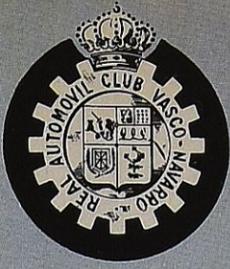


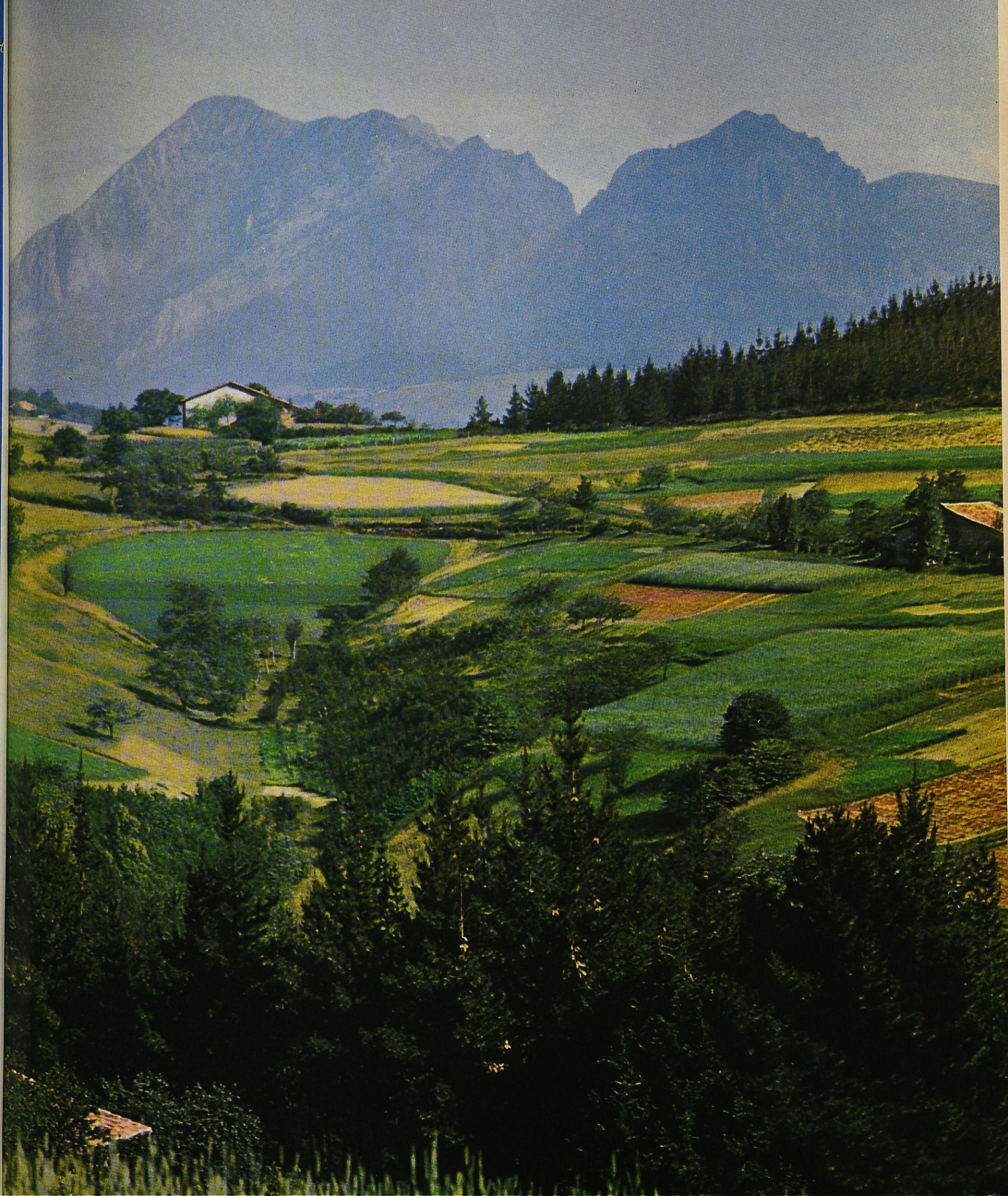
El Automovil Club



club

2.ª EPOCA - N.º 29

JUNIO 1970





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

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

Entre ellas está nuestra revista «El Automóvil Club» que Vd. recibirá mensualmente en forma totalmente gratuita. Entre los servicios que le prestaremos, cuya gestión es **totalmente gratuita**, están los siguientes:

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

Seguros

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

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

Carnet de Asistencia Internacional

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

Revisión médica

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

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

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

Adquisición automóviles

A través del Club, con o sin financiación.

Departamento de viajes

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

Escuela de conducción

Escuela de conducir.

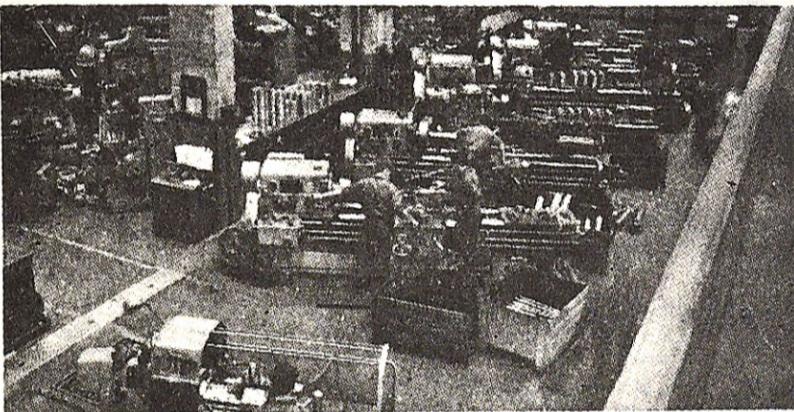
Actualmente nuestra cuota es de 300 Ptas. anuales (25 Ptas. al mes) y los derechos de entrada de 100 Ptas. Nuestra finalidad no es otra que la de conseguir el mayor número de socios y con ello poder dar más y mejores servicios a todos nuestros asociados.

No olvide que donde quiera que se halle hay un Automóvil Club a su servicio
LA RED INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES CLUBS LE AMPARA EN TODO EL MUNDO

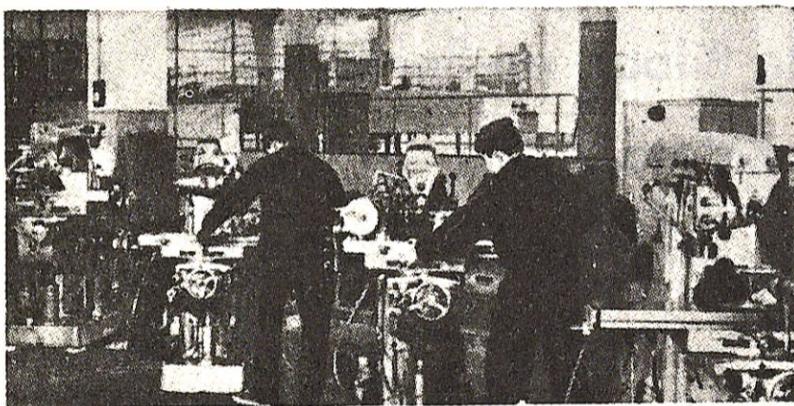
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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

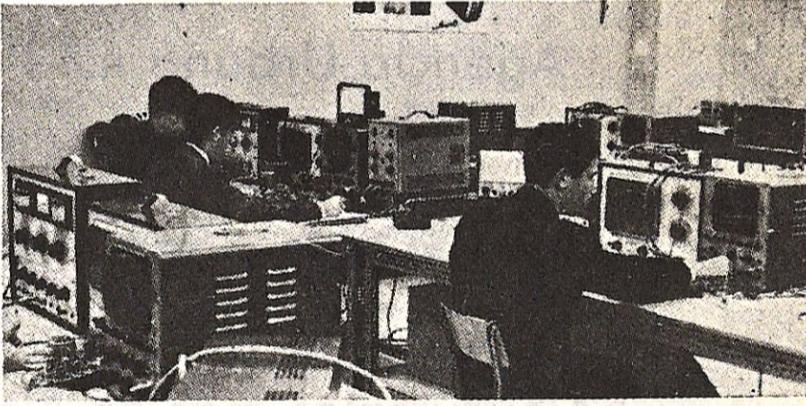
Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



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



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

**Vd. tiene nuestra atención preferente.
76 Sucursales están a su servicio.**



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital desembolsado 253.218.750 ptas.
Reservas 554.000.000 »
Total 807.218.750 »

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

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

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 de Bilbao en Santuchu

MADRID - Recoletos, 22

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas provisionales)
y

54 Sucursales más en Navarra, Vizcaya y Madrid

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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



El Automóvil Club

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

SUMARIO

	Pág.
Precios.....	3
La reparación de vehículos y el carnet de empresa con responsabilidades.....	4
Europa aventaja a América.....	6
Información del Club.....	9
Se mantendrá la edad mínima de dieciocho años para el carnet de conducir.....	11
Primer neumático sin carcasa.....	11
Las autos-escuelas y el seguro de sus vehículos... ..	12
A ratos libres: Todos podemos pintar nuestro coche Navarra.....	15
Velocidad, control de vehículos y de alcoholismo..	17
Autopistas de peaje.....	22
Automóviles para viajar y después arrojarlos al basurero.....	25
Preguntas a Antonio Madueño.....	25
Un nuevo sistema de matriculación.....	26
Japón, presente y futuro de su industria automovilística.....	29
Novedades.....	30
Lógica victoriosa de Sáenz de Buruaga en la II Subida a Gaztelu.....	32
Turismo, adaptación o anarquía.....	35
III Subida Automovilística a Arrate.....	36
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: VIZCAYA-Duranguesado (Foto: Fernández Ibarburu)
Depósito Legal: S. S. 26-1968

Editado por el
**Real Automóvil Club
Vasco-Navarro**
San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria
Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

PRECIOS

Estamos en vísperas de una elevación de precios en el sector del automóvil. Los síntomas son bien evidentes.

Cuando se produce la elevación en el precio de cualquier materia prima, pasará cierto tiempo, pero es incuestionable que esta elevación repercutirá también en el producto acabado.

Esto es lo que viene ocurriendo en el automóvil. Y es la consecuencia lógica de la última elevación de precios de los productos siderúrgicos que han sido oficialmente autorizados. Se puede estimar que en términos generales ha sido de un 20 por 100.

Efectuados los cálculos por los empresarios, recientemente se celebró una primera reunión con el ministro de Comercio, dándole cuenta de la situación actual y haciéndole ver la necesidad perentoria de una elevación de precios.

La gestión no debió resultar fructífera. Pero la petición, aunque rechazada de momento, está latente. Existen síntomas suficientes para predecir que como una bola de nieve, la subida de precios del sector del automóvil tiene que producirse.

Se puede producir un hecho curioso en el caso de autorizarse la elevación de precios: algunos constructores tratarán de mantenerse todo cuanto puedan antes de lanzarse a subirlos. Por una simple razón. Una cosa es la autorización oficial, sin la cual nada pueden planificar en este aspecto; otra tan importante como la anterior, es el conocimiento de la acogida que va a tener esta subida en el sector comercial.

Quizá sea el sector del automóvil uno de los pocos en la industria española, que haya rebajado los precios. Ello está en razón directa con el «stock» más o menos amplio que se alberga en los depósitos. La espera de varios meses para poder adquirir un coche, ha ido reduciéndose hasta ser inmediata la entrega. Las secciones comerciales se muestran incapaces de «deglutir» lo que produce la sección industrial, porque la demanda se va reduciendo debido en parte a que se está produciendo la saturación en aquella parte de la población española que necesitaba perentoriamente del automóvil; en parte también por las fluctuaciones de la propia economía española que aconseja demorar la compra a esa otra parte de la población hispana cuya posesión del coche está en función más de un capricho que de una necesidad.

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lasçaray
Castilla, 34 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

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

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo
Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfono 249864

Oficina central y redacción:

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

Precio de venta al público 10 Pesetas

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

El presidente del Grupo Provincial de Talleres de Reparación de Automóviles de Guipúzcoa, don Eugenio Etura Zabaleta, nos envía una atenta carta en la que se refiere al artículo publicado en el número 27 de «El Automóvil Club Vasconavarro», del mes de abril y que aparecía bajo el título: «LAS FACTURAS DE LOS TALLERES DE REPARACION».

Ante el eco que ha tenido este comentario, el señor Etura nos ruega publiquemos un comentario que sobre la materia en cuestión ha escrito el vicepresidente del Gremio Sindical de Talleres de Reparaciones de Automóviles de Guipúzcoa, don Agustín Izaguirre Munarriz.

En nuestro deseo de ser portavoces de todas las inquietudes del ramo del automóvil, damos acogida a este trabajo con suma satisfacción, por suponer ello la defensa de unos intereses que deben ser sagrados para todos.

LA REPARACION DE VEHICULOS Y EL CARNET DE EMPRESA CON RESPONSABILIDADES

Vamos a tratar en este número, de un verdadero problema, que día a día se agudiza quiérase o no, y que no afecta sólo al grupo de Talleres de Reparación del Automóvil y otros con él conexos de fabricación o servicios, sino a miles de usuarios y seguramente a éstos con más intensidad que a aquellos.

La actividad de la reparación de vehículos se ha enfrentado con un muy importante crecimiento del parque móvil, a cuyo remolque ha proliferado el número de Talleres de la especialidad. Estos establecimientos colocan su rótulo de «Taller Mecánico», intitulación con la que se presentan, con lo que a primera vista, parece han contribuido a paliar la necesidad de contar con más servicios de este tipo, demandados por el grande y creciente número de automóviles ligeros y pesados que cruzan por nuestra geografía nacional.

Es incuestionable la necesidad de este servicio, como no cabe discutir la conveniencia de que se haya podido contar con un mayor número de establecimientos del ramo, ya que así lo exigían y lo exigen cada vez más las circunstancias.

Antes el Taller mecánico funcionaba más bien a base de un manejo manual y casi artesano, dependiendo fundamentalmente de la pericia del operario. Pero, aunque esta pericia sigue siendo imprescindible, el sistema ha variado forzosamente.

No cabe duda que hoy, para ejercer la función industrial de la reparación de un vehículo, se precisa de algo más que ser práctico en el desmontaje y montaje de piezas del motor o de otras partes de aquél. De donde se desprende, entre otras co-

sas, la necesidad que ya se siente de someter a estos nuevos industriales y a otros no nuevos, a un control de capacidad técnica exigiendo también un mínimo nivel de moral responsable de quienes rigen el negocio. Aun los que en ello estamos, no hace mucho que venimos previniendo esta necesidad, que ahora comprobamos cada día.

Quiere decirse que hoy ya no basta abrir un local y disponer de mano de obra experta en el conocimiento del vehículo. Comenzando por una buena organización de empresa, que constituye la principal dotación para el ejercicio de esta actividad industrial, hoy entran en juego muy distintos factores y facetas que no sólo conviene conocer sino que son indispensables para que el servicio al cliente ofrezca un tanto de seguridad y un máximo de responsabilidad. La condición de empresario de taller debe llevar aparejada una personalidad profesional que le permita saber por dónde anda y a dónde va.

El tiempo y nuestra propia experiencia nos está demostrando que ahora son precisas más cosas que las que hasta hace poco hemos venido contando en esta actividad de tantísima y constante responsabilidad. Hoy es fundamental que el taller mecánico de reparación disponga de unas instalaciones y un equipo de elementos, entre los que no deben faltar determinadas herramientas de control, aparatos de precisión, elevadores, alineadores de dirección, equilibrador de ruedas y otros varios, además de un utillaje muy completo cuya enumeración, por ser conocido, no viene al caso en este momento. Todo ello, porque no debemos olvidar que el automóvil es una máquina más, que

además de motor y frenos como cualquier máquina, tiene también ruedas y dirección, por lo que su buen o mal funcionamiento puede en algunos casos poner en peligro vidas humanas.

Al lado de las instalaciones de taller y del espíritu de organización de empresa, también se hace hoy preciso disponer de bibliografía especializada que mantenga informado al reparador de infinidad de datos técnicos indispensables para realizar su trabajo de acuerdo con las normas que imponen los fabricantes en sus catálogos. Estas normas no deben desconocerse por los profesionales, ni tampoco improvisar reparaciones una y otra vez hasta que la práctica nos proporcione el total conocimiento de cada caso peculiar de reparación. Ello, además de peligroso supone una considerable pérdida de tiempo y consecuentemente de dinero. De que esto es así nos lo prueba la molestia que se han tomado diversas editoriales, lanzando al mercado ediciones especiales sobre la materia que no debe faltar en el taller porque supone una buena información técnica.

Hay otro punto también de gran interés para el taller y en el que muchos empresarios o no han parado cuenta o no parecen preocuparse por él. Es obvio que el vehículo debe ser probado después de efectuada la reparación, siempre que la importancia de ésta así lo requiera. Naturalmente esta prueba de movimiento supone la posibilidad de sufrir un accidente, de lo que ya se han dado casos conocidos, lo que puede traducirse en una catástrofe económica y de prestigio para el industrial. En evitación de ello, el taller debe garantizarse y garantizar a su cliente de los riesgos propios y ajenos que pudieran producirse, mediante una póliza de seguros concertada. Creemos que ésta es en favor del cliente que le ha confiado un vehículo para su reparación.

¿A dónde queremos ir con este largo pero necesario preámbulo?

A que el taller mecánico de reparación de automóviles no debe irresponsabilizarse de su importante cometido de servicio público, basando su funcionamiento en un empirismo que hoy ya no sirve por sí sólo ni debe tampoco tolerarse; ni por los organismos competentes, ni por los propios talleres, ni por el automovilista. En una palabra, a que el taller que lo merezca tenga derecho y le sea exigible el carnet de empresa con responsabilidad.

Este carnet no es un capricho ni una vanidad. Por el contrario, supone cabalmente disponer de



la mejor carta de garantía frente al público; pero además representa una auténtica defensa contra el intrusismo, considerado éste no sólo como perjuicio para los talleres que honradamente y en justicia serán merecedores del carnet responsable, y a cuya seriedad y solvencia tanto perjudica la existencia de incompetentes y frecuentadores del abuso, sino mucho más primordialmente frente al propio usuario.

El establecimiento de este documento es ya una imperiosa necesidad. Si el médico o el arquitecto precisan de un título reconocido para ejercer, estimamos que la más modesta profesionalidad de reparador de automóviles, como cualquier otra responsable, debe disponer también de su carta de crédito, llamémosla así, que garantice su eficacia y su responsabilidad profesional.

Así está hace ya algún tiempo solicitado, y pese a ciertos inconvenientes en su tramitación y reconocimiento, esperamos que el pronunciamiento favorable no tardará en llegar. Su definitivo establecimiento significaría la revisión de la capacidad y aptitud de los actuales talleres de servicio en todo el territorio español, y el similar control para los de nueva apertura. A ello no sólo nos brindamos gustosamente, sino que como puede desprenderse de esta exposición, nos permitimos exigirlo por creerlo necesario para la corrección de bastantes defectos y hasta anomalías tanto de los propios talleres como ajenos a ellos. Entre estos últimos, para solución y respuesta a ciertas campañas que se vienen haciendo por medio de difusión pública, en perjuicio del prestigio, honradez y solvencia de los talleres de reparación de automóviles, aireando un matiz metafísico que no es correcto se aplique a todos por igual.

AGUSTIN IZAGUIRRE MUNARRIZ
(Vicepresidente del Gremio Sindical
de Talleres de Reparación de Automóviles
de Guipúzcoa)

Por primera vez

EUROPA AVENTAJA A AMERICA

Por primera vez, en 1969, la industria automovilística de la Europa occidental ha conseguido superar a la norteamericana en volumen global de producción. Ello es consecuencia, en buena parte, de la progresiva concentración de los constructores europeos, constituyendo esto una tendencia que es interesante analizar ya que, entre otros efectos, provoca una traslación de los centros de decisión, circunstancia decisiva para los proveedores potenciales, como la industria auxiliar española. He aquí el marco general de la situación en el momento presente:

PRODUCCION DE TURISMOS

	<i>Unidades</i>
Producción total europea	10.160.000
Producción de Europa occidental	9.500.000
Producción de Europa oriental	660.000
Producción americana	10.000.000
América del Norte	9.700.000
América del Sur	300.000
Producción asiática	2.276.000
Japón	2.200.000
India	42.000
China	33.000
Producción australiana	350.000
PRODUCCION TOTAL MUNDIAL	22.786.000

GRUPO FIAT-CITROËN. Son de sobra conocidos los «lazos especiales» que unen al gigante italiano con la veterana firma francesa, a pesar de que la oposición del general De Gaulle impidiera, en su día, una vinculación jurídica más formal.

Fiat posee Autobianchi (que en el pasado año ha lanzado el modelo A-112 para competir con los Mini), Ferrari y ha procedido a finales del 69 a la adquisición de Lancia (que empieza 1970 con una fuerte publicidad, en la que destaca el soporte de Fiat). En la Memoria relativa al ejercicio 1969, Fiat habla con entusiasmo de la colaboración técnica y comercial con Citroën.

