

El Automovil Club



**Club
VASCO
NAVARRO**

º EPOCA - N.º 36

ENERO 1971

CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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.

Ministère de Tourisme
REPRESENTACION
del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
MADRID - 3

Nº 679370 D

valable jusqu'au

delivré à M

domicile

pour le

véhicule

immatriculé en

sous le N°

FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO
Factor de Rhesus
Rhesus factor
Rhesus faktor

Fecha de nacimiento
date de naissance
Geburtsdatum

Positivo
Positive
Positiv

¿Es diabético?
Is the holder diabetic?
Ist der Inhaber diabetiker?

Firma del Médico
Signature du Médecin
Unterschrift des Arztes

Alliance Internationale de Tourisme
CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES
INFRACCIONES A LA POLICE ROUTIERE
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

En caso de infracción a las leyes y la cubierta de este Carnet de Asistencia las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

Alliance Internationale de Tourisme
BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

CRÉDIT

Cinquante francs suisses
Fr. 50.-

Soixante-quinze fr. suisses
Fr. 75.-

Alliance Internationale de Tourisme
ASSISTANCE MEDICALE ET CHIRURGICALE
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

Alliance Internationale de Tourisme
ASSISTANCE POUR LE
REPATRIEMENT DES VOYAGEURS
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

Cent francs suisses
Fr. 100.-

Deux cents francs suisses
Fr. 200.-

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

Signature du titulaire

Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme

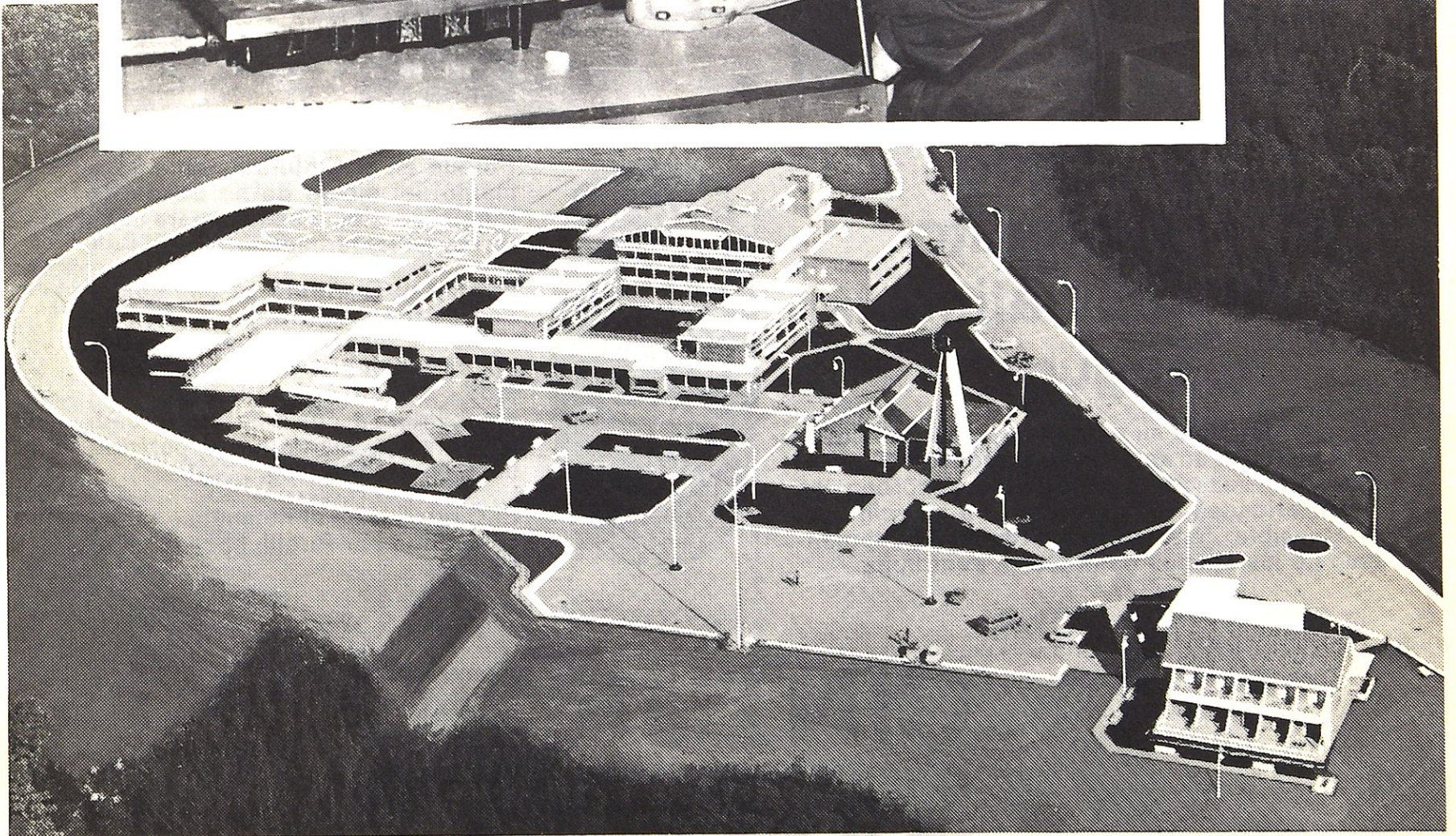
Arribas



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



el centro de subnormales,
en MIRAMÓN,
patronato san miguel



C. 200 2



¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

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



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

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

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

CINTURATO PIRELLI



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Nuevo Año.....	3
Dos importantes obras en Bilbao.....	4
Información del Club.....	9
Antipolución en España.....	11
Se encarecen las primas del seguro obligatorio de automóviles en la República Federal Alemana....	12
Las "24 horas de Le Mans" al cine.....	17
El puente más largo del mundo sostenido por cables diagonales.....	19
Cadenas para la nieve.....	20
"El derecho es mío".....	23
Cien mil Seat 850 vendidos.....	25
No serán prohibidos los dobles faros.....	26
Matrículas reflectantes: ¿Porqué no en España?....	28
El mejor auto-stopista de España.....	29
Novedades.....	30
Salón de Tokio.....	32
Forma de arrancar el coche sin utilizar las llaves...	35
Invierno, tiempo difícil.....	37
La peligrosidad en las carreteras de doble dirección	38
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: RIA de BILBAO - Altos Hornos (Foto: Foot)
Depósito Legal: S. S. 26-1968

El artículo 24 de la Ley del 14-1966 de 18 de marzo de Prensa e Imprenta dispone que anualmente debe darse a conocer, para información de los lectores los nombres de las personas que constituyen los órganos rectores de cada una de las publicaciones, así como de los accionistas, en su caso, y una nota informativa de su situación financiera.

De acuerdo con el mencionado artículo esta Revista hace constar:

- 1.º Que el editor, propietario y gerente de la misma es el Real Automóvil Club Vasco-Navarro.
- 2.º Que el director de la publicación es don Gerardo Erasquin Olazábal.
- 3.º Que la situación financiera de la empresa se desenvuelve con toda normalidad.

JUNTA DIRECTIVA DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

PRESIDENTE:

D. Federico Zappino

VICEPRESIDENTES:

D. Alberto Fernández Ibarburu

D. Ignacio Lascaray Ondarra

D. Joaquín Arraiza Goñi

D. Ignacio Aznar Ibarra

TESORERO:

D. Ramón Lilly Lermiaux

VOCALES:

D. José María San Gil Urdangarín

D. Javier Noain Picavea

D. Javier Irazusta Ruiz de Arcaute

D. Luis M.ª Masoliver Martínez

D. José Antonio Orbea

D. Claudio Aldecoa Lecanda

D. Gabriel Buesa Peciña

D. Santiago Otegui Campos

D. Javier Berazaluze Altadill

D. Félix Viscarret Nagore

D. Alfredo Urra Prat

D. Tomás Cuesta Gimeno

D. Antonio M.ª Muñoz López

D. Juan Olabarri Sota

D. Emilio Ibarra Churruca

SECRETARIO:

D. José María Maquíbar Arrillaga

SECRETARIO ADJUNTO:

D. Ramiro Cibrián Saiz

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR:

Bidebarrieta, 4-1.º izq. Teléf. 733713

IRUN:

Paseo de Colón, 40. Teléf. 622897

TOLOSA:

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

Alava

VITORIA:

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34. Teléf: 221284

Navarra

PAMPLONA:

N.Y.A.S.A.

Navarro Villoslada, 13.

Teléf. 237968.

Vizcaya

D. José María Domingo

Bandera de Vizcaya, 2-1.º

Teléf. 249864

Editado por el
Real Automóvil Club Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

NUEVO AÑO

Ha comenzado un nuevo año. Se presenta con idénticas vicisitudes e incógnitas que el anterior. Sigue aumentando la velocidad del automóvil y no es menor la aceleración en las cadenas de construcción. Más automóviles y más velocidad.

El primer imperativo hace pensar que el poder de adquisición de los españoles sigue imperando. Las grandes demandas ya no se producen. Sin embargo, hay todavía pocos «stocks» en las fábricas.

El porvenir que tiene el fabricante sigue siendo positivo. Claro que debe luchar en el mercado con la puesta en movimiento de nuevos modelos sin que pueda, por otra parte, cargar la mano de los precios. Sólo modelos muy especiales y de tipo deportivo pueden soportar. Y como va siendo norma en estos tiempos, los nuevos modelos que nacen, cuentan con una mayor velocidad. Decíamos en un comentario anterior que sería el momento de pensar en adoptar medidas similares a las de Francia que ha impuesto limitaciones de velocidad. Esto será, sin duda, una exigencia del enorme caos que proporciona el exceso de velocidad. Las estadísticas de accidentes son aterradoras y las víctimas con muertos y heridos graves asustan. Hay que poner coto a este desmán de alguna manera y como el hombre personal y privadamente no sabe tomar medidas, estas deben ser adoptadas por la comunidad en su conjunto.

Por lo que se refiere al aspecto fiscal del automóvil, no parece que se vaya a producir ninguna modificación sustancial.

Nada por tanto alarmante en el sector del automóvil salvo la relación de muertos en accidentes.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

Oficina central y redacción:

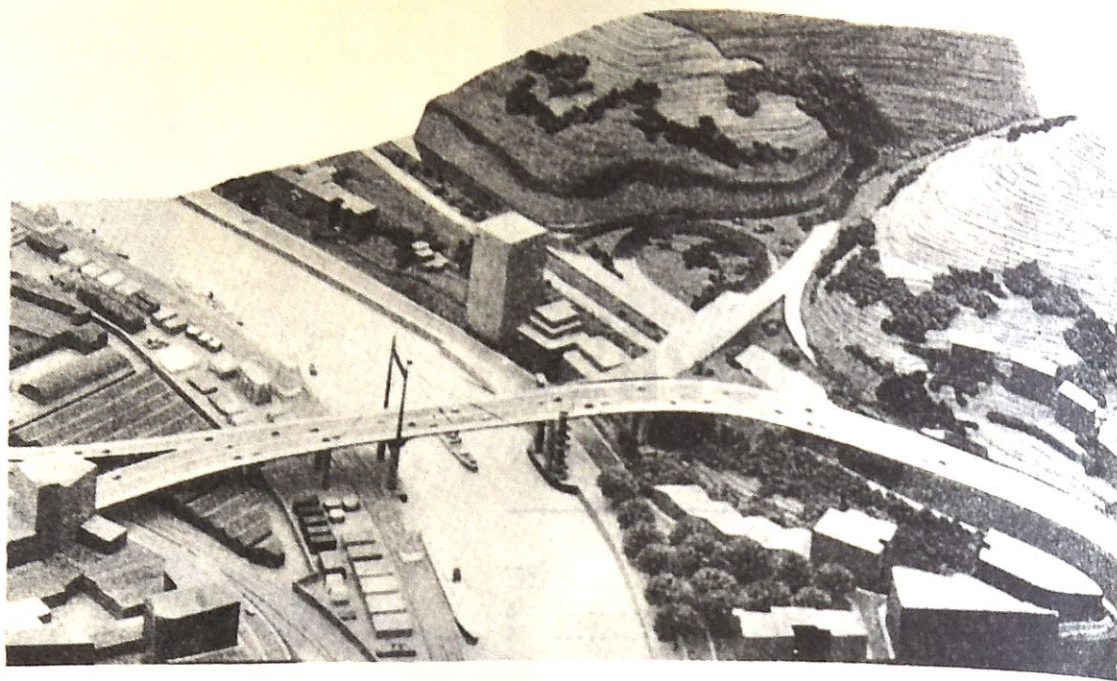
Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia)

Teléfonos 11529 y 4307

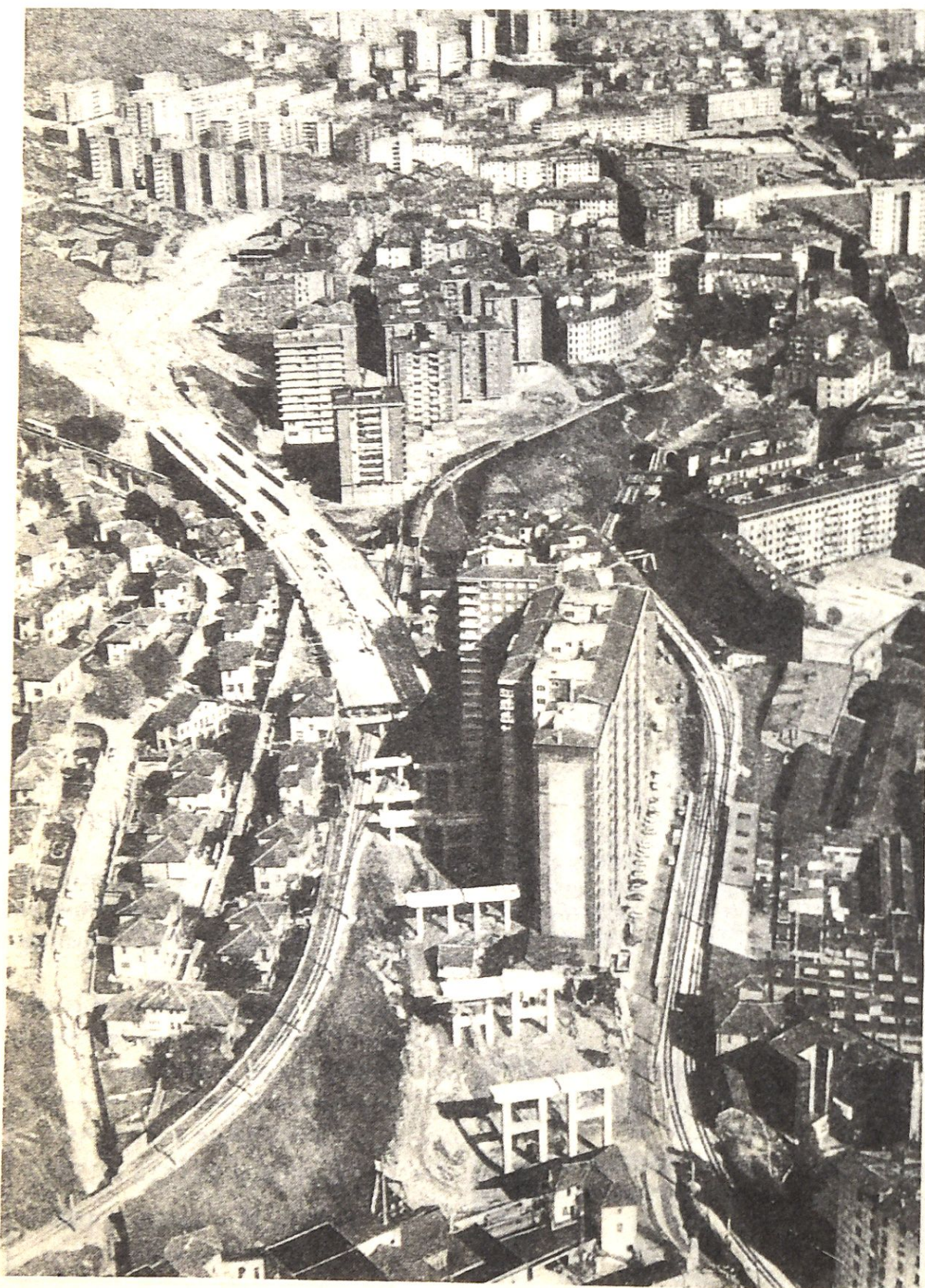
SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público: 10 pesetas

DOS
IMPORTANTES
OBRAS
EN
BILBAO



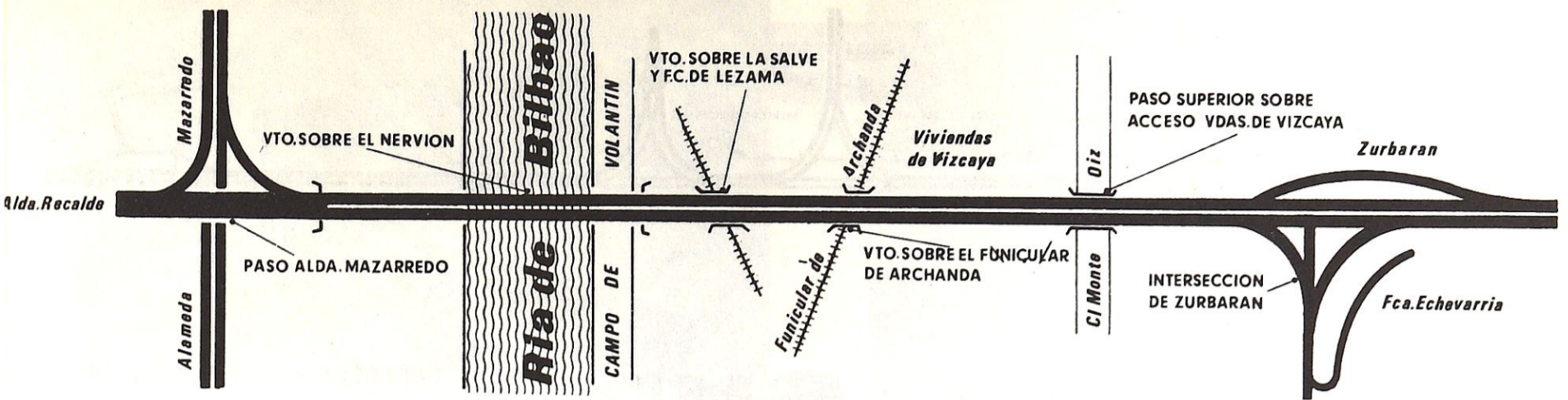
solución norte



Este nuevo acceso a Bilbao está situado en la parte norte del casco de Bilbao, en la ladera de Archanda, que conforma la margen derecha de la ría del Nervión, constituyendo una prolongación de la actual penetración de la C. N. 634 por el túnel de Begoña. Forma parte de la Red Arterial, aprobada técnicamente el 18 de mayo de 1966, y hasta la puesta en servicio de la Solución Sur, será el acceso más importante a Bilbao desde Madrid, Vitoria y San Sebastián. Asimismo, y unido a la llamada Vía del Parque y a la avenida José Antonio, completa una circunvalación del centro de la villa, que permitirá el paso directo desde el Sur y el este hacia Santander y Las Encartaciones.

La obra es conocida por el título complementario de SOLUCION CENTRO, por desarrollarse entre la Solución Sur, que unirá las zonas industriales de Sestao, Baracaldo, Basauri, como parte de la Autopista del Cantábrico, y la futura Solución Norte, a lo largo del valle de Asúa.

La SOLUCION CENTRO empieza en la Alameda de Recalde, atraviesa la ría y la avenida de las Universidades, pasa superiormente el Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, mediante una complicada solución estructural, y en este punto se inicia el viaducto sobre La Cervecería «La Salve», Ciudad Jardín, Camino



del Molino de Viento y Funicular de Archanda, y seguidamente la carretera queda enmarcada por viviendas ya construidas, finalizando en la plaza de Zurbarán, en una amplia intersección.

El recorrido es, aproximadamente, de unos dos kilómetros.

El movimiento de tierras requerido en la construcción completa de la autovía es de unos 280.000 metros cúbicos; supone el empleo de 5.500 toneladas de acero, y la fabricación de 40.000 metros cúbicos de hormigón.

Tiene importantes obras de fábrica, como son; paso sobre la Alameda de Mazarredo; viaducto metálico sobre la ría, de 267 metros de longitud; viaducto sobre la fábrica de Cerveza «La Salve» y ferrocarriles de Lezama; acondicionamiento del túnel sobre el ferrocarril Bilbao-Las Arenas; viaducto sobre el

funicular de Archanda; paso superior sobre el acceso a viviendas en Vizcaya.

