



El Automovil Club



VASCO
NAVARRO

OCTUBRE 1970

2.ª EPOCA - N.º 33



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 mensualmente en forma totalmente gratuita. 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.

Carnet de Asistencia Internacional

A través del Club, puede obtener bonos de asistencia para viajar por el extranjero, con los cuales podrá hacer frente a cualquier imprevisto, por accidente, averías, enfermedad, etc. Los bonos cuyo importe se satisface sólo si se ha tenido necesidad de utilizarlos, alcanzan la cifra de 25.000 Ptas. y son valederos en cualquier país, por el período de un año a partir de la fecha de su expedición.

Revisión médica

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

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

Recursos contra sanciones impuestas por Jefatura de Tráfico y Municipios en materia de circulación.

Adquisición automóviles

A través del Club, con o sin financiación.

Departamento de viajes

Billetes de avión, barco, ferrocarril, reserva hoteles, etc.

Escuela de conducción

Escuela de conducir.

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

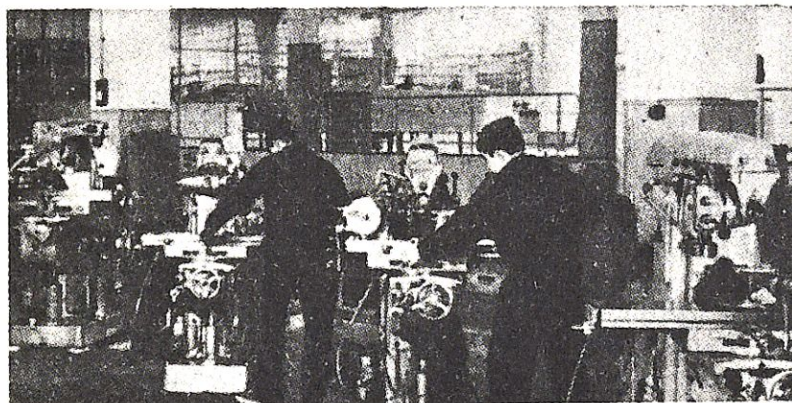
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



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

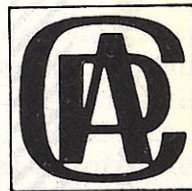


Centro de Investigaciones Técnicas al servicio de la Industria de Guipúzcoa, en colaboración con la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de San Sebastián.

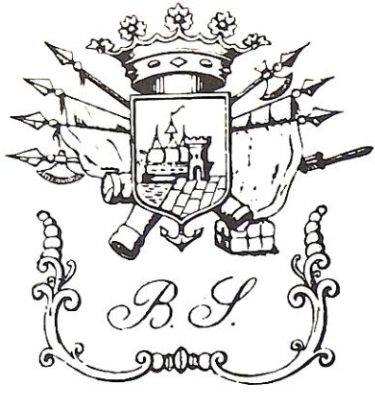
Vd. tiene nuestra atención preferente.

76 Sucursales están a su servicio.

PUBLIS



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

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

Organización propia en el extranjero:

Filiales:

BANCO DE SANTANDER - ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España - C/ Venezuela
Edificio "La Rotonda"
Anexo-Ap. Postal, 9A-484
Teléfono 3-5325

PANAMA, 9 A

Representaciones

ALEMANIA

Schubertstrasse, 1
Teléfono (0611) 745090

6 - FRANKFURT / MAIN

ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

COLOMBIA

Carrera 7.ª, núm. 17-01
Apartado Aéreo 15974
Teléfono 42 09 41

BOGOTA, D. E.

CHILE

Calle Huérfanos n.º 1.022
(esquina calle Ahumada)
Departamento 806

SANTIAGO DE CHILE

ESTADOS UNIDOS

375 Park Avenue
Seagram Building,
Teléfono 6880984

N. YORK, N. Y. 10022

FRANCIA

90, Champs Elysées
Teléfono 256 31 51

PARIS 8 é

GRAN BRETAÑA

38, Lombard Street
Teléfono 01 - 626 - 6070

LONDRES, E. C. 3

MEXICO

Isabel la Católica, 38
(Edificio "La Noria")
Teléfono 12 53 83

MEXICO 1, D. F.

PERU

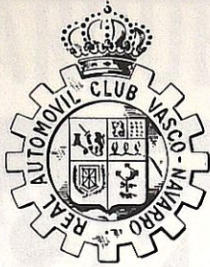
Jirón Ucayali, núm. 142
Teléfono 7-3148

LIMA

VENEZUELA

Avenida de Urdaneta
esquina Las Ibarra,
Edificio Central
Teléfono 81 93 77

CARACAS



Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:
Gerardo Erasquin Olazábal

El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Paso de cebra	3
Al cabo de 70 años la matrícula SS - 100000.....	4
Dentro de unos minutos este hombre va a morir ...	6
Información del Club.....	9
Las luces de los vehículos y las placas de matrícula	11
A 300 kms. por hora	12
Ya se vende el Simca 1.000 unificado	15
Nuevo Seat Seiscientos E	15
Seguridad en los automóviles	15
Cinco aspirantes al título	17
La copa del Príncipe Enrique	20
Turistas	23
Historia de la maleta.....	25
Novedades	31
Importantes medidas adoptadas en Francia sobre los neumáticos de los coches	32
Cierre de calles en Nueva-York a los automóviles..	32
Las copas y el volante	33
¿Es peligroso viajar en plena tormenta?	35
Consejos de un padre a una nueva conductora: su hija	37
Citroën DS, en España.....	38
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos de Agosto 1970.....	40

En la portada: Muelle de San Sebastián
(Foto: F. Ibarburu)

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. 661791

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 Teléfono 249864

Oficina central y redacción:

Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia) - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

PASO DE CEBRA

Sí, los pasos de cebras han creado un grave problema tanto para el automovilista como para el peatón. Problemas de todo género; desde el creado por lo colocación en el mismo cruce de cebras y semáforo, hasta la reiteración de estos pasos en tramos cortísimos.

En los distintos casos, tanto el peatón como el conductor, se encuentran ante no pocos dilemas. Tenemos entendido que el paso de cebras es una continuación de la acera, pero ¿cuándo empieza el derecho del peatón y dónde termina el del conductor? Se dan circunstancias en que el peatón apenas si ha comenzado a cruzar las cebras y el que en ese momento pase un automóvil no le perjudica lo más mínimo ni le expone a riesgo alguno. Sería muy interesante conocer en qué tramo del paso de cebras comienza el pleno derecho del peatón obligando ello al conductor a parar sin excusa ni pretexto alguno.

Se da otra circunstancia muy corriente ya, lamentablemente, porque entraña algo de desafío por parte del peatón. Nos referimos a que éste cuando se halla en el paso de cebras y ve cómo los coches han atendido a lo reglamentado, parándose, el cruce lo realiza al «ralenti». Y si es cierto que el paso de cebra es una extensión de la acera, tampoco por ésta se puede ir taponándola a paso lento, porque, sin duda, sería arrollado por sus colegas de a pie.

Hemos abogado desde estas columnas por el respeto que deben los automovilistas a los pasos de cebra. Pero también pedimos que quienes los utilicen no quieran demostrar en esos momentos que están «en guerra» con los automovilistas.

Al margen de esta cuestión típicamente personal y ciudadana, quedan otros aspectos, algunos apuntados ya, que deben ser resueltos por las autoridades competentes.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

AL CABO DE 70 AÑOS LA MATRICULA

SS-100000



El pasado día 21 de septiembre se matriculó en Guipúzcoa el vehículo SS - 100.000, hecho que despertó la natural curiosidad, incluso en sectores alejados del mundo automovilístico. La citada matrícula correspondió al Seat 1430 que se observa en nuestra fotografía, propiedad de don Florencio Nosellas Ripedo, domiciliado en Belaunza, pueblecito situado en las proximidades de Tolosa.

Se da la circunstancia de que el señor Nosellas acertó la víspera un boleto de catorce aciertos y varios de trece y doce en una combinación múltiple que juega con varios amigos a las quinielas. Para haber llegado al SS - 100.000 han sido precisos setenta años de matriculaciones. Ahora se especula con el 200.000 que a juicio de los «entendidos» puede tardar de ocho a diez años en matricularse.

EL PARQUE AUTOMOVILISTA DE GUIPUZCOA

1901 = SS - 1

1970 = SS - 100000

Al cabo de 70 años, el parque automovilista de Guipúzcoa ha pasado del SS-1 al SS-100000. He aquí las matriculaciones más características en este tiempo:

SS-1. Se matriculó el 10 de agosto de 1901. Corresponía a la marca «Renault» y era su titular don Alfonso Pardo y Manuel de Villena, marqués de Rafal. El señor Pardo vivía en Villa Lola, de Ategorrieta.

SS-2. Matriculado el 12-VIII-1901 Marca «Panhard». Titular, don Leonardo Santos Suárez, con domicilio en Zarauz, villa Monte Agudo.

SS-3. Corresponde también al anterior titular del SS-2, pero la marca es un «Renault» y la fecha de matriculación el 13-VIII-1901.

SS-4. Matriculado el 13-VIII-1901. Marca «Liberia». Titular, don Romualdo Echavarrí y López, con domicilio en Madrid.

SS-5. Matriculado el 13-VIII-1901. Marca «Clement». Titular, marqués de Valdefuentes, con domicilio en Zarauz, villa Poniente. Tres velocidades, marcha atrás y dos frenos. Peso: 350 kilos. Cabina para tres personas.

SS-6. Matriculado el 15-VIII-1901. Marca «Dietrich». Titular, Arturo Pardo, marqués de Montevillena. Domiciliado en San Sebastián, Zubieta, 28. Tenía 10 caballos, motor de gasolina, cuatro velocidades, marcha atrás y capacidad para cuatro personas.

SS-7. Matriculado el 16-VIII-1901. Marca «Panhard Levasoor», de 8 caballos, con domicilio habitual en París y provisional en San Sebastián, hotel Continental.

SS-8. Matriculado el 16-VIII-1901 Marca «Panhard Levasoor», 12 caballos, cuatro velocidades, marcha atrás. Titular, don Javier Bermejillo, domiciliado en San Sebastián, barrio de Gros, paseo Colón.

SS-9. Matriculado el 22-VIII-1901. Marca «Clement». Este vehículo era un triciclo, con motor de gasolina, con 1-3/4 de caballos, con cabida para una sola persona y peso en vacío de 100 kilos. Titular, Juan Córdoba Pica-vea, con domicilio en San Sebastián, Hernani, 17.

SS-10. Matriculado el 22-VIII-1901. Marca «Phebres», de dos caballos y 3/4 de caballo. También era un triciclo. Cabida para una sola persona. Titular, Luis Elizalde, con domicilio en San Sebastián, avenida de la Libertad, 3, segundo.

SS-100. «Daimler Mercedes», de 28 HP, matriculado el 16-III-1905. Titular Joseph Leonardo.

SS-1.000 matriculado el 2-VIII-1916, marca «Hispano Suiza», fue transformado en camioneta y clasificado como tercera categoría con fecha 16-I-1930. Titular, José María Galarza, de Oyarzun.

SS-10.000, matriculado el 2-III-1936, «Ford», de 9 HP. Titular, Moraiz y Salaverría, de Eibar. También dado de baja.

SS-20.000, matriculado el 15-XII-1956, «Standard», 7 HP. Titular, José María Balerdi Esnaola. Txindoki, bloque 3, segundo D, de Villafranca de Oria. Este no consta esté dado de baja, posiblemente circula.

SS-30.000, «Citroen Hispania», furgoneta, matriculado el 25-V-1960. Titular, don Pedro Jaca Egaña, Virgen del Carmen, 32, segundo, San Sebastián. Este circula.

SS-40.000, matriculado el 9-XI-1962, «Simca», turismo. Titular, María Jesús Arín Amundarín, Mayor, 3, Legorreta. Circula.

SS-50.000, matriculado el 12-IX-1964. «Seat 600 D», Antonio Luis Núñez, Rentería, M. Echeverría, 2. Circula.

SS-60.000, matriculado el 6-IV-1966. «Simca 1.000», turismo. Titular, Tomás Díez Saiz, San Sebastián, Larramendi, 1, tercero. Circula.

SS-70.000. Matriculado el 24-VI-67. «Seat 850». Turismo. Titular, Ramón Eguren Zanguitu. Vergara, San Pedro, 2. Circula.

SS-80.000. Matriculado 9-X-1968. «Seat 124». Turismo. Titular, Félix María Gamboa Arriaga. San Sebastián, Fermín Calbetón, 21, cuarto. Circula.

SS-90.000. Matriculado 27-X-1969. «Seat 1.430». Turismo. Titular, Miguel Leunda Echeverría. Villafranca de Ordizia, Urdaneta, 31, primero. Circula.

Los diez primeros vehículos están dados de baja por no haber pasado la revisión correspondiente. Asimismo están dados de baja el SS-100, el SS-1.000 y el SS-10.000.

Dentro de unos minutos este hombre va a

MORIR ➡

RADIOGRAFIA DE UN ACCIDENTE

EN UNA PELICULA «LAS COSAS DE LA VIDA», QUE ESTA PROHIBIDO NO VER

En los cines de París y Bruselas se proyecta actualmente una película titulada «Las cosas de la vida». Es la historia de un hombre de 40 años al que la vida le ha concedido todo; pero que encuentra brutalmente la muerte en un accidente de carretera.

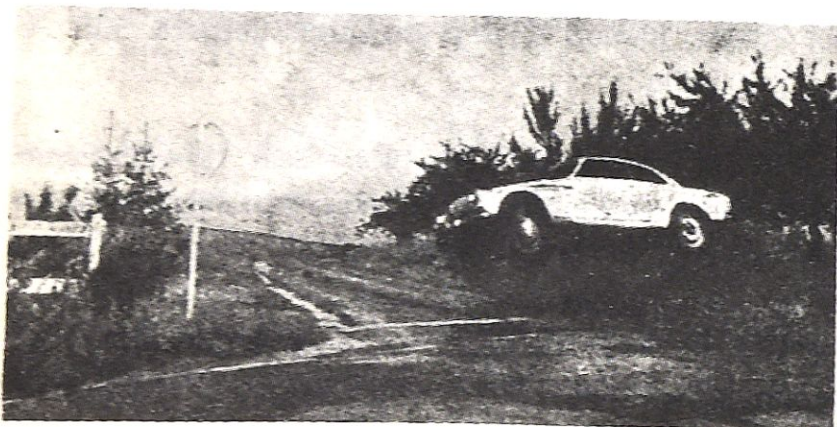
Todos los que conducen por nuestras carreteras, cada vez más peligrosas, deberían ver esta película cuando se proyecte en nuestro país, por su interés excepcional para los automovilistas, la técnica empleada en la realización del film, la calidad de la narración y la profundidad de su tema.

TAMBIEN A USTED PUEDE SUCEDERLE

Cada vez que uno se pone al volante, corre un riesgo, no hace falta decirlo. Paul Guimard, autor del libro del que se ha sacado el guión para la película, ha dicho: «En principio nos parece que son «los otros» los que mueren, en accidentes de circulación»; pero el accidente nos puede tocar también a nosotros, ya que nadie está garantizado contra una tragedia. Vale la pena reflexionar sobre el hecho de que cualquiera de nosotros puede ser víctima en potencia. No se trata de recalcar unos hechos macabros ni de sembrar el derrotismo, sino simplemente de analizar unos hechos.

El protagonista, Pierre Bérard, es un hombre de 40 años, arquitecto de buena posición, casado, con un hijo, una querida, y un «Alfa Romeo». Pero no es feliz. Dividido entre su esposa Catalina y su amiga Elena, decide romper con ésta porque su hijo le ha pedido que pase con la familia las próximas vacaciones en su finca de la isla de Ré.

Tras una penosa discusión con su mujer, Catalina, Pierre Bérard parte para Rennes al volante de su coche para asistir



Pierre Bérard no ha cometido ninguna infracción. La calzada es ancha, el revestimiento está en buen estado, frenazo catastrófico, giro de volante a la izquierda y luego todo a la derecha, deslizamiento, vuelco, el coche se desintegra, todo gira, todo se rompe. En unos segundos, una vida se acaba.



a una reunión de negocios. Está lloviendo y viaja de noche; fatigado, se detiene para descansar un poco. Cuando se despierta, la lluvia ha cesado. Se sienta en la terraza de un café, escribe a Elena una carta de ruptura; pero no la echa al buzón. Con la carta en el bolsillo, Pierre vuelve a tomar la carretera, al volante de su «Alfa», y va rememorando los acontecimientos más destacados de su vida.

Circula rápido, porque está seguro de sí mismo y de sus reflejos; la carretera aparece libre. Vuelve a parar y telefona a Elena para decirle que vaya a reunirse con él en Rennes: ha decidido seguir sus relaciones con ella. De nuevo al volante, de repente ocurre el drama, el accidente que sucede siempre en el momento que menos se le espera y que va a estropear todo, mientras que Pierre Bérard no piensa más que en esas «cosas de la vida» en las que se reflexiona a menudo.

Un cambio de rasante, una curva sin visibilidad que el «Alfa» toma a 130 kilómetros hora. La preferencia de paso está señalizada; pero un comerciante del pueblo vecino se ha adentrado con su camioneta cargada de cerdos en el cruce con la carretera nacional, y el motor se le ha parado. No consigue arrancar de nuevo. Nervioso, el tratante de ganado intenta reanudar la marcha. Nada. Pierre Bérard frena a fondo. El coché no derrapa. Un giro de volante a la izquierda para evitar la camioneta. ¿Pasará el «Alfa»? El «Alfa» pasa; pero un camión surge viniendo en sentido inverso. Pierre debe girar de nuevo violentamente hacia la derecha y roza a la camioneta. El coche, incontrolable, resbala ahora sobre sus cuatro ruedas. El conductor no pierde su sangre fría y trata por todos los medios de no salirse de la carretera.

Hay que ver los gestos mesurados y la mirada tensa de Michel Piccoli, el actor que hace el papel de Bérard...

El «Alfa» continúa sin remedio su carrera, choca contra un poste de señalización, salta, gira sobre sí mismo, Bérard es lanzado fuera del vehículo y éste se inmoviliza finalmente contra un árbol antes de incendiarse.

Prodigiosa realización, magnífica secuencia cinematográfica. Este accidente, que en tiempo real dura seis segundos, se prolonga dos minutos y medio en la pantalla, tomado a cámara lenta. Descompuesto en 70 planos, se han necesitado ocho días de rodaje para completar las tomas. El propio Piccoli ha rodado 68 planos, y no ha consentido que le doblen más que en los dos planos restantes (los más peligrosos), por un joven *cascadeur* de 25 años, Gérard Streiff, antiguo alumno de Gil Delamare, quien arriesgó su vida tras haber reflexionado ocho días antes de aceptar la interpretación de la escena. «Streiff es un tipo asombroso —ha dicho Piccoli—, sobrio, meticoloso, preciso; me ha dado muchos consejos que me servirán en lo sucesivo.»

Ya tenemos a Pierre Bérard, tendido sobre la hierba. No está muerto. En su estado, vagamente comatoso, piensa. Fragmentos de pensamientos que afluyen como burbujas: *No ha sido culpa mía... Ese tío idiota... He abierto los ojos... Oigo todo, me encuentro bien... Debería sufrir... No me duele nada... La carta... Destruir la carta...*

En la ambulancia que le conduce al hospital, acompañan a Pierre Bérard imágenes del pasado y de un futuro soñado. Vuelve a ver rostros, cosas pequeñas de la vida, el barco, la playa, la isla de Ré, el mar. No hace falta precisar que Pierre moriría en la sala de operaciones, teniendo a Catalina (Lea Masari, excelente actriz), y a Elena (Romy Schneider, que ya no es la amanerada y dulzona joven de «Sissi») al lado de su cabecera, ambas solas con su dolorosa soledad.

Claude Sautet ha realizado uno de los films franceses más inteligentes, lúcidos e inquietantes de la postguerra. Se le puede calificar de obra maestra. Ni la menor falta de mal gusto, ni la menor insistencia desplazada.

La cámara se pasea dulce, acariciante, y las imágenes hieren como puñaladas. Los actores han sido dirigidos sin fallos. Los diálogos de Jean-Louc Labadie son límpidos y vigorosos. Muchas escenas son de las que se recuerdan para siempre. El accidente en sí es una maravilla de precisión: las chapas que se estrujan, la carrocería que se disloca, todo filmado con una minuciosidad impresionante. En el curso de una entrevista, Sautet declaró que como no había sufrido jamás un accidente, se vio obligado a recurrir a la imaginación. Incluso tuvo que orientar al *cascadeur* sin haber efectuado ensayos sobre el terreno. Es de mencionar igualmente la escena de la sala de operaciones, donde mediante una proyección audaz se muestra cómo una conciencia se sume, lentamente, en las aguas verdosas de la muerte.

Le película de Claude Sautet ha obtenido el Premio Delluc, que es un poco el Goncourt del cine francés. Recompensa

bien merecida. Esta meditación cruel, pública, discreta, sobre la vida, la muerte, lo frágil que es la felicidad, en último término, es algo que no puede dejar indiferente a nadie. Película más o menos inquietante en la medida en que pone en la cabeza y el corazón serios interrogantes. De modo paradójico, el espectáculo de ver a Michel Piccoli cómo se mata, puede ser edificante, una deslumbradora lección. En todo caso, es una película que está prohibido no ver.



El accidente dura seis segundos; pero se necesitan ocho días para rodarlo. Michael Piccoli no quiso ser doblado por el cascadeur de servicio, salvo en dos planos. El rodaje de este film —ha declarado— me ha enseñado muchas cosas sobre la conducción y el pilotaje.

**FIAT
SEAT**

CANO, S. A.

