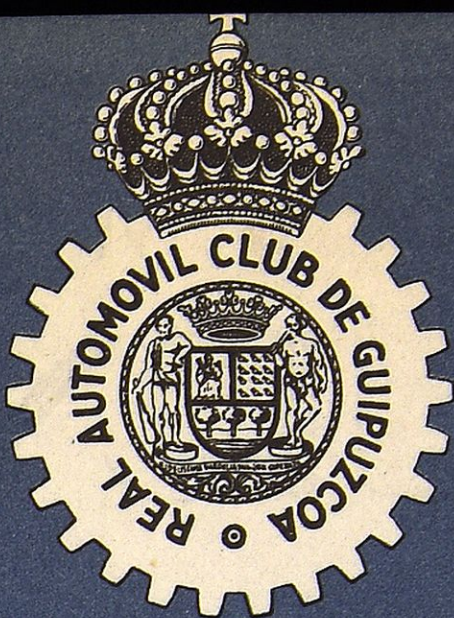


R.A.



C.G.

BOLETIN OFICIAL

DE INFORMACION



PUENTE DE ACCESO A ISABA Y PERSPECTIVA DEL PINTORESCO PUEBLECITO RONCALES (Foto, Maturana - San Sebastián)

PERFUMERIA
GURYS

Especialidades:

jabones Flores de Gury y Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Gury

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.
San Sebastian



Finanzauto, S. A.

DISTRIBUIDOR DEL
CAMION ESPAÑOL

Pegaso

SAN SEBASTIAN: Avda. Generalísimo Franco, 24 - Teléf. 16908

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.^a de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

Real Automóvil Club de Guipúzcoa

CONTENIDO del n.º 106

	Págs.
La revolución del automóvil....	3
Información del Club.....	9
Interpretación del Código de la Circulación	15
Ya no habrá en los coches án- gulos muertos	16
La disciplina en el camping	19
¿Encontró Ferguson el coche del año 2.000?.....	21
Menestra automovilista.....	31
Humor del automóvil.....	32

Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfonos: 14727 y 15529

PAMPLONA

Delegación en Alava

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34

Teléfono: 1543

VITORIA

DEPOSITO LEGAL S.S.-32-1958

Bilbao

D. José María Domingo

Delegado de la Mutualidad Oficial

"Mutua Nacional del Automóvil"

Alameda de Recalde 25-1.º izq.

Teléfonos: 16594 y 41032

Oficina central: Bajos del Teatro Victoria Eugenia. - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN

productos químicos para automoción



Fluidos hidráulicos para frenos y amortiguadores.

Productos para montaje y reparación de motores.

Suspensiones de grafito coloidal
para mejorar la lubricación.

Productos para limpieza y protección de radiadores.

Recubrimiento protector de bajos.

Polish y productos para carrocería.

CINCUENTA PRODUCTOS A SU SERVICIO



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

LA REVOLUCION DEL AUTOMOVIL

Si Buffón viviese en nuestros días, escribiría, sin duda, que “el caballo de vapor es la más bella conquista del hombre”.

No somos nosotros quienes lo afirmamos sino el historiador y geógrafo Gravier en su obra “París y el desierto francés”. Y añade:

“La nueva tendencia de la geografía humana se manifiesta con un vigor tanto mayor cuanto que la revolución del automóvil avanza. A los que juzgaren excesivos estos términos les será suficiente recordar la extraordinaria liberación que representa para el individuo la motorización.”

El automóvil ha llegado, en efecto, a un plano en el cual no es tan sólo un medio de transporte, sino un factor esencial de las transformaciones sociales y de la evolución económica del siglo XX. En cierto modo, se podría, incluso, decir que goza de una existencia autónoma.

La población automóvil posee, es cierto, su propia

progresión “demográfica”, con un importante excedente de “natalidad”, que algunos maltusianos estiman no menos inquietante que el empuje biológico de la especie humana.

Los autóforos recomiendan un control inicial para el caballo-motor y denuncian el peligro que representaría la invasión del planeta por estos “robots” que estarían, según ellos, a punto de convertirse en ídolos todopoderosos de la edad técnica.

Por un lado, existen, pues, los especialistas eminentes, como Gravier, que celebran la extraordinaria libera-

lización del individuo que representa la motorización; y por otro lado, encontramos economistas muy en boga que hacen recaer todos los males de nuestro siglo sobre nuestros amigos de cuatro ruedas.

Una crónica de nuestro tiempo no puede eludir este tema. Hemos creído, por consiguiente, nuestro deber consignar en las notas del diario íntimo del hombre

NUESTRO SERVICIO DE LA ESCUELA DE CONDUCCION

(Instalada en nuestro local social)

Cursos para la obtención de carnets de conducir.

Clases de Mecánica elemental (localización de averías).

Enseñanza práctica en coches equipados de dobles pedales y doble volante.

Cursos de Código de la Circulación.

Horarios compatibles con las obligaciones habituales del alumno.

Informes, en las Oficinas del Club:
Plaza de Oquendo - SAN SEBASTIAN

1.º MARCA NACIONAL

Silen

**SILENCIOSOS
TUBERIAS
DE ESCAPE**

DE LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA



UN SILENCIOSO ESPECIAL
PARA CADA COCHE

INDUSTRIAS SILEN, S. L. José María Soroa, 5 · Teléfs. 19667 - 24310 · SAN SEBASTIAN

del siglo XX los resultados de un estudio objetivo sobre el aspecto humano, social y económico del problema.

¿Cuál es ese mundo pre-automóvil tan querido a los autóforos? He aquí que se le encuentra en los numerosos núcleos urbanos nacidos en el siglo XIX, bajo el empuje de la primera revolución industrial, la del carbón y del acero. En un movimiento de éxodo gregario, la población rural se ha esparcido aquí para instalarse de las más diversas y rudimentarias maneras. El automóvil no llega a influir más que muy lentamente sobre esas aglomeraciones y, sin embargo, en ninguna parte su aparición puede ser más celebrada, ya que es aquí donde existe el mayor deseo de evasión.

De aquí nace que la extraordinaria liberación del individuo, de que se ha hablado más arriba, alcance una significación más profundamente humana. Basta con efectuar una encuesta el domingo en los alrededores de una población industrial para darse cuenta de los bienhechores efectos de la nueva independencia de los que pueden evadirse de la ciudad que les sirve de domicilio y de lugar de trabajo...

¿El automóvil matará al automóvil?

El hombre es un inadaptado urbano. Pero hoy, en lugar de encontrar una "compensación" en los vapores alcohólicos, después de la salida de la fábrica, busca la evasión en el cuadro de la naturaleza. Y en la carretera, las diferencias sociales se encuentran también niveladas. El 4^{HP} de ocasión y el Cadillac, así como sus propietarios, pertenecen a una categoría única: la de los usuarios del automóvil.

Los autóforos no ignoran esta realidad. Pero han encontrado una posición de repliegue. "A fuerza de mul-

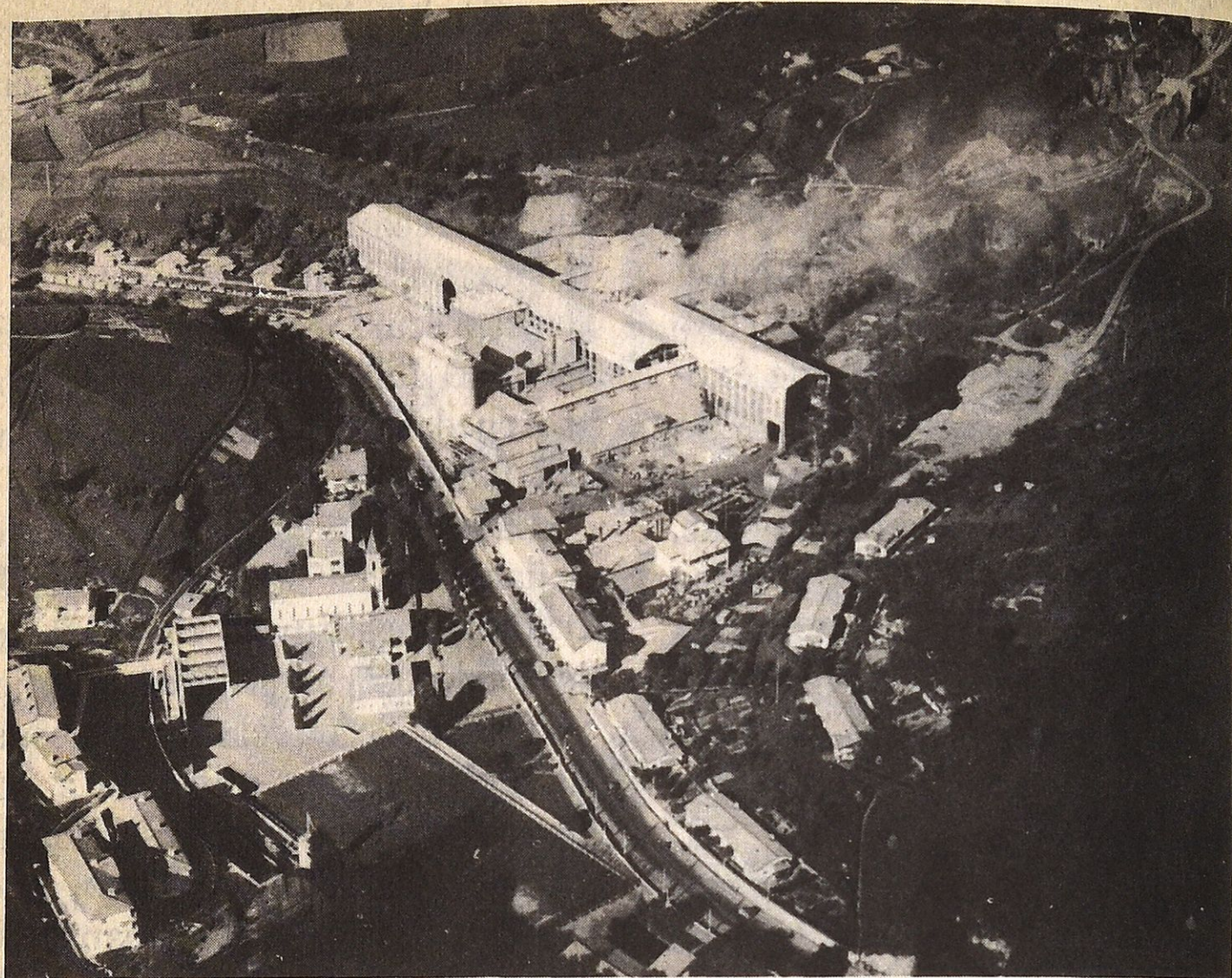
tiplicarse—afirman ellos—el automóvil terminará por impedir circular al automóvil". Y siguen: "El espectáculo de un embotellamiento en el corazón de una gran población, en el que los coches se apelonan como un inmenso rebaño de bisontes, detenidos por un obstáculo imprevisto, es el síntoma precursor de una decadencia ineluctable. La muerte, pues, de "los cuatro ruedas" está inscripta en su propia curva de progresión."

La objeción no es, por lo tanto, desdenable. Las aglomeraciones monstruosas constituyen, sin duda, un freno poderoso al progreso técnico. La velocidad de circulación, que descende a veces a 15 e incluso a 10 kilómetros a la hora; el estacionamiento se hace difícil, el consumo de carburante aumenta y las emanaciones de gas invaden la atmósfera... Pero el automóvil está llamado, también, a acometer una revolución geográfica. "Hace falta desde ahora—escribía en 1948 el sociólogo Jorge Friedmann—revisar en los Estados Unidos las nociones seculares de población y campo, desbordadas por la creciente dispersión de las empresas industriales y de la mano de obra. Hay motivos, pues, para pensar que fenómenos, si no idénticos, por lo menos análogos, se dibujan desde ahora en el Viejo Mundo."

Un coche por familia

El fenómeno análogo lleva aquí el nombre de "descentralización". Para acometerlo, numerosos obstáculos quedan todavía por vencer. Pero el instrumento, habiendo ya sobrepasado los planes del Estado, es el que permite abolir las distancias: el automóvil.

No es, pues, él el que perecerá, asfixiado por las ciudades concentracionarias, sino éstas las que habrán de



CEMENTOS REZOLA, S. A.

Producción anual: 300.000 toneladas

Oficinas Centrales: Churruca, 7

San Sebastián

“diluírse” a fin de permitir a los “cuatro ruedas” ejercer plenamente su función revolucionaria. Lo mismo que en el plano individual, en el colectivo el papel del automóvil es el de restituir a los hombres el espacio que les fué robado por la implantación primitiva de la industria en zonas restringidas, en una época en la que el ser humano parecía estar condenado a quedar prisionero de los recursos del subsuelo. En efecto, no podía elegir el lugar donde establecerse por imposibilidad de trasladar allí la energía y las materias primas. Esta libertad la posee ahora. ¿No sería, pues, absurdo no aprovecharse de ella y continuar como antaño?

Pero vayamos todavía más lejos. Supongamos que el sueño de los autóforos pueda realizarse progresivamente. La prioridad, entonces, correspondería a los medios de transporte en común, tanto para el tráfico urbano como para el interurbano. Filas interminables en las taquillas de las estaciones y en las paradas de los autobuses: he aquí una imagen bastante singular del progreso.

Pero dejemos de lado las cuestiones de gusto y de preferencia, para analizar las consecuencias sociales y económicas que provocaría una tal “contrarrevolución”.

