



El Automóvil Club



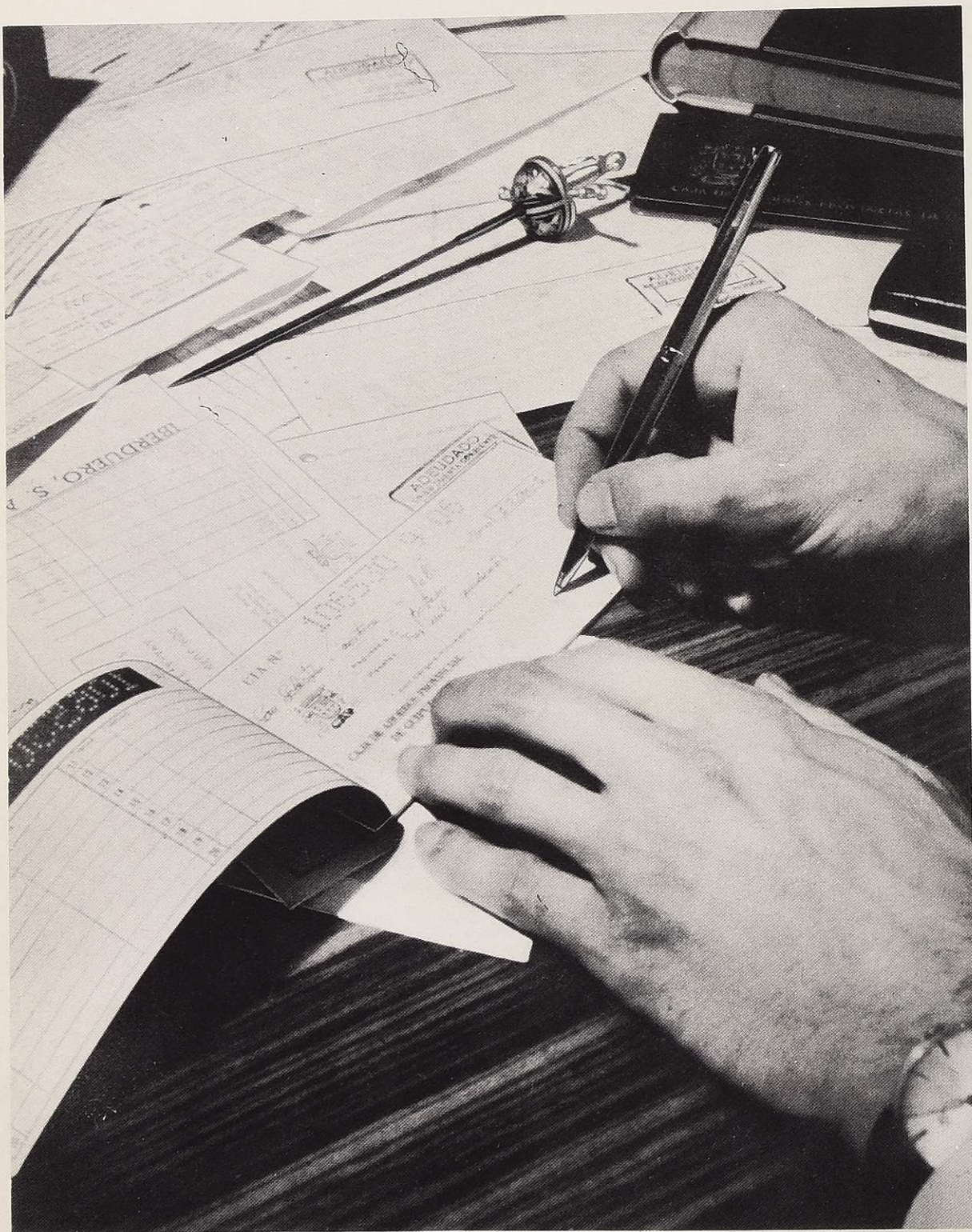
VASCO
NAVARRO

MARZO 1974

ÉPOCA N.º 79

NUESTRAS CUENTAS CORRIENTES

mucho más que un servicio



Cada día es mayor el número de operaciones financieras que todos nos vemos obligados a hacer, con la consiguiente acumulación de problemas y pérdidas de tiempo.

...Y hoy el tiempo se valora más que cualquier otra cosa.

Por ello, tener una Cuenta Corriente abierta en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA es disponer de un Servicio múltiple que evita problemas y ahorra tiempo. En realidad es mucho más que un Servicio, porque a través de él podemos realizar por una simple orden, cualquier clase de pagos, recibir y enviar transferencias, liquidar contribuciones, efectuar cargos de la tarjeta 6.000, obtener cheques de viaje, ...y siempre con INFORMACION CONSTANTE DEL ESTADO DE LA CUENTA. Inmediatamente.

Nuestras Cuentas Corrientes le ofrecen:

- Amplia gama de Servicios.
- Información permanente.
- Comodidad y Ahorro de Tiempo.

CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



WAGONS·LITS//COOK

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

FERIA DE ESPAÑA SAO PAULO

Del 14 al 23 de Mayo 1974



ITINERARIOS COMBINADOS

BRASIL Y ARGENTINA

SALIDAS DE MADRID:

7 MAYO
8 MAYO
10 MAYO
12 MAYO
14 MAYO
17 MAYO

REGRESOS A MADRID:

18 MAYO
19 MAYO
21 MAYO
24 MAYO
25 MAYO
29 MAYO

Desde 48.200 Ptas.



SAN SEBASTIAN

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

INDOUBAN

Banco de Financiación Industrial



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

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

y también ofrece:

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

INDOUBAN

ELCANO, 3 SAN SEBASTIAN



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

Rally Vasco-Navarro	3
Navarra	4
Alava	5
Información del Club	9
Canje de permisos de circulación y placas de matrículas	11
Prueba de alcoholemia	15
¿Son rentables los motores de gas-oil?	16
La Pluma de Oro	18
Ganadores de la XV Edición del Rallye Internacional Vasco-Navarro	20
Protagonista el frío	22
Si usted tiene un pequeño accidente	24
Elimine problemas en el arranque	26
Automóviles	28
La mujer al volante	31
Buen futuro para el caravanismo español	33
Ojo, no están prohibidas de día las ráfagas de luz ..	34
Delitos dolosos: de peligro, de mera conducta y de resultado lesivo	35
La ceguera nocturna en el conductor de coche	36
Rueda el humor	39
Crucigrama	39
El control obligatorio de los vehículos	40
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa	40

Difusión media en el último control: 14.102 ejemplares.

Tirada del número de Febrero 15.600 ejemplares.



DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º Izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray

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

Navarra

PAMPLONA

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

Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo

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

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Editado por el Real Automóvil Club Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

RALLY VASCO-NAVARRO

Como un engranaje perteneciente a una gran maquinaria, el Rally Vasco-Navarro ha cumplido su decimoquinta edición.

Salvo los comprensibles accidentes, pues el que compite corre siempre ese riesgo, el desarrollo ha sido completamente normal y de ello nos congratulamos todos, organización, participantes y los numerosos colaboradores que año tras año nos prestan su incomparable ayuda.

Esos riesgos de que hablamos resultan importantes en las pruebas cronometradas, en las de velocidad pura, en las que el rallye se transforma, en cierto modo, y se convierte en una carrera de automóviles. Pero allí, salvo para los propios participantes no hay riesgo para nadie más.

Pero la importancia del Rally como expresión del comportamiento de unos participantes dentro de un tráfico completamente normal, al que no se le resta su derecho de circular libremente por las carreteras, está precisamente ahí en esas calzadas de circulación masiva en algunos momentos y donde los "rallystas" se comportan como un conductor más, respetando todo lo respetable.

En ese comportamiento tan disciplinado, es donde reside el éxito de un rally.

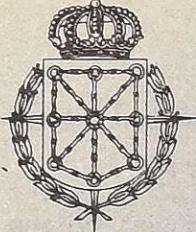
Porque una prueba de estas características no responde al simple pasatiempo de unos cuantos. Su desarrollo cumple una serie de objetivos: se prueban los coches, con el consiguiente beneficio para los propios conductores o mecánicos; se someten a examen los pilotos; se ofrece por añadidura un gran espectáculo a los miles de personas que acuden a los lugares más estratégicos a horas intempestivas, porque la presencia de estos ases del volante bien merece la pena el sacrificio de pasar la noche en blanco.

Y al final el mejor de los balances: normalidad absoluta. Y ninguna queja por parte de los usuarios de la carretera.

Es así, de esa forma, como los colaboradores siguen prestándonos su magnífica ayuda. Es también por ello como la Jefatura de Tráfico nos procura su inestimable concurso, siempre dispuestos a enderezar cualquier brote que no resulte armónico con el desarrollo de la prueba, pero convencidos también del espíritu de disciplina que se manifiesta cada año.

Por eso, el Rally Vasco-Navarro es cada vez más multitudinario...

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



NAVARRA

DEBUT DE LAS MUJERES COMO AGENTES DE CIRCULACION

Lo que parecía que únicamente era un proyecto, ha pasado a ser una realidad. Los agentes femeninos han pasado a ocupar el puesto que los hombres por circunstancias ya conocidas, bajos sueldos, mayores posibilidades de ascenso y mejoras de salarios en una fábrica, etc., no han ocupado. En puntos estratégicos de la ciudad, quizás como una reválida para el tiempo pasado en duros estudios de circulación y problemas de encauzamiento de un tráfico más intenso y complicado, las agentes femeninas han salido a cumplir su cometido.

Es pronto para hacer conjeturas sobre el resultado de esta experiencia, pero el hecho de que se les haya colocado en puntos complicados, Avda. del Ejército, Plaza del Castillo en su confluencia con Avda. de Carlos III, Avda. de Franco, justo en el límite de la ciudad, y Avda. de San Ignacio en su confluencia con García Ximénez y Bergamín, nos viene a demostrar que su preparación, al menos teóricamente, es eficiente y hay, por parte de las autoridades encargadas del tráfico, plena confianza en sus posibilidades, como agentes de la circulación.

Las reacciones han sido variadas y distintas. Los peatones y automovilistas, primero sorprendidos y luego, poco a poco, observando las evoluciones de estas jóvenes mujeres, han opinado con mayor o menor acierto. Unos, quizás por la falta de costumbre o basándose en una mentalidad poco abierta, han pensado que la dirección del tráfico no es cosa de mujeres. Otros, aún reconociendo sus posibilidades como agentes de circulación, consideran más idónea su tarea como "azafatas de tierra", es decir, como orientadoras de nuestros visitantes en lo que concierne a hoteles, alojamientos, puntos dignos de visita en la ciudad, vigilantes de aparcamientos con horarios limitados y tareas por el estilo. Pero, sin duda, la opinión más unánime, tras una minuciosa observación a la que diariamente se han visto sometidas estas jóvenes mujeres por la curiosidad general, es que, superada esta época de adaptación, podrán llevar perfectamente a cabo su trabajo. Por otro lado, nunca estará de más en este mundo del automóvil lleno tantas veces de malos humores la sonrisa simpática y el gesto amable de una mujer. Simpatía en la autoridad y fluidez en el tráfico son dos cosas que colmarían los anhelos de cualquier ciudadano.

LA ESTACION DE AUTOBUSES

La Pamplona de hace 30 años, la Pamplona de Irati y de los paseos concurridos por los porches de la Plaza del Castillo, la pequeña Pamplona, pueblo más que ciudad, de un parque automovilista muy reducido se nos ha convertido en una ciudad moderna en la que el aumento del nivel social y económico de sus habitantes ha ido parejo con el aumento de los vehículos que diariamente ruedan por sus calles. Es un tráfico que nos ha pillado de sorpresa y nos ha acarreado, como a la mayoría de las ciudades, difíciles problemas. Son problemas que a nadie se le ocultan. Día a día son noticia en los periódicos locales los problemas de aparcamiento, los problemas de la circulación rodada por el casco viejo, los problemas de la circulación de vehículos pesados por las calles de la ciudad, últimamente, los problemas derivados de la situación de la estación de autobuses que transportan sus viajeros desde la Ribera y la Montaña hasta la ciudad.

Situada prácticamente en el centro de la ciudad, esta estación con su continuo ir y venir de autobuses viene a complicar y a quitar fluidez a un tráfico ya de por sí complicado y poco fluído. Es indudable que en el momento de ser construída su situación era inmejorable. Por un lado estaba situada en la periferia de la pequeña ciudad y por otro lado las maniobras de los autobuses, dado el reducido parque automovilístico de la ciudad, no suponían ningún trastorno para la circulación.

En la actualidad, cuando la ciudad se ha ensanchado por todos sus extremos, la estación ocupa un lugar de privilegio en el centro de Pamplona. Y precisamente ahora que por medio de semáforos, prohibiciones de aparcar, señales de circulación de todo tipo y diversos sistemas modernos se intenta mejorar la fluidez del tráfico, parece incongruente la actual situación de la estación de autobuses. Los vehículos pesados de transporte de viajeros con su continuo ir y venir dificultan y hacen más lento el tráfico por las calles que concurren en la estación, sobre todo por lo que se refiere a la Avda. de Guipúzcoa, justo a la entrada de Pamplona, y a la Avda. de Franco, dos arterias de primer orden en la circulación por la capital navarra.

Es hora, pues de que con visión de futuro se estudie la posibilidad de traslado de la estación de autobuses a un lugar bien comunicado con el centro de la ciudad por medio de los transportes urbanos, de forma que una adecuada y auténtica carretera de circunvalación encauce el tráfico de los autobuses de viajeros, evitando con ello su paso por las calles de la capital.

XABIER



ALAVA

**HASTA QUE SE
APRUEBEN SUS
NUEVAS TARIFAS:**

**LOS TAXISTAS
VITORIANOS
COBRARAN CINCO
PESETAS MAS
POR CADA
SERVICIO
REALIZADO**

En reciente Sesión celebrada en el Ayuntamiento de Vitoria, se acordó, entre otras cosas, autorizar provisionalmente — hasta que sean aprobadas las nuevas tarifas — a los taxistas para cobrar cinco pesetas más por cada servicio realizado.

Como ya conocen nuestros lectores, hasta el momento de este acuerdo, los taxistas cobraban en cada servicio realizado cinco pesetas de suplemento, cantidad previamente autorizada como consecuencia de que sus tarifas no estaban actualizadas y su trabajo resultaba poco rentable. Ahora; ante la nueva subida de la gasolina y los aceites, y sin haber llegado todavía la autorización y puesta en vigor de las referidas nuevas tarifas, los taxistas han vuelto a solicitar un reajuste de precios, solicitud aprobada por el Ayuntamiento y que les permite cobrar otras cinco pesetas de suplemento. Así, cuando cualquier ciudadano requiera el servicio de un taxi, deberá abonar la cantidad que marque el taxímetro, más diez pesetas. Es un cobro — como decimos — autorizado, por lo que nadie puede protestar aún cuando observe que el taxímetro marque esa cantidad menos.

Ya que el tema está centrado en los taxistas, diremos que de un tiempo a esta parte algunos medios informativos han difundido datos y críticas sobre estos profesionales: se ha dejado a una persona en un lugar determinado sin esperarla aún a requerimiento de quien contrató el servicio, se han establecido polémicas solicitando algunos usuarios el Reglamento de Auto-Taxis aprobado el sesión del Pleno con fecha 22 de febrero de 1973, y que algunos taxistas no llevan.

Hagamos constar que esto ha ocurrido en más de una ocasión ¿No llevará ningún taxista el Reglamento? Esto no lo sabemos, aunque suponemos que del centenar largo que poseen licencia, la mayoría serán conscientes con sus obligaciones y tendrán el referido Reglamento a disposición de los clientes. Otros, como ya decimos, no.

Pero una cosa es cierta: están obligados a llevarlo. Así lo indica el mismo Reglamento Municipal de los Servicios Urbanos de Transportes de Viajeros de Automóviles Ligeros de Vitoria, que en su artículo 21, dice textualmente: "Todo coche dedicado a servicio de Auto-Taxis, deberá estar provisto, además de la documentación correspondiente al coche y al conductor, de los siguientes documentos:

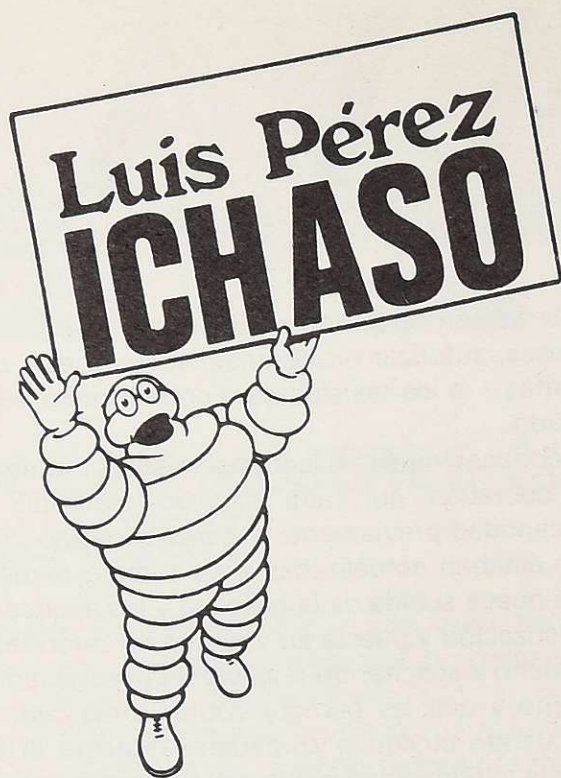
- Plano callejero de la Ciudad.
- Plano turístico de la Población y Provincia.
- Un ejemplar de este Reglamento, así como de las Tarifas de Capital y Carretera.
- Dirección de Casas de Socorro, Sanatorio, Comisaría de Policía, Bomberos y demás servicios de urgencia, así como los demás centros oficiales, Hoteles y pensiones de importancia.
- Placa interior con la matrícula del vehículo, número de licencia y plazas del mismo.
- Libreta de la Delegación de Industria del reconocimiento del taxímetro.
- Libro de reclamaciones.

¿Cuántos taxistas llevan todo lo requerido en el Reglamento? Porque ya decimos anteriormente que algunos de ellos por no llevar no llevan ni el propio Reglamento. ¿Libro de reclamaciones? Es otra solicitud denegada a usuarios por carecer del mismo a la hora de la reclamación.

Cuando un taxista cumple normalmente con su cometido — que lo hace casi siempre — nadie debe poner pegas a la hora de abonar el servicio. Pero como todos somos humanos, siempre se crean pequeños problemas, disparidad de pareceres, que obligan a tomar la decisión de solicitar el Reglamento o el Libro de reclamaciones. Pero ambos brillan por su ausencia en algunos vehículos que circulan por nuestra ciudad con licencia municipal de Auto-Taxis. Para evitar estos desagradables incidentes, existe una solución muy sencilla: llevar en el taxi todo aquello que dice el tan referido Reglamento, y tenerlo a disposición de los usuarios.

Para terminar, diremos que con este pequeño comentario no pretendemos, ni mucho menos, crear polémicas con los taxistas. Ante duras críticas, hemos sido los primeros en defender a estos hombres. Porque, pese a lo que muchos digan, los hay profesionales cien por cien, hombres dedicados con plena responsabilidad a su trabajo, a los que nada se puede objetar. Pero como lo uno no quita lo otro, los taxistas deben cumplir con el artículo 21 — y con todos los demás — de su Reglamento. Y llevar el mismo en el vehículo.

JUAN CARLOS



VISITENOS!
SERVICIO TECNICO Y VENTAS

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

MICHELIN

inventor y primer fabricante mundial
de neumáticos radiales.

**DIVISIONES
Y
MUEBLES
DE
EMPRESA**



ARCHIVADORES
ARMARIOS
MESAS
BIBLIOTECAS



exclusiva para Guipúzcoa:

CASA NERECAN

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 410356

LLAMADA A NUESTROS SOCIOS

ESTA EN MARCHA LA CAMPAÑA DE PROMOCION DE NUEVOS ASOCIADOS

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

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

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

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

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

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

A los socios que aporten nuevos asociados se les concederá:

- 1 nuevo socio: Placa metálica con el escudo del Club para su coche
- 5 nuevos socios: Emblema de plata del Club para solapa
- 10 nuevos socios: Emblema de oro del Club para solapa

Nuestras Oficinas:

SAN SEBASTIAN
Plaza Oquendo - Telf. 41 15 29

VITORIA
Paseo de la Senda, 3, bajo - Telf. 21 77 05
(3 líneas)

PAMPLONA
Navarro Villoslada, 1 - Telf. 23 79 68

BILBAO
Bandera de Vizcaya, 2
Telf. 24 98 64

IRUN
P.º Colón, 40, bajos - Telf. 61 28 97

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

TOLOSA
P.º San Francisco, 9 - Telf. 66 19 67

BEHOBIA
Frontera - Telf. 61 74 96

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicitud de ingreso

Dn.

de profesión

con domicilio en

calle o plaza.....n.º.....Telf.....

cuyo carnet de conducir caduca el de de 197

nombre y apellidos de la esposa.....

cuyo carnet de conducir caduca el de de 197

desea ingresar como Socio del Real Automóvil Club Vasco-Navarro aceptando su Reglamento.

