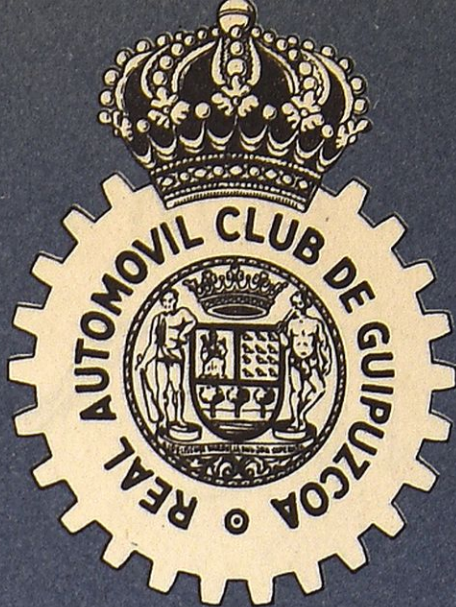


R.A. C.C.G.



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION



Feliz Año Nuevo

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

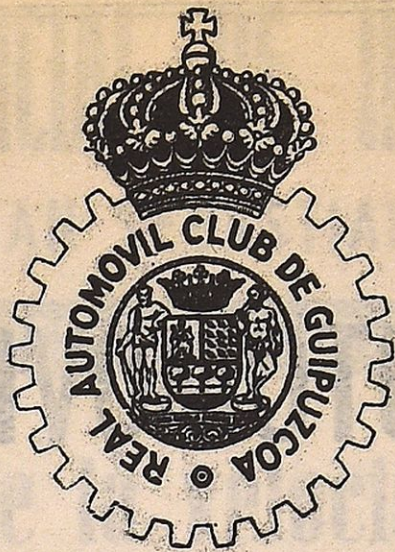
Pegaso

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 101

Págs.

La limitación de la velocidad en Alemania	3
Información del Club.....	13
Interpretación del Código de la Circulación	19
Como serán los coches para 1980	20
Una mala costumbre que hay que desechar.....	20
Pobres y ricos americanos	21
Es peligroso fumar conduciendo	25
Si su coche cae al agua, tenga calma.....	25
Ford, siempre a más.....	27
Lo que desperdicia un automóvil	29
Las tres cosas necesarias para conducir	30
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.- Ignacio Lascaray Ondarra

S. Prudencio, 25, bajo, y Postas, 19-2.º

Teléfono: 1543

VITORIA

DEPOSITO LEGAL - SS 32 - 1958

Bilbao

D. José María Domingo

Delegado de la Mutualidad Oficial

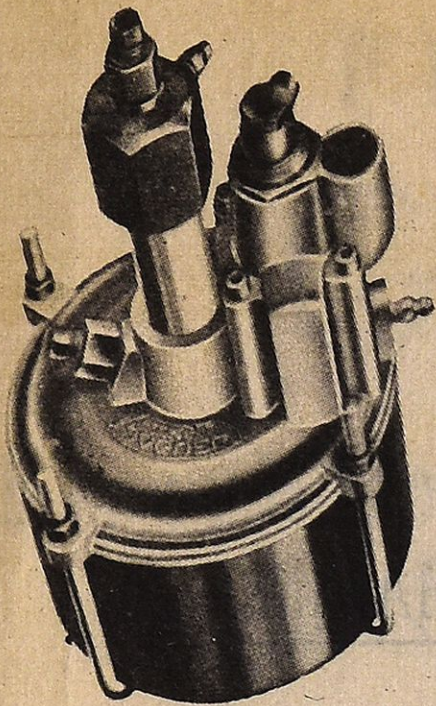
"Mutua Nacional del Automóvil"

Alameda de Recalde 25-1.º izq.

Teléfonos: 16594 y 41032

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

SAN SEBASTIAN



¡AUTOMOVILISTA!



Su coche obtendrá velocidad, suavidad y seguridad comprobando o reparando sus frenos y amortiguadores en
TALLERES ESPECIALIZADOS AREVALO

TALLERES ESPECIALIZADOS AREVALO
comprobarán sus frenos con aparatos de precisión sin ningún compromiso

Talleres **AREVALO** garantizan todos sus trabajos

TALLERES AREVALO

ESPECIALIZADOS EN FRENOS Y MONTAJES

José M.^a Salaverría, 3 bajo **SAN SEBASTIAN** Teléfono 22139



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

La limitación de la velocidad en Alemania

Desde hace algún tiempo viene debatiéndose acerca de las ventajas y los inconvenientes que puede tener el sistema adoptado en ciertos países para atajar el creciente número de accidentes de carretera a través de una limitación de la velocidad

Por ello, nos ha parecido de interés reproducir la valiosa opinión de un ilustre periodista alemán especializado en crítica automovilista, que expone su punto de vista en relación con aquel tema en Alemania, y cuyas consecuencias pueden también ser aplicadas en cualquier otro país que practique o trate de introducir la citada limitación.

En la primera época del automovilismo existió en Inglaterra una ley que exigía que todo vehículo automóvil fuese precedido de un hombre que agitara una bandera roja. Han transcurrido desde esto más de cincuenta años, y los ingleses saben perfectamente hoy que es necesario mantener el ritmo de la circulación si se quiere evitar la congestión de las carreteras. A título de ensayo, el límite de velocidad de 30 millas a la hora (48 kilómetros hora) que fué impuesto, ha sido elevado a 40 millas (65 kilóme-

tros), siendo el resultado tan concluyente, que ya se vislumbra la posibilidad de generalizar este aumento de velocidad tope.

En Alemania, durante el otoño de 1957, fué impuesta en las aglomeraciones urbanas una limitación general de la velocidad a 50 kilómetros hora. Más recientemente, una limitación general en la velocidad sobre las carreteras normales y las autoestradas, a 80 y 100 kilómetros a la hora respectivamente, ha sido impuesta durante algunas fiestas, y ello ya es motivo para preguntarse si los resultados obtenidos justifican tales medidas.

La limitación en las aglomeraciones urbanas

La limitación de la velocidad en las aglomeraciones urbanas ha sido objeto de muchas discusiones, aunque, de una manera general, la opinión pública estuvo de acuerdo en que tal medida era de necesidad a fin de evitar que el número incesantemente creciente de accidentes de la circulación continuara produciéndose.

Desde su implantación, la limitación de la velocidad a 50 kilómetros por hora fué severamente controlada

por diversos procedimientos. Al principio, se creyó comprobar una cierta mejoría de la situación, puesto que en el curso de los meses de invierno el número de accidentes ocurridos en ciertas poblaciones fué inferior a los registrados en el desarrollo de los meses correspondientes al año anterior.

Sin embargo, bien pronto se apercibió de que tal resultado debía atribuirse, principalmente, a factores psicológicos. Los conductores, conscientes de la nueva limitación, vigilaban su velocidad con mucho más cuidado; los automovilistas, por costumbre distraídos, propusieron concentrarse más en la conducción de su vehículo. Cuando todo el mundo se habituó a la nueva limitación, ese esfuerzo de concentración se fué relajando, y los accidentes volvieron a aumentar, sobrepasando pronto el número de los acaecidos durante los períodos correspondientes anteriores a la aplicación del nuevo reglamento.

He aquí, a título de ejemplo, algunas cifras relativas a los accidentes de circulación acaecidos en 1958 y 1959 en las poblaciones alemanas más importantes:

<i>Población</i>	<i>N.º de accidentes</i>		<i>Heridos</i>		<i>Muertos</i>	
	1958	1959	1958	1959	1958	1959
Bremen	10.258	11.062	4.352	4.472	74	82
Dusseldorf	12.880	14.501	5.052	5.567	118	113
Hamburgo	42.049	46.065	12.946	14.660	198	225
Hannover	10.675	13.107	4.229	4.896	76	82
Stuttgart	11.045	12.709	4.644	4.071	83	102

Lo que llama la atención es que el aumento del número de accidentes sobrepasa en cada caso el crecimiento del número de vehículos en circulación. Así, pues, en Hamburgo, el número de accidentes ha aumentado en un 9% de 1958 a 1959, mientras que el parque de automóviles no lo ha hecho durante el mismo período sino en un 7%.

En lo que concierne al número de accidentes de circulación—cuyo aumento, en algunos casos, es menor que el del parque de vehículos, o incluso ha disminuído en algunas poblaciones—no hay que perder de vista que la circulación motociclista se ha reducido mucho en Alemania en los últimos años. Es natural que los motociclistas estén particularmente expuestos, en casos de accidente, y un examen profundo de la situación ha revelado que la proporción de muertos, que era antes excepcionalmente elevada entre los motoristas, ha disminuído paralelamente a la reducción del número de motos en circulación.

Tales resultados, que ponen sobre el tapete la cuestión de la eficacia de la limitación de la velocidad, no son imputables a una observación insuficien-

te de la reglamentación; por el contrario, la vigilancia no hizo sino aumentar en el curso del período de que se trata. Además, las zonas de cronometraje secreto, de coches equipados con cámaras fotográficas, e incluso con aparatos de radar, fueron utilizadas en forma creciente. Los automovilistas se dieron cuenta de que la Policía operaba generalmente sobre rutas de gran circulación, anchas y despejadas, en las cuales un adelanto del límite de 50 kms. a la hora no suponía poner en peligro vidas humanas.

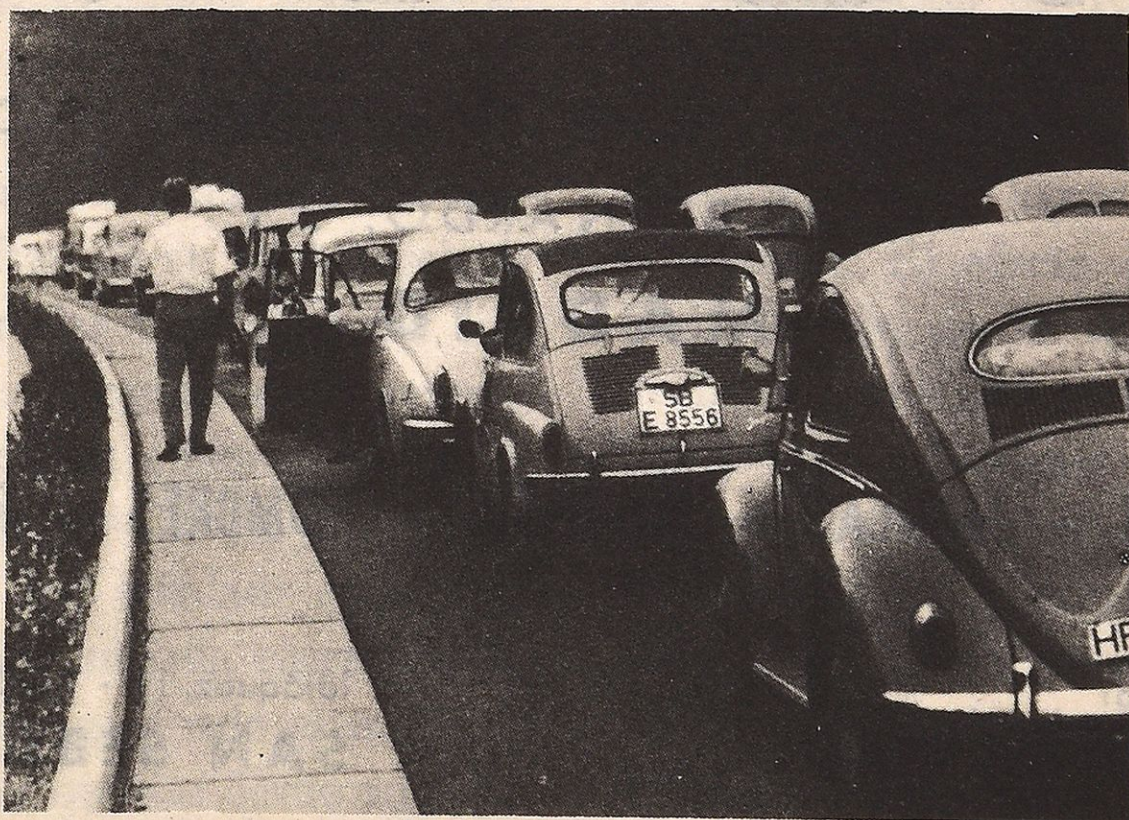
En arterias urbanas de gran circulación, son raros los controles de velocidad. El principio y el final de las zonas de velocidad limitada están indicados con pancartas que señalan el nombre de la localidad, y ocurre frecuentemente que los automovilistas extraños a la región ignoran si se encuentran en una zona de limitación o no. En tales casos, la excusa de que la arteria por donde el coche circula no está bordeada de casas no es válida.

