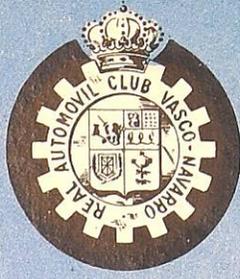


El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2ª EPOCA - N.º 56

OCTUBRE 1972





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

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

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

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

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

Seguros

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

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

Asistencia Internacional

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

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

Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

Revisión Médica

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

Delegaciones

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

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

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

Adquisición automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.

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

Escuela de Conducción

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

Actualmente nuestra cuota es de 300 Ptas. anuales (25 Ptas. al mes) 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.

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

Basta con ser cliente nuestro



Crédito sin avales

¡Hasta 100.000 Ptas.!

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

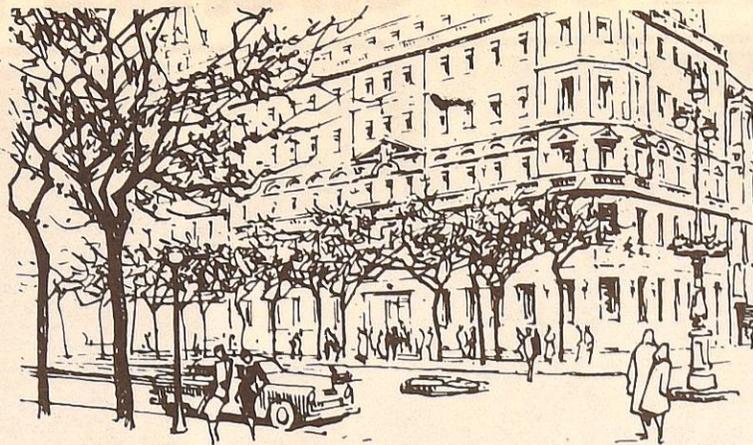
de ahorro en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA.

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

CREDITO SIN AVALES, así de sencillo

CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA





Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

Casa Central:
Avenida de España, 19
SAN SEBASTIAN

SUCURSALES URBANAS:

Barrio de Amara	- Avda. Sancho el Sabio, 31-33
Barrio de Amara (Anoeta)	- Avda. Isabel II, 15
Barrio del Antiguo	- Matía, 58
Barrio de Azcuene-Trincherpe	- Azcuene, 3
Barrio de Eguía	- Eguía, 3
Barrio de Gros	- Gral. Primo de Rivera, 19

OTRAS SUCURSALES Y AGENCIAS:

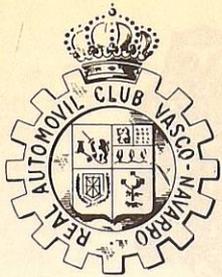
Provincia de Guipúzcoa: Alegría de Oria, Ataun, Azcoitia, Azpeitia, Beasain, Cestona, Eibar, Elgóibar, Escoriaza, Fuenterrabía, Guetaria, Hernani, Irún, Lezo, Mondragón, Oñate, Orío, Ormaiztegui, Pasajes, Rentería, Segura, Tolosa, Urnieta-Lasarte, Vergara, Villafranca, Zarauz, Zumárraga y Zumaya.

Provincia de Navarra: Elizondo

Provincia de Santander: Castro Urdiales

Provincia de Vizcaya: Bériz, Bilbao, Ermua, Ondárroa y Zalla

(Aprobado por el Banco de España con el n.º 5.003)



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Variante	3
VIZCAYA - Agustín Urreaga, "a por todo" en el automóvil..	4
NAVARRA - Agosto un mes trágico en nuestras carreteras	4
ALAVA - Dieciséis provincias españolas cuentan con un parque de automóviles inferior al de Vitoria	5
Mr. Richard A. Riley, nuevo presidente de Firestone	5
Del 18 al 25 de octubre se llevará a cabo la campaña internacional del alumbrado y el neumático	6
Información del club	9
Seat renueva la gama 850.....	11
Prueba del Renault - 12 familiar	13
¿Cuánto es una copa de menos?	14
LONDRES - Un ingeniero español en la Conferencia sobre carreteras	17
Uso y mantenimiento del automóvil: El motor	19
La variante de San Sebastián	20
Fernández incontinente en Jaizkibel.....	22
VI Rally Gran Premio Bosch	25
Angel Nieto bicampeón mundial de motorismo	26
¿Se fabricará en España el R-15 TL?	26
Atención, usuario del R-8, R-8 TS y R-10 su rueda de repuesto puede robarse fácilmente	27
Precios en el mercado de automóviles de segunda mano	27
Rolls-Royce y el motor rotativo Diessel	29
Nuevo motor Ford Weslake V 12	29
Noticias	31
No habrá "requiem" para la motocicleta	33
Montesa, primera marca europea en el Campeonato Mundial de Motocross	35
Novedades	36
Rueda de humor	39
Crucigrama	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa	40
Jefatura de Tráfico de Navarra	40

Portada: Puerto de Lequeitio - Vizcaya
Foto: FOAT

Depósito legal: S.S. 26-1968

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
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13 (N.Y.A.S.A.)
Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo
Bandera de Vizcaya, 2-1.º Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erausquin Olazábal

VARIANTE

San Sebastián está de enhorabuena.

Ciudad apacible y familiar hasta hace relativamente poco tiempo, la Bella Easo se ha ido convirtiendo a medida que las fábricas de automóviles lanzaban nuevas unidades al mercado y también en proporción directa a la disponibilidad de medios económicos de sus habitantes en una encrucijada difícil de salvar.

Las "horas punta" situadas en principio en las salidas y entradas de la población trabajadora, se han ido ampliando y ya no se distingue qué horas son las de mayor saturación. El parque se va incrementando con nuevos vehículos y llegará el día en que el reducido perímetro urbano resulte incapaz para albergar tanto coche, autobús, camión y hasta moto.

De momento nos ha llegado un respiro. San Sebastián, avanzada europea de España, es camino obligado para quienes desean conocer y apreciar nuestro sol, nuestra amabilidad y las riquezas artísticas que alberga nuestro país. Esas "horas puntas" a que aludíamos antes, tenían por tanto una vigencia permanente porque al propio parque se unía el del tráfico continuo de las expediciones de turistas que se quedaban entre nosotros o marchaban a otear otros horizontes españoles.

Ese respiro nos ha llegado por la variante recientemente inaugurada por el Jefe del Estado. Se conocen nuestros problemas y el deseo permanente de actualizarnos sin descanso. Se ha escuchado una de nuestras grandes necesidades y he aquí que nos encontramos con la solución a un problema que amenazaba con asfixiarnos.

Efectivamente tanto la variante que se acaba de inaugurar como su enlace con la autopista Bilbao-Behobia, viene a ser como un pulmón que llenará de aire puro al contorno de nuestra ciudad. Aire puro o menos contaminado en razón al menor número de coches que en tránsito cruzarán San Sebastián y aire puro en su aspecto metafórico que relajará los nervios de los realmente sufridos conductores de vehículos.

Ahí está la variante, verdadera autopista a la que contados donostiarras dejarán de conceder el mérito que tiene como obra grandiosa y con visión de futuro.

Comentarios ha habido, situando en importancia a esta variante con el derribo de las murallas. Salvando las distancias de tiempo y efectividad, realmente la variante supone uno de los logros que San Sebastián ha obtenido como gran solución a uno de sus más complejos problemas.

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

VIZCAYA



AGUSTIN URREAGA, «A POR TODO» EN EL AUTOMOVIL

DOS CAMPEONATOS Y EL 5.º PUESTO EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA, SU PALMARES 1972

«NO CORRO LA «F-1.430», PORQUE NO CREO EN ELLA»

«EN CUANTO ME LICENCIE DEL SERVICIO MILITAR, PARTICIPARE EN EL CAMPEONATO DE EUROPA DE MONTAÑA»

Parece que Agustín Urreaga está consiguiendo esa madurez que todo piloto necesita, para que, contando con medios, logre triunfos y évite, en la medida de lo posible, los accidentes. Más dominio, más técnica, más frialdad y menos impulsos son las ramas que hacen el árbol de la señalada madurez.

No ha sido fácil la carrera de Agustín Urreaga, que dentro de un mes se va a cumplir el Servicio Militar a Ceuta, por lo que tendrá que abandonar toda actividad automovilística, precisamente, cuando se encuentra en su mejor momento, y cuenta con el mejor material. Pero no se va «de vacío». Esta temporada ha quedado campeón de la Challenge Vasco-Navarra, Aragonesa, Riojana.

—¿Qué más?

—Campeón vizcaíno de velocidad, y quinto clasificado en el Campeonato de España.

—¿Tu mejor temporada?

—La mejor, en cuanto a pruebas de velocidad. En rallyes no he tenido tanta suerte.

—¿Con qué vehículos has participado?

—Actualmente poseo un «F-1.430» (Selex) y un «Porsche 911 R».

—¿Cuál te ha fallado?

—El «Porsche», pero ahora lo estoy poniendo en 240 CV. Va a quedar casi nuevo.

—¿Qué clasificaciones te han dado opción al campeonato de la Challenge?

—He participado en cinco pruebas, de las que vencí en tres, obtuve un segundo puesto, y me retiré en otra.

—¿Quién fue tu principal adversario?

—Sunsundegui. Un gran piloto y una excelente persona.

—¿Y ahora?

—Pues a venderlo todo. El «F-1.430» lo vendo preparado para la próxima temporada, con carrocería nueva, motor

revisado y dos carburadores. En 180.000 pesetas, para quien lo quiera. En cuanto al «Porsche», quiero correr con él un par de pruebas y venderlo también.

—¿Cuándo vuelvas de la «mili»?

—Pues a seguir corriendo...

—¿...?

—Seguiré corriendo, pero más en serio.

—¿...?

—Sí, probablemente me compraré una «barquetta»; quizá sea una «Porsche 908-3» y me dedique a correr el Campeonato de Europa de Montaña.

—¿Y los rallyes?

—También, también, pero con otra máquina.

—¿Por qué no corres la «F-1.430»?

—Porque no creo en ella. Hay cosas muy raras...

—Explícate.

—Pues que he visto varias carreras en el Jarama, y no me explico cómo con mecánica similar hay pilotos que obtienen ventajas portentosas.

—¿Y un «fórmula» para montaña?

—Tampoco. Condiciona mucho. Tienes que estar pendiente de las condiciones meteorológicas, y esto, en esta región, es todo un problema.

—¿Tus mayores satisfacciones de esta temporada?

—Entrar entre los cinco primeros en Urbasa; vencerle a Pinillos, que también iba sobre «F-1.430». Esto, aparte del campeonato, claro.

Pasemos al terreno de las suposiciones; porque en el automovilismo español hay que vivir de ilusiones.

—¿Qué le falta al automovilismo vizcaíno?

—Una Escudería.

—¿Imposible?

—Bueno... José Manuel Simoes quiere formar una: la «F-1». Ya veremos en qué queda todo.

—Si tú tuvieras que formar una Escudería, ¿a qué hombres elegirías?

—A Memo Suárez (Simca-Rallye), por su regularidad; a Miguel Sodupe, por su técnica; a Castellanos, por su valor; a Escudero, por su constancia, y a Luis Mari del Olmo, por su experiencia, oficio y buen conducir.

—¿Con qué coches?

—«Porsche», para rallyes; «Capri», para circuitos, y «Porsche 908», para montaña.

—¿No crees en los «engendros» nacionales?

—Ni un poco.

—¿El mejor piloto nacional?

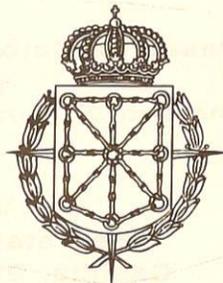
—Juan Fernández.

—¿Tu último proyecto?

—Quizá ingrese en la Escudería «Montjuich». Que sea cierto... y buena «mili».

DINO

NAVARRA



AGOSTO, UN MES TRAGICO EN NUESTRAS CARRETERAS

Hasta ahora, cuando se hablaba de verano sangriento, se hacía referencia siempre a la serie de motines y luchas callejeras que los problemas raciales suscitaban en Norteamérica, cuando Harlem se revelaba y comenzaba la lucha por la igualdad de derechos entre blancos y negros. Ahora que los lamentos de la gente de color se han acallado o se les ha obligado a permanecer en silencio, a la vista de los datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra, que pueden encontrar en la habitual sección de esta revista, debemos cambiar nuestra mentalidad y relacionar el verano sangriento con el balance que el mes de agosto arroja en nuestra provincia por lo que se refiere a accidentes de circulación.

Navarra no se distingue como receptora de esa avalancha turística que en los meses veraniegos invade nuestras fronteras para ir en busca de las costas. Sin embargo, es zona de paso y quizás esto incida de una forma clara en el aumento de los accidentes de circulación durante el verano. Por otro lado el mes de agosto es una época clave en nuestra provincia. Numerosos pueblos de mayor o menor importancia celebran sus fiestas y es una auténtica riada de vehículos la que invade las carreteras forales en busca de una diversión que con demasiada frecuencia suele acabar en tragedia.

La frialdad de las estadísticas de agosto nos deja como recuerdo de este verano: 10 muertos, 65 heridos graves y 103 heridos leves, en un total de 144 accidentes con 245 vehículos implicados. Son cifras que nos invitan a pensar en las posibles causas.

Por una parte es creencia general y la experiencia así lo demuestra en la mayoría de las ocasiones, que los turistas que nos visitan al volante de sus potentes vehículos, ideados más para la circulación por autopistas que por nuestras generalmente modestas carreteras, no saben o no quieren acoplar su ritmo de circulación al estado de nuestras rutas. Puede ser una causa, pero no es ni la definitiva ni la única.

El hecho de ver la culpabilidad en nuestros visitantes no nos obliga a eludir nuestra propia responsabilidad. Dejando de lado los posibles fallos mecánicos, existentes, pero con un ínfimo porcentaje como causantes de accidentes, la razón de tan elevado número de siniestros ¿dónde está? ¿En la euforia de una copa de más? ¿En el cansancio y el sueño de una noche en blanco? ¿En la confianza en nuestra propia experiencia como conductores? ¿En la prisa de un ritmo de vida y de trabajo excesivos? ¿En el sistema de enseñanza para los nuevos conductores? Las 3.956 sanciones impuestas durante el mes de agosto quizás nos hagan pensar así, pero es indudable que el sistema de enseñanza se ha ido modificando día a día en busca de un perfeccionamiento que a base de diapositivas, películas y ejemplos prácticos se quiere llegar a conseguir. Los exámenes para la obtención del carnet de conducir se han endurecido de tal forma que el salir con éxito de ellos supone conocer de forma precisa el Código de la circulación y tener un dominio perfecto del vehículo.

Es imprescindible enseñar la obligatoriedad de un stop, la importancia de una preferencia de paso o la peligrosidad de un adelantamiento, pero todos los esfuerzos y explicaciones son inútiles si cada conductor no se responsabiliza del vehículo que lleva en sus manos.

Navarra, un año más, ha cerrado su verano con un trágico balance de muertos y heridos. De nada han servido las campañas televisivas, Stop incluido precisamente por sus defectos, ni los esfuerzos de la policía de carreteras por conseguir un tráfico más seguro. Agosto ha arrojado un saldo negativo.

Quiera Dios que la autopista de Navarra con su apertura contribuya a canalizar y ordenar el intenso tráfico que nuestra provincia, como la mayoría del resto de España, soporta durante los meses de verano, ayudando a hacer descender poco a poco la trágica línea de accidentes con su secuela de daños materiales, heridos y muertos.

XABIER

ALAVA



DIECISEIS PROVINCIAS ESPAÑOLAS CUENTAN CON UN PARQUE DE AUTOMOVILES INFERIOR AL DE VITORIA

En más de una ocasión, todos hemos sido amigos de las estadísticas al objeto de conocer la relación existente entre diferentes provincias en cualquier aspecto de la vida. Hay quien compara cualquier punto de vista particular y quien hace profundos estudios para determinar, entre diferentes ciudades, el grado de cultura, delincuencia, alcoholismo, número de matrimonios celebrados en determinado período de tiempo, nivel de vida de sus habitantes, aficiones, etc. Es un camino muy amplio que proporciona trabajo a numerosos especialistas para determinar las diversas características de las personas de una ciudad o región.

Referente a los automóviles existen también, por supuesto, las estadísticas. Parque de automóviles, número de accidentes, robos de vehículos, sanciones impuestas por las autoridades a los conductores, etc.

En este reportaje hemos querido recoger el parque de automóviles de nuestra Provincia para compararlo con las restantes de España.

Fijándose en los últimos números de matrícula concedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico en 31 de

mayo de 1972 —a título de ejemplo— observamos que Alava matriculó el vehículo VI-2526-A, mientras que dieciséis provincias estaban —y estarán en la actualidad— por debajo de la nuestra: Albacete, Avila, Cáceres, Cuenca, Guadalajara, Huesca, Logroño, Lugo, Orense, Palencia, Segovia, Soria, Teruel, Zamora, Ceuta y Melilla.

Siete provincias superan ligeramente a la nuestra: Almería, Burgos, Ciudad Real, Huelva, Jaén, Salamanca y Toledo. Las restantes, nos superan en mayor o menor número debido a su número tan elevado de habitantes en relación con Alava.

Digamos al respecto que Vitoria puede ser considerada como una de las primeras ciudades de España en cuanto al parque de automóviles se refiere. Y lo decimos porque conocida de todos es la gran concentración de habitantes en nuestro casco urbano y la escasa proporción de los mismos en la provincia que apenas cuenta con núcleos de población importantes.

Alava cuenta por tanto con un buen parque de automóviles mostrando una vez más el alto nivel económico de sus habitantes a la vez que influyen —no cabe duda— las magníficas carreteras que atraviesan toda la provincia realizadas por la Diputación Foral y que son verdadero orgullo de todos los alaveses y de los automovilistas que nos visitan a los cuales se les proporciona en nuestra provincia un rodado perfecto de sus automóviles, amén de sus trazados y sus señalizaciones que constituyen una de las redes más importantes de España.

Hasta aquí, todo admirable. Pero ¿cómo está Alava en las estadísticas hablando de accidentes de circulación? Porque no se trata solamente de disponer de un vehículo y de buenas carreteras para disfrutar del mismo. Hay que evitar a toda costa ese accidente que siempre está al acecho y que siega numerosas vidas humanas. Pues bien, a este respecto no vamos a hablar de estadísticas. Es un tema desagradable y además requiere fijar un amplio período de tiempo para hacernos una idea exacta. Lo que debemos hacer es aconsejar a todos los automovilistas para que siempre sean dueños de su propio yo y sepan respetar todo tipo de señales guiados por la prudencia que es el mejor camino para regresar en perfectas condiciones a casa después de haber realizado un viaje.

Tanto en Vitoria como en la Provincia de Alava ocurren accidentes de automóvil que a más de uno deja recuerdo imborrable. No seamos uno más de ellos y sepamos siempre disfrutar de ese coche que hemos adquirido gracias a nuestro alto nivel de vida. Las estadísticas no engañan. Y Alava está encuadrada en un puesto de postín. Que ello sirva para bien evitando así pasar a formar parte de esas ya amplias listas negras de las carreteras.

JUAN CARLOS

MR. RICHARD A. RILEY, NUEVO PRESIDENTE DE FIRESTONE

Mr. Robert D. Thomas, presidente de The Firestone Tire & Rubber Company, ha anunciado recientemente su retiro de la vida activa de trabajo, por razones de salud. Sin embargo, Mr. Thomas, uno de los dirigentes más capacitados y con mayor experiencia en la industria mundial de neumáticos, continuará como miembro del Comité de Directores y asesor de Firestone.

Para suceder en el cargo a Mr. Thomas ha sido nombrado presidente Mr. Richard A. Riley, de 56 años de edad y con 33 de servicio en la Compañía.

La carrera de Mr. Riley en Firestone ha abarcado puestos directivos de Ventas, Producción y Finanzas en cinco Divisiones Firestone, incluyendo la presidencia de cuatro de ellas. A finales de 1968 fue nombrado vicepresidente ejecutivo de Productos Diversos y, como tal, miembro del Comité de Directores de The Firestone Tire & Rubber Co., de Akron, que preside Mr. Raymond C. Firestone.

Noveno presidente de la Compañía desde su fundación en 1900, Mr. Richard A. Riley es doctor en Ciencias por el Bradford Durfee College of Technology, de Fall River (Massachusetts), su ciudad natal, y doctor en Administración de Empresas por el Providence College, de Rhode Island.

Mr. Richard A. Riley estuvo el pasado mes de Abril en España, visitando diversas capitales y algunas de las zonas más importantes desde el punto de vista del mercado automóvil y de la correspondiente organización de Servicios Firestone en ellas existentes. Las impresiones de Mr. Riley, entonces vicepresidente ejecutivo de Productos Diversos, fueron altamente satisfactorias "por el nivel operativo, línea de actividad, de gestión y de servicio de Firestone Hispania, según le corresponde como asociada de una de las empresas líderes en el sector internacional del neumático".

DEL 18 AL 25 DE OCTUBRE SE LLEVARA A CABO LA CAMPAÑA INTERNACIONAL DEL ALUMBRADO Y EL NEUMÁTICO.

