

# REAL AUTOMÓVIL CLUB DE GUIPÚZCOA

15826-3

BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

*EL NEUMATICO DEBE TAMBIEN PROTEGER  
AL MECANISMO Y A LA CARGA DEL VEHICULO*

## Firestone

TRANSPORT RAYON

ENERO  
FEBRERO  
1952



XIMENEZ Y C. S. A.

SAN SEBASTIAN - PAMPLONA - LOGROÑO - TUDELA

# Garaje y Talleres

Peña y Goñi, 12 = 14

Teléfono 12.152



Servicio permanente de CAMION GRUA

---

Piezas legítimas F O R D

---



Concesionario

Oficial para

Guipúzcoa

Miracruz, 5

Ronda, 2

---

SAN SEBASTIAN

---



# BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

SE DISTRIBUYE GRATUITA Y EXCLUSIVAMENTE  
A LOS SOCIOS DEL R. A. C. DE G.

Enero  
Febrero  
1.952

AÑO III - N.º 11

## En el umbral de nuestro tercer año

Ya dejamos atrás a 1951, cuyas impalpables e incoloras cenizas arrojamos hace escasamente unos días en el abismo —sepultura sin fondo— de los siglos...

El calendario nos trae otro año, ante cuyas perspectivas huelga que hagamos cábalas y que formulemos promesas.

Nuestro BOLETIN DE INFORMACION —órgano oficial del Real Automóvil de Guipúzcoa y correo bimestral entre éste y sus asociados— camina, paso a paso, pero firmemente, en la ruta de sus primitivos propósitos, cuales son: servir de vehículo de noticias que puedan interesarles, de consejo en cuestiones que les afectan en común —por su triple condición de propietarios de coches, de conductores de estos y de socios del Club— y de lazo de estrecha y fraterna unión entre ellos y la entidad que los agrupa y aun entre ellos mismos.

Pero de poco hubiese valido a nuestros buenos propósitos la advertida necesidad de este BOLETIN, que dió origen a su nacimiento, si luego, ya en el terreno de las realidades, no hubiésemos hallado en la inteligente comprensión de nuestros asociados la benévola acogida y las frases de aliento que de continuo recibimos y que nos estimulan a perseverar en la labor emprendida, mejorándola en la medida de lo posible, de acuerdo con las sugerencias recibidas y con las lecciones de la realidad misma.

Hemos hablado de sugerencias y queremos insistir sobre el particular: este BOLETIN pertenece a todos los afiliados al Real Automóvil Club de Guipúzcoa; y todos y cada uno de ellos deben tenerlo como cosa propia, debiéndoles, por lo tanto, interesar y hasta llenar de satisfacción y aun de orgullo, muy legítimos, su progresivo mejoramiento, camino de la soñada meta de perfección... nunca alcanzada, por otra parte, cuando se es idealista y exigente consigo mismo. Y una oportuna y acertada sugerencia puede muy bien ser el atajo que abrevie el tiempo que requieren las cosas en su natural y sencilla evolución.

Para quienes nos estimulan con su aliento y su consejo, nuestro expresivo y sincero reconocimiento; lo mismo que a nuestros queridos favorecedores, los anunciantes de este Boletín, cuyo consecuente apoyo es, asimismo, la más elocuente y eficaz de las colaboraciones.

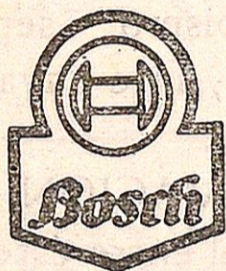
A unos y a otros, así como a los mil buenos amigos que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa tiene dentro y fuera de la Provincia, nuestros mejores votos por su ventura y prosperidad más completas en el año que comienza.

# ETURA

RECAMBIOS ELECTRO-MECANICOS PARA AUTOMOVILES

San Sebastián

Pedro Egaña, 6



DISTRIBUIDOR  
PARA TODA ESPAÑA DE

## AUTOINDEX

Indicador automático de dirección intermitente



Acumuladores OXIVOL

ESTACION SERVICIO OFICIAL

## UNA NACION SOBRE RUEDAS

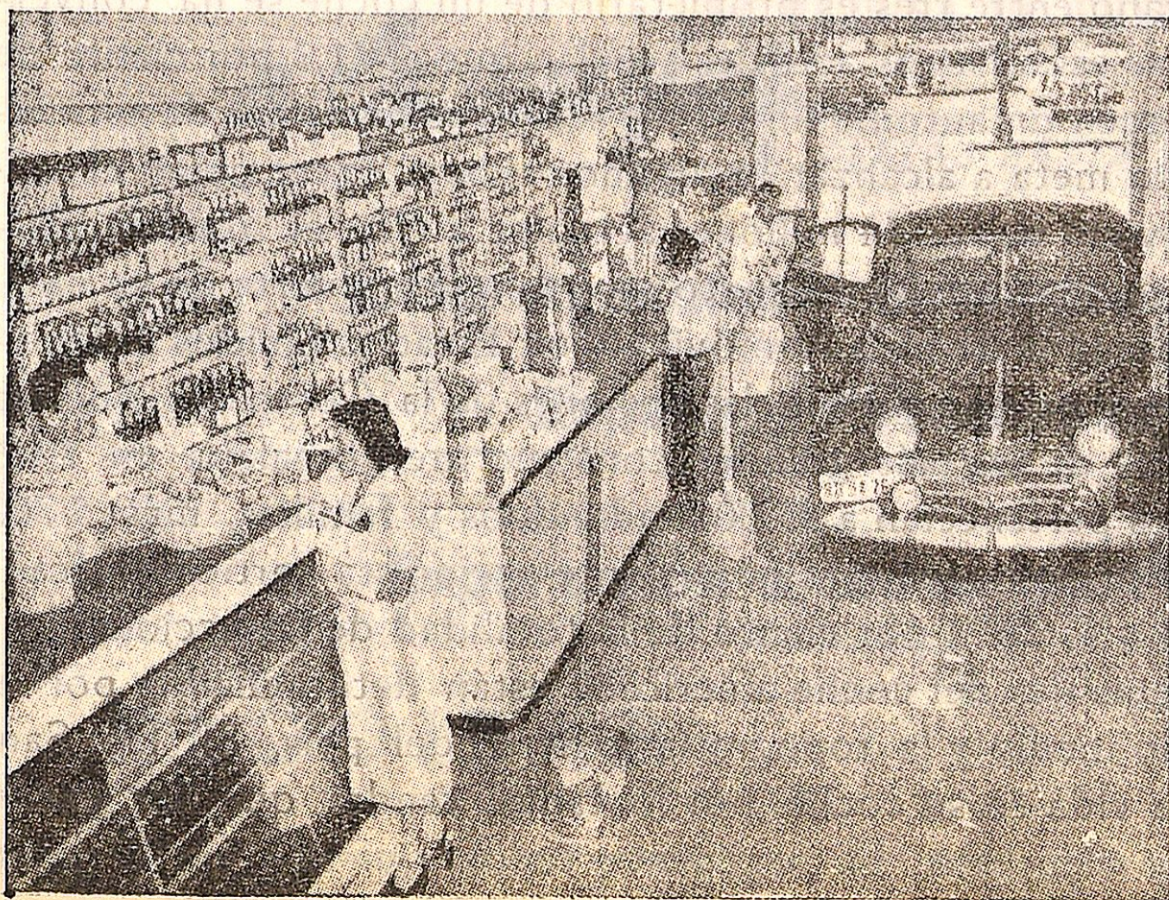
### El automóvil, elemento indispensable en la vida americana

En un rincón polvoriento del museo nacional de los Estados Unidos existe un artefacto frágil, parecido a un «cabriolet», cuya cubierta está repleta de iniciales y firmas de miles de visitantes. Se trata del coche Duryea, el primer automóvil con motor a gasolina construido en los Estados Unidos, embrión de una industria que había de convertirse en la más tentacular de la historia.

Según se cree, fué en una granja de Massachusetts, donde Carlos y Frank Duryea construyeron, en 1893, el arquetipo de las rutilantes berlinas que hoy conocemos.

En el momento en que este conjunto burdo y torpe salía a la carretera, buen número de firmas europeas construían ya coches de una ejecución cuidada, y los primeros constructores americanos tuvieron que ir a buscar al otro lado del Atlántico la casi totalidad de los principios técnicos que les eran indispensables.

Pero los americanos tenían que señalar bien pronto su proverbial genio industrial; y mientras en Europa la construcción del automóvil se mantenía siempre en estado de producto de artesanía, en Norteamérica, desde 1901, se ensayaba ya la fabricación en serie. Era la época en que cada año hacían su aparición veinte nuevas Compañías. En un momento dado fueron cerca de 1.000, aportando cada una nuevas ideas o principios mecánicos. El primer coche americano construido en serie pesaba 1.400 kilogramos, y se vendía en 650 dólares;



▲  
Establecimiento de ultramarinos del Oeste norteamericano, en el que los clientes pueden efectuar sus compras con entera comodidad sin apearse de sus coches  
▼

pero fué Henry Ford quien, en 1903, adoptó la primera cadena de montaje de movimiento mecánico, hoy corriente y que reduce de 14 horas a una y media el tiempo necesario para el montaje de uno de sus coches. Se trataba del famoso «Modelo T», que se vendía en 1916 en 365 dólares. Este coche no era, verdaderamente, más que un «instrumento» para transportar pasajeros. No hacía ninguna concesión al «confort», pero era capaz de rodar muchísimo tiempo y fué vendido por millones.

\* \* \*

En el momento presente la industria del automóvil americana ha cambiado completamente de aspecto. Las mil compañías de la época fastuosa anterior a la primera Guerra Mundial no eran ya más que 140 en 1916. Hoy no son más que 54, que producen veintiún tipos de coches de turismo. Sin embargo, es todavía posible al usuario elegir entre 175 tipos y estilos de carrocerías diferentes; y desde el Kaiser «Henry J» hasta el Cadillac existe un coche para cada clase social.