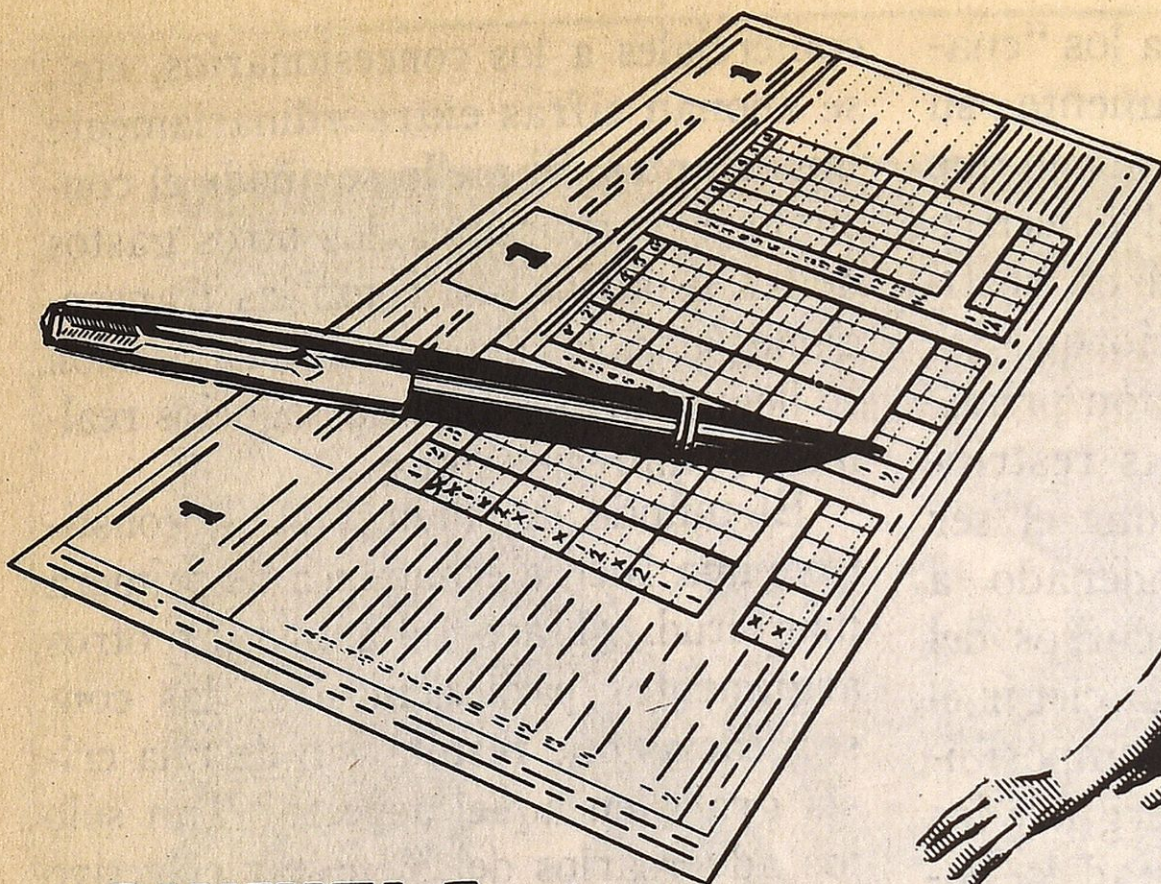
Europa, demográficamente, es un país de jóvenes. Las generaciones actuales aportarán, en efecto, bien pronto sobre el mercado del trabajo contingentes particularmente compactos. Desde ahora hay que prever lugar para ellos. Actualmente, una de las ramas de actividad que crea el mayor número de empleos es incontestablemente la industria automóvil, sus anexos y derivados. En forma de salarios, de pago de suministros, de márgenes

comerciales a los concesionarios, etc., se abonan cifras extraordinariamente importantes. Si a ello se añade el consumo de carburantes, los otros gastos de los usuarios, así como las transacciones a través del mercado de ocasión se llega a unas cifras de negocios realmente impresionantes.

El mundo del motor, pues, constituye una fuerza económica de primera magnitud. ¿Hace falta invocar otros argumentos para demostrar las consecuencias que resultarían de una crisis grave en aquel aspecto? Tan sólo los adversarios del bienestar colectivo pueden desearlo, a fin de poder pescar a su antojo en las aguas turbias de una depresión social y económica.

Una crisis en este ramo no es posible más que si se provoca artificialmente. Que se quiera o no, el acceso al automóvil es para los ciudadanos una de las principales reivindicaciones. Impedir esta satisfacción suscitara en ellos sentimientos de fracaso y hostilidad. “Un automóvil por familia”—sería el “slogan” más popular del presente, y que si de momento es irrealizable, no constituye una quimera; las estadísticas sobre la motorización en los Estados Unidos lo prueban. Y salvo mutación brusca en el orden contemporáneo, una evolución análoga es indefectible.

Pero actualmente nos encontramos en una encrucijada. Por su política muchas veces equivocada, los Estados tratan a menudo de retardar la expansión del automóvil. Se ha planteado frecuentemente este tema a los tecnócratas, pero jamás han sabido responder. En efecto, no existe una política coherente del automóvil. Y en ocasiones, hasta se actúa como si nuestros dirigentes pertenecieran a la conjuración de los autóforos.



QUINIELA



FUTBOL

RASGO



Y...

SOBERANO

¡Extraordinario!

GONZALEZ BYASS

Casas en JEREZ • PUERTO DE SANTA MARIA • SANLUCAR DE BARRAMEDA • OPORTO • LONDRES • TANGER • COGNAC

Comentarios sobre la memoria y balance de nuestra mutualidad oficial correspondientes al año 1960

Se acusa un incremento de más de diez millones de pesetas en primas anuales con respecto al ejercicio anterior. - Disminuye el índice de siniestralidad. - La cifra extornada a los mutualistas rebasa los 9 millones y medio de pesetas.

La Junta General de nuestra mutualidad oficial, MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL, aprobó en su Asamblea del pasado día 8 de este mes la Memoria y Balance correspondientes al ejercicio cerrado en 31 de diciembre de 1960.

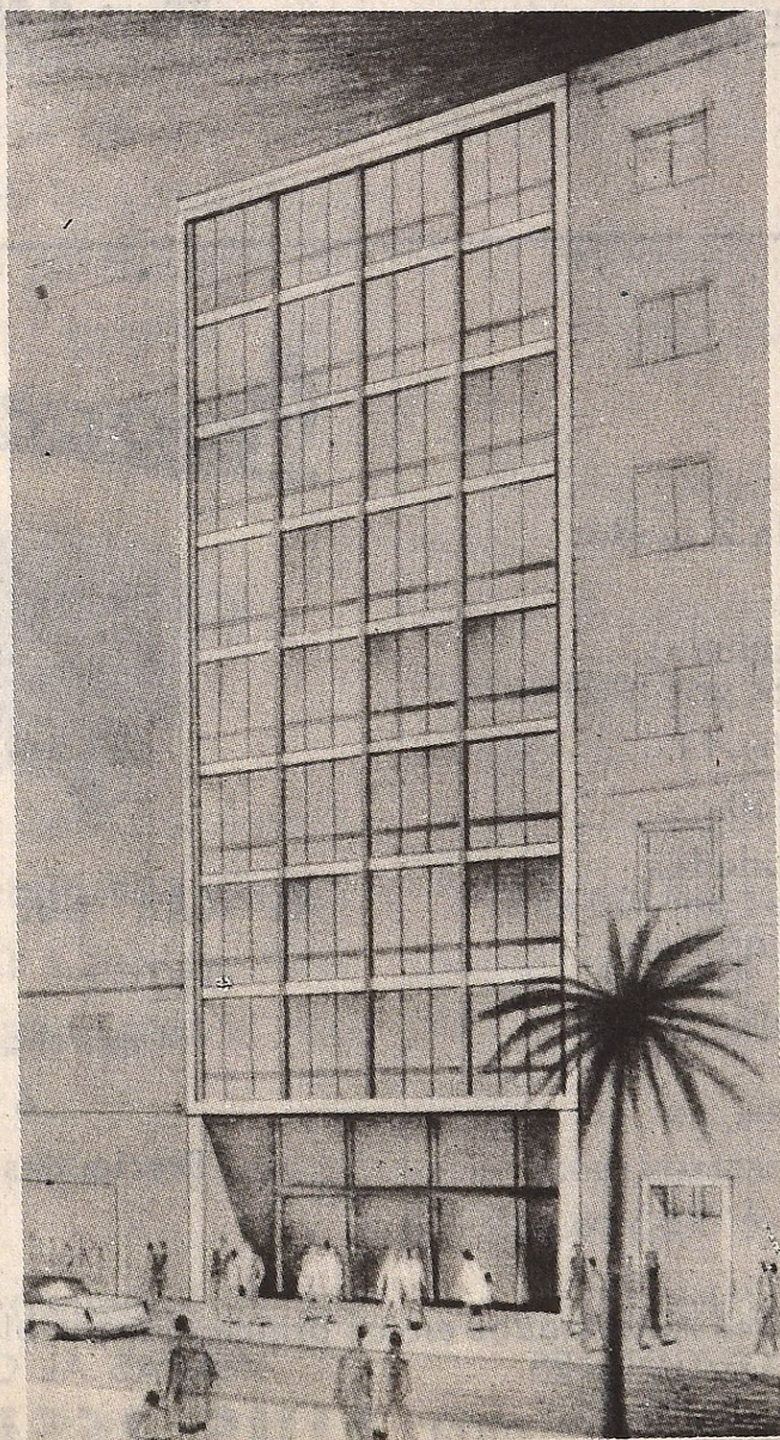
Se consignan en ella datos muy interesantes que revelan la solidez y firmeza con que camina nuestra mutualidad oficial en el campo del Seguro del Automóvil.

En efecto: rebasando ya el número de 10.000 mutualistas el 31 de diciembre del pasado año, el importe total de los primas contratadas alcanza la respetable cifra de 40.771.357 pesetas, con un aumento de 10.471.042 en nuevas primas anuales, lo que supone un incremento del

34,55 por ciento. Se hace observar en ella también que, a solicitud de numerosos mutualistas, poseedores, aparte del coche de turismo, de otros de tipo distinto, se ha ensanchado el campo de acción al terreno de los vehículos industriales e incluso motocicletas, es decir a las diferentes clases de ve-

hículos a motor; lo que, sin duda, ha de contribuir a una mayor contratación, a reforzar la ya consolidada situación de la mutualidad y, por lo tanto, a poner sobre el tapete la posibilidad de estudiar mayores ventajas para los mutualistas.

Destaca la Memoria el hecho, bien satisfactorio, de que la siniestralidad se ha visto reducida, ya que en el año 1959 aquella supuso un 74 por ciento sobre el nú-



Boceto del edificio en construcción de la nueva sede social de *Mutua Nacional del Automóvil*, sito en la Avenida Generalísimo Franco, 405 - BARCELONA

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



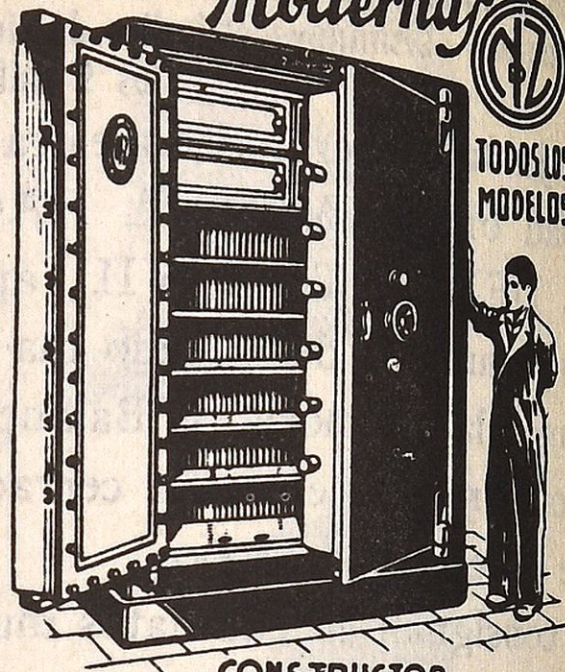
Representante para Guipúzcoa

Valentín de Vega

Idiáquez, 12 — Teléfono 14.048

SAN SEBASTIAN

*Cajas de Caudales
Modernas*



TODOS LOS
MODELOS

CONSTRUCTOR

N. DE ZUBIGARAY
INGENIERO INDUSTRIAL

Vespa

El pequeño coche de 2 ruedas

MODELO "N" 125 c.c.

3 velocidades
1,8 litros por 100 kms.

Precio: 16.500 Pts. f.f.

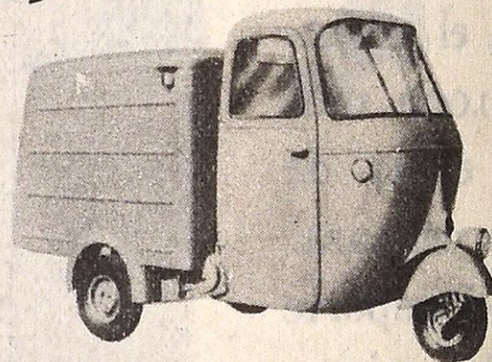
NUEVO MODELO "S" 150 c.c.

4 velocidades
2,2 litros por 100 kms.
Cuentakilómetros
Rueda de repuesto
Sillín doble
Bordones

Precio: 19.600 Pts. f.f.

POTENCIA DE MOTOR EN RESERVA CON INMEJORABLE PRECIO

Vespa-car



EL "CAR" QUE "VESPA" GARANTIZA

150 c. c. 400 kgs. de carga

4 marchas y marcha atrás

6 modelos

Precio: desde 36.000 Pts. f.f.

30 Agencias y Talleres Autorizados en los principales pueblos de la Provincia
PIEZAS DE REPUESTO ORIGINALES VENTAS AL CONTADO Y PLAZOS

Agencia Oficial para Guipúzcoa: **LUIS JESUS CANO**
Avenida de Sancho el Sabio, 9 • Teléfonos 1-17-02 y 1-69-43 • SAN SEBASTIAN

mero de pólizas contratadas, mientras que en el último año de 1960 no alcanzó más que un 71 por ciento.

Es muy destacar también la importante cifra que se destina a extornos o devoluciones de primas que, en razón del 20, 30 y 40 por ciento de las primas satisfechas en el ejercicio, hubieran tenido accidente indemnizable o no durante uno o más años respectivamente, y que supone la cantidad de 9.561.808 pesetas.

Estas son, a grandes rasgos, las satisfactorias noticias que acusan la Memoria y Balance últimos de nuestra mutualidad oficial, administrada con un criterio de máxima previsión y un acertado sentido técnico de los riesgos que cubre, lo que la ha proporcionado en corto plazo un patrimonio social muy satisfactorio, prueba irrefutable de su consciente misión aseguradora.

GESTIONES Y SERVICIOS DE NUESTRO CLUB

En beneficio de sus señores socios, y con carácter completamente gratuito, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa efectúa ordinariamente las gestiones siguientes:

Matriculación completa de automóviles.

Transferencia de propiedad de los mismos.

Cédula de Identificación Fiscal.

Impuesto sobre radioaudición.

Censo de requisa militar.

Pago de multas.

Revisión de los Permisos de Conducir: los de primera clase han de renovarse cada tres años; los de segunda, cada cinco.

