tercero, que en síntesis expone lo siguiente: un nuevo circuito con seis posibilidades de trazado diferentes de longitudes variables. Entonces los siete circuitos podrían ser utilizados estilo Brands Hatch, es decir cada uno para diferentes pruebas; F-I, F-II, Turismos, Escuela de Pilotos, Carreras de Club, etc.

Las características del nuevo circuito serán las siguientes; doce metros de ancho, con amplios arcenes; cincuenta metros en Les Munadières (incluidos arcenes); en las otras zonas del Circuito las vallas de seguridad estarán a veinticinco metros y soportarían impactos de 150 km./h., y en fin todo el Circuito sería adaptado a las mejores condiciones de seguridad. Se instalaría un circuito de televisión interior, dos torres de control, que permitieran llevar una panorámica casi total de la carrera; así como un monorraíl que transportara a los espectadores de un lugar a otro. Los boxes estarían situados a un lado de la pista, nuevas tribunas y más seguras en las curvas, y la ca-

pacidad total se aumentaría hasta el medio millón de personas.

El costo aproximado de esta operación es superior a los 50 millones de francos nuevos. Actualmente está en formación una sociedad que quedará constituida a fin de mes, para encargarse del aspecto comercial, al que ha resignado el Automóvil Club del Oeste. Todo esto requeriría cinco años de trabajo y sería efectuado por etapas.

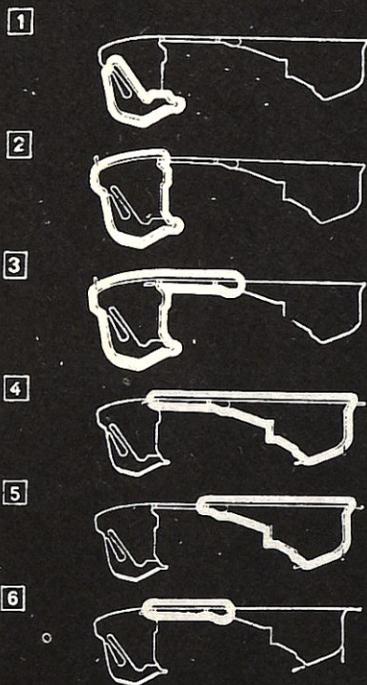
En el instante en que el proyecto se viese rentable, no habría dificultad aparente para encontrar una firma que financiara todo ello.

¿Sería rentable todo esto? Al 10 por 100 de interés representaría un beneficio de 5 millones de francos nuevos anuales.

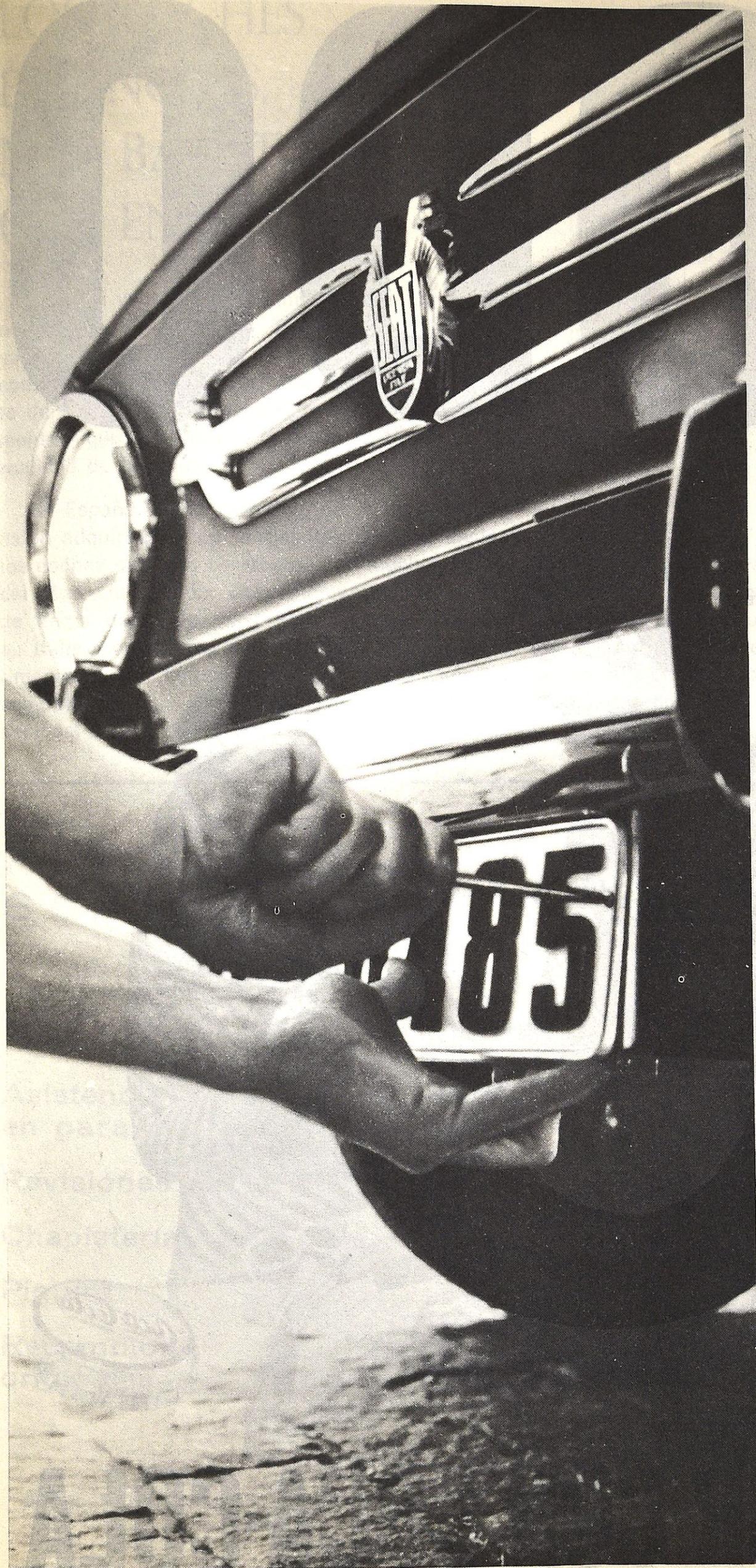
La realización de un proyecto de esta envergadura requeriría una ayuda a escala departamental, e incluso nacional. Es posible que la sociedad constructora de la autopista París-Le Mans pudiera cooperar indirectamente.

Gracias a la ayuda de estos medios financieros sería posible dar a Le Mans otra dimensión que beneficiase la prueba y al automovilismo internacional en la década de los 70.

- | | |
|--------------|--------------|
| 1 — 4.500 m. | 4 — 8.350 m. |
| 2 — 4.800 m. | 5 — 5.700 m. |
| 3 — 7.850 m. | 6 — 2.900 m. |



Dentro del circuito de 13,469 kilómetros, se puede conseguir seis soluciones para pruebas de F-I, F-II, Turismos, etc. Exponemos los diversos trazados producto del nuevo circuito.



La única pieza que le falta para que no le falte nada.

La matrícula.

El resto lo ponemos nosotros.
Todo. Y de una vez.

A la hora de hacer los coches
que más se venden en España,
no escatimamos nada.

Por eso los Seat 850 son
rápidos, completos y los
de gama más amplia.

Usted puede decidir
entre el normal, el especial
o el cuatro puertas. A su gusto.
Pero nunca le faltará motor
en un adelantamiento rápido.

Siempre tendrá sitio libre
para un invitado imprevisto
o para la maleta "imprescindible"
de su mujer. Y desde luego
-al estrenar su 850-
nunca tendrá que correr
a una tienda de accesorios.

Ni siquiera para comprar
una matrícula.

Su distribuidor Seat
se la pondrá en pocos minutos.

**Seat, más de un millón
de experiencias.**



SEAT
850

TODO

(como por ejemplo andar en
motocicleta, conocer a nuevas
personas, los sandwiches,
ver programas de TV, volar cometas,
las comidas íntimas, tomar el sol,
soñar despierto, un día de lluvia,
simplemente charlar)



VA MEJOR CON COCA-COLA

LOS COCHES ESPAÑOLES, MAS BARATOS QUE EN ITALIA

Muchas veces nos quejamos de que los coches en España son muy caros. Tal vez tengamos razón, ya que la renta media de España no es todavía considerable y queda por debajo de la mayor parte de los países europeos. Sin embargo, los argumentos que empleamos son combatidos por la realidad de las cifras.

En España, como resultado de la potencia que están adquiriendo los fabricantes de automóviles, los coches son más baratos que en muchos países del Mercado Común. Concretamente, nos acaban de llegar datos de los precios puestos por Fiat en Italia, con motivo de la reciente subida experimentada. No hemos resistido la tentación de compararlos con los de nuestra primera fábrica nacional y filial del gigante italiano.

Veamos algunos precios en Italia y en España de modelos que son idénticos. En ellos no se incluye en I.T.E. que se aplica en ambos países.

En el caso de Seat hemos descontado también el costo medio del transporte por modelo situado en cualquier punto de España.

De esta forma, el «seiscientos E» cuesta en Italia 75.385 pesetas, mientras que en España acaba de ser lanzado a 66.400 (68.100 en el punto de venta), lo cual supone un precio más barato en un 12 por ciento. Los precios de otros modelos en Italia y en España son los siguientes:

	Italia	España	%
850 Berlina	82.384	74.000	-10,2
850 Especial	91.000	84.100	- 7,6
850 Sport Coupé ...	115.770	110.000	- 5,6
124 Berlina	121.692	115.800	- 4,8
1500 Berlina	152.320	137.300	- 9,9

Es preciso advertir, no obstante, que estos dos últimos modelos no tienen posibilidad de ser comparados en la actualidad, ya que el 124 italiano es el Especial y que el modelo 1500 no se fabrica allí. En cambio, es superior el precio del 850 Spider, coche de especial condición de fabricación.

