

2ª EPOCA  
NUMERO 21



OCTUBRE 1969



# El Auto**CLUB**movil



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

## Documentos para el paso de fronteras

El Real Automóvil Club Vasco-Navarro es el único organismo autorizado en esta región para expedir la documentación que precisan los automóviles incluidos remolques, motoras, etc. (Carnets de Passajes en Douanes) para circular libremente por el extranjero.

## Servicio del Seguro Mutuo de automóviles

**Servicio del Seguro Mutuo** de los automóviles de sus asociados (Turismos, camiones, motos) a través de su **Mutualidad Oficial** «MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL».—Ventajas propias de la modalidad mutualista.—Extornos o devoluciones de prima a final de año, que por el momento alcanzan hasta el 40 %, según los casos, sobre el importe de la prima neta abonada el año anterior.— Validez de su póliza en toda EUROPA.— Asegura todos los riesgos en forma combinada o aislada.— Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.— Cláusula especial de arbitraje a favor del Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

**SEGURO DE OCUPANTES DE VEHICULOS:** Seguro complementario al del automóvil que cubre tanto a los pasajeros (incluidos propietario y familiares) como al conductor y asalariados en accidentes del automóvil asegurado.

## De gestión

Matriculación de automóviles — Transferencias de propiedad de los mismos — Cédula de identificación fiscal — Patente complementaria — Permisos de conducir — Duplicados de estos y de los permisos de circulación — Revisión de permisos de conducir — Impuesto municipal sobre circulación de vehículos — Visado de Tarjetas de Transportes — Canon de coidencia.

## Carnet de asistencia Internacional

De uso en viajes en automóvil por el extranjero y mediante el cual le es anticipado al automovilista el importe de los gastos extraordinarios que se le puedan presentar como consecuencia de accidente o avería; hospital o clínica; honorarios de abogado como consecuencia de accidente; repatriación de los ocupantes del vehículo accidentado; etc., etc.

## Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación

A cargo de competentes letrados. (Consulta diaria de 12 a 1 del mediodía en el domicilio social).

## Escuela de conducción

Para los señores socios y sus familiares, a cargo de competentes profesores y con moderno material docente.

## Disposiciones Oficiales

El Real Automóvil Club Vasco-Navarro tiene siempre a sus señores socios al corriente de cuantas disposiciones pueden interesar a los propietarios de coches evitando de este modo, que, por no haber tenido oportuno conocimiento de las mismas, lleguen a incurrir en responsabilidad.

## Hoteles recomendados

El Club cuenta con un servicio de Hoteles recomendados que son los mismos que figuran en la lista de Hoteles del Real Automóvil Club de España.

## Itinerarios y otros informes

Facilita cuantos datos se le soliciten sobre viajes en automóvil.

Itinerarios - Distancias - Estado de carreteras. Como igualmente, información acerca de hoteles, paradores, etc.

## Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares

El Real Automóvil Club Vasco-Navarro mantiene correspondencia con todos los Automóvil Club nacionales y extranjeros y nuestros socios pueden beneficiarse de la utilización de sus servicios, sin otro requisito que la presentación previa de la «Tarjeta de socio» del año en curso.

## Revista Oficial mensual

Edita la Revista «EL AUTOMOVIL CLUB», que distribuye mensual y gratuitamente entre sus señores socios.

## Economía que representa el Real Automóvil Club Vasco-Navarro

La Gestión de todos los precedentes servicios los efectúa el Real Automóvil Club Vasco-Navarro **completamente gratis**, sin otra obligación por parte de sus asociados que el pago de una cuota mensual de **veinticinco ptas. Cuota de entrada 100 ptas.**

## SERVICIOS EN PREPARACION

### Adquisición de automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

### Agencia de Viajes

A través de "Viajes Touring Club, S. A." (Grupo A - N.º 175).

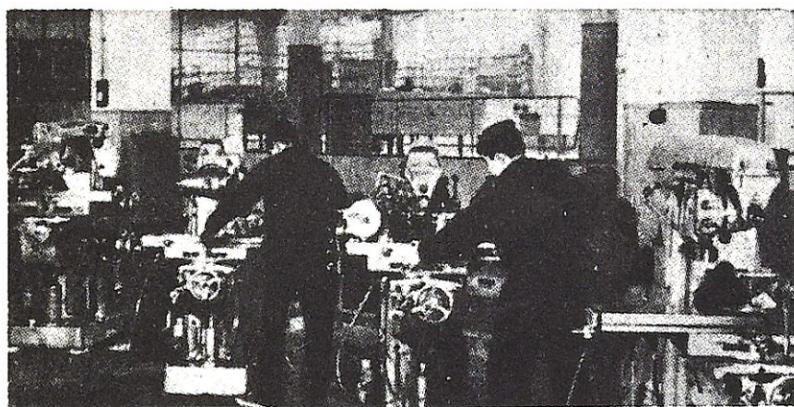
# La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

**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

# Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

**CASA CENTRAL:**  
**PAMPLONA**  
**PLAZA DEL CASTILLO, 21**

CAPITAL DESEMBOLSADO ..... 217.044.750 PTAS.  
RESERVAS ..... 517.331.470 PTAS.  
TOTAL DESEMBOLSADO ..... 734.376.220 PTAS.

## **Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:**

Avda. de Marcelo Celayeta, núm. 10 bis (Rochapea)

---

### SUCURSALES:

**MADRID:** Recoletos, 22

**BILBAO:** Gran Vía, 32

**SAN SEBASTIAN:** Avenida de España, 9

---

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

---

### INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

Imposiciones a plazo de seis meses ..... 3,50 por 100  
Imposiciones a plazo de 1 año ..... 4,00 por 100  
Cuentas corrientes a la vista ..... 0,50 por 100  
Libretas de ahorro ..... 2,50 por 100

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



# El Automóvil CLUB

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

## SUMARIO

	Pág.
Responsabilidad .....	3
Posibilidad de crisis en la industria nacional del automóvil .....	4
El Fiat 128 ha tenido gran éxito en Italia, Seat lo fabricará en España.....	4
Cartas al Club.....	5
El rallye Firestone.....	6
Información del Club.....	7-9
La Guardia Civil controlará rigurosamente la sobrecarga de los camiones .....	11
50 aniversario de Cummins: pionero del diesel .....	12
Las autopistas y la telefónica.....	17
Un ordenador electrónico controla la circulación de Madrid .....	17
Equipos para la mujer conductora .....	18
París - Invierno. Los inconscientes de la autopista..	20
III Rallye nocturno Boch. Tercera victoria consecutiva de Sáenz de Buruaga .....	23
El difícil problema de la contaminación atmosférica	25
El limpia-parabrís trasero no es un objeto decorativo	26
Noticias .....	29
Novedades .....	30
El mundo de las novedades: Modelo experimental Mercedes C 111.....	33
El mundo de las novedades: Programa Volkswagen 1970 .....	34
El mundo de las novedades: Un nuevo "Dream Car" alemán. El Opel C D.....	37
El mundo de las novedades: Lancia renueva su modelo "Fulvia" .....	38
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos) .....	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra .....	40

En la portada: Arco de Santa Ana - Durango (Vizcaya)

(Foto: FOAT)

Depósito Legal: S S. 26-1968

## DELEGACIONES

### Guipúzcoa

#### EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

#### IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

#### TOLOSA

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

### Alava

#### VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34 Teléfonos 221284 y 220289

### Navarra

#### PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)

Navarro Villoslada, 13

Teléfonos 233562, 237967 y 237968

### Vizcaya

#### BILBAO

D. José María Domingo

GESTORIA RECALDE

General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 232930

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el  
Real Automóvil Club  
Vasco-Navarro  
San Sebastián

Director:  
Gerardo Erausquin Olazábal

## RESPONSABILIDAD

*El presidente del Real Automóvil Club de España, conde de Motrico, en las palabras de agradecimiento que pronunció con motivo del homenaje que le hacía objeto la Junta Directiva del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, fue concreto al expresar su gran preocupación por la falta de responsabilidad de un amplio sector de los automovilistas. «El coche confiere libertad, pero también una gran responsabilidad», vino a decir. Y en este aspecto los Automóviles Clubs tienen una enorme misión a desarrollar.*

*Efectivamente el Automóvil Club, por ser la unión de un amplio grupo de personas debe significar no sólo un caudal de ventajas de índole económica y burocrática, sino que obliga moralmente a sus socios a un comportamiento honesto en la carretera.*

*Los casi diez mil socios que están agrupados en el Real Automóvil Club Vasco-Navarro pueden convertirse en una fuerza de choque que luche contra la anarquía que impera en las carreteras, algo así como «Angeles blancos» de la ruta, dispuestos a intervenir como ciudadanos conscientes en cualquier tropelía que se cometa.*

*Es un hecho que el Automóvil Club en España desarrolla ya una benéfica labor en pro del automovilista en todos los aspectos. Pero su misión es más amplia y debe llegar a conseguir la preponderancia que se aprecia en el extranjero. El hecho de que en cualquier país extranjero se indica reiteradamente en las carreteras y en las calles de la ciudad, la situación del Automóvil Club demuestra la vinculación estrechísima entre el Club y el automovilista. También en España se debe llegar a esto y misión nuestra es que comencemos a distinguirnos como automovilistas conscientes.*

Exclusiva de publicidad  
**PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ**  
Garibay, 34 - Teléfono 15990  
San Sebastián

# POSIBILIDAD DE CRISIS EN LA INDUSTRIA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

En un reciente informe del Sindicato Nacional del Metal se ha dicho que se va a una crisis a largo plazo de esta industria, sobre todo si no prosiguen las fusiones y las inversiones nuevas.

Comienza por resultar curioso que los fabricantes españoles, por separado, no creen en la posibilidad de crisis a largo plazo, sino todo lo más a los esporádicos baches que puedan producirse como consecuencia de las medidas económicas a que diera lugar un necesario reajuste de la economía española, caso de surgir un desequilibrio. Concretamente, hace muy poco tuvimos ocasión de hablar en Madrid con el presidente de British-Leyland Motors, y refiriéndose a Authi, empresa española en la que ha entrado a participar la firma inglesa, expresó su confianza plena en el crecimiento del mercado español del automóvil, que es el factor fundamental para que no pueda producirse una situación de crisis en esta industria y en las industrias auxiliares.

Otras figuras destacadas de la industria española del automóvil suelen manifestarse en parecidos términos, lo que se contradice bastante con la apreciación del informe citado del Sindicato del Metal. El informe se apoya principalmente para hacer su vaticinio en el hecho de que el ritmo de aumento de la producción está siendo superior al de la demanda, pero entendemos que frente a esa circunstancia hay que considerar que los fabricantes todavía no han puesto en juego todos los recursos que indudablemente tienen para activar las ventas de sus vehículos, es decir, para animar el mercado. Ello, además, de que por ahora no hay exageración en el aumento de la producción, con relación al incremento de la demanda, ni parece que pueda llegar a darse el caso, puesto que los fabricantes cuidan mucho, a veces excesivamente, de limitar la producción acoplándola a las necesidades del mercado. Otra cosa es el aumento de

la capacidad de producción, en lo que sí puede llegar a existir desfase, pero hay que convenir en que ese desfase es necesario hasta una cierta medida, de la misma forma que resultan precisos los «stocks» en determinadas épocas del año. La producción puede y debe mantenerse. Va en ello el costo óptimo. La demanda no hay quien la normalice.

Otro punto al que hace referencia el informe del Sindicato es el de las fusiones de empresas, tema del que consideramos muy fácil hablar, pero no es fácil llevarlo a la práctica, pues en nuestro país cada fabricante tiene tras de sí a un grande de la industria automovilística internacional y está claro que en tanto no se produzcan fusiones entre esos grandes, aquí no podrá producirse novedad alguna en semejante sentido. Aparte de las cuestiones de orden financiero. En este orden, es a base de esa poderosa razón cómo se hace necesario enjuiciar el futuro de nuestra industria automovilística, y así, lo que cabe predecir, en función directa de la competencia, son dificultades posibles para algún fabricante, pero en modo alguno crisis general de la industria española.

Nos extraña, por otro lado, que por un organismo de talla tan elevada, se traten estos problemas a flor de piel. Crear un ambiente lleno de recelos en una industria que por sus obreros y el total de su facturación es la primera de España, no lo encontramos conveniente. Sin que por eso neguemos que cualquier día, en vista de los aumentos de capacidad de esa industria, no surja, a filo de la dureza de la competencia, un fenómeno de desajuste como los que se producen de vez en cuando en todas las industrias. La producción, lo hemos dicho más arriba, es controlable. Es la demanda del mercado la más difícil de prever en sus dos movimientos de aumento y de contracción. Ahí quien manda, en definitiva, es la elevación de la renta nacional.

El

# FIAT 128

ha tenido gran éxito en Italia

# SEAT

Lo fabricará en España

Por el interés que pueda tener, ya que próximamente aparecerá en el mercado español, mencionaremos las principales características de este nuevo modelo Fiat,

cuya fabricación y venta en Italia, a los pocos meses de su iniciación, ha alcanzado las 1.000 unidades diarias.

El «Fiat 128» es un 1.100 c.c. totalmente nuevo en su técnica y que está destinado no sólo a «atacar» a los «Peugeot 204», «Simca 1.100» y «Volkswagen», sino incluso a sus hermanos «Fiat 850 S» y «124», para convertirse, según las previsiones, en el modelo «fuerte» de la casa.

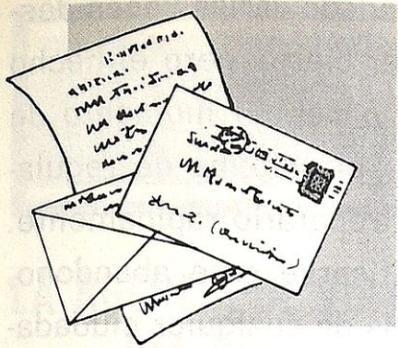
El motor va colocado transversalmente en la delantera, cuatro cilindros y 1.116 c.c. de cilindrada, con una compresión de 8,8, da 55 HP. DIN a 6.000 r.p.m. Lleva árbol de levas en cabeza, movido por correa dentada. Refrigeración por agua en circuito estanco y con ventilador eléctrico. Bloque en hierro fundido, sin camisas postizas.

Dirección a cremallera, frenos a disco delanteros y a tambor detrás, con repartidor de carga, pero sin asistencia.

Tracción delantera con suspensión Mac Pherson. Detrás suspensión con ballesta transversal y brazos oscilantes, para ocupar el mínimo espacio. Cuatro puertas. Peso: 840 kilos. Dimensiones: largo, 3,85 m.; ancho, 1,59 metros. Neumáticos radiales 145×13. Maleta: 272 dm.<sup>3</sup>.

Velocidad máxima: 142 km./h.. Consumo: 7 litros a los 100 kms., a 70 km./h. de velocidad media. Aceleración: 38 s. 1/5 a los 1.000 m. Velocidad máxima en tercera velocidad: 125 km./h.

Por tener las cuatro ruedas independientes, el «Fiat 128» supera en estabilidad al «Fiat 124». Posee, en fin, soluciones técnicas modernas, sin ser revolucionarias, y aunque son nuevas en la casa, están probadas. Adopta el árbol de levas en cabeza para la gran serie; su precio y el consumo son prudentes; deja verse, pues, un modelo con grandes ambiciones y sólidas características para asegurarse un puesto privilegiado en el mercado.



# Cartas al Club

Un socio de este Real Automóvil Club nos envía una extensa carta, planteando un tema de verdad interesante, que de forma resumida la exponemos a la consideración de nuestros lectores:

«Como socio de ese Automóvil Club de su digna presidencia me he permitido utilizar los servicios jurídicos que esa entidad dispone para sus socios, celebrando una cordial entrevista con el señor letrado que está al frente de los mismos, siendo recibido con las máximas atenciones.

El asunto es el siguiente:

Ayer —se refiere al 18 de septiembre pasado— a las dos y media aproximadamente del mediodía, venía con un amigo mío de la Ciudad Sanitaria hacia San Sebastián en el coche de mi propiedad, Seat 850 coupe, matrícula SS-77.954. Al llegar cerca de las vías del tranvía «Topo», puesto que no existe señalización alguna que me haga detenerme anteriormente, me encontré sorprendido de repente con la aparición del tren-tranvía que venía en la dirección Irún - San Sebastián. Frené inmediatamente a tope y debido al barrillo, puesto que estaba lloviendo bastante, me encontré con las ruedas delanteras en las vías del tren y para mayor desgracia con la vía que estaba utilizando dicho tren-tranvía, ya que han cambiado de vía con motivo de las obras de la variante, según me informé posteriormente.

Ya no tenía tiempo para ninguna maniobra y con gran serenidad resistí como pude el golpe que nos expulsó de la vía automáticamente, dejándonos paralelos al tren, teniendo la suerte de poder sujetarle al compañero que iba conmigo, ya que con el golpe se abrió la puerta de su lado y salió medio despedido.

Hasta aquí está expuesto lo ocurrido, con el comentario posterior en las oficinas del terminal del

## LOS SEMAFOROS Y EL TOPO

«Topo», confirmando lo que uno se imagina, que si estamos medio metro más adelantados esta carta no la hubiese llegado a escribir en esta vida.

Para redondear más este asunto le diré que estoy en posesión del carnet de conducir desde los 18 años y, actualmente, creo me encuentro en la mejor edad de llevar un coche. La colisión se produjo de día, como antes digo, concretamente a las dos y media del mediodía; no había ingerido un solo vaso de vino e iba pendiente del paso a nivel, pues siempre me dan una gran preocupación. La velocidad era mínima ya que se sale unos metros antes de doblar una curva de 90 grados. Es imposible por tanto correr; aparte de ello el piso estaba muy deslizante.

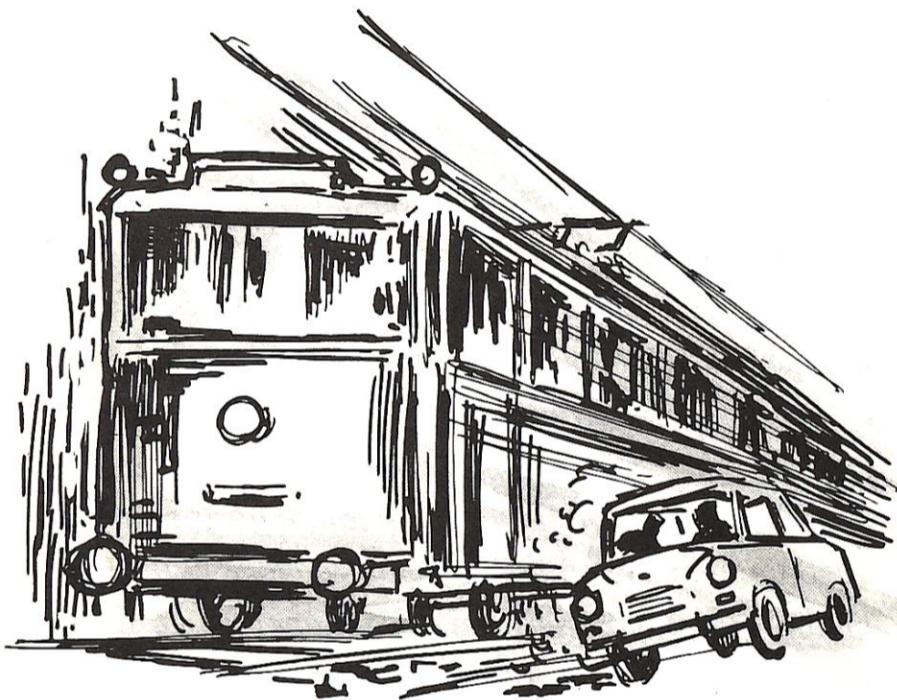
No encontré en dicho paso señal alguna de stop, ni guardabarreras, ni barreras, ni guardia municipal, ni señal acústica, que también conocí en época anterior, que se mantenía como una señal de alarma y un foco rojo intenso, mientras pasaba el «Topo». Es decir, no sé si solamente existen las luces de precaución, pero esto a nadie interesa, puesto que todos los que vivimos en San Sebastián sabemos que allí existe una vía de tren, pero lo que interesa es saber cuándo va a pasar el tren.

Inmediatamente denuncié el asunto en la Inspección de la Guardia Municipal. Estuve también en la Gerencia de las oficinas del «Topo» y no saqué nada en claro.