**VESPA
M. A. N.**

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

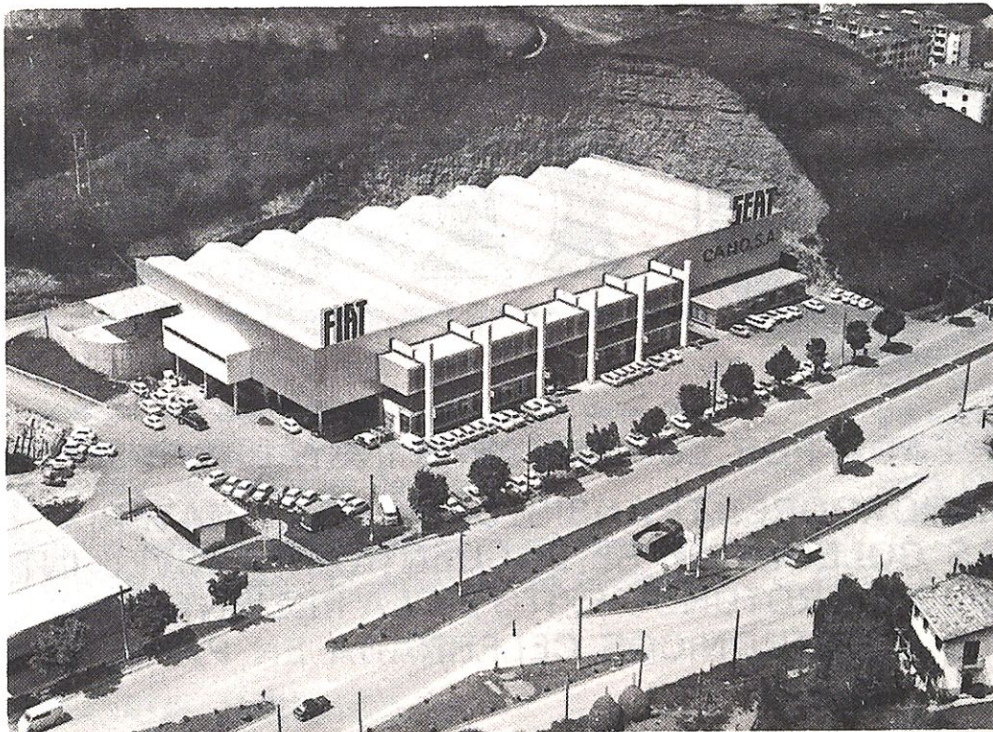
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

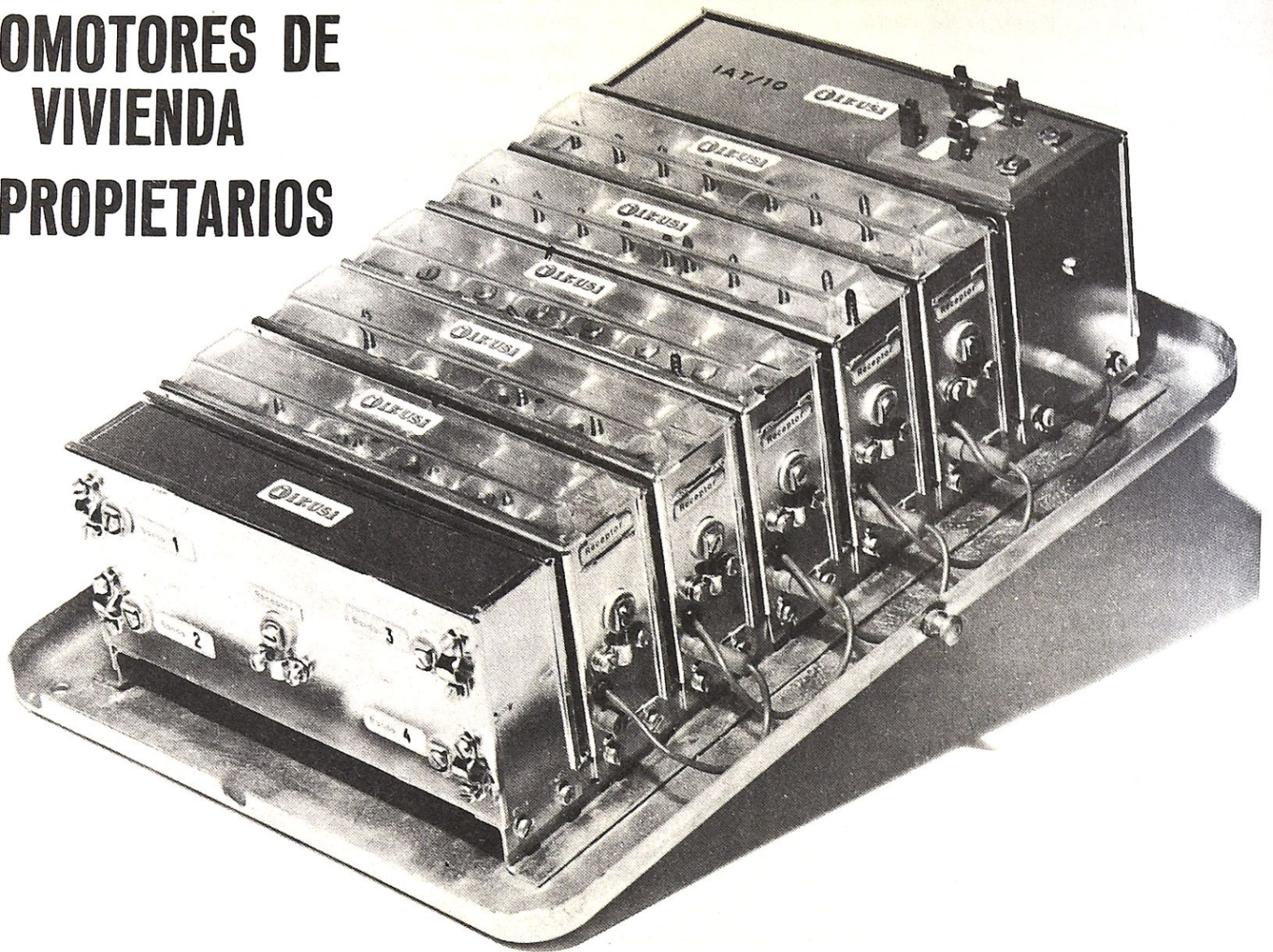
Engrases

Lavados

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

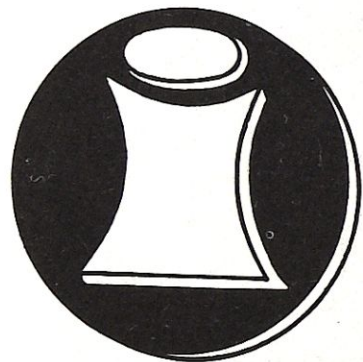
Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN

TECNICOS DE LA CONSTRUCCION
PROMOTORES DE
VIVIENDA
COPROPIETARIOS



CUANDO TENGAN QUE DECIDIR LA COLOCACION DE
ANTENAS COLECTIVAS

PIENSEN EN LA **DOBLE GARANTIA** DE CALIDAD Y
SERVICIO QUE LES OFRECE



IKUSI®

LA MARCA EMPLEADA POR LOS MEJORES INSTALADORES PROFESIONALES.
SU GAMA DE AMPLIFICADORES TRANSISTORIZADOS Y MATERIAL DE DISTRIBUCION
PARA ANTENAS COLECTIVAS, SE ENCUENTRAN A NIVEL INTERNACIONAL;
HABIENDO OBTENIDO UN ROTUNDO EXITO EN LA RECIENTE FERIA INTERNACIONAL
DE COMPONENTES ELECTRONICOS CELEBRADA EN PARIS EL PRESENTE AÑO.



IKUSI

FABRICA: Polígono Industrial n.º 27 - B.º Martutene - SAN SEBASTIAN (Guipúzcoa)

REVISION MEDICA PARA PERMISOS DE CONDUCCION

En atención a las numerosas peticiones formuladas por nuestros asociados el R.A.C.V.N. se complace en comunicarles que por mediación de la propia entidad puede conseguirse el certificado médico necesario para la obtención o revisión de los permisos de conducir de la Clase B.

Dicho servicio funciona de lunes a viernes, ambos inclusive, por la tarde, según hora previamente convenida, con lo que se evitarán pérdidas de tiempo. Cuantos deseen utilizar esta ventaja que les brinda el Club, encaminada especialmente a que tal examen les resulte cómodo y eficaz dispondrán de aparcamiento gratuito, durante una hora, en el aparcamiento Oquendo, para sus automóviles cuando acudan a realizarlo.

Los asociados que estén interesados en este servicio pueden solicitar toda clase de información en nuestras oficinas en San Sebastián. Por lo que se refiere a nuestras delegaciones de Vitoria, Pamplona y Bilbao se estudia su implantación en un plazo breve.

EL TRAMO BASAURI-AMOREBIETA DE LA AUTOPISTA BILBAO-BEHOBIA

Para junio de 1971 será inaugurado el tramo Basauri-Amorebieta de la autopista Bilbao-Behobia, cuyas obras comenzaron hace un año.

Hasta ahora el valor total de las obras realizadas se eleva a 255 millones de pesetas. El volumen de tierra removida en desmontes y terreplenes supera los dos millones de metros cúbicos y el hormigón vertido en estructuras y obras de fábrica alcanza los 75.000 metros cúbicos. Más de 135 millones de pesetas se han abonado en concepto de expropiaciones. En la actualidad se trabaja sobre 44 de los 105 kilómetros de la autopista.

AVISO IMPORTANTE A LOS SOCIOS DE NAVARRA ESCUELA DE CONDUCIR

Se crea el servicio de Academia de Conducir para los socios de la provincia de Navarra.

Se ha concertado un acuerdo con una prestigiosa Academia para que en la misma nuestros socios, sus esposas e hijos no emancipados tramiten el aprendizaje para obtener el Carnet de Conducir.

Invitamos a todos los que al respecto tengan interés, pasen por nuestras oficinas de la calle Navarro Villoslada, 13, donde se les informará sobre el particular.

ASESORIA JURIDICA

Recordamos también que para descargos por infracciones del Código de la Circulación, funciona un servicio a cargo de un prestigioso letrado los lunes, miércoles y viernes, de 6 a 7 de la tarde.

UN FUTURO TUNEL DE ARCHANDA

Setecientos sesenta millones de pesetas, aproximadamente, costará el túnel de Archanda, cuyo anteproyecto acaba de salir a información pública.

El enlace entre Bilbao y el valle de Asúa tendrá como base este túnel de Archanda que será doble y tendrá mil cuatrocientos metros de longitud. El puente que se tenderá sobre la ría será metálico no habiendo ya necesidad —una vez instalado— de utilizar el sobrecargado puente del Generalísimo.

En el anteproyecto se han estudiado los gastos de explotación del túnel, que totalizarán once millones y medio de pesetas al año. La iluminación, dentro de estos gastos de explotación, costará 2.775.000 pesetas; la ventilación, 5.296.000 pesetas, y el entretenimiento del personal, 1.500.000 pesetas.

TELEFONOS

Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

Club: 4307 - Servicio Seguro Mutuo de Automóviles (siniestros): 4306.

FALLECIMIENTO DE DON JOAQUIN DOMINGUEZ

Con gran pesar registramos la muerte repentina de don Joaquín Domínguez, prestigioso arquitecto que fue de Regiones Devastadas y presidente del Colegio de Arquitectos de Guipúzcoa. Desde estas líneas enviamos a sus familiares el testimonio de nuestra condolencia.

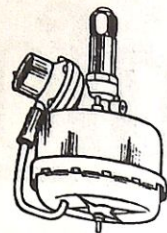
ACLARACION

En el sumario del Boletín N.º 32 (Septiembre 1970) nuestros lectores habrán observado que la foto en la portada corresponde a la provincia de ALAVA en vez de Navarra.

FRENOS

AMORTIGUADORES

Y DIRECCIONES



TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

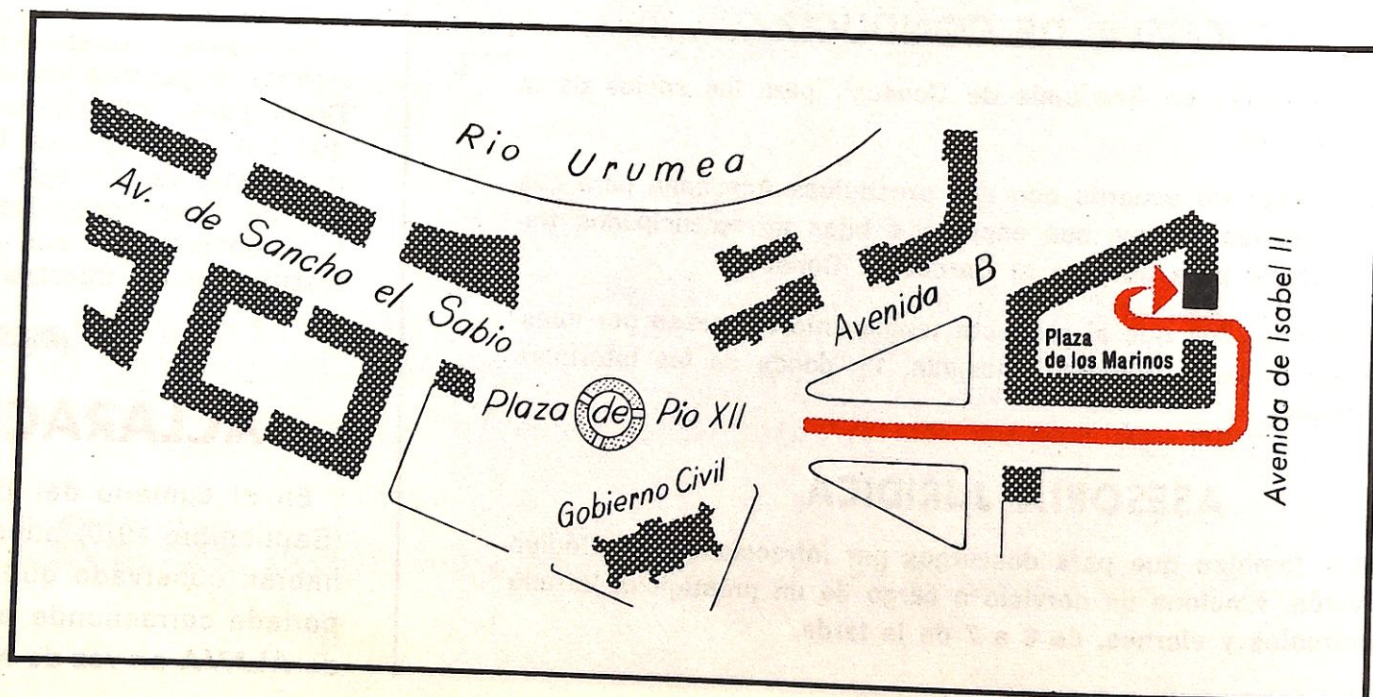
Taller Oficial de

BENDIBERICA, S. A.

que equipa en origen los modelos de las siguientes Marcas:
MORRIS - M.G. - RENAULT, 4 L, R 8 y R 10 - SIMCA 1000 - DODGE
SEAT todos los modelos - Camiones EBRO, SAVA y PEGASO.

Avenida de Isabel II - Plaza de los Marineros - Teléfono 24305

SAN SEBASTIAN

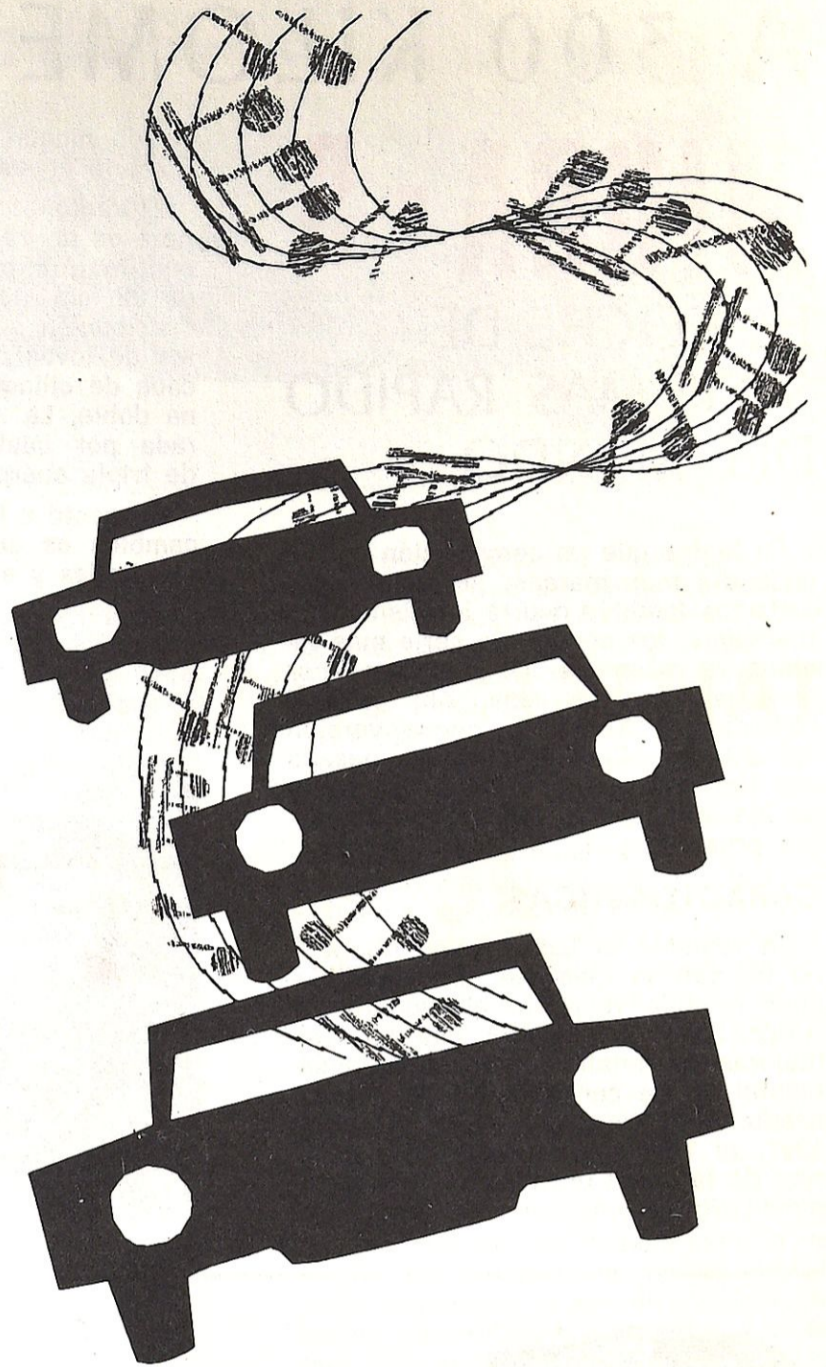


LAS LUCES DE LOS VEHICULOS Y LAS PLACAS DE MATRICULA

Es necesario que los automóviles estén dotados de los requisitos y elementos previstos en el Código de la Circulación evitando aquellos otros accesorios no autorizados por el mismo.

Todo ello no sólo con el fin de cumplir la normativa legal sino, en definitiva, para lograr una mayor seguridad vial y en beneficio de los propios usuarios, ya que los titulares pueden ser objeto de sanción, previa denuncia de los agentes. Por ello, la Jefatura Central de Tráfico recuerda:

- Que el alumbrado anti-niebla deberá ser utilizado, cuando se disponga de él, sólo en tiempo de niebla, lluvia intensa o nieve y conjuntamente con el ordinario, más nunca simultáneamente con el intensivo, ni con el de cruce.
- Las luces rojas posteriores (pilotos) deberán ser dos y nada más que dos, así como las del freno de servicio, por lo que será sancionable la incorporación de otras adicionales de una u otra clase.
- Las luces de posición (alumbrado ordinario) delanteras, al igual que los destellantes indicadores de dirección, deberán ser de color blanco o amarillo claro (selectivo) estando prohibidas las anaranjadas o ámbar (amarillo-auto) que se reservan para los indicadores de dirección traseros.
- Los faros de retroceso, de tamaño e intensidad apropiada a su finalidad, pero nunca emisores de luz intensiva, deberán estar en todo caso sincronizados con el mando de la caja de cambios de tal forma que aquéllos no puedan funcionar más que cuando el vehículo tenga engranada la posición de marcha hacia atrás de la citada caja.
- Las placas de matrícula de los automóviles de 2.^a y 3.^a categorías, deberán reunir las condiciones exigidas, muy especialmente en lo que afecta al tamaño reducido y sustituirlas por números pintados en parte alguna delantera o trasera de vehículo que no sea perfectamente plana, lisa y situada vertical y perpendicularmente al ojo longitudinal del mismo.
- Está prohibido transformar las características técnicas de los automóviles y, especialmente, aumentar la cilindrada o potencia del motor, sin comunicarlo a la Jefatura Provincial de Tráfico a efectos del reconocimiento exigido en la Delegación de Industria y autorización en el permiso de circulación del vehículo, si procediera.



sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

la casa del auto-radio
paseo de colón, 24
telf. 23 2 91
san sebastián

UNA GARANTIA AUTENTICA

A 300 KILOMETROS POR HORA

MIURA - S

EL COCHE DE SERIE MAS RAPIDO DEL MUNDO

Es lógico que en competición caigan cada día más marcas; pero entre los turismos también ocurre lo mismo. Actualmente, los coches de serie más rápidos ya rozan los 300 kilómetros por hora; alguno, los pasa. Ahí está el Lamborghini Miura S, nueva versión del anterior Miura que ya ha rebasado ese límite y que, hoy por hoy, es uno de los automóviles, deportivos de mayor prestigio y de mayor cotización.

CARACTERISTICAS

En realidad el Lamborghini Miura S no ha sufrido más que una modificación relativa respecto al modelo anterior. Se ha procedido a una serie de mejoras de detalles, pero nada fundamental se ha cambiado. Y es preciso añadir que, tanto en 1970 como en 1967, el Miura sigue siendo la perla rara de la construcción deportiva automovilística mundial, sin que haya apa-

recido ningún otro modelo que pueda atacarle en este terreno.