**FIAT
SEAT**

CANO, S. A.

**VESPA
M. A. N.**

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

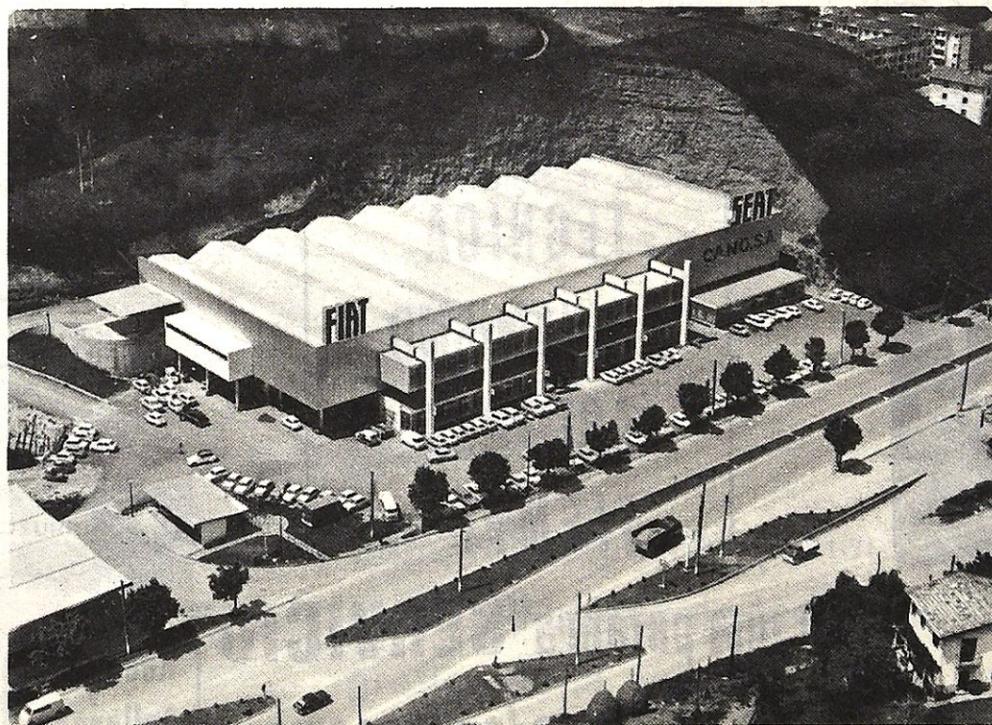
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 25.402 - 29.880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN

EL PEATON ESE DESCONOCIDO

Al despedir mi mujer a mi hija de cinco años, que salía para el colegio, le dijo un día:

—Adiós, muñeca.

La niña se volvió muy digna y replicó:

—Yo no soy una muñeca.

—¿Entonces, qué eres?, le preguntó su madre.

—Yo soy un peatón.

La respuesta tiene un aspecto gracioso, que cualquier madre

no dejaría de explotar en beneficio de la agudeza de su criatura. La niña es, en efecto muy ocurrente, y yo también doy fe de ello con la dudosa objetividad que me confiere mi condición de padre. Pero la respuesta tiene también una cierta carga de seriedad, que me hizo meditar. La niña, probablemente porque así se lo dijeron en el colegio, tenía muy presente algo que nosotros casi hemos olvidado a fuerza de hablar de los problemas de la circulación automóvil: que lo esencial de nuestra condición es ser peatones. Todos lo somos, por mucho tiempo que pasen algunos dentro de un vehículo, del tipo que sea.

Es curioso observar cómo hasta el Código de la Circulación, cuya enseñanza en las escuelas es obligatoria, incurre en una inversión de planteamiento muy significativa. Al definir a los

peatones, o viandantes, lo hace en forma negativa: todo usuario de la vía pública que no sea conductor u ocupante de algún vehículo, más o menos. Parece como si la regla fuese el ser conductor y la excepción el marchar a pie. Pero, por muy grande que haya sido el desarrollo automovilístico, aún estamos lejos de que sea así.

En España hay más de treinta millones de habitantes, y sólo algo más de la décima parte están en posesión de un permiso de conducir. Además, hasta el automovilista más apegado a su vehículo: ése que quiere ir a todas partes en él, sea como sea, y ya saben ustedes que hay muchos así, es también peatón en ocasiones. Al menos tiene que cruzar la acera.

El ser peatón no es malo. Para algunas cosas, la salud, por ejemplo, es incluso bueno.

Reda SUIPUZCOANA, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléfonos. 21883 - 21383

SAN SEBASTIAN

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

**Por Dositeo Barreiro
Mourenza**

Cuando era el estado normal del hombre, había incluso quien se vestía especialmente, a la inglesa, para haber «footing». Hoy en muchas ciudades apenas queda sitio para caminar, pero también hay que vestirse especialmente de peatón para no ser arrollado. Por eso los guardias se ponen esos manguitos de oficinista, de primera comunión, o los trabajadores esos chalecos de náfrago escarlata, que «se ven bien», como dicen en la televisión cuando quieren decir otra cosa diferente. Pero lo que sí es malo es ser atropellado...

Y eso, por desgracia, es lo que más fácilmente le puede ocurrir al peatón. De hecho, le ocurre con aterradora frecuencia. Las estadísticas, que en algunas cosas no son muy de fiar, en ésta son categóricas: alrededor de 1.256 peatones fallecieron el año pasado en España víctimas de atropellos y 17.899 resultaron heridos. ¡Como en la guerra!

Y es que hay guerra. El peatón se ve asediado y reducido a lugares protegidos que se llaman aceras, pasos de peatones, y también refugios. Y ni siquiera en ellos está muy seguro, la verdad. Pero lo más grave de todo es que en la mayoría de los

casos se ha comprobado que el peatón ha cometido una infracción determinante del accidente. En 15.615 casos, entre los cuales 977 fueron mortales, el peatón irrumpió en la vía anti-reglamentariamente, cruzó fuera de la zona marcada o cometió alguna otra infracción. Y todo ello a pesar de las continuas llamadas de atención que la Administración hace a los peatones, como parte más débil.

Una reciente sentencia del Tribunal Supremo afirma que la presencia de un peatón en la calzada es un hecho previsible por el conductor de un vehículo. Sea como sea, lo que también es previsible para el peatón es que en la confrontación con el vehículo llevará siempre la peor parte. Por todo esto me parece muy bien que en las escuelas se enseñe a los niños que son peatones y que se despierte su instinto de defensa frente a los peligros de la circulación.

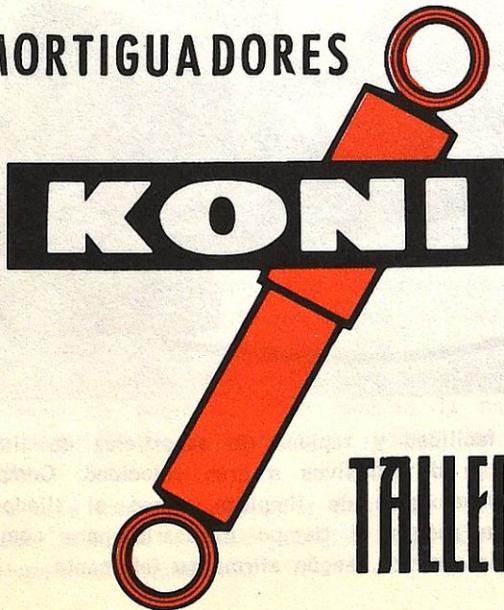
Ahora bien, hay un aspecto del comportamiento de los peatones que ha sido muy poco destacado y ayuda a crear una falsa impresión. Como generalmente son víctimas, nadie piensa en que, a veces, también producen daño. Son muchos los automovilistas víctimas de accidentes provocados por imprudencias de peatones. A veces, por intentar salvarles, simplemente. Pero es muy raro que alguien piense en

que un peatón, como un conductor, puede incurrir en responsabilidad, tanto legal como moralmente.

Esta idea deforma de tal manera la mentalidad de los usuarios, en general, que se piensa que en un accidente es siempre el automovilista, o su asegurador, el que ha de pagar los vidrios rotos. Recuerdo una ocasión en la que un conductor destrozó su coche por evitar el atropello de un niño que imprudentemente irrumpió en la calzada. El niño se salvó, pero el hombre se quedó sin coche. Su abogado llamó al padre de la criatura para arreglar el asunto y el hombre dio toda clase de facilidades hasta el final, cuando se enteró de que era él quien tenía que «arreglar» la cuestión. ¡Había creído que le iban a pagar a él!

En el campo de la responsabilidad, podríamos decir, parodiando a Alexis Carrol, que el peatón es un desconocido, como hemos hecho en el título de este artículo. Pero la verdad, peatones, es que hay que tener cuidado. Aparte del daño propio, vuestra imprudencia puede causar graves perjuicios a los demás y hay que pagarlos. En todos los sentidos, estamos en peor situación que el conductor. ¡Ni siquiera tenemos seguro!...

