

El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2ª EPOCA - N.º 62

ABRIL 1973





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

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

Entre ellas está nuestra revista «El Automóvil Club» que Vd. recibirá mensual y gratuitamente.

Entre los servicios que le prestaremos, cuya gestión es **totalmente gratuita**, están los siguientes:

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

Seguros

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

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

Asistencia Internacional

Carnet de asistencia para viajar por el extranjero, con el cual podrá hacer frente a cualquier imprevisto, por accidente, averías, enfermedad. Podrán anticiparle hasta 25.000 pesetas, equivalencia en divisas, que las reintegrará a su regreso en pesetas.

Bonos de asistencia, con los cuales estará en el extranjero a cubierto de gastos imprevistos por avería, enfermedad, accidente, repatriación de los pasajeros y del vehículo, etc., siendo los gastos a cargo del R.A.C.V.N. Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

Revisión Médica

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

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).—Bilbao. Pamplona. Vitoria.—En Guipúzcoa: Eibar, Irún y Tolosa.

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

Recursos si procede contra sanciones impuestas por Jefaturas de Tráfico y Municipios en materia de circulación.

Adquisición automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.

Billetes de avión, barco, ferrocarril, reserva hoteles. Proyectos para sus viajes, etc.

Escuela de Conducción

Escuela de conducir para nuestros socios, esposas e hijos no emancipados.

Actualmente nuestra cuota es de 500 Ptas. anuales y los derechos de entrada de 100 Ptas.

No olvide que donde quiera que se halle hay un Automóvil Club a su servicio
LA RED INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES CLUBS LE AMPARA EN TODO EL MUNDO
Nuestra finalidad es la de conseguir el mayor número de socios y con ello poder dar más y mejores servicios a todos nuestros asociados.

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

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

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

Madrid - HOTEL FENIX
Barcelona - " PRESIDENTE
Bilbao - " CARLTON
Sevilla - " ALFONSO XIII
El Escorial - " FELIPE II
Córdoba - " ZAHIRA
Córdoba - " GRAN CAPITAN
Logroño - " CARLTON RIOJA



ISLAS CANARIAS

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

PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4

TEL. 2311005 - TELEX. 27521

CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

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

VIAJE ESPECIAL

PARA SOCIOS DEL REAL AUTOMOVIL
CLUB VASCO NAVARRO

"GRECIA EN PRIMAVERA"

MADRID - ROMA - ATENAS - MADRID

Duración: 12 días

Mínimo: 40 personas

Fecha de salida: 30 de Mayo de 1973

Fecha de regreso: 10 de Junio de 1973

PRECIO POR PERSONA: 26.743 PTAS.

(Suplemento por habitación individual: 2.712 Ptas.)

EL PRECIO INCLUYE:

Transporte en coche-cama hasta Madrid y regreso.

Transporte en avión de línea regular, Madrid - Roma - Atenas - Roma - Madrid.

Visitas y excursiones en Italia y Grecia.

Alojamiento, almuerzos y comidas en Hoteles de 1ª Categoría.

Servicio de un guía acompañante, de habla española, permanente con el grupo.

**LA RESERVA SE CONSIDERARA EN FIRME PREVIO DEPOSITO DEL
30% DEL IMPORTE DEL VIAJE. PLAZAS LIMITADAS.**

Para información complementaria deberán dirigirse al cualquiera de las Oficinas del R.A.C.V.N. cuyas direcciones y teléfonos aparecen en la tercera página de la Revista, donde se facilitarán folletos del viaje.



ORGANIZACION Y DIRECCION TECNICA:

VIAJES TOURING CLUB, S. A.



(AT 175)



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

| | Pág. |
|---|------|
| Autopistas: unión de pueblos | 4 |
| El Salón Internacional del Automóvil de Barcelona 1973 | 6 |
| Fundador de Lotus | 8 |
| Información del Club..... | 9 |
| Renault Alpine 1.º y 2.º en el Rallye Tap | 11 |
| Fernando Moreno, un navarro en el Jarama | 13 |
| Una competencia de resultado claro | 14 |
| Para cuando se ve, ya es demasiado tarde | 16 |
| La pluma de oro | 20 |
| Un problema urgente de difícil solución | 22 |
| ¡Qué belleza jugar al polo! | 24 |
| El rutómetro de Fingal | 26 |
| Hay que esperar tres horas antes de conducir si se ha ingerido este alcohol... .. | 28 |
| Muchos talleres incumplen lo dispuesto | 31 |
| Novedades | 33 |
| El Ligier JS2: un sueño deportivo | 34 |
| Noticias | 36 |
| Viaje a Grecia en primavera, especial para los socios del R.A.C.V.N. | 37 |
| Rueda el humor | 39 |
| Crucigrama | 39 |
| Una roulotte desmontable | 40 |

Portada: Puerto de Campazar (Vizcaya)
Foto: FOAT

Difusión media en el último control:
14.102 ejemplares.

Tirada del número de Marzo
15.300 ejemplares.



DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º Izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661967

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray

Paseo de la Senda, 3 - bajo Teléf. 217705 (3 líneas)

Navarra

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13 (N.Y.A.S.A.)

Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo

Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

Pl. de Oquendo (Bajos Teatro Victoria Eugenia) - Teléfs. 411529 y 444307

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 20 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erausquin Olazábal

PRODUCCION ASCENDENTE

En 1973, la industria automovilística española tiene ante sí toda una serie de incógnitas que habrá que esperar para ver cómo se van despejando. El último decreto en relación con esta industria es indudable que ha venido, a lo menos por el momento, a crear una serie de dudas y de recelos, que sólo el paso de los meses irán aclarando, por lo que no resulta tan fácil ahora hacer pronósticos y demasiadas cábalas sobre lo que va a ser el nuevo año. Pese a la buena impresión del mercado.

Lo único que parece evidente es que la producción se mantendrá en la línea ascendente de 1972 y que nuevas versiones de los modelos en fabricación irán surgiendo a lo largo del año; sin embargo, de lo que no estamos muy seguros es de que las fábricas vayan a lanzar cantidad de auténticos nuevos modelos, pues seguramente se podrán contar con la mitad de los dedos de una mano, tanto por los lanzamientos habidos a finales de 1972, como por las perspectivas de que vengan a España nuevos fabricantes, lo que obligará a un compás de espera, para ver quiénes vienen y lo que se proponen fabricar en nuestro país.

Cierto es que los que vengan no podrán colocar en el mercado interior más del 10 por 100 de los vehículos matriculados el año anterior, pero aún así, de ahora en adelante tendrán que pensarse muy bien los nuevos modelos, pues en cualquier caso la competencia se acentuará.

Hasta ahora, se ha hablado de que los fabricantes que pretenden instalarse en España son Ford, General Motors, Toyota, Volvo y Peugeot, pero lo cierto es que ninguna de esas empresas ha formalizado, por ahora, proposición alguna ante nuestra Administración. La verdad, a nosotros nos parece que son demasiados los aspirantes, si es cierto el número de los que relacionamos, pero como en este mundo de nuestros días pasan cosas tan extrañas, quién sabe si es verdad que son tantos. De ser así, no tenemos más remedio que pensar en la radical evolución que iba a experimentar nuestra industria automovilística, no sólo por el mayor número de fabricantes, contra lo que se venía propugnando por la Administración en los últimos años, sino también porque mucho nos tememos que resultará imposible en el futuro mantener los porcentajes de venta en el mercado interior que se han establecido. Un ejemplo: supongamos que de los fabricantes citados sólo se instalaran tres y que entre ellos totalizaran una producción de unos 700.000 coches, de los que la gran mayoría tendrían que ser exportados y que, por el contrario, los fabricantes ya instalados tuvieran una producción semejante, pero que sus exportaciones se mantuvieran en las cifras discretas conseguidas hasta ahora. ¿Es que los primeros, una vez ya instalados y en producción, no iban a hacer valer sus méritos exportadores y a solicitar (o exigir) un trato más equitativo?

Exclusiva de publicidad
PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ
Garibay, 34 - Teléfono 415990
San Sebastián

AUTOPISTAS: UN

ALAVA

95 KMS. DE AUTOPISTA EN NUESTRA PROVINCIA
AUTOPISTA DEL NORTE (79 KM.) 43,8 EN ALAVA
AUTOPISTA DEL EBRO (73,5 KM.) 51,5 EN ALAVA

Las autopistas tienen preferencia dentro del III Plan de Desarrollo, como muestra el incremento dado al Plan Nacional de Autopistas con previsiones de una red de casi 7.000 kilómetros a realizar con el IV Plan de Desarrollo.

Y esta labor nos parece muy acertada en nuestra región, si tenemos en cuenta el crecimiento del país vasco, cuya población es la de mayor densidad por unidad de superficie en España.

Alava va a entrar de lleno en estas realizaciones, con los siguientes tramos:

El tramo Miranda-Vitoria-Máizaga, tiene una longitud de 79 kilómetros, transcurriendo por Alava 43,8.

La altura libre o gálibo, es de cinco metros, con anchura de dos carriles ampliables a tres.

La velocidad específica será de 120 kilómetros por hora, los tramos de la condición «A», que son los de Miranda-Arlabán y Arechavaleta-Placencia. Y de cien kilómetros por hora, los de la condición «B», que son los de Arlabán-Arechavaleta y Placencia-Máizaga.

La pendiente máxima es del 2 por ciento para la «A» y del 4 por ciento para la «B».

Los viaductos tendrán una longitud máxima de 518 metros en Placencia, Luz máxima 70 metros en Escoriaza. Altura máxima de 61 metros en Escoriaza.

Los túneles serán 11, y corresponderán, 1 a Lapuebla de Arganzón; 2 en Arlabán; 2, en Mondragón; 4, en Vergara, y 1 en Placencia.

Habrà enlace en Armiñón, Lapuebla de Arganzón, Ariñez, Vitoria, Urbina, Arechavaleta, Mondragón, Vergara, Máizaga, con la autopista Bilbao-Behobia.

El presupuesto es de 12.500.000.000 pesetas. Resultando cada kilómetro a 158,7 millones de pesetas.

Para expropiaciones e indemnizaciones están previstas pesetas 1.138.000.000.

Referente a la autopista del Ebro, en el tramo Miranda-Bilbao, diremos que tiene una longitud de 73,5 kilómetros, correspondiendo a Alava 51,5.

La velocidad se calcula en 120 kilómetros por hora, una pendiente máxima del 3 por ciento, con anchura de dos carriles, ampliables a tres.

Contará con 10 túneles, en los siguientes puntos: 1, en Subijana de Morillas; 3, en Barranco de Techa; 2, en Miravallés; y 4, en Arrigorriaga.

Los enlaces serán en Subijana, Altube, Ciórroga, Areta-Llodio, Arrigorriaga y Bilbao, con la autopista Sur.

El presupuesto será de 10.083.000.000 pesetas, con un promedio de 137,2 millones de pesetas por kilómetro construido.

Todo el proyecto está estudiado de tal forma que no perjudique la posible ampliación de las poblaciones, ya sea de viviendas o de polígonos industriales. Para tal menester, cuando es necesario, se construyen pasos elevados, puentes, viaductos, etc.

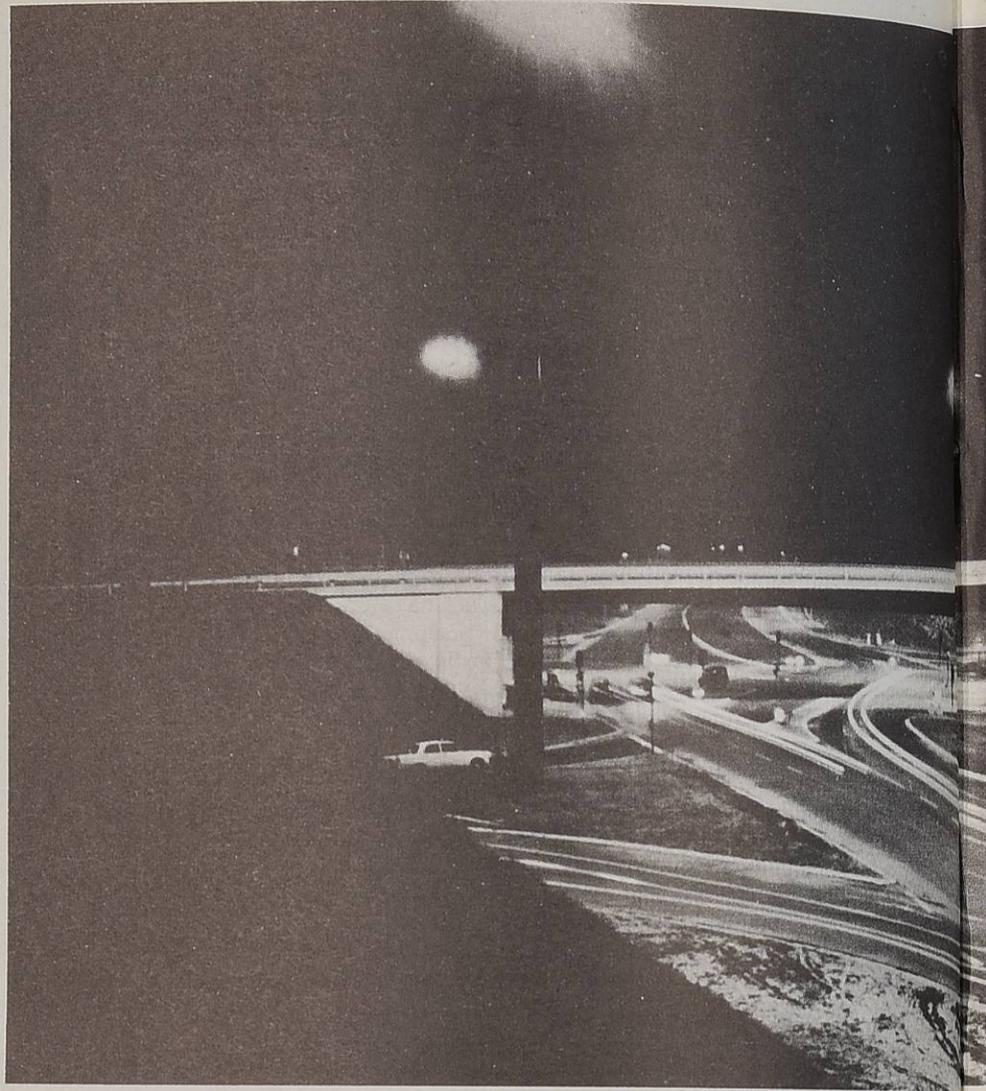
En el caso de nuestra ciudad, cuando la autopista estaba orientada entre Vitoria y el aeropuerto, se propuso fuera más allá del aeropuerto para no obstaculizar el desarrollo que la ciudad tiene proyectado por esa zona. Además, de este modo, los viajeros que desde Bilbao o Miranda quieran llegar al aeropuerto, tienen este acceso más corto, sin tener que pasar por la ciudad.

Con estas realizaciones —se calcula que pueden estar terminadas para 1976— no dudamos que el desarrollo de Alava experimente un gran auge. Las autopistas proporcionarán un mayor acercamiento entre toda la región y más ampliamente para discurrir por toda la geografía española.

Las comunicaciones serán más seguras y se tardará menos tiempo en un desplazamiento a otra ciudad. El comercio tiene así un nuevo aliciente a sumar a todos los que encuentra en una Provincia como la nuestra.

Las autopistas y el aeropuerto, son dos grandes realizaciones para el futuro prometedor de Alava.

JUAN CARLOS



REANUDACION DE VIEJOS DE OTROS NUEVOS, POR

Nunca es tarde, si la dicha es buena. Así reza el refrán castellano, y así nos lo hemos tomado los bilbainos, en relación con el creciente tráfico de una Villa por la que muy pocos se habían preocupado, cara a un problema que se veía venir, desde tiempo atrás: la congestión de vehículos. Se veía venir...

Poco a poco, se van adoptando soluciones, y nunca mejor empleada la palabra, pues soluciones son las Centro, Norte y Sur.

La primera de ellas, en pleno funcionamiento, y con resultados mucho más positivos de los que se vaticinaban en un principio; pero, eso sí, solución eventual, pues, dado el crecimiento de matrículas en Vizcaya, unas 20.000 por año, pronto se van a necesitar importantes reformas, así como nuevos trazados en la periferia de la Villa.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Baracaldo, consciente de la gravedad del problema del cruce de Burceña, ha adoptado una solución de emergencia, que como todas las de este tipo sólo pretende una resolución parcial, pero que, sin duda agilizará sobremanera el tráfico en la margen izquierda de la ría.

Sin embargo, la gran esperanza de bilbainos y transeúntes de otras provincias es la llamada Solución Sur, que empalmará con la autopista Bilbao-Behobia y discurrirá por los municipios de Basauri, Arrigorriaga, Bilbao y Baracaldo, con los oportunos enlaces. Esto permitirá la evasión de los vehículos transeúntes, que todavía se ven obligados a atravesar Bilbao, aunque de forma un tanto tangencial.

Pero este proyecto se vió interrumpido, por falta de recursos económicos e, incluso, se llegó a pensar que nunca sería realidad.

En numeros anteriores de «EL AUTOMOVIL» anunciamos la reanudación de las obras y el carácter urgente de las mismas. La Diputación de Vizcaya, cumpliendo con su promesa, ya ha dado el primer paso. El pasado día 16 el Banco de Crédito Local de España, en Madrid, formalizó en escritura pública, un contrato de préstamo entre la Diputación Provincial de Vizcaya y el Banco de Crédito Local, por importe de cien

ION DE PUEBLOS

VIZCAYA

BILBAO-MIRANDA MALZAGA-VITORIA-MIRANDA CONEXION ENTRE AMBAS

Parece que las crónicas referentes al tráfico y sus circunstancias de Vizcaya hayan de versar siempre a nuevos accesos y obras de importancia, importancia a «priori», aunque, luego, a posteriori la importancia, que en un principio se aplicaba en sentido positivo, se torne negativo; como es el caso de la nueva desviación de Burceña, de la que informábamos en nuestro número anterior, y que si bien ha conseguido agilizar un tanto el tráfico en dirección a Bilbao, también ha logrado un magnífico «tapón» a la salida de la Villa. Total, peor que antes.

Pero no vamos con lo negativo, sino con todo lo contrario, lo positivo, para tres provincias vascongadas: Vizcaya, Guipúzcoa y Alava.

BILBAO-MIRANDA DE EBRO

De todos es sabida la incomodidad que supone el acceso a la meseta castellana, desde cualquier punto del litoral vizcaíno. Varios puertos de difícil y peligrosa circulación ponen a prueba la paciencia, la pericia y la integridad física de los conductores, así como la mecánica de los vehículos.

Actualmente, los puertos más utilizados son Orduña, Altube, Urquiola y Dima, a pesar de que hay quien prefiere el menor tráfico de la Peña Angulo, y otros pasos.

Pero esto parece que va a encontrar solución con el anteproyecto de una autopista Bilbao-Miranda de Ebro, que recientemente ha sido revisado, con informe favorable, por parte de la Excm. Diputación de Vizcaya.

La vía en cuestión será de peaje y discurrirá por los municipios vizcaínos de Bilbao, Arrigorriaga, Miravalles, Arrancudiaga, Aracaldo y Orozco. El recorrido es muy similar al que actualmente sirve de acceso a la meseta, a través del puerto de Altube y pasando por Pobes.

Esta obra, valorada en unos doce mil millones de pesetas, requiere gran número de túneles y viaductos, para salvar las lógicas dificultades que lleva consigo un trazado rápido en una orografía como la que presentan nuestras provincias, pues la velocidad estimada como normal será de ciento veinte kilómetros por hora.

Pero a Bilbao se le queda algo en el aire: el acceso directo, o si no directo, rápido a Vitoria.

Esto quedará parcialmente solucionado con otro anteproyecto, que se ha aprobado casi simultáneamente con el de la autopista Bilbao-Miranda de Ebro.

MALZAGA-VITORIA-MIRANDA

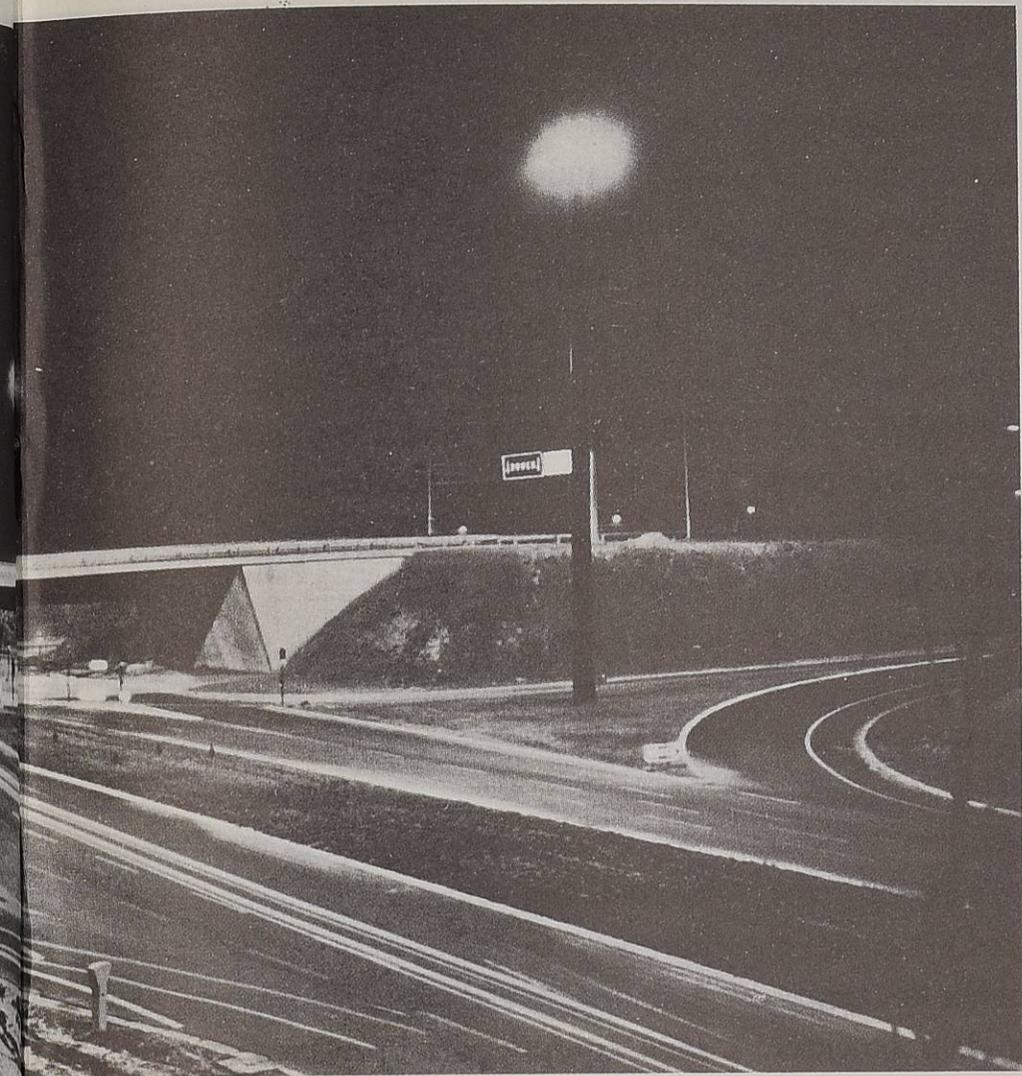
Se trata de la autopista Málzaga-Vitoria-Miranda de Ebro. Su denominación oficial es «Autopista del Norte, «A-1», tramo Miranda de Ebro-Málzaga, por Vitoria». Partirá de la Bilbao-Behobia, a la altura de la localidad guipuzcoana señalada y tendrá una longitud total de 79 kilómetros y discurrirá por Vergara, Mondragón, Arechavaleta, Urbina, Vitoria, Ariñez, La Puebla de Arganzón y Armiñón.