LA JEFATURA DE TRAFICO HA DICTADO LAS NORMAS CONVENIENTES

Nuevamente se celebrará este año, en conexión con la *Prévention Routière Internationale*, la Campaña Internacional del Alumbrado y el Neumático, en su edición de 1972, contando, como siempre, con la colaboración de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y la Dirección General de Carreteras. Como todos los años, se solicitará asimismo la cooperación de diversos organismos y de las más importantes casas fabricantes de automóviles y motocicletas, de los automovilistas, entidades aseguradoras y otras firmas comerciales para que aporten el personal, material e instalaciones precisas para los puestos de revisión u otras colaboraciones oportunas.

Siendo esta campaña esencialmente idéntica a la anterior, esta Circular repite, con pocas modificaciones, la del año precedente.

También el material divulgativo será similar, si bien con las mínimas adaptaciones necesarias.

Se advierte, por último, que en lo que concierne a sistemas de alumbrado y señalización sujetos a revisión en esta campaña, se sigue manteniendo el criterio de limitar la revisión a los sistemas de años anteriores, entre otras razones, por no perturbar la continuidad en los estudios estadísticos comparativos.

REALIZACION DE LA CAMPAÑA

Del 18 al 25 de octubre, ambos inclusive, pudiendo ser prolongado este plazo por las Jefaturas Provinciales que lo deseen del 26 al 29 inclusive. La eventual prolongación de la Campaña en los últimos días mencionados no deberá ser previamente divulgada, y los datos estadísticos de dicha prolongación serán registrados con independencia de los correspondientes al primer período.

HORARIO DE FUNCIONAMIENTO

El horario de funcionamiento de los puestos se procurará que esté comprendido entre las 9 y las 17 horas, ya que parece el más idóneo para el servicio, con objeto de unificarlo, en lo posible, en todos ellos.

PROPOSITO

El propósito es doble:

Se pretende, en lo que a alumbrado se refiere, que el mayor número de vehículos se sometan durante la Campaña, de forma espontánea, a las operaciones de verificación correspondientes, en los puestos de revisión establecidos al efecto, verificación que se efectuará con carácter completamente gratuito. De todos modos, debe prestarse el servicio de forma que no pueda constituir o parecer un procedimiento de utilidad comercial, no siendo obligatorio, en modo alguno, que los usuarios tengan que realizar las reparaciones precisamente en el mismo puesto en que se efectuó la revisión.

A los conductores de los vehículos que presenten éstos a revisión y una vez efectuada ésta, se les entregará una hoja con el resultado de la misma, en la que se indicará el perfecto estado de sus instalaciones de alumbrado y señalización, o en su caso, las deficiencias encontradas, con la recomendación de que sean corregidas para su propia seguridad y la de los demás usuarios. Este documento se confeccionará en «blocks» adecuados, que esta Jefatura remitirá oportunamente.

Una vez efectuada la comprobación del alumbrado, se entregará una hoja del «block» al interesado; una copia

será para la Jefatura Provincial y otra quedará para constancia en la entidad que monte el puesto, en el caso de que le interese conservarla.

Por lo que atañe a los neumáticos, se pretende en primer término llamar la atención de los usuarios sobre la importancia de este elemento desde el punto de vista de la seguridad vial y, en segundo lugar, revisar visualmente el estado de las cubiertas con el fin de poder indicarles en una ficha las anomalías previstas por el Código: no presentar el dibujo en la totalidad de la banda de rodadura o tener deformaciones o cortes.

Se confeccionarán unos «blocks», similares a los previstos para la revisión del alumbrado, aunque adecuados a la revisión de los neumáticos, procediéndose de la forma descrita en el caso anterior.

En ningún caso, el resultado de la revisión, tanto en lo que se refiere a luces como a neumáticos, podrá ser origen de denuncia o sanción.

PUESTOS DE REVISION

Se entenderá por puesto **eventual** aquél que, durante los días de celebración de la Campaña, se instale precisamente para estos fines con personal y material eventual, bien en carretera o en población.

Se consideran puestos fijos aquellos instalados en talleres y otras instalaciones fijas que habitualmente disponen de elementos para efectuar estas comprobaciones durante todo el año.

NUMERO Y SITUACION

El número y situación de los puestos eventuales vendrá dado en función del número de regloscopios de que pueda disponerse, ya que la revisión de neumáticos al no exigir, en principio, aparatos de comprobación, podrá realizarse en los mismos puestos de revisión del alumbrado.

La experiencia adquirida en Campañas anteriores aconseja lo siguiente:

— Prescindir de los puestos mal situados, que apenas fueron utilizados el año anterior, en beneficio de los que ofrecieron mayor utilidad.

— Incrementar los puestos eventuales, especialmente los radicados a la salida de las poblaciones, a costa de los fijos, ya que la proporción de afluencia de vehículos a los primeros fue varias veces mayor.

— Aumentar, si es posible, el número de puestos eventuales servidos por las Fuerzas de la Agrupación para cubrir aquellos puntos que por razones de situación no pueden atender las Empresas particulares, procurando que los mismos sean lo más alejados de las poblaciones y ubicándolos a ser posible en las estaciones de servicio u otras instalaciones más concurridas.

— Implicar a los Ayuntamientos para que las Policías Municipales de Tráfico colaboren en la «Campaña», montando también puestos de revisión, que podrán situarse en lugares de concurrencia pública (próximos a parques, plazas, paseos, etc.).

— Gestionar sea instalado en los pueblos de importancia algún puesto de revisión, a ser posible por empresas particulares y, en su defecto, por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil: durante toda la Campaña si tienen suficiente número de regloscopios, y únicamente en la prolongación de la misma, si sólo disponen de uno.

En principio, el estudio de puestos a montar se hará tomando como base lo realizado en las pasadas Campañas,

con las modificaciones que en estas instrucciones se aconsejan.

LOCALES O LUGARES. SITUACION

Las condiciones que deben reunir los lugares en que hayan de verificarse las comprobaciones en los puestos eventuales, no suponen grandes dificultades: no es indispensable que el suelo sea completamente horizontal; sólo se precisa que la «superficie de reglaje» (de dimensiones adecuadas a las de un vehículo, incrementadas en las del regloscopio) sea perfectamente plana, para lo cual es conveniente disponer de un firme adecuado (asfalto, cemento, tierra dura, etc.). Los puestos que, por razones insalvables, hayan de situarse en locales cerrados en las poblaciones, se procurará se hallen situados en lugar de fácil acceso y salida, pues, de lo contrario, los posibles usuarios no los utilizarían.

Los puestos eventuales podrán situarse en cualquier punto de los accesos o salidas de las poblaciones en las carreteras de mayor intensidad de tráfico, siempre buscando el lugar más idóneo para su emplazamiento, como la entrada o salida de las estaciones de servicio, preferiblemente a cubierto para caso de lluvia, con fácil acceso y espacio para que puedan detenerse fuera de la calzada el mayor número posible de vehículos. De ser factible, en las principales carreteras se montarán dos puestos, en distinto margen de la calzada, en evitación de que los vehículos que circulen por un carril tengan que cruzar al otro, interrumpiendo el tráfico para entrar en el puesto. En el caso de que no pudiera montarse más que uno, se instalará en el margen de la carretera donde se prevea ha de ser más visitado.

PERSONAL

La comprobación de las condiciones de alumbrado y señalización óptica, sólo requiere operaciones sencillas que pueden realizarse con el auxilio de instrumentos adecuados (regloscopios) y un mínimo de personal: únicamente un especialista para el regloscopio y un ayudante para el reconocimiento visual y anotaciones.

Tampoco el reconocimiento de los neumáticos —observar si la banda de rodadura presenta en su totalidad el dibujo o si existen cortes o desgarrones en los neumáticos— exige un especialista. Basta la inspección visual, realizada, eso sí, con cuidado e interés.

El ideal sería poder contar en cada puesto con una persona, más la encargada de inspeccionar los neumáticos y hacer en la ficha las anotaciones pertinentes. Pero no es absolutamente imprescindible, y en aquellos puestos que no cuenten con más dotación de personal, el especialista que maneja el regloscopio puede ocuparse de la revisión del alumbrado, y el ayudante de la de los neumáticos.

MATERIAL

Los regloscopios de los puestos eventuales deberán ser aportados por las casas comerciales y Organismos que se comprometan a constituir los respectivos puestos a su cargo.

Se establecerá contacto con las Delegaciones de Industria por si las mismas pueden facilitar también esta clase de aparatos, así como instrucciones técnicas para la utilización y reglaje de los mismos y para las restantes inspecciones del estado del alumbrado. (Algunas Delegaciones de Industria tienen instaladas estaciones fijas que dedicarán a efectuar revisiones durante la Campaña).

Es importantísimo interesar de todas las entidades colaboradoras la revisión y previa puesta a punto de los regloscopios, para cerciorarse del perfecto reglaje de los mismos cuando vayan a utilizarse.

Para la inspección de neumáticos no se precisa ningún aparato, toda vez que, por varias razones, se ha eludido verificar la presión.

SEGURIDAD Y DISCIPLINA DEL TRAFICO

Donde sea preciso se recabará la colaboración de las fuerzas encargadas de la vigilancia de la circulación para establecer el orden y la seguridad en los accesos a los puestos de revisión con el fin de evitar interrupciones en el tráfico por acumulación de vehículos, y, sobre todo, que la entrada y salida de los mismos no sea causa de accidentes.

COMPROBACIONES A REALIZAR

Las que deberán revisarse son:

Vehículos automóviles de 4 o más ruedas:

- carretera
- cruce
- ordinario
- frenado
- indicador de marcha atrás (en su caso)
- placa de matrícula posterior
- indicadores de dirección
- gálibo (en su caso)
- niebla (en su caso)

Vehículos de 2 o 3 ruedas:

- carretera
- cruce
- ordinario
- placa de matrícula posterior

NEUMATICOS

Se inspeccionarán todos los neumáticos, incluida la rueda de repuesto.

Se entenderá que el neumático está en buen estado cuando:

- La banda de rodadura presente en su totalidad el dibujo.
- No se aprecien cortes en los neumáticos.
- No se aprecien deformaciones en los mismos.



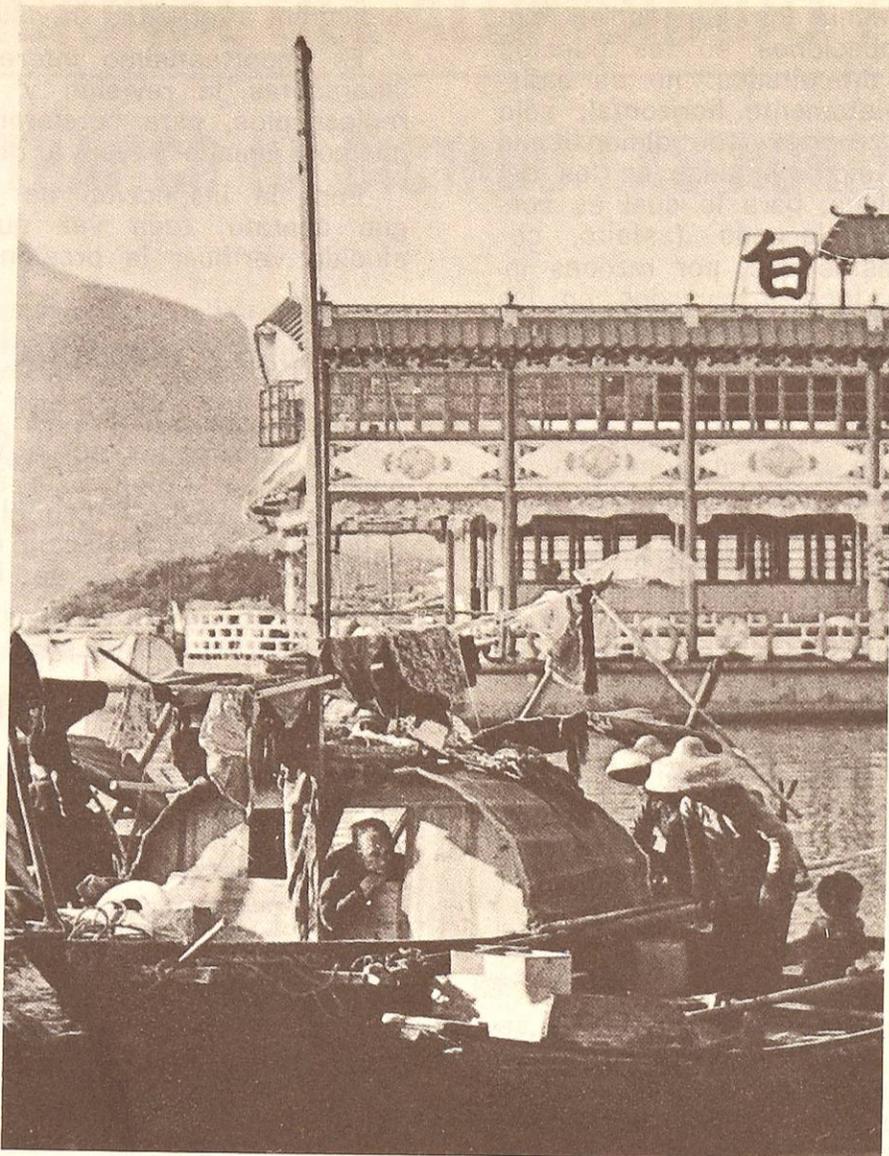
AUTO-RADIOS

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

LEJANO ORIENTE



En aviones "Boeing-Jet", de Air France.

Itinerario número 1:

Cotillón en Tailandia

Salida, 27 de diciembre 1972. - 17 días de duración.
Estancias en: BANGKOK, HONG-KONG, DELHI, AGRA, JAIPUR y BOMBAY.
Precio por persona, incluidos hoteles: 51.463 pesetas.

Itinerario número 2:

Viaje al Japón, Hong-Kong y Bangkok

Salidas, 20 de octubre, 20 de noviembre, 19 de febrero y 19 de marzo. 17 días de duración.
Estancias en: TOKYO, HAKONE, KYOTO, HONG-KONG y BANGKOK.
Precio por persona, incluidos hoteles: 53.051 pesetas.

Solicite folletos a:

WAGONS·LITS//COOK

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



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

REFORMAS DE IMPORTANCIA REALIZADAS EN VEHICULOS AUTOMOVILES

El B.O. del E. n.º 206 de fecha 28 de agosto último, publica una orden de la Presidencia del Gobierno, por la que se dictan normas para efectuar reformas de importancia en vehículos automóviles, orden que ha entrado en vigor al día siguiente de su publicación, o sea, el 29 de Agosto.

En dicha orden se determina que como «reformas o reparaciones de importancia» se considerarán las siguientes:

4. 1. La modificación del motor que produzca variación de sus características mecánicas o termodinámicas.
4. 2. La sustitución del motor por otro de distinta marca y/o características.
4. 3. La transformación de un vehículo de pasajeros en vehículo para transporte de cosas o viceversa.
4. 4. La transformación de un camión normal en camión-volquete, camión-cisterna, camión-grúa o análogas.
4. 5. El cambio de sistema de frenado, sin que se entienda por tal la adición de equipos auxiliares a menos que en algún caso puedan perjudicar la eficacia de aquél.
4. 6. La reforma del bastidor o de la estructura autoportante cuando origine modificación en sus dimensiones o en sus características mecánicas.
4. 7. El montaje de ejes supletorios.
4. 8. La sustitución total o parcial del bastidor o de la estructura autoportante.
4. 9. El cambio de emplazamiento del motor.
- 4.10. El montaje de separadores o llantas que aumenten el ancho de vía del vehículo original.
- 4.11. La variación del número de asientos o del peso máximo autorizado.
- 4.12. La adición de proyectores de luz de carretera.

En la mencionada orden se publican los trámites a seguir para que sean autorizadas las modificaciones que se vayan a realizar en automóviles de fabricación nacional o de importación.

Así mismo se da un plazo de tres meses para que los titulares de vehículos automóviles en los que se hubiesen efectuado reformas o reparaciones de importancia sin solicitar ni obtener la oportuna autorización correspondiente, deberán someter sus automóviles a la Inspección Técnica de las Delegaciones del Ministerio de Industria de las provincias donde tengan su residencia, y transcurrido el plazo determinado sin haber solicitado a la Inspección Técnica serán sancionados de conformidad con el artículo 252 del vigente Código de Circulación.

Este REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRRO, se pone a disposición como siempre de sus distinguidos socios, con el fin de aclararles las dudas que puedan tener sobre el particular.

NECROLOGICAS

Tenemos el sentimiento de comunicar a nuestros asociados el fallecimiento de doña Begoña Huegun Lerchundi, a la edad de 24 años, asociada en este Club y empleada en Rodas, S. A.

De don José María Endaya Berrondo, socio Fundador del Club.

De don Rafael Ormazábal Iturbe, fallecido el 9 de septiembre, en Villarreal de Urrechua.

A los familiares de estos queridos socios que nos han dejado, les enviamos el testimonio de nuestra sincera condolencia.

AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - EIBAR - ONDARROA

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA



ASISTENCIA
EN GARANTIA

REVISIONES

CHAPISTERIA

PINTURA

RECAMBIOS
ORIGINALES

MECANICA

ELECTRICIDAD

ENGRASES

LAVADOS

**10 razones por las que el Simca 1200
toma las curvas más rápido y seguro
que otros coches.**

1. Barras de torsión: para que el coche ruede más suavemente y se agarre más.
2. Barras estabilizadoras en ambos ejes: evitan los balanceos del coche.
3. Suspensión independiente a las 4 ruedas: mantiene el coche nivelado, aunque las ruedas no lo estén.
4. Máximo ancho de vías: asegura la máxima estabilidad, porque las ruedas están en los extremos de la carrocería.
5. Tracción delantera: elimina totalmente el

"coleo", siempre peligroso.
6. Neumáticos radiales sin cámara. Actúan como garras, incluso en pisos mojados.
7. Mayor visibilidad: el capó delantero no obstruye el campo de visión.
8. Mayor superficie de frenado: para que los frenos respondan enseguida.
9. Válvula compensadora: anula el riesgo de bloqueo.
10. Dirección a cremallera: basta la punta de los dedos para que el coche vaya donde usted le indique.

¿Quiere 10 razones más para tener un 1200? ¿O 20? Muy fácil: pídale a su concesionario que le deje dar una vuelta. Y vaya sumando.

 **CHRYSLER**
ESPAÑA S.A.
Empresa de hoy y del futuro

Simca 1200: pruébelo y no querrá devolverlo.

AUTOMOVILES DE OCASION

DE TODAS LAS MARCAS • TOTALMENTE REVISADOS
PRECIOS INTERESANTES • GRANDES FACILIDADES DE PAGO

VISITENOS ANTES DE VENDER
CAMBIAR O COMPRAR SU AUTOMOVIL NUEVO O USADO

AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - Teléfonos 60 13 47 y 60 15 24

EIBAR - Teléfono 71 28 50

ONDARROA - Teléfono 628

CONCESIONARIO DE  **CHRYSLER**
ESPAÑA

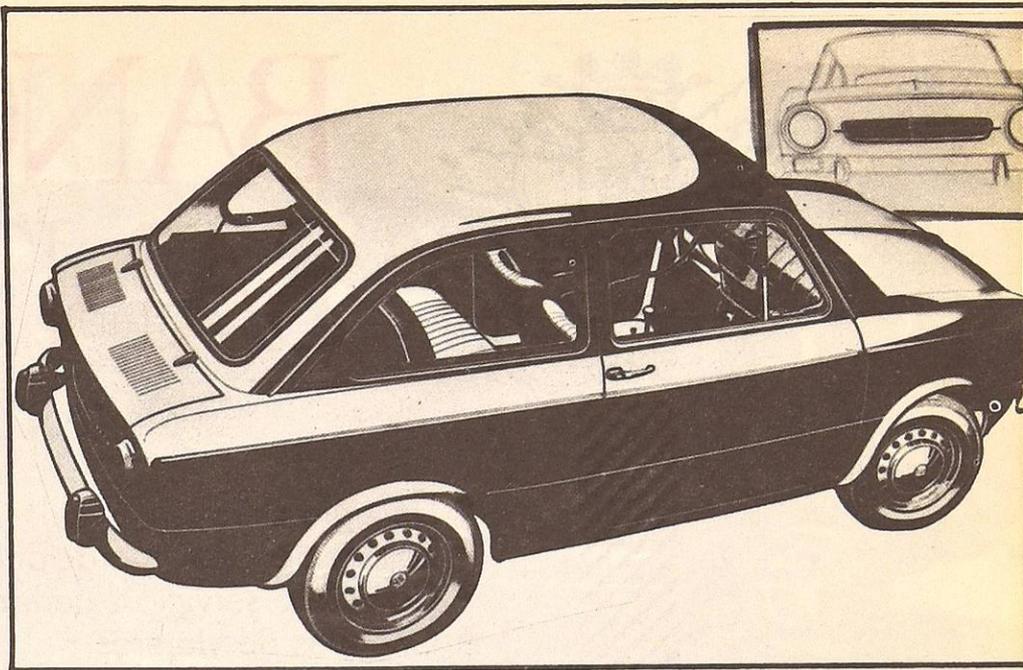


SEAT RENUEVA LA GAMA 850

— DOBLE CIRCUITO DE FRENOS Y NUEVOS ASIENTOS,
PRINCIPALES NOVEDADES.