Desde el punto de vista del automóvil, el año 1950 fué un año brillante, ya que dió a conocer una serie impresionante de nuevas hazañas industriales.

Todos los fabricantes de automóviles de los Estados Unidos construyeron en 1950 más coches que el año precedente, con la sola excepción de Packard y Crosley. Un total de 6.672.700, o sea un 30 por ciento más que en 1949. La mano de obra en las fábricas aumentó en un 11 por ciento, con una media de 715.000 personas, y las cifras de los salarios relativas a la fabricación en la industria del automóvil han dado un salto del 22 por ciento alcanzando un total «record» de 2.700.000.000 de dólares. Son 3.000 las fábricas dispersas en 45 Estados, de las cuales 112 son de montaje final y están situadas en 77 pueblos diferentes. Pero la mayor concentración industrial automóvil se encuentra siempre en Detroit, que se ha bautizado a sí misma, con una encantadora modestia, como la «capital mundial del automóvil». Aquí se encuentran los gigantes General Motors, Ford y Chrysler, que se reservan el 87 por ciento de la producción nacional.

Decir que un americano entre tres es propietario de un coche se ha convertido en cosa corriente. Las estadísticas actuales señalan que el 71,3 por ciento de las familias americanas poseen un automóvil; y si se sabe que los leales de esta industria se han fijado como meta a alcanzar en algunos años el hacer pasar el número de vehículos en servicio de los 44 millones actuales a 70, es posible afirmar que cada americano encontrará bien pronto un coche a la puerta de su casa. Bastante a menudo, el poseedor de un automóvil en los Estados Unidos es igualmente propietario de una pequeña parte de las acciones de la Compañía que ha construído su coche; y uno de los más grandes constructores señalaba en 1948 que sus 8.700.000 acciones pertenecían a 55.000 individuos y familias, más 5.700 instituciones y firmas, mientras que el más importante accionista particular alcanzaba justamente un poco más del 1 por ciento de la totalidad de las acciones.

Las características generales del coche americano están determinadas por el temperamento del usuario medio y la topografía general del país. El Tío Sam pasa una gran parte de la vida en su coche; por lo tanto, tendrá que ser extremadamente confortable y silencioso. Es negligente; tendrá que ser, por lo tanto,

*Una llamada*



**SIGMA**

LA MÁQUINA DE COSER DE CALIDAD

*a la mujer...*

● PLAZOS HASTA 20 MESES ●

**2.112 Agencias y Sub-Agencias en**

**España y Posesiones**

**Exportación a todos los Países**

**EL GOIBAR**

**(Guipúzcoa)**

robusto. Desconoce totalmente la mecánica; no tendrá que hacer, de consiguiente, más que llenarlo de gasolina, aceite y agua, con un motor extra-potente que funciona siempre por debajo de sus posibilidades.

Las carreteras americanas son, en general, muy anchas, y a menudo rectilíneas, cortadas por señales de luces rojas en los cruces más importantes. Las grandes velocidades están prohibidas; por lo tanto, la adherencia del coche a la carretera se descuida en beneficio de la suspensión; las aceleraciones son rápidas, y las dimensiones del vehículo, considerables.

Desde su infancia, el americano medio está sometido a la influencia del coche. Cada día, 3.500.000 escolares se sirven de este medio de transporte. Algunos tienen coches particulares; pero la mayoría toman asiento gratuitamente en los 90.000 autobuses que aseguran ese servicio escolar y pertenecen bien a los municipios, bien a las mismas Escuelas. Es también frecuente que el obrero americano vaya a su trabajo en automóvil. Y es corriente que uno de ellos haga de «taxi» y reparta los gastos entre tres o cuatro vecinos.

Por lo tanto, es normal que este desarrollo pletórico de la circulación haya dado lugar a muy serios problemas de circulación y de garage, y que, por otra parte, toda una transformación de la vida corriente se haya operado poco a poco. Salvo en los Estados de Middle West, donde la circulación no es muy importante, la velocidad máxima está limitada aproximadamente a unas 50 millas. Patrullas de motoristas se encargan de hacer respetar lo reglamentado al respecto, y su severidad les hace temibles a la mayor parte de los automovilistas. Escondidos detrás de los inmensos paneles publicitarios que bordean las carreteras o parapetados detrás de matorrales, estos «ángeles guardianes» vigilan a los contraventores de las disposiciones vigentes. Desgraciadamente para ellos, no pueden formular su denuncia sino después de haber seguido al coche delincuente durante un cuarto de milla y constatado que a todo lo largo de dicha distancia el conductor se mantenía por encima de la velocidad límite autorizada. Esta restricción permite, evidentemente, al conductor astuto — que no faltan allí, como no faltan en otros sitios — aminorar su marcha en cuanto se da cuenta, por medio de su retrovisor, de la presencia del representante de la autoridad, esquivando así una siempre desagradable sanción.

Además, el sistema de carreteras americano está magníficamente preparado y se encuentran gran número de auto-rutas de 4 ó 6 vías. Los cruces y caminos de acceso están especialmente estudiados para evitar accidentes, y no se permiten los virajes de corto radio. Pero, a pesar de estas precauciones, de la robustez del coche americano y de las leyes draconianas de circulación, 40.000 personas se encuentran tendidas cada año en la carretera. La embriaguez y la imprudencia son las grandes responsables de esta hecatombe, que explica la importancia creciente de las campañas de seguridad emprendidas por las autoridades federales.

La gran repugnancia de los americanos a desplazarse en forma distinta a la del automóvil, ha obligado a los servicios públicos y a un gran número de empresas privadas a resolver el problema de los estacionamientos. Como regla general, se prohíbe estacionarse en las principales arterias de las grandes poblaciones, y grandes parques de estacionamiento han sido organizados en todos aque-



llos lugares donde ha sido posible. El menor terreno llano y el subsuelo de las plazas públicas ha sido habilitado; como, por ejemplo, el Unión Square, en San Francisco, que comprende cuatro plantas de subsuelo servidas por cuatro rampas de acceso, cada una de las cuales recibe cada día 3.500 coches. Además, algunos grandes almacenes no han dudado, para atraer un mayor número de clientes, en disponer en las proximidades de sus locales parques para coches particulares. Otros, faltos de lugar, los han izado radicalmente sobre el techo de sus inmuebles. Estas soluciones no pueden, sin embargo, convenir más que a empresas de alguna importancia; y ante la imposibilidad de encontrar parques suficientemente vastos, algunas grandes sociedades no han titubeado en emigrar a las afueras de la ciudad. El centro de compra de Crenshaw, a 10 kilómetros de Los Angeles, agrupa 25 almacenes diferentes, que ofrecen toda una gama de productos a su clientela; comprende un parque de más de ocho hectáreas que puede admitir miles de coches; y no perdiendo, así, el tiempo en buscar un emplazamiento en la población, la clientela no repara hoy en recorrer los diez kilómetros que le separan de su tendero.

Pero, fuera de sus horas de trabajo, el americano continúa viviendo en su coche y todo está previsto para evitarle el tener que salir de él. La consigna comercial del momento es «drive in» (continúa en tu coche). A lo largo de las carreteras y en algunos pueblos existen restaurantes especiales. Amables servidoras se acercan a tomar el encargo del conductor, llevando a éste, seguidamente, su almuerzo en una bandeja que se fija en los bordes de la portezuela o sobre el volante. El automovilista podrá, también, dirigirse a su banquero y efectuar con él todas las operaciones corrientes sin abandonar su asiento. A continuación, y una vez llegada la noche, no le quedará más que dirigirse al cinematógrafo al aire libre, donde, siempre con la mano en el volante, podrá contemplar una película que, desgraciadamente, ha sido ya pasada por las pantallas del pueblo vecino con varios meses de antelación. En efecto: los empresarios de los salones de cine normales juzgan muy severamente la competencia de las «salas» al aire libre y han conseguido se les prohíba la proyección de películas nuevas antes de que no hayan sido pasadas en el pueblo. Y no dejaremos de citar el caso de la parroquia californiana que celebra sus misas al aire libre para los automovilistas.

Así, los Estados Unidos justifican plenamente el sobrenombre que se ha dado de «nación sobre ruedas»; y el americano medio que abandona su coche en un parque de chatarra cuando le viene bien, vuelve a sentarse sobre los cojines de un coche nuevo, aprovechándose así de la liberalidad que las leyes de la abundancia otorgan a la industria y a los pueblos ricos.

J. O.

AUTO ELECTRICIDAD

**Talleres MARINO LARREA**

ARRANQUE Y ALUMBRADO DEL AUTOMOVIL

ESPECIALIDAD EN DIESEL

Paseo Colón, 35-37

Teléfono 1-85-68

SAN SEBASTIAN

# GARAGE GRAN KURSAAL



## El salón del automóvil

Un nuevo Garage instalado en las mejores condiciones de luz, aireación y amplitud

**250 coches en una sola nave**

**P. RAMON M.<sup>a</sup> DE LILI, 1**  
(EDIFICIO KURSAAL)

TELEFONO 19698

**SAN SEBASTIAN**

# Información del R. A. C. de Guipúzcoa

## NOTAS NECROLOGICAS

Ha causado baja en nuestro Club, por fallecimiento, doña Carmen Lanzagorta, a cuyos nietos, nuestros distinguidos amigos y también asociados, don Enrique y don Carlos Urrutia, hacemos patente la expresión de nuestra muy sentida condolencia.

—Registramos también con mucho sentimiento el fallecimiento —acaecido el 13 de octubre pasado— de doña Elena Echeverría, virtuosa esposa de nuestro querido consocio don Lorenzo Roca, cuya justa aflicción compartimos muy de veras.

\* \* \*

Otra dolorosa pérdida: D. Miguel Almandoz, sub-jefe de la Guardia Municipal. Víctima de antigua y penosa dolencia, abandonó este mundo —el 22 de enero, a los 42 años— rodeado de muchas simpatías y de hondos afectos. No era socio nuestro, pero sí un caballeroso y servicial amigo, cuyas estimables dotes pudimos apreciar en reiteradas ocasiones. Descanse en paz.