Para su realización se colocan 359 vigas prefabricadas, de las que 231 son postensadas. El peso total de estas vigas es, aproximadamente, de 8.651.000 kilos. Los muros son, en general, de hormigón armado. El asfalto se hará por aglomerado en caliente y se verterán 16.000 toneladas. Perfecta señalización, tanto horizontal como vertical. La iluminación de esta obra se hará de tipo de luz blanca, con lámparas de vapor de mercurio de 400 watios, con columnas de 11 metros.

Es digna de resaltar la comprensión mostrada por los vecinos de la zona afectada, que han sufrido trastornos en su habitual modo de vida, y la cooperación de la mayoría de los expropiados. En uno y otro caso, el reconocimiento del beneficio gene-

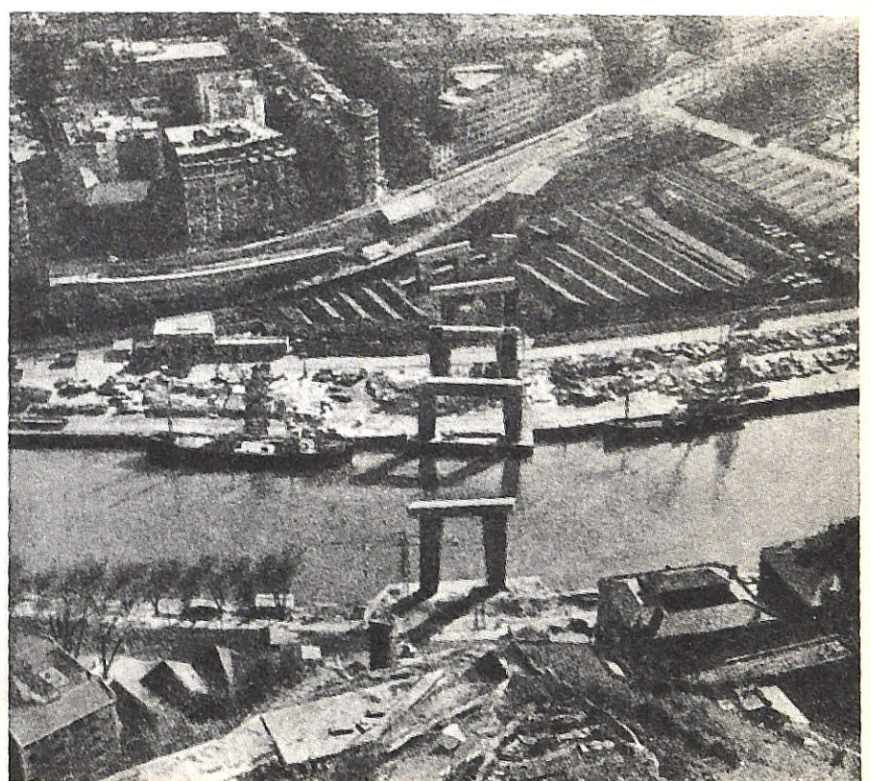
ral que induce la construcción de la autovía, ha permitido que se superasen todos los obstáculos, por difíciles y penosos que fuesen.

La conexión de la SOLUCIÓN CENTRO con la Red de carreteras del valle de Asúa se hará por medio de la autovía del túnel de Archanda, según anteproyecto redactado con fecha marzo de 1970 por la Oficina de Proyectos de la Tercera Jefatura Regional y expuesto a información pública.

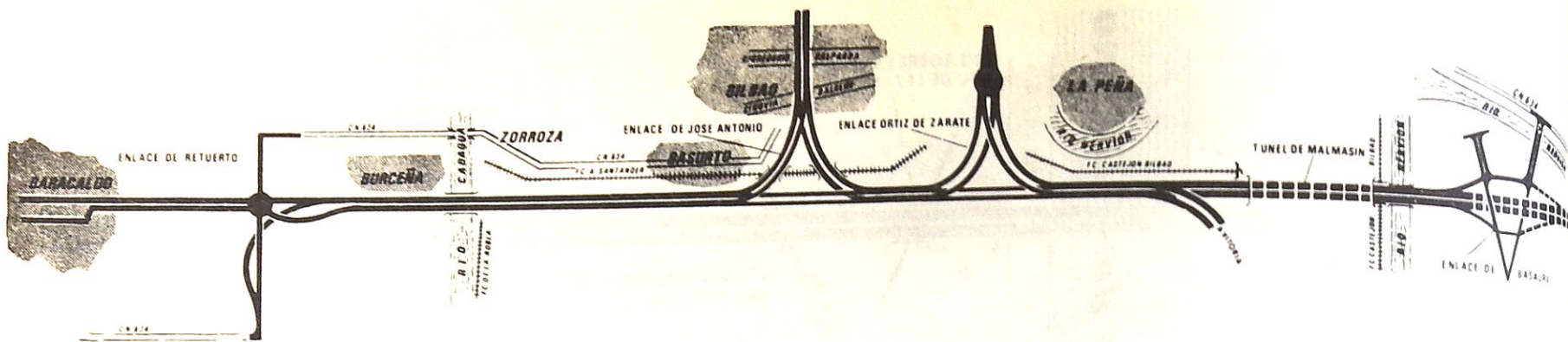
Constituye un túnel que une el valle de Asúa, desde una zona próxima al aeropuerto de Sondica, con Bilbao, en un enlace con la SOLUCIÓN CENTRO. El puente metálico sobre el que esta solución cruza el Nervión permitirá la inserción de la nueva vía en la ciudad sin utilizar el sobrecargado puente del Generalísimo.



Viaducto sobre el funicular de Archanda



Viaducto sobre el Nervión



solución sur

La Solución Sur, Autopista libre de la Red Arterial de Bilbao, forma parte de la autopista Bilbao-Behobia y facilitará el tráfico desde la margen izquierda hacia las salidas a Vitoria, Madrid, San Sebastián, sin tener que atravesar el casco urbano.

La Solución Sur está dividida en dos tramos: Baracaldo-Avenida de José Antonio, de 4,8 kilómetros, tiene su comienzo en las cercanías de Retuerto, a 6 kilómetros al Noroeste de Bilbao, estando prevista su continuación hacia Santander.

En esta primera fase de funcionamiento está enlazada la autopista con la carretera N-634, San Sebastián - Santander, proyectándose además la autovía de acceso a Baracaldo con la que también se enlaza, autovía que después de acceder a Baracaldo se unirá con la autovía del Puerto.

Después del enlace de Baracaldo continúa la autopista entre el llamado Barrio de Tranvianos y Burceña, atravesando el río Cadagua y la carretera de Zorroza a Castrejana, con la que se prevé un futuro enlace, continuando después por la ladera paralela al ferrocarril y a la N-634 para, pasando entre el Barrio Santana y la carretera de Bilbao a Castrejana, empalmar junto al Barrio de Tres Cruces con el tramo de la misma Solución Sur (Avenida de José Antonio-Basauri) y enlazar con la Avenida de José Antonio, de Bilbao, por medio de sendos viaductos de entrada y salida de la ciudad.

Para salvar la autopista, algunas de las carreteras que cruzan en planta este primer tramo, es necesaria la construcción de cuatro pasos superiores, salvar un ferrocarril, el río Cadagua,

una depresión importante, una carretera, un paso inferior y además la playa de vías del ferrocarril antes de entrar en Bilbao por la Avenida de José Antonio.

Los puentes y viaductos previstos son:

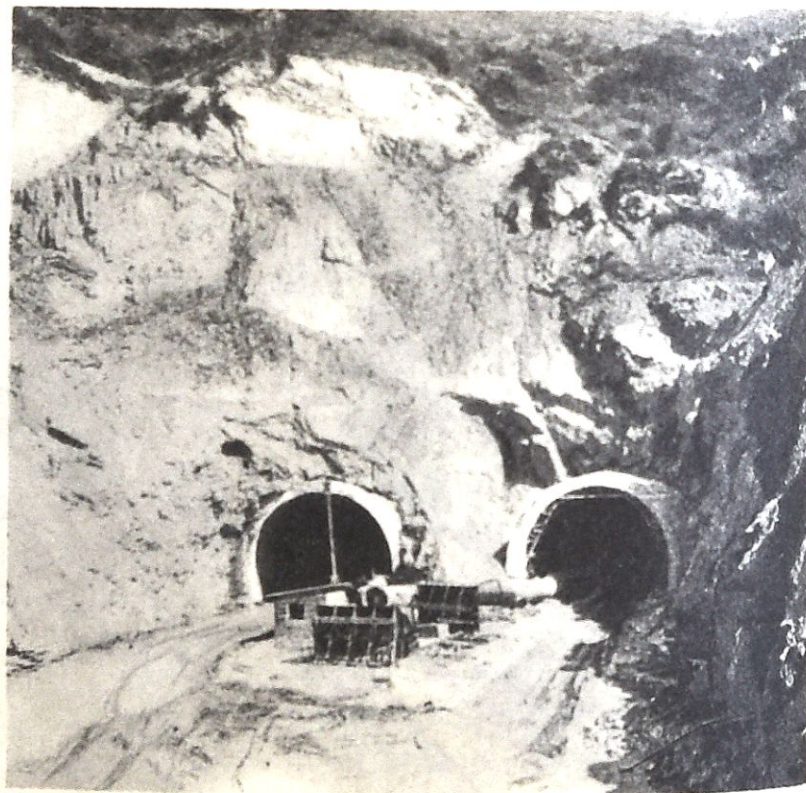
Paso de la CN-634; paso del ramal Baracaldo-Bilbao; paso de acceso a la Urbanización; paso de la CC-6318; viaducto del Cadagua: Longitud, 557 y 493 metros. Sección: 3 carriles de 3,50 metros. Viaducto de Zamácola: Longitud, 126 y 140 metros. Sección: 2 carriles; paso del ferrocarril de la Orconera; viaducto de José Antonio: Longitud, 350, 500, 150 y 200 metros. Sección: 2 carriles de 3,50 metros.

El tramo José Antonio-Basauri, de 6 kilómetros, comienza junto al Barrio de Tres Cruces, al Suroeste de Bilbao, en el punto donde acaba el tramo Baracaldo-José Antonio.

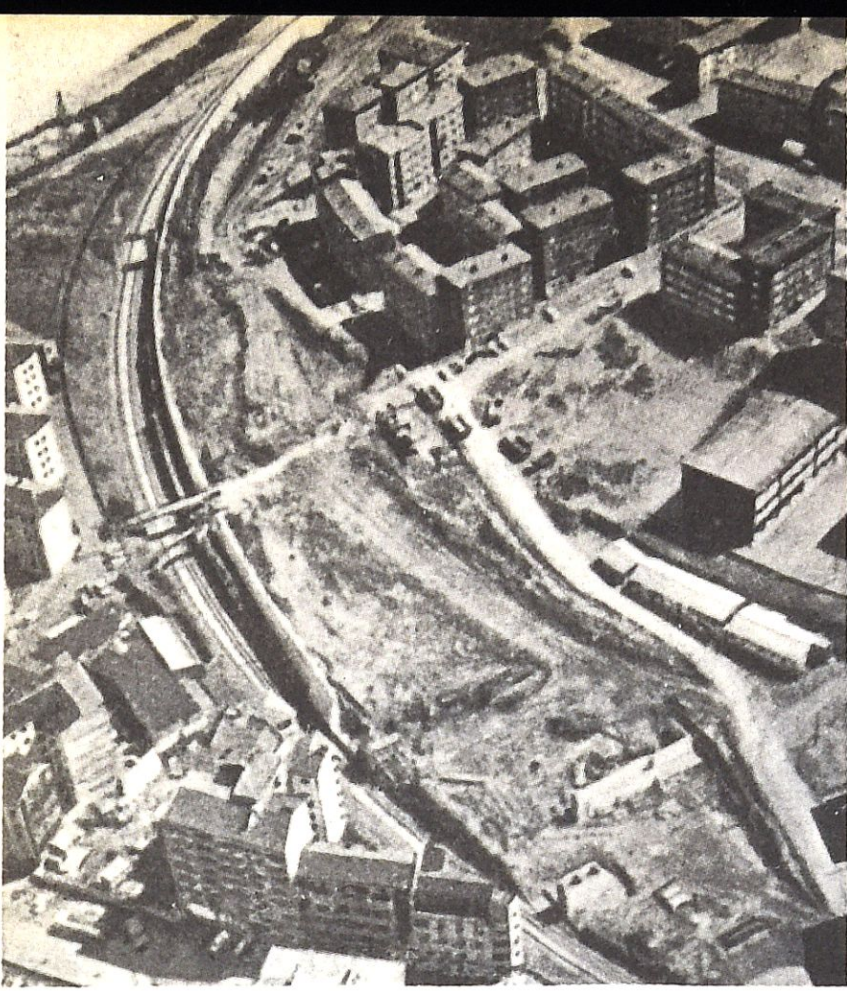
Dicho punto está alineado, aproximadamente, con la Ave-



Viaducto de Cadagua



Túnel de Malmasin



Zorroza



Enlace de José Antonio

nida José Antonio, avenida que enlaza con la autopista en esta zona por medio de dos ramales en viaducto. Después de este enlace continúa la autopista por Elejabarri, cruza Recaldeberri por medio de un viaducto y por la zona norte de Iturrigorri, llega hasta San Andrián, y al enlazar con la calle Ortiz de Zárate forma, al igual que en la Avenida de José Antonio por el Suroeste, el acceso y salida de Bilbao por el Suroeste. Continúa después bordeando el depósito de aguas de Larrasquitu entre la Mina Julia y sus escombreras, pasa por Irusta y llega a la desembocadura del valle por donde discurre la carretera de Bilbao a Arrigorriaga: cruza con un túnel el monte Malmasin y acaba en Basauri después de cruzar la carretera de Arrigorriaga a Dos Caminos, el ferrocarril Madrid-Bilbao y el río Nervión, enlazado por la CN-625 (Bilbao-Burgos), a su vez comunicada con la N-634 (San Sebastián-Santander).

Para salvar los diferentes pasos de carreteras, ramales o ríos, con los que se encuentra la autopista, es necesaria la construcción de los siguientes puentes y viaductos: Viaducto del enlace de José Antonio: Lon-

gitud, 350, 500, 150 y 200 metros. Sección: 2 carriles de 3,50 metros. Viaducto de Gordóniz: Longitud, 449 y 449 metros. Sección: 2 carriles de 3,50 metros. Paso de la carretera de Larrasquitu; enlace de Ortiz de Zárate (3 pasos); paso del enlace de Vitoria; paso de la carretera de Arrigorriaga; paso del ferrocarril Madrid-Bilbao; puente del Nervión; paso del acceso a San Miguel de Basauri; paso del Camino de Firestone; puente de Ibaizabal; paso sobre la autopista de Basauri.

El túnel de Malmasin tiene una longitud de 1.300 metros, aproximadamente.

Se trata en realidad de dos túneles independientes, uno con el sentido de tráfico Bilbao-San Sebastián y otro con el sentido San Sebastián-Bilbao.

Las dos embocaduras son claramente distintas, la embocadura Este está situada entre el puente sobre el Nervión y el paso del ferrocarril y abre unas boquillas de acuerdo protegidas por un muro abovedado sobre el terreno existente.

En la embocadura Oeste está situada una de las estaciones de ventilación de los túneles, dicha estación, al estar situada por encima de las calzadas, constituye un túnel artificial.



Enlace de Retuerto

Crédito Navarro

BANCO FUNDADO EN 1863



Capital desembolsado 270.100.000 ptas.
Reservas 554.000.000 »
Total 824.100.000 »

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

Agencia Urbana n.º 1
Avda. M. Celayeta, 10 bis
(Rochapea) - Pamplona

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 de Bilbao en Santuchu

MADRID - Recoletos, 22 y 3 más en la provincia

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas provisionales)

Y

54 Sucursales más en Navarra, Vizcaya y Madrid

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7072/1

AVISO A LOS POSEEDORES DE VEHICULOS PROVISTOS DE TARJETAS DE TRANSPORTE

Se pone en conocimiento de los socios propietarios de vehículos provistos de Tarjetas de Transportes, que el visado de las mismas se llevarán a efecto en las citadas fechas:

Tarjetas de la serie: VP, VC, MP, MC, XP, XC, TP y TC: Del 2 al 21 de enero.

Tarjetas de la serie: VR, VD, MR, MDC, MDCC y MDCN, MDCN pescado y TD: Del 1 al 28 de febrero.

Tarjetas de la serie: VT, MDF, MDFC, XDF, DC y TD: Del 1 al 31 de marzo.

IMPORTANTES PROGRESOS EN LOS FAROS DE AUTOMOVILES

La lámpara H-4 puede ser admitida para el mes de junio

Las lámparas convencionales utilizadas hasta ahora en los automóviles disponen de un filamento de wolframio, el cual se vaporiza al someterlo a temperaturas de incandescencia, depositando este desprendimiento en la parte fría de la bombilla, la ampolla, provocando su ennegrecimiento y dando una luz cada vez menos intensa, al tiempo que, si llega a perder más de un diez por ciento de este filamento, se parte o funde.

Estos inconvenientes han hecho aparecer en escena, a partir del año 60, la luz halógena, llamada también de yodo, puesto que el gas que contiene la ampolla de la lámpara contiene el gas halógeno yodo. Este gas asimila el wolframio vaporizado por la temperatura de funcionamiento y permite que se deposite de nuevo, tras el funcionamiento, en el filamento de la lámpara. Con la luz halógena, el efecto pretendido de que no se rompa el filamento y que no se ennegrezca la ampolla quedan conseguidos en parte, pues el wolframio desprendido se concentra sobre el filamento, pero no en el mismo punto desde el que salió. Por ello se ha buscado una nueva solución, reduciendo el tamaño de la ampolla, permitiendo una mayor presión del gas en su interior, con lo que se consigue una reducción de la velocidad de vaporización.

Dadas las temperaturas tan altas que alcanzan estas lámparas, hasta dos mil quinientos grados, ha sido preciso utilizar cuarzo para la obtención de ampollas, por lo que las luces halógenas se las conoce indistintamente por este nombre, como también por el de yodo o cuarzo.

LAMPARA H-4

En 1969 ha nacido, para bien de todos los conmutadores un nuevo tipo de lámpara, denominada internacionalmente como H-4, y que se basa en los mismos principios de la luz halógena, que, hasta ahora, sólo se habían aplicado a la luz de carretera.

La lámpara H-4 podría definirse como una «bilux de yodo», por su doble filamento, uno para la luz de carretera y otro para la de cruce. Ha pasado con éxito rotundo todas las pruebas a que ha sido sometida, pero, debido a la intensidad de luz en posición de cruce —igual a la de carretera— sobrepasa las especificaciones de todos los países europeos, con excepción de Inglaterra, con lo cual se ha frenado su lanzamiento comercial. Actualmente está siendo utilizada por los equipos de competición de Porsche para carreras nocturnas en circuitos cerrados, con unos resultados francamente buenos. Se espera que su aprobación para utilizarla en carretera se obtenga en junio de 1970.

Hay un beneficio inmediato de la utilización de una lámpara con igual intensidad en sus dos posiciones. Un problema que se plantea durante los viajes nocturnos es el cansancio visual, que en gran parte proviene de la constante necesidad de adaptación del ojo humano a las distintas intensidades luminosas. Como es lógico, cada vez que se tiene que hacer el cambio de luces, el ojo tendrá que adaptarse a la nueva intensidad luminosa, dilatándose la pupila cuando es muy intensa o cerrándose cuando la luz es menos intensa.

La ventaja de la lámpara H-4 es que manteniendo en el campo visual del conductor la misma intensidad de luz evita que el campo visual del conductor que viene de frente tenga una intensidad capaz de deslumbrarla, ya que los rayos, al ser luz de cruce, son proyectados sobre el asfalto de la carretera.

Esperemos que, en unos meses, este tipo de lámpara, nacida en el continuo progreso en materia de iluminación, entre de lleno en la vida automovilística. Precisamente, los coches necesitan buena luz para el cruce, porque, para carretera, por lo general, van suficientemente dotados.

E. VILLACIEROS

PARA SU AHORRO...

7%

de INTERES ANUAL

en depósitos a más de dos años

IMPOSICIONES A PLAZO, CERTIFICADOS DE DEPOSITO

banco
europeo
de
negocios

BE

le ofrece:

**SEGURIDAD
RENTABILIDAD
LIQUIDEZ**

y como siempre
el mejor servicio y asesoramiento de alta especialización

EUROBANCO

LE INTERESA!