Duplicados de Permisos de Circulación y Conducción.

Permisos Internacionales para Conducir.

Cuaderno de exportación temporal, trípticos y C. P. D. para los países donde sean requeridos.

Consultorio jurídico.

Itinerarios de carretera por Europa.

También dispone, y nos complace recordarlo igualmente, de un Servicio de Seguro Mutuo de Automóviles y de una Escuela de Conducción.

RECORDATORIO SOBRE LOS PERMISOS DE CONDUCIR

Es muy importante que los señores socios no se olviden de comprobar la fecha de expedición o de la última revisión de sus Permisos de Conducir; ya que de no revisarlos en tiempo hábil, se considerarán caducados y, por tanto, sin validez alguna; siendo indispensable, en tal caso, el examen previo para la obtención del nuevo Permiso.

PERMISOS DE CIRCULACION PARA VEHICULOS DE DOS O TRES RUEDAS

Nuevamente recordamos que se ha concedido un plazo de seis meses para

GARAGE Y TALLERES

Peña y Goñi, 12-14 • Teléfono 12152

Servicio permanente de
CAMIÓN - GRÚA



EL SERVICIO FORD LO HALLARA

SIEMPRE CERCA



PIEZAS LEGITIMAS

Ford

CONCESIONARIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA:
MIRACRUZ, 5 RONDA, 2
SAN SEBASTIAN



¡AUTOMOVILISTAS!

Ya está a la venta en España la famosa superbobina al aceite NOVİ-NOVİ
A SEGURO:

Un arranque fácil en todo tiempo

Una chispa de GRAN INTENSIDAD en las bujías, lo que aumenta el rendimiento del motor

Mínimo consumo de gasolina

Su gran rendimiento permite que el motor **FUNCIONE NORMALMENTE** aun cuando la batería del coche esté semi-descargada

Hermeticidad absoluta

Puede ser colocada en cualquier posición

Su dieléctrico de aceite asegura un perfecto funcionamiento en todo tiempo

Es la bobina mejor aislada que se conoce

GARANTIA • SEGURIDAD • RENDIMIENTO

Fabricada en España por Novi Española S. A. - Deva

que los vehículos de dos o tres ruedas y provistos de motor cuya cilindrada sea superior a cincuenta centímetros cúbicos aunque sin exceder de setenta y cinco, sean matriculados y dotados del correspondiente permiso de circulación.

Este plazo comenzó a contarse el 12 de mayo último, fecha en que se publicó en el "Boletín Oficial del Estado" el oportuno decreto de la Presidencia del Gobierno que así lo disponía; terminará, por lo tanto, el 12 del venidero noviembre. Circunstancia que encarecemos no dejen de tener en cuenta aquellos de nuestros señores socios que se hallen en el expresado caso.

EL MARATHON DE COCHES HISTORICOS

El pasado día 30 de mayo hicieron etapa en San Sebastián los coches participantes en el Marathón de Coches Históricos, prueba internacional organizada por el Veteran Club de Bélgica y la Escudería belga "Los diabólicos" y patrocinada por el R. Automóvil Club de Bélgica, el Automóvil Club de Francia y el R. Automóvil Club de España, en colaboración con Esso, Renault y Sabena y los periódicos "L'Equipe", "Les Sports", "Blanco y Negro" y "Marca".

Durante toda la tarde de aquella fecha, los vehículos participantes, en número de 39, aparcaron frente a nuestro domicilio social, donde fueron

contemplados a placer por numerosos aficionados al Automovilismo, quienes "la gozaron" saboreando la "belle époque" que les recordaban aquellos maravillosos ejemplares que más tarde se pasearon por las calles de la ciudad.

En la mañana del 31, los 39 coches continuaron el "rallye" hacia Madrid, previas etapas en Vitoria, Burgos, Valladolid y El Escorial.

Sin duda alguna, este Marathón de Coches Históricos constituyó un éxito de organización y espectacular, muy digno de que tenga sucesivas ediciones en años venideros.

NOTA NECROLOGICA

Durante la noche del 22 de mayo último registróse en esta ciudad el fallecimiento de otro querido y respetable consocio de nuestro Club: don Cándido Ortubia Cabrejas, perteneciente al comercio local de vinos.

Persona por todos conceptos estimable, la desgracia acaecida al bondadoso amigo causó un hondo y general sentimiento, del que nosotros participamos doblemente por la circunstancia de tratarse de un socio de los más ejemplares y entusiastas del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Al redactar, sinceramente entristecidos, la presente nota, quisiéramos mediante ella, trasladar a su viuda, doña Jesusa Riaño, hijos y restantes familiares del finado nuestro pésame más sentido y respetuoso.

ROLLS - ROYCE
BENTLEY
ROVER

GARAGE "CONSTELLATION"

Geugeot

Alquiler de Automóviles sin Conductor

Puente de Lavado "Chemico" - Gasolina Servicio SHELL

BIARRITZ

13, Av. Reine - Victoria
10, Rue Pellot, 10

Téléphone 424.71

EL CLIENTE ES LA PERSONA MAS IMPORTANTE EN NUESTRA CASA

SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS
TALLER AUTORIZADO
BONOS GARANTIA

LUIS JESUS CANO

Prim, 59 - Tels. 11642-24856-24864

SAN SEBASTIAN

Interpretación del Código de la Circulación

Limitación de la velocidad

En esta misma sección de nuestro último BOLETIN comentamos la falta de una norma genérica en el Código de la Circulación que establezca la velocidad máxima a que se puede circular y varias limitaciones concretas y normas indirectas que tiendan a suplir aquella falta de norma genérica limitativa de un criterio de amplia libertad.

Entre las limitaciones concretas están las reguladas en el art. 17, y vamos hoy a examinar alguno de los casos que se señalan en el mismo, después de haberse establecido, en su primer párrafo, que los conductores de vehículos deben ser dueños de sus movimientos y están obligados a moderar su marcha y, si preciso fuera, a detenerlos cuando lo ordene la autoridad competente, cuando las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad o de los propios vehículos prudentemente lo impongan para evitar posibles accidentes.

Entre los casos que se enumeran completando los conceptos del párrafo transcrito, ya de por sí bastante amplio, está el de las aglomeraciones, que se interpreta en sentido muy amplio, como se desprende de una severa sentencia del Tribunal Supremo de 25 de septiembre de 1953.

Dice la mencionada sentencia que no emplea la necesaria diligencia el conductor de un camión que marcha a velocidad moderada y observa que varias niñas cruzan, en su juego, la carretera para esconderse tras los árboles de la misma y ve que una de ellas, siempre jugando, intenta cruzar la carretera, mas, en vez de frenar, para evitar el atropello de la niña, hace un viraje hacia la izquierda; momento en el cual otra niña sale repentinamente del lugar en que estaba oculta y es atropellada.

Estimó la sentencia que hay infracción del artículo 17 párrafo a), aglomeración y delito de imprudencia temeraria.

Separando los dos aspectos señalemos la apreciación, en el primero, de que cuando varias niñas juegan en la carretera, es aglomeración, sujeta, por tanto, a la moderación

de velocidad que establece el art. 17 apartado a).

Se comparta o no la apreciación de que varias niñas que juegan constituyen una aglomeración, carece de importancia práctica dicha apreciación; pues, aunque no la constituyera, siempre sería una circunstancia que afecta al tráfico y, como tal, sujeta a las precauciones que señala el primer párrafo del mencionado artículo.

Y por lo que afecta al segundo aspecto, el de que constituya delito de imprudencia temeraria, supone, según la Jurisprudencia, para que lo sea, aplicada al caso, que el conductor del camión dejó de prever, con negligencia inexcusable, el que después de esquivar a una niña con un viraje, podía aparecer otra que estuviera oculta, como ocurrió, y considera la sentencia que lo que debiera haber hecho era frenar en vez de girar.

Considérese la rapidez de reflejos que se necesitan para obrar siempre acertadamente en un trance como en el que se vió el conductor del camión, y sin pretender eximir de responsabilidad al mismo cuando el Tribunal Supremo apreció un delito de imprudencia, por lo menos aprendamos la lección, y apuremos todas las previsiones posibles de seguridad en la carretera, para, si no evitar, aminorar los casos en que tengamos que improvisar en situaciones de peligro para las personas y en que se juega nuestra propia responsabilidad.

La sentencia que comentamos es por sí suficientemente elocuente.

Cuando unas niñas juegan en la carretera, aminoremos nuestra marcha o detengamos el coche hasta que desaparezca el peligro. Si salen corriendo de un portal e irrumpen de súbito en la carretera, ya se comprende que no hay para el caso previsión posible; pero cuando vemos a las niñas con antelación, sí la hay y adoptémosla en el acto cuando aún es tiempo, sin esperar a que más tarde tenga que reprochar y sancionar nuestra negligencia el Tribunal Supremo.

Gracias al ingenio de un técnico sueco...

YA NO HABRA EN LOS COCHES ANGULOS MUERTOS

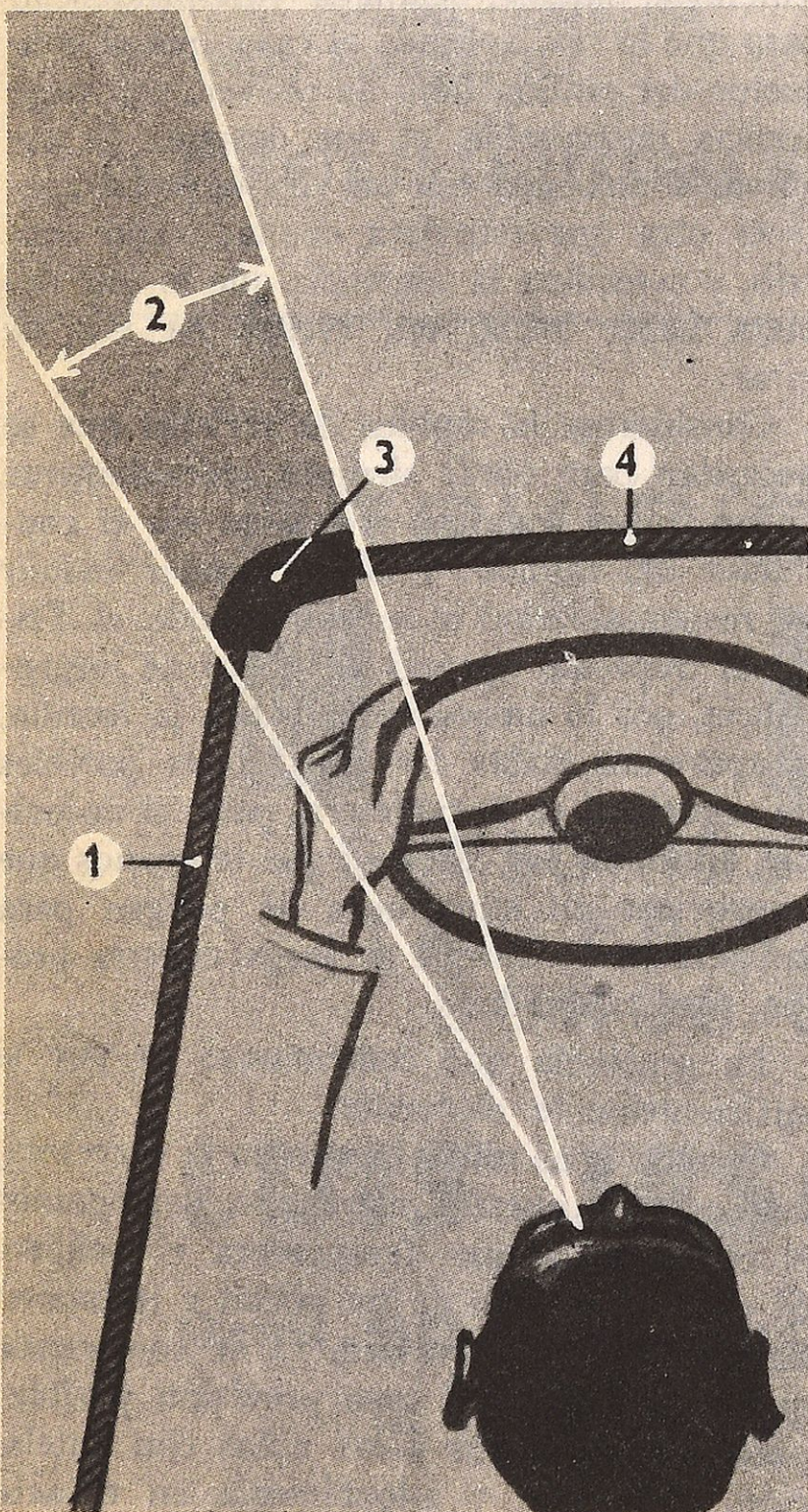
El parabrisas de visión total acaba de nacer. Procede de Suecia, y dieciséis constructores de automóviles, con Volkswagen a la cabeza, se disputan su patente de fabricación. Un gran problema bastante abandonado hasta ahora.

En 1960 se fabricaron en el mundo cerca de 16 millones de coches particulares. En 1950 la cifra no excedía de los 10 millones. Cada año, la industria del automóvil se enriquece con perfeccionamientos apreciables si no espectaculares. Mayores velocidad, comodidad, habitabilidad, elegancia, estabilidad...