A pesar de que la aparición del Seat 127 ha acaparado por unas semanas la atención del mundo automovilista, nuestra primera firma nacional, no ha descuidado el resto de su producción. Así, la gama 850, un poco olvidada últimamente, es actualidad de nuevo, con el lanzamiento de modelos renovados en muchos aspectos. Desde ahora se denominarán 850-D, y su principal novedad consiste en la incorporación del doble circuito de frenos, pronto obligatorio en España, nuevos asientos, forrados enteramente en paño en la zona de contacto y más confortables, y nuevo sistema de aireación, que hasta ahora era sólo exclusivo del 850 Especial Lujo 4 Puertas.

Con el cese de fabricación, y dejando aparte el invariado Spider, que corresponde por su precio y prestaciones a un escalón superior, la actual gama de los 850 de Seat, queda así: 850-D (42 CV DIN), 850-D Especial (47 CV DIN), 850-D 4 Puertas (42 CV DIN), 850-D Especial 4 Puertas (47 CV DIN) y 850-D Especial Lujo 4 Puertas (47 CV DIN).



Por supuesto, el modelo más completo sigue siendo el Especial Lujo, con su antirrobo, cinturones de seguridad, y luneta térmica en serie, además de la tapicería más lujosa, suelo emoquetado, cuadro de instrumentos más completo, de elementos circulares, etc. Los asientos de este modelo ya no tienen actualmente las tiras laterales del plano de contacto en «skay», sino que este material se reserva para los costados, descansando conductor y pasajeros sobre tapizado enteramente de paño.

En conjunto, toda una inyección de interés hacia esta práctica gama de Seat que había sido injustamente olvidada en parte con la aparición del 127.

DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS
COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

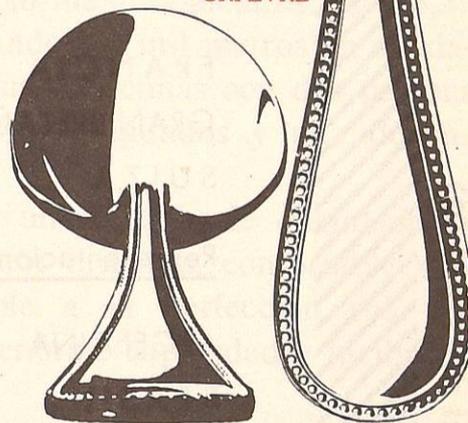
CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

"PERLES"

UN COUVERT DE LA GAMME

Christofle
ORFÈVRE



Concesionario:

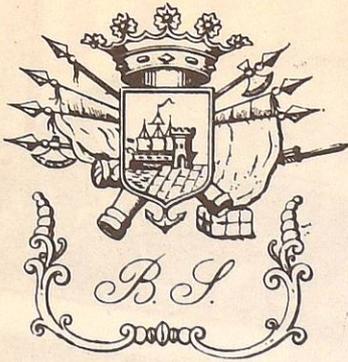
BÉGUÉ

BIARRITZ

10, Avenue Víctor - Hugo

SAN JUAN DE LUZ - 16, Boulevard Thiers

Descuento especial para la exportación



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

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

Organización propia en el extranjero:

Bancos Filiales:

BANCO DE SANTANDER-ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14 BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

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

Representaciones en Europa

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

Representaciones en América:

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

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

PRUEBA DEL RENAULT-12 FAMILIAR



MEJORA EN ESTABILIDAD Y FRENADA A LOS MODELOS 12 y 12-S

Desaparecidos los modelos «break» o familiares en Seat y Chrysler, realizados a partir del 1.500 y del Dodge, respectivamente, la aparición del Renault-12 Familiar le convierte en el modelo español más espacioso dentro de su tipo de los actualmente en producción.

Con la misma capacidad de pasajeros que su hermano el R-12 S (se trata por tanto de un «break» más que de un «familiar» propiamente dicho), el nuevo modelo Renault ofrece cualidades muy interesantes, según hemos comprobado en la prueba realizada con este modelo.

El primer aspecto que resalta es su notable capacidad de carga. Abatidos los asientos traseros incluso, no hay nada prácticamente que no quepa dentro de él. Su extremado confort, ya famoso en el modelo «S», se mantiene intacto. Su mayor problema en cuanto a comodidad sigue siendo la falta de una adecuada ventilación interior. Mejora, en cambio, sensiblemente la visibilidad trasera, como es lógico, por las dimensiones de la luneta posterior y el espejo retrovisor exterior,

obligatorio en un vehículo cuya carga puede impedir la visión al conductor.

Sin embargo, además de mantener las mismas cualidades del modelo «S», las mejora en algunos aspectos. Y uno de ellos, paradójicamente, es el de su comportamiento rutero. Su barra estabilizadora trasera de 16 mm. de diámetro, en lugar de 14, le confiere un mejor comportamiento en las curvas. También mejora notablemente su capacidad de frenada con respecto a los modelos 12 y 12-S, gracias sin duda a sus tambores traseros que han sido sobredimensionados y a la aumentada longitud de las zapatas.

El R-12-F mantiene una velocidad de cruce elevada. La velocidad máxima alcanza los 145,2 kilómetros por hora, realizando los mil metros en salida-parada en 38 segundos y nueve décimas con dos personas a bordo y en cuarenta y un segundos y una décima, a plena carga.

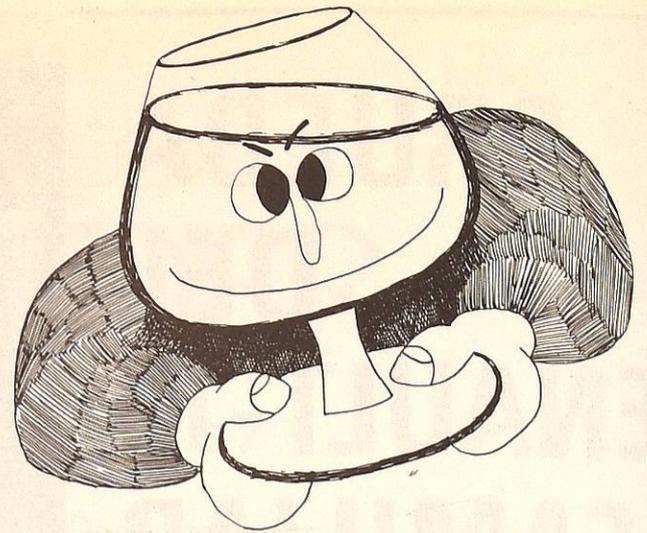
Resumiendo, un modelo de cualidades muy notables, con un motor brillante, confortable y de gran estabilidad. Cumple a la perfección sus funciones de «Break» por su enorme capacidad y facilidad de acceso.



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

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

¿CUANTO ES UNA COPA DE MENOS?



Casi cualquier cantidad de alcohol apreciable al volante

¿Cuánto es una copa de más? Más o menos, todos sabemos cuándo nos hemos «pasado» en esa copa o copas que nos hace traspasar la línea divisoria entre la cordura y la semiembriaguez. Sin embargo, la medida normal de alcohol que podemos ingerir en nuestra vida cotidiana, sin incurrir en alteraciones apreciables de la conducta, no es la misma que debemos aplicar si inmediatamente después de beber hemos de coger el volante de un coche, aunque sea para un corto desplazamiento.

Si normalmente hemos de cuidarnos para no tomar «una copa de más», los conductores deben atenerse a «una copa de menos», como recomienda la Jefatura Central de Tráfico. Ahora bien, aquí ya no estamos tan seguros: ¿Cuánto es una copa de menos?, ¿debe suponer la abstinencia total?

CUALQUIER CANTIDAD DE ALCOHOL ES APRECIABLE

La respuesta es muy variable, pero quizás no tanto como muchos suponen. Hay quien presume de poder beber cantidades enormes de alcohol sin alterarse lo más mínimo, y esto es falso, pues, aunque verdaderamente tenga una capacidad superior a la normal para ingerir alcohol sin caerse al suelo o cometer desmanes, está científicamente comprobado que bastan cantidades relativamente pequeñas de bebidas alcohólicas para afectar al bebedor en medida apreciable de cara a su comportamiento al volante.

Por ejemplo, se ha experimentado que basta una sola copa de coñac tomada después de una comida que se haya acompañado con vino de mesa (aproximadamente 300 centímetros cúbicos, es decir, poco más de cuarto de litro), para que una persona normal de setenta y cinco kilos de peso vea disminuidas su capacidad de reacción en un diez por ciento y su vigor en un seis por ciento.

El efecto de las bebidas alcohólicas en el organismo, depende de muchos factores. Los más a tener en cuenta son, por supuesto, en primer término, la cantidad y la graduación de la bebida.

También influye el metabolismo particular del bebedor y su costumbre, el tiempo transcurrido, etc. El índice de alcoholemia, o medida de la cantidad de alcohol en sangre puede, sin embargo, establecerse con bastante aproximación según el tipo de bebida y las cantidades ingeridas. Así, podemos establecer el siguiente cuadro:

BEBIDA	Alcoholemia en grs. por mil
Un litro de cerveza	0,9
Medio litro de vino común	1,0
Medio litro de vino espumoso	1,2
Dos copas de licor	1,2
Dos copas de aguardiente	0,9
Dos copas de whisky	1,1

Todas estas cifras son sumamente peligrosas, e inhabilitan en mayor o menor grado para conducir. Téngase en cuenta, que, en los países que tienen establecido un límite legal de alcoholemia para conductores, raramente se tolera un índice superior a 1,5, y, en la mayoría de los casos se considera conducción en estado de embriaguez la que se realiza con un índice superior a 0,5 o 0,8 por mil.

En España no existe un límite fijado por la Ley. La conducción en estado de embriaguez debe probarse por medio de análisis, pruebas de conducta, etc., y su estimación queda al juicio del tribunal. Existen sentencias condenatorias con índices muy bajos y otras absolutorias con índices relativamente altos, pues, como queda dicho, la prueba de alcoholemia es una prueba más y la embriaguez o subembriaguez depende de muchos factores.

Recientemente, la Jefatura Central de Tráfico ha solicitado que le sea permitido a sus agentes realizar la prueba del aliento, el «alcotest», como medida preventiva, a los conductores que lo juzguen necesario, hayan o no dado motivos para pensar que están embriagados. Esta prueba existe en muchos países —Francia, Inglaterra, Suecia, Alemania— y en todos ellos se ha revelado como medida positiva.

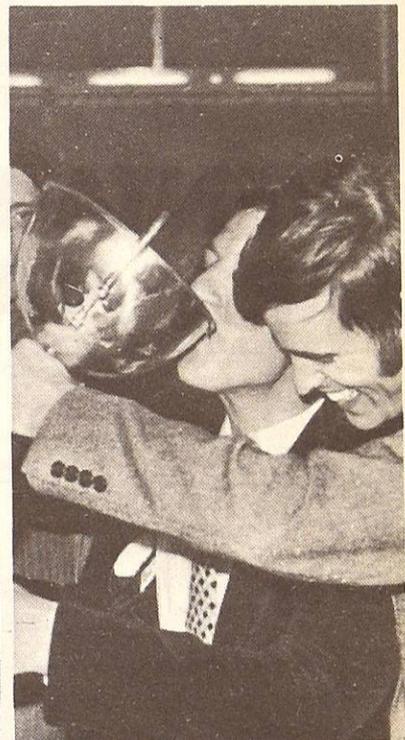
...y no sólo un triunfo más.

Un rallye no es sólo una prueba de velocidad. En un rallye se combinan la preparación y la habilidad, la mecánica y la sangre fría de dos hombres que lo arriesgan todo a cambio de un poco de gloria.

Un coche preparado para rallye debe ir provisto de elementos de seguridad, cinturones, barra antivuelco, cierres de capó, etc.

Muchos pilotos montan neumáticos **CINTURATO** en sus vehiculos, para su seguridad, y por su rendimiento sobre cualquier terreno.

Destacados pilotos en todo el mundo han sometido los neumáticos **CINTURATO** a las más duras pruebas, alcanzando además, los más resonantes triunfos.



RALLYE DE MONTECARLO

1.º LANCIA (Munari-Mannucci) con **CINTURATO**

RALLYE COSTA BRAVA

1.º FIAT 124 (Pinto-Macaluso) con **CINTURATO**
2.º BMW (Warmbold-Mehmel) con **CINTURATO**
3.º SEAT 1430 (Juncosa-Mónaco) con **CINTURATO**

II CRITERIUM GUILLERIES

1.º SEAT 1430 (Serviá-Boix) con **CINTURATO**
2.º SEAT 1430 (Valls-Balada) con **CINTURATO**

RALLYE DE ELBA

1.º FIAT 124 (Lindberg-Eisendle) con **CINTURATO**
2.º LANCIA (Barbasio-Sodano) con **CINTURATO**
3.º LANCIA (Kallstrom-Haggbom) con **CINTURATO**
4.º FIAT 124 (Verini-Quaranta) con **CINTURATO**
5.º WOLKSWAGEN (Janger-Wessiak) con **CINTURATO**
6.º FIAT 124 (Tominz-"Squaw") con **CINTURATO**
7.º FIAT 128 (Ceccato-Bertollo) con **CINTURATO**

RALLYE DE MARRUECOS

1.º LANCIA (Lampinen-Andreasson) con **CINTURATO**

RALLYE 500 KMS. NOCTURNOS

1.º SEAT 1430 (Juncosa-Sabater) con **CINTURATO**

RALLYE DE HESSEN

1.º FIAT 124 (Pinto-Macaluso) con **CINTURATO**
2.º FIAT 124 (Paganelli-Russo) con **CINTURATO**
3.º OPEL ASCONA (Kulläng-Anderson) con **CINTURATO**

RALLYE DE ACROPOLIS

1.º FIAT 124 (Lindberg-Eisendle) con **CINTURATO**
2.º LANCIA (Lampinen-Reinicke) con **CINTURATO**
3.º BMW 2002 (Warmbold-Drofler) con **CINTURATO**

CINTURATO PIRELLI



¡miles de kilómetros y seguridad!



GARAJE INGLES

Motocicletas



MIGUEL COCA

ALDACONEA, 10 - 11

TELEFONOS: ALMACEN 411765 • OFICINA 412272 • PARTICULAR 423317

SAN SEBASTIAN



Agente exclusivo de *Movilauto. s.a.*
para la provincia de Guipúzcoa



**VENTA DE COCHES NUEVOS Y USADOS
PARA MATRICULAS TURISTICA Y ESPAÑOLA**

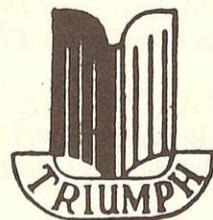


PARA SU SEGURIDAD PERSONAL

Cubiertas  El precio se olvida



SERVICIO OFICIAL



y

ESPECIALIDAD

JAGUAR



**TALLERES MECANICOS - ELECTRICIDAD
CARROCERIA - SERVICIO DE GRUA**

LONDRES

UN INGENIERO ESPAÑOL, EN LA CONFERENCIA SOBRE LAS CARRETERAS

D. ENRIQUE BALAGUER ACTUO DE MODERADOR EN LA SESION DEDICADA A PAVIMENTOS FLEXIBLES

Un delegado español ha desempeñado un papel importante en una de las sesiones de la III Conferencia Internacional sobre Diseños Estructurales de Pavimentos de Asfalto que se ha celebrado en Londres del 11 al 15 de septiembre. D. Enrique Balaguer, Profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, y Subdirector General de Normas Técnicas y Prospecciones de la Dirección General de Carreteras, fue el moderador en la sesión dedicada a «Los Factores Influyentes en el Diseño de los Pavimentos Flexibles». Como moderador, resumió e interpretó —añadiendo sus propias observaciones— ponencias que han sido presentadas por eminentes ingenieros y tecnólogos procedentes de muchas partes del mundo. Intervino en la sesión durante cerca de una hora y luego contestó diferentes críticas que le dirigieron los autores sobre sus observaciones a las ponencias presentadas por estos. También contestó a las preguntas formuladas por otros delegados.

En las dos conferencias anteriores, el tema al que se le dedicó más importancia fue el de las bases teóricas del diseño estructural. En esta conferencia el objetivo ha sido llenar el vacío entre la teoría y la práctica del diseño estructural del pavimento de asfalto, mostrando a los ingenieros los conocimientos disponibles en la actualidad para la utilización práctica, ya sea en el diseño de los nuevos pavimentos, o en la consolidación de las actuales carreteras. La conferencia estuvo patrocinada por el British Transport and Road Research Laboratory (Laboratorio Británico del Transporte e Investigación de Carreteras) y la Universidad de Michigan y ha sido financiada por el Asphalt Institute of America (Instituto Americano de Asfalto) y la European Bitumen Association (Asociación Europea de Productos Asfálticos).

Más de 100 ponencias, procedentes de 23 países han sido aceptadas para el programa de la semana, que comprendió ocho sesiones. Estas fueron presididas bajo los siguientes títulos: «Factores Influyentes en el Diseño de los Pavimentos Flexibles»; «Propiedades de los Materiales»; «Teoría del Diseño»; «Criterio de Previsión de la Rotura»; «Formación del Pavimento»; «Procedimientos de Construcción y Diseños Normales»; «Consolidación de las actuales Carreteras»; y por último, el Resumen de la Sesión.

EL MERCADO DEL AUTOMOVIL

La industria del automóvil es una de las que con mayor fidelidad reflejan las modificaciones que experimenta tal coyuntura económica. El hecho de que tal actividad haya superado el marasmo en que se vio sumida durante dos años, es prueba evidente de que la actividad económica general ha alcanzado de nuevo un elevado nivel, aunque es de desear que no rebase los límites de lo conveniente.

Un reciente informe publicado por Seat da cuenta de que durante la primera mitad del año en curso, las ventas de automóviles de turismo por el conjunto de los fabricantes nacionales en el mercado interior ascendió a la cifra de 240.517 unidades. Con referencia al mismo período del año precedente, este volumen de ventas representó un alza del 9,4 por 100, no demasiado amplia si se tiene en cuenta que, en 1971, el incremento fue sólo del 3,8 por 100.

Por otra parte, las ventas del segundo trimestre de 1972 sobre las del mismo período de 1971, en el que ya el mercado se había recuperado de la recesión, ofrecen un aumento del 7,3 por 100.

De todos modos, la venta de automóviles de turismo no ha penetrado aún en la línea de crecimiento normal previsto en el III Plan de desarrollo, lo que acaso obedezca a que los ingresos de los consumidores, erosionados por el continuo incremento de los precios, no se encuentran aún a nivel que permita ampliar la cifra de los poseedores de automóviles de turismo, situación absolutamente necesaria para alcanzar el volumen previsto de ventas.

Es interesante señalar que las ventas de vehículos industriales derivados de turismo (furgonetas, etc.), siguieron una trayectoria muy similar a la de éstos, ya que las ventas de los mismos en el primer semestre, ascendieron a 14.860 unidades con incremento del 14,4 por 100 respecto a igual período de la anualidad precedente.

Cabe esperar que esta recuperación del mercado del automóvil se continúe e incluso se intensifique, aunque, en buena medida, ello ha de depender del comportamiento de los precios de los vehículos e incluso del que mantengan los restantes productos, ya que es el nivel general de capacidad adquisitiva el que mide las posibilidades de un bien que, como el automóvil, ofrece enorme apetecibilidad, pero, no es absolutamente necesario y del que ya existe cierta saturación en los niveles de rentas más elevados.



Tres
C
O
R
O
N
A
S



Restaurante TIPICO-Bar
COCINA SELECTA
ESPECIALIDADES REGIONALES

A 100 metros del Hotel TRES REYES
Plaza de las Recoletas, n.º 10 - Teléfono 22.51.97



P
A
M
P
L
O
N
A

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

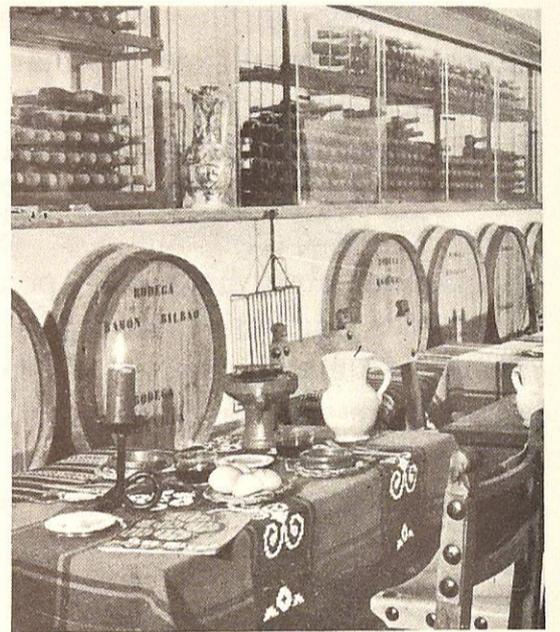
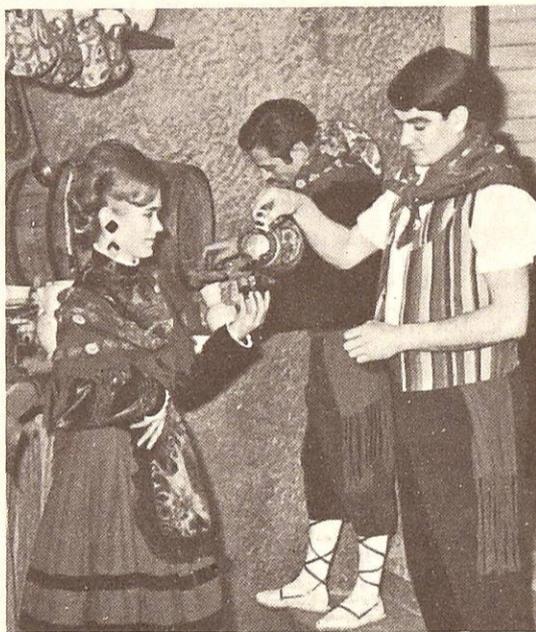
También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

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



PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

ISLAS CANARIAS

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

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

TEL. 2311005 - TELEX. 27521

CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

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

USO Y MANTENIMIENTO DEL AUTOMOVIL: EL MOTOR

REVOLUCIONES

Desde el nacimiento del motor de explosión, a lo largo de toda la historia del automóvil, la técnica ha evolucionado enormemente. Esto parece que cualquiera lo sabe, y, sin embargo, subsisten hoy día numerosas concepciones erróneas acerca del uso del motor y, del modo de conducir, que provienen de épocas en que bastaba exigir un pequeño esfuerzo al automóvil para fundir una biela, o gripar un pistón.