Por su parte, Citroën tiene el control de Maserati y, por su participación anterior en la NSU alemana, posee varios motores experimentales del motor Wankel (quizá el mayor avance técnico logrado por la industria europea en los últimos años). En diciembre del 69, con objeto de proseguir la puesta a punto de esta novedad, ha construido y ofrecido en condiciones especiales una serie limitada de 500 unidades equipadas con dicho motor, a fin de que los entusiastas puedan colaborar en su estudio y rodaje, aunque, como se comentaba ya antes entre los entendidos franceses, lo que hace posible la gran actividad presente de desarrollo del Wankel es, fundamentalmente, el sostén financiero de Fiat. Dicha serie lleva la designación no comercial de M-5 y es objeto de gran expectación en el vecino país.

El control de Seat por Fiat ya fue justificado, por el ministro español de Industria con ocasión de la salida del co-

10.160.000 turismos contra 10.000.000

Estructura de los grandes grupos europeos

che un millón de aquella firma, por la necesidad de exportar. Fiat adquiere aquí, en consecuencia, el carácter de compañía «transnacional» (cuyo modelo europeo es Philips en construcciones eléctricas), importadora y exportadora a la vez en cada país, con todas las peculiaridades que este tipo de corporaciones implican.

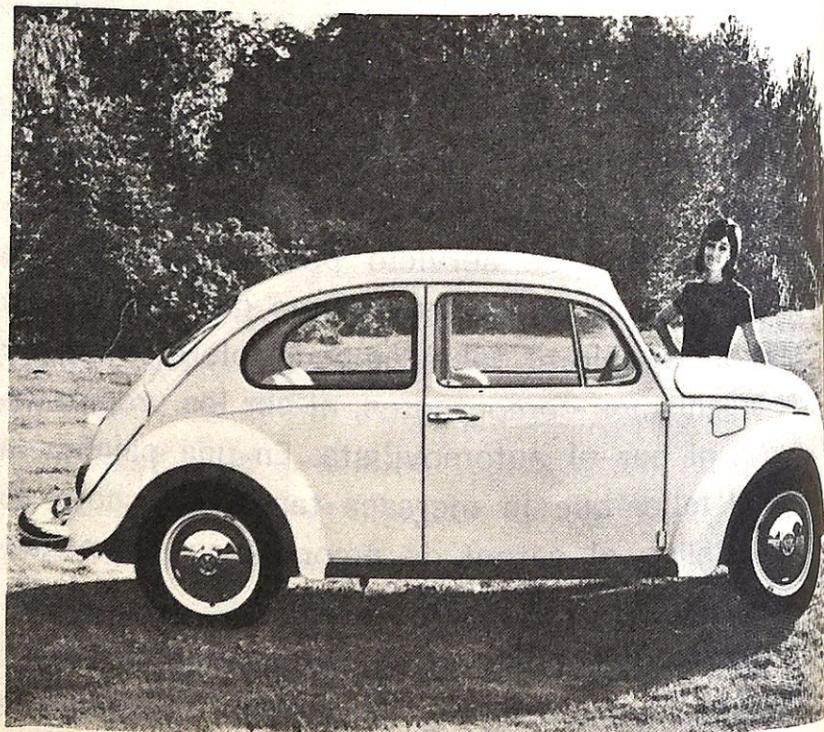
GRUPO RENAULT-PEUGEOT. Alentadas por el Gobierno francés existen unas relaciones de estrecha colaboración entre ambas firmas, que mantienen así, de hecho, un acuerdo con la empresa Berliet de vehículos pesados. Dicha penetración ha sido puesta claramente en relieve, por ejemplo, con el montaje común de un gran complejo industrial en Dauvrin-la-Bassee (norte de Francia).

Renault, por otra parte, posee íntegramente la firma Alpine.

GRUPO VOLKSWAGEN. Productora de uno de los modelos más aceptados en todos los mercados, es hoy una de las adelantadas de la concentración, aunque su presidente, Dr. Lotz, insiste siempre en que deja a sus filiales en completa independencia. Volkswagen posee ya totalmente Auto-Unión y también NSU, a la que se deben los primeros pasos en el campo del motor rotativo.

A través de la organización financiera, Quandt ejerce, evidentemente, cierto grado de control sobre BMW, por más que ésta pone un gran empeño en conservar su autonomía. También, indirectamente, controla a Porsche por la organización común de ventas.

Como dato curioso y revelador en la magnitud de Volkswagen, indicaremos que según la Memoria del ejercicio 1968 de la propia empresa, su filial Volkswagen do Brasil es la mayor firma industrial de Sudamérica y la mayor empresa alemana en el extranjero.



GRUPO MERCEDES-BENZ. Al revés que la anterior esta firma no ha llevado a cabo una espectacular absorción de otras empresas, manteniendo también en ello la tradicional política de estabilidad en la renovación de sus modelos. Sólo en el sector de vehículos pesados ha establecido unas organizaciones comerciales comunes que incluyen a las firmas Man, Henschel, Hanomag y Krupp. En la Memoria relativa a 1968, se comentaba la participación del 50,50 por 100 en la compañía Hispano Alemana de Productos Mercedes Benz, S. A., de 650 millones de pesetas. Esta, por cierto acaba de anunciar su fusión con Imosa, vinculada a Volkswagen, lo que parece indicar que sus intereses aquí se complementan más bajo el aspecto de reparación y vehículos importados que como señal de planear una fuerte implantación en nuestro mercado.

GRUPO BRITISH LEYLAND.—Agrupa las producciones de Austin, Daimler, Jaguar, MG, Morris, Riley, Rover, Triumph y Wolseley, en vehículos ligeros y las de AEC, Albion, Avon-Barford, Coventry-Climax, Guy, Leyland, Nuffield Tractors, Presses Steel, Fischer (acero) y Scameel, en vehículos pesados.

Recientemente ha establecido un convenio para proporcionar motores Triumph a la Saab sueca y también algunos componentes a Renault. Sabido es también el control que posee de la Authi española a consecuencia de las dificultades tecnológicas y de marketing de Nueva Montaña Quijano.

LOS FABRICANTES AMERICANOS EN EUROPA. Excepto American Motors, los restantes están bien instalados en Europa occidental, a través de las filiales.

La General Motors tiene en Alemania su más potente subsidiaria, la Opel, pero además controla en el Reino Unido las dos firmas Vauxhall y Bedford.



Ford, de más reciente instalación lo ha hecho mediante sucursales potentes trabajando en colaboración, una en Inglaterra y otra en Alemania. Gracias a un profundo estudio del mercado europeo, han diseñado y producen el modelo Capri, que se ha revelado como el coche de más aceptación entre las jóvenes familias de los distintos países.

Chrysler posee las Rootes inglesa, la Simca francesa y la Barreiros española.

LOS PRODUCTORES INDEPENDIENTES. Fuera de los grandes grupos citados quedan algunos constructores empeñados en conservar su independencia frente a las presiones y dificultades que ello supone. Entre los más notables cabe citar a Rolls Royce (el coche más caro del mundo, pero que no produce mucho más de 2.000 unidades al año), Lotus, Aston Martin, Alfa Romeo, Lamborghini y Daf.

LA INDUSTRIA DE LOS PAISES DEL ESTE. Merece estudio aparte por estar precisamente en curso de montaje y desarrollo. Hasta la fecha, sólo Hungría tiene en los autobuses Ikarus una industria propia de cierto relieve y con cierta importancia exportadora.

(Motor Press)

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL
"CITROEN"

**MAXIMA GARANTIA
BUEN SERVICIO**

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

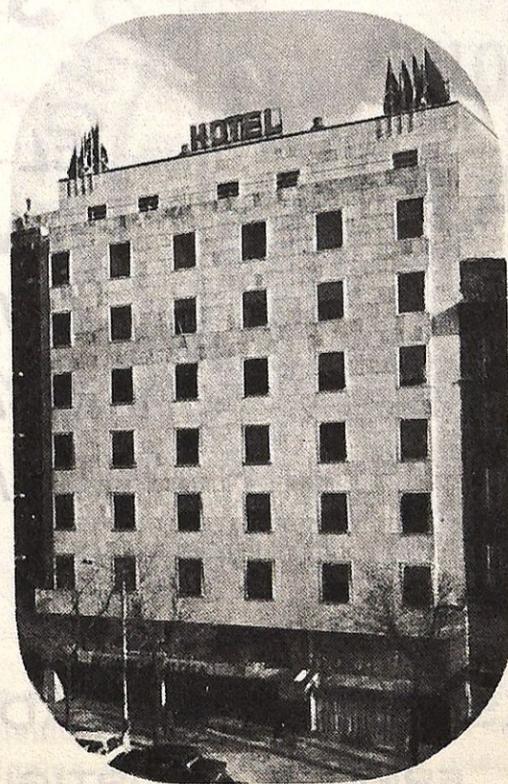
Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

Barrio Ibaeta, s/n (Infierno) - Teléf. 21534

SAN SEBASTIAN

ra hotel residencia alcalá



Restaurante
BASQUE

★

Cafetería
BASQUE

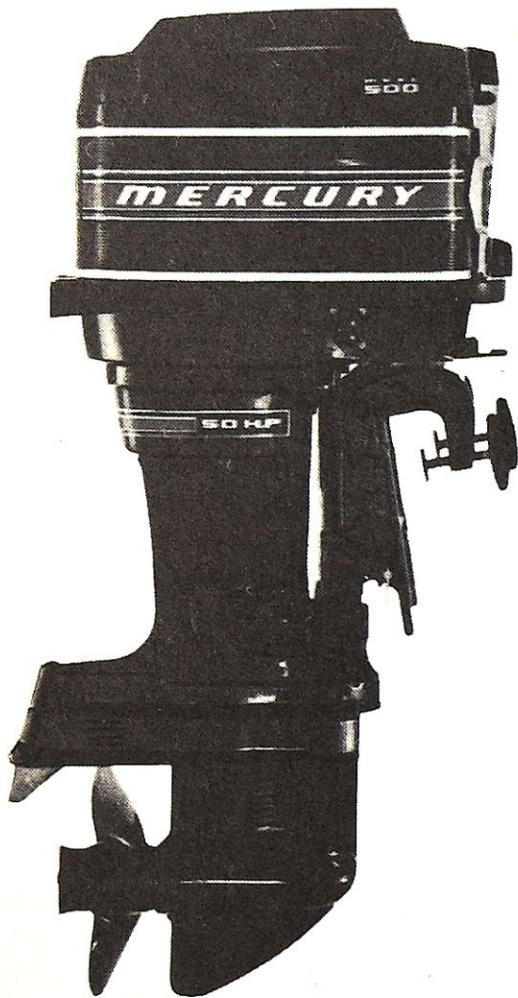
★

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

Director: ANGEL URCHUGUI

SECCION NAUTICA
TALLERES AREVALO

AGENCIA OFICIAL DE MERCURI, BRITISH SEAGULL y TOMOS



MERCURY 70

*"El más potente y seguro fuera
borda del mundo"*

RESISTENCIA
VELOCIDAD
RENDIMIENTO
CALIDAD
Y...

UN BUEN SERVICIO POST-VENTA

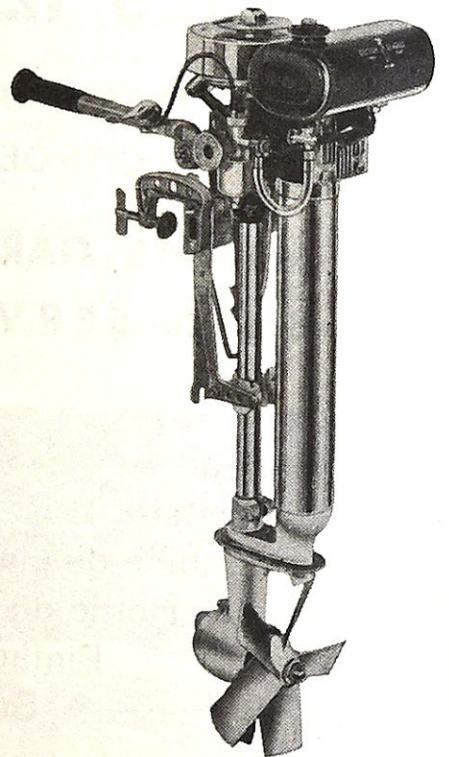
(Récord de RESISTENCIA MUNDIAL: 80.000 kms. sin
parar, durante 68 3/4 días a una velocidad media
48,5 kms. hora.)

EMBARCACIONES
DE LAS
MAS ACREDITADAS
MARCAS
REMOLQUES
IMAP



**BRITISH
SEAGULL**

EL AUXILIAR
SIN AVERIAS
QUE QUIZAS LO
USEN SUS NIETOS
TAMBIEN



TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros, 4 - Telf. 24305 - SAN SEBASTIAN

LOS JUZGADOS MUNICIPALES DE BILBAO, INCOMPETENTES PARA EJECUTAR LAS MULTAS DE TRAFICO

Los juzgados municipales de Bilbao se han declarado incompetentes para ejecutar las multas por infracción del Código de Circulación. La iniciativa ha partido del Juzgado número 3, quien, según se ha informado, ha dicho que no tiene competencia para ello y ni siquiera personal suficiente para tramitar todo lo necesario para el cobro. Además, el juzgado no percibe ni un céntimo por la tarea de cobrar, «manu lege», las multas de tráfico.

Bilbao tiene actualmente unas dos mil trescientas multas que han pasado de la jurisdicción administrativa del municipio a la ejecutiva del juzgado.

En la última sesión del pleno del Ayuntamiento se dijo que una nueva ley va a colocar a nivel de ejecutivas todas las multas que se pongan por los ayuntamientos de España.

AMPLIACION DE SERVICIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Volvemos a recordar a nuestros asociados sobre los nuevos servicios implantados por este Real Automóvil Club Vasco-Navarro para beneficio de ellos. Aparte de los ya clásicos, se agrupan estos nuevos.

COMPRA DE AUTOMOVILES

Se gestiona la compra de automóviles por los señores socios, tanto al contado como a plazos y en las mejores condiciones que ofrece el mercado. Los trámites para su financiación serán resueltos en 48 horas.

REVISION MEDICA

Ha quedado establecida la revisión médica obligatoria para conseguir el permiso de conducir. Este servicio funcionará de lunes a viernes en las horas que se señalará en cada delegación de San Sebastián, Vitoria, Bilbao y Pamplona.

VIAJES

Otro de los servicios de indudable interés para los señores socios es el que gestiona la realización de los viajes por medio de Viajes Touring, Sociedad Anónima. Estos viajes pueden ser gestionados tanto en ferrocarril como en avión, barco o automóvil.

TELEFONOS

Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

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

CANONES DE COINCIDENCIA

Se pone en conocimiento de los socios propietarios de servicio público, que el 30 de junio finaliza el plazo para el abono del 2.º Trimestre del Cánón de Coincidencia.

ESCUELA DE CONDUCTORES

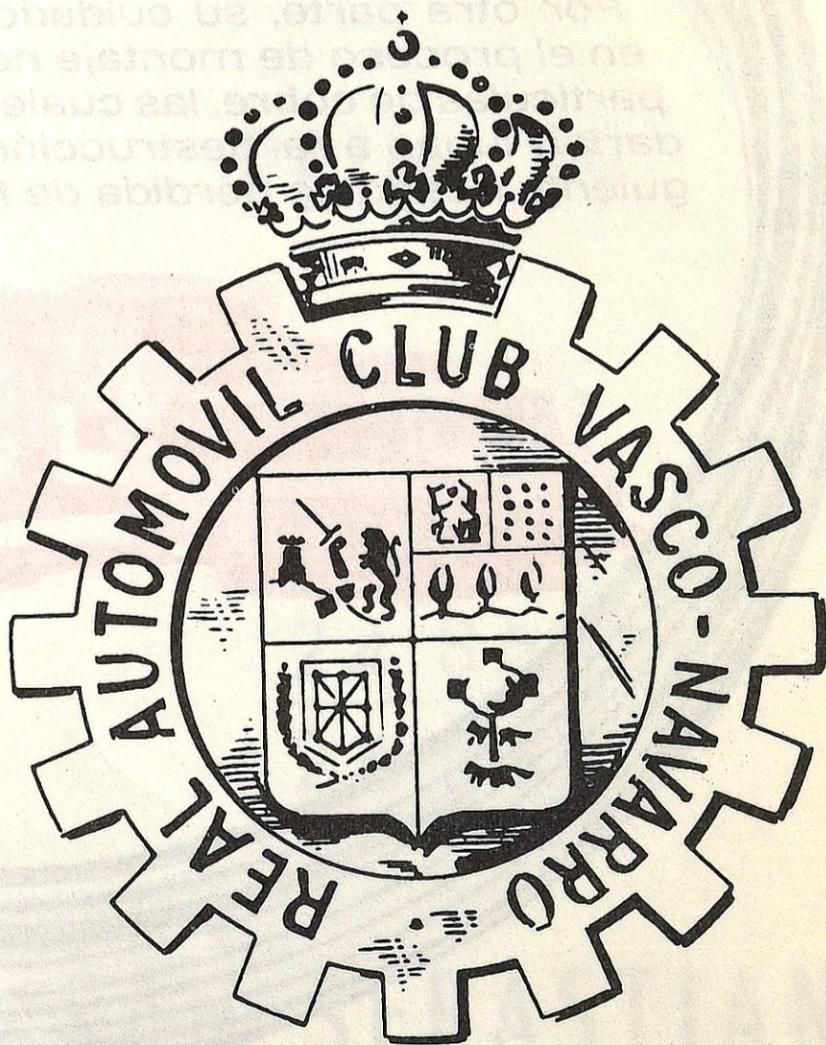
Se pone en conocimiento de los señores socios de la zona de Irún que pueden inscribirse para comenzar inmediatamente las clases, de conformidad con la nueva Reglamentación de Auto Escuelas.

FALLECIMIENTOS

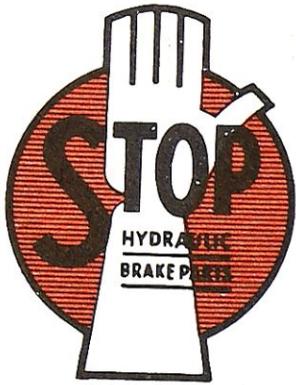
Con gran pesar debemos registrar el fallecimiento de tres queridos socios de este Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

Se trata de don José Antonio Díaz de Loinaz, don Alberto Matilla y don Policarpo Zurita, tres compañeros de Club a los que se quería y eran miembros destacados de nuestra gran familia automovilística.

A sus familiares les enviamos el testimonio de nuestra condolencia.



Esta es la nueva insignia creada con motivo del establecimiento del Real Automóvil Club Vasco-Navarro. Estas insignias en esmalte y colores pueden ser adquiridas por los socios en las respectivas delegaciones de San Sebastián, Bilbao, Pamplona y Vitoria de este Club.

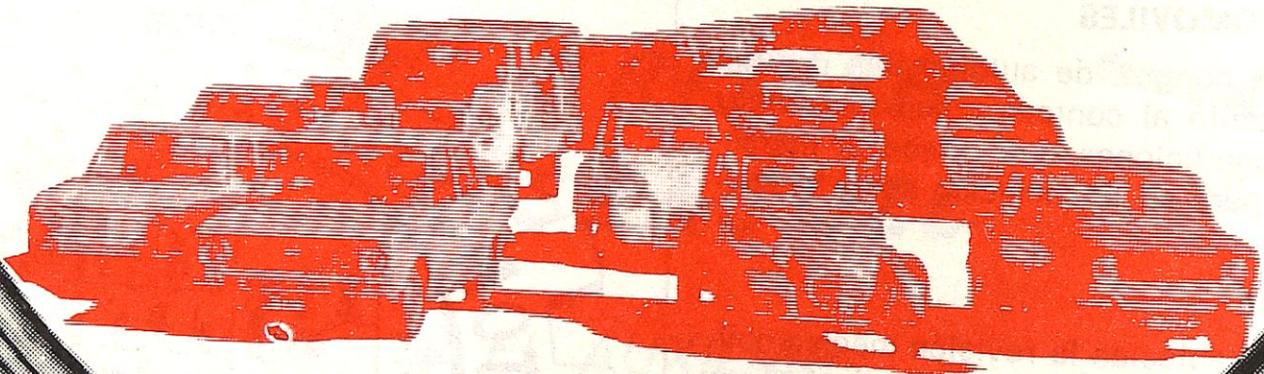


Aparentemente todos los tubos de cobre del circuito de freno son iguales...

¡Sí! pero... ¿ha observado Vd. su interior?

El tubo de cobre STOP con su especial pulido interior le asegura el flujo ideal del líquido de freno, de forma que la transmisión de la fuerza ejercida a través del pie del conductor se aprovecha al máximo.

Por otra parte, su cuidadoso recocado le asegura que en el proceso de montaje no haya desprendimientos de partículas de cobre, las cuales al introducirse en el circuito darían lugar a la destrucción de las gomas con el consiguiente riesgo de pérdida de frenaje.



Los servicios STOP le aseguran más confianza en su automóvil.



SE MANTENDRA LA EDAD MINIMA DE DIECIOCHO AÑOS PARA EL CARNET DE CONDUCIR

EL director general de la Jefatura Central de Tráfico ha contestado a una sugerencia formulada por don Juan Antonio Samaranch, como procurador en Cortes por Barcelona, para que se estudiara la posibilidad de reducir a dieciséis años la edad mínima para poder obtener el permiso de conducir. En la petición del señor Samaranch se señalaba la conveniencia de que se exigiera la posesión del título de bachiller para poderse acoger a este beneficio.

En su contestación, el señor Torroba ha manifestado que uno de los principales obstáculos a esta medida es el hecho de que en nuestro país la responsabilidad penal no es plena hasta que no se han cumplido los dieciocho años. Por otra parte, el límite de dieciocho años que en España se requiere es la normal general en casi todos los países, a excepción de algunos, como Inglaterra y Suecia, que tienen límites inferiores.