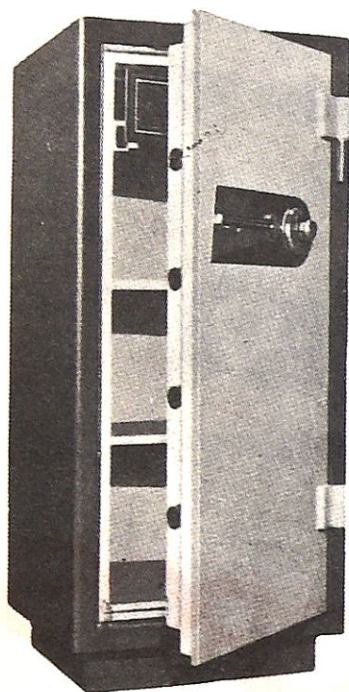
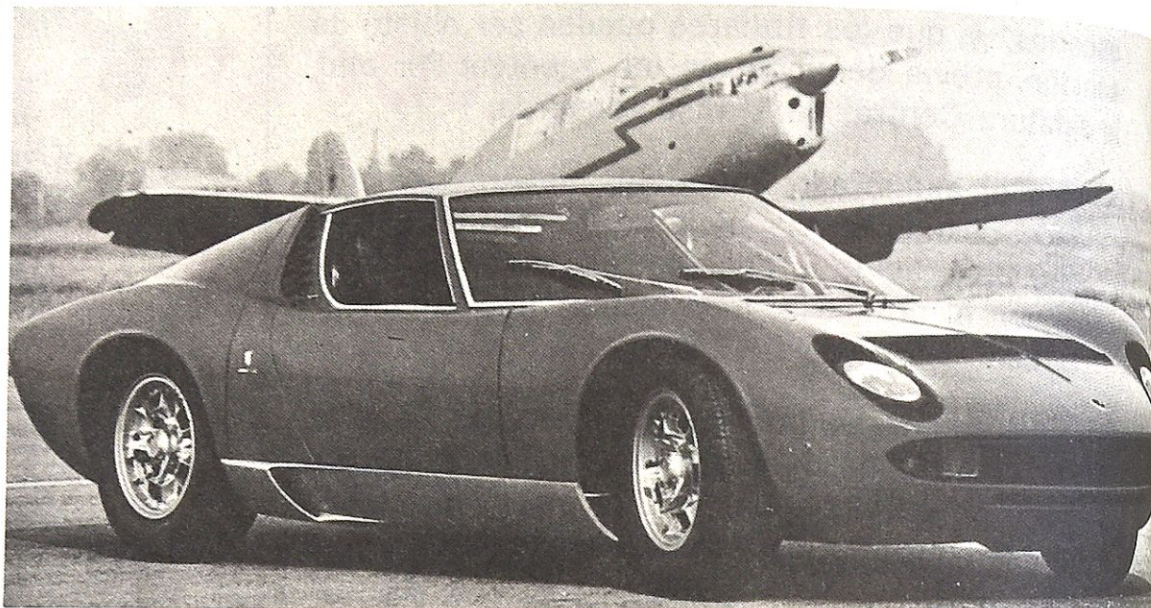
El motor construido en aleación ligera es un 12 cilindros en V, de 3.929 centímetros cúbicos con un diámetro de 82 mm. por una carrera de 62. La distribución se efectúa por dos árboles de levas en cabeza por cada bancada de cilindros mandados por cadena doble. La alimentación está asegurada por cuatro carburadores Weber de triple cuerpo.

Respecto a la transmisión la caja de cambios es de cinco velocidades sincronizadas y el embrague, de tipo mo-

nodisco en seco, con mando hidráulico. Las suspensiones independientes a las cuatro ruedas, son de triángulos superpuestos, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barras antibalaneo. La dirección es de cremallera y los frenos Girling, asistidos, de doble circuito.

NOVEDADES

Entonces ¿qué aporta de nuevo al Miura el modelo S? Primeramente 20 CV más (370 DIN, a 7.700 r.p.m., en lugar de 350 a 7.000 r.p.m. anteriormente) y un par máximo mucho más



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii **CONTRA**

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY

BILBAO

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



Representante en Exclusiva para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048
SAN SEBASTIAN

ra hotel
residencia
alcalá



Restaurante
BASQUE



Cafetería
BASQUE



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

Director: ANGEL URCHUGUI

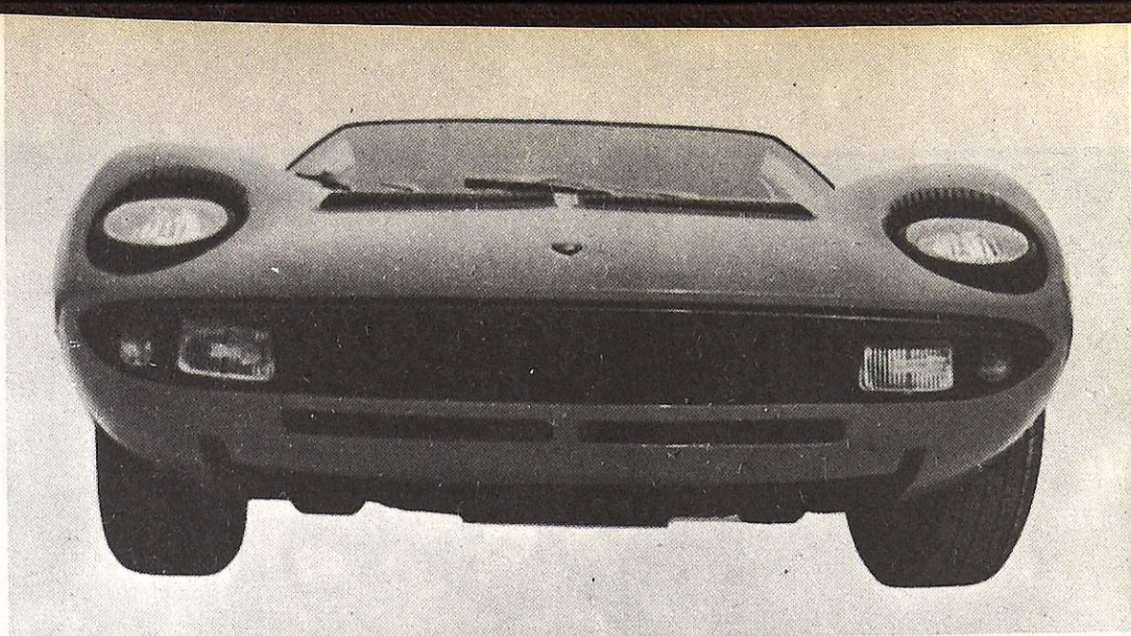
alto (39,5 mkg. a 5.500 r.p.m. en vez de 37,6 a 5.100 r.p.m.). Esto se ha conseguido principalmente por el aumento de un punto en el índice de compresión (10,5 : 1, por 9,5 : 1 anteriormente)

Los amortiguadores han sido sustituidos por unos Qoni y los frenos son de disco autoventilados, los mismos que lleva el modelo Espada, y las juntas de transmisión homocinéticas.

CONDUCCION

El extraordinario placer de conducción del Miura se da ahora mucho más claramente en el S. En la otra versión habíamos constatado cierta pereza en las reacciones. Ahora el vehículo es mucho más sensible, cuando se le solicita, evolucionando hacia un nivel más normal y más agradable. La dirección continúa siendo extremadamente suave y precisa, pero tres vueltas y media de giro de volante tal vez sean demasiadas para un piloto deportivo. Aunque es preciso reconocerlo que esta desmultiplicación permite una conducción muy relajada sobre carretera y autopista a gran velocidad, y únicamente en terreno accidentado se puede echar en falta un sistema más directo.

El motor del S tal vez ha perdido algo de fuerza a bajo régimen, pero continúa siendo de una flexibilidad extraordinaria. Por su parte, la suspensión nos ha parecido muy eficaz en cuanto a confort, muy bien amortiguada.



A FONDO

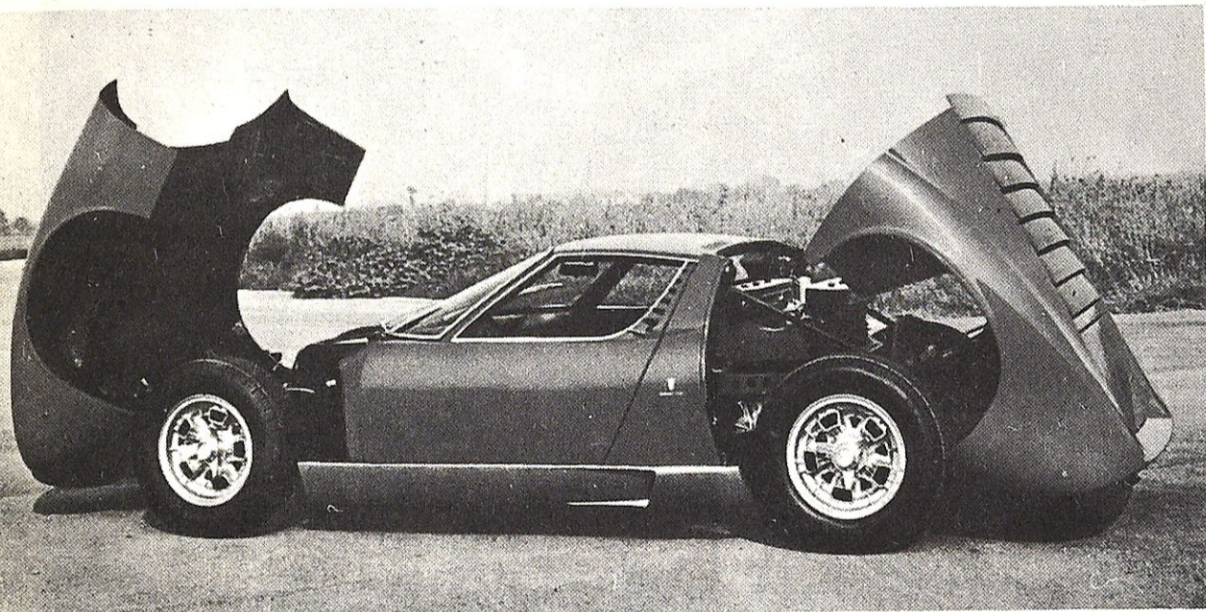
La autopista que une Bolonia a Ferrara no está excesivamente frecuentada y en ella hemos podido hacer nuestras pequeñas experiencias. El tiempo era radiante; la temperatura moderada; la circulación, nula; los únicos contras se centraban en un fuerte viento lateral, cuyo efecto sobre la estabilidad del coche era absolutamente nulo hasta los 260 kilómetros por hora. A partir de ahí, conservar la dirección recta al pasar por los puentes, que en esta ruta son bastante numerosos, llegaba a ser —es preciso decirlo— un verdadero ejercicio de estilo que pedía cierta maestría. Esto plantea un problema que no hay que disimular, puesto que tales condiciones pueden encontrarse no se sabe cuándo ni dónde.

Los conductores de coches ultrarrápidos saben que los síntomas del dominio del viento al coche son fáciles de detectar y que no existe más que un solo remedio radical: levantar el pie. El viento forma parte, como la lluvia, de las condiciones atmosféricas que deben regular el ritmo de conducción; sus efectos pueden hacerse sentir a partir de los 100 kilómetros-hora en ciertos coches de serie. Esto tiene que ocurrir a la fuerza cuando la velocidad se aproxima al triple del valor mencionado, en un nivel en que las características y reglajes aerodinámicos de un coche exigen una gran perfección, incluso cuando la forma general es correcta.

Así es como, por nuestra parte, después de haber alcanzado 288,6 kilómetros-hora en un sentido (a unas 7.800 r.p.m.) y 273,8 km/h. en el otro (a unas 7.400), con el viento soplando de tres cuartos, nos hemos sentido retendos por la prudencia, porque el Miura S comenzaba a ser difícil de mantener. Es probable que estos cronos que dan una media de 281,2 kms/h., puedan mejorarse en condiciones perfectas, pero, sin duda, no muy considerablemente y nunca para llegar a la cifra mágica de los 300 a la hora.

El verdadero placer se encuentra en las maravillosas subidas de régimen a través de las relaciones admirablemente escalonadas del Miura: 100 en primera, 150 en segunda, 200 en tercera, 250 en cuarta... No menos formidable es la gran manejabilidad de este coche; en este terreno el Miura S, es único y, a pesar de sus defectos, sigue sin tener contrincante directo a cuatro años de su aparición.

(Motor Press.)



DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*

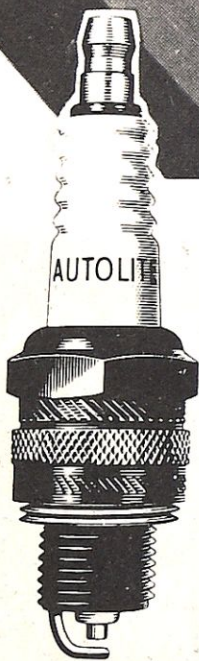


SALUD (Natural)

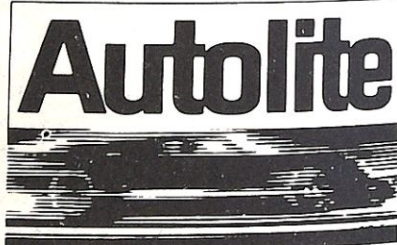
FONTEFORTE (Carbónica)



Las bujías no ganan Campeonatos Mundiales



Pero es una coincidencia que Graham Hill y Jackie Stewart pilotasen coches equipados con bujías Autolite.



Estas bujías han sido diseñadas para dar un mejor rendimiento en todos los coches. Ford equipa en fábrica sus coches únicamente con bujías Autolite.

YA SE VENDE EL SIMCA 1.000 UNIFICADO

Todos los distribuidores de Barreiros Diesel han comenzado a vender el Simca 1.000 con el precio unificado de 99.500 pesetas. La empresa de Villaverde agrupa sus tres versiones Normal, Gran Lujo y Gran Lujo Especial, en una sola, equivalente a la gran lujo, a la cual se le suprimen algunos detalles y se le rebaja el precio en nada menos que 5.500 pesetas.

Desaparecen en la nueva y unificada versión la tapa de la guantera, los embellecedores de las ruedas, la alfombrilla de plástico del maletero, la banda blanca de los neumáticos y el espejo de cortesía en el parasol.

NUEVO SEAT SEISCIENTOS E

Seat tiene en su gama un nuevo modelo. Al popularísimo «seiscientos» se le ha remozado y rebautizado con el nombre de E, en una versión que, de momento, convivirá con la D. Este coche se venderá a 68.100 pesetas en fábrica, esto es, 5.000 pesetas más que la versión actual.

En cambio, ofrece algunas mejoras sustanciales, entre las cuales la más importante es la fijación de las bisagras en la parte delantera, con lo que las puertas abren ya en sentido contrario a la dirección del viento, que es el único sensato y seguro para un utilitario. En el interior del nuevo «seiscientos», la tapicería es de napel, se introduce la bandeja portaobjetos, un cenicero; se pone cerradura en ambas puertas y los cierres y seguros son más perfectos, de tipo tridimensional; se mejoran las bolsas laterales. En el exterior, se le desplaza el emblema, se aumenta el tamaño de los faros y se mejoran los pilotos delanteros y traseros, además de dotar al nuevo modelo con embellecedores de nuevo estilo.

Motor Press

SEGURIDAD EN LOS AUTOMOVILES

Está en la orden del día de los Gobiernos de todas las naciones la formación de una mentalidad entre los usuarios de automóviles para mejorar los coeficientes de seguridad en la circulación.

Los fabricantes han recogido en gran parte esta llamada, y año tras año los automóviles van saliendo con las más variadas reformas y modificaciones para aumentar su seguridad de funcionamiento. Así, tenemos por ejemplo: la barra de dirección flexible, dobles circuitos de freno y repartidor de carga, cinturones de seguridad, alumbrado a yodo, retrovisores desprendibles, etc.

Pero existen otra serie de factores en los accidentes —y son los que más contribuyen al aumento alarmante de la peligrosidad en las carreteras actuales— y estos son el desconocimiento de las normas de circulación y sobre todo de conservación de su vehículo.

De estas últimas, a su vez, las relativas a los neumáticos son de una importancia fundamental para la seguridad vial.

En la mayoría de los países europeos se sanciona al automovilista que rueda con neumáticos desgastados y en mal uso.

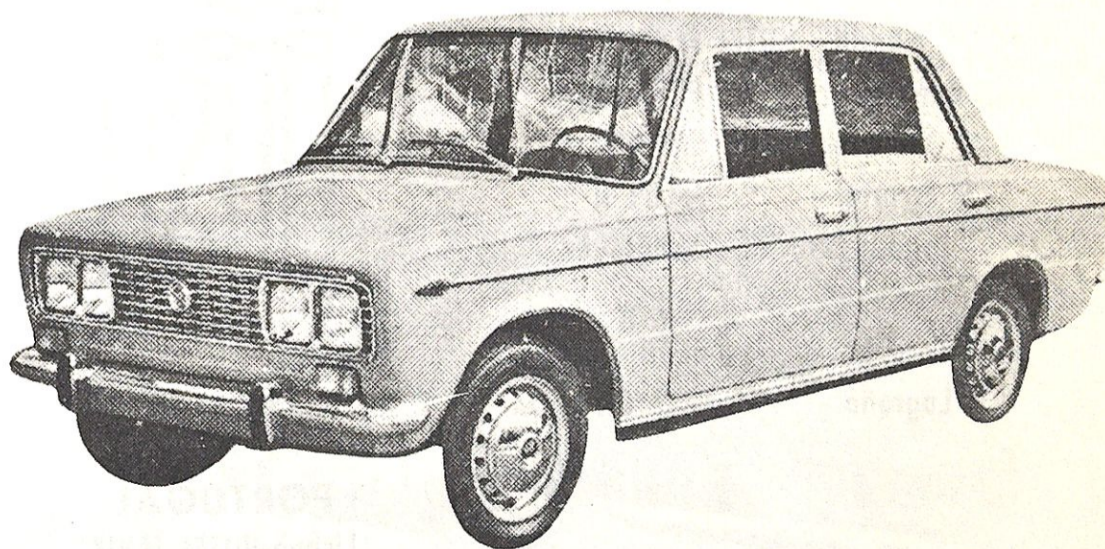
Suecia, uno de los países más avanzados en esto de la seguridad, prepara una ley disponiendo el empleo de testigos metálicos en la fabricación de neumáticos.

A partir de 1971 todos los neumáticos llevarán en su capa de rodadura unas finas virutas metálicas que aparecerán a la vista cuando el espesor de las esculturas en dicha superficie llegue al mínimo permitido de 1,6 a 2 mm.



**SERVICIO
OFICIAL**

SEAT



**REPARACIONES • TALLER DE CARROCERIA, SERVICIO DE ENGRASE Y LAVADO
AGENTES EN TODA LA PROVINCIA**

OFICINAS Y TALLERES:
Avda. Guipúzcoa km. 4 (BERRIOZAR)
Teléfono 99 - Ainzain (3 líneas)

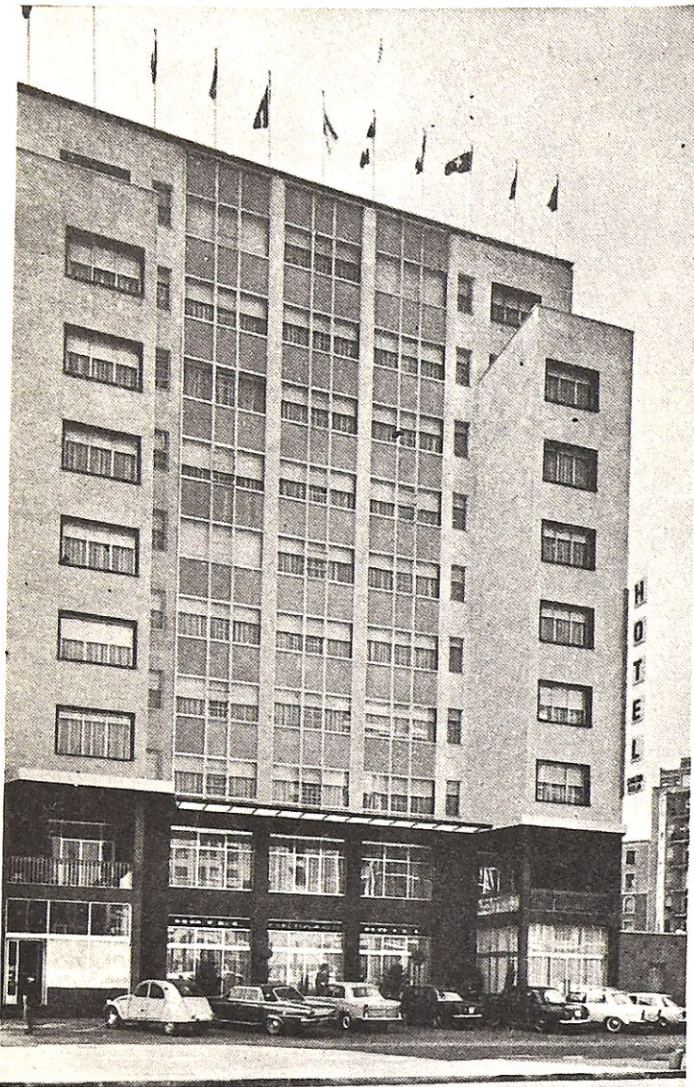
INFORMACION - VENTA RECAMBIOS:
Bergamin, 8 - Apartado 264
Teléfono 23 49 50 (3 líneas)

PAMPLONA

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
El Escorial - " FELIPE II
Granada - " ALHAMBRA PALACE
Córdoba - " ZAHIRA
Córdoba - " GRAN CAPITAN
Logroño - " CARLTON RIOJA



ISLAS CANARIAS

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

PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

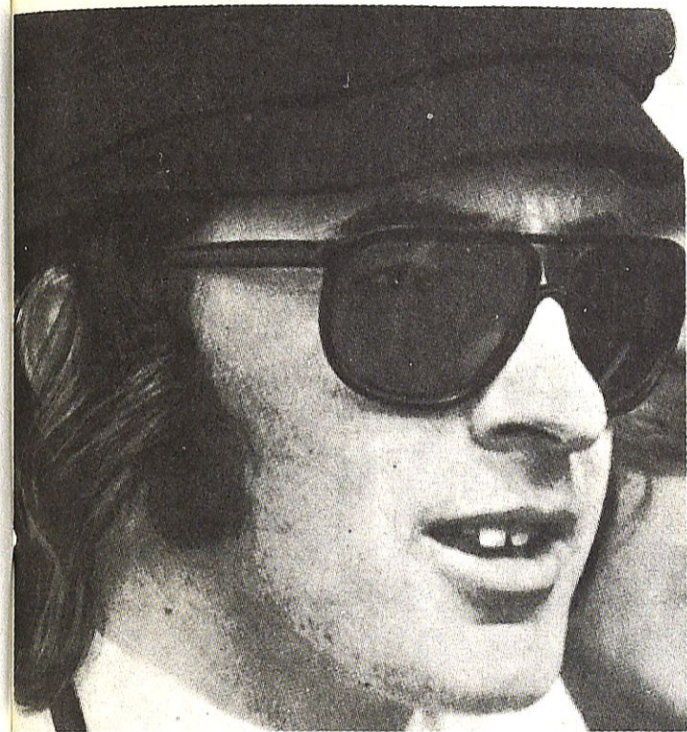
OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4
TEL. 2311005 - TELEX. 27521
CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

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

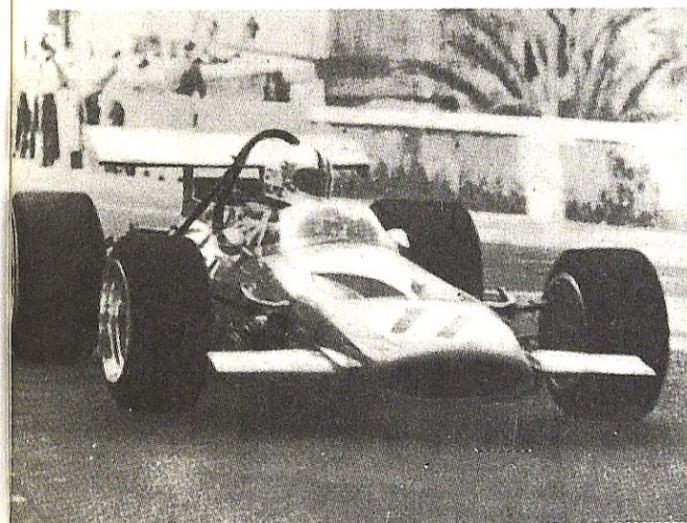
DESAPARECIDO RINDT

CINCO ASPIRANTES AL TITULO

Con la muerte de Jochen Rindt, favorito indiscutible del Campeonato, el máximo título del automovilismo se hace asequible a las aspiraciones de los que, hasta la víspera del Gran Premio de Italia, eran ya casi menos que comparsas.