Es frecuente observar, por ejemplo, que el conductor medio tiene un cierto respeto a revolucionar el motor ya que supone que el hacerlo puede romperlo. Si se observa el libro de servicio que facilita el fabricante se podrá comprobar que para un motor moderno es tan peligroso pasarlo de revoluciones como llevarlo a un régimen excesivamente bajo.

Debido a la gran tendencia que existe a llevar los motores bajos de revoluciones, los fabricantes han optado, en muchos casos, por limitar mediante recomendaciones, el uso del conjunto motriz con el vehículo en marcha por debajo de un régimen determinado, ya que por un lado se perjudica a los distintos elementos que los componen, y por otro, no se obtiene el rendimiento debido. Esto no quiere decir que sea preciso andar a base de acelerones, pero sí que para cambiar de una velocidad corta a otra más larga, especialmente en subidas y a vehículo cargado, se exija antes del motor el régimen de potencia máxima o próxima a él, con el fin de no sobrecargar la mecánica excesivamente. Hacer lo contrario es también exponerse a que el motor recaiga en el momento del cambio, lo que puede resultar muy peligroso en un adelantamiento.

Es lógico que muchos usuarios piensen que el conducir de esta manera les proporcione una mayor economía en el consumo, que nunca viene mal, pero no se han detenido a observar que en la mayoría de los casos esta economía es falsa, puesto que al llevar el motor bajo de régimen les es preciso mantener constantemente pisado a fondo el acelerador, y el consumo, en estas condiciones es superior que cuando se lleva el motor más revolucionado, pero con menos dosificación del acelerador.

Ni que decir tiene que hacer uso del motor en vacío acelerando a fondo es imperdonable, ya que entonces es capaz de alcanzar un régimen muy superior al máximo autorizado por el constructor, sometiendo a las distintas piezas a unas aceleraciones y esfuerzos para los que no han sido calculadas. Ha ocurrido más de una vez que, como consecuencia de un acelerón en vacío, salga una biela por un costado del bloque.

RETENCIONES

En cuanto a las retenciones efectuadas por medio del motor, no existe ningún inconveniente en realizarlas siempre y cuando no se sobrepase el límite máximo de revoluciones. A pesar de que sobre este asunto se ha hablado mucho, es hora de decir que no sólo no hay inconveniente en ello, sino que, por muchas razones, es conveniente retener haciendo uso del cambio de marchas.

En primer lugar, en caso de verse frustrada una maniobra, por cualquier causa, es fácil y rápido corregirla con sólo cambiar el pie del freno al acelerador, disponiéndose entonces de todos los CV. que es capaz de desarrollar el motor y salir del apuro. Si, por el contrario, se ha puesto en punto muerto, se ha pisado el embrague o metido una marcha larga, la maniobra para volver a acelerar puede resultar costosa y larga. Por otra parte, la frenada sola, sin ayuda del motor, puede resultar peligrosa, sobre todo si es fuerte, pues nunca el vehículo frena igual entre ruedas parejas, mientras que cuando interviene el motor, la frenada resulta mucho más equilibrada, y en caso de iniciarse un pequeño desvío, es más fácil hacerse con el coche. Que el embrague sufra o no depende de que las reducciones se hagan bien.

ARRANQUE

Se arranque en frío o en caliente, lo ideal es esperar a que la luz de la presión de aceite se apague para tener certeza de que existe un buen engrase en las partes fundamentales del motor antes de poner en marcha el automóvil. Si se parte en frío es conveniente esperar un intervalo antes de elevar excesivamente el régimen. Una vez que se ha alcanzado la temperatura de régimen, tanto en agua como en aceite, es recomendable llevar el coche «alegre» aunque no sea preciso acelerar a fondo.

MANTENIMIENTO DEL MOTOR

Mantenimiento no quiere decir cambio de una pieza que se ha roto, sino que equivale a los cuidados que hay que prestar al vehículo —en este caso, el motor—, para evitar que se produzcan averías. He aquí una relación de las piezas o las zonas que se deben tocar o, sustituir, a lo largo de la vida del motor.

Cada 500 kilómetros

1. Nivel de aceite.
2. Nivel del líquido refrigerante.

Cada 2.500 kilómetros

1. Cambio de aceite.
2. Engrase del distribuidor de encendido.
3. Engrase de la fibra del platino (martillo).
4. Engrase del eje del martillo.
5. Engrase de los mandos del acelerador.

Cada 5.000 kilómetros

1. Limpieza del filtro del aire.
2. Comprobar tensión de la correa o correas.
3. Limpiar bujías y comprobar la distancia entre los electrodos.
4. Regular el ralenti.

Cada 10.000 kilómetros

1. Sustituir el filtro del aceite.
2. Sustituir el filtro del aire.
3. Limpiar y regular los surtidores del carburador.
4. Reglaje de balancines.
5. Cambio de bujías.
6. Comprobar la puesta a punto del encendido y la distancia entre platinos.
7. Engrase de dinamo.
8. Comprobar estanquidad de juntas y manguitos.
9. Comprobar el apriete del tubo de escape.
10. Apretar los tornillos de la tapa del carburador.

Cada 20.000 kilómetros

1. Cambiar platinos.
2. Limpieza general del carburador.
3. Comprobación de la presión de la bomba de gasolina.

Cada 30.000 kilómetros

1. Cambio de la correa o correas del ventilador.
2. Limpiar el colector y sustituir las escobillas de la dinamo.
3. Limpiar el colector y sustituir las escobillas del motor de arranque.
4. Sustituir la tapa y pipa del distribuidor.
5. Limpiar los terminales de los cables de alta tensión y verificar la presión.
6. Reapretar la culata.

Cada 60.000 kilómetros

1. Sustituir el líquido refrigerante.
2. Sustituir los manguitos.

LA VARIANTE DE SAN SEBASTIAN

ENLAZA CON LA N-1 Y CON LA AUTOPISTA BILBAO-BEHOBIA CUANDO SE TERMINE SU CONSTRUCCION
ELIMINA EN PARTE LA GRAN DENSIDAD DE TRAFICO EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD

El pasado 12 de septiembre a las seis de la tarde el Jefe del Estado, Generalísimo Franco inauguraba la variante de San Sebastián.

Las palabras del alcalde de la ciudad y del ministro de Obras Públicas acentuaron la importancia de esta inauguración, una de las más importantes para San Sebastián, por lo que suponía de desahogo para sus habitantes, hasta entonces sufriendo de los inconvenientes de un tráfico de paso realmente agobiante.

Era la gran solución para una serie de problemas que ha ido imponiendo el tráfico rodado. Cualquiera día era bueno para que se formaran densísimas filas de vehículos en cualesquiera calles de la ciudad, camino de Irún o de Madrid.

La variante de San Sebastián tiene una longitud de ocho kilómetros. Su trazado a lo largo del borde sur de la ciudad acorta en dos kilómetros el trayecto actual entre sus dos puntos extremos.

Esta variante coincide con la carretera nacional Madrid-Irún y la autopista A-1 del Cantábrico y queda insertada en la red arterial de la ciudad, sirviendo tanto para evitar el paso por el centro de San Sebastián, como creando nuevos accesos a la ciudad, facilitando la comunicación entre sus barrios.

La variante ha sido construida por el Estado, estando libre de peaje y consta de dos calzadas separadas con tramos de dos o tres carriles en cada dirección según las exigencias del tráfico.

Comenzando desde Añorga, en el extremo Oeste de la variante un enlace completo de los llamados «scalextric» permite la conexión directa con la N-1 actual, la entrada y salida en el barrio de Ondarreta y en un próximo futuro la con-

tinuación por la autopista del Cantábrico hacia Bilbao.

En Herrera, el extremo Este de la variante se empalma de nuevo con la actual N-1 por medio de un semienlace direccional que se completa con el ramal a Pasajes de San Pedro que permite la comunicación en ambas direcciones con el puerto de Pasajes y con la zona de Ategorrieta. Cerca de este extremo arranca el ramal de autopista hacia Behobia cuyo empalme queda ya preparado en esta obra.

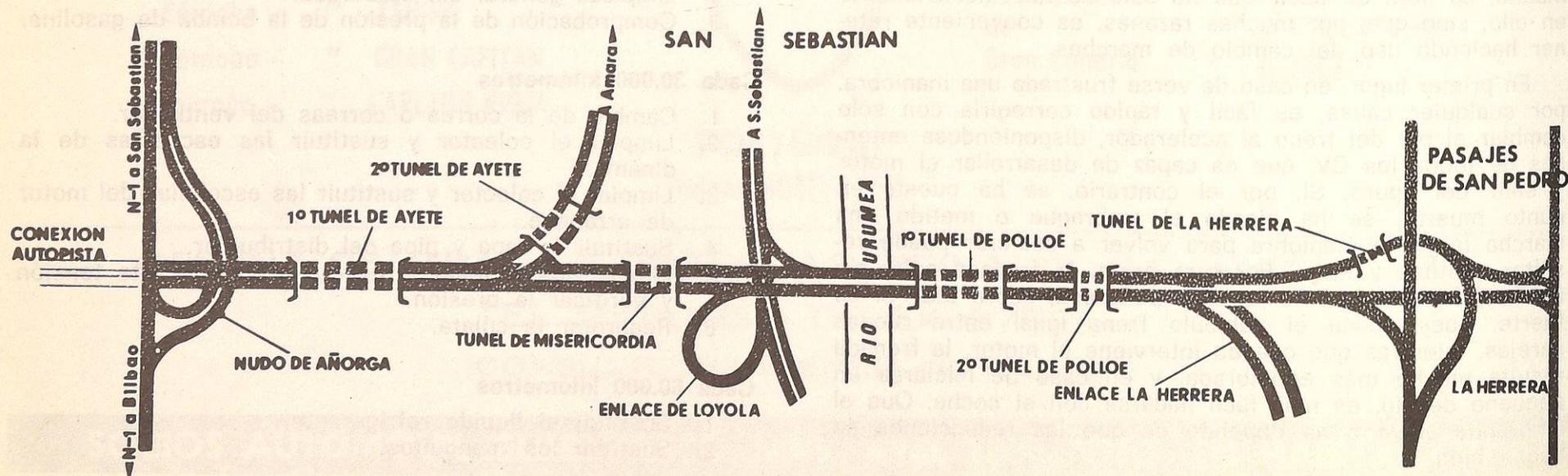
Dos semienlaces directos, el de Amara y el de Loyola, constituyen otros tantos accesos al centro de San Sebastián.

De ellos ha quedado terminado el correspondiente al barrio de Amara que sirve para los movimientos Madrid-Ciudad y viceversa.

Por lo que se refiere al de Loyola, complemento del anterior ya que sirve las direcciones Irún-ciudad y viceversa, será puesto en servicio en la primavera de 1973. Dicho enlace estudiado en función de las futuras autovías del Urumea y Atocha constituyen un proyecto independiente, cuyas obras se encuentran en avanzado estado de construcción. Sin la apertura de esta vía, los coches que empleen la variante en Herrera no podrán entrar en la ciudad, circunvalándola en dirección a Madrid.

SEIS TUNELES, CUATRO NATURALES Y DOS ARTIFICIALES

Debido a lo dificultoso del terreno ha sido preciso la construcción de seis túneles, cuatro naturales y dos artificiales.





El primer túnel de Ayete bajo la carretera de Ayete-Hernani tiene una longitud de 250 metros con una sección para tres carriles de 3,50 metros cada uno.

El segundo túnel de Ayete bajo el alto de Errondo, en el enlace de San Sebastián-Amara con la variante tiene una longitud de 250 metros y una sección para dos carriles de 3,50 metros cada uno.

El túnel de la Misericordia es uno de los artificiales con una longitud de 70 metros y sección para dos carriles de 3,50 metros cada uno.

El primer túnel de Polloe bajo el cementerio de San Sebastián tiene una longitud de 325 metros con dos carriles de 3,50 metros cada uno.

El segundo túnel de Polloe artificial también bajo el alto de Inchaurreondo tiene 80 metros de longitud y tres carriles de 3,50 metros cada uno.

El túnel de Herrera situado en el enlace de Herrera tiene 80 metros de longitud con dos carriles de 3,50 metros cada uno.

PUENTES Y VIADUCTOS MAS IMPORTANTES

Obra considerable que hubo de efectuarse, fue un nuevo puente para el ferrocarril San Sebastián-Bilbao con una longitud de 86 metros.

El paso superior sobre la calzada Madrid-Irún es un puente tipo pérgola con una longitud de 66 metros y anchura de 17 metros. La altura máxima sobre el cimiento es de 10 metros.

El viaducto de Añorga de una longitud de 270 metros y un ancho variable entre 12 y 16 metros.

El puente de Ayete longitud 27 metros y ancho de 12 metros, con una luz de 27 metros.

Y el viaducto de Amara posee una longitud de 256 metros y anchura de 12,20 metros.

De 70 metros es la longitud del puente de la variante de la carretera de acceso a la Ciudad Sanitaria con una anchura de 15 metros.

El viaducto de Loyola y el paso sobre el río Urumea tienen una longitud total de 1.970 metros y una anchura de 12,20 metros. El paso sobre el Urumea ha tenido que salvar una luz de 60 metros.

El puente de Herrera tiene una longitud de 32 metros y anchura de 12 metros.

Existe un puente para el ferrocarril Madrid-Hendaya con 150 metros de longitud y ancho de 4,90 metros.

El paso inferior de la variante y del ramal Madrid-Pasajes en la N-1 posee una longitud de 16 metros y anchura de 24 metros.

Finalmente el viaducto de Herrera cuenta con una longitud de 175 metros y anchura de 12,20 metros.

FERNANDEZ INCONTENIBLE EN JAIZKIBEL

Como en años anteriores el domingo día 17 del pasado mes se celebró como es ya tradicional en nuestra Región la VI subida al Jaizkibel, en esta ocasión Internacional y puntuable para el Campeonato de España de Montaña (coeficiente 4) y también para la Challenge Vasco-Navarra-Aragonesa-Riojana de montaña.

Adelantada en algo más de un mes, en esta ocasión los corredores disfrutaron de un espléndido día, lo que tanto para ellos como para los aficionados que presenciaron la prueba supuso un aliciente puesto que pudieron ver actuar a sus pilotos favoritos al máximo de sus posibilidades.

La presencia de los líderes del Campeonato de España de la especialidad era noticia grata, ya que la victoria sería muy disputada. Por otra parte, se hallaban inscritos 72 vehículos, lo que marcaba todo un record en la historia de esta subida, de los cuales y aparte de Juan Fernández y el donostiarra Juan Kutz, que serían los candidatos a la victoria, se encontraban una veintena de pilotos franceses, lo cual también era novedad en nuestra provincia.

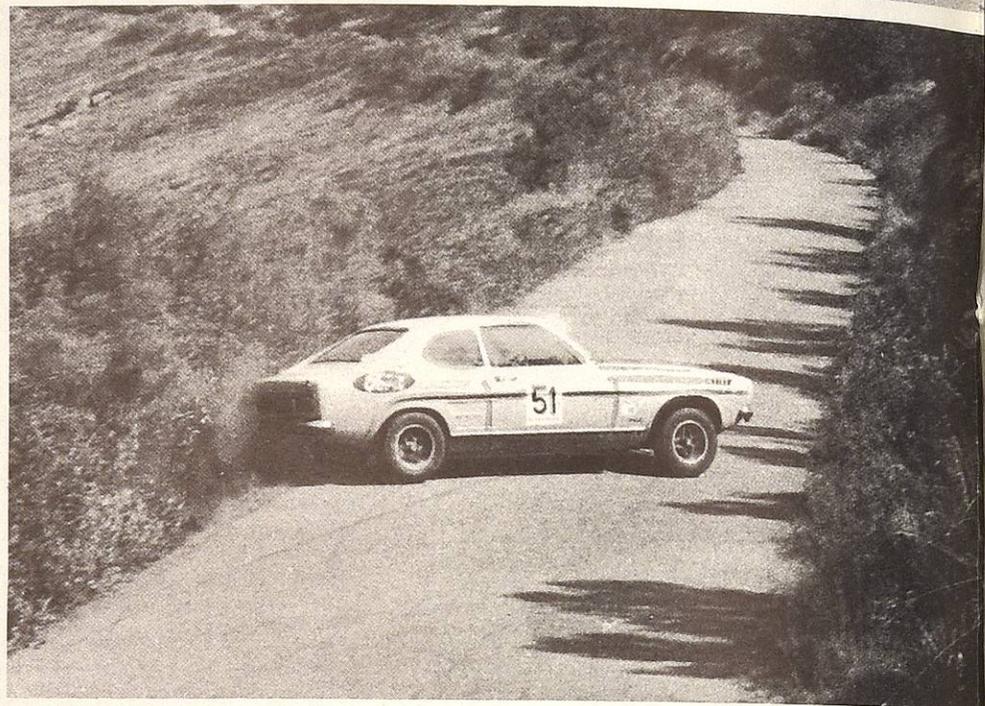
Ya en los entrenamientos del sábado 16, Juan Fernández dejó ver sus intenciones al imponerse claramente a Juan Kutz por más de 11", lo que prácticamente lo hacía inalcanzable. El francés Morrison que estrenaba su Barchueta con motor Chrysler 1.800 subido a 2.000 cc., realizaba en esta ocasión el tercer mejor tiempo adelantando a su compatriota Amorena (Alpine 1600 S) y al bilbaíno Urreaga (Selex F-1430).

El domingo y con todo el interés que despierta una prueba de esta categoría, se reunieron varios millares de aficionados deseosos de presenciar en gran duelo las ascensiones de los dos Porsche, el 908 de Kutz y el 908/3 de Fernández, que sin ninguna duda marcarían un nuevo record de la prueba, imbatido desde el año 1969 en que Jorge de Bagration lo dejó en 4,29,2 a los mandos de su Porsche 911 Bonomelli, no habiendo tenido ningún piloto la oportunidad de rebajarlo debido al piso resbaladizo por culpa de la lluvia caída en las dos últimas ediciones.

Pero la sorpresa mayor sería la ausencia de Juan Kutz el cual por razones desconocidas y después de haber sido aventajado la víspera por un Fernández espléndido, no se presentó ante la enorme decepción del público asistente.

Sin nadie que le inquietara, Juan Fernández, tras las dos subidas de rigor, se anotó la victoria y marcó el nuevo record de la prueba dejándolo en 4,04,2. Beneficiado de la ausencia de Kutz resultó el francés Morrison, quien logró la segunda plaza a bordo de su ligerísima Barchueta. Tercero fue Amorena y cuarto Urreaga. Dignas de destacar fueron las subidas de Hoffman y Font Lapalisse que con sus BMW 2002 TI Grupo 1.º se impusieron a todos los vehículos de Grupo 2.º. También la ascensión de Ducasse con su Ford Capri 2600 RS es digna de mención resultando vencedor del Grupo 2.º ante la imposibilidad del catalán Brunells (tercero del Campeonato de España), quien con su Mini realizó el sábado en los entrenos el mejor tiempo de este grupo, aunque la suerte le abandonó el día de la prueba perforándose un pistón de su bien preparado motor e impidiéndole realizar un mejor crono, pero llevándose a pesar de todo la clasificación de nacionales.

La clasificación de hasta 1.000 cc. se la llevaría Manso con Seat Coupé 903, así como la de noveles. Entre las damas, sería Coro Arrizabalaga, con Mini 100,0 quien se llevaría la clasificación al adelantar a la francesa Kathy Chrisodoulos (Austin 850 Mk II).



Después de la prueba se procedió a la entrega de trofeos que tuvo lugar al final de una comida que en el Hostal de Jaizkibel se ofreció a los participantes. Digna de encomio la labor de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club Vasco-Navarro que demostró su gran agilidad, tanto en el cierre de carretera como en la puntualidad a la hora de comenzar la prueba y de entregar tiempos a los participantes. Un gran esfuerzo el de esta Comisión que ha tenido su mejor premio al conseguir este éxito tanto de organización como de participación que como antes indicaba aventajó en número y en calidad a las anteriores subidas celebradas.