..... de de 197
(firma)

Presentado por el Socio n.º..... Dn.....

..... de

(localidad)



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

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

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

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

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

Seguros

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

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

Asistencia Internacional

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

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

Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

Revisión Médica

Revisión médica para permisos de conducir. (Clases A1 - A2 y B).

Delegaciones

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

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

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

Adquisición automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.

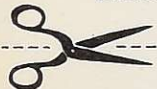
Billetes de avión, barco, ferrocarril, reserva hoteles. Proyectos para sus viajes, etc.

Escuela de Conducción

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

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

Nuestra finalidad no es otra que la de conseguir el mayor número de socios y con ello poder dar más y mejores servicios a todos nuestros asociados.



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

TARJETA POSTAL

A
franquear
en
destino

REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO

Apartado n.º 29 F. D.

SAN SEBASTIAN

**No olvide
que donde
quiera que se
halle hay un
Automóvil Club
a su servicio**

LA RED INTERNACIONAL
DE AUTOMOVILES CLUBS
LE AMPARA EN
TODO EL MUNDO

INFORMACION DEL CLUB

VISADO DE TARJETAS DE TRANSPORTE

Se pone en conocimiento de los socios de este Club propietarios de vehículos de transportes, privados y públicos que las fechas establecidas para los Visados de las Tarjetas de Transportes correspondiente al año 1974, serán las siguientes:

Del 1 al 31 de Marzo, para las series:

V.T. - M.D.F. - M.D.F.C. - X.D.F. - D.C. - T.D. - V.D.L. - V.D.C. y V.D.N.

DOCUMENTACION PRECISA

Para los de Servicio Público deben presentar el Permiso de Circulación con la revisión de frenos al día, Tarjeta de Transportes del año 1973, último Canon de Coincidencia, Tarjeta de Registro de Empresas y Libro de Reclamaciones.

Les encarecemos soliciten los visados dentro de los plazos establecidos ya que la carencia de la Tarjeta de Transportes en vigor trae consigo sanciones de hasta 10.000 Ptas.

CANONES DE COINCIDENCIA

EL 31 de marzo finaliza el plazo para el pago del 4.º Trimestre de Canon de Coincidencia, Impuesto que corresponde abonar a todos los propietarios de vehículos de Servicio Público.

Vendo Simca Rally 1.300, Grupo 2, totalmente equipado y preparado para competición. Numerosos accesorios y recambios. Motor 2.000 Km. Toda prueba.

Dirigirse al teléfono 218393 de Bilbao.

EL AUTOMOVIL A SUIZA POR FRANCIA O ITALIA

Para facilitar a todos los automovilistas que se dirigen a Suiza una información al día, y siendo paso obligatorio los países de Francia o Italia, le comunicamos que las actuales normas de circulación en estos tres países son las siguientes:

País	Prohibición de circular	Velocidad máxima autorizada	Precios Gasolina
Suiza	—	100 Km/h. autopistas y carreteras nacionales	Normal: Fs. 0.81 Super: Fs. 0.85
Francia	—	120 Km/h. autopistas 90 Km/h. carreteras nacionales	Normal: FF. 1.62 Super: FF. 1.75
Italia	Domingos y Festivos de 1 a 24 h.	120 Km/h. autopistas 100 Km/h. carreteras nacionales	Normal: Lit. 190 Super: Lit. 200

Restricciones:

Suiza: Los automovilistas que entran en Suiza deben asegurarse que el tanque de gasolina esté lleno a los 3/4 aprox.

Italia: Gasolineras cerradas desde las 12 horas de las vísperas de festivos hasta las 24 horas de los días festivos.

Observación:

Como estas disposiciones pueden variar le aconsejamos consulte a las respectivas Oficinas del Turismo antes de iniciar su viaje:

Francia:	Italia:	Suiza:
Madrid 2480401 Barcelona 2218230	Madrid 2311140 Barcelona 2288204	Madrid 2470636

FALLECIMIENTO

Con gran sentimiento registramos el fallecimiento de nuestro querido socio, don Pedro Miguel Samper Grao. A sus familiares les enviamos el testimonio de nuestro pesar.

EL AUTOMOVIL Y SUS SERVICIOS



(Barrio Ibaeta) San Sebastián Tfno. 211561

AUTO - RADIOS

LAS MEJORES MARCAS
CASSETES - ESTEREOFONICOS
Montaje y servicio propio

MORO

Plaza del Buen Pastor, 1 — SAN SEBASTIAN
Parque de Amara, A — SAN SEBASTIAN
Iglesia, 10 — IRUN

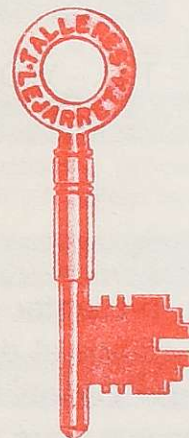
cuide su vista para conducir bien



LENTILLAS CORNEALES "ARNHOLD-CONTACTA"
APARATOS DE SORDERA

Idiaquez, 3 - Telf. 414608

SAN SEBASTIAN



LEJARRETA CERRAJERIA

ESPECIALIDAD EN CAJAS DE CAUDALES,
CERRADURAS Y CONSTRUCCION DE
LLAVES DE CONTACTO Y PUERTAS PARA
TODO TIPO DE AUTOMOVILES.

Usandizaga, 16 Bajo - Telf. 413858
SAN SEBASTIAN



SERVICIO DE GRUA PERMANENTE

N. INCHAUSTI

Calle Juan Arana, n.º 18 - Telf. 613208 IRUN
NOCTURNOS Y DIAS FESTIVOS: Telf. 612866

NEUMATICOS - SERVICIO

SOLUCIONAREMOS
SUS PROBLEMAS
CON LA TECNICA MAS AVANZADA

VISITENOS



Miguel Imaz

Teléfono 427809

SAN SEBASTIAN

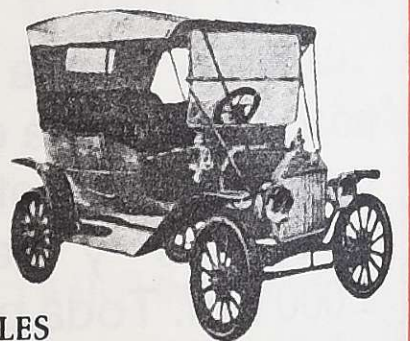


garage OTERO

REPARACIONES ELECTRO-MECANICAS
ANALIZADOR DE MOTORES
COMPROBADOR ELECTRONICO DE
DIRECCIONES

Fuenterrabía, 31 - Teléfono 414290
SAN SEBASTIAN

IRIZAR



ALQUILER DE AUTOMOVILES
SIN CONDUCTOR

San Bartolomé, 27 - bajo y 4.º
Teléfono 42 07 40

SAN SEBASTIAN

TABLA QUE RECOGE, POR PROVINCIAS Y MESES, LOS EXTREMOS INFERIORES DE INTERVALOS DE MATRICULA A CANJEAR EN CADA MES

EL EXTREMO SUPERIOR PARA UN MES COINCIDIRA CON EL INFERIOR DEL MES ANTERIOR

PROVINCIAS		MARZO 1974	ABRIL 1974	MAYO 1974
VI	ALAVA	32.194	31.681	31.162
AB	ALBACETE	39.956	39.320	38.676
A	ALICANTE	155.160	152.686	150.187
AL	ALMERIA	38.298	37.688	37.071
AV	AVILA	13.872	13.650	13.427
BA	BADAJOS	50.034	49.236	48.430
PM	BALEARES	153.680	151.230	148.755
B	BARCELONA	840.800	827.397	813.854
BU	BURGOS	39.380	38.752	38.118
CC	CACERES	31.743	31.237	30.726
CA	CADIZ	87.160	85.770	84.366
CS	CASTELLON	61.021	60.048	59.065
CR	CIUDAD REAL	35.690	35.121	34.546
CO	CORDOBA	79.662	78.392	77.109
C	LA CORUÑA	87.958	86.556	85.139
CU	CUENCA	18.062	17.774	17.483
GE	GERONA	96.587	95.047	93.491
GR	GRANADA	62.229	61.237	60.235
GU	GUADALAJARA	17.678	17.396	17.112
SS	GUIPUZCOA	102.207	100.578	98.932
H	HUELVA	31.993	31.483	30.968
HU	HUESCA	35.412	34.847	34.277
J	JAEN	50.289	49.487	48.677
LE	LEON	54.056	53.195	52.324
L	LERIDA	64.926	63.891	62.846
LO	LOGROÑO	29.415	28.946	28.472
LU	LUGO	29.307	28.840	28.368
M	MADRID	879.800	865.774	851.603
MA	MALAGA	96.537	94.998	93.443
MU	MURCIA	115.482	113.641	111.781
NA	NAVARRA	74.814	73.621	72.416
OR	ORENSE	29.313	28.845	28.373
O	OVIEDO	140.256	138.020	135.761
P	PALENCIA	22.984	22.617	22.247
GC	LAS PALMAS	70.806	69.677	68.537
PO	PONTEVEDRA	76.667	75.445	74.210
SA	SALAMANCA	40.249	39.607	38.959
TF	ST. CRUZ TENERIFE	68.872	67.774	66.665
S	SANTANDER	69.464	68.356	67.237
SG	SEGOVIA	17.187	16.913	16.636
SE	SEVILLA	174.194	171.417	168.612
SO	SORIA	12.493	12.294	12.092
T	TARRAGONA	73.973	72.793	71.602
TE	TERUEL	14.360	14.131	13.900
TO	TOLEDO	37.984	37.379	36.767
V	VALENCIA	272.986	268.634	264.237
VA	VALLADOLID	56.111	55.216	54.313
BI	VIZCAYA	156.867	154.367	151.840
ZA	ZAMORA	19.970	19.651	19.330
Z	ZARAGOZA	98.820	97.244	95.653
CE	CEUTA	10.970	10.795	10.619
ML	MELILLA	10.850	10.677	10.503

CANJE DE PERMISOS DE CIRCULACION Y PLACAS DE MATRICULA

En relación con los Permisos de Circulación y placas de matrícula cuyos canjes procedía haberse realizado dentro del pasado mes de Febrero, y no se hicieron, este Club comunica a sus socios, que siempre que el canje se realice dentro del mes de Marzo, solamente devengarán tasas por este concepto, sin ser de aplicación sanción alguna por este retraso.

FILTROS
purflux



LS 131 A

único filtro de aceite, recambiable, que CITROËN monta en origen

FABRICADO POR:

IESA

INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.

SAN SEBASTIAN

DISTRIBUIDOR

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

Iparraguirre, 9 - SAN SEBASTIAN

VIAJES TOURING CLUB, S.A.

AGENCIA DE VIAJES

(GRUPO A - N.º 175)

OFRECE A LOS SOCIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO,
SUS PROGRAMAS ESPECIALES DE **SEMANA SANTA**

U.R.S.S.

8 al 16 abril

Visitando MOSCU y LENINGRADO

Viaje especial en avión Ptas. 23.300

CANARIAS 7 al 14 abril	Desde Bilbao	Ptas. 11.750
MALAGA 7 al 14 abril	Desde Bilbao	Ptas. 6.200
MALLORCA 9 al 16 abril	Desde Bilbao	Ptas. 10.950
LONDRES 12 al 19 abril	Desde San Sebastián	Ptas. 7.450
HOLANDA 1 semana	Desde Bilbao Viaje especial para jóvenes (Grupo mínimo 20 personas)	Ptas. 12.250
NEW YORK 1 semana	Desde Madrid en JUMBO TWA	Ptas. 21.434
VIENA 4 días	Desde Madrid	Ptas. 6.875
SUIZA 1 semana	Desde Bilbao Viaje especial para jóvenes (Grupo mínimo 15 personas)	Ptas. 14.350
BUCAREST 7 al 15 abril	Desde Madrid	Ptas. 11.500

Y RECUERDE QUE

EL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO NAVARRO, a través de su Asesoría Técnica de VIAJES TOURING CLUB, S.A., le presta los siguientes servicios:

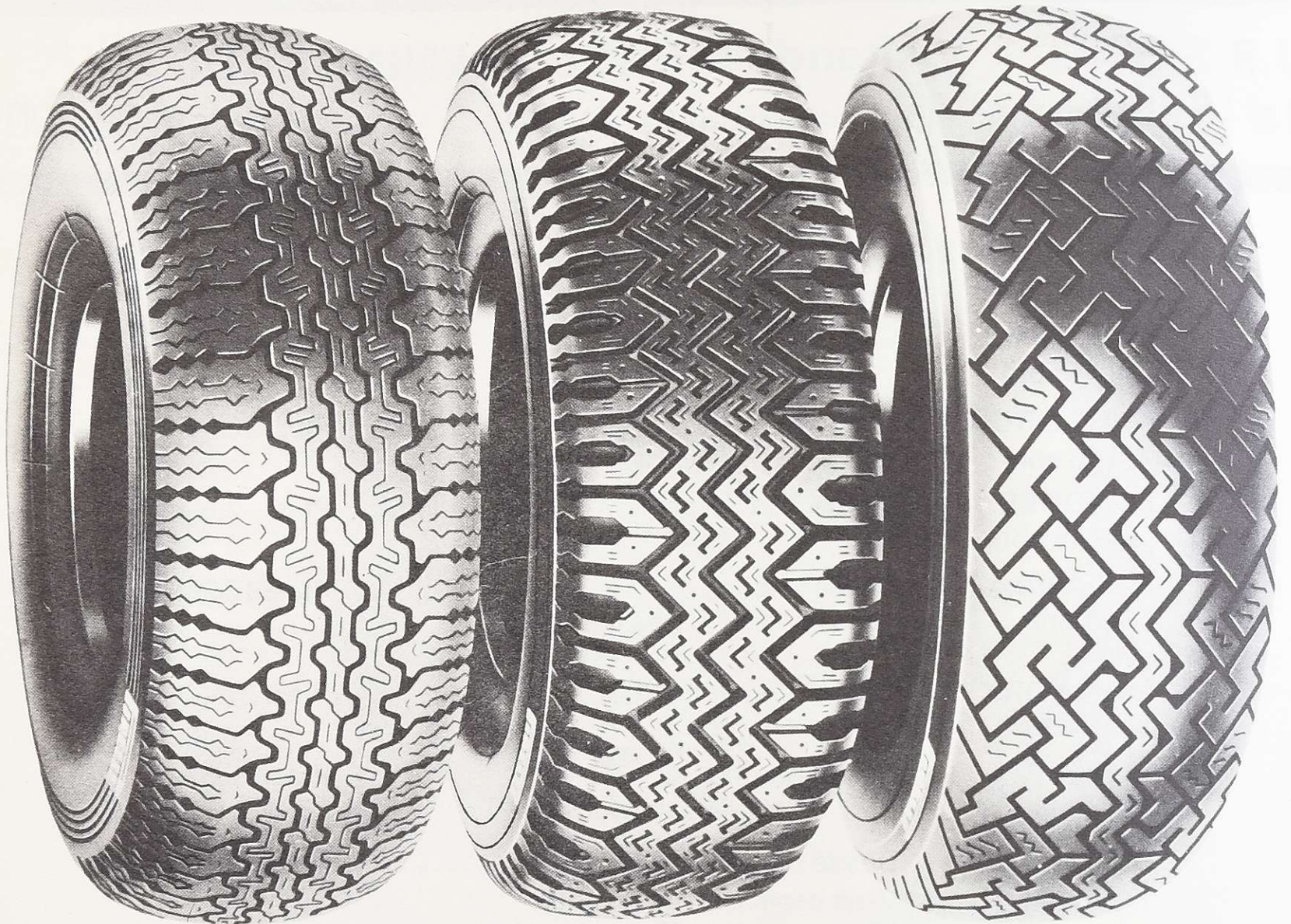
- Billetes de avión, ferrocarril.
- Pasajes de barco.
- Cruceros.
- Reserva de Hoteles y Apartamentos.
- Ferias y Exposiciones.
- Alquiler de coches.
- Forfaits, etc.

INFORMACION Y RESERVAS:

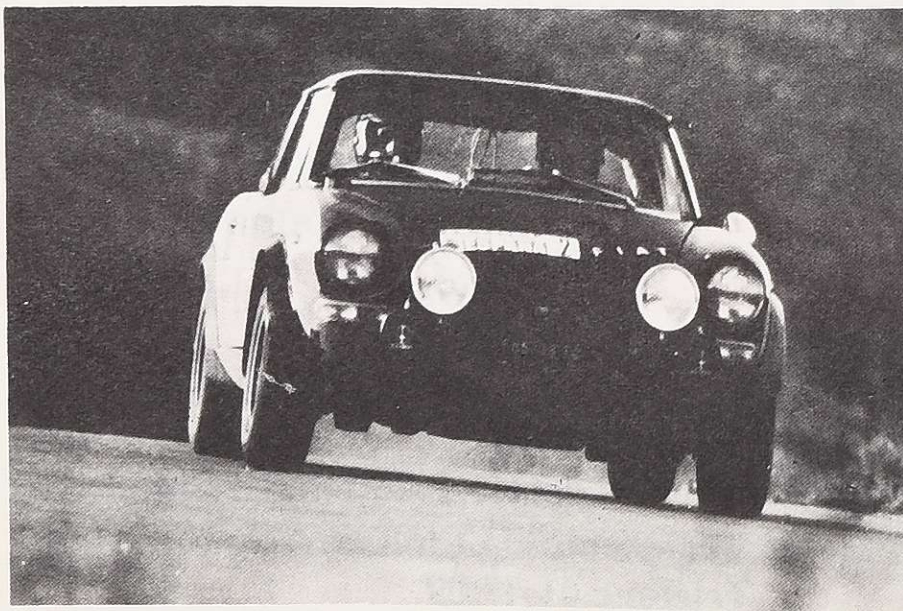
**Oficinas del Real Automóvil Club
Viajes Touring Club, S.A.
Teléfono 41.47.09**

Disfrute en su coche de unos "radial Cinturato"

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



CINTURATO 
¡ miles de kilómetros y seguridad!



**Campeón
de Europa
de Rallies
1972**

MAYORES GARANTIAS EN LAS

PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA

SI EL RESULTADO DE LA PRIMERA PRUEBA ES POSITIVO, SE PRACTICARA UNA SEGUNDA CON APARATOS DE MAYOR PRECISION

El pasado día 6 de noviembre entró en vigor el Decreto 1890/1973, de 26 de julio, que incluía en el Código de la Circulación, la obligación de todos los conductores que fueran requeridos para ello, a las pruebas de alcoholemia. En aquel Decreto se indicaba que los Ministerios de Justicia y de la Gobernación darían las normas precisas para su aplicación. Efectivamente, por una Orden de la Presidencia del Gobierno, de 17 de enero, publicada en el "Boletín Oficial del Estado", del 26, se establece lo siguiente:

Primero.— En caso de producirse accidente de los previstos en el artículo 49 del Código de la Circulación o infracción de las que menciona el artículo 289, I del mismo Código, los Agentes de la Guardia Civil, sin perjuicio de las actuaciones que fueran procedentes, podrán someter al conductor o conductores implicados a una primera prueba de determinación de alcohol en el aire espirado, utilizando a tal objeto el aparato alcohómetro que porte el propio conductor, con arreglo a modelos oficialmente autorizados, o, en su defecto, aquel de que esté dotada la Fuerza.

Segundo.— Si el resultado de la investigación a que se refiere el número anterior fuere positivo — igual o superior a 0,80 gramos de alcohol por 1.000 centímetros cúbicos de sangre—, el Agente, para mayor garantía, someterá al conductor o conductores a una segunda determinación, mediante el empleo de los aparatos de evaluación, de mayor precisión, de que estén dotados los equipos de la Fuerzas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o bien los centros sanitarios que se determinen.

Tercero.— En el caso de que el conductor mostrase su disconformidad con el resultado de la investigación, podrá someterse voluntariamente a una determinación de alcohol en sangre, a cuyo fin la extracción de ésta se llevará a cabo, siempre por personal facultativo competente, en el centro sanitario, clínica o consultorio más próximo al lugar del hecho, o vehículos de asistencia o evacuación, utilizando los medios adecuados que portarán los Agentes de la Fuerza de vigilancia.