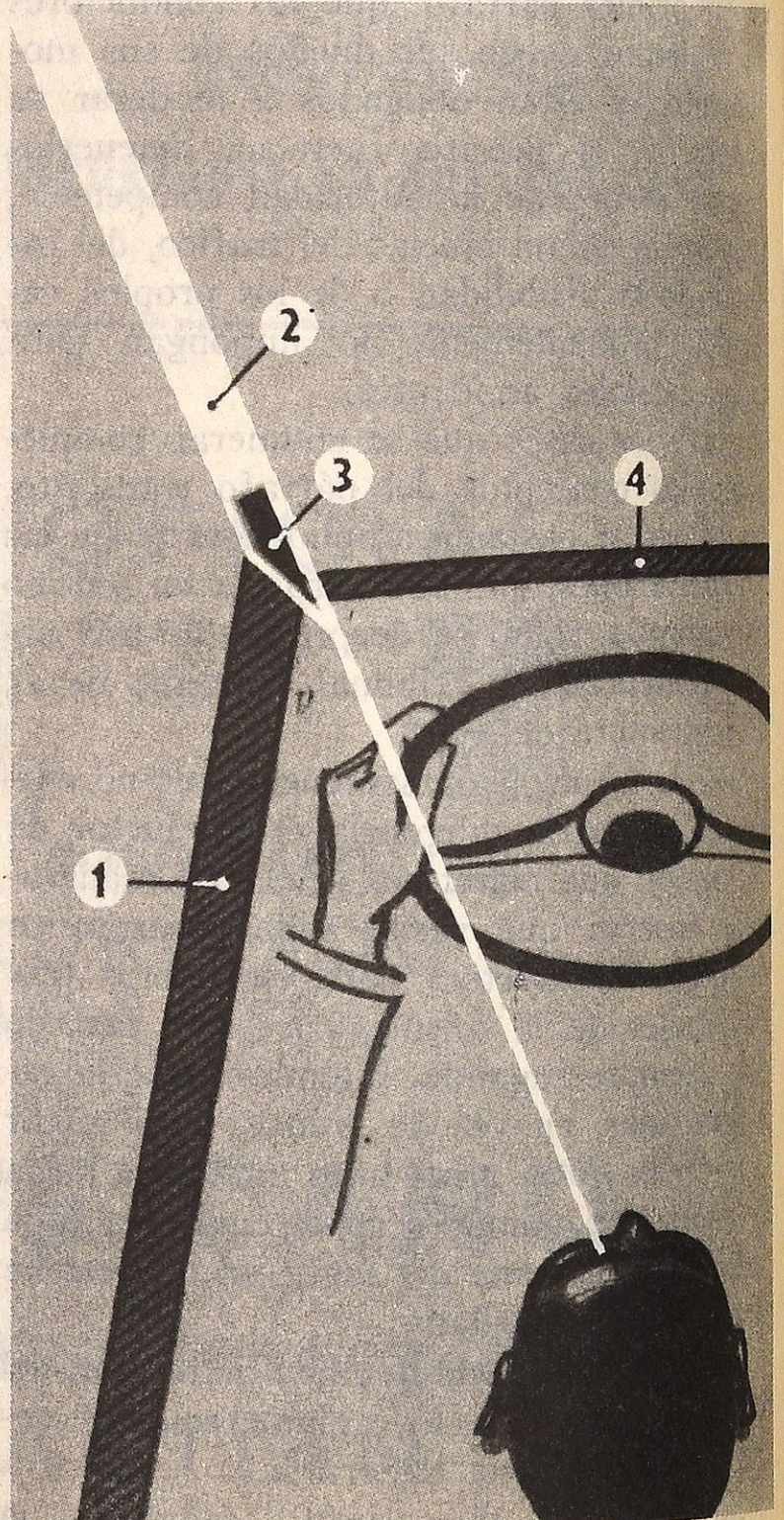
Sin embargo, hay un punto negro que todavía se mantiene: el de la seguridad.

Ante el desenvolvimiento colosal del fenómeno del automóvil en el mundo, y frente al aumento incesante del número de víctimas en la carretera, parece como si los constructores no hubieran hecho todo lo necesario en favor de aquel factor tan importante.

Este engloba un conjunto de problemas importantes: frenaje, adherencia a la carretera, visibilidad, instalación y distribución de los elementos interiores. Los dos primeros han sido solucionados en forma



Sobre un coche normal, el ángulo muerto se presenta considerablemente abierto. (1) luna lateral.- (2) ángulo muerto.- (3) montante.- (4) parabrisas.



En el coche modificado, el ángulo muerto es prácticamente nulo. (1) luna lateral.- (2) haz paralelo escamoteado.- (3) montante muy reducido.- (4) parabrisas

que pudiéramos denominar ideal. Los otros dos están menos logrados.

El problema de la distribución de los elementos interiores está abordado superficialmente. Las medidas tomadas—supresión de los salientes, revestimiento del tablero de a bordo, cinturones de seguridad—no son más que pseudosoluciones.

En Estados Unidos, los especialistas se han puesto a estudiar el problema racionalmente. Maniqués ocupan el asiento de los pasajeros en coches lanzados a toda velocidad sobre algún obstáculo. Aparatos de medida colocados en las partes más vulgares del cuerpo, particularmente en la cabeza, en el pecho, en las extremidades, tienen por misión indicar de qué forma y con qué fuerza se producen los choques. Es sobre esta base y con las observaciones así obtenidas como los constructores esperan poder el día de mañana encontrar soluciones verdaderamente eficaces.

El problema de la visibilidad está todavía más descuidado. Las medidas adoptadas hasta ahora son muy poco eficaces y no dan, por lo tanto, la necesaria satisfacción. Desde la existencia del automóvil, el parabrisas ha experimentado múltiples modificaciones. Los carroceros han soñado siempre, al estilo de los alquimistas, en la realización de la visibilidad total, pero sin llegar a alcanzarla. No han hecho más que disminuir los ángulos muertos, originados por la presencia de los montantes laterales que llevan el techo y la luna. Pero muchos de los coches modernos, los más populares por cierto, llevan unos montantes demasiado anchos, peligrosos por lo tanto al atravesar los cruces o bifurcaciones.

Antes de la invención del parabrisas panorámico, supone el primer escalón la luna plana y vertical de las legendarias "limousines". El aerodinamismo engendró la luna plana e inclinada, muy alta al principio y, por lo tanto, luminosa; más tarde fué reducida a la mitad, comprometiendo peligrosamente la visibilidad. Los soportes laterales eran evidentemente só-

lidos y espesos, formando ángulos muertos demasiado grandes.

Bien pronto se constató que era necesario un poco menos de aerodinamismo y un poco más de luminosidad. Se conciliaron las dos fórmulas cortando por su centro el parabrisas para hacerle tomar una forma de proa de rompe-hielos. De este modo, el coche pasó de tener dos montantes a tres, encontrándose el tercero de ellos en el centro.

No fué sino después de la última guerra cuando se vió aparecer el parabrisas redondeado y muy inclinado, como presagio de la llegada del panorámico.

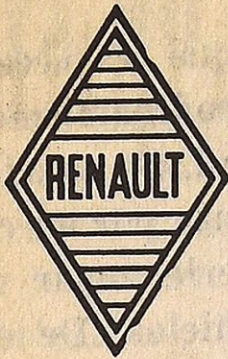
Los reproches que se pueden hacer a éste son como sigue:

Los limpia-parabrisas son menos eficaces que sobre el parabrisas plano.

Con el mal tiempo, en las curvas laterales se acumulan lluvia, barro y polvo... que forman una cortina opaca tan peligrosa o más que los simples montantes. La General Motors revisa sus concepciones. El ID 19, con su techo extremadamente ligero, ha permitido reducir los suyos.

Y es ahora cuando un ingeniero de Gottenburgo, Alf. Heimer, descubre el procedimiento para obtener una visibilidad total de 180 grados. Adoptando el mismo dispositivo al cristal de atrás del coche, obtiene una visibilidad de 360 grados; cien por ciento panorámica, el techo, visto desde el interior, parece sostenerse en el aire como por arte de encantamiento.

Alf. Heimer ha reducido los montantes del coche y les ha dado una forma trapezoidal. Ha dado un espesor de 20 milímetros a la luna lateral de la puerta que, cortada en bisel en su extremidad, viene a enlazar estrechamente el ángulo de base del montante. Los rayos luminosos del exterior son refractados en dirección al ojo del conductor, que ve entonces ante él una imagen perfectamente continua del paisaje. Realmente, el montante ha sido escamoteado.



CONCESIONARIO
PARA
GUIPUZCOA

Auto-Recambios **BRIG S.L.**

NEUMATICOS MICHELIN • RECAMBIOS Y SERVICIOS
Avda. Generalísimo, 2 San Sebastián Teléfono 1-31-81

TERROT

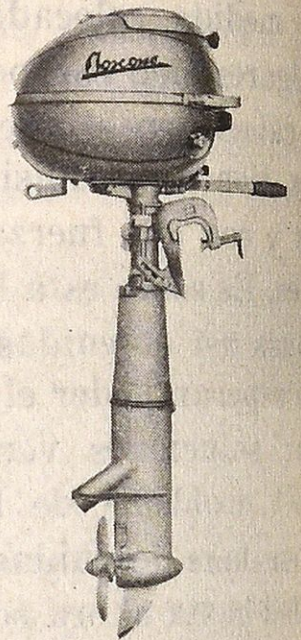
El ciclomotor de 2 velocidades

Cuatro modelos:

SPORT.....	9.850	Pts.
GRAN LUJO.....	9.300	"
LUJO	7.950	"
STANDARD	6.975	"

49 c.c.
Libre de Impuesto de Lujo
No necesita matriculación
Sin carnet de conducir
Mínimo consumo
Supera pendientes del 18%, sin pedalear

Moscone



LA VESPA DEL MAR

Motor fuera bordo
para los deportes,
la pesca y el turismo

Motor de 2 cilindros

Cilindrada: 99,5 cm³

Potencia: 3 1/2 CV.

Provisto de embrague,

Peso 19 kgs.

Precio: 13.200 Pts. f.f.

30 Agencias y Talleres Autorizados en los principales pueblos de la Provincia
PIEZAS DE REPUESTO ORIGINALES VENTAS AL CONTADO Y PLAZOS

Agencia Oficial para Guipúzcoa: **LUIS JESUS CANO**

Avenida de Sancho el Sabio, 9 • Teléfonos 1-17-02 y 1-69-43 • SAN SEBASTIAN



AGENCIA OFICIAL VOLKSWAGEN • PORSCHE

MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN
SERVICIO TECNICO

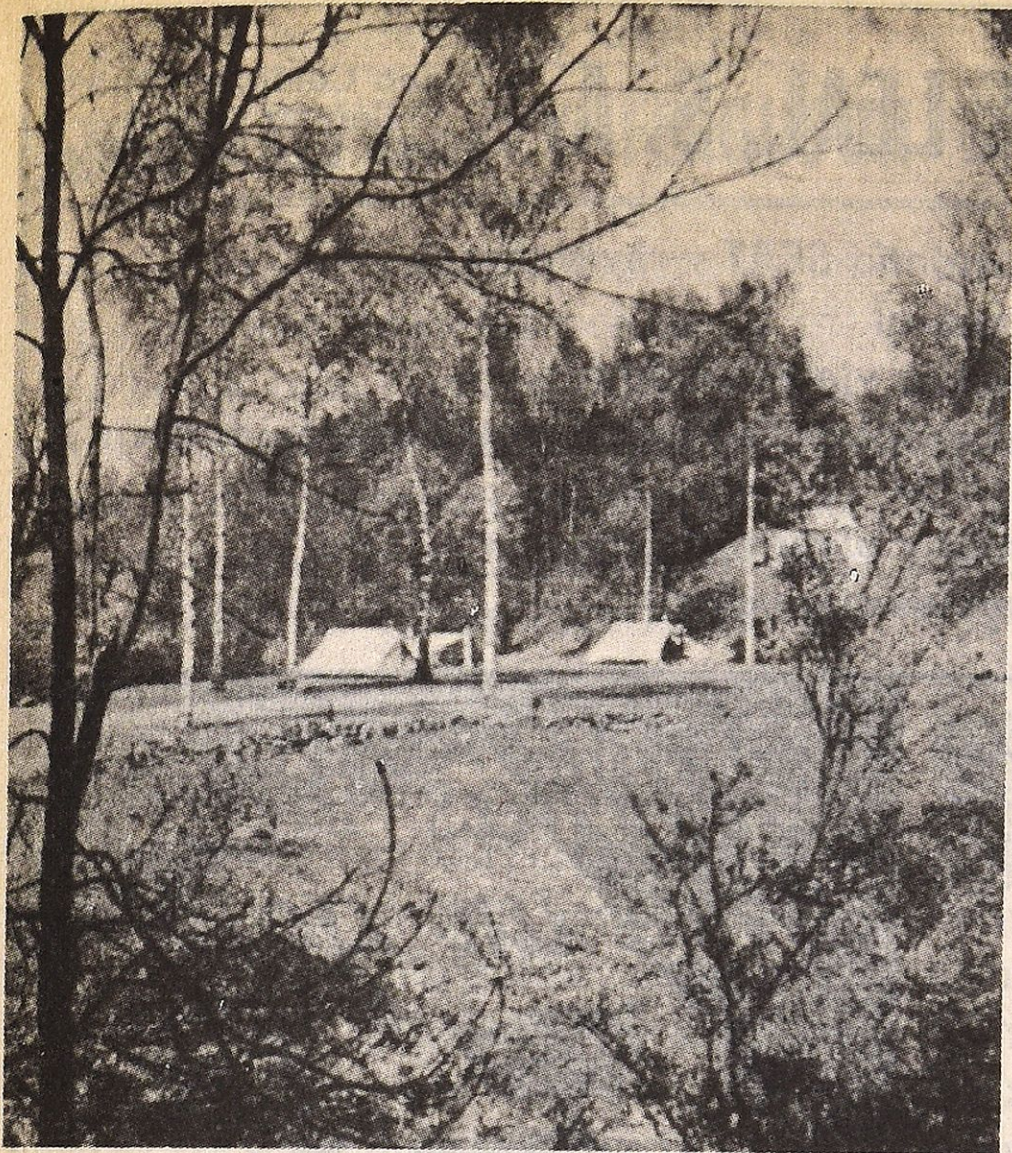
Petición de Automóviles - Engrase alta presión

JOSE WACHSCHÜTZ

PLAZA ZUBIETA, 2

Teléfono (Taller y Domicilio): 1-44-03
SAN SEBASTIAN

La disciplina en el camping



Es probable que este título produzca gran sorpresa en algunos. Pensamos en aquellos para los cuales "camping" es sinónimo de libertad y que consideran los reglamentos como fuera de todo lugar.

Y, sin embargo, por paradójico que pueda parecer, no hay duda de que son los países civilizados, los más libres, quienes disponen del mayor número de leyes y de reglamentos para hacer entrar en razón a algunos de sus habitantes que pueden manifestar una cierta tendencia a abusar de esta libertad sagrada, hasta el punto de hacer su vida incompatible con la de los demás.

En el campo hemos sido siempre escépticos cuando hemos oído pronunciar esas frases bonitas, pero en muchos casos vacías, como esa de "disciplina libremente consentida". En efecto, esta forma ideal de disciplina es generalmente operante siempre que el número de "acampadores" no exceda de ocho. ¿Y por qué ocho? Porque hay siempre por lo menos un veinte por ciento de individuos que no pueden disfrutar de la libertad sin excederse de los lógicos límites de ésta e indisponer a sus vecinos. Hemos dicho, pues, ocho porque si hubiésemos dicho diez, habría resultado el tener que contar a dos personas inoportunas en el grupo.