CLASIFICACION:

1.	Juan Fernández	Porsche 908/3	4,04,2
2.	Christian Morrison	Morrison Barchuette	4,39,5
3.	Gratien Amorena	Alpine 1600-S	4,41,4
4.	Agustín Urreaga	Selex F-1430	4,56,4
5.	Gerardo Hoffman	BMW-2002 TI	5,02,9
6.	B. Font Lapalisse	BMW-2002 TI	5,04,1
7.	Alain Hondelatte	Renault Dauphine	5,06
8.	Michel Ducasse	Ford Capri 2600 RS	5,11,7
9.	Castet	Alpine 1600-S	5,14,6
10.	Diego Cañas	Cooper-S Inyección	5,16
11.	Claudia Aldecoa	Alpine 1440	5,16,8
12.	Miguel Brunells	Morris-Mini	5,19,8
13.	Christian Chambres	Simca 1000 Rally	5,23,5
14.	Philippe Rouyre	Renault 8 Gordini	5,24,4
15.	Juan Manuel Suárez	Simca Rally	5,24,6
16.	Anguimale	BMW 2002	5,27,1
17.	Michel Pradere	Simca 1000 Rally	5,27,7
18.	José M. Alforja.	Seat 124 Sport Coupe	5,32,7
19.	Michel Lamiscarre	Simca 1500 TA	5,33,2
20.	Angel Martiarena	Seat 1430-1600	5,33,3

Hasta 40 clasificados.

Textos y Fotos: «TATO»

Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital 325.862.500 ptas.
Reservas 573.000.000 ptas.
Total 898.862.500 ptas.

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

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

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

MADRID - Recoletos, 22

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas Provisionales)

HUESCA - C/ Berenguer, 2

y

58 Sucursales más en Navarra, Vizcaya, Madrid y Huesca

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

Cuentas corrientes y depósitos a la vista	0,50 %
Imposiciones a plazo de tres meses	2,50 %
Imposiciones a plazo de seis meses	3,50 %
Imposiciones a plazo de un año	4,00 %
LIBRETAS DE AHORRO	2,00 %

(Aprobado por el Banco de España con el n.º 8.251)

Sepa cómo son y qué le ofrecen los Austin 1300



COUNTRYMAN

4 PUERTAS

AUSTIN 1300

Los Austin 1300 son:

Austin 1300, cuatro puertas y Austin 1300 Countryman, de dos puertas y compuerta trasera.

Los Austin 1300 tienen suspensión exclusiva. ¿En qué consiste la Suspensión Hydrolastic®?

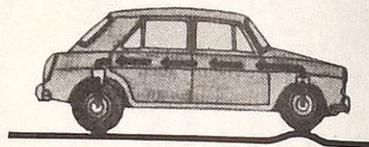
Un sistema sin muelles ni amortiguadores, a base de un depósito que contiene una mezcla de agua y líquido especial.

Cuando la rueda delantera entra en contacto con cualquier obstáculo, el desplazamiento —hacia arriba o abajo— que sufre hace que la mezcla se traslade, por los tubos de conexión, hasta la trasera del coche. Una vez aquí, presiona sobre la rueda trasera, lo que hace que toda la parte posterior del coche bascule hasta ponerse al mismo nivel del morro.

¿Qué sale usted ganando con ello?

Una perfecta horizontal. No hay cabeceos, trepidaciones ni sobresaltos. Sólo absoluta estabilidad.

La Suspensión Hydrolastic® hace de todas las carreteras un standard de suavidad.

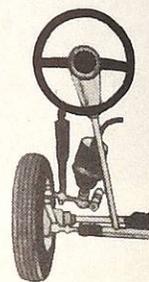


Los Austin 1300 fueron de los primeros en incorporar la tracción delantera. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Seguridad y control.

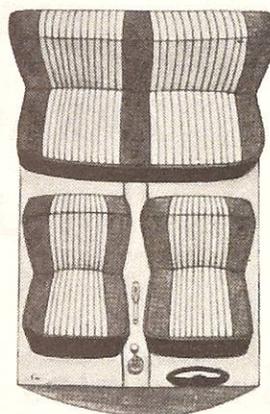
Seguridad, porque la tracción mecánica —actuando directamente sobre la parte delantera— ejerce una acción estabilizadora sobre la totalidad del vehículo. Control, porque el coche hará lo que usted quiere que haga, al más mínimo giro del volante.

Seguro y fácil de llevar. Como un buen amigo.



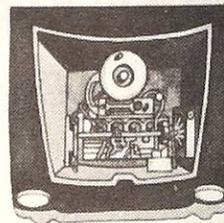
Aprovechamiento óptimo del interior. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Ir a sus anchas, porque el 80% de su volumen total está destinado a pasajeros... y cuanto puedan llevar. Si prefiere el mismo Austin 1300 pero con tres puertas, pida que le enseñen Austin Countryman. El único coche español con dos puertas laterales y gran compuerta trasera, ideal para equipaje... y gente menuda.



Auténtico motor 1300 cc. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Los Austin tienen un verdadero motor 1300. Cuatro cilindros y válvulas en cabeza. Todo un motor para salir de un disco mucho antes, para cumplir alegremente un adelantamiento, para devorar kilómetros como si tal cosa... Ya conoce usted cuatro de las grandes cosas que le dan los Austin 1300. Pero tienen todavía muchas otras más, entre las que merece la pena citar su acabado, a base de cinco capas de pintura y la chapa más gruesa, que hace de los Austin 1300 los coches más robustos del mercado. Vaya a un concesionario de British Leyland Authi y compruébelo sobre el terreno. Y sobre la marcha, que es lo bueno...



Austin

todo ventajas

VI RALLY GRAN PREMIO BOSCH

GARGALLO Y GUERRERO IMPUSIERON SU PORSCHE 911S -2,5 Lts.

Fuerte pugna por los primeros lugares y accidente, sin consecuencias, de Eladio Doncel

El pasado 26 de agosto, a las 6,30 de la tarde se inició en Bilbao la VI edición del Rally Internacional Gran Premio Bosch, puntuable para el campeonato de España de la especialidad con coeficiente 4. La participación, muy numerosa, quedó reducida tras la verificación a 60 vehículos, algunos de ellos muy competitivos que a lo largo de la noche tendrían una singular batalla para dilucidar los primeros puestos de la clasificación. Una ausencia importante fue la del excampeón de España, Alberto Ruiz Jiménez, que a última hora no pudo presentar un magnífico «Porsche 911 S» con el cual se había inscrito.

Desaparecido prematuramente Ruiz Jiménez, quedaban tres firmes candidatos a la victoria absoluta, el francés Marc Etchebers y los españoles Julio Gargallo, y Eladio Doncel así como un bonito conjunto de «outsiders» como Reverter, Pavón, Sunsundegui, Juncosa, etc.

Debemos indicar que de las 21 pruebas de velocidad previstas, ya antes de la salida se renunció a la celebración de los tramos Oquendo-Llodio y La Herrera; durante el rally se anularía también la subida a Campanzar. En cabeza, las fuerzas estaban realmente equilibradas porque frente a la superior potencia de los «Porsche 911 S» de Gargallo y Doncel Etchebers esgrimía su rapidísimo estilo en los tramos de descenso con piso resbaladizo, y la mayor seguridad de su vehículo, menos propenso a averías, al estar menos «apretado».

En los momentos iniciales del Rally parece que la balanza va a inclinarse al lado de Doncel, porque, el antiguo jefe de la Escudería Repsol, se adjudica sin discusión las tres primeras pruebas cronometradas: La Barandilla, el tramo Miranda-Haro y la subida a Opacua. En la segunda, la ventaja de Doncel es mayúscula, nada menos que treinta segundos sobre el segundo clasificado que en este caso es el orensano Pavón. Sin embargo en la prueba reina, la subida a Urbasa en la cual la afluencia de espectadores fue masiva, la triunfal carrera de Doncel quedaría truncada.

En una cerrada curva a izquierdas, de la primera parte, el potente «911» derrapando sobre las cuatro ruedas, se saldría de costado, cayendo por un terraplén. Afortunadamente unos arbustos amortiguaron la caída y ni el vehículo ni los tripulantes sufrieron el menor daño. Se da además la curiosa coincidencia de que hace dos años, en la subida a Urbasa, se salió en esa misma curva de forma parecida el «B.M.W.» de Lencina. Conseguiría el tercer tiempo detrás de Gargallo, que se anotaría el triunfo en la prueba siguiente, sobre el peligroso trazado del puerto de Lizarraga. Allí el Alpine de Rasilla, en una fuerte reducción, estuvo a punto de atropellar a dos espectadores, al perder el control de la trasera del coche, pero afortunadamente no hubo que lamentar más que ligeros rasguños y el consabido susto.

Con la desaparición de escena de Eladio Doncel, la lucha por el primer puesto quedaba reducida a un mano a mano Gargallo-Etchebers. Sin embargo, por diversas circunstancias el asturiano y el galo no se repartirían los triunfos, sino que Reverter, Pavón y Manolo Juncosa, también se adjudicarían algunas victorias parciales.

Reverter se impondría en Lizarrusti y el tramo Ondarroa-Lequeitio, Pavón vencería en la subida a Arrate y el puerto San Miguel, mientras Juncosa conseguiría el mejor «crono» en la subida a Malax. Para Etchebers serían aparte de las ya indicadas, la subida a Elgueta. El futuro vencedor se impondría en Descarga, El Calvario, La Pilastra, Baquio-Arminza y Vivero. Resumiendo, de las 18 pruebas de

velocidad, 6 serían para Gargallo, 4 para Etchebers, 3 para Doncel, 2 para Reverter, otras dos para Pavón y una para Juncosa.

Consideramos un deber resaltar que la mala suerte se cebó en los pilotos de la región. Claudio Aldecoa, abandonaría después de Arrate, por problemas en la refrigeración, el equipo Sáez de Buruaga-Galdos, vencedor de las tres primeras ediciones del rally Bosch, quedó fuera de combate en Echauri. De León y Esparcia, como ya hemos indicado, no pudieron llegar a Urbasa. Pero lo más grave fue el reventón sufrido por el «Alpine» número 9, el de Sunsundegui-Larrinaga, en la penúltima prueba, a pocos metros de la llegada. Posteriormente, en la central de cálculo, ya que el cómputo de tiempos se hizo mediante un nuevo ordenador recién adquirido por Talleres Arizti, concesionario de Bosch Comercial Española, entidad patrocinadora del rally, se nos informaría que de no haber sido por este inoportuno reventón, este gran equipo guipuzcoano hubiese finalizado el rally en el quinto puesto de la general.

En cuanto a los equipos oficiales, tanto los dos coches de Fasa como los de Seat, rodaron bien y fuerte, aunque sólo uno de cada equipo consiguiera clasificarse. Hubo también participación femenina y aquí sí hubo triunfo guipuzcoano, porque el equipo integrado por la señora de Urquía y la señora de Almandoz, tras realizar una carrera muy regular, consiguieron cruzar la meta de Bilbao. El lugar en que lo hicieron no tiene importancia, lo fundamental es que supieron plantear inteligentemente la carrera y terminarla.

Diremos finalmente que el triunfo de los asturianos Gargallo y Guerrero, fue realmente importante, debido a los adversarios que tuvieron ante ellos, sobre todo ese rapidísimo piloto de Bayona, Marc Etchebers, acompañado por su novia Marie Christine Rives, que precisamente contrajeron matrimonio el pasado día 1 de Septiembre y a quienes en nombre de todos los aficionados guipuzcoanos enviamos nuestra cordial enhorabuena.

La organización, una vez más, fue excelente, como ya es habitual en el rally Bosch y don Agustín Arizti, don Ave-lino Goicoechea y don Rafael Brancas, gran triunvirato, secundado por un grupo de entusiastas colaboradores, se anotaron un rotundo éxito que no dudamos repetirán en futuras ediciones.

JAVIER SANGÜESA

CLASIFICACION DEL VI RALLY GRAN PREMIO BOSCH

1.º	Julio Gargallo-Jaime Guerrero	Porsche 911 S
2.º	Etchebers-Rives	Porsche 911 S
3.º	Reverter-Reverter	Alpine-Porsche
4.º	Babler-Adell	Seat 124
5.º	Juncosa-Sabater	Seat 1430
6.º	Pancho-Salaverri	Ford Capri 2.600
7.º	Pavón-Antolín	Alpine 1.600
8.º	Echave-Azpitarte	Ford. Taun. 20 MRS
9.º	Seze-Pillet	Alpine
10.º	Suárez-Bascarán	Simca Rally

Hasta 32 clasificados.

ANGEL NIETO

BICAMPEON MUNDIAL DE MOTORISMO

HA DECIDIDO DEJAR LAS MOTOS Y ENTRAR
EN LA ESCUDERIA QUE DIRIGE SOLER ROIG

Al fin, Angel Nieto bicampeón del mundo. Ha logrado un tercer puesto en 125 c.c., suficiente para conseguir el campeonato. Y la gran emoción ha dominado también los 50 c.c. Emoción al pensar en la temida caída o fallo mecánico, porque Nieto se colocó en primera posición desde el principio y no era fácil que cualquier otro corredor le desbancara de su puesto.

Y ahora, con la meta que se había propuesto conseguida, queda una incógnita importante: ¿Seguirá Angel Nieto corriendo en moto? Los últimos rumores, las últimas confidencias, son que el español se pasa al automovilismo, aunque hace unos días, cuando hablamos con él, no nos quiso confirmar nada en un sentido o en otro. Lo que sí nos dijo es que no correría en motocicleta durante más de dos años, porque no le parecía conveniente. Y ahora es el buen momento para su paso a la Fórmula 2, cuando puede dejar el mundo del motociclismo en el cénit.

Lo que sí parece confirmado es que la «Derbi», marca de Nieto, abandona el Campeonato del Mundo. No puede

seguir, se afirma en los medios deportivos, el ritmo que supone participar en un campeonato de semejante categoría. De hecho, las ayudas que Nieto ha tenido este año han sido principalmente de la Delegación Nacional de Deportes —se dice que le han ofrecido dos millones a principios de temporada— porque su marca no podrá hacerse cargo de todos los gastos.

Pero Nieto es parte activa también en una marca comercial muy vinculada al mundo del deporte y al automovilismo. Alex Soler Roig, cabeza de serie de esa marca, y nuestro líder en pilotos de Fórmula 2, pretende formar y dirigir una escudería con el nombre de esta marca y subvencionada por ella, y «fichar» a los pilotos Canellas, Jorge de Bragation y Angel Nieto. Por lo tanto, el actual campeón mundial tendría que ocuparse menos de sus motos, o incluso olvidarse totalmente de ellas, dedicarse de lleno a la Fórmula 2 y, para utilizar los términos habituales, «círculos bien informados» y personas muy allegadas a Nieto nos han dicho que esta próxima temporada se estudiará el paso definitivo de Nieto al automovilismo.

¿SE FABRICARA EN ESPAÑA EL R-15 TL?

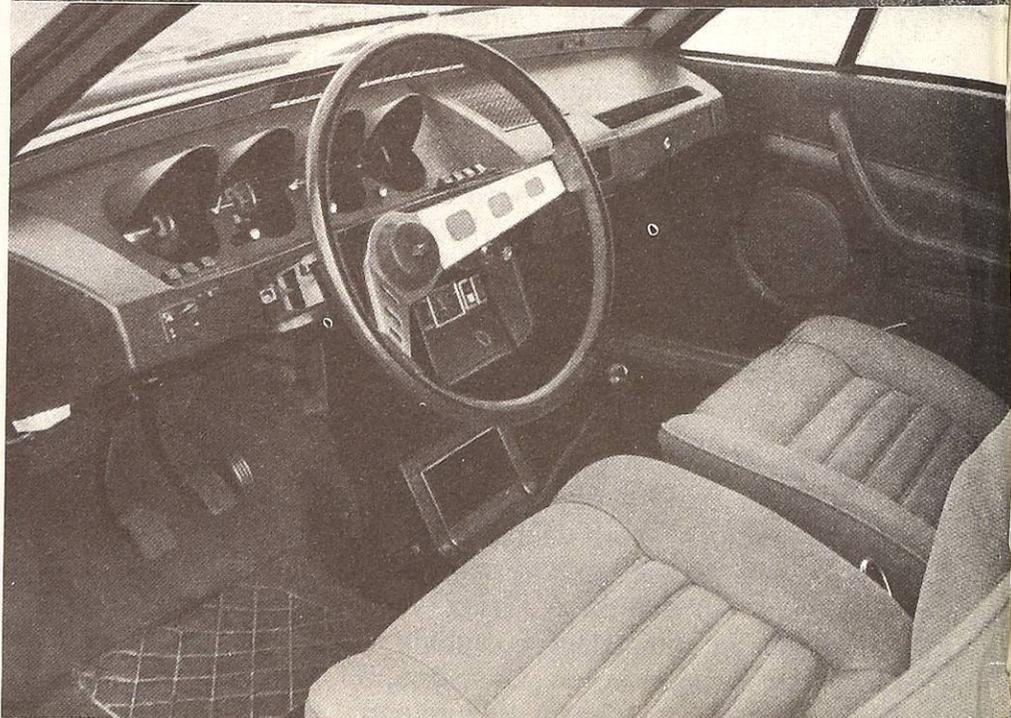
UN COUPE DE CILINDRADA MEDIA CON GRANDES POSIBILIDADES EN NUESTRO MERCADO

El Renault 15 TL puede ser fabricado en España en un futuro no muy lejano, según aseguran insistentes rumores. Este modelo, un elegante Coupé, reúne interesantes características para nuestro mercado, y es, seguramente el más homogéneo dentro de la serie 15-17 de Renault.

Está equipado con un motor directamente derivado del que caracteriza al R-12, con carburador de doble cuerpo y una relación de compresión aumentada hasta 9,5 a 1, desarrollando una potencia de 60 CV DIN. Además de las ya mencionadas, la única modificación mecánica en relación con la Berlina consiste en la adopción de una asistencia de depresión para los frenos, de disco delante y de tambor atrás. No varía el conjunto del cambio, y tampoco la suspensión y los neumáticos.

Sus prestaciones, muy interesantes, van unidas a la considerable flexibilidad del motor, que permite rodar en cuarta por debajo de los cuarenta kilómetros por hora.

No se conoce su posible precio, pero en Francia apenas sobrepasa al de una Berlina de 1.600 centímetros cúbicos. No es un coche de excesivas pretensiones, pero sí por encima de los modelos de gran serie. Interiormente proporciona la ya proverbial comodidad de los Renault, además de una instrumentación adecuada y una terminación impecable. Al mejorar en estabilidad y frenada al R-12, y por sus características y prestaciones, se ofrece como un modelo muy interesante para aquellos usuarios que quieren «algo más», sin necesidad de lanzarse a cilindradas muy costosas y gravadas por el fisco.



ATENCIÓN, USUARIO DEL R-8, R-8 TS Y R-10 SU RUEDA DE REPUESTO PUEDE ROBARSE FACILMENTE



Atención si es usted dueño de un Renault-8, R-8 TS o R-10. Atención, porque se ha puesto de «moda» entre los amigos de lo ajeno la sustracción de la rueda de repuesto de estos vehículos.

En efecto, la rueda de repuesto de estos modelos está alojada en un pequeño compartimento situado debajo del parachoques delantero y que se abre por medio de un mando desde el interior. Pero, con dos destornilladores o cualquier herramienta que sirva para practicar una palan-

ca, puede abrirse desde fuera en breves momentos. Aconsejamos prevenir esta desagradable contingencia por medio de una cadena provista de candado con la que se puede asegurar a través de los orificios de ventilación de la rueda a los travesaños que tiene el compartimento donde va alojada.

La cadena puede encontrarla en cualquier establecimiento del ramo del automóvil y su precio siempre será inferior al de otra rueda nueva.