En la actualidad no tengo problema alguno con la reparación del coche, puesto que lo tengo asegurado a todo riesgo. El motivo de dirigirme a ustedes

es para que me asesoren dónde puedo presentar la denuncia y a dónde debe llegar esta queja. La compañía de seguros donde estoy asegurado me dice que, con la experiencia que tienen de estos casos, van a pagar ellos directamente la reparación y que no tienen intención de interponer recurso de acción judicial, ya que son asuntos que no se solucionan hasta los tres años.

Es por ello que le pido consejo para ver lo que se puede hacer. Que quede bien patente, no lo hago por mí, que gracias a Dios no me ha ocurrido nada y será muy difícil que en ese sitio me coja el tren, del cual tengo ya un buen recuerdo. Lo hago como acto de ciudadanía y en especial por todos los conductores de ese Real Automóvil Club.»



Como puede apreciar el lector, el asunto planteado por este socio de nuestro Club, es de suma gravedad como para pasarlo por alto.

Al margen de la acción judicial que puede ser emprendida, lo cierto es que el peligro sigue latente; que efectivamente el citado paso donde todavía no hace mucho tiempo existía en principio un guarda-barreras y más tarde una señal semafórica automática, está hoy día totalmente desguarnecido, sin protección alguna para el automovilista que aun conociendo la peligrosidad del lugar, desconoce totalmente cuándo va a pasar el «Topo» ya que en la dirección que señala nuestro comunicante apenas si se ve unos cuantos metros de vía hacia la parte derecha, al quedar oculta ésta por un barracón levantado con motivo de las obras de la variante.

Se podrá argüir por algunos que la inexistencia de la señal semafórica automática ha podido ser debido a la acción de algún vehículo que chocó con

ella; que las barreras han quedado varias veces destrozadas, etc. Bien, puede ser cierto, pero el hecho de que algún irresponsable o por un momento de imprevisión, haya inutilizado el sistema de regulación del tráfico, lo lógico es repararlo rápidamente. En ningún caso puede justificarse este abandono, cuando está en peligro la vida de cualquier ciudadano que obrando con toda responsabilidad y precaución no puede evitar encontrarse de pronto bajo las ruedas del «Topo».

Lo ocurrido a nuestro socio es una llamada de atención, un toque de alarma que debe hacer pensar a los responsables de la seguridad de los ciudadanos cuando marchan por la vía pública, el modo de poner remedio lo más pronto posible a este «paso de la muerte».

Y no es el único «punto negro» que existe en la ciudad o en sus inmediaciones puesto que hace aproximadamente un mes, otro de nuestros socios sufrió la embestida del tren de los Vascongados, resultando ileso, gracias a Dios, aunque el coche quedara totalmente destrozado.

## EL RALLYE FIRESTONE

Del 31 de octubre al 2 de noviembre se celebrará el III Rallye Internacional Firestone que este año tendrá una longitud de 1.578 kilómetros que a una media de 50 kilómetros por hora supone 32 horas interrumpidas de volante. Se caracteriza el rallye Firestone este año porque las pruebas más difíciles de velocidad pura están situadas en los Pirineos o en sus estribaciones.

La participación va a ser numerosa y el éxito está descontado. El hecho de que nuestra revista estuviese en imprenta cuando recibimos el reglamento de este importante rallye nos impide extendernos más en el detalle de esta gran prueba.

## LA AGENCIA DE VIAJES TOURING CLUB, S.A. COLABORADOR DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO FACILITARA TODA CLASE DE GESTIONES A NUESTROS SOCIOS

El Real Automóvil Club Vasco-Navarro en su domicilio de San Sebastián ha establecido un nuevo servicio para sus socios.

Se trata de facilitar a sus socios todo lo relacionado con viajes dentro y fuera de España, tanto si éstos son de índole profesional o turística.

Ello ha sido posible gracias a la estrecha colaboración entre el Real Automóvil Club Vasco-Navarro y la Agencia de viajes Touring Club, S. A.

A fin de conocer en toda su extensión el citado servicio nos hemos puesto en relación con don Carlos Belzunce, consejero delegado de la citada Agencia.

El señor Belzunce nos explica:

—Las ventajas para los socios del Real Automóvil Club son múltiples, precisamente porque un empleado de nuestra agencia se desplazará todos los días a las oficinas del Real Automóvil Club, y desde allí informará, gestionará y tramitará lo relacionado con los viajes tanto en automóvil como por ferrocarril, avión o barco, todo ello de una forma completamente gratuita, por supuesto.

—¿Qué extensión tiene la Agencia de viajes Touring Club en España?

—Tenemos oficinas en Madrid, Barcelona, La Coruña, Figueras y Puigcerdá. Ahora iniciamos nuestra gestión en esta bella ciudad y tenemos en preparación la instalación de oficinas en Málaga, las Palmas y Menorca.

Estamos convencidos que la Agencia Touring Club en estrecha colaboración con el Real Automóvil Club Vasco-Navarro será uno de los auxiliares más efectivos del automovilista socio de este Club.

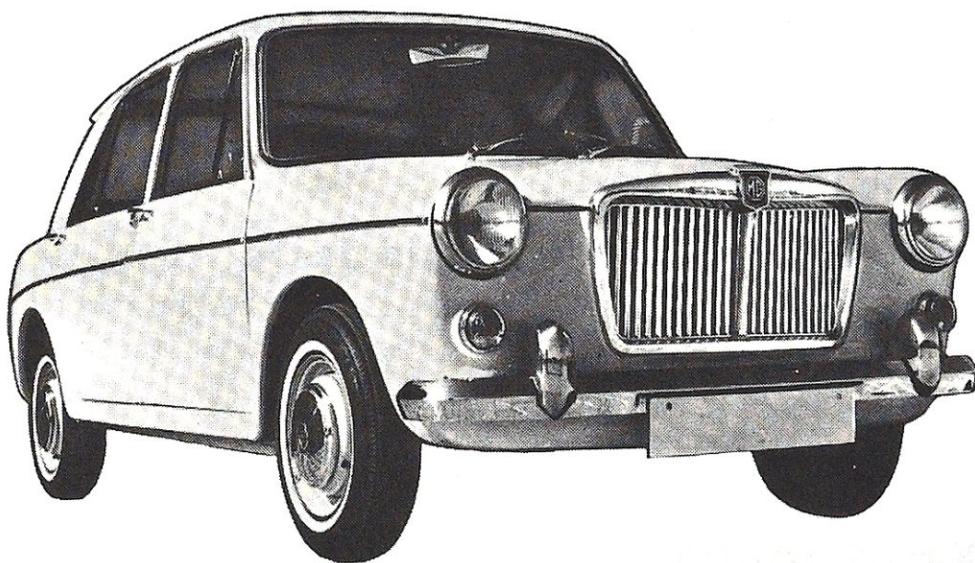
### NECROLOGICA

HA FALLECIDO  
DON FRANCISCO MARTIN GAGO

A los 86 años de edad ha fallecido en Madrid, donde pasaba unas vacaciones, don Francisco Martín Gago, funcionario de Obras Públicas de Guipúzcoa durante más de 57 años, desempeñando su función a pesar a haberse jubilado hace 16 años.

La competencia, simpatía y honestidad eran virtudes bien desarrolladas en don Francisco a quien se le puede presentar con todo merecimiento como modelo de funcionarios. Efectivamente quienes le han conocido, todas aquellas personas —y su número resulta incontable— que a lo largo de sus muchos años de ejercicio, se han relacionado con él, guardarán, sin duda, un agradable recuerdo.

A sus familiares y en especial a su hija doña María Pilar Martín Monforte, les expresamos el sentimiento de nuestra pena, pero también podemos decirles que resulta consolador saber que don Francisco Martín Gago sólo ha dejado amigos que sentirán apenados su ausencia.



MORRIS



## J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

### SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

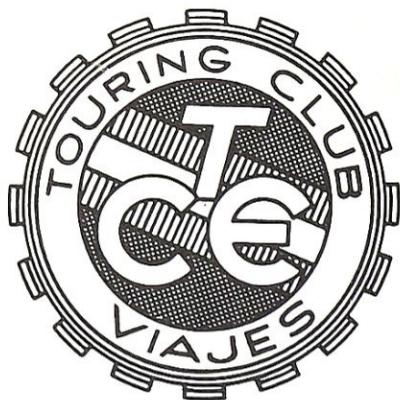
COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



AGENCIA OFICIAL  
DEL  
REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO - NAVARRO

# VIAJES TOURINGCLUB, S. A.

Servicio Turístico Internacional

Agencia Técnica "Viajes Touringclub, S. A. (G. A T. 175)

Oficinas en: **SAN SEBASTIAN**

Garibay, 18 (bajo) y en el REAL AUTOMOVIL CLUB - Teléfonos 28967 y 25735

---

Billetes Aéreos, de Ferrocarril, Marítimos  
Cruceros, Excursiones.

Viajes a Forfait, Viajes de Bodas (presupuestos sin compromiso)  
Reservas de Hoteles en España y el Extranjero  
Alquiler de coches con y sin conductor

---

Monterías en Sierra Morena (Venado, Jabalí...)  
Ojeos de Perdices en la Mancha.

---

## VIAJES EN OCTUBRE:

- MALLORCA, 8 días, salida de Madrid desde ..... 3.800,— Ptas.
- IBIZA            15 »            »            »            » ..... 4.250,— »
- CANARIAS, 8 »            »            »            » ..... 6.450,— »

---

## EXCURSIONES PROXIMAS SALIDAS;

- ANDALUCIA, 12 días, salida de San Sebastián el 12 de Octubre..... 6.500,— Ptas.
- GALICIA,    10 »            »            »            el 12            » ..... 6.900,— »

---

## VACACIONES EN BENIDORM: 7 días Bungalows "LA CALA"

Salidas de San Sebastián TODOS LOS DOMINGOS en Autocar, desde 3.400,— Ptas.

FERROTOUR A PARIS, 5 días salidas TODOS LOS LUNES, desde..... 3.950,— »

**CRUCEROS FIN DE AÑO:** Soliciten información.

## PROXIMA INAUGURACION DE LA DELEGACION DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO EN BILBAO

Bilbao, Vizcaya, por su gran densidad de población y asimismo teniendo en cuenta su numeroso parque automovilístico, es uno de los objetivos principales que tiene en proyecto el Real Automóvil Club Vasco-Navarro, de reciente creación.

A tal efecto, el primer paso ha sido dado ya. Se trata del establecimiento de un amplio local convenientemente habilitado a fin de que en él se ubiquen los múltiples servicios que en beneficio del automovilismo tiene establecidos el Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

Estas oficinas están situadas en uno de los lugares más céntricos de Bilbao; en la calle Bandera de Vizcaya, número 2, primer piso.

Cuenta además con la particularidad y la gran ventaja de que en los bajos de este inmueble existe un aparcamiento, donde los socios del Club que vayan a realizar sus operaciones, podrán dejar sus coches convenientemente aparcados.

Estos locales de la Delegación de Vizcaya quedarán abiertos dentro de un mes aproximadamente. Y en estas oficinas el socio del Real Automóvil Club encontrará las máximas ventajas de toda índole para solucionar el ya complicado trámite a que obliga la posesión de un automóvil.

Las ventajas son numerosas y poco a poco los automovilistas tanto bilbaínos como de la provincia de Vizcaya irán comprendiendo la necesidad de vincularse estrechamente con el Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

### NECROLOGICA

Causó general sentimiento el fallecimiento de don Juan Manuel Sanz, joyero establecido en San Sebastián desde 1914 y socio de este Club desde 1948. A sus familiares les hacemos patente nuestro hondo pesar.

### TELEFONOS

Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

CLUB - 4307

SERVICIO SEGURO MUTUO DE AUTOMOVILES  
(SINIESTROS) - 4306

## HOMENAJE AL CONDE DE MOTRICO

*El Real Automóvil Club Vasco-Navarro ha rendido un homenaje de agradecimiento a don José María de Areilza, conde de Motrico, como presidente del Real Automóvil Club de España.*

*La Junta Directiva en bloque, presidida por don Federico Zappino, junto con los vicepresidentes de las delegaciones de Alava, Navarra, Vizcaya y Guipúzcoa, así como los delegados y restante personal directivo, se reunió con el conde de Motrico en el Real Golf Club de San Sebastián, en el Jaizkibel, en una comida en el transcurso de la cual se le hizo entrega de una tabaquera de plata con los escudos de las provincias que integran el Club Vasco-Navarro y una sencilla dedicatoria.*

*Dedicatoria que el presidente señor Zappino ratificó y extendió al decir que en la vida es preciso ser agradecido. Y al conde de Motrico le debe mucho el Real Automóvil Club Vasco-Navarro, tanto como su propia existencia, por lo que era justo el homenaje de gratitud que se le ofrecía.*

*El conde de Motrico respondió a las palabras del señor Zappino diciendo que no se había hecho acreedor a este agradecimiento por cuanto estaba en el ánimo de todos que la magnífica labor desarrollada por los pioneros del automovilismo en Guipúzcoa debía proyectarse al resto de la región vasco-navarra. No he hecho sino cumplir con un deseo que estaba en el ánimo de todos.*

*Dijo también que la función del Real Automóvil Club es amplia y diversa debido a que el automóvil, de un vehículo en manos de unos cuantos privilegiados, se había convertido en utensilio de trabajo. Pero por la misma razón que la posesión de un automóvil concede libertad al individuo, también le obliga a una gran responsabilidad. Es en este aspecto donde los Automóviles Clubs deben laborar por la mejor comprensión de este postulado porque es preciso crear una conciencia de responsabilidad en el automovilista. Dijo también que cuando viajaba por el extranjero le satisfacía apreciar la gran influencia de los Automóviles Clubs en la vida automovilística, preponderancia que se señala con buen número de rótulos que indican la próxima presencia de una oficina del Automóvil Club. Esto debe hacerse también en España, dijo.*

*El conde de Motrico que fue muy felicitado por sus palabras, dio las gracias, verdaderamente emocionado, por el homenaje de que era objeto.*

**FRENOS**

**AMORTIGUADORES**

**Y DIRECCIONES**



**TALLERES ESPECIALIZADOS**

**AREVALO**

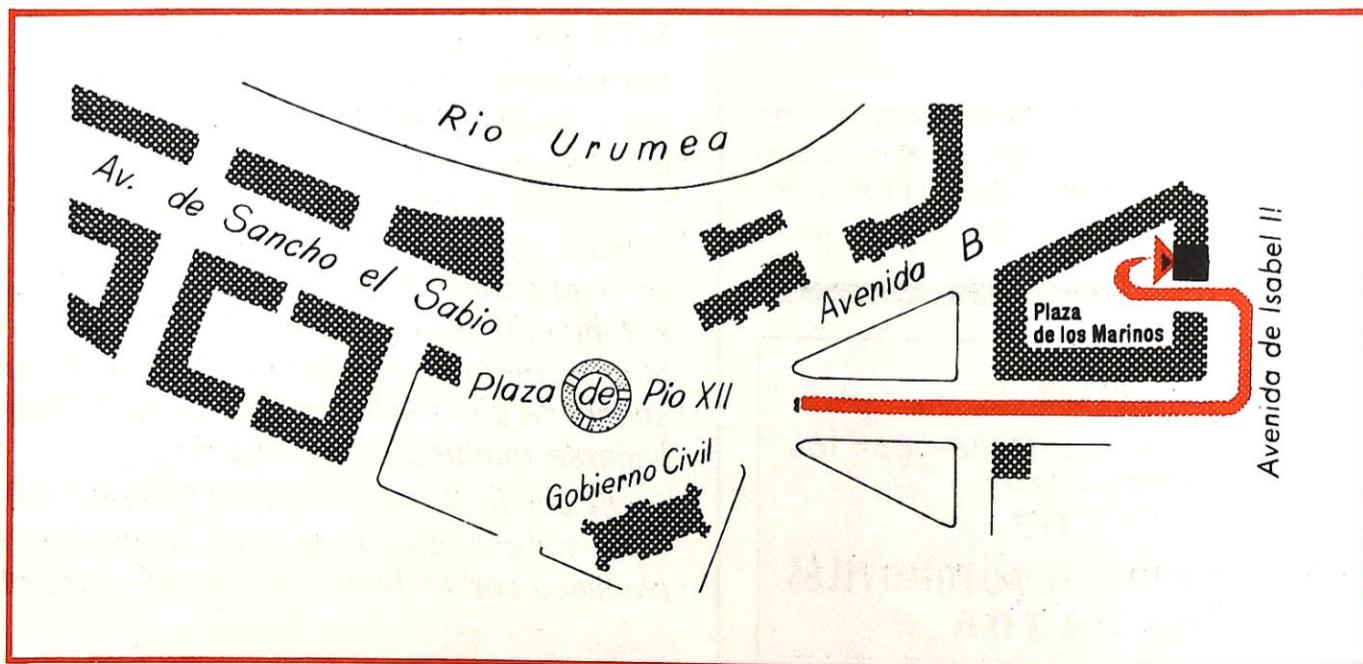
Taller Oficial de

**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**



# LA GUARDIA CIVIL CONTROLARA RIGUROSAMENTE LA SOBRECARGA DE LOS CAMIONES

Su Sección de Tráfico  
será dotada con  
cincuenta básculas portátiles

En el «ABC» del día 27 del pasado mes de agosto se hace referencia al problema del exceso de carga de los camiones por el transporte de más toneladas de las permitidas en los topes máximos legalmente establecidos. Se citan a este respecto unas declaraciones del director general de Carreteras, señor Areitio, quien ha manifestado a los periodistas, en su reciente estancia en Vizcaya, que antes de fin de año la Sección de Tráfico de la Guardia Civil será dotada de cincuenta básculas más, para un riguroso control de la sobrecarga de los camiones.

Este anuncio viene a confirmar las informaciones publicadas en los últimos meses en estas páginas, en las que hemos venido insistiendo en la necesidad de no rebasar la carga autorizada a los vehículos pesados. También algunos diarios de provincias y de Madrid se han ocupado, hace unos días, de esta misma cuestión para pedir se adopten, por los organismos competentes de Obras Públicas y Tráfico, las medidas conducentes a la total anulación de las infracciones por exceso de peso de los transportes.

Se estima que la práctica, muy generalizada, de desplazar unas cuantas toneladas más de las permitidas, está causando graves daños al firme de las carreteras en perjuicio de los normales resultados del ingente gasto público que se viene realizando en las nuevas construcciones y en la debida conservación de la red vial. También se hace alusión a los accidentes de tráfico que se producen por dicha causa al disminuirse la eficacia de los dispositivos de seguridad de los vehículos.

En cuanto a los desperfectos en las carreteras, el citado director general volvió a referirse, en las declaraciones antes citadas, a los arreglos provisionales que se van a efectuar inmediatamente en el puerto de Barazar, punto de paso entre Bilbao y Vitoria, cuyo pavimento ha cedido a consecuencia del peso de los camiones, presentando notables desniveles; añadiendo que el próximo invierno se ejecutarán en dicho lugar obras de carácter definitivo, lo que originará un corte de la carretera por espacio de tres meses, habiéndose previsto ya un desvío adecuado por la localidad vizcaína de Dima.

Puede que los desniveles y otros perjuicios del puerto de Barazar se deban también, en parte, a causas derivadas de la calidad de los materiales empleados o a la naturaleza de las obras que en su día se realizaron, o también a unos pocos transportistas descuidados que han circulado con sus camiones llevando graves excesos de carga; pero la realidad es que se han producido circunstancias similares en otras carreteras y que éstas se imputan, sin que pueda demostrarse lo contrario, a la sobrecarga de los camiones de transporte pesado.

**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

# 50 aniversario de CUMMINS

En el 50 Aniversario de Cummins se recuerdan las atrevidas hazañas de los "Diesel" en sus primeros años

El folklore y la leyenda de América están llenos de emocionantes relatos de camiones y camioneros, pero tales leyendas no pueden compararse con las hazañas de Clessie Cummins, el primer hombre que adaptó los motores diesel a los automóviles. El circuito de carreras de Indianápolis celebró el 50 Aniversario de la firma Cummins Engine Company y antes del comienzo de la carrera de este año, dos famosos coches con motor diesel volvieron a las pistas para hacer un recorrido de ritual.

La participación de Cummins en la carrera de 1931, tuvo la importancia de ser el primer coche que completó las desgastadoras 500 millas sin una sola parada en el foso de

aprovisionamiento. Un coche Cummins consiguió la pista interior en 1952 al realizar el tiempo más rápido en las pruebas de clasificación, estando a punto de conseguir el primer puesto cuando un tubo de alimentación se obturó y obligó al vehículo a retirarse, a las 175 millas. Los dos automóviles han sido reconstruidos para su exposición permanente en el Museo de las Carreras de Indianápolis.