Gracias a esta realización, será mucho más cómodo dirigirse a Vitoria a través de la Bilbao-Behobia, hasta Málzaga (se realiza fácilmente en 25 minutos), y a partir de aquí, llegar a Vitoria, en otro tanto período de tiempo. Así, sin puertos peligrosos y sin agobios de tráfico se puede llegar a Vitoria en 50 minutos, más o menos.

CONEXION ENTRE AMBAS AUTOPISTAS

Por lo que respecta a las conexiones entre las autopistas Bilbao-Miranda y Málzaga-Vitoria, en lo que afecta a la provincia de Alava, parece que la Diputación está dispuesta —dentro de su plan de modernización de la red viaria actual— a perfeccionar esta red, de modo que en los puntos clave, señalados anteriormente como lugares de paso, queden unidas ambas autopistas por la red normal de carreteras.

Es importante la noticia, para las tres provincias afectadas. El camino, a nivel burocrático, será largo, pero algo se ha conseguido.



PROYECTOS Y REALIZACION UN TRAFICO MAS FLUIDO

millones de pesetas, destinado a financiar la expropiación de terrenos para la citada solución y el puente de Burceña.

Por otra parte, la Norte no es más que un proyecto, cuya realidad más palpable, aunque sea a nivel de despacho, es el túnel de Archanda que arrancará desde la actual solución Centro.

Y, recientemente, se ha producido otra grata novedad, sobre todo para los residentes en la populosa barriada de Ocharcoaga, con más de 20.000 habitantes, y para los vehículos que se dirigen a Vitoria o San Sebastián, desde Begoña, no por Begoña, pues ahora se ha prohibido el giro a la izquierda, para quienes descienden por la calle Zabalbide, y que en la actualidad se ven precisados a desviarse por la urbanización realizada por el Ministerio de la Vivienda y donde quedará ubicado el polígono de Churdínaga.

Desviación un tanto complicada para quienes desconocen la zona.

Consciente de esto, el citado Ministerio ha puesto en marcha un proyecto de enlace entre el acceso a Ocharcoaga y la autopista de Begoña.

Hay que considerar, que en la actualidad se encuentra terminado el acceso desde la citada barriada a la calle de Zabalbide, casi en Begoña. El nuevo tramo estará compuesto por dos pasos elevados, uno de ellos sobre la Avenida de Hurtado de Saracho, con los correspondientes enlaces, que permitan el acceso e incorporación del tráfico en ambas direcciones, para una mayor fluidez.

Como datos complementarios podemos decir que, una vez la obra se adjudique, tendrá un plazo de ejecución de quince meses.

El presupuesto de la realización material de la obra será de 21.017.737,44 pesetas y el de contrata, de 24.170.398,05 pesetas.

Así está este tráfico de nuestros pecados en un Bilbao y una Vizcaya, que se han dormido un tanto en los laureles.

Que así sea.



EL SALON INTERNACIONAL

El día 5 de abril se inaugura el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona - 1973, que permanecerá abierto al público hasta el día 15 del mismo mes.

La superficie aproximada del Certamen es de 250.000 metros cuadrados, en tanto que la superficie de exposición superará los 60.000 metros cuadrados.

Palacios y su contenido

Cinco Palacios del Recinto Ferial de Montjuich albergarán el Certamen, además de la Plaza del Universo y la Avda. María Cristina, en su totalidad.

En el Palacio Número 1 se ubicarán camiones, autocares, vehículos industriales y comerciales, chasis, remolques, carrocerías especiales para camiones, transportes especiales y vehículos todo terreno.

En el Palacio Ferial, que será ocupado en todas sus plantas, se habilitan seis de ellas para recambios y accesorios en general y otras tres para equipos de garaje, estaciones de servicio y talleres, herramientas e instalaciones especiales. Es en este Palacio Ferial en el que se exponen los productos de la industria auxiliar europea.

En la planta primera del Palacio del Cincuentenario presentarán sus creaciones los carroceros especiales y los preparadores de coches de competición, los fabricantes de motocicle-

tas, scooters, ciclomotores y bicicletas. En la planta baja, tendrán sus "stands" las cinco marcas españolas de la industria principal: Seat, Renault, Chrysler, Citroen y British Leyland Authi.

En el Palacio de Congresos habrá también "stands" de la industria auxiliar y en su planta superior las salas destinadas a conferencias, reuniones, convenciones, Symposium, proyecciones...

Y, como es tradicional, en el Palacio de Metalurgia estarán expuestos los automóviles de turismo de importación.

Además, el Certamen contará con al Avda. de María Cristina, en cuyas aceras y paseo central se instalarán máquinas lavacoches, maquinaria pesada, equipos para "parkings", remol-



AUSTIN VICTORIA

Distribuidor Oficial para Guipúzcoa: **BLAS REPOLLES** P.º de Colón, 27-29 • San Sebastián

DEL AUTOMOVIL DE BARCELONA 1973



ques convertibles, camiones-grúa, equipos para talleres y otro material de gran volumen.

Finalidad

La finalidad del Salón Internacional del Automóvil es dar marco a la industria española y europea tanto auxiliar como principal, para una exposición que refleje su vitalidad y desarrollo.

A través de más de dos mil firmas expositoras, el Salón es el reflejo de esta industria y la cita obligada de cada año de las personas interesadas o vinculadas con este sector del que dependen más de 300.000 familias en España. Dato éste que, por sí solo, da idea de la importancia adquirida por la industria de la automoción en nuestro país.

Symposium

Por octava vez se desarrollará el Symposium de la Industria Automóvil, "actividad que da profundidad y rigor al certamen", como dijo el pre-

sidente del mismo, señor Cabré Llistosella.

El título general del VIII Symposium es "Condicionantes extra empresariales del Mercado Español y del de exportación de la industria del automóvil". A través de siete ponencias preparadas por los mismos fabricantes, se expondrán en reuniones mixtas, en las que además intervendrán representantes de diversos Ministerios, temas tan importantes como la inflación y sus causas en España, Europa, y en el mundo; la política comercial y arancelaria del automóvil; la política empresarial e industrial del sector; la legislación de Obras Públicas y su incidencia en el sector; la fiscalidad y el crédito en torno al automóvil y otras cuestiones de capital importancia para los fabricantes españoles.

Actos complementarios

Además del Symposium de la Industria Automóvil, otros actos complementarios tendrán lugar durante el desarrollo del Certamen. Entre

ellos, la IV Jornada de Pruebas de coches de fabricación nacional para la Prensa española y extranjera; el Desfile de la Elegancia en Automóvil; el III Ciclo de Cine del Automóvil, el Concurso de Escaparates y otros acontecimientos que contribuyen al realce del Salón.

Significado

Para la industria española, que ha fabricado durante 1972 más de seiscientos mil turismos y ha rozado la cifra de cien mil vehículos industriales, el Salón Internacional del Automóvil representa la posibilidad de mostrar al país y a los extranjeros que nos visitan, de una sola vez y a manera de gran escaparate, la importancia de este sector, que hace veinte años no existía prácticamente.

Esta industria necesitaba mostrarse al gran público y a los países extranjeros, a los que las exportaciones, año tras año, van en aumento, habiéndose llegado ya en este capítulo de comercio exterior a la cifra de los cien mil vehículos en el año pasado.

FUNDADOR DE LOTUS



ASI ES COLIN CHAPMAN, "GRAN PATRON" DE FITTIPALDI

- SU EQUIPO FUE CAMPEON MUNDIAL EN VARIAS OCASIONES
- ESTE AÑO PUEDE VOLVER A GANAR

El equipo Lotus (o John Player Special) encabeza la clasificación de este año para el campeonato mundial de Fórmula 1. El brasileño Emerson Fittipaldi, figura del equipo, secundado por su compañero Rennie Peterson, ha acaparado la atención de aficionados y «fans» de todo tipo. Sin embargo, detrás del brillo y la aureola de los corredores se esconden años de investigación y técnica, una labor callada pero tan importante, al menos, como la de los hombres que luego conducirán los automóviles; no en vano se dice que la fórmula del éxito reside en un perfecto entendimiento hombre-máquina. El equipo Lotus cuenta con ambos.

Colin Chapman representa unos 40 años, rubio, empieza a quedarse calvo, bigotes con guías hacia abajo. Muy británico. En pocos años Chapman, fundador y, hasta no hace mucho, único propietario de Lotus, se ha convertido en el «gran patrón» de Fórmula 1, que ha conducido a su equipo al liderazgo en el difícil terreno de la competición en la máxima categoría.

Cuando Colin Chapman tenía 17 años, había ingresado ya en la Universidad, donde se despertó su desmedida afición hacia los automóviles. Compró un viejo Austin por 8 libras (1.200 pesetas), construyó una nueva carrocería e hizo varias modificaciones en el motor. Resultado: ganó un campeonato regional en su patria natal, Inglaterra.

Pero Chapman no era corredor. Ni estudiante. Poco después de su primera victoria, abandona la Universidad y entra a trabajar, junto con su mujer, en

una fábrica de automóviles. En 1947 inicia la construcción de los Lotus, pensando, como siempre, en correr, pero hasta 1950 no podrá fabricar los primeros modelos destinados exclusivamente a la competición. En 1957 se inicia en la Fórmula 1, y desde entonces, éste es, según él, su «hobby»; un «hobby» que le ha hecho internacionalmente famoso. Ha obtenido en varias ocasiones el título mundial con los desaparecidos pilotos Jim Clark y Jochen Rindt (como se recordará, Rindt obtuvo el campeonato en 1970, a título póstumo) y el año pasado lo ganó con Fittipaldi.

EN EL FONDO UN CONSERVADOR

El «Gran Patrón» es, en el fondo, un conservador: «todo lo que es nuevo es un problema», dice. «Su» modelo, el que le ha deparado los últimos grandes triunfos, el «John Player Special Lotus 72-Da», es ya casi un clásico. La frugalidad de cambios que practica Chapman contrasta poderosamente con el afán renovador de su gran rival, Ken Tyrrell. Y es que, indudablemente, el Lotus 72-D es un modelo fuera de serie: con un motor Ford Cosworth DFV con 8 cilindros, 2.995 c.c., e inyección Lucas, tiene una potencia aproximada de 470 CV. Es el hijo predilecto de Chapman y el artífice de las victorias que hicieron salir del anonimato a Fittipaldi.

En realidad, Chapman no cree que se pueda decir que un coche de Fórmula 1, sea en la actualidad, superior a otro. Al menos, eso es lo que él afirma. «El mejor coche de Fórmula 1, hoy en día es el que menos problemas da». El jefe de Lotus ya no realiza enteramente sus coches, pero supervisa personalmente todo lo que hacen sus colaboradores, entre los que se encuentran Peter Warr y sus muchachos: Eddie Lennis, Rex Hart, Dave Walker... Un gran equipo, reforzado con la presencia de Tauranac.

Se ha acusado a Chapman de que sus coches carecen de la necesaria seguri-

dad. Concretamente, se dijo que esta falta de seguridad había sido la causa de la muerte de Rindt. Pero el caso es que los procedimientos de Lotus han sido copiados, en múltiples ocasiones, por los restantes equipos, incluyendo el de Tyrrell. Por su parte, Chapman opina que el mejor piloto que ha conocido fue Jim Clark, «el último romántico del automovilismo». También considera que Andretti es un gran piloto, con posibilidades disminuidas a causa de su «pluriempleo» de fórmulas. En cuanto a Fittipaldi, el «patrón» cree que tiene todas las virtudes necesarias para triunfar, aparte de una juventud envidiable, pero que «no sólo le falta experiencia, sino también madurez».

De Stewart, el gran rival de Fittipaldi, Chapman opina que hace dos años fue un superclase de las pistas, pero que ahora se ha «comercializado», desligándose de la Fórmula 1, a causa de los innumerables negocios que le atan. Eso, dice, le ha hecho perder calidad y fuerza.

UN NOMBRE «PROTECTOR»

Una de las cosas que ha valido más acusaciones a Chapman por parte de los aficionados nostálgicos ha sido el cambio de nombre de la casa: Lotus ya no se llama Lotus, aunque para muchos este nombre siga vigente, sino John Player Special. Este es el nombre inscrito en la carrocería de los coches y John Player's Team Lotus es el nombre del equipo. Chapman no tuvo inconveniente en el cambio de denominación, toda vez que recibió una importante ayuda financiera por parte de la compañía John Player's Ltd.

En cualquier caso, parece cierto que, con uno u otro nombre, el equipo de Colin Chapman puede alzarse nuevamente con el título mundial. Veremos si los Tyrrell, los McLaren, los Surtes, los Ferrari, los BWM, etc. no logran quebrar la racha.

INFORMACION DEL CLUB



CASTIGO A LA ANCIANIDAD

Con frecuencia aparecen en la Prensa artículos que de las más diversas maneras hablan de la protección que se debe dispensar a los Ancianos, que tal entidad les ha edificado un Centro de Recreo, que tal otro les va a conceder unas vacaciones, etc.; todo ello es muy justo, ya que ellos han sido en su juventud los que con su trabajo y experiencia han aportado, si no todo, sí la base del desarrollo y bienestar que hoy disfrutamos.

Ahora bien, son muy pausibles todos esos deseos de ayuda a nuestros mayores, pero desgraciadamente esta ayuda es solamente sobre el papel en muchos casos. Un ejemplo de ello (de lo de sobre el papel) es el caso del conductor de vehículos de motor, que ha llegado a los 70 años, al cual se le obliga cada año a renovar su Permiso de Conducción.

Muy acertada ha sido la medida tomada por el Legislador con esa obligatoriedad (ya que es más fácil en un anciano que en un joven perder alguna de las condiciones físicas necesarias para la conducción de vehículos), puesto que conduce a asegurar en el uso de las vías públicas tanto al anciano como a los demás usuarios de las mismas; pero esta medida tan justa respecto al físico del anciano, no lo es en absoluto respecto a aspecto económico del mismo, por las siguientes razones:

Para la obtención o renovación de un Permiso de Conducción, es necesario proveerse de un Certificado Médico que acredite haber sido sometido a reconocimiento y el resultado del mismo del peticionario; y este Certificado Médico cuesta en Alava 750 pts. más una póliza de 5 pts. El joven de 30 años obtiene con él un Permiso de Conducción que tiene una validez de 10 años, ahora bien, el anciano lo tiene que obtener cada año, por lo tanto en el mismo periodo que el joven (10 años) el anciano pagará 7.500 pts. Esto ya no parece ser protección y ayuda a la ancianidad, sino sanción pecuniaria por haber llegado a alcanzarla en buenas condiciones físicas; claro es, no necesita el Permiso de Conducción, ya que puede tomar a su servicio un conductor, pero ¿cuántos ancianos pueden permitirse el lujo de tener un "chofer" para hacer sus cotidianos desplazamientos?

Bien estaría que por los Organismos competentes se dictare alguna disposición que al anciano no beneficiare, sino que le pusiese al mismo nivel que al joven, es decir que si bien vendría obligado a hacerse cada año el reconocimiento médico, éste fuera de oficio cada cinco años y al sexto pagase la cuota del Certificado y así sucesivamente los años que Dios le conceda de salud e integridad física.

Socio nº 15.394 de Vitoria

RALLY FIRESTONE

Al cierre de la edición de este número el Rally Firestone estaba en pleno desarrollo con la participación de los mejores pilotos de España y del extranjero. Un gran acontecimiento automovilista que en el próximo número trataremos ampliamente.

NECROLOGICAS

Con gran pesar registramos el fallecimiento de tres queridos socios de este Club:

El de don Luis de Arrue, industrial de Arechavaleta.
El de don Antonio Zulaica gerente de Loid y Zulaica y el de don Jose Vergarajauregui Resusta.

A los familiares de estos entrañables asociados les enviamos el testimonio de nuestra pena.

AVISO IMPORTANTE

Dado el auge adquirido en los servicios que el Club presta a los señores socios, y en beneficio de los mismos, recomendamos encarecidamente que al solicitar dichos servicios se sirvan presentar la TARJETA DE SOCIO del año en curso.

Basta con ser cliente nuestro



Crédito sin avales

¡Hasta 100.000 Ptas.!

Si, ahora concedemos el CREDITO SIN AVALES hasta un importe de 100.000 pesetas, a amortizar en 5 años, para la finalidad que Vd. desee, y con la única condición de que ahorre con nosotros. Es decir, que tenga su libreta

de ahorro en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA.

Sin más requisitos. Sin necesidad de personas que respondan por Vd. SIN AVALES.

CREDITO SIN AVALES, así de sencillo

CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



RENAULT ALPINE 1º Y 2º EN EL RALLYE TAP

El pasado día 18 terminó en Estoril el rallye TAP, tercera prueba puntuable para el Campeonato del Mundo para Marcas.

De los 80 equipos que comenzaron, sólo entraron en meta 23, lo que nos dice de la dureza de este rallye.

Jean-Luc Therier sobre RENAULT ALPINE 1800 ha resultado vencedor, seguido de Jean-Pierre Nicolás, también sobre RENAULT ALPINE 1800, después de una fuerte lucha con los Fiat de Pinto, Waldergaard y Paganelli, los B.M.W. de Warmbold, Joensson y Astehah, el Toyota de Ove Andersson y el Opel de Marie Claude Beaumont.

Clasificación general

| | | |
|-----|------------|----------------|
| 1.º | Therier | Renault Alpine |
| 2.º | Nicolás | Renault Alpine |
| 3.º | Romaozinho | Citroën |
| 4.º | Netto | Fiat |
| 5.º | Nunes | Porsche |
| 6.º | Borges | Renault Alpine |

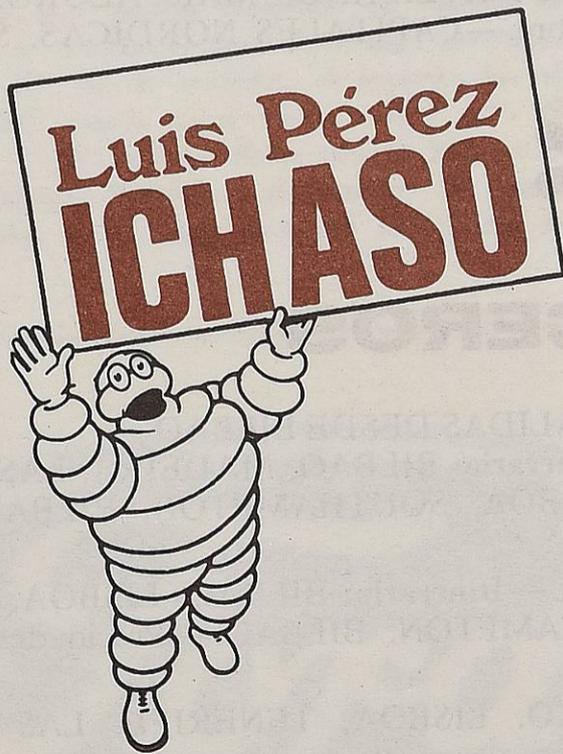


AÑO 1972: 617.113 AUTOMOVILES PRODUCIDOS

Se exportaron 104.464 unidades.

Un total de 617.113 automóviles fueron fabricados en España durante 1972, frente a 448.937 del año precedente, por las cinco firmas productoras radicadas en nuestro país. Durante el pasado año se vendieron, asimismo, 482.417 unidades de turismos nacionales, frente a 444.870 del año 1971. La producción de las distintas marcas, según cifras no confirmadas, puede desglosarse así: Seat, 335.858; Fasa-Renault, 128.795; Chrysler España, 62.972; Citroën, 41.201 y Authi, 34.287 unidades.

Las exportaciones ascendieron a un total de 104.464 unidades.



VISITENOS!
SERVICIO TECNICO Y VENTAS

MIGUEL IMAZ, 3 - (GROS)
Tfno. 427809 - SAN SEBASTIAN

MICHELIN

inventor y primer fabricante mundial
de neumáticos radiales.

WAGONS·LITS//COOK

AGENCIA DE VIAJES, TITULO N.º 5, GRUPO A.

PARA LA PROXIMA TEMPORADA LE OFRECE

TODOS LOS CRUCEROS

Con los más atrayentes itinerarios, los mejores barcos y las más solventes Compañías.

EN EL SAN ROQUE: XXI CRUCERO CABO NORTE. Salida, 5 Julio.—XXII CRUCERO CAPITALES NORDICAS. Salida 28 Julio.—XXIII CRUCERO AL MAR BALTICO. Salida, 21 Agosto.

EN EL SS'FIORITA: CRUCEROS AL EGEO. Salida, 28 Abril.

EN EL SAN VICENTE: VENECIA - YUGOESLAVIA - GRECIA. Salida, 1 Julio.—TIERRA SANTA Y EGIPTO. Salida, 15 Julio.—ISLAS DEL ATLANTICO. Salida, 3 Agosto.—MAR NEGRO. Salida, 20 Agosto.—EGIPTO, MEDITERRANEO ORIENTAL. Salida, 7 de Septiembre.