Jackie Stewart
(March, Tyrrel)



Denny Hulme
(MacLaren)

En efecto, en la presente temporada el malogrado piloto austriaco había conseguido llevar su Lotus cinco veces a la victoria: Mónaco, Holanda, Clermont Ferrand, Inglaterra, Alemania.

Cinco victorias que auguraban superar el récord de siete en un mismo año que aún ostenta el excepcional Jim Clark.

Pero en la «parabólica» de Monza se cortaron con el último aliento toda esperanza, toda ilusión y orgullo del que ya era virtual campeón del mundo.

El título, el título de Jochen Rindt, está ahora en litigio. Cinco son los corredores que pueden alcanzarlo: Brabham, Stewart, Hulme, Regazzoni, Ickx.

Rindt logró 45 puntos y de no superarle nadie en el cómputo final, será el primer campeón que no puede disfrutar su título.

Jack Brabham contabiliza en la actualidad 25 puntos, fruto de su victoria en Kyalami y de sus dobles plazas de honor en Mónaco e Inglaterra. Sus

últimos logros los ha conseguido en Francia con un honroso tercer puesto.

No obstante, «Old Jack» hubiera podido obtener varios puntos más que incomprensiblemente se dejó arrebatarse con sendos fallos de principiante.

El primero de estos fallos fue en Mónaco, cuando iba en cabeza en la última vuelta y al abordar la última curva se pasó de frenada, dejando el camino libre a Rindt.

También en Inglaterra sirvió al gran Jochen la victoria en bandeja. Esta vez fue al quedarse sin gasolina su BT 33... ¡También en la última vuelta!

Las posibilidades de Brabham son éstas: necesita hacer 21 puntos en las tres carreras que faltan aún; tiene que ganar dos pruebas y llegar tercero en la otra o bien ganar una prueba y clasificarse segundo en las restantes. Queda todavía en el viejo corazón de Jack mucha sangre joven para no poder hacer esto y aún más.

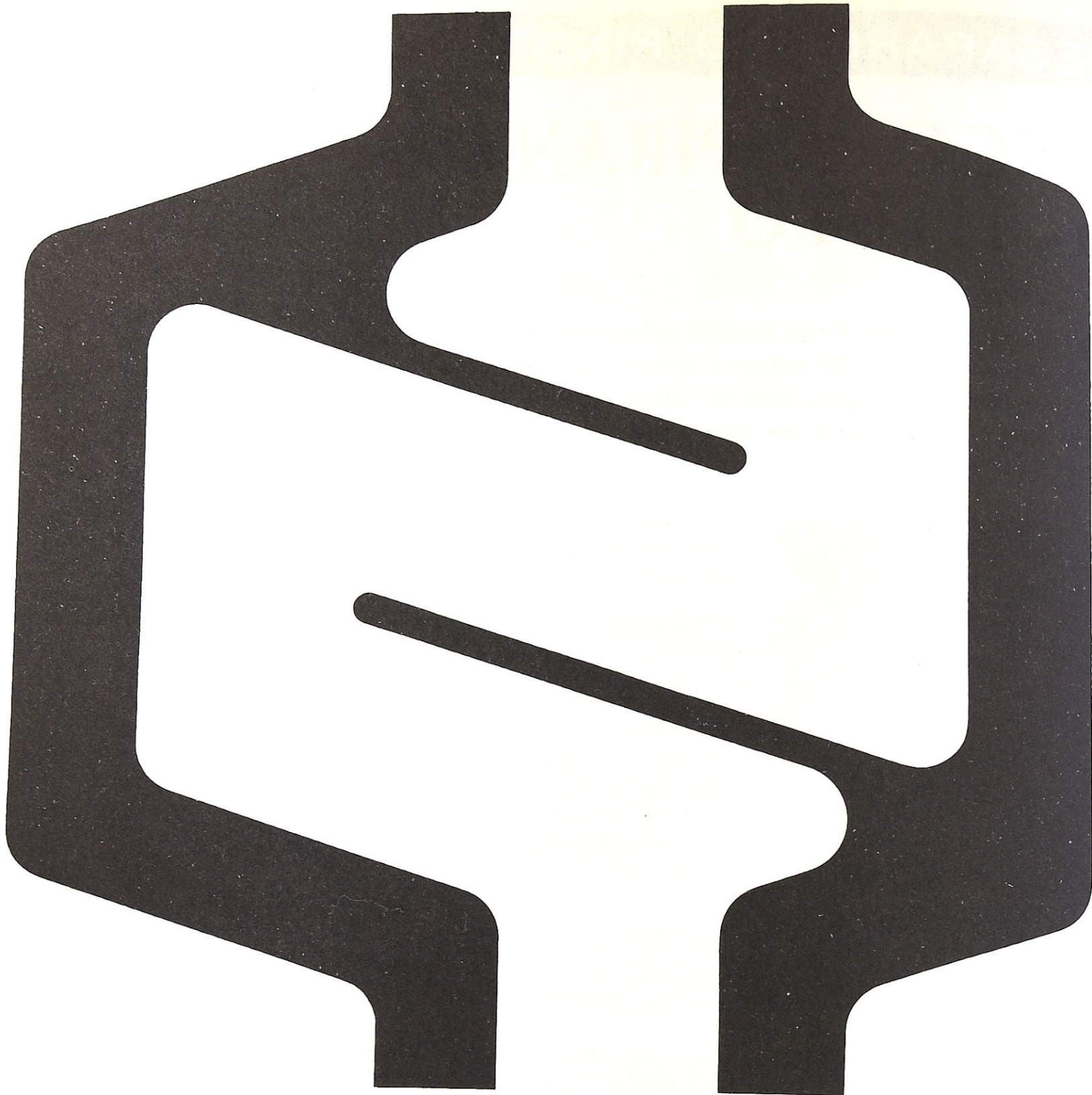
El escocés y actual campeón del mundo Jackie Stewart se halla igualmente a 25 puntos de la victoria total.

La temporada empezó para él con inequívocas muestras de poder revelar el máximo galardón. Cuatro puntos en Sudáfrica, una victoria en el Jarama —la única conseguida hasta el momento por March—, segundo en Zandvoort y segundo asimismo en el trágico Monza.

Sin embargo, las previsiones iniciales no se han cumplido con el rigor deseado. Al principio de temporada Stewart cambió su Matra campeón por el V8 Cosworth, creyendo que el V12 francés tenía poca «chance» ante los motores de Keith Duckworth. El 18 de agosto último su patrón Ken Tyrrell presentó el nuevo Tyrrell-Ford, cuyo chasis se debe a Derek Gardner, antiguo colaborador de Ferguson. Este chasis se inspira directamente en el Matra MS 80 y se prevé la posibili-



Jack Brabham (Brabham)



**¿por qué
el Cinturato
es un neumático tan
seguro?**

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



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

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

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

**CINTURATO
PIRELLI**

DESAPARECIDO RINDT

dad de que Jackie acabe la temporada sobre esta nueva montura. De una u otra forma, lo cierto es que Stewart no tiene el material adecuado a sus pretensiones. Su situación es la misma que la de Brabham, 25 puntos y las posibilidades, V8 Cosworth, también. Unicamente la suerte, aliada incierta, y su innegable clase pueden coronarle campeón del mundo por segunda vez.

El neozelandés Dennis Hulme ocupa la tercera posición con 23 puntos. Después de la trágica desaparición de su amigo y compatriota Bruce McLaren acaecida en Goodwood, Dennis ha cogido las riendas del clan McLaren F-1.

Su actuación en la temporada 70 es la peculiar de este hombre, físicamente antidivo, que sin espectacularidades pasó a ser de fiel segundo de Brabham a Campeón Mundial 1967.

Hulme es el único de los cinco candidatos al título que no ha conseguido en el actual campeonato ningún Gran Prix.

Su labor, ya lo hemos dicho, es constante, sin desmayo. A su fabulosa clase de «pistard» une su innato conocimiento técnico. Dennis en sus al-

con Cosworth V8. La robustez que certifican estos seis G. P. puntuados hay que atribuirlos en gran parte al «kiwi», digno sucesor de Herrmann Lang en materia de «oído - para - detectar - averías - en - el - motor».

Unicamente ganando dos pruebas y quedando segundo en la tercera, el modesto Hulme puede subir al podium de los mejores como lo hizo en 1967.

Hasta hace muy pocos años el nombre de Claudio Regazzoni era casi desconocido en los altos niveles automovilísticos. El comienzo de la fama para el suizo se concretó en 1968 corriendo para Tecno en Fórmula 2.

Este año ha sido «el año de Clay». Dejando aparte el Trofeo de Constructores en el cual ha corrido con Ferrari 512 S S.E.F.A.C., la marca de Módena le dio la gran oportunidad: ¡Disputar un Grand Prix!

Debuta en Zandvoort, al igual que lo hiciese Giunti en Spa, y queda el cuarto... Repite ese puesto en Inglaterra asombrando a todos. Era la consagración.

En Alemania, tercer mejor tiempo en los entrenamientos, lucha en cabeza con Ickx y Rindt, hasta que dos sobe-

Sin embargo, ahí queda la enorme proeza de este joven suizo que hoy por hoy aspira a ser el sucesor en el trono de Stewart.

Y por último en esta lista de candidatos al título, figura Ickx con 19 puntos. Para el belga las cosas no se presentaron muy bien al principio. Des-



Gianclaudio Regazzoni (Ferrari)

pués de correr para Brabham en 1969, volvió a Ferrari con la ilusión puesta en el Flat 12, el motor mejor estudiado de cuantos corren en Grandes Premios. En las cuatro primeras pruebas no había podido arrancar ni un solo punto. Para colmo de males ese accidente en el Jarama que, providencialmente, no tuvo fatales consecuencias.

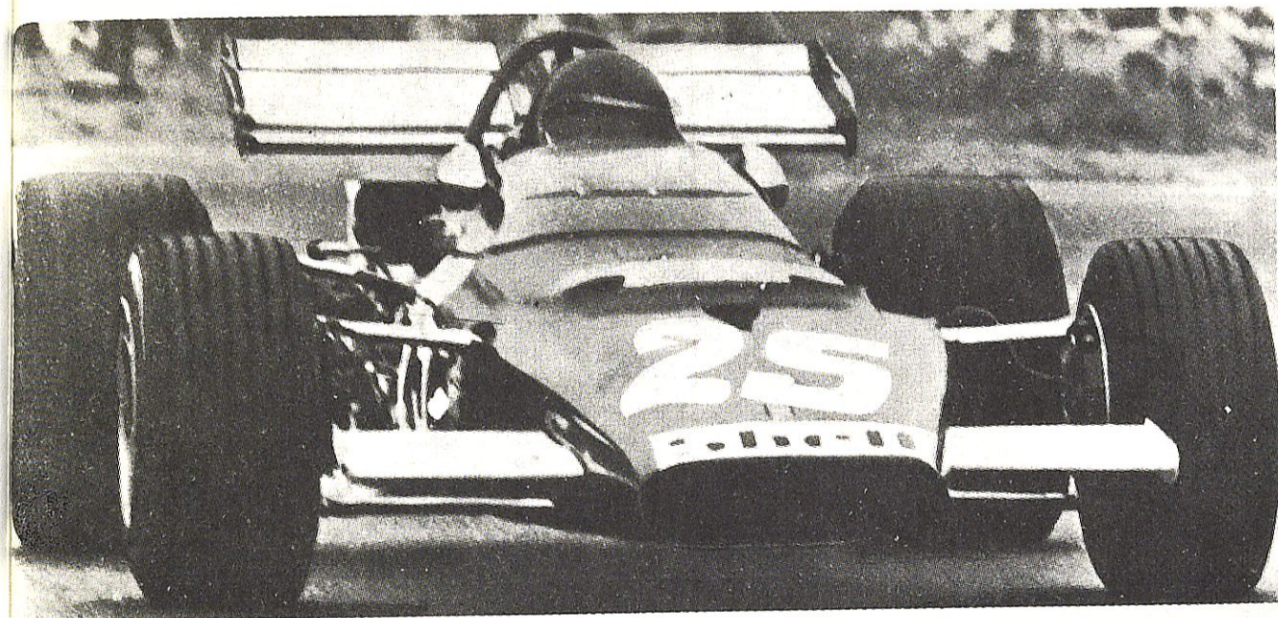
En Holanda logra 4 puntos y 6 en Hockemheim a un segundo del vencedor Rindt. Unos días más tarde en Zeltweg sería el principal actor del festival Ferrari: dos coches rojos en los primeros lugares.

Desde Monza 1966 (Scarfioetti-Parques) Maranello esperaba este doble...

En Italia las cosas no funcionaron, aunque todo quedó endulzado por la grandiosa victoria de su amigo Regazzoni. El futuro es sombrío para Ickx en lo que se refiere a este campeonato; también necesita ganar las tres carreras que quedan, una tras otra, para ser el primer belga que logre el título mundial.

El análisis está hecho. Falta ahora el desenlace en tres actos. Mosport, Watkins Glenn y Méjico.

Costará mucho a estos cinco hombres desbancar a Jochem Rindt, el gran ausente, el ausente en Canadá, en Estados Unidos y en Méjico. Porque Jochem Rindt es y será el mejor conductor de 1970.



Jacky Ickx (Ferrari)

bores racing en Europa, fue mecánico en el equipo de John Cooper. Luego vino el ser piloto...

Pero volvamos a la temporada actual. El primer Gran Premio 1970 fue Sudáfrica, en donde nuestro hombre alcanzó el segundo puesto. Después el cuarto puesto en Mónaco y Francia. Hizo el tercero en Brands Hatch y en el rápido Hockemheim. Recientemente, un no menos valioso cuarto puesto en Italia.

Los McLaren M 14 van equipados

ranos trompos provocados por un gripase del motor le hacen abandonar.

Después Austria. Llega el segundo escoltando a su compañero Ickx y por fin, ¡¡MONZA!! La victoria. Hacía cuatro años que un Ferrari no ganaba en su casa...

A pesar de esto, Clay tiene una única alternativa para ser campeón mundial: Ganar las tres pruebas que aún restan en el calendario. Difícil, por no decir imposible, para un bisono en Fórmula 1.

LA COPA DEL PRINCIPE ENRIQUE

Cuando un profano imagina un automóvil de principios de siglo, dos imágenes subsisten: o bien el coche de ciudad se parece a una caja de jabón, montada sobre ruedecillas, o bien si se trata de un tipo de carrera, es un chasis más un motor desnudo, con un asiento donde se engancha un piloto barbudo, abrigado en un arco iris de pieles...

Sin embargo en menos de diez años, entre 1900 y 1910, la máquina prehistórica ha llegado a ser vehículo de raza. La competición ha provocado radicalmente esta transformación. Es así que dos pruebas alemanas fueron determinantes en la evolución de vehículos de gran turismo, entre 1905 y 1911.

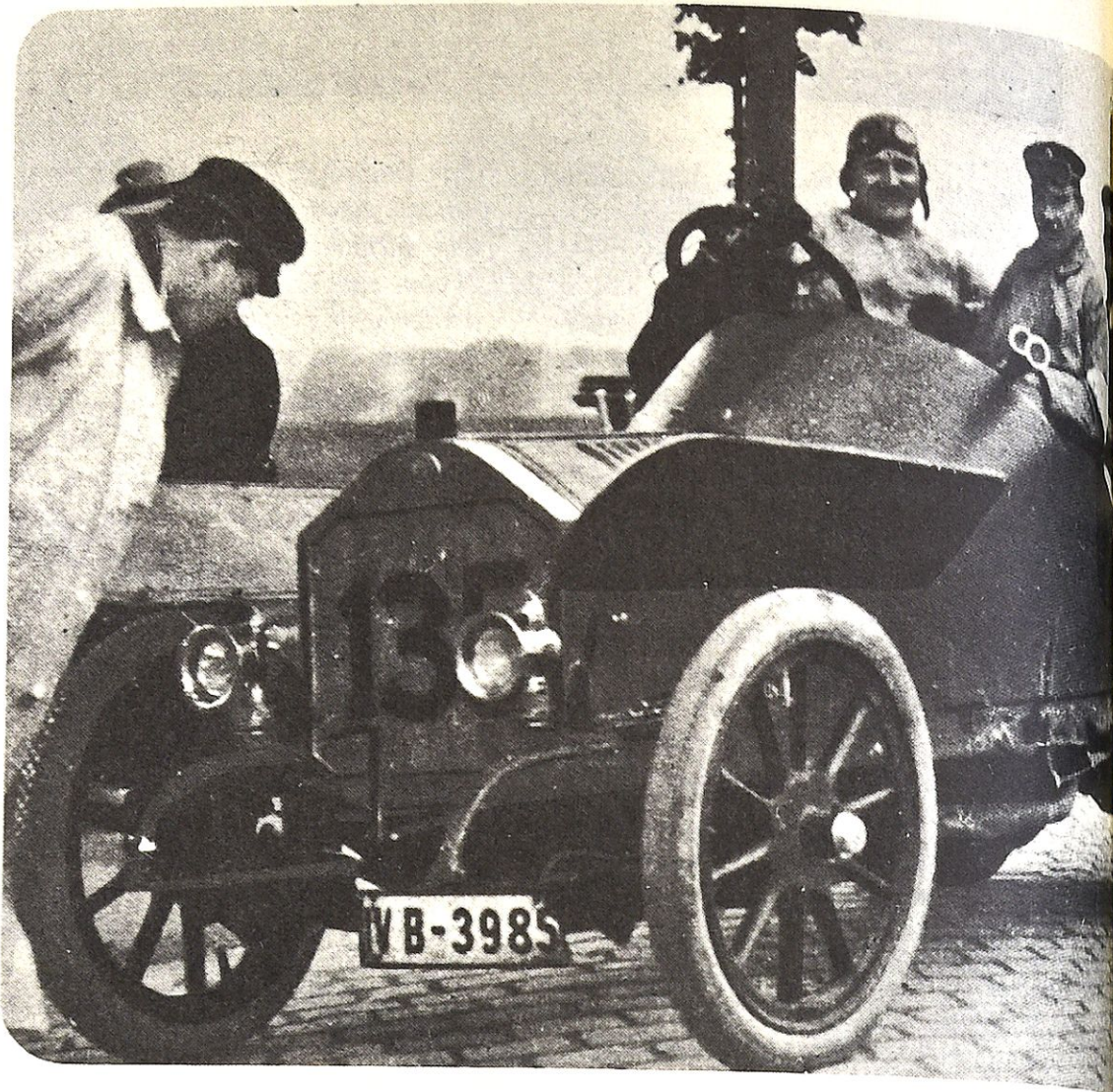
La primera creada por Van Herkoner, de Munich, fue corrida tres veces: en 1905, 1906 y 1907. Se caracterizaba por un recorrido de las carreteras de Baviera y duraba siete días. Esta Copa Herkoner, fue patrocinada en seguida por el hermano del Kaiser Guillermo II, príncipe Enrique de Prusia, que dio su nombre a la carrera.

Por estas carreteras difíciles, llenas de polvo, no señalizadas, los constructores tenían que hacer prueba de gran imaginación. En 1908 por las carreteras de Alemania, la prueba de turismos corrido en siete etapas, cuyo total era de 2.220 kilómetros, fue ganada por Erle en un torpedo perfilado Benz, cuatro cilindros (115 x 180). En 1909, la prueba se alarga y atraviesa no solamente Alemania, sino que se acerca a las colonias de Hungría. Los organizadores exigieron carrocerías GT, así como cuatro personas a bordo del vehículo. Las carrocerías debían estar obligatoriamente barnizadas y el peso mínimo de la caja debía representar el quince por ciento del peso total del coche.