Cuarto.— Si el conductor requerido para la práctica de las investigaciones de alcohol a que se refieren los apartados 1.º y 2.º de esta Orden se opusiere a ello, el Agente redactará el boletín de denuncia pertinente, informando al interesado de que tal negativa está sancionada con multa de 4.000 pesetas, según determina el Código de la Circulación — anejo número 1, referencia al artículo 49, supuesto 2.º—. En estos casos, el Agente actuante levantará el correspondiente atestado y trasladará al conductor a presencia de la autoridad judicial competente, a los efectos que procedan con arreglo a las leyes penales.

Quinto.— Cuando el resultado de la investigación de alcohol a que se refiere el apartado 2.º de esta Orden fuera positivo, y en los casos en que el conductor se opusiere a la práctica de aquella conforme a los apartados 1.º y 2.º, el Agente procederá a la inmovilización del vehículo, según lo dispuesto en el artículo 292 I, j) del Código de la Circulación, garantizando la seguridad de aquél y de la circulación en general, mediante su aparcamiento correcto, cierre de puertas, señalización oportuna y de la adopción de cuantas medidas convengan al caso.

Sexto.— En las zonas urbanas en que la ordenación y vigilancia del tráfico esté encomendada a Agentes dependientes de los Ayuntamientos, se aplicarán por estos Agentes las disposiciones previstas en el Decreto 1890/1973, de 26 de julio, y en la presente Orden, para lo cual las citadas Corporaciones Locales, por sí o de acuerdo con el Instituto de Estudios de Administración Local, programarán los correspondientes cursillos de capacitación y dotarán a los respectivos servicios de los equipos necesarios, empezando por los Ayuntamientos de Municipios de más de 100.000 habitantes, que deberán dar cumplimiento a lo que se dispone en este artículo durante el año 1974.

Séptimo.— Los resultados materiales obtenidos a través de las investigaciones de alcohol practicada conforme a las disposiciones anteriores serán remitidos, junto con el atestado correspondiente, a la autoridad judicial competente, previa la adopción de las garantías que procedan y a la mayor brevedad.

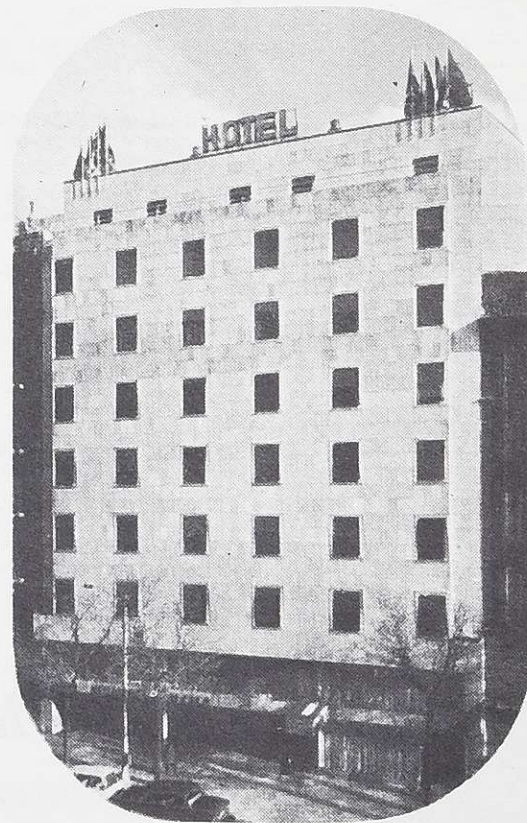
Octava.— Los fabricantes o representantes de alcohómetros de "evaluación simple" destinados a la venta a particulares deberán dirigirse, mediante solicitud escrita, al Instituto Nacional de Toxicología, solicitando certificado acreditativo de que dichos aparatos reúnen las características necesarias para que puedan ser utilizados. El Instituto Nacional de Toxicología someterá los aparatos presentados por los fabricantes o representantes indicados a las correspondientes pruebas técnicas en su laboratorio.

El citado instituto deberá comunicar a la Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico las marcas de los alcohómetros y los nombres de los representantes a los que se ha extendido el certificado citado en el párrafo anterior.

El mismo Instituto Nacional de Toxicología facilitará a los Ayuntamientos y a la Jefatura Central de Tráfico la información que, en su caso, soliciten dichos Organismos, para que los aparatos y material que se adquieran para ser utilizados por los Agentes de las Policías Municipales y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil cumplan las características idóneas para la misión a la que son destinados.

Noveno.— La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

ra hotel residencia alcalá



Restaurante
BASQUE



Cafetería
BASQUE



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

Director: ANGEL URCHUGUI

**GAS - OIL
O
GASOLINA**

**¿son rentables
motores de**

Cuando el precio de la gasolina estaba a 12,5 pesetas litro, el gas-oil se vendía a 7 pesetas litro; cuando se elevó la gasolina súper a 13,50 pesetas litro, el gas-oil lo hizo a 7,40, y en la última elevación de la gasolina súper a 17 pesetas litro se ha seguido manteniendo el precio de 7,40 pesetas para el gas-oil. El resultado es que si antes el precio del gas-oil venía a ser un 56 ó un 54,8 por 100 del precio de la gasolina, ahora es menos de la mitad, exactamente el 43,5 por 100. Si se tiene en cuenta que un motor de gas-oil viene a consumir como máximo los mismos litros de gas-oil por cada cien kilómetros que de gasolina el motor correspondiente, no cabe duda que el ahorro que se experimenta de utilizar uno u otro motor es de más de la mitad.

Esta es la conclusión más sencilla a que puede llegarse en una primera impresión sobre las ventajas que un usuario cualquiera pueda obtener al efectuar el cambio de su motor de gasolina por otro de gas-oil. Sin embargo, ni eso es todo ni es tampoco completamente la verdad; por ello conviene profundizar algo más para conocer las ventajas reales que cabe obtener de la sustitución del motor y cuándo es rentable efectuar el cambio.

Aun teniendo que pagar la gasolina a 17 pesetas el litro, el gasto anual que el carburante representa en un automóvil

cualquiera no llega a representar más de un 20 por 100 del importe total que la utilización del mismo supone. Por consiguiente, si los recorridos anuales fueran del orden de los 10 ó 15.000 kilómetros, el ahorro que se obtendría por la sustitución del motor apenas compensaría el mayor costo del vehículo y las pequeñas diferencias que entraña la incorporación y conducción de un diesel.

HAY QUE APROVECHAR LA RESISTENCIA DEL MOTOR DIESEL

Una de las mayores ventajas del motor diesel es su resistencia, lo que hace que la duración del motor en buenas condiciones supere muy ampliamente el kilometraje de un motor de gasolina. Así, como el motor diesel precisa de unos 20.000 kilómetros para considerarle rodado, al cabo de los 175 ó 200.000 Kilómetros aún se puede decir que se halla en perfectas condiciones y no precisa de reparación de importancia.

Para el cálculo del coste por kilómetro incluido, en el cuadro adjunto hemos dado a los automóviles una vida de seis años (a los de gasolina les damos cuatro años), con un recorrido mínimo de 25.000 kilómetros al año, lo que da, para los seis años, un total de 150.000 kilómetros, cifra más bien baja.

Esta mayor duración del vehículo influye también en el coste de mantenimiento, pues la depreciación que el mismo experimenta por su uso le repartimos sobre seis años, en vez de sobre cuatro, con lo cual la cantidad anual resulta bastante inferior.

EL PRECIO DEL COCHE Y DEL MOTOR

Como en estos momentos no existe ningún modelo en el mercado nacional que se venda ya directamente con el motor diesel incorporado, hemos tenido que partir del supuesto de que hay que adquirir el modelo que se desee de gasolina, haciendo posteriormente la sustitución. Al precio del motor diesel que redondeamos en 60.000 pesetas para los 124 y 1430 y en 62.000 pesetas para el 132/1600, le hemos hecho una deducción de 10.000 pesetas, estimando que esa es la cantidad mínima que el propietario del vehículo va a poder obtener por la venta del motor de gasolina que retira de su vehículo.

NO SE HA INCLUIDO IMPUESTO DE LUJO

Aunque cada vez son más los particulares que se muestran partidarios del motor diesel, especialmente aquellos que efectúan largos recorridos por carretera, lo cierto es que, por el momento, el mayor usuario de este tipo de vehículos es el servicio público, bien en forma de taxi, bien como "gran turismo". En cualquiera de los casos, como se trata de vehículos de uso industrial, están exentos de Impuesto de Lujo. Para la determinación del coste por kilómetros de los automóviles propiedad de particulares habría que incorporar este concepto.

EL METODO SEGUIDO ES SIMILAR AL DE LOS COCHES DE GASOLINA

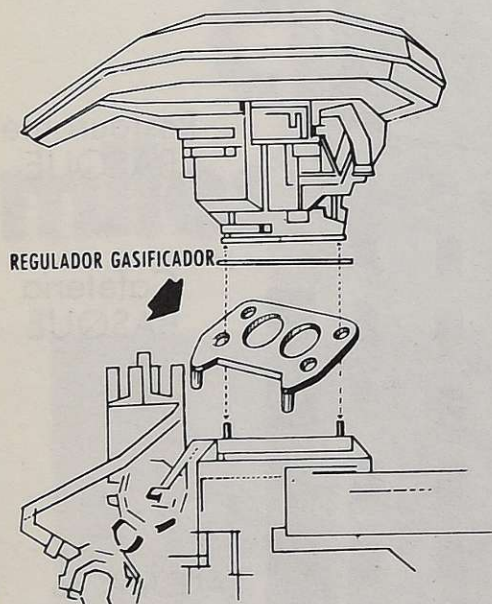
Aparte de lo anotado, en el cálculo del coste por kilómetro se ha seguido exactamente el mismo procedimiento que habitualmente se utiliza en los estudios de este tipo que realizamos habitualmente, y más concretamente, igual al publicado en nuestro número 867, de 26 de enero, en que se hacía la estima-

¡ASOMBROSO!

**CONTRA LA CONTAMINACION
ATMOSFERICA**



INSTALELO EN SU COCHE Y...



CONSEGUIRA:

- ELIMINAR EL MONOXIDO DE CARBONO (CO).
- UNA CONSIDERABLE REDUCCION EN EL CONSUMO DE GASOLINA.
- MEJOR MANTENIMIENTO DEL MOTOR Y MAS SUAVE CONDUCCION.
- MEJOR ARRANQUE EN FRIO, MAYOR BRIO Y SUPERIOR REPRISE.
- EVITAR EL CALENTAMIENTO DEL MOTOR (PESE AL RIGOR DEL VERANO): MANTIENE UNA TEMPERATURA CONSTANTE.

KLOMAK SE INSTALA EN 15 MINUTOS.

KLOMAK CUESTA DESDE 690 PESETAS A 980 PESETAS, SEGUN MODELOS DE FABRICACION NACIONAL.

KLOMAK GARANTIA PERPETUA.

COMPROBADO Y CERTIFICADO:

The Motor Industry Research Association
LINDLEY - INGLATERRA
Southampton University
Dept. of Mechanical Engineering
INGLATERRA

**GARAJE
EUSKALDUNA**

VEHICULOS - REPARACIONES
ENGRASE - LAVADO - SERVICIO COMPLETO

Orcolaga, 16 - Tef. 551226 - HERNANI

bles los gas-oil?

ción con el nuevo precio de los coches y con el alza de la gasolina a 17 pesetas. Es más, para que los resultados puedan ser perfectamente comparables, conceptos como las reparaciones y los imprevistos que habitualmente los hacemos depender del precio del coste total del vehículo, en esta ocasión hemos estimado que era más justo utilizar las mismas cantidades que resultaban con el motor de gasolina en cada uno de los modelos y se han repetido las cifras dadas en nuestro citado número 867.

MODELOS DE COCHES UTILIZADOS

Aunque podíamos haber incluido también el Dodge, que ya se ha utilizado y se sigue utilizando como taxi o gran turismo, con el motor Barreiros, montados por el mismo fabricante, la realidad es que los propietarios de las empresas de auto-taxis o de gran turismo se inclinan de preferencia por los Seat 124 ó 1430, y ahora la tendencia es hacia el Seat 132/1600, que parece reunir buenas condiciones para soportar el mayor peso que la incorporación del Diesel presenta.

CONCLUSIONES

Si se comparan las cifras obtenidas en este estudio con las que resultaban en el publicado el 26 de enero para los mismos coches con motor de gasolina, se aprecia que a consecuencia de la mayor duración de los vehículos disminuye bastante la importancia de la depreciación en el importe total, aumentando, en cambio, la incidencia del combustible, y así como en los coches de gasolina el coste anual de ésta no llega a representar siquiera un 20 por 100 del gasto total, en los diesel, el montante del gas-oil supone cerca de un 30 por 100.

El coste por kilómetro con diesel viene a ser, aproximadamente, de un 50 por 100 sobre el que resulta con gasolina para recorridos similares, diferencia a tener muy en cuenta por quienes su negocio depende de unos menores costos de explotación.

DE "AUTO-REVISTA"

COSTE DE MANTENIMIENTO, SEGUN RECORRIDO ANUAL

	Seat 124	Seat 1430	Seat 132 1600
Precio con motor de gasolina, pesetas	130.891	161.291	228.191
Cambio de motor, pesetas	50.000	50.000	52.000
IMPORTE TOTAL	180.891	211.291	280.191
Consumo: litros a los 100 kilómetros	9	9	10
Aceite: litros a los 100 kilómetros	0,18	0,18	0,20
Duración neumáticos, kilómetros	30.000	30.000	30.000
Precio juego neumáticos	4.197	4.430	5.830
Seguro mínimo	2.654	2.654	4.000
GASTOS FIJOS DE UTILIZACION			
Interés, 6 por 100 sobre precio total	10.853	12.677	16.811
Impuesto de Circulación	700	700	700
Seguro mínimo	2.654	2.654	4.000
Gastos varios	2.617	3.225	4.563
TOTAL GASTOS FIJOS	16.824	19.256	26.074
GASTOS VARIABLES POR CADA 25.000 KILOMETROS			
Gas-oil, a 7,40 pesetas litro	18.500	18.500	20.350
Aceite, a 42 pesetas litro	756	756	840
Neumáticos	3.497	3.691	4.859
Conservación y reparaciones	4.057	4.343	6.144
Imprevistos	1.361	1.678	2.374
TOTAL GASTOS VARIABLES	28.171	28.968	34.567
PARA 25.000 KILOMETROS/AÑO			
Depreciación	15.074	17.607	23.349
Gastos fijos	16.824	19.256	26.074
Gastos variables	28.171	28.968	34.567
GASTO TOTAL AL AÑO, pesetas	60.069	65.831	83.990
Promedio por kilómetro	2,40	2,63	3,35
PARA 50.000 KILOMETROS/AÑO			
Depreciación	15.827	18.487	24.516
Gastos fijos	16.824	19.256	26.074
Gastos variables	56.342	57.936	69.134
GASTO TOTAL AL AÑO, pesetas	88.993	95.679	119.724
Promedio por kilómetro	1,78	1,91	2,39
PARA 75.000 KILOMETROS/AÑO			
Depreciación	16.581	19.367	25.683
Gastos fijos	16.824	19.256	26.074
Gastos variables	84.513	86.904	103.701
GASTO TOTAL AL AÑO, pesetas	177.918	125.527	155.458
Promedio por kilómetro	1,57	1,67	2,07

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-Tlfn. 422239-SAN SEBASTIAN



Eugenio Montes, figura representativa de las letras hispánicas de este siglo, nació en Orense en 1897. Catedrático de Instituto, escribió en gallego el libro de poemas "Versos a tres cas o neto" (1922). Posteriormente destacó como periodista en los periódicos "El Debate", "ABC" y "Acción Española". Junto con Miquelarena, Mourlane, Víctor de la Serna y Michelena, fue miembro activo de la famosa tertulia La Ballena Alegre. Ha escrito, entre otros, los siguientes libros: "El viajero y su sombra", "Melodía italiana" y "La estrella y la estela", y pertenece a la Real Academia Española desde 1939. Eugenio Montes, nuestra Pluma de Oro de febrero, es director honorario a perpetuidad del Instituto de España en Roma, ciudad en la que actualmente desempeña el puesto de corresponsal de "ABC".

Toda civilización ha tenido su técnica. Algo de técnica hubo siempre, desde el amanecer de la Historia, que comenzó al salir Adán del Paraíso, quizá inclinado bajo el peso de la culpa, como lo representó el Masaccio en la iglesia florentina del Carmen; pero quizá convencido de su fuerza, fuerza para el mal y para el bien, como sugiere Miguel Angel en su pintura de la capilla Sixtina, donde aparece un Adán potentísimo.

Sí, algo de técnica hubo siempre. No ya desde que se inventó el fuego, sino antes, cuando aún no sabiendo producirlo por intensa fricción, ya se sabía al menos, conservarlo: conservar el producido por el rayo que al caer incendia el bosque. Los etnógrafos observaron en el pasado siglo que los tasmanios salvajes, incapaces de encender una chispa, poseían una técnica refinadísima para conservar largamente, como en pacientísimos braseros, el fuego causado por el rayo. Esta imagen me recuerda la fabulosa tempestad giorgionesca, donde hay una mujer desnuda amamantando a un niño, mientras el guerrero vigila y en lo alto relampaguea.

Sin técnica no se hubiese podido pintar la cueva de Altamira, esa capilla Sixtina de hace veinte mil años.

Las pirámides egipcias presuponen una técnica constructiva que le deja a uno de piedra. Herodoto dice: los egipcios tienen especialistas para todo: médicos de ojos, de oídos, de huesos. Pero ese mismo historiador nos muestra los límites de la civilización faraónica: le preguntó a los sacerdotes tebanos por qué, mientras todos los ríos crecen en invierno y menguan en verano, el Nilo crece en estío y mengua en invierno. Le respondieron que nunca habían pensado en eso. En cambio, los colonos griegos recién llegados, ya proponían tres hipótesis para explicar esa singularidad.

Los egipcios no amaron la ciencia por sí misma, sino por sus utilidades. Eso les impidió poseerla con plenitud, pues ella exige amor. Los griegos amaron la ciencia en su pureza y hermosura: en la pureza del teorema de Pitágoras y en la hermosura de los cinco cuerpos platónicos: icosaedro, dodecaedro... De esa ciencia hubiesen podido derivar una gran técnica transformadora del mundo. Pero no la derivaron. No deseaban esa transformación.

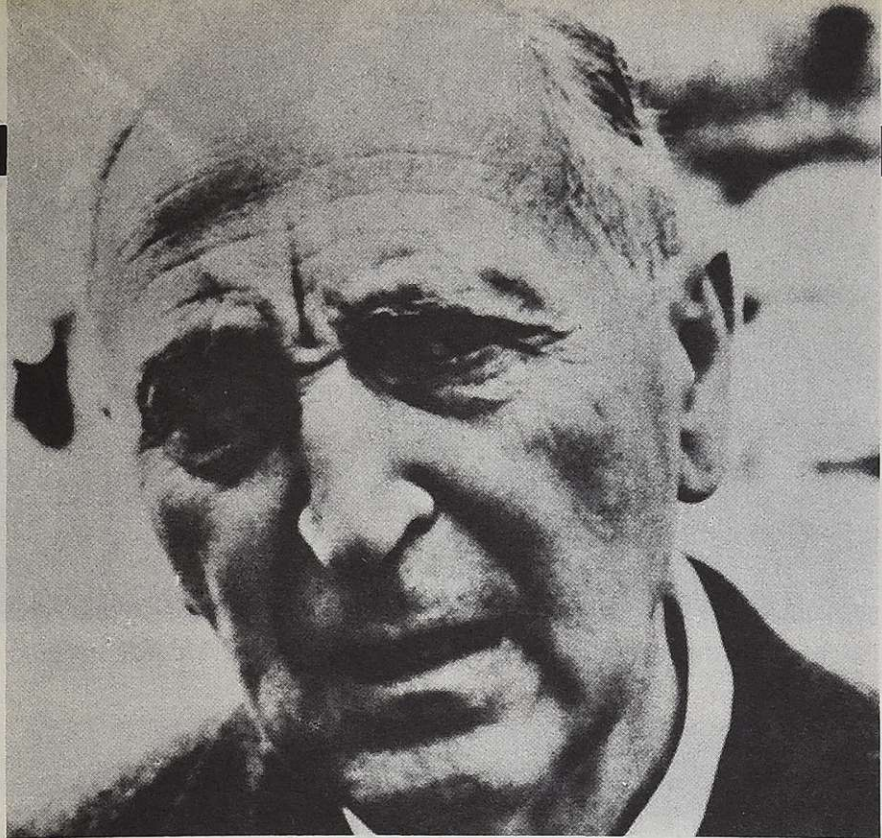
El tarentino Arquitas, creador de la mecánica tenía un ingenio inventivo maravilloso, pero sólo lo aplicó a la juguetería: a construir una paloma voladora de madera.