## NUEVOS PRECIOS PARA LA GASOLINA

Recordamos a los señores socios que, desde el 1 de enero próximo pasado, rigen para la gasolina destinada a los automóviles los siguientes precios:

La racionada «corriente», que se facilita mediante el régimen de vales, se expende a 5 pesetas litro.

La denominada «plomo», también racionada, a 6,50.

La «corriente», de libre adquisición, se facilita en el surtidor a 6,50 pesetas litro. Y la «plomo», libre, a 6,90.

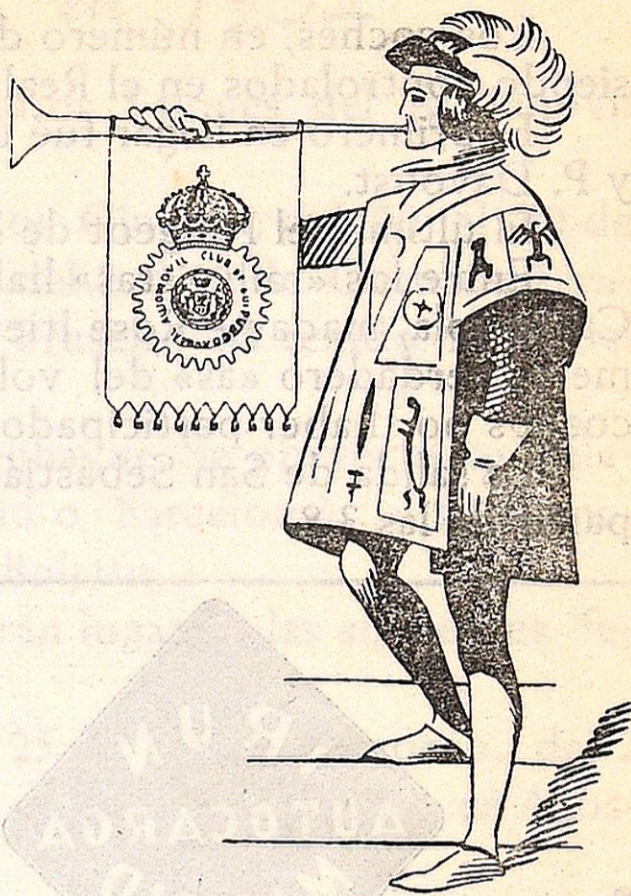
## VISADO DE TARJETAS

Se está procediendo actualmente al visado anual de las tarjetas de Transportes correspondientes a las series M-P y M-C (servicio propio de mercancías.)

El relativo a las tarjetas referentes a servicios públicos será anunciado oportunamente.

## CARACCIOLA, EN NUESTRA CASA

El miércoles 23 del corriente enero llegaron a San Sebastián los autos que, participantes en el XXII Rallye de Montecarlo, habían tomado la salida en Lisboa.



Los coches, en número de 63, comenzaron a llegar a las 2,12 de la tarde, siendo controlados en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

El primero en llegar fué un Citroen tripulado por los franceses G. Preynat y P. Davoust.

El último, el Peugeot de R. Amy y R. Fredmesch, arribaba al control a las 4,6.

Entre los «rallyeistas» había grandes figuras del automovilismo, como Rudolf Caracciola, madame Rose Itier y Lang, a todos los cuales —singularmente al primero, verdadero «as» del volante— conocen de sobra los aficionados guipuzcoanos por haber participado en los memorables Circuitos de Lasarte.

La salida de San Sebastián, camino de la frontera francesa, fué dándose a partir de las 3,8.



San  
Sebastián:  
Urdaneta, 4  
Teléfono 16.560

Irún:  
Mártires de  
Guadalupe, 21  
Teléfono 415

**Ramón Yruretagoyena**

Madrid: Cáceres, 2 — Telf. 274.792

## Carrocerías

# DIAZ

Teléfono 13-3-87

Paseo Duque de Mandas, letra J

SAN SEBASTIAN

## R. I. D. A. M.



Representaciones Internacionales  
de  
Automóviles y Motores



Representantes para Guipúzcoa

«ARAVIX MOTORS LTD» - Londres  
(Jowet Cars - Guy Motors)

«RUGICO S. A. - Madrid  
(Alfa - Romeo)

«TALLERES SANGLAS, S. A. - Barcelona  
(Motocicletas)

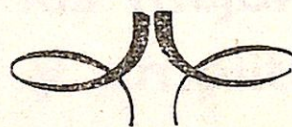
Exposición y oficinas:

Ramón M.<sup>a</sup> de Lill núm. 2  
Telf. 12.786

SAN SEBASTIAN

## CARROCERIAS

# E. Ziggi



San Francisco, 51 Teléf. 16110

San Sebastián

# Los Salones y Ferias en 1952

Se han fijado ya las fechas de celebración de varios Salones del Automóvil en 1.952. Helas aquí:

Amsterdam, del 29 de Febrero al 10 de Marzo; Ginebra, del 20 al 30 de Marzo; Turín, del 22 de Abril al 30 de Mayo; París, del 2 al 12 de Octubre; Londres, del 22 de Octubre al 1 de Noviembre. (El de Bruselas ha tenido lugar del 19 al 30 de Enero.)

No habrá Salón en Praga, en Viena ni en Copenhague. Se proyecta su celebración en Finlandia (Helsinki) y en España (Madrid o Barcelona); el de Frankfurt no se ha fijado todavía al aparecer el presente Boletín.

Por otra parte, las ferias internacionales tendrán lugar en las siguientes fechas:

Lyon, del 19 al 28 de Abril; Valencia, del 10 al 25 de Mayo; Toronto, del 2 al 13 de Junio; Burdeos, del 10 al 25 de Junio; Lille, en Junio; Stokolmo, en Agosto, y Utrech y Zaagreb, en Septiembre.

SASTRERIA PARA SEÑORA Y CABALLERO  
IMPERMEABLES — CONFECCION

**NEW ENGLAND**

ELCANO, 10

SAN SEBASTIAN

## Auto Academia

E. A. R.

F. AMANDO HAYET

Socio del R. A. C. de Guipúzcoa

Enseñanza conducción de automóviles

Código de Circulación

Funcionamiento y averías sobre motor  
abierto con su mecanismo a la vista

Proyecciones - Carnets.

San Marcial, núm. 4

Teléfono 17317

SAN SEBASTIAN

Manufacturas

**OLARAN**

PIEL

NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

**BEASAIN**

# Relación de los automóviles matriculados en esta provincia durante el tercer trimestre de 1951

Número de matrícula	Marca	H. P.	Forma	NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
<b>JULIO</b>					
13048	Lube	2	motociclo	Marcelino Echeverría Lasa	Villafranca de Oria
13049	Montesa	2	id	José Luis Bergareche Ruiz	Irún
13050	Ford	8	turismo	Francisco Elgorriaga Ayestarán	Irún
13051	Morris	11	id.	María Concepción Zurbao Gastón	Rentería
13052	Commer	10	furgoneta	Julio Azcargorta Cortabarría	Vergara
13053	Citroen	12	turismo	Victorio Luzuriaga Iradi	Pasajes
13054	MV Avello	2	motociclo	Ignacio Angulo García-Ogara	Ategorrieta, San Sebastián
13055	Lube	2	id.	Pablo Artola Lereboure	Maestro Arbós, San Sebastián
13056	Renault	7	turismo	Alberto Yanci Tellechea	San Martín, 38, San Sebastián
13057	Morris	8	id.	Ernesto Limousin Villenave	Tolosa
13058	Ford	9	id.	Lucas Echeveste Gabarain	Nueva, 24, San Sebastián
13059	Pegaso	39	camión	Juan José Anabitarte Guruceaga	C. Pellizar, San Sebastián
13060	Renault	7	turismo	Rafael Goicoechea Goicoechea	V.ª Goicoechea, San Sebastián
13061	Sanglas	2,7	motociclo	Guillermo Echeverría Madoz	Asteasu
13062	Lube	2	id.	Jaime Maiztegui Urquizu	Placencia de las Armas
13063	Guzzi	1,3	id.	Jaime Arbide Sanabria	Villa Beoda-Chiqui, San Sebastián
13064	Lube	2	id.	J. Luis Garicano Arrillaga	Garibay, 23, San Sebastian
13065	Renault	7	turismo	José María Morales de Rada	Avenida de Francia, San Sebastián
13066	Renault	7	id.	Gerardo Cormenzana Alberdi	Plaza Guipúzcoa, 14, San Sebastián
13067	Renault	7	id.	José Carrera Ordoqui	T. S. Miguel, 3, San Sebastián
13068	Hillman	9	furgoneta	Felipe Emperador Sanz	B.º Ategorrieta, San Sebastián
13069	Lube	2	motociclo	Víctor Lucena Sáenz Loinaz	Eibar
13070	Renault	7	turismo	Manuel Diez de Rivera Flícegui	Avd. de Francia, 6, San Sebastián
13071	Mercedes	12	id.	Rafael Bartolomé Martínez	Idiáquez, 6, San Sebastián
<b>AGOSTO</b>					
13072	Jowett	11	turismo	Rafael Elósegui Alday	Avd. España, 2, San Sebastián
13073	Guzzi	1,3	motocicleta	José Melara Huertas	Euskal-Erría, 8, San Sebastián
13074	Lube	2	id.	Carlos y Arturo Pardo	B.º Ategorrieta, San Sebastián
13075	Lube	2	id.	Isaac Mariano Sierra	B.º Astigarraga, San Sebastián
13076	S. A. F.	1,7	id.	José Antonio Zabala Echeveste	Fuenterrabía (Guipúzcoa)
13077	Peugeot	10	turismo	Rafael Nazábal Carpentier	Escoriaza (Guipúzcoa)
13078	Lube	2	motocicleta	José Urrutia Antía	Andoain (Guipúzcoa)
13079	Austin	9	furgoneta	Construcciones Sacia S. A.	Placencia de las Armas (Guipúzcoa)
13080	Bussing	49	camión	Domingo Alcorta Aguirre	Narrica, 33, San Sebastián.
13081	Bussing	49	id.	Antonia Oyarbide Beldarraín	Narrica, 33, San Sebastián
13082	Lube	2	motociclo	Ramón M.ª Díaz de Mendivil	Echaide, 7, San Sebastián
13083	Peugeot	10	furgoneta	Pedro Caballín Traviesas	Muguiro (Navarra)
13084	Lube	2	motocicleta	Lázaro Achotegui Guisasola	Eibar (Guipúzcoa)
13085	Lube	2	id.	Juan Mathivet	Lasarte (Guipúzcoa)
13086	Citroen	12	turismo	Alfonso Sanz Britz	Avd. Generalísimo, 22, San Sebastián
13087	Peugeot	10	id	Javier Mendizábal Cortázar	Viriato, 55, Madrid
13088	Pegaso	39	camión	Manuel Cilveti Usar	Paseo de Hériz, D., San Sebastián

