

2.^a EPOCA
NUMERO 23



DICIEMBRE 1969



El AutoCLUB**movil**



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

Documentos para el paso de fronteras

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

Servicio del Seguro Mutuo de automóviles

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

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

De gestión

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

Carnet de asistencia Internacional

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

Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación

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

Escuela de conducción

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

Disposiciones Oficiales

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

Hoteles recomendados

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

Itinerarios y otros informes

Facilita cuantos datos se le soliciten sobre viajes en automóvil.

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

Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares

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

Revista Oficial mensual

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

Economía que representa el Real Automóvil Club Vasco-Navarro

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

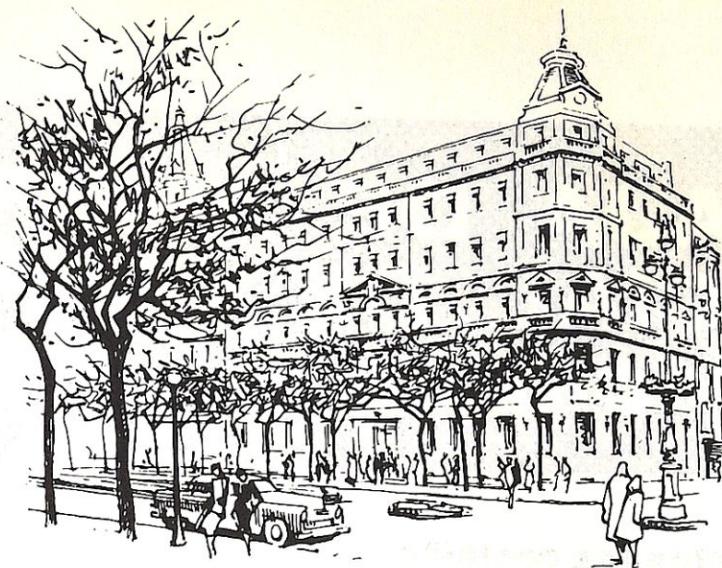
SERVICIOS EN PREPARACION

Adquisición de automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Agencia de Viajes

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



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

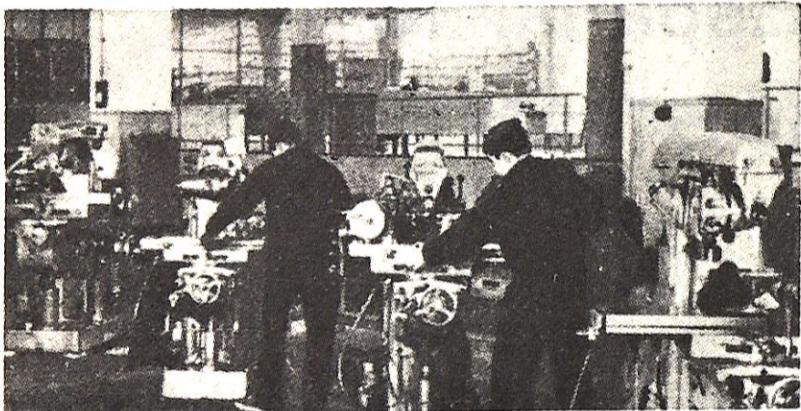
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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.

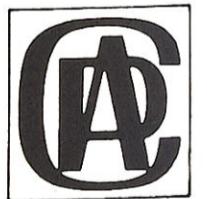


Fomento de la enseñanza profesional y facilidad para el acceso del trabajador a la propiedad de la Empresa

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



El Automóvil

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

SUMARIO

	Pág.
Cinturones de seguridad	3
Lanzamiento Fasa - El Renault 12 a principios de 1970	4
Seat 1800-D, colaboración Seat-Mercedes.....	6
Información del Club.....	9
Alcoholismo II Una campaña de interés nacional..	11
Los peligros de la lluvia	12
Autobuses sin gases de escape	15
La Integración en el Mercado Común Europeo	17
Alarma entre los financiadores de ventas a plazos de automóviles.....	19
Vizcaya - El problema de Barázar y el acceso a la meseta	19
Multas para los que llevan los neumáticos desgastados.....	19
Buenos y malos conductores	19
Porsche 917 - La futura arma de John Wyer.....	20
Atención a las luces	23
El Simca 1200.....	25
Novedades	30
Lujo inglés a 274 kilómetros por hora.....	32
Michel Norman, héroe del destrozo de automóviles	33
Bagración, vencedor de la Subida Automovilista al Jaizkibel	35
Nieve, hielo y niebla	37
Del rodaje depende el futuro del coche.....	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: NAVARRA - Belagua (Foto F. Galla)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra
Castilla, 34 Teléfonos 221284 y 220289

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)
Navarro Villoslada, 13
Teléfonos 233562, 237967 y 237968

Vizcaya

BILBAO

D. José María Domingo
GESTORIA RECALDE
General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 232930

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro
San Sebastián

Director:
Gerardo Erasquin Olazábal

CINTURONES DE SEGURIDAD

Las estadísticas realizadas en todo el mundo han demostrado que el cinturón de seguridad aplicado tanto al conductor como al llamado copiloto, es en infinidad de casos un «ángel tutelar» que impide males mayores cuando se produce un accidente de coche. Y lo que las estadísticas pregonan, sin lugar a dudas, ha sido acogido por numerosos Gobiernos que han impuesto en sus respectivos países la obligatoriedad de utilizar los cinturones de seguridad.

Hasta tal punto que recientemente se ha sabido que el Gobierno francés ha puesto en vigor (a partir del primero de enero) la obligatoriedad de uso del cinturón de seguridad a los conductores y personas que vayan junto a él.

Esta disposición ha sido curada a los puestos fronterizos a fin de llevar un rígido control en este aspecto.

En principio se creyó que las autoridades fronterizas exigirían el uso de tal medio de seguridad a todos los conductores que cruzaran la frontera. Sin embargo, realizada una consulta por este Real Automóvil Club Vasco-Navarro, podemos decir que al parecer la medida afectará únicamente a los conductores franceses. Y a este respecto se pone como ejemplo que mientras en Francia es obligatorio utilizar en los faros la luz amarilla, los coches españoles cruzan Francia con luces blancas, sin que las autoridades vecinas hayan puesto ningún inconveniente.

Ahora bien, el hecho de que el Gobierno francés haya acordado esta nueva medida de seguridad de los cinturones, debe hacernos recapacitar sobre la necesidad de implantarla también en nuestro país. Y terminamos donde empezamos: si las estadísticas demuestran fehacientemente que con tal uso se evitan tragedias mayores, ¿por qué no ponernos al día?

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

EL RENAULT 12 A PRINCIPIOS DE 1970

PRECIO LOGICO DE 130.000 A 133.000

Para los primeros meses de 1970 aparecerá en España el Renault-12, fabricado por FASA. Se destaca el hecho de que hace todavía pocas semanas fue presentado este nuevo coche en Francia y ya se podrá disponer de él dentro de tres meses en España y con fabricación española.

Recién retocado el 124 en su versión Lujo todavía fresca la aparición del Simca 1200, ya tenemos en puertas para las primeras semanas del año próximo un nuevo coche: el R-12. El mercado nacional se favorece, qué duda cabe, del aumento de la competencia, y el trabajo de los expertos en comercialización de cada marca se hace más y más duro, en beneficio del usuario.

¿DONDE ENCAJA EL R-12?

El R-12 español puede ser exactamente igual

que el francés. Aun siendo los coches iguales, la categoría social de público al que se dirige no es la misma en nuestro país que en el de origen; esto no puede ignorarse, pues el poder adquisitivo medio del español está todavía bastante por debajo (a igualdad de precios de los coches, según la cotización de divisas) del que tienen nuestros vecinos europeos.

Si el R-12 TL español es igual que el francés, ¿a qué precio saldrá?; fijado un precio, ¿cuál puede ser su mercado y cuáles sus competidores?, y, en conclusión última, ¿interesaría que el coche saliese con alguna característica diferente?

Tengamos bien en cuenta lo siguiente antes de responder a estos interrogantes: la Regie ha dado un paso trascendental al hacer de su 12 una berlina en el más puro sentido de la palabra. Las «cin-



co puertas» de sus «breaks» o «semi-breaks», como son los R-4, R-6 y R-16 han desaparecido; la maleta es independiente del compartimento de pasajeros; la luneta es fija; el asiento posterior no es abatible. Esto tiene sus ventajas estéticas (aunque la línea del 12 no es propiamente bella, sino funcional y aerodinámica) y acústicas (muchos menos ruidos y mejor aislados). A cambio se pierde el aspecto utilitario, por muy amplio que sea su maletero; será una amplia berlina, pero nunca un «break».

Por la categoría del coche, su cilindrada, lujo, peso, etc., la versión TL debe tener en España un precio horquillado entre las 125.000 ó 127.000 pesetas, por abajo (precio del 124-L y del Simca 1200), y las 137.000 pesetas del 1430, por arriba. Lo lógico sería que salga entre 130.000 y 133.000 pesetas, aventurando un juicio. A este precio, un coche en España tiene que jugar la carta del lujo, el confort y las prestaciones, sobre todo cuando por su carrocería no es utilitario, por sus dimensiones es ya algo embarazoso de manejar (4,34 metros de longitud), y por su cilindrada entra ya en la clase «grande» para nuestro país (más de 1.200 cc). Es decir, que sin duda debería ser la versión TL la que se fabricase, y no la versión normal, más barata pero sin detalles de lujo. No olvidemos que en Francia el R-6 es bastante inferior al español, con el antiguo motor de origen Dauphine y 850 cc.; pero en España, con el R-8, de 956 cc, el R-6 ya es un coche que cubre perfectamente las aspiraciones de quien busca un vehículo utilitario en la gama Renault.

INTERESANTE: AUMENTAR LA CILINDRADA

Rivales del R-12 serán, por tanto, los Seat 124-L (posiblemente más barato) y 1.430 (de superiores prestaciones y algo más lujoso); la versión GLE del Simca 1.200 cuando aparezca (con precio desconocido por ahora), y el MG, cuyo precio le hace poco competitivo comercialmente.

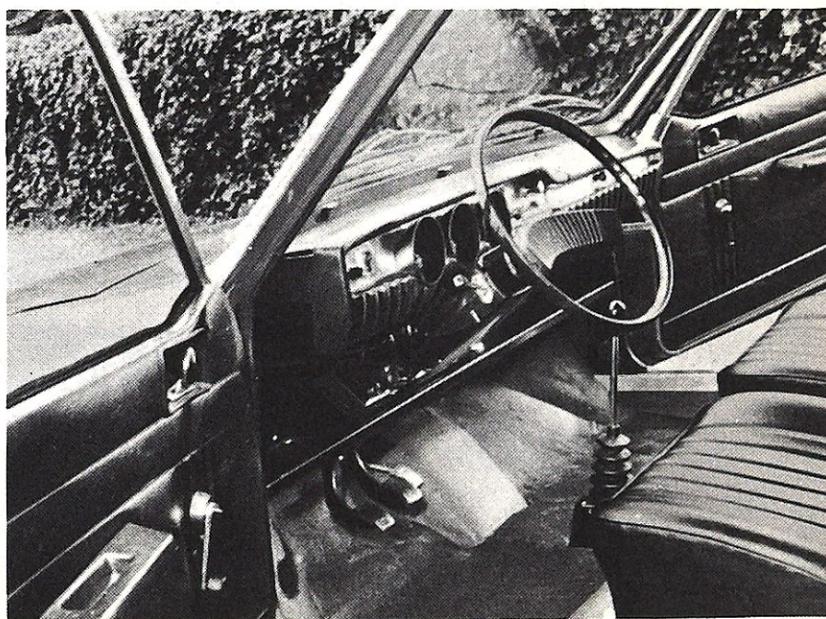
Podría ser interesante, muy interesante, que el R-12, coche de dimensiones exteriores superiores a las de todos sus rivales, intentará aislar o, mejor dicho, dividir la competencia con la que va a enfrentarse por el procedimiento más sencillo: salirse de su radio de acción. El camino no es más que uno: aumentar de cilindrada hasta el máximo posible y enfrentarse decididamente con un único rival: el 1430.

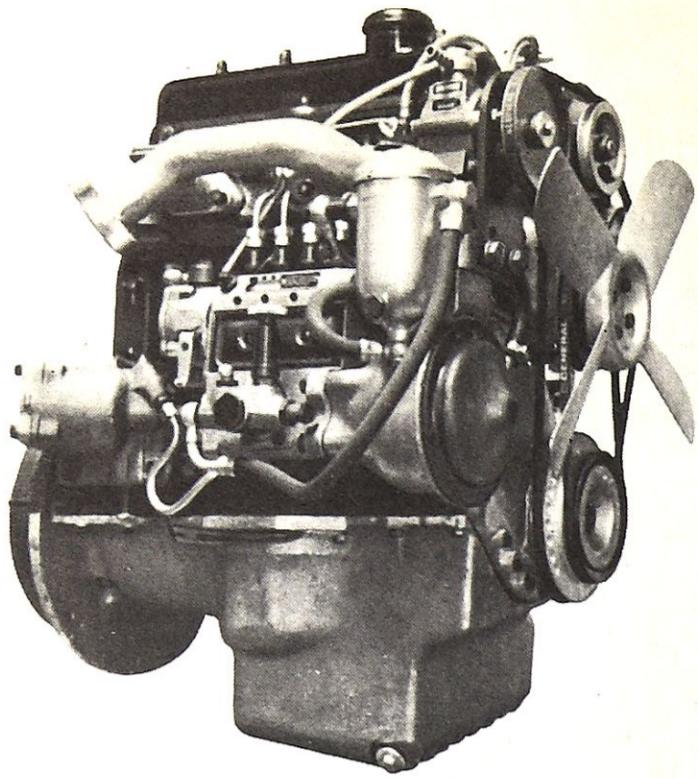


Conviene ahora recordar, a tal efecto, que el R-12 utiliza el motor básico de las series R-8 / R-10, con cigüeñal de 77 mm. de carrera y diámetro aumentado a 73, desde los 70 del motor, 1.108 cc; conformándose con 76 mm. de diámetro (que prácticamente equivale a los 75,7 que desde hace años llevan los Alpine), tenemos 1.399 cc, o sea, un motor que se anunciaría como un 1.400. Con esto, el resto de la competencia queda ya alejada, y todo se reduce a utilizar un carburador y culata del estilo TS, y con una compresión de 9:1 se podrían lograr entre 63 y 66 CV Din, potencia más que suficiente, con su aerodinámica, para superar los 150 kilómetros por hora.

¿Serán así las cosas? Esperemos hasta dentro de tres meses.

(Motor Press)





SEAT 1800-D

**COLABORACION SEAT-MERCEDES
179.000 PESETAS, PORTES INCLUIDOS**

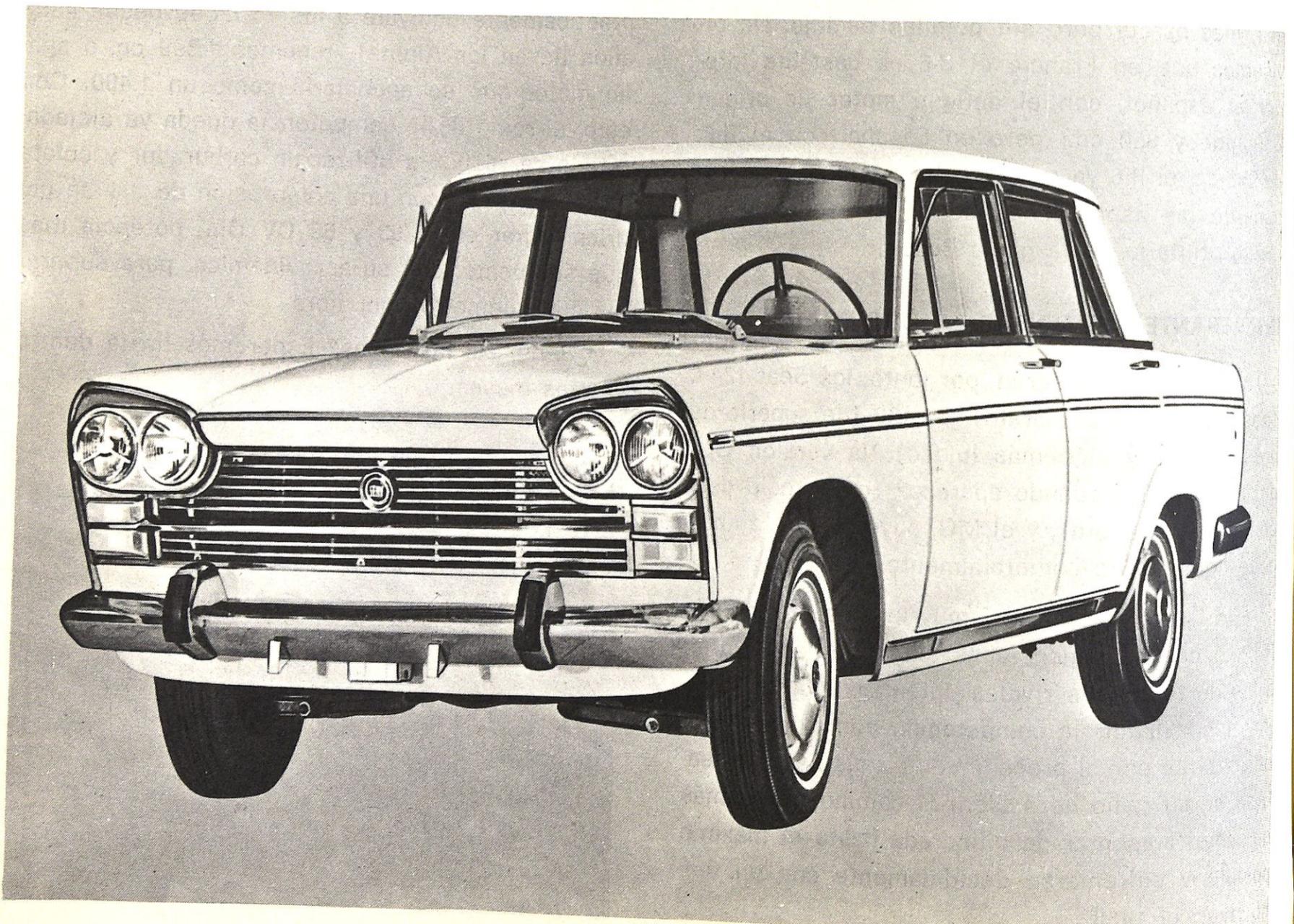
un óptimo rendimiento que Seat haya procedido, conjuntamente con «Cispalsa» a la producción de un vehículo Diesel: el Seat 1800-D.