EN EL IRPINIA: MEDITERRANEO ORIENTAL. Salida, 27 Abril.—PERIPLO DE EUROPA NORTE. Salida, 13 Mayo.—PERIPLO DE EUROPA SUR. Salida, 14 Julio.—CAPITALES NORDICAS. Salida, 27 Mayo.—CRUCEROS POLARES. Salidas, 10 y 27 de Junio.—MAR NEGRO MEDITERRANEO ORIENTAL. Salida, 28 Julio.—CRUCERO ATLANTICO. Salida, 26 Agosto.—MEDITERRANEO ORIENTAL. Salidas, 8, 26 de Septiembre y 14 de Octubre.

EN EL DEGRASSE: CRUCERO AL CARIBE. Duración 7 días.

EN EL FRANCE: CRUCEROS AL CARIBE. Duración 7 y 24 días.

EN EL P. PERFEITO: MEXICO, NASSAU, NUEVA ORLEANS Y BERMUDAS. Salida, 3 de Agosto.

EN EL EUGENIO C: CABO NORTE. Salida, 20 de Junio.—CAPITALES NORDICAS. Salida, 8 de Agosto.

EN EL RAFFAELO: ATENAS. Salida, 9 de Septiembre.

EN EL ACHILE LAURO: GRECIA, TURQUIA e ISRAEL. Salidas, 12 de Mayo, 6 de Junio, 1 de Julio, 26 de Agosto y 9 de Septiembre.—EGIPTO, LIBANO, MAR NEGRO, GRECIA, TURQUIA. Salidas 15 de Julio y 23 de Septiembre.—CAPITALES NORDICAS. Salida, 3 de Agosto.



5 CRUCEROS

EN EL "BRITANIS": CON SALIDAS DESDE BILBAO

30 de Julio, 14 días.—13 de Agosto, 14 días.—**Itinerario:** BILBAO, MADEIRA, LAS PALMAS, TENERIFE, CASABLANCA, GIBRALTAR, LISBOA, SOUTHAMPTON, BILBAO.—Precio desde: 16.324 Ptas.

27 de Agosto, 14 días.—10 de Septiembre, 14 días.—**Itinerario:** BILBAO, LISBOA, BIZERTA, PALERMO, CAGLIARI, GIBRALTAR, SOUTHAMPTON, BILBAO.—Precio desde: 16.324 Ptas.

24 de Septiembre, 10 días.—**Itinerario:** BILBAO, LISBOA, TENERIFE, LAS PALMAS, CASABLANCA, VIGO.—Precio desde: 11.660 Ptas.

Solicite folletos e información en:

SAN SEBASTIAN

C/. MIRAMAR, 3 - Teléfono: 42 91 96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 41 77 70 y 42 67 69
En IRUN (Estación del Norte) - en EIBAR: Arragüeta, 9, bajo



FERNANDO MORENO, un navarro en el Jarama

Su palmarés en las carreras regionales y su reciente triunfo en la CHALLENGE ARAGONESA-VASCO-NAVARRA-RIOJANA serían credenciales suficientes para dar una idea de lo que este hombre joven, muy joven, puede dar de sí en lo que a posibilidades como piloto de automóviles se refiere. Por si ello fuera poco, recientemente ha sido protagonista de un triunfo que la inmensa mayoría de aficionados al deporte del volante conocen.

—¿Cuál ha sido su último triunfo? Es el propio Fernando Moreno el que responde.

—En realidad, contesta con su sencillez característica, ha sido un éxito a medias. La Escudería Montjuich, continúa, con el fin de promocionar a jóvenes pilotos, organizó una prueba denominada "I Volante Escudería Montjuich" a celebrar en el circuito del Jarama. Mi buen amigo Manolo Alforja se enteró de ello y sin pensarlo dos veces solicitó nuestra inscripción. Esta fue aceptada y nos presentamos en Madrid más en plan de experiencia que en plan de competición. Manolo y yo corrimos y obtuvimos, sin haber pisado un circuito, un sexto y un tercer puesto.

—Es de suponer que el Jarama atraería la atención de pilotos de toda España. ¿Para poder participar en la prueba se exigía un palmarés brillante o cualquier otro requisito?

—No, en absoluto. El palmarés no influía para nada. La organización, cosa lógica, se reservó el derecho de inscribir a once pilotos catalanes, pero el resto, hasta 24, fue elegido al azar entre las cartas recibidas de toda España. Alforja y yo fuimos los representantes norteos. Los únicos requisitos exigidos eran ser menores de 25 años y no haber corrido en coches de fórmula.

—¿Algún nombre conocido?

—Por citarte algunos te diré Van der Hoeven, con bastantes horas de vuelo en circuitos, Cruelles, Chaves, el campeón andaluz de montaña cuyo nombre no recuerdo y otros varios.

—Explícanos el desarrollo de la prueba:

—Fue muy secillo. Con un 127 de serie se nos hacía salir a tres pilotos al mismo tiempo para una vez dadas tres vueltas de reconocimiento hacer tres vueltas lanzados. Se tomaba el tiempo de cada vuelta y se hallaba el total del tiempo invertido. Vander Hoeven con 6' 48" fue el vencedor, el segundo fue el catalán Marcos con 6' 54" siendo yo el tercero con 6' 55". El cuarto fue Chaves con 6' 58", quinto Rada con 6' 59", sexto Alforja con 7' 3" y después Cruelles y el resto de los participantes. Tras esta prueba, a los cinco primeros clasificados se

nos entregó un fórmula para volver a competir. Dadas las características del vehículo, en el que por sus medidas me sentía incómodo me limité a dar dos vueltas de reconocimiento, viendo como merecidamente triunfaba Van der Hoeven.

—¿Cuál era el premio?

—Al vencedor se le entregaba un coche de fórmula para toda la temporada, ofreciéndosele, además, un fijo de salida en cada prueba que participase. A los cuatro restantes se nos entregó un valioso casco de competición.

—Hemos oído que asistió bastante público.

—Así es. Por tratarse de una prueba de noveles fue numeroso el público asistente y la organización con Juan Fernández, Juncadella y Zapico a la cabeza fue casi perfecta.

—Hasta ahora tu participación en pruebas automovilísticas se ha limitado a correr Rallys y subidas. En este momento en que has vivido la experiencia del Jarama, ¿qué diferencias ves entre unas pruebas y otras?

—Son dos cosas completamente diferentes. En un rally o en una subida las pérdidas de unas décimas en un trompo o en una mala entrada en una curva las puedes superar, pero en un circuito es un tiempo precioso muy difícil de recuperar. Es mucho más complicado un circuito y creo que en él se puede definir más claramente la valía de un piloto.

—¿Qué consecuencias ha tenido para tí esta experiencia?

—Una muy grande y que me llena de satisfacción. Haber dejado en Madrid un magnífico sabor de boca. Los entendidos decían que en el Norte, a la vista de lo que Manolo Alforja y yo habíamos realizado debía haber un buen lote de magníficos pilotos.

—¿Es eso cierto?

—Sí. Estoy convencido de que Cataluña y la región Vasco-Navarra es lo mejor en lo que a pilotos se refiere. Faltan medios y ayudas pero sobra clase y afición.

—Por último cuéntenos alguna anécdota del viaje.

—Bueno, no es exactamente una anécdota, pero es algo que tanto a Manolo como a mí nos sorprendió. Cuando llegamos al Jarama se nos miraba como a unos provincianos a los que por favor se dejaba entrar en el circuito, permitiéndonos, incluso, mirar los fórmulas. Se nos miraba por encima del hombro, pero nuestra actuación les dejó sorprendidos.

Creo que no era para menos.

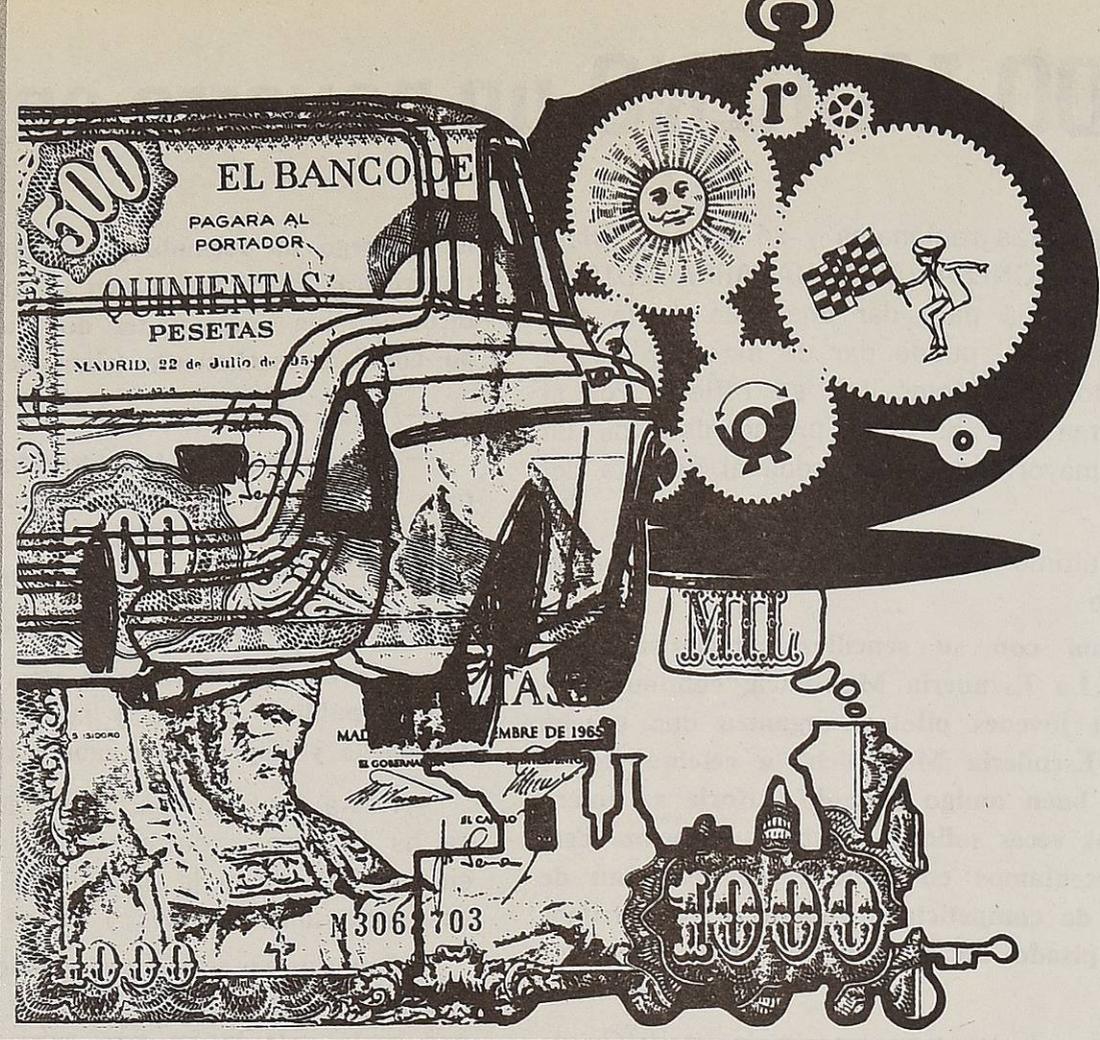
XABIER



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

TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Teléfono 422239 - SAN SEBASTIAN

UNA
COMPETENCIA
DE
RESULTADO
CLARO



EL COCHE
ES
MAS
BARATO Y
RAPIDO

Ahora circulan unos folletos publicitarios tratando de demostrar que un viaje para cuatro personas adultas y un niño cuesta casi lo mismo en tren que en automóvil, aparte de las ventajas de descanso, comodidad, etc. que ofrece el viaje en litera (se trata de promocionar el auto-expreso).

Sin entrar en el fondo de las ventajas del tren (que las tiene, por supuesto) nos da la impresión que en este aspecto el automóvil cuenta con importantes bazas para ganar. Entre otras las rapidez, la economía y la independencia.

No parece muy correcta la tesis de que "casi" por el mismo dinero podemos viajar en tren o en automóvil. Desde el punto de vista de la economía, el coche resulta siempre vencedor. El costo por kilómetro, viajando en automóvil, se puede calcular de una peseta a 1,20 mientras que en tren, viajando con billete de segunda clase y suplemento TER, este coste es de 1,34 pesetas. Naturalmente, tanto mayor será el ahorro a favor del automóvil cuantas más personas viajen en él. Si van cinco personas, el aumento de gasto de gasolina sera casi inapreciable, mientras que en tren el costo se multiplica un 50 %, como es lógico. Por otra parte, los gastos a efectuar en concepto de comida, refrescos, etc. suponemos que serán los mismos para uno y otro medio de transporte... aunque habría mucho que hablar de los precios de la comida en el tren.

En cuanto a rapidez, el automóvil gana la partida 99 veces de cada 100. Por ejemplo, en un viaje en coche Madrid-Barcelona podemos cubrir el trayecto fácilmente en ocho-nueve horas, contando con una parada para comer. Algo semejante sucede con el trayecto Madrid-Zaragoza, con 322 kilómetros. Naturalmente tardaremos unas cuatro horas viajando en el "Talgo" —que

es el tren más rápido, aunque también el más caro—mientras en automóvil pueden ser tres y media. Y en un tren normal, seis. De Madrid a Bilbao puede fácilmente tardarse la mitad en coche que en tren.

Hemos tomado, intencionadamente, tres de las rutas más concurridas. Queremos excluir de estos cálculos los retrasos y los trayectos ferroviarios en los que se precise transbordar o en los que se haya suprimido la parada de trenes rápidos, ya que entonces la ventaja del automóvil desde la perspectiva de la rapidez y de la comodidad es abrumadora.

EN DEFINITIVA, EL VIAJERO ESCOGE

En cuanto a independencia, libertad y hasta el propio placer de viajar, en vez de que "le lleven" a uno, la elección no es difícil. Como se ve, se queda uno bastante perplejo al intentar plantear la competencia en estos términos, especialmente en un momento en que las grandes compañías ferroviarias de todo el mundo tratan de paliar sus pérdidas y atraer clientes que no habrían dejado escapar de ser el tren tan rápido, cómodo y económico como aseguraban.

El camino que nuestros ferrocarriles (al fin y al cabo, un servicio estatal) podrían emprender sería la captación de una clientela propia, que indudablemente existe, a base de sustanciales mejoras. Siempre habrá gente que le guste más viajar en tren y esa es una clientela que no hay que perder. Pero para pasar al ataque y quitarle viajeros al avión o al coche privado todavía tiene que mejorar bastante su materia. Y en cualquier caso, no se le "quitarán" viajeros a otros medios, como si fueran objetos; serán siempre los viajeros, como tales personas, los que decidan qué les gusta más, qué les cuesta menos y cómo llegan antes.

permítanos encontrarle

Es muy cierto, que andando
500 metros, Ud. se encontrará
con el Banco de San Sebastián.

Tenemos instaladas 42 oficinas
en la Región lo que hace que Ud.
nos encuentre con facilidad.

Pero queremos encontrarle
nosotros. Queremos
informarnos de las
necesidades que pueda
tener.

Queremos que plantee
sus problemas, con la
tranquilidad que da el
recibir una respuesta
inmediata.

Queremos ofrecerle
nuestra asesoría,
nuestro apoyo,
nuestro servicio en
definitiva.

**permítanos
encontrarle**



**BANCO DE
SAN SEBASTIÁN**

El banco más extendido en Guipúzcoa Federado con el BANCO HISPANO AMERICANO

TAMAÑO
REAL ▶

BUSICOM

calculadoras electrónicas

MADE IN JAPAN

La más amplia gama:



Distribuidores:

A. DE GOYOAGA E HIJOS, S.A.

SAN SEBASTIAN

Fuenterrabía, 12
Teléfono 41 45 91

BILBAO:

Marqués del Puerto, 5
Teléfonos: 23 72 01 - 24 64 21

VITORIA:

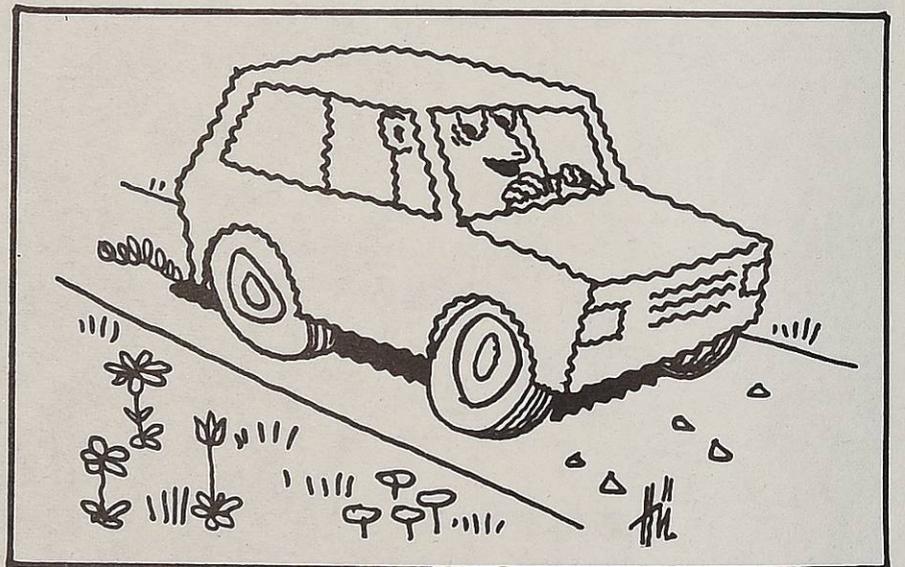
Plaza Virgen Blanca, 1
Teléfono 21 63 16

**PARA CUANDO SE VE,
YA ES DEMASIADO TARDE**

Hay que compensar los neumáticos con frecuencia y regularidad

Todo automovilista sabe que un neumático nuevo hay que compensarlo después de montarlo. Muchos creen que con eso han cumplido para siempre con su rueda y no necesitan preocuparse más. Y llega un día que, al viajar a cierta velocidad, empieza a temblar la dirección o, incluso, a vibrar todo el vehículo. Entonces, buscando la causa de este «baile», se refresca la memoria y se recuerda que hay que llevar las ruedas a compensar de vez en cuando. Otras veces cae el automovilista en la cuenta de esta necesidad al comprobar a simple vista —quizás al lavar el coche— que hay muestras inconfundibles de que la rueda está descompensada, pues el neumático aparece gastado de forma irregular. Para entonces ya es demasiado tarde. No sólo se ha deteriorado el neumático, sino que, probablemente, también ha sufrido la suspensión de la rueda.

¿Cada cuánto tiempo debe compensarse la rueda? Los expertos de Uniroyal nos dicen que depende del tipo de neumático. Y, también, un poco, de la manera de conducir. Para neumáticos diagonales es recomendable hacerlo cada



10.000 a 15.000 kilómetros. Para neumáticos radiales ya cada 5.000. La compensación electrónica es, según los expertos de Uniroyal, la preferible, pues por este procedimiento se compensan al mismo tiempo posibles diferencias en los tambores y los discos de freno. Pero, si no se quiere gastar tanto dinero —pues este procedimiento es caro— basta también con la compensación tradicional, desmontando la rueda.

Y, volviendo otra vez a los neumáticos radiales: aunque sean nuevos y se hayan montado bien, es aconsejable que los revisen después de conducir con ellos 500 kilómetros. El motivo es que con el movimiento se ajustan un poco más a la llanta, de manera que pueden producirse pequeñas descompensaciones que resulten nocivas a la larga cuando se conduzca a gran velocidad.

LLAMADA A NUESTROS SOCIOS

ESTA EN MARCHA LA CAMPAÑA DE PROMOCION DE NUEVOS ASOCIADOS

Es nuestro deseo que el REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO agrupe a todos los automovilistas de la Región Vasco-Navarra, a fin de poderles prestar nuevos y mejores servicios, de los que hasta ahora vienen recibiendo.

Una cuota de 100 ptas. de entrada y la anual de 500 ptas. le dan derecho a utilizar los servicios que le detallamos al dorso, de los que para muestra pondremos este ejemplo de nuestro servicio de **gestión gratuita**.

matriculación de su vehículo nuevo,
transferencia del vehículo usado,
aviso de caducidad de su carnet de conducir y el de su esposa
y gestión para su renovación.

Si Vd. se detiene a pensar un instante, se dará cuenta que al ser estas gestiones **COMPLETAMENTE GRATUITAS**, con uno solo de estos servicios amortizará la cuota anual de varios años.

CADA SOCIO DEBE CONSEGUIR POR LO MENOS UN NUEVO SOCIO entre sus familiares, amigos y conocidos, en la seguridad de que con ello ayudará a mejorar y ampliar nuestro Club y nuestros servicios, lo cual redundará en beneficio suyo.

Rellene la Tarjeta de Solicitud que se incluye en la parte baja de esta página y deposítela en el Buzón de correos, SIN FRANQUEO ALGUNO. MUCHAS GRACIAS DE ANTEMANO, y que esta nueva etapa nos sirva para duplicar el número de nuestros asociados.

A los socios que aporten nuevos asociados se les concederá:

1 nuevo socio: Placa metálica con el escudo del Club para su coche

5 nuevos socios: Emblema de plata del Club para solapa

10 nuevos socios: Emblema de oro del Club para solapa

Nuestras Oficinas:

SAN SEBASTIAN
Plaza Oquendo - Telf. 41 1529

VITORIA
Paseo de la Senda, 3, bajo - Telf. 2177 05
(3 líneas)

PAMPLONA
Navarro Villoslada, 1 - Telf. 23 7968

BILBAO
Bandera de Vizcaya, 2
Telf. 24 9864

IRUN
P.º Colón, 40, bajos - Telf. 61 2897

EIBAR
Bidebarrieta, 4, 1.º - Telf. 71 37 13

TOLOSA
P.º San Francisco, 9 - Telf. 66 1967

BEHOBIA
Frontera - Telf. 61 74 96

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicitud de ingreso

Dn. _____
de profesión _____
con domicilio en _____
calle o plaza _____ n.º _____ Telf. _____
cuyo carnet de conducir caduca el _____ de _____ de 197
nombre y apellidos de la esposa _____
cuyo carnet de conducir caduca el _____ de _____ de 197
desea ingresar como Socio del Real Automóvil Club Vasco-Navarro aceptando su Reglamento.