PRECIOS EN EL MERCADO DE AUTOMOVILES DE SEGUNDA MANO

A mitad del verano ofrecimos a nuestros lectores una relación de los precios del segundo mercado del automóvil, según una cotización media que podía estimarse entonces ligeramente en alza, debido al tiempo propicio para el mercado de vehículos usados en el período estival. Puede decirse ahora que el segundo mercado se ha agilizado y que los precios descendieron ligeramente cuando estamos ya en víspera de un tradicional mercado que se celebra todos los años en otoño y en el recinto madrileño de la Feria del Campo. Los precios actuales son:

CITROEN

Citroen C-8	Año 1970	79.000 Ptas.
Citroen Mehari	Año 1971	75.000 »
Citroen 2 CV-6	Año 1971	60.000 »

CHRYSLER ESPAÑA

Simca 1.000 GL	Año 1969	66.000 Ptas.
Simca 900	Año 1970	64.000 »
Dodge GLE	Año 1971	153.000 »

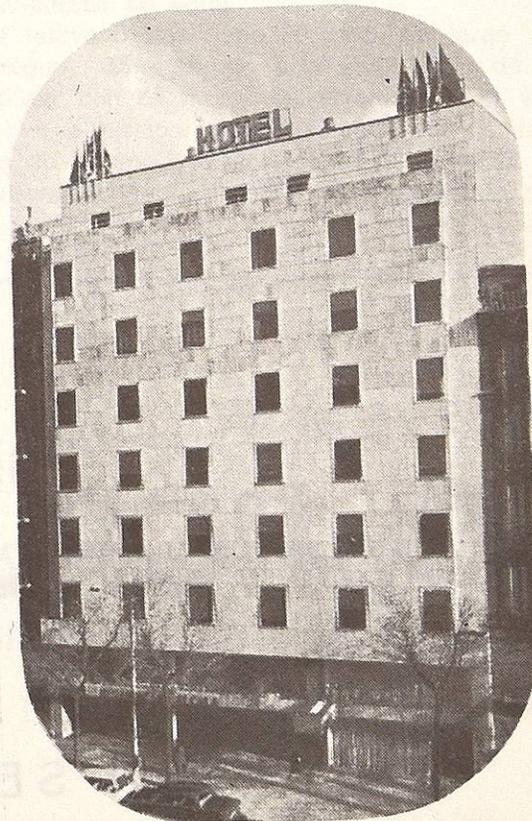
RENAULT

Renault R-10	Año 1969	74.000 Ptas.
Renault R-8 TS	Año 1970	93.000 »
Renault R-4 Súper	Año 1971	80.000 »

SEAT

Seat 1.430	Año 1969	104.000 Ptas.
Seat 850	Año 1970	55.000 »

ra hotel residencia alcala



Restaurante
BASQUE

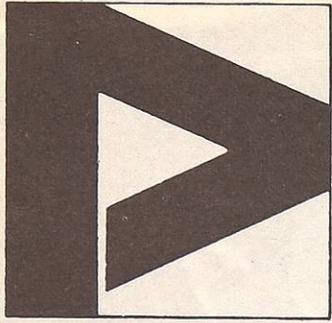


Cafetería
BASQUE



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

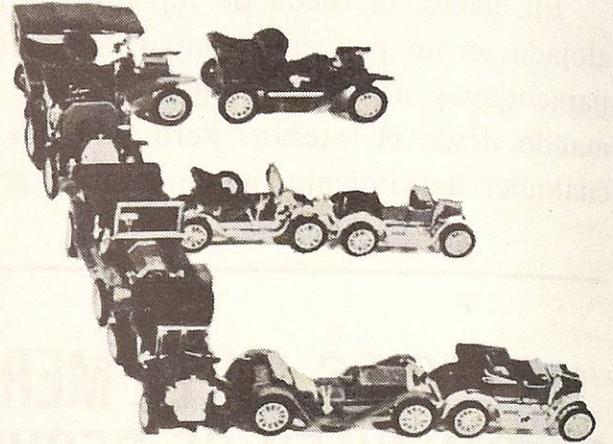
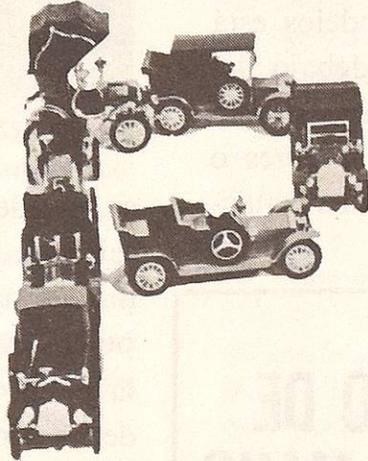
Director: ANGEL URCHUGUI



SIMBOLO DE UTILIDAD

***Eso es el automóvil para
el hombre moderno.***

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



Queremos serle útiles

BANCO POPULAR ESPAÑOL

Oficina principal:
Avenida de España, 38

Agencia Urbana n.º 1
Matía, 2

SAN SEBASTIAN

(Aprobado por el B.º de España con el n.º 7.350)

ROLLS-ROYCE Y EL MOTOR ROTATIVO DIESEL

El programa de desarrollo de Rolls-Royce Motors sobre la versión de combustible Diesel del motor rotativo Wankel ha pasado a una importante fase de desarrollo mecánico.

Actualmente se están realizando pruebas en banco con tres de los dos rotativos Diesel de dos fases que desarrollan unos 350 caballos de fuerza al freno, a 4.500 r.p.m.

Rolls-Royce está trabajando en el programa de desarrollo de motores rotativos Diesel, patrocinado por el Ministerio de Defensa de la Gran Bretaña. El programa comenzó hace varios años, y en 1970 la compañía anunció que de una serie de unidades experimentales de diversas configuraciones había sido elegido el plan de rotor doble como la unidad definitiva para el desarrollo adicional.

Rolls-Royce ha manifestado que la elección del plan había estado bien justificada por los resultados prometedores que se estaban consiguiendo en el banco durante los actuales programas de pruebas. La compañía ha señalado que transcurrirán algunos años antes de que la versión militar esté en producción regular y que las posibles aplicaciones comerciales vendrán más tarde.

Entre las atracciones especiales del motor rotativo Diesel estarían el peso ligero y la alta potencia de la unidad comparada con los Diesels convencionales de análogo tamaño. Hay que añadir a esas atracciones en los vehículos militares, tales como los coches blindados y los tanques, la baja inflamabilidad del combustible Diesel comparado con la gasolina. Para una potencia dada, se espera que el motor rotativo Diesel Rolls-Royce será aproximadamente una cuarta parte del tamaño de un Diesel de pistón y la mitad del tamaño de una turbina de gas.

Como es lógico, esas excepcionales características suponen un extraordinario avance técnico, pues uno de los principales defectos de los motores Diesel es precisamente su peso, siempre muy superior al de los motores de gasolina convencionales. De ahí que su aplicación a vehículos de turismo esté muy limitada por dicha causa, así como por la de su tamaño.

Como es sabido, el motor rotativo es invención del alemán Wankel, cuya licencia de fabricación ha sido vendida a bastantes países, existiendo ya coches equipados con este motor, aunque todos ellos de gasolina, por ahora.

Puede considerarse al motor rotativo como el motor del futuro, el auténtico sustituto de los motores convencionales, entre otras razones porque es muy poco contaminante y esta interesante particularidad le confiere de entrada grandes posibilidades futuras.

NUEVO MOTOR FORD WESLAKE V 12

Ha sido desarrollado un nuevo motor para coches de carrera prototipo V12 de 48 válvulas y 3 litros como parte de un programa avanzado de investigación e ingeniería que están realizando la casa Ford de Operaciones Avanzadas de Vehículos, Weslake Engineering y GKN... el mayor grupo de la Gran Bretaña de piezas componentes automotrices.

La nueva unidad desarrolla actualmente 455 caballos de fuerza al freno a 10.500 r.p.m. Ha sido proyectada para su uso en vehículos prototipo de sport y se espera que haga su debut de carreras en el Gulf Research Racing Mirage en Monthery, Francia, a principios de octubre.

El nuevo motor de 48 válvulas (con dos válvulas de admisión y dos de descarga por cilindro) es una unidad de V12. El diseño básico permite dimensiones alternativas de ánimo y carrera y, caso necesario, un aumento de capacidad para adaptarse a las diversas fórmulas de carrera. El cigüeñal va transportado en siete soportes principales con varillas de conexión lado a lado en cada una de sus seis carreras.

Los árboles de leva superiores dobles en cada lado de la «V» operan directamente sobre impulsores de acero carburizados en los que van alojados los extremos superiores de cada resorte de válvula.

Se emplea una sola bujía Motorcraft de 10 mm. para cada cilindro. Las cámaras de combustión son de un diseño patentado Weslake que incorporan una mezcla directa de cada válvula de admisión.

Cada cilindro o cabeza de cilindro lleva un montaje separado que alimenta las seis entradas comunes a las lumbreras de admisión, bifurcadas. Las boquillas de inyección de combustible van en los tubos múltiples de admisión inmediatamente debajo de las correderas de las válvulas de estrangulación.

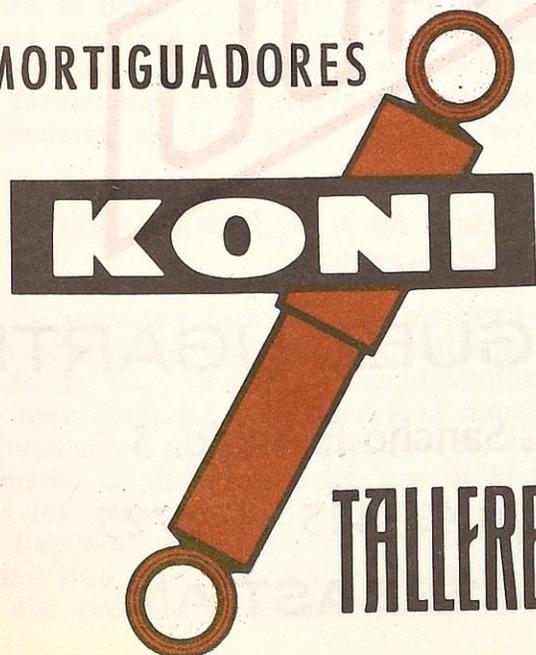
La inyección de combustible Lucas es equipo standard y la unidad de dosificación es accionada por medio de una correa de caucho dentada desde la parte posterior del eje de levas de admisión en el banco de cilindro de la mano derecha. El distribuidor para el sistema de encendido Lucas Rita está accionado desde la parte posterior del eje de levas de admisión en el banco contrario.

El ánima de 75 mm. y la carrera de 56,46 mm. permite un ángulo especialmente angosto entre las dos válvulas de admisión y las dos válvulas de escape. En las coronas de los pistones se tornean recesos para las válvulas.

El bloque de cilindros de aluminio, que lleva forros de hierro forjado, finaliza en la línea central del cigüeñal. Un sumidero seco de magnesio profundo tiene un macho de dos direcciones unido a las tapas del cojinete principal a fin de proporcionar un montaje particularmente rígido; se prevé que en determinados vehículos se empleará el motor como un miembro de esfuerzo del coche. La cubierta frontal de magnesio del nuevo motor lleva la envoltura de la bomba de agua.

El nuevo motor tiene 80 cms. de largo (incluyendo la caja de embrague), 55 cms. de alto y 48 cms. de ancho. Pesa 175 Kgs. completo con el motor de arranque y el volante. La transmisión para un alternador puede tomarse de cualquiera de los ejes de levas de escape o directamente del tren de engranajes en la parte delantera del motor, según esté dispuesta su instalación.

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

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

ESPAÑA EXPORTARA 1.000 AUTOBUSES A COLOMBIA

—Su importe se eleva a 1.300 millones de pesetas.

Mil autobuses enviará la empresa española Enasa, fabricante de Pegaso y Sava, a Colombia, mediante un contrato que ha firmado con la Empresa Municipal de Transportes de Bogotá, tras haber ganado el concurso de adjudicación de estas ventas.

El montante de esta operación de exportación es de 20 millones de dólares (1.300 millones de pesetas).

Pegaso ha pasado a ocupar un lugar preferente en los transportes colombianos, ya que actualmente circulan por el país más de dos mil camiones y autobuses de la marca española.

EL SALON DE LONDRES EN PUERTAS

El próximo fin de semana, exactamente el día 22, tendrá lugar la ceremonia oficial de apertura del International Commercial Motor Show de Londres, que este año, desde su habitual plataforma de Ears Court, y con la inminente entrada de Gran Bretaña en el Mercado Común, contará con un mayor número de vehículos extranjeros expuestos que en otras ocasiones.

Después de bastantes años de virtual estancamiento, el mercado británico de vehículos comerciales ha registrado en lo que va de año un crecimiento de un 20 por 100, mientras que los mercados europeos no han registrado, por lo general, cifras demasiado halagüeñas.

La presente edición del certamen alojará a más de 350

exhibidores, incluyendo marcas de vehículos, remolques, contenedores, accesorios y piezas, neumáticos y fabricantes de equipo especial.

Unos 23 fabricantes británicos de vehículos exhibirán modelos nuevos o remozados, junto con otras doce marcas extranjeras de Alemania Occidental, Holanda, Italia, Rusia, Suecia y Estados Unidos.

EXPEDIENTE EUROPEO A CITROEN

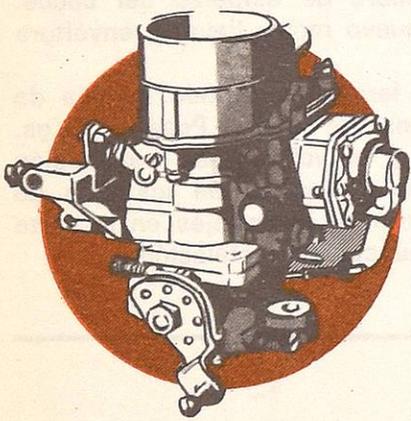
La Comisión Ejecutiva del Mercado Común Europeo acaba de abrir un expediente reglamentario contra la sociedad francesa de automóviles Citroën, por prácticas contrarias al Tratado de Roma, según informa un despacho de «Nuevo Diario» en Bruselas.

No es la primera vez —dice— que la Comisión Europea interviene en casos semejantes, ya que anteriormente realizó investigaciones sobre las sociedades Peugeot y BMW, entre otras.

Al parecer, Citroën, ha establecido, dentro del Mercado Común, un sistema de acuerdo de venta en exclusiva, sistema que comporta una cláusula que prohíbe la reexportación de los automóviles vendidos por la sociedad en los otros países de la CEE.

Estos acuerdos habrían provocado la diferencia de precios que se registran en el mercado común del automóvil de un país a otro. Los Reglamentos comunitarios admiten la concesión exclusiva entre sociedades automovilísticas europeas cuando tal concesión puede justificarse con la obligación del vendedor de asegurar un buen servicio posven-

NO CONTAMINE LA ATMOSFERA
CONFIE EN SU PROBLEMA
DE CARBURACION



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

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

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

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

SAN SEBASTIAN

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

ta, que implica, entre otras cosas, el mantenimiento de un importante depósito de piezas de recambio. Por otra parte, el sistema comunitario debe permitir, por lo menos, una interpretación de mercados, mediante la eliminación de las prohibiciones de reexportación o de importación paralela.

114 KILOMETROS DE AUTOPISTA DE NAVARRA

Han sido aprobadas las bases para la construcción y explotación de la Diputación Foral. De forma inmediata, y dentro del III Plan de Desarrollo, se construirán los tramos entre Tudela, Pamplona e Izurzun, con un recorrido de 114 kilómetros. Posteriormente se enlazará este trayecto con la autopista Bilbao-Behobia en un punto que no ha sido determinado aún.

El coste aproximado de estas obras asciende a 5.700 millones de pesetas. En el futuro, la autopista de Navarra quedará enlazada también con la del Ebro, gracias a lo cual mejorarán considerablemente las comunicaciones.

DURANTE EL PRIMER SEMESTRE 1972, 311.165 TURISMOS FABRICADOS EN ESPAÑA

La Agrupación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones nos ha facilitado las siguientes cifras de producción de vehículos de turismo durante el primer semestre del año en curso. Paralelamente, la producción de vehículos industriales y turismos transformados en furgoneta en el mismo plazo arroja una cifra total de 47.294 ejemplares.

EMPRESAS	MARCAS	PRODUCCION	
		Junio	Enero-Junio
Authi	Austin Morris, MG	3.285	16.737
Chrysler España	Dodge Dart, Simca	6.369	32.617
Citroën Hispania	Citroën	3.411	22.990
Fasa-Renault	Renault	11.225	64.137
Seat	Seat	27.842	174.684
	TOTAL	52.132	311.165

RECORD DE VENTAS DE ROLLS-ROYCE EN LOS ESTADOS UNIDOS

Las ventas de Rolls-Royce en los Estados Unidos en el primer semestre de 1972, totalizaron 276 unidades, o sea, un 47 por 100 más que en igual período de 1971, en que se vendieron 187 coches.

Mister George Lewis, uno de los directores de la División de Automóviles de Rolls-Royce Motors y presidente de Rolls-Royce Inc., de Nueva Jersey, manifestó que las ventas en 1972 han sido las mayores de cualquier primer semestre hasta la fecha.

En el próximo año se espera incrementar aún más y se prevé una profunda penetración de este automóvil de lujo en el interesante mercado norteamericano, lo que ayudaría de forma muy significativa a paliar parte de los problemas financieros de la popular empresa de la Gran Bretaña.

LOS FRANCESES, A LA CAZA DE MERCADOS EXTRANJEROS

La sociedad Citroën y la empresa estatal chilena Corfo han constituido una sociedad mixta para la construcción en Chile de tres modelos de automóviles populares. El capital de esta sociedad, que tendrá el monopolio de construcción de vehículos de pequeña cilindrada, será de quince millones y medio de dólares, de los que el 51 por 100 será aportado por los chilenos.

Según lo acordado, en lo que resta de año serán producidas tres mil ochocientas unidades, estando previsto para el año próximo la producción de 10.000 unidades.

Por su parte, Peugeot ha firmado un acuerdo con Nigeria para la construcción de una sociedad de montaje, con una fábrica de una capacidad anual inicial de 10.000 vehículos a partir de 1974.

PREVISIONES DE FABRICACION DE TURISMOS PARA EL AÑO EN CURSO

Es de esperar que, tras el bache del año pasado, la producción de turismos de nuestra industria automovilística bata en el presente ejercicio un nuevo record. Basándonos en los datos estadísticos más recientes, que indican una producción hasta finales de mayo de doscientas sesenta mil unidades, que viene a representar un promedio de unas 50.000 unidades mensuales, es de esperar que para fin de año se habrá llegado a la cifra de las 600.000 unidades.

La distribución por marcas nos indica un aumento de la producción del orden de un 30 por 100 en Seat y Fasa, de un 20 por 100 en Citroën, de estancamiento en Authi, y la espectacular escalada de Chrysler, triplicando su producción.



Con el nombre de DINAUTO, una firma vizcaína acaba de lanzar al mercado, el ingenioso y práctico aparato cuyas características reseñamos:

Es un aparato diseñado especialmente para vehículos.

Está concebido para que cumpla con dos objetivos **fundamentales** para la **seguridad** y **comodidad** del conductor en carretera.

Su función principal es la de evitar el **deslumbramiento** del conductor al cruzarse con otro vehículo. Al ocurrir esto y como ya es sabido, se produce una zona llamada «**NEGRA**» en la cual y durante **dos segundos** el conductor tiene una visibilidad de aproximadamente **un 15 %** de lo necesario, lo que convierte en **peligroso** el cruce con otros vehículos durante la noche. Esto se produce por el paso repentino de un ambiente de claridad a otro de oscuridad, siendo este paso mucho más rápido que la **adaptación** de la **pupila**.

El DINAUTO está especialmente concebido para evitar este **grave problema** al conductor.

Lo consigue mediante la **transparencia** de su parte inferior, la cual emite una luminosidad cuyo espectro es de una longitud de onda especialísima, la cual está calculada para contrarrestar el **efecto deslumbrador** en los coches de **faro blanco**, que son los que utilizan los **vehículos españoles**. Al evitar el **deslumbramiento** también evitamos el **cansancio** ocular debido a las inflamaciones del nervio óptico, los molestos lagrimeos producidos por el cansancio y en general la **peligrosa somnolencia** al cabo de varias horas de conducción nocturna.

Su otra aplicación es la de suprimir los malos olores producidos por las filtraciones de gas del tubo de escape, la calefacción, el humo de los cigarrillos y la permanencia prolongada dentro del vehículo, manteniendo éste en un ambiente limpio, perfumado y agradable.

El DINAUTO se compone de varias piezas, las cuales se ajustan todas por presión, siendo su colocación sencilla y sin problemas.

Está construido con materias plásticas especiales, estando prácticamente **exento de averías**.



En cuanto a Chrysler España, el vertiginoso aumento de las ventas, en lo que va de año y el prestigio conseguido por sus modelos son la mejor señal de un prometedor futuro.

Chrysler Corporation atraviesa por el mejor momento económico de su historia. Salvadas las dificultades por que atravesó la Compañía en 1970, de tipo coyuntural, en 1971 se consiguieron importantes aumentos en las ventas y sustanciosos beneficios, que persisten en línea ascendente durante el año en curso. Chrysler, sigue siendo la tercera empresa mundial de fabricación de automóviles, además de su importante papel en otras actividades, como las de defensa y el espacio, plásticos, motores marinos, aire acondicionado, etc.

Su seguridad exige un buen "guardaespaldas"



Un "guardaespaldas" llamado **LOOK**

LOOK, el espejo retrovisor regulable por mando a distancia, sabe todo lo que sucede a su espalda. No hay ráfaga capaz de "tumbarle" en carretera, siempre está atento a sus órdenes y nada escapa a su amplio campo de visión.

Este es **LOOK**, todo un profesional en materia de seguridad... el único retrovisor de aleta que Vd. puede dirigir desde el salpicadero de su automóvil.

Es lógico que tenga fama internacional y que el uso de estos modelos sea obligatorio en los países de la Comunidad Europea.

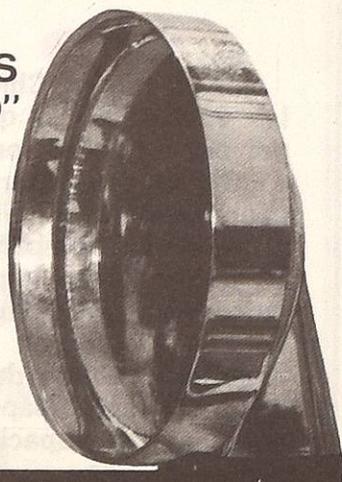
¡Ah! y además, **LOOK** es de rápida y sencilla instalación

"P.V.P. 550,— Ptas."