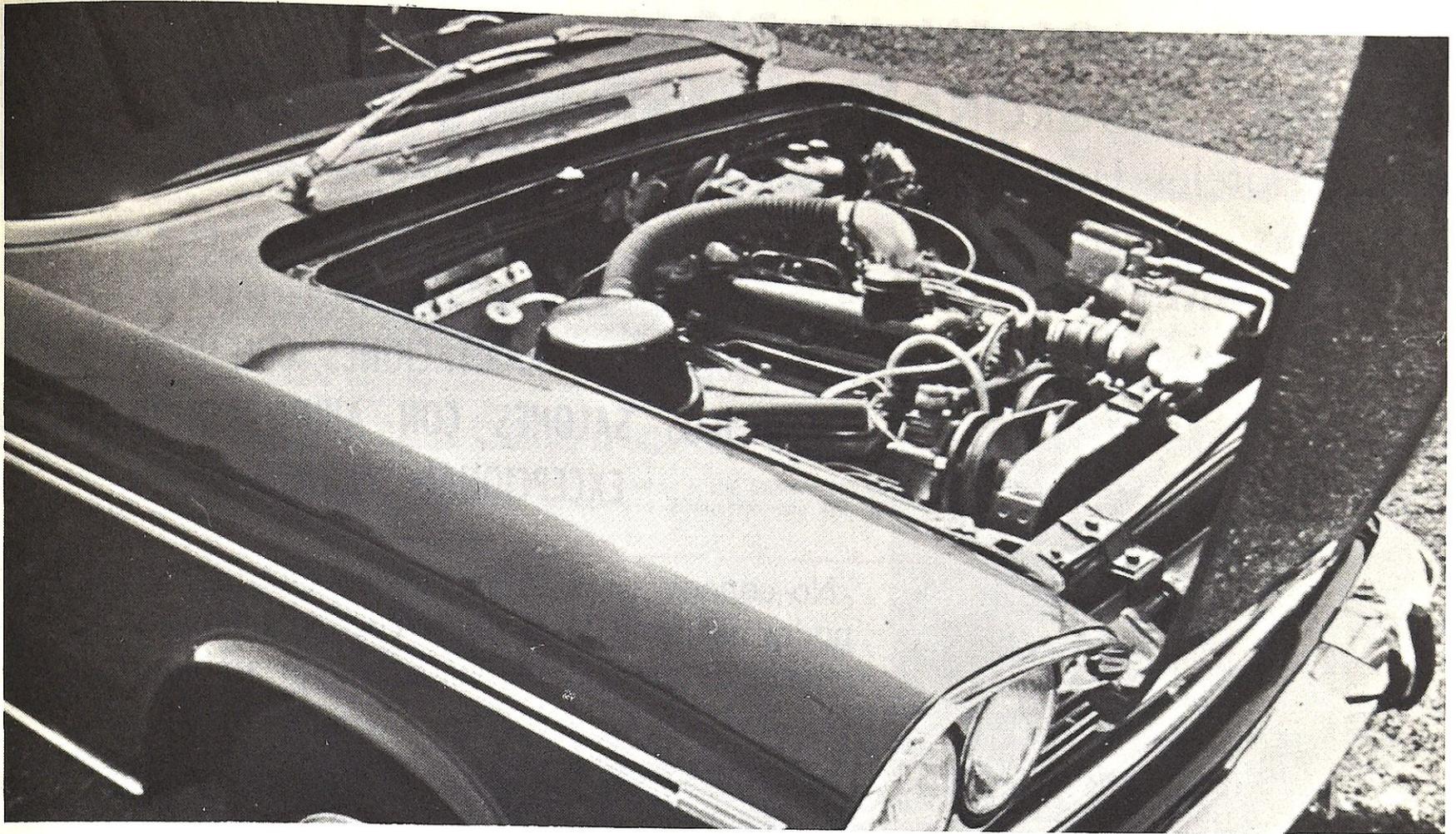
Desde hace años era precisamente el Seat 1500 el coche que más venía transformándose a Diesel. Las razones que movieron a los técnicos a lograr un motor Diesel ligero fueron dos, fundamentalmente: la economía de consumo y la seguridad de explotación. El combustible que emplea el motor Diesel es casi la mitad más barato que la gasolina, dato al que, si asociamos que aquella clase de motor consume menos litros que el convencional, pone de manifiesto estas estimadas características. En cuanto a entretenimiento, en circunstancias normales, la única asistencia previsible es de tipo externo (cambios de aceite y filtros). Por otra parte la seguridad de funcionamiento tiene también una evolución económica de ahorro.

El Seat 1800-D, con motor Mercedes, rinde 46 CV/SAE a 3.600 r.p.m. El par máximo es elevado: 12,75 m./kg. al régimen de 2.000 r.p.m. Esta es la gran virtud del motor Diesel; su potencia no es

La utilización del motor Diesel en el automóvil de turismo es ya una antigua aspiración de los técnicos de automoción desde hace más de veinte años. Los intentos han sido múltiples e interesantes, pero sólo una marca se ha mantenido constantemente fiel al Diesel ligero: Mercedes Benz, cuyos modelos «D» gozan de bien merecida fama. El hecho, incontrovertible desde luego, es que cuando se dice un «turismo Diesel», inmediatamente la idea se asocia con la marca de la estrella de tres puntas.

Por esto no deja de ser significativo y aval de





alta, pero su rendimiento es sumamente satisfactorio, pues su gran par motor y elevada flexibilidad permiten conducir con mínimas maniobras del cambio, cuidando siempre mucho que el régimen no baje. La velocidad máxima se ve limitada a 110 kilómetros por hora.

Con el actual desarrollo, el coche tiene una buena marcha en directa, y una velocidad constante en carretera de 80-90 kilómetros hora, manteniéndose al régimen de 3.100 a 3.500 r.p.m.

(MOTOR PRESS)

Reda Guipuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra **"SERVICIO"**

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

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

Recambios
y
Talleres

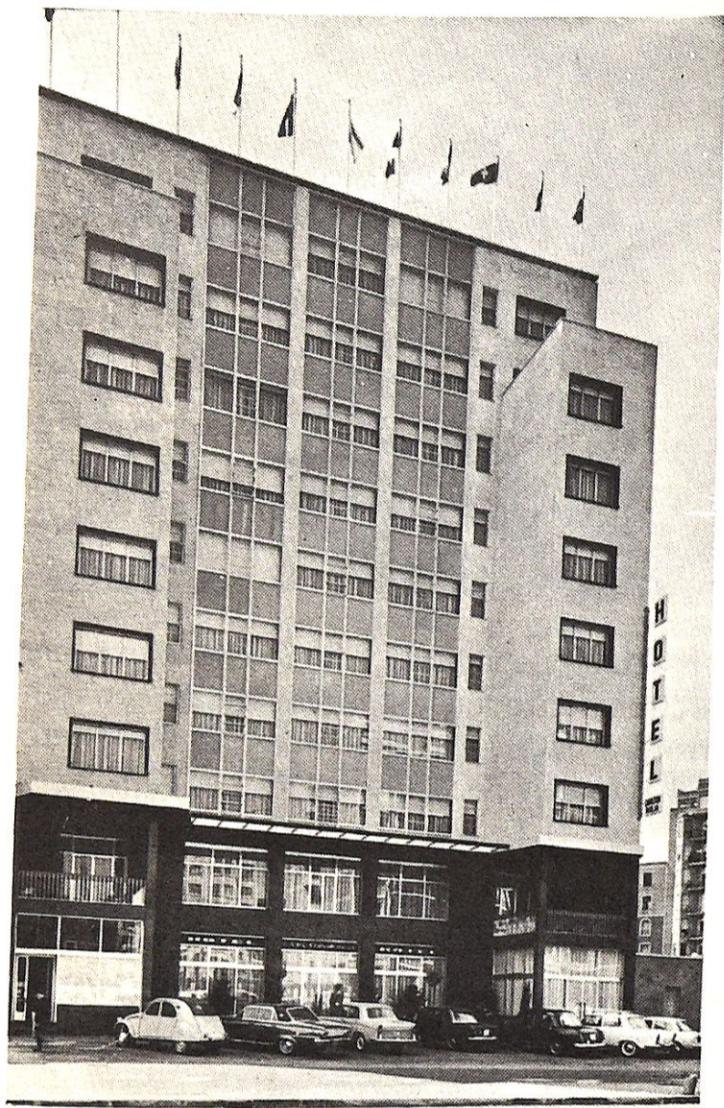
Km. 448 Telfs. 691308 - 691333
VILLABONA

Carretera Nacional nº1

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

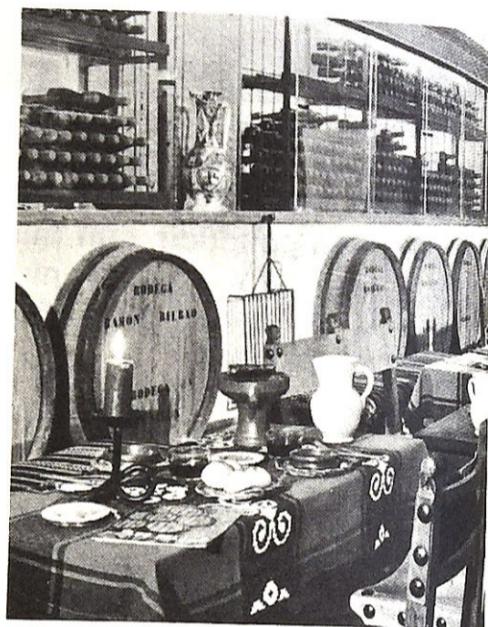
También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

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

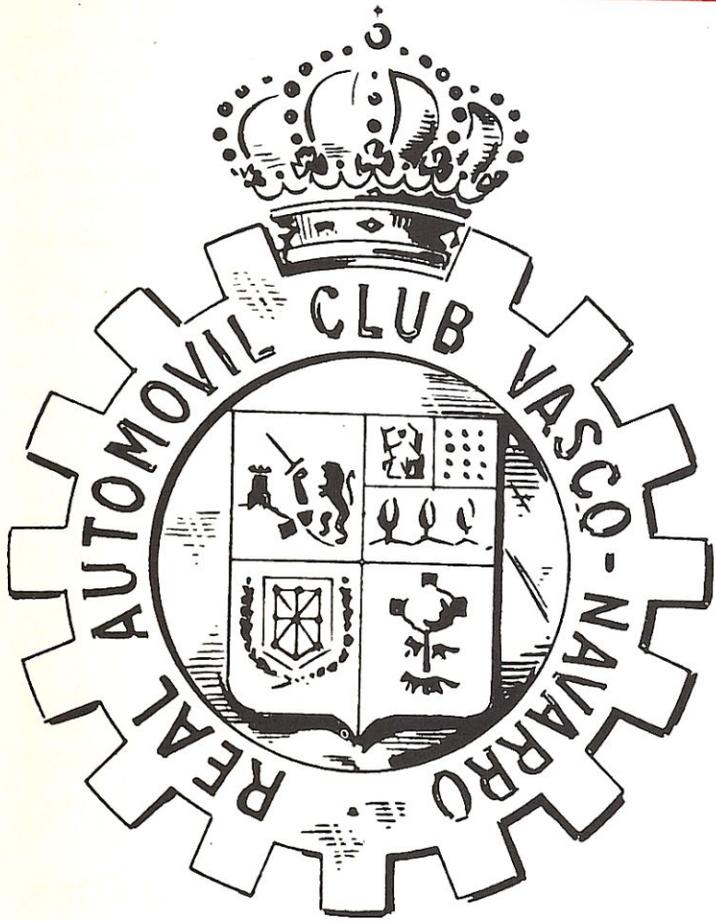
SOCIOS AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO: 10% DTO. EN HABITACION

AGUINALDO A LOS GUARDIAS MUNICIPALES

Van a hacer 16 años que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa (actualmente Vasco-Navarro), tuvo la feliz iniciativa de solicitar un reconocimiento público hacia estos celosos todos los años desde entonces, se colocan en lugares estratégicos unas grandes cestas a ellas sus donativos que pueden ser de toda índole, logrando con ello, al tiempo que un reconocimiento público hacia la magnífica labor de estos hombres, el que puedan celebrar con mayor alegría, si cabe, las Pascuas navideñas.

Este año el acto se ha adelantado en un día, es decir que se procederá a este reconocimiento público el sábado 20 en lugar del mismo día de Santo Tomás, al coincidir la fiesta en domingo.

Estamos convencidos que en esta ocasión el Día del Aguinaldo a los Guardias Municipales marcará un nuevo record en la demostración de aprecio y admiración que les debe todo vecino de San Sebastián.



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.

FALLECIMIENTO DE LA JOVEN MARGARITA ALDECOA

Recientemente falleció en Vitoria la joven Margarita Aldecoa Echano, de 15 años de edad, a consecuencia del accidente sufrido al ser atropellada por un coche en la carretera de Landa cuando regresaba de una excursión con otras amigas.

Era hija de nuestro socio y miembro de la Junta Directiva del Club en la Delegación de Alava, don Claudio Aldecoa Lecanda, y se da la circunstancia de que tanto don Claudio puso su esposa se hallaban en viaje de negocios por Oriente Medio. En medio de la tragedia satisface apreciar que el Gobierno de Bagdad puso un avión a su disposición a fin de llegar lo más rápidamente posible a su hogar.

El Real Automóvil Club Vasco-Navarro se asocia al sentimiento de condolencia por tan irreparable pérdida.

* * *

Queremos hacer constar el sentimiento de pesar que ha causado el fallecimiento de don Miguel Hermosilla, padre del profesor de la Escuela de Conductores de este Real Automóvil Club Vasco-Navarro en San Sebastián. A nuestro buen amigo y compañero Miguel le enviamos la expresión de nuestra condolencia.

FALLECIMIENTO DEL ARQUITECTO D. JOSE ANTONIO PONTE

A la edad de 66 años falleció en Irún don José Antonio Ponte Pica-bea, arquitecto, persona de gran prestigio en Irún y Guipúzcoa, habiendo sido teniente alcalde del Ayuntamiento Irúnés, presidente del Casino, Real Unión Club, Asociación de Cazadores y Pescadores del Bidasoa, director del semanario «El Bidasoa» y destacando siempre por su gran inquietud en resolver los problemas del pueblo donde nació. A sus familiares les enviamos la expresión de nuestra pena.

DON FEDERICO ZAPPINO, GALARDONADO

La Federación Española de Golf ha concedido la medalla de oro a don Federico Zappino, presidente del Golf Club de San Sebastián (también de este Real Automóvil Club Vasco-Navarro) como reconocimiento a la gran labor realizada en favor de este deporte, habiéndose puesto de manifiesto en la consecución del nuevo campo de golf en el Jaizquíbel.

Felicidades a nuestro presidente.

LOS NUEVOS SERVICIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

En el número anterior dimos cuenta de los nuevos servicios establecidos por este Real Automóvil Club Vasco-Navarro para beneficio de nuestros socios. Queremos recordarlos dada la importancia que tienen.

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.

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, S. A. Estos viajes pueden ser gestionados tanto en ferrocarril, como en avión, barco o automóvil.

CANON DE COINCIDENCIA

Este mes finaliza el plazo para el pago del cuarto trimestre del Canon de Coincidencia, gestión que puede ser encomendada en estas oficinas por los socios propietarios de vehículos del servicio público.

AVISO DE LA RECAUDACION DE CONTRIBUCIONES AL ESTADO

¡ATENCIÓN PELIGRO!

A partir de 1970 no se cursará este aviso ni se intentará el cobro a domicilio (Nuevo Reglamento).

Usted está obligado a personarse en la recaudación antes del final del período voluntario (final del primer semestre, 15 de mayo; del segundo, 15 de noviembre) al día siguiente se exigirá el recargo inexorablemente.

En las oficinas de este Real Automóvil Club se podrá tramitar su pago a petición expresa de los socios y únicamente en lo que se refiere a los vehículos.

TELEFONOS: Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

CLUB - 4307

SERVICIO SEGURO MUTUO DE AUTOMOVILES (SINIESTROS) - 4306



Felices Navidades
y un Próspero Año 1970
deseamos
a nuestros asociados,
colaboradores y amigos.



**REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO**

De todo corazón nuestro Servicio del Seguro Mutuo

*Mutua Nacional
del Automóvil*

desea a sus mutualistas y socios del R. A. C. V. N.
en general muy Felices Pascuas de Navidad
y un próspero y venturoso Año Nuevo

VIAJES TOURING-CLUB, S. A.