_____ de _____ de 197
(firma)

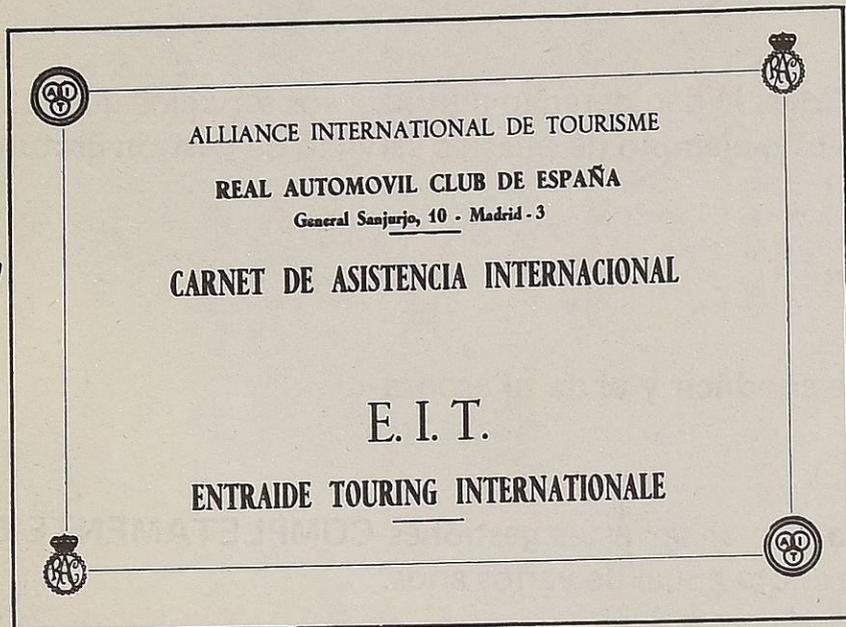
Presentado por el Socio n.º _____ Dn. _____
_____ de _____
(localidad)

TRES SERVICIOS DEL CLUB PARA SUS VIAJES

cuando salga al extranjero

Carnet de Asistencia Internacional

Con este Carnet, cuyo costo es de 200 Ptas. y su validez de un año le anticiparemos.



NO OLVIDE DEVOLVER ESTE CARNET A LA CADUCIDAD DE SU PLAZO DE VALIDEZ, AL REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

1. - Carta de recomendación a los Clubs de la A.I.T.
2. - Cartas de Crédito.
3. - Asistencia jurídica.
4. - Asistencia técnica.
5. - Asistencia Médico-Quirúrgica complementaria de las Cartas de Crédito.
6. - Caución para el pago de sanciones por infracción de las normas de circulación.
7. - Asistencia para la repatriación de heridos o enfermos graves.
8. - Asistencia mecánica en carretera.
9. - Ficha médica para primeros socorros.
10. - Formulario de autorización.
11. - Formulario para caso de accidente.

Cualquier dificultad en su viaje en automóvil por el extranjero, consulte con el Club A.I.T. del país visitado, donde le facilitarán todas las informaciones y asistencia posible.

Para su utilización lea con la mayor atención las instrucciones contenidas en cada bono.

Los importes anticipados los abonará el socio a su regreso en pesetas.

Bonos de Asistencia Internacional

El importe de estos Bonos, es de 400 Ptas. y su validez de un año: Con los mismos y sin otro desembolso por parte del socio abonaremos.



Para su vehículo:

- Bono n.º 1 - Repatriación del vehículo irreparable a causa de un accidente hasta su domicilio.
- Bono n.º 2 - Remolaje del vehículo hasta el taller de reparación más próximo.
- Bono n.º 3 - Envío de piezas de recambio cuando no fuera posible su adquisición en plaza.
- Bono n.º 4 - Peritaje técnico.

Para usted y sus acompañantes:

- Bono n.º 5 - Repatriación por conductor profesional del vehículo y de sus ocupantes en caso de incapacidad de su conductor habitual.
- Bono n.º 6 - Adelanto de la caución penal que le pueda ser exigida al titular para garantizar su libertad provisional, en la eventualidad de un accidente de circulación.
- Bono n.º 7 - Repatriación de heridos y enfermos hasta su domicilio:

- por avión ambulancia.
- por avión de línea regular.
- por ambulancia, tren, etc.

SE COMPLEMENTAN



Respuesta Comercial
F. D. Autorización n.º 2313
(B. O. C. N.º 2215 de 11/10 71)

TARJETA POSTAL

A
franquear
en
destino

REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO

Apartado n.º 29 F. D.

SAN SEBASTIAN

SERVICIO DE VIAJES

con el asesoramiento técnico de

**VIAJES TOURING
CLUB, S.A.**
(Grupo A - título n.º 175)

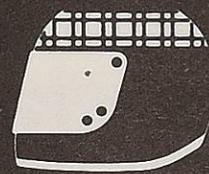
- Preparación de itinerarios y presupuestos por ferrocarril, carretera, avión y barco.
- Billetes de Ferrocarril, Avión y Barco.
- Reserva de plazas en hoteles y apartamentos de España y el Extranjero.
- Cruceros - Excursiones.
- Coches de alquiler con o sin conductor.

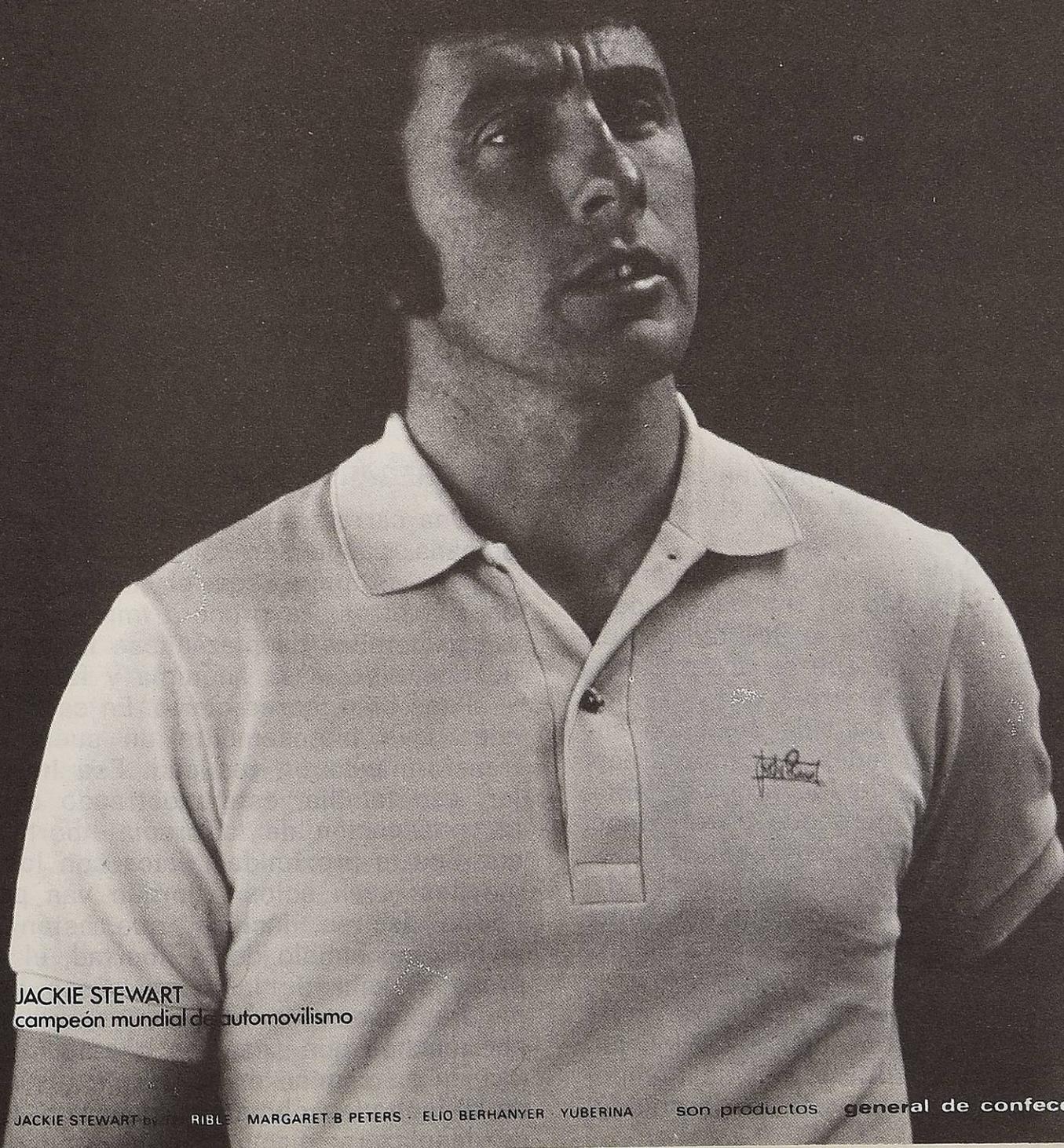
Todo lo que Vd. necesita
para su viaje

En nuestro domicilio social, le atenderá personal especializado, que ya desde ahora está a disposición de los Sres. Socios.

mis prendas son...

JACKIE STEWART

 by **YUBERINA**®



JACKIE STEWART
campeón mundial de automovilismo

VALISERE JACKIE STEWART by YUBERINA MARGARET B PETERS ELIO BERHANYER YUBERINA son productos general de confecciones. s.a.



Dos razones mueven al hombre en su vida. Una es el ansia de libertad; la otra, el ansia de poder.

En el fondo, dos ambiciones que se complementan. Porque por la libertad se rehuye el poder ajeno, y por el poder se oprime la libertad de los demás. *No servir* es consigna que se acuerda con el principio satánico: «no serviré», gritó Lucifer a Dios en su rebelión. Esta ha sido ambición soñada de todos los hombres. Independizarse, crearse una posición, ser dueño de los propios destinos, son fórmulas distintas pero que en el fondo corresponden al mismo impulso: no estar supeditados a nadie. Pero dada la interrelación de unos hombres con otros, en el mismo momento en que dejamos de estar mandados por alguien, estamos, a nuestra vez, mandando a alguien.

Esta es la razón, la doble razón que ha convertido al automóvil en el más popular de los juguetes humanos. Porque permite al mismo tiempo la consecución de ambos objetivos: la libertad y el poder.

la pluma de oro

LIBRE, FUERTE



UN GREGARISMO SUPERADO

Una carretera, cualquier carretera, un día de la semana, puede ser domingo o no. La mirada de coches se pierde en el horizonte, van pegados unos a otros. La primera impresión es la de una masa metálica desplazándose lentamente hacia su destino, una masa anónima y fatalista.

Pues bien, no es cierto. En cada uno de los coches vive intensamente un sueño que se está transformando en realidad. Ese hombre, esa mujer, esa familia, está mostrando con su ejemplo la consecución de la propia libertad. Por mucha que sea la proximidad física con los demás automóviles, «van solos», porque van por su cuenta. Podría decirse, incluso, que están consiguiendo el máximo anhelo de la libertad, el que siente el preso al salir de la cárcel. Esos hombres, esas mujeres, esos niños, *huyen*, y su huida es un éxito, por muchos que sean los obstáculos que se pongan en su camino en forma de otros vehículos, o de dificultades climatológicas. Por el mero hecho de desplazarse hacia el objetivo que desean, que

han *inventado* ellos, son ya libres. Las discusiones pueden ser múltiples y la elección del destino interminable. Da lo mismo. Por difícil que sea la resolución, siempre corresponderá a un intento de albedrío logrado brillante, maravillosamente.

SER LIBRES ESTANDO JUNTOS

Millares de automóviles van así *por su propio camino*, aunque la impresión aparente es que vayan todos en rebaño. Porque lo que convierte a un ser humano en parte de un rebaño no es el ir todos al mismo sitio, sino la *imposibilidad* de hacer otra cosa. Cada uno de los conductores de esos coches va en esa misma dirección *porque quiere...* Cada uno de esos conductores puede, si quiere, tomar el primer desvío sin que nadie le pida cuentas. Se ha integrado voluntariamente a la masa de automóviles, y puede, igualmente, separarse. Si encuentra el embotellamiento, no ha sido porque una autoridad superior le citara a él y a su familia en aquel punto de la carretera, a aquella hora precisa. Ha llegado a esa situación movido por razones que comparte con los otros: horario comercial, intento de aprovechar las horas diurnas o nocturnas, etc., pero que son libremente aceptadas.

Cuando Kruschef visitó Los Angeles, se quedó asombrado ante la riada de automóviles que circulaban por las autopistas californianas. «¡Qué despilfarro! —exclamó—. Unos coches tan grandes para llevar a tan pocos». Kruschef tenía razón desde el punto de vista lógico, pero no la tenía desde el punto de vista humano, al estimar en más la supuesta eficacia colectiva que la comprobada satisfacción individual. Cada uno de aquellos californianos, que quizá en aquellos mismos momentos estaban quejándose de las condiciones del tráfico en la carretera, habían pasado desde su casa al automóvil a la hora que habían querido, se habían puesto en marcha por el trayecto que habían elegido, ponían su radio para oír *su* música, *sus* noticias. Habían conseguido vivir su desplazamiento en el seno de la libertad. Y los mil inconvenientes que esa libertad les produjera al competir con la libertad de los demás —el atasco, si se quiere— no tenían peso ninguno cuando se trataba de escoger entre el moverse por voluntad propia o efectuarlo por la ajena.

Por ello, porque con el automóvil el hombre ha conseguido sentirse libre en su desplazamiento, se resiste a aceptar las cortapisas que algunos Ayuntamientos quieren ponerle a su deambular por las calles ciudadanas. Por mucho que les ofrezcan «paraísos colectivos» de transporte, el ser humano prefiere su purgatorio individual, porque es el suyo, porque es donde manda y donde se siente de verdad libre.

...Y al mismo tiempo, con Poder. Cuando el hombre descubrió que un caballo, un camello, un elefante, podía hacerle avanzar con mayor rapidez, se sintió conmovido. Cuando unos sabios instalaron sistemas mecánicos que permitían multiplicar esa velocidad, se consideró superior a los otros. Cuando pudo volar, se atrevió a compararse a los seres mitológicos...

DOBLEGAR LA NATURALEZA

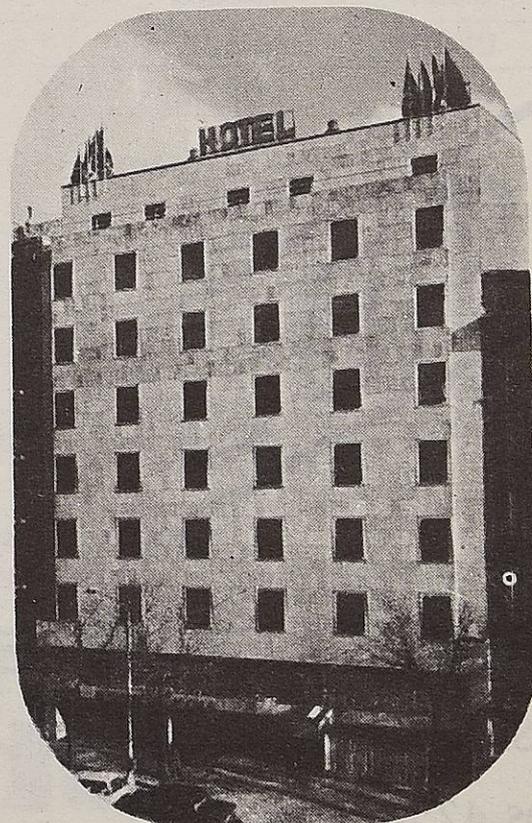
El Poder... Un pie se proyecta levemente hacia adelante. El hombre, desde su asiento, ve doblegarse a su voluntad a la Naturaleza. Los puntos de referencia van cambiando, todos tan fácilmente conseguidos: aquella casa, aquel río, aquel árbol, van acercándose rápidamente, quedándose atrás, sustituidos ya por otras cosas, por otros objetivos. El hombre le *puede* al ambiente que le rodea, supera esa debilidad que le hacía el último ser sobre la Tierra en cuanto a resistencia, en cuanto a velocidad. Su creación multiplica por mil el pequeño esfuerzo del músculo al apoyarse en el acelerador. En el rugido del motor va implícito un grito de victoria. Nacen los símiles, «se devoran» distancias, «se tragan» kilómetros. El hombre se siente victorioso; ha logrado vencer al espacio y, por ende, vencer al tiempo que ese espacio consumía antes de la fabulosa invención.

El mundo se hace cada día más complicado, más difícil, más arduo. Voces autorizadas se levantan para protestar del maquinismo que nos envuelve. Pero el hombre no se dejará arrebatarse nunca de las manos el instrumento gracias al cual ha conseguido dominar a las dos fuerzas que le impulsan en su camino.

La libertad. El Poder.

FERNANDO DIAZ-PLAJA

ra hotel residencia alcalá



Restaurante
BASQUE

★

Cafetería
BASQUE

★

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

Director: ANGEL URCHUGUI

**un problema
urgente de
difícil solución**

ASISTENCIA MECANICA EN DIAS FESTIVOS

LOS "SERVICIOS DE URGENCIA" SOLO PUEDEN ATENDER CASOS SENCILLOS

El domingo es el día de mayor número de accidentes en carretera, pero también es la fecha en que mayor número de coches sufren averías, grandes o pequeñas, por la misma razón: los domingos y festivos, miles de automóviles que durante la semana ruedan apenas por la ciudad unos pocos kilómetros, se echan a la carretera en desbandada, transportando a toda la familia del conductor, además, que con demasiada frecuencia rebasa las condiciones prudentes de capacidad del utilitario de turno.

Sea cuales fueren las razones, es un hecho estadísticamente demostrado que los domingos, y también los festivos, son los días de más averías. La prueba está en que el lunes —pueden preguntarlo a cualquier mecánico— es la jornada de más intenso trabajo para los talleres de reparación. Pues bien, pese a ello, la asistencia mecánica con la que puede contar un automovilista, aún en las grandes ciudades o sus inmediacio-

nes, es tan escasa y desproporcionada a las necesidades, que casi podría calificarse de nula.

La asistencia en estos casos está cubierta por los llamados "servicios de urgencia" de algunas marcas. Suelen estar atendidos por un par de operarios, a lo sumo, que no sólo no dan abasto, sino que apenas les está permitido más que reparaciones de pequeña importancia: cambiar una tapa de delco, platinos, bujías, correas, manguitos, ajustar, un cable, una bombilla, eliminar un corto-circuito... cosas de diez minutos.

El problema tiene múltiples aspectos: la autorización para estos servicios la otorga la Dirección General de Tráfico, con permiso previo del Obispado. Como decimos, sólo se autoriza a prestar ayuda en caso de urgencia y siempre que la reparación no sea de envergadura, pues tampoco los operarios suelen ir dotados de herramientas para atender casos graves o medianos. Nos hemos puesto al habla con algunos de estos mecánicos y, bajo el aspecto legal y religioso que se desprende de las autorizaciones especiales, hemos descubierto otro: que nadie quiere trabajar en domingo, o casi nadie. Para montar un servicio mecánico completo y eficaz en domingos y festivos, haría falta contar con una cantidad de personal que no se prestaría a ello por muy bien pagado que estuviera. Estableciendo un sistema de turnos en el trabajo, los mecánicos pierden varios domingos, único día de la semana que sus hijos no tienen colegio. Actitud muy razonable, por supuesto.

Este es el problema. Una legislación laboral pensada en el trabajador-obrero que se está volviendo contra el trabajador automovilista. La solución no parece fácil, pero quizá acabará llegando cuando sea normal librar sábado y domingo. Mientras tanto, los turnos son casi imposibles; ni la empresa los puede imponer ni los mecánicos los pueden aceptar.