PRIMER NEUMATICO SIN CARCASA

Por primera vez en la historia del neumático, The Firestone Tire & Rubber Company ha conseguido una cubierta «sin esqueleto», es decir, la primera cubierta construida sin carcasa ni tejido alguno.

Estas cubiertas «de fundición» se fabrican rápida y sencillamente, inyectando en un molde caucho líquido caliente y vulcanizándolo a continuación. Además de eliminar por completo las diversas operaciones de construcción que hacen que una cubierta sea un auténtico producto de artesanía, las cubiertas moldeadas solamente constan de caucho y alambre en los talones. Estas cubiertas pueden fabricarse en cualquier color, añadiendo tinte al caucho líquido.

La eliminación de la carcasa es posible gracias a los nuevos compuestos de caucho sintético desarrollados por Firestone, que dan a los flancos de la cubierta una fortaleza especial. La presión de inflado de estas cubiertas moldeadas es de 24 libras por pulgada cuadrada, un poco menos que la normal recomendada para un neumático convencional de la misma medida.

Según ha declarado el doctor Glen Alliger, director de los laboratorios químicos de Firestone, con el nuevo sistema de fabricación se consigue una cubierta uniforme y mucho más suave en su rodaje que una convencional, siendo al mismo tiempo tan resistente como aquella.

«En una de las pruebas —explicó Alliger— agujereamos las cubiertas moldeadas y las hicimos rodar en estas condiciones durante casi un centenar de kilómetros: resultaron lo bastante fuertes como para soportar una carga normal, sin presión de inflado. Ahora tenemos la experiencia necesaria para aplicar y desarrollar aún más las cubiertas moldeadas, que representan un drástico cambio en la tecnología del neumático».

DODGE

Línea GT y GLE

ENTREGA INMEDIATA



- Ofrecemos.
- Tomar su coche usado.
 - Cómodos plazos mensuales.
 - Demostraciones sin compromiso.
 - Visitenos con su familia, incluso sábados tarde.

ARCOS

PRIM, 59

TELEFONOS

11.642

24.864

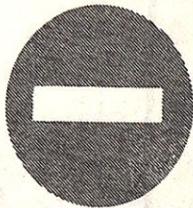
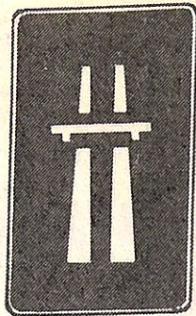
24.856

SAN SEBASTIAN

CONCESIONARIO DE  **BARREIROS**

Usted puede; disfrute el poder de un Dodge

LAS AUTO-ESCUELAS Y EL SEGURO DE SUS VEHICULOS

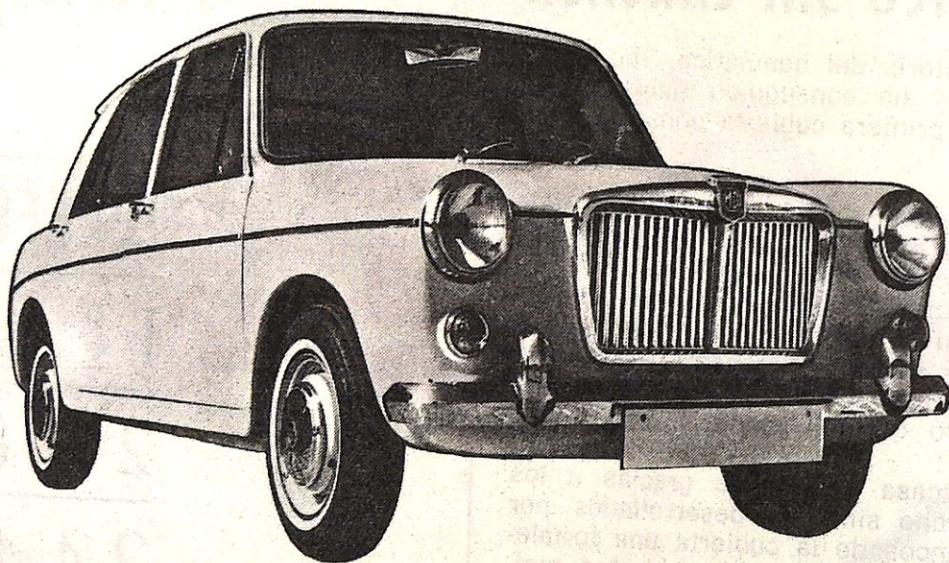


Por José Ayestarán

La Orden del Ministerio de la Gobernación de 20 de marzo de 1969, por la que se aprueba el Reglamento por el han de regirse la autorización y el funcionamiento de las escuelas particulares de conductores de vehículos de tracción mecánica (E. O. del E. n.º 113, del 12 de mayo de 1969), establece, en su artículo 8, que los vehículos destinados a la enseñanza, «además del Seguro Obligatorio correspondiente, deberán tener cubierto el riesgo de daños a terceros, así como el que puedan sufrir los ocupantes de los mismos. Tanto el Certificado de Seguro Obligatorio como las pólizas de los seguros citados, con los recibos acreditativos de estar al corriente en el pago de las primas, deberán acompañar en todo momento a la documentación del vehículo».

Esta forma de establecer obligaciones no puede calificarse, a nuestra manera de ver las cosas, de muy ortodoxa. A nuestro juicio, es indudable que el citado artículo requiere una mayor concreción y una más amplia especificación respecto a los riesgos y capitales que deben quedar garantizados. Que nosotros sepamos, hasta la fecha no se ha facilitado ninguna aclaración sobre el particular.

Choca aún más esta falta de concreción, si consideramos que el mismo Reglamento que estamos contemplando, delimita, incluso de manera exhaustiva, otros aspectos relacionados con las normas a cumplir por las autoescuelas, como por ejemplo, los relativos al material, pedagógico (tableros murales o dis-



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE
M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

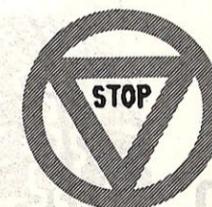
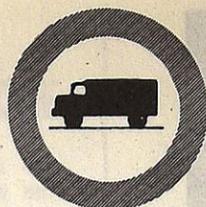
ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA
Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO
Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

positivos adecuados para contener todas las señales reguladoras de la circulación, semáforos, siluetas de agentes, maquetas, colecciones de diapositivas, colecciones completas de las disposiciones en vigor, motores seccionados o contruídos con material transparente, etc.) y demás elementos materiales de que deben disponer. Nada digamos de los requisitos exigidos a los elementos personales encargados de la dirección y funcionamiento de las escuelas; las prescripciones a este respecto son completas.



En cambio, ¿por qué no se ha recogido con el mismo afinamiento, la cuestión de los seguros que deben concertar las escuelas para sus vehículos?

Indudablemente, estos seguros deben cubrir el riesgo de los accidentes que pueden sufrir los ocupantes de los vehículos (examinadores, profesores y alumnos), y los daños que pueden ocasionarse a terceras personas o cosas. Pero ¿qué contingencias son las que deban cubrirse?; y dentro de cada contingencia, ¿qué sumas o capitales?

Así, en primer lugar nos encontramos con la duda de las garantías que debe cubrir el seguro que ampare «el riesgo de daños a terceros». ¿Será preceptivo concertar el seguro por garantía «ilimitada»? ¿O bastará con cualquiera de las garantías que se establecen en las Tarifas Oficiales —aprobadas por el Ministerio de Hacienda por O. M. de 31 de mayo de 1965— que vienen utilizando las entidades aseguradoras, incluso con las mínimas fijadas para cada tipo de vehículo, que se limitan a ptas. 200.000,— para motocicletas; 300.000,— para turismos, y 500.000,— para camiones y vehículos pesados de más de 3.500 kgs. de peso total?

Por lo que se refiere al aseguramiento de los ocupantes de los vehículos, la desorientación es aún mayor si cabe. Un accidente puede ocasionar a las personas que vayan en los vehículos, las siguientes consecuencias:

- a) el fallecimiento.
- b) una invalidez permanente (completa o parcial).
- c) una incapacidad temporal (completa o parcial).

De ahí el que convenga concretar si hay que cubrir por el seguro las tres contingencias citadas, o si basta con garantizar únicamente las dos primeras. Pero... ¿y los gastos de asistencia médico-farmacéutica? ¿Y los de estancia en clínica? ¿Deben también ser objeto de seguro? A la vista salta que estos gastos pueden alcanzar grandes proporciones.

Por otra parte, no finaliza aquí la falta de las aclaraciones necesarias sobre el seguro de los ocupantes de los vehículos. Hay más. Porque aun suponiendo que baste con cubrir los riesgos de fallecimiento, invalidez permanente y asistencia sanitaria, nos parece a todas luces lógico el que se establezcan «a priori», de manera oficial e inapelable, las sumas o capitales mínimos que deben garantizarse para cada una de las contingencias mencionadas. No es lo mismo concertar un seguro que cubra los riesgos de muerte e invalidez permanente hasta una cifra de pesetas 50.000, y la asistencia médico-farmacéutica y clínica por unas cifras limitadas o sujetas a unos determinados baremos y minutas de honorarios, que tener otro por un millón de pesetas para muerte e invalidez permanente y la asistencia sanitaria sin cortapisa de ninguna clase. Hay, como se ve, gran diferencia.

Claro es que puede ocurrir que el legislador haya dejado en el aire, a propósito, todas estas cuestiones, pensando en que la competencia que inevitablemente surge en todos los campos de actividades y el deseo de las autoescuelas de ofrecer a sus clientes una mejor atención, se ocuparán de fijar de manera adecuada las coberturas a otorgar. Pero ello, aunque no sea más que por lo que supone de olvido del más elemental de los pragmatismos, no nos parece correcto. Creemos que la Jefatura Central de Tráfico —o el organismo que sea competente al respecto—, debe especificar y detallar los eventos y sumas que deben ser asegurados como mínimo. No cuesta nada concretar y establecer unas lindes. Luego, si las autoescuelas desearan, como una liberalidad hacia sus alumnos y ocupantes de los vehículos, incrementar las coberturas fijadas como mínimas, podrían hacerlo. Pero siempre bajo la base de que se establezcan oficialmente unas coberturas mínimas.

Ese, por lo menos, es nuestro criterio. Y ahí queda.



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

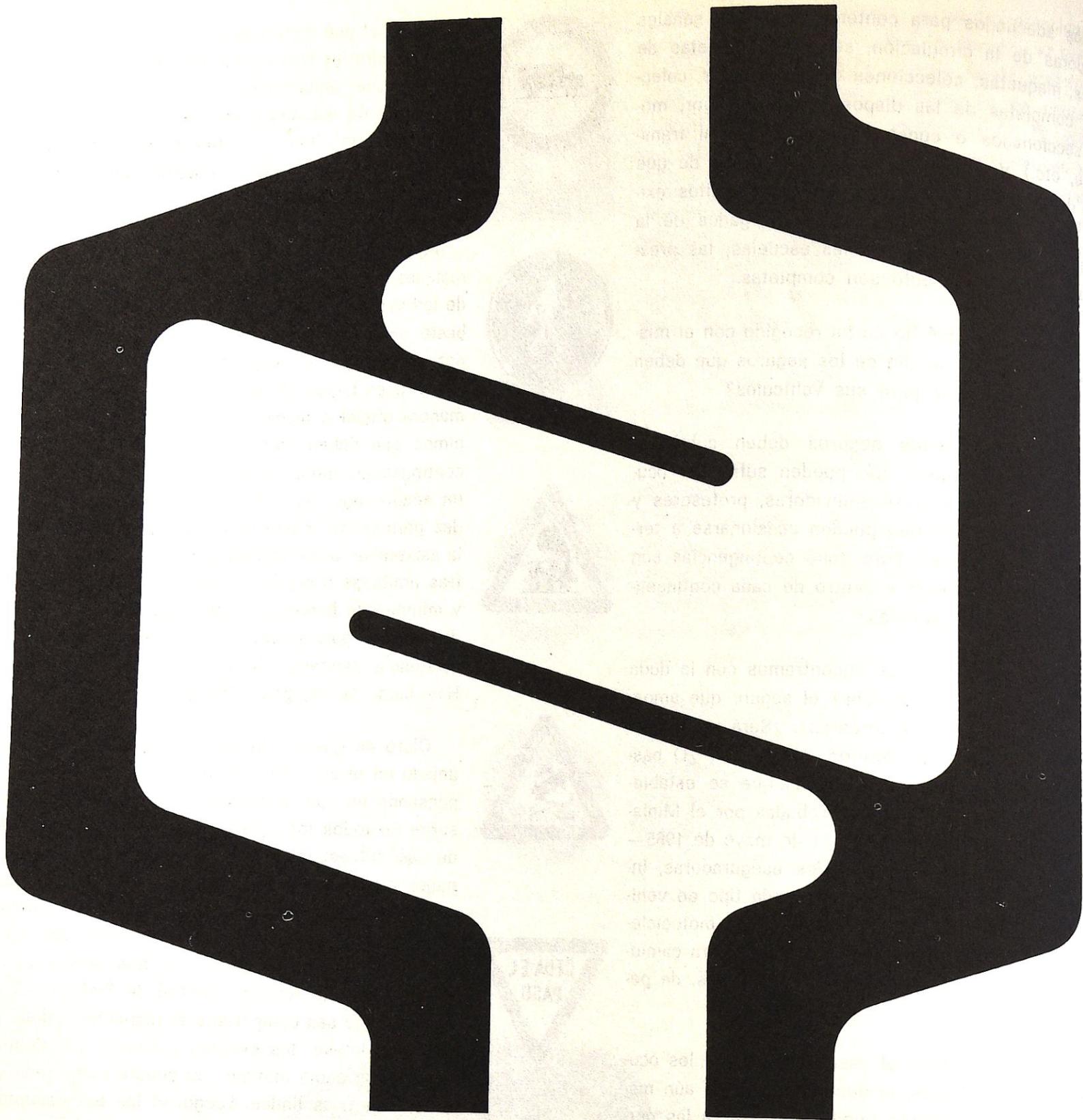
ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN



¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

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



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

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

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

CINTURATO PIRELLI

A RATOS LIBRES: TODOS PODEMOS PINTAR NUESTRO COCHE

Muchos de nuestros lectores dedican los días de descanso para disfrutar en el campo, y en muchas ocasiones, parte de su tiempo lo emplean en acondicionar sus vehículos, revisando los frenos, comprobando si las luces están en perfectas condiciones, si las bujías tienen o no perla, etcétera.

Todos estos cuidados y muchos más, son necesarios, sobre todo si tenemos que efectuar un viaje largo.

¿Quién de nuestros lectores no tiene en su vehículo pequeños golpes o rasguños, unos hechos por él mismo y otros, de mayor escala, hechos por el prójimo? Para solucionar todo esto con unos retoques de pintura, basta con disponer de agua en abundancia, una esponja, un pliego o varios de lija al agua, una gamuza, la pintura del tono del vehículo y un «spray».

Lo primero que debemos hacer es localizar las partes afectadas y lijar éstas de la siguiente forma: Tomemos un pliego de lija fina de hierro y lijemos los lugares afectados por el óxido hasta hacerlo desaparecer por completo, quedando la chapa completamente limpia. A continuación lijaremos también las partes donde tengamos arañazos o pequeños golpes, preparando en primer lugar, un cubo o un recipiente cualquiera «bien limpio», con agua, a la que añadiremos jabón, «NUNCA DETERGENTE», tomaremos un pliego de lija al agua del número 360 ó 400, una esponja y una bayeta.

El pliego de lija lo dividiremos en ocho trozos iguales, procurando hacer los dobleces de forma que la parte lisa del pliego, o sea, la parte de papel aceitado, quede por fuera al doblar. ¿Estamos ya dispuestos para lijar? Pues adelante. Tomemos un trozo de lija e introduzcámosla en el agua que teníamos preparada, bañemos bien la parte a lijar con el mismo agua y, conduciendo la lija con las yemas de los dedos, lijar hasta conseguir un afinado total. No olvidemos que, durante la operación del lijado, debemos mantener la lija bien bañada en agua.

Una vez lijado el primer desperfecto, pasemos a hacer lo mismo con el resto de los desconchones. Ya tenemos lijado todo lo que queremos retocar, ahora lavemos con agua limpia, y sin jabón ni detergente alguno, todas estas partes y sequémoslas bien con la gamuza. A continuación daremos una mano de imprimación en los lugares donde lijamos con lija de hierro y donde ha quedado la chapa al descubierto. Si la pintura que utilizamos es «Sintético», no es necesario que la demos, pues los sintéticos ya de por sí proporcionan un buen agarre. La imprimación, en el caso de darla, la haremos con un pincel corriente, que puede ser de pelo de cerda.

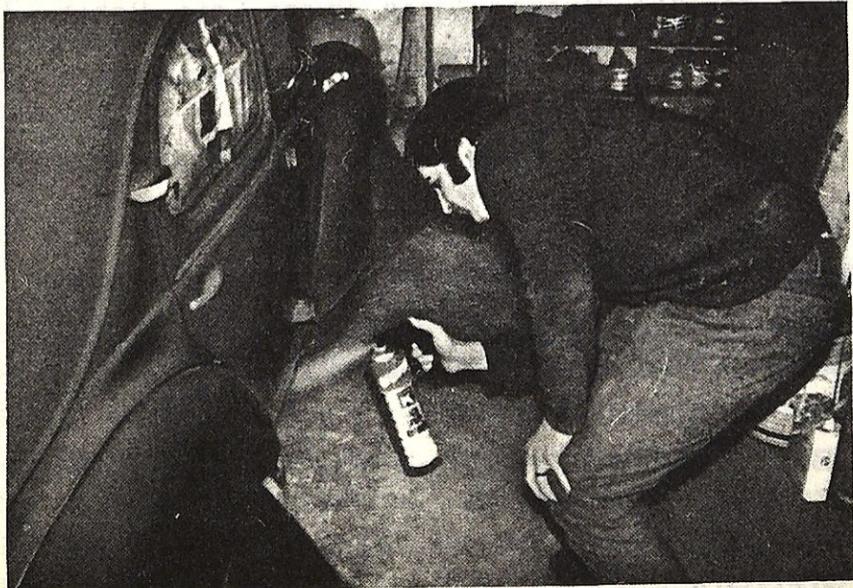
Una vez que las partes imprimadas están bien secas, lijemos éstas de nuevo con una lija fina de agua de 400,

En primer lugar, les diremos que en las droguerías disponen de un muestrario de colores por mediación del cual no nos será difícil localizar el color que buscamos, o sea, el color de nuestro vehículo. Una vez localizado éste, si es necesario con la ayuda del droguero, pediremos un «spray». El peso para cada caso particular, como es natural, no podemos precisarlo, pero sí les podemos decir que, en el caso de comprar más pintura de la que después utilicemos, ésta nos puede servir para otras ocasiones si tenemos la precaución de guardar el bote o «spray» bien cerrado, con el fin de que no entre aire en su interior. Dado que esta pintura ya viene preparada por la casa para ser aplicada sin necesidad de añadir ningún disolvente, nos dispondremos a pintar con el «spray» apretando la cabeza del mismo como si se tratara de eliminar insectos.

Debemos tener la precaución de pintar dando pasadas de poco espesor y a una distancia del lugar a pintar de unos siete a ocho centímetros, ya que, de lo contrario, se descolgaría la pintura, estropeándonos todo el trabajo realizado. Para esto daremos pasadas sin cargar mucho la pintura y en sentido horizontal de derecha a izquierda y viceversa, haciendo un recorrido por todas las partes a pintar, y al terminar por el último desperfecto, iniciaremos de nuevo el mismo recorrido hasta dar tres o cuatro manos.

Cuando lo que necesitamos pintar sean rasguños insignificantes, bastará con que con un pincelito demos unos retoques de pintura, sin necesidad de lijar previamente.

En otras ocasiones les daremos instrucciones para el cuidado de los bajos y piso de sus automóviles, sobre todo a aquellos usuarios que viven en zonas de mucha humedad o en lugares cercanos al mar, ya que estas partes de los automóviles se les picarán con mucha frecuencia.



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

CRUCEROS 1970

En la M/N «MONTE UMBE»

ISLAS DEL SOL

Del 1 al 12 de julio.

Bilbao, Vigo, Funchal, Tenerife, Las Palmas, Málaga, Barcelona.

Precios desde: 12.000 Ptas.

COSTA AZUL Y BALEARES

Del 12 al 17 de julio.

Barcelona, Cannes, Palma, Ibiza.

Precios desde: 4.500 Ptas.

MAR NEGRO

Del 27 de julio al 14 de agosto.

Barcelona, Nápoles, Esmirna, Estambul, Yalta, Constanza, El Pireo, Livorno.

Precios desde: 18.000 Ptas.

VENECIA Y COSTA DALMATIA

Del 14 al 19 de agosto.

Barcelona, Nápoles, Venecia, Dubrovnik, El Pireo, Túnez.

Precios desde: 14.000 Ptas.

En los trasatlánticos

«CABO SAN VICENTE» y «CABO SAN ROQUE»

XII CRUCERO A LOS PAISES NORDICOS

Del 6 al 29 de julio.

Bilbao, Hamburgo, Bergen, Geirangerfiord, Hellesylt, Oslo, Estocolmo, Helsinki, Leningrado, Copenhague.