Solicite información a

banco europeo **BE** de negocios

SUCURSAL REGIONAL NORTE:

Avenida de España, 38 - Telf. 28966

SAN SEBASTIAN

o a las siguientes entidades bancarias:

BANCO POPULAR ESPAÑOL

BANCO DE LA VASCONIA

antipolución en españa

De la recopilación de experiencias de diversos países, americanos y europeos en la lucha para disminuir la concentración de gases nocivos del ambiente de las grandes capitales ha surgido un compromiso internacional, gestado en la O.N.U., en el que los países participantes se comprometen a implantar bajo un criterio unificado, leyes sobre la emisión de poluentes en los motores de explosión.

En España, por una parte, los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona, tienen aprobadas ya ordenanzas municipales que limitan la emisión a un 5 por ciento de CO. en volumen máximo.

Por otro lado se prevé la aplicación de una ordenanza nacional con las siguientes fechas de aplicación:

FASE I - Antipolución CO. ralentí (julio 1971)

Todos los vehículos deberán regularse o incorporar dispositivos limitadores de la emisión de CO. máximo establecido en régimen de ralentí.

FASE II - Antipolución Ciclo Europeo (julio 1972), para motores nuevos

Los nuevos motores que se presenten a homologación deberán cumplir con las especificaciones que marca la ley para el Ciclo Europeo, es decir, cotas específicas de CO. e Hidrocarburos no quemados en función de un ciclo de marcha predeterminado, en el que se consideran las condiciones de funcionamiento del vehículo en ciudad, en relación a su peso.

FASE III - Antipolución Ciclo Europeo (julio 1973) para todos los vehículos nacionales

Todos los vehículos del mercado nacional deberán salir de serie con las condiciones exigidas a los vehículos de nueva factura en la Fase II.

RENAULT  **4**
furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

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

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

CONCESIONARIO
PARA GUIPUZCOA

ALBERDI, S. A.

*

Avenida Tolosa, s/n
Teléfono 4148

*

Zabaleta, 52
Teléfono 18551

*

SAN SEBASTIAN

SE ENCARECEN LAS PRIMAS DEL SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOVILES EN LA REPUBLICA FEDERAL ALEMANA

Por JOSE AYESTARAN

La prensa alemana se ocupa estos días del encarecimiento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Automóviles. Efectivamente, después de bastantes meses de discusiones y debates, a partir del primero de enero próximo las primas de dicho seguro experimentarán un incremento que puede calcularse en un promedio del 30% para los vehículos de turismo y de tipo «Combi».

En los primeros meses del presente año 1970 se pensó que un aumento del 20% sería suficiente, pero desde entonces la siniestralidad registrada en los turismos se empeoró de tal forma que se habló de aumentos del orden del 45%, pues es ya cierto que la mayoría de las Compañías aseguradoras alemanas cerrarán el ejercicio de 1970 con pérdidas

en el Seguro de Responsabilidad Civil. Si no se ha llegado a dicho aumento del 45%, ello ha sido debido a las medidas adoptadas de estabilización de precios, lo que equivale a decir que las primas aprobadas entran dentro de lo que conocemos como «precios políticos». Se dice también que si las Compañías hubiesen podido incluir el desarrollo total probable del ejercicio 1971, las nuevas tarifas habrían alcanzado mayores niveles.

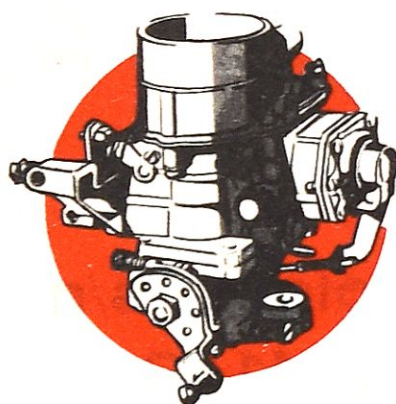
De todas formas, el presidente de la Agrupación de Aseguradores de Automóviles, Dr. Brugger, ha manifestado en una reciente entrevista, que es de temer que en corto plazo se produzcan peticiones de elevación de tarifas por parte de las Aseguradoras.

ZONAS DE TARIFA

Ahora bien, es preciso señalar que las tarifas alemanas establecen las primas en función de la zona y de la siniestralidad registrada por los conductores. Hasta ahora existían, regionamente, tres clases de tarifas: una para el campo, otra para ciudades medias, y la tercera para grandes ciudades. Además existía una escala especial para funcionarios del Estado.

Con la nueva estructura tarifaria, se matiza bastante más, ya que se han formado 5 grupos regionales: Land 1 (L 1) para localidades hasta 2.000 habitantes; Land 2 (L 2) para localidades hasta 5.000 habitantes; Grupo medio (M) para ciudades que cuenten de 5.000 a 100.000 habitantes; y dos grupos para grandes ciudades: Uno (G 1) para ciudades de hasta 500.000 habitantes, y otro (G 2) para ciudades mayores o «supergrandes». Y, además, como los gastos por reparaciones varían, en Alemania, de una región a otra de for-

NO CONTAMINE LA ATMOSFERA
CONFIENOS SU PROBLEMA
DE CARBURACION



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

Todo lo concerniente a reparación y conservación de coches de todas marcas.

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5 - Teléfs. 10235 y 10350

SAN SEBASTIAN

DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas



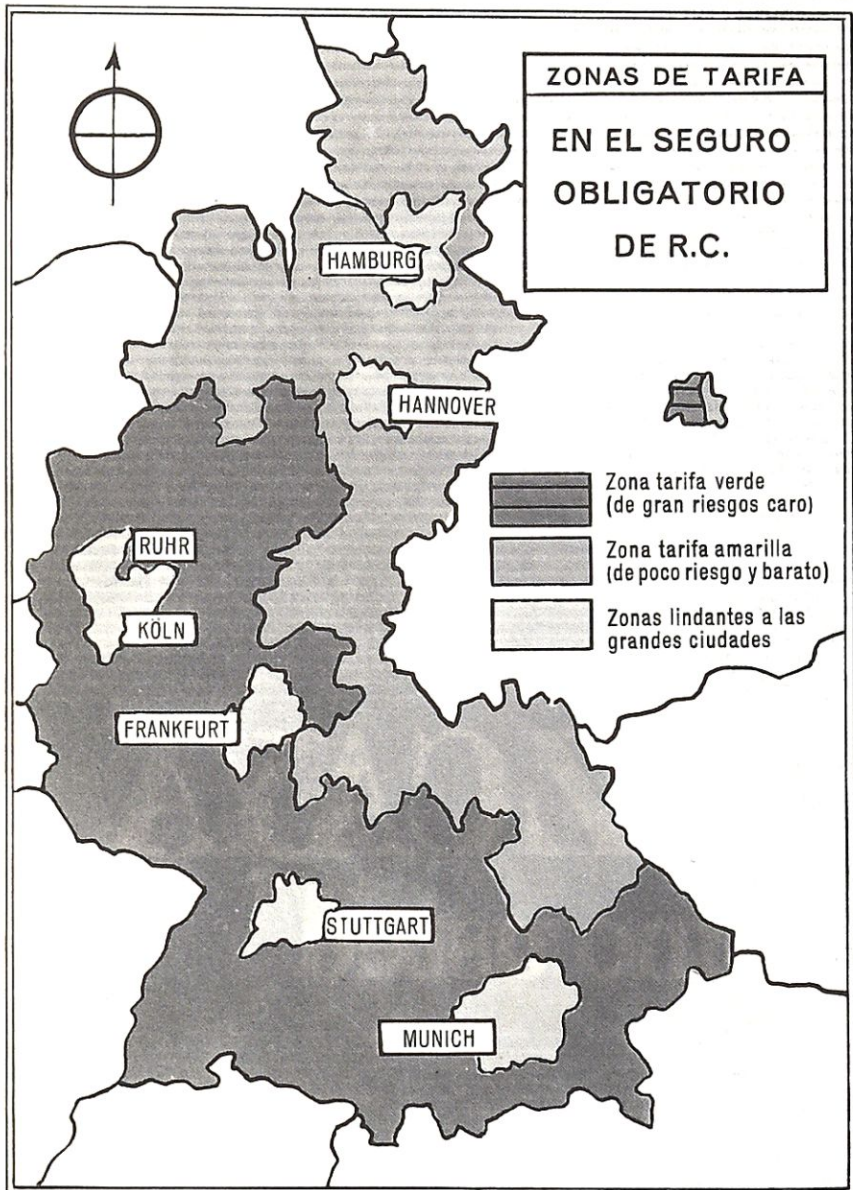
EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

ma bastante considerable, cada uno de los grupos citados se ha subdividido en dos zonas diferentes: una amarilla (barata), y la otra verde (cara).

Sin embargo, dadas las dificultades existentes estadísticamente para delimitar todos estos grupos con exactitud, no ha habido más remedio que agrupar a algunos de ellos en uno solo, con lo que se han originado en definitiva las siguientes seis clases de tarifas: grupo L1 amarillo (el más barato); grupos L 1 verde y L 2 amarillo, con un 5% de



incremento; L 2 verde, con aumento del 3%, y tarifado al margen se encuentra el grupo M, en el que están incluidas las localidades cercanas a las grandes ciudades. Por último, las tarifas correspondientes a las grandes ciudades, donde la más barata es un conglomerado de G 1 amarillo y verde

y G 2 amarillo, para terminar con el G 2 verde que es, con un 6%, la más cara de todas.

En el extracto que a continuación reseñamos, pueden verse las primas que corresponden a los coches de mayor circulación en Alemania. Garantía: 1.000.000 de marcos. Forma de pago: anual. Cotización del marco = 19,10 Ptas.

<i>Sin descuento</i>			<i>Con descuento por no siniestro</i>		
Coche con CV	Hasta ahora marcos	En el futuro marcos	Coche con CV	Hasta ahora marcos	En el futuro marcos
GRANDES CIUDADES CON MAS DE 500.000 H. (EXCEPCIONES: BREMEN Y HANNOVER)					
24-34	288,—	349,—	25-34	160,—	174,50
35-45	330,30	349,—	35-45	183,50	174,50
46-55	363,60	476,—	46-55	202,—	238,—
CIUDADES DE 100.000 HASTA 500.000 H. (INCLUIDAS BREMEN Y HANNOVER)					
24-34	288,—	329,—	24-34	160,—	164,50
35-45	330,30	329,—	35-45	183,50	164,50
46-55	363,60	449,—	46-55	202,—	224,50
LOCALIDADES DE 5.000 HASTA 100.000 H. Y ZONAS CIRCUNDANTES A GRANDES CIUDADES					
24-34	261,—	324,—	24-34	145,—	162,—
35-45	299,70	324,—	35-45	166,50	162,—
46-55	329,40	440,—	46-55	183,—	220,—
LOCALIDADES ENTRE 2.000 Y 5.000 H. DENTRO DEL RECINTO VERDE DE LA TARIFA					
24-34	241,20	312,—	24-34	134,—	156,—
35-45	276,30	312,—	35-45	153,—	156,—
46-55	304,20	423,—	46-55	169,—	211,50

Por otra parte es de especial interés mencionar que se han modificado las bases para las primas básicas. Hasta ahora, al suscribir el seguro se pagaba la prima base; con la nueva estructura se llegará a la prima base después de transcurrido un año sin declaración de accidente. El contratante inicia ahora el seguro con un recargo de 50%, que se suprimirá si en el primer año no declara ningún accidente, pero que subirá al 80% o al 100% si se registra siniestralidad durante 2 ó 3 años consecutivos. Véase la siguiente tabla, en la que se recoge la estructura de las primas en el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil:



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

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

BANCO DE VIZCAYA

Para personas como usted

SE ENCARECEN LAS PRIMAS DEL SEGURO OBLIGATORIO...

ESTRUCTURA DE LAS PRIMAS EN EL SEGURO OBLIGATORIO DE R. C.

	Cuota en % de la prima base	
	Anterior	Nueva
3 años con siniestros	150	200
2 " " "	130	180
1 " " "	110	150
Nuevos contratos	100	150
1/2 año sin siniestro	95	125
1 " " "	90	100
2 " " "	70	80
4 " " "	50	60
3 " " "	50	70
5 " " "	50	50

DESCUENTOS PARA LOS BUENOS CONDUCTORES

Se pretende conseguir el que cada conductor abone las primas que realmente debe satisfacer, es decir, aplicar la prima justa según el riesgo subjetivamente originado. En Alemania el 40% de los conductores no ha declarado ningún siniestro en 5 años consecutivos. Estos conductores sufrirán mucho menos el encarecimiento del seguro que aquellos pródigos en accidentes o que aquellos otros que suscriban ahora, por primera vez, el seguro. Resulta importante señalar que los conductores que por la anterior regulación, es decir, por llevar 3 años sin siniestro, tenían derecho a una reducción

del 50%, en la nueva estructura se beneficiarán de la misma reducción.

También se establecen descuentos para aquellos propietarios de vehículos que, disfrutando actualmente de descuentos, adquieren un segundo coche, así como para los conductores con carnet de conducir desde hace 3 años, y para los que se encontraban sin vehículo desde hace 3 meses y al adquirir ahora uno nuevo tienen que suscribir una nueva póliza. Todos ellos comenzarán abonando el 125% de la prima en lugar del 150% que corresponde abonar a los auténticos principiantes. Asimismo se señala que caso de contratar una póliza de Seguro Combinado o a «todo riesgo», los descuentos anteriormente alcanzados por una póliza de R.C. se transmitirán a aquella sin limitación. Y se confirma que aquellos asegurados que en el año 1970 declararon un accidente de poca importancia, pueden beneficiarse de los descuentos si devuelven a la aseguradora el importe del siniestro.

En esta ocasión, los funcionarios del Estado van a tener que arrimar también el hombro. Se mantendrán para ellos las Aseguradoras especiales que hasta ahora existían, así como las escalas especiales que abonaban a las Aseguradoras normales. Pero se establecerá para los funcionarios una subdivisión por regiones, de forma que los que residen en grandes ciudades tendrán que pagar más que sus colegas de zonas de menor circulación.

Por último, existen también novedades por lo que afecta al Seguro Combinado, ya que, por ejemplo, las franquicias de participación del asegurado en el siniestro se elevan de 250 a 300 marcos; las de 500 a 600, y las de 800 a 1.000, y se crea una nueva franquicia de 2.000 marcos desconocida hasta ahora.

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

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

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN



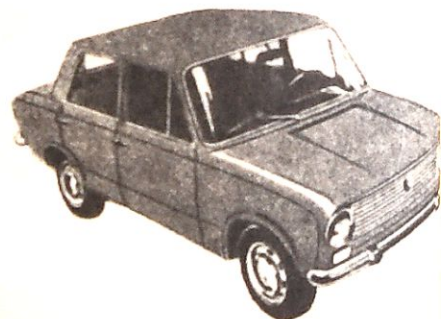
Como en su propia cuna.

El no entiende nada de mecánica. No sabe nada del coche de su padre. Un 124. Lo único que nota es que los viajes no son como antes.

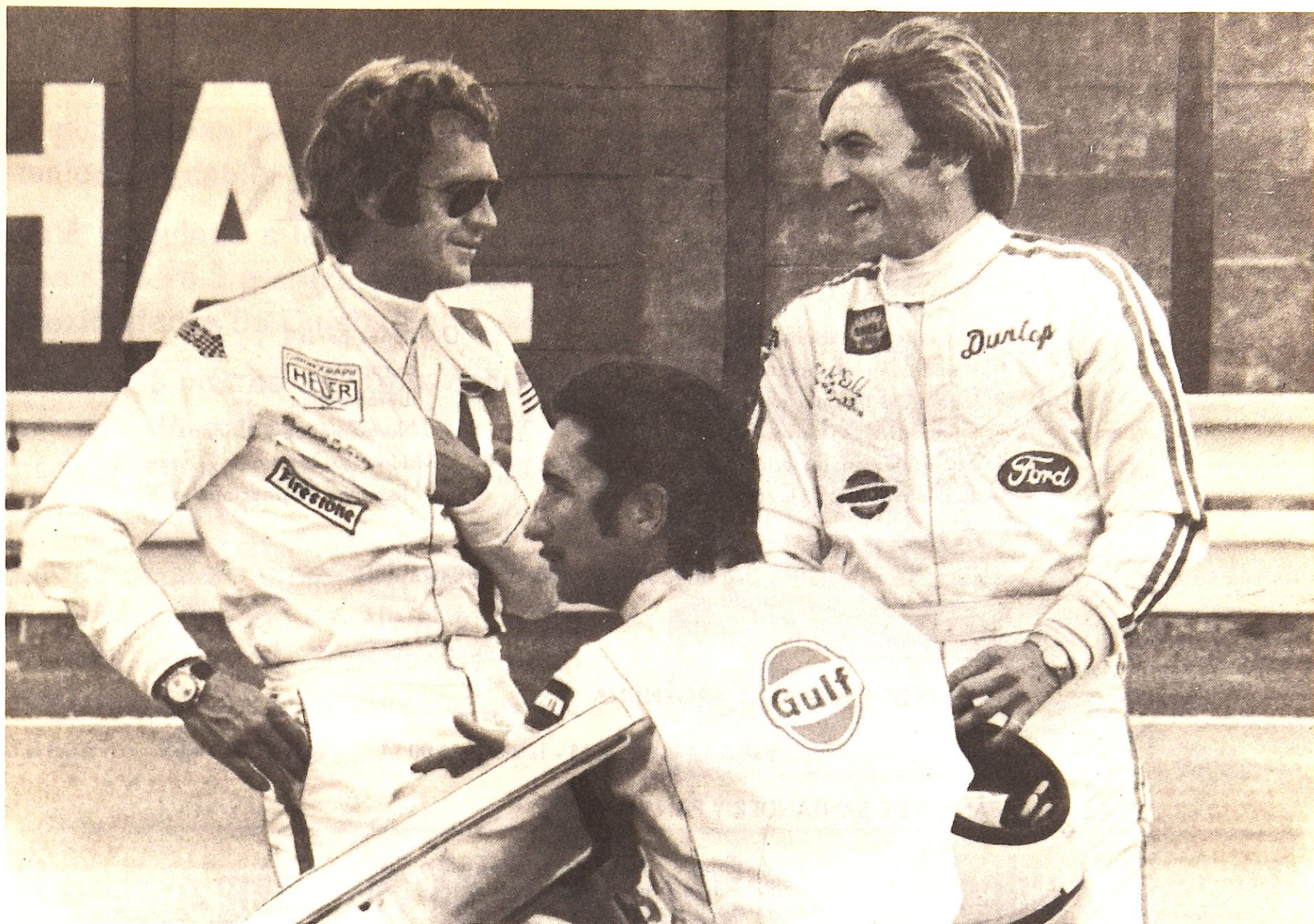
Ya no llora a cada bache, ya no despierta sobresaltado por los ruidos, ya no se pone nervioso, ya no tiene que ir siempre en los brazos de mamá. Lo demás, que es difícil encontrar una transmisión tan suave y una mecánica tan robusta como las del 124, que su suspensión elimina los tramos difíciles, que no hay tranquilidad como la de sus cuatro frenos de disco, todo eso es asunto de su padre.

El sólo sabe que un 124 es una cosa agradable. No hace falta ser un experto para disfrutar de un 124.

Seat 124 - Cada viaje, un paseo.



SEAT
124



Las "24 HORAS de LE MANS" al cine

Se está rodando actualmente una excepcional película que refleja la gran aventura automovilista de las "24 Horas de Le Mans". En las fotografías que publicamos aparecen quienes interpretan el papel de consumados pilotos y un accidente simulado, aunque el coche que está ardiendo sea pura realidad.

Se espera con verdadero interés esta producción, sobre todo los aficionados al automovilismo.