13089	Lube	2	motocicleta
13090	Cadillac	32	turismo
13091	Peugeot	10	id.
13092	Lube	2	motocicleta
13093	Ford	8	turismo

13094	Renault	7	turismo
13095	Montesa	2	motocicleta
13096	Guzzi	1,3	id.
13097	Renault	7	turismo
13098	Lube	2	motocicleta
13099	Guzzi	1,3	id.
13100	Lube	2	id.
13101	Buick	26	turismo
13102	Morris	8	id.
13103	Guzzi	1,3	motocicleta

Ignacio Limousin Alday  
Victoria Churruca Asuero  
Enrique Gutiérrez Fernández  
Juan López de Goicoechea  
Ricardo Repollés Goya

### SEPTIEMBRE

Carlos García Larrea  
José Luis Bergareche Ruiz  
José Ramón Urquía Zuazu  
Valentín Uribealgo Onaíndia  
José Eceiza Lecuona  
Francisco J. Busto Múgica  
Raimundo Artaza Arbide  
M.<sup>a</sup> Concepción Condeminas Robles  
Juan Julio Odriozola Echániz  
Celestino Salaverría Lizarazu

Tolosa (Guipúzcoa)  
Avd. de España, 18, San Sebastián  
San Martín, 25, San Sebastián  
Beasain (Guipúzcoa)  
Pedro Egaña, 5, San Sebastián

Ormaiztegui (Guipúzcoa)  
Paseo Colón, 8, Irún  
Segundo Izpizua, 2, San Sebastián  
Motrico (Guipúzcoa)  
Hermanos Iturrino, 4, San Sebastián  
Víctor Pradera, 15, San Sebastián  
Fuenterrabía, 25, San Sebastián  
Ramón M.<sup>a</sup> Lili, 2, San Sebastián  
Zarauz (Guipúzcoa)  
Lezo (Guipúzcoa)

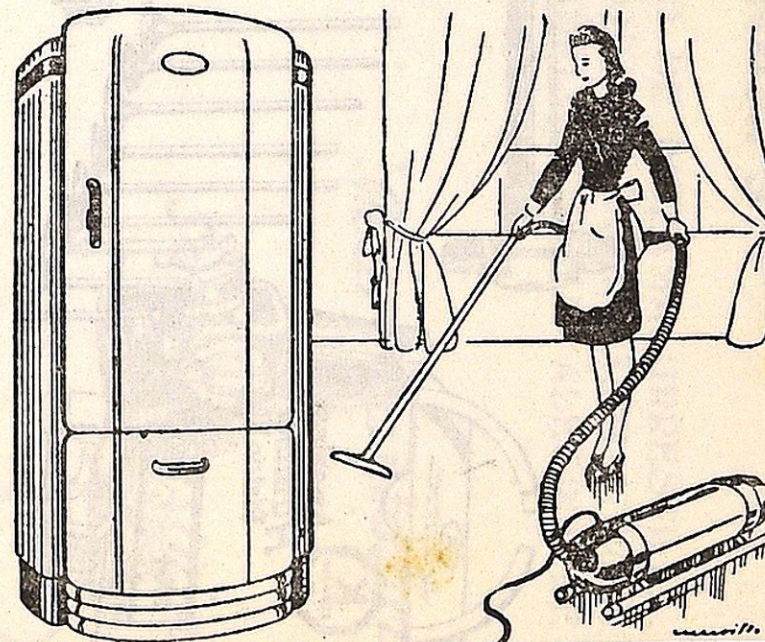
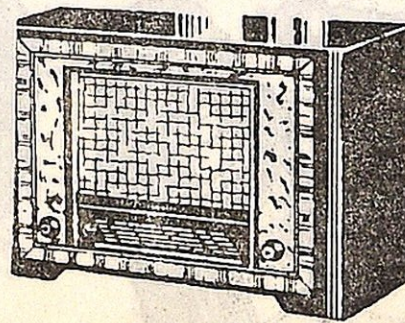
**G A R A J E**

**Vicente Castroviejo**

CUSTODIA DE COCHES  
ENGRASE ALTA PRESION  
TALLERES MECANICOS  
REPARACIONES

Víctor Pradera, 67 — Teléfono 14238  
SAN SEBASTIAN

*Haga su  
hogar  
confortable*



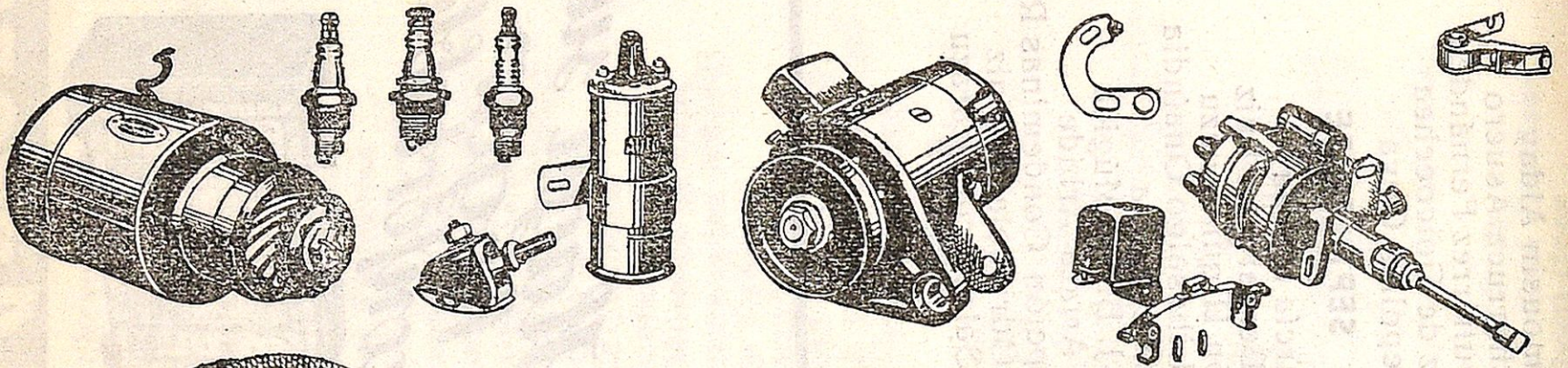
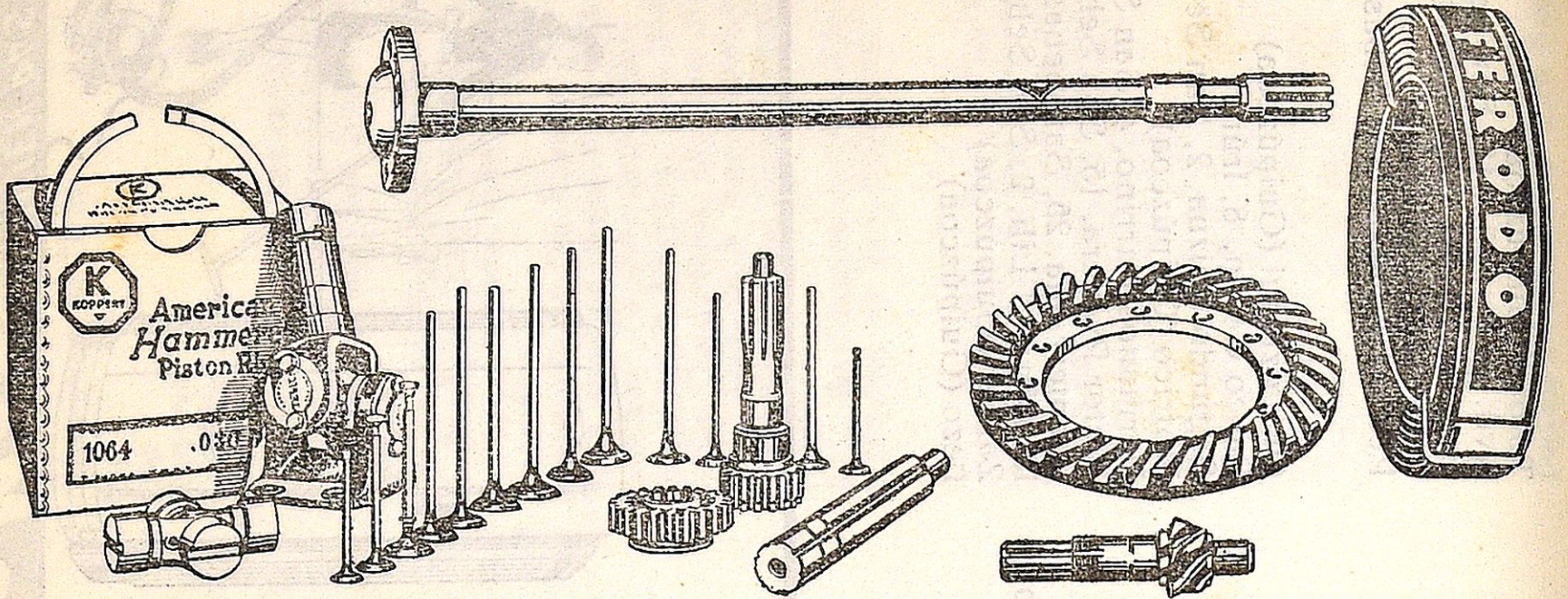
**Antonio Moro** BUEN PASTOR  
(BAJOS)