Platón inventó un despertador hidráulico inspirado en este principio: una cierta cantidad de agua cae gota a gota de un recipiente en otro; alcanza un determinado nivel y entonces, por medio de un sifón automático, se precipita en un tercer recipiente, del cual expulsa con brusquedad el aire que hace vibrar un instrumento de viento. Sin embargo, ese mismo hombre se niega a utilizar aparatos para resolver problemas geométricos, y en sus "Leyes" le quita a todo mecánico la ciudadanía. Los platónicos desprecian al técnico; el propio Arquímedes, mecánico genial, cree que trabajar con las manos deforma el alma.

La sociedad helénica se funda en la esclavitud. No se aplica a crear máquinas porque ya las tiene: los esclavos. "Instrumento vocal", le llama Aristóteles.

Al desvalorizar la mecánica, desvalorizan todo el trabajo, todo el "neg-ocio", que juzgan muy inferior al ocio noble; porque, eso sí, ennoblecen el ocio con la cultura. Ocio, en griego, se dice precisamente "Escole", escuela.

Los romanos tuvieron una espléndida pasión: construir. Circos, termas, acueductos. Pero ni poseían ciencia bastante para crear una civilización técnica ni la querían, por no saber



COMO ADIVINO ROGERIO BACON EL AUTOMOVIL EN PLENA EDAD MEDIA

Por EUGENIO MONTES
(de la Real Academia Española)

qué hacer con los esclavos en una sociedad maquinística.

Según cuenta Suetonio, un ingeniero le propuso a Vespasiano un aparato que podía transportar altas columnas al Capitolio, entonces en reparación. El Emperador atajó al ingeniero: "Amo demasiado al pueblo humilde para dejarlo sin trabajo y condenarlo a morirse de hambre". Nunca el mundo antiguo pudo salir de este círculo vicioso. Tuvo esclavos porque no tenía máquinas, y no tuvo máquinas porque tenía esclavos.

Los alejandrinos conocieron el vapor, pero Herón sólo lo aplicó a construir una fuentecita de juguetería. Todavía Rousseau, una vez que se quedó sin un real, allá en sus mocedades, llevaba "la fontana de Herón" por las ferias saboyanas para maravilla de palurdos, que le pagaban una moneda por ver el artilugio.

Un alejandrino le propuso a un César romano aplicar el vapor a la navegación. Eso hubiese podido salvar la civilización antigua, pues permitiría, según tal proyecto, navegar de Alejandría al Tíber en cuatro días. En ese caso, los piratas no habrían podido entorpecer, alcanzar y arruinar, como arruinaron la flota del Imperio.

Pero el César no le prestó acogida al invento. Con el Levante infestado de piratas, no era posible enviarle pertrechos bélicos al inmenso ejército, necesario para defender la inmensa frontera asiática, atacada por la caballería parta.

Constantino tuvo que trasladar la capital del Imperio a Bizancio, que desde entonces pasó a llamarse Constantinopla. Roma, sin las provincias orientales, se empobrece, se desmorona, se debilita y pasa hambre. No puede mantener la población urbana, porque no tiene cómo traer el trigo de Egipto. Los senadores se retiran a sus

quintas llevándose sus séquitos de esclavos, que pasan a ser siervos de la gleba. Se vive en el campo, con una economía atendida al contorno inmediato, sin comercio.

En la Edad Media, Roma recae en aldea pastoril, donde, entre ruinas marmóreas, triscan las cabras. En esa Edad, Europa es Caperucita perdida en el bosque. Pero allá lejos titila una luz. Es la celda donde el monje Rogerio Bacon vela, sueña y, entre alambiques, experimenta.

Los antiguos creían mundanos a sus dioses; el mundo, eterno; la Naturaleza, materna y divina. Obrar profundamente en la Natura les parecía como maltratar a la madre: un sacrilegio. Pero sin obrar en profundidad en la Naturaleza no se transforma radicalmente la vida. Su religión le impedía a los antiguos la transformación radical del Universo, en beneficio de los humanos. Paganía significa fervor por la Natura.

Mas Rogerio Bacon piensa, de modo profundo, estos pensamientos: Cristo vino a salvar el hombre, a salvarlo del mundo, porque el mundo perecerá. El mundo es nuestro enemigo, como el demonio y la carne. Al demonio deseamos tundirlo; a la carne debemos mortificarla. Por tanto, debemos operar en la Naturaleza para adaptarla a los humanos anhelos, a los humanos fines. Debemos operar en ella, cambiarla.

Rogerio Bacon concibe entonces una nave movida por vapor, sin velas ni remos, y concibe la idea del automóvil. A mediados del siglo XIII, en una celda de Oxford, en su libro "De secretis operibus artis et naturae", este hombre admirable, poniéndose en la nariz los lentes, pues fue él quien los inventó escribe: "Currus etiam posunt fieri ut sine animali moveantur..." ("Se puede hacer un carro que se mueva sin tracción animal...").

E "SEAT 74"

MARC ETCHEBERS Y SU ESPOSA MARIE CHRISTINE GANADORES DE LA XV EDICION DEL RALLYE INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO LOS GUIPUZCOANOS SUNSUNDEGUI Y LARRINAGA CLASIFICADOS EN TERCERA POSICION



Los vencedores reciben los trofeos de manos del Alcalde actual.

Confirmando los pronósticos que le daban como virtual ganador del rallye, el galo Etchebers acompañado de su esposa como copiloto ha dominado esta XV edición desde su comienzo para llegar a San Sebastián triunfalmente, repitiendo así una victoria que ya consiguió en el año 1970. Sus principales adversarios fueron desapareciendo durante el transcurso de la prueba, y al final sólo podían inquietarle Zanini y el guipuzcoano Sunsundegui, pero a pesar de sus ataques, no pudieron arrebatarse el triunfo final.

Como es habitual en este rallye, la salida se da cada año en una de las capitales Vasco-Navarras, y este año le correspondía a Pamplona, donde se llevaron a cabo desde las ocho de la mañana del sábado las verificaciones técnicas de los vehículos que finalizaron a las dos de la tarde, presentándose a ellas 64 participantes de los 75 inscritos, siendo la ausencia más destacable la del gallego Estanislao Reverter, que averió la caja de cambios de su Alpine con motor Porsche durante el reconocimiento de uno de los tramos de velocidad. A las cuatro de la tarde, y ante un numeroso público, el Presidente de la Federación Española de Automovilismo Sr. Conde de Villapadierna, daba el banderazo de salida al coche n.º 1 y de minuto en minuto a todos los demás participantes. A pesar de que durante toda la mañana había llovido sobre la capital navarra, a la hora de la salida se encontraba todo seco aunque el tiempo era incierto y lo mismo se podía esperar lluvia que nieve, por lo que la mayoría de los pilotos salieron con sus coches calzados con neumáticos de agua, y las ruedas de clavos estaban sobre los coches de asistencia listas para ser montadas en cualquier momento. La primera de las 25 pruebas selectivas que se disputarían a lo largo del recorrido, era el puerto de Echauri, a pocos kilómetros de la salida y en ella Etchebers comenzaba a laborar el camino hacia la victoria, imponiendo su potente Porsche al del asturiano Julio Gargallo, realizando una magnífica ascensión ambos, en 4,42 y 4,43,5 respectivamente, a continuación se clasificaba el francés Amorena

accidente que afortunadamente no revistió consecuencia grave gracias a la rápida actuación de la organización que evacuó prontamente en ambulancia al piloto, al Hospital de Pamplona donde se le apreció fractura de clavícula. Los puestos de cabeza fueron: Etchebers 4,50,1 - Zanini 5,10 - Amorena 5,20,5 - Muñoz 5,29 y Sunsundegui 5,39,8. La siguiente prueba, Lizarraga, iba a ser fatal para los franceses, pues los dos equipos punta de la Escudería Adour Ocean, Amorena-Bernateau sobre Alpine y Debussy-Marque sobre Alfa Romeo iban a sufrir sendos accidentes que los apearián de la carrera. Ambos serían en el mismo lugar, a la salida del túnel que hay en el alto, donde había varias placas de hielo por estar orientado hacia el norte. El primero de ellos se encontraba con el hielo cuando salía del túnel en plena aceleración, y su Alpine daba varias vueltas sobre sí mismo destrozando las partes delanteras y traseras contra los muros quedándose sin luces, y a Debussy le pasaba lo mismo, aunque con más fortuna en cuanto a desperfectos de carrocería. Ambos descenderían lentamente hasta Echauri-Aranaz, para retirarse a continuación, una verdadera lástima pues Amorena se encontraba en esos momentos en segunda posición y Debussy en sexta y en cabeza del grupo 1. Con ello Etchebers se veía librado de otro de sus más peligrosos rivales.

En el mismo lugar y por la misma causa, el bilbaíno "Memo" Suarez sufría también un ligero accidente pero continuaba en carrera aunque no tardaría mucho en retirarse. Después de realizarse las pruebas de Urbasa y Opacua la primera vez, pues ambas se repetían, se llegaba a la neutralización del Hotel Alzania, a donde tampoco llegaría otro de los miembros de la Escudería Adour Ocean, Michel Bezy, que tras el abandono de su compatriota Debussy se hallaba a la cabeza del grupo 1 con su Opel Ascona, y que tras pasarse de frenada en una de las paellas de Urbasa se salía de la carretera dañando el radiador de su coche. En estos tramos los lugares de cabeza eran: en Urbasa: Etchebers 12,59,2 - Zanini 13,51,2 - Muñoz 14,15,2 - Sunsundegui 14,56,6 y Echave 15,16,6, y en Opacua: Etchebers 9,30 - Zanini 9,57,8 - Sunsundegui 10,24,2 - Echave 10,37,8 y García Campijo 10,39,4, esta era la primera vez que el alavés aparecía entre los cinco primeros, y merece destacarse su actuación, pues corriendo con un 1430-1600 de serie, se hallaba en casi todos los tramos entre los diez más rápidos.

En la neutralización se vislumbraban ya las posiciones de cabeza, y así Marc Etchebers se encontraba en primer lugar con abundante distancia sobre Zanini que era el segundo a raíz del abandono de Amorena, tercero era Ricardo Muñoz, uno de los pilotos oficiales de Chrysler España a bordo de un Simca 1300, que estaba realizando una carrera plena de aciertos y siempre entre los hombres de punta. A la escasa distancia de siete segundos le seguía Sunsundegui, por lo que la lucha entre los dos sería sin tregua. Dentro de los coches de serie, denominados grupo 1, había una fuerte batalla entre el alavés García Campijo, el segundo piloto de Chrysler España, Juan Carlos Oñoro con Simca 1200 S y el Galo "Xavi" que con un Simca Rallye 2 iba a ser la gran revelación del rallye, pues desconocido por la mayoría estaba haciendo su carrera en el anonimato, y con la excepción de las cuatro primeras pruebas, en todas las demás se hallaba siempre entre los diez primeros.

Después de una hora de descanso que los pilotos aprovecharon para reponer energías, se volvían a encontrar con Urbasa y Opacua en donde se



El Secretario de la Federación Vasco-Navarra da la llegada al Porsche del matrimonio Etchebers.

sobre Alpine 1800 en 5,02,8, y detrás suyo los dos Seat oficiales de Pradera y Zanini, ambos con un tiempo de 5,05,5. En este tramo, Sunsundegui entraba muy fuerte en la curva siguiente al fin de prueba, y tocaba con la trasera de su coche contra un árbol afortunadamente sin consecuencias mecánicas por lo que continuaba normalmente en carrera con unas ligeras abolladuras.

La segunda prueba cronometrada era el tramo de Guembe de 20,5 Km., donde se impondría nuevamente Etchebers, y se libraba de uno de sus más peligrosos rivales, pues Gargallo rompía un palier de su Porsche teniendo que abandonar. Los tiempos quedaron así Etchebers 11,55,2 - Amorena 12,26,4 - Pradera 12,30 - Zanini 12,35,3 y Muñoz 13,32,2. La siguiente prueba, Eraso Yaben, sería para el francés de Bayona Gratien Amorena que con su Alpine se imponía a los demás participantes con un amplio margen. Aquí el bilbaíno Pradera, piloto oficial de Seat tenía que retirarse con la transmisión de su coche averiado. Los cinco primeros fueron; Amorena 3,04 - Etchebers 3,39 - Zanini 3,52,4 - Villacieros 3,54,4 - Debussy 4,08. En Guirguillano, nuevo triunfo de Etchebers en 5,18,2, seguido de Amorena 5,26,5, Zanini 5,30,6, Villacieros 5,37,8 y Sunsundegui 5,53,4. De nuevo se hacía Guembe, donde los cinco de cabeza eran Etchebers 12,01,1, Amorena 12,31,1, Zanini 12,39,5, Villacieros 12,54,2 y Muñoz 13,15,5, y a continuación se repetía Echauri, donde el piloto oficial de FASA Renault José Ignacio Villacieros que hasta ese momento iba entre los hombres de cabeza sufría un espectacular

El Presidente de la Federación Vasco-Navarra de Automovilismo felicita a Sunsundegui y Larrinaga al hacerles entrega de sus trofeos.



impondría de nuevo Etchebers con Zanini y Muñoz detrás en la primera y con Zanini y Sunsundegui en la otra. A partir de este momento, Etchebers conoedor de la distancia que le separaba de sus rivales disminuyó un poco su marcha para no castigar excesivamente su máquina, mientras que por el contrario ellos la apretaban con ánimo de darle caza, así en Lizarrusti, Etchebers era el cuarto, con Echave, Tellería y Zanini por delante. En Cerain era Zanini el que adelantaba al galo aunque por escasa diferencia y de nuevo lo hacía en Campanzar. En la lucha por el tercer lugar Ricardo Muñoz seguía imponiéndose a Sunsundegui aunque por escaso margen, mientras que los turismos de serie se estaban disputando con Echave los siguientes puestos de honor con "Xavi" a la cabeza de ellos y Juan Carlos Oñoro que arriesgando lo indecible en las bajadas superaba el handicap de potencia de su coche en las subidas, este fue el piloto que más impresionó a los espectadores con sus arriesgados descensos, y prueba de su andar, es que mientras los demás corredores hicieron todo el rallye con un juego de neumáticos, él consumió dos juegos completos. En el Balcón de Vizcaya se aclaraban más las posiciones, ya que Ricardo Muñoz tenía que retirarse con un manguito de aceite de su Simca roto, y Zanini tenía dificultades con su transmisión y perdía casi cuatro minutos con relación a Etchebers, por lo que éste con el rallye en la mano realizaría un final prudente y conservador. En Arrate era primero Sunsundegui seguido de "Xavi" G. Campijo y Oñoro, la lucha entre



Los franceses "Xavi" Scarlami, revelación del rallye, son felicitados por el Presidente de la Federación Vasco-Navarra al llegar a San Sebastián.

estos tres hombres por la supremacía en el Grupo 1 era tal que les llevaba a los primeros puestos de la prueba y a dominar a todos los demás coches de los grupos 2.º y 3.º más potentes que los suyos. En Elosúa era Echave el que marcaba el mejor crono seguido de Zanini que ya había reparado en su asistencia, de Etchebers que no se dejaba distanciar y de "Xavi". En Sta. Engracia Zanini era el primero, y a continuación "Xavi" volvía a sorprender a todos con un segundo puesto, con ello se afianzaba en el primer lugar del Grupo 1 delante de Oñoro, pues el tercer hombre en discordia, G. Campijo se había retirado a mitad del tramo con la transmisión rota, mal crónico de los Seat por lo que se vio durante el rallye. De nuevo era Zanini el que hacía el mejor tiempo en Goyaz seguido de Etchebers "Xavi" y Fermín Tellería, que con un B.N.W. 2002 T1 estaba haciendo unos tiempos muy buenos, y en Ezcurra era otra vez Zanini el que mandaba en un intento de reducir distancias con Etchebers. Nueva neutralización en Sumbilla, y los corredores se enfrentaban a la última parte del rallye, con cuatro pruebas antes de llegar a San Sebastián, que fueron ganadas por "Xavi" la de Yanci, en un auténtico alarde al conseguir un primer puesto delante de los potentísimos coches que aún quedaban en carrera. La de Arichulegui por Etchebers y también la de Jaizkibel, dejando la última, el Castillo del Inglés, para Sunsundegui. La llegada de los jardines de Alderdi-Eder, fue presenciada por numeroso público, y como dato curioso, diremos que llegaron 39 coches, cosa que hacía años que no sucedía, pues la dureza del recorrido dejaba a la mayor parte de los participantes en la cuneta.

Por la tarde fueron publicados los resultados dando como vencedor a Etchebers, seguidó de Zanini y Sunsundegui, siendo la gran sorpresa el cuarto puesto alcanzado por los franceses "Xavi" - "Scarlami", que a bordo de su Simca Rallye 2 de serie se colocaban en cuarta posición ante el asombro general, y a continuación se clasificaba el otro gran destacado de este rallye, Juan Carlos Oñoro, el vencedor del tercer desafío Simca y este año piloto oficial de fábrica, que acompañado de Petisco, lograba colocar en un lugar inmejorable su Simca 1200 S de serie.

Los pilotos regionales obtuvieron en esta edición los mejores resultados hasta ahora conseguidos en el Vasco-Navarra, así Sunsundegui y Larrinaga tras estar siempre en los lugares de cabeza, se hacían con el tercer puesto de la clasificación general, el bilbaíno Echave acompañado de Pérez Ojeda era el sexto, dando muestras de hallarse completamente restablecido del grave accidente de carretera sufrido a mediados del pasado año. El irunés Joaquín de León con Francisco Acitores clasificaba su Ford Capri 2600 RS en el séptimo lugar y en cabeza del Grupo 2, después de una carrera conservadora al principio por falta de compenetración con su nuevo vehículo, pero que a medida que el rallye avanzaba e iban haciéndose a la difícil conducción del potente Ford irían acercándose a los lugares de honor, estando entre los cinco primeros en los seis últimos tramos. Los miembros de la Escudería Igueldo conseguían llegar todos a la meta, y el mejor clasificado era Jesús Manso en décimo lugar con un Simca 1200 S, con el que piensa seguir el desafío Simca de este año. Su animoso presidente, Manolo Beorlegui copilotado por Coloma era el doceavo después de una regular carrera. Vicente Novillo y Alfonso Juan Martiñena se clasificaban a continuación después de sufrir problemas con el puente trasero de su B.M.W. que casi les impiden llegar a la meta. Enrique Prieto y Andrés Vilariño llevaban el 850 Coupe al décimo séptimo lugar de la general y eran los primeros con

vehículos de menos de 1.000 cc. y los Citroen de Iriarte y Barace llegaban al final sin ningún problema, así como Rafael Fernández y Pavon con sus Seat 850. Los navarros también cumplieron más que honestamente, y Fernando Moreno era el octavo y el tercero del grupo 1, Pagan conseguía llevar a buen puerto su Mini, y Berzal con 127 era el tercero en vehículos de menos de 1.000 cc. Fermín Tellería que con un B.M.W. 2002 Ti estaba realizando una gran carrera rompía el puente trasero de su vehículo quedándose tirado a tres kilómetros de la llegada.

El triunfo por escuderías correspondió a la recién creada Resman de Bilbao, que apoyada por un fuerte grupo financiero, hacía su presentación oficial en este rallye, y a continuación se clasificó la donostiarra Igueldo, seguida de la francesa Adour Ocean.

El reparto de premios tuvo lugar en los bajos del Ayuntamiento con la asistencia de las primeras autoridades locales y provinciales, y fue el broche de oro con que se cerró esta XV Edición del Rallye Vasco-Navarro tan magníficamente organizada.

No podemos cerrar esta crónica sin unas palabras de felicitación y agradecimiento para todos aquellos que de una manera u otra han colaborado para que este rallye se llevase a buen término, y resultase tan brillantemente organizado. A Joaquín Arevalo, su director, y a todos los demás que han estado a sus órdenes, comisarios y cronometradores, director adjunto, secretario, etc., a todos los que se han pasado la noche sin dormir y han aguantado el frío para que los pilotos pudieran correr, a las fuerzas de Tráfico y Guardia Civil que tan magníficamente han colaborado allí donde se les ha requerido, a todos ellos, les agradecemos su labor en pro del automovilismo, y les animamos para que las próximas ediciones resulten tan brillantes como ésta.