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 3 - 5325

PANAMA, 9 A

Representaciones en Europa:

ALEMANIA	Schubertstrasse, 1-Teléfono (0611) 745090	6-FRANKFURT/MAIN
BELGICA	Edifice Philips Place de Brouckère, 2 - Teléfono 18-37-43	1000-BRUSELAS
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:

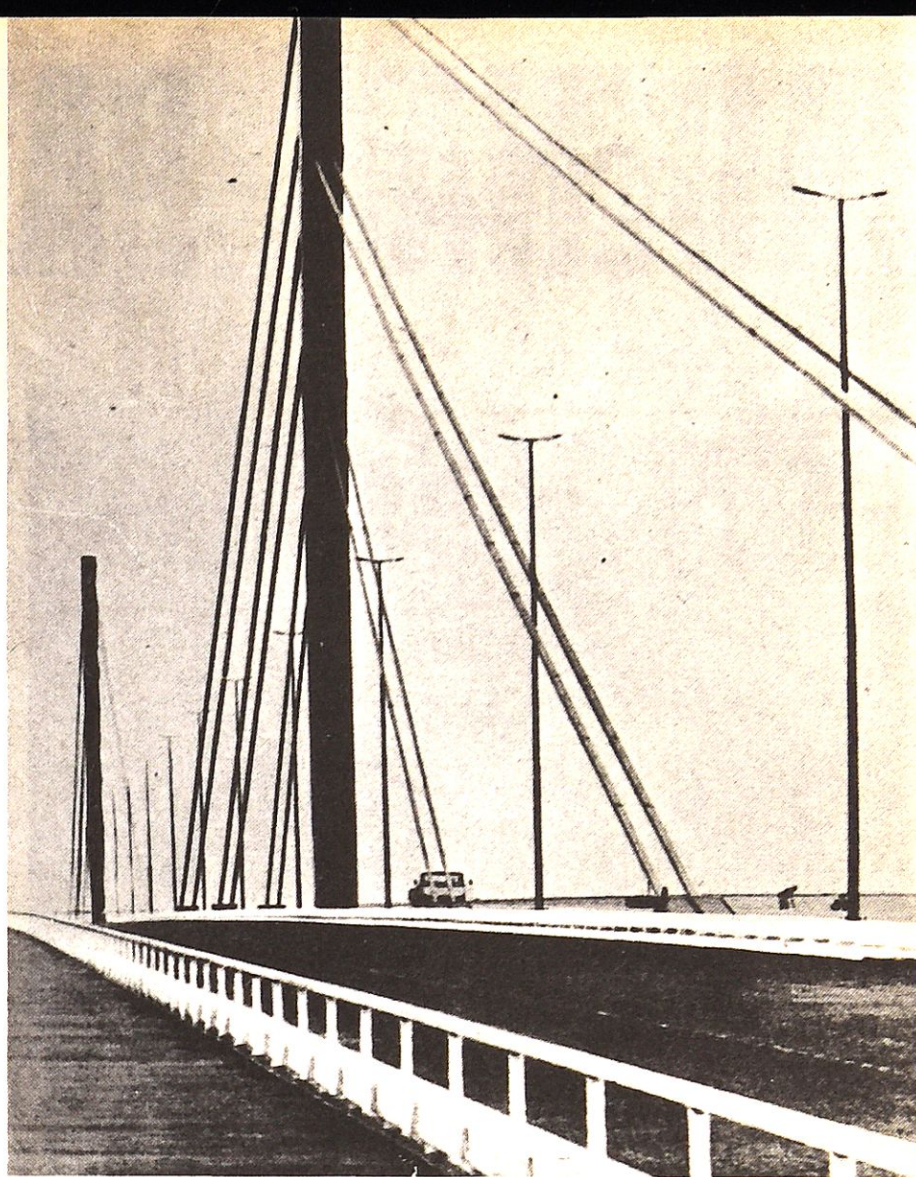
ARGENTINA	Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14	BUENOS AIRES
BRASIL	Edificio Barao de Iguape Rua Direita, 250-13.º and. S/1304 Teléfono 34 21 49	SAO PAULO
COLOMBIA	Carrera 7.ª, núm. 17-01 Apartado Aéreo 15974 - Teléfono 420941	BOGOTA, D. E.
CHILE	Calle Huérfanos, n.º 1.022 (esquina calle Ahumada) Departamento 806-Teléf. 65006	SANTIAGO DE CHILE
ESTADOS UNIDOS	375 Park Avenue, Seagram Building, Teléfono 6880984	N. YORK, N. Y. 10022
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

Después de cuatro años y medio de trabajos ha sido abierto al tráfico el puente más largo del mundo sostenido por cables diagonales.

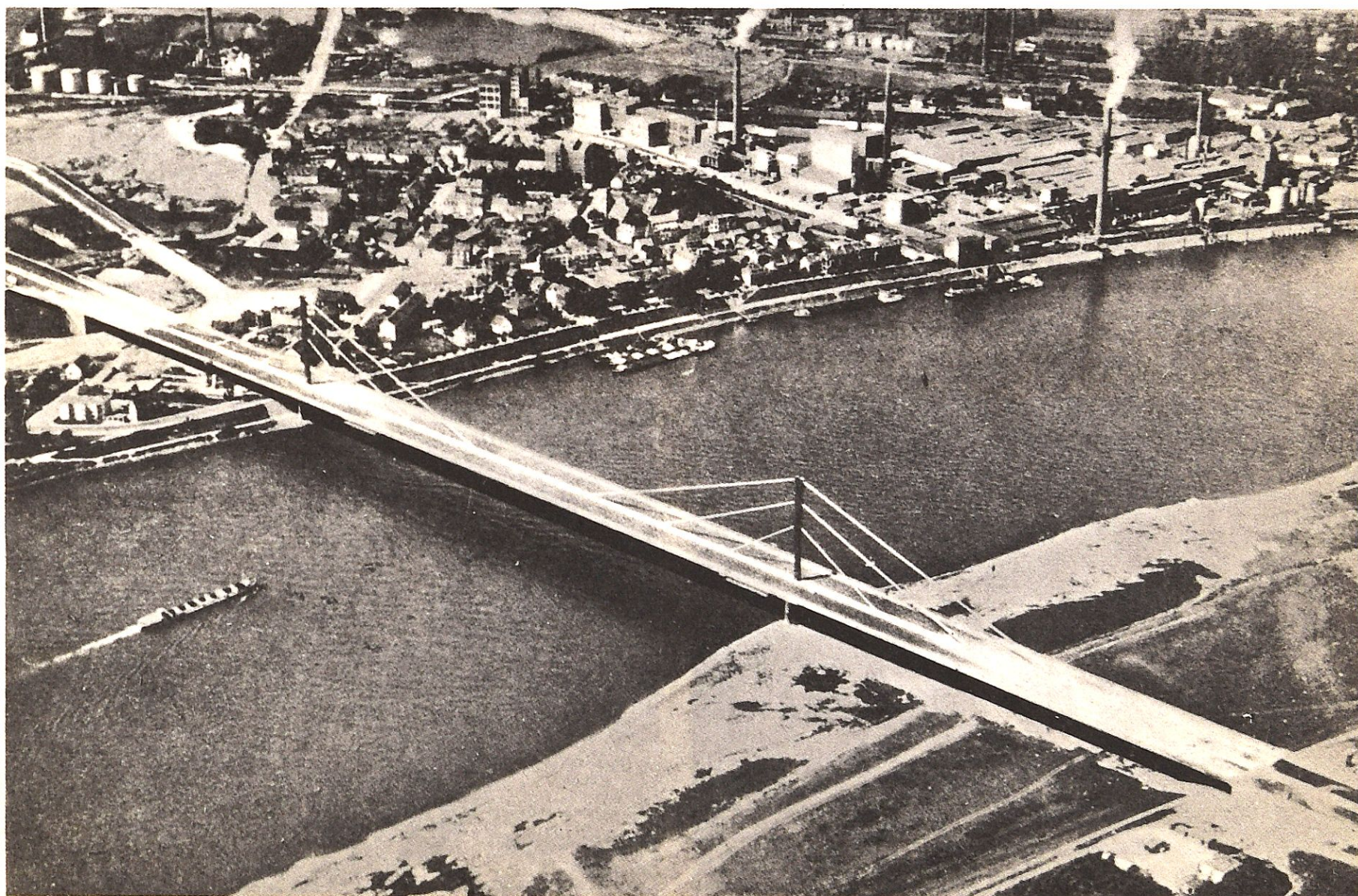
Está vinculado a la autopista europea número 3 y cruza el Rin en las proximidades de Duisburgo.

Tiene 768 metros de largo, con tres carriles de tráfico, una acera para peatones y una vereda para ciclistas y motociclistas.

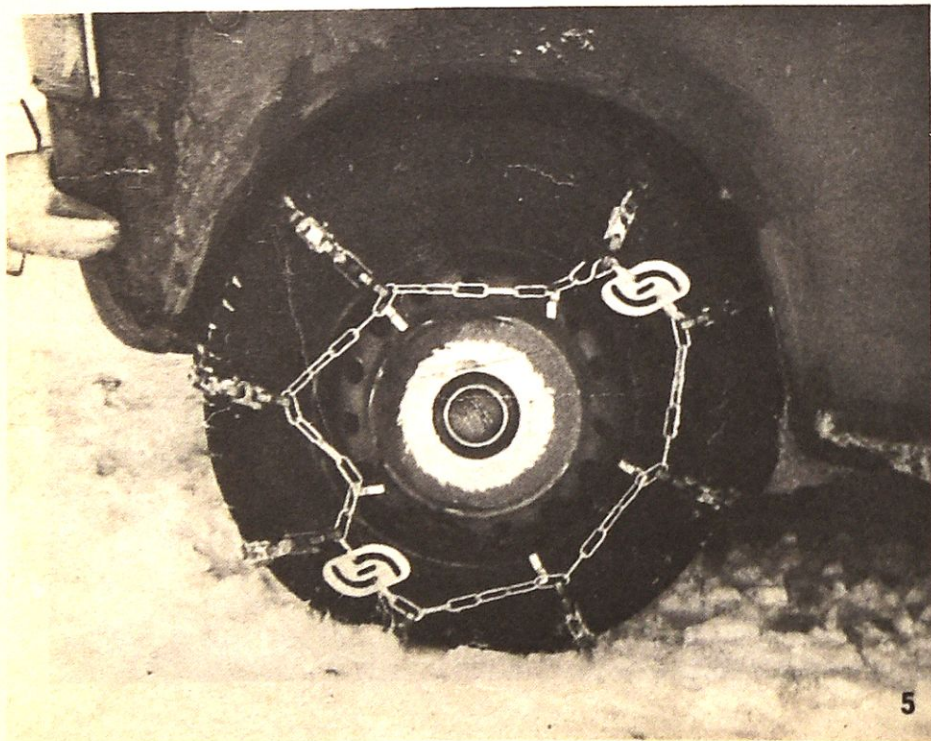
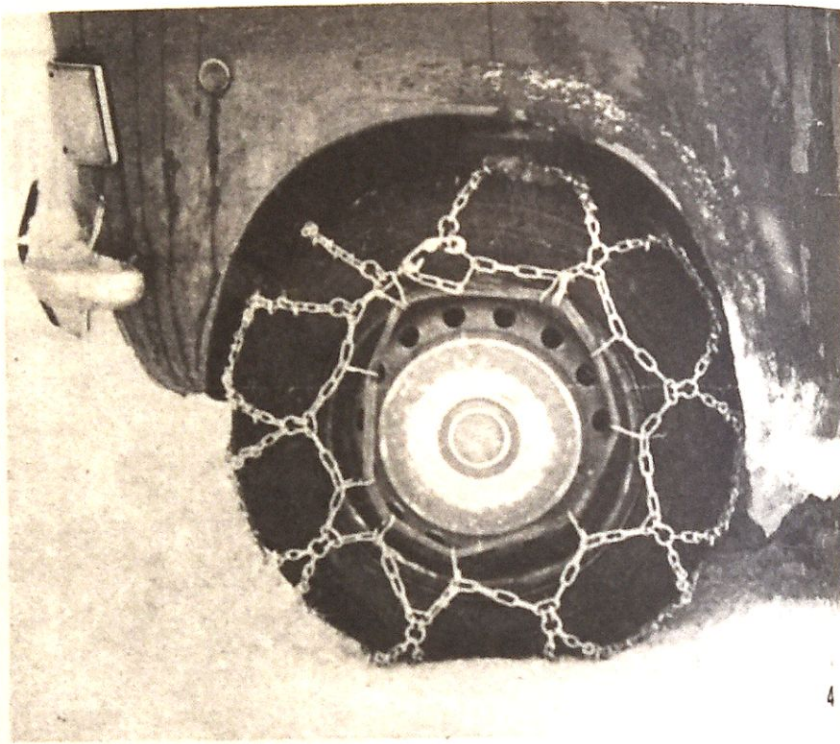
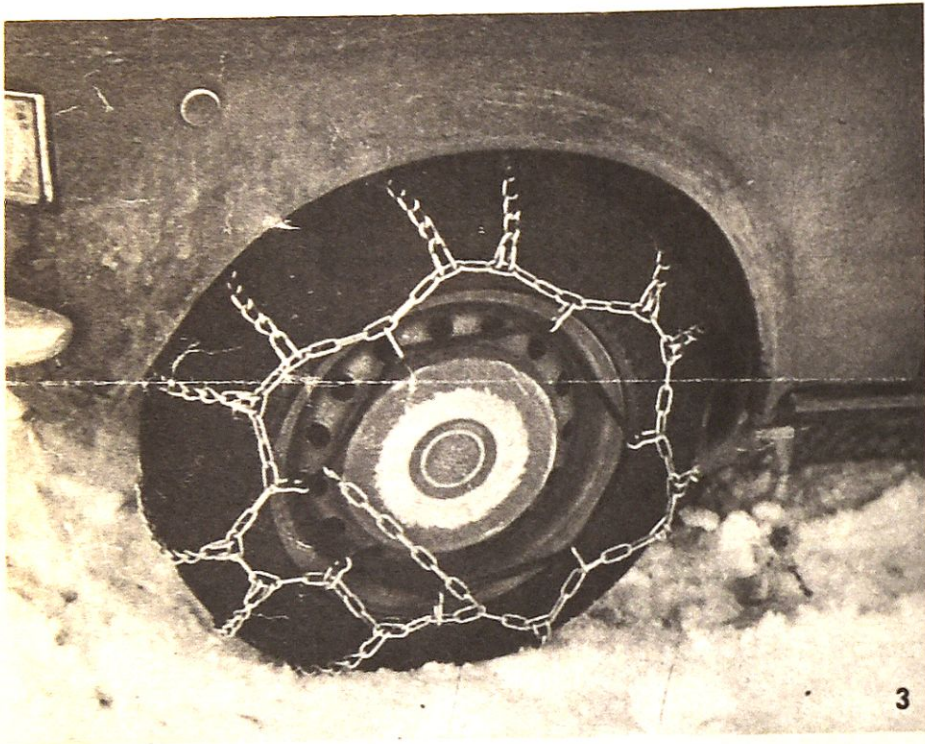
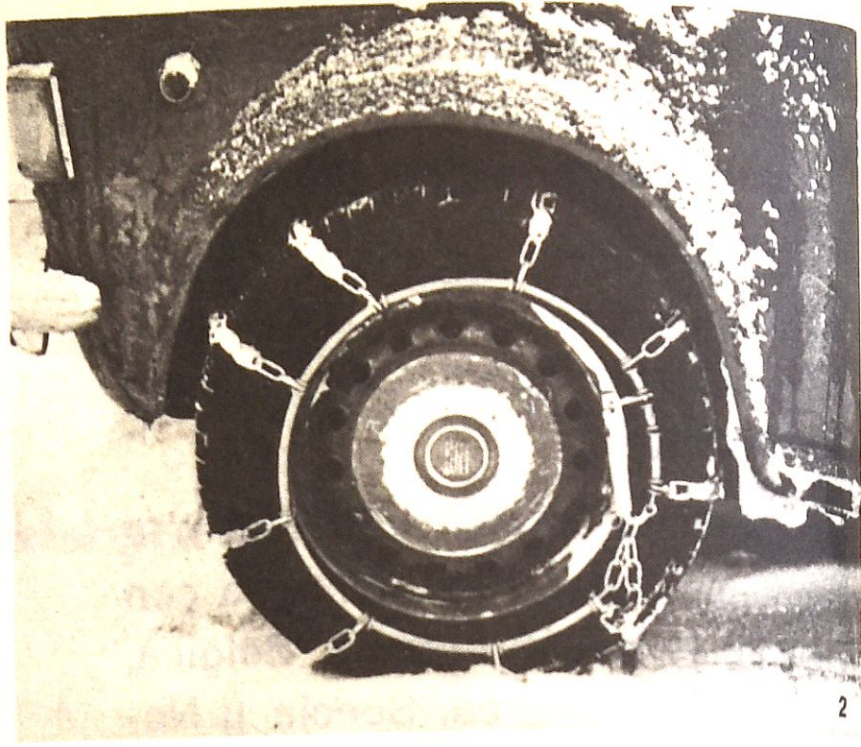
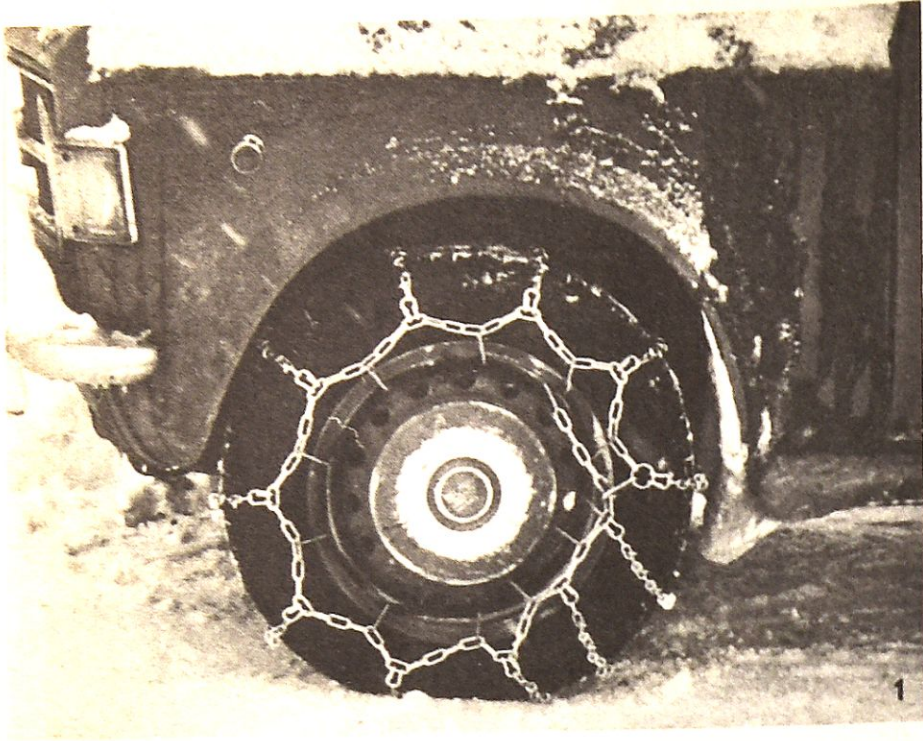
La autopista número 3 enlaza la República Federal de Alemania con España, Portugal, Francia, Bélgica, Holanda, Dinamarca, Suecia y Noruega.