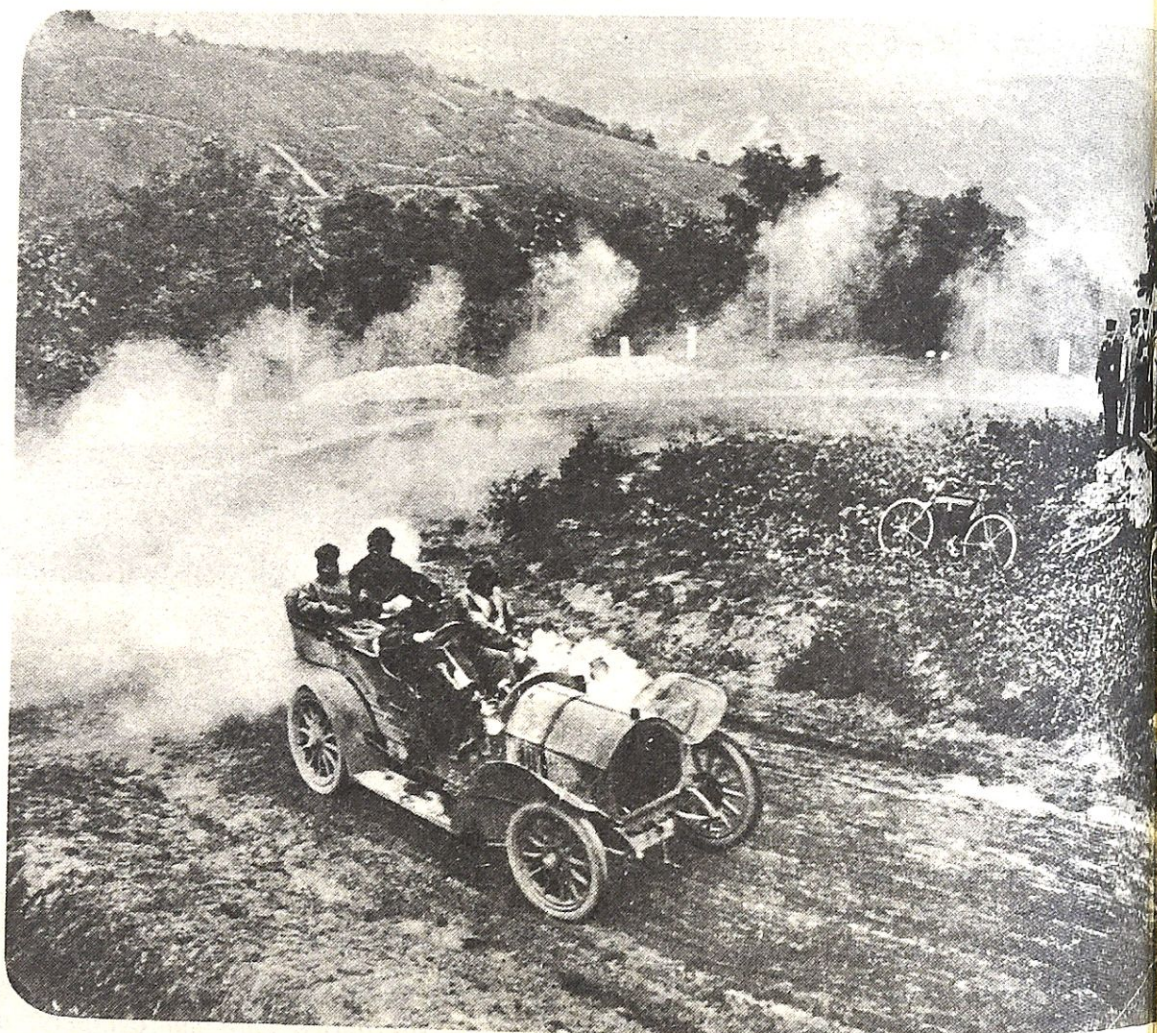
Fue Wilhelem Opel quien la obtuvo sobre... su Opel.

En 1910 la Copa atraviesa Alsacia y Lorena y ve a tras Austro-Daimler 4 cilindros colocarse al volante del coche vencedor a un desconocido que hará ruido: Ferdinand Porsche. El príncipe resucitaría la carrera una última vez en 1911. Los coequipiers fueron de Alemania hasta Edimburgo. No hubo clasificación individual. El príncipe Enrique rueda sobre un Benz; el campeón Willy Poegge sobre un Mercedes sin válvulas Knight. A título comparativo hace un poco más de cien años aproximadamente, en 1899, la primera vuelta a Francia automovilística había visto triunfar a De Knyff en un Panhard 16 CV que rodó 44 horas a la media de 51 kilómetros por hora, en total 2.200 kilómetros.

Diez años después, la media horaria pasaba de 80 kilómetros hora. Los incidentes técnicos constantes habían obligado a constructores y fabricantes de neumáticos a resolver todos los problemas surgidos por las altas temperaturas.



1908/1911: LOS PRIM



Los espectadores presencian con atención y admiración este peligroso viraje tomado por el piloto Brauda al volante de un Darracq 12 CV.

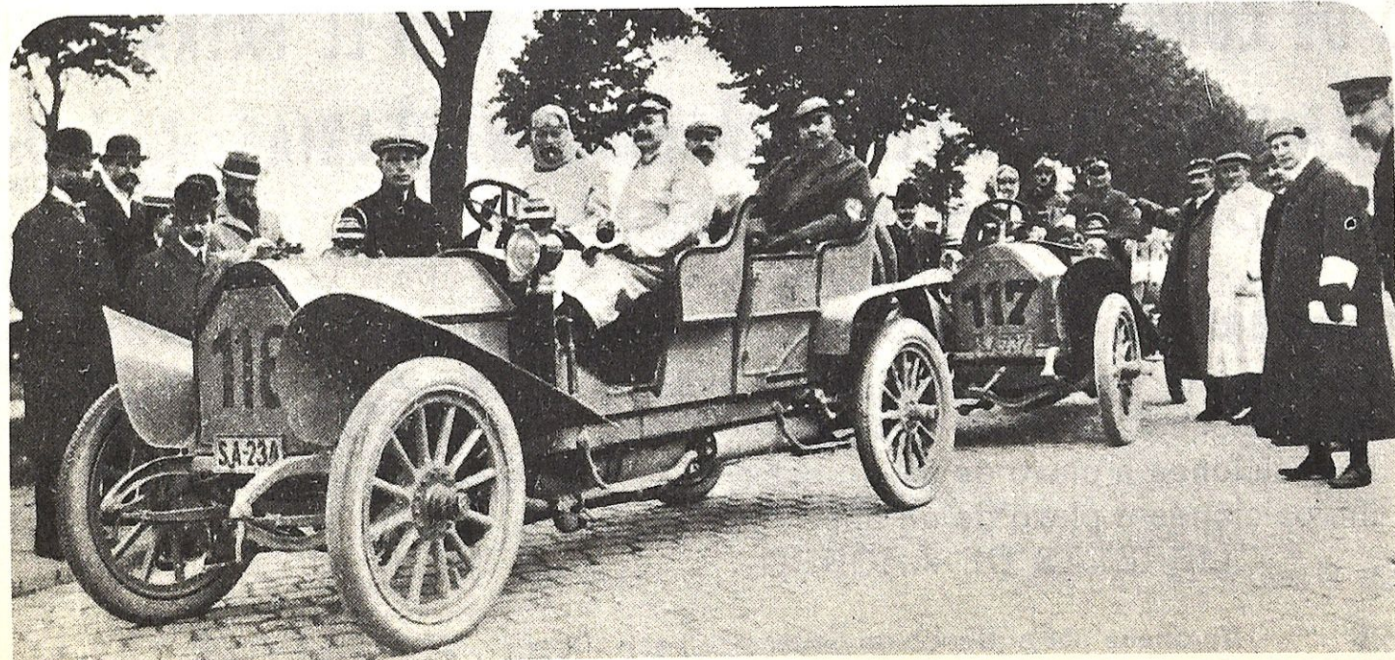


1909.-La salida de la Copa del Principe Enrique va a ser dada. Se puede apreciar los alerones obligatorios en previsión de las piedras abundantes en las sinuosas carreteras de Alemania y de Hungría.

EROS COCHES DE GRAN TURISMO



El duque Luis de Baviera al volante de un coche belga: el "Metallurgique" de 4 cilindros.



Una marca totalmente olvidada: el "Rex Simplex", que presentó dos modelos.

Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital desembolsado..... 270.100.000 ptas.
Reservas..... 554.000.000 »
Total..... 824.100.000 »

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

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

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 de Bilbao en Santuchu

MADRID - Recoletos, 22 y 3 más en la provincia

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas provisionales)

y

54 Sucursales más en Navarra, Vizcaya y Madrid

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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

TURISTAS

Es tópico corriente que el turismo hermana a los pueblos, hace que se conozcan mejor los unos a los otros, acorta distancias espirituales y ayuda, así, al mantenimiento de la paz. Todo esto está muy bien y no me atrevería a negar nada de ello, pero corresponde a una visión un poco idealista y algo utópica de las cosas.

No puedo hablar del turismo por experiencia, pues, aunque he viajado bastante, no he podido casi nunca permitirme el lujo de hacerlo como turista: he viajado siempre con consigna de trabajo; cuando no me la han impuesto los demás, me la he impuesto yo. Pero ¡he visto tantos turistas en mi vida...! Demasiados. Se distinguen en seguida de los demás viajeros y no hace falta un sexto sentido para reconocerlos, porque ellos mismos se delatan por su indumentaria, sus maneras y su modo de enfrentarse a las circunstancias.

Es muy difícil ser un buen turista. Es un arte que no está al alcance de todos y por esto hay tan pocos. Quizá la principal objeción que opondría a los que cantan las excelencias del turismo es que hay en él una discriminación, la mayor parte de las veces injusta. Ni están todos los que deberían estar, ni deberían estar todos los que están. En las democracias capitalistas, el gran discriminador es el dinero, ya que hoy día hace falta tenerlo en abundancia para permitirse el lujo de viajar con un mínimo de comodidades, a no ser que se trate de este turismo ocasional que se aboca sobre las ventajas económicas, generalmente poco duraderas, que ofrecen los países de moneda depreciada, que se ven, así, invadidos por un alud turístico, que aunque es verdad que ayuda a aumentar los ingresos, por otra parte, a la larga, acaba por destruir los encantos que constituyen el acicate del turismo de verdad. En las dictaduras —socialistas, militares o del orden que sea— la discriminación del turismo —se entiende para los naturales que lo practican en otros países— suele ser política, no de una manera confesada, sino porque tan sólo con el beneplácito del Gobierno se obtienen las divisas y permisos necesarios para poder viajar.

Esto es una verdadera lástima, porque, como decía, es muy difícil ser turista y éste, por tanto, tendría que ser cuidadosamente seleccionado. ¿Qué se le tendría que pedir? Pues, simplemente, una cosa que es muy difícil: ser un buen observador, ser objetivo, viajar sin ningún prejuicio en pro ni en contra acerca de lo que se visita. Y es asombroso el reducidísimo número de personas que reúnen estas cualidades. Hagan ustedes el recuento entre sus amistades y relaciones y verán que la mayoría, al regresar de países que ustedes conocen bien, les han hecho unos relatos que a ustedes les parecen fantásticos. Todos han visto en todas partes lo que han querido ver y han encontrado lo que esperaban o querían encontrar. Son muy abundantes los dos extremos: el del turista bobalicón y optimista que todo lo ve, fuera, con lentes de color de rosa, se admira por cosas que hubiera encontrado mejores en su casa y vuelve entusiasmado, contento y extranjerizado con un «snobismo» que raya en lo ridículo, y el otro, el perdonavidas, que no se asombra por nada y desprecia todo lo de fuera, por la sencilla razón de que ha salido de casa ya dispuesto a esto; son xenófilos o xenófobos natos.

Además, el gran enemigo del turista es la anécdota: el suceso trivial que le ocurre, generalmente de buenas a primeras al llegar al país de destino y por el que, según sea agradable o desagradable, juzga ya

definitivamente al país. Después, ya todo será igual; no habrá nada que desvirtúe aquella primera impresión. He conocido a curiosos francófilos o germanófilos que lo eran simplemente porque una portera de París les había recibido mal o un empleado de aduanas tudesco había sido severo en el registro del equipaje. Se diría que para enjuiciar de esta manera hace falta no tener noción de cálculo de probabilidades, pero es que, por desgracia, la mayor parte de gente no la tiene; es incapaz de equiparar justamente, de saber cuántos casos hay que acumular para que su peso pueda tener un carácter representativo.

El gran mal está en que la mayor parte del turismo no es turismo cultural. ¡Cuán pocos de los que viajan por placer lo hacen con la intención de asimilarse la cultura del país que visitan, o al menos formarse una idea cabal de ella! La inmensa mayoría viaja con un criterio de hotelero y sabe decirnos muy bien si aquí o allí se come bien, y hay buenos hoteles y —esto no falta casi nunca— si las diversiones son fáciles. Generalmente, cuando a éstos se les pregunta si han visitado tal museo o tal monumento histórico, os contestan que no han tenido tiempo, cuando lo que no han tenido ha sido ganas.

Para ser justo, en tales casos, hay que tener en cuenta la atenuante de la barrera del lenguaje, obstáculo casi siempre insoslayable. Intentar formarse una idea de la cultura de un país sin conocer su lengua es poco menos que imposible, pero lo que entonces se impone es la discreción. Lo primero que tendría que ser todo buen turista es muy modesto porque, incluso con todas las circunstancias a su favor, pretender formarse una idea de un país por haber estado unos días, o aunque sea unas semanas en él, es imperdonable presunción. El turista no tendría que hablar más que de unas primeras impresiones, sujetas a ulterior revisión. Si la mayor parte de nosotros no tenemos todavía una idea exacta de nuestro país en el que ha transcurrido la mayor parte de nuestra vida, ¿cómo queremos formárnosla de otros que hemos vivido tan sólo de soslayo?

Hay un turismo que es todavía más odioso y es el turismo camuflado. El camuflaje suele ser una misión cultural, técnica, política, benéfica o lo que sea... Son estos congresos que resultan un valor entendido, al que el congresista suele ir con su esposa, secretaria o lo que sea, cuyas sesiones —que ellos llaman «de trabajo»— suelen verse muy poco concurridas y cuyo «programa de festejos» está repleto de alicientes. Conste, no obstante, que quiero salvar del baldón a los congresos serios, que también los hay, y a los que podríamos llamar mixtos, que son los serios en que suele colarse algún polizón.

Otro subterfugio burdo que nunca ha tenido mis simpatías es el del «viaje fin de carrera» o a veces incluso de «media carrera» que organizan algunos cursos de estudiantes. Su efectividad formativa suele ser escasa; los flamantes ingenieros, arquitectos, abogados, etc., suelen estar repletos de teoría, pero les falta práctica, el contacto con la realidad de la profesión, que les haría fructífero el viaje... y cuando generalmente no lo realizan. Vieron las cosas cuando no las tenían que ver, y cuando tienen que verlas no las ven. En cambio, soy un entusiasta de los viajes de vacaciones de los estudiantes de todos los estadios, pero así, «de vacaciones», sin eufemismos. A veces se organizan individualmente, o en grupos, con escasos medios y con el solo fin de conocer mundo. Para mí es este el turista más puro, el vocacional, el del pueblo que quiere conocer otros pueblos y no los busca en los hoteles de lujo, sino en los albergues o en el campo, con sus tiendas de campaña.

El turista suele ir con los ojos muy abiertos; mira mucho, pero no siempre ve, porque no siempre mirar es ver. El turista, para cumplir su misión, tendría que ser un notorio trashumante...

Por MIGUEL MASRIERA en «La Vanguardia Española»



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

LEAL, S.A.

Servicio Oficial SEAT

ha entregado el coche Seat 1430 con la
MATRICULA SS - 100.000



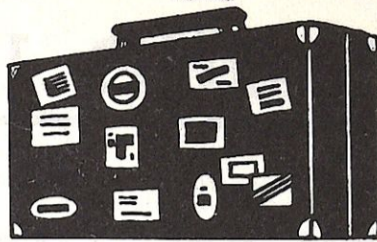
Vea la amplia gama de modelos SEAT
para entrega inmediata.

COMPRAMOS SU COCHE USADO

LEAL, S.A.

Paseo de Colón, 31-33 - Teléfono 4203 - SAN SEBASTIAN

historia de la MALETA



La maleta, se objeto que hoy resulta indispensable para todo aquel que quiera viajar, y que ha sido utilizada para tantas otras cosas, es una verdadera caja de Pandora, un portasecretos, y nunca se sabe de cierto qué es lo que puede contener; las personas sentimos una especie de pudor con las maletas: no hay nadie al que le guste que sus maletas sean abiertas por manos extrañas; parece como si en ellas estuviera encerrada la clave de nuestra personalidad. Son como el símbolo de las vidas humanas. Tienen mil usos. Hacer las maletas puede significar ir en busca de la felicidad, o también una desgracia inmensa. Lârgar o soltar uno la maleta, en Chile, es morir.

UNA MALETA, DOS MALETAS, TRES MALETAS

La maleta ha excitado siempre la imaginación. Todos hemos visto esas películas en las que unos **gangsters**, después de un audaz atraco, han escapado con una maleta llena de billetes. En esto, la maleta ha sido la sucesora del inveterado cofre lleno de tesoros que todo pirata debía de esconder en una isla misteriosa. En germanía, maleta es el ladrón que para robar se hace encerrar en algún cofre o bulto de mercaderías. Los servicios secretos han intentado más de una vez raptar a espías metiéndolos en un baúl (que es una gran maleta). Ha habido varios casos de asesinos que ocultaron sus cadáveres en maletas.

La maleta, palabra que desciende del francés **malhe**, equivale a valija y correo. Antaño se llamaba mala al correo que venía de Inglaterra o Francia. La primitiva maleta era un saco de cuero, cerrado con llave, donde se llevaba la correspondencia. Con el tiempo se transformó en un cofre pequeño que servía para guardar ropa u otras cosas y que se podía llevar a mano.

En la literatura hay bastantes alusiones maletteras. Célebre es la obra de don Benito Pérez Galdós, «El equipaje del rey José», uno de sus Episodios Nacionales, en la que narra las vicisitudes del equipaje que el rey intruso tuvo que abandonar en Vitoria tras su fuga precipitada, y en el que llevaba bastantes cosas confiscadas en su fugaz reinado. «Cien maletas en el techo», es el título de una divertida novela de Abecassis. La televisión y el cine no han faltado a la cita: «El hombre del maletín», se llama un serial inglés de televisión. En cuanto al cine, los famosos hermanos Marx, en uno de sus filmes, una astracanada, como todos, hicieron la secuencia de una fuga en un tren. Terminado el carbón, se recurre a la leña que proporciona el maderamen de los vagones, que va siendo astillado a hachazos. Groucho, el «chiflado» hermano mayor, no hace más que gritar desde la locomotora: «¡Más madera! ¡Más madera!» Liquidado el maderamen, se echa mano a las maletas de los viajeros, cuyas protestas son pronto apagadas. De la chimenea de la locomotora sale humo y prendas interiores requemadas. Al final el tren llega a su destino, un esqueleto de hierro, pero llega. Conocida es la película «La chica de la maleta», protagonizada por la estrella italiana Claudia Cardinale. La apoteosis se debe al actor cómico francés Louis de Funès, con su divertidísima comedia «Una maleta, dos maletas, tres maletas». Pero este objeto cerrable y cerrado, ha tenido también una utilización ultra. Pase que los **gangsters** traten de ocultar en una maleta los dineros robados; pero es que los terroristas también la han empleado, y no se conoce nada más indignante que el retraso de la salida de un avión por tener que registrar el equipaje,

cada vez que alguien llama por teléfono anunciando que se ha colocado en él una bomba.

Los humoristas han encontrado también tela que cortar. Por los Estados Unidos circuló un chiste del viajero apresurado que, al llegar al aeropuerto, deseaba saber si su maleta no excedía del peso permitido. Puso la maleta sobre una báscula y metió en la ranura una moneda, esperó a ver el marcaje del peso. La tarjeta que salió tenía el peso tan débilmente marcado que era ilegible, pero con ella venía un horóscopo que decía:

«Nacida en Capricornio. Tendrá un gran amor. Le espera pronto un largo viaje.»

PONER A UNO LAS MALETAS

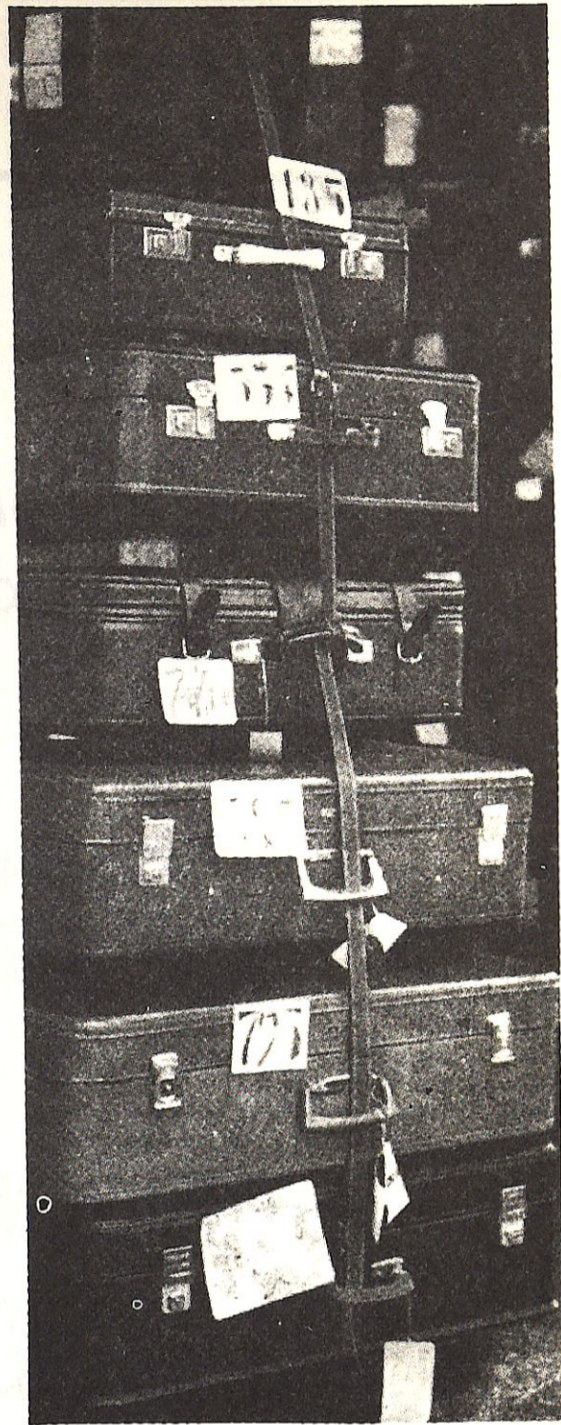
Mucha gente va por el mundo sin tener más bienes personales que los que contiene su maleta. El emigrante, el personal de tránsito, va y viene por andenes y pensiones llevando de la mano su maleta. Los depósitos de equipaje son el único domicilio de muchas personas desplazadas. Maletas, se decía de los malos toreros, que iban recorriendo la piel de toro maleta a cuestras. Maletilla ha quedado como calificativo del torerillo novel e ilusionado. En Chile, maleta equivale a alforja, y en Ecuador a lio de ropa.

Llegar a un hotel y no llevar maletas descalifica a una persona inmediatamente. El equipaje es símbolo de categoría social: de la maleta de madera con cuerdas del paleta que llega a la ciudad, pasando por la maleta de lona o cuero plastificado del personal de tipo medio, al elegante equipaje último modelo de los viajeros de primera, hay todo un pentagrama de la escala social. Casi se podría decir: «dime qué llevas en la maleta y te diré quién eres».