AGENCIA OFICIAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Viajes Touring-Club, S. A. - Grupo A T-175

Oficinas en **SAN SEBASTIAN**

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

Billetes Aéreos, de Ferrocarril, Marítimos, Cruceros, Excursiones.
Viajes a Forfait, Viajes de Bodas (presupuestos sin compromiso).
Reservas de Hoteles en España y en el Extranjero.
Alquiler de coches con y sin conductor.

VACACIONES EN EL MES DE ENERO:

PALMA DE MALLORCA:	8 días, salida de Madrid desde	2.850 Ptas.
»	» : 15 días, » » »	3.600 »
»	» : 8 días, » de Barcelona desde.....	2.300 »
»	» : 15 días, » » »	3.200 »

Fechas de salidas: 5-12-19-26

LAS PALMAS Y SANTA CRUZ DE TENERIFE:

Las Palmas:	8 días, salida de Madrid desde ..	5.975 Ptas.
Santa Cruz de Tenerife:	8 » » » ..	7.400 »
Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife:	15 » » » ..	8.200 »

Fechas de salidas: 5-12-19-26

SOLICITE FOLLETO DE ESTAS EXCURSIONES:

MINICRUCEROS A LONDRES, vía Bilbao-Southampton

En los transbordadores "PATRICIA" e "HISPANIA"
Varias salidas semanales. Precios desde 5.850 Ptas.

!!ALCOHOLISMO!!

UNA CAMPAÑA DE INTERES NACIONAL

El Congreso del Comité Nacional de Defensa contra el Alcoholismo, que tuvo lugar hace unas semanas en Versalles ha puesto el acento con vigor sobre las desastrosas consecuencias del alcoholismo. No se puede decir que la opinión pública parezca estar alarmada. Y sin embargo...

Profesores eminentes han subrayado la correlación que existe entre alcoholismo y cáncer, su influencia en la curación de la tuberculosis, la salud de los niños, el equilibrio moral, en fin se podrían multiplicar los ejemplos casi hasta el infinito. Vamos a ceñirnos a las consecuencias dramáticas de conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol, responsable de un tercio de los accidentes de la carretera.

Mientras se hace un esfuerzo para atajar esa ola, sería bueno en primer lugar frenar el consumo de alcohol, en segundo lugar persuadir al conductor un tanto demasiado eufórico que le conviene, bien renunciar a salir a la carretera o a ceder el volante de su coche a cualquier compañero que esté en estado de tomarlo sin peligro. En realidad hasta ahora nada se ha hecho por levantar una campaña antialcohólica eficaz; la proliferación de la publicación de las bebidas y de los establecimientos de venta y sobre todo el precio exagerado de las bebidas no alcoholizadas, van en contra de la meta que se busca, si efectivamente es la que realmente se quiere alcanzar: lo cual no será cierto mientras se revele tanta contradicción entre las intenciones y los hechos.

Si se atiende uno al solo aspecto de la circulación rodada los estragos del alcohol cuestan muy caro a la comunidad; es quizá insistiendo en este argumento que será posible sensibilizar a la opinión pública. «Los accidentes corporales de la circulación que tienen por causa a los conductores corporales» ha manifestado una personalidad de la Federación Francesa de Compañías Aseguradoras. Además 100 accidentes corporales cualesquiera producen 119 víctimas; 100 accidentes corporales debido al alcoholismo producen 170, es decir 51 más.

Una amplia campaña de seguridad debe apoyarse en tres elementos indisolubles: el conductor, el vehículo, la red de carretera. La educación del primero está muy lejos de ser perfecta, pero todos los esfuerzos que se hagan en este aspecto son completamente anulados desde el instante en que el conductor no esté en su estado normal. En materia de conducir cada uno debería conocer sus límites; el peligro del estado alcohólico es precisamente el que tiende a hacer olvidar estos límites.

Si el Gobierno quiere realmente atacar el problema de la seguridad en carretera, debe comenzar por una acción enérgica contra los abusos del alcohol organizando la «caza» del conductor peligroso y sancionando severamente a los culpables. Incluso si la fijación del tanto por ciento de alcoholemia suscita controversias, es mejor arbitrarla razonablemente con una pequeña tolerancia que la libertad actual fuente de tantos dramas; ya que no se debe olvidar que el alcohólico no es tan sólo un peligro para sí mismo sino que lo es igualmente para vosotros que circuláis por las mismas carreteras. Protegiéndole contra él mismo, sois también vosotros los que os protegéis.

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

LOS PELIGROS DE LA LLUVIA

FORMAS DE CONDUCIR CON SEGURIDAD

Independientemente de la calidad del coche y su equipo la lluvia plantea una serie de dificultades en cuanto a la adherencia del coche, que es preciso conocer bien para poder salvarlas.

Por orden cronológico, el estado del pavimento suele pasar por toda esta serie de situaciones desde el momento en que empieza a llover: primero, unas cuantas que ni siquiera mojan el pavimento y que apenas afectan para nada. A continuación, y a menudo en cuestión de un par de minutos (o segundos, si se trata de un chaparrón repentino), el suelo adquiere su condición más peligrosa: se forma un fino barrillo debido al polvo, aceite y goma quemada sobre el pavimento, que resulta particularmente peligroso. Este es el momento de tomar las máximas precauciones. Si la lluvia continúa, el barrillo se valavando y el suelo recupera algo de su adherencia; nunca tanto como en seco, pero un asfalto rugoso, si no está recubierto de una ca-

pa de agua tiene una adherencia muy aceptable. Pero, ¡cuidado!, no hay que confiarse, porque si bien la adherencia es bastante buena, disminuye mucho en cuanto se produce el patinazo. Sobre adoquines, asfalto brillante o con varios milímetros de agua sobre el suelo, la cosa es delicada en todo momento.

Posteriormente llega el momento del secado del suelo, en que a veces se reproduce la formación del barrillo de un principio, al irse evaporando o absorbiendo el agua. No obstante, el máximo peligro lo constituye un exceso de confianza del conductor, que se va animando paulatinamente al ver el piso seco en parte, pero hay que pensar que tal vez la maniobra brusca o el frenazo lo tengamos que realizar donde todavía está mojado.

EL PROBLEMA DE LOS CHARCOS

Hay una situación de auténtica emer-

gencia, la presencia de los charcos. Para empezar, un charco nos oculta la profundidad del bache o depresión que lo motiva: puede tener un centímetro o un palmo. Si se conoce muy bien el terreno y se sabe que no lo hay, al menos puede haber la relativa tranquilidad de saber que no es más que un poco de agua acumulada, lo cual no nos salva del problema mayor: el «aquaplaning».

Cuando el neumático rueda sobre una capa de agua suficientemente gruesa (con medio centímetro hay suficiente), el contacto con el pavimento es muy dudoso, y a partir de cierta velocidad, prácticamente inexistente; la rueda «planea» sobre el agua y se pierde por completo la posibilidad de frenar o girar. Mientras esto ocurre en recta, es peligroso, pero puede salirse del paso sin más que el susto; si el fenómeno se nos presenta en una curva o cuando hay que frenar, el accidente es inevitable.



LE INVITA A VISITAR
SU ESTABLECIMIENTO DEDICADO
EXCLUSIVAMENTE A LA

**Venta y servicio
de neumáticos**

SOLUCIONAREMOS SUS PROBLEMAS CON LA TECNICA MAS AVANZADA Y LA CALIDAD

MICHELIN

MIGUEL IMAZ, 3
(BARRIO DE GROS)

TELEFONO 2-78-09
SAN SEBASTIAN



Cuando cruzamos un charco, el «aquaplaning» se produce de forma inevitable, salvo que vayamos muy despacio, que es lo prudente, si hay tiempo suficiente para frenar desde que divisamos el charco. Si lo pasamos medianamente rápido, es seguro que la rueda flote sobre el agua.

La cuestión se plantea cuando el charco surge de forma más o menos imprevista, por velocidad rápida de

neará» con todas sus ruedas, a poco profundo que sea el charco y la velocidad importante. No hay que ponerse nervioso, la propia inercia del coche sirve para mantenerlo en su dirección durante unos segundos, normalmente los suficientes para volver a establecer contacto con el suelo. Por ello lo adecuado es mantener la dirección recta, entrar bien de frente y no hacer ninguna maniobra brusca, sea de vo-

vés de la adherencia que tienen las ruedas del otro lado, esta tendencia. Si hay el tiempo suficiente, incluso es conveniente dar un pequeño impulso a la dirección en sentido contrario, para compensar el desequilibrio, que inmediatamente nos producirá el ser frenados sólo de un lado. Esto es todo lo que se puede decir; si las cosas se ponen más feas, ha de ser la habilidad de cada cual, su rapidez de reflejos, al servicio de una buena técnica de conducción, la que han de sacarle a uno del apuro.

SUAVIDAD EN LAS MANIOBRAS

Como norma general, siempre que las condiciones de adherencia sean precarias, debe recomendarse la máxima suavidad en el manejo de los mandos; en los coches de pequeña potencia, el acelerador no supone demasiado problema, salvo en primera y, a veces, en segunda, pero el volante y los frenos deben tratarse con suavidad, con mimo casi. Hay que procurar no utilizar en exceso la adherencia del coche, lo cual no quiere decir que haya que andar despacio, sino que debe conducirse más atentamente, previniendo las situaciones del tráfico con mucha más antelación, que es lo que caracteriza al buen conductor. Alargar las distancias de frenado, tomar las curvas algo más despacio, dejándose siempre un margen de seguridad mayor para imprevistos.

Conducir en mojado no quiere decir circular mucho más despacio que en seco, pero sí mucho más atentamente, sin que esto signifique que en seco se pueda andar pensando en las muserañas.



desplazamiento, por falta de atención o por causa de visibilidad. También se da por descontado que sus dimensiones son lo suficientemente grandes para permitir pasar el coche entero, a la vez que existe la posibilidad de desviarse hacia un lado para salvarlo en parte.

Si el charco lo vamos a coger de frente, es seguro que el coche «pla-

lante, freno o acelerador, cualquier cosa que se haga sólo servirá para estropear las cosas.

Si el charco lo vamos a coger sólo con un lado, las ruedas de ese lado perderán la adherencia, pero el golpe contra la espesa capa de agua producirá una especie de frenazo de ese lado; por ello, hay que estar dispuesto para controlar, mediante el volante y a tra-



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

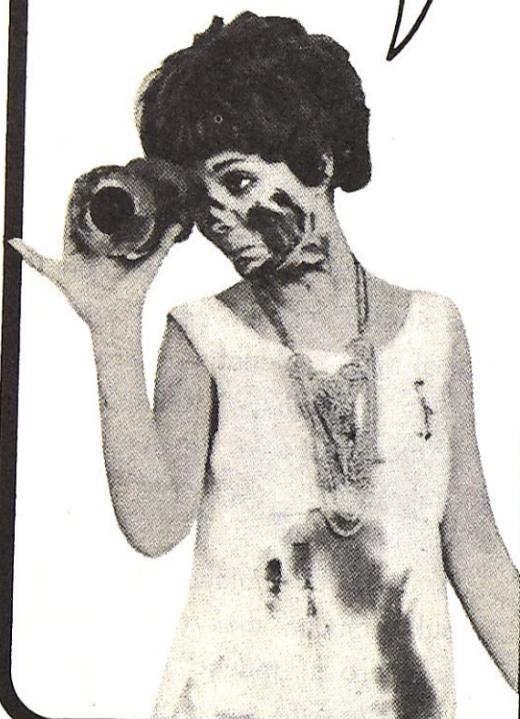
Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN



**¡Qué porquería!
¿Desde cuándo no ha
cambiado este filtro?**

*Un filtro sucio
perjudica al motor.
El coche rinde menos
y consume más.*



*Hay que cambiar
los filtros periódicamente. (*)*



*Pero, ¡cuidado!
utilice sólo filtros de
absoluta garantía.*



**FILTROS
PUROLATOR**



*Aunque me llamen "repipi" les digo que
los filtros supermicrónicos PUROLATOR, con
capacidad para atrapar partículas menores de
una micra (0,001 mm.), son los que equipan el
mayor número de coches fabricados en
España. ¿Qué mejor garantía?*

**filtros
PUROLATOR®**

DISTRIBUIDOS POR Firestone



Aceite

Aire

Gasolina

(*) NORMAS DE RECAMBIO

filtro de aceite: cada 6.000 Km.
filtro de aire: cada 8.000 Km.
filtro de gasolina: cada 10.000 Km.

AUTOBUSES SIN GASES DE ESCAPE

En el Salón Internacional del Automóvil en Frankfurt se ha presentado al público un autobús para transporte urbano que tiene la particularidad de llevar una impulsión combinada.

Se trata de un autobús para transporte urbano con impulsión combinada, desarrollado por Daimler-Benz en colaboración con Robert Bosch, S. L., y Varta, S. A.

La fuerza impulsora de este vehículo experimental, con capacidad para 66 personas, es una instalación mixta, integrada por una combinación de motor Diesel, baterías y motor eléctrico. En el centro de la ciudad, este autobús puede circular casi sin ruido y sin el molesto y dañino gas de escape.

La energía necesaria se obtiene de unas baterías que el vehículo porta consigo de 3,5 tons. de peso y un motor eléctrico de 115 kilovatios —(156 CV.). Fuera ya de la ciudad, el conductor conecta un motor Diesel, instalado en la parte posterior del ómnibus, de 65 CV., que mueve a su vez un generador de corriente para volver a cargar las baterías. Una conexión bien combinada permite completar el consumo de energía del motor eléctrico, durante las llamadas horas punta, directamente desde el generador.

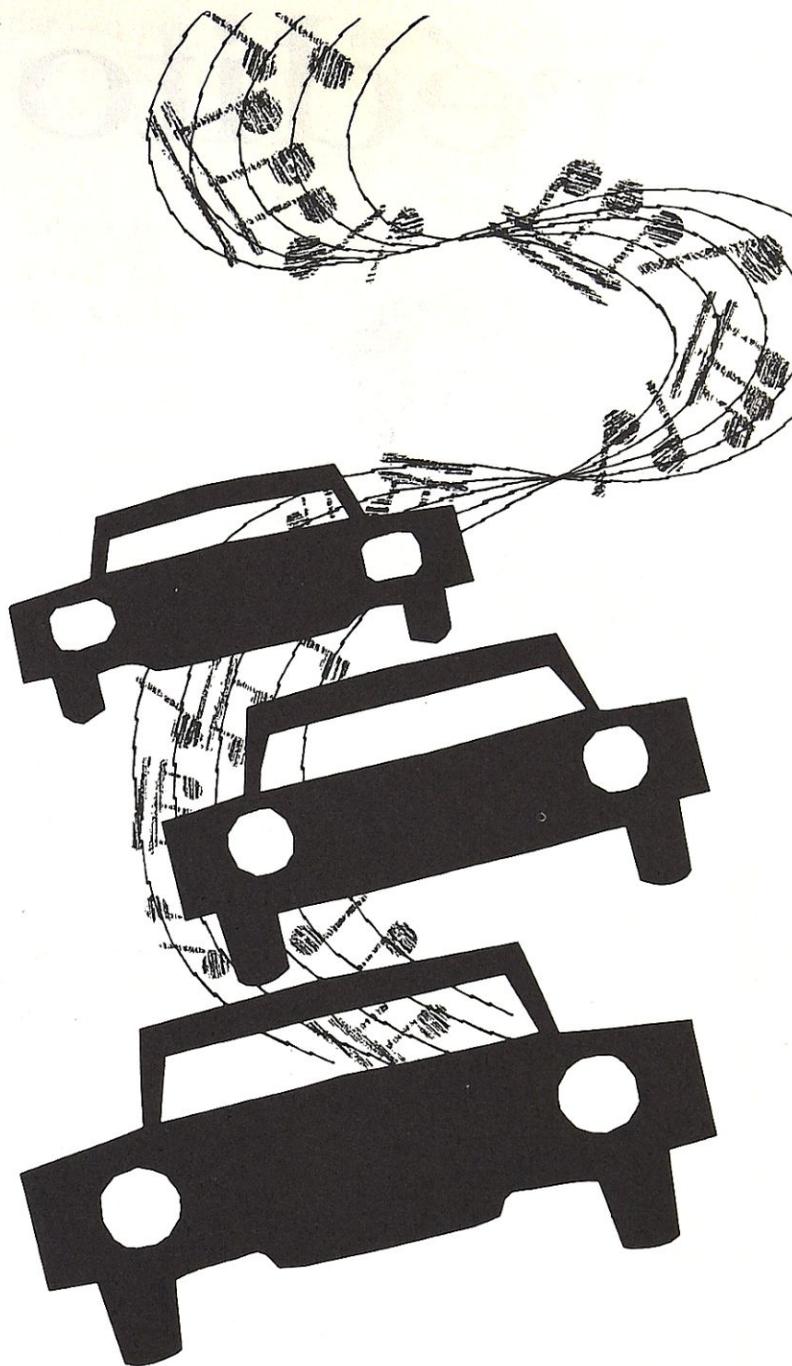
Incluso durante el funcionamiento del grupo Diesel la expulsión de gases es considerablemente menor, porque el motor trabaja con un número constante de revoluciones y con una combustión óptima de carburante. También el ruido es menor gracias al motor Diesel, porque, por un lado, éste está encerrado herméticamente en el vehículo, y, por otro, la mencionada constancia de revolución origina menos ruido que el continuo bajar y subir las marchas de un motor Diesel normal.

Suponiendo una distancia normal de unos 400 metros entre parada y parada y una velocidad máxima de 50 kilómetros, las baterías estarían vacías al cabo de dos horas y media. En cambio, con la impulsión mixta, con la instalación combinada, se puede conseguir un día entero de servicio. Por la noche, y en el garaje, es muy fácil y barato cargar de nuevo las baterías para el próximo día de trabajo, y lo que es más económico, con corriente nocturna, que es más barata.