Las multas que se aplican en caso de sobrepasar la velocidad máxima autorizada son muy eleva-

das; para velocidades superiores a los 70 kilómetros a la hora, son percibidas frecuentemente multas de 80 a 100 marcos, e incluso hay poblaciones, como Munich, donde tales excesos son sancionados con la retirada inmediata del permiso de conducir. Dada la severidad del control, los automovilistas alemanes respetan generalmente de forma muy escrupulosa la velocidad límite. Y es tanto más señalado en esas condiciones, que, cuando se ve obligada a regular una circulación muy densa, la Policía se esfuerza de nuevo, desde hace algún tiempo, en acelerar su ritmo. Así, en Hannover, cuya feria industrial atrajo el pasado año a numerosos visitantes extranjeros, la limitación de velocidad fué suspendida en el tiempo que duró la feria; los conductores, incluso, fueron invitados a acelerar el ritmo de la circulación, y los vehículos considerados como demasiado lentos fueron desviados de las grandes arterias. La eficacia de estas

medidas quedó confirmada por un tanto por ciento de accidentes muy flojo en relación con la densidad del tráfico.

Por el momento, sin em-



Expresivo gráfico de un embotellamiento en una carretera sometida al régimen de limitación de velocidad.

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

ENRIQUE R. RIVAS

AGENCIA OFICIAL DE PROPIEDAD INDUSTRIAL DESDE 1899

SAN BERNARDO, 75

MADRID

PATENTES • MARCAS • MODELOS • NOMBRES • ROTULOS

Apoderado:
VALENTIN DE VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14048
SAN SEBASTIAN

bargo, no parece probable que esta experiencia concluyente lleve a las autoridades a suprimir la limitación, o por lo menos, a elevar el tope de la misma.

Limitación general de la velocidad

La imposición de una velocidad máxima de 80 kilómetros a la hora sobre las carreteras ordinarias y de 100 en las autorrutas durante ciertos periodos, recuerda un poco la historia de aquel famoso alcalde de Schilda, célebre por sus ideas estrambóticas y que, después de haber erigido para Alcaldía un edificio sin ventanas, decidió transportar en sacos la luz del día...

Limitar la velocidad a 80 kilómetros a la hora en las carreteras y a 100 en las autorrutas equivale a matar todo el transporte individual. En la carretera, una reglamentación semejante hace imposible el adelantar rápidamente a vehículos más lentos, ya que lo contrario puede suponer el sobrepasar el límite autorizado de velocidad. En las autovías, los conductores que se fían de su cuenta-velocidades y creen rodar a 100 a la hora, sin, sin embargo, sobrepasar efectivamente los 90, taponan completamente la vía izquierda. Hace tiempo ya que este inconveniente fué señalado en la sección de auto-vía situada entre Francfort y Heidelberg, donde el ministro de Transportes impuso desde 1958 un límite de velocidad de 100 kilómetros

por hora; resultando, como consecuencia de ello, un embotellamiento todavía mayor en aquel trozo ya de por sí sobrecargado. En 1959, los accidentes aumentaron en él notablemente, y un gran número de ellos lo fueron por taponamientos en cadena, como consecuencia de la circulación en fila debida a la limitación de velocidad.

El ensayo efectuado con ocasión de las fiestas de Pentecostés de 1960 indica muy claramente que no es en tales medidas donde debe buscarse una solución a los problemas de la circulación. Los primeros informes, por cierto optimistas, fueron muy prematuros, y la experiencia final, un fiasco de tal categoría que el ministro de Transportes declaró que no volvería a imponerse. El número de muertos durante este periodo de velocidad limitada fué tan elevado como en las fiestas de Pentecostés de 1959, mientras que con ocasión de las Pascuas de Resurrección de 1960, en que la velocidad no estaba limitada, se notó una neta reducción en el número de muertos: 120 en lugar de 150 el año precedente. El efecto catastrófico de la limitación de la velocidad en las grandes carreteras alcanza su punto álgido en el atardecer del sábado anterior a la fiesta de Pentecostés y durante toda la jornada del martes siguiente, en la cual los convoyes de camiones—cuya circulación estaba prohibida los dos días feriados—no podían ser adelantados sin riesgo, lo que

FOTO MADRID

Fotocopias
al momento

Trabajos industriales

Cine - Venta de aparatos fotográficos

Avda. España, 16 Teléfono 14380
San Sebastián

GARAGE Vicente Castroviejo

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

Víctor Pradera, 67 Teléfono 14328
SAN SEBASTIAN



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



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

Sucesores de V. Laza, S. L.

CONCESIONARIOS  EN ALAVA

M. Iradier, 21 - Teléfs. 1988 y 3932

VITORIA

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

provocó embotellamientos monstruosos.

También es probable que la limitación impuesta aumentase el número de accidentes más que disminuirlos. La ineficacia de una tal medida fué, además, confirmada por el fracaso de experiencias similares efectuadas en Francia y en Austria.

Es verdad que, incluso antes de las experiencias emprendidas, la inutilidad de la imposición de una limitación general de velocidad no podía dar lugar a duda alguna. Es, en efecto, evidente que la velocidad debe adaptarse a las circunstancias, al perfil y al estado de las carreteras, a la densidad del tráfico, a la visibilidad, etc., etc. Otra crítica importante puede formularse contra la limitación general de la velocidad, residiendo aquélla en la diversidad de vehículos en circulación; muchos vehículos rápidos concebidos con vistas a las altas velocidades que pueden alcanzar son bastante más seguros a 120 ó 130 kilómetros a la hora que algunos otros coches pequeños y vetustos a solamente 100.

Por otra parte, el hecho de que el conductor tenga que ir constantemente vigilando su indicador de velocidad constituye en los coches rápidos una peligrosa distracción de su atención.

Una limitación general de la velocidad parece tanto más absurda cuanto

que los excesos de la misma no constituyen más que una mínima proporción entre las causas de accidentes. Un estudio muy completo, hecho por Meyer Jacobi, publicado bajo el título de "Causas típicas de los accidentes de la circulación en Alemania" y establecido sobre la base de documentos facilitados por las Compañías de Seguros, nos facilita a este respecto muy interesantes informes. Las causas de 145.320 accidentes analizados se reparten como sigue:

Taponamientos por la parte trasera, 44.073.

En marcha atrás, 38.951.

Cambios de dirección, 22.814.

Por no respetar la prioridad, 18.581.

Adelantamientos, 10.208.

Por no conservar la derecha, 7.437.

Velocidad excesiva, 3.526.

La proporción de accidentes debidos a una velocidad excesiva es, pues, muy pequeña, mientras que la gran parte de ellos se debe a una falta de atención del conductor. El estudio en cuestión nos enseña, además, que entre los accidentes debidos a una velocidad excesiva en las circunstancias previstas se han producido:

3,1%, a menos de 25 kilómetros a la hora.

44,7%, entre 25 y 50 kilómetros a la hora.

46,7%, entre 50 y 80.

TREVIJANO

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

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



Patentado
1.º marca nacional

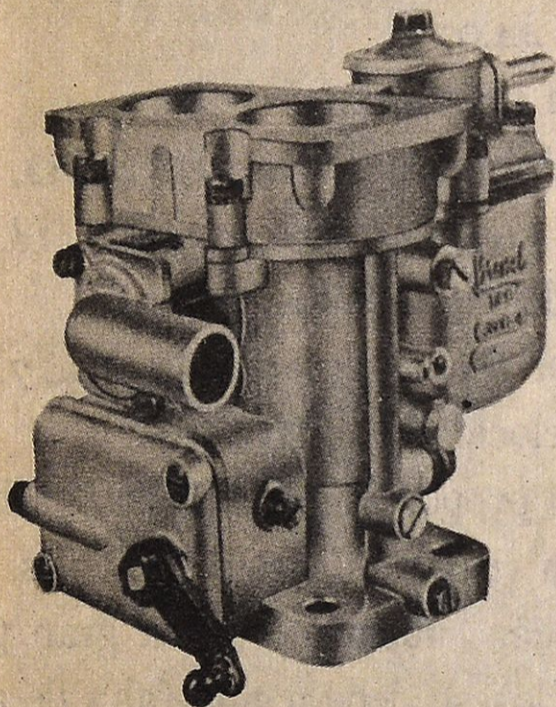
SILENCIADORES PARA TODA
CLASE DE VEHICULOS Y MO-
TORES DE EXPLOSION.
MAXIMA CALIDAD Y GARAN-
TIA. TUBERIAS DE ESCAPE
Y TERMINALES CROMADOS.



José María Soroa, 5 - Teléfono 1-96-67

SAN SEBASTIAN

"MICHEL"



Servicio oficial VEGLIA-BRESSEL
y BRESSEL-WEBER de carburadores

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

Carrocerías

E. Biggi



San Francisco, 51

Teléfono 16-1-10

SAN SEBASTIAN

Carrocerías

DIAZ

Paseo Duque de Mandas, letra I

Teléfono 13-3-87

SAN SEBASTIAN

4,8%, entre 80 y 100.

0,7%, a más de 100 a la hora.

El 94,5 por ciento de los accidentes debidos a exceso de velocidad han sobreenvenido a menos de 80 a la hora, y tan sólo el 5,5 por ciento se han producido a más de 80.

Por otra parte, dos tercios de ellos aproximadamente han tenido lugar en aglomeraciones urbanas y uno sólo fuera de ellas. El hecho de que casi la mitad de los accidentes por exceso de velocidad se hayan producido a menos de 50 kilómetros a la hora indica claramente el pobre resultado que puede esperarse de una limitación general de la velocidad.

Hágase lo que se haga, es tan sólo el sentido de responsabilidad de los conductores lo que quedará como factor determinante. La seguridad en la carretera es susceptible de beneficiarse mucho de la mejora de las carreteras y de una canalización inteligente del tráfico, más que de todas las limitaciones que se puedan imaginar, a menos que se supriman, pura y simplemente, los vehículos de motor para volver a la época de las diligencias.

REINHARD SEIFFERT

CALZADOS



TREVIJANO

SAN MARTÍN, 38 - TELEFONO, 12183

SAN SEBASTIAN



TALLERES MECANICOS DE

Joaquín Isasa

CONSTRUCCION Y REPARACION DE
TODA CLASE DE MAQUINARIA • ESPECIALIDAD
EN CABRESTANTES Y REDUCTORES
PIEZAS DE AUTOMOVILES

TELEFONOS: Talleres 18862 - Domicilio 18464

San Francisco, 33 - SAN SEBASTIAN



CENTRAL AUTO - GARAGE

Concesionario exclusivo de RENAULT

Avenue du Maréchal Foch, 2-4-6

Téléphone 402.50

BIARRITZ

Recambios de origen - Toda clase de Reparaciones Mecánicas

Trabajos de Carrocería - Servicio de Alquiler de Automóviles sin Conductor

¡AUTOMOVILISTA!



proteja a tiempo su coche
con ANTICONGELANTE

Krafft



IMPORTANTE DISPOSICION ACERCA DEL PERSONAL DE LOS VEHICULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS

Recordatorio sobre la revisión obligatoria de los permisos de conducir y consejo respecto de una conveniente permuta. - Hasta el 31 de Enero podrán ser retirados los recibos anuales del Club y de la Mutualidad del Seguro de Automóviles para 1961.-La primera promoción de nuestra Escuela de Conducir.