Los veteranos de Indianápolis recuerdan vividamente la actuación de Clessie Cummins en una notable hazaña conseguida en las pistas. Mr. Cummins era el conductor-jefe de un camión con motor diesel que había establecido un récord mundial de resis-

FIAT  
SEAT

**CANO, S. A.**

VESPA  
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

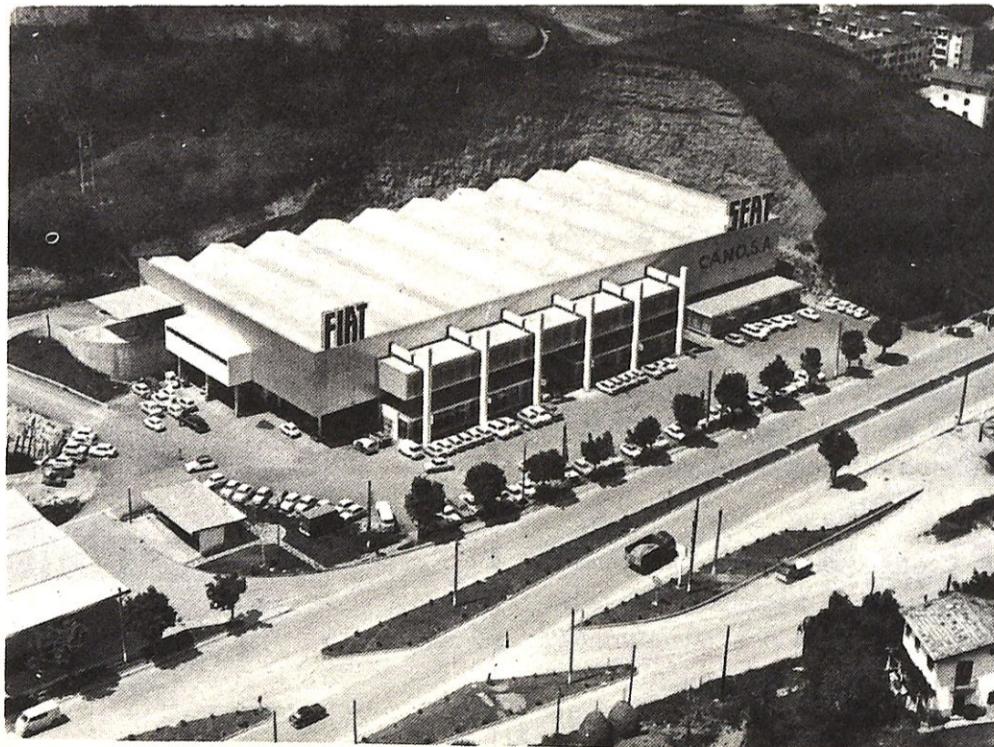
Asistencia  
en garantía

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

# MINN: pionero del diesel

tencia, al haber estado rodando continuamente durante catorce días. Aunque el motor continuaba marchando perfectamente, la fatiga obligó a la tripulación a detenerse, después de haber recorrido 14.600 millas sin parar, a 43,4 m.p.h. de promedio y consumiendo  $\frac{1}{5}$  del combustible que hubiese necesitado un camión con motor de gasolina.

Mr. Cummins se encuentra entre los visionarios que hicieron a la industria del automóvil una tremenda potencia en la economía americana. Hace 40 años se consideraba a los motores diesel demasiado pesados y lentos para el transporte terrestre. Mr. Cummins tenía una pequeña fábrica en Columbus, Indiana, en la cual fabricaba motores para yates de lujo, pero la famosa catástrofe de Wall Street, en 1929, le obligó a buscar nuevos mercados, a fin de poder salvar su negocio.

Desafiando el juicio de ingenieros expertos, Mr. Cummins instaló un motor diesel en un auto Packard de segunda mano, que había comprado por \$ 600; lo llevó a la Exposición del Automóvil de Nueva York, de 1930, y llamó enormemente la atención al ver que el coste del combustible fue solamente de \$ 1,38 en 800 millas. Posteriormente, Mr. Cummins estableció un nuevo récord mundial al conducir un coche con motor diesel a 80,398 m.p.h., en Daytona Beach, Florida, y al año siguiente mejoró su récord al alcanzar la velocidad de 100,75 millas por hora.

La hábil campaña de publicidad resaltando la capacidad del motor diesel, llegó a su punto culminante cuando el auto de carreras Cummins realizó su hazaña —sin precedentes— de correr sin parar, en Indianápolis. Pero el objetivo primordial de Mr. Cummins era revolucionar la industria del camión y, para ello, procedió a planear tres dramáticas carreras a larga distancia, para demostrar la robustez, seguridad, calidad y bajo costo de explotación de sus motores diesel.

Mr. Cummins anunció que intentaría batir el récord entonces existente desde Nueva York a Los Angeles, que era de 103 horas y 59 minutos, establecido años antes por un camión con motor de gasolina. El 10 de

agosto de 1931, a medianoche, partió —acompañado de otros dos chóferes de relevo— en un camión de 9.000 libras y con una carga de 7.000 Lbs. Se habían tomado medidas para que la Western Union, compañía de telégrafos, fuese informando de su marcha oficial a través del continente y de su llegada a los puntos ya señalados.

Una serie de desgracias sufridas por el chasis del camión —que no había sido sometido a prueba— atormentaron a Mr. Cummins y sus hombres. Los frenos eran inadecuados para aquella carga y aquel poderoso motor. Cerca de San Luis se rompió la bomba del agua. En Amarillo, Texas, un puente dañado, obligó al camión a salirse bruscamente de la carretera y se despeñó en la oscuridad, cayendo en un arroyo que, afortunadamente, no tenía mucha profundidad en aquella época del año. La cabina se prendió fuego cuando un muelle del asiento se rompió e hizo corto-circuito con la batería situada debajo.

Al descender el Cajon Pass, en California, los frenos fallaron y los tres hombres se libraron de la muerte por muy poco. Mr. Cummins iba al volante cuando el camión se lanzó cuesta abajo como un rayo, hacia un paso a nivel que en aquel momento cruzaba un tren de mercancías. Acababan de pasar las luces rojas del furgón de cola, cuando el camión cruzó las vías.

A pesar de estos fallos mecánicos —ninguno de ellos relativo al motor— Mr. Cummins batió el récord al cubrir las 3.214 millas en 97,20 horas de rodaje. Y el total de 125,52 horas, también fue más rápido, en 12 horas, que la marca establecida por el camión de gasolina. El consumo medio de combustible del camión de Mr. Cummins fue de 15,75 millas por galón y su costo total de \$ 11,22, lo que representaba la increíble cantidad de \$ 0,01 por tonelada/milla de carga útil.

Tan pronto como Mr. Cummins se recuperó de la terrible prueba, comenzó a preparar otro "número de circo": intentar batir el récord de marcha sin parada, en el circuito de Indianápolis. El récord era entonces de cerca de 10.000 millas, establecido por

## EN EL 50 ANIVERSARIO

un turismo marca Marmon y cumpliendo las reglas establecidas con cierta libertad, pues cuando se paró el motor, para repararlo, la tripulación del Marmon estuvo empujando el vehículo y se le concedió el total de millas, por considerar que no había efectuado ninguna parada total.

Volvieron a formar parte del equipo de conductores ayudantes Dave Evans y Ford Moyer, pero Mr. Cummins, Presidente de la Compañía, y que entonces tenía 42 años, insistió en conducir durante 12 horas. El 12 de diciembre de 1931, a las 2 de la tarde, empezaron la dura prueba y la American Automobile Association actuó de juez y mantuvo una constante observación del camión, para asegurarse que las reglas oficiales no serían quebrantadas.

Al segundo día, cuando el camión había cubierto 1.065 millas, los oficiales de la prueba de repente ordenaron que se detuviese el camión. Habían notado que la rueda trasera de la derecha oscilaba peligrosamente; estaba floja y hubo que apretarla. Mientras se hacía la reparación, el motor continuó en marcha, pero cuando Mr. Cummins estaba preparado para continuar, los jueces —al contrario de lo que hicieron en el caso del Marmon— decidieron que el camión debía volver a comenzar desde el punto de partida. Las primeras 1.065 millas no contaban.

El tiempo era extremadamente frío, la pista estaba en malas condiciones y ambos factores aumentaban el malestar de los tres conductores. Los continuos traqueteos aflojaron la mangueta del agua del radiador causando graves calentamientos del motor. Los tres hombres, por turnos, treparon por encima del capot para arreglar la manga, sin que en ningún momento se detuviese el camión. Las mismas medidas de emergencia tuvieron que usar para reparar un defecto en la dirección y para reemplazar un tapón de rosca perdida, que podría haber causado una pérdida total del aceite.

La monotonía de los interminables circuitos, que eran de 2,5 millas, en pista de ladrillo oval, dejó aturcidos a los conductores. Debido a su enorme fatiga, no se dieron cuenta de cuando pasaron la marca de diez mil quinientas millas sin reportar. Una niebla espesa envolvió la pista durante los días décimo y undécimo y para guiar a los conductores hubo que colocar faros a interva-

los de 20 pies. La constante vibración y sacudidas del camión era tan debilitador, que durante las últimas etapas de la prueba, los conductores sólo podían digerir plátanos.

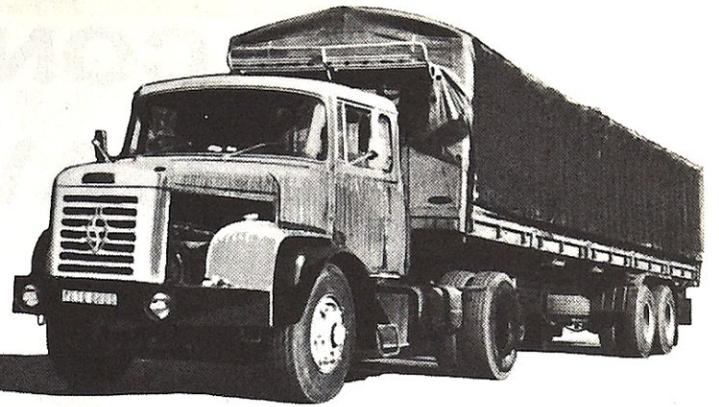
Al cabo de 336 horas ininterrumpidas, cuando el motor continuaba su funcionamiento sin fallo alguno, Mr. Cummins comunicó a la torre de control, que daba por terminado el "marathon". El 26 de diciembre, a las dos de la tarde —un día antes de su 43 cumpleaños— Mr. Cummins y sus dos agotados compañeros, salieron tambaleándose del camión. Habían cubierto, durante 14 días seguidos, 14.600 millas a un promedio de 43,39 m.p.h. Los oficiales de AAA anulaban las primeras 1.065 millas y fijaron el nuevo récord, sin parada, en 13.535 millas, que también batió la marca anterior.

El motor diesel de 85 HP. que Mr. Cummins construyó para este camión, continuó funcionando durante más de 2.000.000 de millas. Realmente muy pocos motores diesel llegan a manos del chatarrero. Duran tanto, que cuando nuevos modelos aparecen, los viejos se venden a operadores de barcos pesqueros y leñadores, que continúan usándolos en trabajos que requieren menor esfuerzo.

Mr. Cummins, quien posteriormente confesó que estas dos durísimas pruebas le habían envejecido diez años, puso en marcha un proyecto final para demostrar la utilidad y economía de los motores diesel en la industria del automóvil. En noviembre de 1932 condujo un autobús de 32 pasajeros, de 10 Tm., desde Nueva York hasta Los Angeles, en 78,10 horas, batiendo, en casi 20 horas, el récord transcontinental que él mismo estableció un año antes. Este autobús superó también el tiempo que empleaban los trenes exprés y el costo de combustible de este gran vehículo sólo era de \$ 21,90, sorprendente en verdad.

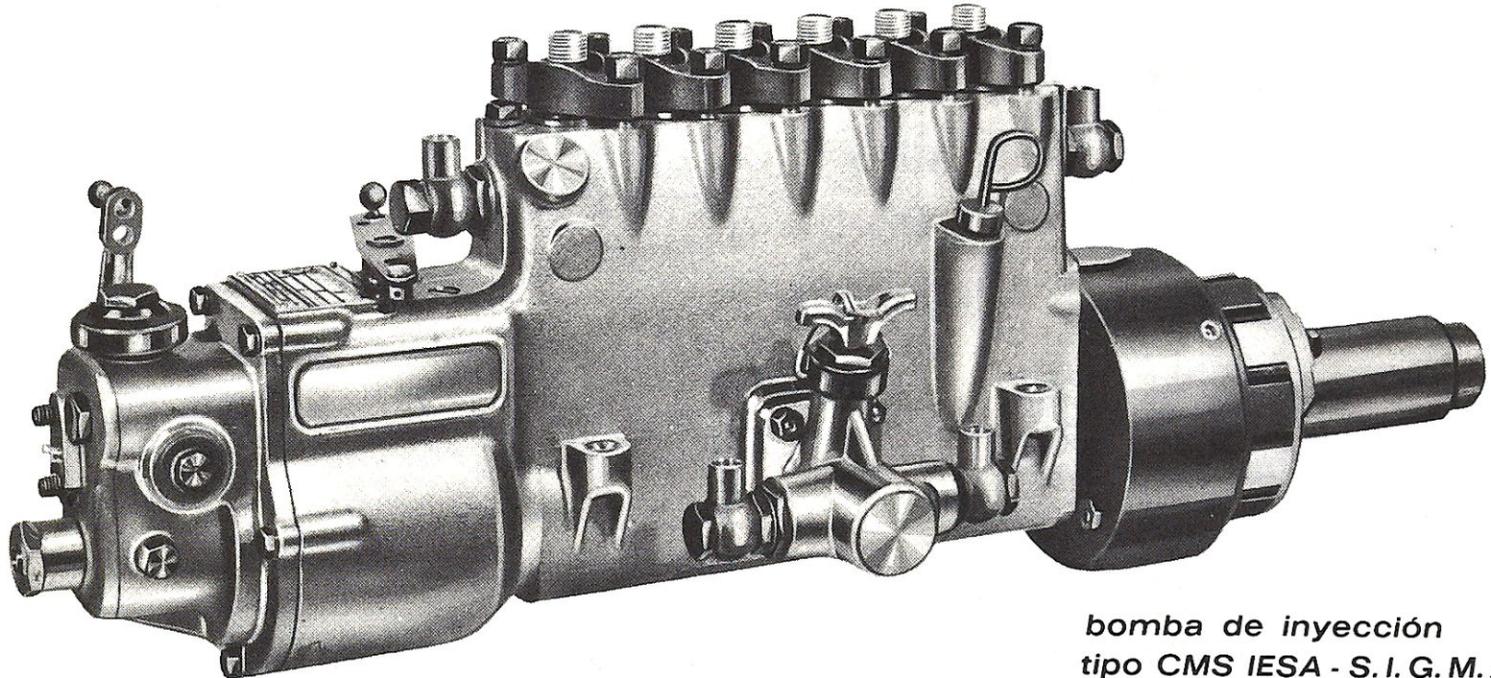
Mr. Cummins convenció, por fin, a los escépticos. En 1933 vendió 133 motores a compañías dedicadas al transporte en camiones y el continuo aumento de pedidos hizo que Cummins Engine Co. pudiese saldar sus deudas en 1937 después de 19 duros años desde su fundación.

Mr. Cummins falleció el año pasado, a los 79 años de edad, pero este intrépido "pionero" vio su empresa crecer, hasta convertirse en el mayor fabricante mundial, independiente, de motores diesel, los cuales, hoy en día, se encuentran en el 50 % de los camiones pesados que circulan por las carreteras.



# ahora...!

## la bomba de inyección "sin problemas"



bomba de inyección  
tipo CMS IESA - S. I. G. M. A.

publivas

### compruebe sus ventajas:

- más "reprise"    ■ mayor rendimiento del motor
- gran duración del equipo de inyección
- funcionamiento más suave del motor
- fácil arranque, aún en tiempo muy frío
- ausencia de ruidos y vibraciones en el arrastre de la bomba

## ...y vd. ganará dinero!

**IESA**

**INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.**

Avda. de D. José Elósegui  
Apartado 200  
Teléfono 57240 (15 líneas)  
Telex 1137 IESA-E  
SAN SEBASTIAN

**MODERNICE SU HOGAR  
CON UN  
LAVA - VAJILLAS**

**Miele®**

**EL PRIMER LAVA - VAJILLAS DE EUROPA**



**40  
AÑOS  
DE  
EXPERIENCIA**



**Solicite una demostración de su  
DISTRIBUIDOR**

**TELEMIG**

**MIGUEL CELARAIN**

**Urbieta, 24 - SAN SEBASTIAN**

# LAS AUTOPISTAS Y LA TELEFONICA

Las autopistas del Mediterráneo dispondrán de un modernísimo sistema de telecomunicación, lo que las colocará en primera línea frente a las autopistas de peaje que existen en otras naciones. A lo largo de 263 kilómetros, la Compañía Telefónica va a dotar a las autopistas de un moderno y completo sistema de comunicación mediante instalaciones que funcionarán de forma independiente de la red pública y que permitirá establecer contacto con cualquier punto de la red viaria, con absoluta seguridad de servicio.

La necesidad de este sistema de comunicaciones a lo largo de las autopistas Barcelona-La Junquera, Montgat - Mataró y Barcelona - Tarragona, se justifica porque su trazado discurre por parajes alejados de ciudades y aldeas, hecho que, junto a enormes ventajas, presenta el inconveniente de que en caso de accidente o avería, los automovilistas pueden quedar faltos de un auxilio rápido. Para garantizar este servicio, la Telefónica va a mon-

tar unos sistemas que permitirán el enlace de todos los puntos de gestión entre sí, mediante diversas vías por radio y cable, de forma que, ante cualquier emergencia, la comunicación no quede nunca interrumpida. El objeto de esta duplicidad radio y cable, es el de mantener una constante atención hacia el usuario de las autopistas. Para conseguir este fin, se dispondrá de un sistema de postes de auxilio; sistema de radio de gestión para el servicio móvil; un sistema de radio para la policía de tráfico; otro para la vigilancia de obras; un sistema telefónico interior y otro de dirección.

El sistema de postes de auxilio es muy interesante. Cada dos kilómetros, aproximadamente, se situará a derecha e izquierda uno de estos postes, dotado de dos botones, con objeto de que el posible usuario que se encuentra en dificultades, no tenga que recorrer como máximo más que un kilómetro para solicitar ayuda.

## UN ORDENADOR ELECTRONICO CONTROLA LA CIRCULACION DE MADRID

Un ordenador electrónico capaz de regular la circulación en una área que comprende aproximadamente el 20 por 100 de los cruces existentes en la capital de España, ha quedado definitivamente instalado.

El «cerebro» instalado está formado por tres sistemas distintos y autosuficientes. Cada uno de ellos puede funcionar por sí mismo o quedar sometido al sistema, situado en un nivel inmediatamente superior. Clasificados por un orden jerárquico de menor a mayor categoría, son: Reguladores locales, subcentrales y ordenador.

El regulador local es el mecanismo encargado de realizar los cambios de luces en una intersección. De ellos se han instalado en Madrid 90. La subcentral tiene como misión principal indicar a los reguladores locales cuál es el ciclo,

el reparto y el desfase con que debe funcionar. Puede operar independientemente, coordinada con otras subcentrales, o subordinada a las órdenes del ordenador central.

El cometido del ordenador es el de estudiar las características del tráfico en cada momento, es decir, su intensidad y velocidad, y a partir de ahí contando con el estado de la red viaria, elaborar el programa de funcionamiento más adecuado para el tráfico en ese momento.

Muchos kilómetros de cables subterráneos han sido instalados en Madrid para conectar cada uno de los mandos locales, así como detectores, al ordenador electrónico. Con el nuevo ordenador se trata de lograr una mejora en el denso tráfico rodado de la capital de España.