# Industrias Unidas S. A.

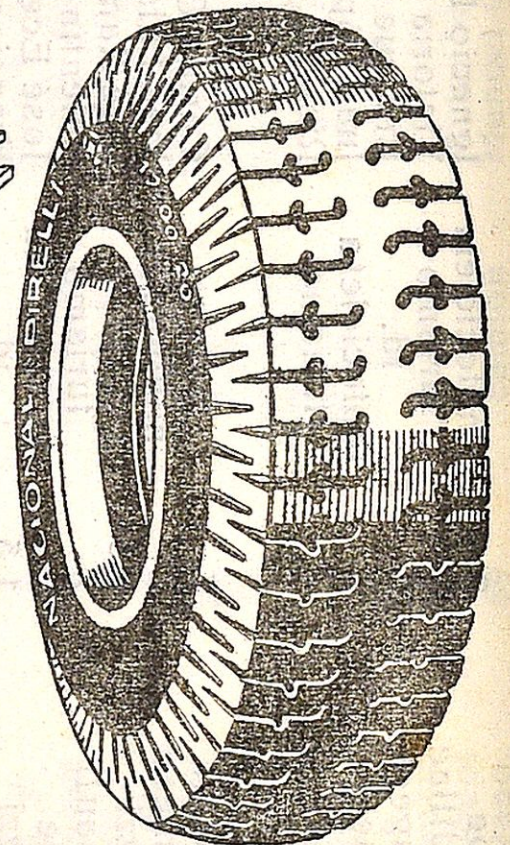
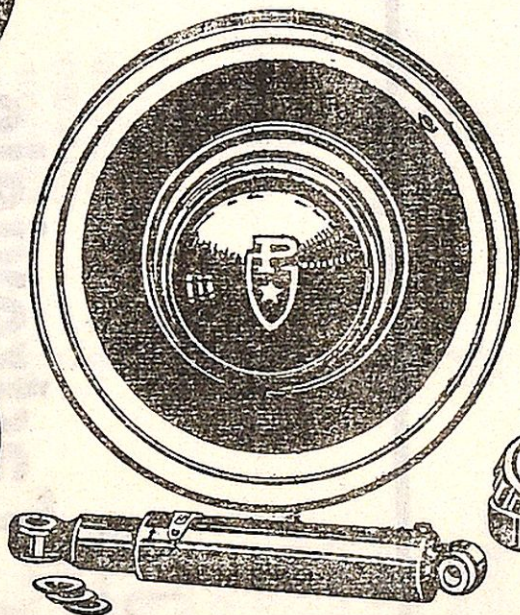
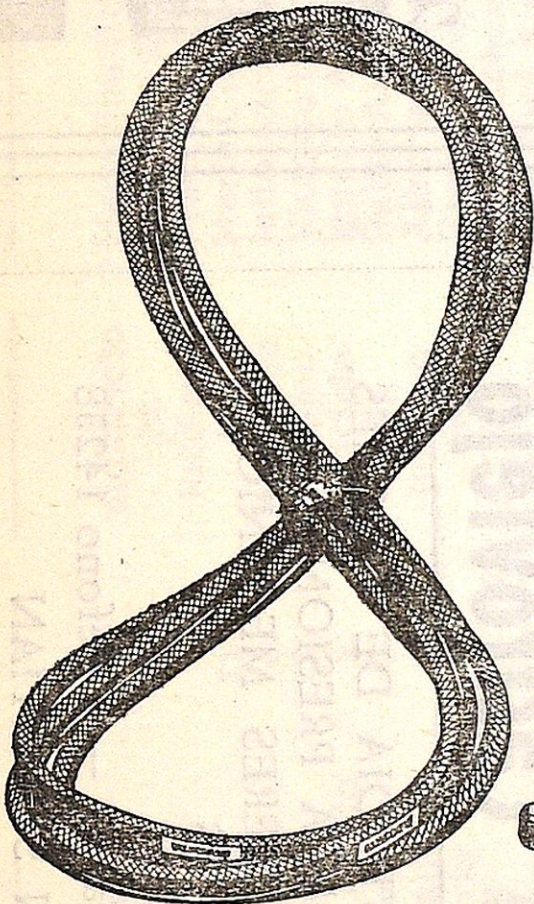
Iparraguirre, 9

SAN SEBASTIAN

Teléfono 11-892



## INUNSA





# Para excursiones desde San Sebastián

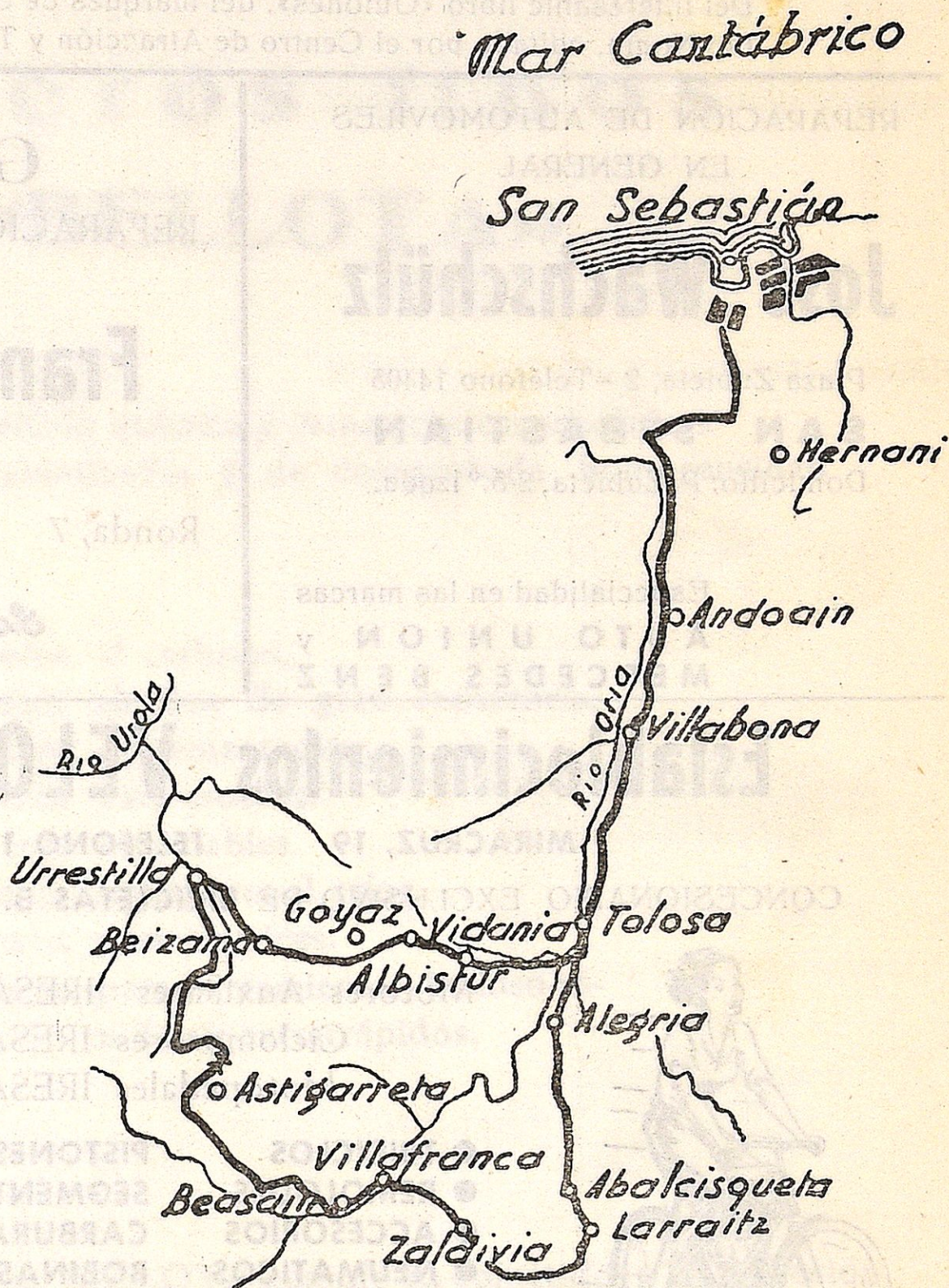
## ITINERARIO NUM. 3

SAN SEBASTIAN, TOLOSA, ALBISTUR, ALTO DE BEIZAMA, URRESTILLA, PUERTO DE MACHINVENTA, BEASAIN, VILAFRANCA, SAN SEBASTIAN, o ...VILAFRANCA, ZALDIVIA, ERMITA DE LARRAIZ, ABALCISQUETA, ALEGRIA DE ORIA, SAN SEBASTIAN.

Ya nos es conocido el camino desde San Sebastián a Tolosa, por la ruta de Burgos; y pasado Tolosa, al llegar a un empalme a la derecha, cuya columna indicadora dice VIDANIA-AZPEITIA, dejamos a la izquierda la carretera general; y por la derecha subamos por fuerte pendiente a la vista del muy pintoresco valle de Albístur, hasta encontrar una estrecha carretera que arranca a la izquierda, junto a una venta. Abandonamos la ruta derecha que conduce a Régil por Vidania, y marchemos por la carretera estrecha en dirección a Beizama.

El camino es de pura montaña, por entre grandes bosques, que llegan casi al alto o puerto de Beizama, desde donde se disfruta magnífico panorama que va espaciándose en el descenso hacia Urrestilla (casa solar de Anchieta, de donde procede el maestro de Capilla de los Reyes Católicos, de ese apellido), por profunda barrancada, de bellos horizontes y altas montañas en la lejanía.

A unos dos kilómetros del alto, se podrá ver, en admirable situación, Beizama; y poco después, gozando de maravilloso paisaje, se descenderá rápidamente a Urrestilla.