LOOK

PARA LOS QUE LA SEGURIDAD ES ALGO MAS QUE UN "ACCESORIO"

Otro producto con la garantía de todos los fabricados **CEMESA**



"De venta en los principales establecimientos del ramo"

NO HABRA "REGRESO"

En ocasiones hemos dedicado comentarios al tema de la motocicleta, que también forma parte del mundo de la automoción, que a nosotros nos preocupa de una manera especial. El triunfo de la motocicleta española, de la mano de Angel Nieto, acaso no haya despertado en los medios informativos todo el valor que merece. «Informaciones», con la firma de José Pérez-Guerra, ha tratado el tema magistralmente:

Tener moto, comprarse una «Vespa» era, en la década de los 50 —al menos en la segunda mitad—, una aspiración que pudo hacerse realidad en la mayoría de los hogares españoles. Las «dos ruedas» llegaban justamente cuando se empezaba a olvidar las penalidades de la etapa protagonizada por la cartilla de racionamiento, cuando se abren fronteras y un aire renovado vino a cambiar mentalidades autárquicas.

Había necesidad de estabilizar, de programar un despegue económico social que ya constituía una exigencia. Porque el español, «atado» hasta entonces a «su» tierra, descubre el horizonte migración; porque una mejora en el nivel de vida traía consigo inquietudes, deseos de viajar, de saber, de contar mayores alicientes; porque el progreso es una corriente que se puede retrasar, pero nunca detener. Y la moto llegó en el momento oportuno. Fue, se puede decir, el primer capítulo de la motorización, de una civilización «sobre ruedas», que reduce distancias y genera una nueva mentalidad.

España, en aquellos años, carecía de un volumen de divisas suficientes para autorizar la importación de los automóviles que la demanda deseaba. Sus fábricas, en los comienzos, producían series cortas, que se comercializaban tras pacientes esperas por el comprador y pagos de cantidades a cuenta. Tampoco los precios y los plazos estaban al alcance de la mayoría. Y ésta encontró en la moto el vehículo ideal para colmar sus necesidades que después se acrecentaron, salidas al campo los fines de semanas, excursionismo, «peñas de vespistas», competiciones y «puentes» que ahora constituyen una rémora para nuestro desarrollo.

El «boom» de la motocicleta duró pocos años. En 1966 las fábricas automovilísticas logran nivelar la oferta y la demanda. El «600», utilitario cómodo, fácil de adquirir y barato de mantener, va desplazando a la moto como vehículo de transporte. Y las «dos ruedas» dejan de dominar en el mercado. Empieza una etapa regresiva que ha sido el banco de prueba para el minifundio industrial que llegó a contar con más de 50 fábricas, muchas de ellas sin técnica propia, sin capital y con dimensiones insuficientes.

El utilitario protagoniza la segunda fase de la motorización del país. Y la demanda de máquinas de dos ruedas se contrae considerablemente, quizá a los límites justos.

El sector que había surgido pujante, con más decisión que medios, sufre el golpe. Se cierran muchas fábricas. Pero las diecinueve que quedan en la brecha mantienen sus posiciones a base de calidad, de abrirse camino en los mercados exteriores. Y hoy, tras la prueba, España se considera como el cuarto «grande» de la industria motociclista mundial, tras Italia, Japón y Gran Bretaña.

La producción se muestra un tanto estabilizada desde 1967, en que la crisis se acentúa. En aquel año se lanzaron al mercado 135.877 máquinas; un ejercicio después se llega a 157.483, y en 1969 se inicia un incremento notable, al contabilizarse 177.647 unidades. En 1970 la cota no se alcanza, pues sólo se llega a 176.538 y en el ejercicio pasado el retroceso es mayor, hasta las 163.934 máquinas.

El desglose de la producción muestra las tendencias del mercado. La motocicleta —en especial el «scooter»— ha dejado de interesar como medio de transporte, al menos para la mayoría de posibles usuarios. Y ello se refleja en el descenso de producción de las máquinas de hasta 150 c.c. Sin embargo, se observa una mayor demanda de ciclomotores y también de motocicletas de más potencia, es decir, que siguen teniendo su público entre los deportistas y para su uso en recreos y pequeños desplazamientos.

QUIEM" PARA LA MOTOCICLETA

TENDENCIAS DE LA DEMANDA

Los ciclomotores, que en 1967 eran 90.235, pasaron en 1968 a 116.179, para fabricarse en 1969 las 145.133 unidades. En 1970 se llega a 146.101 y el año pasado se reduce hasta las 127.127 unidades, lo que representa un descenso del 13 por 100. No obstante, a juzgar por la tónica de la demanda en países de mayor índice de desarrollo —los Estados Unidos, Japón, Francia, Gran Bretaña y Alemania—, el ciclomotor es un vehículo con mucho futuro, tanto para su empleo por la ciudad —muy congestionada por el tráfico de cuatro ruedas— como para excursionismo. Sin olvidar también el aliciente de consumo escaso, baratura, su transporte en el automóvil, la ausencia de impuestos, matrícula y carnet de conducir.

Las máquinas de corta cilindrada, que alcanzan hasta 150 centímetros cúbicos, tienen un mercado más limitado, puesto que no entran en los cálculos de los deportistas ni tampoco en los usuarios para otros menesteres, ya que el ciclomotor mantiene mejores alicientes. En 1967 se fabricaron 36.250 unidades; en 1968 se reduce a 16.250 y en 1969 se llega sólo a 9.098. Durante 1970 sólo se fabrican 6.014 y el ejercicio pasado ofreció 7.734, que significa una recuperación que podemos calificar de coyuntural.

En motocicletas superiores a 150 centímetros cúbicos la clientela, aunque limitada, es adicta. Las máquinas españolas —en especial las «Trial» y «todo terreno»— han demostrado estar a la cabeza de cualquier marca extranjera. Y han afianzado su prestigio al conseguir varias veces consecutivas el campeonato mundial, así como mantenerse en los primeros lugares de las clasificaciones en multitud de pruebas nacionales, en los distintos países donde se practica

este deporte. Y son estas competiciones el mejor banco de pruebas para mantener a punto la calidad y promocionar sus ventas.

En máquinas de esta categoría se fabricaron 24.835 en 1967; al año siguiente, 24.426; en 1969 se bajó a 22.921; en 1970 se sube a 23.319, y el ejercicio pasado se alcanza la cota de 28.800 unidades, que puede ser punto de partida ideal para que la industria encuentre su sitio; el lugar que le corresponde por su tecnología propia y por el prestigio conseguido.

En motocarros se toca fondo. Este vehículo ha sido anulado por la furgoneta de cuatro ruedas. Y su ocaso parece definitivo. En 1967 se fabricaron 2.557 vehículos de tres ruedas; en 1968 se reduce a 628; un año después se llega a 1.125, para bajar en 1970 a 1.104 y en 1971 a 273 unidades, que muestran una demanda débil, que está a punto de perecer. Porque nunca podrá repetirse el «milagro» de 1964, cuando se lanzaron al mercado 6.655 motocarros.

EXPORTACION DE MOTOCICLETAS

«Los mercados exteriores de la motocicleta española —apuntaba don Juan Cañellas en su ponencia presentada al VI Simposium sobre la Industria del Automóvil, de Barcelona— se caracterizan por no pertenecer al sector de los de comercio de Estado, ni comercios «clearing» y por estar considerados entre los de nivel industrial más alto: Inglaterra, Estados Unidos, Canadá, Australia y las naciones de Europa Occidental. Las motocicletas se exportan sin que nos exijan importar, vía «clearing» u otro sistema, productos que a veces no necesitamos y que pueden llegar a perjudicar a otros sectores industriales españoles.»

Cuatro empresas —Bultaco, Ossa, Vespa y Montesa— acaparan la exportación. Exceptuando Vespa, las otras tres utilizan tecnología española. Y con esta tecnología propia se afianza su presencia en los mercados exteriores, compitiendo con las máquinas de factura japonesa, italiana o británica, que ya estaban allí cuando llegó la motocicleta española.

EXPORTACION DE MOTOCICLETAS

Años	Millones de pesetas
1968	340
1969	452
1970	625
1971	724

Realmente somos nuevos en materia de exportación de vehículos. Durante el ejercicio 1968 se enviaron máquinas al extranjero por 340 millones de pesetas; en 1969, las divisas que proporcionaron llegaron a 452 millones, que se convirtieron en 625 en 1970. En el ejercicio pasado, según la Dirección General de Aduanas, se exportaron 2.696 toneladas de motocicletas, por un valor de 724 millones de pesetas. Los Estados Unidos se constituyeron en el primer cliente —de forma muy destacada— al adquirir motocicletas por 485 millones de pesetas; Gran Bretaña figuró en un lejano segundo lugar, seguida de los Países Bajos, Australia, Francia, Canadá y otros cincuenta países más; pues la comercialización exterior de la motocicleta española tiene enormes posibilidades de diversificar los mercados al máximo, con lo que reduciría riesgos de medidas proteccionistas, hoy muy en boga.

«Deseamos repetir —advierte el Señor Cañellas— que el éxito alcanzado por la exportación española durante los últimos años se debe en gran parte a lo que llamamos incenti- vación negativa: la debilidad de nuestro mercado interior. La real exportación española necesita también tener la seguridad de este mercado nacional»; porque contando con esta base, las empresas pueden fortalecerse y programar incrementos de producciones que siempre son decisivas a la hora de juzgar los costes.

Para el ejercicio en marcha se prevé exportaciones que nos proporcionarán divisas —al contado y sin contrapartidas— por un montante de 980 millones de pesetas; exportaciones que— por ser tecnología española— van forjando una nueva imagen del país, que es un factor esencial para permanecer en los mercados exteriores; pues la calidad y la seriedad son los dos pilares fundamentales.



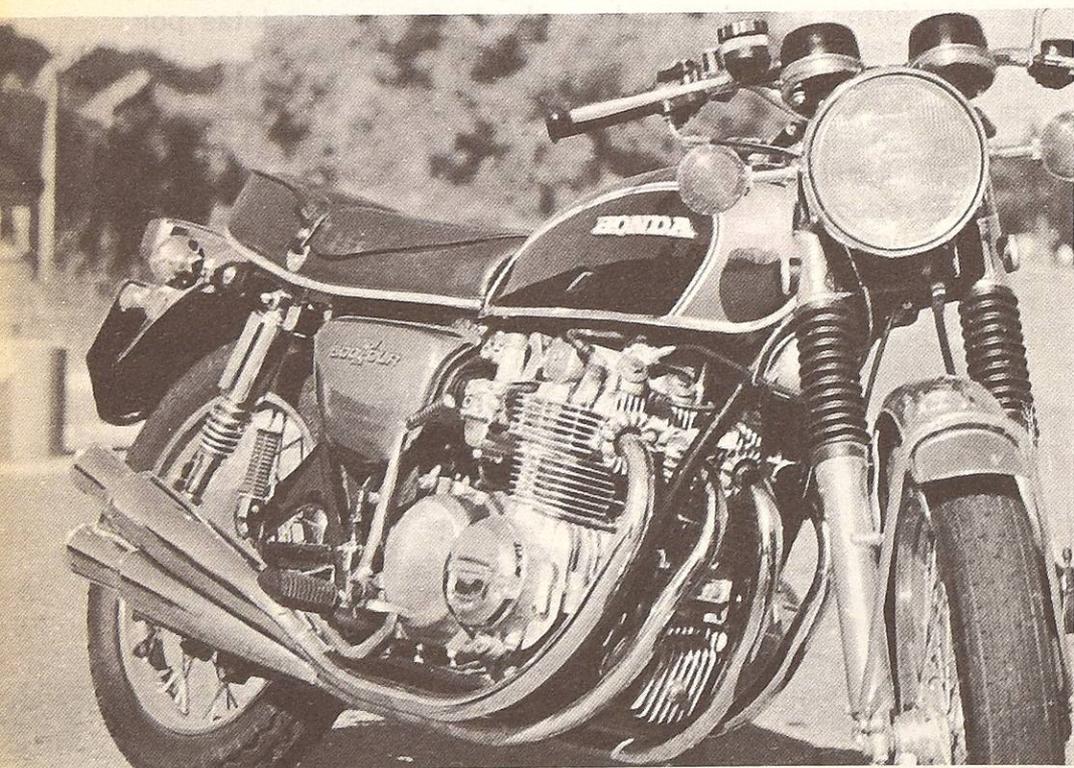
«Los incentivos a la exportación —se escribe en el informe económico-social del Sindicato Nacional del Metal— no dejan de ser un atractivo para las empresas, máxime en estos momentos en que la desgravación fiscal de las partidas arancelarias de los productos del sector ha experimentado un alza del 3 por 100, por lo que es de desear que la puesta en práctica de tales incentivos se realice de un modo ágil, de tal manera que repercuta directamente en la buena marcha de la producción de las diversas empresas, que en ocasiones no pueden obtener ante las dificultades de tesorería que se nos presente.»

INCENTIVOS PARA EL SECTOR

«Exportar —dice «Información Comercial Española», del Ministerio de Comercio, en un editorial— es realizar una actividad cualificada, continuada, necesariamente especializada y con un soporte solvente de organización. Es, pues, un servicio cuyo valor intangible tiene relieve nacional, por encima de la frontera marcada por la apetencia de beneficios de las empresas que la realizan.» Es una actividad de interés nacional, y en ella ha de colaborar estrechamente la Administración con la empresa privada.

Los fabricantes de motocicletas se han sentido —y así lo han manifestado— como «el pariente pobre de la industria de automoción». Se sienten relegados a un último puesto y estiman que esta discriminación es negativa para la economía del país.

Muestran la realidad de unas exportaciones que es altamente cualificada y continuada; de unas ventas que se realizan a países ricos y que se cobran a los ciento veinte días, es decir, al contado. Exponen el factor prestigio,



unos productos que con tecnología española —un verdadero «made in Spain»— se abren camino ofreciendo una imagen de España a base de calidad y bien hacer. No hay en contrapartida pagos de «royalties», ni condicionamientos de ningún tipo. Y demuestran que con el apoyo más decidido —promocionando las ventas exteriores, potenciando el mercado interior— el sector puede robustecerse más aún, facilitando más puestos de trabajo, campos para la investigación y divisas. Porque las perspectivas son muy amplias. En el VI Simposio sobre la Industria del Automóvil, los fabricantes de motocicletas expusieron la realidad de sus empresas y apuntaron una serie de propuestas, todas ellas destinadas a mejorar el sector, que es de enorme trascendencia económica para España, y que se resumieron:

1.—Aprobación de los cuadernos A.T.A. para la participación de motocicletas españolas en competiciones internacionales. Así como otras manufacturas tienen su mejor escaparate en las ferias de muestras, exposiciones y salones monográficos, la motocicleta tiene su verdadero escaparate en las pistas de competición. Por este motivo, el Ministerio de Comercio debe considerar estas pruebas como verdaderas «ferias» para la promoción de ventas, y a este fin es preciso una subvención a las empresas participantes.

2.—De igual forma que en el Japón existe un sistema especial de deducción fiscal por el ingreso de divisas por exportación de tecnología, proponemos que «la reserva para inversiones de exportación» aumente su base en proporción a la tecnología exportada.

3.—Que se eleve el límite exento de impuesto de lujo desde las 10.000 pesetas actuales hasta 20.000. Y que si la máquina tiene un valor superior a las 35.000 pesetas, siempre queden exentas las primeras 10.000.

4.—Las empresas que exportan sin pagos aplazados, o a corto plazo deberían beneficiarse de un porcentaje suplementario para el crédito de circulante.

5.—Es preciso facilitar el descuento y los pagos de todo tipo procedentes de empresas filiales en el extranjero. Existen otros factores que se consideran del mayor interés para la marcha del sector, porque ellos fortalecerían el mercado interior.

La motocicleta y los ciclomotores sólo pueden venderse con dieciocho meses de plazo y una entrega inicial del 30 por 100, mientras que los automóviles nuevos de menos de 1.000 centímetros cúbicos, que son los que realmente compiten con los «dos ruedas», tienen que adelantar el 35 por 100 de su precio, pero se pagan en veinticuatro meses. Esta posibilidad de pago impulsa a la compra de utilitarios.

Otro punto que también interesa es la reducción de edad para obtener el carnet necesario. La motocicleta es un vehículo que tiene sus principales adeptos entre la juventud —estudiantes, deportistas—, y una simplificación en el trámite de los permisos y un límite de edad más bajo serían factores positivos que favorecerían notablemente la venta de máquinas en el mercado interior.

PERSPECTIVAS

La fabricación de motocicletas parte de una base muy sólida. El «boom» de los años cincuenta y primera mitad de los sesenta marcó el punto de arranque de la motorización del país. La dificultad de lograr un coche utilitario inclinó a una masa de usuarios potenciales del coche a buscar en la motocicleta un vehículo sustitutivo, de espera. Mas una vez que la industria automovilística nacional inició la construcción de grandes series y abasteció la demanda, el papel de la moto quedó relegado a su justo límite: al de vehículo deportivo o de papel secundario. Como medio de desplazamiento, de transporte, quedó desplazado. Pero aquel «boom» fue toda una experiencia.

Hoy la motocicleta ocupa su puesto, el que le corresponde. Sin embargo, las aglomeraciones de los tráficos en las grandes ciudades, las exigencias de una familia con varios hijos que tiene que realizar desplazamientos diarios —trabajo, colegios, centros deportivos—, acrecentará la importancia de este vehículo, y sin llegar a las cotas de hace diez años, les abrirá un nuevo horizonte.

En España, el sector se ha fortalecido luchando contra imponderables. Ha perfeccionado su técnica, ha reducido costes y se ha abierto a base de calidad —de grandes resultados en competiciones reñidas, en terrenos propios y extraños— y seriedad, unos caminos que cada día llegan más lejos. Y cuenta con las características requeridas para ampliar efectivos, para poder atender a una demanda interior y exterior mucho mayor que la actual, si ésta, como parece vislumbrarse, se incrementa. Por eso no es posible entonar el «réquiem».

MONTESA, PRIMERA MARCA EUROPEA EN EL CAMPEONATO MUNDIAL DE MOTOCROSS

Terminaron los grandes premios de la temporada 1972 con la esperada victoria final del supercampeón Joel Robert y la sorprendente clasificación de Kalevi Vehkonen, con «Montesa», en cuarto lugar.

El Campeonato Mundial de Motocross es una competición de extraordinarias dificultades técnicas, tanto por parte del comportamiento de las motocicletas como de la actuación de los pilotos.

Con la inclusión de los equipos oficiales japoneses (Suzuki, Yamaha y Kawasaki) los poderosos equipos semiestatales de la Unión Soviética y Checoslovaquia, y los fuertes equipos de las fábricas Husqvarna, de Suecia, y Maico, de Alemania, la vertiente mecánica ha avanzado tanto últimamente que solamente para mezclarse entre los veintitantos corredores escogidos de esos potentes equipos se necesita una motocicleta de una elevadísima evolución técnica que combine en un

alto grado de eficacia la potencia, la dureza, la ligereza, la estabilidad y maniobrabilidad y la resistencia a cualquier clase de averías. Todos los elementos mecánicos han de poseer su cota máxima, sin detrimento de los demás ni de la necesaria armonización conjunta; de otro modo es tiempo perdido intentar siquiera una «chance» en el Mundial.

Por parte de los pilotos las perspectivas son todavía más problemáticas, ya que existen unas buenas dos docenas de corredores profesionales superdedicados al motocross, que se preparan intensivamente durante todo el año para obtener los mejores resultados en el Campeonato Mundial, en cuyos grandes premios es indispensable una equilibrada combinación de resistencia física, agilidad mental, valentía y rapidez de reflejos en altísima proporción.

Ninguna marca española había osado nunca disputar el Campeonato Mundial de Motocross. Montesa lo ha hecho este año por primera vez. Con un departamento de creación y experimentación netamente español —y libre de royalties— y trabajando duro, se consiguió una moto apta y un piloto aceptable, el finlandés Kalevi Vehkonen, que en el Campeonato de 1971 había terminado 10.º, y que este año ha logrado para España la espléndida clasificación de un cuarto puesto absoluto.



MINI 1275 GT

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

LA «VOLVO» PRUEBA AUTOMOVILES CON NUEVAS IDEAS PARA LA SEGURIDAD

La Empresa sueca del automóvil «Volvo» ha presentado recientemente dos prototipos de automóviles de seguridad experimentales, los cuales, según se informa, contienen casi 30 perfeccionamientos técnicos destinados a incrementar la seguridad.

Aunque estos vehículos no están destinados a la producción en serie, su diseño y los dispositivos que contienen determinarán considerablemente el diseño y la forma de los modelos de «Volvo» que se introducirán en el mercado durante los últimos años de la década actual, según informa la Empresa.

Estos vehículos de prueba (VESC) tienen parachoques telescópicos especiales para absorber los golpes, y mantienen intacta la carrocería en los choques. Los parachoques pueden ser presionados hacia dentro 18 cms. desde la parte frontal y 9 cms. desde la parte posterior sin que se note ningún daño.