Cuanto más frecuentado es un terreno, mayor resulta la necesidad de vigilar la aplicación estricta de los reglamentos.

Veamos, por ejemplo, los reglamentos prescritos por las Federaciones Internacionales. Como se puede suponer, han sido inspiradas por el buen sentido universal; ningún "campingsta" debería, pues, ignorarlos, y su observancia debería ser aplicada al pie de la letra, ya que no tienen otra finalidad sino la de garantizar el bienestar general.

Entre otras cosas, está prohibido el dejar vagar libremente a los perros. Se comprende la razón. Además, un perro, incluso bien educado, puede suponer que el pedazo de carne que no está garantizado por los tradicionales armarios y se encuentra al alcance de su hocico, le pertenece...

Puede también tener un mal carácter, o simplemente un temperamento vigilante, y confundir así al inocente "campingsta" que pasa cerca de él con el intruso que penetra en el jardín de su amo y al cual tiene que defender.

Estamos, por lo tanto, todos de acuerdo. Para evitar a nuestros amigos de cuatro patas la maledicencia y acaso el pasar a vías de hecho; para evitar entre los que acampan en un terreno público el intercambio de calificaciones poco gratas, es mejor y necesario mantener a los perros atados en el "camping". Y, sin embargo, todos los que están encargados de hacer observar la disciplina os dirán que una de sus misiones más desagradables es la de llamar la atención a los propietarios de perros en libertad...

Otra reglamentación federativa se refiere a la prohibición de los ruidos en las horas normales de descanso. A pesar de que desde hace algunos años se nota un sensible progreso sobre esta materia, es frecuente todavía el ver a algunos individuos, tan felices de ser libres, que proclaman su alegría y quieren hacer partícipes de ella a los que duermen tranquilamente...

Es inútil citar otros ejemplos, ya que los que no frecuentan estos campamentos supondrán por la lectura de lo que precede que la vida debe de ser insoportable en tales condiciones.

Pero no se engañen. Con raras excepciones, que en general se producen cuando el campo está

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo Colón, n.º 31-33
Teléfono 11-9-11
SAN SEBASTIAN

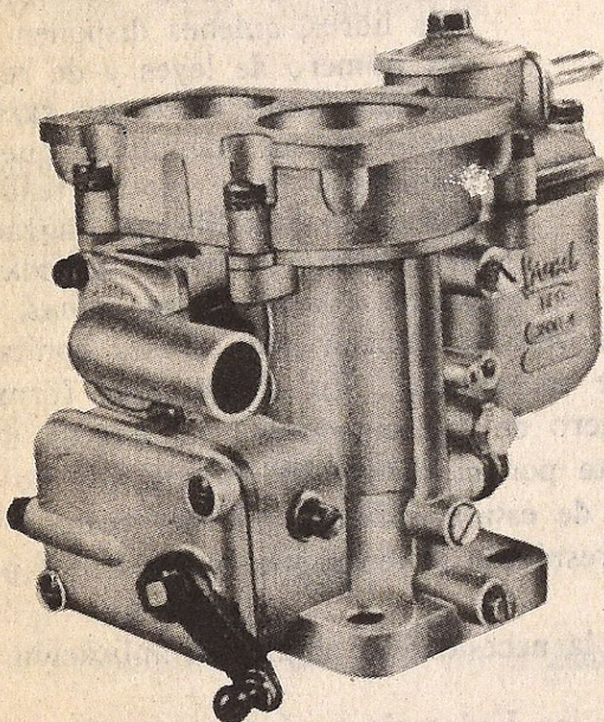
SERVICIO OFICIAL

SEAT

TALLER AUTORIZADO
N.º 502

- Asistencia en garantía SEAT y revisiones
- Mecánica en general
- Chapistería, pintura y electricidad
- Alineación regloscópica de faros y equilibración estática y dinámica de ruedas
- Engrases, lavados y pintura de bajos
- Venta de recambios originales

"MICHEL"



Servicio oficial VEGLIA-BRESSEL
y BRESSEL-WEBER de carburadores

Gral. Primo Rivera, 2 - P. Colón, 42
Teléfono 1-23-78 - SAN SEBASTIAN

*¡Más vida
que un gato!*



ACUMULADORES

★ **K L G** ★

Avda. Generalísimo, 16 bis - Teléfono: 21248
SAN SEBASTIAN



**GARAGE
GRAN VIA**

Vicente Oyarbide

TALLER DE REPARACIONES AUTORIZADO
PERSONAL TECNICO • ESTANCIAS • LAVADOS • ENGRASES

Avenida Gmo. Franco, 14 • Teléf. 15765 • Particular 18813
SAN SEBASTIAN

¿ENCONTRO HARRY FERGUSON EL COCHE DEL AÑO 2.000?

Un acontecimiento financiero digno de las mejores historias policiacas intriga hoy a toda Inglaterra. Se acaba de abrir el testamento de Harry Ferguson, y de la gigantesca fortuna del "rey del tractor"—valorada en más de 10 millones de libras esterlinas—no quedan sino unas 83.238..., después de deducir deudas e impuestos.

A través de este misterio, resurge toda la prodigiosa carrera de uno de los héroes de la epopeya industrial del siglo xx. Harry Ferguson, el hombre que "mató al caballo" y venció a Ford; el mismo que fué encontrado muerto en su bañera, ¿se arruinó por culpa de la última de sus invenciones: el coche del año 2.000?

* * *

Hacía por lo menos diez minutos que le habían servido el desayuno, y "los huevos al plato" de Harry estaban fríos. Este hecho era más que inadmisibile, francamente inquietante. Harry detestaba la comida fría, como detestaba también cualquier forma de inexactitud; y la señora Ferguson no recordaba que en cuarenta años de matrimonio Harry le hubiera hecho esperar ni una sola vez. Inquieta, se levantó de la mesa; rodeó la gran chimenea, donde el fuego de la leña despedía un calor de infierno, y se introdujo en un largo y frío corredor. El cuarto de Harry, que estaba en el fondo de aquel pasillo, se hallaba vacío. Sobre la mesilla de noche aparecían dos cajas de somníferos. La señora Ferguson corrió hacia el cuarto de baño. Hundido en el fondo de la bañera, yacía "el rey del tractor", el "hombre que había matado al caballo". Una de

las más fabulosas aventuras individuales de los tiempos modernos terminaba como un guión cinematográfico de Hitchcock...

¿Qué fué lo que produjo la muerte de Harry? ¿Suicidio..., accidente?

Ferguson acababa de terminar la puesta a punto de un coche secreto destinado a revolucionar la concepción del automóvil de manera tan radical como antes había revolucionado la concepción del tractor. Este coche no es un mito. Rueda. Ha sido visto, y se han podido recoger las confidencias de algunos de los pocos privilegiados—una treintena en total, incluido el duque de Edimburgo—que fueron invitados a conducirlo.

—Con este coche—decía Harry Ferguson—venceré a Ford.

Para medir la importancia de sus propósitos, hay que recordar lo que fueron primero la alianza y luego la rivalidad, ambas gigantescas, de los dos colosos de la industria.

Preciso es recordar una foto que los periódicos publicaron un día del verano de 1939. Veíase en ella a dos hombres, sentados cara a cara, a cada lado de una mesa, en el centro de la cual descansaba el modelo reducido de un tractor. El hombre de la izquierda, grande, seco, de pelo blanco, era conocido en el mundo entero: se trataba de Henry Ford I, emperador del automóvil.

No dejaba de extrañar el ver frente a él, y como en un pie de igualdad, a ese tipo delgadocho que parecía un chico de recados de la City. Este hombre delgadocho se llamaba Harry Ferguson lo mismo que el tractor

Entre los dos hombres, el juguete ya citado venía a ser el objeto de un negocio de 300 millones de dólares, la suma que Ford decidió invertir en sus fábricas de Detroit para la fabricación del tractor Ferguson. A cambio de su patente, el inglés no exigió dinero, pero se reservó dos exclusivas: la de la venta y la de la marca.

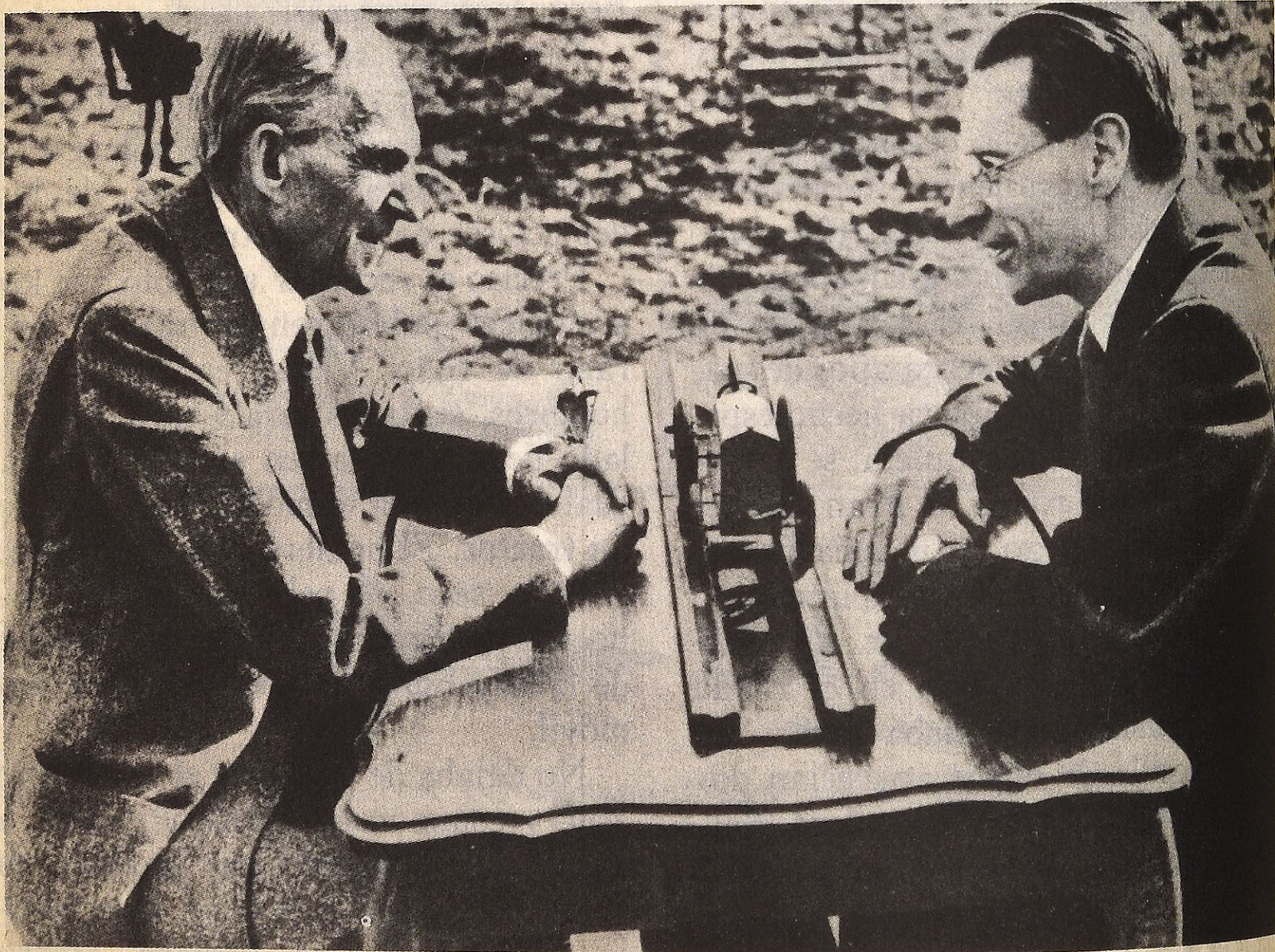
Ya se sabe en lo que se convirtió el nombre de Ferguson después de los veinte años que viene flotando como en letras de oro a través de todo el mundo. Pero la guerra surgía poco después del famoso convenio. Si bien no ha habido persona tan célebre que haya sido, al mismo tiempo, tan poco conocida como Ferguson, sin embargo, la foto de Harry Ferguson había ya aparecido en los periódicos. Fue en 1910 y los periódicos que la publicaron eran los de Irlanda del Norte. La víspera, que era un día de San Silves-

tre, el hijo de un aldeano de los alrededores de Belfast, había logrado esta hazaña: aprovechando el viento favorable que soplaba sobre la playa de Newcastle, había conseguido mantenerse en el aire durante tres millas sobre un avión de su fabricación.

Se llevaron en triunfo a Harry Ferguson, que fue el primer irlandés que voló, y el Ayuntamiento de Newcastle le ofreció una subvención de 200 libras, que llegaron bien a punto, ya que Harry estaba en trance de agotar sus recursos: aquella misma semana había roto cinco ruedas, dos hélices y un ala del aparato de su invención.

Cuando estalló la guerra de 1914, las autoridades del Ulster se acordaron del mecánico Ferguson, convertido ya en el dueño del mayor garage de Belfast.

Las fabricaciones se habían paralizado, y se trataba, por lo tanto, de



... dos hombres, sentados cara a cara, a cada lado de una mesa, en el centro de la cual descansaba el modelo reducido de un tractor. El de la izquierda — grande, seco, de pelo blanco — era conocido en el mundo entero: Henry Ford I. El otro era Ferguson.

prolongar la duración del material por todos los procedimientos factibles. Al mismo tiempo buscábase el mantenimiento del ritmo de la producción agrícola, amenazado por la marcha de los hombres hacia el frente. Algo así como la cuadratura del círculo...

Fué entonces cuando Ferguson concibió su gran idea, la que iba a repetir incansablemente durante treinta y cinco años a través de un mundo que primero lo tomó a broma, después mostró su extrañeza y, por fin, quedó conquistado: "¡EL MAYOR OBSTACULO EN EL CAMINO DEL PROGRESO HUMANO ES EL CABALLO!" Se trataba, naturalmente, del caballo de labor. "PIENSEN — calculaba él — QUE EN UNA PROPIEDAD DE CINCO HECTAREAS DOS DE ESTAS ¡SE CONSAGRAN AL ENTRETENIMIENTO DEL CABALLO SOLAMENTE!" Pero, desgraciadamente, este catastrófico caballo era todavía lo menos caro.