MOTOR PRESS

*Recambios
Accesorios*

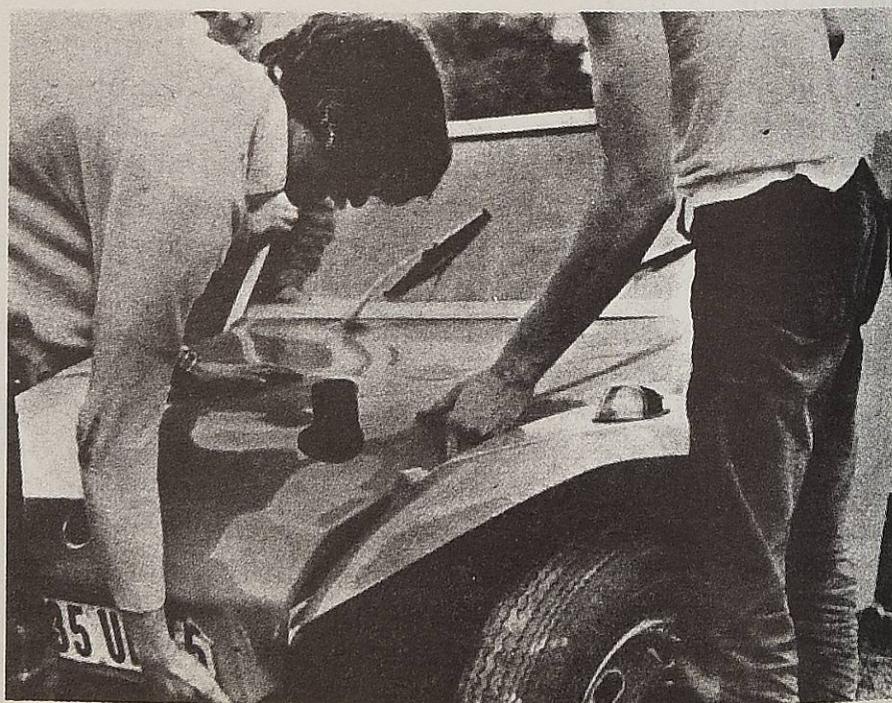
RADU

DOMINGUEZ UGARTE

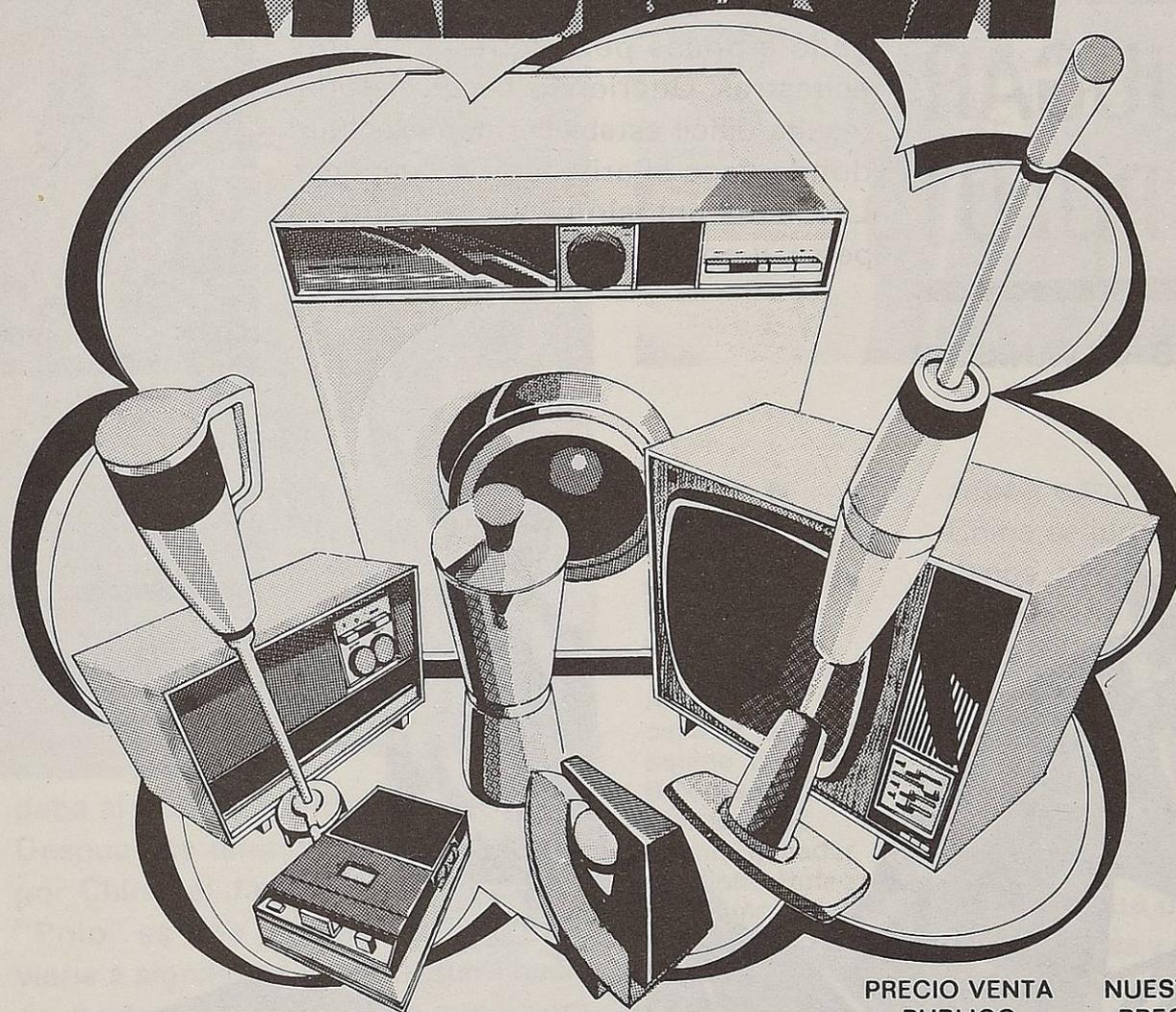
Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN



PRECIOS DE FABRICA



| | PRECIO VENTA PUBLICO | NUESTRO PRECIO |
|---|----------------------|----------------|
| Televisor 20 pulgadas último modelo Luxe | 22.500 | 14.990 |
| Televisor 24 pulgadas último modelo Luxe | 25.500 | 17.350 |
| Lavadora superautomática último modelo | 17.250 | 9.850 |
| Lavadora superautomática último modelo | 28.100 | 17.450 |
| Lavavajillas 8 servicios acero último modelo | 29.100 | 18.850 |
| Lavavajillas 8 servicios último modelo | 27.000 | 16.500 |
| Lavavajillas 8 servicios carga superior | 18.000 | 8.850 |
| Cocina 4 fuegos y horno gas último modelo | 8.715 | 5.760 |
| Cocina 4 fuegos, plancha y horno gas portabomba | 12.025 | 7.950 |

SOLO VENDEMOS MARCAS DE PRESTIGIO Y GARANTIA

IMPORTANTES BONIFICACIONES EN MUEBLES DE COCINA, LAMPARAS
PLACAS SOLARES - SECARROPAS Y PEQUEÑO ELECTRODOMESTICO

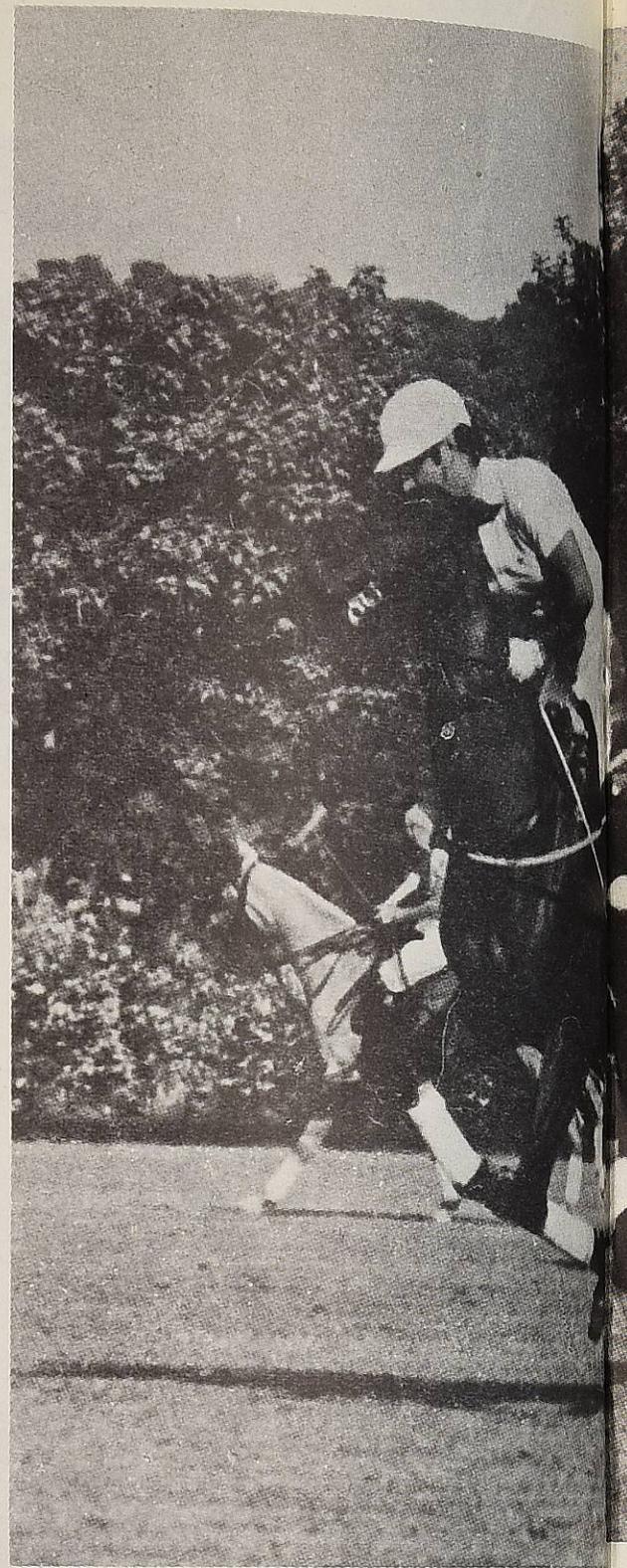
bazar de la lavadora

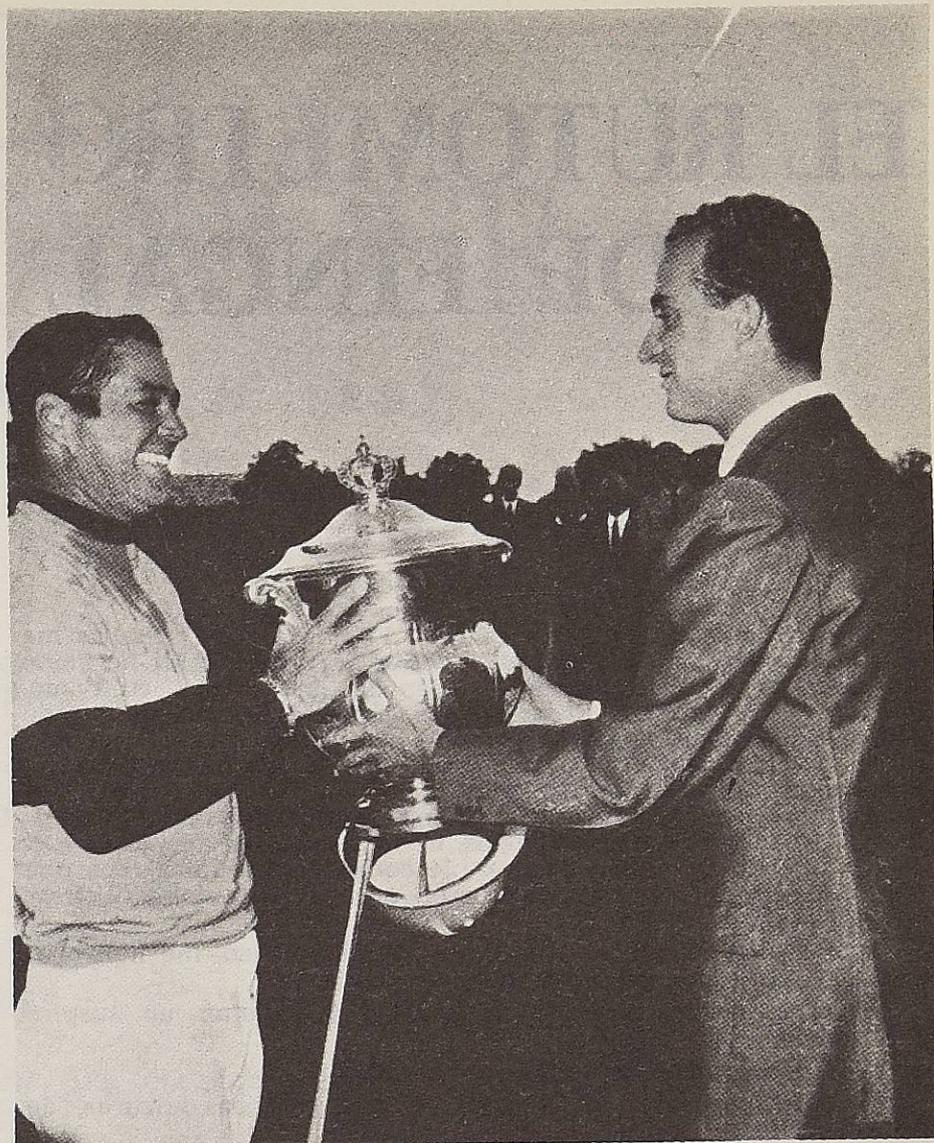
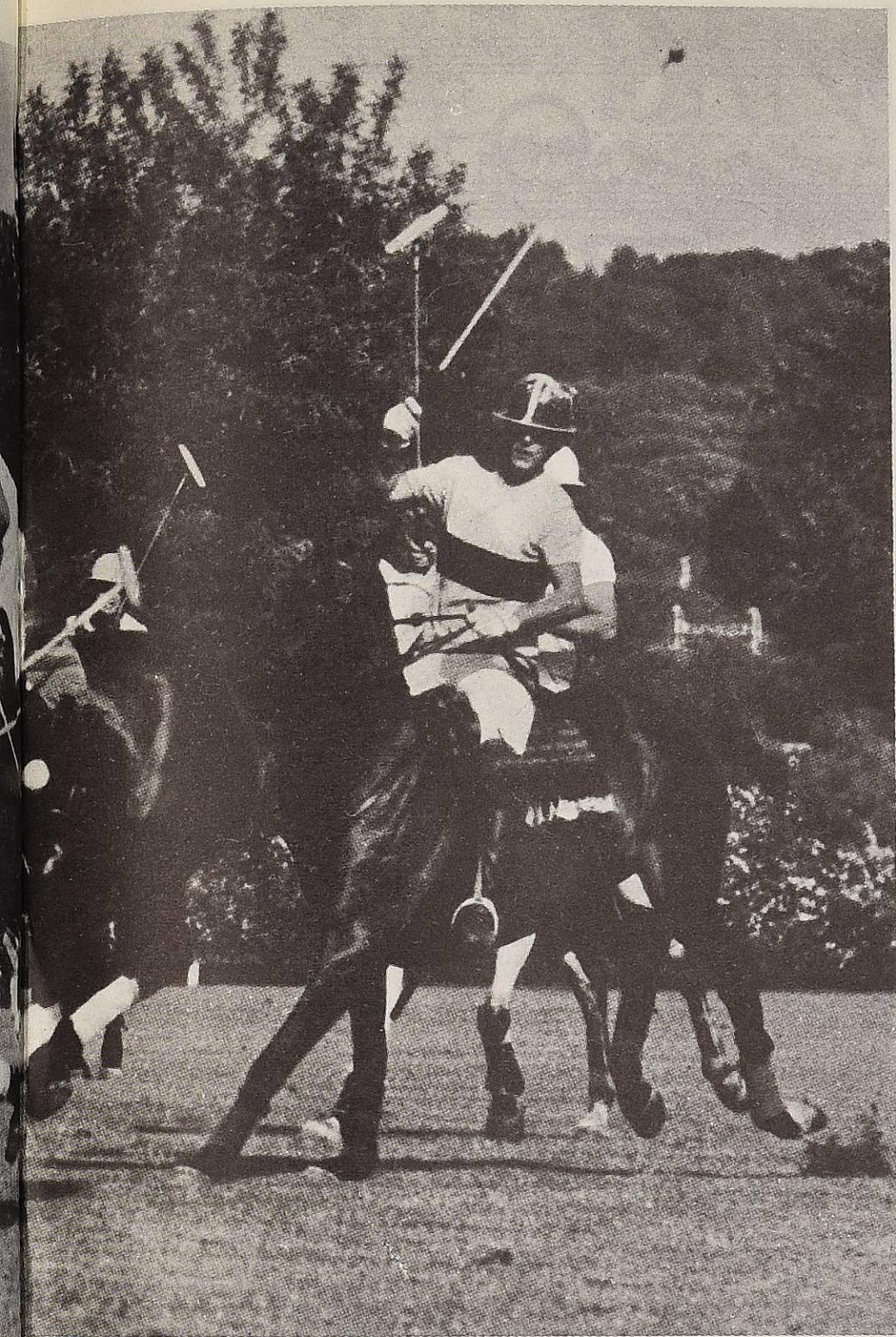
SAN FRANCISCO 16 y SAN FRANCISCO 52 • SAN SEBASTIAN

¡QUE BELLEZA JUGAR AL POLO!

por **JULIAN CORTES CAVANILLAS**

El Polo es un bellissimo deporte, en el cual España desde hace ya muchos años ha ganado trofeos extraordinarios. Son muchos los que recuerdan los grandes campeonatos que se celebraban y se celebran, con maestría, agilidad y elegancia superior por parte de los jinetes montando espléndidos caballos en los Reales Clubs de Puerta de Hierro y de Barcelona. Y entre los polistas que han dejado huella, por arriesgado y habilísimo en el juego se encuentra la inolvidable y majestuosa figura del Rey Don Alfonso XIII que dio lecciones del más puro estilo durante tantos años en el magnífico campo de césped de Puerta de Hierro. No hay duda que el Polo está reservado a pocas pero señeras figuras ecuestres. Queriendo hacer historia, resulta difícil establecer con exactitud dónde nace el aristocrático deporte. La documentación más antigua es persa, y por ella se sabe que ya se ju-





Una jugada de polo de un encuentro celebrado en el Real Club de Puerta de Hierro

gaba al Polo 525 años antes de Cristo. Después se difunde por el Turkestán, por China, el Japón, Turquía y Egipto. "Polo" es una palabra del Tíbet que viene a significar la pelota ligera hecha de madera de sauce y a la que se empuja con un especial bastón corriendo con el caballo.

El famoso poeta persa Firdausi, a propósito del Polo, que se jugaba entonces en la Corte del Sultán Mahmood El Ghuzni por el año 1050, escribe lo siguiente: "En una callejuela del bazar Anarkalli, a Lahore, existe la tumba del Sultán Kutub Uddine Aibak, muy conocido porque hizo construir la gran carretera que de Kontub lleva a Delhi y que murió a consecuencia de una grave caída jugando al Polo." "Y Akbar el Grande (1555-1605) fue un gran sostenedor del Polo, dictando un reglamento para celebrar los partidos que regularmente se jugaban no sólo en el ámbito de su Corte, sino también en Delhi." Allí, naturalmente, se utili-

S. A. R. el Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón, hace entrega de la copa "Memorial Alfonso XIII" al capitán del equipo de polo Sotogrande, don Enrique Zóbel, ganador de dicho trofeo en el año actual, que se disputa en recuerdo del abuelo del Príncipe, gran practicante de ese deporte, como fue el rey Alfonso XIII.

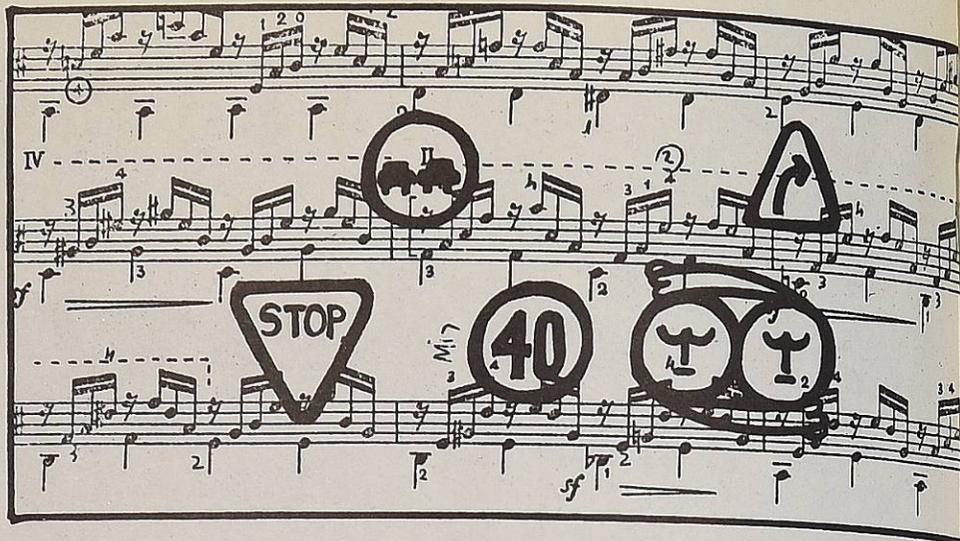
zaban caballos, pero, en cambio, en China se jugaba al Polo sobre mulos o asnos, debiendo renunciar los polistas a toda idea de velocidad, concentrándose únicamente sobre la precisión y belleza del golpe que se daba a la pelota. En 1862, en Calcuta, el Polo se comienza a jugar en público, por vez primera, adoptándose inmediatamente en toda la India como deporte oficial al que podían concurrir caballeros militares y civiles.

Y fue desde entonces cuando Inglaterra lo hizo suyo, introduciendo el juego en muchos Regimientos de Caballería, formando equipos expertísimos y propagándolo por el mundo. Así nacieron los torneos nacionales e internacionales abriéndose numerosos Clubs en muchos países de los cinco continentes. En España, este noble deporte surge por el impulso y la presencia personal del Rey Alfonso XIII, desarrollándose en los límites de unas rigurosas selecciones en caballos y caballeros. Puerta de Hierro con su magnífico campo verde, lleno del sugestivo panorama velazqueño, es un lugar ideal para el Polo español. Y allí fue dónde por vez primera, corriendo velozmente tras la pelota de sauce, sintió un fallo en su gran corazón el Monarca de la clara, ancha y bella sonrisa que en 1941 moriría en Roma.

Una foto de S. M. el Rey Alfonso XIII, apasionado del juego de polo, del que fue un gran impulsor y un excelente caballista.

EL RUTOMETRO DE FINGAL

Por ERIK MIGUEL



Soy la oveja negra de la familia. El pobre papá siempre me lo decía: «Eres un bohemio y no vales para nada». Mi hermano Edgardo es el polo opuesto: ordenado, intelectual, cultivado, artista... niño prodigio y matrículas en el Conservatorio a todo pasto. Sin embargo, somos gemelos. Si vestimos igual, no hay quien nos distinga. Ese parecido me permite a veces robarle impunemente las admiradoras. Edgardo es un virtuoso del piano y un eximio director de orquesta. Tiene legiones de «fans»: el hombre las enamora con sus arpegios, mientras que yo apenas sé solfeo, y ligando por libre no doy pie con bola. La única cosa que hago medianamente bien es correr en rallyes automovilísticos con mi Sport Coupé 1812.

Muchas veces, por el susodicho parecido físico, me han ocurrido gratos encuentros con frágiles damiselas.

—¡Oh, maestro, maestro Edgardo! —y exhalan un suspiro desmayado.

—¿Quién, yo? —me vuelvo sorprendido.

—¿Qué interpretación la suya de «La patética dulzura», de Shostakovitch!

—Psché —sigo la corriente sin descubrirme, tras detectar el equívoco.

—Arrebatador ese tercer movimiento —afirman con fanático tesón—. Bestial —remachan heterodoxas.

—¿Ah, sí? Mayormente no estuvo mal. Cuestión de sensibilidad quizá. Lo llevé con *soltura*, ¿no les parece?

—Maestro, es que usted lo vive, usted se entrega.

—¿Que me entrego? Puede ser; si bueno, un poco. Y por cierto, ¿usted también se entrega... al arte?

Y si descubrimos que somos almas gemelas, pues eso... Pero suele acabar pronto mi felicidad, porque mi ignorancia musical me delata «ipso facto».

—¿Qué opinas del Emperador? —me preguntó con aire subversivo, una vez, cierta melómana de muy buen ver.

—¡El Emperador es un cebollo! —condené taxativamente, con gesto altivo, para añadir después en tono confidencial y acabar de ganármela—: Yo soy de izquierdas...

—Me refiero al concierto «Emperador», beethoveniano hasta la médula.

—¿Beethoven... qué? ¿No es eso de Vivaldi, que compuso una *novena* y un *triduo* en honor de San Raúl?

—¿Pero cómo confundes un cuarteto de cuerda de Vivaldi con la *novena* de Beethoven? y decir que el «Claro de Luna» de Debussy, «aquel hermano de Mozart», es música sacra. ¡Tú no eres Edgardo! ¡Impostor, infame!