Un bastidor robusto sirve también para la protección contra las colisiones laterales, e impide que el techo sea presionado hacia dentro más de 7,5 cms., incluso cuando el automóvil vuelca y hace una caída de 2,4 metros.

Uno de los dos automóviles ahora presentados, está provisto de cinturones de seguridad «semi-pasivos», los cuales entran en posición automáticamente en el instante en que el vehículo se pone en marcha. Los asientos frontales están provistos también de un apoyo de nuca. Su diseño es tan blando que presenta también una protección para las personas que están sentadas detrás. El otro automóvil está provisto de bolsas de aire en todos los asientos. Estas bolsas amortiguan el choque de los pasajeros incluso cuando el impacto viene desde detrás.

Otro detalle de seguridad es un «volante que desaparece», el cual, en caso de choque, se desplaza automáticamente 15 cms.

El soporte trasero del motor está diseñado de manera que en caso de un impacto violento, el motor es empujado hacia abajo, dejando por lo tanto intacta la cabina para pasajeros. Un tabique a prueba de incendios separa el depósito de gasolina de la parte donde están los pasajeros y todo el interior está hecho de material antiinflamable. Los vehículos están provistos también de un sistema de frenos electrónico-hidráulico, el cual evita que las ruedas se bloqueen y además emiten una señal si surgiera alguna avería. Cuando el automóvil hace marcha atrás, suena una señal acústica. Los faros del vehículo tienen control de nivel y están provistos de limpiadores y lavadores.

MATERIAL ANTIDERRAPANTE PARA CUBRIR CARRETERAS

Por otra parte, la Universidad de Birmingham y la Dunlop Rubber Company, de Londres, han desarrollado conjuntamente un barato material antiderrapante para cubrir carreteras, que ofrece un mejor agarre a los vehículos. Un portavoz de los productores dice que con el nuevo material se pueden conseguir coeficientes de fricción en superficies mojadas casi equiparables a las obtenidas en las secas, y que las superficies preparadas con arreglo a los nuevos principios proporcionan una notable reducción del ruido dentro del vehículo que circula sobre ellas. Se usan dos términos para describir las características del nuevo material: macrotextura, con referencia a la generalidad de la superficie, y microtextura, respecto a la detallada peculiaridad del agregado que contiene.

Reda Suijuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra **“SERVICIO”**

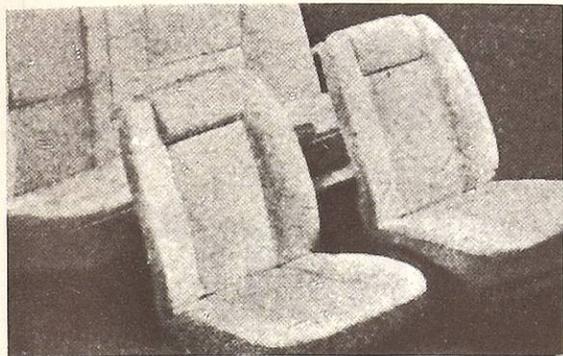
Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)
Telefs. 421883-421383
SAN SEBASTIAN

Recambios }
Talleres } Carretera Nacional nº1
Km.448 Telfs. 691308 — 691333
VILLABONA

Asientos fabricados de espuma moldeada en frío



Bayer, viene dedicándose desde hace mucho tiempo al desarrollo de asientos cómodos para automóviles. Como material para estos asientos ya ha dado óptimos resultados la espuma blanda de poliuretano Moltopren. Casi la industria entera del automóvil de Italia y Francia, así como varios otros fabricantes europeos de automóviles —también en la República Federal de Alemania—, equipan actualmente sus coches con asientos de Moltopren, espumados en moldes. También la industria del automóvil de la Unión Soviética utiliza el Moltopren en una medida considerable aprovechando las ventajas especiales que ofrece este material, por lo que respecta a la sensación de comodidad, al carácter duradero y a la transformación racional.

En el Departamento de Aplicaciones Técnicas de Bayer se está trabajando actualmente —en colaboración con importantes fabricantes de automóviles— en el desarrollo de un **nuevo** prototipo de asiento de coche. A tal efecto, se aplica una espuma blanda endurecible en frío, que, en contraposición al sistema empleado hasta la fecha, no requiere para su endurecimiento completo ningún proceso adicional de calefacción.

Los asientos a base de espuma en frío se caracterizan por el hecho de que permiten una comodidad mucho mayor y un método de fabricación más racional. Ya están realizándose intensos ensayos prácticos en la casa Bayer y en fábricas de la industria del automóvil. En los círculos de expertos este asiento se considera como «porvenir en el sector de asientos de coches», especialmente también porque es autoextinguible, según la especificación Docket 3-3. A título de experimento, vienen utilizándose desde hace meses asientos de espuma en frío en automóviles de la policía: los resultados que están dando son óptimos. Estos asientos se componen simplemente del soporte fijador, del tapizado y del acolchado de espuma en frío.

Para más información, dirigirse a:
Bayer Hispania Comercial, S. A.
Publicidad
Vía Layetana, 196. Barcelona (9)

SISTEMA DE RADAR PARA EVITAR COLISIONES

Un sencillo aparato de radar, que mantiene a los vehículos razonablemente apartados entre sí, tal vez ayude a evitar choques múltiples en las autopistas. Dentro de poco se firmará un importante contrato entre la gigantesca empresa británica Lucas y el Laboratorio de Investigación sobre Transporte y Carreteras, perteneciente al Estado, para desarrollar un automóvil controlado por radar con objeto de evitar los choques. Durante más de dos años, los ingenieros de la Lucas han trabajado en el sistema electrónico totalmente integral con el que se intenta asegurar que los vehículos se mantengan convenientemente separados al marchar por la carretera. Ya se han hecho experimentos en Gran Bretaña usando dos antenas de

radar en cono invertido, de 25,8 cm², instaladas en la rejilla del radiador: una, para transmitir señales, y otra, para recibirlas. En virtud de estas señales, un «computador» electrónico en el automóvil va calculando la distancia más segura que se debe mantener del coche precedente. Los frenos y el acelerador son ajustados automáticamente para mantener esa distancia. Para adelantar a otro coche o hacer alguna otra clase de maniobra, el conductor puede accionar los controles de marcha. Los ingenieros de Lucas, que insisten en que el sistema se halla aún en temprana fase de desarrollo, creen que el coste del sistema vendrá a ser aproximadamente el mismo que el de un aparato de radio para automóviles.

NUEVO TIPO DE BARRERA LATERAL EN LAS AUTOPISTAS Y CARRETERAS

En Luxemburgo se ha desarrollado un nuevo tipo de barrera lateral o «quitamiedos», cuya patente ha sido solicitada. Está formada por un perfil de acero en forma de caja con relleno de espuma de poliuretano. Su inventor, el ingeniero Ernes Glaesener en combinación con la siderúrgica luxemburguesa «ARBED», considera que la ventaja de las citadas placas experimentales en relación con las normales radica en su mayor flexibilidad y capacidad de rebote.

En relación con ello, las placas que se utilizan normalmente que tiene, por lo menos, un espesor de 3 mm. y que suelen ir ancladas en perfiles fijos cada cuatro metros, representan un grave obstáculo, por lo menos para los turismos, porque suelen rechazar al coche que choca nuevamente a la autopista y ocasionan, además, graves daños a la carrocería. Los pequeños coches que se usan en muchas carreteras europeas salen mejor librados en los casos en que se emplean trenzas de acero que permiten absorber una mayor cantidad de energía; pero tienen el inconveniente de que resultan insuficientes para los vehículos pesados.

Al parecer, el invento luxemburgués viene a representar el justo medio. Su envoltura de chapa galvanizada tiene únicamente un espesor de 1,2 mm. y está fija en postes a 16 metros de distancia.

La instalación no lleva tornillos ni remaches. Las piezas de 16 m. de longitud y de 250 kg. de peso se fijan en unos soportes y se unen por medio de un pegamento desarrollado por una fábrica alemana de productos químicos. Según declaraciones de los fabricantes, los gastos de montaje y de reparaciones representan únicamente una fracción de los que se invierten en barreras normales.

Durante los ensayos realizados en diferentes organismos, entre los que figura el Instituto Oficial de Investigación y Ensayo de Materiales para la Industria de la Construcción de la Escuela Técnica Superior de Stuttgart, las nuevas placas han demostrado una elevada capacidad para la absorción de la energía desarrollada en el choque. Como consecuencia, la fuerza que se origina se distribuye homogéneamente sobre toda la longitud de las barreras, de unos 100 m., pues las placas son tan elásticas que incluso por la simple fuerza muscular pueden someterse a vibración en esta longitud. Por el contrario, en el caso de las placas rígidas, de hierro, la energía de rebote es absorbida por un elemento de dos a cinco metros de longitud.

La acogida que tendrá este invento se demuestra ya por el hecho de que representantes de un grupo industrial japonés han establecido ya contacto con el fabricante.

EL RADIOTELEFONO PARA LOS AUTOBUSES

En 1975, los autobuses de París y de los alrededores de la capital francesa, que son aproximadamente 1.500, estarán enlazados con radioteléfono con la «Regie Autonome des Transports Parisiens» (R. A. T. P.). La red proyectada deberá, durante un primer período, permitir a los reglamentadores del tráfico de 55 líneas parisienses y de 9 líneas de los alrededores, el ponerse en contacto por radio con los maquinistas y facilitar de este modo inmediatamente la marcha de los autobuses en vista de dificultades e incidentes de la circulación.

En un segundo período, la red podrá servir de soporte a un sistema central de control automático del movimiento de las líneas, lo mismo que existe en la red subterránea de la R. A. T. P.

Para asegurar estas comunicaciones, el Ministerio de Correos y Telecomunicaciones ha concedido a la «Regie» 24 vías de tráfico. Los emisores-receptores fijos y las antenas se instalarán en la cumbre de la torre Maine-Montparnasse (209 metros de altura), lo que permitirá asegurar todo París y los alrededores. La realización de esta red ha sido encargada a la Sociedad «Thomson-C. S. F.» que entregará los primeros emisores-receptores hacia fines de 1973, y después instalará los 1.200 equipos restantes, a razón de 50 por mes, hasta 1975.

¿qué hay detrás de este símbolo?

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

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

No tema hacernos perder tiempo con su consulta.

Estamos a su servicio y podemos ayudarle.

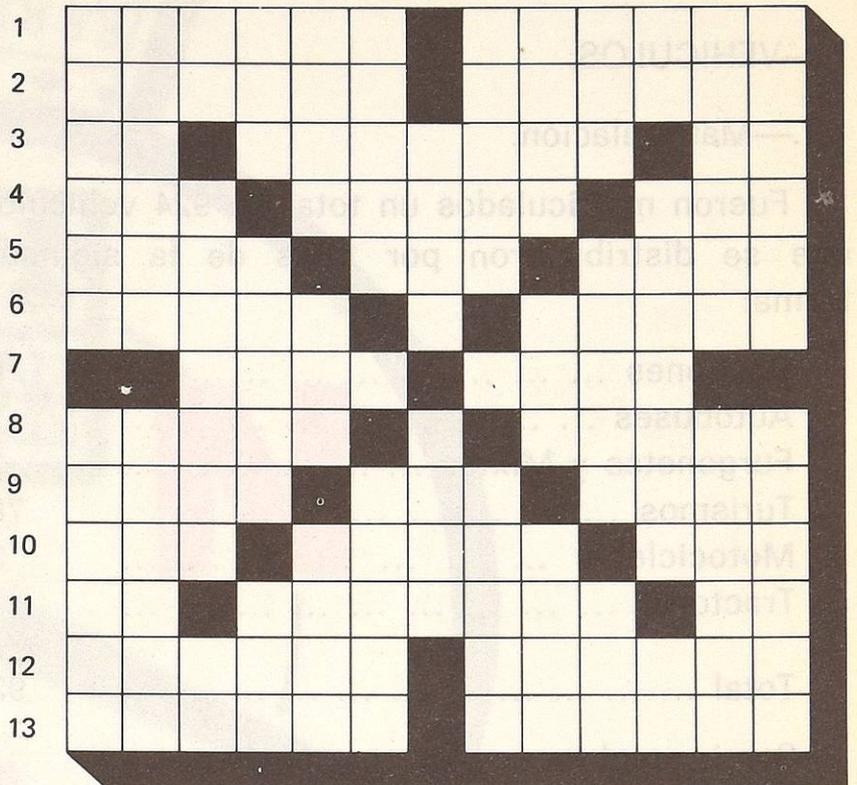


**Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastián**

CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili

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



HORIZONTALES:

- 1 — Marca de coche. Abside.
- 2 — Del verbo abrir. Zapatos de madera de una pieza.
- 3 — Nombre de letra. Marca de coche. Desplazarse (al revés).
- 4 — Acción de ir. Rey de los hunos. Planta de la uva.
- 5 — Coche. Ahora. Punto donde convergen los rayos luminosos y caloríficos reflejados por un espejo cóncavo.
- 6 — Del verbo llorar. Parte de la Tierra. (plural).
- 7 — Que ejerce la magia. Cuerpo esférico.
- 8 — Aparato para limpiar el grano. Tenazilla.
- 9 — Oca. Pronombre posesivo. Unir con cuerda.
- 10 — Iglesia, catedral. Marca de coche. Nombre de letra.
- 11 — Nombre de letra (al revés). Equimosis. Río de Italia.
- 12 — Conjunto de ruedas. De forma de oja.
- 13 — Del verbo asolar. Persona que coge las rosas (femenino).

VERTICALES:

- 1 — Molde de hacer tapias. Relativo a la casa.
- 2 — Alamo blanco. Círculo o circunferencia de una cosa (plural).
- 3 — Ciudad de Caldea. Relativo al átomo. Nota musical.
- 4 — Río de Alemania (al revés). Del verbo orar. Apócope de malo.
- 5 — Sustancia de la orina. Oficial turco. Planta leguminosa.
- 6 — Perfecto, puro. Del verbo mirar.
- 7 — Mezcla gaseosa que circunda la Tierra. Expresa su pena.
- 8 — Da color azul. Persona que trabaja en cine o teatro.
- 9 — Letras apostólicas que contienen alguna gracia o provi-dencia. Moderno. Acción de aojar.
- 10 — Infusiones (al revés). Locura, demencia. Preposición (al revés).
- 11 — Humor seroso de las llagas y tumores (dos primeras letras). Que vuela. Nombre de letra).
- 12 — Dorio. Hacerse a la mar un buque.
- 13 — Tomados, cogidos. Círculo rojizo de ciertas pústulas.

SOLUCION

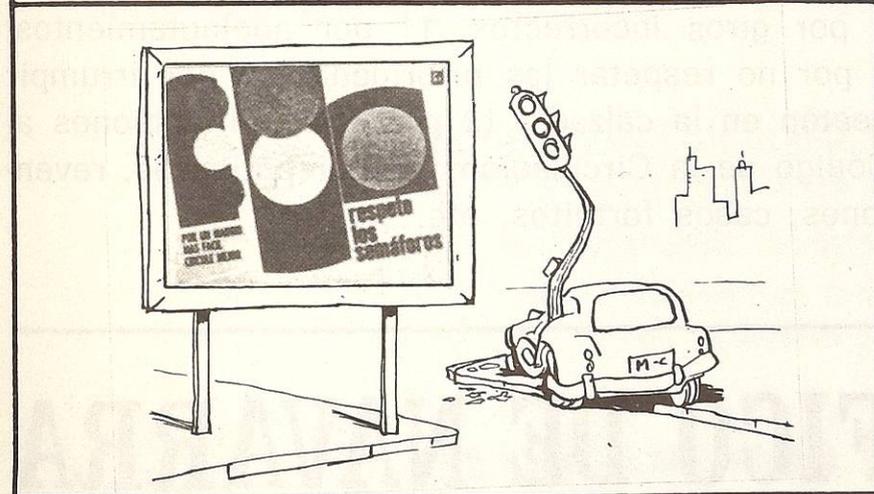
1 — Tapial. Casera. 2 — Abedul. Ruedos. 3 — Ur. Atómico. Do. 4 — Nir. Orba. Mal. 5 — Urea. Aga. Sola. 6 — Santo. Mires. 7 — Aire. Gime. 8 — Azula. Actor. 9 — Bula. Pop. Aajo. 10 — Set. Folia. Nis. 11 — Ic. Volante. Ve. 12 — Dórico. Zarpar. 13 — Asidos. Areola.

VERTICALES:

1 — Tannus. Absida. 2 — Abriá. Zuecos. 3 — Pe. Renault. Ri. 4 — Ida. Atila. Vid. 5 — Auto. Ora. Foco. 6 — Liora. Polos. 7 — Mago. Bola. 8 — Criba. Pinza. 9 — Auca. Mía. Ater. 10 — Seo. Simca. Ere. 11 — Ed. Moretón. Po. 12 — Rodaje. Ojival. 13 — Asolas. Rosera.

HORIZONTALES:

1 — Abside. 2 — Zapatos de madera. 3 — Desplazarse. 4 — Rey de los hunos. 5 — Punto de convergencia. 6 — Parte de la Tierra. 7 — Cuerpo esférico. 8 — Tenazilla. 9 — Oca. 10 — Iglesia. 11 — Equimosis. 12 — Conjunto de ruedas. 13 — Persona que coge las rosas.





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 **ATENCIÓN** que dedicamos a todos nuestros Asociados en cualquier momento, ocasión y lugar en que se hallen.

DISTINGASE CON ELLA AL ASEGURARSE EN:



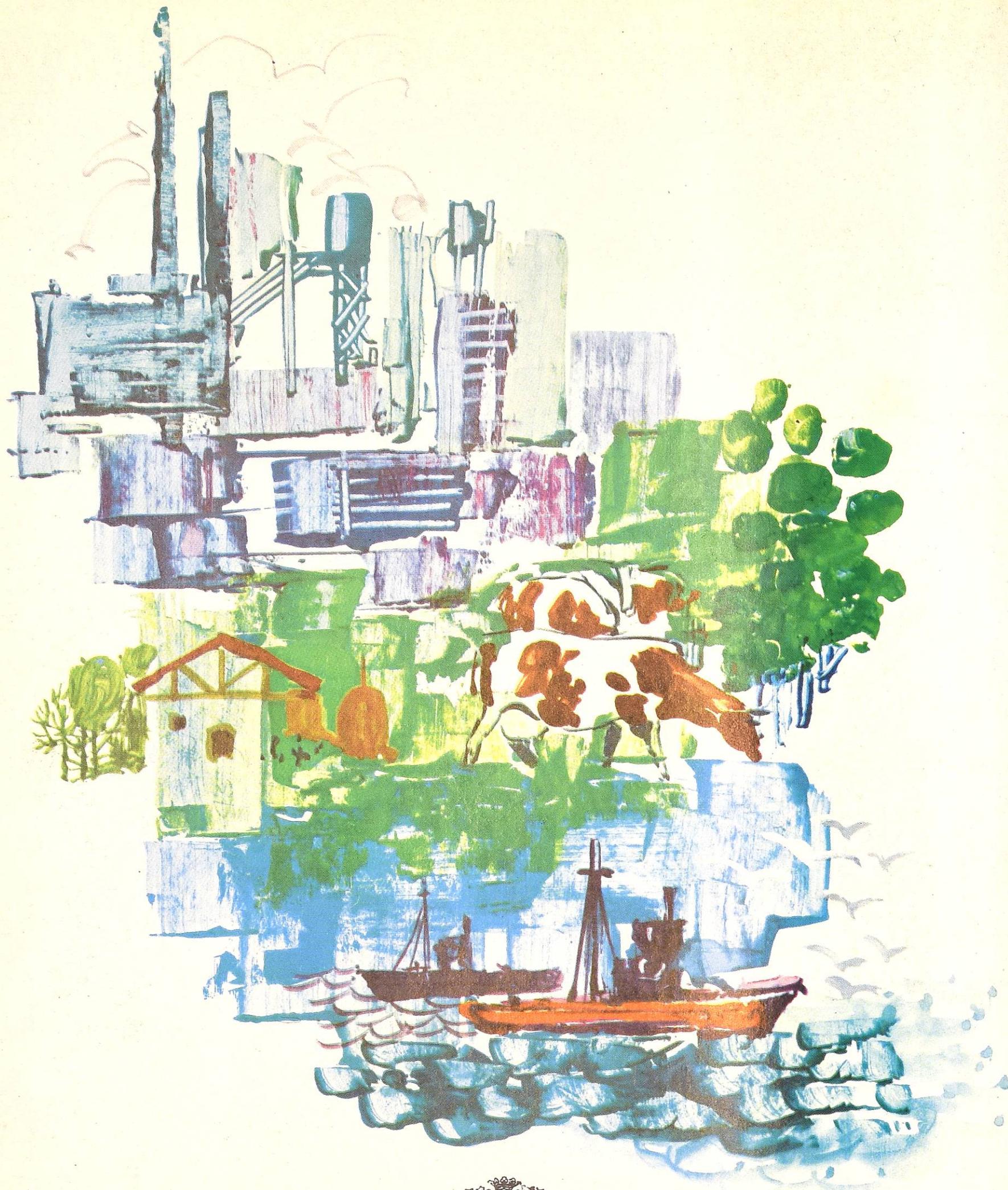
MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del



**REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO**

SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



Banco Guipuzcoano

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