En el Boletín Oficial del Estado del 28 del pasado diciembre apareció una Orden del Ministerio de Obras Públicas promulgada el día 7 del mismo mes y mediante la cual se regula el transporte de personas relacionadas con el servicio que prestan en los vehículos dedicados al transporte de mercancías, tanto en la cabina como en la caja de los mismos.

Tras el oportuno preámbulo explicativo, insértase la parte dispositiva de la Orden, que consta de los cuatro artículos siguientes:

“1.º No se precisa autorización expresa de los Servicios del Ministerio de Obras Públicas para viajar en las cabinas de los vehículos dedicados al transporte de mercancías, pero deberán cumplirse en todo caso las siguientes prescripciones:

a) El número de las personas transportadas no podrá exceder del que autorice la Tarjeta de Transporte o el Permiso

de Circulación del vehículo, si en aquélla no consta.

b) Las personas transportadas deberán estar relacionadas con el servicio que preste el camión, e incluídas en relación nominal, que llevará consigo el conductor; su personalidad la acreditarán con el Documento Nacional de Identidad.

c) Las relaciones nominales deberán estar autorizadas por la Organización Sindical, o, en su defecto, por el dueño del vehículo o de la mercancía. En ellas constará, junto a cada nombre y apellidos, la misión que compete al interesado en el transporte, el número de su Documento Nacional de Identidad y plazo de validez.

2.º Para viajar en la caja de los vehículos dedicados al transporte de mercancías es necesario, en todo caso, autorización expresa, expedida por una de las Jefaturas de Obras Públicas donde radique el servicio para el que se solicita. En estas au-

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha creado el Servicio del Seguro Mutuo para Automóviles, Camiones y Motocicletas a través de su Mutualidad oficial

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Con las ventajas propias de la **modalidad mutualista**. Validez de la póliza en Europa, **sin aumento en la prima**.

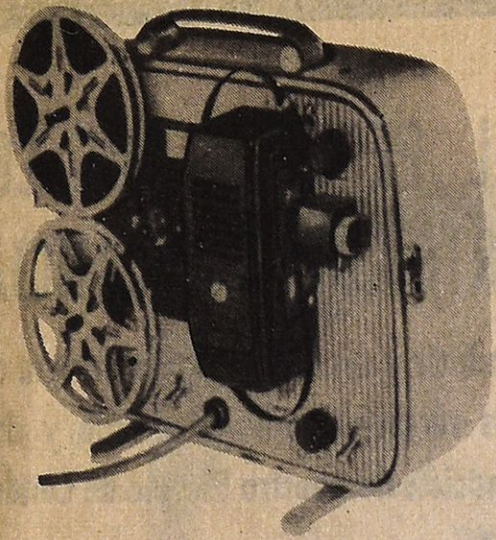
Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

En caso de diferencias entre Mutualidad y asegurado, actuará como árbitro el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, sin intervención, por lo tanto, de los Tribunales de Justicia.

Mutualidad inscrita en la Dirección General de Seguros por Orden ministerial de 7 de Marzo de 1936 y declarada de ámbito nacional por Orden ministerial de 3 de Febrero de 1955.

Solicítense información en las Oficinas del Club, en las Delegaciones de éste en Vitoria y Pamplona y en las Delegaciones de esta Mutua en Bilbao, Alameda de Recalde, 25-1.º izqda.

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.



EL CINE EN EL HOGAR

ALQUILER DE PELICULAS DE 8 m/m

Cines proyectores de las principales
marcas desde 2.000 ptas.

F. Maturana

Hernani, 10

Tel. 10926

San Sebastián

Manufacturas

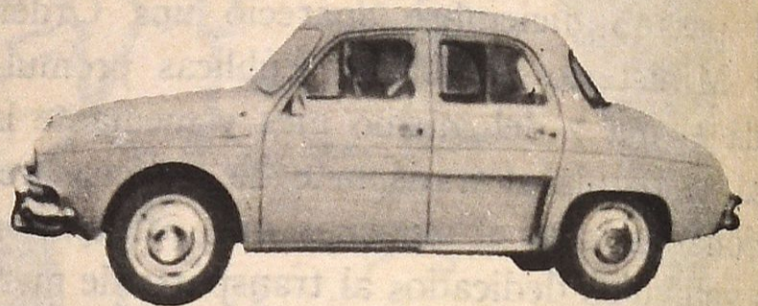
OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

Beasain



GARAGE DEL CAMPO

Especialidad en montaje de
Frenos Hidráulicos

REPARACIONES
ESTANCIAS
LAVADOS
PETROLEADOS

Segundo Izpizua, 6
Teléfono 10616

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

torizaciones, que se expedirán con carácter excepcional, constará concretamente el servicio para el que son válidas; en cada caso incluirán las condiciones en que ha de habilitarse la caja para el transporte eventual de personas, el número máximo de las que puedan ser transportadas, su misión en relación con el transporte, itinerarios y plazo de validez.

En todo momento, las personas transportadas acreditarán su personalidad en la forma señalada en el artículo primero de esta Orden y el conductor del vehículo llevará consigo la relación nominal correspondiente y la autorización.

3.º Las infracciones a lo dispuesto en esta Orden, o el falseamiento de las relaciones nominales de que se hace mención, serán consideradas como falta grave, a los efectos del artículo 114 del vigente Reglamento de Transportes, por incumplimiento del artículo 87 del mismo.

4.º Queda facultada la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera para dictar las disposiciones complementarias que puedan ser necesarias.”

LA REVISION DE LOS PERMISOS DE CONDUCIR

Por tercera vez, ya que lo hemos venido publicando en nuestros números de noviembre y diciembre, insistimos respecto de la importante disposición que declara la obligatoriedad de revisar todos los permisos de conducir a contar de la fecha de su expedición o de la anterior revisión en períodos de cinco años para los de segunda clase y de tres para los de primera y primera especial.

CONSEJO SOBRE UNA CONVENIENTE PERMUTA

Teniendo en cuenta que muchos señores socios poseen permiso de primera clase por datar éste de una época en que era el que

ordinariamente se expedía, y teniendo en cuenta que numerosos de entre ellos no han de utilizarlo para la conducción de camiones y vehículos de servicio público sino tan sólo para su coche de turismo, es aconsejable la permuta de tal permiso por otro de segunda clase; ya que, aparte la ventaja de no necesitar certificado sicotécnico y sí únicamente el certificado médico ordinario, el plazo de revisión es mayor, puesto que únicamente se precisa efectuarlo cada cinco años.

LOS RECIBOS ANUALES DEL CLUB Y DE LA MUTUALIDAD DEL SEGURO DE AUTOMOVILES

También nos permitimos recordar a los señores socios que hasta el 31 del corriente mes de enero pueden ser retirados—tanto en nuestra oficina central como en las respectivas delegaciones—los recibos de la cuota anual del Club para 1961.

Están igualmente a disposición de los interesados—y podrán ser retirados también hasta la indicada fecha—los de la Mutualidad del Seguro de Automóviles, “Mutua Nacional del Automóvil”.

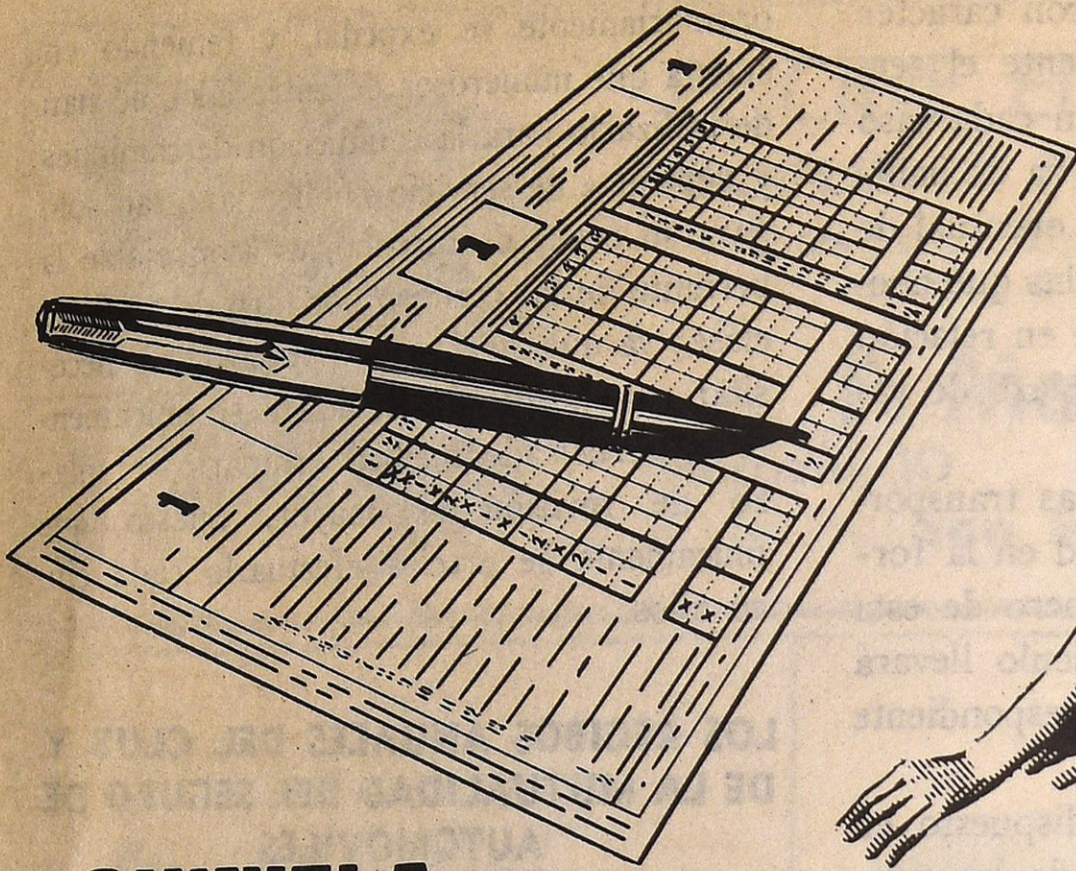
Transcurrido el referido plazo, tanto aquéllos como éstos serán puestos al cobro por el procedimiento ordinario acostumbrado.

LA PRIMERA PROMOCION DE NUESTRA ESCUELA DE CONDUCIR

La fotografía con que ilustramos las presentes líneas—obtenida por nuestro consocio don José Luis Barrenechea, de “Foto Madrid”—reproduce el grupo de los alumnos de la primera promoción de la Escuela de Conducción del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, inaugurada el viernes día 2 del pasado diciembre.

Son ellos, de izquierda a derecha:

Sentados—Señorita Mary Lourdes Gaytán de Ayala Rezola y señoras doña Mercedes Ganzaráin M. de Sandoñana, doña María Rosa Uzal Fernández, doña María Do-



QUINIELA



FUTBOL

RASGO



Y...

SOBERANO

¡Extraordinario!

GONZALEZ BYASS

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



lores Fernández de Orensanz y doña Lidia Cavestany Puch.

De pie—Señorita Julia Orensanz Fernández, señorita María de los Reyes Balanzategui Veguillos, señora doña María Jesús Elvira Eguía, señorita Teresa Ohlson Gascue, señora doña Carmen Ramalle Comas, señorita Soledad Zabala Fernández Heredia, don Juan Manuel Yeregui Aranzábal, señorita María Pilar Mendizábal Echeverría, don Emilio Sánchez Lassa y don Carlos García Cabero.

Falta en la foto únicamente—ya que la matrícula de este primer cursillo constaba de dieciséis plazas—el alumno don Antonio Abellán Torres.

En los extremos de este histórico documento gráfico, los señores Hayet (izquierda del lector), profesor de la Escuela, y Oyarzábal, ayudante del mismo.

NOTAS NECROLOGICAS

El 9 del pasado noviembre dejó de existir nuestro querido convecino y amigo don Juan Miquélez Irisarri, director de la antigua empresa local "Publicidad del Norte".