Kilómetros de este recorrido: 108

Allí hay dos caminos a seguir; o bien tomar por la derecha, para ir a Azpeitia y el Santuario de Loyola, o hacer el recorrido enunciado del puerto de Matxinventa, doblando en Urrestilla a la izquierda y trepando al alto del puerto para bajar por una carretera de panoramas ideales y grandiosos, a las cercanías de Ormaiztegui, donde se tomará a la izquierda para ir a Beasain y Villafranca de Oria.

Si se opta, como debe hacerse de tener tiempo, por subir a Larraitz, a la salida de Villafranca, se tomará a la derecha por la ruta de Zaldivia, para, a la vista bellísima del Chindoqui, subir a la Ermita de Larraitz y hacer en sentido opuesto el recorrido anterior.

Del interesante libro «Guiones», del marqués de Santa María del Villar y Toribio Noain, editado por el Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián.

REPARACION DE AUTOMOVILES  
EN GENERAL

**José Wachschütz**

Plaza Zubieta, 2 - Teléfono 14403

**SAN SEBASTIAN**

Domicilio: P. Zubieta, 2-3.º izqda.

Especialidad en las marcas  
**AUTO UNION** y  
**MERCEDES BENZ**

**GARAGE**

REPARACION DE AUTOMOVILES

**Francisco Sorasu**

Ronda, 7 - Teléfono 12-2-72

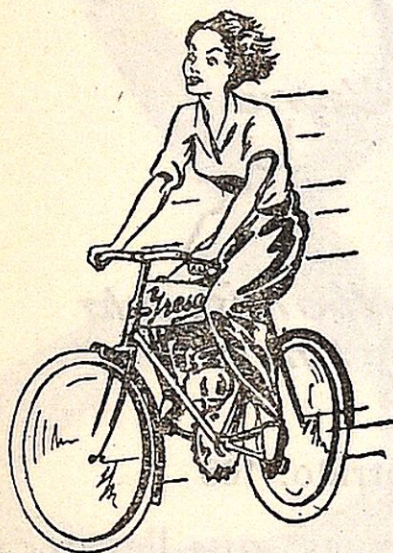
*San Sebastian*

**Establecimientos VELO-MOTO**

MIRACRUZ, 19

TELEFONO 18644

CONCESIONARIO EXCLUSIVO DE BICICLETAS B. H. Y SUPER B. H.



Motores Auxiliares IRESA 48 c. c.

Ciclomotores IRESA 53 c. c.

Motopedales IRESA 98 c. c.

- |                           |                |
|---------------------------|----------------|
| ● TRICICLOS               | PISTONES       |
| ● REMOLQUES               | SEGMENTOS      |
| ● ACCESORIOS              | CARBURADORES   |
| ● NEUMATICOS              | BOBINAS        |
| ◆ RECAMBIOS               | CABLES DE ALTA |
| ● HORQUILLAS TELESCOPICAS |                |



**ENCUADERNACIONES**

**Garín**

ANTONIO LOPEZ GARIN  
SAN SEBASTIAN

Buen Pastor, 20

Teléfono 17932

MARCA DE



FABRICA

# Aceros finos

## «BELLOTA»

de composición química y características mecánicas  
absolutamente garantizadas y de comprobada homogeneidad

- Aceros al carbono.
- Aceros aleados de gran resistencia.
- Aceros de cementación.
- Aceros para muelles.
- Aceros inoxidables.
- Aceros resistentes al calor.
- Aceros para matrices.
- Aceros para herramientas, incluso rápidos y extrarrápidos.

En cada uso, el acero BELLOTA cumple su cometido a satisfacción,  
con excelente rendimiento, con plena garantía.

FABRICANTE:

**PATRICIO ECHEVERRIA, S. A.**

LEGAZPIA (Guipúzcoa)

AJUSTE Y REPARACION DE TODA  
CLASE DE MOTORES DE EXPLOSION

**Pablo Zubiaurre Martiarena**

Tercio Montejurra, 4

Teléfono 17871

*San Sebastián*



PATENTADO



Silenciadores máxima calidad y garantía

Terminales tubo escape, cromados

Tubos de escape

Pídalos a su proveedor

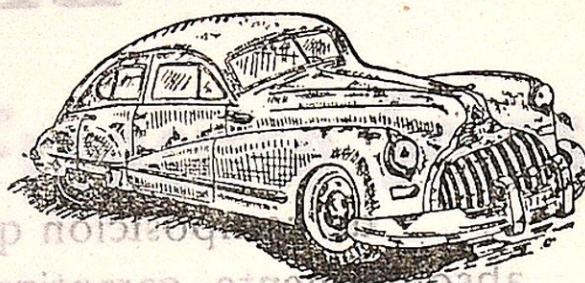
*Reparaciones electro-mecánicas*

*Engrase a presión*

*Estancias*

*Lavados*

*Automóviles para viajes*



*Garage Otero*

*Fuenterrabia, 31 - Tel. 1-42-90*

*San Sebastián*

*Talleres Auto-eléctricos*

**GABRIEL COCA**

Especialista desde 1.912

Reparaciones perfectas de magnetos, Dinamos, Distribuidores, Arranques, Cambios eléctricos, Termostatos, Reguladores e Instalaciones Diesel.

Construcción de piezas en Baquelita y Ebonita

*Usandizaga, 12*

*Teléfono 14084*

*SAN SEBASTIAN*

# La Misión del Conductor

Durante mucho tiempo, en los Estados Unidos, todos los coches fueron equipados con una caja de tres velocidades.

Esta práctica era muy defendible; estos coches americanos estaban equipados de motores de gran cilindrada: 3 litros para los más reducidos (90 H. P.) y a menudo 4 ó 5 litros (120 a 150 H. P.) para los más potentes. Es casi imposible rodar rápido en los Estados Unidos, por consecuencia de un tráfico de carretera siempre recargado. Y como una Policía muy severa vigilaba para que nadie pasara de los 80 kilómetros a la hora, el usuario americano era plenamente feliz con mantenerse siempre en la directa en tercera velocidad, dedicando más importancia al confort, al silencio, a la suavidad de suspensión, a la facilidad de las aceleraciones... que a la adherencia a la carretera y a la economía en el consumo. Por otra parte, como no rodaba rápido, le bastaba con superficies de frenaje que rápidamente hubiesen sido insuficientes por encima de los 120 a la hora.

Estos coches se extendieron por el mundo entero, porque la producción americana crecía constantemente y porque la organización de las ventas era de primer orden. En Europa se les reprochó de velocidad insuficiente.

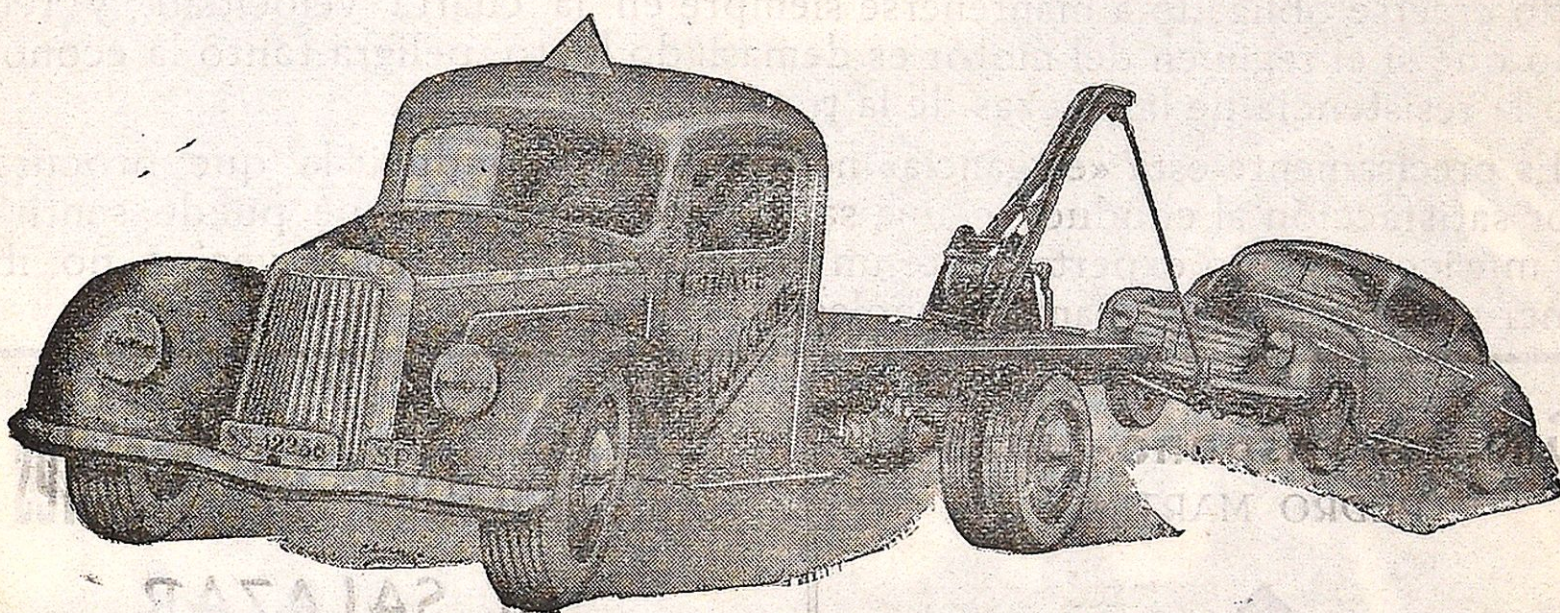
Porque se trataba de un empleo diferente del coche, los constructores ameri-

---

REPARACION DE CUBIERTAS  
Y CAMARAS

ESCUELA DE CHOFERES  
CARNETS DE 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup>

## Aracama



ENGRASES Y LAVADOS A PRESION

ACEITE Y GRASAS

AGUIRRE MIRAMON, 6 - TELEFONOS { Garage (horas de trabajo) 13-9-88  
Domicilio (permanente) 16-8-67

San Sebastián

---

canos establecieron una cuarta velocidad en transmisión indirecta. Porque el árbol de transmisión giraba entonces más deprisa que en directa, se bautizó esa cuarta velocidad con el nombre de «over-drive», que nosotros le llamamos «sobremultiplicada» y que no tardó en crear cierto confusionismo.