No hay nada más simbólico de la alegría de vivir que el meter las maletas en el portaequipaje del coche de uno, cuando parte de viaje o de vacaciones. Ese optimista: «¡Hala, vámanos!»

Al llegar a un hotel, subimos tranquilos a la habitación que nos han asignado si sabemos que detrás de nosotros viene el botones con nuestro equipaje. Es un momento en que todo el mundo se siente generoso y da propina. Si vamos en grupo, hay que esperar un poco: las maletas se han aglomerado en conserjería y allí van marcando con tiza el equipaje de cada uno con su respectivo número de habitación y las van subiendo en el ascensor. Mientras no nos traen nuestro equipaje estamos algo inquietos.

El extravío de una maleta puede suponer una pequeña tragedia, de esas que amargan un viaje a las personas sin humor. Quedarse sin muda de ropa limpia, sin máquina de afeitar, sin peine, sin cepillo de dientes, sin el medicamento que a lo mejor necesitamos, es un fastidio.



UN INVENTO DE JEHOVA

La maleta tuvo por padre al baúl, por abuelo al cofre y por bisabuela al arca. Como se ve, un linaje ilustre. El arca fue inventada nada menos que por Dios. Lo dice la Biblia (Exodo). Cuando Moisés subió al Sinaí, Jehová le mandó construir el tabernáculo, y le dio las instrucciones:

«Se hará un arca de madera de acacia, dos codos y medio de largo y codo y medio de ancho, y codo y medio de alto.

La cubrirás de oro puro por dentro y por fuera, y en torno de ella pondrás una moldura de oro. Fundirás para ella cuatro anillos de oro, que pondrás en los cuatro ángulos, dos de un lado, dos del otro. Harás unas barras de madera de acacia, y las cubrirás de oro, y las pasarás por los anillos de los lados del arca para que pueda llevarse. Las barras quedarán siempre en los anillos y no se sacarán.»

Esta fue la primera maleta.

El Arca de la Alianza contenía las Tablas de la Ley, y ocupaba el lugar más sagrado del tabernáculo o del templo. Cuando la llevaban de viaje, su transporte estaba confiado a los levitas de la tribu de Caath. Ella abría la marcha del pueblo errante por el desierto. Al plantar la tienda del tabernáculo, un velo la separaba del santuario, y al levantar la tienda para proseguir la marcha, los levitas la envolvían en una piel teñida de azul y otra cubierta color jacinto.

El arca era pues algo santo. Venerable era su nombre, que se dio al primer gran buque de pasaje: el Arca de Noé. Las arcas primitivas se cerraban con llave y servían para guardar toda clase de objetos. Los griegos las llamaron **arfulo** y los romanos **arca ferata**. En las ruinas de Pompeya se encontraron algunas recubiertas de adornos de bronce.

En Lequeitio (Vizcaya), se celebra cada año, con motivo de las fiestas de San Pedro, la

VIAJES PROFESIONALES

OTOÑO 1970

SALON DEL AUTOMOVIL

LONDRES: Del 14 al 24 de Octubre

FERIA DEL MOTOR

TURIN: Del 28 de Octubre al 8 de Noviembre

EXPOSICION INTERNACIONAL DE PLASTICOS

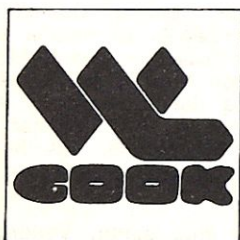
UTRECHT: Del 29 de Octubre al 5 de Noviembre

SALON INTERNACIONAL DEL PRET A PORTER FEMENINO

PARIS: Del 7 al 11 de Noviembre

SALON INTERNACIONAL DEL EMBALAJE

PARIS: Del 9 al 15 de Noviembre



INFORMES E INSCRIPCIONES:

WAGONS-LITS // COOK

Agencia de Viajes Grupo A título 5

SAN SEBASTIAN

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

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

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

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ

HISTORIA DE LA MALETA

danza «Kaxarranca», consistente en un hombre que va sobre un arca, vestido de levita roja y pantalón blanco, en calcetines, con la bandera enseña del santo en una mano, la chistera en la otra y un pañuelo rojo al cuello. Lo llevan en andas ocho jóvenes, a los sonos del «txistu» y del tamboril baila sobre el arca. Esta danza tiene su origen en las antiguas ordenanzas de la Cofradía de Pescadores, cuyos libros de cuentas eran trasladados en un arca para su revisión anual.

DOS COFRES DE GUADAMECI

Arca, cofre..., al haber sido llamados con ambos nombres objetos muy similares, se ha producido una cierta confusión. Cofre viene del francés **coffre**. Suele diferenciarse del arca por la forma convexa de su tapa, además de estar sujeto con frecuencia con cinchos de hierro claveteados. Puede confundirse por su forma con el baúl. Algunos eran de tapa plana, como las arcas. Solían cubrirse, como los baúles, de cuero, terciopelo u otro tejido, y adornados con cintas de hierro, clavos más o menos artísticos y herrajes, algunas veces dorados. Tenían pies que los levantaban del suelo o banquillos que hacían sus veces. En la Edad Media abundaron los cofres, que empezaron a construirse con gusto y riqueza en la ornamentación. Algunos, de gran tamaño, servían para transportar, plegadas, tiendas de campaña, literas y sillas. Se destinaban a contener, dentro de las habitaciones, las ropas y efectos de uso común. El cofre decayó a fines del siglo XVII.

Los cofres más famosos de la historia son, sin duda, aquellos dos llenos de arena que Martín Antolínez entregó en nombre del Cid a dos judíos de Burgos, Raquel y Vidas, a cambio de su dinero. Fue un timo, pero el Cid, pundonoroso, dice como excusa:

«Véalo el Criador — con todos sos santos yo más non puedo — e amidos lo fago.»

Es decir, que Dios y sus santos sabían que no tenía más remedio que hacerlo y que lo hacía forzado.

Aquellos cofres, según el poema del Cid, eran dos arcas «**cubiertas de guadameci, e bien enclavadas. Los guadamecis vermejos, e los clavos bien dorados**» (Poema del Cid, cantar primero, 6).

Paralelo al cofre, mucho más rudo y grande, se desarrolló la elegante arquilla para contener joyas, perfumes, piezas de tejido fino u otras cosas delicadas. Los árabes fueron maestros en este tipo de artesanía. Famosa es la arquilla de marfil que hizo el esclavo Nomeir, del taller del califa Hixem II, para el palacio de Medina Zahira, propiedad de Almanzor. La rodea una inscripción en la que se implora la bendición de Alá y larga vida para su dueño. Como obra de arte eclipsó a la célebre arquilla cilíndrica de marfil que poseyó

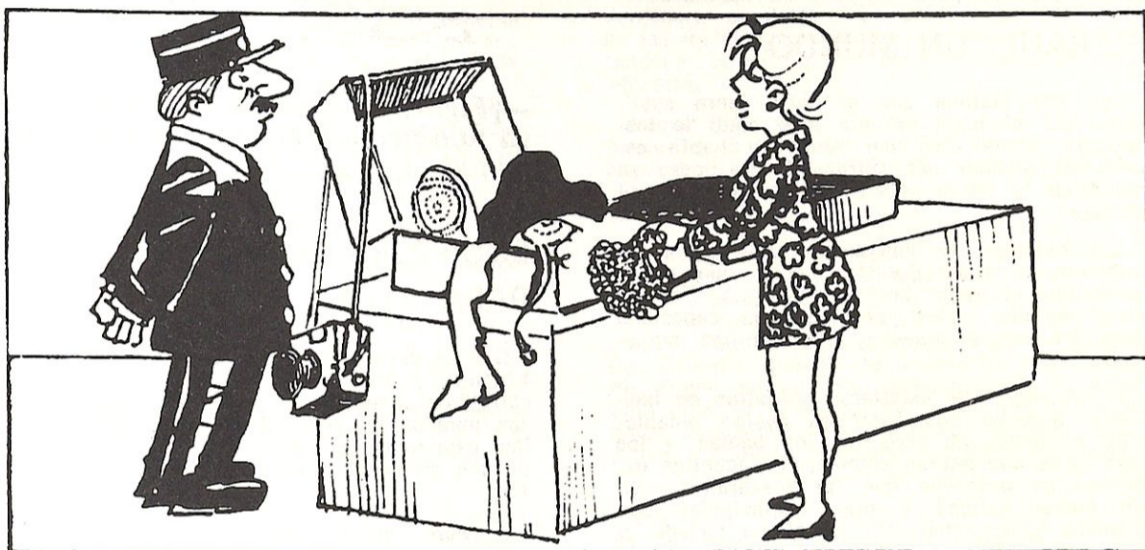
Al-Muqueira, uno de los hijos de Abderramán II.

ABRA LA MALETA, POR FAVOR

Esta frase no la temen hoy en día más que los que intentan pasar contrabando por una frontera. Pero no fue así antaño. Los registros aduaneros eran severísimos, casi maniáticos, como si el registrante tuviera el morboso deseo de encontrar «algo» prohibido y se viera defraudado de no haber tal. Este es un rasgo que distingue todavía a los países retrógrados y subdesarrollados, donde las aduanas son un tormento por su premiosidad y un trámite interminable.

El francés Antonio de Brunel, en su libro **Viaje de España** (1665), nos cuenta el caso escandaloso que le pasó en Arcos de Jalón, frontera de Castilla, cuando intentaba pasar al reino de Aragón. Por lo que fuera, tuvo una discusión con Francisco Salazar, alcalde de la villa. Pero dejemos al propio Brunel que lo cuente:

«El alcalde envió a coger nuestras maletas y las hizo transportar a casa del aduanero.



Reda Suiuzcoana, 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:

Bermingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléfonos. 21883 — 21383

SAN SEBASTIAN

Recambios
y
Talleres

Carretera Nacional nº1

Km. 448 Telfs. 691308 — 691333

VILLABONA

HISTORIA DE LA MALETA

donde las abrieron, haciendo inventario de todo, tomando también nota del oro y de la plata que llevábamos, tanto en nuestras maletas como sobre nosotros...

Brunel, indignado, tuvo que regresar a Madrid a una de caballo, para quejarse a la corte. Y, cosa rara, obtuvo rápida satisfacción, regresando a Arcos, donde todo le fue devuelto. El viajero francés despotrica en su libro:

«...un miserable... vástago de gabela tendrá muy a menudo la impudicia de amenazar a un hombre honrado con romperle y destrozarle su maleta si no le da lo bastante de prisa la llave para abrirla.»

Claro que tampoco en Francia iban por entonces las cosas mejor. Brunel habla de que en Dieppe, recién llegado de Inglaterra, se tomaron el trabajo de enviar hasta el barco de que había desembarcado «toda una cohorte de guardias para registrar su maleta».

EL BAUL: UN MUNDO

Fue una lástima que el cofre fuera sustituido por el baúl, ya que éste mató la inspiración. Hans Christian Andersen había escrito un cuento: «El cofre volador», pero ¿a quién se le iba a ocurrir algo sobre un baúl volador?

Sin embargo, la imaginación no estuvo totalmente ausente. Por lo mucho que podía contener, el gran baúl fue pronto llamado «baúl mundo», ideal por su gran capacidad para los largos viajes y las familias numerosas.

En el siglo XVI existieron cofradías de bañeros, que en sus estatutos tenían establecido el modo de construir los baúles y los materiales que debían emplear. En aquellos estatutos se ordenaba que las maderas fuesen de buena calidad y bien enclavijadas con alambre y dos charnelas de hierro forjado, y que estas maderas estuviesen recubiertas de

cuero de vaca, de becerro o de carnero bien curtido, bien estirado, ferrado y claveteado. Al baúl sucedió el baúl-maleta, o sea el de valigera, con varios compartimentos, que se usaba en los viajes.



—¡Figúrate: como la Sra. Bertrand va también a Marsella, tendrás compañía!

EQUIPAJES DE ACA PARA ALLA

Con el desarrollo de las comunicaciones, del turismo, y sobre todo del ferrocarril, se desarrollaron también las salas de equipajes. En las paradas de posta de las diligencias y en las estaciones de ferrocarril fue pronto una imagen típica y familiar la del mozo o maletero.

—¡Mozo, mozo! —se oía gritar a los viajeros.

—¿Necesitan alguien que les lleve el equipaje —preguntaban los maleteros.

La estampa típica del maletero llevando el solo los equipajes de un solo viajero sería con el tiempo sustituido por el del empleado empujando la carretilla que llevaba las maletas de varios, y más adelante por la cinta sin fin de los aeropuertos que entrega automáticamente el equipaje.

El equipaje era llevado en las bacas de las diligencias y de los primeros autobuses. En cuanto a los trenes, aparte del furgón de equipajes, se dio al viajero la oportunidad de llevar su maletín de mano o bolsa en las redes que se instalaron encima de los asientos, con el peligro casi constante de que el incesante traqueteo o un frenazo brusco, los hiciera caer sobre las cabezas de las personas sentadas debajo.

El mozo de equipajes tuvo su picaresca, bastante antigua por cierto. Se cuenta ya que el emperador romano Calígula, tuvo que multar a unos mozos de equipajes (geruli), en un octavo de jornal. Esto es la excepción, pues la de mozo de equipajes es una de las profesiones más honestas que se conocen.

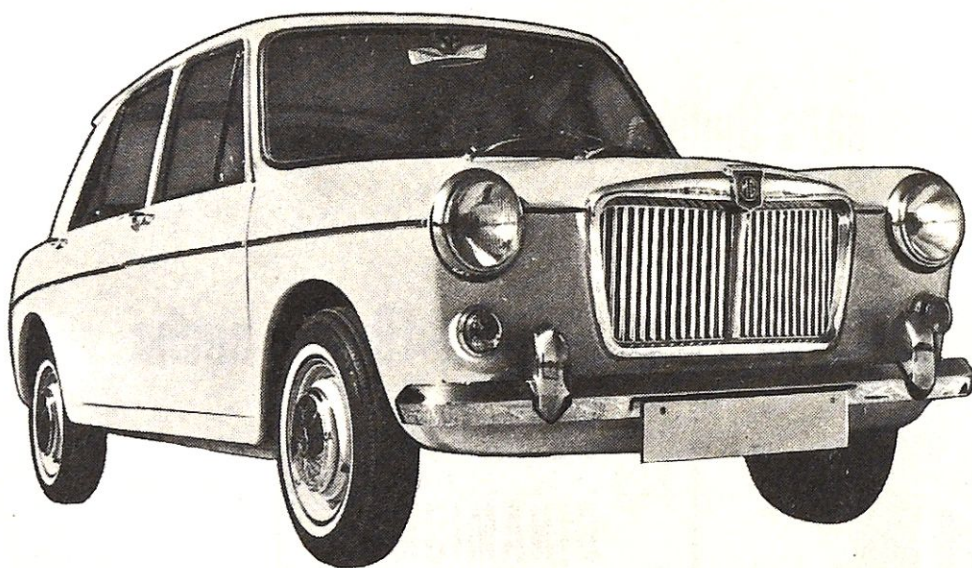
También ha existido el timo de la maleta, consistente en distraer a su portador con una pregunta cualquiera, y aprovechando que éste se distrae, un pilluelo la coge y echa a correr con ella.

En la Belle Epoque, equipaje se escribía todavía con mayúscula. La princesa de Saxe-Coburgo-Gotha llegó en 1897 a Cannes con unas 80 maletas, las cuales contenían, entre otras cosas, 200 trajes y 120 sombreros.

Sin embargo, para la mayoría de los viajeros el equipaje se componía normalmente de un porte-manteau (bolsa o saco de mano), un sacoche, y un hold-all o porte-tout.

La valija o porte-manteau, con correas, asa y cerradura, o candado de seguridad, formaba, abierta, dos compartimentos separados por una placa móvil o una «valija gemela» con doble fuelle.

La sacoche podía contener fácilmente una camisa enrollada, un camión de dormir y varios puños y cuellos postizos, más los obje-



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

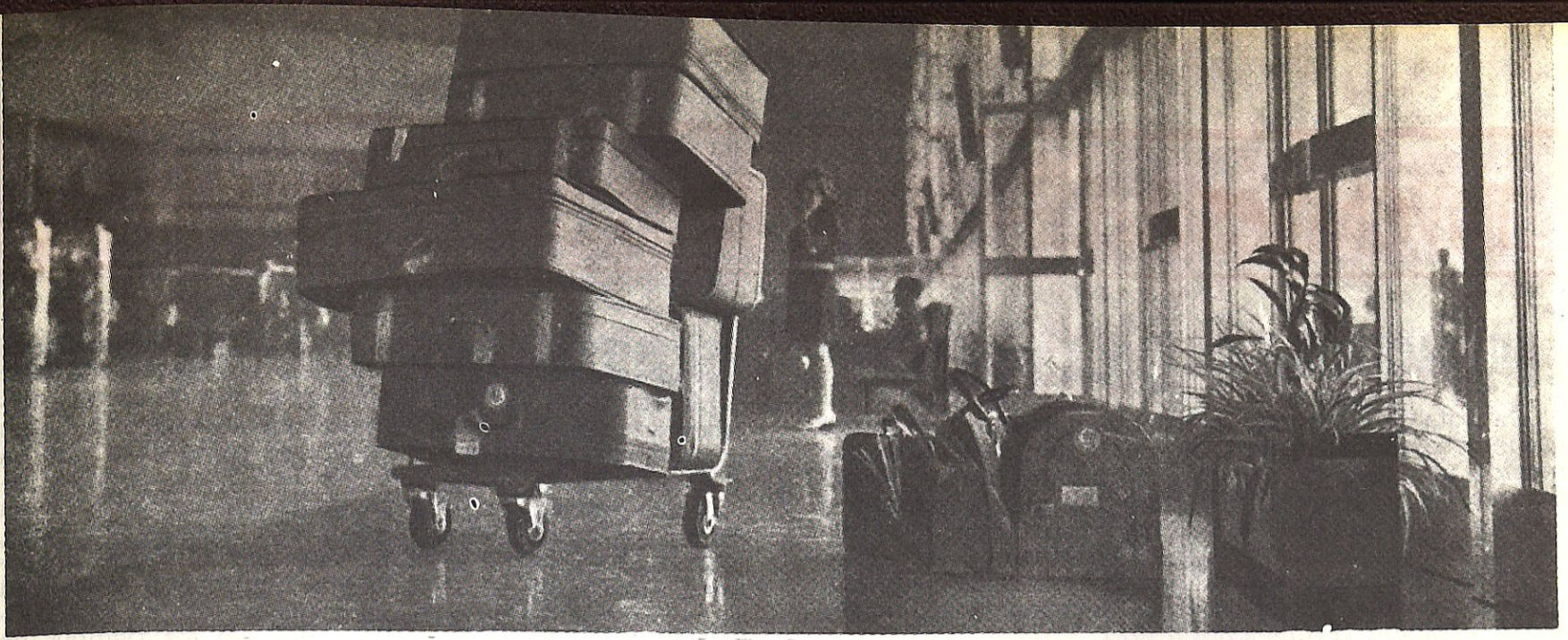
COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4.- Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



tos de **toilette** necesarios; además si la correa de cierre estaba convenientemente perforada, podía llevarse en la mano o en bandolera, e incluso suspendida de las mallas del vagón de ferrocarril a una altura «cuyo balanceo no molestará a nadie».

El **hold-all** (contiene-todo o porta-todo), con versiones en talla doble, de caucho —especial para barco o tiempo de lluvias—, contenía, al menos, tres compartimentos, un gran fuelle todo a lo largo, otro espacio al exterior, dos estuches —para bastón y paraguas— y dos correas para ceñir el conjunto. En él, como su nombre indica, cabía todo, si bien podían sacarse objetos de los compartimentos exteriores.

Fue muy interesante el libro **Art de voyager à l'étranger** de Malesch, editado en París hacia 1900, en el cual el autor recomendaba grabar las iniciales del poseedor en ambos lados de sus valijas, para caso de pérdida. Malesch hizo una larga lista dividida en tres apartados, en la que relacionaba todo lo que juzgaba elementos indispensables constitutivos del equipaje. Muchos de los objetos citados nos producirían hoy risa, como el cura-dientes, el cura-oidos, la esponja, el papel secante, el tintero, la pelerina de viaje, la botella, la taza, el bizcocho y el chocolate, las cerillas-bujías y el bastón. La lista incluía el **Traveling-companion** («Compañero de viaje»), el cual iba más lejos, pues llevaba un gancho, un abotonador, un sacacorchos, un destornillador, un rollo de alambre, un punzón y algunos otros instrumentos prácticos.

El maletero actual ha derivado su practicidad por otros caminos, aunque no deja de contener cosas impensadas que conservan su aureola de caja de sorpresas. Se cuenta la anécdota de un hecho sucedido en un departamento de equipajes: alguien llevaba un transistor dentro de una maleta dejada allí; un movimiento brusco, y el transistor se puso en marcha, tocando música «a toda pastilla», y a altas horas de la madrugada. Hubo que buscar una llave y abrir la maleta escandalosa para silenciar al transistor.

LA SEÑORA MALETA

—Lo que yo no entiendo —decía una señora perspicaz— es cómo los héroes de ficción de las películas, que llegan al hotel llevando

tan sólo un maletín de mano, luego sacan trajes y equipo para el que harían falta docenas de maletas.

Esto no podría haber ocurrido hace ochenta o cien años. Entonces, los viajeros «serios», además del saco de mano con boquilla de cuero, llevaban como suplemento un baúl y cofres con flejes de hierro y latón, o se usaban más que pieles nobles, especialmente piel de vaca, y a lo máximo con lona combinada. También por los andenes, cubiertas de buques de pasajeros, furgones y salas de equipajes se veían los baúles de madera con cantoneras de hierro. Cuando viajaban damas, no faltaban las sombrereras cuadradas, redondas u ovaladas.

En los baúles mundos, a la izquierda se guardaban las perchas con los trajes, a la derecha había los compartimentos para ropa interior, etc. El desarrollo del comercio trajo consigo la aparición del clásico baúl del representante de comercio, el viajante, con sus cubetas o bandejas de madera o cartón forrados.

Hacia 1914 estaba muy de moda el estuche con frascos de aseo en su interior. Por aquellas calendas se daba mucha importancia a lo santuario: los frascos eran de cristal tallado, a veces de Bohemia, y tenían los taponos de plata.