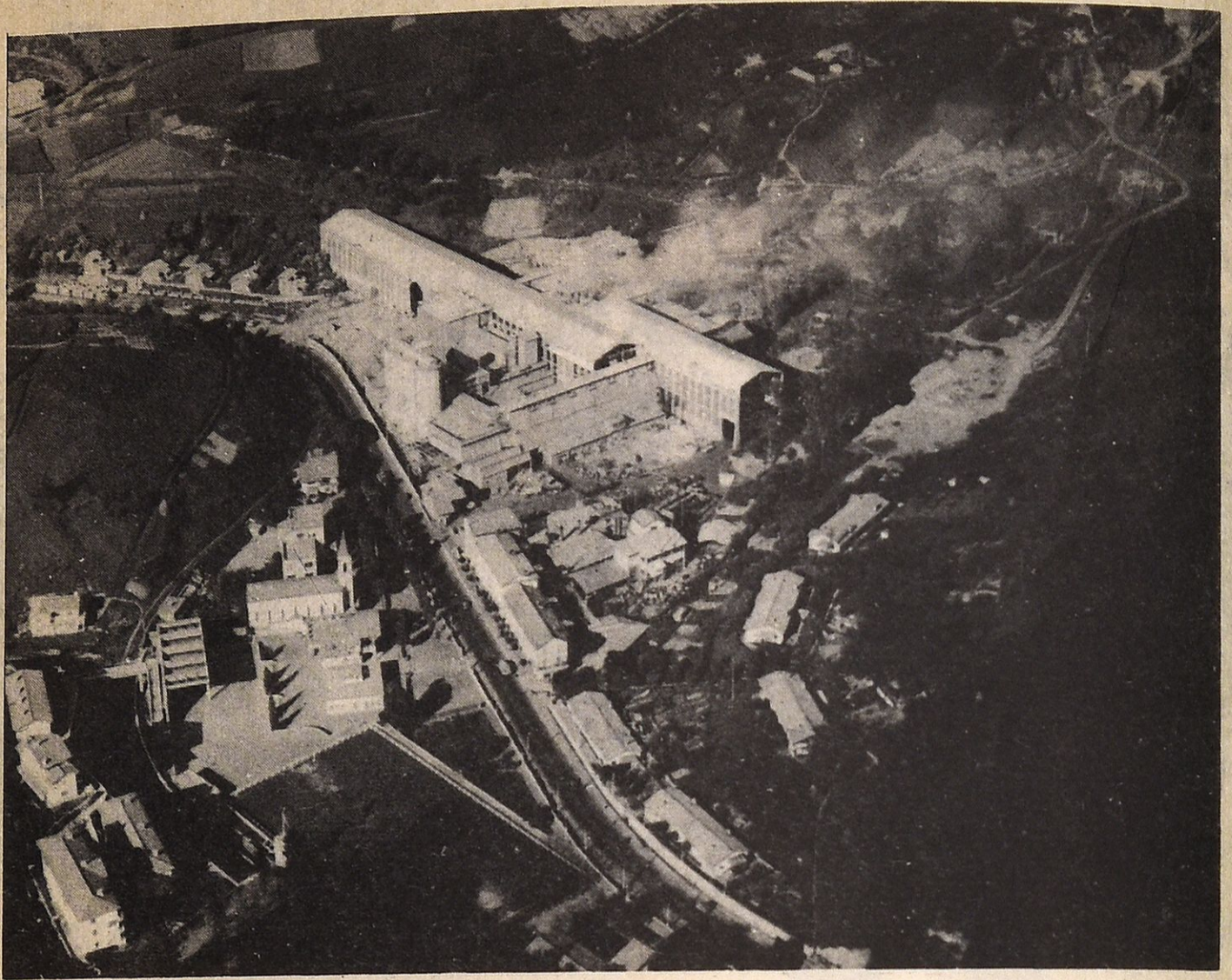
Era el señor Miquélez —excelente persona y hombre por todos conceptos estimable— uno de los socios más antiguos y entusiastas de nuestro Club.

En accidente de carretera ocurrido en los últimos días de diciembre pasado, ha dejado de existir nuestro estimado consocio don Agustín Aramburu Lizarazu, a la edad de 53 años.

La víctima del lamentable percance era propietario del mismo autobús de línea siniestrado en que viajaba.

Queremos con las presentes líneas hacer patente a las familias de los señores Miquéles y Aramburu la expresión del pésame sincerísimo del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

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



CEMENTOS REZOLA, S. A.

Producción anual: 300.000 toneladas

Oficinas Centrales: Churruca, 7

San Sebastián

Interpretación del Código de la Circulación

Credibilidad de los hechos denunciados por los Agentes, según el art. 291 del referido Código

Venimos comentando la presunción de veracidad que entrañan las ratificaciones de los Agentes de la circulación en las denuncias, al informar los escritos de descargo que presenten los interesados denunciados y la prueba en contrario que pueden solicitar tales interesados. Hemos dicho que no mencionando el referido artículo, las pruebas admisibles lo serán las que se admitan en derecho, y hemos citado el art. 58 de la Ley de Procedimiento Administrativo, que dice que "los hechos relevantes para la decisión de un procedimiento podrán acreditarse por cualquier medio de prueba.

Hemos tratado de la prueba testifical, y vamos a hacer una ligera referencia a las demás pruebas. Pero antes vamos a contestar, con la mayor complacencia, a una observación que se ha hecho a nuestro punto de vista, respecto a la posible alegación de prueba en contrario ante la ratificación de los Agentes de la Circulación.

Se basa dicha observación en que el texto del Art. 291 del Código de la Circulación dice que "la ratificación de los mismos hará fe, salvo prueba en contrario, cuando las faltas sean de carácter administrativo". Y se distinguen, en consecuencia, unas faltas administrativas, como por ejemplo la falta de requisitos en los documentos para circular, en las cuales es factible presentar una prueba en contrario, de las demás faltas propiamente de circulación en las cuales no se debe admitir.

Reconocemos la fuerza de la objeción ante el texto literal del art. 291 del Código de la Circulación; pero, no obstante, nos ratificamos en nuestra opinión de que ante la fe que implica la ratificación de los Agentes de Circulación, es susceptible la alegación de prueba en contrario en todos los casos en que las infracciones den lugar a un procedimiento administrativo. Y todas las faltas lo dan, a excepción de los casos del art. 291—2.º párrafo—cuando se trate de faltas o delitos cuya sanción corresponda, con arreglo a preceptos del Código Penal, en cuyo caso se pasará el tanto de culpa al Juzgado que corresponda. Es decir, que en estos casos las Autoridades Administrativas declinarán su jurisdicción en favor de los Tribunales de Justicia.

Pero, fuera de estos casos, estamos ante un procedimiento administrativo, como lo establece el Decreto de 21 de julio del año 1960, n.º 1.666, por el que se desarrollan las competencias en materia de tráfico, circulación y transportes por carretera.

Así, el Decreto citado establece en su art. 8.º que los recursos de alzada que se promuevan contra las resoluciones de los Gobernadores Civiles, se interpondrán y tramitarán con arreglo a las disposiciones de la Ley de Procedimiento Administrativo. Y el último párrafo de dicho art. dice que los acuerdos recaídos en dichos recursos (ya

sea por la Jefatura Central de Tráfico, Dirección de Obras Públicas o de Industria) pondrán término a la vía administrativa.

Es evidente, además, que en nuestro ordenamiento jurídico la fe pública no es absoluta sino susceptible de ser desvirtuada por una prueba en contrario; y esto ocurre, incluso, en la fe notarial. El presentar una denuncia contra una persona supone formular un cargo, y es inherente al derecho de defensa alegar una prueba que constituye un elemento más de juicio para el juzgador al momento de dictar una resolución, prueba cuyo alcance queda siempre subordinado al buen criterio de la Autoridad que admite o desestima la denuncia. Ahora bien: dentro de la admisibilidad de los medios de prueba en los procedimientos administrativos por faltas al Código de la Circulación, la alegación y práctica de los medios de prueba que regula el derecho, se entiende en lo fundamental, sin la ritualidad y rigorismo que se exige en procedimiento civil o criminal, y sería totalmente inadecuado dicho formulismo para una sencilla falta de la circulación. De las pruebas usuales en Derecho, la documental puede ser decisiva en muchos casos. Así, una certificación de una Jefatura de Tráfico que acredita la transmisión de un vehículo, libera de responsabilidad al vendedor por hechos posteriores a aquella transmisión.

El denunciado, en un escrito de descargo, muchas veces alega el testimonio del propio denunciante para que reconozca algunas circunstancias de los hechos. En estos casos se simultanea el carácter de denunciante y testigo. Otras pruebas que admite el derecho, como la pericial, sin descartar en absoluto su alegación, por su complejidad y por ser costosa, no se amoldan a un procedimiento de tan reducido objetivo como es sancionar una falta. En los escritos de descargo, con frecuencia se hace una referencia al reconocimiento del lugar de la supuesta infracción para probar, por ejemplo, la suficiente visibilidad en una curva u otra circunstancia cualquiera. No se pretende con ello que, como en un reconocimiento judicial, la Autoridad a quien corresponda resolver el expediente se traslade a inspeccionar el lugar; pero, aun sin esto, la manifestación puede causar su efecto por su posible y fácil constatación. Y hecha esta ligera referencia a los medios de prueba, cambiaremos el tema a partir del próximo boletín; y en atención a haber visto en una reciente edición del Código de la Circulación insertas unas sentencias del Tribunal Supremo, especialmente en una cuestión siempre de la máxima importancia y actualidad, como lo es la preferencia de paso, comentaremos el art. 25 del Código de la Circulación que regula aquella preferencia, a través de las Sentencias de aquel Alto Tribunal.

COMO SERAN LOS COCHES PARA 1980

El coche de 1980 será de tres clases:

Sobre ruedas: autopilotado.

Sin ruedas, sobre globos de aire.

Y por último, el coche volante.

Por lo demás, sólo sabemos de cierto que el coche de esa época será muy distinto del nuestro.

* * *

¿Hasta dónde cambiará la forma del automóvil dentro de veinte años? Hace unos setenta años se hizo el coche asequible: los automóviles surcan en estos momentos las rutas todas del universo.

¿Han evolucionado éstos mucho desde aquella época a la nuestra? Con un simple vistazo sobre los *brevets* podría darse la contestación.

Ha cambiado mucho la forma, pero muy poco el sistema de locomoción; dicho de otra forma, han evolucionado los detalles del órgano y no los grandes principios.

* * *

Un criterio singular para el progreso del automóvil del futuro podemos sacarlo de las carreteras: así como sin esta clase de pistas no podría haber automóvil, así también sin una adaptación de la carretera al coche futuro no puede haber progreso; las autorrutas presentan enormes dificultades para la circulación a gran escala; de éstas dependerá lo que ha de ser el coche del futuro.

* * *

Las necesidades de la población y de la circulación son proporcionales de forma tal que antes de llegar al automóvil volante hemos de ver las autopistas pensiles o suspendidas al menos entre ciertos lugares. Quizá antes de que aparezca el túnel entre las dos costas del Canal de la Mancha o entre las dos orillas del estrecho de Gibraltar pudieran verse esas autopistas en suspensión, más fáciles posiblemente de construir que esos túneles submarinos.

* * *

Pronto vendrá el coche volante; tan pronto como el hombre se libere del suelo, allanando los demasiados obstáculos para desplazarse en un automóvil. El coche volante aparecerá en verdaderas bandadas. Este nuevo medio de locomoción, dócil, sencillo y confortable dará a nuestra vida un impulso nuevo, multiplicando los centros de actividad y acortando las distancias.

Tendrá otra ventaja además ese vehículo que perderá las ruedas, forma intermedia entre el helicóptero y el coche de nuestros días.

No son éstos sueños o notas de una novela de anticipación, sino simplemente la revelación de planos en proyección, a los que los americanos, que están ya viendo la forma de construirlos, llaman, sencillamente, *jeeeps* volantes.