Cuando el vehículo es accionado con baterías, resulta extraordinariamente silencioso. El porcentaje de aceleración no es peor que en un vehículo similar de impulsión Diesel. Para el frenado se aprovecha también el motor eléctrico conectado constantemente en frenado. Con ello sirve también el motor, aunque por poco tiempo, de generador de corriente, que ayuda a mantener las baterías a alto nivel de carga.

Con este autobús eléctrico demuestra la Mercedes-Benz que trabaja orientada al futuro. Hoy es pronto aún para decir si la combinación mixta de impulsión será realmente la gran solución del mañana.

Desde el punto de vista económico, este tipo de impulsión resulta un 25 por 100 menos productiva que la tradicional impulsión Diesel. En todo caso, podría resultar un puente, como solución provisional, hasta que se halle otra mejor, llegando, por ejemplo, a baterías de mayor capacidad de rendimiento o poniendo a combustión, transformando la energía química de los carburantes corrientes en electricidad por medio de la combustión fría.



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

Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL:
PAMPLONA
PLAZA DEL CASTILLO, 21

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

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

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

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Avenida de España, 9

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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

EVIDENTEMENTE, el automóvil es un hecho que ha irrumpido con tal fuerza en el contexto económico y social, que ha dado origen a importantes innovaciones en el Derecho Positivo. Más de veintiocho millones de vehículos automóviles fabricados en todo el mundo durante el año 1968, y un parque total superior a los doscientos millones de unidades, son cifras que dan en qué pensar. Sin ir más lejos, en España, durante los ocho primeros meses del presente año, se han fabricado

soluciones, vienen a dar —o por lo menos pretender dar— adecuado cauce legal o esta materia.

También a escala internacional se están implantando normas y procedimientos para solucionar los problemas administrativos y jurídicos que plantea el tráfico terrestre entre vehículos de países distintos. Según noticia aparecida en el periódico «Stuttgarter Zeitung» el pasado 8 de octubre, la Comisión de la Comunidad Europea quiere intentar suprimir para fines de año

del Benelux, dicho documento habrá de tener también validez para los otros dos. Lo mismo ocurre con las Cartas Verdes extendidas para Dinamarca, Finlandia, Noruega o Suecia, hasta el extremo de que si en una Carta Verde se tacha uno sólo de los países citados, la misma no tiene validez alguno.

Asimismo, las compañías de Seguros alemanas, en convenios laterales firmados con Austria, Suiza, Checoslovaquia y Hungría, han decidido no controlar más las Cartas Verdes, y tampoco en el tráfico de vehículos con los países del Benelux existe ningún control.

Cuanto anteriormente indicamos, está motivado por la reciente aprobación, por parte del Consejo de Ministros de la Comunidad Europea, del segundo mandato, el cual, indudablemente, supone un paso más que da España, como país perteneciente al mundo occidental, para su integración en el Mercado Común.

Cierto que si en el caso de Gran Bretaña y Dinamarca la integración parece próxima, esta proximidad no lo es tanto por lo que se refiere a nuestro país, pues aquélla tardará todavía bastantes años, pero de todas formas no está de más el ir pensando desde ahora en asuntos que posiblemente habrán de abordarse con tal motivo, pues hemos de tener presente que el seguro obligatorio de automóviles español, cubre única y exclusivamente, con las limitaciones por todos conocidos, los daños corporales, quedando excluidos los daños materiales.

Como por contra, los seguros obligatorios de los países del Mercado Común —excepción hecha de Italia según antes decimos—, garantizan también los daños materiales causados a terceras, ¿es aventurado suponer que esta cuestión que planteamos, sea objeto de reestructuración? El tiempo lo dirá.

LA INTEGRACION EN EL MERCADO COMUN EUROPEO ¿IMPLICARA LA MODIFICACION DE NUESTRO SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOVILES?

Por José Ayestarán

234.332 unidades de turismos, y 50.510 vehículos comerciales.

Este hecho ha impuesto el que los legisladores y juristas de todo el mundo se hayan visto obligados a poner adecuado marco legal a la diversidad de fenómenos que en torno del automóvil se han creado. Problemas de circulación viaria, financiamientos, seguros y otras cuestiones, han exigido la adecuada regulación jurídica para un mejor desenvolvimiento de sus actividades.

Concretamente en el sector «Seguros» —en el que se prevé que para el año 1980 las primas recaudadas en Europa en el ramo de Automóviles, representarán el 75% del total de las primas recaudadas en los ramos generales— son la casi totalidad los países europeos que se han ocupado de su regulación mediante la implantación del correspondiente seguro obligatorio de vehículos a motor. En España, la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, y posteriores Decretos, Ordenes Ministeriales y Re-

el control de las Cartas Verdes dentro de las fronteras de la Comunidad. Para esa fecha se pretende estén terminados los trabajos que llevará consigo el ajuste de los seguros de Responsabilidad Civil para automóviles, según fue comunicado recientemente en Bonn. Estos ajustes, decimos ahora nosotros, habrán de ser indudablemente complicados, ya que hemos de tener presente que en la actualidad, Italia no tiene establecido el seguro obligatorio de responsabilidad civil. En cambio, los otros cinco países que con Italia forman el Mercado Común, lo tienen implantado desde hace ya algún tiempo.

Ninguno de los países del Benelux (Bélgica, Luxemburgo y Holanda) establecen en sus fronteras, en el tráfico de sus propios vehículos, control alguno de las Cartas Verdes. Aún más: si un vehículo de cualquier otra nación solicitara de su aseguradora una Carta Verde para visitar uno sólo de los países

este
invierno



a los
patinazos



VALE MAS PREVENIR...

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

CINTURATO
PIRELLI

¡ seguridad sobre mojado!

ALARMA ENTRE LOS FINANCIADORES DE VENTAS A PLAZOS DE AUTOMOVILES

Por ley de julio de 1965 sobre venta de bienes muebles a plazos, se puso orden en esta materia, que hasta entonces se había manifestado con una cierta anarquía. Se daba una forma bien definida a todo este tipo de operaciones y se pretendía evitar que llegara a imponerse cualquier sistema que, sin constituir de una forma concreta las ventas a plazos, indirectamente la finalidad fuera la misma.

A esa Ley y posteriores normas han venido sujetándose, como es lógico, todas las empresas de financiación de ventas a plazos, pero resulta que de algún tiempo a esta parte ha hecho su aparición un sistema, que se denomina de «autofinanciación», que está creando cierta alarma en los empresarios del sector, ya que ello supone, en realidad, vender a plazos, pero sin sujetarse a ninguna de las normas establecidas al efecto.

Por lo que se refiere a automóviles, concretamente, el sistema brinda la oportunidad de adquirir un coche en 100 meses de plazo, unas mil pesetas por mes, que se empiezan a pagar antes de entrar en posesión del automóvil. Pagados algunos plazos y atendiendo al orden de una lista de peticionarios o clientes, es cuando se llega a recibir el coche. El sistema es así, poco más o menos, pero el hecho cierto es que ello no deja de constituir una venta a plazos, aunque se trate de disfrazarla con otras denominaciones de carácter financiero.

Como es lógico, los afectados del ramo por la entrada en funcionamiento del nuevo sistema han reaccionado y la Cámara de Comercio de Madrid ha elevado un escrito a la Dirección General de Comercio Interior denunciando lo que, a su juicio, supone una competencia desleal.

El asunto es complejo, sin duda, pero por lo mismo creemos que es absolutamente necesario que de forma inmediata dictamine sobre la cuestión el organismo oficial correspondiente, o los organismos, si son varios, tanto para evitar que se produzca esa competencia desleal como para proteger los intereses de aquellos compradores de buena fe que, precisados de disponer de un vehículo pagado en muy cómodos plazos, pueden verse envueltos en un sistema no demasiado claro, ya que sin descartarlo por completo, es evidente que se presta a la realización de negocios en los que el cliente puede salir perjudicado.

Existen ya demasiados casos lamentables en las ventas de pisos para que ahora puedan darse esas mismas circunstancias negativas en las ventas de automóviles, por ejemplo. Si el sistema es válido, será cosa excelente, y si ofrece dudas y puede dar lugar a engaños y, además, a una competencia desleal, interesa desterrarlo cuanto antes.

De «El Economista»

VIZCAYA - EL PROBLEMA DE BARÁZAR Y EL ACCESO A LA MESETA

La prensa bilbaína ha vuelto a recordar una vez más el grave problema de embotellamiento que se está produciendo en el puerto de Barázar, vía natural de acceso entre Vizcaya con Castilla, Aragón y Cataluña.

La intensidad de tráfico a través de este puerto ha ido aumentando considerablemente durante los últimos diez años, paralelamente al crecimiento industrial de Vizcaya.

Una prueba concluyente de este hecho la tenemos en la progresión constante de las I. M. D. (Intensidades Medias Diarias) en el período 1962/1969:

EN LA ESTACION DE AFORO DE CEANURI	
Años	I. M. D.
1962	1.539
1963	1.845
1964	1.623
1965	2.106
1967	3.670
1968	3.936
1969	4.456

Juntamente con esta progresión del tráfico, hay que destacar la gran proporción de camiones, y de camiones grandes, que circulan por Barázar, lo cual constituye uno de los más graves problemas, puesto que además se sobrepasan las normas internacionales de carga de toneladas por eje.

COMPOSICION DEL TRAFICO (En porcentajes)

Años	Motos	Turismos	Pesados
1962-1965	3	37	60
1968	2	43	55

Hay que tener en cuenta que normalmente la composición de tráfico oscila entre un 20 y un 30 por 100 para vehículos pesados y un 70 a un 80 por 100 para los ligeros.

Pretendiendo aliviar este cuello de botella, se ha pensado en acondicionar el puerto de Dima para el tráfico de vehículos ligeros, lo cual dará una cierta fluidez, de la cual hoy en día se carece para circular hacia la meseta, pero nadie puede pensar en que ésta sea una solución definitiva.

La Dirección General de Carretera estudió en su día los siguientes itinerarios como solución definitiva al problema:

1. Puerto de Altube.
2. Puerto de Barázar.
3. Puerto de Orduña.
4. Carretera de Bilbao-Valmaseda.

De estas cuatro soluciones han sido desechadas ya las del desdoblamiento de la calzada de Barázar, ya que dicho suelo es geotécnicamente malo y hace casi imposible las obras.

El acondicionamiento del itinerario del puerto de Orduña exige la construcción de un túnel a 8 kilómetros, que lo hace prohibitivo por su alto costo.

El itinerario de la carretera Bilbao a Valmaseda no satisface más que una parte de la demanda total de tráfico, por lo que también ha de ser rechazado.

Queda en pie solamente la solución a través del puerto de Altube.

A este respecto, el problema está siendo estudiado por Europistas, entidad concesionaria de la autopista Bilbao-Beobía, pero sea cual fuere el resultado final, no podemos olvidar que a largo plazo los intereses de la región vascongada quedarían servidos de manera óptima con la construcción del célebre triángulo Bilbao-Vitoria-San Sebastián, patrocinado hace ya años en el proyecto de Harris Bosch Aymerich.

MULTAS PARA LOS QUE LLEVEN LOS NEUMATICOS DESGASTADOS

Siempre que tengamos ocasión apelaremos a toda noticia que ponga en evidencia este grave peligro de rodar con neumáticos desgastados, y que es causa del mayor porcentaje de accidentes de carretera.

Nos llega la noticia de Australia. Los policías de tráfico han sido autorizados a retirar las placas de matrícula de los vehículos cuyos neumáticos se encuentren desgastados. En Italia, la multa es elevada. En Portugal se llega a las 2.000 pesetas de multa si el dibujo del neumático está desgastado totalmente.

La lluvia es el principal enemigo de un neumático liso. El fenómeno del «aguaplaning» es la causa de los deslizamientos y patinazos; al no haber dibujo en el neumático y no poder evacuarse el agua de la zona de contacto con el suelo, se forma una cuña de agua intermedia entre éste y el neumático, dando lugar a un planeo o deslizamiento incontrolado del vehículo.

Es por esto por lo que se exige que el neumático, como mínimo, para no ser sancionado, tenga un dibujo o escultura con una profundidad de 2 a 3 mm.

BUENOS Y MALOS CONDUCTORES

Investigaciones recientes del Instituto de Psicología de la Universidad de Tubinga han puesto de manifiesto que el 50 % de los conductores de Alemania Occidental se consideran como excelentes y sólo un 5 % de los interrogados confesó que, probablemente, eran malos conductores. El 45 % restante dijo simplemente que estaban satisfechos de su propio comportamiento.

El Dr. Von Klebelsberg, durante una asamblea de la Sociedad de Investigación sobre Causas de Accidentes celebrada en Karlsruhe dijo que este exagerado complejo de superioridad es desgraciadamente muy frecuente en todos los países. Ningún conductor se considera inferior a otro o, por lo menos, al promedio de conductores.

Durante la asamblea se criticó el defectuoso sistema de formación de conductores. Juristas y expertos de tráfico reclamaron una pronta reforma. Según ellos, todo conductor debe estar en condiciones desde un principio de percatarse inmediatamente de los peligros que pueden acecharle y de reaccionar adecuadamente.



PORSCHE 917

LA FUTURA ARMA DE JOHANN WYER

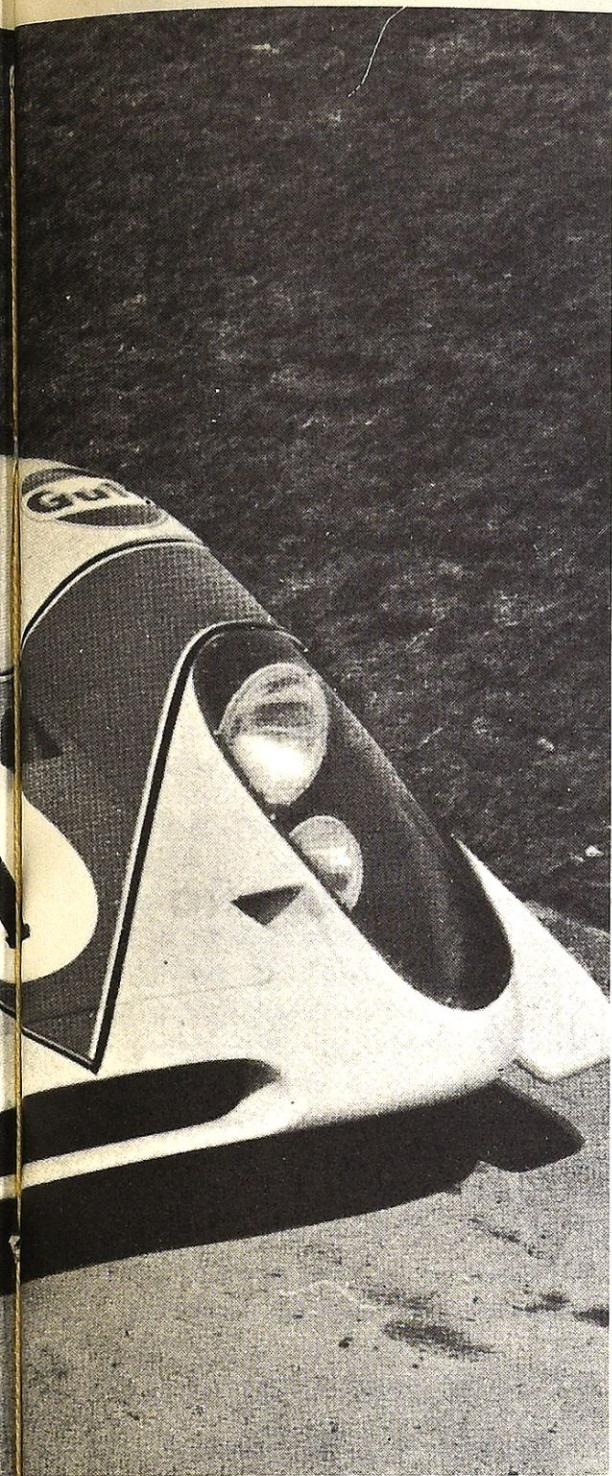
Cuando la nueva reglamentación de la F.I.A. prohibió una cilindrada superior a los tres litros para los prototipos y de cinco para los sports, nadie pensaba que alguna marca europea podía intentar la construcción de cincuenta coches (número de ejemplares mínimo por aquel entonces para la homologación en sport) de cinco litros, que pudiese competir con el único vehículo de esta cilindrada ya homologado, el Ford GT 40.

Incluso la posterior concesión del supremo organismo internacional de reducir a veinticinco el número de ejemplares para la homologación en sport, parecía más un «favor personal» al recién nacido modelo de 5.000 c.c. de la marca Lola, del que iba a ser muy difícil producir cincuenta ejemplares, que un intento de dejar las cosas en su justo medio.

A pesar de ello, se veía muy problemático que alguna otra

marca, aparte de Ford y Lola, tuviese el dinero suficiente como para arriesgarlo en la aventura de producir un nuevo modelo y tirar de él veinticinco ejemplares.

Por eso fue realmente una sorpresa la aparición en el Salón de Ginebra del pasado marzo del 917, un potente 4.500 c.c. de 12 cilindros en plano, con una potencia de 520 CV. Con esta maniobra, Porsche, una pequeña fábrica que produce apenas catorce mil coches al año, se apuntaba un gran tanto frente a sus competidores en el Campeonato Internacional de Marcas. Teniendo en cuenta que sólo una parte de los veinticinco ejemplares homologados iba a ser utilizada por el equipo de la fábrica, no sería demasiado fácil vender



EL COCHE MAS POTENTE DEL CAMPEONATO DE MARCAS

por un motor de 12 cilindros en V a 60 grados, con una cilindrada de 4.994 c.c. lograda a base de un diámetro de 87 mm. y una carrera de 70. La potencia máxima se cifra en unos 550 CV. a 8.000 r.p.m., con compresión de 11 a 1 y gracias al sistema de inyección de combustible Lucas.