# Reda SUIPULZCOANA, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA  
DINAMISMO  
AGILIDAD  
TIEMPO



en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléfonos. 21883 - 21383

SAN SEBASTIAN

Recambios

y  
Talleres

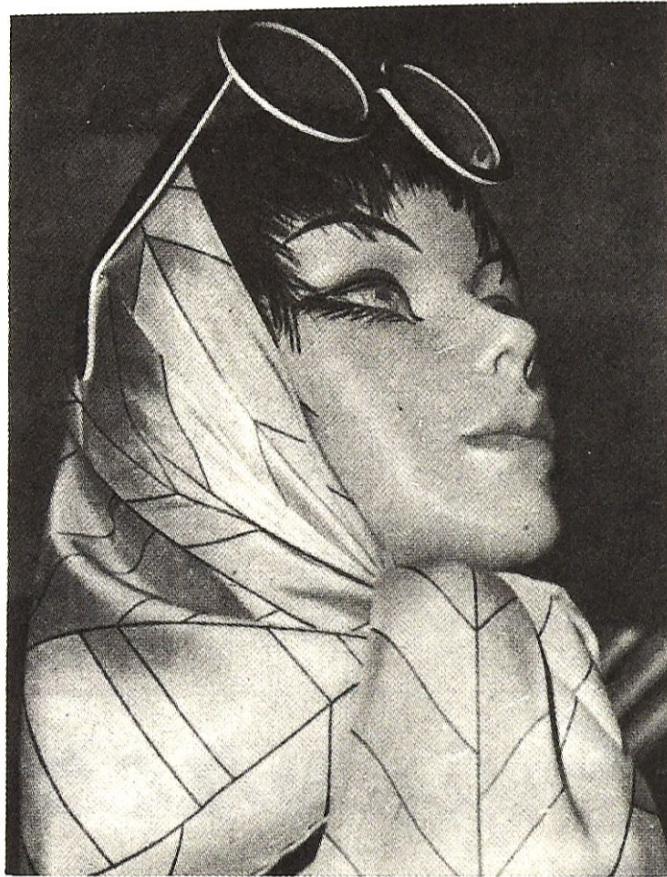
Km. 448

Carretera Nacional nº1

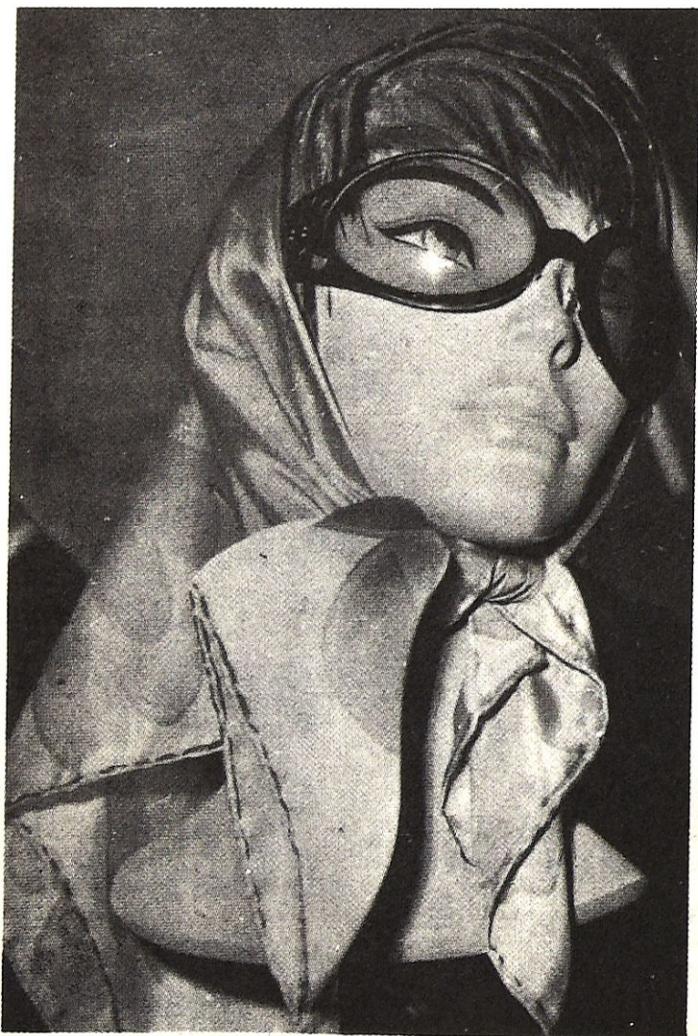
Telfs. 691308 - 691333

VILLABONA

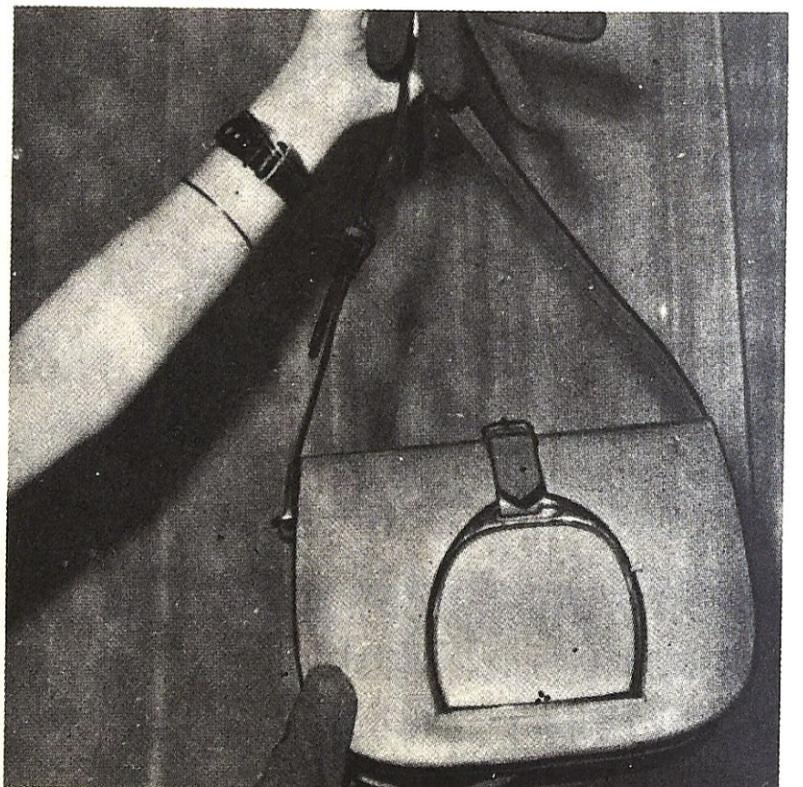
# Equipos para la mujer conductora



El pañuelo y las gafas forman parte natural de la indumentaria femenina. A modo de ejemplo, estas tres maniqués lucen diversos pañuelos en seda natural que se complementan con las gafas muy actuales.

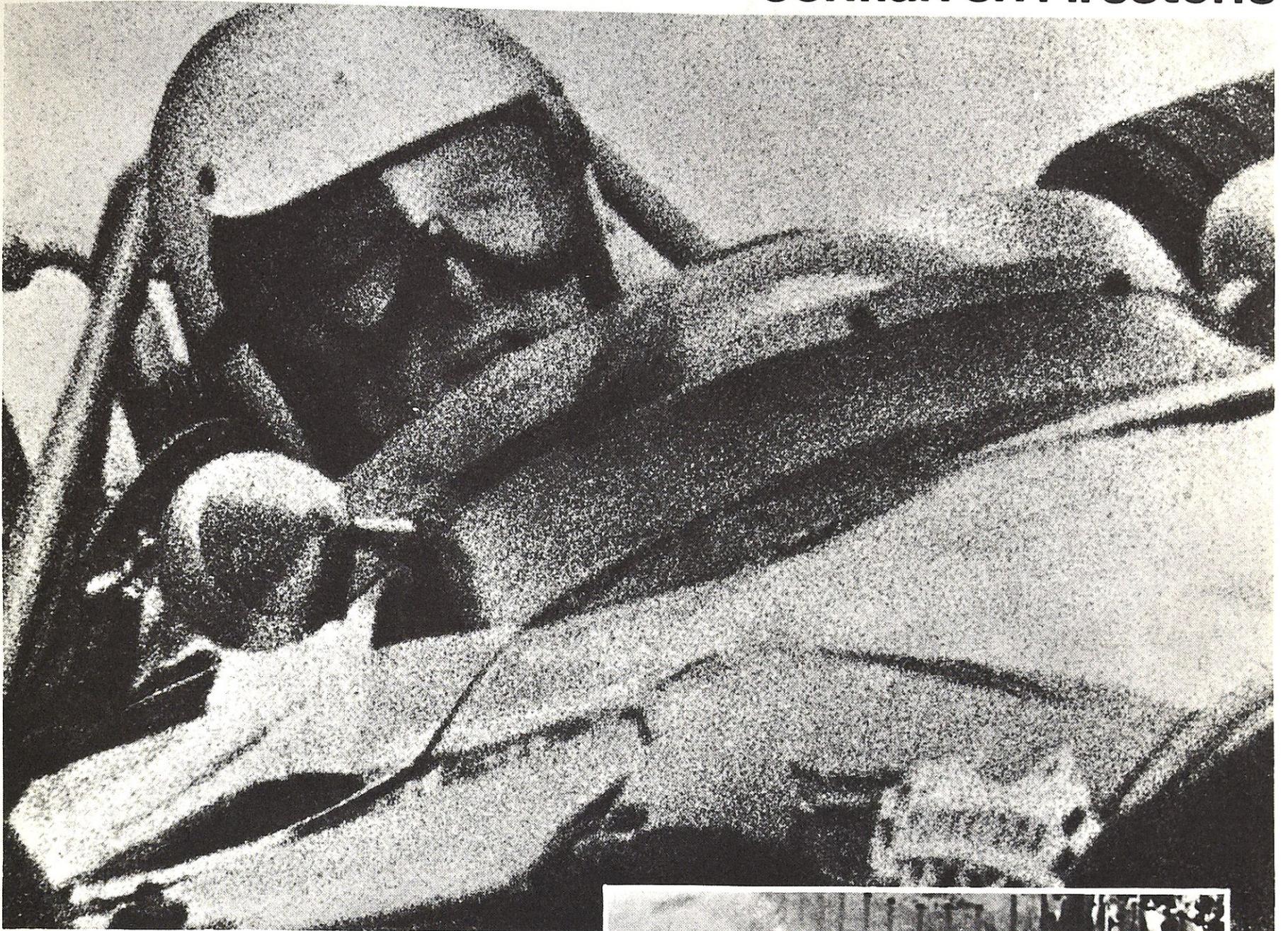


Bolso de piel, cuya pureza de línea contrasta con el adorno en forma de herradura. En su sencillez y discreción estriba su elegancia.



# los profesionales

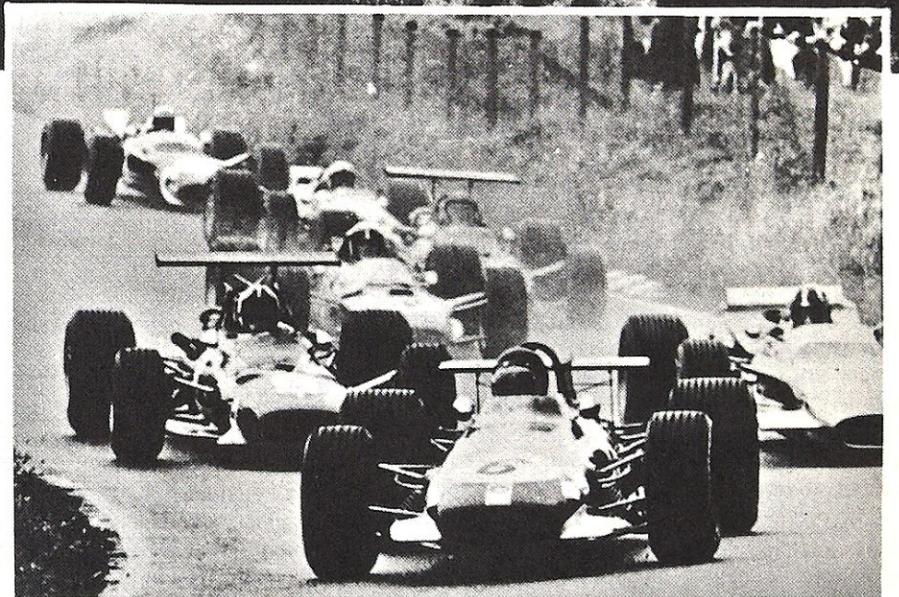
confían en Firestone



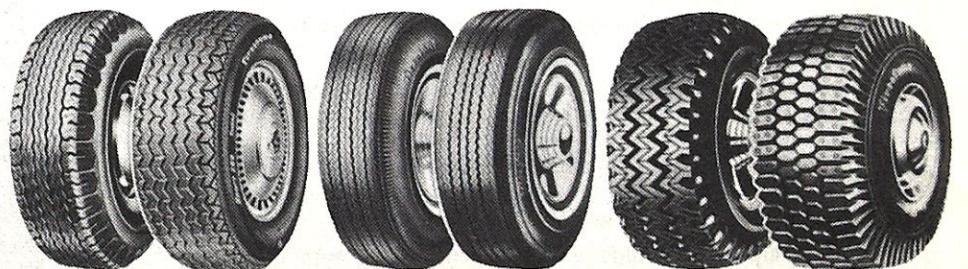
**¡Con 400 HP. durante 300 kilómetros de carrera!**

Atacando curvas difíciles y virajes violentos en los más duros circuitos, bajo sol implacable o lluvia torrencial. Defendiendo la victoria a 200... a 300 kms. por hora!

Guiados por su experiencia profesional, los más famosos pilotos confían en Firestone y contribuyen así a lograr neumáticos más seguros, neumáticos aún mejores para los coches de serie de millones de automovilistas que también confían en Firestone.



Porque saben que... cuando  
**Firestone**  
fabrica algo... lo fabrica bien



F-100

RADIALES

CAVALLINO

F-7

DIAGONALES

P-532

TOWN & COUNTRY

WINTER TRACTION

ESPECIALES



## LOS INCONSCIENTES DE LA AUTOPISTA

El tiempo había cambiado radicalmente durante la noche: llovía y en las primeras horas del día la bruma había hecho su aparición. Mientras marchaba en dirección al puesto de control de la nacional 5 entre Chilly y Mazarín, la autopista del Sur ofrecía esta mañana del sábado el espectáculo de una desbandada atosigante.

Colisiones en cadena, coches a caballo sobre los taludes, cantidad de carrocerías dañadas, pero afortunadamente sin gravedad para sus propietarios.

El comienzo del invierno daba su gran golpe mostrando la debilidad e inexperiencia de los automovilistas incapaces en su inmensa mayoría de adaptarse a las condiciones de circulación imprevista.

Una vez en el puesto de control se nota un ambiente febril. «Acomódese, me dice el teniente de servicio. Nosotros no podemos hacerlo ni un minuto. Con este tiempo todas las patrullas están en servicio a fin de despejar la autopista. Un ayudante colgado del teléfono avisa a las ambulancias y a los autosgrúas mientras los automovilistas desafortunados rellenan los impresos. La guardia nocturna que debía haber sido relevada, está todavía sobre la brecha.

### CONducIR ES PREVER

El capitán que me recibe no parece derrotado:

«Qué quiere usted, me dice, es cada vez la misma cosa. Que caiga una tormenta, que se forme la niebla o que el suelo resulte resbaladizo, las gentes se figuran que desde el instante que están sobre la autopista los problemas de conducir desaparecen. Entonces no tienen ningún sentido de previsión, de anticipación. No ralentizan más que cuando no pueden hacer otra cosa. Surge el accidente y es la cascada de carambolas. Es evidente que esta mañana es cosa de locos rodar a tan poca distancia, aunque sea a velocidad reducida. No hay nada que hacer. Es cuestión de educación de los conductores.»

Es el eterno problema de la insuficiente formación de los conductores que en el momento menos pensado puede degenerar la catástrofe.

El sector de la autopista donde nos hallamos es de circulación suburbana, lo que implica una fuerte densidad de circulación y una velocidad media generalmente poco elevada. No hay limitaciones de velocidad porque la limitación se opera en función del tráfico.

«Pero, añade mi interlocutor, una gran proporción de usuarios de esta sección de la autopista está constituida por gentes habituadas a salir por la mañana a su trabajo y regresar a la noche. Con tiempo normal, tardan 20 minutos para ganar la Puerta de Orleans. Y cuando las condiciones del tráfico se modifican —densidad, mal tiempo, niebla— sólo quieren perder cinco minutos más. Se puede pensar lo que ocurre...»

Por las estadísticas que hemos podido hacer, resulta que el 85 % de los accidentes son debidos a faltas del conductor y un 7 % a defecto del vehículo, defecto del que generalmente es responsable el propio conductor. El problema es por tanto una cuestión de formación del conductor tanto por su forma de conducir como por su responsabilidad en tener acondicionado su coche. Creo que ha llegado el momento de formar mejores conductores.

A bordo de una moto de la policía, el agente convertido en chófer por las circunstancias me va explicando las particularidades del tráfico.

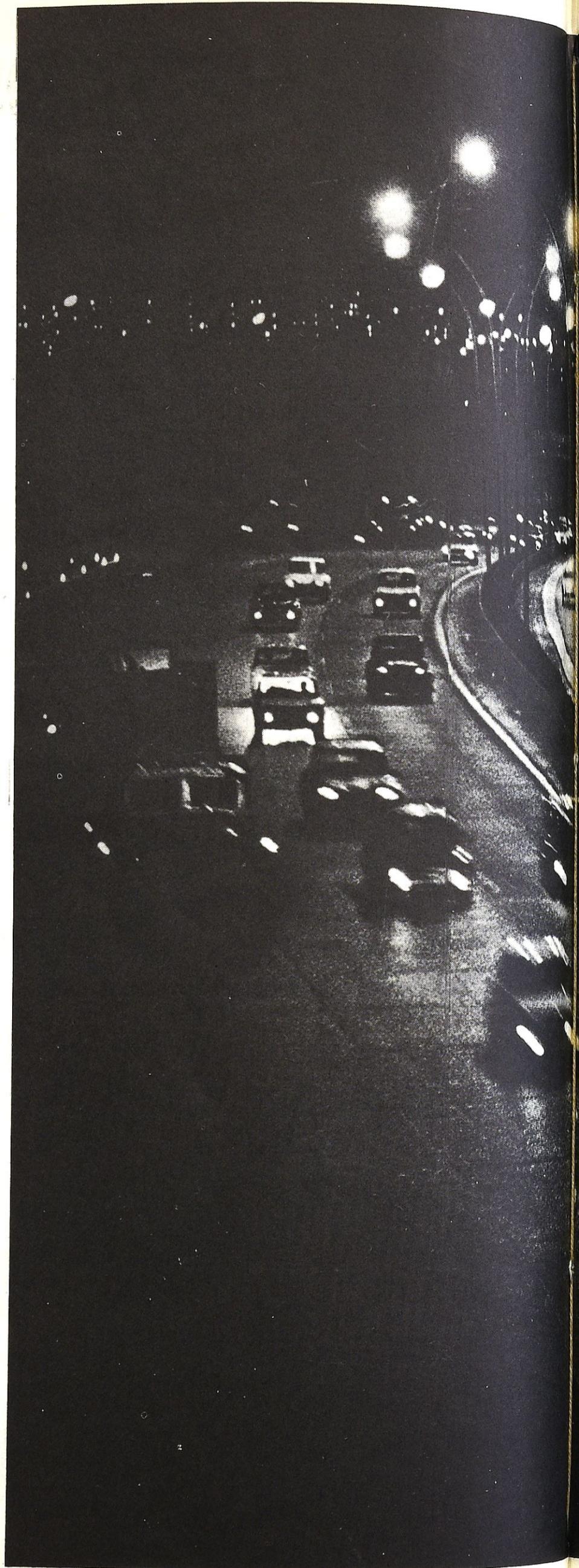
—La situación es hoy especial. Buen número de personas no resultan afectadas por el mal tiempo —nos dice nuestro interlocutor—, pero la mayor parte no saben acaso que es más difícil detenerse en una carretera resbaladiza. No obstante esta mañana la circulación no va del todo mal.

—¿Cuáles son las infracciones que usted registra repetidamente? —le preguntamos.