"JACINTO"

CLASIFICACION GENERAL SCRATCH

	Puntos
1. - M. Etchebers - M.C. Etchebers	Porsche 911-RS 12.742,5
2. - A. Zanini - "Tico"	Seat 1430-1800 13.143,9
3. - J.I. Sunsundegui - I. Larrinaga	Fiat Abarth 124 S 13.765,8
4. - "Xavi" - "Scarlami"	Simca Rallye 2 14.099
5. - J.C. Oñoro - Petisco	Simca 1200 S 14.284,8
6. - J.L. Echave - J.R. Pérez Ojeda	Seat 1430-1600 14.440,2
7. - J. De León - F. Acitores	Ford Capri 2600 RS 14.628,6
8. - F. Moreno - L. Pérez	Seat 1430-1600 14.929,1
9. - J. Jiménez - J. Barrera	B.M.W. 2002 15.032,3
10. - J. Manso - D. Romero	Simca 1200 S 15.037,6
11. - J. Azpitarte - F. Tabares	Porsche 911-S 15.148,9
12. - M. Beorlegui - J. Coloma	Seat 1430 15.216,4
13. - V. Novillo - A. Juanmartiñena	B.M.W. 2002 TII 15.318,9
14. - M. Escauriaza - E. Erhardt	Simca 1200 S 15.471,3
15. - M. Larrañaga - E. Loyola	Mini 1275 C 15.596,5
16. - C. Oruezabal - J. Arrondo	Seat 1430 15.749,8
17. - E. PRIETO - A. Vilariño	Seat 850 Sport C 15.811,6
18. - E. Pagan - J.L. Gainza	Mini 1275 15.843,5
19. - F. Maquirriain - E. Sola	Simca Rallye 15.911,1
20. - I. Lecumberri - J.M. Albeniz	Seat 1430 15.952,8
21. - "Rudi" - XX	Seat 1430-1600 16.003,9
22. - A. Tatty - J.F. Subrechicot	Alpine Renault 1600 16.008,3
23. - Rathsmhauser - J. Subrechicot	Autobianchi A-112 16.219,3
24. - J. Berzal - F. Soria	Seat 127 16.329,2
25. - J.C. Iturmendi - F. Victoria	Alpine Renault 1108 16.574,9

Hasta 39 clasificados.

Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3
1. - "Xavi" - "Scarlami"	1. De León - Acitores	1. Azpitarte - Tubares
2. Oñoro - Petisco	2. Jimenez - Barrera	2. Tatty - Subrechicot
3. Moreno - Pérez	3. Larrañaga - Loyola	3. Iraola - Dargains
Grupos 4 y 5	Fabricación Nacional	Hasta 1.000 cc.
1. Etchebers - Etchebers	1. Zanini - "Tico"	1. Prieto - Vilariño
2. Zanini - "Tico"	2. Oñoro - Petisco	2. Rathsmhauser - Subrechicot
3. Sunsundegui - Larrinaga	3. Echave - Pérez	3. Berzal - Soria

IV CHALLENGE VASCO-NAVARRA-ARAGONESA-RIOJANA DE RALLYES

Con el XV Rallye Internacional Vasco-Navarro, da comienzo la cuarta edición de la Challenge Vasco Navarra Aragonesa Riojana en su modalidad de rallyes, a la que pueden optar todos los pilotos que posean licencia de corredor expedida por una de las Federaciones comprendidas en estas Provincias.

Después de esta primera prueba, la clasificación es la siguiente:

J.I. Sunsundegui	45 puntos	J.C. Iturmendi	24 puntos
J. de León	43 "	M. Escauriaza	20 "
F. Moreno	42 "	J.A. Rocafort	20 "
J.L. Echave	36 "	C. Oruezabal	16 "
J. Manso	33 "	C. Ruiz Gordejuela	16 "
M. Larrañaga	32 "	E. Prieto	12 "
M. Beorlegui	28 "	G. Vicuña	12 "
J. Azpitarte	28 "	J.I. Lecumberri	8 "
E. Pagan	28 "	J.M. Fernández	8 "
V. Novillo	24 "	J. Berzal	4 "
F. Maquirriain	24 "	R. Salazar	4 "

A medida que se vayan celebrando las restantes pruebas puntuables, iremos informando de la marcha de esta Challenge que promete ser muy disputada, ya que la puntuación se atribuye según las clasificaciones dentro de cada grupo, y por ello lo mismo puede resultar ganador un piloto con un potente coche, que otro con un turismo de serie como sucedió en la anterior edición, en la que Bernardo Bárcena con su N.S.U. grupo uno se hizo con el título tras una temporada muy regular.

PROTAGONISTA EL FRIO

Rodeados de una singular expectación, a pesar del glacial frío reinante, el pasado día 23 de febrero, 63 vehículos iniciaron en el antiguo solar del Cuartel de Ingenieros de Pamplona, la XV Edición del Rally Internacional Vasco-Navarro, organizado por el R.A.C.V.N. bajo el patrocinio de neumáticos Pirelli.

Aunque en vísperas de la carrera se temía que las condiciones climáticas pudieran afectar el desarrollo del rally, lo cierto es que la nieve y el hielo que habían jugado un importante papel en ediciones anteriores no tuvieron en la presente influencia alguna. Salvo placas de hielo en Opacua, Lizárraga y Urbasa, puede decirse que el piso se encontraba en excelentes condiciones en las 24 pruebas de velocidad que se disputaron a lo largo del rally. En un principio se habían programado 25, pero la última, el segundo paso por Arichulegui, sería anulada dos fechas antes de la salida debido a la coincidencia del rally con el denso tráfico que el día 24 se encaminaba hacia Vera de Bidasoa, para presenciar el Campeonato del Mundo de Ciclo-Cross. Por este motivo la longitud total de la

Zannini y Tico, del equipo oficial de Seat, con los trofeos conquistados.



El Seat 1430-1600 de Zannini - Tico a su llegada a San Sebastián.

competición experimentó un "recorte" de 48 Kms., y claro está se adelantó casi una hora la llegada al parque de Alderdi-Eder de San Sebastián.

Cuatro vehículos partían como claros favoritos tras el "forfait" de última hora del Alpine-Porsche del piloto orensano Estanislao Reverter, que en los entrenamientos sufrió una grave avería en la caja de cambios y éste fue el motivo de su ausencia en la línea de salida. En total fueron 12 los vehículos que no se presentaron por uno u otro motivo a las verificaciones previas. Cuatro vehículos aspiraban al triunfo, los dos Seat 1430/1600 del equipo oficial Seat, pilotados por Antonio Zannini y Juan Carlos Pradera, el Porsche 911 RS del francés Marc Etchebers que ya en el año 70 había inscrito su nombre en el palmarés del Rally Vasco-Navarro, y otro Porsche, un potente "Carrera" conducido por el asturiano Julio Gargallo.

Sin embargo ya en los primeros momentos el panorama se aclararía de un modo inesperado. En la primera prueba de velocidad, la primera subida a Echauri, el mejor crono se lo adjudicaba Etchebers en 4 minutos y 42 segundos (9,1 Kms.) siendo segundo el "Carrera" de Gargallo a 1 segundo y 5 décimas. El tercer mejor tiempo era el del francés Gratien Amorena sobre un Alpine 1800, mientras la cuarta posición la compartían ex-aequo los dos pilotos oficiales de Seat.

Pero en la segunda, la subida a Guembe, el Porsche "Carrera" de Gargallo, quedaba fuera de combate debido a la rotura del palier. Desaparecía así uno de los grandes favoritos que contaba sobre el papel con medios técnicos, léase montura, para hacer frente al futuro vencedor. En Guembe, primera ascensión, se repetiría la victoria de Etchebers, que cubriría los 20 Kms. y medio en 11 minutos 55 seg. y 2 décimas. El segundo lugar sería para Gratien Amorena (12, 26-4/10), mientras Pradera y Zannini ocupaban las posiciones tercera y cuarta respectivamente.

En el tramo de Eraso, tercera prueba selectiva, se produciría otra baja importante. Pradera se veía obligado a abandonar por una avería en la caja de cambios. Y aquí en Guembe es donde se produce la primera sorpresa pues Amorena arrebató el primer puesto de la clasificación a su compatriota Etchebers. 3 minutos y 4 segundos sería el tiempo del Alpine, mientras el Porsche RS

invertiría 3 minutos y 39 segundos. El tercer lugar lo ocuparía el Alpine 1500 de Fasa-Renault conducido por Ignacio Villacieros. Precisamente poco después, en la segunda pasada por Echauri, Villacieros sufriría un grave accidente al chocar contra un árbol en las semicurvas de la cantera, siendo ingresado en el Hospital Provincial de Pamplona, donde se le apreció una fractura de clavícula.

Este sería el accidente más importante del rally, ya que los sufridos por Debussy y Amorena en Lizarraga así como los de Suarez y Saravia no tuvieron consecuencias graves.

Hay que resaltar la gran carrera realizada por Amorena en las primeras horas del rally al volante de su afinado Alpine 1800. Hasta su abandono ocupó el segundo o tercer puesto en todas las pruebas disputadas, salvo en Eraso en donde como ya hemos indicado superó al propio Etchebers.

Quedaban pues dos coches para optar al triunfo final. Pero a la vista de los "cronos" invertidos, y del estado de los tramos selectivos no resultaba difícil vaticinar que, salvo algún imprevisto, la victoria sería para el Porsche que conducía el piloto galo. El balance final de las pruebas de velocidad es muy explícito en este sentido: Etchebers ganó 14, Zannini 4, Sunsundegui 2, Echave 2, Amorena y Goiburu una cada uno.

Si los equipos oficiales no tuvieron demasiada suerte, puesto que al accidente de Villacieros y al abandono de Pradera hay que añadir la retirada del Simca 1000 oficial de Ricardo Muñoz, los pilotos privados regionales fueron más afortunados. Espléndida sería la carrera de Sunsundegui y Larrinaga, estrenando el Fiat 124 Spyder, que va a dar bastante que hablar en el presente campeonato de España. No menos afortunada fue la de Joaquín de León y Francisco Acitores sobre el Ford Capri 2600 RS, que también estrenaban. Destacada también la actuación del B.M.W. de Tellería y Jauregui, que al final se vió truncada por una avería en el grupo. Javier Goiburu daría también la sorpresa al imponerse con su Simca 1200 a otro vehículo oficial tripulado por Oñoro.

En la clasificación de Escuderías la Resman, no tendría rivales triunfando cómodamente gracias a las excelentes posiciones alcanzadas por Etchebers, Echave, Jiménez y Aizpitarte.

Resumiendo, un rally interesante, seguido con gran interés por parte del público que a pesar del frío glacial se había concentrado en los lugares más interesantes del itinerario y que se decidió en los primeros momentos con la desaparición de los más directos rivales del futuro vencedor.

Javier Sangüesa

El Fiat 124 Spyder de los iruneses Sunsundegui y Larrinaga, los mejores entre los regionales en la presente edición.



Diariamente, se relacionan entre sí, personas, empresas, comerciantes y profesionales. Usted también intercambia sus conocimientos, mercancías, o bien utiliza los servicios de unos y otros profesionales.

Nosotros, como empresa de servicios, estamos integrados en el grupo. Sabemos que nuestros servicios no son suficientemente conocidos y utilizados. Pensamos que sería bueno informar sobre ellos.

Llegados a este punto, nos preguntamos: ¿será suficiente para estar integrados en ese relacionarse a diario?

Creemos que podemos dar más.

Desde el pequeño detalle de cambiar un billete por moneda, que también es un servicio del Banco, hasta el apoyo y asesoramiento de un equipo de hombres, profesionales, dispuestos a estudiar con usted, el caso concreto que le preocupa.

Por eso le decimos «USE TAMBIEN DE NUESTROS CONOCIMIENTOS». Plantéenos sus problemas. Pídanos información. Tenga la seguridad de que su propuesta, será analizada y contestada en 48 horas. Queremos trabajar con usted.

permitáanos encontrarle



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

**uso también
de nuestros
conocimientos**



EN URDANIBIA (FRENTE AL CAMPO DE GOLF)

TELEFONO: 61 76 51

IRUN

**el armario metálico que
ahorra espacio en su oficina**



Imprescindibles en oficinas panorámicas

Puertas correderas silenciosas que se ocultan al abrir. Cierre hermético. Múltiples aplicaciones: como archivador, ropero, depósito de material de oficina, cajas "Transfer", cintas IBM, mostrador, etc., etc...

RONEO

Armoniza capacidad, mínimo espacio, estética.

RONEO-UNION CERRAJERA, S. A. MONDRAGON (GUIPUZCOA)

INFORMACION, PROYECTOS Y PRESUPUESTOS

Representante **J. ZAYAS**

Distribuidor **V. VEGA**

Idiaquez, 12 - Tel. 14048 - SAN SEBASTIAN

SI USTED TIE

Los millones de coches que diariamente circulan por las carreteras y ciudades del mundo producen muchas menos catástrofes de las que parece. Algunos experimentan cierta complacencia en dólares de los accidentes producidos por el automóvil. Ya sabemos que, relativamente, son pocos. Nosotros no vamos a referirnos a los casos graves, en que hay intervención obligada de la autoridad y daños a personas y vehículos.

Los pequeños encontronazos, roces, golpes de aparcamiento y demás son tan frecuentes que conviene saber a qué atenerse. De hecho, casi todos los coches llevan algún abollón o raspadura. Estos "gajes del oficio" no deben preocuparnos lo más mínimo; sería ilógico que no se produjesen. Pero son precisamente estos "roces" los que tenemos que resolver habitualmente solos, tanto en carretera como en ciudad. No suele haber agentes testigos, ni resulta indispensable la intervención de abogados.

DESPUES DEL GOLPE

En carretera hay que apartarse inmediatamente de la circulación para tomar datos. En ciudad también resulta obligado hacerlo, pero no somos nunca tan rápidos como para no provocar la "ira" de apresurados conductores, cuyo claxon suena sin cesar. Con rapidez, pero sin nervios ni precipitaciones, se apartan los vehículos implicados del torrente circulatorio. Se procura que intervenga algún agente de la autoridad. No hay precepto alguno que les exima de la obligación de intervenir. Únicamente cuando son horas en que hay poca vigilancia o en lugares desiertos podemos encontrarnos sin su ayuda. De los demás automovilistas, incluso de los peatones, no hay que esperar nada, en principio. Casi todos tienen "mucho prisa" para testificar lo que ocurrió. La mayoría siguen su camino como si no hubiesen visto nada. Excepcionalmente, hay personas que se prestan cívica, humanitaria y hasta cristianamente (podría añadirse) a servir de testigos y nos facilitan sus datos.

PAPEL Y "BOLI"

Conviene llevar siempre a mano la documentación del coche y el carnet de conducir, sin olvidarnos de papel y bolígrafo para tomar notas. Hay quien aconseja que se lleve una cámara fotográfica, pero resulta ya un consejo difícil de seguir y que, de hecho, no se cumple más que en casos excepcionales.

Ante todo hay que tener cortesía. En los primeros momentos es difícil saber a quién incumbe la responsabilidad del hecho. Las partes deben comportarse caballerosamente (son auténticos caballeros de los caminos del siglo XX). Se recomienda no reconocer la culpa propia, por los efectos que puede tener respecto a las compañías de seguros, acosadas por miles de partes de pequeños "siniestros". A pesar de todo, si la cosa es clara, no vemos inconveniente en que el responsable declare paladinamente su responsabilidad. Esto es lo honesto y lo educado.

Algunos llevan una hoja con todos los datos preparados y la entregan al otro conductor. Lo corriente es que, sobre la marcha, tomemos nota de los siguientes extremos: Día y hora en que ocurrió. Lugar. Nombre y apellidos del otro conductor o conductores. Domicilios y teléfonos. Números de los carnets de conducir, fecha en que fueron obtenidos y en que caducan. Población en que están firmados. Clase de los permisos. Compañías aseguradoras (domicilio y teléfono). Clase de seguro (riesgo que cubre). Marca del coche o coches y matrícula de los mismos. Número de la póliza de seguros. Si el conductor es propietario o no. En este último caso, nombre y

NE UN PEQUEÑO ACCIDENTE

dirección del propietario. Nosotros, naturalmente, facilitaremos también todos estos datos con el mayor agrado que nos permita el humor en aquel momento, pero siempre cortésmente. Conviene hacer constar si hubo testigos. En caso afirmativo, el nombre y dirección de los mismos.

Si podemos hacer que intervenga un agente, tanto mejor.

Lo antes posible enviaremos o llevaremos en mano el parte a nuestra compañía de Seguros (existen impresos de parte). Caso de que estemos asegurados a todo riesgo va la Compañía se encarga de los trámites, defensa, etc. Si lo estamos frente a terceros sólo es conveniente que conectemos con la compañía del causante para llegar a un acuerdo sobre indemnizaciones. Es práctico enviar una carta certificada, con acuse de recibo y llamar por teléfono tantas veces como haga falta.

Es obvio que entre los datos enviados figure una descripción del hecho y, si puede ser, un croquis de la situación en que se produjo el hecho y quedaron los coches. Si llevamos máquina, tampoco está de más tomar fotografías.

Si hubo daños a las personas, por ligeros que sean, es interesante siempre llamar a los agentes para que sea instruido el atestado. La declaración de los agentes resulta muy importante. No debe descuidarse este detalle, puesto que de su negligencia pueden derivarse complicaciones.

NOS PUEDEN DENUNCIAR

Cuando el coche que nos rozó o al que rozamos no está asegurado a todo riesgo resulta importante que declaremos a nuestra Compañía y que, si recibimos notificación de Juzgado, nos pongamos en contacto con su abogado para exponerle el

caso. Ayudaremos así a ganar el posible pleito, siempre que tengamos razón y, en todo caso, facilitaremos la defensa o gestiones. Es frecuente que el automovilista no asegurado, si la reparación sube a unos miles de pesetas, recurra ante los Tribunales por si logra demostrar su no culpabilidad y evita los gastos consiguientes.

Por lo regular, las Aseguradoras no emprenden la defensa de sus clientes "contra terceros", aunque estos declaren a su tiempo y tengan la razón. Resultado: sus daños no son satisfechos por la Compañía del causante, al no existir presión eficaz al respecto. Por eso se dan más recursos al Juzgado de los debidos y por eso es aconsejable, como ya hemos dicho, que nos pongamos al habla inmediatamente con los Aseguradores de la otra parte. Podemos salir defraudados, pero también habremos conocido la forma de actuar de la Compañía X o Z y estas cosas repercuten siempre en su prestigio, que puede ponerse en claro, incluso recurriendo a la Asociación de Usuarios y divulgando el caso a través de la Prensa.

En realidad los pequeños golpes abundan y a las Compañías se les acumulan demasiados casos, con el siguiente aumento de trabajos y gestiones. Pero no olvidemos que para eso están los seguros y que el cliente debe recibir atención en todo momento. En caso contrario, el cliente es lógico que se asegure en otra Sociedad que le atienda mejor. La divulgación de actuaciones llega a poner en claro muchas cosas y puede lograrse que "afinen" aquellos que tengan por costumbre preocuparse más de los balances favorables de fin de ejercicio que de socorrer a sus asociados, fuente de toda ganancia y de su propia vida dentro del Ramo.