Las dimensiones exteriores son bastante discretas y el peso del conjunto, en orden de marcha, es de unos 820 kilos. Todos estos datos podrían hacer pensar que el nuevo Ferrari debe superar al Porsche 917, pero hay que aclarar que, desde su presentación, el último modelo de competición de la marca alemana ha sido muy mejorado.

Ya en los entrenamientos de Le Mans, en manos de Stommelen, dominó claramente a la competencia, con su extraordinaria potencia, a pesar de los fallos de suspensión propios de su falta de puesta a punto. En la carrera más famosa del mundo, los 917 daban ya una potencia que oscilaba entre 560 y 580 CV., según reglajes.

En la versión modificada de este modelo, que se ha presentado a varias pruebas de la serie Can-Am, se hablaba ya de 590 CV. y hay que añadir que Porsche está experimentando, desde hace unos cuantos meses, versiones de 4,7 y 5 litros, con lo que la potencia habrá subido a cifras astronómicas.

Normalmente, por tanto, la próxima temporada debe de ser plenamente dominada por los sports de Porsche. Sin embargo hace pocos días surgió una noticia que dejó sorprendidos a todos los aficionados del motor: Porsche abandona las competiciones en 1970.

Pese a esta noticia, acompañaba otra explicando que la casa alemana dejaba de competir ofi-

cialmente, pero no sus coches, que en la próxima temporada correrán bajo los colores del equipo Gulf-Wyer.

Como se sabrá, John Wyer es el constructor de los famosos Mirage-Ford, conducidos por Jacky Ickx en 1968 y 1969, que se basan en algunas de sus versiones en el GT 40, siendo otras completamente originales. Wyer, cuyo equipo está patrocinado por Gulf-Oil, consiguió en 1968 el Campeonato de Marcas, y en la actual temporada hizo triunfar a sus coches en las «12 Horas de Sebring» y en las «24 Horas de Le Mans». Sus condiciones de organizador y director de carreras son realmente formidables.

Por todo esto, con los coches de Porsche, la marca campeona en 1969, y la dirección del equipo a cargo de Wyer, las posibilidades de los competidores son aún más pequeñas.

Aunque algunas de sus características han sido alteradas desde la fecha de su presentación en el Salón de Ginebra, ofrecemos a continuación los principales datos de este formidable coche, el más potente de cuantos disputarán el próximo Campeonato Internacional de Marcas.

La cilindrada es de 4.994 c.c. con un diámetro de cilindros de 85 mm. y una carrera de 66. La compresión es de 10,5 a 1, y la potencia máxima se consigue a unas 8.000 r.p.m., con el par motor máximo situado a 6.800 vueltas.

La distancia entre ejes es de 230 cm., con vías de 149 la delantera y 146 la posterior. La altura es de 92 cm., con una distancia mínima de la carrocería al suelo de 10 cm. El peso total oscila alrededor de los 800 kilos.

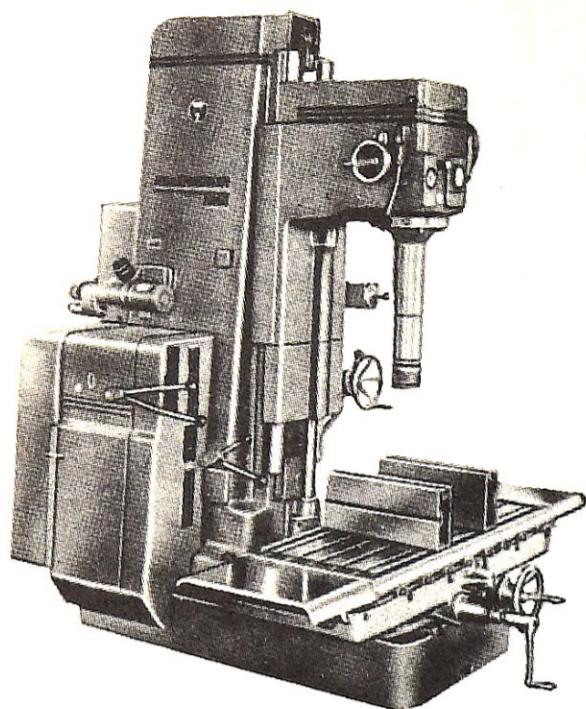
(Motor Press)

los demás a la gente apropiada. Pero la arriesgada maniobra beneficiaba a Porsche, en tanto en cuanto que los modelos sport de 5 litros de las otras marcas (si es que realmente pensaban hacerlos), se verían con un mercado aún más reducido.

Así, pues, pequeñas marcas como Matra, Alfa Romeo y Alpine han dejado ya pasar su oportunidad, dejando que el mercado de «privados» se abasteciese.

Sólo Ferrari, económicamente respaldada por Fiat se ha atrevido a hacer un sport de 5 litros, cuyo primer ejemplar ha sido terminado hace unas semanas: el 512 S.

Este modelo se realiza en dos versiones de carrocería, berlina y spider, y está animado



RECTIFICACIONES

MITRA, S. A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA EN LA
ESPECIALIDAD DE RECTIFICACION AL SERVICIO
DEL AUTOMOVIL Y DE LA INDUSTRIA

STOCK de camisas, pistones,
cojinetes, válvulas, etc., para
toda clase de motores:

SEAT, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT,
DAUPHINE, FORDSON, CUMMINS, MACK,
PERKINS, BARREIROS, MERCEDES, ETC., ETC.

EQUIPOS **SANPA**

De transformación de motores para aumento de potencia:
SEAT 600 a 750 • SEAT 600-D a 850 • SEAT 1.400 a 1.700
CITROEN 2 HP. a 500 cm³. • PEGASO 165 a 200 HP., etc.

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 26797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Tel. 40-33

VITORIA

Sucursales: Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO

Quintiliano núm. 19
Tel. 214309

ATENCIÓN A LAS LUCES

El sesenta por ciento de los coches llevan mal los focos

Recientemente se ha celebrado en toda España la Campaña del Alumbrado, que duró ocho días y que ha servido para que varios miles de automovilistas presten más atención de lo usual a las luces de sus vehículos.

Los resultados observados tanto en esta Campaña como en las celebradas anteriormente hacen suponer que la preocupación por este tema ha calado un poco más profundamente en el ánimo de los conductores españoles. No obstante este interés creciente, los elevados índices de faros mal reglados y las luces con funcionamiento incorrecto ponen de manifiesto la poca importancia que hasta ahora se ha concedido a este aspecto del funcionamiento del automóvil. El sesenta por ciento de los coches que ruedan por España van mal en este aspecto, por lo cual parece conveniente que se recalque sobre la idea de la Campaña del Alumbrado, aun cuando ésta ya ha pasado y hacer de todo el año un momento óptimo para revisar las luces de los vehículos.

FALTA DE ATENCIÓN

Normalmente, el conductor español presta poca atención a las luces del coche —los que llevan camiones suelen estar más sobre estos aspectos—, de la misma manera que se presta poca atención al estado de los amortiguadores y a la alineación de las ruedas. Sin embargo, es fácil advertir, en la mayor parte de los casos, si las luces de nuestro automóvil van bien o mal. Con relación al reglaje de las luces de carretera, son los demás automovilistas quienes suelen avisarnos, porque les molestamos con los haces si es que van demasiado altos; en caso de que queden cortos, somos nosotros mismos quienes sufrimos una zona de iluminación muy re-

ducida. Más difícil es reconocer el buen o mal funcionamiento de los pilotos de frenada e, incluso, el de intermitencia, a no ser que nos preocupemos realmente. Basta con pisar el freno cuando el coche está detenido en un semáforo y observar por el espejo retrovisor la proyección sobre el coche que se encuentra detrás. También por el haz proyectado se puede advertir si marchan bien o si no los intermitentes, e igualmente ocurre con la luz de retroceso que, habitualmente, sirve para iluminar la zona que hemos de recorrer marcha atrás. Con todo, no supone más que una pequeña molestia hacer que revisen las luces del vehículo en el taller.

SEGURIDAD

Frente a esta molestia, las ventajas que se desprenden de unas revisiones oportunas son múltiples. Conducir con buena iluminación es aumentar el margen de seguridad propia y de los demás, mientras que ir con luz deficiente, sin pilotos intermitentes, con los faros mal reglados, supone un verdadero atentado contra los usuarios de las vías públicas. El caso de deslumbramiento, aun cuando el vehículo lleve puestas las luces de cruce, es demasiado frecuente, por desgracia, ya que los propietarios de tales vehículos no se han preocupado prácticamente nunca por hacer un reglaje de faros.

Es posible que nos encontremos muchas veces con conductores escrupulosos y que miran su coche en todos los detalles, pero que, en cambio, descuidan éste. No hay explicación posible. La iluminación correcta, con el rendimiento con que los coches salen de fábrica, por lo menos es, antes que nada, un elemento de seguridad. Y decimos por lo menos, ya que hay formas de mejorar la iluminación, las cuales no se han de introducir ligeramente, sino previo estudio de un especialista. Pero lo frecuente es que los coches lleven sus luces con un rendimiento muy por debajo del especificado por las fábricas.

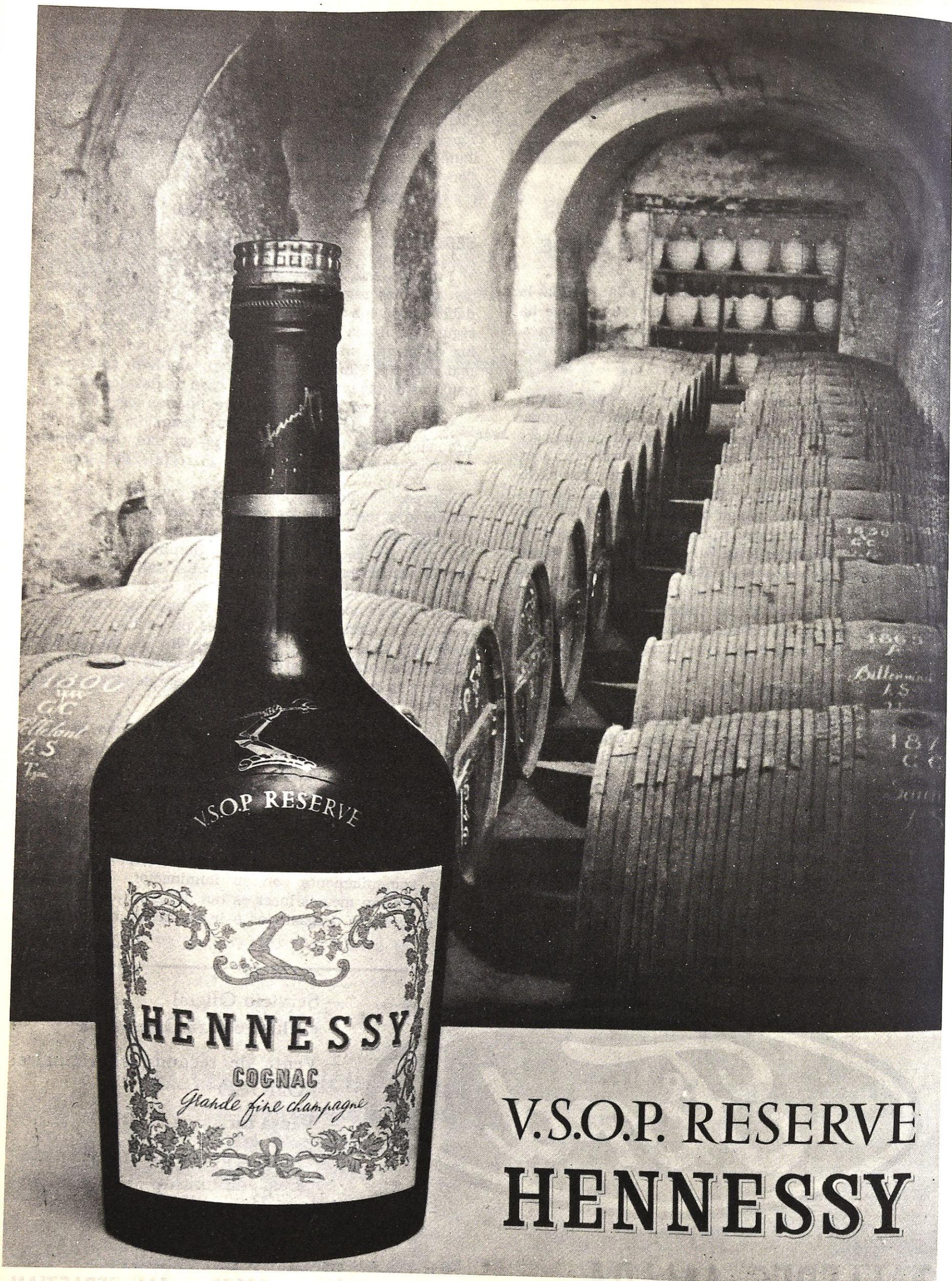
Horas y horas de rodar de noche hacen que las lámparas pierdan su eficacia, se vayan ennegreciendo y no nos proporcionen la luz que necesitamos. Una batería excesivamente utilizada puede dar una luz completamente escasa. Se han podido romper o fundir las lámparas. Pero ¿quién lleva un nuevo equipo de reposición?

Lo que no puede hacer ningún conductor es continuar tranquilamente con su iluminación insuficiente. Conducir con medias luces es tan peligroso como llevar los neumáticos desgastados o ir perdiendo aceite.

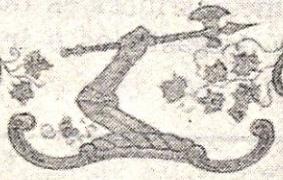


- Servicio Oficial exclusivo para Guipúzcoa
- Venta de recambios originales FOMOCO
- **Venta turismos FORD**
- **Puesta a punto electrónica a motores, equilibrado de ruedas, alineación de direcciones, etc.**

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



V.S.O.P. RESERVE


HENNESSY
COGNAC
Grande fine champagne

V.S.O.P. RESERVE
HENNESSY

MAITZAR3Z MAZ - 89299 1001167 - 45 " n mmm) ANANIA C/17111

EL SIMCA 1200

**PROBADO PARA USTED
DURANTE 3.000 Kms.**

Desde hace años, cuando Simca francesa lanzó su modelo 1.100, se estaba esperando su fabricación en España. Era una esperanza lógica, ya que Barreiros Diesel, S. A., no sacaba nada nuevo desde que comenzó la producción de los Simca 1000 y los Dodge, a no ser modificaciones de detalle. La incursión de Barreiros en el campo del turismo medio le va a ser rentable, porque el nuevo modelo ofrece calidades por encima de su primera apariencia y se trata de una empresa dominadora del marketing.

¿Cuáles son las condiciones del Simca 1200, el derivado español del Simca 1100 francés? Para ustedes hemos recorrido 3.000 kilómetros en las más diversas condiciones y vamos a tratar de resumirles nuestras experiencias.

Nos ahorramos, para ganar espacio, todo lo que supone descripción de catálogo. Basta decir que se trata de un coche tipo break, con motor y tracción delanteros. El motor es similar al que vienen montando los Simca 1000 de las últimas series, pero con cilindrada de 1.204 c.c., compresión volumétrica de 9,5:1 y potencia de 95 CV DIN a 3.400 r. p. m.

En todos los ambientes climatológicos, el Simca 1200 nos arrancó bien cada mañana, incluso con bastante frío y rápidamente eliminábamos la acción del estrangulador de aires, pues alcanzaba temperatura suficiente en corto espacio de tiempo. Va equipado con ventilador eléctrico que entra en acción cuando la temperatura del agua alcanza unos 86 grados a la salida de la culata. Por carretera el aire de la marcha mantiene la temperatura entre 77 y 82 grados, por lo que normalmente se va sin ventilador, lo que economiza 4 CV de fuerza y ahorra ruidos.

Si usted conduce un Simca 1200 con menos de 8.000 kilómetros, notará que los pistones no están totalmente «suelos». Cuando pasa de 10.000 kilómetros se le nota su plena potencia.

El embrague es progresivo, fácilmente graduable y la presión sobre el pedal no es excesiva. Tan sólo al cabo de unas cuantas horas de utilización

CUALIDADES

Estabilidad
Corto, pero amplio
Consumo
Suspensión
Prestaciones suficientes

DEFECTOS

Pobre presencia
Asientos molestos
Mando del cambio
Frenos que precisan servo
Dirección pesada

urbana continua, se comienza a notar que es preciso cierto esfuerzo para empujar el pedal totalmente al fondo, lo cual es necesario si se quiere desembragar por completo.

El manejo del cambio es el único reparo medianamente serio que se le puede hacer a toda la transmisión, porque la caja en sí, tal como nos tiene obligada por lo bajo del piso, y los movimientos a que obliga tienen recorridos exageradamente largos, en particular el correspondiente a la tercera marcha, que es la más difícil de engranar sin fallos.

Hay otro inconveniente: los reenvíos precisos para transformar en transversal el movimiento longitudinal de la palanca, le afectan a ésta dotándola de innecesaria elasticidad; como los sincros (o bien los fiadores de sujeción de las marchas) están bastante duros, se hace precisa una concentración especial para pasar de segunda a tercera si no quiere pasar por el mal rato de dejar el coche en punto muerto involuntariamente.