Precios desde: 21.900 Ptas.

IV CRUCERO A RUSIA

Del 14 al 31 de julio.

Barcelona, Dubrovnik, Split, Pireo, Yalta, Odesa, Constanza, Estambul, Cagliari.

Precios desde: 18.400 Ptas.



XIII CRUCERO A LAS CAPITALS NORDICAS

Del 30 de julio al 23 de agosto.

Bilbao, El Havre, Oslo, Copenhague, Visby, Estocolmo, Helsinki, Leningrado, Gdynia, Canal de Kiel, Hamburgo, Londres.

Precios desde: 24.500 Ptas.

IV CRUCERO LATINO

Del 31 de julio al 9 de agosto.

Barcelona, Cannes, Génova, Cádiz, Lisboa, Ibiza, Palma de Mallorca.

Precio desde: 9.500 Ptas.

IX CRUCERO VERANO AL MEDITERRANEO ORIENTAL

Del 9 al 24 de agosto.

Barcelona, Génova, Catania, Mykonos, Santorín, Rodas, Esmirna, Estambul, Bósforo, Pireo, Capri, Cannes.

Precios desde: 15.700 Ptas.

XIV CRUCERO AL MAR BALTICO

Del 23 de agosto al 7 de septiembre.

Bilbao, El Havre, Copenhague, Estocolmo, Leningrado, Kiel, Brunsbuttel, Hamburgo.

Precios desde: 15.900 Ptas.

V CRUCERO AL MAR NEGRO

Del 24 de agosto al 9 de septiembre.

Barcelona, Estambul, Odesa, Constanza, Varna, Pireo, Delos, Mikonos, Nápoles.

Precios desde: 16.600 Ptas.

IV CRUCERO AL NUEVO MUNDO

Del 2 de noviembre al 9 de diciembre.

Barcelona, Cádiz, Funchal, Río Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Punta Este, Bahía, Tenerife.

Precio desde: 34.800 Ptas.

INFORMES E INSCRIPCIONES:

WAGONS-LITS // COOK

Agencia de Viajes Grupo A título 5

SAN SEBASTIAN

c MIRAMAR, 3 - Teléfono: 29-1-96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69
Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)
en EIBAR: Arragüeta, 9 bajo - Telefono 71-15-39
BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ

III SUBIDA A URBASA. Van muy adelantados los trabajos que el 21 del presente mes de junio harán realidad la tercera edición de la «Subida a Urbasa» que, como se sabe, es la única en la región vasconavarra, puntuable para el Campeonato de España de Velocidad. Aun cuando la prensa especializada ha de ocuparse del tema con la importancia que merece, dejaremos aquí constancia de unos breves datos esenciales. Distancia, 6.800 metros, entre los hitos 31 y 39 de la carretera de Estella a Olazagutía. Entrenamientos previos, el sábado, día 20, de 5 a 6 de la tarde. Horario de la prueba, a partir de las once de la mañana del indicado domingo, día 21. Es prematuro referirse al posible número de participantes en la próxima edición, pero interesa destacar que los premios han sido incrementados, lo cual constituye seguro aliciente.

Obras y nuevos aparcamientos. La Diputación de Navarra continúa llevando a cabo importantes obras de acondicionamiento y mejora. Concretamente en la carretera de Pamplona a Irún hay que destacar las ya prácticamente terminadas —eliminación de curvas peligrosas— en las cercanías de la bifurcación a Lanz y en las inmediaciones de Olagüe. Más adelante se ha realizado un desmonte de grandes proporciones para eliminar un cambio de rasante peligroso. Nos referimos al hasta ahora existente en los alrededores de las Ventas de Arraiz.

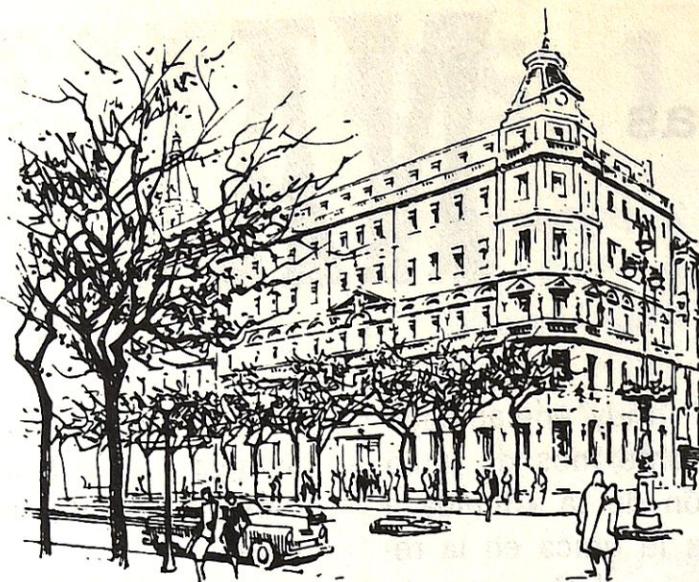
En la carretera de Pamplona a Urdax, hacia el paso fronterizo de Dancharinea, y aprovechando unas antiguas instalaciones militares se ha establecido un aparcamiento de regulares proporciones, ya cerca de la cima de Otxondo. Desde tal lugar se domina un paisaje maravilloso, en la cara norte de la Sierra de Achueta. Allí han sido dispuestos bancos y mesas de piedras, e incluso una fuente. Desde tal aparcamiento a la localidad de Elizondo, dejando a la izquierda el paso fronterizo de Errazu, hay unos 10 kilómetros.

Importantes son también las obras llevadas a cabo en la zona Saigós-Eugui, hacia Quinto Real y el paso fronterizo del Collado de Urquiaga, que lleva a la localidad francesa de Saint-Etienne-de-Baygorri, por Esnassou y Banca. En un primer tramo, yendo de Pamplona, las curvas están siendo ampliadas y está prevista la construcción de algún aparcamiento. En el segundo tramo, fue ya termi-

nada e inaugurada la nueva carretera, ya que la antigua queda sumergida por las aguas del embalse de Eugui, para el abastecimiento de Pamplona.

Poblemática local. Con la matrícula 71.000 a punto de salir a la carretera, y una densidad mensual cercana a los seiscientos vehículos de todas clases, Navarra, y más que Navarra Pamplona, está a punto de alcanzar la problemática propia de «su» incipiente saturación. Al expresarnos así tenemos en cuenta, por supuesto, que es necesario despreciar un volumen mínimo de 10.000 vehículos ya retirados de la circulación, lo que nos da un total de 7,04 habitantes por vehículo. Como quiera que en nuestra provincia un tanto por ciento muy elevado de la matriculación corresponde a usuarios residentes en la capital (no ocurre como en Guipúzcoa, por ejemplo, con densidades muy respetables en Irún, Tolosa, etc.), es fácil comprender que, a ese ritmo, pronto serán alcanzadas cifras verdaderamente «inquietantes» considerando que Pamplona posee, con sus 140.000 habitantes, cerca del tercio de la población foral, por supuesto más intensamente motorizada. Se deduce, pues, que el problema de la capital, que no cuenta con un solo aparcamiento en condiciones de absoluta seguridad y sí, en cambio, con un parque de camiones que proporcionalmente es tal vez el más nutrido de España, a ese ritmo alcanzará niveles agobiantes al término de pocos años, a menos que, por las causas que puedan intervenir, se produzca una alteración de tales medidas y se interrumpa, como consecuencia, esa progresión.

Ojo a los planos. Determinada entidad bancaria vasconavarra, cuyo nombre no hace al caso, publicó no hace demasiado tiempo un mapa maravilloso de la región, con todo lujo de detalles. Los automovilistas y todas las personas, en general, han hecho de la edición elogiosos comentarios; los que en verdad merece. Mas, como casi siempre ocurre, hay algún «pero» que oponer. Concretamente por lo que se refiere a Navarra, consta en el mapa, como terminada, una carretera que sólo está en proyecto. Es la que desde Irurita lleva a enlazar con la de Eugui y, por tanto —en teoría— con posibilidades de cruzar al Puerto de Erro y a Roncesvalles. Es posible que un día no muy lejano sea realidad tal enlace. Mas por hoy, repetimos es sólo un proyecto.



Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

Casa Central:

Avenida de España, 19

SAN SEBASTIAN

SUCURSALES URBANAS:

Barrio de Amara - Avda. Sancho el Sabio, 31-33

Barrio del Antiguo - Matía, 58

Barrio de Azcuene - Trincherpe, Azcuene, 3

Barrio de Eguía - Eguía, 3

Barrio de Gros - General Primo de Rivera, 19

Sucursales y Agencias

en los principales pueblos de la Provincia

VELOCIDAD, CONTROL DE VEHICULOS Y DE ALCOHOLISMO

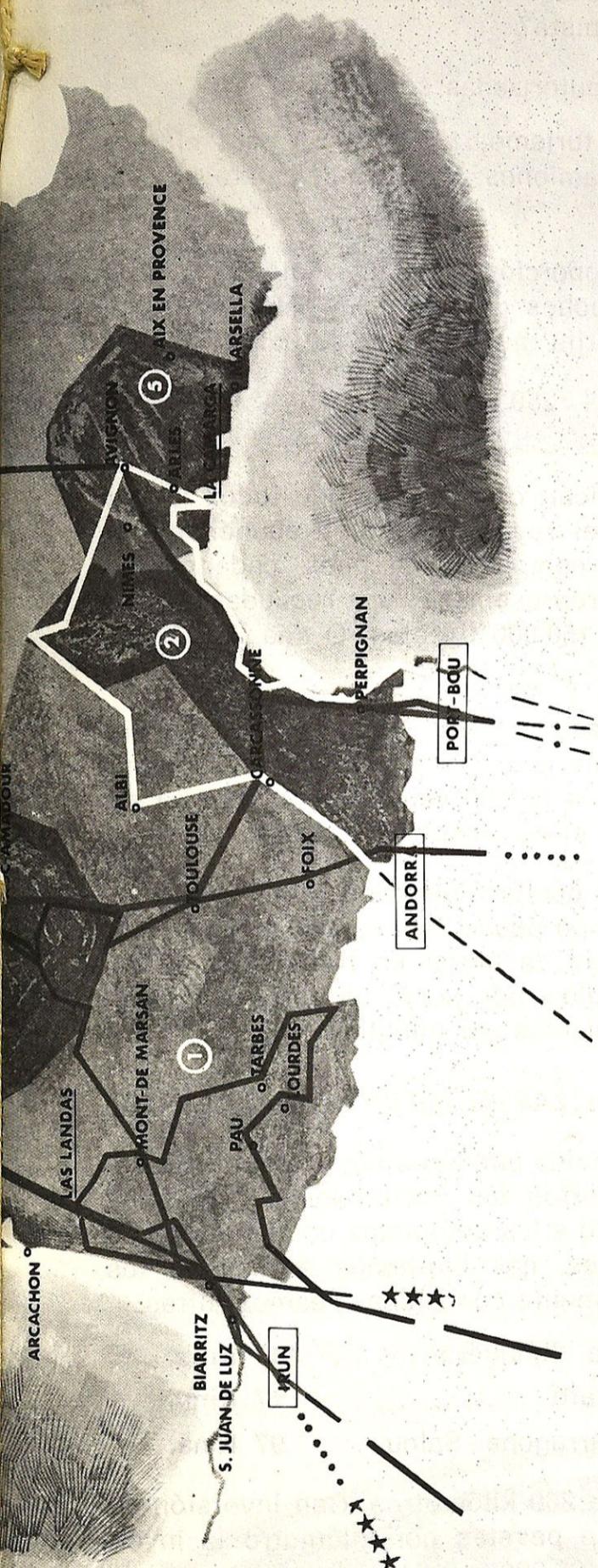
El diario deportivo «L'Equipe» ha publicado, recientemente, una interesante información sobre los problemas de la velocidad, control de vehículos y grado de alcoholismo en el conductor en algunos países y que, por su interés, reproducimos a continuación.

<i>País</i>	<i>Limitación de velocidad</i>	<i>Control de vehículos</i>	<i>Control de alcoholismo</i>
ALEMANIA FEDERAL	Máxima de 50 km/h. en las aglomeraciones y 100 en ciertos trazados de carretera peligrosos.	Obligatorio a los dos años para todos los vehículos; en caso de detención es necesario poner sobre la calzada un triángulo rojo reflexivo.	Sanción por dosis superior a 1,3 gramos por litro, amonestación a partir de 0,8 gramos.
BELGICA	En las grandes aglomeraciones, 60 km/h.; máxima, libre en el resto de las carreteras.	Obligatorio a partir de los cinco años de la matriculación; después, todos los años.	A partir de los 0,8 gramos, la Policía puede hacer informes por análisis de sangre en malas condiciones alcohólicas.
INGLATERRA ...	50 km/h. en las aglomeraciones y 130 en el resto de las carreteras.	Obligatorio todos los años, a partir de los tres.	Sanción o retirada del permiso, según los casos, a partir de los 0,8 gramos.
FRANCIA	Hasta 60 km/h. en todas las aglomeraciones; se ensaya actualmente la máxima de 110 en 14.000 kms. de carreteras nacionales.	No existe control obligatorio de vehículos.	Sanción o retirada del permiso a partir de los 0,8 gramos.
ITALIA	50 km/h. en las poblaciones. No existe otra limitación.	Control sistemático, según rodaje, después de la matriculación.	Según la determinación del Juzgado.
SUECIA	Varias limitaciones; 50 a 70 km/h. en las aglomeraciones, 90 en algunas carreteras y de 110 a 130 en las autopistas.	En todos los vehículos de más de tres años, obligatorio, en 150 estaciones instaladas en el país. La revisión se puede realizar a partir del segundo año.	A partir de 0,5 gramos se puede sancionar. La mayoría van a prisión y la retirada del permiso varía entre uno y dos años.
U.R.S.S.	Hasta 60 km/h. en las aglomeraciones y 40 cerca de los puestos de policía. En carretera, depende del estado de éstas, pasando rara vez de los 90.	Revisión obligatoria cada año. La realiza la Policía y se puede prohibir la utilización del vehículo.	Análisis de sangre obligatorio en caso de accidente.
U.S.A.	Las limitaciones de velocidad varían según los Estados.	Sólo se realiza en algunos Estados. Aplicación de las normas de seguridad más estrictas a los vehículos de importación.	Análisis de sangre en caso de accidentes con daños corporales. Se puede retirar el permiso de conducir.
JAPON	40 km/h. en las grandes ciudades, 60 en las carreteras y 100 en las autopistas. Retirada del permiso a partir de la tercera infracción.	Cada dos años; a partir de diez, todos los años.	Sanción a partir de 0,25 gramos. Retirada del permiso en caso de reincidencia.

Francia, 1970.

verano, 1970.





Aquitania - Costa Vasca - Pirineos ①

Playas atlánticas interminables. Pequeños pueblitos de pescadores. Estaciones de turismo internacional (con ruleta incluida). Cientos de kilómetros de pinos en las Landas. Vinos fabulosos. Aquí están los cinco campos de golf más prestigiosos del mundo. Un consejo: no se pierda las ostras de Arcachon.

Agen
Famosa por sus ciruelas.

Arcachon
Estación de verano, con estanque para todos los deportes náuticos. Dunas de Pilat, de más de 100 metros de altura.

Biarritz
Ha conservado su refinamiento desde que Napoleón III y Eugenia de Montijo la pusieron de moda.

Burdeos
Una de las capitales mundiales del vino. Catedral y Puerta Real, entre otros monumentos medievales.

Gavarnie
Cascada de 442 metros de altura. Grandioso circo de montañas en los Pirineos Centrales.

Pau
Balcón sobre los Pirineos. Castillo de Enrique IV.

Royan
En la desembocadura del Gironda, rodeada de bosques de pinos.

St. Emilion
Visita a las bodegas. Iglesia monolítica subterránea siglos del VIII al XII.

ITINERARIO RECOMENDADO
7 días, 710 kms.

Rosellón - Languedoc ②

La zona del Mediterráneo francés que resulta entrañablemente familiar a los españoles. Ciudades de arte. Vinedos. Intensa luz.

Carcassonne
Ciudad medieval amurallada. Castillo y basílica.

Frontfroide
Abadía cisterciense del siglo XII.

Nîmes
Ciudad romana. Circo.

Demoiselle
Interesantes grutas calcáreas.

Perpignan
Capital del Rosellón. Centro comercial. Castillo: fortaleza del siglo XIV. Palacio de los reyes de Mallorca.

St. Michel de Cuxa
Abadía del siglo XI. Arte mozárabe.

Foix
Paisaje pirenaico. Castillo-fortaleza.

Toulouse
Basílica St. Sernin. Iglesia fortaleza de los jacobinos. Una de las "ciudades españolas" del sur de Francia.

Albi
Catedral edificada en ladrillo rosa. Museo de Toulouse-Lautrec.

ITINERARIO RECOMENDADO
8 días visitando Rosellón, Languedoc y la parte oriental de Provenza: 965 kms.

Quercy - Limousin - Perigord ③

El corazón gastronómico de Francia. Una de las zonas apartadas del turismo convencional donde se conserva la genuina amabilidad francesa. Conozca en Cro-Magnon la cueva donde se descubrieron los restos del primer homo sapiens.

Limoges
Esmaltes y porcelanas famosas en todo el mundo, fabricadas sin interrupción desde la Edad Media.

Les Eyzies-de-Tayac
Capital de la prehistoria. Grutas. Pinturas rupestres.

Montignac - Lascaux
Sólo 10 visitantes diarios tienen el privilegio de conocer sus cuevas con pinturas rupestres.

Perigueux
Centro turístico para la visita al Perigord. Arte románico perigordino. Pida confit d'oise en sus acogedores restaurantes.

Sarlat
Conjunto rigurosamente medieval, sin una nota discordante.

Padirac
Una de las grutas más interesantes de Francia: lagos interiores, grandes salas, concentraciones calcáreas.

Roc-Amadour
Casas y calles escalonadas en la pared de un acantilado cortado a pico sobre el río. Santuario de la antigua Virgen Negra. Conjunto medieval.

Conques
Tesoro, joya de la orfbrería francesa de los siglos IX al XVI.

ITINERARIO RECOMENDADO
10 días visitando además Costa Vasca y Aquitania: 1.009 kms.

Valle de la Loira ④

120 castillos, 82 de ellos abiertos al público. Bucólicos paisajes, ciudades hospitalarias. Aquí puede usted saborear la buena vida francesa, de la que ya gozaron Luis XII, Francisco I, Leonardo de Vinci, Enrique II, Luis XIV, Madame de Pompadour, Catalina de Médicis...

Amboise

Castillo siglos XV y XVI. Museo de Leonardo de Vinci. Espectáculo luz y sonido.

Azay-le-Rideau

Castillo renacentista. Luz y sonido.

Blois

Impresionante castillo real, uno de los monumentos más visitados de Francia. Luz y sonido. Barrios medievales.

Chambord

Castillo de Francisco I. Luz y sonido.

Orleans

La ciudad de Juana de Arco. Catedral de Sainte-Croix. Edificios renacentistas.

Tours

Catedral de St. Gatien, siglos XIII a XVI. Torre de Carlomagno. Encantadores barrios de los siglos XV y XVII.

ITINERARIO RECOMENDADO

12 días visitando además Costa Vasca, Aquitania y Perigord-Limousin: 1.800 kms.

Provenza ⑤

La zona más luminosa de Francia. Ciudades romanas y medievales, naturaleza salvaje, acogedoras hospederías, pacíficos pueblitos de montaña — a dos pasos de la Costa Azul. La hospitalidad de los habitantes de Provenza es proverbial en toda Francia.

Aix-en-Provence

Catedral iniciada en el siglo V. Otros muchos edificios antiguos.

Arlés

Ciudad romana, con espléndidos anfiteatros.

Avignon

La ciudad medieval salvada del tiempo por una férrea muralla. Palacio de los Papas. Uno de los puentes más famosos del mundo.

La Camarga

En esta comarca salvaje, los caballos y los toros bravos viven en libertad junto a los flamencos rosa. Parque zoológico y botánico de 18.000 hectáreas.

Marsella

Junto a la ciudad trepidante, el Viejo Puerto. Catedral y basílicas medievales. Castillo de If

Nîmes

Ciudad romana. Destacan el circo y el anfiteatro para 20.000 espectadores.

Orange

Antigua colonia romana. Teatro y Arco de Triunfo.

Vaison-la-Romane

Impresionantes vestigios romanos. Catedral comenzada en el siglo VI.

Verdon

Gran cañón, por el que discurre el río del mismo nombre.

ITINERARIO RECOMENDADO

Gran circuito de 14 días, visitando Perigord-Limousin, Valle de la Loira, Valle del Rodano, Saboya y Provenza: 2.200 kms.

Autopistas de peaje

MILES DE MILLONES EN EL ASFALTO

Hay que viajar más por carretera para que salgan bien las cuentas

El tema es atrayente y no resistimos la tentación de manejar los datos conocidos sobre las autopistas de España para calcular su rentabilidad y el nivel óptimo de utilización que se debe alcanzar para cubrir su coste.

Vaya por delante que aplaudimos la obra gigantesca que supone la construcción de estas modernas vías y nuestro reconocimiento, como automovilistas y como españoles, a todos los que han aportado su capital en estas empresas financieras. Quizá suponga un sacrificio económico, pero ¿qué importa si va en beneficio del país y de la seguridad del tráfico?