El puente más largo del mundo sostenido por cables diagonales

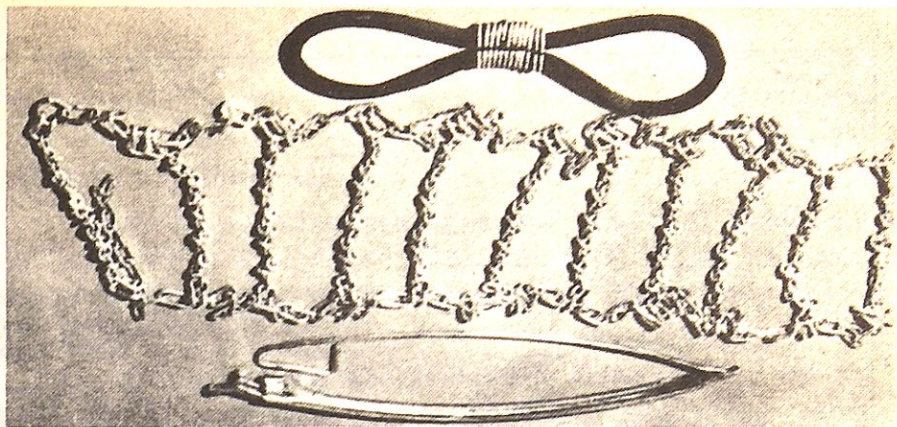


CADENAS PARA LA NIEVE

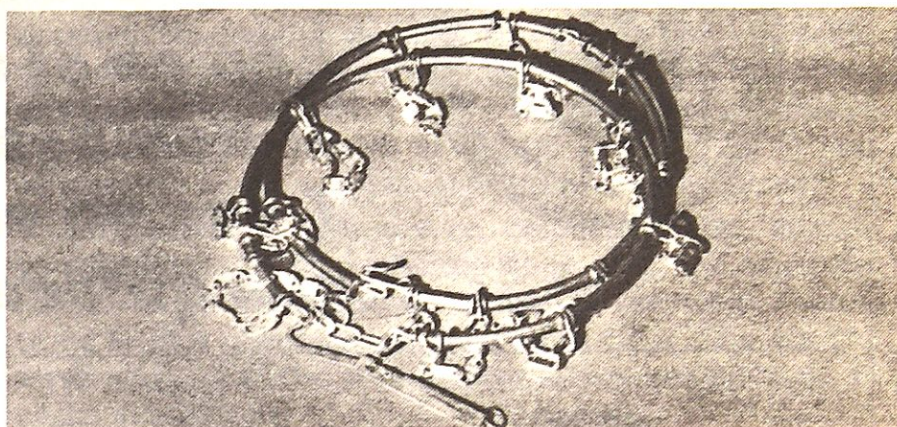


1. Sobre esta cadena «Accrochs-O-Mat» se colocarán las once barras provistas de rodillos de desgaste.

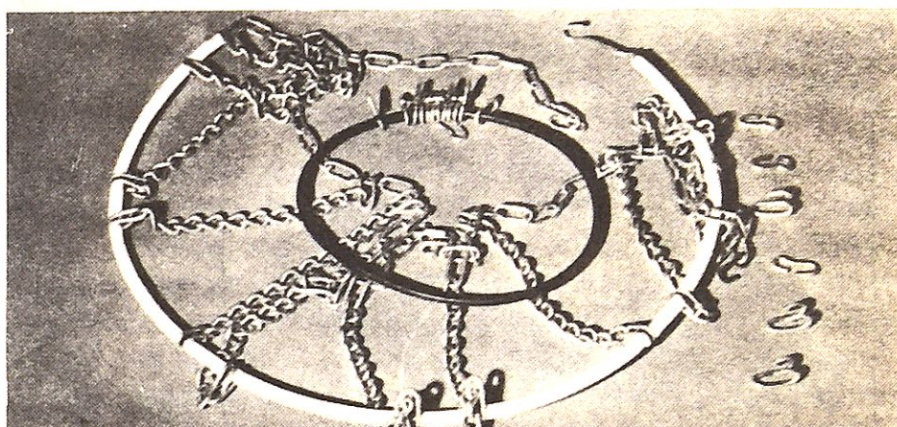
Otra originalidad son los ganchos formando correas que están destinadas a acortar las distancias llegado el caso. Se puede ver la palanca articulada que sirve para el montaje. El anillo de caucho está también provisto de ganchos para la tensión de la cadena.



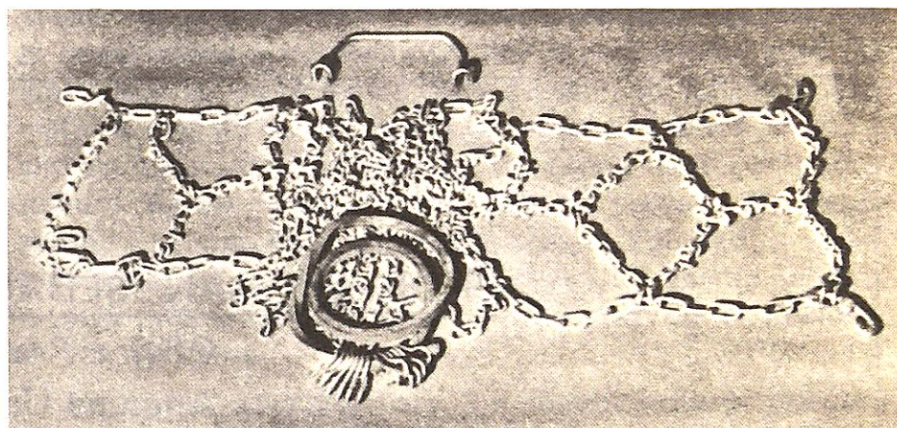
2. Las cadenas «Oriam» poseen nueve escalones en cadena provistas de placas metálicas soldadas a cada una de las anillas para aumentar la adhesión. Estos escalones están unidos por arcos recubiertos de plástico. El tensor tiene pestillo automático están las cadenas galvanizadas.



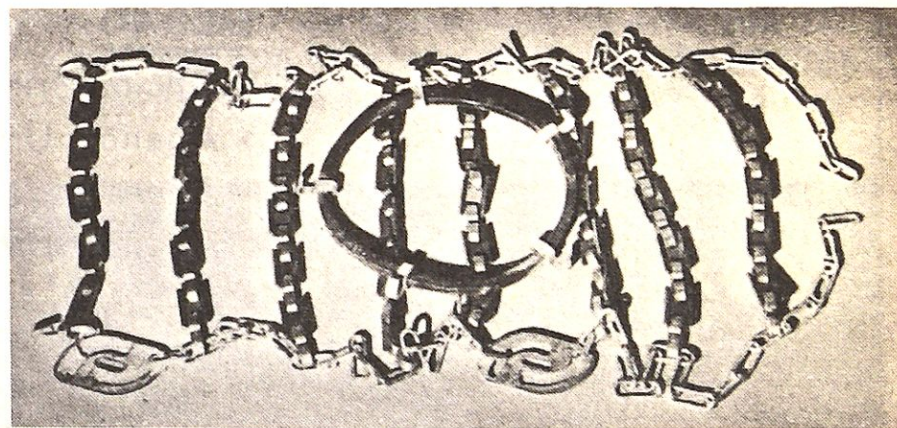
3. Las cadenas «Audiax 22» se componen de once escalones de cadenetas con anillas en torsión. Están fijadas de un lado por un arco destinado a facilitar el montaje. Este arco se coloca en el lado interior de la rueda y en el exterior una cadena junta los distintos escalones, que están montados en zig-zag sobre el neumático.



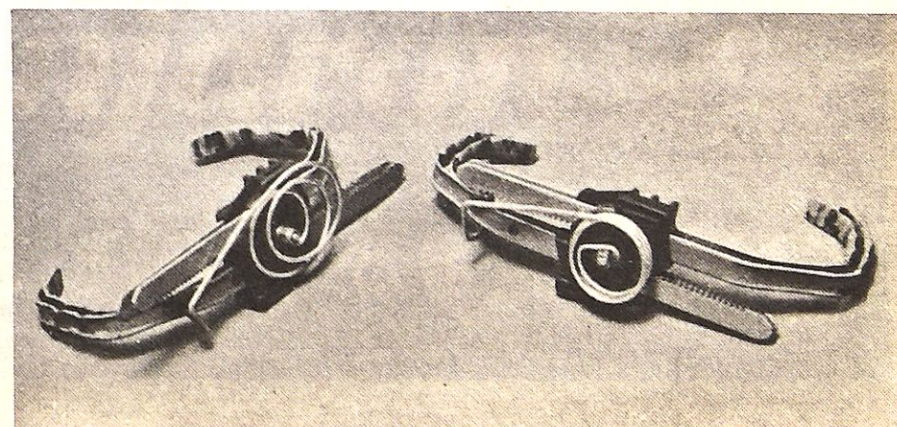
4. Las cadenas de esta figura están formadas de 8 radios compuestas por cadenetas y provistas de rodillos de desgaste. Una abrazadera provista con un juego de cadenas que ayuda en el montaje y un anillo de caucho que sirve para tensar el conjunto.



5. Las cadenas de esta fotografía poseen ocho escalones formados por barras en forma de U. Estas últimas están unidas por anillos no soldados más gruesos a dos cadenas ordinarias donde una, colocada hacia el exterior está provista de dos tensores con anillo de caucho. Estas cadenas no están protegidas contra la corrosión.



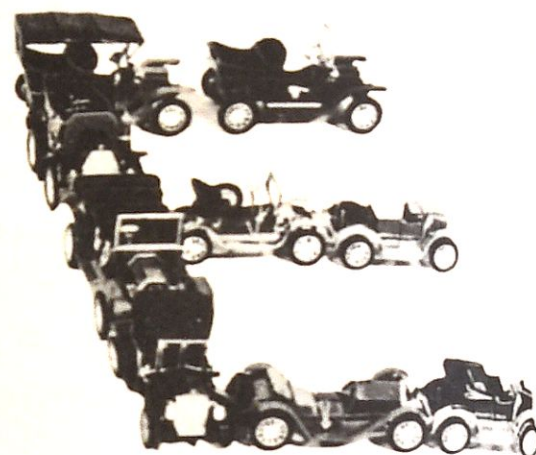
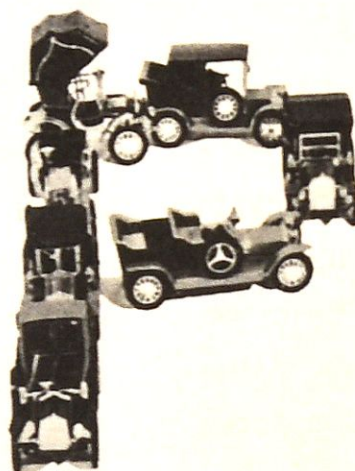
6. Cada uno de estos aparatos no lleva más que cuatro dientes que se probaron suficientemente para conseguir la adhesión adecuada a la tracción. Sin embargo, su simplicidad de montaje ha hecho que sea el accesorio más práctico dentro de su género. Señalaremos que es conveniente levantar el embellecedor en el momento del montaje para evitar su deterioro provocado por el cubo de la rueda del aparato.





SIMBOLO DE UTILIDAD

***Eso es el automóvil para
el hombre moderno.
Y eso es el Banco Popular, un Banco
que quiere ser útil al hombre actual.***



Oficinas en SAN SEBASTIAN

- Oficina Principal : Av. de España, 38
- Agencia Urbana 1: Matía, 2

BILBAO

- Oficina Principal : Gran Vía, 17
- Agencia Urbana 1: Plaza Adolfo Careaga, 1
- Agencia Urbana 2: Carnicería Vieja, 29
- Agencia Urbana 3: Buenos Aires, 6

PAMPLONA

- Oficina Principal : Av. de Roncesvalles, 6
- Agencia Urbana 1: Av. Marcelo Celayeta, 3

Queremos serle útiles

BANCO POPULAR ESPAÑOL

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7.350

"el derecho es mío"

Por JOSE MIGUEL NAVEROS

En los casos de adelantamiento, en los cruces con prioridad, en los pasos de cebra, hay un derecho de preferencia que no conviene comprometer fundados en el sólo concepto: «El derecho es mío.» «En relación con el uso y abuso de los derechos de la carretera —como dijo Juan XXIII— hay un misterio de vida y de muerte que compromete la responsabilidad de todo hombre.»

Recuerdo que hace años estando yo por tierras santanderinas, para empaparme de su geografía, un amigo mío me presentó a un alemán amigo suyo que nos llevó en su coche a Santillana del Mar, a Suances, a Torre-lavega. En este viaje nuestra vida corrió serio peligro: el alemán quiso hacer un adelantamiento forzado y a punto estuvimos de darnos un «tortazo». El susto fue mayúsculo y frente al accidente que pudimos sufrir se alzó airada la voz de nuestro conductor exclamando:

—¡El derecho es mío!

Miré a mi amigo y éste me miró a mí para pensar casi con seguridad al mismo tiempo: «Sí, el derecho es tuyo, pero hemos estado a punto de matarnos.»

Regresábamos a Santander, alcanzándonos ya el oscuro, entre dos luces, y se nos presentó otra situación de apuro. Ahora en un cruce con prioridad manifiesta para nuestro conductor —además señalizado—, y la frase fue repetida por el alemán con la misma exactitud que la primera vez:

—¡El derecho es mío!

Yo, que vi en esta ocasión más peligro que en la primera, aunque comprendía el derecho de prioridad de nuestro coche para haber pasado, me creí obligado a decirle a mi amigo para que lo oyera también el alemán:

—Este, si no le adviertes, con «El derecho es mío» por delante es capaz de matarnos. Dile que es mejor que piense que «la prudencia es nuestra».

El alemán, que me miró sin mirarme porque no volvió la cabeza para atrás, contestó con sequedad:

—¿Pero es que usted cede su derecho sin más ni más? Siento que piense así.

Llegando a Santander, con el susto en el cuerpo por haber estado en las manos de aquel hombre cuyo lema era «el derecho es mío», me despedí de mi amigo y del alemán repitiéndoles con humildad:

—Piensen de mí lo que quieran... Pero yo opino que el lema de todo automovilista no debería ser «el derecho es mío», sino, por el contrario, «la prudencia es nuestra».

La estadística de accidentes de automóviles en las carreteras, caminos, calles o avenidas de España, como de cualquier otro país del mundo, son aterradoras y presente tenemos la de este año pasado que se acaba de facilitar por la Jefatura Central de Tráfico con cifras que nos asusta repetir. ¡Y en cuántos de estos accidentes no habrá intervenido la actitud personal de la idea «el derecho es mío»! ¿Qué porcentaje le calculamos?

Me limitaré a decir que en ese mismo año, estando yo en Almería, al otro extremo de la geografía española, conocí varios accidentes de automóvil ocurridos a cuenta de la idea obcecada «el derecho es mío». Los conductores eran españoles y oí incluso a uno que salió de su coche gritando:

—¡El derecho es mío!

En el asfalto de la carretera de Cabo de Gata se veía un coche de inválidos destrozado y el cuerpo de un hombre aplastado.

Yo pensaba, ante tan horrorosa tragedia, en la estúpida frase «El derecho es mío». Aquel accidente, como otros muchos, era producto de la soberbia. De la soberbia de creerse que la carretera se ha hecho para uno solo y que la prisa es solamente la que nos conduce. No basta con seguir al pie de la letra el Código de la Circulación: hay también que obedecer a una llamada de buen juicio. El usuario de la carretera no sólo debe pensar en la seguridad y responsabilidad de él, sino en la inseguridad o irresponsabilidad de cualquier otro posible usuario, en la distracción de éste, en causas imprevisibles que no se resuelven diciendo a voces «¡El derecho es mío!». Pensad esto en los casos de un adelantamiento, de un cruce, de un paso de cebra... El riesgo siempre se comparte aunque la responsabilidad, a veces, pueda no ser nuestra. Que de cualquier forma la conciencia nunca queda tranquila en el caso de un accidente con víctimas.

La mejor consigna para los conductores y peatones en esta guerra producida por la circulación es la de atenerse al consejo: «La prudencia es nuestra», más que la de exclamar: «¡El derecho es mío!». Con EL DERECHO ES MIO puede uno matarse y matar.

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

PROGRAMA DE CRUCEROS 1971

VIII CRUCERO SEMANA SANTA 1971
En el trasatlántico CABO SAN ROQUE
Salida y llegada: BARCELONA
Del 28 de Marzo al 20 de Abril
Precio por persona: Desde 22.500 pesetas

**III CRUCERO A SANTIAGO DE COMPOSTELA
Y RIAS GALLEGAS**
En el trasatlántico CABO SAN ROQUE
Salida y llegada: BARCELONA
Del 26 de Mayo al 6 de Junio
Precio por persona: Desde 8.900 pesetas

**XV CRUCERO A SPITZBERG, CABO NORTE
Y SOL DE MEDIANOCHE**
En el trasatlántico CABO SAN VICENTE
Salida y llegada: BILBAO
Del 9 al 31 de Julio
Precio por persona: Desde 22.500 pesetas

VI CRUCERO A RUSIA
En el trasatlántico CABO SAN ROQUE
Salida y llegada: BARCELONA
Del 14 de Julio al 31 de Julio
Precio por persona: Desde 18.900 pesetas

POLONIA Y RUSIA
En la M/n. MONTE UMBE
Salida y llegada: BILBAO
Del 31 de Julio al 20 de Agosto
Precio por persona: Desde 31.000 pesetas

XVI CRUCERO A LAS CAPITALS NORDICAS
En el trasatlántico CABO SAN VICENTE
Salida y llegada: BILBAO
Del 1 al 21 de Agosto
Precio por persona: Desde 25.600 pesetas

VI CRUCERO A LAS ISLAS DEL ATLANTICO
En el trasatlántico CABO SAN ROQUE
Salida y llegada: BARCELONA
Del 11 al 23 de Agosto
Precio por persona: Desde 15.700 pesetas

ALEMANIA, DINAMARCA E INGLATERRA
En la M/n. MONTE UMBE
Salida y llegada: BILBAO
Del 20 de Agosto al 4 de Septiembre
Precio por persona: Desde 16.500 pesetas

XVII CRUCERO AL MAR BALTICO
En el trasatlántico CABO SAN VICENTE
Salida y llegada: BILBAO
Del 21 de Agosto al 8 de Septiembre
Precio por persona: Desde 20.500 pesetas

VII CRUCERO AL MAR NEGRO
En el trasatlántico CABO SAN ROQUE
Salida y llegada: BARCELONA
Del 23 de Agosto al 8 de Septiembre
Precio por persona: Desde 17.900 pesetas



INFORMES E INSCRIPCIONES:

WAGONS-LITS // COOK

Agencia de Viajes Grupo A título 5

SAN SEBASTIAN

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

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

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

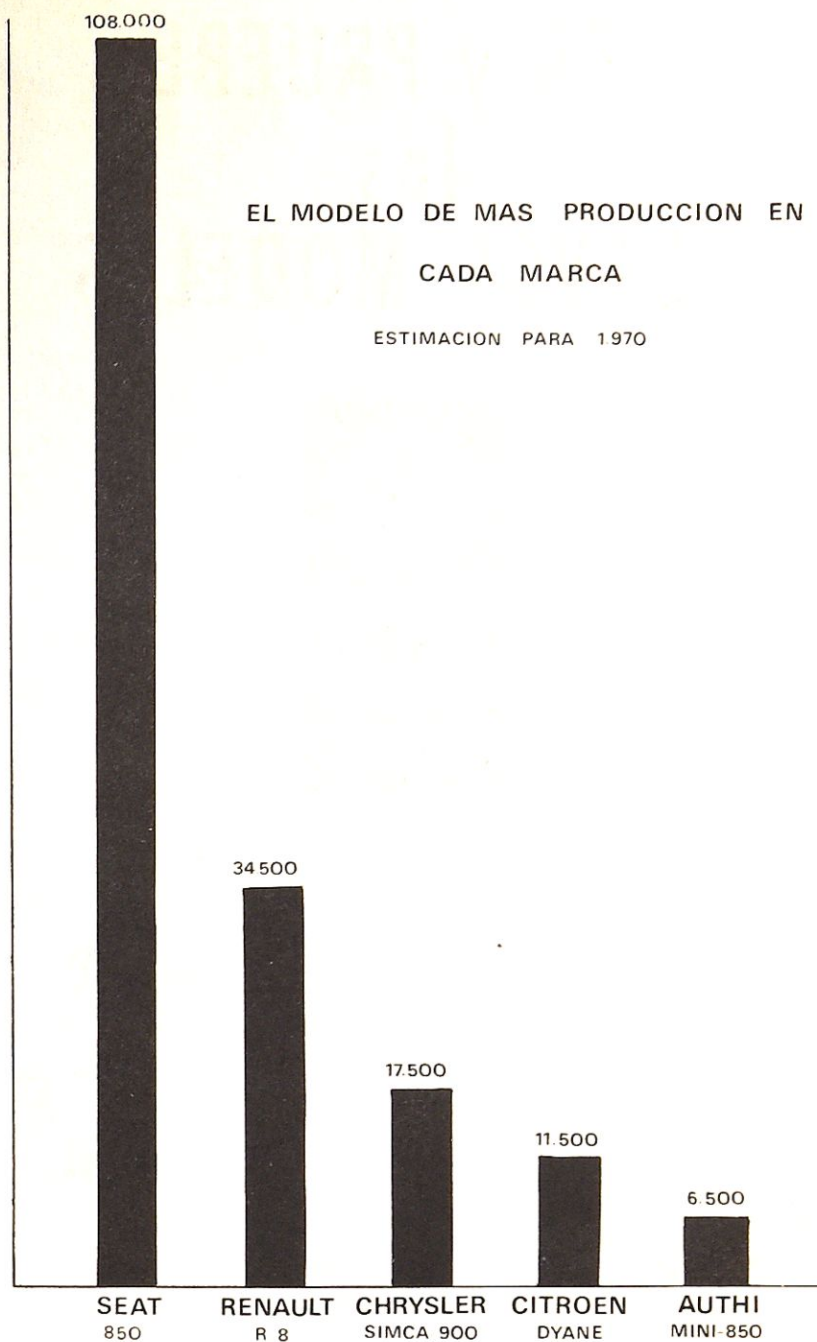
BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ

EN LO QUE VA DE AÑO

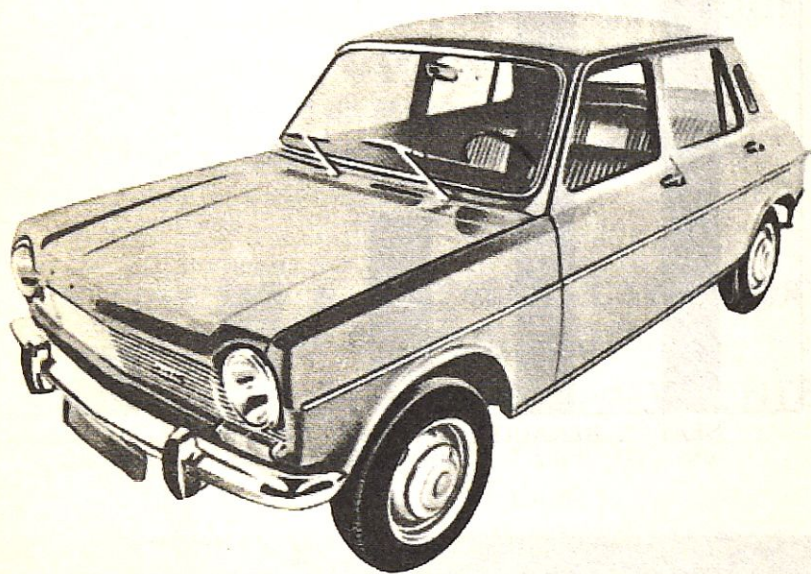
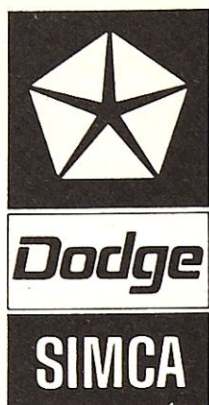
Cien mil SEAT 850 vendidos

Se han vendido en España en lo que va de año, 100.000 unidades del modelo Seat 850, siendo la primera vez que un coche alcanza en España tal cifra de ventas. El record anterior lo poseía el propio Seat 850, con 78.000 durante 1969. La unidad 100.000 de 1970 se fabricó el 4 de diciembre y se ha vendido el día 19.