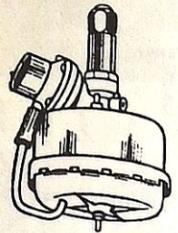
PRESTACIONES: BIEN PARA SU PESO

Al examinar los resultados numéricos que ofrece el Simca 1200 conviene tener en cuenta, antes de nada, que el coche pesa 930 kilogramos en vacío, pero prácticamente idéntico, para hacerse una idea, que el de un 1430. No obstante, tiene la misma cilindrada y menor potencia que un 124; pese a lo cual, tira de un desarrollo ligeramente superior al de éste, con 24,55 km./h. a 1.000 r. p. m.,



FRENOS

AMORTIGUADORES



Y DIRECCIONES

TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

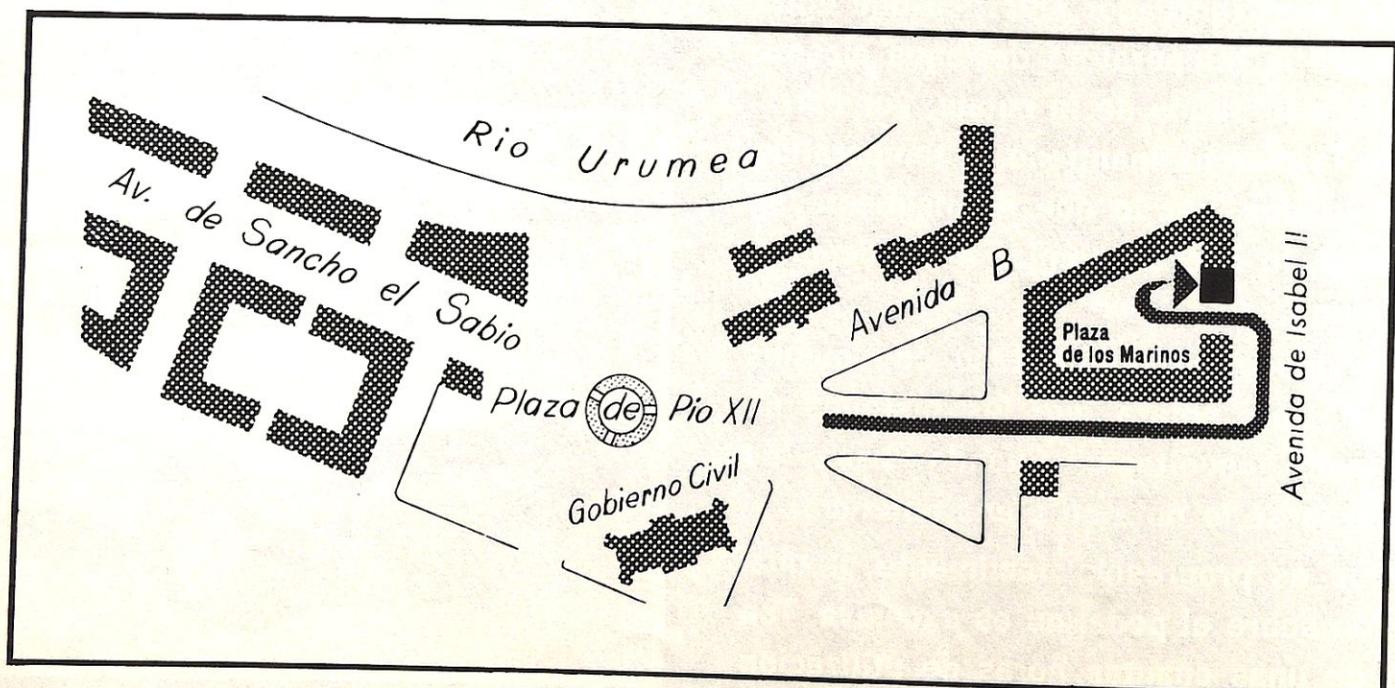
Taller Oficial de

BENDIBERICA, S. A.

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

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

SAN SEBASTIAN



EL SIMCA 1200

frente a 24,2. Por ello es de esperar que la prestación sea inferior, en cuanto a aceleración, que la del 124. Esto es lo que nos revelan las cifras aportadas por las propias fábricas. Veamos ahora los resultados prácticos.

El Simca 1200 ha logrado cubrir el kilómetro con salida parada en 39 segundos $3/5$ (promedio en ambos sentidos sobre la misma base). El tiempo de recuperación es notable: 40 segundos exactos a partir de 40 km./h. en cuarta velocidad, recuperando desde un régimen de 1.650 r. p. m. El motor es bastante más elástico de lo que deja suponer un par máximo de 3.400 r. p. m.

Finalmente la velocidad máxima arroja la cifra de 137,9 kilómetros por hora. Quizás con una más correcta puesta a punto se puedan ganar las 200 r. p. m. que le faltan para lograr su potencia máxima, lo cual significaría los 142 km./h.

ECONOMIA DE CONSUMO

Como es tradicional hemos recorrido 200 kilómetros en ciudad. El resultado fue de 11,1 litros

a los 100 kilómetros, lo que supone un consumo económico, que puede refrendar todo el que conozca el tráfico de Madrid.

La prueba de consumo en carretera se hizo por el itinerario Madrid - Cádiz y regreso, con tres personas a bordo y equipaje. Total, 230 kilogramos. A la ida se procuró un promedio brillante y marchamos a 126 de contador, o sea, 120 km./h. reales. El promedio fue de 82,2 km./h. El consumo de 9,25 litros a los 100 kms. Al regreso se redujo a 8,37 litros.

También hemos llevado el Simca por nuestro tradicional circuito de montaña de 334 kilómetros, por los puertos de Guadarrama, Navacerrada, Cotos, Morcuera, Canencia, Navafría y Somosierra. El promedio fue de 88,6 km./h. En utilización a fondo, el consumo fue de 10,96 litros cada 100 kms. que es lo normal, pues siempre nos aproximamos en esta prueba al consumo de ciudad.

FRENOS: LE VENDRIA BIEN UN SERVO

El equipo de frenos está compuesto por frenos de disco delanteros de 23,4 cm. de diámetro, dos tambores posteriores de 21,6 cms. y un limitador.

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL
"CITROEN"

MAXIMA GARANTIA
BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

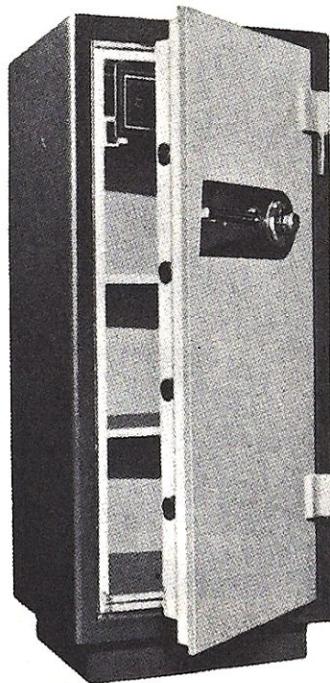
Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

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

SAN SEBASTIAN



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

¡¡ CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048
SAN SEBASTIAN

EL SIMCA 1200

de presión trasero en función de la carga transportada. La precisión a ejercer sobre el pedal es, francamente, elevada; una vez que se ha tomado confianza y se comprueba que pisando a fondo se frena, la cosa no tiene demasiada importancia. Pero en el caso de usuarios poco entusiastas de exhibiciones musculares, se hace necesaria la incorporación de servofreno. Por ello no va a frenar más, pero lo hará con más comodidad.

DIRECCION: PRECISA Y NO MUY DURA

La dirección, de cremallera, aliada a los neumáticos radiales, confiere al coche rapidez de respuesta que sólo disminuye al abordar las curvas realmente de prisa, porque se deja notar el carácter subvirador del coche. Su rapidez de acción es muy aceptable, pero acusa cierta dureza. Conociendo los Morris y el Renault 12 que, pese a ser de tracción delantera, son más suaves, pensamos que se podría haber conseguido hacer menos dura la dirección del Simca 1200 previa corrección de las cotas. De todos modos, no llega a ser tan dura

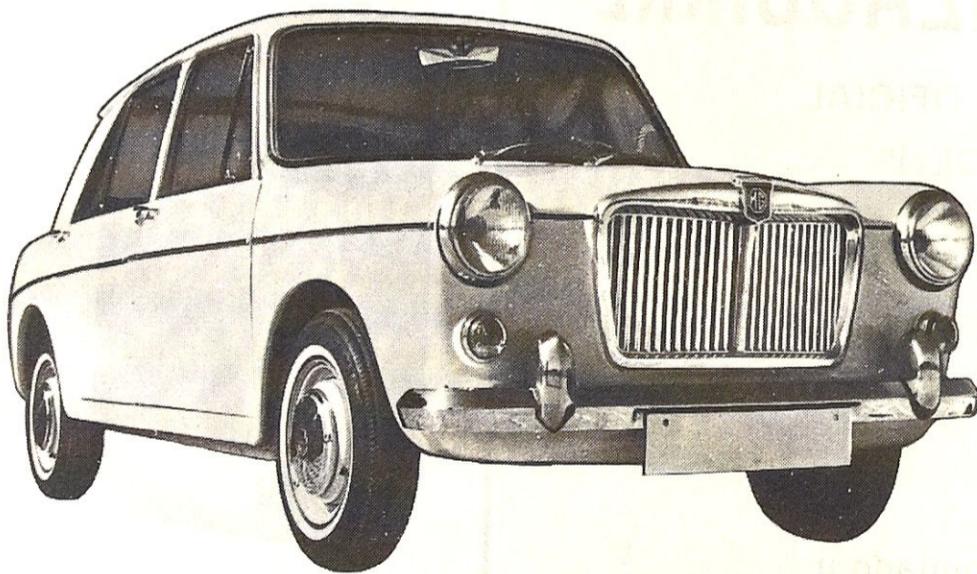
como la del Renault 6, ni reviste caracteres de tragedia. Para aparcar sí molesta la dureza.

SUSPENSION: EXCELENTE TERMINO MEDIO

La suspensión está lograda. Es un término medio entre la blandura del R-6 y la rigidez de los Morris. Más próxima a la primera que a la segunda, pero con un balanceo lateral sensiblemente inferior al de los Renault, por no hablar de la aparatosa de los Citroën, que son un caso aparte.

BUENA ESTABILIDAD

La estabilidad, que se deriva del conjunto de suspensión, dirección y tracción delantera, es bastante buena. En línea recta no hay problemas con el viento lateral. Y lo mismo puede decirse de su comportamiento por carreteras abombadas. En curvas rápidas, el Simca 1200 se comporta con docilidad y admite correcciones con nobleza. En curvas cerradas se muestra subvirador, como ocurre con las tracciones delanteras; si los neumáticos traseros se llevan a la presión que aconseja la fábrica (dos décimas más de presión que los delanteros) el carácter subvirador se acentúa. Con presiones iguales, la cosa marcha mejor.



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

EL SIMCA 1200

CARROCERIA FUNCIONAL Y AUSTRERIDAD GENERAL

La presentación es algo insuficiente, desacorde con el GL de su sigla (Gran Lujo) y con el precio. Diseño espartano en el exterior y algo pobre en el interior. El cuadro de instrumentos está bien en lo que tiene, pero poco. Y se han reservado muchos lugares «para radio», «para tacómetro», «para encendedor»... Lleva lo sucinto, excepto una luz «chivato» para recordar la utilización del estrangulador de aire.

En cuanto a la funcionalidad de la carrocería, apta para convertir el coche en una furgoneta prácticamente, es algo indiscutible. Las puertas exigen, desde luego, un fuerte golpe para cerrar bien; pero una vez cerradas no hacen ruido. Se echa de menos el cierre en alguna de las dos guanteras.

CONFORT: A MEJORAR

Los asientos delanteros están bien mullidos y sujetan lateralmente, pero tienen el problema del respaldo. La zona lumbar se va hundiendo hacia atrás y la espalda acaba por quedar convexa. La distancia entre los asientos es suficiente a la derecha y más bien justa a la izquierda, como consecuencia de la verticalidad del respaldo.

Por su anchura es un buen cinco plazas, en el sentido europeo de las «plazas». De todas formas, los asientos traseros están constituidos por una banqueta un poco corta. Bien pudiera tener tres o cuatro centímetros más.

En resumen, un coche de aspecto poco brillante, buen rutero, capaz y con un precio (127.000 pesetas) no muy fuera de lugar, dada la tónica general en nuestro país. (Motor Press)



AMORTIGUADORES

KONI

- 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

Adelantándose a los diversos proyectos y prototipos anteriores encaminados a la fabricación de un automóvil eléctrico «popular», la sociedad francesa La Voiture Electronique, S. A., ha lanzado al mercado su modelo Stil, cuyos prototipos se conocían ya desde el año pasado.



El Stil no es un «ejercicio de estilo» para ser exhibido en un Salón, o una proposición a la opinión pública, sino una realidad (que se vende en Francia al precio de 3.450 francos) que

STIL, el coche

viene a cubrir un hueco importante en el campo de los transportes individuales.

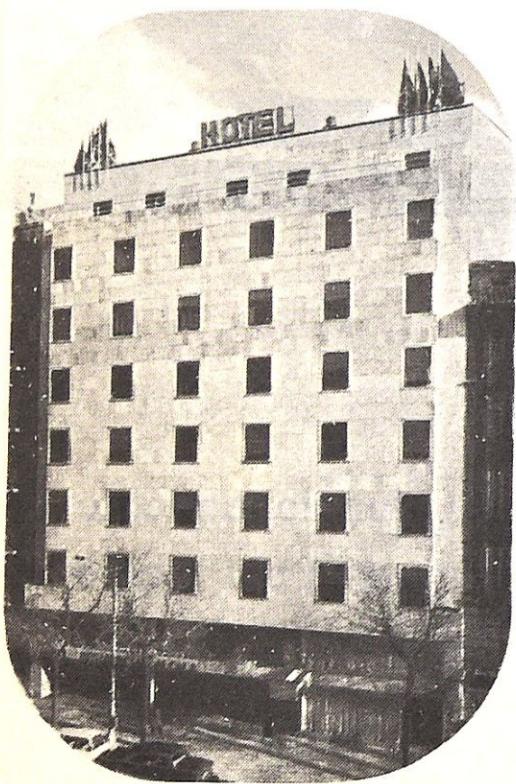
Sus dos características más importantes son: la ausencia de transmisión y sus inconvenientes, pues los dos motores van colocados uno en cada rueda trasera, y su sistema de manejo, con un mando único que dirige la marcha adelante y la marcha atrás, la frenada y la dirección.

Un repartidor de energía distribuye el movimiento, como un diferencial, a las ruedas traseras, efectuándose así los cambios de dirección; el Stil puede así girar sobre sí mismo, siendo su manejo sencillísimo.

Los motores son Jarret, de reductancia variable y conmutación electrónica, y tienen 260 milímetros de diámetro y 102 de longitud. Cada uno de ellos puede rendir un par máximo teórico de 4 mkg., y entre los dos desarrollan un empuje total de 46 kilogramos, equivalente al necesario para que el pequeño coche arranque, cargado con dos personas, en una cuesta con un 14 por 100 de desnivel.

La energía la proporcionan cuatro baterías de 12 voltios, con una capacidad de 47 amperios/hora y un peso total de 65 kilogramos. Se recargan por medio de un rectificador, no incorporado en el vehículo, en circuito alterno de 50 periodos, y cada carga proporciona una autonomía que oscila entre los 30 y 70 kilómetros, según el terreno y la carga transportada.

ra hotel residencia alcalá



Restaurante
BASQUE

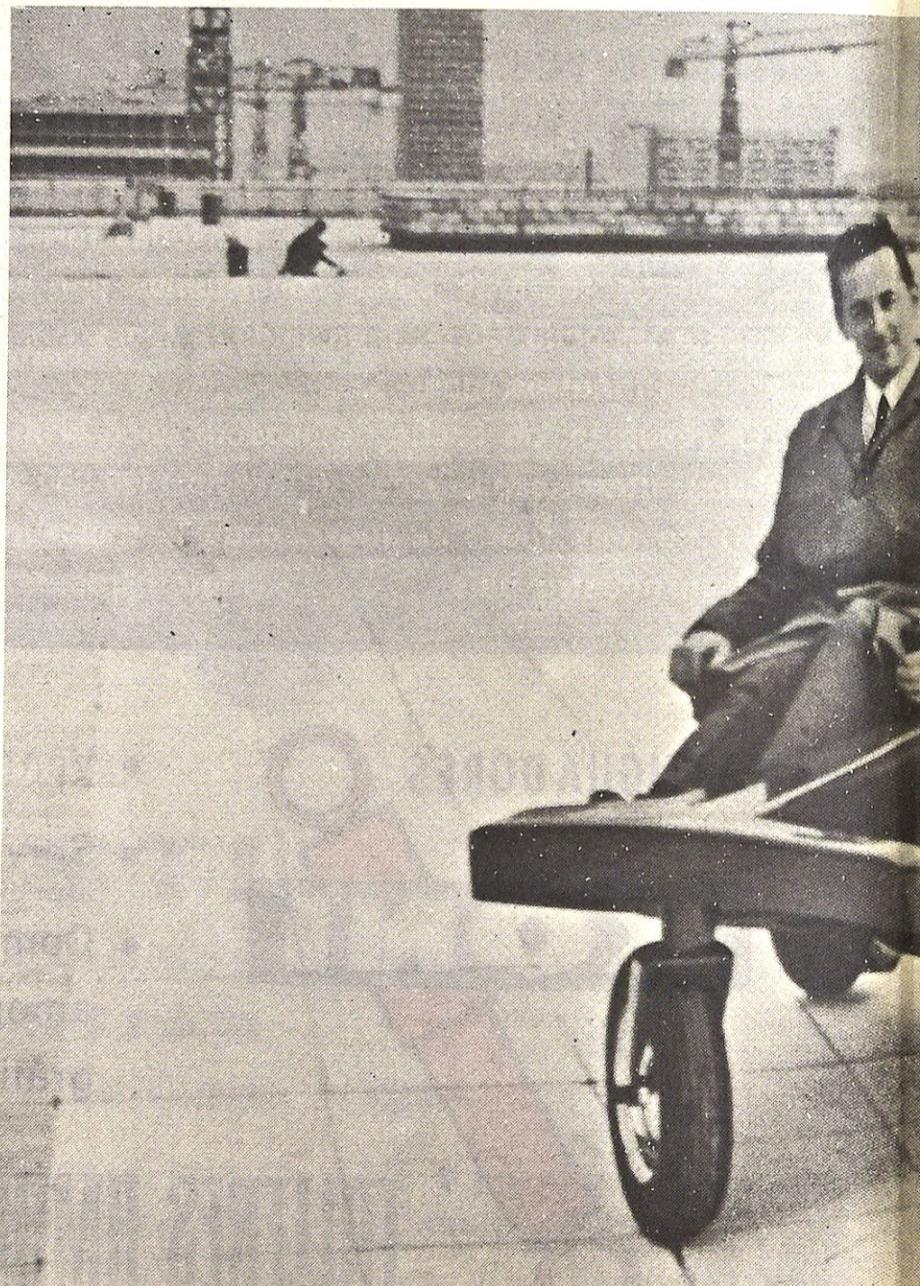


Cafetería
BASQUE



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

Director: ANGEL URCHUGUI



NOVEDADES  nove

electrónico

El peso del vehículo, con baterías, es de 170 kilogramos, y admite una carga máxima de otros 180.