Después de unos años de transición aparece la maleta en las primeras décadas del siglo XX. Era la llamada «maleta inglesa», de piel de vaca, completamente rectangular, y cosida a mano. Las cantoneras eran también de piel de vaca, y las cerraduras de pestillo que introdujo fueron siempre, a pesar de su deficiente estética, lo más seguro conocido. Para dar forma a los cantos éstos se mojaban antes de moldearlos. Paralelamente a esta maleta se siguió fabricando la maleta de lona, más económica.

Poco antes de la Segunda Guerra Mundial, la maleta inglesa sufrió nuevas transformaciones, apareciendo diferentes variantes de los adornos suplementarios: correas exteriores, diferentes cantoneras (redondeadas), etc. Pero sobre todo aparecieron las maletas de bordón. El bordón es un rectángulo o cuadrado de hierro recubierto de piel, colocado en la parte exterior superior e inferior de la maleta, que con una pestaña colocada entre los dos planos

de la maleta va cosido a la vez con dicha pieza.

Hacia 1940 el arte del equipaje sufrió una verdadera revolución, pasando a confeccionarse las maletas con cantos redondeados, y adoptándose otras pieles: cerdo, cabra, ternero, etcétera.

Hacia 1948 salió al mercado la maleta de fuelle en la tapa, que permitió una mayor capacidad en un mismo tamaño, conservando los cánones clásicos de la confección de artículos de viaje.

La segunda guerra mundial y sus necesidades de viajes urgentes e inesperados influyó mucho en la estética y construcción del equipaje. De origen castrense es el saco de cremallera, que hoy ha desplazado al de boquilla. También apareció la maleta de cremallera, de origen militar. El incremento de la aviación creó el problema del peso del equipaje, antes secundario. Se inventaron nuevos materiales sintéticos, algunos de fama internacional, como el **skay**, el **roy**, etc.

Los años 1950 conocieron la venta masiva de la maleta de cremallera, novedad por entonces. Las maletas flexibles fueron fabricadas en calidad semiartesana. Actualmente la fabricación de dicho tipo de maleta está mecanizada totalmente, siendo una maleta muy competitiva en el mercado. En Alemania apareció hacia 1951-52 la maleta de dos fuelles, más estrecha, que pesa menos, ocupa menos espacio y tiene una máxima capacidad. En la actualidad es la que priva y constituye una silueta familiar con su base apiramidada.

La maleta de lona no ha decaído a pesar de ello. Muy bonitas son las que se fabrican en cuadros escoceses, que compiten con los bolsos franceses de lona Hermes. Las maletas de fibra y cartón plastificado han mejorado muchísimo. La riqueza en artículos de fantasía es ahora mayor que nunca. Revistas especializadas, alemanas, italianas, inglesas, francesas, norteamericanas, españolas, presentan continuamente al industrial y al público los modelos que se exhiben en las ferias internacionales antes de ponerse a la venta.

La maleta, reina de los viajes, es ahora toda una señora doña Maleta.

ENRIQUE DE OBREGON

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

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

¿AUTOMOVILES MOVIDOS POR AGUA?

Se trata de un sistema por el que un motor que utiliza gasolina, como es el de cualquier automóvil, puede ser movido por agua. Su inventor, un hombre de tierras andaluzas, ha hecho ya otros descubrimientos importantes, como es el de la recuperación de cohetes espaciales, que ha sido adoptado por la N.A.S.A. norteamericana. Pero su nuevo invento, el del motor que funciona con agua, y no demasiada, supera todo lo imaginable en cuanto a una creación revolucionaria.

El sistema supone acoplar a los motores de gasolina una especie de laboratorio, de no muy grandes dimensiones que extrae el hidrógeno del agua y que es el combustible que se utiliza para el accionamiento del motor. Una dificultad era el peligro de explosión, pero ello parece que también ha sido totalmente eliminado. El resultado definitivo de este descubrimiento, según su inventor, es que con un simple litro de agua un automóvil de 9 HP. tiene una autonomía superior a los 700 kilómetros, con igual rendimiento que utilizando gasolina. Además, el llamado «laboratorio» parece que tiene un costo bajísimo, tanto que su inventor está dispuesto a instalarlo en los taxis por su cuenta para demostrar la autenticidad de su idea.

Como se ve, el invento no es cualquier cosa. Si ciertamente es tanto como se dice y como ya han asegurado muchas publicaciones, estamos ante uno de los descubrimientos más sensacionales de nuestros días, no sólo por lo que técnicamente pueda suponer, sino porque representaría una nueva época, en la que el petróleo se vería arrollado por el agua, desplazado de un reino que parecía incommovible. Cuesta trabajo creer-

lo, pero siempre ha sido así, los grandes descubrimientos no se aceptan por las buenas, sin las naturales y copiosas desconfianzas. Esperemos que nuestro compatriota esté en lo cierto; pero, en cualquier caso, su invento ha armado ya el suficiente ruido para que en el mundo no se olvide que los cerebros españoles tienen una especial fecundidad de ideas. Si luego, en su propio país, esas ideas quedan sólo en eso, en ideas, o si el prototipo de lo inventado, más tarde, al no pasar a fabricación en serie, queda arrumbado y se llena de polvo, por carencia de un mecenas, ése es otro problema. Se ha dicho siempre, y más en los tiempos de la revolución industrial, que la técnica necesitaba siempre un padre y que ese padre era el capital. Recordaremos también que son muchos los inventos que quedan inéditos por no tener padre conocido.

UN NUEVO CAMION REVOLUCIONARIO

«Kalmar Verkstat AB», que hasta ahora se había dedicado a la fabricación de furgonetas ligeras, y «Svelast», una importante empresa fabricante de camiones, son las dos compañías que han agrupado sus posibilidades y experiencia para producir un semi-remolque para transportes a corta distancia, que parece estar llamado a revolucionar esta sección de la industria transportista. El semi-remolque, denominado «Kalmar-Terminal», tiene varias características mecánicas y de diseño que son únicas en su género.

Entre ellas cabe citar: el acoplamiento automático del semi-remolque al remolque, que lo efectúa el conductor desde la cabina, dotada de numerosos automatismos, una plataforma giratoria neumática con suspensión de goma que protege la carga y proporciona más comodidad de conducción; y una caja de cambios enteramente automática que forma parte de la dotación normal.

Otro rasgo sin par del camión «Kalmar» lo constituye el pórtico plegable con horquilla elevadora, en el tractor, que permite al camión efectuar por sí mismo la carga y descarga. La horquilla tiene una capacidad de elevación de tres toneladas y la altura máxima de elevación es de cuatro metros. El pórtico se acciona hidráulicamente desde la cabina.

El «Kalmar-Terminal» no tiene puertas laterales y el acceso es a través de la parte delantera de la cabina, estando equipado y situado atrás del motor.

Los fabricantes afirman que la entrada por delante es más fácil que por las puertas laterales de los camiones corrientes, sobre todo cuando se estaciona el vehículo en sitios estrechos. La entrada por delante elimina también la incomodidad de tener que izarse y descolgarse para entrar y salir como ocurre en los camiones corrientes.

La caja de cambios está integrada con el motor formando con éste una unidad compacta que se sujeta al chasis por tres puntos con suspensión de goma. El motor propiamente dicho es un Diesel «Cummins V8-210» construido en la fábrica europea de «Cummins», en Darlington (Inglaterra).

Es esta una de las primeras aplicaciones del «Cummins V8-210», que fue introducido en octubre de 1969. En su versión de máxima potencia este motor produce 210 CV a 3.300 r.p.m. y ofrece un par máximo de 400 lb. pie, a 1.800 r.p.m. En este caso particular, el motor se ha ejecutado con capacidad para desarrollar 185 CV a 2.600 r.p.m. y a esta potencia está equipado con la caja de cambios «Allison MT. 41», enteramente automática, que tiene seis velocidades adelante y una marcha atrás. La producción en serie comenzará a principios de 1971.

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

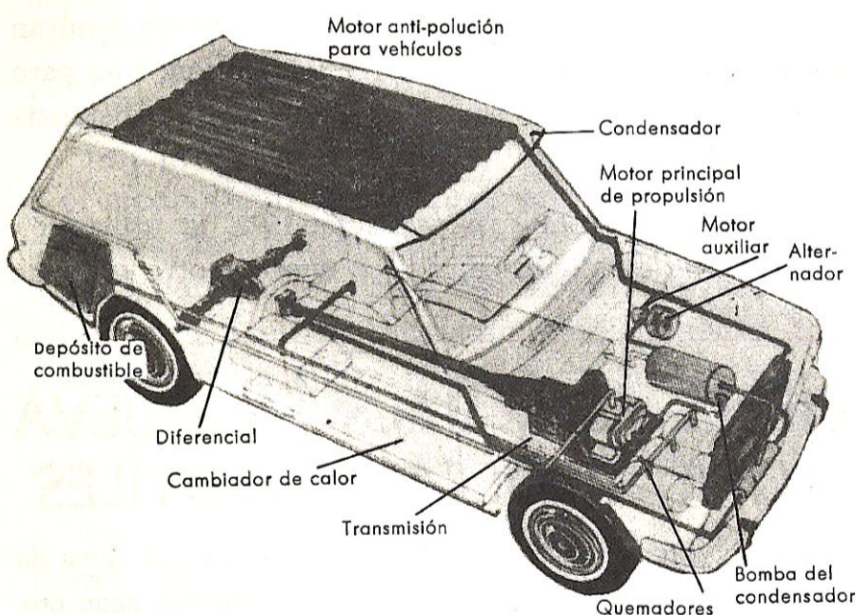
Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

UN NUEVO VEHICULO CON MOTOR ANTIPOLUCION

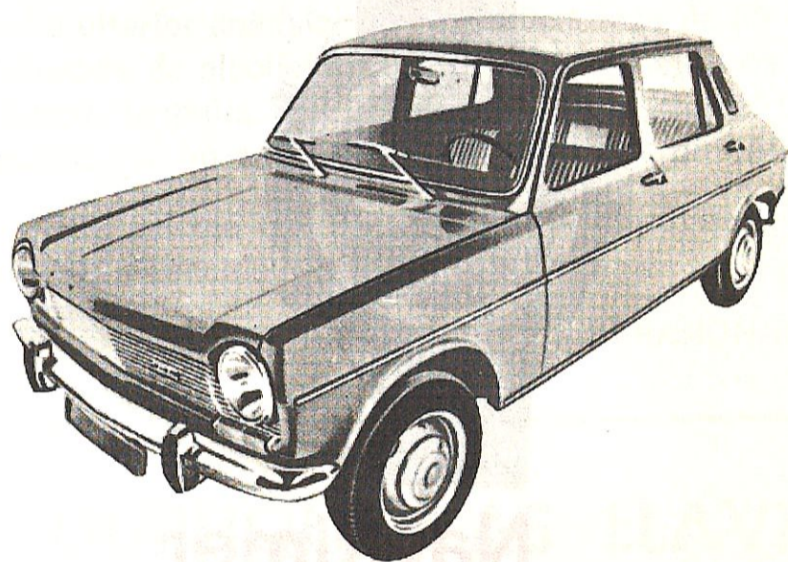
El ingeniero y científico Wallace L. Minto es el inventor de un motor accionado con gas freón, que no produce contaminación atmosférica.

El motor recibe su energía de un gas a alta presión que procede del calentador de carbonoflúor, conocido con el nombre de freón y fabricado por Du Pont y Unca (Unión Carbide). El gas obtenido acciona los seis cilindros del motor y después se condensa para volver al estado líquido y ser empleado de nuevo.



Míster Minto ha firmado un contrato para la producción masiva y empleo en los automóviles Datsun, construidos en el Japón. El contrato prevé la entrega de un modelo de exhibición en un plazo de seis meses y de un prototipo de producción a los dieciocho meses, esperando la empresa japonesa disponer de una docena de automóviles dotados de este motor en 1972, Míster Minto ha firmado el contrato con el presidente de la Nissan Motor Co., que es el segundo productor japonés de automóviles con un total de once fábricas. Nissan ha pagado al contado los derechos exclusivos de fabricación del motor en Asia y además pagará royalties. Este acuerdo con Nissen no excluye la posibilidad de firma con otras compañías americanas y europeas.

VEA y PRUEBE los NUEVOS MODELOS



EXPOSICION y VENTA:

ARCOS

CONCESIONARIO DE  CHRYSLER
ESPAÑA

PRIM, 59

TELEFONOS: 11642
24864
24856

SAN SEBASTIAN

¡Un tablero de a bordo en la muñeca!



Navitimer

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

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

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

Nombre _____

Profesión _____

Dirección _____

Ciudad _____

ACG

BREITLING

Fernando Cler - Abada, 2 - Madrid, 13

IMPORTANTES MEDIDAS ADOPTADAS EN FRANCIA SOBRE LOS NEUMATICOS DE LOS COCHES

En Francia van a ser tomadas drásticas medidas respecto a las cubiertas de los coches. A partir del primero del próximo enero quedará prohibido montar neumáticos de estructura diferente en el mismo eje, tanto delante como detrás.

Existen actualmente dos tipos de neumáticos: los de carcasa radial y los de estructura diagonal. De ahí que ni se pueda montar en el mismo eje un neumático de estructura radial con otro de estructura diagonal.

Las dos únicas combinaciones que estarán permitidas son: cuatro neumáticos de la misma estructura o dos neumáticos de estructura diagonal delante o dos neumáticos de carcasa radial atrás.

La misma disposición prevé que a partir de septiembre de 1971, los neumáticos montados sobre los coches nuevos deberán llevar un «indicativo de desgaste» en el interior de las principales ranuras. También tendrán en los neumáticos dos indicadores de presión: uno para uso corriente a plena carga, otro para larga distancia sobre autopista.

También se prohíbe, a partir de 1972, la utilización en el mismo eje de un neumático nuevo y otro gastado.

CIERRE DE CALLES EN NUEVA YORK A LOS AUTOMOVILES

La gran Prensa de Nueva York está moviendo el tema de que, sin tardar mucho, ciertas calles de Manhattan sean prohibidas a los automóviles. De las dos que se habla, es de la 33 y de las 34 streets. Y no todos los días.

Los que conocen los enormes atascos de coches de Nueva York y saben que en el «cuadrado central», una plaza de garaje cuesta 7.000 pesetas mensuales, no creen que este cierre sea un imposible.

Conviene señalar que en Nueva York, esto de cerrar grandes calles a los coches no es cosa nueva desde 1.º de abril, son cierres de horas, ni de días siquiera. Como es natural, los que más protestan son los grandes comercios, cuyos dueños dicen que el cliente no tiene aguante más que para ir a pie 600 metros. Los que se sonríen son los del Metro.

Recordaremos que Lindsay, alcalde de Nueva York, ha puesto de actualidad un «slogan» sobre la polución del aire allí: «O echamos a los coches de Nueva York o los coches nos echarán de Nueva York a los neoyorquinos.» A no ser que usemos careta antigás.

las copas y el volante

MAS DE 25.000 MUERTOS Y 80.000 ACCIDENTES AL AÑO EN EE. UU. POR EL ALCOHOL

Siempre que tratamos algún tema referente a automovilismo y alcohol solemos recibir algunas cartas en que se nos piden determinadas aclaraciones, y otras, que suelen ir firmadas por conductores de camión y profesionales de la carretera, en que se nos dice, más o menos, que con unas copas, «sin que sean muchas», el fatigoso trabajo de conducir grandes vehículos se hace más llevadero.

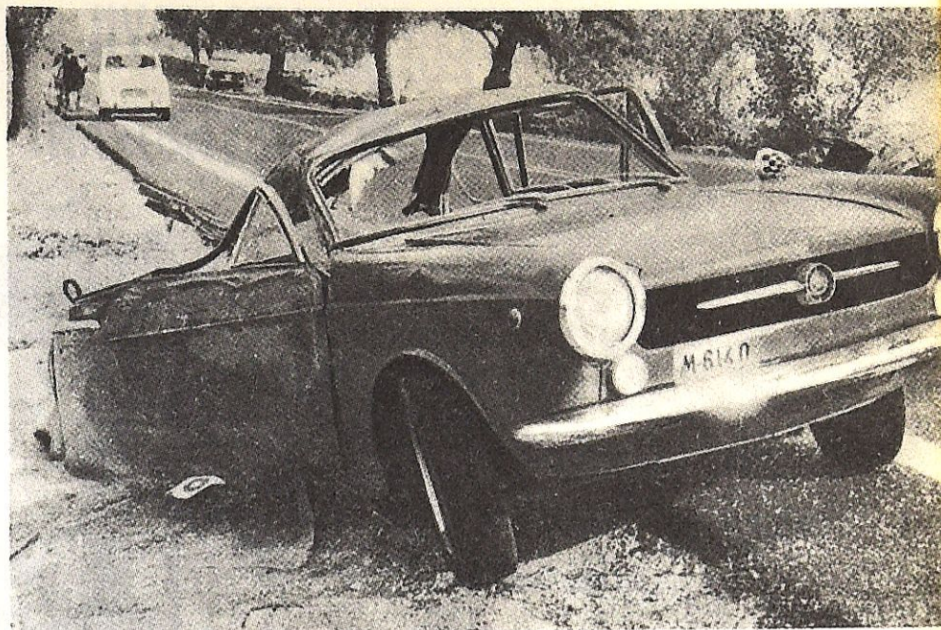
Tenemos que insistir: el exceso de velocidad y el alcohol son los factores principales de los accidentes del tráfico. De numerosas encuestas realizadas sobre numerosos accidentes, en más de la mitad el alcohol es un factor predisponente, comprobado por la autopsia de los fallecidos. Más de 25.000 muertes y 80.000 accidentes produce el alcohol, cada año, en los Estados Unidos.

En un Congreso Internacional, celebrado en Roma, se llegó a dos conclusiones: 1.^a, la capacidad de conducir empieza a disminuir en seguida de que existe alcohol en los tejidos; 2.^a, debe considerarse delictivo conducir un automóvil cuando la concentración del alcohol en los tejidos exceda de cierto nivel, que no deberá pasar de 50 miligramos por 100 mililitros, es decir, 0,05 por 100.

La pregunta que con más frecuencia se me hace es esta: «¿Cuánto tengo que beber para que se sobrepase ese límite de 0,05 por 100?»

Se considera que unos 120 centímetros cúbicos de coñac (aproximadamente dos copas de las que se sirven al público) después de una comida copiosa es suficiente para producir una concentración de 100 miligramos por cien al cabo de una hora.

En todas las naciones se está generalizando la «prueba del aliento». El policía pide al conductor que «eche el aliento» en un tubito o una especie



de globo de goma, que contiene una sustancia química que toma un color verde si el aliento lleva alcohol. Entonces es conducido a una estación de policía, donde se le extrae una muestra de sangre para ulterior análisis. Si éste revela más de 80 miligramos de alcohol en 100 centímetros cúbicos de sangre, la multa, en el extranjero, es de unas 20.000 pesetas o, en su defecto, cuatro meses de cárcel.

Se calcula que esta prueba puede evitar más de 20.000 accidentes por año.

M. BALLESTEROS BARAHONA

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

DANDO UN PASEO EN AUTOMOVIL...

AKELÁÉ, RESTAURANT DE COCINA SELECTA Y GRATO AMBIENTE

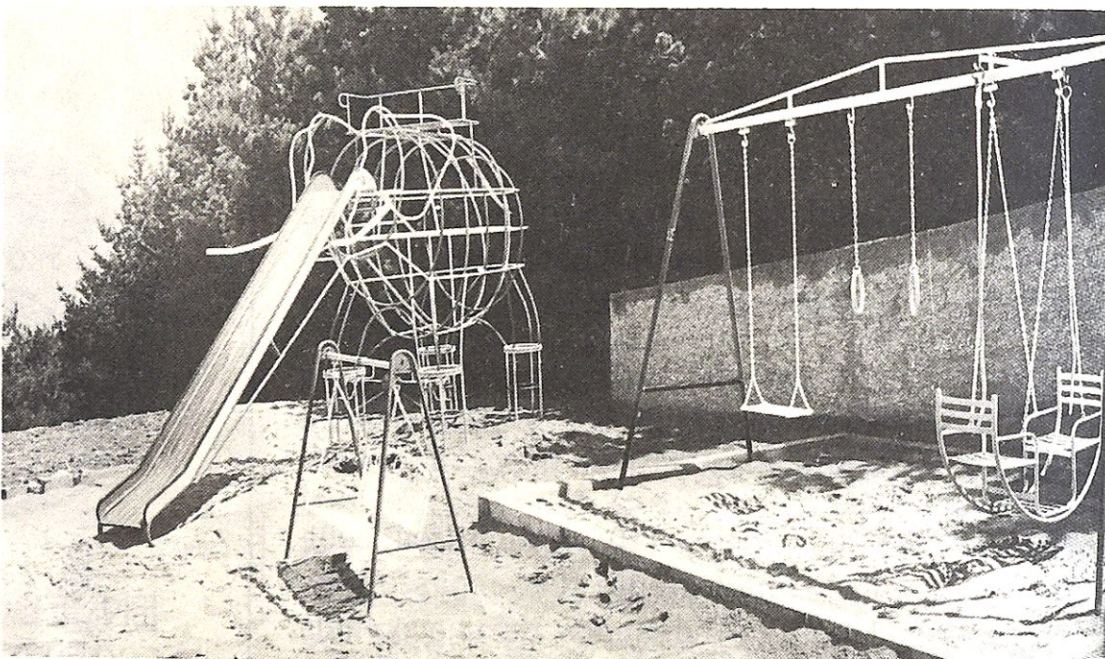
Elegante
y comfortable
comedor



¿Un aperitivo?
¿Un whisky?
¿Un café?
En su cafetería



Para que
jueguen los niños,
sin peligro alguno



RESTAURANT AKELÁÉ

En el Pueblo de Igueldo - A 50 metros del Observatorio - Aparcamiento para 200 vehículos

¿ES PELIGROSO VIAJAR EN PLENA TORMENTA?

INTERESANTES ENSAYOS EN UNA FABRICA DE AUTOMOVILES ALEMANA

Viajar por carretera en plena tormenta atmosférica, indudablemente, tiene sus riesgos, pero éstos más bien provienen de la falta de visibilidad y del suelo resbaladizo por la lluvia que de lo aparatoso que resulta la sobrecarga eléctrica del ambiente y que se manifiesta en relámpagos, truenos y rayos, que sobrecogen el ánimo más templado. Aunque parezca un tanto increíble, esto último no ofrece el menor peligro para los que viajan en coche si observan unas sencillas y elementales precauciones. Se trata, simplemente, de cerrar los cristales de las ventanas del vehículo y eliminar la antena de la radio, replegándola.