CALCULOS SOBRE LA AUTOPISTA DE PEAJE BILBAO - BEHOBIA

En los primeros días del año actual, el Ministerio de Obras Públicas invitó a un grupo de procuradores en Cortes a visitar las obras de la autopista de peaje Bilbao-Behobia. Tiene una longitud de 105 kilómetros y, según el mismo director general de Carreteras informó a los procuradores, su coste por kilómetro será de 150 millones de pesetas, lo que representa una inversión total de pesetas 15.750.000.000 (quince mil setecientos cincuenta millones de pesetas).

Partiendo de esta base empezamos con nuestros cálculos. Si este capital ha de ser amortizado en 20 años, la cuota de amortización anual serán 787.500.000 pesetas en la construcción de la referida autopista Bilbao-Behobia. El interés que habrá de pagarse a los obligacionistas, 7 por 100 —por lo menos los primeros cinco años, en los que no habrá amortización—, será 15.750 millones de pesetas multiplicadas por 0,07, o sea, pesetas 1.102.500.000. Aplicamos el mismo lógico beneficio a todo el capital.

Los gastos de conservación, personal y administración general se elevan fácilmente al 2 por

100 de la inversión total, 215 millones de pesetas. Estos tres capítulos nos dan la suma de gastos fijos anuales de la empresa 2.105.000.000 de pesetas (dos mil ciento cinco millones de pesetas).

¿Cuál puede ser la recaudación bruta por peaje en esa autopista?

Las tarifas autorizadas son:

Coches de turismo, 125 pesetas para el recorrido total, y camiones, 250 pesetas para el recorrido total.

Como la proporción de unos y otros es de 80 por 100, los coches de turismo y 20 por 100 los camiones, la tarifa media del peaje es:

$125 \times 0,8 + 250 \times 0,2 = 100 + 50 = 150$ pesetas.

Para simplificar, considérese que todos los vehículos hagan el recorrido total y abonen por lo tanto, la tarifa completa. Así pues, cada mil vehículos diarios representarán una recaudación también diaria, de 150.000 pesetas. O sea, 54.750.000 al año.

Como el gasto es de 2.105.000.000 pesetas anuales, significa que la intensidad media óptima debe ser de unos 38.000 vehículos por día en los 105 kilómetros entre Bilbao y Behobia.

No podemos ocultar cierta inquietud ante la cifra. Sólo el tiempo puede despejar la incógnita sobre la posibilidad de lograr un tráfico tan denso, de 1.583 vehículos por hora, ininterrumpidamente. Unos 26 vehículos por minuto.

OTRO EJEMPLO: LAS AUTOPISTAS CATALANAS

Unas inquietudes similares nos asaltan si aceptamos como ciertos los resultados de nuestros cálculos respecto a las autopistas catalanas. Como en los anteriores, nos limitamos a manejar los que son públicamente conocidos. Veamos cifras:

Barcelona-La Junquera	146 Kms.
Mongat-Mataró	17 Kms.
Barcelona-Tarragona - Salou ...	97 Kms.

El total es de 260 kilómetros. Con inversión de cien millones de pesetas por kilómetro la inversión total es de 26.000 millones de pesetas. Si la amortización es en 20 años, la cuota anual necesaria nos da 1.300 millones de pesetas.

Interés a los obligacionistas y capital en general (7 por 100): $26.000 \times 0,07 = 1.820$ millones anuales, por lo menos durante los primeros cinco años en que no habrá amortización.

Mantenimiento y conservación, personal, gastos fiscales y administración general: 2 por 100 de la inversión, 520 millones.



Gastos anuales: 1.300 millones de pesetas.

Gastos fijos: 1.820 millones de pesetas.

Total: 3.640 millones de pesetas.

¿Cuál es la recaudación bruta anual que puede obtenerse en esas tres autopistas? El resultado de multiplicar la tarifa media aplicable a coches de turismo y camiones por el número de vehículos que las utilicen y por el promedio de kilómetros que recorra cada usuario.

TARIFA MEDIA

Las tarifas autorizadas son: coches, 1,25 pesetas kilómetro; camiones, 2,25 pesetas kilómetro. La proporción ya observada hoy, apenas llega a ser del 10 por 100 de camiones y del 90 por 100 de turismos; pero para simplificar, admitamos que esta tarifa sea de 1,50 pesetas el kilómetro en promedio.

La intensidad media en las dos autopistas en funcionamiento viene a ser según datos recientes, de unos 3.000 vehículos diarios. Estos tramos

serán los que lógicamente, registren una intensidad media superior, al ser los más próximos a Barcelona y servir a zonas de mayor industrialización y comercio. Se da además la circunstancia favorable de que en Montgat desemboca una autopista del Estado.

Ha de pensarse que los usuarios de los tramos Montgat-Mataró y Barcelona-La Junquera y Barcelona-Salou recorrerán aproximadamente un millón de kilómetros diarios, con una recaudación bruta de 1,5 millones al día y de 547,5 millones al año. Esta, con ser importante, todavía resulta deficitaria. Los 3.640 millones de gastos fijos, menos esta recaudación dejan un déficit de 3.092,5 millones.

Como el déficit es inaceptable en una empresa privada, ¿cuál debe ser la recaudación media diaria para que se llegue al equilibrio, sin beneficio alguno, entre los gastos fijos del negocio y los ingresos?

En números redondos equivaldría a más de seis millones y medio de kilómetros recorridos, lo que supondría un tráfico de 27.500 vehículos en cada uno de estos tramos. Esto es, la entrada en la autopista de un vehículo cada dos segundos.

Si se contempla la intensidad de tráfico en las redes de autopistas de otros países, puede apreciarse un notable optimismo en los cálculos españoles. No obstante, hay que esperar que las cuentas salgan en la realidad de acuerdo con las previsiones. En un asunto de tal envergadura económica no sería suficiente explicar el porqué del error. Hay que acertar. Para alcanzar las intensidades previstas en los diversos tramos habrá que desplegar una campaña de simpatía hacia el automóvil, fomentar su adquisición y su uso interurbano.

Se crean autopistas para hacer más seguro y cómodo el tráfico y ya hay que pensar en producir más coches para llenar las autopistas. Es el progreso.

(MOTOR PRESS)



- 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

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

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

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

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



ISLAS CANARIAS

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

PORTUGAL
Lisboa-HOTEL FENIX

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

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

AUTOMOVILES PARA VIAJAR Y DESPUES ARROJARLOS AL BASURERO

En el coche del futuro todo será
de material plástico

Nuestros autos se construyen —todavía— de cromado y chapa. Pero también se puede prescindir de ello. La mayoría de los automovilistas no saben que en los coches se incluyen ya hoy día, por término medio, 25 kilos de material plástico. Esto es todavía poco y en cinco años, según se calcula, esta cantidad se habrá duplicado. Y algún día el automóvil estará construido enteramente de material plástico, motor y caja de cambios incluidos. La industria ha presentado prototipos y en los salones del automóvil se observa ya su avance. El auto barato se aproxima a nosotros a gran velocidad.

A pesar de que la parte de material plástico de los automóviles es todavía muy reducida, si tenemos en cuenta sus posibilidades, la industria automovilística alemana es una de los clientes más importantes de la industria química. Cada nuevo modelo que se lanza al mercado cuenta con nuevos elementos de plástico y los técnicos se han adaptado ya a la revolución que se está llevando a cabo en silencio. El que eche una ojeada a su automóvil observará claramente el avance del material plástico, especialmente en el equipo de instalación interior. La oferta es muy amplia y abarca desde el tapizado de los asientos a las alfombras, capotas de los cabriolets, embellecedores, cubiertas de las luces de situación y los numerosos botones de contacto.

Se puede ya ver incluso los primeros depósitos para gasolina contruados de plástico, que son dos terceras partes más ligeros que los convencionales de metal y ofrecen además mayor protección a los ocupantes del automóvil, ya que reducen el peligro de explosión.

La mayor fábrica de automóviles de Alemania ofrece a sus clientes guardabarros de material plástico. Y en los vehículos industriales se construye la cabina, así como el techo de los autobuses, de material plástico reforzado con fibras de vidrio. En los Estados Unidos se ha acreditado el material plástico para la construcción de las carrocerías, especialmente para los coches deportivos. Las experiencias obtenidas han contribuido a impulsar el desarrollo de esta posibilidad. En la Feria del Material Plástico de Düsseldorf, la exposición más importante del género, una de las atracciones más importantes la constituyó, ya en el certamen de hace dos años, un «auto completamente de plástico». El vehículo había sido construido por una fábrica química alemana. Esta atracción estuvo precedida por un chasis de material plástico que fue presentado en la Feria Industrial de Hannover. El producto más reciente de la industria alemana del plástico es el prototipo de un coche deportivo, equipado con un motor de dos litros y capaz de alcanzar una velocidad máxima de 190 kilómetros por hora. Ya se citaron incluso cifras de producción: el mecanismo de traslación autosustentante construido de plástico resulta adecuado para montajes especiales en series de entre 3.000 a 5.000 unidades por año.

La evolución que se observa en este campo es alentadora y se puede decir ya que el empleo del nuevo material se ve impulsado día a día por el descubrimiento de nuevas variedades de plástico. Los portavoces de la industria química ponderan extraordinariamente las ventajas del plástico: las carrocerías de plástico resultan extremadamente ligeras y el empleo del material plástico en los coches abarata su producción. Ya hoy día se habla de que resulta posible fabricar una carrocería de plástico estable en un solo procedimiento de prensa.

¿Y qué aspecto presenta el interior de un tal vehículo? No se diferencia mucho del exterior: según las predicciones de los técnicos, tanto el motor como la ca-

ja de cambios se construirán en un día no muy lejano enteramente de material plástico. La construcción de maquinaria de material plástico experimenta hoy día un fuerte impulso coyuntural y sus ventas anuales se elevan en la República Federal de Alemania a varios miles de millones de marcos. Precisamente en el sector del automóvil la industria del plástico tiene ante sí una gran evolución, y se puede ya casi hablar de desarrollo febril cuando de los Estados Unidos llega la noticia de la construcción de una silenciosa caja de cambios, enteramente de plástico y que no necesita además aceite lubricante para su funcionamiento. Tampoco son ya ningún sueño, sino plena realidad, los ejes, ruedas y la guarnición de los frenos de plástico.

Los fabricantes británicos de material plástico han profetizado, en su reunión anual celebrada en Leeds, que el futuro de los económicos vehículos de plástico comenzará este año. Muy pronto, se comunicó en la reunión, serán lanzados al mercado los primeros coches «para usar y tirar».

Estos coches están destinados a un rápido consumo y la reducción de las exigencias tendrán una compensación en el precio. El auto enteramente de plástico costará entre 2.500 y 3.000 marcos, y por este precio no merece la pena efectuar costosas reparaciones. El coche se usará dos o tres años y después se tirará simplemente.

* PREGUNTAS A * ANTONIO MADUEÑO

Un consultorio al que pueden escribir todos nuestros lectores
RENAULT 8 TS

Prestaciones. Estabilidad.

Escribe don Antonio Fernández. Alameda Calvo Sotelo, 20. San Sebastián.

Pregunta.—Desde hace unos seis meses tengo un R-8 TS con el que estoy muy contento, quizás por el rodaje, que me propuse llevar a rajatabla, y me alcanza 160 Kms/h. sin forzar en exceso.

Deseo que me indicase qué cambios debo hacer para mejorar la estabilidad, seguridad y aumentar la velocidad, que no fuera muy perjudicial para el motor. Hasta ahora no tengo hecho ningún cambio en el coche.

Respuesta.—Si el coche le anda a 160 Kms/h., le felicito. Pero si usted quiere andar todavía más, la felicitación es aún más grande. Lo que en realidad sucede, amigo mío, es que ni las mentes más optimistas de la propia casa Renault se van a creer que el TS, sin ninguna clase de trucaje pueda hacer 160 Kms./h., a no ser en cuesta abajo y con buen peso, circunstancia que favorecería a todas las marcas y modelos de coches. ¿No llevará neumáticos de menor diámetro que los de la casa? ¿No llevará grupo más corto? En cualquiera de los dos casos, le mentiría el indicador de velocidad. Si no existen dichas circunstancias, entonces es el referido indicador quien se permite sus propias licencias.

Hacer un trucaje sobre el motor de este coche no se lo recomiendo de ninguna manera, pues ya está muy bien afinado por la propia Renault. Si quiere tener más potencia, simplemente suba la cilindrada a 1300, sin alterar ninguna otra cosa, y si además de la potencia quiere más velocidad punta, entonces instale un grupo cónico más largo, tal y como monta el Alpine, aunque este grupo no debe instalarse si no se procede previamente al mejoramiento de potencia aludido.

Respecto a la estabilidad, punto débil del automóvil, y digo débil no en un sentido estricto de la palabra, sino porque es el menos bueno de este modelo, basta con que ponga unos muelles traseros de unos 3 centímetros menos y una barra estabilizadora, que le hará de antibalaceo, para que todo quede prácticamente perfecto.

Desde luego, si mi consejo le sirve de algo, no debe tocar más que el mejoramiento de estabilidad.

UN NUEVO SISTEMA

La rápida evolución experimentada por el sector transporte en lo que va de siglo puede ser realmente calificada de espectacular, habiéndose llegado incluso a alcanzar límites insospechados en alguno de los distintos medios de transporte, entre los que destaca precisamente el caso del automovilismo, el cual en un corto período dejó de ser una simple experiencia mecánica para constituirse en uno de los sistemas de transporte más competitivo y de mayor influencia en el ámbito estructural de la nación.

escasez proporciona, constituye uno de los objetivos que en materia de transporte tratan de conseguir aquellos países cuyo nivel de desarrollo hace precisamente que se planteen estas cuestiones.

Pero, evidentemente, para poder acondicionar de un modo adecuado las infraestructuras urbanas y de carretera a las necesidades del tráfico, resulta indispensable conocer, en primer lugar y con la mayor exactitud posible, cuál es el

SISTEMAS DE MATRICULACION

TABLA 1

PAIS	Se compone de:	PRIMER GRUPO	SEGUNDO GRUPO	TERCER GRUPO
		Se compone de:	Se compone de:	Se compone de:
FRANCIA	Tres grupos	Un número que va desde el cero al 9.999, el cual indica el número de orden de la serie.	Una o dos letras, entrando todo el alfabeto a excepción de las que puedan confundirse entre sí o con números, formándose 420 series.	Uno o dos números que representan el departamento correspondiente.
ALEMANIA	Tres grupos	Una a tres letras correspondientes al distrito, que puede ser federal, provincial, municipal y rural, constando en total de 490 distritos.	Una o dos letras, desde la «A» a la «ZZ», en total 420 series.	Un número del 1 al 9.999.
ITALIA	Dos o tres grupos	La contraseña de la provincia, excepto Roma, que lleva la palabra completa.	Un número que va desde el cero al 9.999.	Un número indicativo de la serie que se intercala entre el primero y segundo grupo cuando se ha llegado en éste al 9.999.
ESPAÑA	Dos o tres grupos.	Una o dos letras, correspondientes a la provincia.	Un número correspondiente al permiso de circulación.	—

FUENTE: Códigos de circulación correspondientes.

Sin embargo a medida que su importancia fue haciéndose notar, cada vez con más firmeza, comenzaron a surgir paralelamente diversos problemas íntimamente relacionados con su propia evolución, entre los cuales ocupa un lugar destacado el que plantea la escasez de espacio en que se desenvuelve su normal actividad.

La búsqueda de una solución a las dificultades que esta

número real de los vehículos en circulación, y asimismo las características propias de cada una de sus clases.

A escala nacional este control administrativo se está llevando a cabo mediante un método de matriculación ya tradicional, que si bien es absolutamente aceptable para un parque no demasiado voluminoso, carece de flexibilidad cuando se alcanzan elevados niveles de matriculación anual,

INCREMENTOS INTERANUALES DEL PARQUE *

TABLA 2

PAIS	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
FRANCIA	458.850	670.850	980.000	1.015.755	1.264.245	1.181.000	619.000	700.000	**
ALEMANIA	792.074	613.887	327.758	591.461	487.547	1.079.407	806.577	508.719	**
ITALIA	543.139	586.250	1.082.713	1.145.939	749.424	430.149	559.069	1.042.021	**
ESPAÑA	145.440	218.968	240.753	244.439	287.449	325.646	413.394	422.206	380.319

* Incluye turismos, camiones, autobuses, motocicletas y tractores industriales.
 ** No se dispone de datos fiables.

FUENTES: Estadísticas de Transportes (Naciones Unidas).
 Boletín de Información de la Jefatura Central de Tráfico.
 Elaboración propia.

DE MATRICULACION

Por ALFONSO SAN JOSE PASCUAL

69 ~ M ~ 1

70 ~ M ~ 30,050

99 ~ B ~ 100,000

MODELOS DE PLACAS ANTERIORES

69 ~ M
1

70 ~ M
30,050

99 ~ B
100,000

MODELOS DE PLACAS POSTERIORES

lo cual viene ocurriendo ya en nuestro país desde hace algunos años.

El sistema actual de matriculación tiende hacia un gigantesco numérico difícilmente controlable en cuanto a su representatividad, ya que en él no se indica otra cosa que la cifra que a cada vehículo le corresponde en la serie iniciada con el primero que se matriculó, lo cual dificulta notablemente el conocimiento del número de vehículos que realmente circulan por ciudades y carreteras, que por otra parte tan necesario es para poder adaptar —según se indicó an-

teriormente— las adecuadas infraestructuras a las necesidades que el ritmo creciente en la demanda de vehículos vaya haciendo sentir.

Se han analizado comparativamente los sistemas de matriculación que practican algunos países europeos (tabla 1), los cuales, naturalmente, se encuentran adaptados a las características peculiares de su estructura y de sus propios parques (tabla 2), deduciéndose por tanto de dicha comparación que no parece deseable la adecuación de ninguno de ellos a la resolución de la cuestión planteada a escala na-

Reda Suipturcoana, 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

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

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)
Teléfonos. 21883 — 21383
SAN SEBASTIAN

cional, sino que, por el contrario, parece más razonable la aplicación, en este caso, de un sistema propio que cubriría, además del objetivo fundamental enunciado en el párrafo anterior, aquellos otros cuya finalidad residiría en el establecimiento de diversos controles estadísticos, tales como el control efectivo de las bajas —íntimamente relacionado con el objetivo fundamental de conocer el número real de vehículos en circulación—, edad del parque en función de la clase y tipo del vehículo, vida media, etc., de los que en la actualidad tan escaso se halla este sector.

Por todo ello pudiera ser de utilidad considerar, como simple iniciativa, el método que a continuación se expone y cuyo objetivo no es otro que el de contribuir a encontrar una solución a la cuestión que aquí se plantea, es decir, la necesidad de modificar el vigente sistema de matriculación, cuya novedad no es, por otra parte, evidentemente actual, ya que si se tiene en cuenta que durante el período 1964-1968 no sólo se duplicó holgadamente el parque de turismos y casi el de camiones, aumentando por otra parte en un 50 y en un 25 por 100, respectivamente, el relativo a autobuses y motocicletas, sino que además se alcanzó un ritmo de matriculación media anual de unos 380.000 vehículos, la incompatibilidad, a muy corto plazo, entre el actual sistema de matriculación y la tendencia creciente del conjunto del parque se manifestaba ya entonces explícitamente.

En el nuevo sistema, la placa de matriculación estaría formada por tres grupos: el primero de ellos constaría de dos números representativos de las dos últimas cifras del año en que se efectuase la matriculación del vehículo (69, 70, 71, etc.), en el segundo figuraría la sigla relativa a la provincia en que se realizase dicha matriculación y, por último,

el tercer grupo recogería el número que le correspondería al vehículo entre los matriculados dentro de cada año.

Aprovechando la existencia de una obligación anual, que cada automovilista debe cumplir inexorablemente, como es el seguro obligatorio, el usuario cumplimentaría, al efectuar anualmente esta tramitación, una tarjeta de control en la que figurarían entre otros los siguientes datos fundamentales:

- Clase de vehículo (turismo, camión, etc.).
- Marca.
- Tipo.
- Servicio público o privado.
- Capacidad de carga o número de pasajeros, en su caso.
- Año en que el vehículo se matriculó (definido por sus dos últimas cifras).
- Provincia en que figura matriculado.
- Número de matrícula.

Realmente la molestia que ello causaría al usuario sería mínima y, por el contrario, la información que se derivaría de este simple acto ciudadano alcanzaría niveles extraordinarios, ya que de este modo se dispondría de datos muy concretos, mediante los cuales y con la indispensable colaboración de la actual técnica electrónica, sería posible conocer no sólo el número de vehículos en circulación —incluso por clase, marca, tipo, capacidad de carga, etc.—, sino también el volumen anual de bajas, la edad media de los vehículos y, en definitiva, toda la información global o parcial relativa a los datos directamente recogidos en dichas tarjetas de control, así como aquella otra que indirectamente pudiera deducirse de los resultados que en cada caso se obtuvieran.

**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

JAPON

PRESENTE Y FUTURO DE SU INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA

El Japón se dio a conocer en la industria de la automoción, hace varios años, con sus motocicletas, que lograron buenas cifras de exportación. A partir de 1963 (con unas 50.000 unidades) sus cifras de vehículos exportados montan en flecha, hasta alcanzar unas 600.000 unidades en 1968, 850.000 en 1969 —según las referencias más recientes— y se prepara para alcanzar 1.200.000 en 1970. Como de la cifra del año pasado, 337.228 unidades han ido a Estados Unidos, queda claro que no se trata precisamente de vehículos utilitarios, sino de coches muy completos tanto en características como en precios. ¿Cómo se explica esta «explosión» de su industria coincidente —como es lógico— con la «implosión» que supone fabricar ya más de 5.000.000 de automóviles al año?