La frenada en marcha está encomendada al inversor electrónico de par, pero se han previsto también frenos de disco de seguridad y estacionamiento. El cuadro, tubular y con forma de «T», está suspendido por dos resortes autoamortiguadores a compresión hidrostática. La carrocería es de poliéster estratificado.

El Stil tiene una longitud máxima de 168 centímetros, una anchura de 115 y una altura de 78.

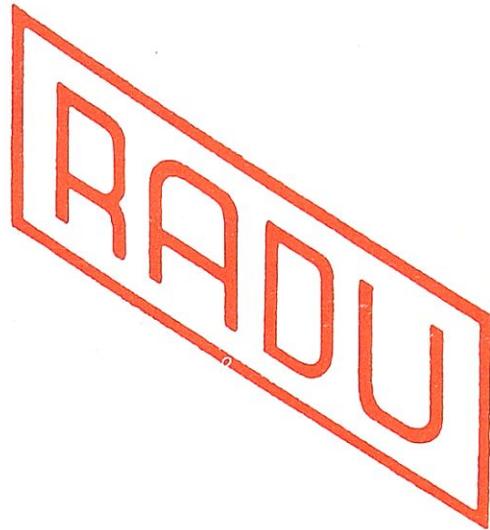
La velocidad máxima para los primeros vehículos fabricados, destinados a la circulación en recintos cerrados, es de 12 kilómetros a la hora o 25, pero si fuese necesario podría llegar a los 45-50 kilómetros a la hora.

La versión ofrecida actualmente (que tiene un plazo de espera de ocho meses) es descubierta, pero se prevén varias versiones, una de ellas con un «simulacro» de techo, que se pondrán en fabricación en la nueva factoría que la compañía tiene en Creutzwald (Lorena) en curso de montaje.

Por ahora, el Stil está destinado a utilizaciones de tipo «privado»: aeropuertos, grandes factorías, complejos residenciales, etcétera, pero se estudia su incorporación al tráfico público en un futuro próximo.



Recambios Accesorios



DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN



Pablo Zubiaurre

Agencia Oficial B M C inglesa

MORRIS



WOLSELEY

Riley

ESPECIALIDAD AUTHI

TRANSFORMACIONES TAURUS

•
TERCIO MONTEJURRA, 4

TELEFONO 17871

SAN SEBASTIAN

LUJO INGLÉS A 274 KILOMETROS POR HORA

A una velocidad máxima de 274 kilómetros por hora puede llegar el nuevo Aston Martin, del que sus fabricantes indican que es el más veloz automóvil de cuatro plazas, y que pasa de 0 a 161 kilómetros por hora en doce segundos y cinco décimas.

Este nuevo coche es el denominado DBS V 8, tiene el motor enteramente en aluminio y lleva cuatro árboles de levas en cada culata; compresión de 9:1 y sistema de inyección de combustible. También ofrece nuevos sistemas de transmisión para controlar la gran potencia del motor. Su caja de cambios es de cinco velocidades y accionada a mano, aunque opcionalmente se puede servir con transmisión automática de tres velocidades.

La carrocería es básicamente la misma del anterior modelo DBS, pero tiene un nuevo panel inferior delantero, que le proporciona mayor estabilidad a grandes velocidades. Entre las nuevas características figuran frenos de disco ventilados



y llantas de aleación utilizadas por primera vez por la Aston Martin, en lugar de las de radios. El interior se ha diseñado de forma que ofrezca el máximo de seguridad a sus ocupantes. Todos los asientos, además, van tapizados en cuero inglés, son reclinables y sumamente confortables.

Tenemos entendido que alguna unidad de este nuevo modelo Aston Martin llegará al Salón de Barcelona por medio de los representantes en España, Corver, S. A., por lo que, a partir de la primavera, se podrá ver alguno de estos coches con matrícula española.



Viña Campo Viejo

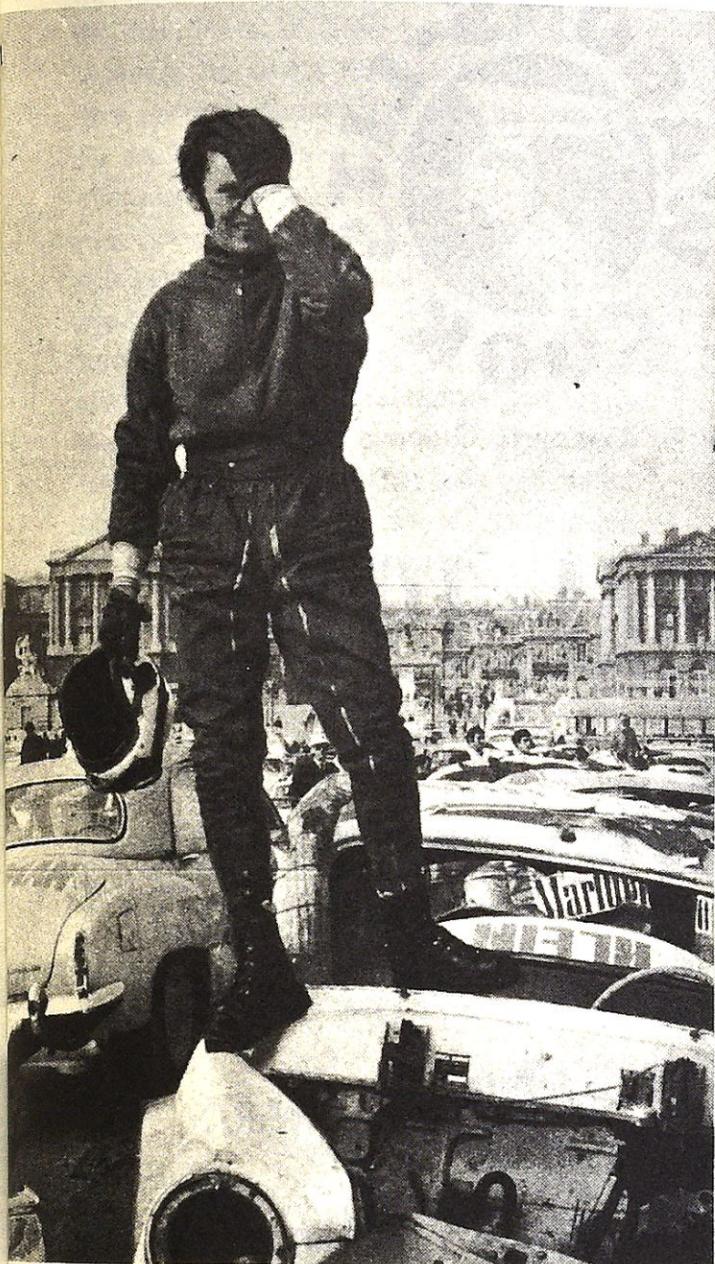
Un gran vino de Rioja, tinto,
rosado o blanco para
celebrar unas Fiestas más Felices

Un vino "de marca" a precio asequible

Bodegas Campo Viejo

Logroño - Rioja

MICHEL NORMAN, héroe del destrozo de automóviles



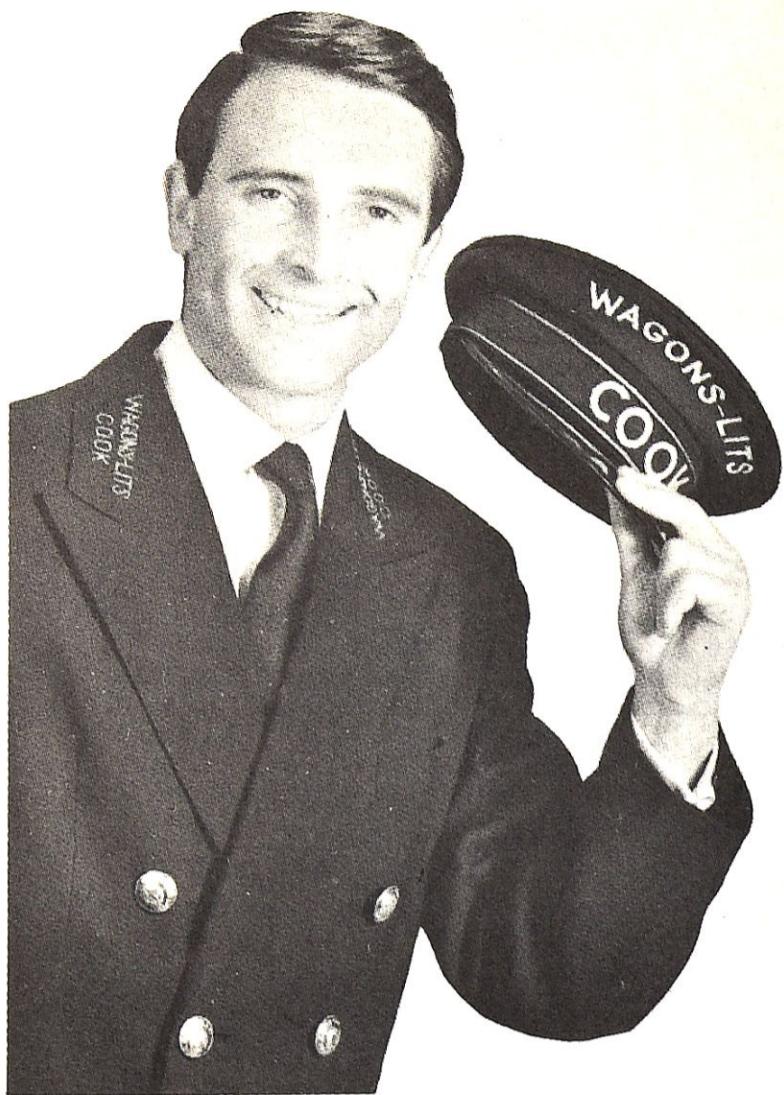
Su vocación es el riesgo y su vida el volante de los automóviles. Michel Norman es «chocador» de profesión. Al cumplir los 25 años se ha brindado a sí mismo una hecatombe de sus automóviles, que son las herramientas con las que se gana el pan. Al destrozar veinticinco coches ante el Castillo de Versalles, ha realizado un gran espectáculo para distraer a sus amigos los «colisionadores» y a los numerosos visitantes del castillo, atraídos por esta actuación fuera de serie.

Al terminar su exhibición Michel fue arrollado a su vez, pero por una serie de admiradores, entre los que predominaban jóvenes y bonitas mujeres a las que su heroicidad les ha llegado al corazón. Michel Norman ha prometido reincidir con cincuenta coches... Cuando cumpla los cincuenta años.



1. Una vez realizada su hazaña, Norman posa victorioso sobre sus trofeos: los veinticinco automóviles destruidos sin haber sufrido nada más que un ligero golpe en la cabeza.
2. Realizó las más arriesgadas maniobras con el coche que conducía o, lo que es más difícil aún, obligaba a otros coches a realizarlas mediante colisiones, lo que constituye un verdadero juego para este hábil conductor.
3. Michel Norman atraviesa, lanzado a toda velocidad, una gigantesca antorcha.
4. Durante muchas horas los vehículos conducidos por Michel chocaban ininterrumpidamente y despedían toda clase de piezas.

Fotos: G. Leroux



VIAJE PROFESIONAL Y TURISTICO AL

JAPON

organizado por:



Agencias de Viajes - Grupo A.- N.º 5

EXPOSICION UNIVERSAL 1970

— OSAKA —

IDA POR LA RUTA POLAR - REGRESO POR EXTREMO ORIENTE

Visitando: OSAKA - KYOTO - TOKYO - HONG-KONG - ANGKOR - NARA
ATAMI - NIKKO Y OTROS IMPORTANTES LUGARES.

En todas las Capitales importantes del Japón, está prevista la posibilidad de cambiar algunas de las visitas turísticas, por los eventuales contactos profesionales que puedan interesar a los Señores participantes.

PRECIO POR PERSONA, DESDE 77.600 PESETAS

INFORMES E INSCRIPCIONES:

SAN SEBASTIAN

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

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

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

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ

BAGRATION, VENCEDOR DE LA SUBIDA AUTOMOVILISTA AL JAIZKIBEL

La III Subida Automovilista al Jaizkibel constituyó un éxito rotundo. Buen número de pilotos participantes pusieron de manifiesto el gran progreso experimentado en estos últimos tiempos. Por otra parte la Subida al Jaizkibel dedicada especialmente a los pilotos que comienzan en esta difícil singladura de la ruta en competición (aunque siempre con participación de gran categoría), supone una auténtica cantera donde se forman los nuevos valores de nuestro automovilismo. Se produjeron dos accidentes que resultaron muy espectaculares, pero afortunadamente no hubo que lamentar males mayores ya que los pilotos resultaron indemnes.

La clasificación fue la siguiente:

Clas.	N.º	Participante	Coche	Grup.	Mejor tiempo	1-2-5	3-4-6
1.º	3	Bragation	Porsche 911				
2.º	1	M. K. J.	Porsche 908	5.º	4' 29" 2	1.º	
3.º	6	De León	Alpine A-110	6.º	4' 35" 1		1.º
4.º	7	Hernández	Alpine A-110	6.º	5' 05" 4		2.º
5.º	5	Ripalda	Alpine A-110	6.º	5' 16" 3		3.º
6.º	8	Bay	B.M.W. 2002		5' 17" 1		
7.º	38	Bárcena	Renault R-8	2.º	5' 18" 1	2.º	
8.º	19	Gortari	Morris Cooper	2.º	5' 19" 1	3.º	
9.º	4	Lezama	Unipower		5' 24" 3		
10.º	48	Corral	B.M.W.		5' 26" 1		
11.º	20	Guibert	Authi Mini		5' 27" 1		
12.º	9	Colino	Ford Escort		5' 31" 2		
13.º	30	Goiburu	Dauphine R-109		5' 32" 1		
14.º	23	Tofe	Morris Mini		5' 41" 3		
15.º	39	Arregui	Authi Mini		5' 49" 1		
16.º	28	Galilea	Renault 8		5' 49" 4		
17.º	10	Almandoz	Seat 850 cupé		5' 51" 1		
18.º	46	Beorlegui	Seat 850 cupé		5' 54" 3		
19.º	22	Jáuregui	Mini Authi		5' 57" 1		
20.º	45	García	Renault R-8		5' 58" 2		
21.º	12	Múgica	Renault A-110		5' 59" 1		
22.º	40	Vergarajáuregui	Seat 850		6' 00" 1		
23.º	24	Adarraga	Morris Mini		6' 04" 4		
24.º	27	Sorrondegui	Renault 8 TS		6' 08" 1		
25.º	34	Pagan	Seat Nardi		6' 11" 1		
26.º	26	Argal	Renault 8-TS		6' 11" 1		
27.º	41	Berzal	Seat 850		6' 15" 1		
28.º	49	Hernan	Seat 600-D		6' 18" 2		
29.º	29	Arteche	Renault 8		6' 23" 4		
30.º	50	Erquicia	Morris Mini		6' 24" 4		
31.º	14	Gómez	Renault 8		6' 25" 4		
32.º	32	Salvador	Seat 850		6' 29" 4		
33.º	11	Alemaný	Seat 600		6' 30" 1		
34.º	42	Lestuzzi	Seat 850		6' 31" 1		
35.º	37	Ceballos	Simca 1.000		6' 34" 4		
36.º	36	García	Seat 600-D		6' 40" 2		
37.º	44	Hernández	Seat 600		7' 21" 4		
38.º	43	Alcalá	Seat 600		7' 59" 1		
					9' 44" 1		

REPARTO DE PREMIOS

- 1.º Trofeo Gremio Sindical: BAGRATION.
- 2.º Trofeo Alberdi - Renault: M. K. J.
- 3.º Trofeo Almandoz: DE LEON.
- 4.º Trofeo Carrocerías Azcuene: HERNANDEZ.
- Grupos 1.º, 2.º y 5.º — 1.º Trofeo Automóvil Club Vasco-Navarro: BAGRATION.
- 2.º Trofeo La Voz de Guipúzcoa: BAY.
- 3.º Trofeo Radu: BARCENA.
- Grupos 3.º, 4.º y 6.º — 1.º Trofeo Ayuntamiento Rentería: M. K. J.
- 2.º Trofeo Cano: DE LEON.
- 3.º Trofeo C. A. T.: HERNANDEZ.
- Primera Dama clasificada.—Trofeo Talleres y Garage Leal: MATILDE ADARRAGA.
- Trofeo Authi.—Primer Authi clasificado: GUIBERT.