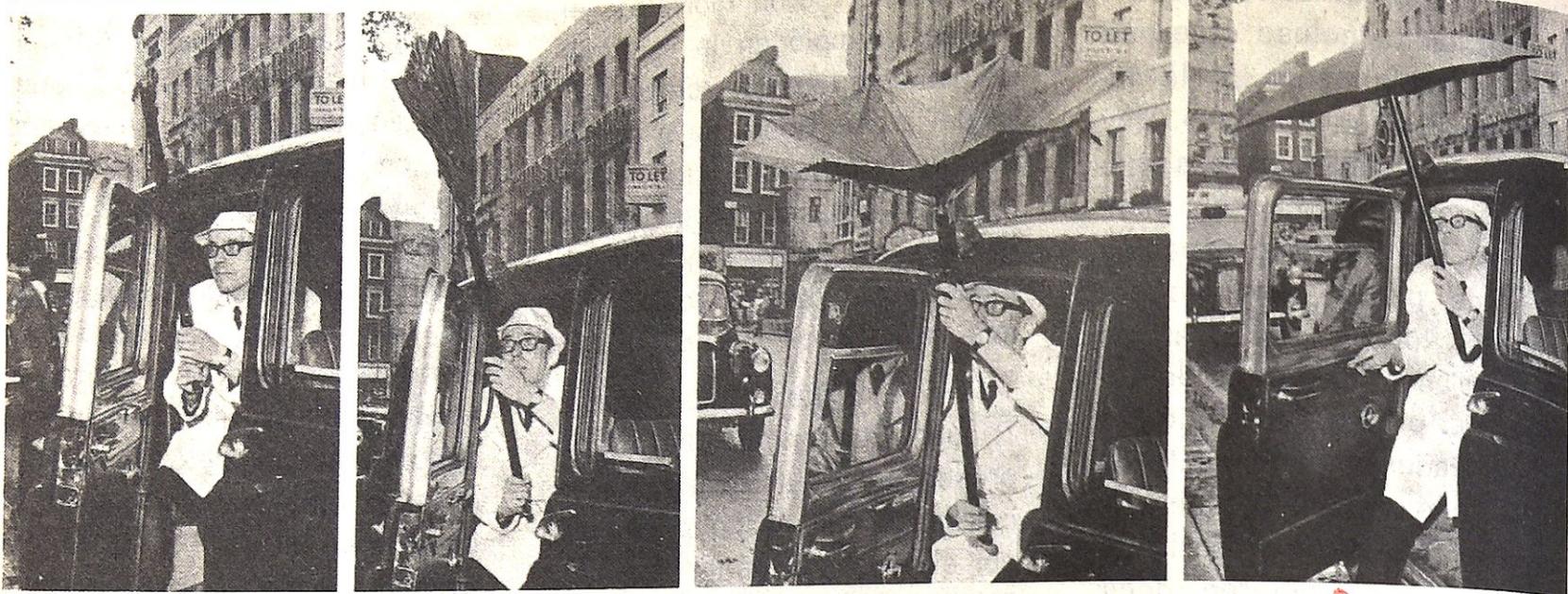
AMORTIGUADORES



- Venta
- Servicio Oficial
- Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

TALLERES AMARA

c/ Amara n.º 26 - Tfno. 22239 - SAN SEBASTIAN



Nada más desagradable que intentar abrir un paraguas dentro de un coche cuando la lluvia arrecia en el exterior. Para evitar este inconveniente un ingenioso inventor ha ideado este paraguas que se abre de forma inversa a los

tradicionales. Así —tal como indican las fotos— es fácil tener a punto el protector contra la lluvia.

Este paraguas ha sido fabricado en Hamburgo.

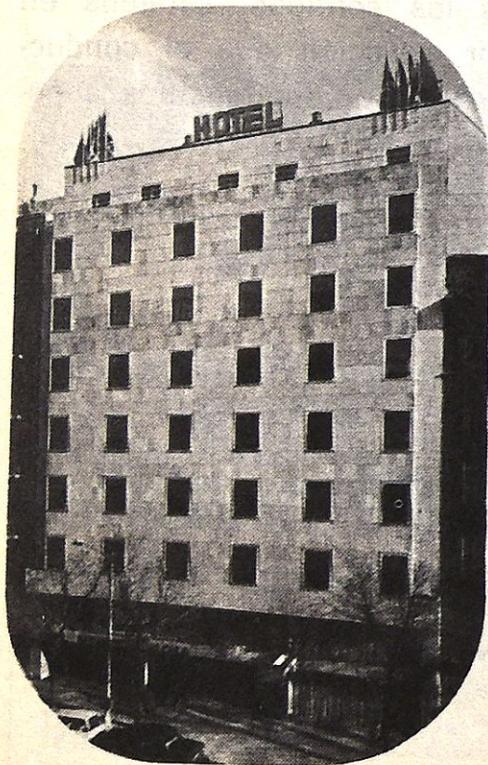
GATOS HIDRAULICOS LIGEROS DE GRAN POTENCIA

Una firma británica ha creado dos gatos hidráulicos, de 65 a 130 toneladas, que pesan solamente 27 a 54 kilogramos, respectivamente. Los gatos son de aleación de aluminio, de gran resistencia, pero pesan tan poco que pueden usarse en lugares de espacio reducido y en aplicaciones en que resultaría difícil posicionar los gatos de acero de poten-

cia elevadora comparable, pero que pesan, aproximadamente, el doble. Se dispone de un respirador para evitar el goteo de aceite en cualquier posición. La palanca de funcionamiento sirve también de herramienta para desmontar el gato.

Para más información, pueden dirigirse al fabricante: Tangyes, Limited, Greet, Birmingham, 11, Inglaterra.

ra hotel residencia alcalá



Restaurante
BASQUE



Cafetería
BASQUE



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

Director: ANGEL URCHUGUI

ROCIADOR DE ARENA DE TIPO COMPACTO

La firma norteamericana Inland Industrial Products ha puesto a punto un nuevo rociador de arena de tipo compacto, capaz de funcionar con eficacia con un suministro mínimo de aire comprimido, como el que puede proporcionar un pequeño compresor de tan sólo tres caballos de potencia.

Este nuevo equipo, conocido como el modelo CS-200, es apropiado también para su empleo con otros tipos de abrasivos, granalla de acero, óxido de aluminio, etc., y se ha diseñado para reducir los costos de la mano de obra en pequeños, pero difíciles, problemas de limpieza de piezas o elementos, a fin de eliminar la corrosión, pintura an-



terior, óxido, etc., con facilidad y rapidez de superficies de limpieza delicada, mediante un flujo de abrasivos a gran velocidad. Comparado con otros métodos convencionales de limpieza, como el lijado, por ejemplo, el nuevo equipo reduce el tiempo necesario para completar la operación en más de dos tercios, según afirma su fabricante.

NOVEDADES NOVEDADES

El CS-200 está dotado también de un sólido soporte con ruedas neumáticas, que permite su fácil traslado hasta el lugar de utilización, que puede ser incluso en el exterior del taller, sin más exigencia que el suministro de aire que mencionábamos en el primer párrafo.

Para más información, diríjase al fabricante, a la dirección que a continuación se indica: Thomas R. Gómez, Sales Manager, Inland Industrial Products, Inland Manufacturing Company, Dept. AY 64, 1108 Jackson Street, Omaha, Nebraska 68102, U.S.A.

NUEVA LUZ PARA EL INTERIOR DE LOS VEHICULOS

Una firma británica ha creado un tipo de alumbrado interior para vehículos comerciales, que proporciona muy buena luz y hace poco consumo en el acumulador. Se ha creado para vehículos ligeros: furgonetas, ambulancias, equipo de bomberos, bibliotecas y tiendas ambulantes, y otros vehículos, en los que se usa regularmente la luz interior. El alumbrado constituye, a veces, un serio problema para los transportistas, debido al creciente consumo de energía, y frecuentemente solucionan esta cuestión montando baterías auxiliares o generadores especiales. La mejora se ha logrado constituyendo los filamentos de tungsteno por un tubo fluorescente y un nuevo tipo de inversor transistorizado que opera a una frecuencia muy superior a la de la escala audible. Se han creado versiones de 12 y 24 voltios. El consumo no llega a medio amperio, y se obtiene un alumbrado cinco o seis veces más potente que el proporcionado por las lámparas de tungsteno del mismo voltaje.

Para más información, diríjase al fabricante: Bardic Systems, Ltd., William Street, Southamston, Inglaterra.

MOTOCICLETA RAPIDA PARA POLICIA

Derrick y don Rickman, los ases internacionales del motocross, han construido en unos talleres de su propiedad, situados en la región meridional de Inglaterra, una rápida motocicleta prototipo destinada al cuerpo de policía de Dorset y Bournemouth. Para su utilización en operaciones de control del tránsito rodado, el nuevo modelo, basado en la máquina Mettise, de carreras, cuenta con frenos de disco; es más largo y más bajo y pesa menos que las motocicletas actualmente empleadas por la policía, siendo al mismo tiempo más estable. Cuenta con parabrisas que proporciona una protección total contra las inclemencias del



tiempo, tiene un compartimiento posterior para el transporte de documentos y equipo y el asiento es más cómodo. El modelo que aparece en la fotografía lleva motor de marca Triumph, pero se podría incorporar cualquier unidad motriz de tipo apropiado. Los nuevos frenos y mecanismos de gobierno, como también la mayor estabilidad, aumentan la seguridad de la máquina y reducen las operaciones de mantenimiento.

Para más información pueden dirigirse a los creadores de esta motocicleta, Rickman Brothers (Engineering), Ltd., Gore Road, New Milton, Hampshire, Inglaterra.

ELECTRONICA

Distribuidor oficial
de los productos



COPRESA MINIWATT

angel iglesias

Infórmese de los productos
más modernos del ramo de
la electrónica.
Disponemos de documentación
y catálogos.

VISITENOS

Avenida Sancho el Sabio, 7 y 9
Teléfono 41-20 (3 líneas)
San Sebastián

Navarro Villoslada, 4
Teléfono 21-11-45
Pamplona

Nuevo Simca 900

89.700

PESETAS



Venga a probarlo en:

ARCOS

PRIM, 59

TELEFONOS

11.642

24.864

24.856

SAN SEBASTIAN

CONCESIONARIO DE  BARREIROS

Simca 900 - Un coche por el precio de un cochecillo

Soluciones de emergencia

AGARROTAMIENTO DEL CABLE ALZACRISTALES

Con mucha frecuencia nos ocurre que el cristal de una puerta se nos queda abierto y no hay forma humana de subirlo, por más que demos vueltas a la manivela alzacrystalés. En estas ocasiones, la avería puede ser por más de una causa. De todas ellas no podemos hablar, pero veamos un caso muy frecuente de este tipo de averías y tratemos de solucionarlo, como siempre para salir del paso.