El modelo de automóvil de mayor producción en España corresponde al Seat 850, del que existen las versiones Normal, Especial, 4 puertas, Sport Spider y Sport Coupé. Sigue después el R-8 (en sus versiones normal y TS), el Simca 900, el Dyane 6 y el Mini 850. Del Seat 850 se producen y venden más unidades de todos los demás juntos. Al mismo tiempo, el Seat 850 es el coche español que más se exporta, pudiendo calcularse la cifra en unos 52 diarios, a doce países.



VEA y PRUEBE los NUEVOS MODELOS



EXPOSICION y VENTA:

A R C O S

CONCESIONARIO DE



**CHRYSLER
ESPAÑA**

PRIM, 59

TELEFONOS: 11642
24864
24856

SAN SEBASTIAN

Según todos los indicios

Estamos llegando al límite de una cuestión que interesa a todos: los faros de los vehículos. Y el límite, es, por fin, una reglamentación clara y concreta. Parece ser que, cuando aparezcan los nuevos artículos del Código de la Circulación, todo usuario sabrá a qué atenerse en cuanto a la utilización de faros especiales, sean de niebla o largo alcance.

Actualmente, estamos ante un desconcierto que, a la vez que da muy poca luz (pese a tratarse de faros) a los usuarios, está causando indudables perjuicios a los fabricantes de estos elementos. Concretamente, no hace mucho, una nota de la Jefatura

NO SERAN PROHIBIDOS LOS DOBLES FAROS

Central de Tráfico decía: «Está prohibido llevar, aunque no se utilicen, dos o más juegos de proyectores de intensivo o de cruce, salvo si el automóvil dispone de ellos por construcción.» Por otra parte, dice: «El alumbrado antiniebla deberá ser utilizado, cuando se disponga de él, sólo en tiempo de niebla, lluvia intensa o nieve, y conjuntamente con el ordinario, mas nunca con el de cruce o el intensivo.»

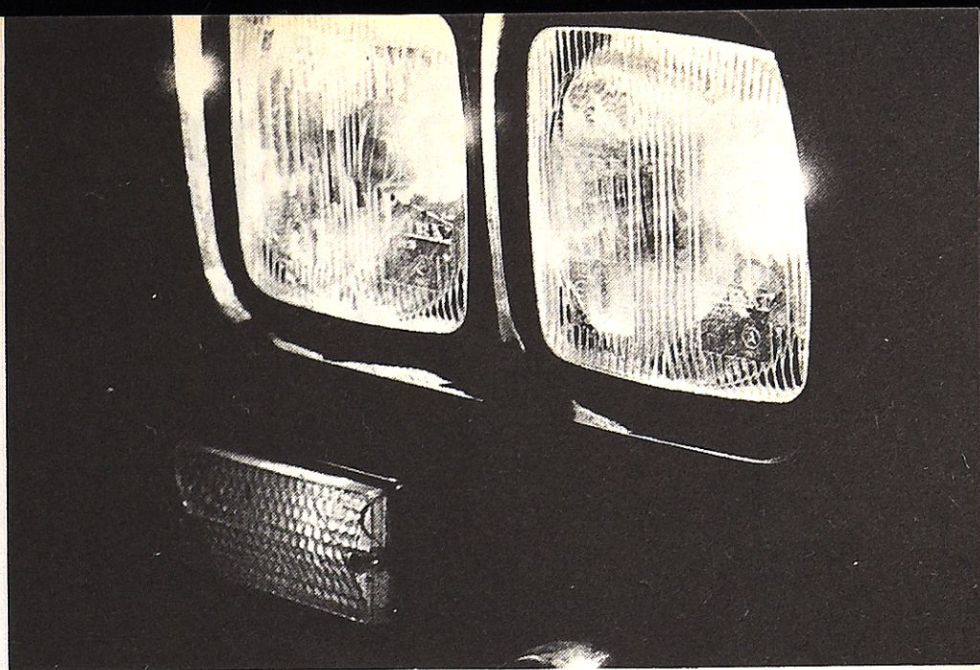
Hemos de tomar, forzosamente, estas aseveraciones como la interpretación del Código de la Circulación. Pero, tales artículos, así interpretados, están en desacuerdo con lo establecido en el Convenio de Ginebra y la Convención de Viena. En muchos países, teniendo en cuenta estos acuerdos, ha

sido adoptado el doble faro, que se considera como uno solo siempre que guarde unas dimensiones determinadas el rectángulo que los envuelva. Y, desde luego, se permite, como norma general, montar faros auxiliares de largo alcance.

La pregunta que se han hecho muchos usuarios españoles es siempre la misma: por qué un coche de fábrica puede llevar dobles faros y otro cuya estructura es igual, no, por el mero hecho de haber sido de serie o modelos anteriores. Y van más allá: si la luz es eficaz para viajar de noche, ¿por qué no utilizarlos?

Estas opiniones de la Jefatura Central de Tráfico han desorientado mucho a los usuarios y, por otra parte, han afectado a los fabricantes de faros especiales. Como solución, parece ser que se han cruzado llamadas entre el Ministerio de Industria y el de Gobernación, a fin de aflojar la mano en este asunto y, por lo menos, no perseguir a quienes utilizan estos faros.

Una vez que se ponga en marcha la nueva reglamentación, posiblemente en las primeras sema-



nas de 1971, se tiene la impresión de que los faros dobles no van a ser prohibidos, sino que, simplemente, se regulará su utilización. Ningún coche podrá llevar entonces modificadas las luces de sus vehículos, sin haber pedido la correspondiente autorización. Las autoridades la darán o no e indicarán, en caso positivo, dónde y cómo colocar tales luces. Realmente, ¿no sería más sencillo dar las normas claras, de forma que todo usuario se atuviera a ellas y, el que no lo hiciera así, se viera sancionado?

Motor Press.



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

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

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

MATRICULAS REFLECTANTES: ¿PORQUE NO EN ESPAÑA?

Antes de que nos demos cuenta, veremos rodar por las calles de Madrid y Barcelona la matrícula un millón.

Y como todo está previsto en la ley, se reformará la leyenda de las matrículas, que ostentarán una curiosa combinación algebraica. Todo esto está muy bien, pero no estaría de más que, aprovechando este paso, las autoridades incluyeran en dicha ley alguna referencia a la autorización u obligatoriedad de matrículas reflectantes en todos los coches españoles.

La evidencia se impone; el enorme incremento de automóviles circulando por nuestras carreteras, hace —o debe hacer— que aprovechemos todas las medidas de seguridad que tenemos a la mano. Y una buena medida es sin duda el uso de matrículas reflectantes.

En nuestro país, concretamente, hemos podido comprobar en la última avalancha de turistas, que casi todos los coches —especialmente franceses e ingleses— iban «asegurados» con matrículas reflectantes.

En España es hora de que planteemos las medidas que debemos adoptar en materia de seguridad, concretamente en la seguridad del tráfico nocturno. Estadísticas hablan: los accidentes por la noche son tres veces más numerosos que durante el día.

Pues bien; aquí tenemos una buena aportación que ayudará a disminuir estos accidentes «negros»: las ma-

trículas reflectantes; un buen elemento de seguridad que no comprendemos por qué aún no está implantado en nuestro código de circulación en las leyes de tráfico.

Es tedioso tener que recurrir a echar una ojeada al extranjero, pero es obligado hacerlo en este caso para ver cómo la mayoría de los países han adoptado, legislado o recomendado el uso de matrículas reflectantes. Concretamente en E.E. UU. dichas matrículas serán obligatorias en 39 estados. Del mismo modo en Australia, Canadá, Ecuador, Irán, Méjico (para el S.P.), Perú, Puerto Rico, etc., se hace obligatorio el empleo de este tipo de matrícula.

Otros países como Brasil Inglaterra, Francia, Irlanda, Nicaragua, etc., han autorizado su uso, y no tardarán en hacerlo también obligatorio. Es una apreciación subjetiva, pero completamente lógica, a la vista de los estudios que se han realizado últimamente en Alemania, por el A.D.A.C. (Automóvil Club) relativas a la necesidad de implantación de matrículas reflectantes, en evitación de tantos accidentes de tráfico nocturnos.

Para más abundancia, en Holanda, en La Haya, el Laboratorio de Seguridad en Carretera del Ministerio de Transportes ha llevado a cabo un serio estudio para probar la eficacia de las matrículas reflectantes, y los resultados han sido absolutamente positivos.

¿Esperaremos nosotros a que todos los países a su parque automovilístico den autorización u obligatoriedad de usar matrículas reflectantes para decidirnos a hacerlo en nuestro país?

Las autoridades tienen la palabra.

Una cosa es cierta y es que si de verdad queremos conseguir un mayor índice de seguridad en nuestras carreteras, aquí tenemos un medio más. Y un medio probado y comprobado.

Pero la matrícula reflectante sigue sin estar autorizada en España.

Para el automovilista

DESCONGELADOR DE PARABRISAS

Como su nombre indica, elimina al instante el hielo o escarcha formados sobre parabrisas, y faros, desbloqueando cerraduras y otros mecanismos agarrados por el hielo.

Basta pulverizar durante unos instantes sobre la zona que interese.

DE VENTA EN LOS MEJORES
ESTABLECIMIENTOS DEL AUTOMOVIL
Y ESTACIONES DE SERVICIO

Krafft®

CUIDA SU COCHE



El mejor auto-stopista de España: ALBERTO ALVAREZ INCHAUSTI

"Hay que hacer un monumento a los camioneros"

A dedo, desde Oviedo, se ha presentado con el fin de visitar la Feria de Muestras. El entonces titular de Información y Turismo, Fraga Iribarne, le otorgó una copa de plata como «El mejor auto-stopista de 1968».

—En Valladolid, precisamente, he alcanzado los 106.300 kilómetros —me dice.

—¿Lleva la cuenta?

—Los voy apuntando.

—¿Todos han sido por la cara?

—Todos, gratis.

—¿Cuánto lleva en el bolsillo?

—Unas 800 pesetas.

—¿De dónde las saca?

—De mis padres y de los directores de las Ferias que visito.

—¿De qué vive?

—Puedo decir que esto es mi profesión. Aprovecho para escribir un libro que publicaré con mis experiencias el día de mañana.

—¿Duerme en la calle?

—No, en pensiones modestas. Con lo que llevo, generalmente, me sobra.

—¿Le para todo el mundo?

—Aunque estoy en posesión del carnet de «auto-stop internacional» —me lo pone en la mesa—, no me para todo el mundo. Tengo calculado que como media me paran un 4 por 100 de los vehículos que pasan, y con preferencia los camioneros, que hasta me han invitado a comer y dormir para poder tener compañía durante todo el largo viaje.

—¿Es el camionero para usted un ángel de la guarda?

—Seguro que sí.

—Su opinión sobre ellos será buena, claro...

—¿Buena? ¡Inmejorable! Son los mejores de la carretera, y en todos los aspectos. Nunca niegan un favor a nadie. Si contara los kilómetros que he hecho con ellos, y los buenos amigos que tengo... ¡Hay que hacer un monumento al camionero! En el lugar de más tránsito de España, en la cima de un puerto.

—¿Ni un solo accidente con usted al lado?

—Hasta el momento, gracias a Dios, no.

—¿Ha montado por dos veces en el mismo vehículo?

—Y hasta cuatro.

—¿No le ha tocado pasar la noche a campo abierto?

—Jamás he estado más de dos horas esperando. Dos horas tuve que aguardar en Madrid, porque la Costa del Sol es la peor zona de España para hacer auto-stop. Cataluña y las Vascongadas son donde más auto-stopistas recogen.

—¿Mejor coches grandes que pequeños?

—Al revés. El hombre del coche grande no suele parar a nadie porque no se ha visto en el apuro de necesitar ningún favor.

—¿Ha caído con algún personaje conocido?

—Que me venga a la cabeza, no.

—¿Ha montado a solas con alguna chica?

—Con siete chicas. Son demasiado desconfiadas.

—¿Hasta cuándo va a continuar así?

—He dado cuatro vueltas enteras a España y pienso dar la vuelta al mundo con el mismo procedimiento, he hecho avión-stop desde Palma a Ibiza y retorno, he hecho barco-stop desde Valencia a Palma y vuelta a bordo del carguero «Felguera», y al paso que voy seguiré así toda la vida.

JULIAN LAGO.

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

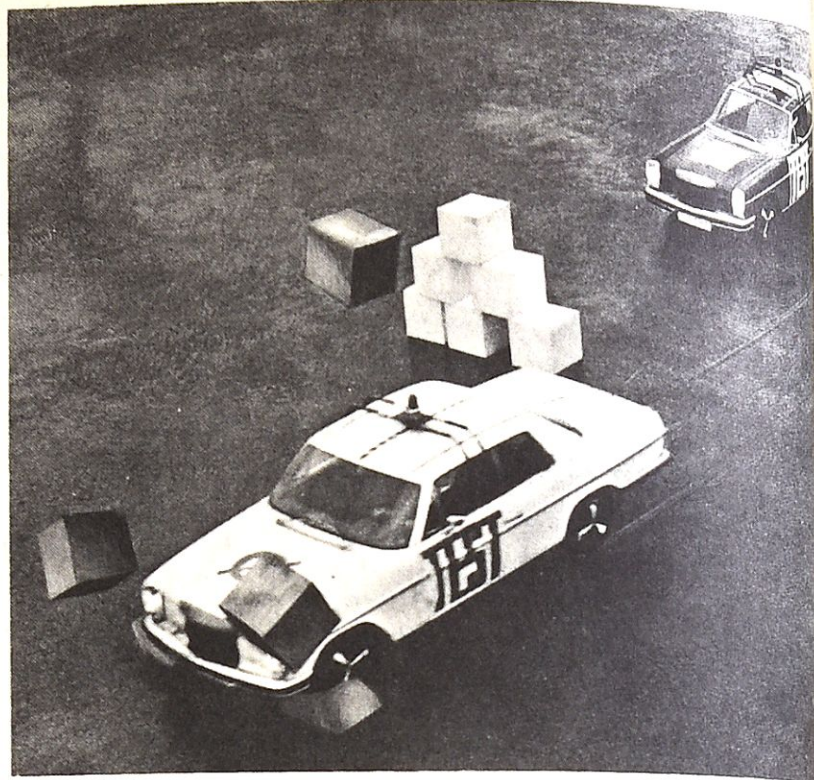
c/ Amara n.º 26 - Tlfno. 22239 - SAN SEBASTIAN

SISTEMA ANTI-BLOC

Un paso más hacia el coche seguro

En el campo de la seguridad del automóvil, la Daimler-Benz AG viene realizando desde hace años un trabajo de pionero. A éste corresponden tanto los primeros tests Crush presentados al público como la construcción de la célula de seguridad, la introducción de la cerradura de espiga y la fabricación en serie de la copa de amortiguación en el volante. Ahora se ha dado un nuevo paso en el sentido de la seguridad activa en el mejoramiento del sistema de frenos. El nuevo sistema-anti-bloc (A-B-S) se ha desarrollado conjuntamente con la casa Teldix, de Heidelberg. El montaje se ha previsto tanto en los coches de turismo como en los vehículos industriales.

Todos los modelos Mercedes-Benz están equipados con frenos de disco de dos circuitos incluso para cargas muy elevadas, como las que resultan de frenados frecuentes a grandes velocidades. Estos frenos responden en todos los sentidos al estado del desarrollo actual. Unos frenos buenos y seguros no eximen, sin embargo, al conductor de observar los límites fijados por las leyes físicas. El debería saber que sobre calzada mojada o sobre capa de nieve pisada y especialmente en las curvas no debe frenarse tan bruscamente



que lleguen a bloquearse las ruedas. Las ruedas bloqueadas no proporcionan ninguna conducción lateral. A esto hay que añadir que su efecto de frenado es menor que el de las ruedas frenadas pero todavía en giro. Cuando el neumático está bloqueado y resbala, el físico habla de «rozamiento de deslizamiento»; cuando el neumático todavía gira, habla de «rozamiento de adherencia». Este último es casi siempre mayor. Con esto se ha encontrado una solución para evitar que en el futuro se bloqueen las ruedas, en tanto esté montado el regulador electrónico de freno desarrollado por la Daimler-Benz y Teldix. El montaje no puede empero realizarse inmediatamente, puesto que entre la terminación del desarrollo técnico y el comienzo de la producción en serie transcurrirá forzosamente algún tiempo.

COMO FUNCIONA EL SISTEMA ANTI-BLOC

Sólo mediante un dispositivo automático que intervenga en el proceso de frenado mismo puede mejorarse una moderna instalación de frenos. Únicamente ella puede dosificar óptimamente la fuerza en un frenado violento. La Daimler-Benz se ocupa desde hace más de diez años de tales sistemas reguladores. Desde 1966 trabaja en este campo junto con la casa especializada Teldix. El resultado es el sistema-anti-bloc.

El principio de la regulación es en el fondo sencillo e igual en todos los sistemas: Tan pronto como una rueda comienza a bloquearse debido a una presión demasiado fuerte sobre el pedal de freno, el dispositivo automático disminuye la fuerza de frenado, de modo que, a pesar de una presión total sobre el pedal, la adherencia del neumático sobre la calzada no se sobrepasa. Lo que determina la calidad del sistema es la precisión de la regulación.

El sistema-anti-bloc se compone de las siguientes piezas:

- * Sensores en las cuatro ruedas.
- * Dispositivo electrónico de mando.
- * Unidad de válvulas reguladoras hidráulicas con bomba de retorno.

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

Si una rueda tiende a bloquearse (en caso de una presión demasiado elevada sobre el pedal de freno), desciende rápidamente su velocidad de giro. El sensor lo comunica al dispositivo electrónico, que compara el descenso de velocidad con unos valores máximos admisibles y transmite rápidamente: Alto, peligro de bloqueo. Inmediatamente llega a la válvula reguladora electromagnética la orden de reducir la presión del líquido de freno en la rueda respectiva hasta el punto de que se detenga el rápido descenso de la velocidad y, por consiguiente, el peligro de bloqueo. La rueda que hasta el momento giraba muy poco, llega incluso a acelerar. También esto lo nota el sensor, y otra vez reacciona el dispositivo electrónico: la rueda puede transmitir más fuerza de frenado, o sea, la presión aumenta hasta que desciende la velocidad y el proceso comienza de nuevo. Todo eso sucede sin la participación del conductor.

DISTANCIAS DE FRENADO TAN CORTAS COMO FÍSICAMENTE ES POSIBLE

En un frenado total, con el sistema-anti-bloc las ruedas se mantienen en la zona de resbalamiento que aprovecha óptimamente la adherencia a la calzada para frenar:

- * Las distancias de frenado disminuyen considerablemente, en particular sobre calzada mojada.
- * El coche cargado completamente tiene una distancia de frenado apenas más larga que el ocupado sólo por el conductor.
- * En las curvas puede frenarse sin que el coche patine o abandone su vía.