* * *

Todas las tardes, al regreso de sus ocupaciones, Ferguson se instalaba en el taller de su garage de Belfast. De ello lo que resultó fué el modelo reducido de tractor, ante el cual, en unión de Henry Ford, posó para la famosa foto de 1939. En lugar de tirar el arado, el nuevo tractor hacía cuerpo con él a través de un enganche hidráulico: sin descender de su asiento, el conductor podía graduar el trabajo de la reja del arado en la tierra y levantarlo para girar al final del surco y recomenzar su labor en el siguiente. Al propio tiempo, el problema del peso del trac-

tor, es decir el de su adherencia al suelo, se encontraba resuelto: con el enganche rígido, cuanto mayor era la resistencia del arado, más mordían en el suelo las ruedas del tractor. El "FERGUSON SYSTEM" había nacido.

Fué uno de los grandes errores británicos. Ninguno de los "gentlemen" del campo o de la ciudad que Ferguson trató de interesar en su invención, dejóse convencer. Al fin y al cabo, se trataba de un país con una vocación decidida por el mejoramiento de la raza caballar. Harry Ferguson decidió ir a profetizar fuera de su país, y atravesó el Atlántico.

Ya en 1922 pudo haber sido convenido el negocio que más tarde se ultimó en 1939, puesto que, apenas el "MAESTRO DE DETROIT" había oído hablar del nuevo dispositivo, envió a su hijo Edsel a Irlanda con esta orden:

—Cómprame a ese tipo. Con su historia del arado, puede tener un hueco en nuestros negocios

Pero Ferguson no estaba a la venta ni tan siquiera a mucho precio. Y unos meses más tarde, en Evansville (Indiana) nació la "Ferguson - Sherman Corporation". Harry, que no poseía un solo dólar, se asoció con los fabricantes del célebre carro de asalto.

Y cuando el contrato firmado con Sherman llega a su expiración, Ferguson vuelve a Inglaterra. Su país, por fin, le comprende, y va a poder fabricar en su casa sus propios tractores. Pero..., es demasiado tarde. La segunda Guerra está a la vista: las fábricas se dedican a la producción de armamento, y el acero queda raciona-

TREVIJANO

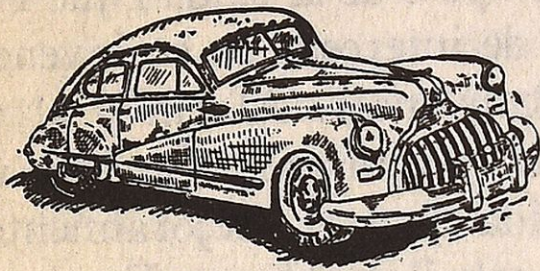
EL ZAPATO DE CALIDAD PARA
SEÑORA Y CABALLERO
San Martín, 38 - Teléfono 12183 - SAN SEBASTIAN

Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias Lavados

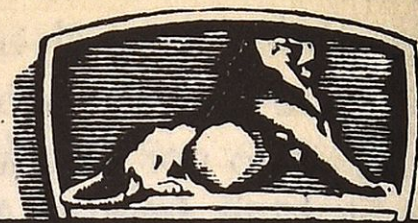
Automóviles para viajes



Garage Otero

Fuenterrabía, 31 Teléf. 14290

SAN SEBASTIAN



STINUS
FUNDADA EN 1893

GARAGE
Gloria, 3 y 5
Teléf. 10350

CARROCERIA
Carquizano, 5
Teléf. 10235

SAN SEBASTIAN

Servicio permanente - Lavado y pintura de bajos

Talleres de reparaciones mecánicas

Construcción y reparación de carrocerías

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA
DE AUTOMOVILES

Peugeot

SERVICIO

RECAMBIOS



ARISTEGUI Hnos. S. R. C.
Prim, 30 - SAN SEBASTIAN - Tel. 17626

Carrocerías

E. Biggi



San Francisco, 51

Teléfono 16-1-10

SAN SEBASTIAN

do. Ford, que no había cesado de lamentar su equivocación, abre entonces sus brazos al irlandés, y es en ese momento cuando se realiza el famoso acuerdo, el más extraordinario que dos hombres de tal categoría hayan jamás concluido: una palabra de honor por todo contrato y un apretón de manos como firma.

Trescientos seis mil doscientos tractores serían construídos al amparo de aquel apretón de manos: "EL MAS HERMOSO ACUERDO QUE JAMAS HAYA CONCERTADO EN TODA MI VIDA"—repetiría sin cesar hasta su muerte el viejo Ford.

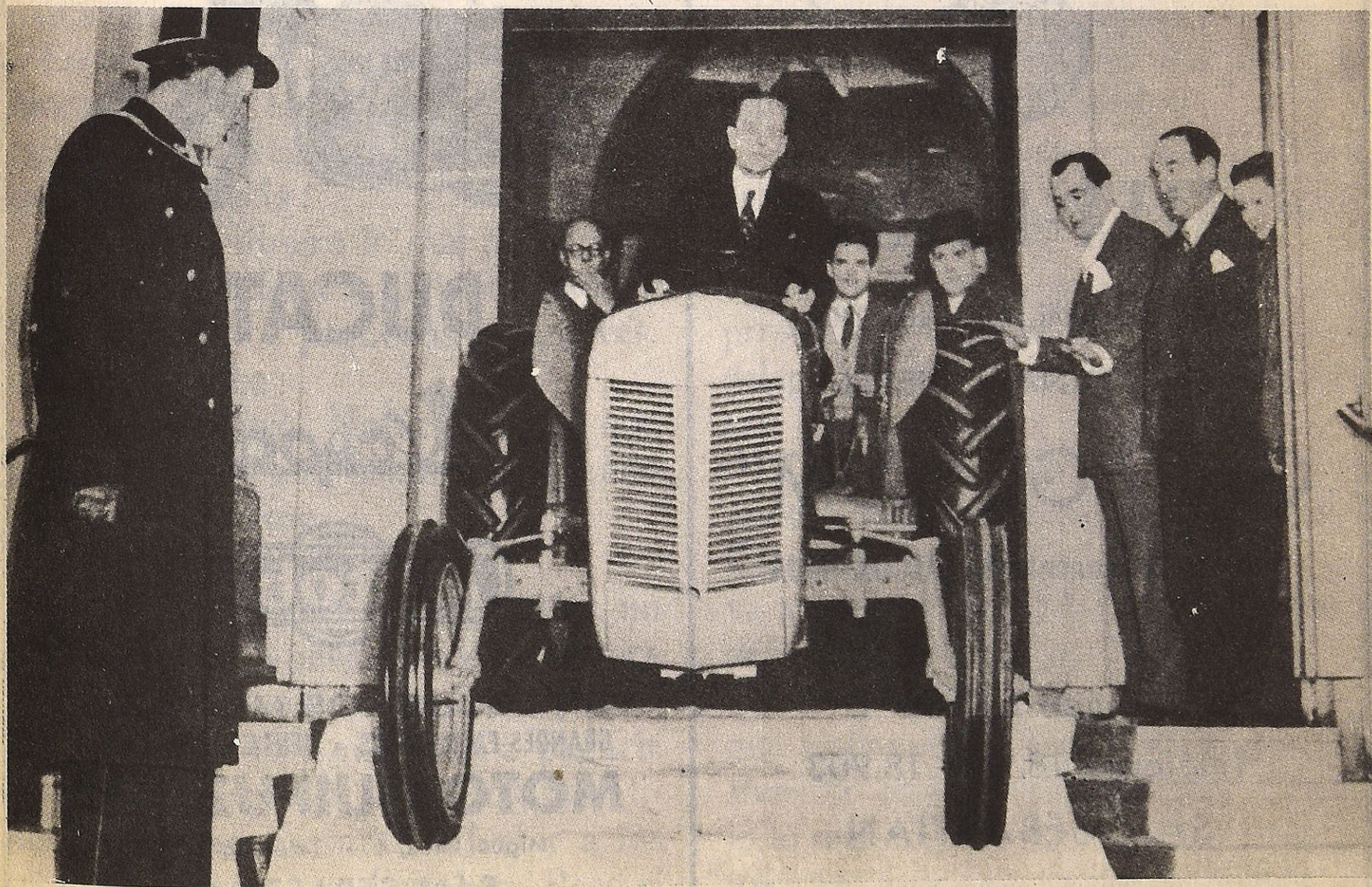
* * *

Pero..., la más fantástica batalla jurídica que se haya librado nunca entre personas fué el desenlace final. En 1948, la bomba estalla, y por cierto, de la forma más chusca que puede uno imaginarse: en la sala de baile Claridge, el lugar más aristocrático

de Londres, Harry Ferguson acaba de entrar sobre su tractor. De lo alto de su asiento de hierro, con traje negro y una flor en el ojal, Harry mantiene una conferencia de prensa. Y he aquí lo que anuncia:

—Desde hace un año, nada marcha ya en los Estados Unidos. El querido viejo Henry Ford murió, y a su nieto, Henry II, se le ha puesto en la cabeza vender los tractores Ferguson sin pasar por la cadena de distribución Ferguson, cuyos negocios han caído en algunos meses de 30 millones de libras a 4 millones.

También él, Harry Ferguson, ha decidido atacar al "Imperio Ford" rompiendo el contrato; y con el fin de demostrar que las máquinas Ferguson son inimitables, Harry pone su motor en marcha e inicia una vertiginosa demostración de manejabilidad sobre la alfombrada sala y que remata con un descenso triunfal por la escalera de honor.



Y con el fin de demostrar que las máquinas Ferguson son inimitables, Harry pone el motor de una de ellas en marcha e inicia una vertiginosa demostración de manejabilidad sobre la alfombrada sala del Claridge londinense y que remata con un descenso triunfal por la escalera de honor.

Rectificación y camisaje de cilindros
Rectificación de cigüeñales - Rellenado
de bielas y cojinetes-Mecánica en general

Garage Internacional

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

Avenida General Mola, 7 - Teléfono 1-24-36

SAN SEBASTIAN

FOTO MADRID

Fotocopias
al momento

Trabajos industriales

Cine - Venta de aparatos fotográficos

Avda. España, 16

Teléfono 14380

San Sebastián

GARAGE ARACAMA

GRAN ACADEMIA AUTOMOVILISTA - COCHES
RENAULT - 4 - 4 - SEAT - 600 - PEUGEOT - CARNETS
DE 2.º, 1.º y 1.º Especial - ENGRASES Y LAVADOS A
ALTA PRESION - REPARACION DE NEUMATICOS,
SERVICIO GRUA PERMANENTE.

c/ Aguirre Miramón n.º 6 - Tels. 13988-16867

SAN SEBASTIAN

Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTAS CAMPSA

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL

Accesorios y recambios

"MOVI"

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2

Teléfonos 12279 y 17302

SAN SEBASTIAN



ALFA-ROMEO

AGENCIA OFICIAL PARA GUIPUZCOA.

GASOLINA Y DIESEL

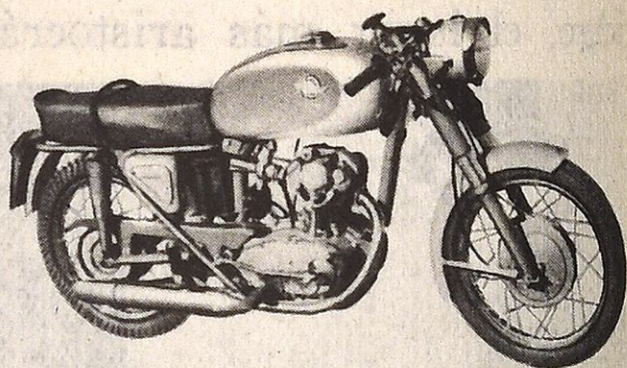
GARAGE "SUM"

Servicio Permanente de CAMION GRUA

c/ Segundo Ispizua "D"

Teléfonos 18.913 - 18.903

SAN SEBASTIAN



DUCATI

Vespa



EN TODOS LOS MODELOS
GRANDES FACILIDADES • VENTA Y REPARACION

MOTO GUIPUZCOA

Miguel Imaz, 4 - Teléfono 21052

SAN SEBASTIAN

¡My God!—gritó al ver aquello el jefe del personal del Claridge, que supuso había llegado el fin del mundo...

Ferguson reclama a Henry Ford II 62 millones de libras por perjuicios de intereses. La batalla va a hacer época durante cuatro años.

Sesenta abogados trabajan sin descanso para Ford, y doce para Ferguson. El expediente, con 60.00 temas y 3 millones de palabras, constará de 10.500 páginas, equivalentes a 60 novelas...

Henry Ford debe viajar constantemente entre sus fábricas de Michigan y el Tribunal Federal de Nueva York. Para poder deponer, los testigos atraviesan el Atlántico ocupando aviones enteros.

Harry se contenta con viajar entre su residencia campestre de Stowe on the Wold y las nuevas fábricas propiedad suya que acababa de montar en Coventry para abastecer de tractores a su sucursal de venta en América.

En un año, Ferguson aportó 22 millones de dólares a Inglaterra. Pero cuando se le preguntaba sobre el famoso pleito decía:

—No es el dinero lo que me interesa. Es el respeto a la palabra dada y el derecho de los pequeños inventores.

Y continuaba:

—¿El pleito? Naturalmente que pienso en él. Pero solamente cuando quiero distraerme.

* * *

Es el 9 de abril de 1952. Por un telegrama de Nueva York se entera Harry del desenlace final del pleito: Ford había sido condenado a pagarle una indemnización de 3.303.570 libras, cantidad bastante inferior a los 62 millones que se solicitaban. Pero el derecho de los pequeños inventores es-

taba a salvo, y aquella suma representaba la mayor que persona alguna hubiera jamás recibido como indemnización de perjuicios e intereses.

¿Qué iba a hacer ahora Harry, vencedor? Hizo algo que no podía esperarse. Vendió todos sus negocios a Massey - Harris, su gran competidor canadiense. La suma fué sorprendente: 5 millones de libras. Pero más sorprendente fué aún la versión que dió un testigo de las negociaciones: se había llegado al último escalón de las discusiones, y un millón de dólares separaba todavía a la demanda de Ferguson y la oferta de Massey-Harris.

—¡Gentleman! — dijo, de pronto, Harry—. No vamos a perder el tiempo por ese desgraciado millón...

Y sacó de su bolsillo un penique.

—Propongo que lo decidamos a cara o cruz.

Los delegados de Massey-Harris se miraron, sorprendidos.