En primer lugar, desmontemos el guarnecido de la puerta de la siguiente forma, contando con que se trate de un Seat 600 o similar.

Saquemos la manecilla alzacrystalés tomando un destornillador muy fino y apretando la cazoleta con una mano hasta que la chaveta de retención de la manecilla quede libre para poder extraerla con el destornillador. Una vez retirada la manecilla, procedemos a extraer el panel tirando de él suavemente con ambas manos, haciendo saltar así las grapas que unen el guarnecido con el marco de la puerta.

Ya tenemos el guarnecido fuera de la puerta y vamos a ver qué es lo que ocurre en el conjunto alzacrystalés. Damos unas vueltas a la manecilla y nos encontramos con que el cable está en perfectas condiciones y no hay atasco ninguno, pero, al girar el cable, el cristal no sube ni baja, sino que permanece siempre en la misma posición. ¿Qué ha ocurrido?

Ha ocurrido que el cable gira alrededor de unas poleas y va sujeto al cristal de la puerta por medio de unas plaquitas de fijación. Pues bien, cuando descubramos que un cable gira perfectamente y el cristal no sube, no perdamos el tiempo y realicemos una operación que, como veremos, es sencillísima. Levantemos el cristal, auxiliándonos con las manos, hasta que éste quede perfectamente alojado en el cajetín del marco de la puerta. Una vez que tengamos el cristal bien subido, tomemos un destornillador de estrella y procedamos a apretar los tornillos de las contraplaquitas, pero teniendo en cuenta que estos tornillos se deben apretar de forma que los dos tengan el mismo apriete; es decir que apretaremos del mismo modo que lo hacemos al poner un rueda, pues al apretar el cable más de un lado que de otro, éste puede, por el uso, deslizarse y aflojarse de nuevo. Puede ocurrir que, al apretar el cable y tratar de probar su funcionamiento, observemos que éste ha quedado flojo. En este caso, veremos qué se puede hacer para corregir este defecto.

El cable eleva las poleas va montado sobre cinco poleas, dos de ellas, la número uno y la número dos, van montadas sobre unos soportes que están provistos de una corredera, permitiendo así el poder deslizarse las poleas hacia arriba o hacia abajo, para así tensar el cable a nuestra voluntad.

Para poder tensar el cable, tomemos una llave de tubo tipo destornillador o, en su defecto, una llave inglesa pequeña, de unas seis pulgadas. Aflojemos las tuercas de las poleas de fijación hasta que puedan desplazarse libremente.

Tomemos un martillo y, con el mango, empujemos las poleas hacia abajo hasta que el cable quede lo suficiente-

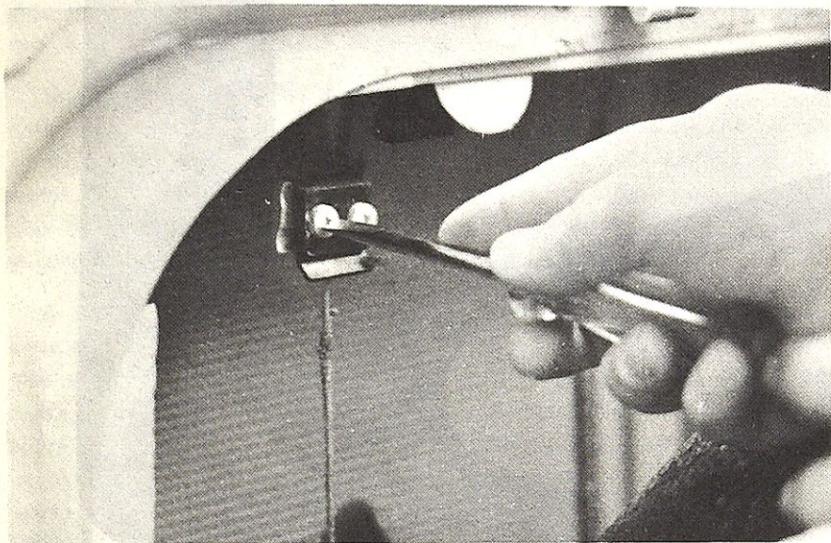
Una avería sencilla de reparar con un poco de habilidad

mente tenso, y sin soltar las poleas, es decir, sin aflojar éstas, procedamos a apretar las tuercas de las poleas.

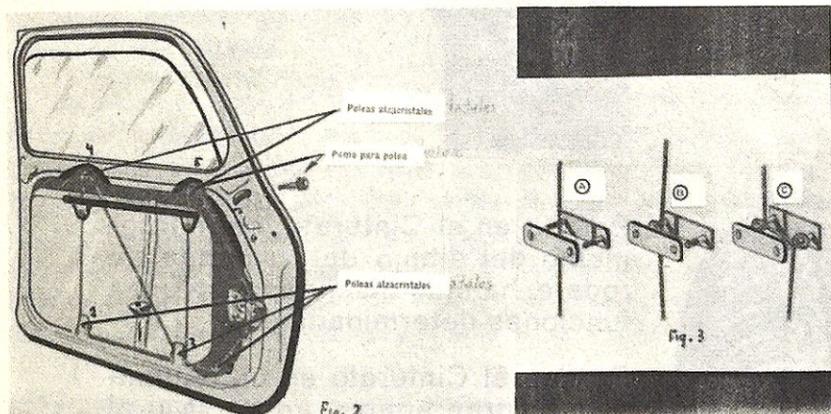
Se puede dar también el caso de que no llevando las poleas al máximo de su recorrido el cable quede tenso. En este caso procederemos de la siguiente forma. Observemos el dibujo núm. 3.

Aquí podemos ver cómo actúan las plaquitas de fijación. En el detalle A tenemos el cable pasando normalmente entre las plaquitas de fijación. Veamos el detalle B. Si nos fijamos podemos observar en la parte izquierda del dibujo cómo el cable está enrollado, y en el detalle C, el cable está enrollado a derecha e izquierda. Pues bien, ya todos se habrán dado cuenta de que lo único que trato de significar con este dibujo es que, haciendo estas operaciones, lo que hacemos es acortar el cable.

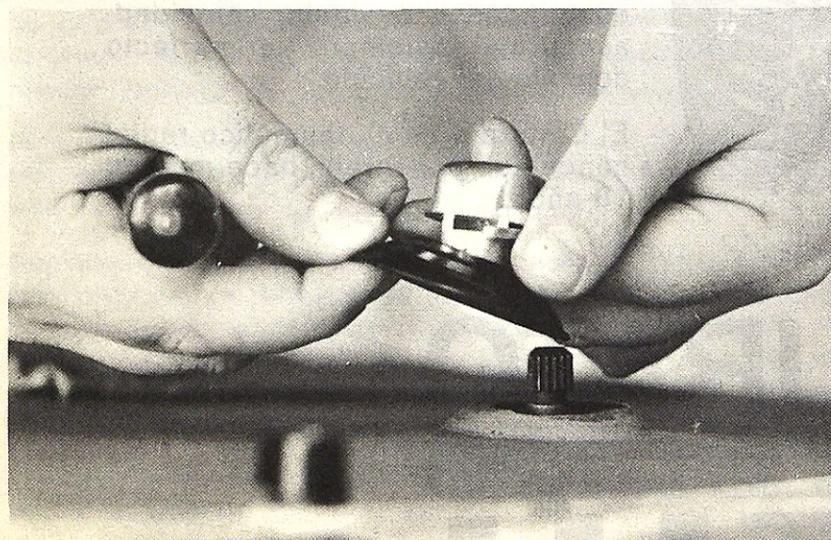
Les recomiendo que siempre que reparen un elevallunas, o por cualquier circunstancia, tengan levantado el panel de



Aflojando las plaquitas de fijación.



Posición de los principales elementos del alzacristales.



Extracción de cazoleta, manecilla y chaveta.

la puerta, aprovechen para engrasar las poleas y el cable elevallunas, utilizando siempre grasa consistente.

Hemos reparado nuestro elevallunas y, como es natural, tenemos que montar el panel. Lo primero que debemos hacer es ver si las grapillas están en su lugar, y, de todas formas, nos fijaremos en la colocación de las mismas. Acto seguido tomaremos el panel con ambas manos y situaremos éste frente al marco de la puerta de forma que los taladros del marco de la puerta queden frente a las grapas y procurando que el muñón del conjunto elevallunas entre en su alojamiento. Una vez que tengamos esto solucionado procederemos a colocar el panel de la puerta introduciendo las grapas en los taladros y apretando éstas ligeramente con los dedos. Colocado el panel de la puerta y bien grapado, fijaremos la manecilla alzacristales de la siguiente forma: tomaremos la chaveta de retención de la manecilla, la cazoleta y la manecilla alzacristales y situémonos de forma que podamos ver el alojamiento de la chaveta con facilidad. Introduzcamos la cazoleta en su alojamiento e introduzcamos la manecilla, procurando que las estrías de la manecilla coincidan con las del muñón del conjunto elevallunas. Tomemos la chaveta de retención de la manecilla y, haciendo presión con la mano, introduzcamos ésta en su alojamiento.

Procuren asegurarse de que la chaveta ha quedado bien introducida en su alojamiento, pues, de lo contrario, ésta se desprendería y es muy posible que perdiésemos manecilla, cazoleta y chaveta.

Por lo demás sólo recomendamos ingenio y paciencia.