Una de estas «planchas» llegó a oídos del sublime Edgardo, que me puso de chupa de dómene.

—¡Inmoral, amoral, antimoral! Te prohíbo que suplantes mi personalidad si queda en tí un átomo de vergüenza, pozo de víboras, fuente de toda iniquidad... ¡GAMBERRO!

El hombre se acaloró tanto, mientras yo, cabizbajo, adoptaba conejilmente una expresión triste y dolorosa, que creí que le daba el telele. Y, efectivamente, le dio. El soponcio, el *patatús* del siglo. Lo peor es que aquella misma noche, sólo una hora más tarde, Edgardo tenía que actuar en el Gran Teatro de la Opera, dirigiendo a la Sinfónica de Philadelphia. La gran ocasión de su vida, la coronación de su carrera, criminalmente arrebatada por mi culpa.

Pálido como un cadáver y con un hilo de voz, me susurró:

—Adalberto, eres el causante de mi muerte. Me voy al otro barrio, pero mi fantasma te perseguirá eternamente. Adiós, adiós, ya me voy yendo...

No supe si estaba exagerando la nota poniéndose tan tétrico, pero resultaba muy convincente en su papel de moribundo y creí que allí mismo la palmaba.

—No te pongas así, Edgardo; no ha sido nada, hombre —y le di una palmada cariñosa.

—Me voy, me voy... —exhaló, poniendo los ojos en blanco.

—Sí, anda, vete al concierto y dale a la batuta como un mulo.

—Tú sí que eres un mulo... hacerme perder la mayor ocasión que han visto los siglos... Me matas del disgusto —y tras una angustiada pausa, en la que logró ponerse verde, cerró los ojos y agregó—: ¡Que llamen a un cura!

Viendo la cosa tan negra, tomé una decisión súbita. Me puse el frac de Edgardo, me revolví el pelo, cogí de encima del piano un bloque de papeles —sus partituras— y salí en busca de un taxi.

—Pronto, ¡a la Opera!

★ ★

Pasé por la entrada de artistas... y ocupé directamente «mi» sitio en el podio del director. Todos los demás miembros de la Sinfónica ya estaban en sus puestos. El director de escena y hasta los tramoyistas suspiraron con alivio:

—Por fin viene usted, maestro... ¡qué susto!...

—Es que con el tráfico, menudo follón —improvisé la típica excusa, mientras pensaba: «Dentro de un momento sí que se va a armar aquí un buen follón».

Abrí la puerta y me dispuse a vender cara mi piel, suplantando a Edgardo a título póstumo. Intimamente esperaba que la orquesta, después de tantos ensayos, fuera capaz de tocar sola. Quizá bastase agitar la cabeza y despeinarme y mover con mucho énfasis los brazos... Pero, desde luego, si descubrían el pastel me llevaban directamente al paredón; eso podía darse por seguro.

Se levantó majestuosamente el telón y una estruendosa ovación nos saludó.

Algunos entusiastas tiraron flores al escenario.

«Dentro de poco —fruncí el ceño, agorero— tirarán cosas más contundentes».

Me volví a la orquesta, apretando las mandíbulas con determinación, levanté la batuta y...

La cosa empezó a marchar. Evidentemente, era yo el que seguía el compás de la orquesta, pero sólo un observador muy perspicaz hubiese notado aquellas décimas de segundo que yo tardaba en volverme hacia los violines, los contrabajos o las flautas, cuando atacaban sus respectivos «párrafos» musicales. Poco a poco le fui cogiendo el tranquillo y empecé a acelerar el ritmo de la interpretación. Me había picado el gusano triunfalista del final de «La gruta de Fingal» (si Mendelsohn levantara la cabeza...). Mi vista recorría el pentagrama, leyendo la partitura con insospechada velocidad. Aquello era un milagro. Pasé una y otra página, mejorando cada vez más mi actuación y la de la propia orquesta, que parecía haber recordado el alma...

De repente, al volver una hoja en el atril, en vez de leer «do, do, re, sol, mi la, mi, sol», etcétera (ya saben), leo consternado: «Izquierda, 300, a fondo; derecha, 100; media derecha, 200 a fondo; retener en segunda, punta-tacón, frenar en seco, derecha a fondo...».

Quedé consternado, con la batuta inmóvil en le aire y los ojos clavados en aquella extraña partitura. ¡Era mi rutómetro del último Rallye de Montecarlo! Allí estaban, precisas y completas, las instrucciones para subir al Col del Turini de noche y sin visibilidad...

—¡Aaagghh! —un grito sordo escapó de mi garganta.

La orquesta quedó momentáneamente muda, paralizada con mi propia sorpresa. Entre bastidores se oyeron angustiados gemidos. Docenas de ojos se clavaron en mi nuca y se hizo audible un condenatorio cuchicheo. Sentí unos deseos infinitos de echar a correr y escapar de allí...

Pero me sobrepuse. Si en algo supero al meticuloso y perfecto Edgardo es en que yo soy un tío deportivo y con más moral que el Alcoyano y el Betis juntos. Decidí en un santiamén: improvisaría.

Dirigiéndome a los violines, les grité enardecido:

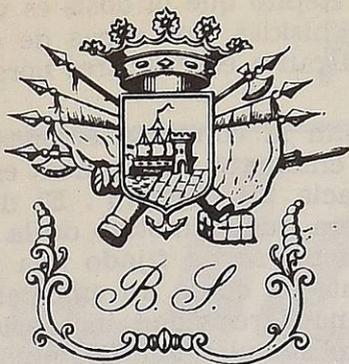
—¡Muchachos, en pizicatto, derecha, 300, a fondo!

Los ocho violines, como un solo hombre, atacaron la pieza electrizados por mi propio entusiasmo. Me volví a las tubas, clarinetes, flautas y trombones.

—Izquierda, 200, a medio gas, re sostenido —ordené, imperioso, y entraron a saco en la melodía. Llevé ahora la batuta con gesto de ejecutivo y sartén por el mango.

—Derecha, 100, pisando a tope —los timbales golpearon rítmicamente, como relojes, y toda la percusión entró en el ajo.

(Pasa a la pág. 28)



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

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

Organización propia en el extranjero:

Bancos Filiales:

BANCO DE SANTANDER-ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14 BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España y Calle Venezuela-Edificio "La Rotonda" - Anexo - Apdo. Postal, 9 A - 484. Teléfono 23 - 5325 PANAMA, 9 A

Representaciones en Europa

| | | |
|--------------|--|------------------|
| ALEMANIA | Schubertstrasse, 1 - Teléfono (0611) 745090 | 6-FRANKFURT/MAIN |
| BELGICA | Centre Monnaie 11 Place de la Monnaie - Teléfono 18-37-43 | BRUSELAS-1000 |
| FRANCIA | 90, Champs Elysées - Teléfono 2563151 | PARIS - 8 é |
| GRAN BRETAÑA | 38, Lombard Street - Teléfono 01-626-6070 | LONDRES, E. C. 3 |
| SUIZA | 78, rue de Rhône - Teléfono 25-37-83 | 1204-GINEBRA |

Representaciones en América:

| | | |
|----------------|--|----------------------|
| ARGENTINA | Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14 | BUENOS AIRES |
| BRASIL | Edificio Barao de Iguape Rua Direita, 250-13.º and. S/1304 Teléfono 34 21 49 | SAO PAULO |
| COLOMBIA | Carrera 7.ª, núm. 17-01 Apartado Aéreo 15974 - Teléfono 420941 | BOGOTA, D. E. |
| CHILE | Calle Huérfanos, n.º 1.022 (esquina calle Ahumada) Departamento 806-Teléf 65006 | SANTIAGO DE CHILE |
| ESTADOS UNIDOS | 375 Park Avenue, Seagram Building, Teléfono (212) 688-0984 | N. YORK, N. Y. 10022 |
| GUATEMALA | Edificio Galerías España Plaza de España, Zona 9 Apartado Postal 2.493 Teléfono 65 2 09 | GUATEMALA |
| MEXICO | Isabel la Católica, 38 (Edificio "La Noria") Teléfono 12 53 83 | MEXICO 1, D. F. |
| PERU | Jirón Ucayali, núm. 142 - Teléfono 7-3148 | LIMA |
| VENEZUELA | Avda. de Urdaneta, esq. Las Ibarras, Edificio Central - Teléfono 819377 | CARACAS |

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7.951 (2)

HAY QUE ESPERAR TRES HORAS ANTES DE CONDUCIR SI SE HA INGERIDO ESTE ALCOHOL ...

El doctor Obiols Vié, único representante español en el Congreso de Siracusa para la prevención de accidentes de tráfico, dice en "La Vanguardia" a González Ledesma, que le entrevista:

—Doctor, he aquí una pregunta que no le hacen en su consulta. ¿A qué velocidad debo circular?

—Para mantener el control total de un vehículo en normales condiciones se debe rodar a una velocidad que no sobrepase los 90-110 kilómetros por hora. A partir de los cincuenta años disminuye, además, la rapidez de los reflejos, y por eso la mayor frecuencia de accidentes, que se da entre conductores de dieciocho-veinticinco años, vuelve a subir claramente a partir de los sesenta y cinco, superando todas las cotas.

—Entonces, ¿es usted partidario de la limitación de velocidad?

—Por supuesto. La prueba es que la mayor parte de las naciones ya la están imponiendo.

—Doctor, ¿cuáles son las causas principales de los accidentes, desde el punto de vista psíquico?

—Le enumeraré estas cuatro: las psicopatías, la fatiga, los tóxicos y el alcohol.

—¿El alcohol? ¿Hasta qué punto? ¿Dónde está el límite? ¿Podemos concretarlo en una media, en algo que sirva de orientación a todo el mundo?

—Pues no, no podemos. El alcohol produce efectos muy distintos en unas personas y en otras, por lo que no puede darse una media exacta. Pero, en términos generales, un gramo de alcohol por mil de sangre ya es peligroso. ¿Lo quie-

re en palabras más sencillas? Repito que la dosis es variable, pero puede decirse que dos Whiskies, dos copas de coñac o más de medio litro de vino obligan a esperar tres horas antes de empuñar el volante.

—Las causas que determinan la conducta errónea de un conductor son cuatro. ¿Se las enumero? La primera es la que podríamos llamar "tensión hacia un objetivo". El deseo de llegar. No hace falta ni siquiera que el motivo de la llegada sea muy importante. El conductor se ha fijado una meta, y las dificultades que surgen ante él, desde un embotellamiento a una luz roja, le crean una agresividad inconsciente, al querer barrer del camino los obstáculos que le impiden "llegar". Esta situación mental es inconsciente, repito, pero origina catástrofes.

La segunda causa es la indecisión —me dice el doctor Obiols—, es decir, la falta de respuesta adecuada ante una circunstancia. La toma de una decisión en ruta puede parecer dudosa, y si esa decisión se retrasa unos segundos, puede ser incorrecta, aunque inicialmente no lo fuese. Toda decisión debe tomarse en función de un tiempo. Si la respuesta adecuada tarda en producirse, puede ser fatal. Nunca el símil fue más adecuado para el "conductor".

La tercera causa, de la que voy a hablar ahora, es la más importante en la producción de accidentes: la búsqueda de una excitación. Esto se da mucho, sobre todo entre los jóvenes que quieren demostrarse su propio valor. Como en la droga, se busca la novedad, el mundo distinto. Pero así como en la vida demostrar valor es difícil, en el coche es fácil; basta con apretar el gas; es el valor más barato que existe. Por decirlo de alguna manera gráfica, en cualquier esquina se vende con rebaja. Pero, eso sí, inconscientemente, el conductor cree que el riesgo es pequeño. No valora debidamente la realidad, y por eso mismo su valor es falso.

—Hemos hablado de tres causas. ¿Cuál es la cuarta? ¿Cuál es la opuesta a la anterior?

—Sí, claro que sí. Justamente la opuesta: el miedo. Un individuo es tanto más agresivo cuanto más miedo tiene. El hombre maduro y formado no es agresivo porque no tiene miedo. El delincuente juvenil, por ejemplo, es una persona que tiene miedo a la vida. El conductor que sale a la calle atemorizado es uno de los que más imprudencias cometen.

EL RUTOMETRO DE FINGAL

(Viene de la pág. 26)

¡Recto, 500, derecha, medio más, izquierda, a fondo! —el viento y la cuerda me siguieron sin dudar, derrapando febrilmente en las corcheas.

Y así seguí leyendo mi rutómetro impertérrito y gritando a voz en cuello las consignas, ebrio de ritmo *conductil*. No sé cuánto tiempo duró aquello; sólo recuerdo que la muchedumbre me bajó del podio, aún frenético y sudoroso. El Gran Teatro se venía abajo de aplausos. Era el delirio.

—¡Maestro, es la interpretación más grande y revolucionaria de la Historia!

★ ★

Volví a casa orgulloso. Había salvado perfectamente la situación y la vida de mi querido hermano. Entré sigiloso y casi de puntillas en el salón, y le veo con su batín de seda verde y un whisky en la mano, sentado en un sillón de orejas, rodeado de mis admiradoras predilectas (por cierto, tres estupidas mozas).

—Oye, Adalberto, cuéntanos cómo haces el doble embrague —decía una.

—Sí, y cómo derrapas del tren delantero con neumáticos de lluvia en la bajada de un puerto —decía otra.

—Pues veréis, chicas, la cosa es muy sencilla —respondió él, que no tiene ni el carnet de conducir, halagado, mientras les pasaba la mano por el lomo...

De pronto notó mi presencia, pero sin inmutarse, el muy cínico explicó:

—Chicas, os presento a mi hermano Edgardo, el *músico*...

—¿Tú también eres piloto de fórmula? —se interesó Cristina, una rubita «muy aprovechable».

—Pues yo... —me aturullé con la sorpresa.

—Este no sabe ni aparcar —cortó, despectivo, el muy canalla, mientras las otras prorrumpían en alegres carcajadas.

★ ★

Si hay algo que no soporto, es la negra ingratitud. Me abalancé sobre aquella sabandija y corrí detrás de él por todo el pasillo, proporcionando al distinguido público una demostración perfecta del *movimiento punta-tacón*. Fue definitivo: calzo un 43.

HOTEL TRES REYES

Pamplona *****Lujo



El único Hotel de Lujo (5 estrellas), del País Vasco, pone a su disposición:

350 plazas. Salones especiales para Convenciones y Banquetes hasta 800 personas. Aire acondicionado. Garaje.

Agencias de:

AVIS, Rent a car - IBERIA, Líneas Aéreas - WAGONS LITS COOK

Dirección Postal: Jardines de La Taconera, s/n.
Teléfono 226.600 (20 líneas). Telex 367-20.

MOTORES FUERABORDA

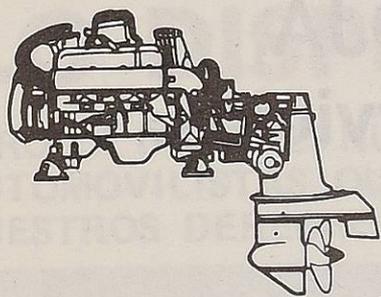
Johnson

GAMA MOTORES
INTRABORDA

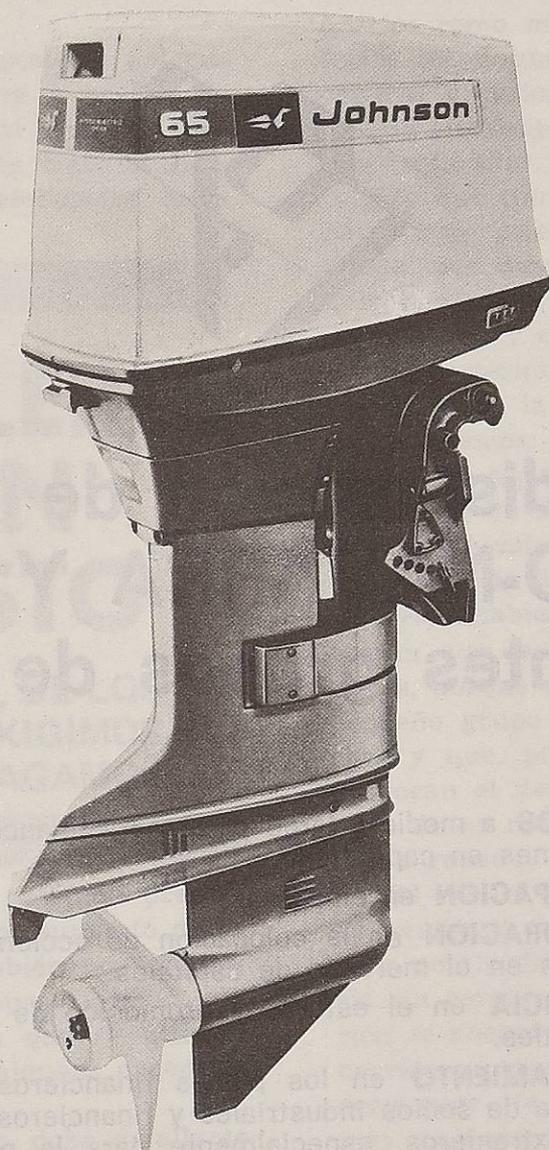
OMC

90 - 100 - 120 - 140

165 - 225 Y 245 HP



RAPIDO, SEGURO, SILENCIOSO

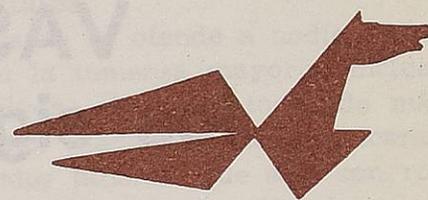


GAMA MOTORES
FUERABORDA

2 - 4 - 6 - 9½ - 20

25 - 40 - 50 - 65

85 - 115 - 135 HP



JOHNSON LE LLEVA
PERO
TAMBIEN LE TRAE
A PUERTO

¡TODA!

LA COSTA VASCA ATENDIDA

GUIPUZCOA

POR

VIZCAYA

Motonáutica

ETURA

C/. SALUD, 12

TFNOS. 41 76 21 - 42 12 26

SAN SEBASTIAN

nautica SANCHO

HIJOS DE LORENZO SANCHO, S.A.

AVDA. URQUIJO, 59 - TFNO. 318820

BILBAO - 10

TODOS TIPOS DE EMBARCACIONES EN FIBRA Y MADERA: - YATES - CRUCEROS DE VELA - LANCHAS RAPIDAS - EMBARCACIONES DE PESCA - SERIES OLIMPICAS A VELA - BOTES - CHINCHORROS - PIRAGUAS - EMBARCACIONES NEUMATICAS - MOTORES CENTRALES - REMOLQUES - CABOS - ACCESORIOS NAUTICOS - TRAJES DE AGUA Y COMPLEMENTOS PARA LA NAUTICA DEPORTIVA.

INDOUBAN

Banco de Financiación Industrial



pone a disposición de la región
VASCO-NAVARRA Y RIOJA,
los siguientes grupos de Servicios:

- **CREDITOS** a medio y largo plazo para financiar nuevas inversiones en capital fijo.
- **PARTICIPACION** en empresas.
- **COLABORACION** en la colocación de acciones y obligaciones en el mercado de capitales.
- **ASISTENCIA** en el estudio y promoción de proyectos industriales.
- **ASESORAMIENTO** en los planes financieros y en la búsqueda de socios industriales y financieros, nacionales o extranjeros, especialmente para la pequeña y mediana empresa.
- **SERVICIOS** relacionados con el **COMERCIO EXTERIOR.**

y también ofrece:

- Todo tipo de **OPERACIONES DE AHORRO**, ordinario y a plazo.
- **BONOS DE CAJA** cotizables en Bolsa, con amplias exenciones fiscales.
- Certificados de **DEPOSITOS ENDOSABLES.**
- **DEPOSITOS A PLAZO** a más de dos años.
- Y en general **TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS** en virtud de lo dispuesto en la Orden Ministerial de 31 de Mayo de 1963.

INDOUBAN

ELCANO, 3 SAN SEBASTIAN

El Presidente de la Asociación Nacional de Usuarios de Automóviles, ha hecho pública una carta a sus asociados y conductores en general, en defensa de sus derechos e intereses, que reproducimos a continuación:

Por Decreto 809/1972, de 6 de abril, se reguló la actividad de talleres de reparación de automóviles, en términos que muy sintéticamente se pueden resumir así:

Todos los talleres deben estar autorizados y calificados por la Delegación Provincial de Industria, en razón de la rama de su actividad (mecánica, electricidad, carrocería) y de las instalaciones con que cuente (I. II. III.), y esta calificación debe ser visible al exterior mediante una placa-distintivo colocada en la fachada.

Los talleres están obligados a tener a disposición del público la documentación que acredite el origen y precios de los repuestos utilizados en las reparaciones, así como los precios medios de la hora-taller aplicables a los trabajos normales, así como los recargos por trabajos efectuados fuera de la jornada normal o fuera del taller.

MUCHOS TALLERES INCUMPLEN LO DISPUESTO

**PERO LA CULPA ES NUESTRA, DE LOS
AUTOMOVILISTAS, QUE NO EXIGIMOS
NUESTROS DERECHOS... Y PAGAMOS**

No realizarán ningún trabajo sin haber obtenido previamente la conformidad escrita del cliente al presupuesto de la reparación, salvo que el propio cliente, también por escrito, acepte que la reparación se haga sin presupuesto previo.

Todas las piezas, elementos o conjuntos que se utilicen en las reparaciones deben ser nuevos, con algunas excepciones.

En la factura de la reparación efectuada debe detallarse cada una de las operaciones realizadas con sus precios, de acuerdo con el presupuesto; o bien, y separadamente, las piezas, elementos o conjuntos sustituidos, con sus precios, y la mano de obra, con su valoración independiente.

Todos los talleres tendrán a disposición del público un Libro de Reclamaciones, foliado y sellado por la Delegación Provincial del Ministerio de Industria.

Este Decreto fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 10 de abril de 1972 y, al no contener indicación en contrario, empezó a regir a los veinte días de su publicación, o sea, el 1 de mayo siguiente. No obstante, se dio un plazo

de un año para que los talleres ya existentes se adaptaran a lo dispuesto en el Decreto y solicitaran su calificación de la Delegación de Industria. Este aplazamiento se limita, a nuestro juicio, a la adaptación de instalaciones y a la solicitud de calificación porque en todo lo demás les obliga el Decreto citado desde su entrada en vigor (ninguna adaptación requiere la obligación de dar presupuesto previo o detallar las facturas, etc).