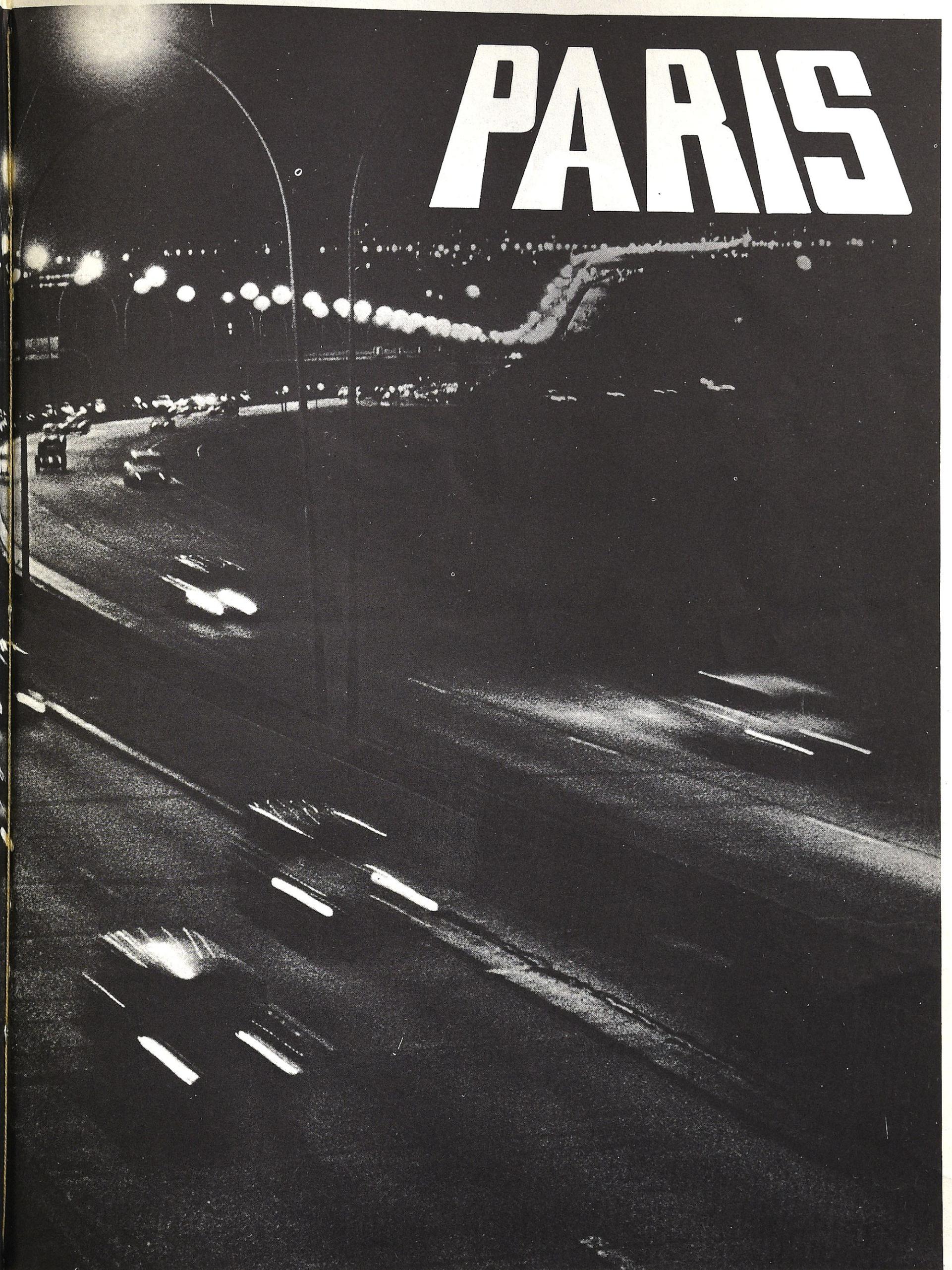
—Sin duda, la circulación por el centro de la calzada o a la izquierda. Los que han sobrepasado a un vehículo ya no vuelven a la derecha. Luego, detención de un vehículo sobre la calzada en lugar de ir a un aparcamiento señalado. Le puedo decir que la «tarifa» no es suficiente teniendo en cuenta que tal inconsciencia provoca graves consecuencias.

Inconsciencia. Sí, es algo que flota en el ambiente del automovilismo. Todos nos creemos conscientes; el inconsciente es el prójimo. Y esto que explico de las proximidades de París, ocurre en todas las carreteras del mundo.

A. B.



# PARIS



**este  
invierno**



**a los  
patinazos**



**VALE MAS PREVENIR...**

Miles de turistas han regresado a sus países con neumáticos Cinturato en sus vehículos, preparándose para su largo invierno.

**CINTURATO  
PIRELLI**

**¡ seguridad sobre mojado!**

El Equipo donostiarra "RIPI" - HERDOCIA realizó una magnífica carrera.  
Gran Jornada de la Escudería RECORD.

El pasado 7 de septiembre, en vista de la favorable acogida que había tenido en ediciones anteriores, entre los aficionados al automovilismo de nuestra región, se dio la salida a esta tercera edición del Rally Bosch que nuevamente había organizado la Real Peña Motorista Vizcaya, bajo el patrocinio de los concesionarios de dicha firma en nuestra vecina provincia. Momentos antes de dar comienzo la prueba, en el Paseo del Arenal, el presidente de la R.P.M.V. hizo entrega al Director General de Robert Bosch GmbH. de una placa conmemorativa.

En la lista de inscripciones había vehículos muy bien preparados, como eran los Alpine de Sunsundegui, Sáenz de Buruaga, «Ripi», Carbajo y Brancas; los numerosos Mini-Cooper entre los que destacaban los de Aldecoa, Del Olmo, Depritt y los dos Lotus Elan de Ureaga y Fernández, sin olvidar el magnífico Taunus 20 MRS de «Pancho» y los dos R-8 de Acitores y Bárcena.

La primera prueba de velocidad era la Subida a La Pilastra, en la que se impuso el gran piloto alavés Jesús Sáenz de Buruaga, vencedor de las dos ediciones precedentes con un tiempo de 8 minutos, 10 segundos. La siguiente prueba era la Subida a Sollube que no pudo celebrarse ante la imposibilidad de cerrar la carretera debido a la gran densidad de tráfico. Los participantes se dirigieron a Algorta, en cuyo circuito de Ereaga iba a tener lugar la tercera prueba. Se disputó en 7 mangas consecutivas, y los triunfos se repartieron así: 1.ª Barcelona Seat 124, cubrió las cinco vueltas al circuito de 1.450 metros en 6 m. y 10 s. 2.ª manga: Adrada R-8 TS, 6 m. 1 s. 3.ª Acitores: 5 m. 45 s., después de haber sostenido un interesante duelo con Depritt. 4.ª Ureaga Lotus Elan, 5 m. 39 s. 5.ª Rudi Carasch, después de haber hecho un magnífico recorrido rebaja sensiblemente el tiempo a 5 m. 20 s., con su BMC Cooper. La 6.ª manga es ganada también por otro Mini, pilotado por Marcial Rodríguez, con un tiempo de 5 m. 29 s., mientras que en la última, triunfa Sáenz de Buruaga después de haber cubierto los 7.250 metros en 5 m. y 16 s. La 4.ª prueba de velocidad que se tenía que haber celebrado en el puerto de Angulo también fue suspendida debido a la misma dificultad que anteriormente se había presentado en Sollube. Después de pasar por Valdenoceda los coches llegaron al puerto de Mazorras, que ante la sorpresa de los pilotos también fue suspendida, ya que el piso

no se encontraba en muy buenas condiciones, lo que unido a la lluvia dificultaba enormemente la adherencia de los vehículos. Cuando el Rally pasa por Miranda la lluvia adquiere un carácter torrencial, haciendo que los pilotos de los vehículos de poca altura pasen un pequeño apuro. En el puerto de la Herrera la meta es cruzada en primer lugar por el Alpine núm. 44, de Sáenz de Buruaga seguido a 5 s. de Sunsundegui y a 12 s. de «Pancho». En esta prueba, «Ripi», con su Alpine, consiguió imponerse a los Cooper de Aldecoa y Del Olmo, clasificándose a 12 s. del coche victorioso, que invirtió 4 m. y 8 s. en recorrer los 5.600 metros de la subida. Cuando el Rally pasa por Vitoria se produce un abandono importante. Sunsundegui que estaba haciendo un brillante papel tuvo que detenerse y retirarse de la prueba debido a la rotura del limpiaparabrisas.

La 7.ª prueba era la subida a Dima, una de las más largas (11 kms.) y más difíciles que tenían que realizar los pilotos. El hecho de desarrollarse de noche y bajo la lluvia acrecentó su natural dificultad por lo que se explica perfectamente la salida de pista sufrida por dos R-8 pilotados por Bárcena y Acitores. ambos en la misma curva, y afortunadamente sin consecuencias. Sáenz de Buruaga, efectúa también en esta ocasión la subida más rápida en 10 m. y 11 s. «Ripi» entra a 4 s., Del Olmo a 12 s., mientras Aldecoa lo hace a 17 s. «Pancho», por su parte, invierte 36 s. más que el Alpine núm. 44 al que muchos espectadores consideran a partir de ese momento como vencedor absoluto.

En Campanzar, «Pancho» intenta disminuir la distancia que le separa de los coches de cabeza y efectúa una rapidísima subida; 3.800 metros en 2 m. y 45 s. Del Olmo le sigue a 5 s. y a 12 s. Aldecoa. Sáenz de Buruaga invierte 2 m. y 59 s. y «Ripi» 3 m. y 2 s.

La siguiente prueba era muy conocida entre todos los aficionados, la su-

bida a Arrate. En ella Del Olmo y Buruaga efectúan el mismo tiempo: 3 m. 45 s. En el Calvario, la victoria sería para El Taunus 20 MRS que lleva en sus costados el número 35 y que tan hábilmente ha conducido «Pancho», con un tiempo de 5 m. y 21 s., mientras en Azcárate y en las dos mangas de la subida al Vivero la victoria sonríe nuevamente al gran piloto alavés al que todo el mundo considera sin ningún lugar a dudas como vencedor. Y así sucedió en efecto cuando la Organización dio a conocer los resultados oficiales.

- 1.º Jesús Sáenz de Buruaga, Alpine A-1.600. Esc. Récord.
- 2.º Luis María del Olmo, B.M.C. Cooper. Esc. Récord.
- 3.º Francisco Fernández, «Pancho», Ford Taunus 20 MRS. Esc. Récord.
- 4.º Jesús Ripalda, «Ripi», Alpine A-1.300. Esc. Igueldo.
- 5.º Ricardo Viota, Mini-Morris. Esc. Récord.
- 6.º Claudio Aldecoa. B.M.C. Cooper. Esc. Récord.
- 7.º Rafael Brancas. Alpine A-1.300. R.P.M.V.
- 8.º José María Viota, Morris Mini. Esc. Récord.
- 9.º Miguel Colino, Ford Escort. Twin Cam.
- 10.º Jesús María Depritt, B.M.C. Cooper, R.P.M.V.

La clasificación por Grupos fue la siguiente:

GRUPO 1.º.—Manuel Beorlegui, Seat 850 Coupé. Esc. Igueldo.

GRUPOS 2.º y 5.º.—Del Olmo.

GRUPOS 3.º 4.º y 6.º.—Jesús Sáenz de Buruaga.

La clasificación BOSCH coincidió con los primeros puestos de la general, mientras que el Trofeo de Escuderías fue para la Escudería de Amortiguadores Récord que copó los puestos 1.º, 2.º, 3.º, 5.º, 6.º y 8.º de la General.

J. SANGÜESA



"RIPI" sobre su Alpine A-1.300

# oferta especial British Leyland-AUTHI



Apresúrese y aproveche esta oportunidad única en España. Presente este VALE OFERTA ESPECIAL sólo en aquellos distribuidores AUTHI donde lo vea exhibido. Este VALE le da derecho a comprar un MINI 1000<sub>B</sub> al precio especial de 97.000 Ptas.

No lo deje para mañana. Lleve hoy mismo su VALE.



# EL DIFÍCIL PROBLEMA DE LA CONTAMINACION ATMOSFERICA

La emisión de gases tóxicos por los motores de los automóviles, constituye uno de los factores básicos de la contaminación del aire, problema que ha adquirido caracteres graves en todas las ciudades del mundo con alta densidad de vehículos y singularmente en las de los Estados Unidos, donde dicha densidad alcanza las más altas cifras mundiales.

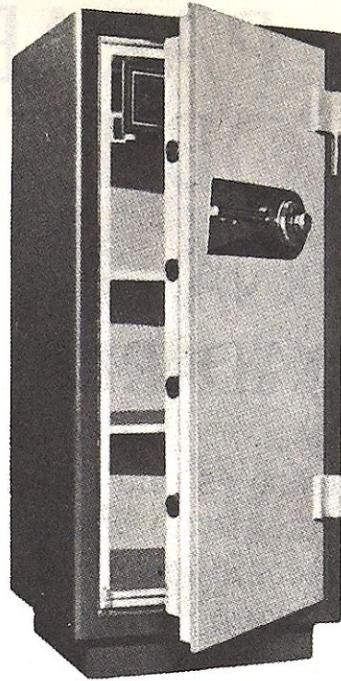
La preocupación en USA por el problema que nos ocupa es tal que existe en el Senado una Comisión de Estudios de Control de Contaminación del Aire e Investigación de automóviles eléctricos. Ya la denominación de la citada Comisión nos dice que, en principio, la solución del automóvil clásico, con motor de explosión o diesel, por el automóvil eléctrico.

Mas es lo cierto que después de bastantes años de investigaciones y experiencias, los vehículos eléctricos con energía proporcionada por medio de baterías, pilas electroquímicas, etc., no han resultado adecuados para sustituir al automóvil clásico y ello por la razón esencialísima de que para obtener resultados equivalentes a los de un motor de explosión en lo que se refiere a velocidad, aceleración, autonomía, etc., un vehículo eléctrico tiene que llevar un peso equivalente a 180 veces el del carburante de un vehículo con motor de explosión, lo que resulta una desventaja insuperable.

Para introducir el automóvil eléctrico en el tráfico normal, sería necesario modificar todos los supuestos actuales y las carreteras y calles quedarían congestionadas por vehículos que no tienen la aceleración y la velocidad de cruceo necesarias para mezclarse con los automóviles que hoy existen en todo el mundo.

Parece ser que la única solución viable no ya a corto, sino incluso a medio plazo, consiste en reducir la cantidad de gases emitidos por los motores de explosión reduciéndolos a un mínimo muy por debajo del que hoy existe y que evidentemente pone en peligro la salud de los habitantes de muchas grandes ciudades del mundo.

Los modelos recientes de la mayor parte de las grandes marcas de automóviles llevan dispositivos que permiten reducir la emisión de gases tóxicos en un 70 y aún en un 80 por 100 respecto a los modelos anteriores y se espera continuar por tal camino con el fin de que, aun contando con una ampliación importante del parque de vehículos, a la vuelta de pocos años desaparezca la contaminación hasta los límites que puedan dañar la salud.



## 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.

¡¡ CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

## ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

¡¡ 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



## 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

# EL LIMPIA-PARABRIS TRASERO NO ES UN OBJETO DECORATIVO

## RESPONDE A UNA NECESIDAD REAL

¿El limpia-parabrís trasero es una nueva forma de snobismo? Ciertamente no. Es preciso poseerlo para apreciar como lo envidian los otros conductores. La razón es simple: la mayor parte de los automovilistas en tiempo de lluvia, se dan cuenta que sus retrovisores tanto interiores como exteriores no les sirven de nada...

Los que se preocupan de saber lo que pasa tanto detrás como delante de su coche no ponen reparos a la utilidad del limpia-parabrís trasero.

Aparte de Porsche y Lancia pocos otros conductores ofrecen esta ventaja.

En la ciudad, sobre todo de noche, resulta agradable desprender los millares de gotas de agua en las que se reflejan las luces de la calle e impiden una buena visibilidad. Sobre la carretera, tanto de día como de noche, es necesario vigilar la trasera del ve-

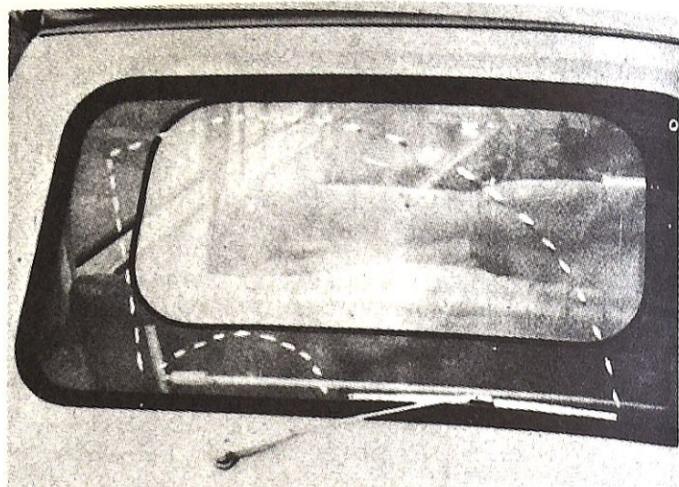


hículo que se conduce. El limpia-parabrís emplazado en el cristal trasero confiere una mejor visibilidad con lo que la seguridad es mayor.

Si es útil cuando llueve no hace falta señalar que este artilugio resulta inapreciable en tiempo de nieve.

El limpia-parabrisas trasero no debe ser un objeto puramente decorativo. Hace falta observar ciertas reglas a fin de obtener los mejores resultados.

A menos de poseer un material impecable y perfectamente adaptado al tipo de coche que se piensa equipar con él, no es aconsejable utilizar piezas de recuperación, ge-



neralmente usadas que no darán el resultado esperado.

No es preciso emplear un brazo excesivamente largo o insuficientemente rígido, sobre todo para un coche capaz de rodar a 150 kilómetros por hora. A esta velocidad las turbulencias que se forman, provocarían un desprendimiento del brazo.

Salvo que llueva con gran intensidad, el cristal trasero se moja menos que el delantero, cuando el coche está en marcha. Es evidente por tanto que este limpia-parabrís debe funcionar lentamente para no secar excesivamente la superficie que se limpia, lo que provocaría el rápido calentamiento del motor que mueve el brazo.

El mejor motor debe ser muy lento: aproximadamente de 18 a 24 movimientos por minuto. El ideal es colocar un motor con retroceso automático. Se podría intercalar un ruptor térmico al objeto de conseguir un funcionamiento intermitente.

El mando del limpia-parabrís trasero debe estar separado del delantero.

He aquí algunos consejos sobre la forma de colocar el limpia-parabrís trasero.

En caso de accidente, el motor que mueve el brazo no debe constituir un peligro para los pasajeros que van detrás. Lo mejor es colocarlo bajo el cristal. Calcular el emplazamiento del eje de forma que el conductor pueda ver un máximo de superficie del cristal limpio por el retrovisor.

La mayor parte de los motores se venden con un eje y un porta-ejes muy largos. Cortar éste a la longitud deseada.

Para ser perfectamente eficaz la visión trasera, el limpia-parabrís debe ser completado con un sistema anti-vaho en forma de pantalla como existen en el comercio.



Agencias de Viajes - Grupo A - N.º 5

# PROGRAMA DE CRUCEROS 1970

## Vuelta al mundo en el trasatlántico "ROTTERDAM"

DEL 22 DE ENERO AL 16 DE ABRIL 1970.

## CRUCERO "DOS MUNDOS" en la turbo-nave "EUGENIO C"

DEL 8 DE ENERO AL 13 DE FEBRERO 1970.

Con escala en Génova, Cannes, Barcelona, Funchal, San Juan, Colón, Balboa, Acapulco, Galápagos, Callao, Guayaquil, Balboa, Colón, Willemstad, Antigua, Las Palmas, Barcelona, Cannes y Génova.

### VII CRUCERO SEMANA SANTA:

Del 21 de Marzo al 10 de Abril 1970,  
EN LA M/N. "CABO SAN VICENTE".

### XII CRUCERO A LOS PAISES NORDICOS:

Del 6 al 29 de Julio 1970,  
EN LA M/N. "CABO SAN ROQUE".

### IV CRUCERO A RUSIA:

Del 14 de Julio al 1 de Agosto 1970,  
EN LA M/N. "CABO SAN VICENTE".

### XIV CRUCERO AL MAR BALTICO:

Del 23 de Agosto al 7 de Septiembre 1970,  
EN LA M/N. "CABO SAN ROQUE".

### V CRUCERO AL MAR NEGRO:

Del 24 de Agosto al 9 de Septiembre 1970,  
EN LA M/N. "CABO SAN VICENTE".

### IV CRUCERO AL NUEVO MUNDO:

Del 3 de Noviembre al 10 de Diciembre 1970,  
EN LA M/N. "CABO SAN VICENTE".

## MINI-CRUCEROS A LONDRES, vía BILBAO-SOUTHAMPTON

en los lujosos transbordadores "PATRICIA" e "HISPANIA".  
Varias salidas semanales.