UNA MALA COSTUMBRE QUE HAY QUE DESECHAR

Infinidad de conductores aceleran una o dos veces a fondo y cortan seguidamente el encendido antes de salir del automóvil. Aun cuando muchos hacen esto sencillamente por imitar lo que han visto, algunos actúan así con perfecto conocimiento de causa; quieren que los cilindros queden llenos de la mezcla aire-carburante para que el motor pueda ponerse fácilmente en marcha la próxima vez.

El procedimiento en sí es lógico y da resultado cuando transcurre poco tiempo entre esos acelerones finales y la nueva puesta en marcha del motor. En este caso, basta actuar sobre la puesta en marcha y el acelerador para que el motor funcione de nuevo, sin necesidad de recurrir al "starter" o aire.

Pero cuando el motor se enfría, la mezcla combustible se deposita en las paredes de los cilindros, se condensa y comienza a chorrear lentamente hacia el cárter del aceite pasando junto a los pistones, en donde descompone al aceite, que deja de lubricar convenientemente.

Por otra parte, el producto condensado favorece la corrosión de los cilindros y provoca un desgaste anormal.

En consecuencia, es preferible cortar el encendido del motor cuando éste gira a muy pocas revoluciones. Por otra parte, es tan fácil poner en marcha un motor en buen estado, que huelgan esos subterfugios para el arranque.

POBRES Y RICOS AMERICANOS

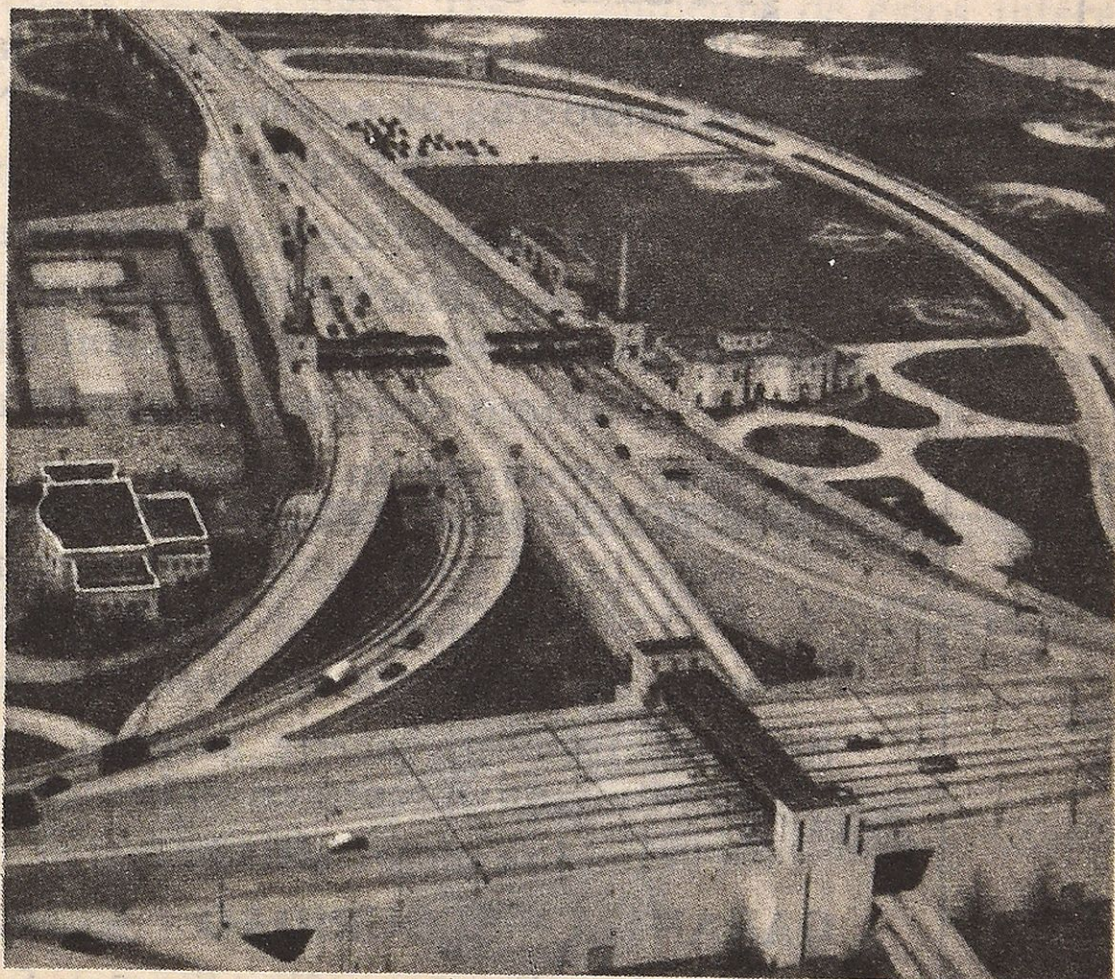
En los Estados Unidos, los automovilistas están estupefactos. Han descubierto hace pocos meses una cosa en la cual no habían pensado por lo menos desde hace un decenio: su coche les cuesta muy caro, ¡cada vez más caro!

Desde 1950, el costo de compra y de entretenimiento de un coche les ha subido exactamente un sesenta por ciento.

Para los demás productos que dan el índice del costo de la vida en los Estados Unidos, el aumento no pasa del treinta por ciento. Como se ve, el margen es terrible, y los americanos no salen de su asombro...

Ante la marea que, sin cesar, aumenta los gastos, las depreciaciones y los impuestos abaten a los "monstruos" de Detroit. Una sola palabra está hoy a la orden del día en todos los medios automovilistas americanos.

Esta palabra que hubiese hecho reír a los pontífices de Detroit hace tres años; esta palabra, que se ha comenzado a balbucear con la llegada de coches pequeños europeos...; esta palabra se escucha en



En los alrededores de Nueva York, el enlace de las autorrutas entre East River y el puente Jorge Washington es impresionante. Todas esas autorrutas están controladas por puestos de peaje.

todas partes, y es ECONOMIA.

De 1.600, en 1950, a cerca de 3.000 dólares en 1960, el precio de los coches casi ha doblado en los Estados Unidos en un período de diez años. Parece increíble, pero es cierto, sin embargo. Y lo demás no ha hecho sino seguir la misma proporción: gasolina, seguro, entretenimiento, garage, intereses financieros, etc. Pero veamos en detalle las razones por las que se lamenta el automovilista americano. Esto nos consolará, claro que parcialmente, de nuestras desgracias como europeos.

El precio de compra es lo que más directamente se deja sentir. "Por culpa de los constructores", dicen los automovilistas; con sus constantes cambios de carrocerías, el costo de la producción aumenta sin cesar.

"A causa del público — aducen los constructores—. Con sus necesidades

siempre insatisfechas, de novedades, nos empujan a construir coches cada vez más perfectos". En 1950, el coche normal no tenía ni motor tan potente ni transmisión automática, ni dirección "asis-

SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS
TALLER AUTORIZADO
BONOS GARANTIA

LUIS JESUS CANO

Prim, 59 * Tels. 11642 - 14406

SAN SEBASTIAN



¡AUTOMOVILISTAS!

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

ASEGURA:

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

tida", ni capota automática, ni luces eléctricas...

En efecto: los cambios de carrocería no influyen, ni siquiera en un diez por ciento, en el aumento de los precios. Son todos esos accesorios, considerados como de lujo en 1950 y como normales en 1960, los verdaderos responsables de aquel aumento.

Pero el precio de compra es una cosa, y el valor de reventa, después de utilizado, otra bien diferente. El automovilista americano pierde sobre las dos.

Así es, efectivamente. Si paga más caro su coche, lo revende menos caro. Se ha calculado que en 1950, un coche de tipo mediano perdía, por año, entre 4 y 500 dólares, o sea, aproximadamente, un treinta por ciento del valor de compra. Hoy, la cifra pasa de los 800 dólares e, incluso, alcanza para el primer año 1250, o sea el 46 por ciento de aquélla.

Un factor nuevo influye indudablemente aquí: la llegada de los "compactos". El precio de estos nuevos "recién llegados", en efecto, ha alejado del mercado de ocasión a un porcentaje importante de sus habituales clientes. Por unos centenares de dólares más, pueden comprar un vehículo nuevo, el "compacto". Y con el uso, estos

dólares de más son fácilmente recuperables.

Es, pues, el factor ECONOMIA el que dirige a la clientela de "ocasión".

Al aumento del precio de compra, a la depreciación acelerada de su coche se añaden ahora los gastos, todos los gastos de entretenimiento que también han seguido el movimiento alcista.

Aumento en los gastos.

Se dividen los gastos de entretenimiento de un coche en fijos y variables. Esta distinción, que satisface a los teóricos deja a los automovilistas completamente indiferentes; porque en el automóvil el aumento se deja sentir lo mismo en unos que en otros.

Entre los gastos fijos, los que acusan más subida son los intereses pagados para el financiamiento de la compra.

Como más del 60% de los coches americanos se adquieren a crédito, se comprende la importancia que tiene el aumento de estos intereses. En 1950, las cargas financieras suponían, para un coche de tipo medio, 30 dólares al año. Hoy, esto expone 130 dólares. Más del 400% de aumento. Los Bancos, un poco contrariados, explican este reajuste por las siguientes razo-

SASTRERIA PARA SEÑORA Y CABALLERO

IMPERMEABLES

1908-1958

NEW
ENGLAND

50 AÑOS

CONFECCION

Elcano, 10

• SAN SEBASTIAN •

Tel. 10690

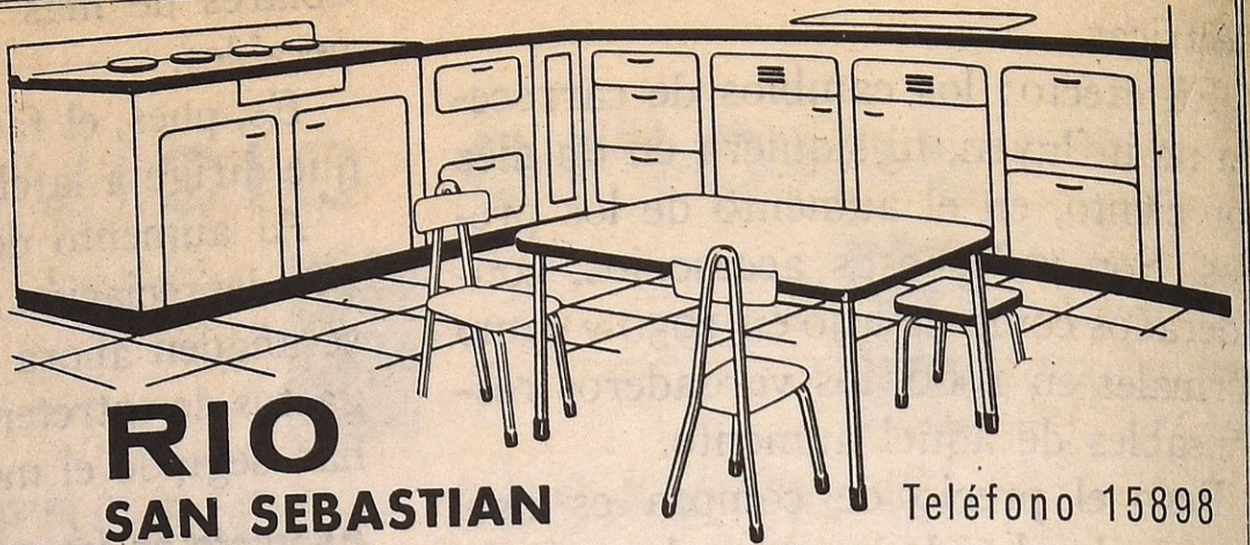
SEÑORA:

RIO

le ofrece la oportunidad de adquirir todos los muebles para su cocina tan de actualidad.

A precios de fábrica.