En principio, evidentemente, por las mismas razones positivas (laboriosidad, alta formación, paz industrial, etc.) que justifican el auge del país en la mayoría de ramas industriales de alta tecnología (electrónica, astilleros, química, etc.). Pero también existe una razón negativa —para los demás, naturalmente— que ha sido su habilidad para mantener cerrado el mercado propio, mientras conseguía que los exteriores se le mantuvieran abiertos.

Al comienzo de su lanzamiento eran muchos los que veían con simpatía el esfuerzo del «recién nacido» y comprendían que la falta de madurez justificaba sus precauciones. Pero hoy el «baby» es el segundo constructor mundial y, seguramente, el segundo exportador —tras de Alemania—, por lo que ya va siendo hora de que luche en igualdad de condiciones.

Como la paciencia empieza a perderse en todas partes, el Gobierno japonés —presionado también por el G.A.T.T.— se dispone a entrar en 1971 por la vía de la liberalización, levantando por ejemplo esa limitación de 15.000 unidades en la compra de coches extranjeros (en 1969) y todas las restantes de la panoplia proteccionista.

A la vista de ese vencimiento, se han iniciado los contac-

tos entre los grandes constructores japoneses y, preferentemente, los europeos. El Sr. Agnelli (Fiat), el Dr. Lotz (Volkswagen) y Lord Stokes (Leyland) visitaron el Japón en 1969, tratando con los dirigentes del grupo TOYOTA (40 por 100 del mercado japonés, incluyendo las empresas HINO, DAIHATSU y SUZUKI) y NISSAN (28 por 100 del mercado con NISSAN DIESEL, AICHI MACHINES y FUJI). Por cierto, se dice que el Sr. Agnelli quedó tan impresionado por el record exportador, que decidió establecer un equipo de estudios permanente en Tokio para analizarlo. También Renault ha intercambiado puntos de vista con varias firmas.

Los contactos de los dirigentes de U.S.A. parece no han sido tan animadores: Chrysler no llegó a concluir favorablemente las conversaciones con MITSUBISHI (tercer constructor) y los convenios de Ford con TOYO KOYGO no parece revistan gran significación de momento. Indudablemente, el momento actual es de marcha de aproximación: hay unos primeros acuerdos entre Leyland y Toyota y Nissan para cooperar conjuntamente en terceros países. Parece que Fiat es la firma preferida por los japoneses para sus primeras operaciones en Europa, si bien ésta espera a que se aclare la postura de la industria japonesa dentro del marco mundial. Entre tanto Nissan Diesel espera exportar 23.000 camiones-tractores a la U.R.S.S. en el período 70-71 y Toyota parece tiene proyectada ya una planta de montaje en Hungría en la confianza de vender desde allí a Europa Occidental.

Por otro lado, el prestigio de los constructores occidentales es tal, que cabe esperar una oleada de importaciones en el Japón en cuanto se inicie la liberalización prevista, sin que los mayores precios supongan un impedimento fundamental. De ahí la importancia y la dificultad de la partida de ajedrez cuyos primeros movimientos se inician ahora y en la que ambas partes tienen mucho que ganar y arriesgar, y que será apasionante seguir procurando anticiparnos a cuanto pueda ser de interés para las firmas españolas.

(MOTOR PRESS)

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

MODELOS ESPAÑOLES DE COMPETICION

El Fórmula Nacional, el Fórmula 1.430 y el Noguera Speedwell

Dos nuevos modelos de coches de competición, netamente españoles fueron presentados en el recientemente celebrado Salón del Automóvil de Barcelona. Por un lado, la Fórmula Nacional (y 1.430 según se equiepe), de Javier y Autotécnica; por otro, una preciosa «barqueta» realizada por Noguera-Speedwell.

AUTOTECNIA 1.430

Realizado a base de un bastidor de tubo cuadrado, deriva directamente de aquel coche presentado en el Jarama, en octubre de 1968, por Selex y Autotécnica. Se ha modificado el sistema de construcción, la ubicación del radiador de agua, las llantas que de acuerdo con el reglamento deben ser de tipo comercial como las ruedas, los frenos, que son de Seat, y algún otro detalle. Mecánicamente, aunque no ha corrido nunca, porque este primer ejemplar de la serie de diez, se acabó con el tiempo justo para ser expuesto en el Salón de Barcelona, está muy experimentado, ya que el prototipo, con carrocería de 600 y motor de 1.430, que ha corrido alguna vez en el Jarama, y el Selex de Fórmula 3, montan todos las mismas piezas.

No se conoce aún el precio de venta que va a tener el coche, pero creemos que todos los fórmulas 1.430 van



a superar las 200.000 pesetas. Sin duda esta fórmula llegará a despertar el interés, sobre todo por los sustanciosos premios de que se va a disponer y las enormes posibilidades de que en 1971 Barcelona cuente con un circuito permanente.

JAVIER...

Es el nombre de un popular taller madrileño, íntimamente relacionado con la competición, y que se ha lanzado también a la aventura de la fórmula 1.430. El cochecito, más largo que el Autotécnica e inexplicablemente equipado con neumáticos de competición, lleva montado el cambio del 850 (el Autotécnica dispone del del 600).

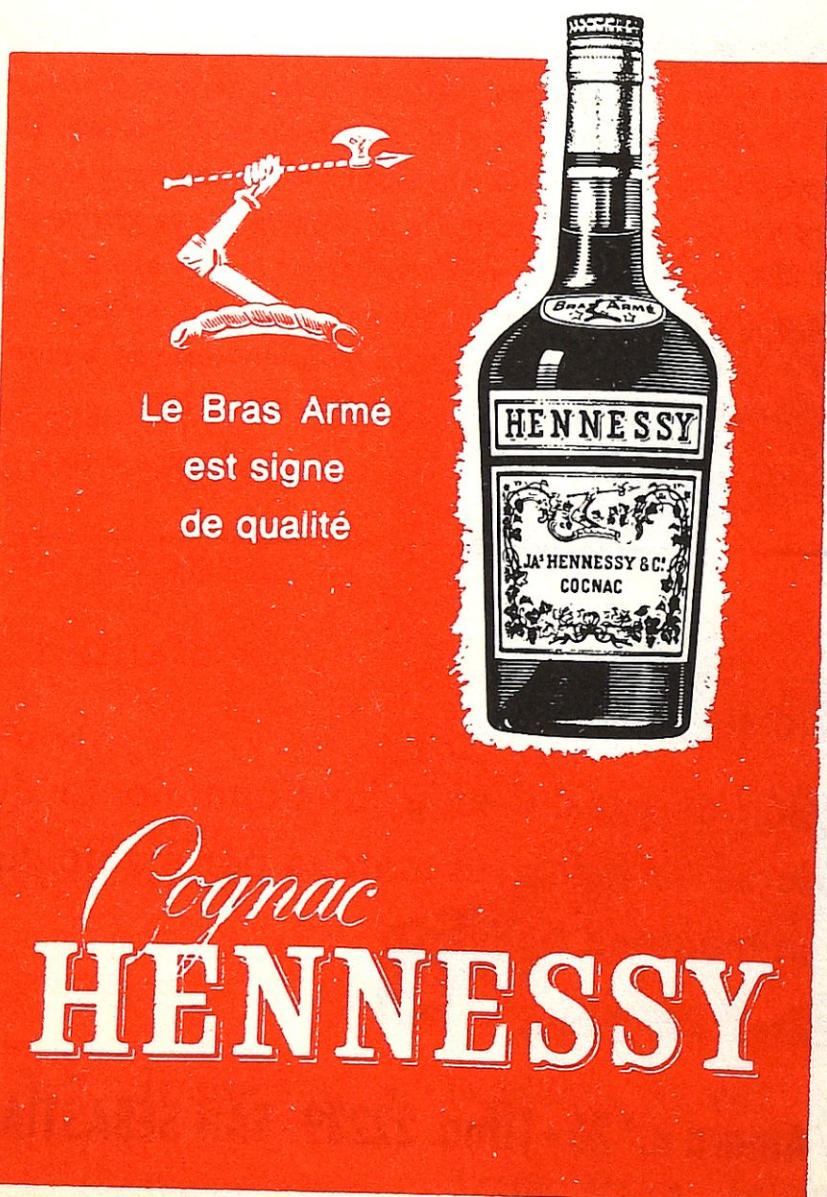
El vehículo se ve claramente que es un prototipo experimental y que seguramente estará muy lejos del tipo definitivo. Lo decimos porque el acabado de este primer ejemplar deja bastante que desear, consecuencia de las prisas y también de la inexperiencia constructiva, pero nos alegramos de la presencia de un coche de competición español y lamentamos que no tenga otros que lo emulen.

NOGUERA-SPEEDWELL

Noguera construyó hace dos años un biplaza de competición en sus talleres de Lérida. Construido en chapa sus líneas eran pesadas y poco armónicas, acompañándose en una mecánica basada en el Seat 1.500, poco utilizable de cara a un modelo de competición. Ahora un nuevo modelo viene a añadirse a la línea, con un acabado perfecto, siempre con chasis multitubular de poco peso (530 kgs.), y equipado con un motor Speedwell derivado del 124 (culata con doble árbol de levas en cabeza) que desarrolla 142 CV. a 8.400 r.p.m.

Será muy agradable ver pronto en competición a este coche, que se sale de la tendencia actual española a hacer monoplazas. Su precio, bastante elevado, rebasa las 600.000 pesetas, pero debe responder a la realidad de la construcción enteramente manual y el no emplear piezas de serie, lo cual se ve reflejado en el bajo peso total. Si la potencia y el peso anunciado son reales, vemos que la relación entre ambos inferior a cuatro kilos por caballo, nos sitúa ante un vehículo sumamente competitivo y que debe ser capaz de fulgurantes aceleraciones. Será cuestión de verlo en acción y esperar sus resultados.

(MOTOR PRESS)



Le Bras Armé
est signe
de qualité

Cognac
HENNESSY

"DUNE BUGGY SHOW"

No sabemos si con acierto o sin él, el buggy ha hecho su aparición con gran fuerza en España. Este artefacto, que nació de la necesidad que los americanos tienen en inventar, se basa preferentemente en el empleo de la mecánica del Volkswagen, coche que brilla por su ausencia en nuestras latitudes. ¿De dónde viene entonces la euforia que nos ha hecho contar, si no nos equivocamos, hasta cuatro marcas diferentes de estos vehículos?

De todos ellos, tan sólo el de Artés de Arcos intenta basarse en la mecánica de un coche tan popular como el Seat, siendo la demás la reproducción de sus homólogos extranjeros.

El de mejor acabado es, sin duda, el Hispano Alemán, creación de Ben Heiderich, y que incluso nos lo ofrece en una versión con motor Porsche. En su «stand» del Salón de Barcelona, encontramos a David Sutcliffe, cuyas creaciones se exponían junto a un artefacto con motor VW, carrocería metálica, y que intenta ser un Hod Road al reproducir ciertas líneas antiguas.

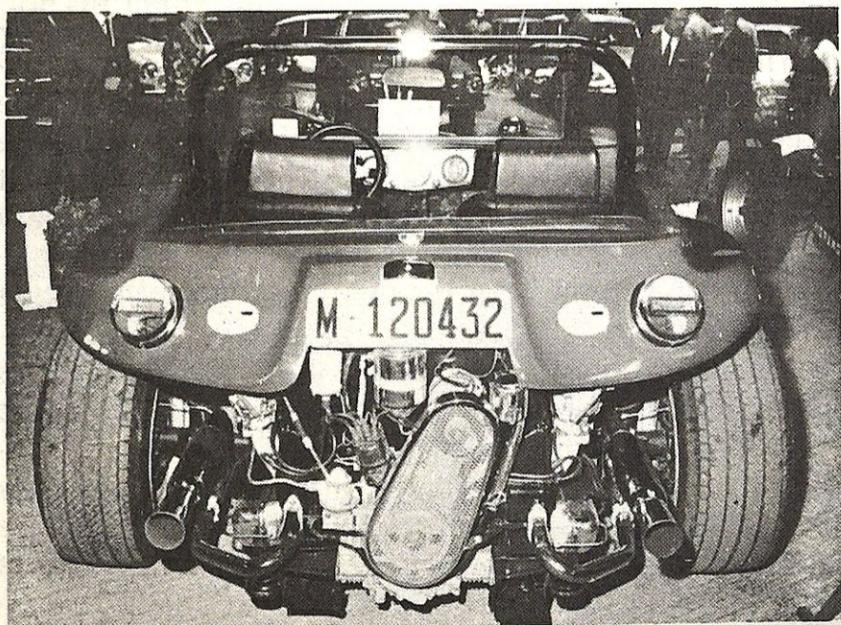
El Imp, también de origen alemán (si exceptuamos los de Sutcliffe, que hace meses presentamos a ustedes, el resto no son más que piezas importadas y montadas en España, con la esperanza de encontrar un mercado y ponerlas en producción) dentro de la línea de bañera como tienen todos sus hermanos, es más hondo y de aspecto menos deportivo, pero resulta bastante armonioso en conjunto.

En el «stand» de Artés, una extensa variedad de vehículos destinados a lugares carentes de asfalto dan tema fácil para exaltar la imaginación. Un buggy con chasis de construcción propia, mecánica Seat, y carrocería similar a las otras, al precio de 130.000 pesetas. Interesante por la base mecánica empleada, pero poco convincente el diseño del chasis y la situación de los elementos mecánicos en él, a gran altura sobre el suelo, no dejando mucho espacio libre para llevar alguna persona además de las dos de delante. Es más bien una estructuración de todo terreno, en lugar de buggy. No obstante, es quizá el que más futuro puede tener, al poder ser enteramente español.

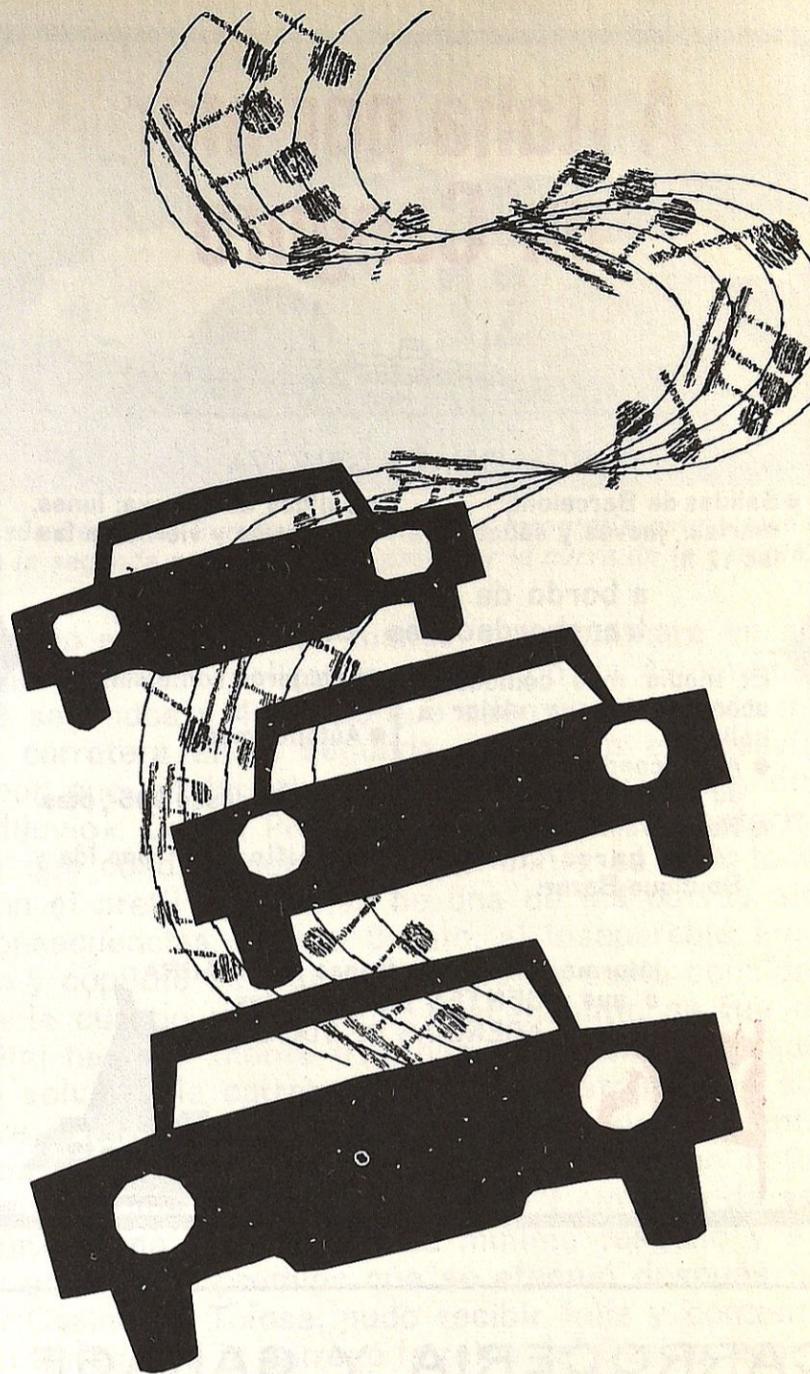
Por su aspecto, el Mini Buggy, a un precio bastante asequible (70.000 pesetas), puede recoger más éxitos que sus hermanos, al estar dotado de una mecánica más simple.

Esta aparición de la oleada de «buggismo» que no hace mucho invadió otros países, nos da una idea de la nueva dimensión que tiene el automóvil como elemento de diversión y suministro de emociones. Esperemos que estos vehículos contemplados en el Salón no se desvanezcan en el paso del próximo año.

(MOTOR PRESS)



Indudablemente, el Buggy de Ben Heiderich es el mejor acabado de todos los esfuerzos. El que vemos en el grabado va provisto de motor Porsche, neumáticos de competición y cuesta 210.000 pesetas.



sus programas preferidos con

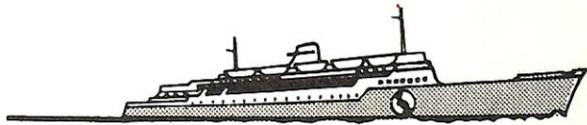
**PHILIPS
AUTO-RADIO**
instalado por

RADIO GROS

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

UNA GARANTIA AUTENTICA

A Italia por mar en Canguro



BARCELONA ↔ GENOVA

- Salidas de Barcelona: martes, jueves y sábados a las 17 h.
- Salidas de Génova: lunes, miércoles y viernes a las 13 h.

a bordo de los modernísimos transbordadores **CANGURO**.

El medio más cómodo y económico para viajar a Italia.

- Aire acondicionado en todo el buque.
- Restaurante/"self service"/2 bares/cine/TV/Boutique-Bazar.

● Pasajeros con o sin coche.

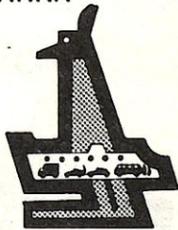
- Autopullmans.
- Precios desde 995-, ptas.
- Bonificación por ida y vuelta.

Información en las oficinas de YBARRA o sus AGENTES y en todas las AGENCIAS DE VIAJES.



**CANGURO
IBERIA, S. p. A.**

LA AUTOPISTA SOBRE EL MAR



El mini de Lawrie Brunton después del espectacular accidente, que privó al piloto inglés afincado en Pamplona de la posibilidad de obtener una estupenda clasificación.