INFORMES E INSCRIPCIONES:  
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

# TODO

(como por ejemplo andar en  
motocicleta, conocer a nuevas  
personas, los sandwiches,  
ver programas de TV, volar cometas,  
las comidas íntimas, tomar el sol,  
soñar despierto, un día de lluvia,  
simplemente charlar)



## VA MEJOR CON COCA-COLA

## ESPAÑA: MAS DE TRES MILLONES Y MEDIO DE VEHICULOS

Más de tres millones y medio de vehículos automóviles circulaban por el territorio nacional ya en el año 1968, según los datos publicados por el Banco Exterior de España en su último boletín «Ultimas Noticias».

Según dicha fuente, los vehículos automóviles en circulación en 1968 eran 3.538.187; en 1967, 3.147.868, y en 1966, 2.735.662.

La cifra correspondiente al último año de los citados se distribuye así: turismos, 1.633.973; motocicletas 1.279.902; camiones, 592.351; autobuses, 27.195 y tractores, 4.766.

En 1968 se produjeron aproximadamente unas 100.000 unidades de vehículos industriales, cantidad similar a

la de 1967, con lo que la demanda se encuentra prácticamente cubierta y la cifra rebasa ampliamente las previsiones del II Plan de Desarrollo.

Dentro del capítulo de las exportaciones cabe señalar el creciente número de vehículos industriales y de turismo que España envía cada año al exterior, y así si se tiene en cuenta las exportaciones de camiones normales y articulados. Dumpers, autobuses y autocares, vehículos especiales, chasis, carrocerías y cabinas y piezas y accesorios se totaliza la cifra de 1.614,03 millones de pesetas.

## AUTOMOVILES EN EL MERCADO COMUN

Durante el año 1968 se matricularon 4.432.375 automóviles nuevos. De ellos, el 35 por 100 son de fabricación alemana; el 30 por 100 de fabricación francesa; el 28 por 100 de fabricación italiana; el 3,5 por 100, de construcción inglesa y el 1,1 por 100 de construcción danesa (concretamente marca DAF).

De los vehículos de fabricación alemana el 30 por 100 corresponde a Volkswagen, el 27 por 100 a Opel y el 16 por 100 a Ford. De los franceses, el 37 por 100 a Renault, el 23 por 100 a Citroën, el 19 por 100 a Simca y el mismo porcentaje a Peugeot. En cuanto a Italia. Fiat acapara el 81 por 100 de los automóviles italianos vendidos en los países del Mercado Común.

### LA OBLIGACION DE PARAR DELANTE DE LAS RAYAS "CEBRA"

En Suiza, los automovilistas tienen que parar delante de un paso de peatones marcado en amarillo (rayas «cebra») si el peatón levanta la mano, lo que significa para el conductor del automóvil la parada obligatoria.

Como se sabe, en Alemania el peatón sólo tiene que cruzar la calle en el paso de peatones marcado, debiendo el automovilista parar sin previo aviso, so pena de perder su carnet de conducir.

## ROOTES VENDERÁ LOS SIMCAS EN GRAN BRETAÑA

La firma Rootes, del Grupo Chrysler, toma la responsabilidad de las ventas y estudios de marketing de los automóviles Simca en Inglaterra. Hasta ahora las ventas de estos coches estaban a cargo de Simca Motors (U. K.) Limited, subsidiaria de la Société des Automobiles Simca, de París.

La firma francesa, como es sabido, al igual que la española Barreiros Diesel, pertenece al Grupo Chrysler.

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

## CINTURONES DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS INDUSTRIALES

Britax, uno de los principales fabricantes de cinturones de seguridad, ha mantenido desde hace años que estos cinturones son esenciales lo mismo para los vehículos industriales que para los turismos.

Aunque esta compañía lleva varios años fabricando cinturones de seguridad para vehículos industriales, dice que los transportistas se resisten a montarlos, en la falsa creencia de que cuando se produce un choque entre un turismo y un camión, el conductor de éste último resulta ileso.

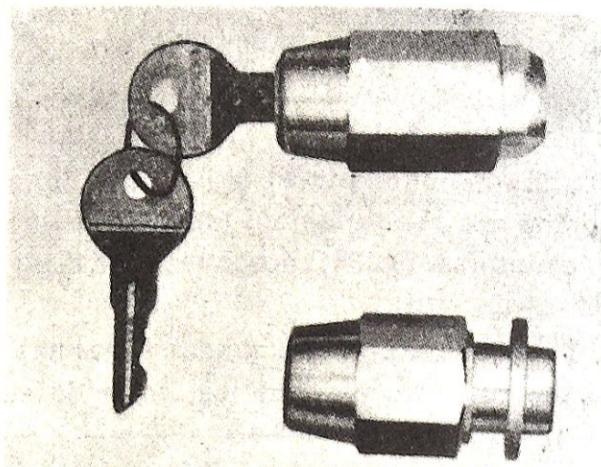
Sin embargo, Britax indica que el número de accidentes entre vehículos industriales va en aumento. Y que por consiguiente las posibilidades de que el conducto del camión resulte herido o muerto son ahora mayores.

La Administración Federal Americana de Autopistas ha realizado recientemente una serie de estudios que muestran claramente cómo los conductores al ser lanzados de sus asientos pueden fácilmente resultar heridos o muertos.

Britax informa que el organismo americano considera ahora la posibilidad de hacer obligatorio el uso de los cinturones de seguridad en los vehículos industriales, incluidos los autobuses y camiones pesados. Caso de adoptarse las nuevas disposiciones en los Estados Unidos, entrarían en vigor en 1970.

## TUERCAS PARA ESPARRAGOS DE RUEDA CON CERRADURA INCORPORADA

Ante el voluminoso incremento que ha tomado la actividad de los rateros de automóviles, siempre dispuestos a llevarse todas las piezas que sea posible de un vehículo, si no pueden llevárselo completo al estar protegido con un dispositivo antirrobo eficaz, una firma americana ha puesto a punto un mecanismo de seguridad para garantizar al usuario que cuando vuelva a recoger su coche al menos las ruedas no se las habrán sustraído.



Se trata de unas tuercas especiales para sustituir a las que trae de serie el coche en los espárragos de sujeción de las ruedas, dotadas con una cerradura de seguridad que las deja bloqueadas a menos que se haga uso de la correspondiente llave. Lógicamente basta con sustituir una tuerca de cada rueda para que queden todas protegidas, por lo que el juego de tuercas de seguridad está formado por cuatro unidades correspondientes a la misma llave.

Estas tuercas antirrobo están fabricadas en acero aleado y terminadas en un brillante cromado y existen modelos adaptables a la mayoría de las ruedas standard e incluso a las llantas deportivas, de costosas aleaciones de magnesio, que por su mismo elevado valor suelen resultar las más atractivas para los amigos de lo ajeno.

*Recambios  
Accesorios*

**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

**SAN SEBASTIAN**

## HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 4495500

Telex: 22631 MINDA E - Teleg.. Mindanao

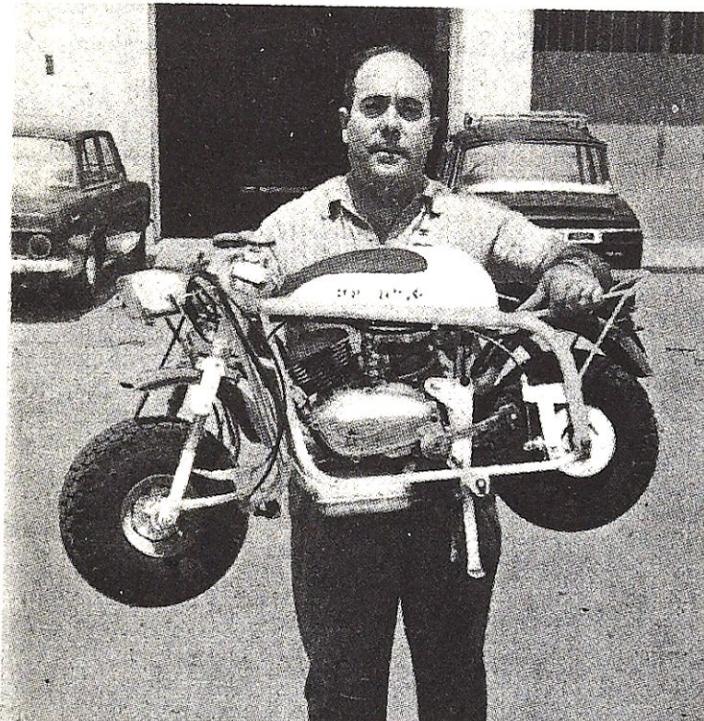


Totalmente climatizado, ambiente selecto. Cocina internacional, situación privilegiada sin problemas de tráfico ni de aparcamiento, lugar ideal para una confortable estancia en Madrid.

130 habitaciones de gran lujo con baño suntuoso, música y TV. Restaurante muy acogedor. Salón de Convenciones con traducción simultánea. Sala de Banquetes. Bares, Cafetería, Club, Saunas. Peluquerías. Piscina climatizada. Garaje.

novedades  nov

## UN MINI-VELOMOTOR DE FABRICACION ESPAÑOLA



Por la firma Mototrans, y en exclusiva para la firma Dis-mave, de Sagunto, se ha lanzado al mercado un mini-velomotor, que se conocerá bajo el nombre de «Mini-Marcelino».

Como puede apreciarse por las fotografías, se trata de un velomotor que se caracteriza por su reducido tamaño y peso (aproximadamente 27 kilos).

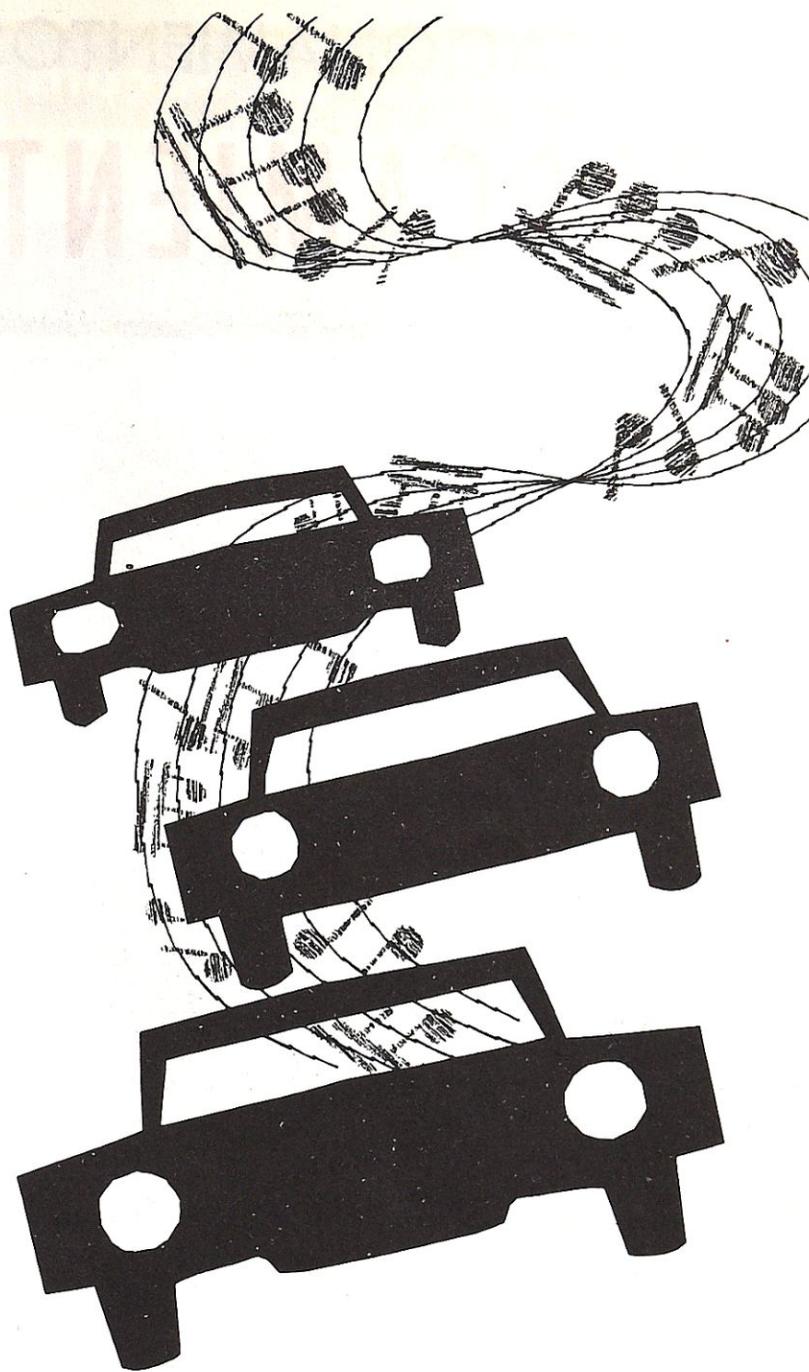
Su rendimiento es igual a cualquier velomotor. Lleva motor Ducatti, monocilíndrico, de dos tiempos, de 47,636 cc.

La suspensión es por horquilla telescópica; las ruedas, 4,00x4; frenos de disco a las dos ruedas; sillín regulable y manillar abatible. Su velocidad máxima es de 40 kilómetros por hora.

Se tiene previsto una programación de 5.000 unidades en la primera serie, con vistas a la exportación a Holanda y Estados Unidos.

Su precio es de 13.600 pesetas al público, incluido I.T.E.

Su red comercial la ostentan, en algunas ciudades, los concesionarios de Ducatti, quedando asegurada la posventa, las atenciones técnicas y repuestos.



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**

ESTACIONAMIENTOS GUIPUZCOANOS, S. A.

# APARCAMIENTO DE OQUENDO



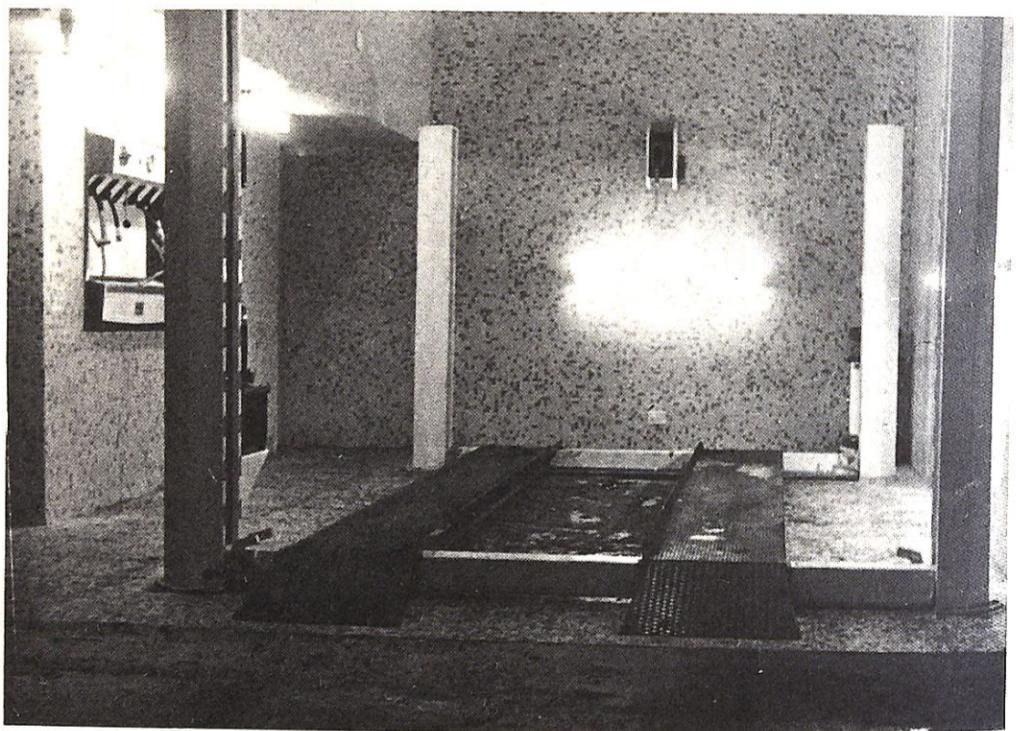
## TARIFAS DE APARCAMIENTO

- 1 — 10,— Ptas. la Primera hora o fracción.  
5,— » cada hora siguiente o fracción.
- 2 — PASES
- |   |             |
|---|-------------|
| Por UN MES .....                              | 1.300 Ptas. |
| Por UN MES DIURNO<br>(de 9 a 21 horas).....   | 1.000 »     |
| Por UN MES NOCTURNO<br>(de 21 a 9 horas)..... | 900 »       |
- PASES LABORABLES**  
Propios para personal de Comercio, Banca, Entidades e Instituciones.
- PARA UNA AMPLIA INFORMACION, CONSULTENOS
- 3 — CONTRATOS
- |                  |              |
|------------------|--------------|
| Por UN AÑO ..... | 12.500 Ptas. |
|------------------|--------------|

MODERNISIMAS INSTALACIONES DE

## LAVADO y ENGRASE

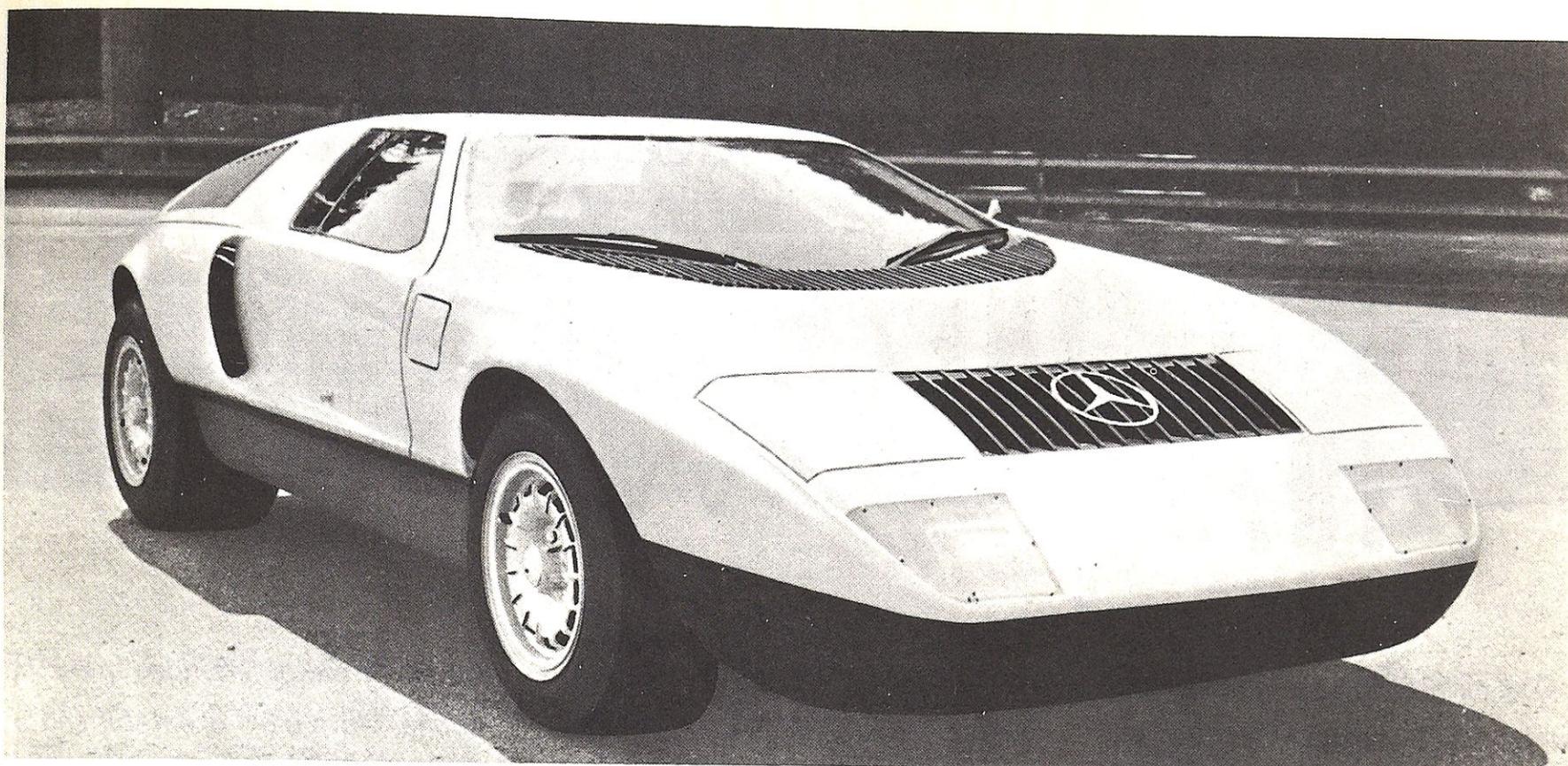
Por el importe normal de estos servicios, Vd. podrá hacer uso del Aparcamiento, sin recargo alguno, hasta el límite de **UNA HORA.**



quendo

PARA UN TRAFICO MAS  
AMABLE EN SAN SEBASTIAN

Oficinas: 1.ª Planta, (bajada frente al Restaurante Oquendo) • Teléfono 29278



NO SE VENDE

## MODELO EXPERIMENTAL MERCEDDES C111

Mercedes Benz ha presentado un coche experimental en el cual concentra los mayores avances técnicos y los logros conseguidos por esta prestigiosa marca, muchos de los cuales servirán de base para el trabajo del futuro.