(Motor Press)

CARROCERIA Y GARAGE



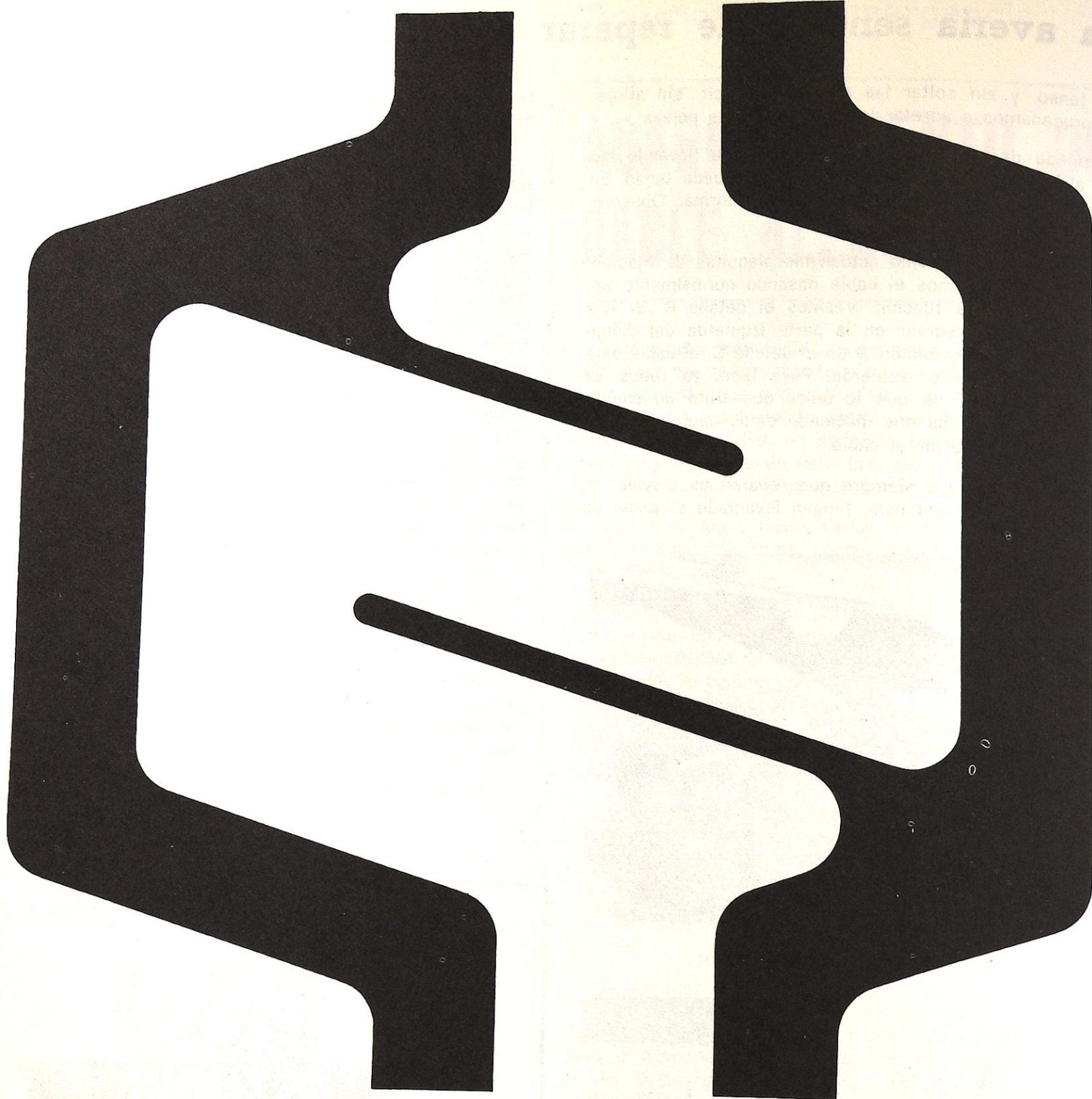
Arreglo de carrocerías todas las marcas
 Pintura nitrocelulosa y sintética
 Lavado y Pintura Bajos
 Guarnecido y Fundas
 Mecánica general
 Electricidad
 Servicio control de dirección
 Equilibrado de ruedas

Calle Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5

Teléfonos 10235 y 10350

SAN SEBASTIAN

Agencia Oficial Peugeot



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

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



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

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

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

CINTURATO
PIRELLI

BOLIDOS PARA LOS GRANDES CAMPEONES

LOS MARCH STP

Paralelamente a la venta de dos de sus ejemplares a Ken Tyrrell, para ser pilotados por Jackie Stewart y Johnny Servoz-Gavin, y de la futura terminación de otros dos monoplasas F-1 de encargo, para Ronnie Peterson y Hubert Hahne, la joven firma March ha descubierto una baza celosamente guardada, presentando a su principal patrocinador, la firma americana de aditivos STP, que, además de aportar una buena cantidad para el equipo oficial de la marca (formado por Chris Amon y Jo Siffert), ha adquirido uno de los 701 (esta es la denominación del modelo F-1 de March) para que lo conduzca Mario Andretti en las fechas que le permita su apretado programa.

En la presentación del March 701 estuvo presente casi toda la familia Granatelly, cuyo patriarca, Andy, ostenta la presidencia de STP, y así, el joven Vincent Granatelly, hijo primogénito del famoso promotor, tuvo ocasión de efectuar un cambio de impresiones con los socios de la nueva marca británica, Max Mosley, Alan Rees, Robin Herd y Graham Coaker.

A pesar de su juventud, «Vince» tiene ya más de diez años de experiencia en la competición, adquirida dentro del equipo Granatelly, y más precisamente en la compañía Patxon Products, de la que es actualmente presidente. Durante la actual temporada, Vincent Granatelly residirá en Londres, para atender los asuntos relacionados con Fórmula 1, de Andretti. Después de años de formar parte del equipo de asistencia STP en Indianápolis, Vincent dirigirá el encargo de mantener el Fórmula 1, de Mario Andretti, desempeñando el mismo papel que Alan Rees asumirá en el equipo oficial.

Así pues, se puede contar con siete monoplasas F-1 de March en un futuro, sumando cinco de los que han debutado precisamente en Africa del Sur, primera carrera de la especialidad en 1970.

Gracias a la ayuda de una marca que supone siempre ideas nuevas dentro de la competición, como es STP, ha conseguido otra un principio en Fórmula 1 más que envidiable, sobre todo teniendo en cuenta que March, a pesar de sus ambiciones planes en todas las especialidades, no había probado todavía su capacidad, calidad, y posibilidades, que después de todo, se demuestran siempre sobre las pistas y ahora en su primera salida en Africa del Sur, con el tercer puesto conseguido por Stewart, augura un brillante porvenir a la firma inglesa.

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL MARCH-STP 701

Motor: Ford-Cosworth V-8 en su versión de 430 CV.

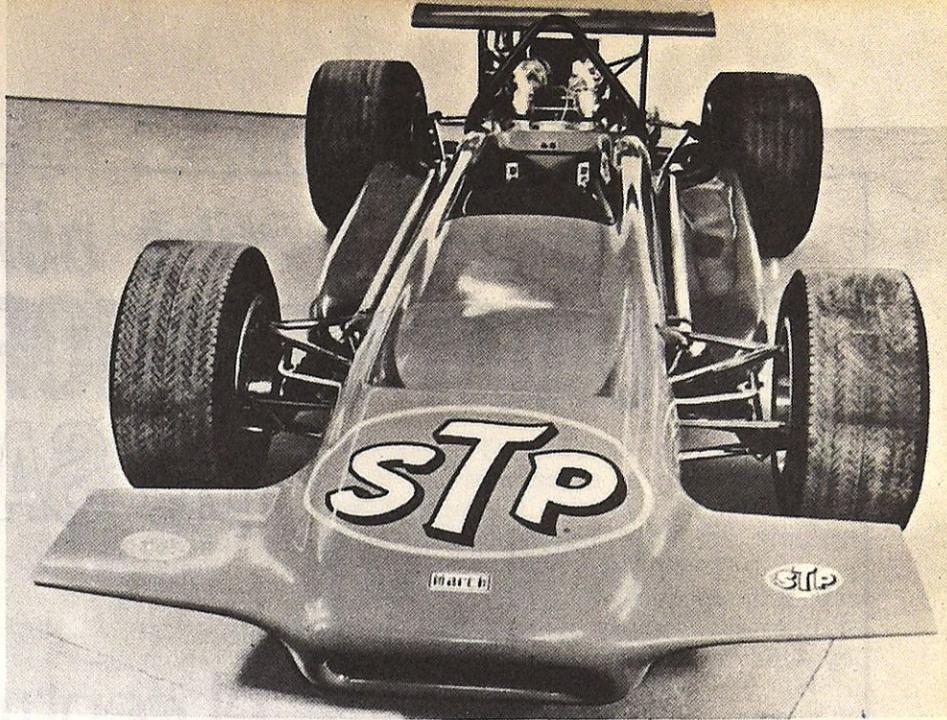
Chasis: De diseño March, monocasco de chapa de aluminio con puentes de unión de magnesio fundido. Utilización del motor como elemento de bastidor; falso chasis bulonado al cambio que soporta la suspensión posterior. Depósitos de reserva de estructura monocasco.

Dimensiones: Distancia entre ejes, 2.362 mm.; vías, 1.499 mm.; longitud total exterior, 3.965 mm.; altura total, 914 mm.; distancia mínima al suelo de la carrocería (en vacío), 95 milímetros.

Suspensión: Independiente a las cuatro ruedas. Delantera, con triángulos desiguales con articulaciones esféricas regulables y conjuntos muelle helicoidal-amortiguador exteriores y barra antibalaneo, también regulables. Trasera, con triángulo inferior, biela superior y brazos de empuje con articulaciones esféricas regulables y conjuntos muelle helicoidal-amortiguador exteriores y barra antibalaneo también regulables.

Dirección: De cremallera, con carcasa de aluminio fundido; volante de 28 cms. de diámetro, forrado de piel.