A 100 km/h., el coche equipado con frenos normales se para a unos 50 metros. El mismo vehículo con sistema-anti-bloc necesita sobre la misma calzada sólo 42 metros. Los 8 metros de reducción corresponden a un 16%. Esta cifra no manifiesta, sin embargo, todo: La velocidad al frenar no disminuye linealmente, sino de modo progresivo a medida que se acorta la distancia de frenado. En el punto en que el vehículo equipado con el sistema-anti-bloc ya está parado, el vehículo normal tiene todavía una velocidad de 40 km/h. Con ésta choca contra un obstáculo, ante el cual puede detenerse el coche con A-B-S.

Sobre calzada mojada, las diferencias en la distancia de frenado son aún mayores. Pero es todavía más importante que el coche con A-B-S mantiene la capacidad de dirección, se puede evitar un obstáculo sin necesidad de quitar el pie del freno. En caso de averiarse el regulador electrónico de freno, el funcionamiento normal del freno se mantiene completamente.

En comparación con otros sistemas, la regulación electrónica de frenado desarrollada por Teldix y la Daimler-Benz AG constituye una perfecta solución. El estructurar la producción en serie, requerirá naturalmente algún tiempo. Pero en el transcurso de los dos próximos años, se equiparán paulatinamente a deseo todos los coches de turismo Mercedes-Benz con el sistema-anti-bloc. Si bien la Daimler-Benz se ha hecho cargo aproximadamente de la mitad de los gastos del desarrollo, está de acuerdo con la Teldix en que, en interés de la seguridad general, también otros fabricantes de automóviles deberían poder disponer de este sistema.

¡ Un - tablero de a bordo en la muñeca!



Navitimer

Con esfera de divisiones múltiples, el Navitimer se parece a un auténtico tablero de a bordo. Modelo de competición destinado a especialistas de la conducción de motores rápidos (pilotos de avión o rallyes de coches), a deportistas y a intelectuales empeñados en la acción.

El Navitimer de bisel giratorio, esfera luminosa, totalizador de 30 minutos y 12 horas, equipado con un computador de aviación para todos los cálculos: velocidad, distancia, conversión de «miles» (millas) en Kms. y «naut. miles», consumo de gasolina, etc.

A título informativo, les ruego me envíen gratuitamente folleto modelos Breitling

Nombre _____

Profesión _____

Dirección _____

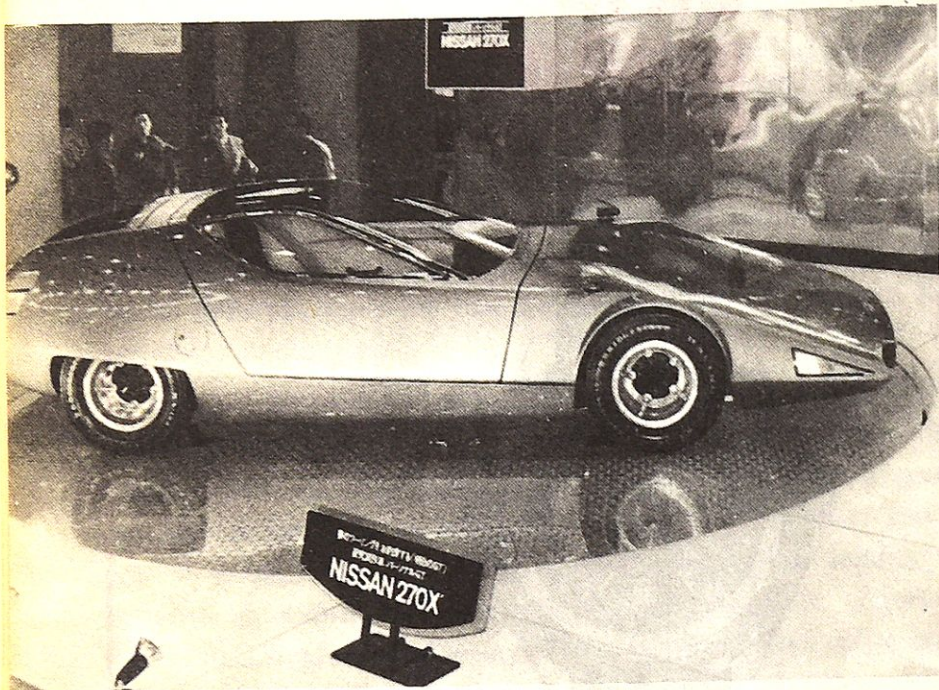
Ciudad _____

ACG

BREITLING

SALON DE TOKIO

Un exponente de la potencialidad y originalidad de la industria japonesa



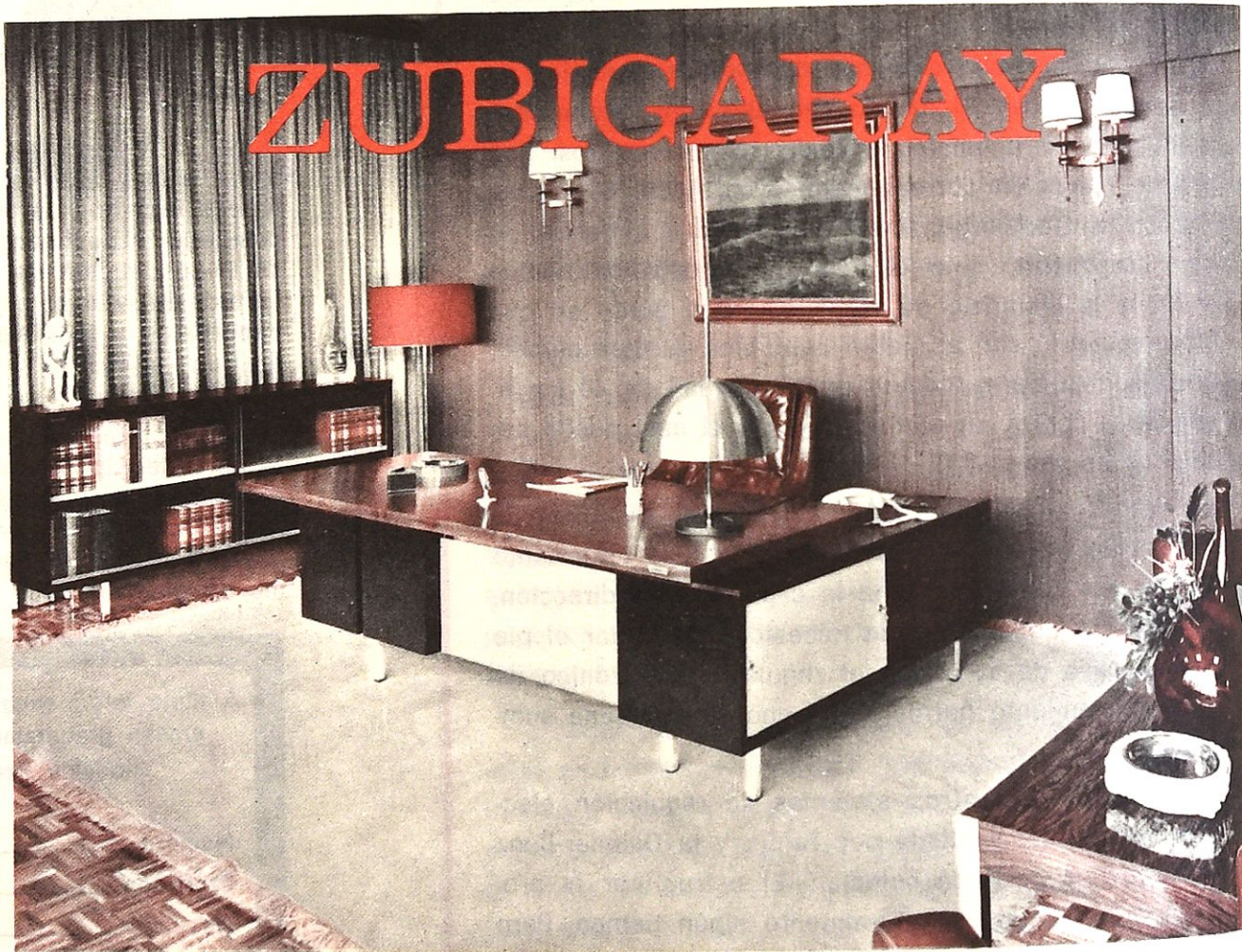
«No tomar conciencia de la fuerza o subestimar las cualidades del automóvil japonés sería un error de graves consecuencias para la industria europea.» Esta manifestación de Kurt Lotz, presidente de Volkswagen, revela, más que ningún otro argumento, la verdadera posición japonesa en el mundo de la automoción. En España tal vez no advirtamos hasta qué punto la presencia de los coches del Japón tiene peso específico en el mundo, a pesar de las cortapisas que han sido puestas siempre a aquel país para llevar a cabo su política económica, tal y como los cerebros económicos japoneses la habían concebido. Pero basta con decir que Japón es actualmente el segundo país productor de automóviles de turismo y que si bien es verdad que en este terreno Alemania no anda muy lejos de sus cifras de producción, si se contabiliza para ambos países la producción de camiones y autobuses, la diferencia se vuelve acusada.

EL SEGUNDO LUGAR MUNDIAL

Durante 1969 Japón produjo 2.200.000 automóviles de turismo. Su progresión puede calificarse de excepcional, ya que en 1968 la fabricación se cifraba en 2.000.000 de unidades, mientras que era de 1.375.000 en 1967 y sólo era de 878.000 en 1966.

Estos días atrás, con la celebración del Salón del Automóvil de Tokio, se ha puesto de relieve esta realidad automovilística, que, aunque conocida, los fabricantes europeos

DIVISIONES
Y
MUEBLES
METALICOS



CASA NERECAN

exclusiva para Guipúzcoa:

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

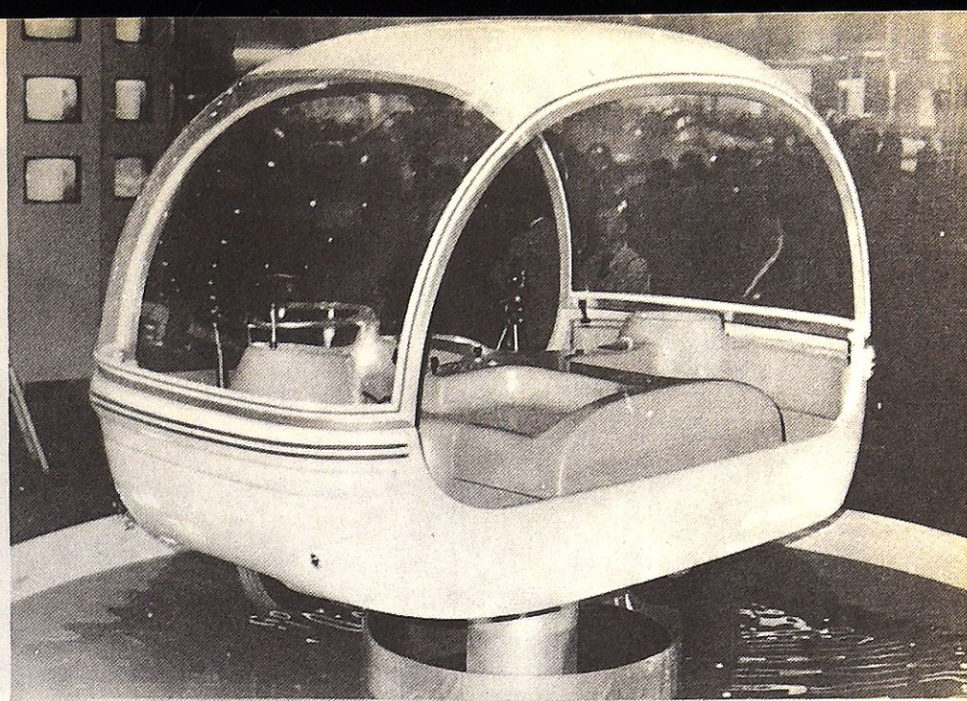
Teléfono N.º 10356

y americanos analizan detenidamente cada vez que se abren las puertas de este certamen. Se habla, en estas ocasiones, de las cifras de producción y de la agresividad comercial japonesa. Pero, desde hace tres años, los observadores han de tocar otro tema que les es más espinoso: es el de la auténtica capacidad creadora de los fabricantes del Japón. Ferdinand Porsche, figura bien notoria en este mundo del motor, declaraba en una ocasión: «La opinión, ciertamente extendida de que los japoneses no serían capaces más que de imitar los productos occidentales no corresponde a la realidad. En ciertos sectores están por encima de nosotros.»

Fue una dura campaña en contra: la que tuvieron que aguantar los nipones, cuyos coches eran calificados siempre de imitación. Igual se ha hecho con toda clase de productos: sino, recuérdese algún tipo de máquinas fotográficas o magnetófonos. Pero en todo lo referente a automóviles, Japón ha librado la batalla de la independencia técnica. Si bien es verdad que los primeros pasos fueron dados con timidez y siempre apoyados en las muletas del plagio, hoy casi comienza a ocurrir lo contrario y no deja de ser significativo que algunos modelos norteamericanos hayan apoyado su idea en los modelos japoneses.

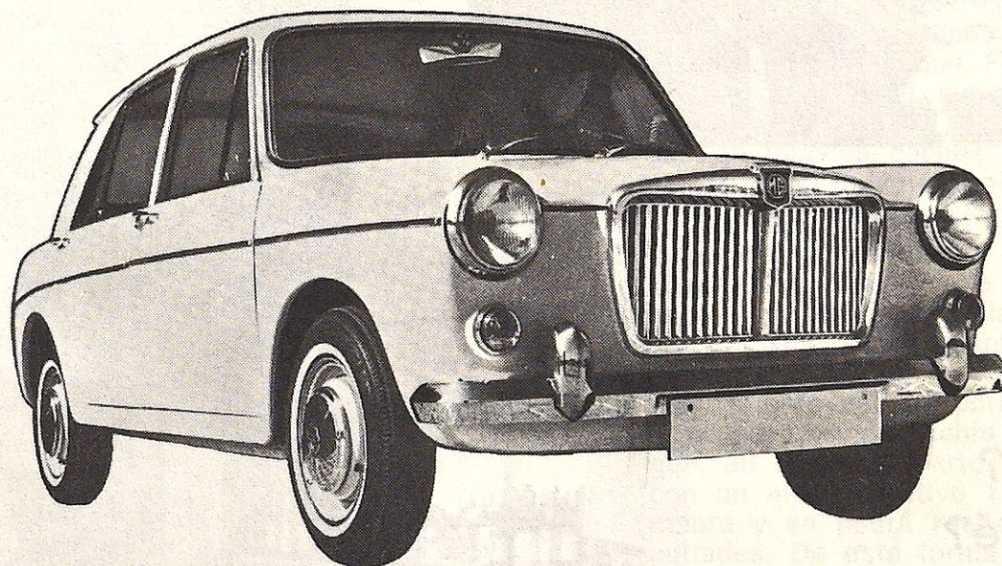
CARROCERIAS ESPECIALES

El recién celebrado Salón de Tokio ha ofrecido este año una nueva dimensión del automovilismo. Japón, no contento



con tener ya coches con una mecánica tradicional, se ha metido de lleno en el creativo mundo de la carrocería. No puede negarse que, una vez más, la mente oriental ha mirado a Occidente, concretamente al país carrocerero por excelencia, y que existe una auténtica similitud de rasgos entre creaciones italianas y japonesas. Pero Turín y Tokio han coincidido en el tiempo, y si belleza hay en los modelos de Ghia, Bertone o Giugiaro, no se quedan atrás los de los diseñadores de Isuzu o Nissan. Y Mazda incluso se ha permitido el lujo de crear un prototipo de coche híbrido, de extraño aspecto que parece pensado para filmar películas de ciencia-ficción.

(Motor Press)



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

RESTAURANT

MELMARÉ



Elegante

y confortable

comer

¿Un aperitivo?

¿Un whisky?

¿Un café?

En su barra



DANDO UN PASEO EN AUTOMOVIL...

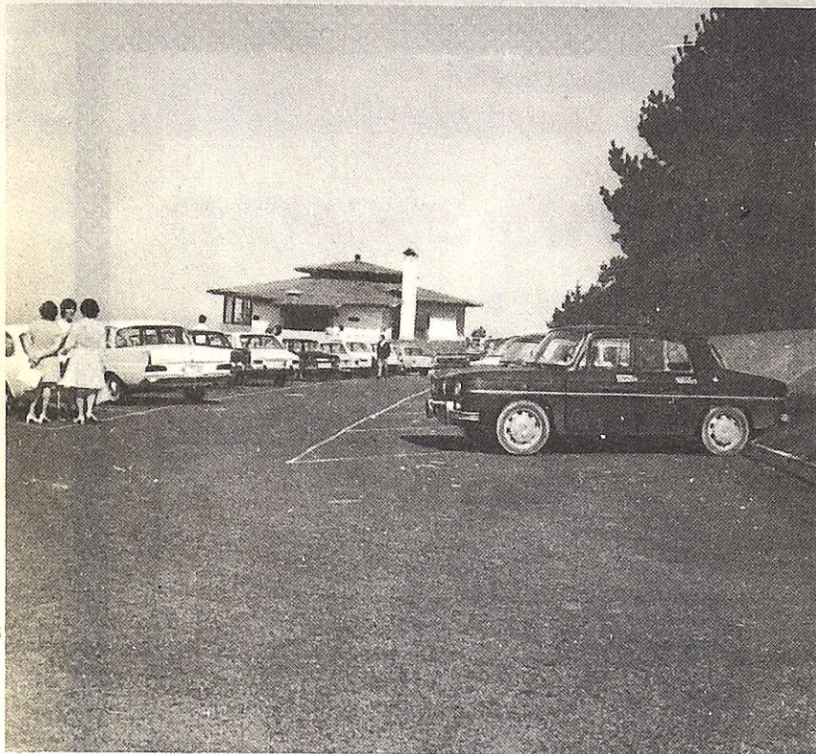
MELMARÉ

RESTAURANT DE COCINA SELECTA
Y GRATO AMBIENTE

EN EL PUEBLO DE IGUELDO

A 50 metros del Observatorio

Aparcamiento para 200 vehículos



Sin problemas
de aparcamiento



Para que
jueguen los niños
sin peligro...

SIEMPRE SE PUEDE SEGUIR EN VIAJE

Forma de arrancar el coche sin utilizar las llaves

Fácil solución para cuando se han
perdido u olvidado

Hace unos días, visitando el pantano de Alarcón, se le cayeron las llaves del coche al agua a un amigo. El juego se veía relucir en el fondo del embalse, pero resultaba duro desnudarse y, con el frío que hacía, lanzarse al agua y bucear en busca de las llaves con las que poder arrancar el coche y continuar el viaje. Entonces pensaba lo fácil que es tener el doble juego y llevarlo siempre de reserva en la guantera para casos como éste o, peor aún de pérdida total.

En el caso de Alarcón no había, al parecer, otra solución, que zambullirse. Pero pronto se dio con el remedio fácil, el lógico, ya que no se disponía de otras llaves de reserva: hacer un puente y arrancar sin necesidad de llaves.

La lección de aquel día puede ser útil a muchos automovilistas que, por descuido o incidente, pierden las llaves de su vehículo. La solución es sencilla y aplicable en casi todos los modelos sin necesidad de mayores esfuerzos. El mismo método puede aplicarse a determinadas averías, de las que el libro «Cómo reparar sus averías en ruta sin ser un experto» da una buena lista (desconexión de interruptores, mal funcionamiento del contacto, etc.).

La corriente que parte de la batería pasa a la bobina a través de un cable en el que está conectada la llave que acciona el motor de arranque. Se trata pues, sencillamente, de hacer el puente, esto es de hacer pasar la corriente sin necesidad de que intervenga la llave de contacto y arranque. Para ello es necesario proveerse de un cable lo suficientemente largo como para empalmar la batería y la bobina, teniendo en cuenta que en muchos coches van situados estos dos elementos, uno delante y otro atrás del vehículo.

Para saber dónde se deben hacer las conexiones, en la bobina hemos de ver que tiene dos salidas de corriente, una que va a la delco desde el centro y otra desde un lateral de ella. Es preciso tomar no esta entrada sino precisamente la contraria, la enfrentada a ella. Allí se ha de sujetar un extremo del cable, debidamente pelado, para que haga buen contacto. El otro extremo del cable deberá ser sujeto al borne que, en la mayor parte de los coches viene indicado con un signo positivo (+). El coche arrancará fácilmente y se podrá realizar el viaje sin mayores dificultades. De esta forma se puede llegar hasta donde se tenga un juego de llaves o hasta el taller en que puedan montar otro equipo de contacto.