G. Primo de Rivera, 1



RIO
SAN SEBASTIAN

Teléfono 15898

Talleres Auto-eléctricos

GABRIEL COCA

Especialista desde 1912

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

CONSTRUCCION DE PIEZAS
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12 Teléfono 14084

SAN SEBASTIAN

*¡Más vida
que un gato!*



ACUMULADORES
★ **K L G** ★

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



CONCESIONARIO
PARA
GUIPUZCOA

Auto-Recambios

BRIG S.L.

NEUMATICOS MICHELIN • RECAMBIOS Y SERVICIOS

Avda. Generalísimo, 2 San Sebastián Teléfono 1-31-81

nes: aumento del precio de los coches, rebaja del montante del primer desembolso (25% en general), aumento del tipo de interés en los Estados Unidos y, por fin, ampliación de la duración de los préstamos, que alcanza a menudo tres años.

Entre los otros gastos fijos se encuentran los impuestos federales, locales y otros, como garages, lavados, etc. Aquí, también, de 180 dólares se ha pasado a 260 por año.

Cuando se piensa en la densidad del tráfico americano, en sus 35.000 muertos anuales, en sus millones de accidentes..., se encuentra uno un poco sorprendido de ver la relativa estabilidad de las primas de los seguros. Se mantienen desde hace diez años en los aproximadamente 100 dólares para un coche de tipo medio. Y por este precio, el automovilista cubre varios riesgos. En los Estados Unidos, y contrariamente a lo que muchos europeos piensan, se rueda relativamente poco.

Para las grandes distancias, se cogen el tren o el avión. Para los pequeños recorridos, en población, y teniendo en cuenta la imposibilidad de aparcar, se prefieren el autobús o el taxi. Conclusión: con el más fantástico equipo de automóvil y de carretera del mundo, los coches americanos no sobrepasan los 15.000 kilómetros anuales. En 1960, este kilometraje le cuesta en gasolina 270 dólares (170 en 1950); en aceite, neumáticos y reparaciones, 130 dólares (70 en 1950); es decir, 160 dólares más en diez años.

Hemos llegado al cúmulo de las penas del usuario americano. El total anual de sus gastos se eleva a cerca de 1.000 dólares anuales, a los que hay que añadir la desvalorización de su coche. Cuando uno piensa que estas cifras se dan en el país del coche "al alcance de todos los bolsillos", en el país de Henry Ford, se da uno cuenta de lo que a los americanos les gusta el automóvil...

BOB. MITCHEL

Es peligroso fumar conduciendo

Fumar un cigarro, cuando se va conduciendo un vehículo con cabina cerrada, puede originar graves disgustos al conductor y ser causa de accidente; pues, contrariamente a lo que en general se piensa, que ayuda a mantenerse despierto en la noche, sobre todo en los largos desplazamientos, se ha comprobado técnicamente que el monóxido de carbono procedente de la incompleta combustión del tabaco, es absorbido por la sangre 210 veces más rápido que el oxígeno.

Un fumador empedernido puede absorber hasta el 10 por ciento de monóxido de carbono. El tres por ciento puede ser motivo de "trastornos a la vista y a la profundidad de percepción".

El monóxido abandona la sangre lentamente, y un cigarrillo casi siempre provoca una saturación de la hemoglobina del 1 al 15 por ciento de este monóxido en lugar de oxígeno.

Queda así demostrado el error en que se encuentran los que creen que el tabaco ayuda a no dormirse en los viajes, especialmente de noche.

SI SU COCHE CAE AL AGUA, TENGA CALMA

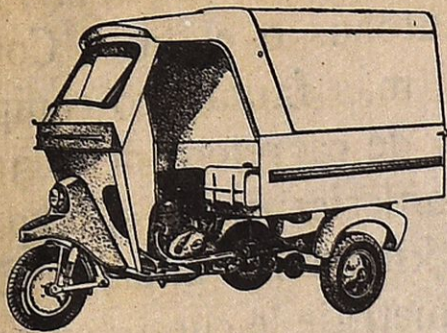
—Si su automóvil cae al agua, la mejor técnica para salvarse es mantener la calma —ha dicho Philip Amero, que no ha mucho efectuó en un acuario de Miami las pruebas correspondientes.

Parece ser que el 99% de las víctimas, cuando cae un automóvil al agua, son producidas por asfixia más bien que por heridas recibidas en el accidente.

El inconveniente principal, cuando el coche está bajo el agua, es que resulta difícil abrir las portezuelas, sobre todo si los cristales están herméticamente cerrados, a causa de la diferencia de presión entre el agua exterior y el aire interior. Hay que esperar unos segundos con calma, con relativa calma, a que el coche se inunde de agua y el cambio de presión facilite que las portezuelas puedan abrirse.

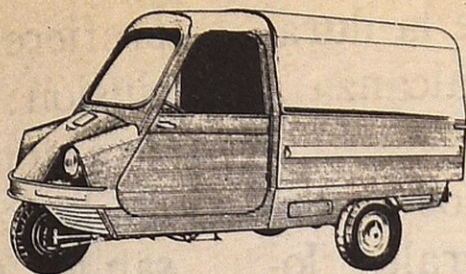
Después, todo queda reducido a salir del coche y emerger a la superficie. Si se sabe nadar, claro.

Moto-vehículos CREMSA



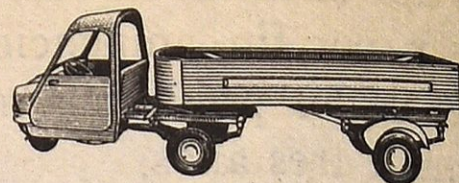
Modelo RATA

- Motor Hispano-Williers
- 4 marchas y marcha atrás
- Carga: 500 kgs.
- Consumo: 4 litros en 100 km.
- Caja: 1,85 x 1,30 x 0,40
- Frenos hidráulicos



Modelo TORO

- Motor Hispano-Williers
- 4 marchas y marcha atrás
- Carga: 500 kgs.
- Consumo: 4 litros en 100 km.
- Caja: 1,55 x 1,37 x 0,40
- Frenos hidráulicos



Modelo TRAILER

- Motor Hispano-Williers
- 8 marchas y marcha atrás
- Carga: 1000 kgs.
- Consumo: 4 litros en 100 kms.
- Frenos hidráulicas a las 5 ruedas
- Caja: 3,00 x 1,37 x 0,40

Concesionario para Guipúzcoa:

Establecimientos VELOMOTO

Nueva, 1 - Teléfono 18163

SAN SEBASTIAN

Vespa

El pequeño coche de 2 ruedas

MODELO "N" 125 c.c.

3 velocidades
1,8 litros por 100 kms.

Precio: 17.500 Pts. f.f.

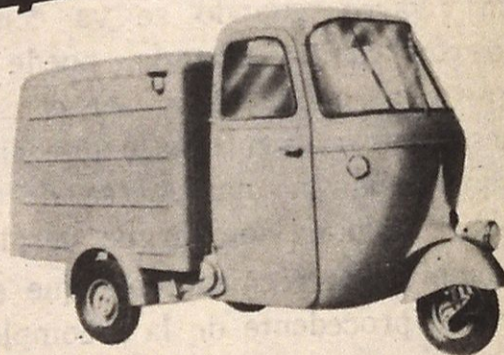
MODELO "S" 125 c.c.

4 velocidades
2,2 litros por 100 kms.

Cuentakilómetros
Rueda de repuesto
Sillín doble
Bordones

Precio: 19.600 Pts. f.f.

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

FORD, SIEMPRE A MAS

Ciento noventa mil millones de francos antiguos: tal es la suma fabulosa que la Ford de Detroit está dispuesta a desembolsar para asegurarse el control total de su filial británica de Dagenham. El 55% de las acciones se encuentra actualmente en manos de los americanos, y para adquirir el 45% que le falta, la Ford presenta a los ingleses ofertas extremadamente interesantes.

Los portadores británicos van a poder así realizar beneficios sustanciales.

Pero, sin embargo, en los medios económicos o en los círculos gubernamentales del otro lado de la Mancha se interrogan, e incluso se inquietan...

Hay expertos que estiman insuficientes las ofertas americanas. Recuerdan que, al final de 1957, Ford de Detroit adquirió acciones de la Ford alemana, elevando así en ésta su participación del 85 a 99 por ciento.

En aquella época, los americanos pagaron las acciones al doble de su valor, cosa que hoy no hacen.

Pero las preocupaciones que agitan a la opinión inglesa, y que



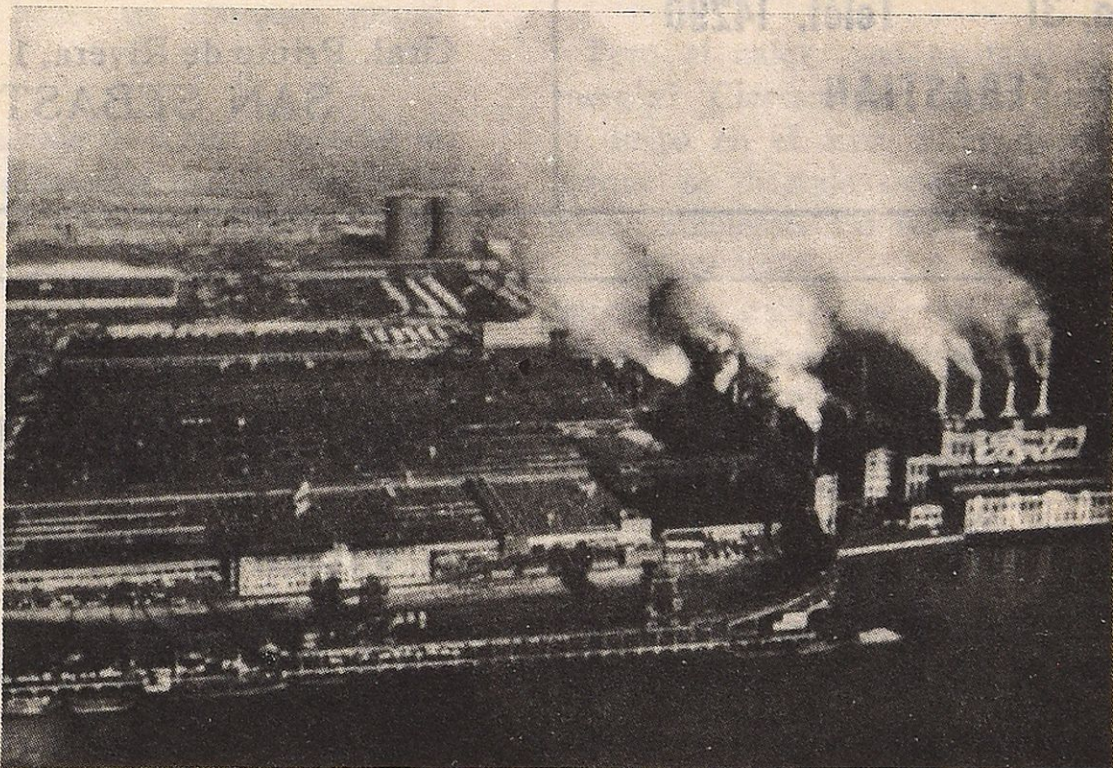
Sir Patrick Hennessy, irlandés de 62 años, que ha pasado por todos los escalones de la Ford inglesa desde que ésta se inició y cuya dirección asume hoy.

se reflejan en su Prensa, son de otra naturaleza. Las inversiones americanas se multiplican en Gran Bretaña, y muchos ingleses ven con disgusto pasar a su gran constructor bajo el control de una firma americana.

En 1959, la Ford inglesa fabricó 315.000 coches, situándose en segundo lugar, después de B.M.C., aunque a gran distancia de sus rivales.

Efectivamente, Austin fabricó el año 59, 200.000 vehículos; y Morris, 147.000.