Frenos: Hidráulicos Girling, montados exteriormente, con pinzas de aleación ligera y discos ventilados de 267 mm. de diámetro.



Transmisión: Cambio Hewland de cinco marchas y embrague bidisco Borg & Beck.

Refrigeración: Radiador de agua montado en la parte delantera, radiador de aceite situado posteriormente, depósito auxiliar de 19 litros de capacidad.

Carrocería: Paneles desmontables de fibra de vidrio y resina sintética. Parabrisas Perspex. Depósitos de combustible exteriores cubiertos por formas aerodinámicas, que aumentan el agarre al suelo.

Combustible: Gasolina contenida en células anti-incendio Firestone, siete de ellas incorporadas a la estructura principal, y otras dos en los costados de la carrocería, con desagüe progresivo para guardar la repartición de pesos. Capacidad de 225 litros.

Ruedas: De magnesio fundido. Delanteras, de 13 pulgadas de diámetro y 10 de anchura de garganta. Traseras, de 15 pulgadas de diámetro y ancho. Fijación central única.

Neumáticos: Firestone.

TENEMOS UN COCHE ULTIMO MODELO A SU DISPOSICION

ATESA

le ofrece

ALQUILER DE COCHES SIN CONDUCTOR

Servicio impecable y con la ventaja para Vd. de poder devolver el coche en cualquiera de nuestras sucursales en España sin pasarle cargo alguno por retorno en vacío.

VARIEDAD DE TARIFAS DONDE ELEGIR
Y además

Descuentos especiales para los socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro

Solicite, sin compromiso, información y folletos

ATESA

AUTOTRANSPORTE TURISTICO ESPAÑOL, S. A.

AGENCIA DE VIAJES • TITULO 39, DEL GRUPO A
PLACA DE ORO AL MERITO TURISTICO

Hernani, 1 (esquina Boulevard)

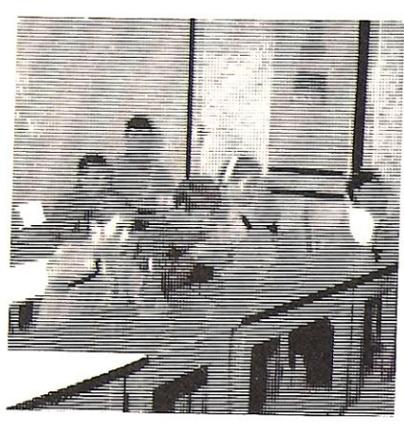
Telfs. 18 1 19 y 23 8 28

SAN SEBASTIAN

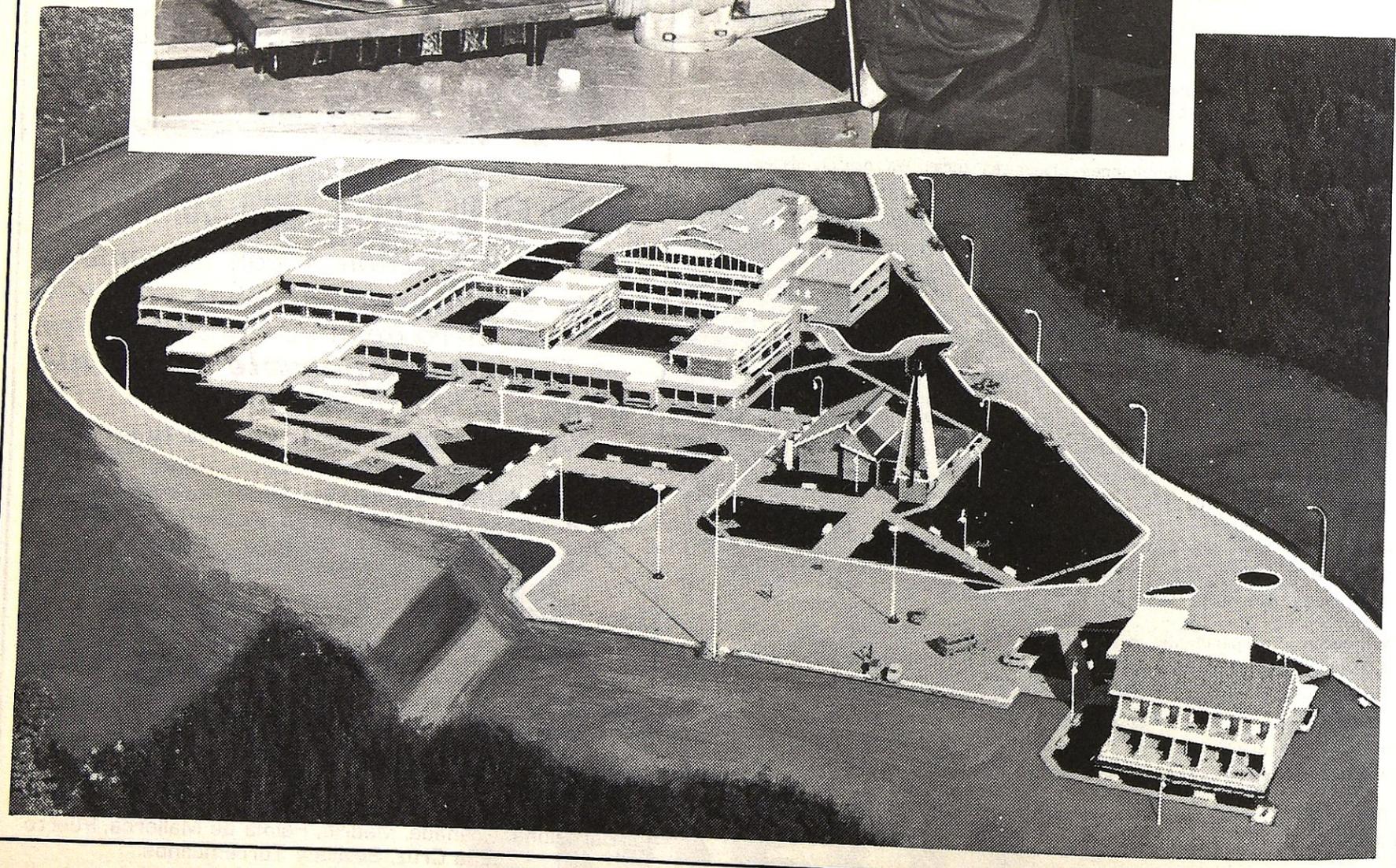
o en cualquiera de nuestras Sucursales en: Algeciras, Barcelona, Granada, Madrid, Palma de Mallorca, Puerto de la Cruz, Sevilla y Torremolinos.

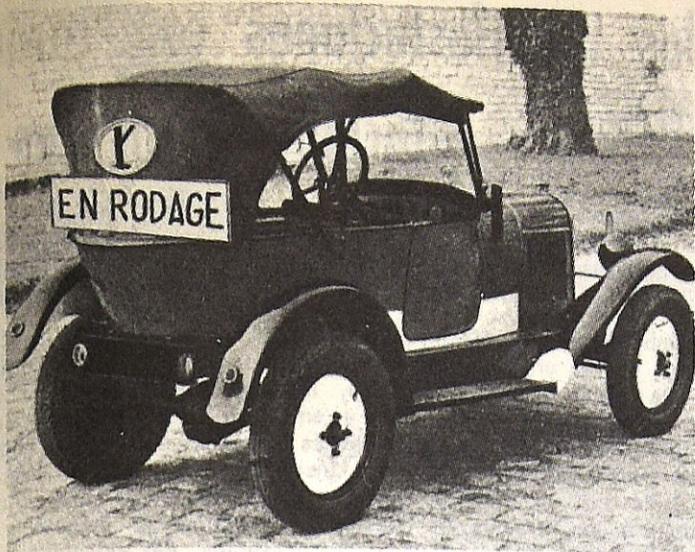


una obra social de la **CAJA DE AHORROS MUNICIPAL** **DE SAN SEBASTIAN**



el centro de subnormales,
en MIRAMÓN,
patronato san miguel





COMO DEBE PROCEDERSE PARA LOGRAR UN BUEN RODAJE DE UN MOTOR MODERNO

— Cuando haya puesto en marcha el motor, salga inmediatamente pero mantenga la primera o la segunda —a un régimen mediano— durante algunos kilómetros: el motor se calentará más rápidamente.

— En rodaje, como después de él, no abuse del aire. Este enriquecedor de aire-gasolina está destinado únicamente para facilitar el arranque de un motor frío. En las primeras vueltas comenzar a cerrar un poco el aire y a los 20 segundos debe quedar fuera de servicio. Si rueda durante kilómetros con el aire abierto sufrirá el carburador o es que está mal reglado.

— No es conveniente rodar demasiado lentamente: es a baja velocidad cuando un motor sufre más.

— En la ciudad por ejemplo si no se puede marchar a una velocidad suficiente, es preferible colocar la segunda; nunca la cuarta.

— El cuenta-revoluciones es un accesorio irremplazable durante el rodaje: podrá vigilar el régimen del motor que se sitúa generalmente en las 3.500 a 4.000 vueltas.

— No es conveniente dejar rodar largo tiempo el motor al ralenti.

— En cuesta o con mucho peso es conveniente cambiar de velocidad a tiempo.

— No es aconsejable rodar el coche sobre un autopista. Es preferible la carretera normal que obliga a cambiar de velocidad al vehículo.

— No se asombre si en pleno rodaje el coche consume más aceite y gasolina que lo previsto. Esto es normal.

— Verifique el nivel del aceite cada 300 kilómetros.

— Cuando haya cubierto mil kilómetros aumente progresivamente el régimen durante algunos segundos, ampliando este tiempo a medida que se vaya efectuando el rodaje.

Un coche debe comenzar a “vivir” hacia los 2.000 o 3.000 kilómetros; pero no estará bien rodado hasta los 8.000 ó 10.000 kilómetros. Un motor rodado a un régimen demasiado lento se convertirá en “viejo” para toda su existencia.