MOTOR PRESS

AHORRE GASOLINA

TENIENDO EL MOTOR DE SU COCHE A PUNTO

CENTRO DE DIAGNOSIS RAPIDO

asistencia inmediata

ES UN NUEVO SERVICIO DE:

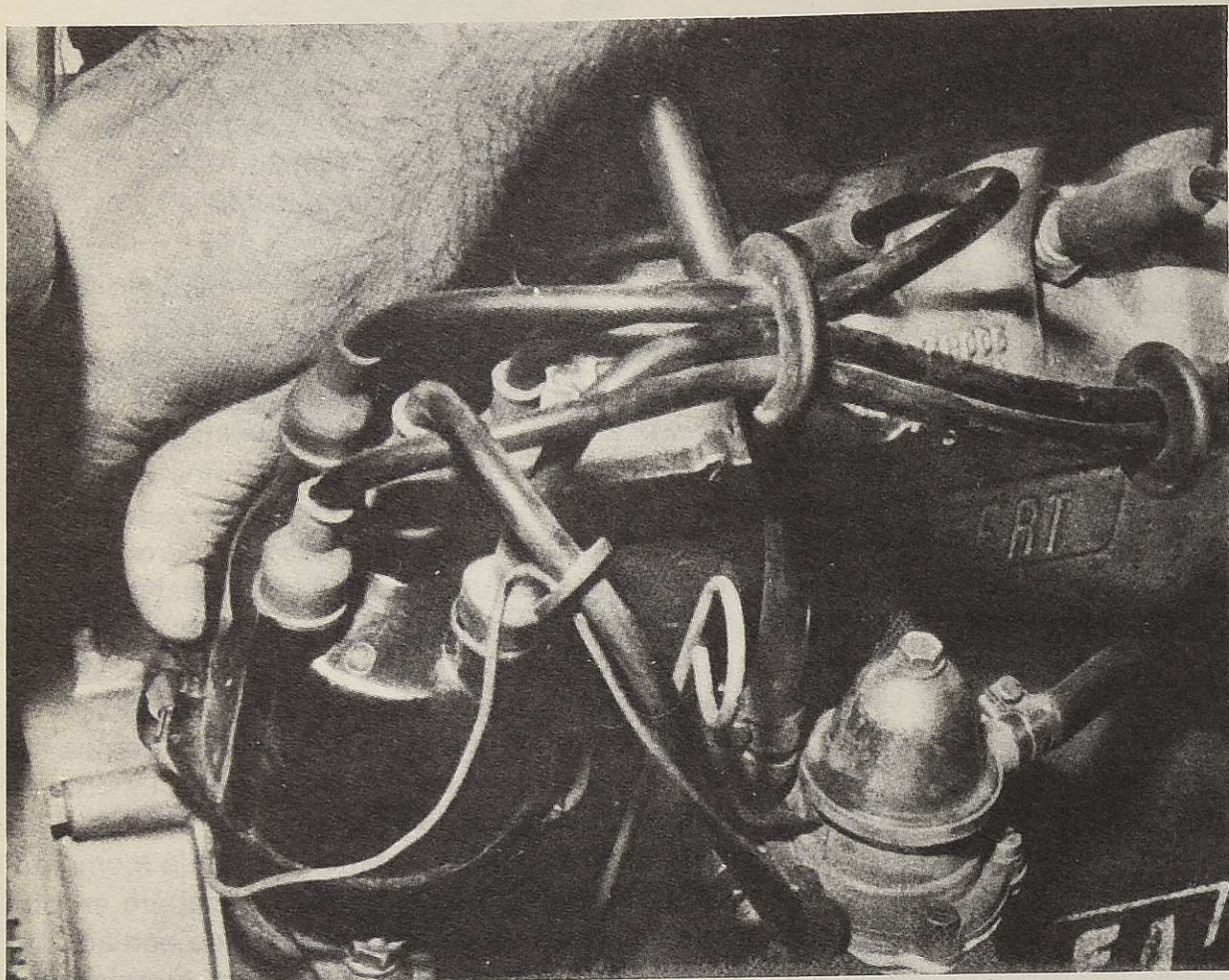
LEAL - SEAT

PASEO DE COLON, 31 - TELF. 444203

SAN SEBASTIAN

HAGALO USTED MISMO

elimine problemas de arranque



En época de lluvias, la humedad del ambiente puede hacer imposible el arranque del coche si el equipo de encendido del motor no está bien puesto a punto. Este fallo suele producirse después de haber estacionado el coche a la intemperie durante un largo período de tiempo. El arranque es posible siempre que se elimine la humedad, que es quien está provocando la derivación a masa de la corriente.

1. En primer lugar se procede a soltar la tapa del distribuidor. Para ello es suficiente con soltar los dos clips que la fijan. 2. Con un trapo bien seco se procede a limpiarla cuidadosamente. 3. Asimismo deben limpiarse los terminales de conexión de los cables a la tapa del distribuidor y a las bujías.

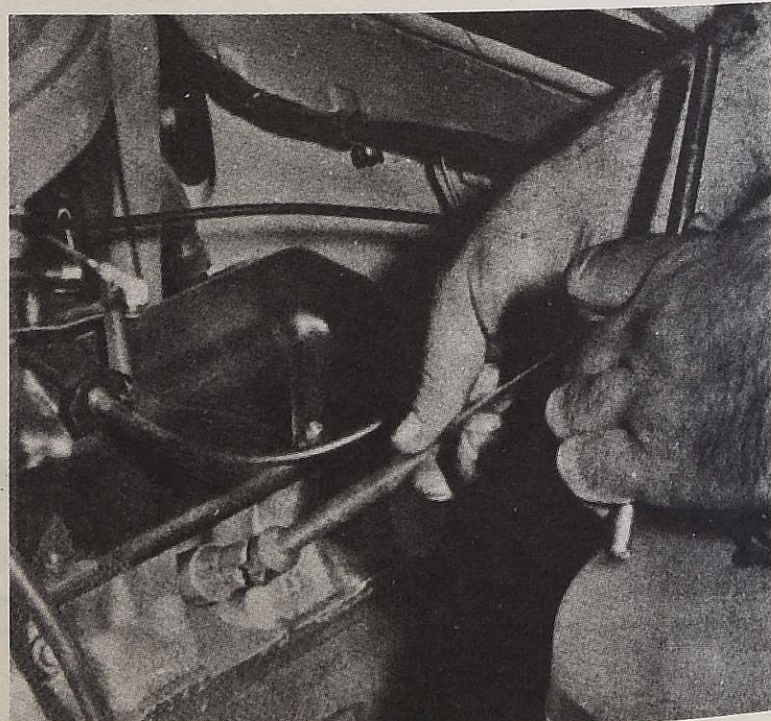
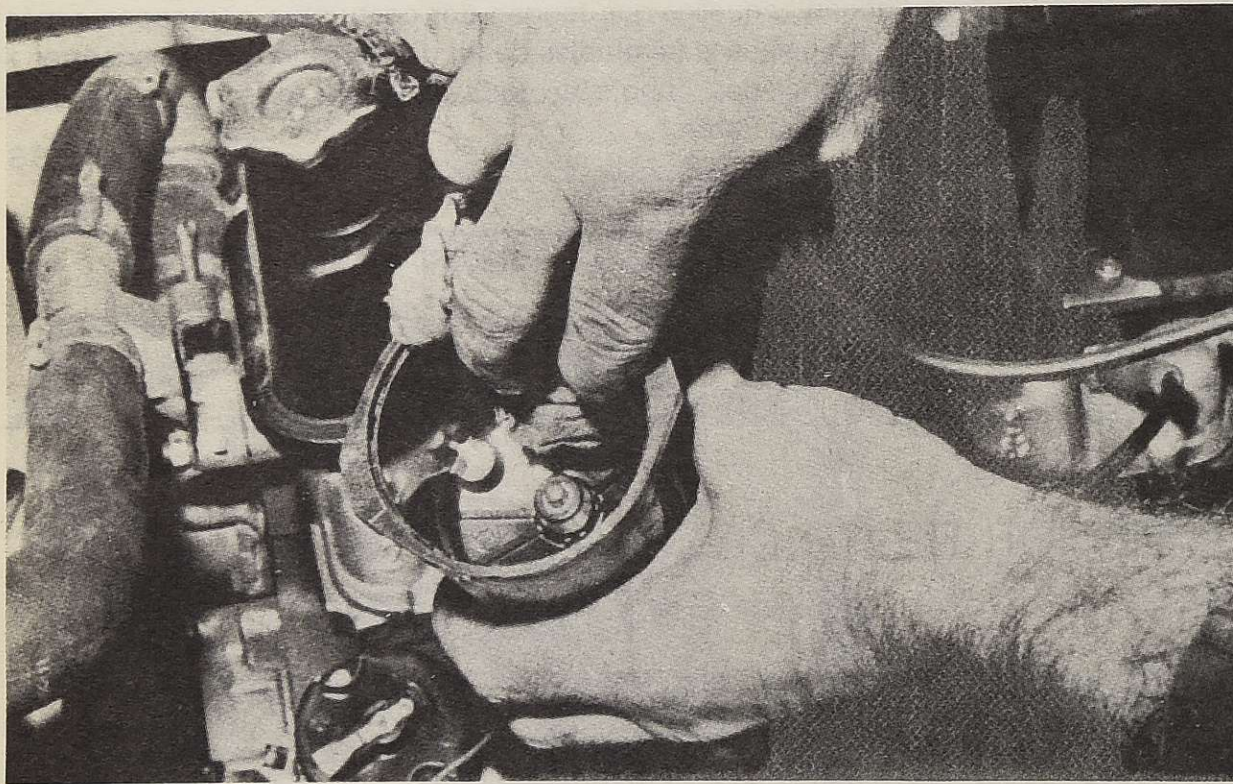
4. Es muy probable que la separación entre los electrodos de las bujías no sea la correcta; cuando la humedad afecta al distribuidor, una separación excesiva hace que la chispa no pueda saltar.

5. El electrodo se aproxima utilizando un alicate de puntas finas. En su defecto, puede golpearse ligeramente en él con alguna herramienta. Posteriormente se procede a restablecer la separación correcta.

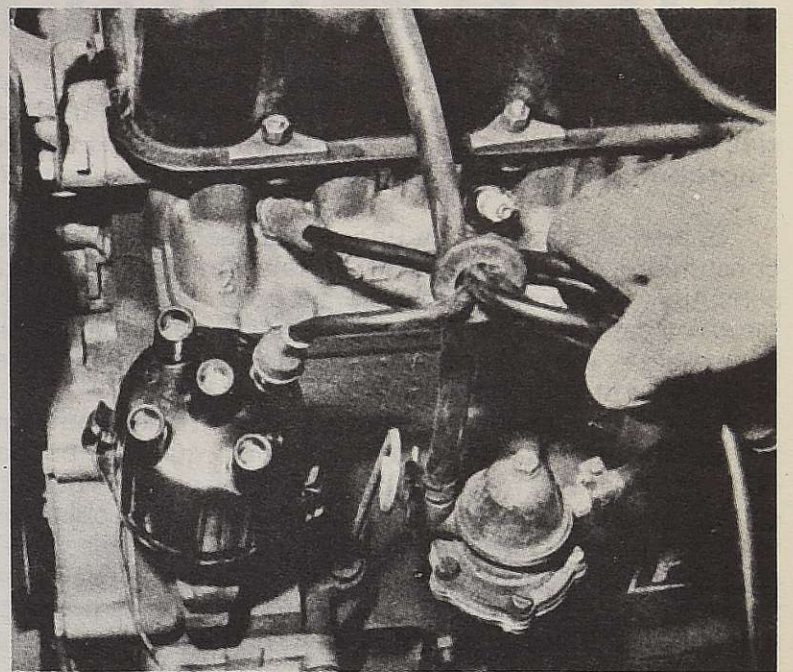
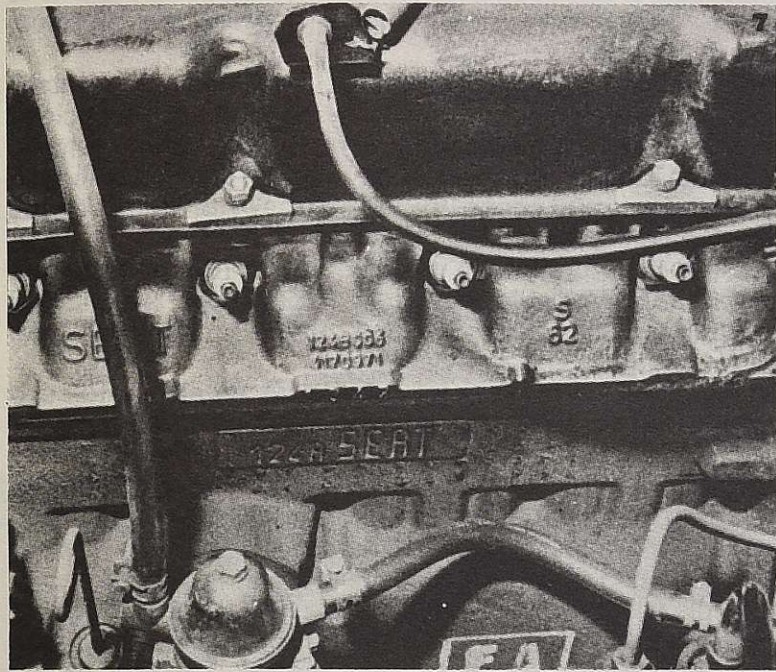
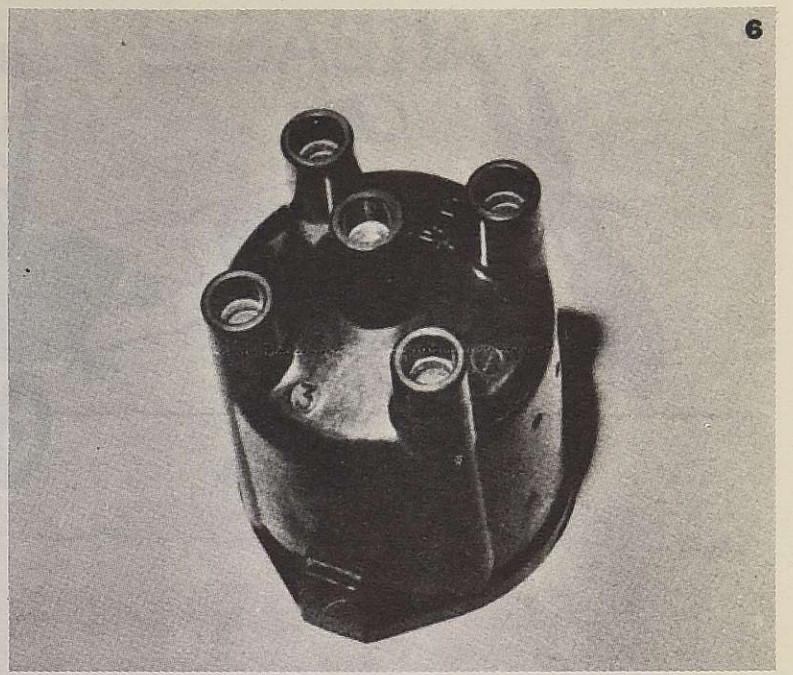
6. En muchos casos, la causa del fallo es una grieta en la tapa del distribuidor, por la que se infiltra la humedad. Si es obligatorio proceder a la sustitución de la tapa, únicamente es necesario tener presente el orden de encendido, conectando los cables correctamente.

7. Los números marcados en el bloque de cilindros facilitan la conexión de los cables. Basta con conectarlos de modo que se correspondan (1-1, 2-2...).

8. La conexión se efectúa por simple presión. Ahora, el arranque ya es posible.

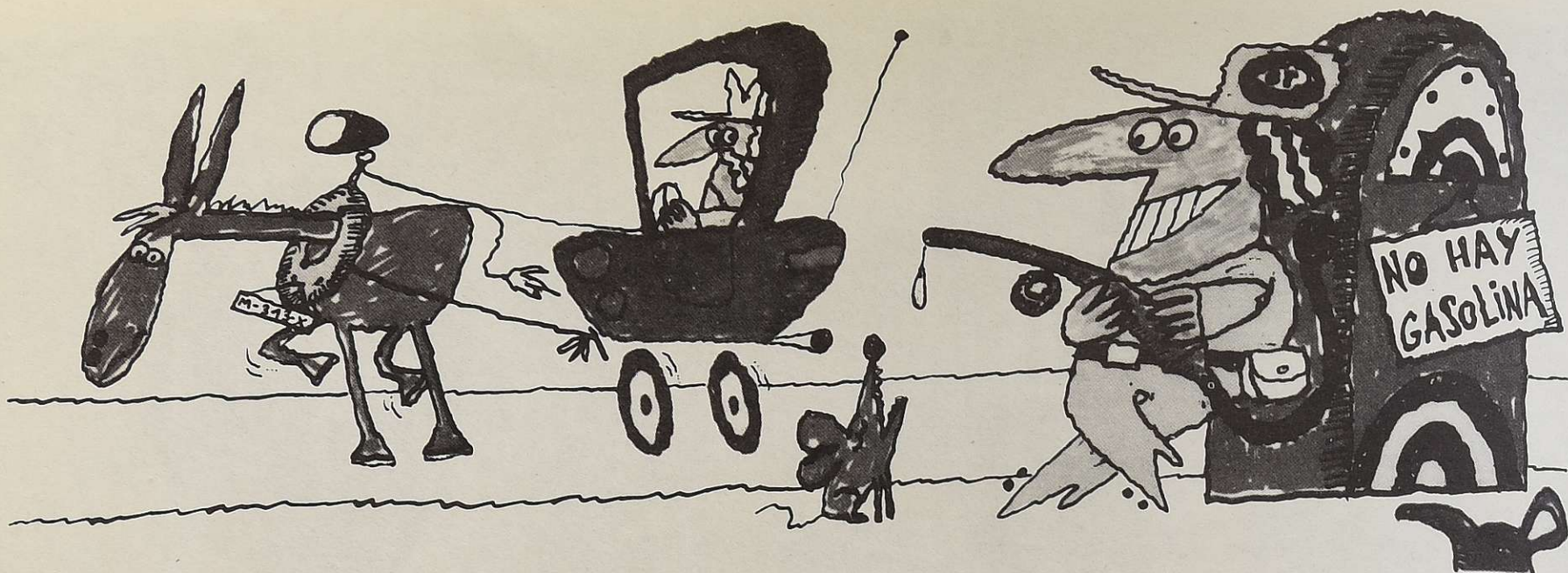


TE VOLV
BARRA



AUSTIN VICTORIA

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



AUTOMOVILES

El Banco de Bilbao en su campaña en favor del ahorro ha publicado un cuaderno con artísticas y humorísticas alegorías referidas al ahorro de la energía en todos sus aspectos. Reproducimos de ellas la que se refiere al automovilismo.

Si bien el automóvil es uno de los sectores más escuetamente consumidores de combustible, en relación con las cantidades que constituyen el montante del consumo total de petróleo del país, tampoco cabe duda de que en un estudio —aunque sea tan somero como éste— sobre las posibilidades de ahorro de energía en el país, el coche no puede estar ausente.

Existen procedimientos para consumir menos combustible en el funcionamiento del coche, e incluso para que este pueda marchar con gasolina de menor octanaje con el consiguiente ahorro económico, pero ambos casos exceden de los objetivos de este folleto y además resultan incluso desaconsejables por diversos especialistas. Nos limitaremos a relacionar sucintamente las medidas que el conductor puede tomar por sí mismo; sencillas medidas que indudablemente tienen una acción beneficiosa sobre el consumo de carburante.

Para comenzar hay que plantear una necesidad básica: la de erradicar los acelerones bruscos y los frenazos. En ambos casos el consumo de gasolina se dispara. Tanto para aumentar la velocidad en marcha como para arrancar, debe acelerarse suavemente, evitándose además en lo posible los frenazos "en seco".

Siguiendo con el tema de la velocidad; lo ideal, especialmente en recorridos largos es que se mantenga una velocidad continua, evitando las oscilaciones.

La palanca del cambio tiene también su incidencia en la rebaja del consumo de gasolina. Debe procurarse cambiar a la velocidad inmediatamente superior en cuanto el régimen de giro del motor lo permita. El cuentavuelvas es un accesorio muy útil en este caso y en otros muchos. Dejar que el coche "bufe" en una velocidad corta, es consumir gasolina de más.

El carburador es naturalmente básico en todo intento de ahorro de combustible en el vehículo. Su buen reglaje hará que no sea necesario mantener el "ralentí" en las paradas por medio del acelerador, con lo que se ahorrará gasolina.

El "starter", especialmente en tiempo frío, es un elemento cuyo uso es necesario. No obstante, es preferible usarlo durante el menor tiempo posible.

Es importante el peso. Evite en lo posible cargar al coche con bártulos inútiles (Una advertencia, no es correcto considerar bajo ningún concepto "bártulos inútiles" las herramientas).

Bujías y filtros. Estos son dos capítulos importantes. El adecuado cambio y limpieza de los filtros de aire y aceite ahorran (al decir de sus fabricantes) hasta un 20% de consumo. En cuanto a las bujías, resulta fundamental revisar su estado de limpieza y funcionamiento.

Por último, un elemento básico para rebajar el consumo de combustible es la presión de inflado de los neumáticos. Deben llevarse con la presión correcta para cada modelo y circunstancia, nunca más bajos.



FIAT
SEAT

CANO, S.A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA
EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

Avda. Tolosa s n. • Teléfono 213400 (4 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

EN LA CARRETERA GENERAL SAN SEBASTIAN-IRUN
(pasado Rentería)

RESTAURANTE

LINTZIRIN

LE BRINDA SUS MODERNAS INSTALACIONES:

GRAN PARKING • CAFETERIA • BARRA AMERICANA

Solicite presupuestos para bodas, banquetes, despedidas, etc.