El fundamento es totalmente científico, como acaba de demostrar una de las más importantes fábricas de automóviles alemana en una serie de ensayos hechos con sus coches, a los que se hacía caminar con personas «de verdad» dentro (no con robots), en medio de unas características tormentosas artificiales intensas. Rayos, chispas, descargas eléctricas y truenos se hacían incidir sobre las carrocerías de los vehículos, que quedaban inmunes y seguían su marcha como si tal cosa.

La explicación la conocen hasta los chicos de bachillerato. Un químico famoso llamado Faraday demostró, hace bastantes años, que las descargas eléctricas, por fuertes que fuesen, no consiguen traspasar un recipiente cerrado formado por paredes de chapa o bien de tela de alambre. Para los ensayos construyó una cajita, que en los libros de texto se conoce con el nombre de «jaula de Faraday». Estos experimentos eléctricos suelen ser sumamente llamativos y atrayentes para el que los contempla, pues por ruidosas y fuertes que sean las chispas y descargas que se envíen contra las paredes de la «jaula», al interior de la misma no pasa la más mínima dosis. La «jaula» resulta una barrera infranqueable, totalmente aislante para la energía eléctrica, por elevado que sea su voltaje.

Y «jaula» es —no es ninguna ironía para los nunca bien ponderados «seiscientos»— cualquier automóvil que corre por esas carreteras de Dios. Y en perfecta «jaula de Faraday» se convierte con sólo cerrar sus puertas y levantar los cristales de sus ventanas y... eliminar la antena de la radio, pues dejar ésta extendida sería tanto como mantener un portillo abierto, sumamente peligroso en caso de tormenta, porque sirve de punto de atracción de las electricidades.

En las condiciones dichas, un automóvil no ofrece el menor peligro en su caminar por las carreteras si la tormenta se desata. A lo sumo, habrán de extremarse las precauciones como consecuencia de rodar en suelos mojados y resbaladizos a causa de la lluvia y a la falta de visibilidad que esto implica. Pero nada de detener la marcha y muchísimo menos resguardarse debajo de árboles y abrir las ventanillas para mejor respirar. Esto sí sería sumamente peligroso, pues es sabido que los objetos altos y puntuagudos, como son los árboles, al estar en conexión con la tierra, que tiene electricidad de signo positivo, atraen fuertemente los rayos y chispas de las tormentas por tener éstas signo eléctrico contrario.

Otro peligro, y no pequeño, sería conectar la radio, especialmente si la antena está extendida. Esto haría que el coche no quedara realmente aislado, neutralizado, y ya no actuaría como «jaula de Faraday», aunque sus puertas y ventanas estuviesen perfectamente cerradas. En resumidas cuentas, en plena tormenta no hay por qué detenerse si no hay necesidad, lo que sí es preciso es cerrar bien el coche, eliminar la antena y apagar la radio. Y continuar rodando con la prudencia que las circunstancias imponen, pero sin temor a chispas ni a rayos.

S. P. C.

RENAULT  4
furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

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

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

CONCESIONARIO
PARA GUIPUZCOA

ALBERDI, S. A.

*

Avenida Tolosa, s/n
Teléfono 4148

*

Zabaleta, 52
Teléfono 18551

*

SAN SEBASTIAN

**SORTEO
EXTRAORDINARIO DE 1970**

1.000.000

**DE PTAS.
EN PREMIOS**



* Solicite sus opciones
en nuestras Oficinas



El AHORRO ORDINARIO ya constituido también tiene opción a premios.
Se estimula el ahorro favoreciendo la apertura de NUEVAS LIBRETAS.
También optan a los premios las láminas de AHORRO A PLAZO anteriormente existentes.
Plazo: hasta 31 de Octubre - XLVI Día UNIVERSAL DEL AHORRO.



**CAJA DE AHORROS MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**



LO QUE SE ESCRIBE POR AHI

CONSEJOS DE UN PADRE A UNA NUEVA CONDUCTORA: SU HIJA

Querida hija:

¡Enhorabuena y bienvenida al club! Ya has logrado obtener lo que tanto deseabas. el carnet de conducir. El hecho me parece tan importante que he decidido subir al púlpito familiar y echarte un pequeño aunque, al menos eso espero, provechoso sermón.

Cuando cojas el volante por vez primera sin la presencia protectora del profesor de la escuela, te encontrarás al mando de uno de los logros más notables de nuestra civilización moderna: una combinación de esclavo, genio, botas de siete leguas y alfombra mágica... que a la vez constituirá una prolongación de tu propia persona, de tu cerebro, tus músculos y tus reflejos.

Sin embargo, nunca olvides esto: jamás podrás eludir el hecho de que al volante de tu automóvil irá siempre un ser falible, y que éste ahora serás tú. La voz «falible» comprende todas las debilidades a que los mortales somos propensos. Se suele insistir sobre lo peligroso que es conducir cuando se ha bebido, pero, en realidad, el descuido de un instante, una mínima distracción, o una simple cabezada, pueden causar idéntico efecto en estado sobrio. Ya no tendrás necesidad de confiar tu vida a manos de otra persona, de lo que me congratulo; de hoy en adelante estará en las tuyas.

Ello significa que la máquina estará sujeta por completo a tu voluntad. No podrá pensar por ti, ni prevenirte nunca. Cierto que podrá gritar cuando oprimas el claxon, pero no tiene ojos ni oídos; ni será capaz de tomar decisión de ninguna especie. Te llevará al desastre tan recta y fríamente como podrá trasladarte felizmente adonde desees llegar. Si le mandas que haga algo tan desastroso como adelantar a otro vehículo en una curva o en un cambio de rasante, te obedecerá. Si le ordenas que haga caso omiso de las señales de tráfico, cumplirá tus órdenes. Este maravilloso y mágico servidor cuenta contigo para que lo guíes al doblar un recodo o salvar una pista helada. Si tú le fallas, o si le exiges más de lo que puede hacer, se volverá contra ti... y en tal caso puede ser tan peligroso como la fiera más temible.

Desde ahora, además, se esperará de ti que protejas a tus pasajeros de igual forma que a ti misma. Siempre que lleves contigo a otra persona, tu responsabilidad será tal que deberás considerarte como una profesional del volante. En ese momento, nada hay que te diferencie del maquinista que va a cargo de un tren, del piloto que lleva los mandos de un avión o del capitán que dirige su barco. Has aceptado sus mismas obligaciones: otros seres humanos te han confiado su vida, y aunque no hayan pagado pasaje, tú habrás adquirido el compromiso moral de dejarlos a salvo en el lugar de su destino.

¿Y qué decir del peatón, esa pobre y vulnerable criatura que circula por calles y carreteras, sin armadura protectora alguna?

Ahora, como conductora, ¿serás capaz de recordar el sentimiento de frustración que experimentabas cuando la corriente del tráfico no se interrumpía para cederte la prioridad en un cruce? ¿O el terror que te acometía cuando algún apresurado automovilista se te venía encima? ¿Te acordarás, ahora que te veas al volante de un vehículo capaz de ponerse a cien kilómetros por hora en breves segundos, de que los peatones piensan y se mueven a un ritmo muy diferente del tuyo? ¡Cuántos de éstos caminan soñando, pasando revista a sus tristezas o a sus alegrías, absortos en sus pensamientos, cruzando las calles sin volver siquiera la vista! ¡Cuán diversos son sus reflejos! Y como el golpe más ligero que les des con tu automóvil puede ser causa de que acaben en un hospital, a ti te cumple el pensar en su seguridad.

Mayor aún será la responsabilidad que tendrás en cuanto a los niños. No faltarán pequeños que se aparten repentinamente de su madre para lanzarse al centro de la calle; otros, algo mayores, que corran hacia la calzada en persecución de la pelota que se les escapó; o que vayan montados en vacilantes bicicletas. No te he dado consejo alguno en lo que a conducir se refiere. Me limitaré a señalarte una regla que he seguido siempre: cuando pases junto a un niño o varios niños, retira el pie del pedal del acelerador y pá-

salo al del freno. El segundo que con ello se gana, si hay que detenerse bruscamente, puede significar la salvación de una vida joven.

Al llevar un volante podemos afectar terriblemente la existencia de otras personas; podemos darles muerte o dejarlas inválidas; privar a unos padres de sus hijos o a unos hijos de sus padres; y en tales casos cargaremos con la culpa de dejar a algún ser humano malherido o sin vida, en un trágico desenlace que no remediará el dinero de ningún seguro.

Todo esto no tiene por qué ocurrirte jamás. Piensa que a cambio de la larga relación de muertos y heridos que a diario publican los periódicos, hay millares y millares de automovilistas que han recorrido enormes distancias durante su vida sin haber causado el más leve daño. Estos saben bien que en el momento en que excedemos el límite de velocidad señalado o pasamos por alto las advertencias o señales, estamos haciendo caso omiso del buen juicio de los ingenieros que trazaron las carreteras, del de los técnicos de tráfico que previamente probaron sus condiciones de seguridad y del de los policías que han visto a incontables personas perder la vida por ello.

Tu mejor garantía de seguridad estriba en mantenerte alerta y concentrar tu atención en todo momento, no sólo en tus propias acciones, sino también en las de los demás. Incluso con el tiempo llegarás a adquirir un sexto sentido que te prevendrá sobre lo que vaya a hacer otro conductor, y que te permitirá adoptar las precauciones necesarias.

Te preguntarás: ¿por qué conducir? Porque, como ya comprobarás por ti misma, el coche nos proporciona una honda satisfacción, placer y libertad. Diré más, y es que te envía enormemente la emoción que se experimenta al hacerlo por vez primera: ese momento en que te sientas al volante, giras la llave del encendido y, tras sentir cómo vibra la máquina, aplicas el pie en el embrague y, dueña de tus acciones, arrancas hacia un mundo nuevo para ti, resulta ciertamente inenarrable. Que esa emoción te proporcione a ti largos años de alegría y de libertad.

TU PADRE QUE TE QUIERE.

Por PAUL GALLICO
en "Selecciones del Reader's Digest"

CARROCERIA Y GARAGE



Arreglo de carrocerías todas las marcas
Pintura nitrocelulosa y sintética
Lavado y Pintura Bajos
Guarnecido y Fundas
Mecánica general
Electricidad
Servicio control de dirección
Equilibrado de ruedas

●
Calle Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5
Teléfonos 10235 y 10350
SAN SEBASTIAN
Agencia Oficial Peugeot

CITROËN DS, EN ESPAÑA

El DS 21 sobre 250.000 pesetas, el próximo enero

La noticia de la fabricación de los Citroën DS en España ha surgido en varias ocasiones con apariencias de verosimilitud; pero al final todo quedó en un proyecto «para más adelante». Todo hace suponer que la fecha decisiva, la hora DS, ha llegado y que el Citroën grande será una realidad española en enero de 1971.

Naturalmente hay que contar con las posibilidades de suministro de la industria auxiliar, pero de su capacidad y versatilidad puede esperarse la colaboración que Citroën precisa.

Hasta el momento sólo circulan informes, presupuestos y plazos de entrega, y de los datos que hemos podido recoger por varios conductos se deduce que la producción de DS será de unos trescientos coches mensuales.

¿Qué modelo DS se pondrá en fabricación? El mercado absorbería cualquiera de ellos si la producción fuera tan limitada. Pero se habla particularmente del DS 21.

¿Y su precio? Observemos que los Citroën españoles son un diez por ciento más baratos que los franceses. No es descabellado calcular para los DS de Vigo un precio similar a los de la fábrica matriz.

El siguiente cuadro recoge las cinco posibles modelos, con sus precios respectivos, franco fábrica y totales, con impuestos. El DS 21 inyección, con su resultante de 343.413 pesetas, todo incluido, puede constituir la máxima sensación para todo español que precise un automóvil potente y representativo.

La salida del DS afectaría, desde luego, a la familia Dodge Dart, a la que tendría que agradecer la preparación de una clientela que se ha hecho adicta al coche grande y lujoso.

CARACTERISTICAS DEL CITROËN DS-21

MOTOR.—Cuatro cilindros en línea, válvulas en cabeza y árbol de levas lateral, accionado por cadena. Culata en aleación ligera. Cigüeñal de cinco puntos de apoyo. Diámetro, 90 mm.; recorrido, 85,5 mm., 2.175 c.c. Relación de compresión, 8,75:1. Potencia, 106 CV. DIN a 5.500 r.p.m. Par máximo, 17 mkg. a 3.500 r.p.m.

Alimentación por medio de un carburador invertido de doble cuerpo Weber.

TRANSMISION.—Embrague automático, con mando hidráulico. Caja de cuatro velocidades todas sincronizadas. También existe versión de embrague seco, con accionamiento mecánico.

CHASIS, SUSPENSION.—Carrocería autoportante, con suspensión hidroneumática. Servodirección. Frenos de doble circuito, con servo y regulador de la potencia de frenado. Frenos de disco delanteros y tambores traseros.

EQUIPO HIDRAULICO.—Bomba de alta presión para la suspensión hidroneumática.

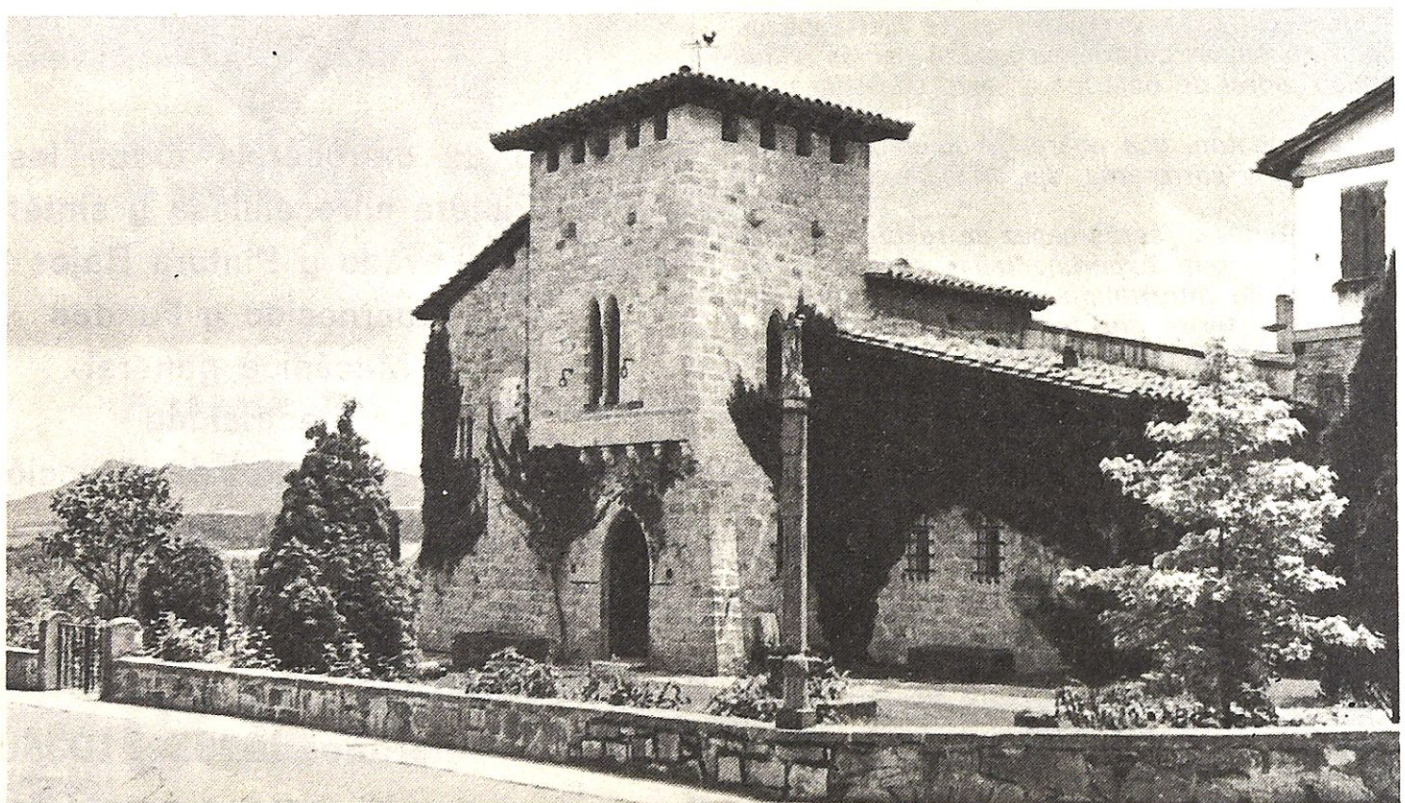
PRESTACIONES.—Velocidad máxima, 178 km/h. Velocidad cada 1.000 revoluciones por minuto en cuarta, 33,3 km/h. 1.000 metros con salida parada, 35".

(MOTOR PRESS)

PRECIOS PROBABLES DE LOS CITROËN DS EN ESPAÑA

MODELOS	Precio similar al francés	Impuesto tráfico empresa	Matriculación y certificado industria	Impuesto de lujo	TOTAL
D-Special	178.668	4.288	1.270	35.808	220.034
D-Super	196.308	4.711	1.270	39.336	241.625
DS 20	232.848	5.588	1.270	46.644	286.350
DS 21	247.968	5.951	1.270	49.668	304.857
DS 21 inyección	279.468	6.707	1.270	55.968	343.413

BAR - RESTAURANTE "MESON DEL CABALLO BLANCO" Platos regionales



PLAZA DEL CABALLO BLANCO - PAMPLONA



RUEDA EL HUMOR

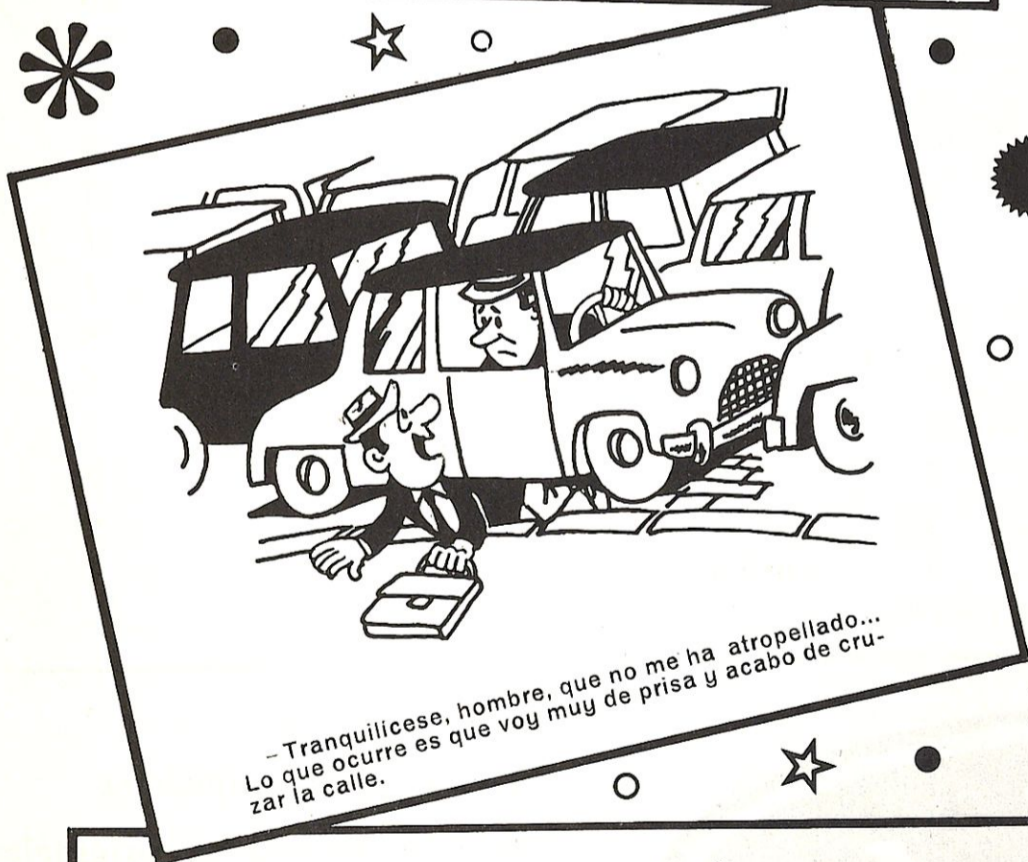
LA FIEBRE DEL COCHE



—Una limosnita por favor, para poder comprar gasolina para mi coche...!



—Se calentaba mucho el motor, ¿verdad?



—Tranquílicese, hombre, que no me ha atropellado... Lo que ocurre es que voy muy de prisa y acabo de cruzar la calle.



—¡Déjese de historias! Si no paga el doble, no le limpio su coche.



Bromazo



JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A AGOSTO DE 1970

MATRICULACION

	Fabricación nacional	Importación	Subasta	TOTAL
Tractores	2	1	—	3
Camiones	41	3	—	44
Autobuses	2	—	—	2
Turismos	709	5	7	721
Motocicletas	14	—	—	14
Furgonetas mixtas	36	—	—	36
TOTAL	804	9	7	820
Semirremolques	5	—	—	5

PERMISOS DE CONDUCCION

Expedidos a varones	376
Expedidos a hembras	70
TOTAL	446

SANCIONES

Denuncias formuladas por infracción al Código de Circulación ...	5.544
Idem al Reglamento de Transportes .	216
TOTAL	5.760

ACCIDENTES

TOTAL DE ACCIDENTES: 93

Muertos	6
Heridos graves	53
Heridos leves	64
Daños materiales	25

Vehículos implicados:

Turismos	115
Camiones	21
Motocicletas	8
Bicicletas	6
Ciclomotores	3
Autobuses	7

Causas:

Exceso velocidad o sobrepasar velocidad establecida	26
Circular parte izquierda calzada	12
No guardar intervalos de seguridad ...	12
Giros incorrectos	8
Adelantamientos prohibidos	5
No respetar prioridades	11
Otras infracciones	7
Irrumpir peatón calzada sin precaución	5
Patinazo	1
Desmayo conductor	1
Reventón rueda	2
Avería mecánica	2
Fortuito	1



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

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



**siéntase
protegido**

...y seguro con una póliza adecuada. Es fundamental para todo usuario de vehículo.

El REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, a través de su aseguradora oficial, **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, precisamente especializada en el seguro de vehículos, está en óptimas condiciones de ofrecerle la más completa y adecuada póliza para su automóvil.

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

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

Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



aseguradora oficial de

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO





Banco Guipuzcoano

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