Si sigue los consejos expuestos tendrá un coche que le asombrará por las buenas marcas que logrará tanto en economía como en longevidad.

LAS FACTURAS DE LOS TALLERES DE REPARACION

El procurador en Cortes señor Fugardo ha dirigido un ruego al Gobierno a través de la Presidencia de las Cortes en relación con los precios facturados por reparación a los usuarios del automóvil. El señor Fugardo hace las siguientes preguntas:

1. ¿No estima el Gobierno que debe reglamentar los precios de factura, de acuerdo con las casas constructoras nacionales, para evitar estos abusos, con la debida garantía para los usuarios del automóvil?

2. ¿Cree el Gobierno que los trabajadores, conociendo estas exorbitantes facturas o lo que, dicho en otros términos, supone de explotación para su trabajo, pueden conformarse con esos salarios y menos aún con la congelación establecida en el último decreto?

3. ¿No estima el Gobierno llegado el momento de que exista una inspección sobre las fábricas y talleres que fije el precio de los productos con unos márgenes adecuados en razón a su costo real?

4. ¿No cree el Gobierno, puesto que controla tenazmente los salarios, que es necesaria una ley que fije los márgenes comerciales o de beneficios en toda clase de trabajos o artículos, así como la penalización de los que infrinjan ésta?

5. ¿No cree igualmente necesario dictar unas medidas de castigo enérgicas con carácter de urgencia para aplicar a quienes se exceden en vender con unos márgenes que, como en este caso, son abusivos?

6. En definitiva, ¿no cree el Gobierno que debe extremarse, por todos los Departamentos ministeriales, la vigilancia y fiscalización de toda la producción para que no se venda a unos precios y ganancias anormales?

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

“CITROEN”

MAXIMA GARANTIA

BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

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

SAN SEBASTIAN

La organización de las distracciones, de las manifestaciones con carácter especial y de las actividades de ocio en las estaciones turísticas

Por PETER SMITH

Importancia de la organización de programas de distracciones reservadas a los turistas

Con la persistente expansión del turismo de masas, el proporcionar a los turistas unas distracciones adecuadas adquiere una importancia creciente. Cuando el turista individual, con sus gustos personales, representaba la mayor parte del movimiento turístico, las distracciones corrientes con fines comerciales de las estaciones turísticas (restaurantes, bares, cabarets, salas de baile, deportes, lugares apropiados para organizar comidas al aire libre, etc.) eran por lo general más que suficientes. Sin embargo, con el advenimiento del turismo de masas y de circuitos «todo incluido» las distracciones «preparadas» constituyen una parte del viaje tan esencial como el alojamiento, el transporte y las visitas organizadas.

El turismo pone en evidencia la realidad, tantas veces deplorada por los sociólogos, que las grandes masas de trabajadores de las sociedades industrializadas son incapaces, debido a su falta de preparación, de utilizar sus ocios. Las entrevistas a las cuales se han prestado las personas en vacaciones revelan que muchos turistas, una vez pasados algunos días en su lugar de destino, experimentan el deseo de volver a sus casas, pues se aburren al no tener nada interesante por hacer. Esta afirmación es aún más cierta cuando el mal tiempo no permite ni excursiones, ni la práctica de ningún deporte.

El éxito de los campamentos de vacaciones se explica en gran parte por el hecho de que las personas en vacaciones se benefician de muchas distracciones, gracias a la presencia de un personal especializado preparado para estas tareas.

Los países que desean incrementar sus ingresos turísticos al aumentar la duración media de las estancias de los turistas, se ven obligados a prestar toda la atención que merece el problema de dotar a las estaciones turísticas de unas distracciones apropiadas que al completar los atractivos turísticos les permitirán acceder y conservar un lugar importante en el mercado del turismo.

SITUACION ACTUAL

En la mayoría de los países, son las propias direcciones de las estaciones las que con ayuda de las autoridades locales y de las empresas comerciales del lugar se ocupan de la planificación y de la organización de manifestaciones con carácter recreativo. Los programas de distracciones se adaptan generalmente al estilo y a las dimensiones de las estaciones y a la clientela a la que están dirigidas, o que desean atraer. En muchos países una parte de los impuestos locales se dedica a la organización de manifestaciones con carácter recreativo.

En las estaciones, además de las acostumbradas distracciones, tales como teatro, cine y conciertos en fechas periódicas, se organizan competiciones deportivas, concursos de belleza, exposiciones florales, bailes folklóricos, festivales de arte y de música, etc...

Generalmente, los organismos nacionales de turismo no intervienen de una manera directa en la organización y coordinación de los programas de distracciones. Su ayuda consiste en hacer propaganda y en dar informaciones sobre los programas, a través de sus publicaciones y del material publicitario distribuido en el interior del país y en el extranjero. Algunos acontecimientos, entre los más importantes, pueden ser objeto de una campaña de promoción.

Entre los países cuyos organismos llevan a cabo grandes esfuerzos financieros para contribuir a la organización de programas de distracciones, mencionaremos a las Bahamas, Bulgaria, Marruecos, Portugal y

Rumania. Especialmente en Bulgaria y en Rumania la organización de dichos programas constituye una parte importante de la política de turismo.

Es también preciso añadir que aunque no se hallan directamente implicados en la organización de programas de distracciones, los gobiernos de algunos países (Bélgica, Irlanda) actúan a través de sus organismos nacionales de turismo y empiezan a prestar capitales con bajo interés, a los hoteleros y demás operadores de las estaciones para que construyan o arreglen las instalaciones (piscinas, puertos de recreo, salas para la práctica de deportes y juegos de salón) que proporcionarán a los turistas la ocasión de practicar el deporte y entregarse a otras actividades. Muchos responsables de estaciones se lamentan de que la mayor parte de sus actividades relativas a las distracciones se traducen por un déficit financiero.

La iluminación y decoración de las estaciones son también una de las causas de gastos considerables que no se hallan compensados por ningún ingreso directo. Sin embargo, es absolutamente necesario proceder a la organización de programas de distracciones si la estación se propone atraer turistas o convertirse en un lugar adecuado para la celebración de congresos. Los gobiernos deberían permitir a las estaciones, a través de ciertas medidas apropiadas, organizar programas de distracciones de una manera provechosa.

Una de las mayores dificultades que en todas partes obstaculiza la organización de programas de distracciones es la falta de personas responsables especializadas en esta materia. Excepto en los clubs y en las ciudades de vacaciones, que forman sus propios animadores, existe una gran penuria de personal encargado de organizar distracciones, pues estos especialistas no se hallan agrupados profesionalmente. El Reino Unido es el único país que posee un Instituto de Distracciones a escala municipal en el que los cursos dan derecho a un título concedido después de una examen realizado bajo el control de varios animadores.

De todo lo dicho hasta ahora se desprende que en una época en la que aumenta la competencia entre las estaciones turísticas, las organizaciones nacionales de turismo que se ocupan de coordinar la «fabricación» del producto nacional turístico, deben esforzarse en participar de una manera más activa en la organización de distracciones al alcance de las personas en vacaciones. Puesto que con frecuencia los ingresos procedentes de los programas de distracciones elaborados y puestos en práctica por los operadores comerciales no cubren los gastos, sería necesario prever la aplicación de estimulantes especiales, financieros y fiscales (préstamos para instalaciones, exenciones fiscales, trato favorable desde el punto de vista fiscal, en lo que se refiere a los artistas, etc.).

Si se quiere que disminuyan los gastos de organización es preciso llegar a una mayor colaboración entre las estaciones y los centros de turismo, alentados por las organizaciones nacionales de turismo, para coordinar y planificar conjuntamente sus programas de distracciones. También podría llevarse a cabo una mayor propaganda a favor de dichos programas, tanto en el interior como en el exterior del país.

La concesión de facilidades apropiadas y el establecimiento de un estatuto profesional de animadores y del personal encargado de las distracciones merece ser considerado sin demora. La formación de especialistas en este sector es tan importante como la que se refiere a los otros aspectos del turismo.



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

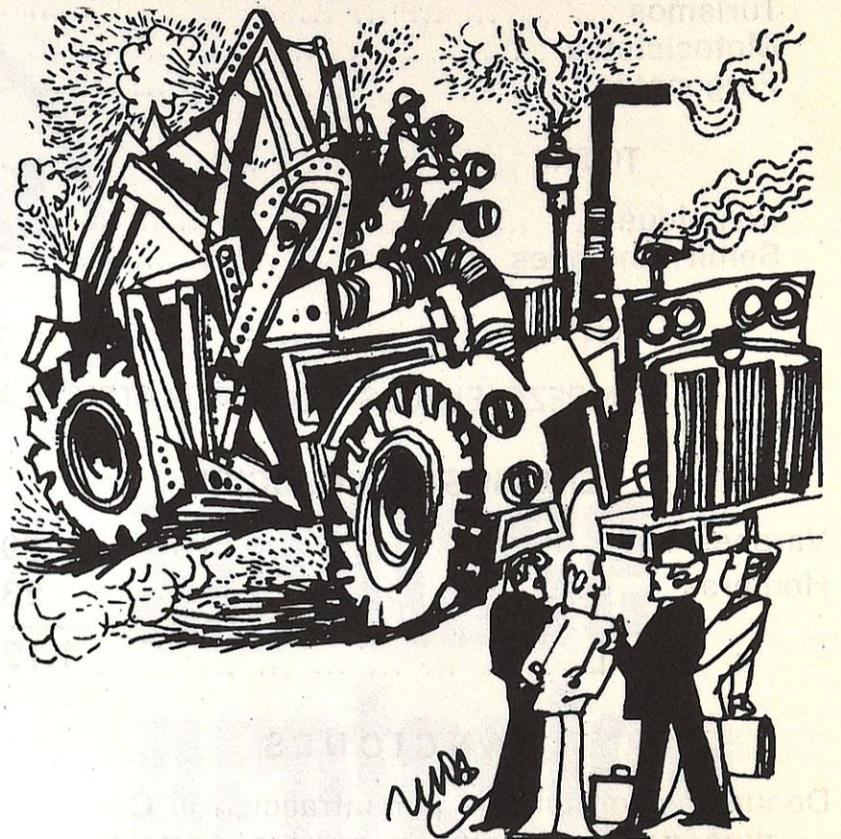
TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Teléfono 22239 - SAN SEBASTIAN



RUEDA EL HUMOR



- ¡NO SEÑORI, EN ESPAÑA NO HAY CEMENTERIOS DE COCHES... ¡ES UN «BACHE»!