Con el nuevo C-111, que va equipado con motor rotativo Wankel de tres cámaras, la casa alemana ha ofrecido al público un compendio de la investigación de la casa.

El coche de una línea sorprendente y una técnica extraordinaria no se vende. Al menos de momento es sólo un alarde. El motor Wankel del modelo C-111 tiene por cámara un volumen de 600 cc., lo cual corresponde a un

motor de pistones de 3,6 litros. El grupo está situado delante del eje trasero (motor central). El combustible es inyectado directamente por medio de una bomba mecánica de tres elementos. El motor tiene una potencia de aproximadamente 280 CV/DIN a 7.000 r.p.m. (aproximadamente 330 CV/SAE), siendo el par motor máximo de unos 30 mkg. a 5.000 - 6.000 r.p.m. El vehículo acelera dentro de 5 segundos de 0 a 100 kms./hora, y alcanza una velocidad máxima de unos 260 kms./hora. El encendido se efectúa por un sistema transistorizado, con una bujía de chispa deslizante por cada cámara.

La carrocería de resina sintética reforzada con fibra de vidrio,

está pegada y remachada a la plataforma portante (con arco protector incorporado). En los largueros laterales del bastidor, están dispuestos dos depósitos de combustibles, cada uno con una capacidad de 60 litros.

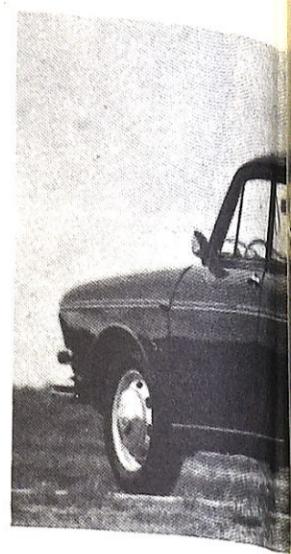
El eje delantero va provisto de trapecios dobles, con ejes entrecruzados. El sistema de suspensión de las ruedas traseras es el típico de los coches de fórmula, con tres brazos transversales y dos longitudinales por cada rueda. La transmisión se realiza a través de un cambio de cinco marchas sincronizadas y un diferencial autoblocante.

La nota deportiva del coche queda subrayada por sus dimensiones: altura, 112,5 cms.; longitud, 432 cms.; anchura, 180 centímetros; distancia entre ejes, 262 cms. No menos deportivo es su equipo interior, con sus asientos envolventes, volante de cuero, etc., y sus dos puertas con apertura hacia arriba.

# PROGRAMA VOLKSWAGEN ▶ 1970

## TRES NUEVOS MODELOS

- **V W 411 E**
- **VARIANT 411**
- **V W 181**



*De cara al año comercial próximo, Volkswagen, una de las mayores firmas mundiales de automóviles y primera de Europa, prepara sus modelos con diversas novedades que hagan a sus acreditados coches aun más competitivos. Estas son algunas de estas novedades de la casa alemana.*

*El VW 411 E da un paso adelante. Este vehículo —con el mo-*

*tor de 80 CV de serie— pasa a formar parte de ese pequeño grupo de automóviles que soportan velocidades de crucero en autopista superiores a los 150 kilómetros hora. La inyección de gasolina por mando electrónico garantiza además un consumo mínimo de combustible y el arranque en frío bajo las condiciones atmosféricas más extremas. Los faros de halógeno per-*

*miten la mejor visibilidad por la noche. Un nuevo estabilizador en el eje trasero mejora el comportamiento de marcha. Gracias a su construcción —mayor zona de aplastamiento delante, chasis moderno con suspensión independiente de las ruedas el VW 411 E pertenece a los automóviles especialmente seguros.*

*El VARIANT VW 411 E se basa en la misma técnica. La tercera puerta en su parte trasera permite el fácil acceso a la amplia superficie de carga, superior a dos metros cuadrados. Este nuevo Variant completa la oferta anterior de modelos del Variant VW 1.600 el vehículo de su clase más solicitado en la República Federal Alemana. El Variant 411 E es también un automóvil familiar y a la vez un utilitario. Opcionalmente se suministra con equipo adicional en la versión «L» y, asimismo a petición, con «Automatic».*

*En principio de continuar ampliando el acreditado Programa*





VW se evidencia también en los modelos «Escarabajo» VW 1200/1300 1500. El VW 1200 con motor de 1,3 litros se puede suministrar ahora con «Automatic». Con ello la fábrica Volkswagen ofrece la automación a un precio todavía más favorable. Para los modelos VW 1300/1500 se dispone de un «Equipo L» adicional que, junto a otras ventajas, consta de dos faros de marcha atrás, perfiles de goma de los parachoques y alfombrado en el piso. El VW 1500 se reconoce exteriormente por las rendijas de aire adicionales en el capó trasero.

Todos los modelos de «Escarabajos» llevan instalación de frenos de doble circuito.

La serie de VW 1600 se incluye en el año de modelo 1970 con diversas mejoras: parte delantera del vehículo prolongada 12 cm. Portaequipaje ampliado. Nueva combinación de luces traseras. Nuevos parachoques. La moderna técnica del automóvil —opcionalmente «automatic» e inyección electrónica de gasolina— se une a su madura construcción. Hasta la fecha se han fabricado 1.750.000 unidades de los modelos VW 1600 (con te-

cho escalonado, «fastback» y Variant).

El programa VW ha sido «redondeado» con la introducción del vehículo de uso múltiple VW 181 para todo terreno. Esta nueva construcción se basa en grupos ya conocidos: sobre el bastidor y piso del VW 1500 se coloca una carrocería abierta con cuatro puertas y de cuatro plazas. Una capota resistente a las influencias atmosféricas va instalada de serie. Con el motor de 44 CV —1,5 litros— el VW 181 alcanza 110 km/h., o escala por subidas del 50 por 100.



- 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



ANIVERSARIO

**1879-1969**

**CAJA DE AHORROS  
MUNICIPAL  
DE SAN SEBASTIAN**



# EL OPEL CD [coupe diplomat]

Si nos remontamos a unos años atrás, recordaremos que el nacimiento del Opel GT, actualmente en producción, se originó en la construcción y posterior transformación de un «dream car» de la casa alemana. Puede ser que el caso ante que nos hallamos sea el principio de un camino parecido.

El «Opel CD», que será presentado oficialmente al público en el Salón del Automóvil de Frankfurt, es un coupé de lujo dos plazas, basado en el Diplomat.

El coche ha sido construido sobre una plataforma acortada del nuevo Opel Diplomat, dotado actualmente de un puente trasero «De-Dion». El grupo propulsor es el motor de 8 cilindros en V, 5,4 litros de cilindrada y 270 CV SAE de potencia que durante años ha dado prueba de su dureza en el Diplomat.

La carrocería del bajísimo coupé (su altura total es de sólo 1,11 metros), ha sido desarrollada por el propio departamento de diseño de Opel, dirigido por Charles M. Jordan, un acérrimo partidario de condicionar siempre la arquitectura del automóvil a las exigencias del cuerpo humano.

Por ello, el Opel CD es interiormente muy espacioso y confortable. Todo lo que forma parte del «habitáculo» ayuda a que tanto el conductor como el pasajero no se sientan «atrapados» o incómodos. El exterior del vehículo da muestras también de la habilidad de los proyectistas de Rüsselsheim.

El Opel CD es una equilibrada mezcla de potencia, elegancia y estilo joven. Sin embargo, los diseñadores de Opel no sólo han prestado atención a la apariencia del coche, sino también a su aerodinámica y la carrocería recibió su forma definitiva después de largas pruebas en un «túnel de viento».

Una sorprendente (agradablemente) característica del Opel CD es el envolvente parabrisas sin «postes», que proporciona una perfecta visión hacia atrás, de igual manera que hacia adelante y hacia los lados. Para un acceso más fácil, toda esta especie de bóveda, incluyendo la parte del techo situada por delante del resistente arco de seguridad «antivuelcos», se levanta y se desplaza hacia adelante hidráulicamente, junto con la columna de dirección.

Los asientos para el conductor y pasajero, forrados de cuero, son fijos. Los cinturones de seguridad se recogen automáticamente cuando no son utilizados. Una vez que el conductor se ha instalado en el asiento, puede ajustar a sus dimensiones los pedales del acelerador y freno, el volante y el cuadro de mandos, montado en la columna de

dirección. Todos los botones o interruptores, al igual que la palanca de selección para la transmisión automática «Tubo-Hydrumatic», están situados en una consola central.

El sistema de aire acondicionado, que incluye un filtro de aire y un «deshidratador», está controlado por termostato.

El compartimento posterior, con su espacio para el equipaje, es accesible a través de un amplio cristal trasero, articulado en su extremo superior. La rueda de repuesto está embutida bajo el suelo del compartimento, con una tapa de acceso tapizada.

Las luces posteriores de posición y las de «stop» están colocadas en la parte superior de la cola, para conseguir la máxima visibilidad. La entrada de aire para la refrigeración está situada en el morro del coche. El flujo del aire está controlado por unas «compuertas» que se abren cuando el motor necesita aire y se cierran a altas velocidades, para aumentar la aerodinámica.

Las luces de carretera-cruce son fijas, pero, durante el día, quedan ocultas por «cortinas» metálicas. Los intermitentes de cada extremo del frente incluyen también una luz orientable que gira, al conectar la intermitencia, alumbrando la zona hacia la que el coche gira.

El Opel CD, cuya velocidad máxima es de unos 210 kilómetros por hora, incorpora elementos de seguridad tales como extremos de la carrocería de resistencia progresiva («absorbedores de energía» en caso de colisión) y habitáculo rígido y acolchado interiormente, además de la mencionada barra antivuelcos, frenos de disco, a las

cuatro ruedas con servoasistencia, doble circuito y limitador de presión en el tren posterior; diferencial autobloqueante; depósito de combustible central; cinturones de seguridad especiales, etcétera.

Todos estos refinamientos se aplicarán antes o después en los futuros modelos de serie de la casa alemana, pero el Opel CD no será producido por ahora ni siquiera en tiradas reducidas. El propósito de Opel con la presentación de este «dream car» (coche de sueños, traducido literalmente) es simplemente el de anticipar cómo serán los coches de los años 70, mostrando a la vez las tendencias estilísticas de la marca en sus modelos de un futuro no lejano.

Las medidas exteriores del Opel CD son:

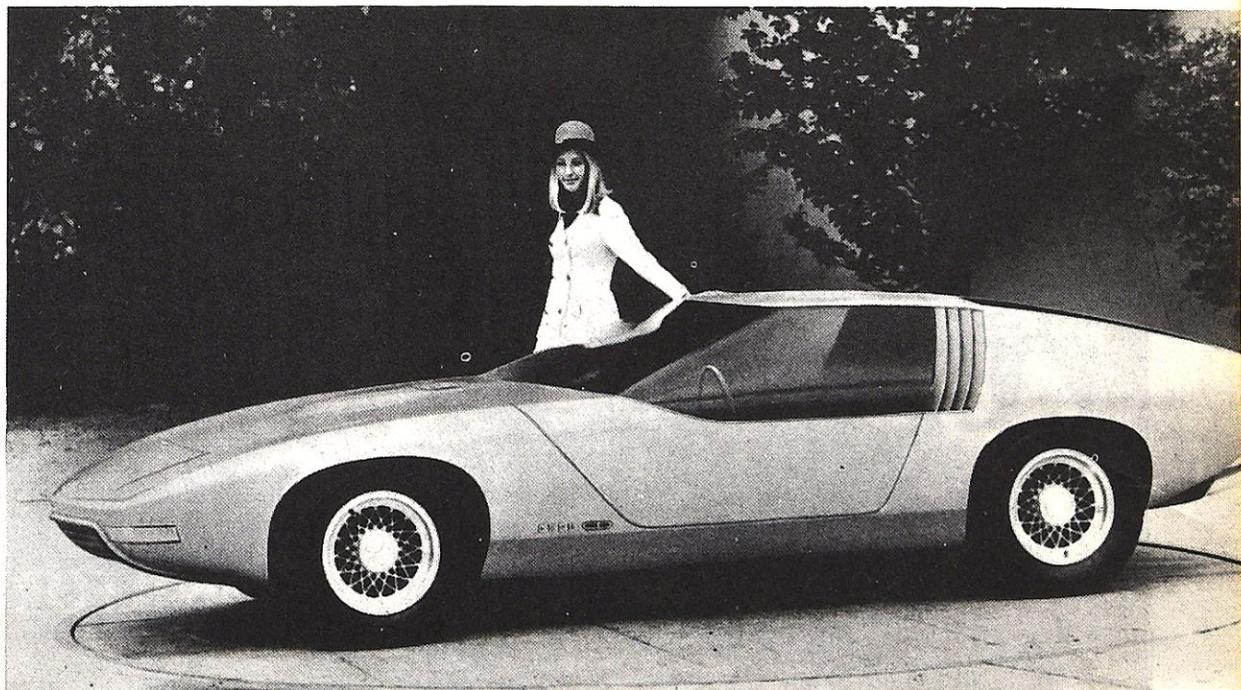
Longitud total, 4,57 metros; anchura total, 1,11 metros; distancia entre ejes, 2,54 metros; vías delantera y trasera, 1,51 metros.

Las características del motor Opel 5,4 litros son éstas: Cuatro tiempos, 8 cilindros en V a 90°, con válvulas en cabeza mandadas por varillas y balancines, árbol de levas central mandado por cadena, cigüeñal con cinco apoyos principales, filtro de aceite en el circuito principal de lubricación (5,4 litros de capacidad), alimentación por un carburador Rochester de cuádruple cuerpo, refrigeración por agua, con una capacidad de 13,7 litros.

Cilindrada, 5.354 c.c.; diámetro por carrera, 10,16x82,55 mm.; compresión, 10,5 a 1; potencia máxima, 270 CV SAE, 230 CV DIN, a 4.700 r.p.m.; par motor máximo, 43,5 mkg. DIN a 3.000 - 3.200 r.p.m.

Si el Opel CD incorpora, que es lo más posible, las mismas relaciones de cambio que el Diplomat, del que se deriva, serían éstas: 1.ª, 2,5 a 1; 2.ª, 1,5 a 1; 3.ª, 1 a 1; marcha atrás, 2 a 1. Puen-te trasero, 2,73 a 1.

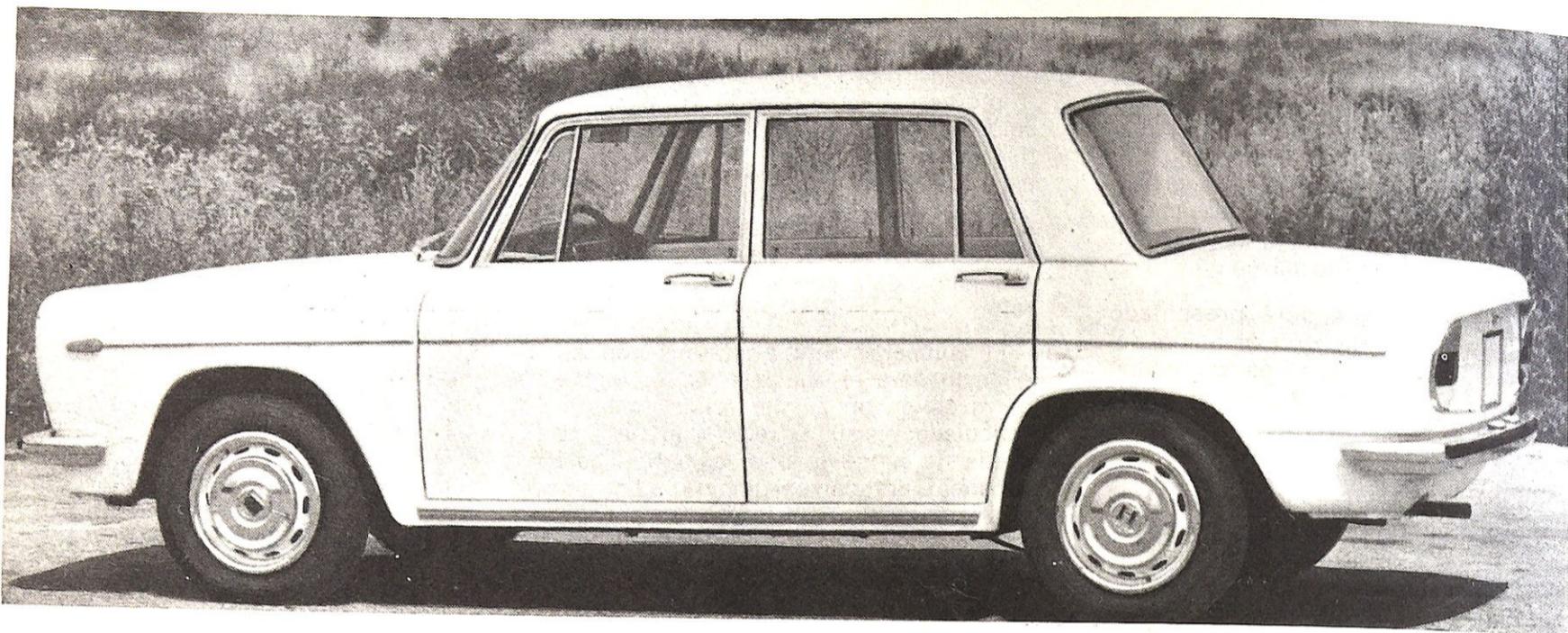
(MOTOR PRESS)



el mundo de las novedades

# LANCIA

## RENUEVA SU MODELO "FULVIA"



El éxito que las berlinas Fulvia, normal, 2C, GT y GTE, han experimentado desde la fecha de presentación de la primera versión en el año 1963, ha permitido a Lancia, la producción de unas 200.000 unidades de este modelo.

Después de siete años, la casa italiana ha decidido renovar la berlina Fulvia, introduciendo importantes y radicales modificaciones en la carrocería y dotando al coche del motor 1.300 c.c. ya montado en la versión GTE, con notables actualizaciones y mejoras en sus soluciones técnicas. A partir de ahora, no se fabricará más que una versión de este modelo.

Aunque la presentación oficial no se ha hecho todavía, Lancia nos comunica algunos datos sobre este nuevo coche, cuya producción ha comenzado ya en fábrica.

La nueva carrocería, de línea muy moderna, ofrece una mayor habitabilidad, especialmente en lo que se refiere a los asientos posteriores, y también un portaequipajes más amplio y accesible.

Entre las principales modificaciones mecánicas, hay que citar el aumento de la distancia entre ejes, la adopción de un alternador y el servofreno a las cuatro ruedas.

En el cuadro de mandos, de nuevo diseño, se aprecia una instrumentación más completa. El cambio se acciona ahora por palanca en la consola central.

En el estudio y desarrollo del nuevo modelo, se han tenido en cuenta, antes que nada, las exigencias de seguridad y confort que implica la conducción actual.