Pues bien, después de más de diez meses de vigencia y a menos de dos de la obligatoriedad de la calificación para todos los talleres anteriormente existentes, ni se ven las placas-distintivos en las fachadas, ni se hacen los presupuestos previos como medida general, ni se formulan facturas detalladas (el «totum revolutum» de estas facturas suele ser algo original y curioso, aunque en el fondo casi siempre se trata de que el cliente no conozca el precio detallado de cada partida facturada).

Hay que convenir en que este incumplimiento se debe, en parte muy principal, a los propios automovilistas, que por abulia, por desconocimiento o por «no parecer bien», ni siquiera intentan romper la inercia producida por tantos años de sumisión y entrega, y no hacen uso de sus derechos, aunque «a posteriori» se lamentan —unas veces con razón y otras sin ella— de la calidad de las reparaciones y de lo abultado de las cuentas. Pero es necesario tomar conciencia de la necesidad de ser tan exigentes en lo que se refiere a las reparaciones y su facturación como lo son los propios talleres a la hora de cobrar las facturas.

Ejerciendo los derechos no se ofende a nadie, y los talleres responsables, que son la inmensa mayoría, incluso celebrarán que los automovilistas se vayan tornando más exigentes, porque será la mejor manera de desenmascarar a ese pequeño grupo de supuestos talleres, que sólo son rompecoches y que, por una injustificada extensión de su imagen, provocan el descrédito de una profesión digna y que contribuye de un modo muy importante a la seguridad de la circulación rodada.

Tal vez los mayores inconvenientes se encuentran a la hora de exigir un presupuesto detallado de la reparación a efectuar, por la dificultad de determinar la naturaleza de la avería sin consumir una buena dosis de mano de obra. La solución se encontrará acudiendo a un taller que disponga de los necesarios aparatos de control que permitan diagnosticar sin desmontar los elementos o conjuntos. E incluso podría ser más conveniente acudir a un centro de diagnosis debidamente dotado en que se determine la avería y la reparación necesaria, eligiendo luego el interesado el taller en que ha de realizar la avería diagnosticada. La independencia entre centro y taller haría desaparecer todo recelo en el automovilista, al tiempo que el recíproco control de la actuación de aquéllos constituiría un estímulo no despreciable a la hora de autoexigirse eficacia.

ROMUALDO GARRIDO
PRESIDENTE

DE LA ASOCIACION NACIONAL DE USUARIOS

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

c/ Amara n.º 26-Tlfno. 422239-SAN SEBASTIAN

Firestone sigue en Fórmula 1

Sin nombres consagrados pero con toda ilusión.



Pilotos Oficiales Firestone 1973 en Fórmula 1

1. J. P. Beltoise (BRM)
2. C. Regazzoni (BRM)
3. N. Lauda (BRM)
4. C. Pace (Surtees)
5. M. Hailwood (Surtees)
6. A. De Adamich (Surtees)
7. J. Surtees (Surtees)



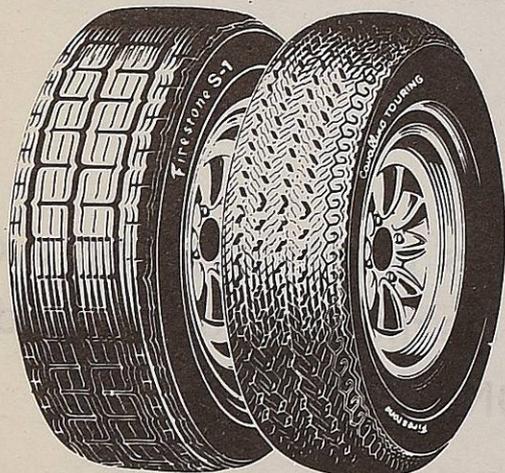
Firestone, doble Campeón del Mundo en 1972, sigue en la brecha...

Pero esta temporada va con nombres menos relevantes. Acaso a alguno de ellos lo lleve Firestone al triunfo, como antes lo hizo con Jim Clark, con Jochen Rindt y el año pasado con Emerson Fittipaldi.

En cualquier caso, lo importante es estar en la competición para investigar, para desarrollar mejores técnicas. Porque Firestone es un Campeón del Mundo que quiere seguir aprendiendo. Para hacer cada día los mejores neumáticos de serie. Como sus cinco radiales Cavallino.

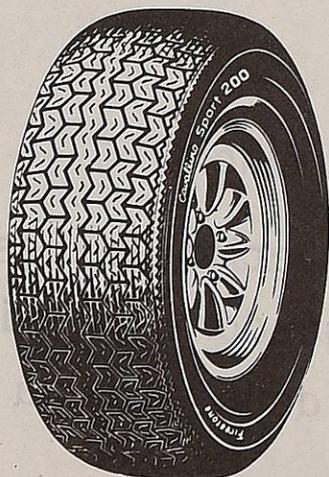


Cavallino
Firestone
neumáticos nacidos de las victorias



S-1
(cincho de acero)
alto kilometraje

TOURING
conducción normal



SPORT 200
conducción deportiva



TOWN & COUNTRY
especial todo terreno



WIDE OVAL
coches gran performance

LOS EFECTOS DEL LATIGAZO



La foto muestra el llamado "fenómeno del latigazo" —inclinación extrema de la nuca debida a un choque en cadena— que es considerada la causa del "trauma centrífugo de la columna vertebral". Pocos automovilistas saben que esta lesión de la vértebra constituye el mayor riesgo del tráfico. Sólo raras veces conduce a fracturas óseas o parálisis, pero si muy a menudo a prolongados dolores de cabeza y de la nuca. Se calcula que en la República Federal de Alemania uno de cada cinco automovilistas heridos a causa de un accidente sufre un trauma centrífugo, que frecuentemente no es reconocido como consecuencia de la lesión.

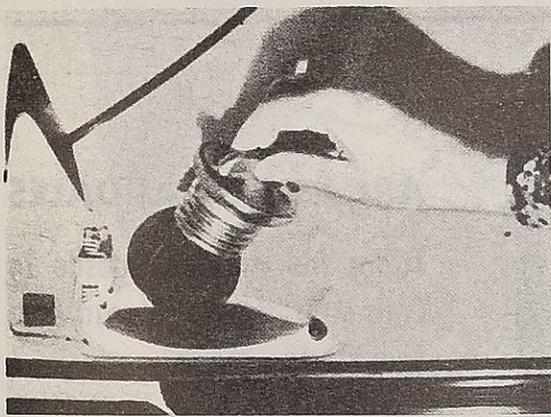
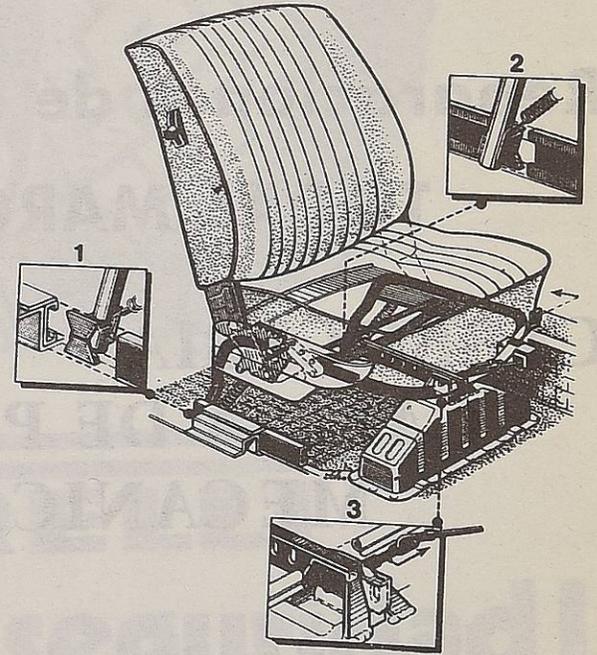
Todo ello hace que el Colegio de Médicos del citado país aconseje no sólo el uso de los cinturones de seguridad, sino también el de los apoyanucas.

EL "PUÑO DE HIERRO", ANCLAJE SEGURO PARA ASIENTOS

Volkswagen ha creado el llamado asiento con el "puño de hierro", con tres puntos de fijación, con lo que ha resuelto este problema de tal modo que cumple el 300 por ciento de los requisitos de los Estados Unidos en lo que se refiere a este aspecto de la seguridad.

La construcción básica la constituye un bastidor de tubo en forma de herradura, cuyos extremos, curvados hacia abajo, desempeñan el papel de apoyos y piezas de guía para el desplazamiento longitudinal del asiento sobre perfiles en forma de C, colocados verticalmente (números 1 y 2 de la figura). Estos carriles están colocados ahí, en primer lugar, como apoyo contra la placa del piso, porque los pasajeros, en caso de una colisión por la parte posterior (aceleración del vehículo por el choque) resultan presionados contra los respaldos. El asiento bascularía entonces hacia atrás, si no estuviera sujeto en su borde delantero. Ahora, en el nuevo proyecto VW, se encuentra localizado ahí el tercer punto de fijación (núm. 3 de la figura), que desempeña la misión de unir de forma segura el asiento con la chapa del piso.

La estructura es sumamente racional: una pirámide conduce la fuerzas (que son absorbidas por el "puño de hierro" el soporte atornillado para el desplazamiento longitudinal del asiento) y las introduce en la placa del piso, sobre una amplia base.

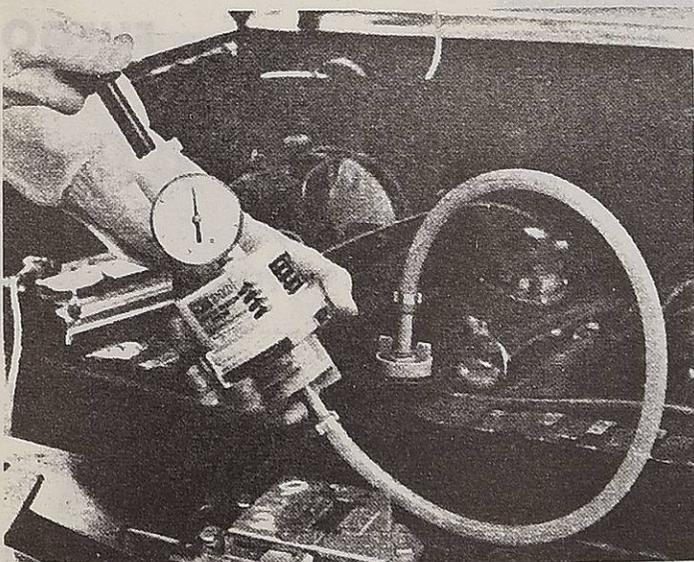


Volkswagen ha introducido en sus nuevos modelos un tapón de seguridad para el cierre del depósito de gasolina. Se trata, ni más ni menos, de un tapón de rosca al que se ha hallado ahora una nueva aplicación práctica con notable éxito. Está demostrado que en caso de colisión no suelen estropearse los depósitos, de gasolina, sino que fallan con mucha mayor frecuencia los tapones. Estos nuevos, con rosca, son infinitamente más resistentes que los que se hacen generalmente y tienen, además, la ventaja de que no pueden ser apretados con exceso, puesto que en el interior del depósito se oculta una muesca que impide el empleo de la fuerza, los mismo que en una llave dinamométrica por medio de una técnica sagaz. Caso de que se fuerce el tapón, llega un momento que gira en el vacío cuando ha sobrepasado la justa medida.

El mecanismo está calculado para que se pueda abrir fácilmente incluso por las conductoras.

LA SEGURIDAD EN EL TAPON DE LA GASOLINA

COMPROBADOR DE SISTEMAS DE REFRIGERACION



Una compañía británica ha lanzado al mercado este aparato de bajo precio que comprueba la presencia de averías en tapones de radiador o fugas en el sistema de refrigeración de la mayoría de los vehículos fabricados en todo el mundo. Está especialmente concebido para talleres de reparación y detecta fácilmente fugas en radiadores, culatas bloque de cilindros, manguitos, juntas y bombas de agua. Se compone de dos piezas principales: bomba de presión y conector. El comprobador de tapones de radiador es ajustable, lo que hace que sirva para cualquier modelo. El manómetro de que va provisto indica la zona donde se advierte la fuga.

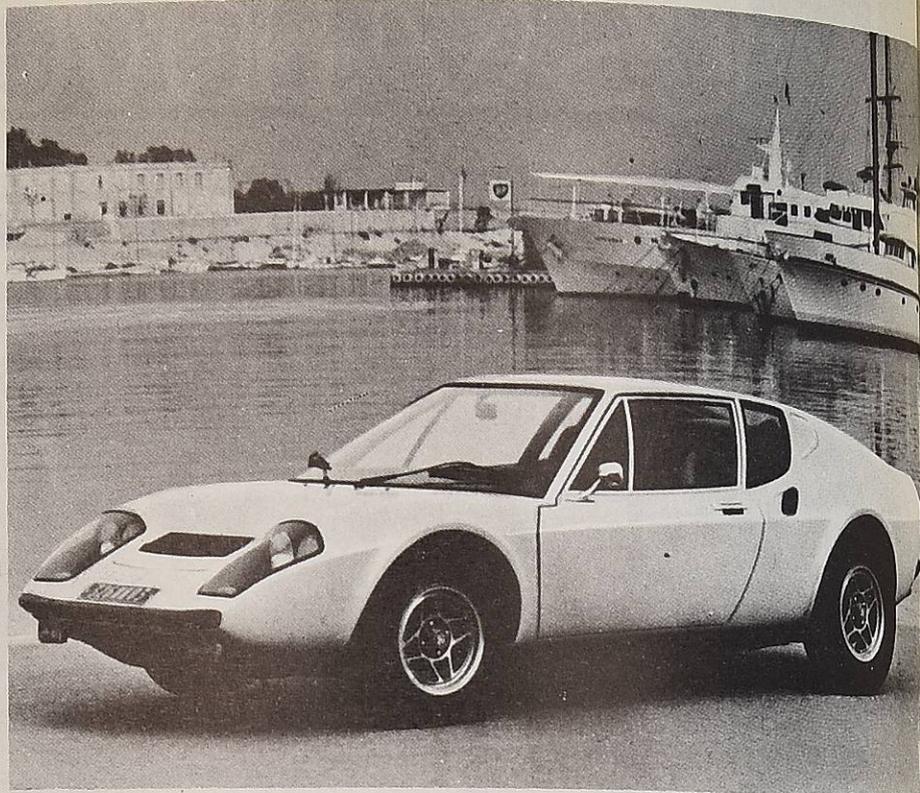
EL LIGIER JS 2: UN SUEÑO DEPORTIVO

Guy Ligier es uno de esos hombres cuya vida sirve de ejemplo. Huérfano a los 7 años, supo luchar e imponerse a las dificultades para acceder, muy joven aún, a la presidencia de una importante empresa de obras públicas.

Pero su afán era el deporte en general y los motores en particular. Fue un brillante internacional de rugby; obtuvo el título de campeón de Francia de vela en 1947; se adjudicó en 1959 el de moto de 500 c.c.; venció en las 12 Horas de Reims, de automovilismo, en 1967; y, finalmente, llegó a la fórmula I, donde participó con Cooper-Maserati.

En 1969 cumple el sueño de su vida: construir su propio vehículo de competición. Así nace el «Ligier JS I». Las iniciales JS suponen el homenaje póstumo a Jo Schlesser, su amigo y compañero en tantas ocasiones, fallecido en el Gran Premio de Rouen en 1968.

Pero Ligier no se da por satisfecho; hay que mejorar lo conseguido. Y surge el «Ligier JS 2», última creación de una línea que se anuncia prometedora. Lleva motor Mase-



rati, un 6 cilindros en V, con tres carburadores de doble cuerpo, 2.965 c.c. con una relación de compresión de 9/1, lo que supone 247 Kms./hora. El «Ligier JS 2» incorpora la caja de velocidades del Citroën SM, con cinco velocidades sincronizadas y marcha atrás.

Por su carrocería, es un «coupé» de dos plazas con un aerodinamismo que colabora al éxito de motor que supone cubrir el kilómetro, salida a coche parado, en 27 segundos.

Guy Ligier ha conseguido, a sus 43 años, su sueño deportivo.

Reparaciones de coches de TODAS MARCAS

CARROCERIA
CABINA DE PINTURA
MECANICA

Amortiguadores • Frenos

Direcciones



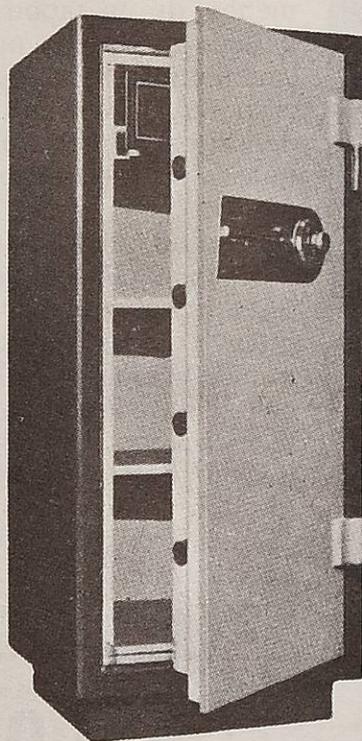
CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S.L.

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT Y SOLEX

Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5 - Teléfs. 410235 y 410350

SAN SEBASTIAN



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii **CONTRA**

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

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



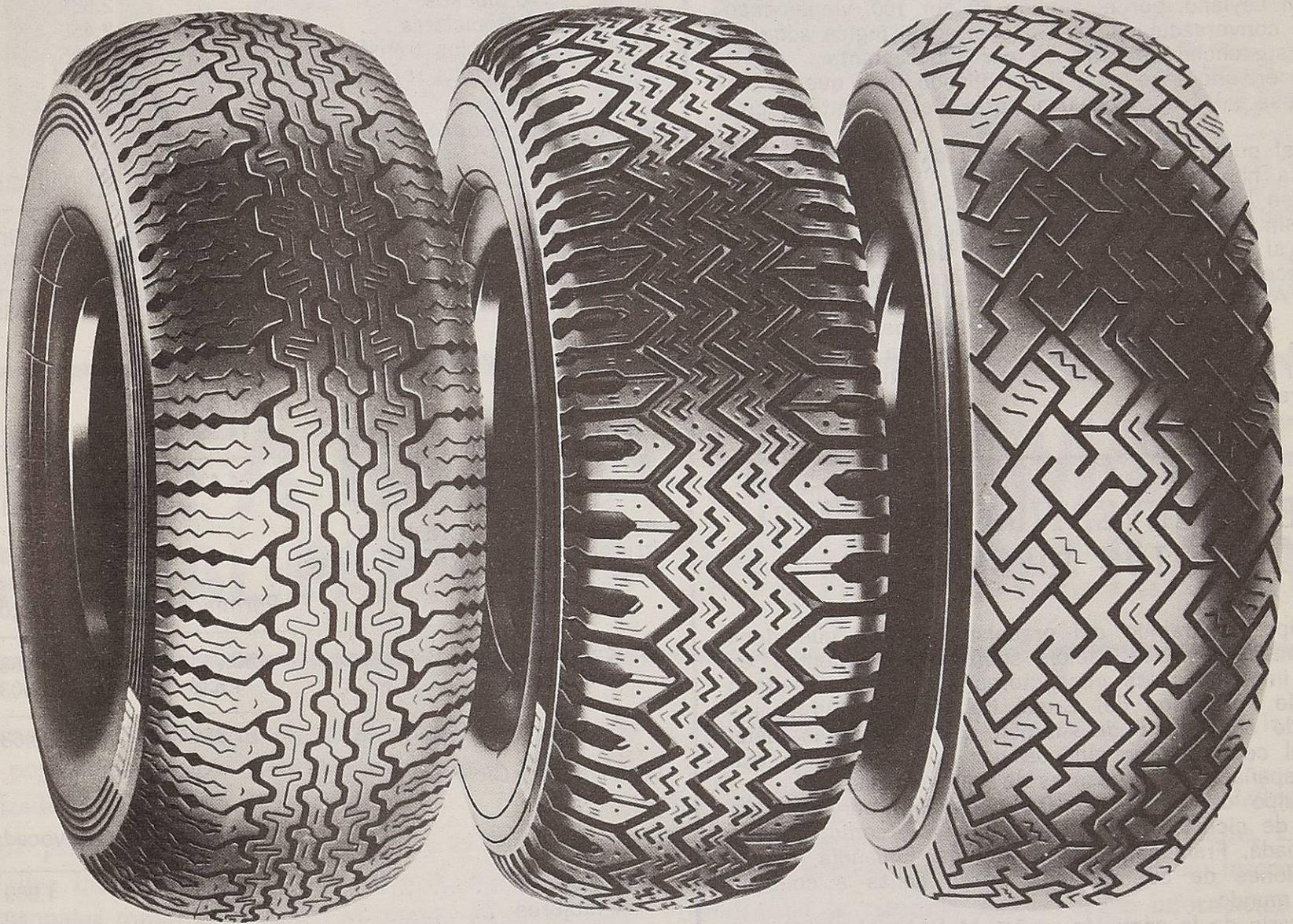
Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 414048
SAN SEBASTIAN

Disfrute en su coche de unos "radial Cinturato"

El mismo neumático con el que
destacados pilotos en todo el mundo
han alcanzado resonantes triunfos,
en los más prestigiosos rallies.



CINTURATO 
¡miles de kilómetros y seguridad!



**Campeón
de Europa
de Rallies
1972**

NEGOCIACIONES BANCO DE SANTANDER Y BRITISH LEYLAND SOBRE AUTHI

En la actualidad, el 50 por 100 de Authi pertenece a la British Leyland, y el otro 50 por 100 a diversos accionistas, entre los que figura el Banco de Santander.

Desde que hace tres años, el Banco cedió las acciones a la British Leyland, por el aludido 50 por 100, vienen manteniéndose conversaciones para que el socio inglés adquiera una parte sustancial del otro 50 por 100 restante.

Al parecer, ahora se está desarrollando para que la empresa inglesa se haga con una parte del restante capital español.

Hasta tal punto van adelantadas las conversaciones, que en la Bolsa han corrido rumores de que ya el Banco de Santander se había desprendido de su paquete de acciones, cosa que sin embargo, se ha desmentido.

Lo que sí parece cierto es que el Banco de Santander no está excesivamente interesado en conservar su participación en Authi, como consecuencia de la escasa rentabilidad de la sociedad, y que prefieren que los ingleses carguen con la responsabilidad total, por la cuenta que les tiene, de encauzar de una forma más brillante el futuro económico de la empresa.