CARROCERIA Y GARAGE



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

Calle Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5

Teléfonos 10235 y 10350

SAN SEBASTIAN

Agencia Oficial Peugeot

LOGICA VICTORIA DE SAENZ DE BURUAGA EN LA II SUBIDA A GAZTELU

DE LEON, ESTUVO A PUNTO DE BATIR EL RECORD ANTERIOR

Con un tiempo muy desapacible, ya que llovía incesantemente, y un piso que más parecía una pista de «patinaje» que una carretera, se celebró la segunda edición de la Subida Automovilística a Gaztelu. La acogida que ha tenido esta prueba entre los aficionados hay que calificarla de magnífica, como lo demuestra la gran cantidad de personas que estuvieron presentes a lo largo del recorrido, a pesar del día tan desapacible que hacía, y que confirma realmente la gran afición que existe en nuestra región. Aunque en la lista de inscripciones no aparecía ningún Alpine Renault 1440, nos esperaba una agradable sorpresa; allí estaba Jesús Sáenz de Buruaga con el suyo, debido a que a última hora había aplazado un viaje que tenía previsto, dispuesto a batir el record anterior y alzarse con una victoria que la fogosidad de Sunsundegui y la mala suerte le habían impedido conseguir en Arrate. En los momentos que preceden a la salida, hay todavía que efectuar unas reparaciones aprisa y corriendo, por ejemplo De Leon tiene que cambiar un difusor, y a Ripalda le tienen que afinar el motor porque no conseguía girar al régimen deseado. Al igual que en Arrate se decide ir «soltando» los coches en orden inverso, saliendo en primer lugar el Seat 600 D, de Lorenzo Lorente, preparado a 750 c.c. que cubriría

los 5.600 metros de la prueba en 5 minutos, 16 segundos y 1/10. Es imposible ni siquiera imaginar el estado en que se encontraba la carretera. En el tramo descendente de la ermita a la cantera, había gravilla suelta, barro en zonas de frenada, etc., como consecuencia de lo cual las condiciones de adherencia de los vehículos eran pésimas. Artiach por ejemplo, se saldría en este tramo, aunque afortunadamente, él no sufrió el más mínimo rasguño, y el Alpine tampoco presentaba ninguna señal que delatase lo sucedido, cuando fue rescatado con ayuda de una grúa al finalizar la primera manga. En esta primera ascensión, Joaquín De Leon Adarraga, que ya durante los entrenamientos oficiales se había acercado alarmantemente al record de la pasada edición, efectúa un «crono» de 4 minutos, 14 segundos y 2/10, con lo que la marca que estableciera Luis Del Olmo empieza a tambalearse. De León sube muy fuerte con su peculiar y espectacular estilo, siendo imitado por otros participantes que también pisan de lo lindo, perdiendo en algunas ocasiones la adherencia y teniendo que reaccionar bruscamente para encarrilar nuevamente el vehículo. Javier Cortés por ejemplo en la curva de la cantera inició un trompo, se fue un poco contra el monte, pero pudo corregir nuevamente, continuando la manga sin novedad, pero con unos cuantos segundos perdidos. Ripalda, no fuerza demasiado su Alpine 1300 en la primera pasada y Brancas con su voluminoso Ford Mustang, cuyo motor no puede ocultar la tremenda caballería que aloja en su interior, pasa con extraordinaria suavidad porque la verdad es que no se pueda intentar aventurarse con el Shelby. Luis Del Olmo, Brunton y Ateca, manejan muy bien sus Minis, aunque por no llevar unos neumáticos adecuados, no pueden ni soñar con alcanzar al Alpine Renault 1300 de Joaquín De Leon. Jesús Sáenz de Buruaga hace una primera subida que hay que calificar como de «reconocimiento», en 4 minutos, 19 segundos y 5/10. El veterano piloto alavés está agazapado y aunque su distancia con De Leon es considerable, le comenta a este último, con gran deportividad, que no se confíe porque va a darle alcance. Y así sucedió, ya que en la segunda manga el tiempo de Buruaga es de 4 minutos, 13 segundos y 2/10, inferior en 1 segundo al realizado por De Leon, que además rebaja en 8/10 el record anterior. El irunés nervioso, intentará rebajar su



Jesús Sáenz de Buruaga en acción. La fotografía está tomada en la segunda ascensión a su paso por la curva de la cantera.

tiempo en la segunda manga, pero patinará en algunas curvas, realizando un tiempo de 4 minutos, 33 segundos y 4/10, porque además el estado de la carretera en la segunda ascensión es todavía peor que en la primera, como consecuencia del «diluvio». Carlos Pradera, conocido piloto motorista que condujo con un bonito estilo su 850, tocó con el pretil a la salida de una de las curvas sin consecuencias. Lawrie Brunton, el inseparable amigo y copiloto de Guibert, se dio un susto considerable cuando en el tramo descendente, se fue el Mini hacia el monte trepando y quedando volcado al volver a la carretera. Iría «chirriándose» sobre el techo, durante 25 metros aproximadamente con las cuatro ruedas al aire. Brunton, que naturalmente iba protegido con casco y cinturón de seguridad, no tuvo ni el más mínimo rasguño y en la entrega de premios que se efectuó después en el Casino de Tolosa, pudo recibir feliz y contento su trofeo, que le entregó la reina del Casino, acompañada de sus damas de honor.

Quiero resaltar un detalle muy significativo, y es que en la segunda manga únicamente Sáenz de Buruaga consiguió rebajar el tiempo de la primera, prueba palpable del desagradable estado de la pista, que confiere un mayor valor a la victoria conseguida por el gran piloto alavés en la Subida tolosana. Un aplauso para la Delegación del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, a cuyo cargo estuvo la organización, y para los concesionarios de Renault en nuestra provincia, que patrocinaron la prueba.

Javier Sangüesa.

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

Mini 1275 C.

**Ve con él a tu trabajo, a tus compromisos,
apárcalo delante de tu club habitual...
y en los festivos, ponle un número y gana
los rallyes que quieras.**



Mini C

El mejor pasaporte para Europa



Características Técnicas:

Motor: Cilindrada: 1275 c.c.
59 c.v. a 5.250 r.p.m. Par motor máximo: 9,54 m/Kg. a 3.500 r.p.m.
Carburación: Carburador SU HS 4.
Transmisión: Embrague monodisco en seco de 18 cm. de diámetro accionado hidráulicamente.

Suspensión: Delantera: Trapecios de suspensión independientes, con amortiguación "Hydrolastic". Trasera: Brazos de suspensión oscilante con amortiguación "Hydrolastic" y resortes auxiliares.

Frenos: Hidráulicos tipo Lockheed con servo-freno incorporado. Delanteros: De disco. Traseros: De tambor.

TURISMO

ADAPTACION O ANARQUIA

Si existe un ámbito en el que la rapidez de evolución de nuestro tiempo se haya manifestado con mayor fuerza, este es el turismo.

Entre las características más notables y visibles de estos últimos veinte años figuran la expansión de las corrientes turísticas, consideradas tanto en el interior del país como en términos de relaciones internacionales, la aceleración de los transportes y su desarrollo continuo, la apertura permanente de nuevas salidas, nuevas destinaciones, y el acceso cada vez más rápido de nuevos sectores socio-económicos en el ejercicio de viajar. Las estadísticas relativas al movimiento turístico, la cifras de ingresos y gastos le diferentes países, más sorprendentes aún en aquellos que están unidos por transportes internacionales, nos han habituado a una cadencia de desarrollo que hace soñar.

Pero no es soñar lo que hace falta, sino adaptarse.

En la industria del tiempo libre, las adaptaciones se efectúan en algunos planes de manera muy espectacular. Los ejemplos de integración vertical u horizontal se multiplican. El sector bancario marca un interés cada vez más vivo en la producción de bienes turísticos. Las combinaciones banco-transporte-alojamiento se afirman con éxito en numerosos países. Además, siguiendo otros principios de la economía, es el Estado el que invierte, no ya miles de francos, sino de dólares, en instalaciones turísticas según la medida de corrientes existentes o calculadas.

La electrónica se interesa en el turismo y le aporta nuevas posibilidades, nuevas dimensiones de organización y de rentabilidad. Todo parece, pues, ajustarse más favorable que desfavorablemente. Pero al menos de ser —o de querer ser— ciego, es preciso decir que no todo es tan perfecto como podría parecer a primera vista.

Un examen incluso superficial de la situación en numerosos países miembros de la UIOOT, hace, en efecto, aparecer graves lagunas y peligros aún más graves. Las lagunas están en la debilidad de los organismos oficiales de turismo, nacionales, regionales o locales, cuyas estructuras permanecen inadaptadas a la explosión turística: insuficiencias de personal, de medios financieros de autoridad, insuficiencia de experiencia e imposibilidad de control para orientar válidamente el movimiento que afirma. Los peligros se desprenden directamente de estas lagunas.

Allí donde sería necesario asegurar una dispersión espacial, la concentración de las iniciativas provoca una superconcentración dramática. Inmensos sectores del patrimonio turístico de la humanidad no están irrigados, mientras que hay corrientes que quieren sumergir algunas regiones en las que destruyen literalmente el aspecto fundamental.

Allí donde un escalonamiento temporal se impone evidentemente, la incapacidad de la autoridad para abarcar el conjunto de dones deja, al contrario, que se creen situaciones que perjudican tanto a la clientela que se quiere abrir como a la industria que se pretende favorecer.

El turismo, con sus millones de inversiones, sus millones de empleados y sus millares de ingresos, se ha convertido en un gran negocio, un negocio serio. No sólo se puede hablar de potencial, sino de realidades concretas llenas de veracidad.

Ya es tiempo que los Estados interesados se decidan a proceder a la adaptación indispensable de estructuras de salida, sin que la anarquía que caracteriza ya una parte del turismo no haga más creer y embellecerse.

Este es un tema de reflexión sobre el cual los miembros de la UIOOT deberían, según mi opinión, consagrar lo antes posible toda su atención.

Arthur Haulot

LIMITACION DE VELOCIDAD EN FRANCIA SOBRE 14.000 Km. DE CARRETERAS NACIONALES

El Gobierno francés, entre la serie de medidas en materia de seguridad en carretera, ha establecido una limitación de velocidad de 110 kilómetros por hora, con una tolerancia de 20 kilómetros por hora para los adelantamientos, sobre cerca de 14.000 kilómetros de carreteras de gran circulación, excepto en las autopistas.

Los itinerarios principales a los que afecta esta limitación son:

París - Le Havre (N. 14 y N. 13 bis). París - Calais (N. 1). París - Dunkerque (N. 16). París - Lille (N. 17). París - Metz (N. 3). París - Strasbourg (N. 4). París - Troyes - Dijon (N. 19 y N. 71). París - Lyon - Marseille (N. 82, N. 83 y N. 113). París - Limoges - Toulouse (N. 20). París - Tours - Bordeaux - Biarritz (N. 10). París - Rennes - Saint-Brienc - Brest (N. 157 N. 12). Calais - Ronen - Le Mans - Tours - Poitiers - La Rochelle (N. 1, N. 28, N. 138, N. 158, N. 10, N. 11 y N. 22). Wissembourg - Strasbourg - Colmar - Belfort - Besançon - Lous le Saubrier - Bourg - Lyon (N. 63, N. 83, N. 73 y N. 83).

En todos estos itinerarios estarán colocados los correspondientes carteles o señales.

DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

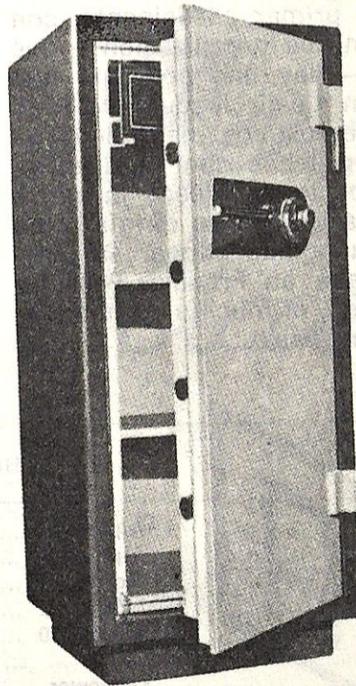
Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS
COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048
SAN SEBASTIAN



Sunsundegui tras haber realizado dos rapidísimas ascensiones, pulverizó el record establecido el pasado año por Juan Kutz, al volante de un Porsche 906 en 4 minutos y 42 segundos.



Fernando Charola, vencedor en Grupo I, atacando muy fuerte una de las curvas del trazado.

III SUBIDA AUTOMOVILISTICA A ARRATE

El pasado día 4 de mayo, se celebró la tercera edición de la Subida Automovilista a Arrate, que como en anteriores ocasiones había organizado la Delegación Eibarresa del Real Automóvil Club Vasco Navarro, bajo el patrocinio de dos firmas muy conocidas por su vinculación al mundo del motor: Amortiguadores Record y Cinturones de Seguridad Silca. Colaboraban en la organización, con su habitual entusiasmo el Club Deportivo Eibar.

El sábado por la tarde la extraordinaria asistencia de público que presenció los entrenamientos oficiales, permitía presagiar que al día siguiente todos los aficionados de la región se iban a dar cita en la subida al Santuario eibarrés, como sucedió en efecto. Eibar se había volcado en Arrate, y muchísimos donostiarras, bilbaínos y alaveses habían madrugado para tomar posiciones en los lugares más estratégicos del trazado. Una ligera brisa, que ayudaba a soportar el espléndido sol reinante, hacía que la estancia en las laderas de Arrate fuese realmente agradable. Cuando a las 10 de la mañana, se da la salida al primer participante, con una puntualidad acorde con la magnífica organización —que iba a caracterizar toda la prueba— hay una pregunta que flota en el ambiente: ¿Por qué no van a salir Joaquín De León y Antonio Urruzola? Efectivamente estos dos magníficos pilotos, asiduos participantes en las pruebas que se desarrollan en nuestra región, iban a ver los toros «desde la barrera»; De León, había fundido una biela cuando se dirigía a los entrenamientos y Urruzola no había podido alinear su magnífico Porsche 911 que se encontraba en Francia. Pero no por ello la carrera iba a perder interés, ni muchísimo menos; además iba a haber una pequeña sorpresa...

SUNSUNDEGUI AÑADI

Al igual que sucede en numerosas pruebas que se celebran en nuestra patria y más allá de nuestras fronteras, el director de Carrera, Sr. Arévalo, tuvo la excelente idea de dar la salida a los vehículos en orden inverso de forma que los coches de potencias inferiores precedieran a los más potentes. Es un sistema a nuestro juicio mucho más interesante ya que de esta forma el interés no decae, tras el paso de los coches punteros, sino que aumenta progresivamente, al presenciar el paso de vehículos cada vez más potentes, conducidos por los pilotos que apuran al máximo las posibilidades de sus vehículos. Sale en primer lugar el Mini número 33; el diminuto coche que pilota Víctor Manuel Ibáñez, cubriría los 5.920 metros de la prueba en 5 minutos y 37 segundos. Tras él partirían otros Minis, los Seat 850, los R-8, el Seat 1430 de Fernando Charola, que tras haber hecho dos sensacionales ascensiones, de una forma muy espectacular, controlando perfectamente los «derrapages», se alzaría con la victoria en grupo I (turismos de serie), etc. Sunsundegui y Sáenz de Buruaga con sus magníficos Alpine 1.440, Del Olmo y Ateca con sus Minis y, cómo no, Vergarajáuregui, Cortes, Beorlegui y Apellániz con sus 850 hacen las delicias de los espectadores al subir muy fuerte, pero dentro de una línea totalmente académica. No hay sustos de importancia, ni «números de circo» en las curvas, aunque hay que reconocer que el sinuoso trazado que conduce al famoso Santuario es muy propicio para ello. Únicamente Jesús Sáenz de Buruaga, toca con un bordillo dañando la llanta de la rueda delantera izquierda que cambiaría naturalmente antes de iniciar la segunda manga. Pero el gran piloto alavés sabe que, aunque no lo parezca el tren delantero,

Coche n.º	PARTICIPANTES	VEHICULO	GRUPO	TIEMPO	GRUPOS				
					1.º	2.º	4.º	5.º	6.º
1	J. I. Susundegui	Alpine-110	6	4-35-1					1.º
2	J. S. de Buruaga	Alpine-110	6	4-40-2					2.º
3	L. M. del Olmo	Morris	2	4-44-3		1.º			
4	R. Ateca	Morris	2	4-48-4		2.º			
5	C. Aldecoa	Alpine-110	6	4-51-6					3.º
6	A. Urreaga	Lotus	4	4-57					
7	B. Suárez	Unipower	6	4-57-4					
8	J. Zulueta	Morris-A	2	5-02-8					
9	B. Bárcena	R-8 Gordini	2	5-02-9					3.º
10	J. M. Suárez	Morris	2	5-05					
11	F. Charola	Seat 1.430	1	5-10-1	1.º				
12	J. J. Jáuregui	Morris	2	5-13					
13	J. Cortés	Seat-850	2	5-20-1					
14	F. Moreno	Alpine-110	3	5-20-1					
15	P. Barahona	Seat 1.430	1	5-29	2.º				
16	A. Camio	Glas	2	5-21-2					
17	F. Tellería	Austin	1	5-21-4	3.º				
18	M. Beorlegui	Seat 850 Coupé	1	5-23-2					
19	I. Vergarajáuregui	Seat 850	1	5-27					
20	J. L. Lecumberri	Morris	2	5-28-8					
21	F. Sorrondegui	Renault TS	2	5-29-6					
22	M. Apellániz	Seat 850 Coupé	2	5-34-5					
23	E. Ceballos	Renault R-8	6	5-36-4					
24	J. J. Pérez	Seat 850	2	5-37-8					
25	V. M. Ibáñez	Mini	2	5-43-1					
26	F. García	Renault R-8	2	5-37-9					
27	J. Salvador	Seat 850	2	5-39-1					



El precioso Unipower, de Benito Suárez, que no dio el rendimiento esperado.



Iñigo Vergarajáuregui, no pudo repetir este año las magníficas subidas de la pasada edición, aunque como siempre entusiasmó a los aficionados.

UNA NUEVA VICTORIA A SU BRILLANTE PALMARES

está «tocado». En la segunda manga no puede como consecuencia dar caza a Sunsundegui, que en la primera ascensión ha pulverizado el record anterior (4-42) al efectuar la subida en 4-35-2/10, y por si fuera poco sufre un reventón, afortunadamente sin consecuencias, aunque en el momento de producirse el Alpine rodaba a una velocidad bastante elevada.

Al quedar Buruaga fuera de combate, nadie duda ya de la victoria de Ignacio Sunsundegui, ya que Aldecoa con su recién estrenado Alpine 1.440 tiene dificultades con la refrigeración; por un lado parece ser que el coche tiene tendencia a «escupir» la correa del ventilador y por otro en el circuito debe haber burbujas de aire ya que el motor se calienta excesivamente. Por estos motivos, los tiempos efectuados por Aldecoa, no fueron lo buenos que hubiese sido de esperar, teniendo que inclinarse ante Del Olmo y Rafael Ateca que a pesar de su magnífico estilo al volante de sus Minis, no pudieron alcanzar a los otros dos Alpine, respaldados por su superior caballaje, y por sus excepcionales cualidades: manejabilidad, estabilidad, etc. Creo que se puede afirmar que el 1.440 de Alpine Renault, uno de los coches más competitivos de momento era sin duda el más «adaptado» al trazado de Arrate.

Hay que reconocer también, que los Minis —aunque gozan de toda nuestra simpatía— están totalmente superados, competitivamente hablando se entiende, lo que no quiere decir ni muchísimo menos, que es un modelo a extinguir, ya que los Minis reúnen una serie de magníficas cualidades y proporcionan al usuario una serie de ventajas que no reúnen otros vehículos. Prueba inequívoca de que dentro del mundo de la competición ha pasado su hora, es su ausencia en los grandes rallyes internacionales, en los que durante muchos años, estos diminutos coches que diseñara Alec Issigonis, el genial ingeniero inglés, sabiamente pilotados por un magnífico plantel de profesionales británicos, consiguieron una serie de resonantes victorias, que tanto contribuyeron a crear esa «imagen de marca» de que goza la B.L.M.C.

Entre la primera y la segunda manga hubo un descanso, muy bien aprovechado por los corredores, que pudieron reparar las pequeñas averías, o reponer energías, como fue el caso del simpático Andrés Camio, que se había desplazado a Arrate con unas cuantas provisiones. Indudablemente cobró nuevas fuerzas con el almuerzo, ya que en la segunda pasada mejoró sensiblemente su tiempo clasificándose finalmente en decimosexta posición.

En la segunda manga nuevamente se destaca Sunsundegui y Rafael Ateca demuestra sus magníficas cualidades. El joven piloto bilbaíno fue sin duda una de las figuras de la prueba, ya que con un Mini, que había sufrido una sencilla preparación, se clasificó a sólo 4 segundos de Del Olmo. Jaime Zulueta, asciende mejor en esta segunda ocasión, aunque podía haber sacado más rendimiento al Mini de Egoscozábal. Charola, director gerente de Amortiguadores Record, rebaja considerablemente su tiempo al realizar una de las subidas más espectaculares que presenciamos. En el grupo de los Seat 850 sería finalmente Javier Cortés el que se impondría quedando bastante distanciado de Beorlegui, Vergarajáuregui y Apellániz. La organización, como decía, resultó magnífica, y como comentábamos durante la entrega de premios con el director de carrera, si esta prueba sigue su tra-

**Realizó la subida al Santuario eibarrés en
4 minutos, 35 segundos y 1/10
a una media de 77,4 Kms/h.**

ectoria ascendente, no sería nada extraño, que dentro de un plazo de tiempo relativamente corto, fuese puntuable para el campeonato nacional de montaña, y si la suerte le favorece, incluso para el campeonato de Europa.

Ojalá podamos informar en un día no muy lejano, que las máximas figuras del automovilismo internacional, se desplazan a Arrate, para disputar sobre sus «monstruos», una prueba puntuable para el campeonato europeo.

Javier Sangüesa.