—No lo duden ustedes — insistió Harry, animándoles con sorna—. En estos casos pierdo siempre.

—Cruz, entonces—pidió el presidente del Consejo de Administración, atragantándosele la respuesta.

Harry lanzó la moneda al aire. Y pronto se vió el semblante feliz de los delegados. Era cruz, en efecto, y Harry había perdido.

Y ahora, la cuestión se plantea de nuevo, más inquietante que nunca. Con aquel dinero en el bolsillo, ¿qué va a hacer Harry? La contestación es definitiva. Harry construirá una pequeña fábrica moderna en Coventry, que se llamará "Ferguson Research". Pero no hay misterio en ello. El título lo dice todo: una fábrica de investigaciones teóricas, en donde Harry, retirado de sus negocios, va a poder con-

sagrarse por fin, totalmente, y con todos sus medios, a su manía inventora. Pero, ¿para qué aquellos muros tan grandes? Y..., ¿por qué todos esos ingenieros que la "Ferguson Research" paga para no hacer nada? La verdad, una vez más, estalla inoportunamente: en el mismo momento en que el "London Motorshow", en 1955, desmontaba sus instalaciones, dos empleados, que acababan de ser despedidos de la fábrica Coventry, cuentan que Ferguson prepara un automóvil revolucionario. Varios prototipos están ya en prueba sobre una pista secreta, construída en el parque de Stone on the Wold. En seguida, los rumores más sensacionales, las hipótesis más gratuitas, son aireadas a través de informaciones periodísticas: se habla de un coche con transmisiones

por fluído y en el que cada rueda sería movida por una turbina. Una tras otra, estas hipótesis se esfuman. El tiempo pasa, y pronto "el coche secreto" se convierte en el "coche fantasma", llegándose a decir que Ferguson ha fracasado. Nadie se acuerda ya de la contestación que dió un día a alguno que le habló de su negocio de tractores:

—Lo más difícil no es el concebir ni el realizar. Es el saber lo que las gentes necesitarán dentro de treinta años.

* * *

Ha sido preciso que Ferguson muriese para que el misterio se planteara de nuevo. El misterio no está todavía esclarecido, pero nos hallamos en la creencia de que lo será en breve.

Por lo pronto, el coche secreto exis-

<h2>Garage SORASU</h2> <p>Calle Ronda, 7 • Tel. 12272</p> <h3>San Sebastián</h3>		
		
<p>SASTRERIA PARA SEÑORA Y CABALLERO</p>  <p>1908-1958 NEW ENGLAND 50 AÑOS</p> <p>IMPERMEABLES - CONFECCION</p> <p>SAN SEBASTIAN • Elcano, 10</p>	<h1>CARROCERIAS VASCONGADAS</h1> <p>⊞⊞⊞</p> <p>Escolta Real, 6 (Barrio del Antiguo)</p> <p>Teléfono 20171</p> <p>SAN SEBASTIAN</p>	

te, es una realidad. Hace unas semanas, cuando salimos del despacho de uno de los directores de la "Ferguson Research", el coche regresaba de una prueba. El piloto, que se dió cuenta de la presencia de nuestro fotógrafo, aceleró bruscamente, y el coche, que rodaba al paso, se lanzó, con una velocidad sorprendente, a través del patio antes de introducirse en un garage cuyas puertas se cerraron inmediatamente. La carrocería, de un color azul grisáceo, era la de un "Consul", salvo por el "capot".

No se percibía ninguna palanca de mando en el tablero de a bordo, y en la parte inferior del coche se dejaba ver una importante tubería hidráulica.

Más tarde pudimos hablar con dos personas que habían probado el coche secreto, y nos precisaron que, en realidad, no se trataba de un coche sino de un sistema aplicable a todo vehículo automóvil pesado o ligero, civil o militar. Lejos, por lo tanto, de ser revolucionario, ese sistema consistiría en la reunión en un solo coche de varios perfeccionamientos, ya existentes pero que actúan por separado: transmisión automática hidráulica, de tipo americano pero muy simplificada; suspensión hidráulica; cuatro ruedas

motrices. La gran originalidad residiría en el hecho de que la potencia del motor y la de los frenos podría ser distribuída separada y automáticamente a cada rueda, lo que daría al coche una adherencia a la carretera absolutamente incomparable.

—¿Qué querrán las gentes dentro de treinta años?—preguntaba hace veinte Harry Ferguson—. ¿Qué exigirán a un coche en 1960? Una cosa que extrañaría a los automovilistas de 1930: la seguridad. Una cosa que Ferguson fué el primero en presentir. Trabajaba desde hacía diez años en su coche secreto; había invertido una fortuna extraordinaria en ello. Según las últimas previsiones, el Ferguson estaría listo para salir en serie en el Salón de Londres de 1962.

Aquella noche, como todas las demás, se acostó a las nueve, y lo mismo que desde hacía muchos años, el sueño se le resistía. Entonces, Harry metió sus dedos de viejo mecánico en la caja de los somníferos y mascó las pequeñas píldoras como si se tratase de unos caramelos. Ingirió 114. Fué la primera vez que Harry Ferguson cometía un error de cálculo.

G. M.

(Viene de la pág. 19)

superpoblado, se puede afirmar que todo se desliza bien. Por lo menos, allá donde la disciplina se aplica estrictamente, y ello es así en todos aquéllos donde la dirección se hace respetar y obliga a hacer un buen uso de la libertad, ya que, felizmente, existe un procedimiento para imponer a todos el camino de la cordura, que es el de la exclusión.

Es evidente que esta medida es grave, pero el amargar los días de vacaciones a los demás es todavía más grave.

Cuando un "quidam" ya que no merece el nombre de "campingsta"—a pesar del buen sentido y de las repetidas llamadas al orden, siempre tan desagradables—se empeñan, por ejemplo, en dejar errante a su perro o se obstina en cantar o

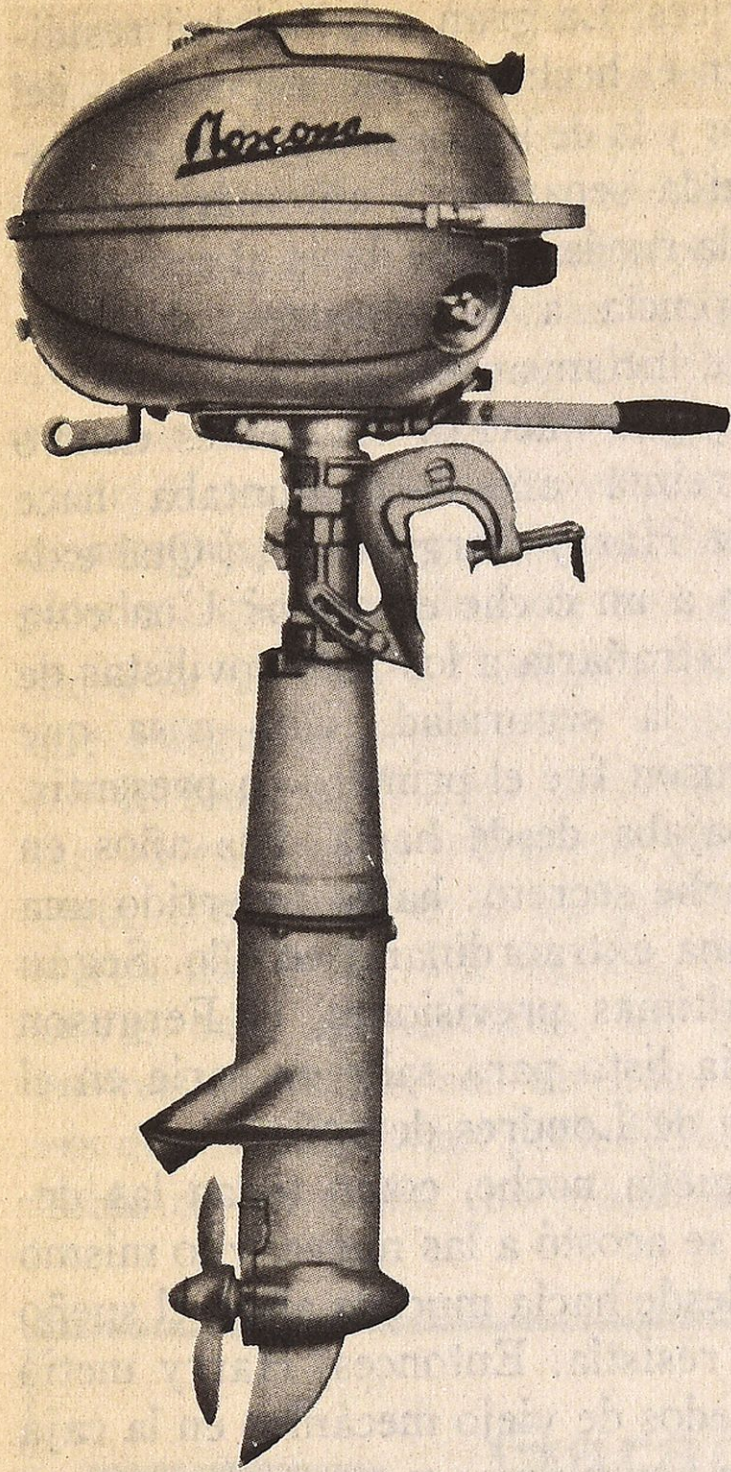
vociferar durante la noche; en una palabra, cuando pisotea deliberadamente los reglamentos, su lugar no es el "campamento", ya que las consecuencias directas de su indisciplina, que en general no incomoda más que a sus vecinos, no son nada en comparación con el deplorable ejemplo que da, y que, si no es reprimido a tiempo, puede ser suficiente para ocasionar un relajamiento general que podrá convertir aquéllo en un infierno.

Para esta clase de sujetos será útil el colocar a la entrada de los "camping" un rótulo que diga sobre poco más o menos:

"La estancia en este campamento obliga a la observancia de ciertas reglas dictadas para el bienestar de sus ocupantes."

"Si no tiene usted intención de observarlas, siga su camino, ya que aquí no hay lugar para usted."

R. ROUFFART.



MOTOR FUERA - BORDA

Moscone

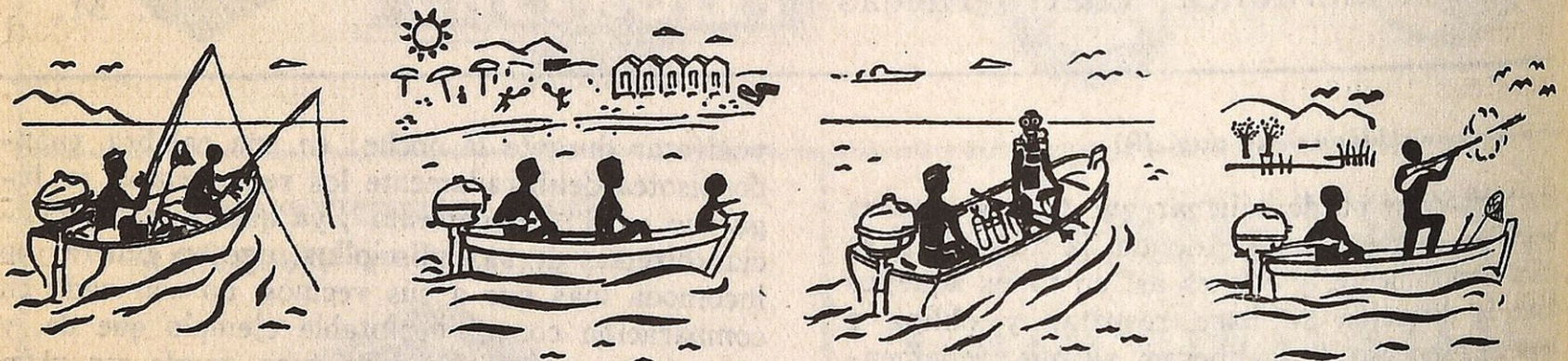
FABRICADO EN ESPAÑA por *Villiers* bajo

LICENCIA
de la casa italiana



- Motor de dos tiempos, dos cilindros
- Cilindrada 100 cc.
- Potencia 3 1/2 cv. a 4.000 - r. p. m.
- Refrigeración por agua
- Encendido por volante magnético con avance automático
- Dispositivo de embrague
- Marcha atrás
- Grupo motor carenado
- Sumamente silencioso
- Peso: 19 Kgs.

Para el deporte, la pesca y el turismo, instale en su embarcación un motor
Fuera - Borda **MOSCONE**



Servicio Oficial MOSCONE en San Sebastián
Establecimientos VELOMOTO
Nueva, 1 - Teléfono 18163 - SAN SEBASTIAN

MENESTRA AUTOMOVILISTA

En la Exposición Mecánica de Marina, que tuvo lugar en Londres el pasado mes de abril, la Casa Perkins presentó una nueva instalación de motor Diesel de una potencia de 100 HP.

* * *

La firma Crampton Ltd. acaba de lanzar al mercado una nueva batería de gran capacidad, con células tubulares y un rendimiento del 32 al 38 por ciento superior al de las baterías ordinarias.

* * *

Los constructores británicos anuncian que los pedidos que recibieron en el Salón de Nueva York alcanzan la suma de 48 millones de dólares, y que entre los veinte expositores ingleses los más favorecidos fueron Rolls-Royce, Bentley, Rover, Rootes y Jaguar.

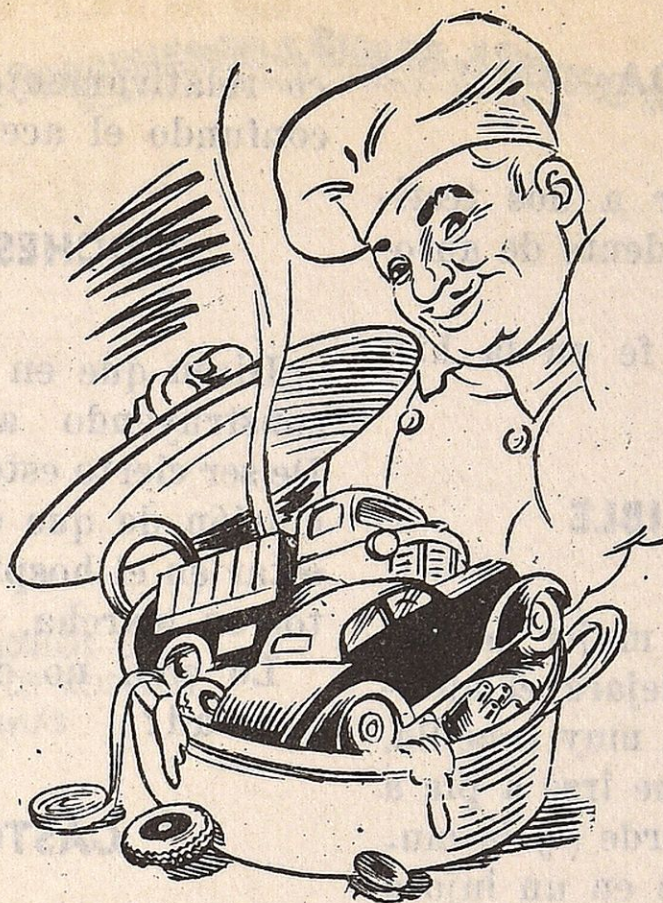
* * *

La British Motor Corporation anuncia la puesta a punto de una turbina de gas industrial llamada "Austin 250".