Que en carretera fácil, por ejemplo en un ligero descenso, se utilice un coche en la velocidad «sobremultiplicada», es razonable; porque entonces se rueda a la misma velocidad para un régimen menos elevado del motor. Pero el principio americano no nos había conducido más que a una caja de cuatro velocidades, en la cual la tercera sería en toma directa. Esto se había hecho en Europa hacía bastante tiempo.

La «sobremultiplicación» así comprendida no tendrá buenos resultados más que en el caso de que el piloto sepa emplearla adecuadamente: si pretende utilizar esa velocidad en todas las circunstancias, no le faltarán inconvenientes, como las encontraría un ciclista que, utilizando en llano un desarrollo de 6,60 metros, pretendiese conservarlo cuando la carretera se empinara o cuando encontrase un fuerte viento de cara.

Un error de esta clase en un ciclista es rápidamente corregido, porque siente apoderarse de él la fatiga. El motor no se queja y, sin embargo, también se cansa. Para un motor mecánico como para un motor humano la consideración esencial es conservarle una cadencia lo menos variable posible, un régimen casi constante en revoluciones por minuto.

He aquí toda la justificación y todo el interés de la caja de velocidades.

En un recorrido casi llano, con pocos declives, un coche de pequeña cilindrada puede hacer todo el recorrido sin cambiar de velocidad; todo se inclina entonces en favor de la cuarta directa: satisfacción, economía, silencio...

Por esta circunstancia, el conductor de un Peugeot 203 —coche que ha adaptado la toma directa en tercera —debe conducirlo inteligentemente, no debiendo creerse obligado a mantenerse siempre en la cuarta velocidad, y recordando que si el régimen del motor es demasiado lento, peligra tanto la economía como la resistencia de las piezas de la transmisión.

Es precisamente esta «elegancia» necesaria en el conducir la que procura la mayor satisfacción al conductor, una satisfacción igual a la que puede sentir un buen músico tocando expertamente un instrumento, del cual su vecino no iba a obtener sino notas discordantes y molestas.

## Garage Hispano-Suiza

PEDRO MARTIN



TALLER DE REPARACIONES

ESTACION DE ENGRASE

SERVICIO COMPLETO



San Bartolomé, 28  
Marina, 12

Teléfono 11054  
SAN SEBASTIAN

## Restauración de Metales

M. SALAZAR

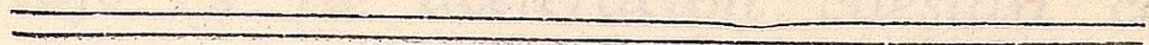
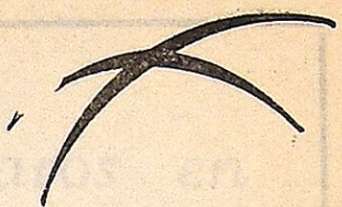
Niquelados - Cromados - Cobreados

## Taller de Galvanoplastia

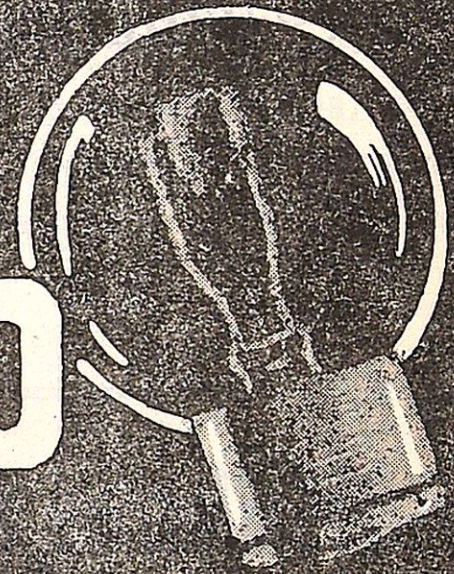
Teléfono 19472

Paseo de Colón, 9

SAN SEBASTIAN



# LAMPARAS METAL-AUTO



# Menestra automovilística

Dice el «Boletín Oficial» de la Villa de París que el número de vehículos víctimas de colisión en el transcurso del primer semestre de 1951 ha sido de 154.713.

Este número se descompone en la siguiente forma:

110.154 coches de turismo; 12.384 taxis; 28.226 vehículos industriales, y 3.949 autobuses. Los que lo fueron por motivos imputables al mal funcionamiento de los frenos son 574.

La carrera de las 1000 millas, disputada en la provincia de Buenos Aires, la ha ganado el argentino Juan Gálvez, al volante de un Ford.

Mediante esta victoria, Gálvez ha conquistado el título de campeón de la Argentina.

Durante esta carrera, un coche, al despistarse, hirió gravemente a tres espectadores.

La fabricación de caucho sintético se ha incrementado tanto en los Estados Unidos, que los productores de caucho natural se hallan en vísperas de perder una buena parte de su clientela en dicha nación.

La «Reconstruction Finance Corporation» desarrolla su producción de «latex sintético» y calcula producir unas 50.000 toneladas en 1.952 a un precio de costo que excederá escasamente del tercio del fijado para el caucho natural.

He aquí las cifras de producción

en Noviembre pasado de algunas fábricas alemanas:

Ford, de Colonia, 2.979 unidades (2.151 coches particulares, 254 furgonetas y 574 vehículos industriales y autobuses).

Opel, 6.852 unidades (3.477 Olympia, 2.024 Kapitan, 548 camiones Blitz de 1,5 toneladas y 21 chasis de 3 toneladas.)

Auto-Unión, 1.832 coches particulares y 540 vehículos de reparto de 750 kilogramos.

La producción americana sufrirá en 1.952 una reducción del 13 por ciento con respecto a la del año último. La calculada para este primer trimestre es de 950.000 unidades.

La Dewar Trophy, asignada por el Real Automóvil Club de Gran Bretaña a la marca que más se haya distinguido por sus perfeccionamientos y realizaciones técnicas, ha sido concedida en 1.951 a Jaguar.

## Auto-Recambios

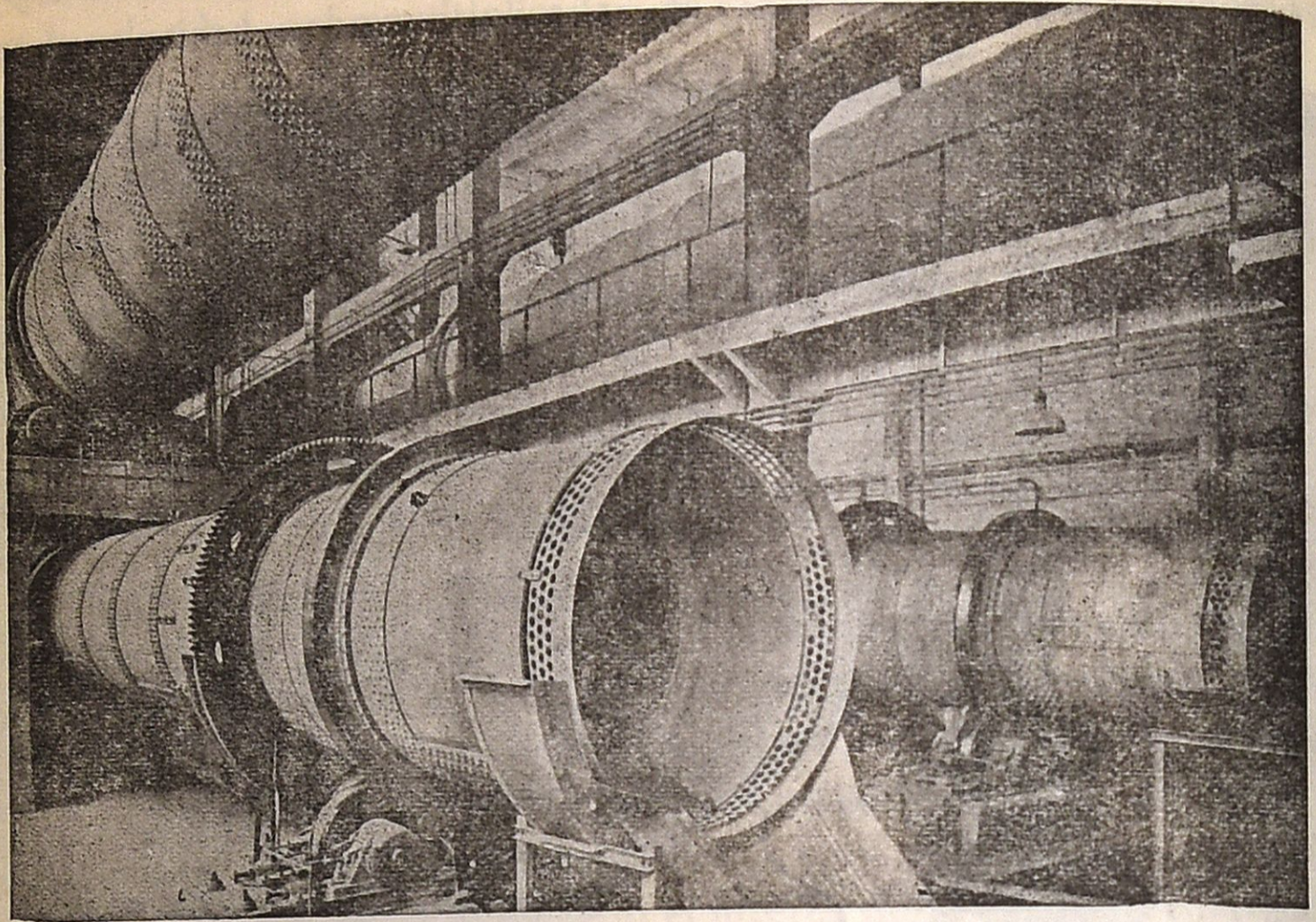
### BRIG

Agencia RENAULT para Guipúzcoa

SAN SEBASTIAN

Avenida del Generalísimo núm. 2





Cementos Rezola S. A.