LA O.E.C.D. INVESTIGA SOBRE ACCIDENTES DE LOS JOVENES

Un equipo de trabajo del organismo OECD, que tiene como finalidad la investigación sobre los accidentes en que están implicados los conductores jóvenes, ha visitado el centro de Formación del Grupo Nacional de Autoescuelas, instalado en Pozuelo de Alarcón. Recorrieron las instalaciones del centro, interesándose por las condiciones exigidas en España para profesores de auto-escuelas.

Este equipo de la OECD está compuesto por expertos en materia de circulación de diversos países, como Estados Unidos, Canadá, Francia, Bélgica, Noruega, Finlandia, etc. y las conclusiones de sus estudios serán dadas a conocer en todo el mundo.

El secretario de la comisión, señor Mulcahy, declaró, tras su visita al centro, que habían quedado impresionados por las instalaciones y el material con que cuenta, comparable sólo a los mejores de otras naciones. Destacó el hecho de que la enseñanza de profesores de auto-escuelas se halle centralizado en un mismo centro.

HACIA LA COMERCIALIZACION DEL NUEVO ROTATIVO ESPAÑOL

Para finales de mayo o primeros de junio próximos estará totalmente terminado y dispuesto para su fabricación en serie el prototipo del nuevo motor rotativo español, según ha manifestado el señor Llös Braverman, de nacionalidad alemana, director del consorcio financiero Braverman, que se encargará del aspecto financiero y comercial.

Una vez concluido el proyecto se ha estimado su coste en los 120 millones de pesetas.

Actualmente, el señor Braverman se encuentra en Madrid negociando la posible compra para el consorcio que dirige de una industria radicada a 30 kilómetros de Madrid.

Al parecer, el precio de compra oscila en los 500 millones de pesetas, y de ser adquirida por el citado consorcio se destinará a la fabricación de algunas piezas de maquinaria y material pesado para obras públicas.

Asimismo se halla en negociaciones con diversas compañías de fabricación de automóviles —entre ellas Ford, Renault y Volkswagen y otras de menor capacidad de producción—, que están interesadas en incorporar a sus vehículos el nuevo motor rotativo.

MATRICULAS DE VEHICULOS Y PERMISOS DE CONDUCIR EN 1972

En 1972 se han matriculado:

| | |
|-------------------------------|---------|
| Turismos | 506.453 |
| Camiones | 84.835 |
| Autobuses | 2.663 |
| Motocicletas | 12.456 |
| Vehículos transferidos | 541.895 |
| Vehículos reformados | 29.117 |

Nuevos Permisos de Conducir:

| | Permisos | Conductores |
|---------------------|----------------|----------------|
| A varones | 337.389 | 299.587 |
| A mujeres | 79.163 | 78.868 |
| TOTAL | 416.552 | 378.455 |

Licencias Ciclomotor:

| | |
|---------------------|----------------|
| A varones | 179.430 |
| A mujeres | 14.998 |
| TOTAL | 194.428 |

PERMISOS DE CONDUCIR SUSPENDIDOS O REVOCADOS

| | Permisos | Conductores |
|---------------------|---------------|---------------|
| A varones | 55.715 | 32.165 |
| A mujeres | 1.636 | 1.303 |
| TOTAL | 57.352 | 33.468 |

Licencias de Ciclomotor:

| | Suspendidas | Revocadas |
|---------------------|--------------|--------------|
| A varones | 1.785 | 1.069 |
| A mujeres | 7 | 10 |
| TOTAL | 1.792 | 1.079 |

HOMOLOGACION DE CINTURONES DE SEGURIDAD

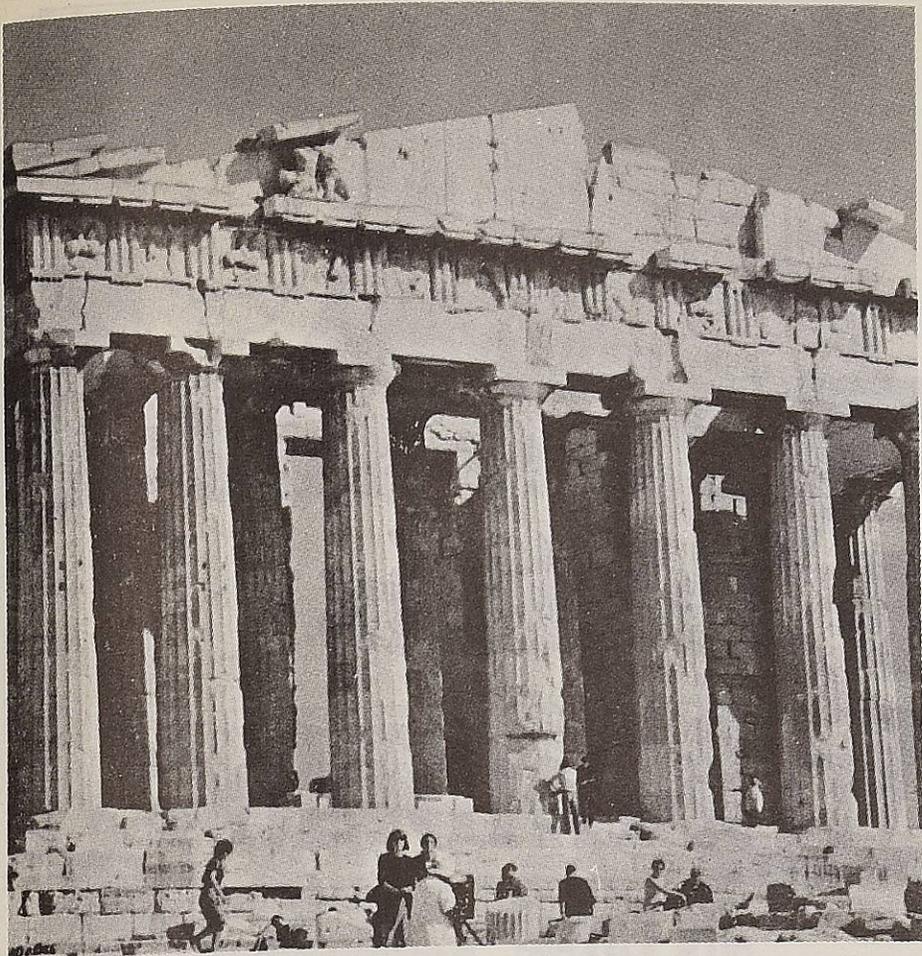
A solicitud de Fabricación de Automóviles Renault de España, Sociedad Anónima, la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales ha homologado los siguientes modelos de cinturones de seguridad para vehículos automóviles.

— Marca y tipo de cinturón: Fasa Renault, modelo CA UNO, tipo combinado. Contraseña de homologación: C-40.

— Marca y tipo de cinturón: Fasa Renault, modelo RE UNO, tipo combinado. Contraseña de homologación: C-41.

SUBASTA DE VEHICULOS USADOS

El Parque de Automovilismo número 1 de Marina anuncia la venta en pública subasta de 43 vehículos automóviles de diversos tipos (turismos, furgonetas, microbuses, autobuses y camiones). El acto tendrá lugar el 10 de febrero a las once horas quince minutos, en el local de dicho Parque, calle de Marqués de Mondéjar, 5, de MADRID.



VIAJE A GRECIA EN PRIMAVERA ESPECIAL PARA LOS SOCIOS DEL R.A.C.V.N.

Siempre ha sido nuestro deseo el de que la mayor cantidad posible de socios participen en cuantos actos sean organizados por el Club.

Esta participación se vio colmada en la XIV Edición del Rallye Internacional Vasco-Navarro. Los mejores pilotos nacionales tomaron la salida el pasado 24 de Febrero, contribuyendo con su presencia y espíritu deportivo a un mejor conocimiento de nuestra región y sus bellezas.

Si las actividades deportivas deben ocupar una parte importante de nuestras vidas, las culturales deben ser el todo. Consciente el R.A.C.V.N. de esta misión cultural que a toda Asociación corresponde, ha organizado una excursión colectiva especial para los socios con el título de: "A Grecia en Primavera". Este será el primero de una serie de viajes y al que sin duda podemos calificar del más intelectual.

A Grecia hay que ir con los ojos bien abiertos y el espíritu dispuesto a impregnarse de una cultura que es base de nuestra civilización.

Saldremos hacia Madrid, Roma y Atenas. En Roma haremos una parada para visitar la capital de la Cristiandad. Queremos unir, en el mismo viaje, las dos luminarias de la cultura universal: la Roma del practicismo y la Grecia del espíritu.

Tomando Atenas como base y bajo su luz incomparable, nos enfrentaremos con una civilización que alumbró al mundo, que le hizo comprender qué era la belleza, la ver-

dad, la filosofía y la historia. En una palabra la Cultura, con C mayúscula.

Por imperativo de los alojamientos y traslados nos veremos obligados a limitar el número de plazas. Las reservas las haremos por riguroso orden de inscripción en cualquiera de nuestras oficinas según información complementaria que en las mismas proporcionaremos a los asociados en forma de folletos.

La salida ha sido fijada para el día 30 de Mayo, siendo el programa de doce días de duración.

En Atenas haremos una detenida visita a monumentos, museos y lugares de atracción, con excursiones a Hydra, Aegina, Poros, Delfos y Corinto.

No debemos olvidar las excelencias de la cocina griega. Por el equivalente de unas doscientas pesetas se almuerza en un restaurante o taberna, con vinos notables. Este tema de los vinos griegos conviene tenerlo muy presente. Como complemento de la sobremesa, tras el café turco aromático y espeso, es obligado aspirar el humo azul de un cigarrillo, quizá uno de los mejores logros de este pueblo laborioso e inteligente.

Dada la fecha del viaje, tendremos oportunidad de bañarnos en las tibias aguas de sus mares, islas y piscinas.

El R.A.C.V.N. se complace en ofrecer a sus socios la comprobación de los anteriores asertos, confiando en que el viaje sea un motivo de disfrute para todos los participantes

¿qué hay detrás de este **CAN** símbolo?

Un equipo de profesionales, preparados, cuya misión consiste en asesorar a nuestros clientes.

Nuestro personal ha sido rigurosamente seleccionado y se encuentra permanentemente actualizado, de manera que su formación le permite aconsejar en todos los problemas de inversión o de financiación.

No tema hacernos perder tiempo con su consulta.

Estamos a su servicio y podemos ayudarle.

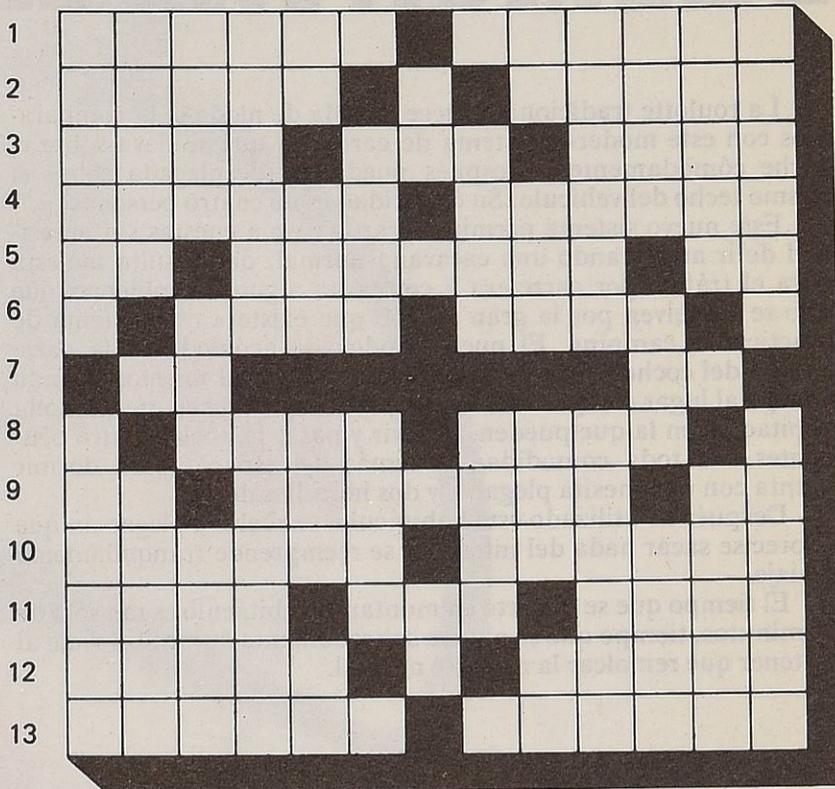


**Caja de Ahorro Municipal
de San Sebastián**

CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



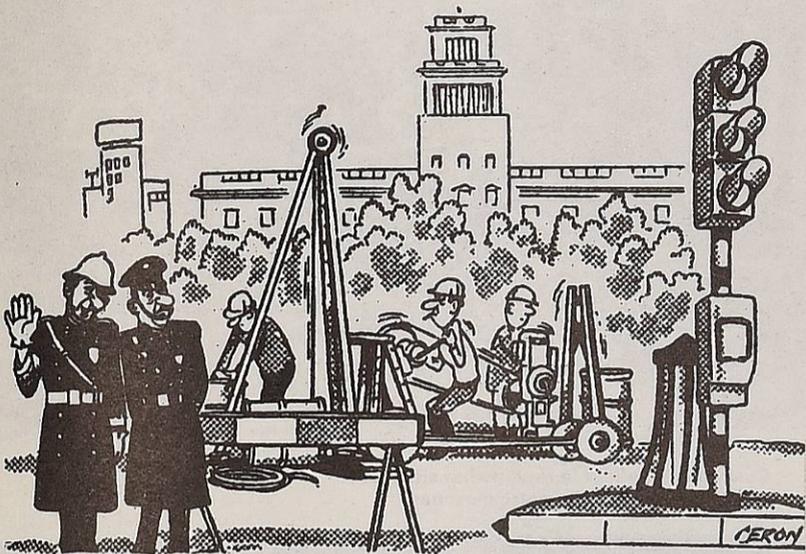
HORIZONTALES

1. Manufactura. Nombre del nuevo motor orbital australiano.
2. Chapa donde se inscribe la matrícula del automóvil. Punto cardinal. Da voces.
3. Acción de aajar. Afluente del Ródano. (Y Vehí) Erudito catalán; Estudios sobre Retórica y poética.
4. Vaso usado en Grecia para trasegar líquidos (plural). Indiferente a la moralidad.
5. Pronombre posesivo (al revés). Medio de transporte colectivo. Dios del sol entre los egipcios.
6. Vocal. Cretona. Plantigrados. Consonante.
7. Artículo. Pronombre.
8. Última letra del abecedario. Mueble. Obra en música. Consonante.
9. ¡Tate! (al revés). Signos con que se expresa la relación existente entre la cantidad y la unidad. Afirmación.
10. Utensilio para clarificar un líquido. País donde se inicia la fabricación del Volkswagen en 1953.
11. Elevar. Tiene alegría. Brizna del azafrán (al revés).
12. Parte o división. Consonante. Levanta.
13. Cuevas de osos. Caja ósea que encierra el encéfalo.

VERTICALES

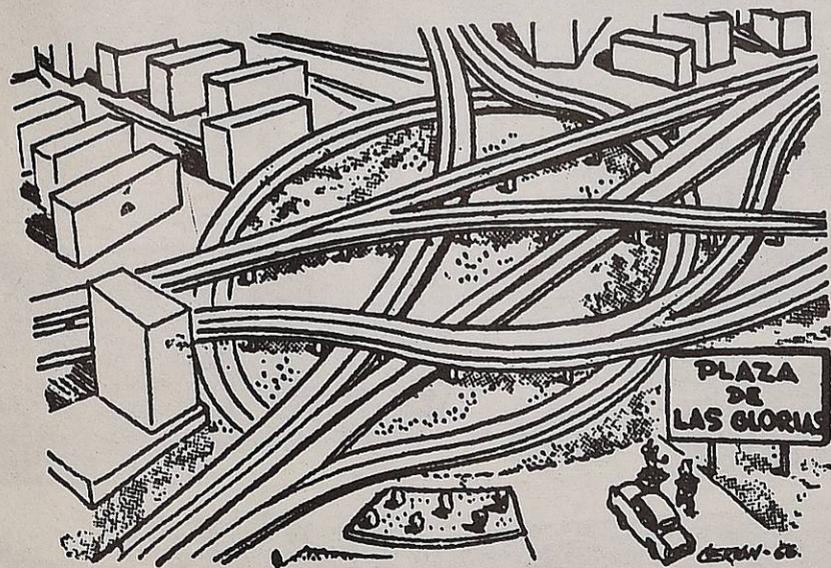
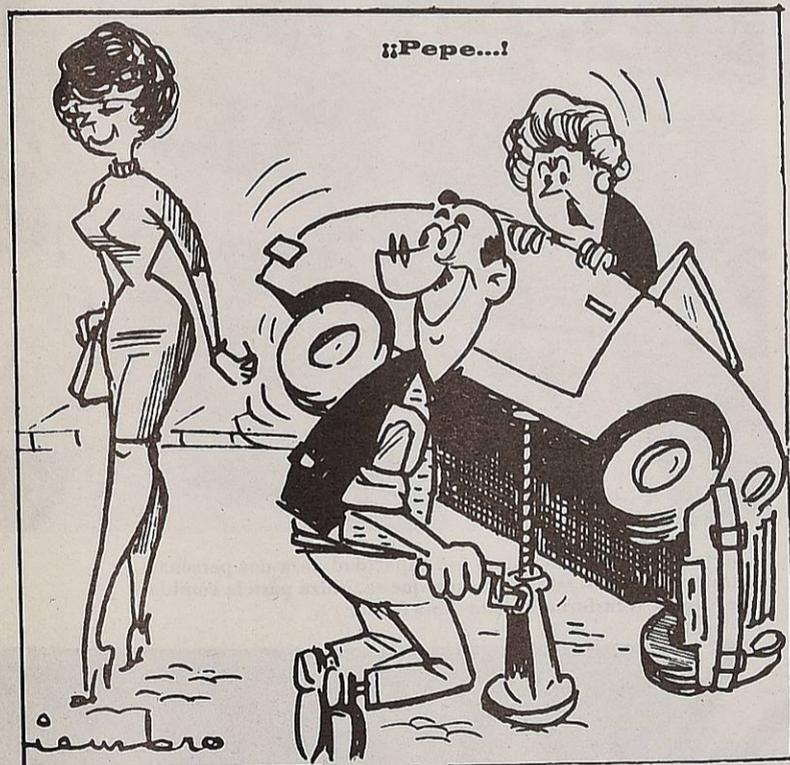
1. Pueblo en que se celebró una de las pruebas selectivas del Rally del Cincuentenario. Piedra preciosa de color azul.
2. Ciudad de Francia. Consonante. Clariones.
3. Soberano índico. Hijo de Noé. Del verbo lamer.
4. Agregar. Penetrar.
5. Interjección de risa. Vocales. Punto cardinal. Artículo.
6. Punto cardinal. Cuerno. Afecto. Punto cardinal.
7. Afirmación. Punto cardinal. Vocal. Desplazarse.
8. Consonante. Planta crucífera hortense. Mundo, universo. Consonante.
9. Se dirige (al revés). Juego de cartas. Preposición. Terminación verbal.
10. Lleno de rocas. Del verbo usar.
11. Sangre de los dioses. Señal de socorro. Parte lateral de la cabeza.
12. Vigilar. Punto cardinal. Presta un servicio.
13. Encontrar. Ciudad española.

SOLUCION
 HORIZONTALES: 1: Obrero, 2: Plaza, 3: Vocea, 4: Ajojo, 5: Aja, 6: Aja, 7: Aja, 8: Aja, 9: Aja, 10: Aja, 11: Aja, 12: Aja, 13: Aja.
 VERTICALES: 1: Aja, 2: Aja, 3: Aja, 4: Aja, 5: Aja, 6: Aja, 7: Aja, 8: Aja, 9: Aja, 10: Aja, 11: Aja, 12: Aja, 13: Aja.



SONDEOS EN LA PLAZA DE CATALUÑA

-Creo que buscan un yacimiento de aparcamientos subterráneos...



EL JUEGO DEL LABERINTO

-¿Qué camino habrá de seguir el turista para salir a la carretera de Francia? ...

UNA ROULOTTE DESMONTABLE

La roulotte tradicional parece pasada de moda si la comparamos con este moderno sistema de caravana que se lleva sobre el coche cómodamente y después puede ser desplegada sobre el mismo techo del vehículo. Su capacidad es de cuatro personas.

Este nuevo sistema permite llevar la casa a cuestras sin necesidad de ir arrastrando una caravana normal, que resulta molesta para el tráfico por carretera y comporta algunos problemas que sólo se resuelven por la gran afición que existe a este sistema de practicar el camping. El nuevo modelo se acomoda en la parte trasera del coche y va montado sobre el techo del mismo. Cuando se llega al lugar escogido se despliega y se convierte en una cómoda habitación en la que pueden convivir y pasar la noche cuatro ocupantes con toda comodidad. Además del espacio para dormir cuenta con una mesita plegable y dos hornillos de gas.

Después de utilizado este habitáculo, se vuelve a plegar sin que se precise sacar nada del interior y se reemprende tranquilamente el viaje.

El tiempo que se invierte en montar el habitáculo es tan sólo de 30 minutos, tiempo que se ahorra sobradamente durante el viaje al no tener que remolcar la roulotte normal.



Cuando se despliega la roulotte hay sitio para alojar cómodamente a cuatro personas.



Como puede observarse es de diseño moderno y funcional.



La parte delantera es una cama con capacidad para dos personas y la trasera va provista de una mesita que se utiliza para la comida y que luego se transforma en una cama doble.



Cuando no se utiliza la habitación transportable, puede suspenderse del techo del garaje, con lo que no ocupa lugar alguno, y queda de forma que después puede montarse sin ningún esfuerzo.



La habitación plegable no pesa más de 125 kilos y va sujeta al techo y a la parte posterior del automóvil.



ESTA ES NUESTRA INSIGNIA

Es garantía de **SEGURIDAD** y demuestra su prudente **PRE-VISION** en el seguro de su vehículo.

Simboliza además, nuestro **SERVICIO** y la completa **ATEN-CION** que dedicamos a todos nuestros Asociados en cualquier momento, ocasión y lugar en que se hallen.

DISTINGASE CON ELLA AL ASEGURARSE EN:



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del



**REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO**

SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



Banco Guipuzcoano

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