Hay que añadir a esto que la Ford de Dagenham es hoy la fábrica de automóviles mejor dirigida de Inglaterra: desde hace veinte años, su gerente es sir Patrick Hennessy, que debutó en 1919 en la misma fábrica como obrero del ramo de la fundición, y ciertos insulares afirman que Sir Patrick es la mejor "adquisición" que pueden hacer los americanos... Como lo sabe, la General Motors controla



Estas son las modernas fábricas de Dagenham, que los americanos quieren controlar en su totalidad, después de haber realizado en 1957 una operación similar sobre la filial alemana de Ford en Colonia.

por su lado la marca inglesa Vauxhall (157.000, en 1959); así pues, el lugar que ocupan, ya hoy, los Estados Unidos en la industria inglesa del automóvil es muy importante.

SERVICIO OFICIAL

SEAT

TALLER AUTORIZADO N.º 502

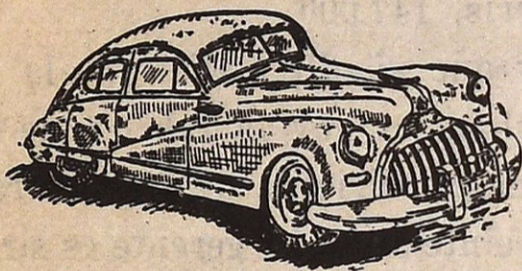
TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

PASEO DE COLON, 31-33 • TELEFONO 11-9-11

SAN SEBASTIAN

RECAMBIOS Y ACCESORIOS **SEAT** DE TODA CLASE
ESTACION DE ENGRASE Y LAVADO A PRESION - PINTURA DE BAJOS

Reparaciones electro-mecánicas
Engrase a presión
Estancias Lavados
Automóviles para viajes



Garage Otero

Fuenterrabía, 31 Teléf. 14290

SAN SEBASTIAN



Y ahora la novedad de

RIO

Los mongómeris y abrigos
LODEN para caballero, señora
y niños a precios de fábrica

VEALOS EN RIO

Consulte nuestros Precios

Gral. Primo de Rivera, 1 - Tel. 15898

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

De la potencia del motor, sólo un 10% se utiliza para mover el coche

El 17 de septiembre de 1947, el inglés John Cobb batía, en las Salinas de Boneville (U. S. A.), el récord mundial de velocidad sobre el kilómetro lanzado, alcanzando la de 634 k. p. h. ¡Hazaña espectacular! Su bólido, un "Railton Special", estaba equipado con dos motores Napier de 2.500 H. P. cada uno y un total de 12 cilindros y 47.872 c. c.

Recorrió el kilómetro de la pista en 5 segundos 6/10. Este récord no ha sido aún superado por un coche de motor a gasolina, pese a los 13 años transcurridos desde entonces. Tal velocidad no es insuperable con un motor a gasolina, pero en este punto, para ganar velocidad, hay que acudir a los motores a reacción. Tan es así que para los mismos aviones de velocidades de 700 k. p. h., se prefiere adoptar motores a reacción, no sólo por razones aerodinámicas, sino de rendimiento de los mismos motores. Así, pues, la conseguida por Cobb puede considerarse como una velocidad límite relativa; relativa a los motores a gasolina.

En efecto; si se examina cómo se reparte la potencia producida por un motor clásico de explosión, se queda uno verdaderamente perplejo. El hombre ha realizado progresos técnicos incuestionables, pero no ha podido llegar a sustraer de la "voracidad" del automóvil más que un pequeño porcentaje de la potencia desarrollada por el motor. Veamos de hacer un cómputo aproximado.

Dejando de lado al bólido de Cobb y a todos los coches especialmente preparados para carreras, refirámonos a un común automóvil familiar, cuyo consumo de carburante puede cifrarse, como promedio, en 250 gramos por hora y por caballo desarrollado. Si se supone que dicho automóvil rueda a 100 k. p. h., el reparto de la potencia producida puede hacerse así, aproximadamente:

- 30% a los gases de explosión.
 - 30% absorbido por el sistema de refrigeración.
 - 15% absorbido por la resistencia del aire.
 - 5% absorbido por el sistema de transmisión.
 - 10% en otras pérdidas de energía (suspensiones, dirección, accesorios eléctricos, etc.).
 - 10% utilizado por las ruedas motrices.
- En suma, sólo el 10% de la potencia actúa efectivamente sobre las ruedas motrices que, aga-

rrándose al piso, imparten movimiento al vehículo. Parece increíble, pero es así; hasta el presente, no se ha podido hacer otra cosa. Mientras se comunica a las ruedas, la potencia del motor se desperdicia en un 90%.

Examinemos un poco la situación. La energía del motor comienza a perderse, disipada en forma de calor, a través del agua fría que llena el radiador. Después, para que el movimiento de los pistones pueda transmitirse a las ruedas motrices, son necesarios una serie de engranajes que funcionan por fricción, produciendo nuevo calor; otra buena porción de energía que se va. Del mismo modo se pierde potencia en las juntas, el puente, la dirección y todos aquellos puntos de unión que vibran y que se oponen al movimiento del vehículo. Los accesorios accionados automáticamente, tales como limpiaparabrisas, servo-frenos, servo-direcciones, etc., consumen también una buena parte de la energía primaria del motor. Pero el mayor "despilfarro" lo hacen los gases residuales de la combustión: por el tubo de escape pierde un automóvil casi la tercera parte de su fuerza motriz. Finalmente, el automóvil se mueve en el aire, que se opone al avance del vehículo tanto más cuanto más veloz sea su marcha. Por muy aerodinámico que sea su diseño, entre el coche y las moléculas del aire se produce una fricción que genera calor, para lo cual toma parte de la energía que desarrolla el automóvil.

Pero el calor, ¿no es también una forma de energía? Ciertamente; sólo que, inevitablemente, se disipa en el aire. Y es imposible recuperarlo, porque se difunde demasiado rápidamente en el medio ambiente. En teoría todo este calor podría ser aprovechado, pero la dificultad práctica para hacerlo es doble: por un lado, son temperaturas demasiado bajas—cercanas a la temperatura ambiente—y, además, resulta muy difícil situar convenientemente una máquina o un mecanismo que haga la conversión del calor en nueva energía. Existe el mecanismo capaz de realizar esta conversión: las bombas de calor, que le concentran y le dan una temperatura y una presión adecuadas.

Pero resulta que, ya inicialmente, estas bombas consumen tanta energía, o quizá más, que la que pueden restituir. Así, el problema queda en pie, hoy por hoy al menos.

Espíritu de convivencia, respeto mutuo y sentido de la responsabilidad

“Toujours plus vite” es el título de un interesante libro editado por el “Touring Club de Suiza”, con destino a las escuelas. Esta frase “Siempre más rápido” es certera, ya que refleja fielmente el espíritu de nuestra época; pero, a su vez, resulta un poco paradójica.

El progreso técnico obliga a los fabricantes de automóviles a lanzar al mercado vehículos cada vez más veloces. Al mismo tiempo, los organismos encargados de velar por la seguridad del tránsito, aconsejan moderación y limitan las velocidades, poniendo coto a las posibilidades de correr.

Ante esta aparente contradicción, tal vez, algunas personas se tracen mentalmente cierto número de interrogantes. ¿Para qué tantos estudios y ensayos, tratando de conseguir un nuevo tipo de automóvil que rebase los límites vigentes de velocidad, si esa mejora no podrá ser utilizada plenamente, más que en determinados momentos, y aún en éstos ha de ser con menoscabo de la seguridad? ¿No sería más fácil y eficaz que las autoridades, en vez de aconsejar moderación y limitar las velocidades, controlaran en las mismas fábricas de automóviles las características potenciales?

Si despejáramos afirmativamente estos interrogantes pondríamos un serio obstáculo al desarrollo de la industria del automóvil; ello significaría ir contra el progreso industrial y técnico en general. Por otro lado, la elevación constante de los límites de velocidad ha obedecido también al intento de dar mayor fluidez a la circulación, sobre todo en aquellos países y zonas de gran densidad de tráfico. Naturalmente, es indudable que esta mayor fluidez de tráfico hace disminuir el número de accidentes, pero también es cierto que agrava las consecuencias de las colisiones.

A la vista de estas consideraciones, pueden surgir nuevas preguntas. ¿Dónde radica el mal y cuál es su posible solución?

Para poder contestar a estar interrogantes, es necesario estudiar los tres factores

determinantes del accidente: carretera, vehículo y conductor.

Lo primero que se observa es que entre ellos existe un desequilibrio en cuanto a su perfeccionamiento; pues mientras cada año surgen nuevos modelos de vehículos con apreciables mejoras de comodidad, potencia e incluso seguridad, el mejoramiento de las carreteras lleva un ritmo mucho más lento, resultando su red insuficiente y sus características anticuadas con respecto al creciente número de vehículos y las mayores posibilidades de estos. Este desequilibrio es mucho más acentuado si pensamos en el conductor. Ese hombre que maneja el volante y que sus manos tiene su propia vida y la de los demás, continúa ajustándose al modelo original y, según demuestran las estadísticas, es responsable en enorme proporción de los accidentes de tráfico. Por tanto, es lógico que a él vayan dirigidas todas las campañas de divulgación, cominándole a la prudencia, tratando de estimular su sentido circulatorio, su ética de la carretera y su educación vial.

Existen hombres que familiar y profesionalmente se nos suelen presentar como seres comedidos, prudentes y generosos y que, sin embargo, sufren en su psicología un cambio radical al sentarse ante un volante. Aquel hombre lleno de virtudes se convierte de pronto en egoísta, desconsiderado e impaciente. Al viejo refrán de que “en la mesa y en el juego se ve al caballero” debemos añadir “en la mesa, en el juego y con el volante...”.

Nuestra conclusión, por tanto, es considerar que el verdadero problema no consiste en correr mucho o poco, sino simplemente en que cada conductor tenga espíritu de convivencia, respeto mutuo y sentido de la responsabilidad, tanto moral como social. Todo consiste en que los conductores sepan obtener en cada instante el mejor aprovechamiento de su máquina, uniendo estrechamente el máximo rendimiento técnico con la misma seguridad, para que todos puedan circular en paz.

MENESTRA AUTOMOVILISTA

El nuevo cochecito inglés, en estudio por la Casa Rootes no empezará a construirse hasta dentro de dos años, ya que esta construcción se halla relacionada con la nueva fábrica que levantará dicha firma en Linwood, Escocia.

La producción prevista para este coche es de 150.000 unidades por año, de las cuales un 50 por ciento serán exportadas.

* * *

En Suecia, la cuarta parte de los coches que circulan son anteriores a 1940.

Los suecos quieren ver en esto una prueba de la excelencia de sus carreteras.

* * *

Las tarifas para el transporte de vehículos en los ferrocarriles franceses e ingleses, como "automóviles acompañados" entre Dunkerque, Calais, Boulogne y Douvres van a ser rebajadas en un 20 por ciento hasta el 15 de marzo próximo.

* * *

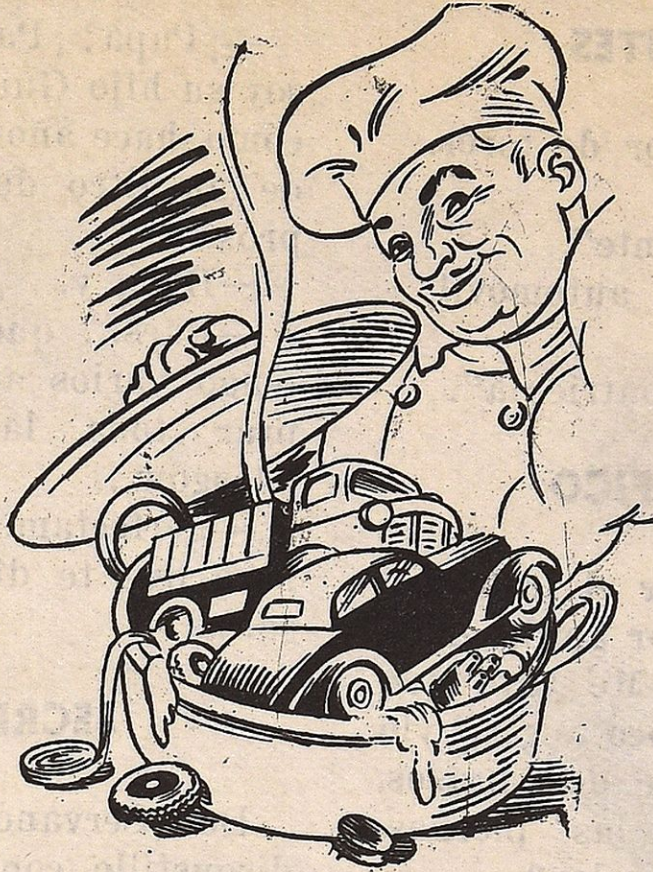
El periódico americano "Wall - Street Journal" ha cifrado la economía que produce el uso el "compacto" Falcon en 460 dólares al año.