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

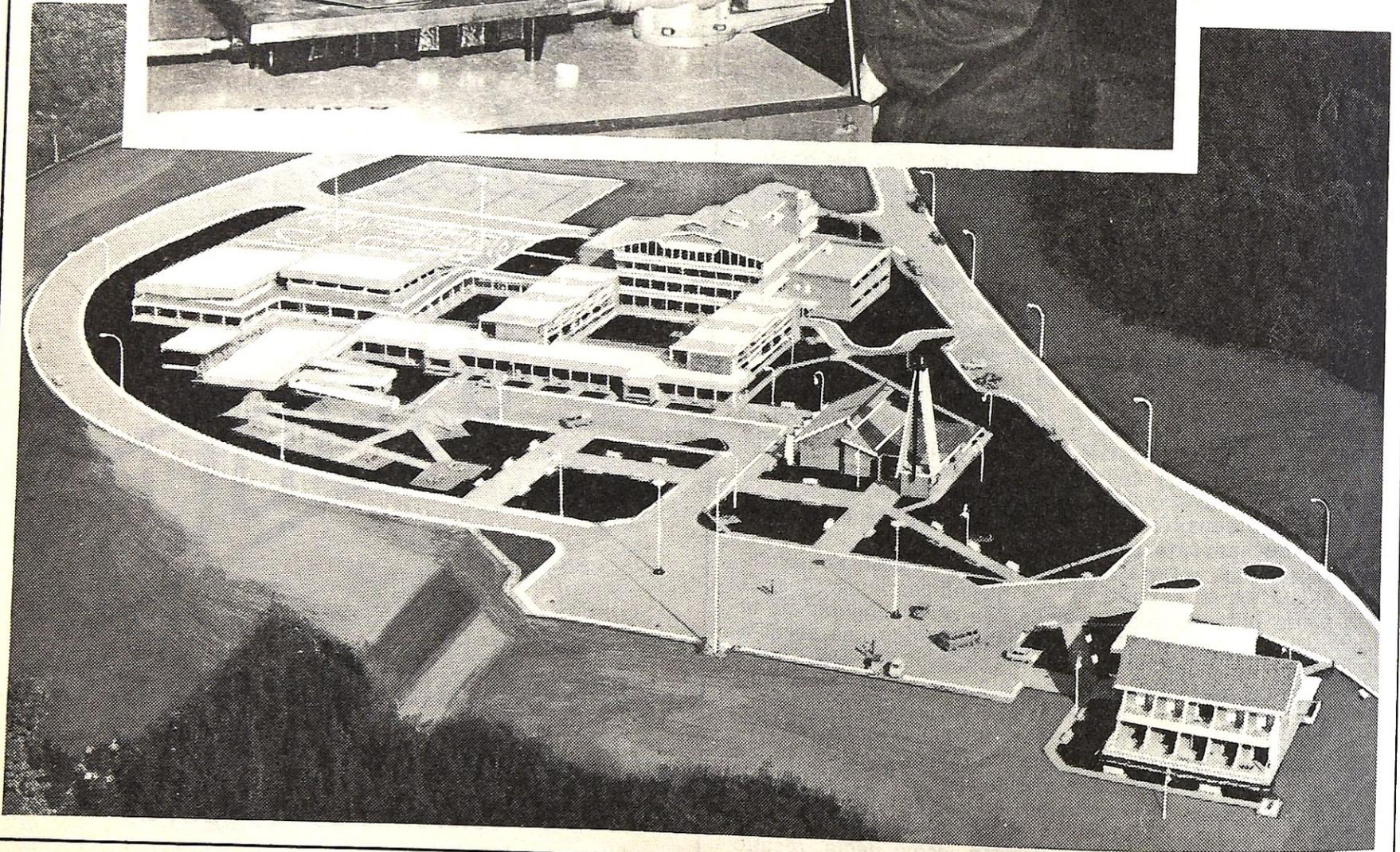
SAN SEBASTIAN



una obra social de la
CAJA DE AHORROS MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIÁN

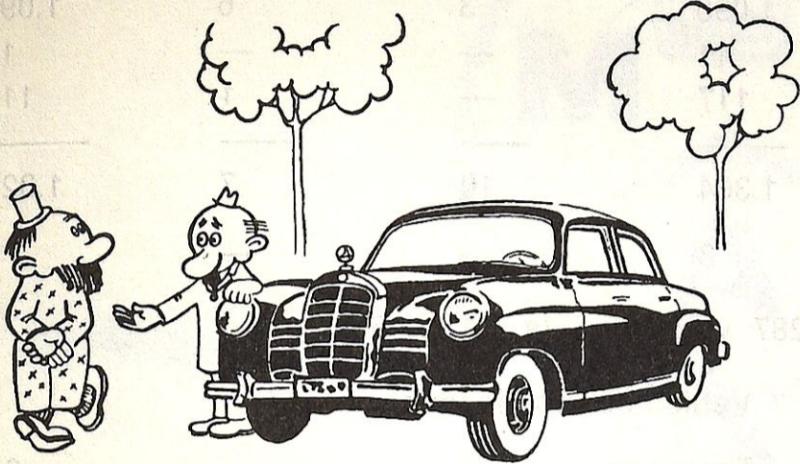


el centro de subnormales,
en MIRAMÓN,
patronato san miguel





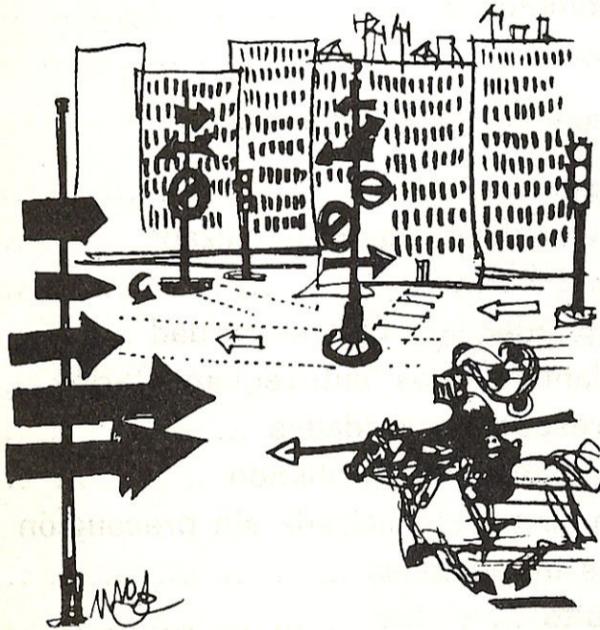
RUEDA EL HUMOR



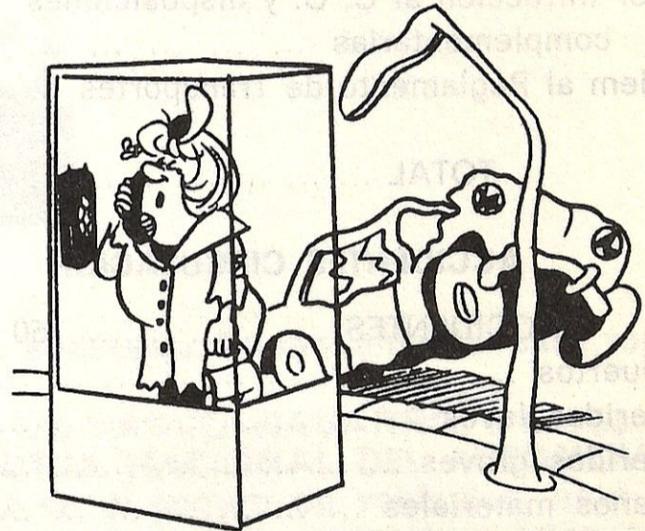
—Caballero, tenga compasión de mí, que solicité un coche y me lo han concedido.



—¡Ay, que bueno, Leopoldo! ¡Menos mal que ha quedado en una buena posición para poder repararlo!



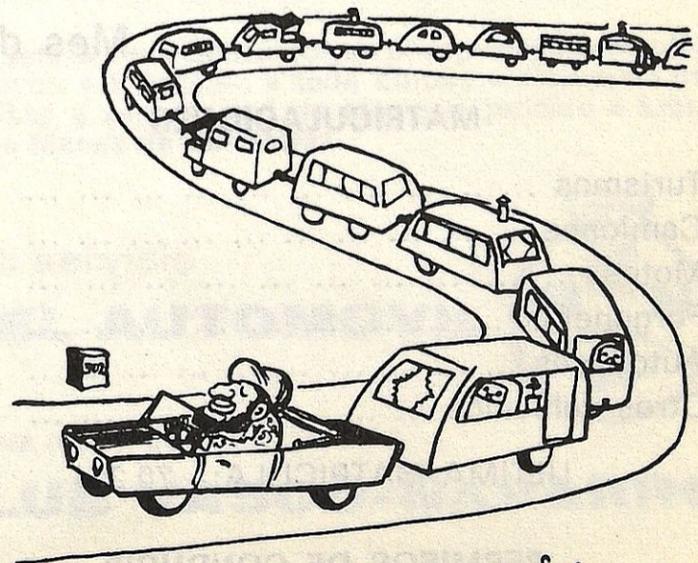
Sin palabras



—Sólo te llamo, querido, para saber si has pagado el seguro del coche...



Accidente de circulación.



Sin palabras

Sozia

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A ABRIL DE 1970

MATRICULACION

	Fabricación			Total
	nacional	Importación	Subasta	
Camiones	83	7	—	90
Autobuses	3	—	—	3
Turismos	1.090	3	6	1.099
Motocicletas	11	—	—	11
Furgonetas mixtas	117	—	1	118
TOTAL	1.304	10	7	1.321
Semirremolques	3	—	—	3

Empezó la matrícula SS - 94.287 y terminó la SS - 95.607.

PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	1.200
Hembras	354
TOTAL	1.554

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	3.758
Idem al Reglamento de Transportes	389
TOTAL	4.147

ACCIDENTES CIRCULACION

ACCIDENTES	50
Muertos	3
Heridos leves	75
Heridos graves	31
Daños materiales	9

Vehículos implicados:

Turismos	64
Camiones	16
Autobuses	1
Motocicletas	1
Ciclomotores	2
Bicicletas	1

Causas de los accidentes:

Exceso velocidad	14
Circular parte izquierda calzada	2
Giros incorrectos	1
No guardar intervalo seguridad	7
Adelantamientos antirreglamentarios	4
No respetar prioridades	4
Estacionamiento prohibido	1
Irrumpir peatón calzada sin precaución .	12
Otras infracciones	4
Fortuito	1

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Abril de 1970

MATRICULACIONES

Turismos	738
Camiones	91
Motos	11
Furgonetas	64
Autobuses	1
Otros vehículos	17

ULTIMA MATRICULA: 70.254

PERMISOS DE CONDUCIR

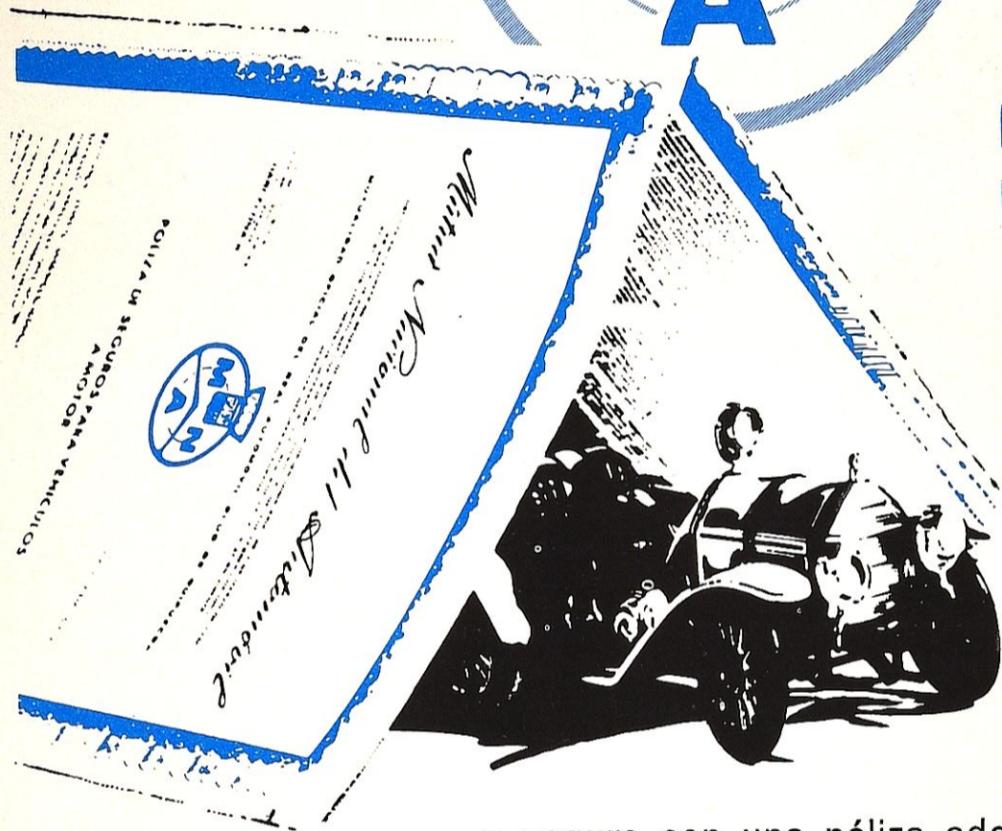
Varones	1.359
Hembras	388

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	342
Hembras	36
NUMERO DE ACCIDENTES	86
NUMERO DE MUERTOS	10
NUMERO DE HERIDOS GRAVES	45
NUMERO DE HERIDOS LEVES	42
DAÑOS MATERIALES	16
VEHICULOS IMPLICADOS	129
SANCIONES	2.366



siéntase protegido



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

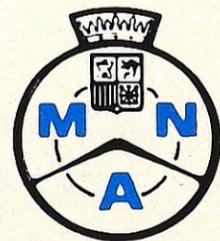
El REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, a través de su aseguradora oficial, **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, precisamente especializada en el seguro de vehículos, está en óptimas condiciones de ofrecerle la más completa y adecuada póliza para su automóvil.

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

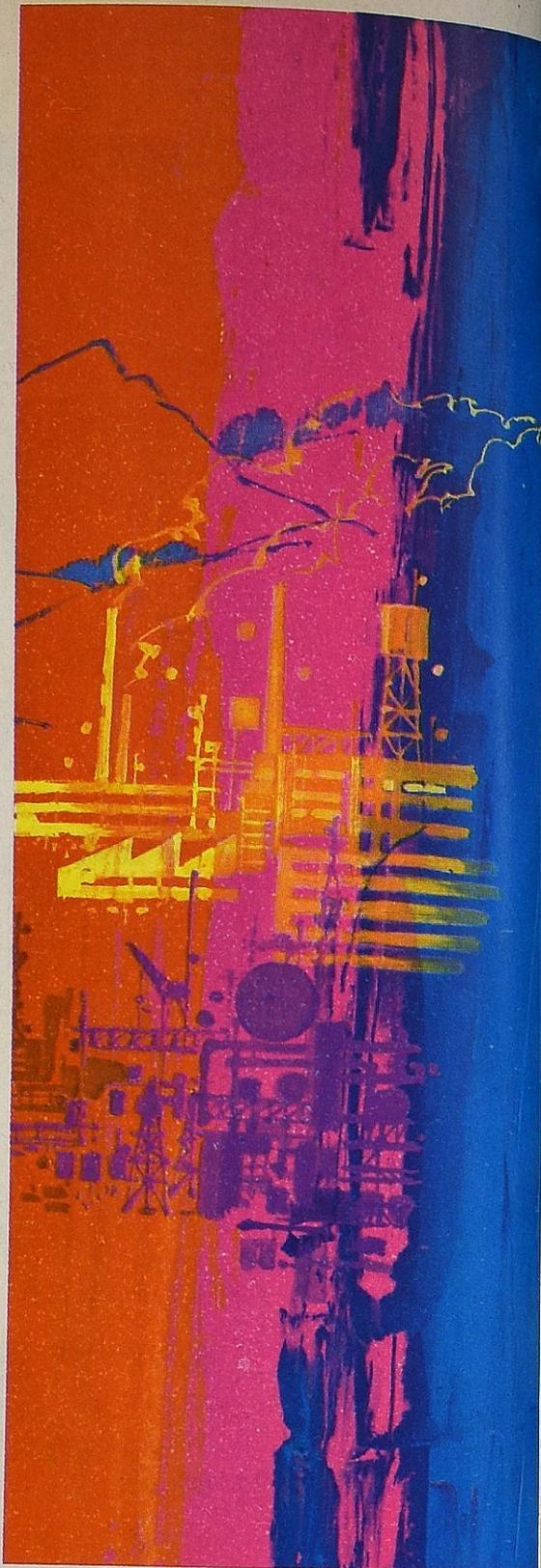
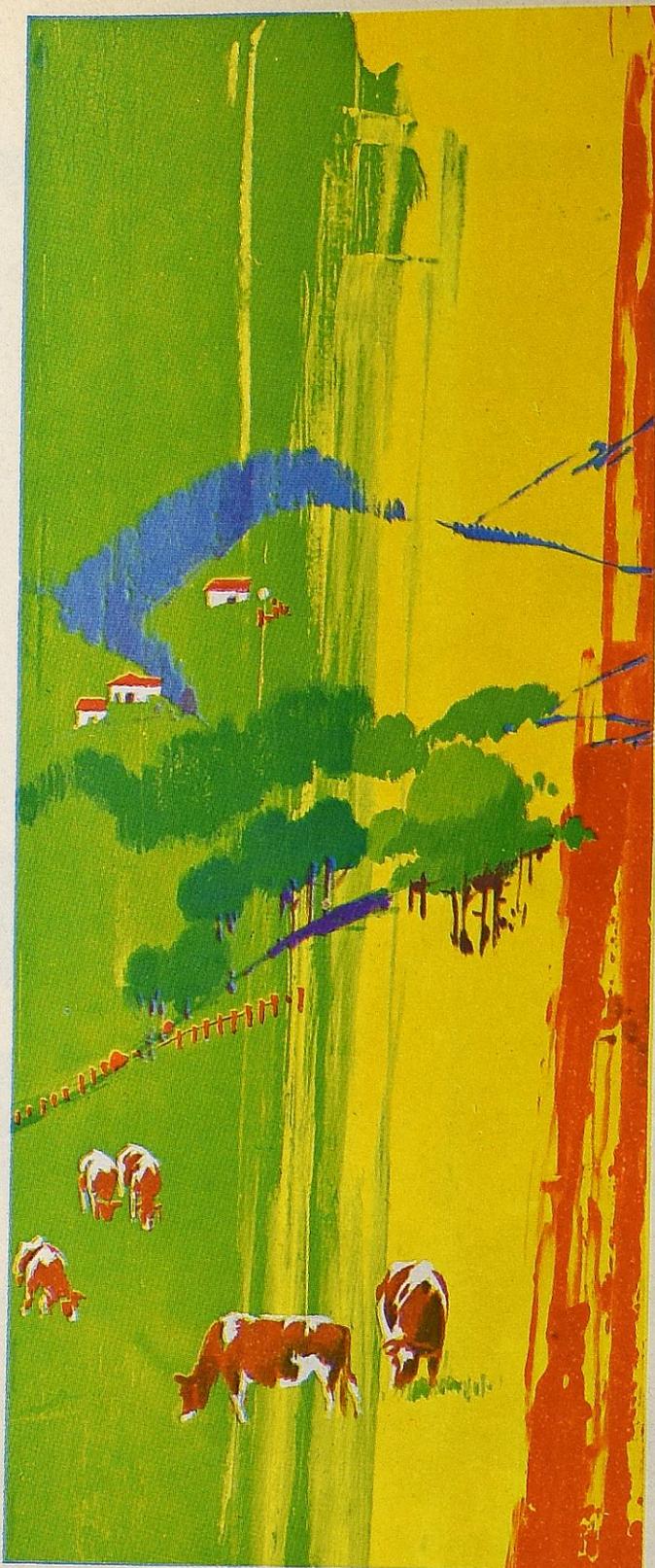
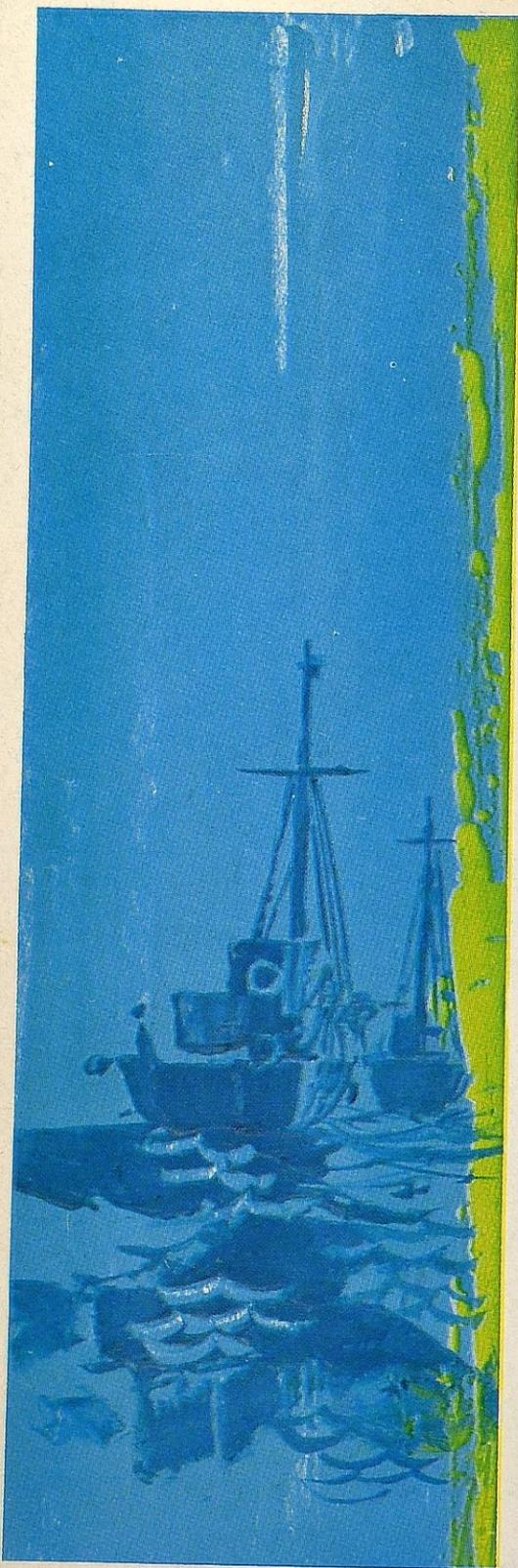
MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



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