Sólo queda un último problema, que es detener el motor, para lo cual no queda otra solución que desconectar el borne de la batería o de la bobina. Esto es, desconectar el puente hecho.

Es una solución. Pero a todos aconsejamos que lleven siempre un doble juego de llaves, especialmente en los viajes, y siempre en sitios distintos, por supuesto. No sea que les ocurra lo que a otro amigo que perdió las llaves y le preguntamos,

—¿Pero no traías otro juego?

—Sí.

—¿Entonces?

—Es que traía los dos en el mismo llavero.

F. BLENDIO.

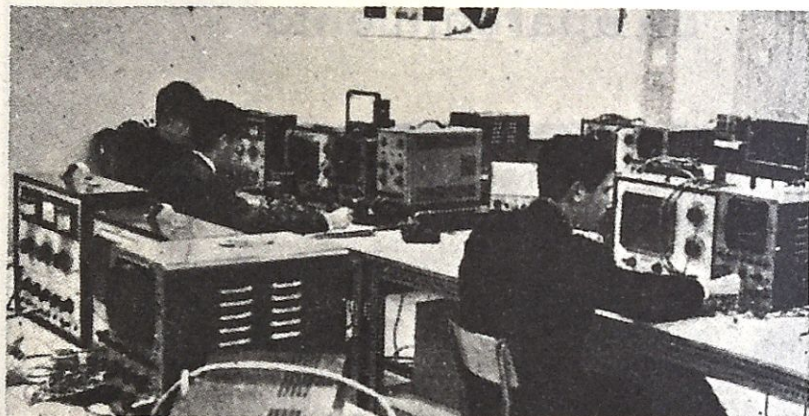
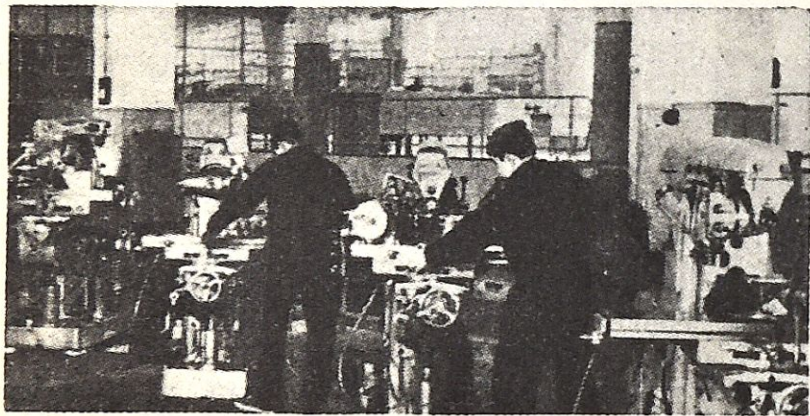
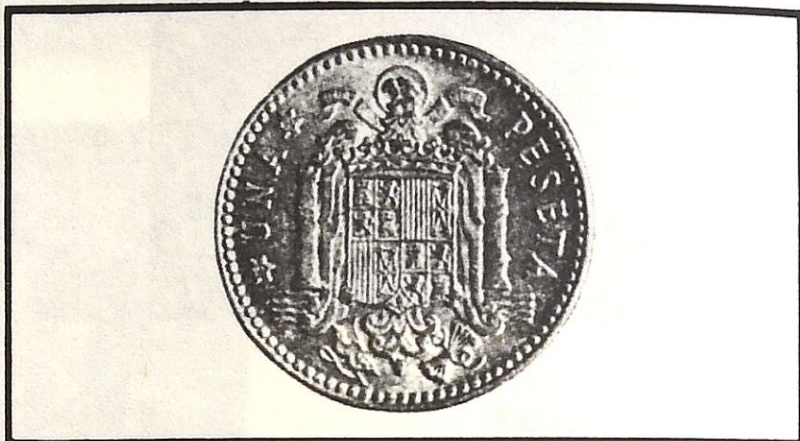
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



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

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

Vd. tiene nuestra atención preferente.

76 Sucursales están a su servicio.



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



INVIERNO

tiempo difícil

CUIDADOS ESPECIALES

*

ALGUNOS CONSEJOS PARA ALARGAR LA VIDA DE SU AUTOMOVIL

*

El invierno —bajas temperaturas, lluvia y nieve— plantea una serie de dificultades en el funcionamiento de los automóviles. Además, como en cada cambio de estación, el coche necesita una serie de adecuaciones y cuidados específicos. Estamos en el momento preciso para llevarlos a cabo. Unas cuantas previsiones nos librarán, después, de muchos problemas.

SISTEMA ELECTRICO

El problema más habitual de todos los automovilistas en tiempo frío es la dificultad para arrancar el motor tras una noche de estancia a la intemperie. La humedad incide en las conducciones del sistema eléctrico y si no es muy intensa provoca «resistencia a la arrancada». Si es total, el arranque es imposible. También, el aumento de viscosidad del aceite lubricante a causa de la baja temperatura provoca una resistencia notable al giro. Una batería en mal estado puede «dejarnos tirados» tras varios intentos de hacer girar el motor. Es de sobra observado por todos, la habitual figura invernal de coches que no arrancan.

Cuidados:

a) Revisar todo el sistema eléctrico, poniendo mucho interés en el «estado de salud» de la batería. Comprobar que la dinamo —o alternador— carga correctamente.

b) Utilizar aceite de viscosidad apropiada o, mejor, del tipo multigrado que sirve para todo tiempo.

c) Dedicar especial atención para no producir descarga en la batería. Evitar, dentro de lo posible, que el acumulador trabaje sin cargar. No mantener las luces encendidas con el motor parado e, incluso, no abusar de la radio. Especial cuidado con los limpiaparabrisas. Todo esto a motor parado. Ya con el motor en marcha, normalmente la dinamo puede con todos estos «gastos».

REVISIONES GENERALES

El invierno es un tiempo malo para los coches. Los cuidados del usuario deben ser más precisos. La oxidación es el «cáncer» de las carrocerías. Por tanto, se impone una revisión total de toda la chapa. Quitar todos los bollos, sobre todo aquellos que han perdido la pintura. También se debe mirar los bajos del coche. Los impactos de las piedras suelen destruir y desprender el recubrimiento especial. Si el automóvil no «duerme» en garaje hay, incluso, que cuidar los cromados. Sobre todo en climas marítimos o en zonas de abundantes nieblas. Una delgada capa de parafina aplicada después de cada lavado es suficiente.

Otro aspecto es comprobar la estanqueidad del vehículo. El agua que entra en la cabina, se filtra hacia el fondo de la caja y produce una oxidación más peligrosa que ninguna otra

por ser muy difícil de localizar. Algo similar debe hacerse con el cofre de equipajes, el cual —habitualmente— pasa sin abrirse mucho tiempo.

ANTICONGELANTE

La mayor parte de los modelos de fabricación nacional llevan circuito sellado de refrigeración, con depósito suplementario de «alivio». Contiene un líquido especial considerado como refrigerante y anticongelante al mismo tiempo. Teóricamente este dispositivo tendría que funcionar sin tocarlo durante mucho tiempo. Sin embargo, el incorrecto funcionamiento trae fugas del líquido, las cuales, normalmente son compensadas con agua. Puede suceder, pues, que una continuada práctica de este tipo rebaje la densidad del líquido y por tanto descienda su efectividad. Resulta interesante percatarse de este aspecto y disponer, si fuera necesario, del recambio del líquido.

El uso del anticongelante está explicado en función del aumento de volumen que experimenta el agua al transformarse en hielo. Este incremento provoca la destrucción del bloque motor y en muchos casos para solucionar la avería es necesario cambiar el motor.

También hay muchos modelos que llevan un circuito de refrigeración clásico a base de agua sola. A ellos habrá que añadirles anticongelante en la proporción adecuada. Siempre es interesante, tanto en los coches de circuito sellado como en los convencionales, limpiar el radiador antes de hacer la sustitución del líquido o antes de añadir el anticongelante.

ESTABILIDAD Y AGARRE

Las carreteras se tornan resbaladizas. Desde el barrillo provocado por una fina lluvia hasta las «costras» de hielo en las pistas, son circunstancias peligrosas en función de la suma de factores. Normalmente, en tiempo seco, unos amortiguadores en mal estado o unos neumáticos muy aprovechados no pondrán al automovilista en situación de peligro si no marcha muy fuerte. Sin embargo, en invierno esas dos carencias pueden ser mortales de necesidad.

Se deben revisar los amortiguadores, cambiarlos si es preciso; también, observar el comportamiento de la suspensión. En cuanto al agarre, lo mejor es procurarse unos nuevos neumáticos si los utilizados ya han soportado «mucho vida». Los del tipo radial son ideales para tiempo húmedo.

CONDUCCION

La conducción ha de ser más cuidada y, por supuesto, teniendo en cuenta el handicap general de la falta de agarre. Deben evitarse las «frenadas brutales» y los volantazos a destiempo.

El fenómeno más habitual en este tiempo es el derrape. Este efecto produce un gran temor a muchos conductores inexpertos. Sin embargo, no deja de ser una cosa perfectamente solucionable y, lo que es más, un estilo de conducción en algunos pilotos deportivos. Cuando se produce el derrape, hay que dirigir el volante en el sentido —en la dirección— de la «cambiante»; levantar un poco el pie del acelerador, nunca del todo y, además, no usar el freno y mucho menos pisar el embrague.

El invierno es un tiempo muy difícil para el coche. Su más dura prueba. Por tanto, es necesario extremar el cuidado del coche. A la larga será una buena «inversión».

(Motor Press)

PELIGROSIDAD EN LAS CARRETERAS DE DOBLE DIRECCION

Todo el mundo está de acuerdo en que las autopistas y las autovías son mucho menos peligrosas que las carreteras de doble dirección; que en estas últimas los accidentes son más frecuentes y más peligrosos. Pero, puesto que las carreteras de doble dirección son con mucho las más abundantes y puesto que aún disponemos de muy pocos kilómetros de autopistas, conviene saber exactamente por qué son peores, qué es lo que las hace más peligrosas y extremar nuestra vigilancia y prudencia precisamente en esos puntos.

En primer lugar, las carreteras de doble dirección ofrecen menos espacio al automovilista. Cuando circulan dos vehículos en dirección contraria, en el momento de cruzarse queda entre los dos un espacio muy reducido. Esta es una de las razones de la peligrosidad. En segundo lugar, estas carreteras tienen muchas más curvas, subidas y bajadas que las autopistas. Esto quiere decir que ocultan, tras cada una de estas trampas, el posible accidente. Además, en estas carreteras se hacen reparaciones del firme u otras obras con relativa frecuencia; un motivo más de peligro. Como lo es el hecho de que las crucen otras carreteras, que a ellas salgan caminos, que pasen por pueblos, que se estrechen en los puentes...

Los conductores con mucha experiencia en el volante tienen sus «trucos», sus pequeños ardiditos para circular. Algunos de estos expertos norteamericanos han revelado sus costumbres, fruto de la prolongada experiencia en carretera. Y éstas son algunas de sus afirmaciones más interesantes:

«Cuando veo venir en dirección contraria una larga fila de coches que marchan detrás de un vehículo muy lento, reduzco la velocidad y miro la cuneta. Me preparo por si algún insensato escoge ese momento para adelantar. ¡Los hay que lo hacen! En una palabra, no me confío en el otro conductor».

«Si viene hacia mí un coche que tiende a ir demasiado por el centro o que se desvía peligrosamente de su línea, pienso, por supuesto, que puede tratarse de una simple y cortísima distracción. Pero actúo como si supiera que el conductor de ese vehículo es un enfermo, un borracho o como si su vehículo estuviera peligrosamente averiado. Toco la bocina, enciendo los focos y si la respuesta no es instantánea, procuro apartarme todo lo posible», afirmó un conductor de camiones con miles de kilómetros en su haber.

«Una de las cosas con las que mayor cuidado hay que tener es con los accesos a los establos, granjas, graneros y en general a todo lugar relacionado con la labor del campo. El campesino está preocupado con su trabajo: para él ese acceso es paso para SU granja, para SU granero, y olvida que, además, ese paso se encuentra al borde de una carretera por la que pasan vehículos conducidos por personas que van por SU carretera.»

Un conductor profesional que recorre muchísimos kilómetros a la semana, afirmó que había podido comprobar que se cansa menos en un viaje largo si mantiene su velocidad parecida a la del tráfico en general. «Es menos agotador adelantar solamente a los que marchan a paso de tortuga. Casi todos los conductores experimentados saben que llevar una velocidad constante y evitar pérdidas inútiles de tiempo es la mejor forma de sacar una buena media, y no correr mucho. Cuando tratan de adelantarme, jamás intento evitarlo, a no ser que vea un gran peligro en ello. El hecho de que me adelanten no demuestra que el que lo hace sea mejor conductor que yo, sino simplemente que tiene más prisa».

Lo que es indudable es que en las carreteras de doble circulación la pesadilla del conductor son los adelantamientos. «Ese terrible momento en que uno ha decidido adelantar al vehículo que marcha delante» lo calificaba un experto conductor. Realmente, es un momento terrible. Veamos qué dijeron acerca de él algunos conductores norteamericanos:

«Creo que no se gana nada y que se pierde mucho si se pega uno al parachoques del vehículo que se pretende adelantar. Es mucho mejor mantenerse a cuatro o cinco largos de coche; hay más visibilidad, más campo para tomar velocidad para el adelantamiento y más sitio para desistir del mismo si las cosas se presentan mal. Sólo tiene el inconveniente de que un conductor impaciente y mal educado puede meterse delante. De todos modos, el riesgo es sólo de un momento de mal humor; de la otra manera, el riesgo es que el coche que va delante frene bruscamente, que no se vea bien si se acerca alguien en dirección contraria, que no se tenga espacio suficiente para adquirir mayor velocidad...»

Para terminar, otro conductor que durante muchos años ha conducido un promedio superior a los sesenta mil kilómetros, afirmó:

«Si el conductor que marcha detrás de mí es una persona impaciente, no me dejo contagiar de su modo de conducir. Me pego a la derecha y dejo que pase. El debe correr sus propios riesgos. Y lo mismo hago con el conductor que marcha delante de mí. No procuro imitarlo en todas las maniobras. Creo que cada cual debe adoptar sus propias decisiones en la carretera porque nadie sabe mejor que uno en qué condiciones se encuentra, si debe correr o marchar tranquilo.»

Reda SUIPÚZCOA, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléfonos. 21883 - 21383

SAN SEBASTIAN

Recambios
y
Talleres

Carretera Nacional nº 1

Km. 448 Telfs. 691308 - 691333

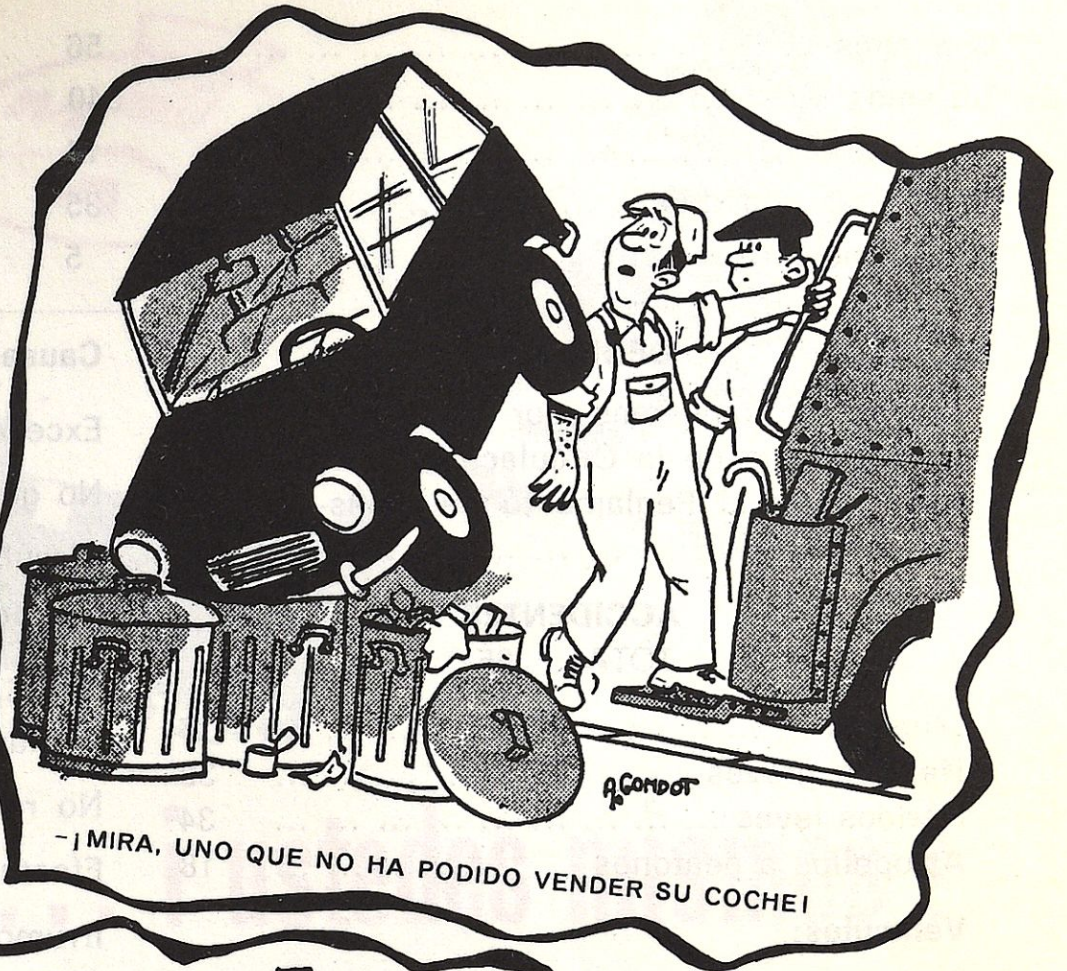
VILLABONA



RUEDA EL HUMOR



-¿QUE TAL LO HE HECHO PROFESOR?



-¡MIRA, UNO QUE NO HA PODIDO VENDER SU COCHE!



-¿QUE ES ESO DE QUE LE ESCRIBA LA MATRICULA EN CHINO?



SIN PALABRAS



-LA VENTAJA DE ESTOS COCHECITOS UTILITARIOS ES QUE SI SE ESTROPEAN...

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A NOVIEMBRE DE 1970

MATRICULACION

	Total	Fabricación nacional	Importación	Subasta
Camiones	56	50	5	1
Turismos	540	432	5	3
Motocicletas	14	14	—	—
Furgonetas y mixtas	35	35	—	—
Semi-remolques	5	5	—	—

DENUNCIAS

Denuncias impuestas por infracción al Código de la Circulación	3.768
Idem, ídem al Reglamento de Transportes	92

Causas:

Exceso de velocidad	23
No guardar intervalo seguridad	6
Circular por la parte izquierda de la calzada	6
Giros incorrectos	2
Adelantos prohibidos	3
No respetar prioridades	6
Efectuar marcha atrás sin precaución	1
Irrumpir peatón en la calzada	9
Otras infracciones	4
Patinazo	1
Fortuito	2
Avería mecánica	1
Dormido	1

ACCIDENTES

TOTAL: 65

Muertos	7
Heridos graves	32
Heridos leves	34
Atropellos a peatones	18

Vehículos:

Ciclos	5
Turismos	59
Camiones	28
Ciclomotores	2
Motocicletas	5
Autobuses	2
Tractores	1

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Noviembre de 1970

MATRICULACIONES

Turismos	430
Camiones	43
Motocicletas	2
Furgonetas	41
Autobuses	6
Otros vehículos	55

ULTIMA MATRICULA

NA - 74.709

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	459
Hembras	70

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	220
Hembras	24
NUMERO DE ACCIDENTES	101
NUMERO DE MUERTES	8
NUMERO DE HERIDOS GRAVES	48
NUMERO DE HERIDOS LEVES	38
DAÑOS MATERIALES	30
VEHICULOS IMPLICADOS	165
SANCIONES	3.128



nosotros somos ... ¡ustedes mismos !

esta es la más esencial idea mutualista llevada a término por **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, y en la que se encuentran unidos, en defensa de sus intereses, más de 70.000 propietarios de vehículos. Sea Vd. uno más, cuidando sus propios intereses a través de **su propia** entidad aseguradora especializada únicamente en el seguro de automóviles.

Es un consejo que le dá el **REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**, con el deseo de prestarle, una vez más, un óptimo servicio.

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

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



Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL 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