* * *

"Volkswagen" se propone vender durante el año que comienza 10.000 coches en el mercado francés.

* * *

Solución extraordinaria la adoptada en



Sidney (Australia) para dar fin a los problemas de la circulación urbana. Se va a construir un parque subterráneo capaz para 1.450 coches y unido al centro de los negocios mediante un pasillo mecánico de 213 metros que transportará 6.000 personas por hora a una velocidad de 40 metros por minuto.

* * *

La Policía americana ha obtenido una nueva victoria. Un vehículo monoplaza, apenas más ancho que un sillón, va a ser utilizado en los largos túneles de los Estados Unidos, donde se producen embotellamientos monstruosos.

El nuevo vehículo, de 8 HP y de velocidad máxima de 50 kilómetros a la hora, circula de un parte sobre su única rueda y de otra sobre un carril-guía.

* * *

Una película sobre carreras de automóviles será conservada, junto a las de Charlie Chaplin, para las generaciones futuras. Se trata de "Vanwall Victory", una realización que ilustra las hazañas de esta firma en los Circuitos internacionales.

* * *

"Mercedes" ha puesto a punto una turbina sensacional. Muy pequeña, puede ser acoplada directamente al puente, sin reductor; además tiene un freno motor equivalente al de uno de mecánica clásica.

HUMOR DEL AUTOMOVIL

ENTRE ESTUDIANTES

- Yo quisiera ser matador de toros.
—¿Para qué?
—Para llevar “sobresaliente”.
—Pues yo preferiría ser automóvil.
—¿...?
—¡Toma! Para llevar “matrícula”.

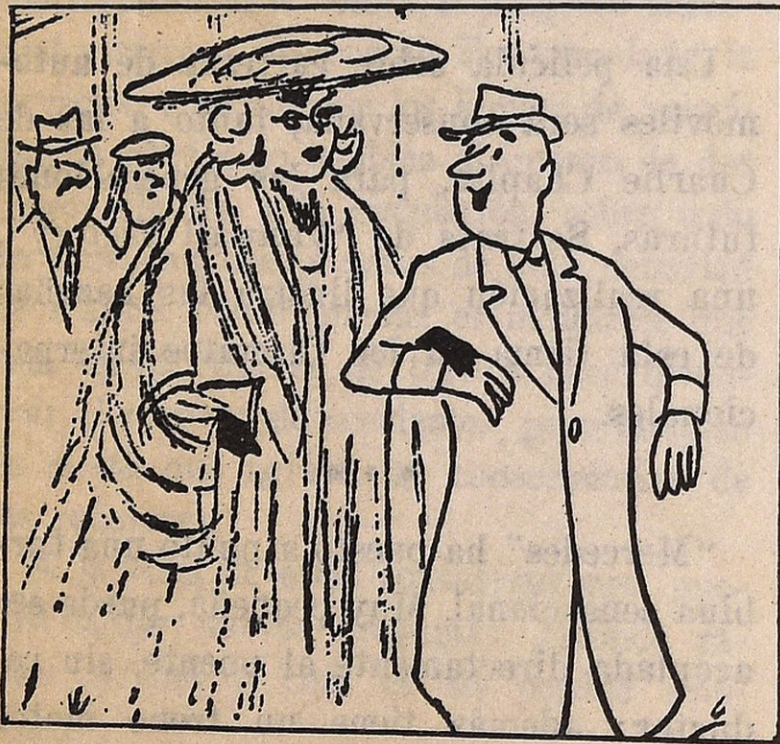
SEÑALES DE TRAFICO

—¿Por qué no hizo parar el trolebús? gritaba, enfurecido, un señor gordo en la plataforma del vehículo.—Me tuve que subir en marcha, y por poco... ¿No vió usted cómo levantaba los dos brazos, cómo levantaba también las piernas, haciendo ademanes desesperados?

—Sí, hombre, sí. Lo vi todo. Pero creí que estaba haciendo gimnasia para adelgazar.

EL HIJO PRODIGO ESCOCES

Ante una villita de construcción antigua de un pueblo escocés se detiene un automóvil elegante y modernísimo. Un hombre vestido impecablemente desciende del coche y corre a colgarse del cuello de un viejecito que acaba de aparecer en la puerta.



—¡Tengo la impresión de conducir un Rolls-Royce!

—¡Papá! ¡Papá! ¿No me reconoce? Yo soy su hijo Guillermo. ¿No se acuerda de cómo, hace años, me envió usted en busca de un litro de gasolina al pueblo más próximo?

—Bien, y... ¿qué?

—Pues... que ahora soy muy rico, y tengo varios automóviles, y puedo comprar toda la gasolina que hay en Glasgow...

—Perfectamente. ¿Y dónde está el dinero que te dí para aquel litro de gasolina?

SECRETO DE ESTADO

Don Servando, el nuevo rico, tiene un disgustillo con su esposa, y se dispone, incomodadísimo, a abandonar el hogar conyugal.

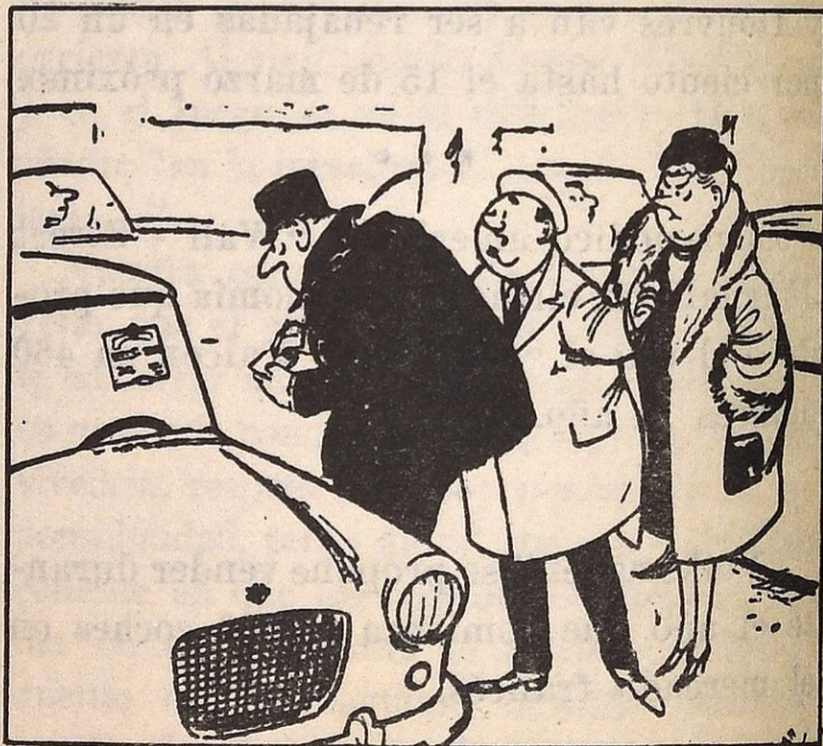
—¿A dónde vas?—le suplica ella con lágrimas en los ojos.

—¿Donde a ti no te importa!—contesta él, al tiempo de dar un portazo.

Don Servando sale a la calle y se mete en el primer “taxi” que encuentra.

—¿A dónde?—le pregunta el chófer.

—Conque no se lo he querido decir a mi mujer hace un momento y se lo voy a decir a usted ahora—contesta espontáneamente.



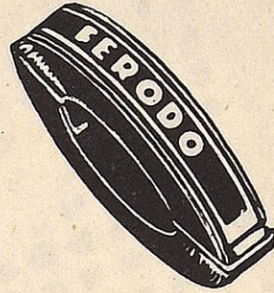
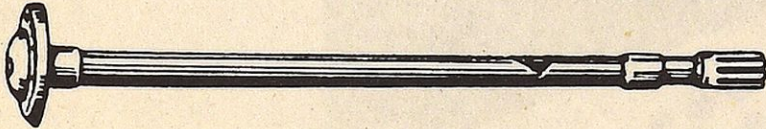
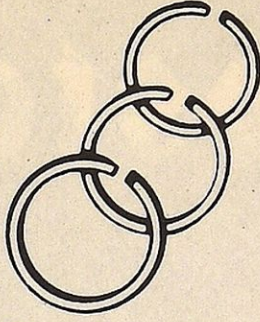
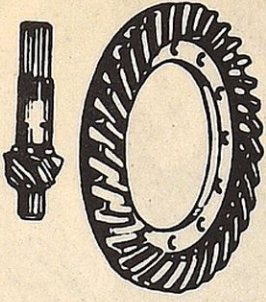
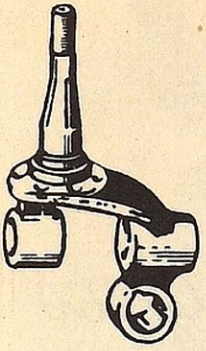
—Créame, guardia, no he hecho más que esperar a mi mujer, que estaba en la peluquería.

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

SAN SEBASTIAN • Iparraguirre, 9
Apartado 12 - Teléfono 3017

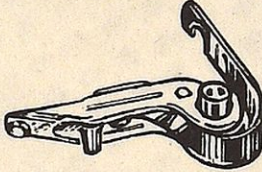
(INUNSA)
TELEGRAMAS: INUNSA

EIBAR • Generalísimo, 4
Teléfono 71.649




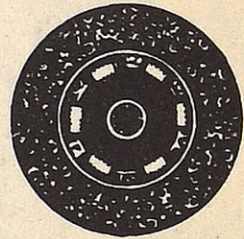
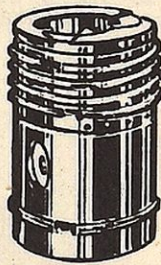
FEMSA

MADRID

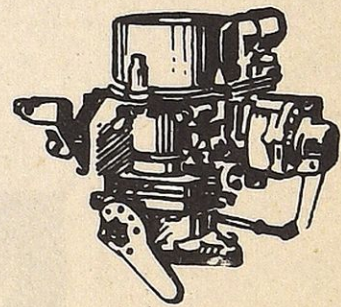
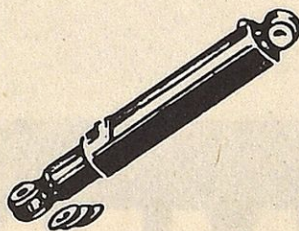
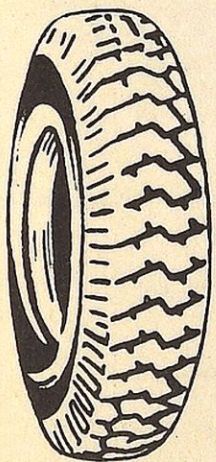


DISTRIBUIDORES
EXCLUSIVOS

SRA




CHAMPION



CARBURADOR
SOLEX

Atlante 410

colchones y
almohadas
INDEFORMABLES
DURADEROS
LIMPIOS
HIGIENICOS
AGRADABLES
SUPERMULLIDOS
ECONOMICOS

FOAMEX Firestone

*burbujas
de confort*



SAN SEBASTIAN
PAMPLONA

XIMENEZ y Cia., S.A.

LOGROÑO
TUDELA