CHURRUCÁ, 7

San Sebastián

## El frenaje y la aceleración cuestan caros en gasolina y neumáticos

Son muy variables las cifras que pueden obtenerse respecto del consumo de un mismo tipo de coche en un idéntico recorrido de 10 kilómetros. Todo depende de la manera de conducir.

Supongamos que el conductor de un coche que rueda a 55 kilómetros por hora se vea bruscamente obligado a frenar hasta llegar a una velocidad prácticamente nula como precaución ante un obstáculo o por un viraje difícil, y que vuelve inmediatamente a acelerar hasta alcanzar, de nuevo, la velocidad primitiva.

El frenaje y la aceleración sobre una carretera normal necesitarán entre los 40 y 80 metros, según el coeficiente de adherencia a la carretera.

La «Highway Research Board», de Washington, ha efectuado sobre el particular cálculos muy interesantes, según los cuales resulta que el consumo de gasolina durante ese recorrido equivale a 240 metros de rodaje práctico sin modificación de la velocidad inicial, y en lo que se refiere a los neumáticos, a 1.600 metros de recorrido.

Dicho en otra forma: esta sencilla operación de frenar y de acelerar que efectuamos sobre nuestros coches con tanta frecuencia durante el día aumenta de tres a seis veces el consumo de gasolina, y de veinte a cuarenta el consumo de neumáticos, en relación al recorrido efectuado a velocidad uniforme.

No hay, por lo tanto, que extrañarse si algunos «8 H. P.» llegan a consumir de 12 a 13 litros de gasolina en los 100 kilómetros en población, mientras que no pasan de los 9 en la relativa calma de las grandes carreras.

Y la conclusión viene ella sola: las grandes carreteras, anchas, de amplio horizonte, sin obstáculos invisibles, con coches racionalmente establecidos, evitan grandemente esos frenazos y esas aceleraciones y, por consiguiente, contribuyen eficazmente a la economía de carburantes y neumáticos, a la de tiempo y también a la de accidentes.

---

## Cursos de noche para los malos conductores

En el Berlín occidental se han instituído recientemente cursos nocturnos, de carácter obligatorio, para aquellos conductores que hayan sido objeto de una denuncia por infracción al Código de la circulación.

También, se proyecta crear un permiso de conducir para los... ciclistas, como consecuencia de los numerosos accidentes de la circulación que se han producido en aquel sector.

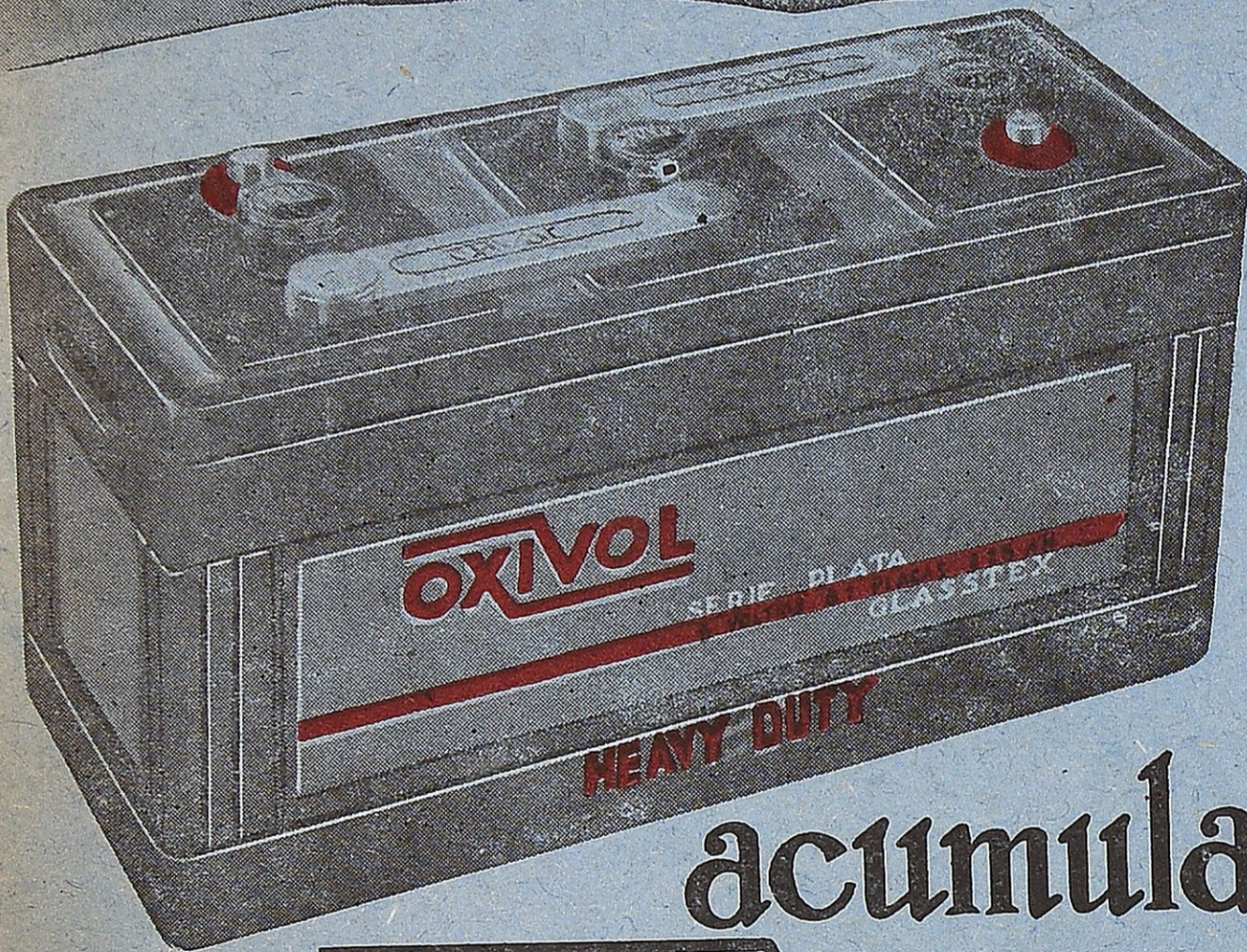
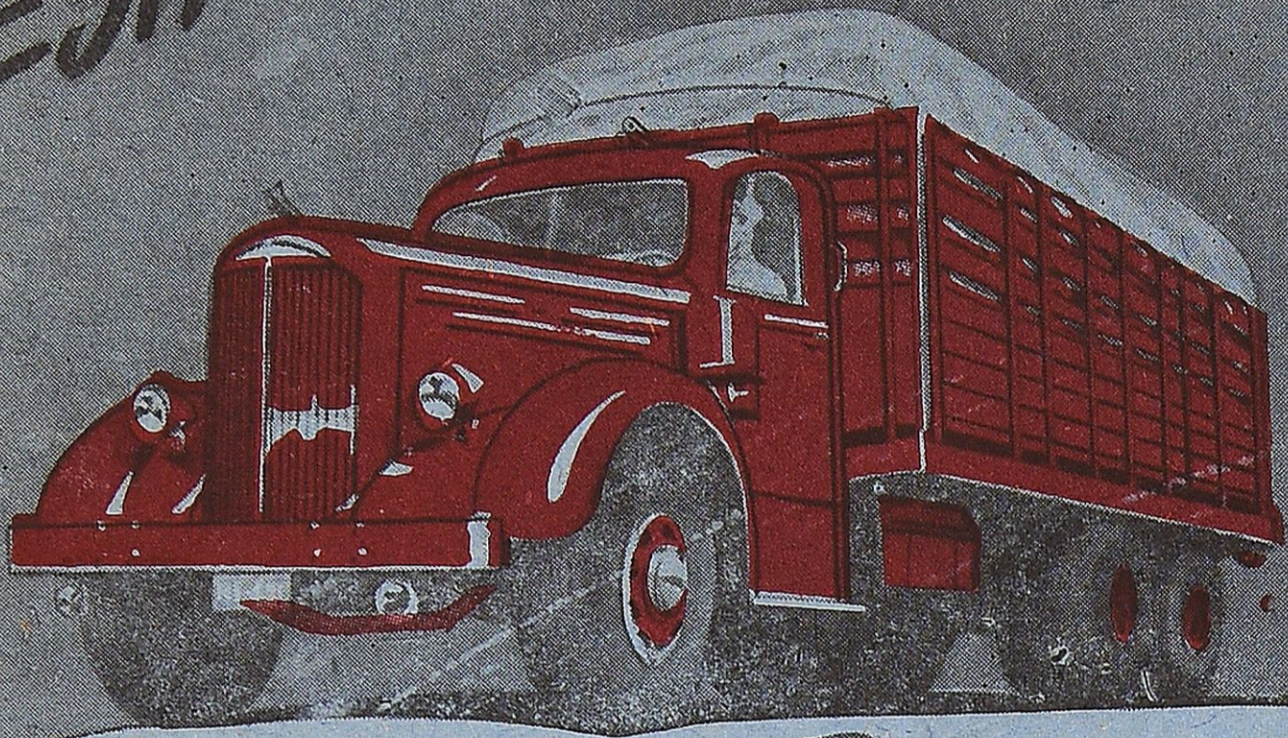


# GURYS

Jabones  
dentífricos  
cremas y polvos  
extractos  
lociones

Unicos fabricantes  
Lizariturry y Rezola S.A.  
San Sebastian

**PARA CAMIONES  
PESADOS...**



**acumuladores**

**OXIVOL**

**HEAVY DUTY**

DE LA SERIE ESPECIAL  
PLATA - GLASSTEX

DELEGACION DE VENTA

SAN SEBASTIAN: Calle Aguirre Miramón, 8

Teléfono 11675

Madrid - Barcelona - Valencia - Sevilla - La Coruña - Zaragoza - Albacete - Murcia.