- NO SABEMOS PARA QUE SIRVE LA MAQUINA PERO... ¡HACE TAN BONITO EN LOS COSTADOS DE NUESTRAS CARRETERAS...!



¡CIRCULACION!



- ¿Y... USTED, CONDUCA EL CAMION O EL «600»?



- QUE LEVANTEN UN DEDO LOS QUE ESTEN DESDE AYER EN ESTE ATASCO.

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A FEBRERO DE 1970

MATRICULACION

Camiones	42	4	—	46
Autobuses	7	—	—	7
Turismos	823	7	1	831
Motocicletas	9	—	—	9
Furgonetas	54	—	—	54
TOTAL	935	11	1	947
Remolques	1	—	—	1
Semirremolques	3	—	—	3
TOTAL	4	—	—	4

EMPEZO EL MES CON LA MATRICULA SS - 92.389 Y TERMINO CON SS - 93.335

PERMISOS CONDUCCION

Varones	890
Hembras	234
TOTAL	1.124

SANCIONES

Denuncias formuladas por infracción al Código de Circulación y normas complementarias	2.637
Idem al Reglamento de Transportes	83
TOTAL	2.720

ACCIDENTES

NUMERO DE ACCIDENTES: 41

Lesividad:

Muertos	6
Heridos graves	22
Heridos leves	27
Sólo daños materiales	7

Vehículos implicados:

Turismos	46
Camiones	3
Motocicletas	5
Bicicletas	1
Ciclomotores	2
Autobuses	1
Carro	1

Causas:

Exceso velocidad condiciones existentes	20
Circular parte izquierda calzada	3
No guardar intervalo seguridad	2
Giros incorrectos	2
Adelantos antirreglamentarios	1
No respetar prioridad	4
Estacionamiento prohibido	1
Irrumpir calzada peatones sin precaución	2
Otras infracciones C. C.	4
Fortuito	1
Avería mecánica	1

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Febrero de 1970

MATRICULACIONES

Turismos	498
Camiones	73
Motos	8
Furgonetas	53
Autobuses	3
Otros vehículos	5

ULTIMA MATRICULA

NA - 68.620

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	989
Hembras	202

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	300
Hembras	30

NUMERO DE ACCIDENTES	63
NUMERO DE MUERTOS	6
NUMERO DE HERIDOS GRAVES	37
NUMERO DE HERIDOS LEVES	41
DAÑOS MATERIALES	16
VEHICULOS IMPLICADOS	104
SANCIONES	2.398



siéntase protegido

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

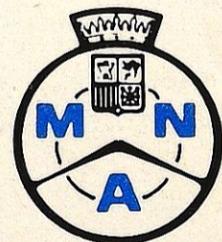
El REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, a través de su aseguradora oficial, **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, precisamente especializada en el seguro de vehículos, está en óptimas condiciones de ofrecerle la más completa y adecuada póliza para su automóvil.

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

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

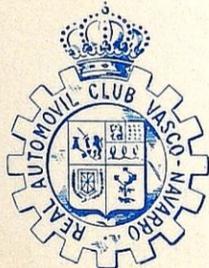
Dos entidades a su servicio

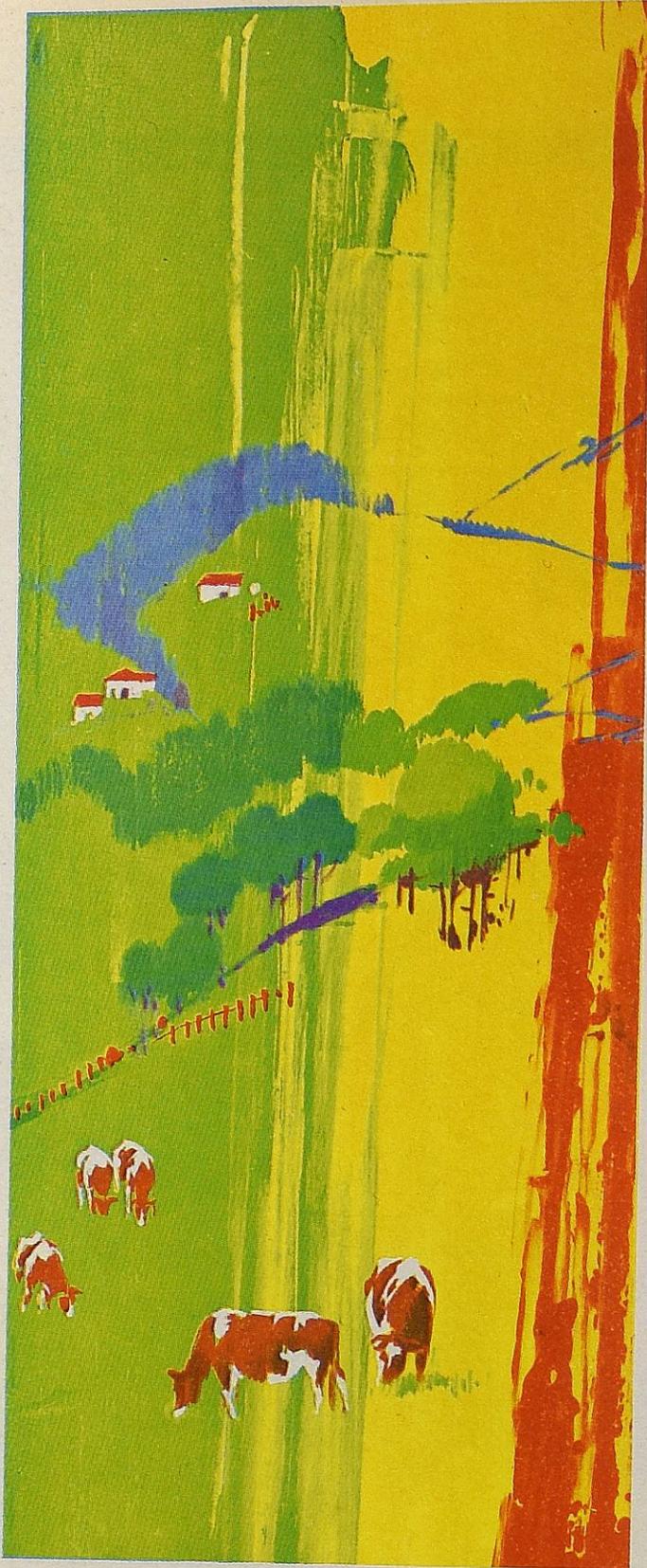
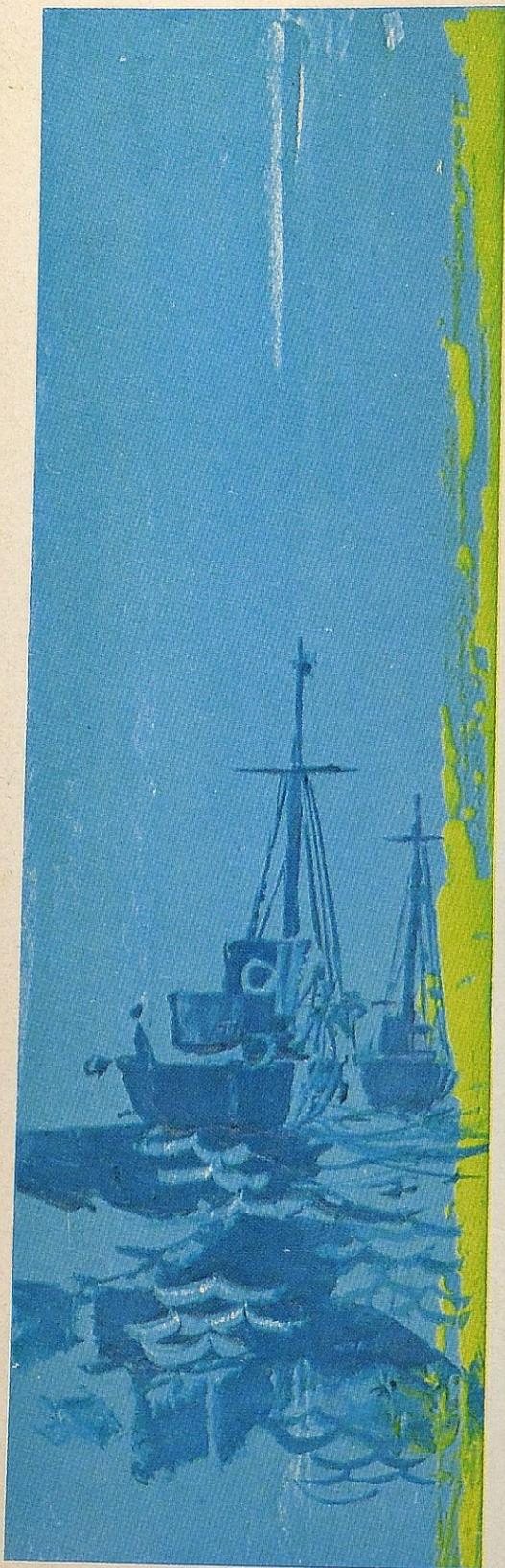
MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



aseguradora oficial de

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO





Banco Guipuzcoano

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