Y PARA SU COCHE...

SUPERTREN DE LAVADO RAPIDO

EL MAS MODERNO DE GUIPUZCOA

Y SUS SERVICIOS DE GASOLINERA, ENGRASE, ACCESORIOS

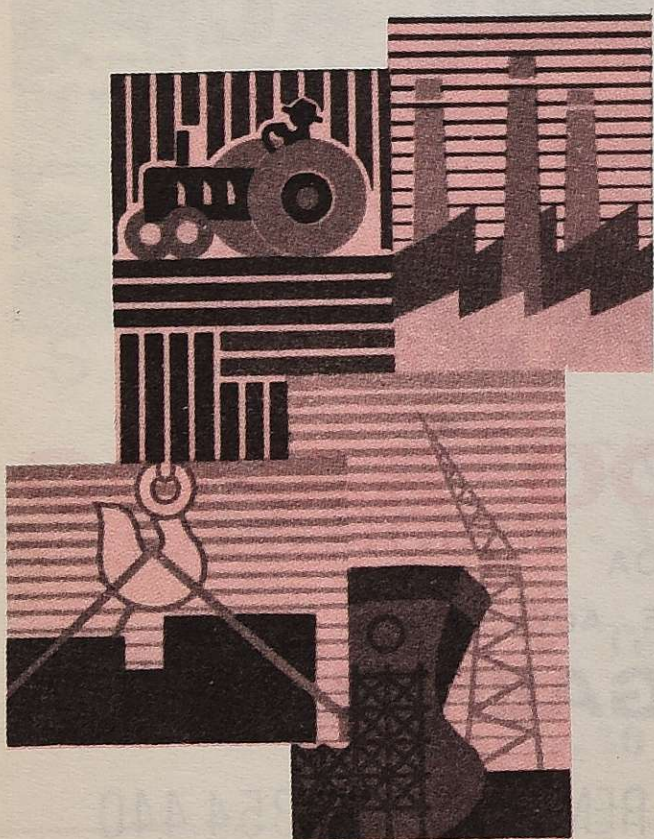
sucursal de autoelectricidad GABRIEL COCA

CARRETERA NACIONAL MADRID - IRUN - KM. 475 - RENTERIA TEL. 354.440

EUROBANCO



somos especialistas
en hacer más rentables
sus ahorros.



BE BANCO
EUROPEO DE
NEGOCIOS

Un Banco Industrial
al servicio de la Región

Av. España, 38 - 2º
SAN SEBASTIAN
Tfnos. 42 89 66 - 41 06 12

LA MUJER AL VOLANTE



CONSEJOS PARA LAS CONDUCTORAS SUS VIRTUDES Y DEFECTOS

La mujer española se incorpora cada vez más a la vida automovilística y cada día es mayor el número de mujeres que nos miran desde detrás del volante de su automóvil. Estudiantes, trabajadoras, madres de familia, para todas ellas el automóvil representa también un instrumento necesario para sus desplazamientos cotidianos.

Pero no es únicamente el incremento en el número de conductores lo más destacable, sino el hecho de que la mujer ya se ha hecho veterana en la conducción. Por una parte, hay un gran número de usuarias que conducen desde hace años y tienen un completo dominio de sus coches; ellas son las primeras de hace algunos años. Por otra parte está el desarrollo económico del país, que está permitiendo que un gran número de mujeres jóvenes, pertenecientes a una generación más dinámica y evolucionada, accedan continuamente a la automoción.

Es verdad que, en cierto modo, las personas conducen coches de acuerdo con su carácter, con su forma de vida, y las mujeres con más confianza en sí mismas ahora, resultan unas conductoras seguras de sus posibilidades y sin ningún tipo de inhibiciones ante el volante.

ALGUNAS COSAS SOBRE LAS MUJERES

Si bien no se puede hablar propiamente de diferencias claras y específicas entre la forma de conducir del hombre y la mujer ni sobre quién lo hace mejor, sí existen ciertos defectos y virtudes que se suelen dar con más frecuencia entre las mujeres.

A través de un análisis realizado sobre las averías más frecuentes que suelen padecer los coches conducidos por mujeres, puede llegarse a una serie de defectos femeninos respecto al uso del automóvil. Por ejemplo, la mujer suele abusar de las marchas cortas y apurar demasiado las largas, cosa que se traduce en frecuentes calentones del motor. La costumbre de llevar el embrague medio pisado en ciudad, acorta lógicamente la vida de este órgano. Otros defectos son:

- Abusar del freno por la poca costumbre de retener con el motor.
- Forzar demasiado la dirección en las maniobras haciéndolas demasiado bruscas.
- Mal mantenimiento del vehículo, generalmente por desconocimiento más que por dejadez.
- Frecuentes olvidos de quitar el freno de mano al arrancar.
- Soltar el embrague demasiado bruscamente.
- Uso excesivo de limpiaparabrisas, llegando incluso a quemar en ocasiones el motor que lo acciona.
- Abundantes golpes pequeños a la carrocería.

CONSEJOS BREVES

Independientemente de la capacidad de la mujer como conductora, queremos hacer algunas recomendaciones de cara al mantenimiento del coche. Lo más importante en este sentido son los engrases a su debido tiempo, el cambio de aceite tanto de motor como del cambio; los cartuchos de filtro de aire y aceite y no olvidar el líquido de frenos y batería. Tener muy en cuenta la presión de los neumáticos, vigilar el agua del radiador o circuito cerrado de refrigeración.

Aparte de esto, otras recomendaciones serían la

conveniencia de emplear más frecuentemente el cambio de velocidades, reteniendo más con el motor y menos con los frenos, limpieza del motor (más importante que los detalles interiores), revisión y cambio de bujías, platinos, etcétera.

Por otra parte, la mujer, que suele conducir mejor que circular, utiliza el coche con más frecuencia en ciudad que en carretera. Para las que no tengan demasiada experiencia en la conducción por carretera, recomendaríamos que piensen que ésta es más cómoda que la ciudad y, por tanto, hay que prestar más atención a los elementos de cambio y velocidades y, sobre todo, a lo que hemos dicho anteriormente respecto a las revisiones de neumáticos, aceite, etcétera.

En general hay tres recomendaciones muy importantes que hacer a la mujer (especialmente a las principiantas) que se sienta ante el volante de un coche. Primero, que sea consciente de lo que hace. Que en el automóvil se ha realizado una inversión y debe cuidarse para que sea rentable. Que es un medio de transporte seguro y rápido, pero que tiene sus normas de funcionamiento. Y por último, que el Código de Circulación es la mejor ayuda y debe respetarse a rajatabla.

LUIS M. FLORIAN
(De la revista SEAT)

Reparaciones de coches de TODAS MARCAS

CARROCERIA CABINA DE PINTURA MECANICA

Amortiguadores • Frenos

Direcciones



CARROCERIA Y GARAGE STINUS, S.L.

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT Y SOLEX

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

SAN SEBASTIAN

PRECIOS DE FABRICA



SOLO VENDEMOS MARCAS DE PRESTIGIO Y GARANTIA

MUEBLES DE COCINA — LAMPARAS — TELEVISORES
LAVAVAJILLAS — FRIGORIFICOS INDUSTRIALES — LAVADORAS
SECADORAS Y PEQUEÑOS ELECTRODOMESTICOS

bazar de la lavadora

SAN FRANCISCO 16 y SAN FRANCISCO 52 • SAN SEBASTIAN

BUEN FUTURO PARA EL CARAVANISMO ESPAÑOL

Dentro de las manifestaciones turísticas, el empleo de las caravanas va siendo cada vez mayor en España, aun cuando no podamos decir que su parque y su utilización hayan alcanzado unos niveles siquiera comparables a los de otros países europeos.

La caravana, en auge, va ganando adeptos en nuestro país por la movilidad que ofrece, la seguridad de alojamiento y, sobre todo, por la propia esencia del caravanismo, que aboca a un turismo libre, a veces improvisado y con posibilidades de llegar a los lugares más recónditos. Tropezaba esta expansión con la disponi-



bilidad de una producción nacional reducida y las limitaciones lógicas de la importación; todo ello, unido a unos precios todavía elevados para nuestro nivel medio de vida.

Durante la celebración de la Expoturis 74, en Barcelona, han podido comprobarse estos extremos, lo cual no ha sido impedimento para que se celebrara en el recinto ferial de Montjuich el Día del Caravanista Español, que congregó a gran cantidad de aficionados con sus remolques. Fue una exhibición improvisada de toda clase de modelos que el público barcelonés visitó con gusto y también con un poco de envidia. Pero ante todo fue una llamada para lo que el caravanismo está siendo ya en nuestro país y lo que será en el futuro.

Las fotografías nos ofrecen dos perspectivas de esta jornada, a la que también se sumaron fabricantes y vendedores de caravanas.

EM auto electricidad **san marcial**

C/ ELCANO, 15 - B.º Elizacho
TELEFONOS: 616548 - 616549
IRUN (Guipúzcoa)

INSTALACIONES
REPARACIONES
MATERIAL ELECTRICO
CENTRO DE DIAGNOSIS

Electro Servicio **FEMSA**
Servicio Oficial **SOLEX**
Servicio Oficial **FRIGIKING - PETTER**

Puesta a punto con analizador electrónico **BLACKHAWK**

OJO, NO ESTAN PROHIBIDAS DE DIA LAS RAFAGAS DE LUZ

Ni la luz larga de noche,
en casos de necesidad

Los automovilistas apenas utilizan ya el claxon. Acostumbrados a prescindir de él en el tráfico ciudadano, por carretera se escucha poquísimamente. Resulta más frecuente hacerlo sonar en las poblaciones para avisos a una "doble fila" que nos impide salir del aparcamiento. Algunos incluso se permiten llamar con él a sus familiares cuando llegan a casa. Esta última práctica es a todas luces desconsiderada y debería multarse, como cualquier otra gamberrada.

LUCES DURANTE EL DIA

Aparte de las jornadas brumosas, en las que la falta de visibilidad aconsejan utilizar luz de posición o de cruce para circular por vías urbanas o carretera, en días corrientes, ¿pueden usarse los faros para avisar a otros conductores de la presencia de la policía?

En España, cuando comenzó la vigilancia de la Guardia Civil de Tráfico, resultaba frecuente en carretera escuchar el aviso mediante claxon de que se hallaba cerca "la pareja". Algunos consideraban poco cívico tal sistema, ya que el infractor debe ser castigado, para bien de todos. Otros pensaban que la advertencia inducía a la prudencia en un tramo en general peligroso, por lo cual era más positivo el chivatazo que la propia pareja policial...

Por encima de las opiniones a favor o en contra, es en los países europeos con limitación de velocidad en los que ha surgido ahora el uso de los faros para indicar la presencia de un control

de radar. A raíz de la sentencia condenatoria de un juez de Amiens por aviso con luces largas durante el día se produjo una polémica. Los comentaristas aclararon que ni está prohibido utilizar los faros durante el día, ni tampoco advertir acerca de la presencia de un control. Por lo tanto, era injusta la resolución.

¿PUEDEN USARSE LOS FAROS?

El Código español no prohíbe la utilización diurna de señales ópticas. En los casos de niebla (art. 143 I.4) resulta obligatorio usar luz de cruce o faros especiales. Durante el día debe señalizarse también mediante luz cualquier maniobra a efectuar (143 II.3). Con arreglo al apartado 5 del artículo ya citado se debe indicar también mediante luz el frenado. La señalización de servicios de urgencia y especiales se sirve también de destellos luminosos (Art. 143.II.6) de día o de noche.

En el paso de túneles, incluso luminados, se utilizará el alumbrado de cruce o el de niebla (Art. 149 I.). En el 140.IV se ordena utilizar los indicadores de dirección "en la misma forma de día y de noche". El número V del artículo citado, al regular los adelantamientos, preceptúa que el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar, una vez avisado, deberá indicar que permite el adelantamiento mediante señales emitidas con el indicador de dirección de la derecha, tanto de día como de noche.

De aquí se desprende que no puede estar prohibido encender los faros

para indicar cualquier peligro, por más que este peligro sea señalizado con una limitación de velocidad, controlada por radar o por el ojímeter de los Agentes. El automovilista debe contribuir a la seguridad de todos y evitar cualquier contravención en intentar impedir las de los demás, si vemos que pueden tal vez realizarlas.

Por la noche no existen dudas. Está claro que no podemos deslumbrar con destellos de luz larga, que son el avisador nocturno más eficaz, pero, caso de que estemos circulando con luz de cruce, para realizar avisos no tenemos más remedio que utilizar la larga o el claxon. No aparece haber obstáculo alguno en nuestro Código. En la práctica se presenta a veces, cuando se circula con luz de cruce, que necesitemos distinguir la naturaleza de algún obstáculo situado algo más lejos o marginalmente a nuestra marcha. Este obstáculo advertido puede ser incluso un vehículo con agentes a su lado que realizan señales, sin que acertemos a ver la naturaleza de las mismas. ¿Qué hacer entonces? No cabe la menor duda de que se impone enfocarle con la larga para saber cuanto antes a qué atenerse. Lo mismo pueden estar indicando que nos detengamos, que nos desviemos, que debemos seguir la marcha, disminuir la velocidad o aumentarla. ¿Podría denunciarse a un conductor por dar la luz larga en un caso semejante? Sinceramente, creemos que no, incluso si se mantiene durante el tiempo necesario para comprobar lo que ocurre y el sentido de la indicación de los agentes. Supongamos que por no atreverse a dar un segundo la luz larga, tarda cinco segundos en iluminar la zona con la corta; para cuando quiera hacer algo (parar, desviarse, en una palabra, obedecer) ya habría pasado de largo, induciendo a los agentes a creer que el respetuosísimo conductor se daba a la fuga, con las lamentables consecuencias a que eso suele dar lugar.

No se prohíbe, por tanto, avisar durante el día con la luz larga o de cruce. Incluso debería constituir un mérito del conductor. Dar la larga por la noche, con objeto de avisar o distinguir algo, cuando se circula por obligación con la de cruce, tampoco está expresamente prohibido en nuestro Código. Cada circunstancia concreta debe determinar nuestra conducta y la interpretación de la misma por los agentes. Y estos deben comprender que las ráfagas de luz no siempre significan un enfado del conductor, un "insulto luminoso", sino un aviso o una precaución, por el bien de todos.

DELITOS DOLOSOS: DE PELIGRO DE MERA CONDUCTA Y DE RESULTADO LESIVO

1) Delitos de mera conducta (pasiva)

OMISION DE SOCORRO

a) SUJETO ACTIVO

(COAUTORIA)

78. Es autora de omisión de socorro, del párrafo 1.º del artículo 489 bis, la mujer que advierte a su marido de la producción de un accidente y que no presta socorro alguno a la víctima, y sí, por el contrario, presta su asentimiento a que aquél continúe indiferente el viaje.

“Los dos procesados, marido y mujer, han sido condenados por el delito de omisión del deber de socorro, y el otro motivo se formula por infracción, por indebida aplicación, del número 1.º del artículo 489 bis del Código penal, en el que se funda la sentencia impugnada para condenar a la esposa, sin que se ataque la pena impuesta al procesado con fundamento en el párrafo 3.º del propio artículo; y limitándonos al planteamiento del motivo y a sus razonamientos, ha de ser desestimado, supuesto que en el considerando primero de la resolución que se impugna consta, con fuerza probatoria fáctica, en contra de lo que se alega “que a pesar de que el mismo procesado tuvo conocimiento, por lo que le manifestó su esposa, de que había atropellado a un ser humano, no tuvo escrúpulos, en connivencia con la otra procesada, en

continuar su viaje, sin que ninguno socorriera a la desamparada víctima”, o sea que tuvo conocimiento de la existencia de la víctima y del estado de desamparo que la dejaban, cuyo peligro era manifiesto y grave su estado, deducido del fuerte golpe que recibiera que produjo la rotura del parabrisas, lo que le obligó a detenerse, sin preocuparse de auxiliar al atropellado, y únicamente les preocupó continuar su marcha. Se desestima, porque el delito por el que se condena no precisa que su autor sea quien conduce un vehículo de motor”. (S. Sala 2.ª de 29 de diciembre de 1972; Pte. señor Espinosa).

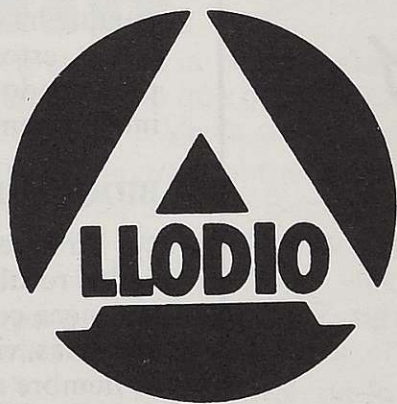
NOTA.— En materia de accidentes de tráfico, cuando éstos tienen lugar fuera de las poblaciones, la no prestación de auxilio a las víctimas por parte de los meros acompañantes de los conductores, presenta unos matices especiales, en los que para atención esta sentencia de 29 de diciembre de 1972.

En principio, hay que reconocer que, con el vehículo en marcha, conducido por otra persona, si esta última no se detiene, la prestación de auxilio, en forma personal y directa resulta tan dificultada, que prácticamente es imposible, y no se le puede achacar omisión de prestación de socorro personal y directo, porque no estaba en condiciones de poder prestarlo.

Sin embargo, caben dos maneras de delinquir, aun en estas circunstancias de ir como viajeros en el vehículo, cuyo conductor no lo detiene, a una de las cuales se refiere esta sentencia, tocándonos a nosotros fijar la atención sobre la otra.

En efecto, es una de ellas, la contemplada en el presente caso, la de la connivencia o mutuo acuerdo con el conductor para omitir todo socorro. El concierto de voluntades y el apoyo moral le hace correo de la omisión del conductor, aunque a tenor de párrafo 1.º del artículo 489 bis, dado que no le es de aplicación la agravante específica del párrafo 3.º.

Pero es que también se incurre en igual responsabilidad, y es la otra manera de delinquir a que nos referimos, si aun sin connivencia alguna con el conductor se permanece pasivo ante la actitud de éste, sin indicarle, pedirle, rogarle u ordenarle, según los casos, y que se trate o no de persona con la que se tenga alguna índole de ascendiente o autoridad, que pare el vehículo, para poder por su parte auxiliar de alguna manera a la víctima, si es que se estaba en condiciones de hacerlo, o por lo menos hacer indicación al conductor de que socorra al desamparado, ya que no siempre el auxilio tiene por qué ser personal.



COAFISA

COMERCIAL DE ACEROS FINOS, S. A.

DISTRIBUIDORES DE ACEROS DE LLODIO, S.A. Y TUBACEX

ACEROS ESPECIALES ALEADOS — ACEROS FINOS DE CARBONO
ACEROS MARTIN SIEMENS — PERFILES, FORJADOS, LAMINADOS,
CALIBRADOS Y RECTIFICADOS — PIEZAS MOLDEADAS
FLEJES LAMINADOS EN CALIENTE Y EN FRIO — BARRA PERFORADA

Teléfono: 718140 - Avenida Bilbao, s/n.

EIBAR



LA CEGUERA NOCTURNA EN EL CONDUCTOR DE COCHE

Para la propia seguridad y la de los demás, el conductor de un coche debe preocuparse de que en sus ojos nunca haya déficit de vitamina A, muy especialísimamente si acostumbra a viajar de noche. Cuando se usa el coche por la noche y sobre todo por vías y carreteras en penumbra, el conductor puede correr el riesgo de quedar sin visión no sólo porque le deslumbren los faros de otro vehículo que circule en opuesta dirección, sino también por presentar sus ojos acusada falta de vitamina A.

CEGUERA NOCTURNA

De noche "todos los gatos son pardos" y hay que extremar las precauciones al transitar por cualquier ruta, máxime si se lleva un volante entre las manos. Y el riesgo aumenta si se da la ceguera nocturna, alteración orgánica que es una fugaz pero muy peligrosa privación de la capacidad de ver y conocer por dónde se camina, lo que indudablemente predispone al accidente. La ceguera nocturna se presenta principalmente si el sujeto acusa fuerte escasez de vitamina A en los ojos y puede sufrirse aun cuando se lleven los faros del coche encendidos.