(MOTOR PRESS)

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

# Aguas de Lanjarón



SALUD (Natural)

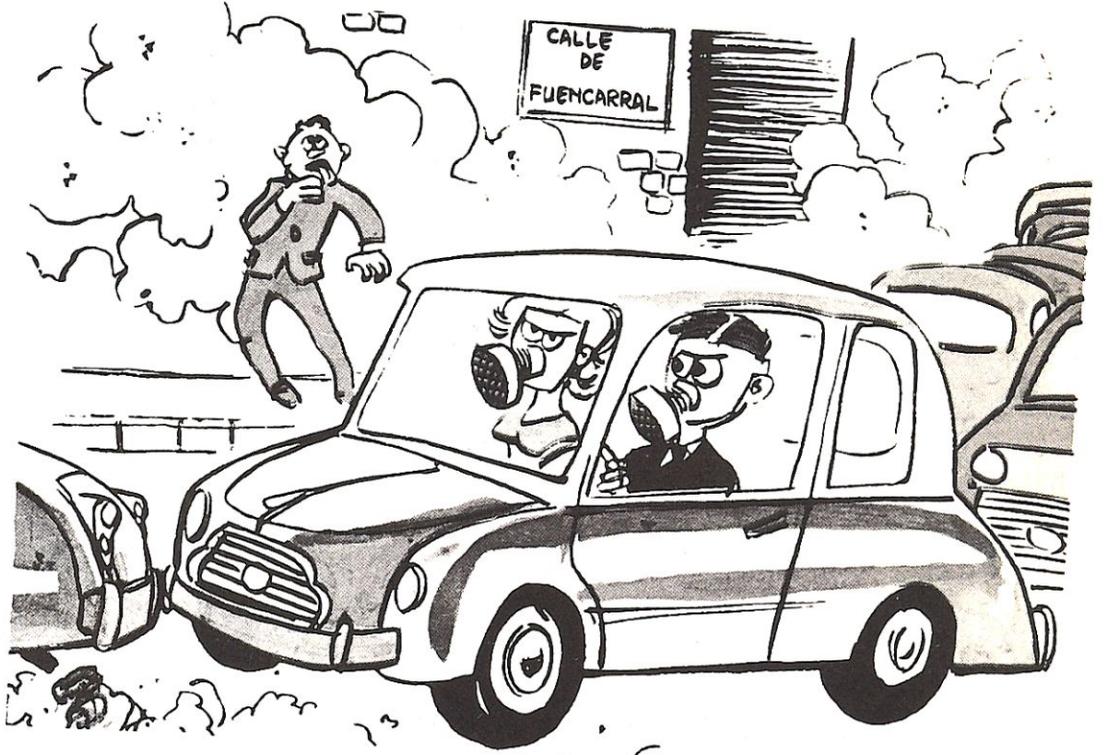
FONTEFORTE (Carbónica)



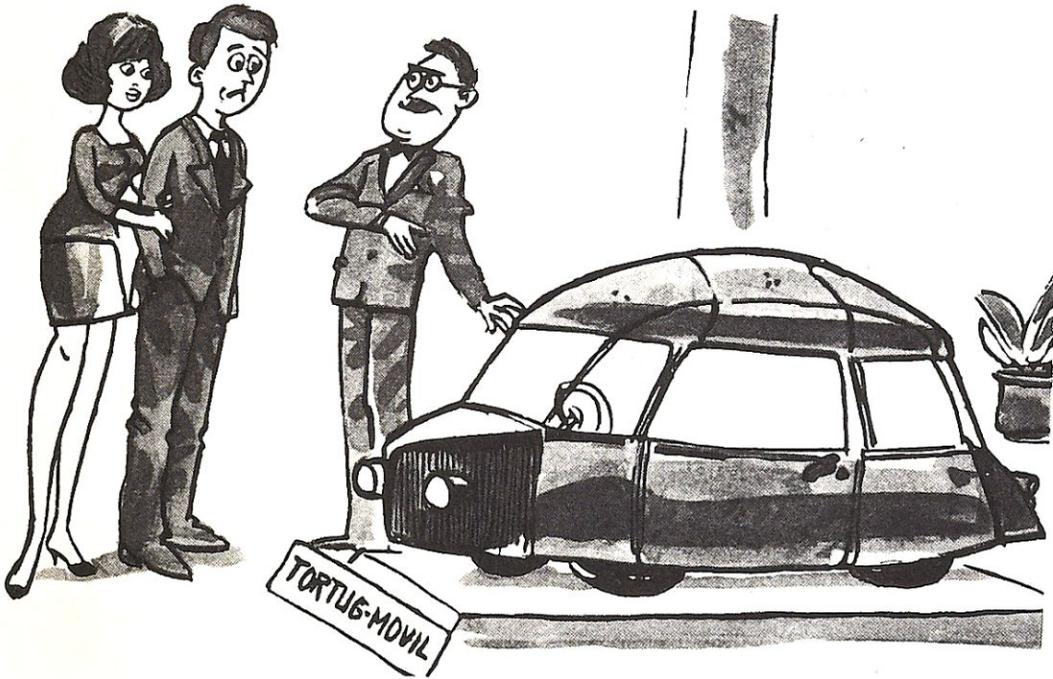
# RUEDA EL HUMOR



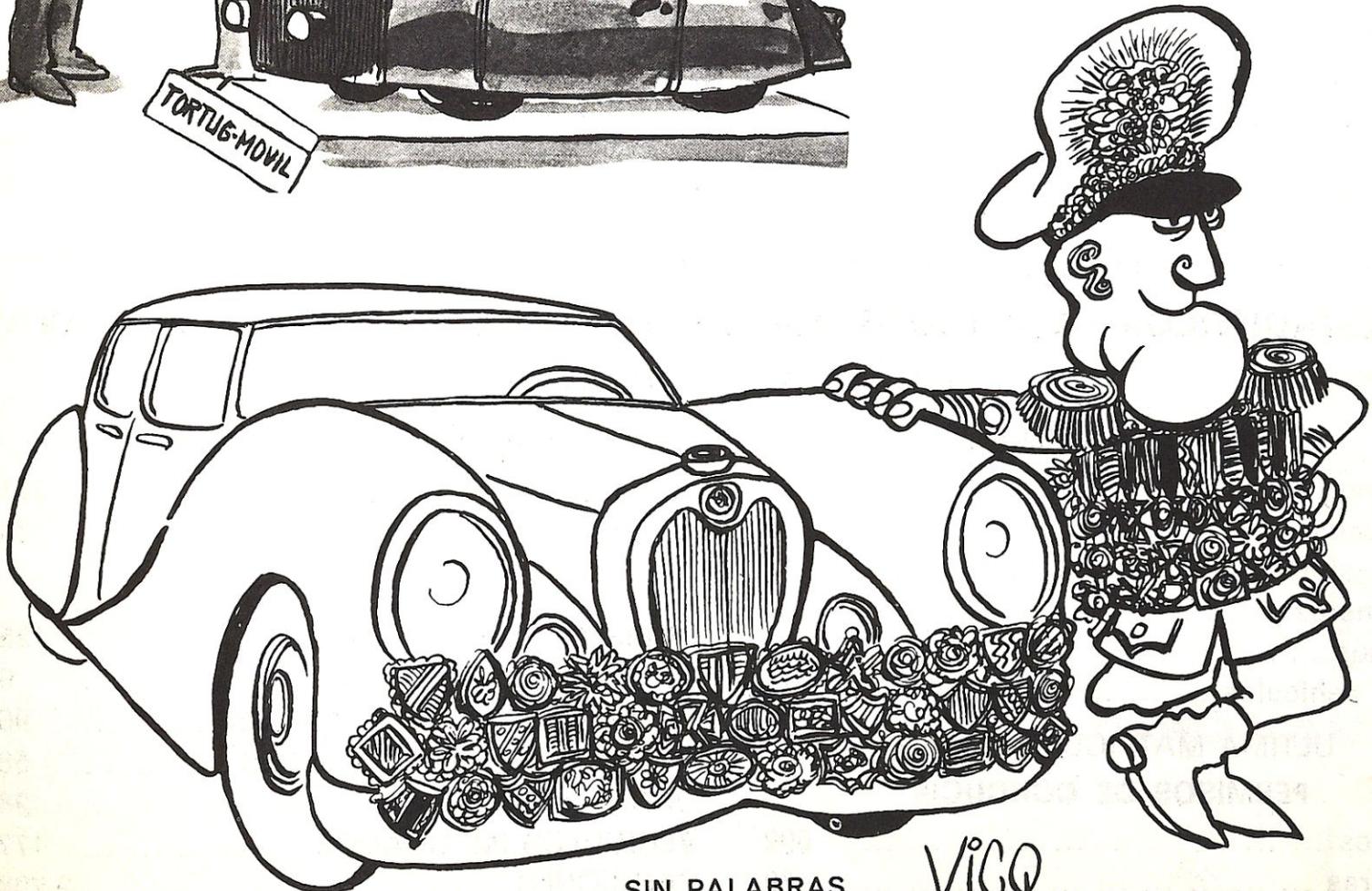
-Por favor, ¿dónde están los famosos piropeadores?



-De todos los accesorios recién inventados, éste es el más útil para las calles madrileñas.



-Este es el último modelo. Diseñado especialmente para circular por Madrid. Tan lento como cualquiera y mucho más seguro.



SIN PALABRAS

VICQ

# JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

## DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A AGOSTO DE 1969

### MATRICULACION

Vehículos	Fabricación			TOTAL
	Nacional	Importación	Subasta	
Camiones ... ..	48	6	—	54
Autobuses ... ..	3	—	—	3
Turismos ... ..	622	4	—	626
Motocicletas ... ..	23	1	—	24
Furgonetas ... ..	35	—	—	35
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>731</b>	<b>11</b>	<b>—</b>	<b>742</b>

ULTIMA MATRICULA: SS - 88.665

REMOLQUE: SS - 351-R

### PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones ... ..	1.048
Hembras ... ..	167
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>1.215</b>

### DENUNCIAS FORMULADAS

Por Infracción al C. C. y disposiciones complementarias ... ..	2.090
Idem y Reglamento de Transportes ... ..	121
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>2.211</b>

### ACCIDENTES DE CIRCULACION

ACCIDENTES: 106

Muertos ... ..	9
Heridos graves ... ..	52
Heridos leves ... ..	138
Daños materiales ... ..	30
<b>Vehículos implicados:</b>	
Turismos ... ..	139
Camiones ... ..	22
Motocicletas ... ..	9
Autobuses ... ..	9
Ciclomotores ... ..	3
Bicicletas ... ..	5
Furgonetas ... ..	5
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>192</b>

### Causas:

#### Infracciones al Código:

Velocidad ... ..	49
Circular parte izquierda ... ..	13
No guardar intervalo de seguridad ... ..	15
Giros incorrectos ... ..	5
Adelantamientos antirreglamentarios ... ..	6
No respetar prioridad ... ..	5
Otras infracciones ... ..	12
Irrumpir peatón ... ..	4

#### Fortuitos:

Picadura de insecto ... ..	1
Patinazo ... ..	3
Abrirse la puerta ... ..	1
Otros ... ..	3

## DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Agosto de 1969

### MATRICULACIONES

Turismos ... ..	391
Camiones ... ..	56
Motocicletas ... ..	18
Furgonetas ... ..	48
Autobús ... ..	29
Otros vehículos ... ..	11

ULTIMA MATRICULA: 65.166

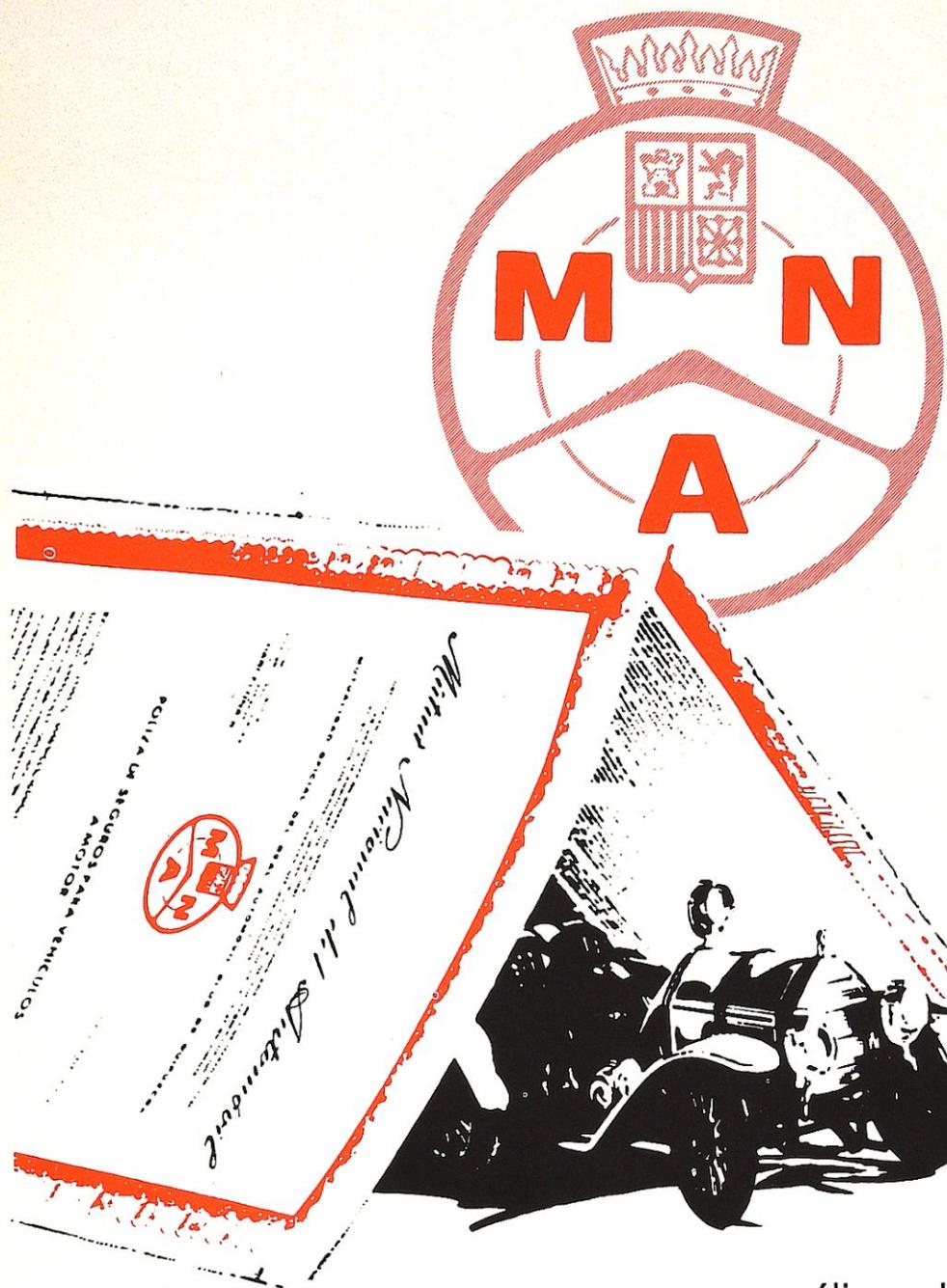
### PERMISOS DE CONDUCIR

Varones ... ..	602
Hembras ... ..	79

### LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones ... ..	301
Hembras ... ..	36

NUMERO DE ACCIDENTES ... ..	126
NUMERO DE MUERTOS ... ..	9
NUMERO DE HERIDOS GRAVES ... ..	96
NUMERO DE HERIDOS LEVES ... ..	58
DAÑOS MATERIALES ... ..	28
VEHICULOS IMPLICADOS ... ..	177
SANCIONES ... ..	2.708



# 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

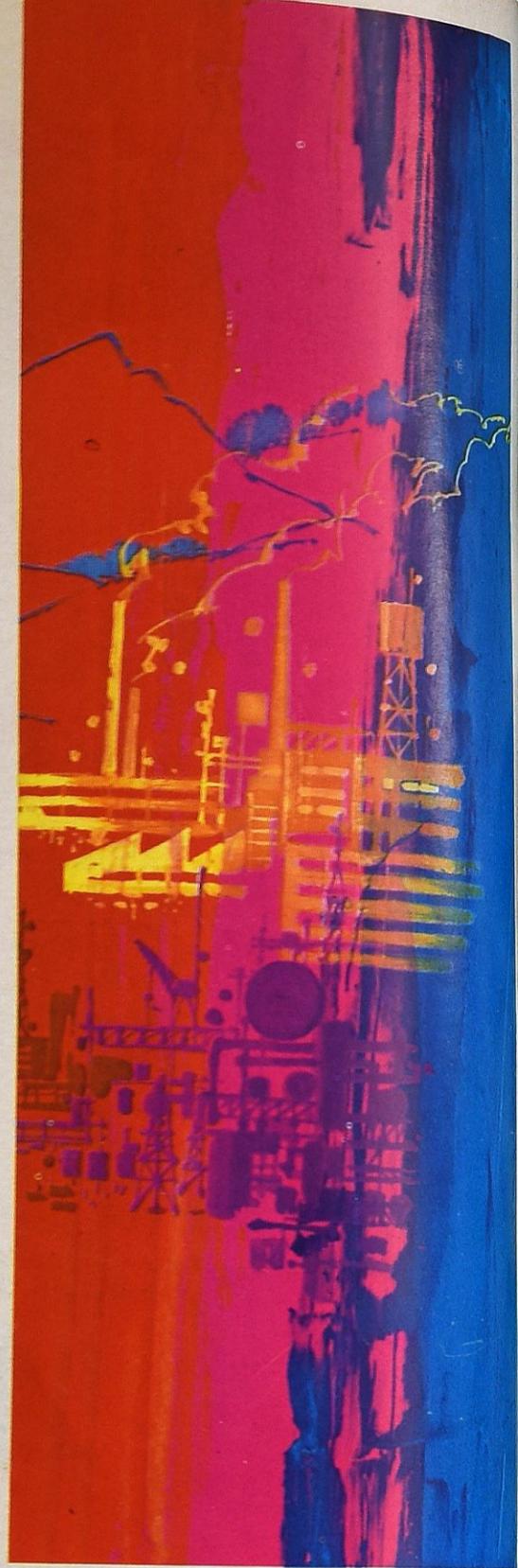
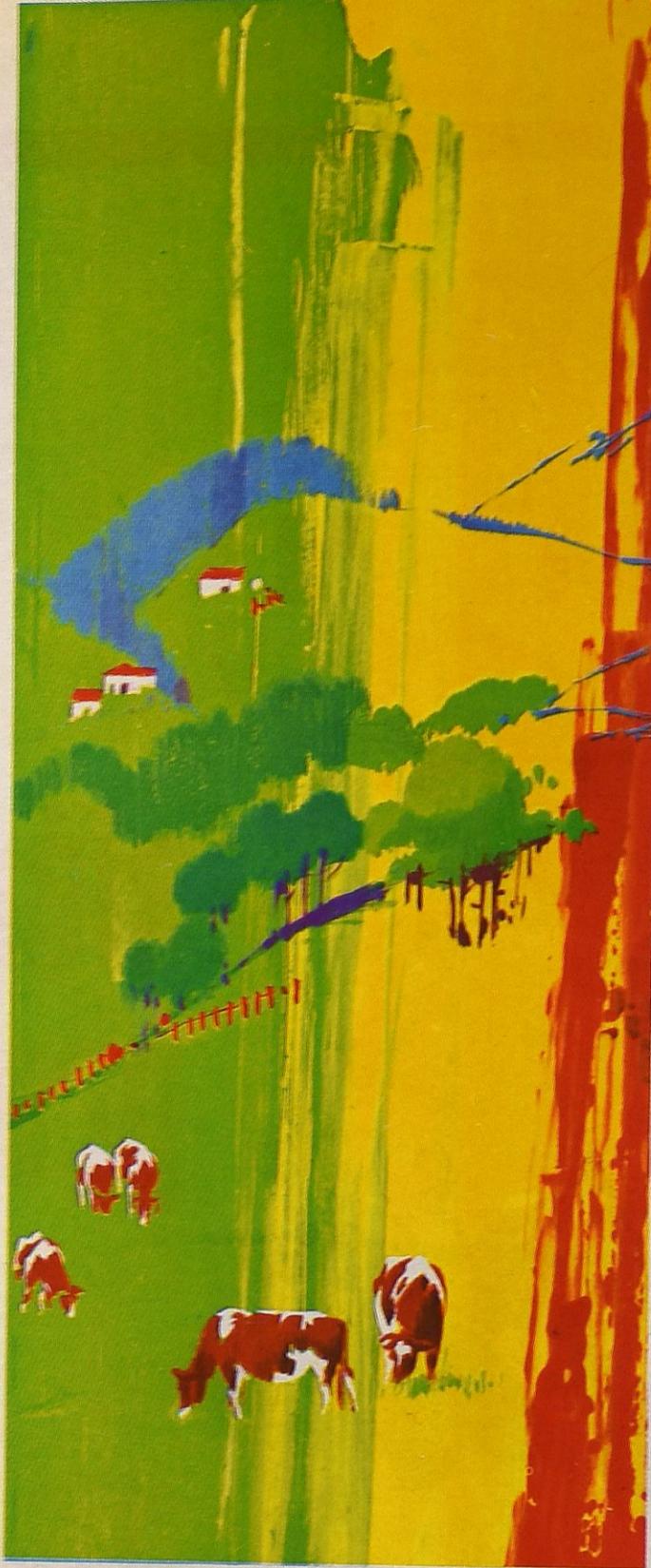
**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**



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