Esta turbina de un solo árbol, en el cual el rotor mueve un compresor centrífugo a un régimen de 29 vueltas por minuto, arranca fácilmente incluso después de un largo período de reposo.

* * *

En vista de la actual tendencia favorable a los sistemas de frenos servo-asistidos, la Sociedad Dunlop acaba de lanzar al mercado un dispositivo mecánico que aumenta la presión ejercida por el pie al apoyarse sobre el pedal.



En Alemania, los "carnets" de pedidos de la industria del automóvil se mantienen todavía completos para cuatro meses.

Salvo circunstancias imprevistas, la producción de 1961 podrá ser aumentada en más de un diez por ciento en relación a la de 1960.

Se estima que el mercado interior puede todavía absorber gran número de vehículos; en la actualidad existe uno de

estos por cada quince habitantes, frente a uno por cada diez en Francia.

El número de coches particulares matriculados en la República Federal Alemana ha sobrepasado el último mes de abril la cifra de 5 millones.

* * *

A la vista de las últimas estadísticas y de las informaciones recibidas sobre accidentes en la carretera, las autoridades de la Alemania Federal proyectan fijar en veinte años, en lugar de dieciocho, la edad para poder obtener el permiso de conducir.

* * *

La "Sociedad Amphicar Co of América" acaba de poner a punto un coche nuevo anfibia, llamado el "Amphicar".

Las características de éste corresponden al del coche rural económico, que, provisto de una hélice, se convierte en barco.

Utilizando un motor de 4 cilindros, consume 7,5 litros cada 100 kilómetros para una velocidad de 145 por hora en tierra, y 5,65 en 10,600 kilómetros hora en el agua.

HUMOR DEL AUTOMOVIL

TERRIBLE DUDA

El Juez, después de oír a dos testigos presenciales de un accidente de automóvil:

—Empiezo a perder la fe en la historia.

REMEDIO INFALIBLE

Un marido le quitó a su mujer la costumbre de pedirle que le dejara el automóvil, con una estratagema muy sencilla. Un día que había tenido que irse a pie a la oficina, regresó por la tarde (y la mujer lo vió desde la ventana) en un lujoso coche deportivo, descubierto, muy agradablemente sentado entre una rubia despampanante, que llevaba el volante, y otra belleza morena que ocupaba el puesto de la derecha.

—Son unas chicas de la oficina—explicó a la esposa, sin dar mayor importancia al asunto.

RELATIVAMENTE BIEN

—Yo—dice Jorge a un amigo—conduz-

co relativamente bien; sólo que a veces confundo el acelerador con el freno.

COCHES SUPERSONICOS

Dicen que en Estados Unidos se están construyendo automóviles supersónicos. De ser cierto esto, se puede llegar a la conclusión de que el que compra uno podrá estar en el hospital antes de poner el motor en marcha.

Lo cual no deja de ser una ventaja: ¿verdad?

GASTOS ESCOLARES

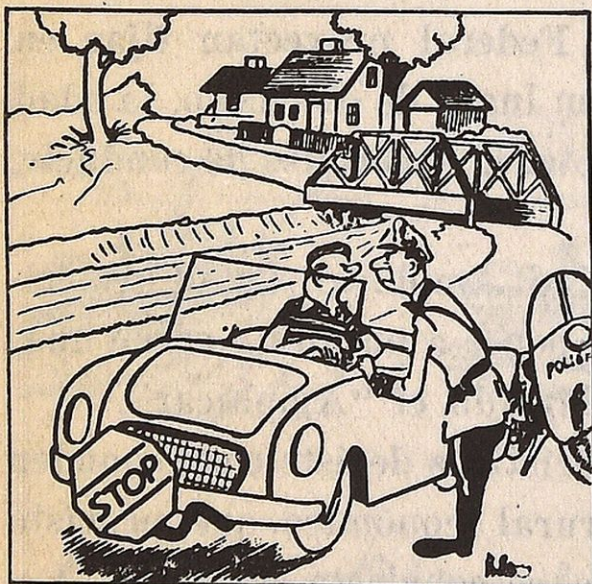
—Dime, esposa: ¿Qué quiere decir 25.000 pesetas para gastos escolares?

—Es que necesito un auto para ir a buscar al niño a la escuela.

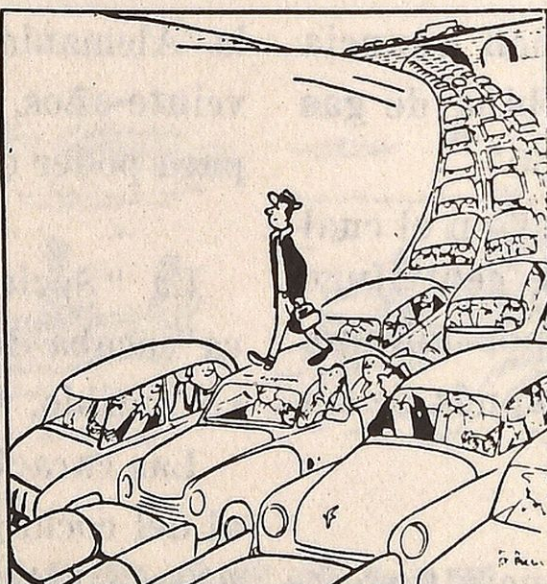
VICTIMAS A GRANEL

—¡Bestia! ¡Salvaje! ¡Acaba usted de atropellar a un viejo de ochenta y cuatro años!

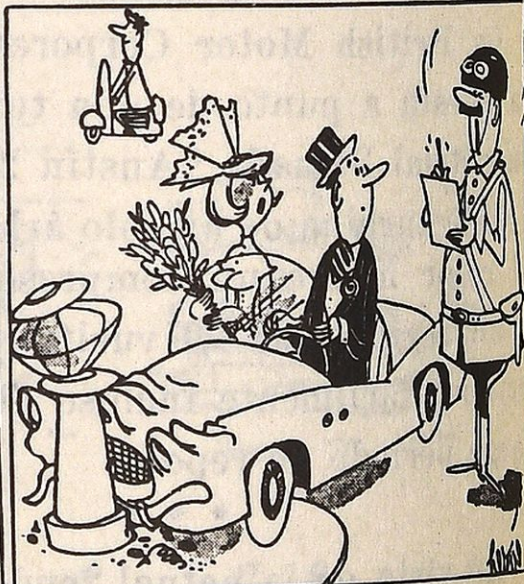
—¿Pero usted cree que antes de atropellar a un peatón le pregunto la edad?



—¿Sabría usted decirme quién se ha llevado una señal de circulación?



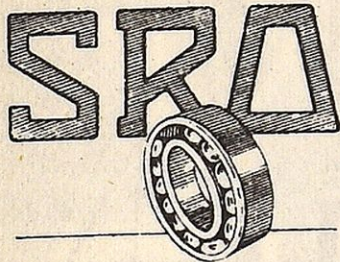
Original sistema que este peatón ha adoptado para ir diariamente al trabajo.



—¡Dos tonterías en el mismo día! es imperdonable...!

El teléfono del Club es el número 1-15-29

USINES DE ROULEMENTS A BILLES J SCHMID ROOST S.A.
SCHMID & CIE. SUCC.-ZURICH-OERLIKON



COJINETES DE BOLAS Y DE RODILLOS
CAJAS DE GRASA CON COJINETES DE RODILLOS
PARA FERROCARRILES Y TRANVIAS

Delegación Oficial en Guipúzcoa

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.
(I N U N S A)

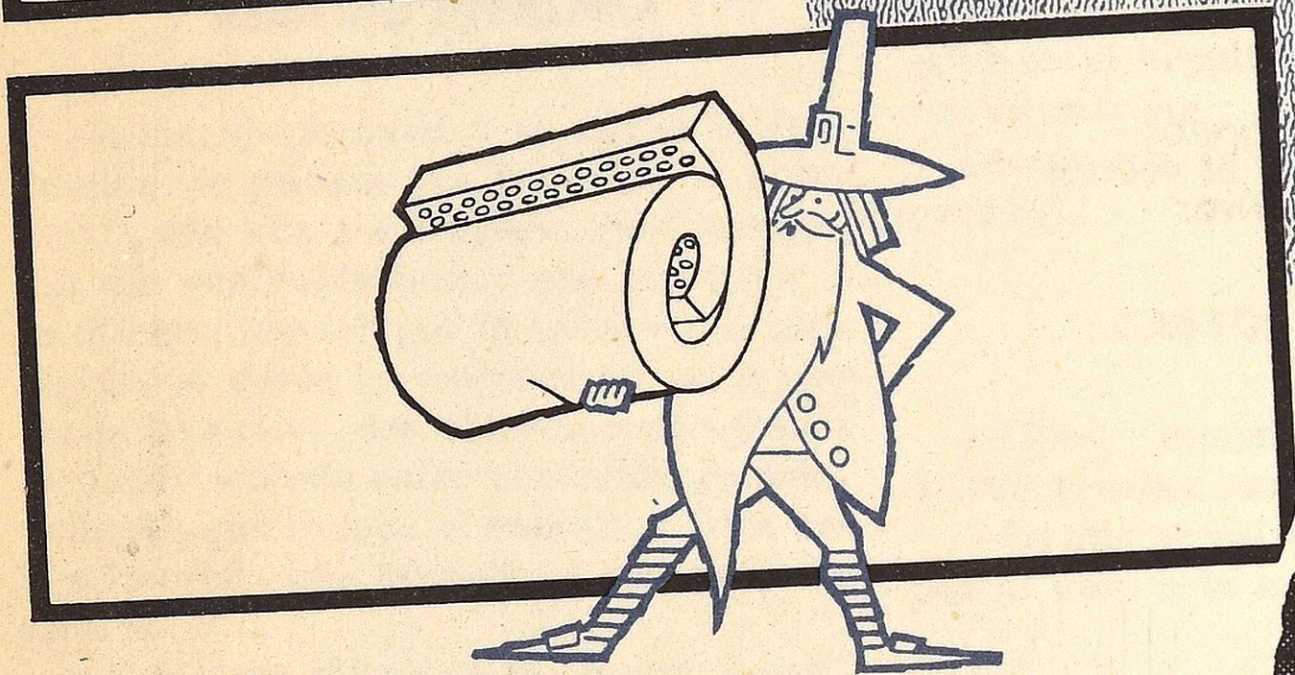
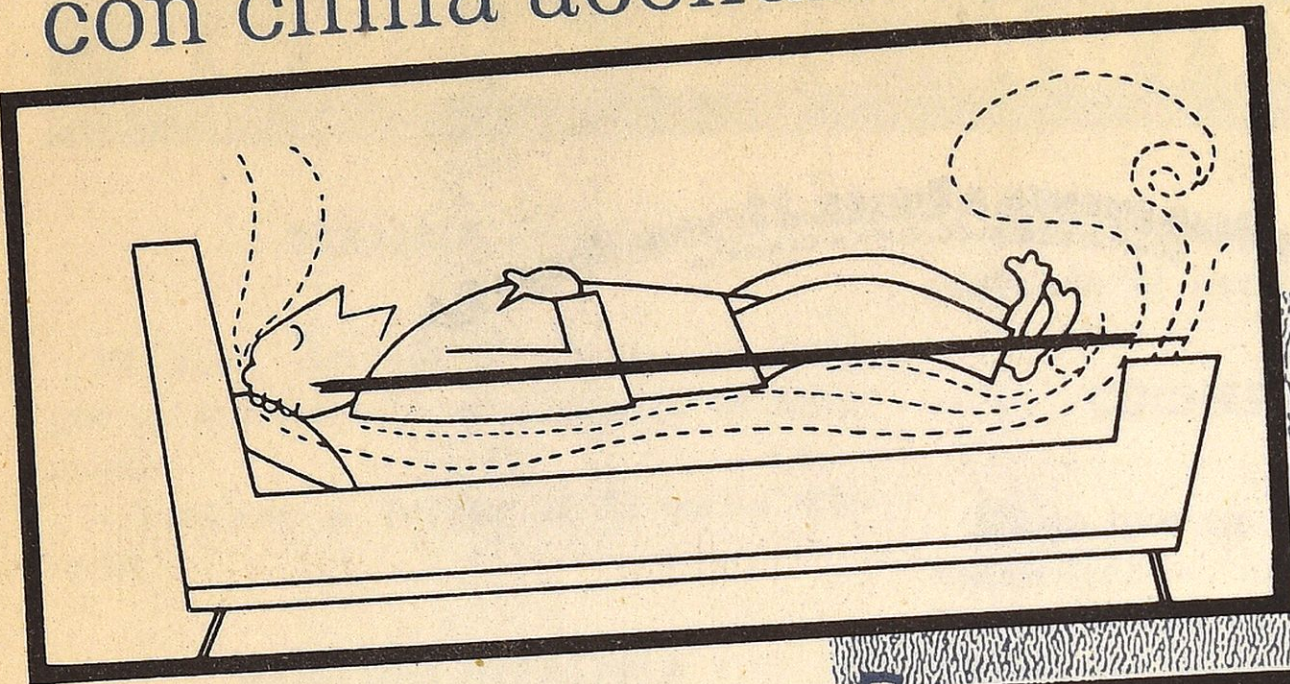
SAN SEBASTIAN

Iparraguirre, 9 - Tel. 3017

E I B A R

Generalísimo, 4 - Tel. 71649

Un colchón
con clima acondicionado



FOAM

Firestone

burbujas de confort

de venta en
XIMENEZ
y Cia. S.A.



SAN SEBASTIAN

• PAMPLONA

• LOGROÑO

• TUDELA