CAROTINA, PRECURSORA DE LA VITAMINA A

Hay numerosos alimentos que son ricos en una sustancia denominada carotina, que tiene la virtud de ser precursora de la vitamina A, pues en cuanto tal sustancia llega al hígado, la "fábrica" hepática de nuestro cuerpo la transforma en dicha vitamina. Y de la factoría hepática la vitamina A va a parar a las células sensoriales de la retina, pues allí se precisa su concurso para que haya visión en los ojos, al menos visión normal y correcta, que es lo que necesita todo conductor de coche. Y ya que antes hemos hablado de los gatos, es interesante y curioso saber que estos animales son una excepción en la regla general, pues los carotenos o carotina en los felinos no obran como precursores de la vitamina A. Tal vez en esta rara cualidad estribe la razón de que posean una especialísima visión aun dentro de la más intensa oscuridad, y de que en estos animales no se dé la ceguera nocturna.

La carotina se presenta en tres modalidades diferentes: alfa, beta y gamma, siendo la beta la que más abunda en la Naturaleza. Numerosos alimentos contienen carotenos o carotina, entre ellos la remolacha, zanahoria y otras hortalizas verdes. También las verduras y las frutas, especialmente los albaricoques y los melocotones, y la alfalfa, el trébol, el centeno y el trigo. Algunos alimentos de origen animal aportan ya elaborada la vitamina A, así sucede con los huevos, la mantequilla, la leche, el queso, el pescado y el aceite de hígado de bacalao, aunque ha de tenerse en cuenta que los carotenos o carotina de todos estos productos fácilmente se oxida en contacto prolongado con el aire atmosférico si están en ambientes intensamente luminosos.

BIOQUIMICA DE LA VISION

En la retina hay unas células en forma de bastoncitos que se hallan recubiertas por un pigmento rojo sensible a la luz y que se le conoce con el nombre de rodopsina, sustancia integrada por proteínas, vitamina A y aldehído de la vitamina A. Este aldehído, de nombre retinal, presenta gran importancia en el proceso que da origen a la visión. Se trata de que las moléculas de retinal, formadas por largas cadenas hidrocarbonadas, se pliegan si hay oscuridad, y se desdoblan si la luz incide sobre ellas, a la manera de un metro plegable. Este proceso, netamente bioquímico, hace que la rodopsina absorba o no "cuantos" de luz. Depende de si hay o no iluminación en el ambiente, en nuestro caso en la carretera. Si hay iluminación la energía de los "cuantos" de luz es transformada en señales electromagnéticas, que enviadas al cerebro hacen posible la visión en los ojos. Por tanto la rodopsina presente en las células de la retina, actúa en función de la luz. Y si existe penumbra u oscuridad se ha comprobado que su composición química queda profundamente modificada, y que además requiere cierta fracción de tiempo para acomodarse a situaciones cambiantes. Esta fracción de tiempo puede manifestarse en ceguera nocturna en el conductor de un vehículo si, como decimos, hay en sus ojos déficit de vitamina A. El profesor Heining Stive, director del Centro de Investigaciones Nucleares de Jülich, Alemania, afirma que las células sensoriales de la retina se comportan como delicadísimos fotómetros fisiológicos, a los que es preciso atender con sumo esmero. Y que la mejor manera es cuidar el aporte conveniente de vitamina A, sobre todo si se es conductor de coche, a fin de evitar el peligro de sufrir ceguera nocturna en los viajes.

Recambios

Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

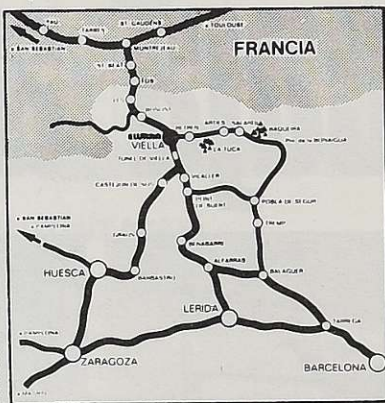
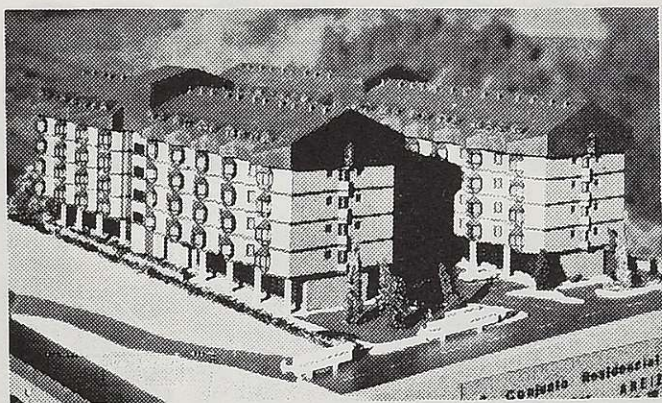
Teléfonos 458397 - 455593

SAN SEBASTIAN

S. PRIETO CANTERO

hemos estudiado
el emplazamiento
de su segunda casa...
...y hemos elegido

"EL VALLE DE ARAN"



el conjunto residencial
ELURRA

se halla situado a 200 metros de la nueva estación invernal de LA TUCA y a 10 minutos de BAQUEIRA, lo que permite disfrutar plenamente de la temporada de esquí, y por su proximidad a Viella, un emplazamiento idóneo durante todo el año. El conjunto constará de 165 apartamentos de diferentes superficies, desde el de 30 m² hasta el de 90 m². Zona Comercial con Supermercado, Cafetería, Snack-bar, Boutique, etc. Calefacción y agua caliente. Controlando su costo de acuerdo con el uso que realice cada apartamento, suponiendo por lo tanto una gran economía.

En copropiedad, local para guarda-esquí. Zona cubierta para juegos de niños. Pocos gastos de mantenimiento. Podemos entregar el apartamento totalmente amueblado.

Hemos estudiado la financiación de forma que la compra de su "segunda casa" no sea una carga para Ud.

Hemos comenzado la construcción que estará terminada para finales de 1975, confiamos, que por Ud. y su familia, hayamos acertado en la elección.



conjunto residencial **ELURRA**
¡como elegido por Vd.!



promociona, construye y vende:
CONSTRUCCIONES AREIZAGA, S.A.

información

San Marcial, 2 - Tels. 410118 - 429770 San Sebastián

EXPOSICIONES: San Marcial, 2 y Avenida

de España, 1 - San Sebastián

Piso piloto en Viella-Betrén (Valle de Arán)

Deseo información más amplia sobre El conjunto RESIDENCIAL ELURRA.
D. _____ Domicilio _____
Población _____

TERMINACION DICIEMBRE 1975. FACILIDADES DE PAGO DEL 40% EN 10 AÑOS

Un nuevo servicio

de la



Caja de Ahorro Municipal
de San Sebastián

caja automática



En nuestro Edificio Central hemos instalado un nuevo servicio para el hombre de hoy.

En cualquier momento, durante las 24 horas del día, puede Ud. retirar dinero efectivo por medio de nuestro servicio de Caja Automática.

Su funcionamiento es muy sencillo. Basta:

- Introducir una tarjeta que le será facilitada en cualquier oficina de la Caja de Ahorro Municipal de San Sebastián.
- Pulsar unas teclas.
- Retirar el dinero.

Si desea conocer más detalles sobre este nuevo servicio, envíenos el cupón que se acompaña y le proporcionaremos una amplia información del mismo.

Un servicio es interesante cuando es útil.

Serle útil es nuestro objetivo.

Don _____

Domicilio _____

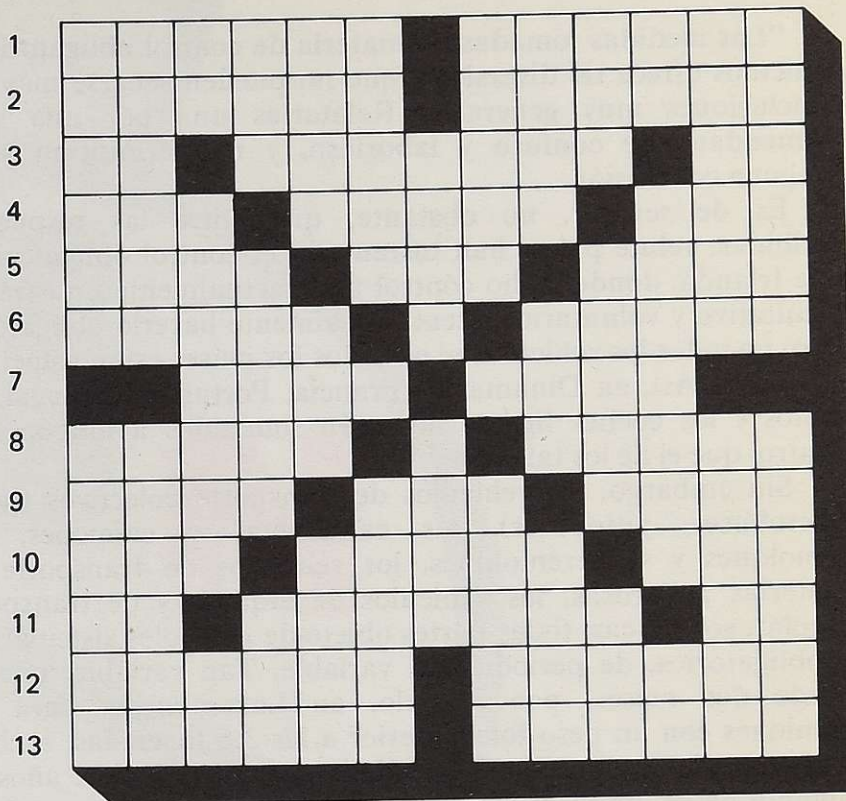
Población _____

Desea recibir información complementaria sobre el nuevo servicio "CAJA AUTOMÁTICA" de la Caja de Ahorro Municipal de San Sebastián.

CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili

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



HORIZONTALES:

- 1.— Máquina generadora de corriente eléctrica continua. Líquido necesario para el funcionamiento de un automóvil.
- 2.— Hombres muy pequeños. Mujeres próximas a casarse.
- 3.— Consonante repetida. Italiano, autor del poema épico "Orlando furioso". Símbolo químico del lutecio.
- 4.— Camino (al revés). Espacio descubierto a la entrada de un edificio. Condimento.
- 5.— Alabanza, loa. Vocales. Da cebo a los animales.
- 6.— Capital europea (Plural). Plantas acuáticas.
- 7.— Poner al fuego un manjar para que se cueza. Onomatopeya del ladrido del perro.
- 8.— Farol grande en torre de puerto. Conjunto de armas defensivas.
- 9.— Consonantes. Preposición inseparable que significa por o en vez de. Porción de vecindario.
- 10.— Nombre de letra. Fuente famosa de Roma. Cólera (al revés).
- 11.— Conjunción copulativa que denota negación. Una de las velocidades del automóvil. Símbolo químico del sodio (al revés).
- 12.— Acido. (femenino, plural). Ramo pequeño.
- 13.— Hombre afeminado. Piñas.

VERTICALES:

- 1.— En la mitología griega constructor del Laberinto de Creta. Detienes el automóvil.
- 2.— Antiguos habitantes de América. Resguarda del frío.
- 3.— Símbolo químico del sodio. Pieza que maneja el conductor de un automóvil para darle dirección. Consonante repetida.
- 4.— Nombre de mujer. Arbusto rosáceo. Devota.
- 5.— Fruto de la morera. Condimento. Detrás de.
- 6.— Diminutivo de oso. Prontitud, rapidez.
- 7.— Del verbo orar. Pez de carne delicada (al revés).
- 8.— Deseo fervientemente algo. Aplícase a los animales de color parecido al del melocotón (femenino).
- 9.— Mojón. Vocales. Nombre político (de 1935 a 1949) de Persia.
- 10.— Eternidad. Parte del huevo. Dueña.
- 11.— Vocal repetida. Una de las velocidades del automóvil. Prefijo negativo.
- 12.— Del verbo talar. Equivocación material cometida en lo impreso.
- 13.— Lechetreznas. Mamíferos paquidermos de los bosques de América meridional.

1 — Dinamo. Aceite. 2 — Enanos. Novias. 3 — Dd. Ariosto. Lu. 4 — Alv. Atrio. Sal 5 — Loor. Oeo. Ceba. 6 — Oslos. Algas. 7 — Asar. Guan. 8 — Fanal. Arnes. 9 — Rbtll. Pro. Adra. 10 — Ere. Trevi. Art. 11 — Ni. Primera. An. 12 — Agrias. Ramito. 13 — Sarasa. Ananás.

HORIZONTALES:

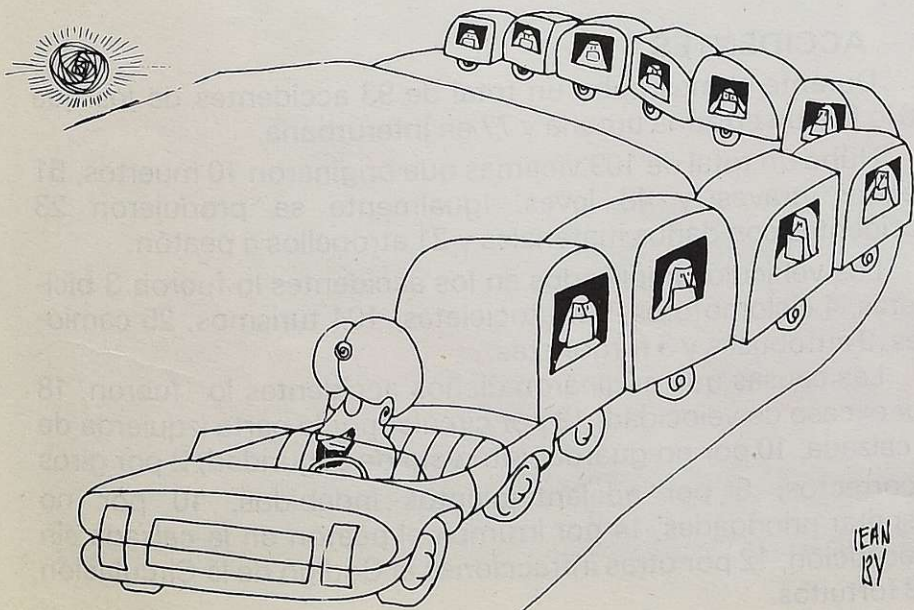
SOLUCION:



ALTERACIONES DE TRANSITO



—Haremos una cosa provisional y así durará mucho.



JEAN BY

EL CONTROL OBLIGATORIO DE LOS VEHICULOS

“Las medidas tomadas en materia de control obligatorio de vehículos ofrece tal diversidad que no pueden sacarse más que conclusiones muy generales. Relatarlas una por una sería tremendamente confuso y laborioso, y no permitirían sacar ninguna conclusión.

Es de señalar, no obstante, que entre las respuestas recibidas, veinté países han instaurado el control obligatorio, y que Irlanda, donde dicho control tiene actualmente un carácter facultativo y voluntario, intenta igualmente hacerlo obligatorio. Pero no todos los vehículos ni en todos los países están sometidos a control. Así, en Dinamarca, Francia, Portugal y Senegal, las motos y los coches ligeros no están sometidos a ningún otro control que el de los talleres.

Sin embargo, los vehículos de transporte colectivos (taxis, microbuses, autobuses), las camionetas y camiones, los remolques y semirremolques, los vehículos de transporte de materias peligrosas, los vehículos de alquiler y de transporte escolar, son en casi todas partes objeto de controles sistemáticos y obligatorios, de periodicidad variable. Tan variable, que va desde dos meses, por ejemplo, en Luxemburgo, para los camiones con un peso total inferior a las 3,5 toneladas, a cinco años para los coches ligeros en Italia, e incluso a siete años en algunos casos límite en Noruega. Sin embargo, la más corriente es la anual para los vehículos industriales, y a veces semestral, particularmente para los vehículos de transporte colectivo.

Aunque esta periodicidad es computada generalmente a partir de la puesta en servicio del vehículo, puede darse el caso, no obstante, de que no sea obligatorio más que tras un cierto número de años de uso. Por ejemplo, para los vehículos ligeros:

- Dos años en Japón, Alemania y Finlandia.
- Tres años en Gran Bretaña, Hungría y Suiza.

—Cinco años en Costa de Marfil, Italia, Líbano y Luxemburgo.

Además, varios Gobiernos, como los de Italia, Portugal, Turquía, etcétera, se reservan el derecho de imponer inspecciones suplementarias cuando el estado del vehículo lo parezca exigir.

Es interesante señalar que España prevé una inspección obligatoria en caso de transferencia del vehículo, al igual que Luxemburgo, que a esto añade los casos de transformación del vehículo, reparaciones importantes, etcétera.

Todos los controles, aunque obligatorios, corren a cargo del usuario, salvo en Noruega, Portugal y Turquía. Lo más frecuente es que sean realizados por organismos estatales, pero también por talleres autorizados o designados por el Estado, que los controla —Alemania, Gran Bretaña, Japón, Países Bajos— o incluso por organizaciones privadas, como el Bureau Veritas, en Costa de Marfil; el Touring-Club, en Suiza, y La Prévention Routiere, en Túnez.

Este rápido recorrido revela un cierto sentimiento de insatisfacción. En países como los nuestros, donde las redes de carreteras son a menudo de un valor comparable, donde los vehículos tienen unas características muy parecidas, es lamentable constatar semejante disparidad en las medidas de control. Con vistas a conseguir una eficacia, un rendimiento y una protección tanto del parque automóvil como de los usuarios de la carretera, sería muy deseable que los Gobiernos interesados se pusiesen de acuerdo en el establecimiento de medidas de control tan parecidas como fuese posible”.

(De “La Prévention Routiere”)

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE ENERO DE 1974

1. — VEHICULOS

1.1. — Matriculación.

Durante el mes fueron matriculados un total de 1.443 vehículos que por tipos se distribuyeron de la siguiente forma:

Camiones	86
Furgonetas y mixtas	92
Autobuses	16
Turismos	1.214
Motocicletas	34
Tractores	1
Total	1.443
Semi-remolques	17

2.2. — Transferencias.

El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 1.968.

2. — CONDUCTORES

Se han expedido un total de 1.675 permisos de conducción que por clases se clasificaron de la siguiente forma:

De la clase A-1	6
De la clase A-2	151
De la clase B	1.455
De la clase C	32
De la clase D	23
De la clase E	8
Total	1.675

2.2. — Licencias de conducción.

Se han expedido un total de 230 licencias de conducción.

3. — SANCIONES

Por infracción al Código de la Circulación	2.247
Por infracción al Reglamento Transportes	108
Total	2.355

4. — ACCIDENTES

Durante el mes hubo un total de 93 accidentes de los que 16 lo fueron en zona urbana y 77 en interurbana.

Hubo un total de 109 víctimas que originaron 10 muertos, 51 heridos graves y 48 leves. Igualmente se produjeron 23 accidentes con daños materiales y 21 atropellos a peatón.

Los vehículos implicados en los accidentes lo fueron 3 bicicletas, 4 ciclomotores, 5 motocicletas, 104 turismos, 25 camiones, 9 autobuses y 3 furgonetas.

Las causas que originaron dichos accidentes lo fueron, 18 por exceso de velocidad, 13 por circular por la parte izquierda de la calzada, 10 por no guardar intervalo de seguridad, 2 por giros incorrectos, 6 por adelantamientos indebidos, 10 por no respetar prioridades, 14 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 12 por otras infracciones al Código de la Circulación y 8 fortuitos.



ESTA ES NUESTRA INSIGNIA

Es garantía de SEGURIDAD y demuestra su prudente PREVISION en el seguro de su vehículo.

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

DISTINGASE CON ELLA AL ASEGURARSE EN:



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del



**REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO**

SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS

CON UN BUEN BANCO SE PUEDEN RESOLVER MUCHAS COSAS.

CUENTAS CORRIENTES

Disponga de un talonario de cheques y ordene al Banco Guipuzcoano que atienda todos sus recibos, pagos, transferencias.

ASESORIA Y OPERACIONES DE BOLSA, DEPOSITO Y ADMINISTRACION DE VALORES

Resulta sencillo invertir en Bolsa y controlar la inversión a través del Banco Guipuzcoano. Nuestros profesionales le asesorarán.

CREDITOS

Individuales, familiares, empresariales. Consúltenos.

ASESORIA Y OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR

Con agilidad, seguridad y sencillez.

ASESORIA

Solicite consejo, profesionalidad y discreción al Banco Guipuzcoano. Para eso están los Directores de nuestras Oficinas.

NEGOCIACION DE LETRAS

LIBRETAS DE AHORRO

Ahorrar en el Banco Guipuzcoano es muy cómodo.

CAJAS DE SEGURIDAD Y CAJAS PERMANENTES

Para conservar objetos de valor y para ingresar dinero a cualquier hora del día o de la noche.

CHEQUES DE VIAJE



Banco Guipuzcoano
un Banco con ganas y a mano.