FIAT
SEAT

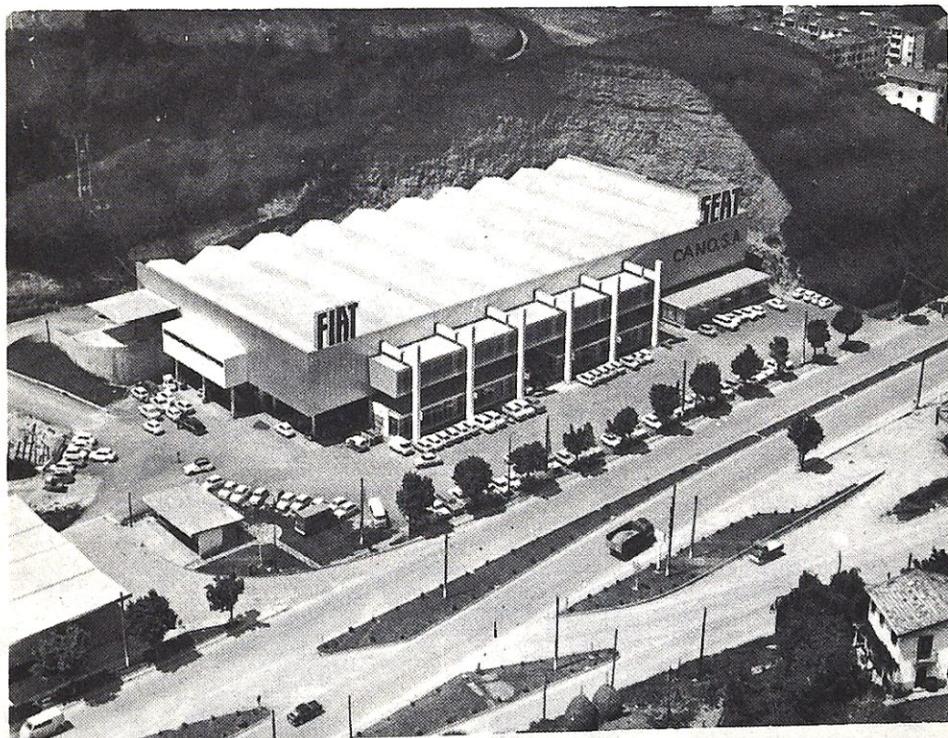
CANO, S. A.

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



90

ANIVERSARIO

1879-1969

**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**



NIEVE, HIELO Y NIEBLA LOS GRANDES ENEMIGOS DE LOS AUTOMOVILISTAS

Estamos en invierno y la nieve o el hielo puede aparecer «a la vuelta de la esquina». Junto con la niebla son los enemigos más temibles del automovilista. Mientras que ante la niebla la única técnica es marchar despacio y con las luces de cruce encendidas, ya que perfilan mejor el terreno que las largas, con el hielo y la nieve los riesgos son mayores y en ocasiones de poco vale aminorar la velocidad, aunque siempre sea el factor predominante para adquirir una mayor seguridad.

A continuación se explican algunas técnicas para el automovilista —particularmente novato— que se enfrente con estos fenómenos meteorológicos.

Las seis reglas de un experto

Un conocido experto en cuestiones de seguridad de tráfico, Paul W. Kerney, norteamericano por más señas, resume sus consejos en estas seis reglas:

- 1.ª Aumentar la distancia entre coche y coche cuando se circula en caravana.
- 2.ª Evitar las maniobras bruscas y los frenazos.
- 3.ª Recordar que la distancia de frenado sobre superficie húmeda es, o puede ser, el doble de la requerida para suelo seco.
- 4.ª Utilizar el sistema de alumbrado cuando la visibilidad se reduzca. En esta forma, nos ayuda a ver mejor y, al mismo tiempo, a ser vistos.
- 5.ª Frotar con cera o alcohol el parabrisas a fin de reducir el empañamiento del cristal.
- 6.ª Aplicar el sexto sentido; el sentido de anticipación a todas las maniobras.

Siete consejos de un fabricante de neumáticos

Por su parte, los técnicos de la empresa «Goodyear and Rubber Company» recomiendan a sus clientes lo siguiente:

- Para mayor seguridad es indispensable mantener la presión correcta de todos los neumáticos y, de forma especial, los colocados en las ruedas delanteras.
- La presión desigual en las ruedas del eje delantero puede provocar el

giro brusco hacia un lado cuando se aplican los frenos.

- Conviene no ir muy pegado al automóvil que nos precede. Marchar inmediatamente detrás es una peligrosa costumbre, pero esta peligrosidad aumenta cuando las carreteras están cubiertas de nieve.
- A más de 60 kilómetros por hora sobre hielo o nieve, el conductor tiene poco control de su coche.
- Nunca se debe pisar bruscamente el pedal del freno. Para aminorar la velocidad o detener el coche, se ha de pisar suavemente el pedal del freno; cuando el coche comience a girar sobre sí mismo, volver el volante hacia la misma dirección que gira o patina el coche (la reacción normal del coche es hacerlo girar en dirección opuesta, lo cual sólo contribuye a aumentar el patinazo).
- Si el coche queda atascado en el hielo o en la nieve, hay que intentar sacarlo moviéndolo hacia delante y hacia atrás, nunca acelerando a fondo. El giro rápido de los neumáticos sólo sirve para quemar los neumáticos y para que el coche se hunda más.

Accesorios indispensables

Pero antes de seguir adelante con estos consejos, hagamos un breve inciso para recordar al automovilista aquellos útiles y accesorios que pueden resultar indispensables en caso de emergencia.

- Un abrigo grueso o una gabardina forrada.
- Una manta gruesa que pueda preservar del frío en caso de avería o bloqueo
- Un juego de cadenas.
- Anticongelante en el radiador.
- Una linterna (a ser posible del tipo intermitente).
- Triángulos de señalización.
- Cinturones de seguridad (no sólo para el conductor, sino también para los demás ocupantes del vehículo).
- Gafas ahumadas para evitar durante el día los peligrosos reflejos del sol en la nieve.
- Cepillo para limpiar el parabrisas y luna posterior.

- Una bolsa o una caja llena de arena o ceniza, muy útil en caso de atasco.
- Dos calzos.

Resulta muy conveniente, por otra parte, para quienes viajan con frecuencia en invierno, instalar en el coche faros antiniebla, luz de retroceso y neumáticos especiales.

Argüirá acaso el lector que se trata de un equipo que, en conjunto, cuesta una suma relativamente importante. Nos limitaremos responder a tal sugerencia que todo depende del precio en que cada uno valore su vida...

Otras normas elementales

Finalmente hilvanamos una serie de normas y precauciones a adoptar en evitación de que el viento, el hielo, la nieve o el pavimento mojado nos conviertan en protagonistas de un grave accidente.

Mucho cuidado con la niebla. Cuando surge este enemigo en la carretera hay que extremar la prudencia al máximo.

Con niebla —o cuando nieva— circular con las luces de posición encendidas. Si disminuye la visibilidad, debe hacerse uso de las luces de cruce (¡cuidado!, el alumbrado intenso se refleja en los copos de nieve y en la niebla, lo cual contribuye a deslumbrar al propio conductor)

Si la calefacción está en marcha, un deflector o una ventanilla entreabierta permitirá que el aire no se enrarezca y, lo que es más importante, evitará la somnolencia o la intoxicación en caso de que el circuito tenga alguna fuga.

Por último, condensemos en pocas palabras lo que podríamos llamar «abcé» del invierno en la carretera, con relación a la conducción en óptimas condiciones:

- Mayor prudencia.
- Menor velocidad.
- Mayor distancia con los vehículos que nos preceden.
- Ceñirse al máximo al borde derecho de la calzada.
- Más suavidad en el volante y en el uso de los pedales.
- Extremar las precauciones en los adelantamientos y cambios de dirección. Avisar siempre con suficiente antelación.

DEL RODAJE DEPENDE EL FUTURO DEL COCHE

Rodar un motor, en el más amplio sentido de la palabra, es conseguir que todas sus superficies en contacto, bien sea por deslizamiento o rodadura, alcancen el grado de finura y las holguras necesarias para un trabajo mecánico en óptimas condiciones, esto es, con poco desprendimiento de calor por rozamiento.

Este rodaje, en mayor o menor grado, es siempre preciso, pues aunque el acabado de todos los elementos mecánicos sea casi perfecto, tomados uno por uno, su montaje y ensambladura recíproca y siempre plantearán problemas. La condición para que dos superficies deslicen bien no es solamente que ambas estén bien pulimentadas, sino que su holgura, su forma de apoyar o de ajustarse una a otra sea la correcta, y esto sólo puede conseguirse mediante la repetición del movimiento.

¿QUE ELEMENTOS PRECISAN DE RODAJE?

En un motor moderno, eso sí, los elementos que precisan de rodaje están reducidos a un mínimo. Podemos decir que básicamente, con los pistones, en su ajuste, relativo con los cilindros. En un segundo plano, tenemos los segmentos y los casquillos de bancada y biela.

Los casquillos, lo mismo que las muñequillas de cigüeñal, vienen con una mecanización sumamente afinada, un auténtico superacabado. Lo único que requieren es un ligero rodaje, no para problemas de superficie u holgura sino simplemente para que se realice el «forjado» o «asentamiento» del material antifricción sobre su coquilla de acero.

Los segmentos, por su parte, tienen un rodaje algo más largo, puesto que son de material mucho más duro (fundición, acero, cromo, etc.). Ahora bien, es un rodaje un poco «sui generis», por cuanto que, pasados unos pocos kilómetros, ya no hay prácticamente peligro alguno. Lo único que ocurre, hasta que el desgaste los haya asentado bien sobre la superficie del cilindro, el coche tendrá un poco menos de compresión que la ideal, y el gasto de aceite será algo mayor, lo cual no deja de ser beneficioso durante el rodaje.

LOS PISTONES, PIEZAS CLAVE

En cualquier caso, el problema básico nos lo plantea el pistón, por multitud de factores. Se trata de una

pieza sometida a enormes sollicitaciones de orden térmico y mecánico, cuya evacuación de calor está dificultada por no encontrarse en contacto directo con el elemento refrigerador, sino a través de la pared del cilindro, contra la cual roza. Por otra parte, como el pistón ha de ser ligero, de peso, en los motores modernos de régimen elevado de giro se fabrican con aleación ligera, cuyo coeficiente de dilatación es mayor que el del bloque o las camisas, y se van apretando progresivamente a medida que se calientan.

DOS TIPOS DE RODAJE

Podemos distinguir dos clases de rodaje de acuerdo con el objetivo que buscan: el rodaje de superficie o alisamiento y el rodaje de holgura. El primero consiste en lograr que las superficies en fricción lleguen a acomodarse de forma lo más hermanada posible, para conseguir el mínimo rozamiento. El segundo, en ir produciendo un ligero desgaste que lleve las tolerancias a su grado ideal, para compensar las dilataciones que se producen en el caso de esfuerzos muy duros y para conseguir una película lubricante de suficiente espesor.

Si observamos a simple vista un pistón nuevo y un cilindro recién salido del pulimentado posterior al rectificado, parece que el rodaje de superficie está de más: ¡presentan un aspecto tan fino y tan brillante! Pero al microscopio, la cosa es distinta: minúsculas aristas, promontorios, rayitas y demás imperfecciones surcan ambas superficies. Y es necesario que se eliminen para conseguir un deslizamiento suave.

En cambio, el rodaje de holguras depende de cada fabricante. Los hay que entregan los motores muy ajustados, necesitando un período de rodaje muy prolongado; en cambio un motor destinado a competición, por ejemplo, se monta con mucha holgura, para que en cuanto se haga un ligero rodaje de superficie, ya esté en condiciones de rendir al máximo.

LAS PRIMERAS VUELTAS DE MOTOR

Las primeras pistonadas del motor producen un verdadero desastre, a nivel microscópico. Por fortuna en los coches nuevos este primer rodaje lo realizan las fábricas en sus bancos de pruebas, por lo que el cliente recibe el coche cuando ya ha pasado el momento de máximo peligro. No así cuando se hace rectificar un bloque o se vuelve a encamisar, en cuyo caso el conductor debe realizar el proceso de rodaje desde su primer momento.

La generación de calor por estos primeros roces es muy fuerte, lo cual dilata el pistón, haciendo aumentar su presión contra las paredes, disminuyendo la lubricación y aumentando los roces. Es un proceso de cadena que si no se controla debidamente puede conducir al «gripado» o agarrotamiento del motor, fenómeno nunca agradable, aunque puede tener consecuencias benéficas.

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

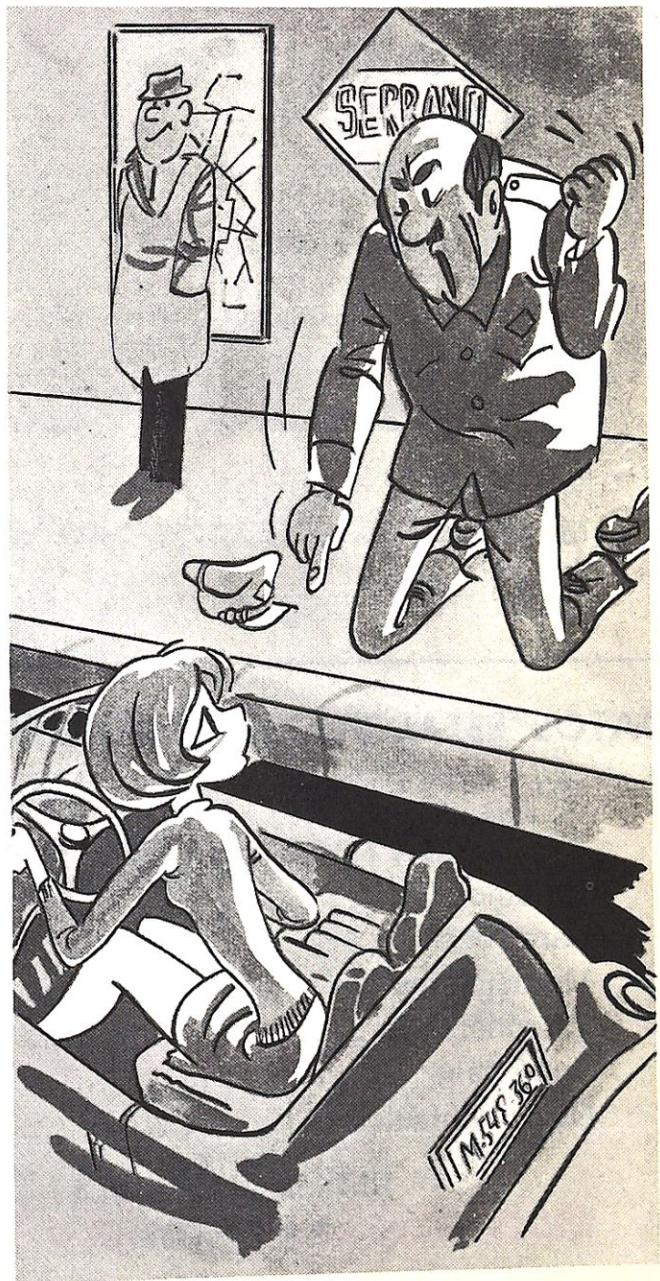


RUEDA EL HUMOR

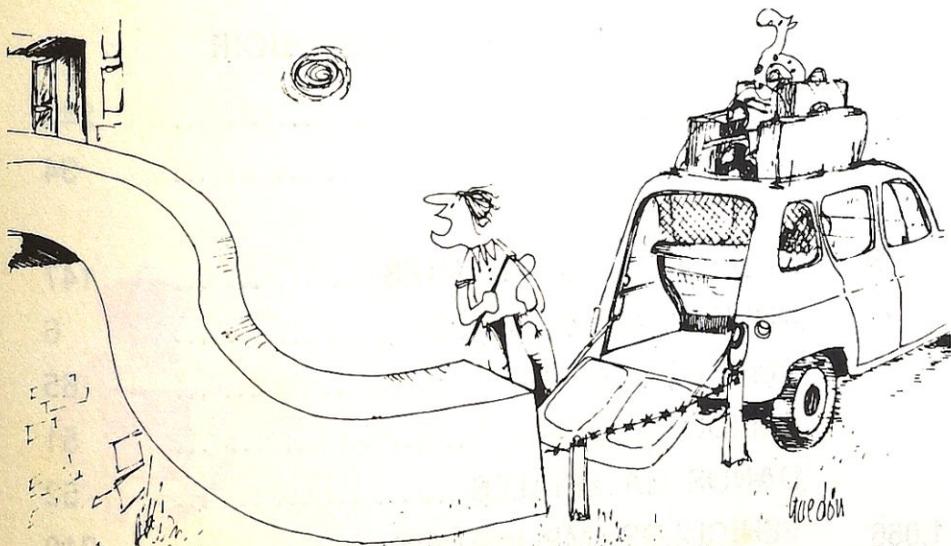


ESCAYOLA

— Ya veis, ahora que me había salido un contrato para hacer el "Tenorio" ...
— Bueno, puedes hacer de estatua de Comendador.



— ¡No, señorita; nada de aparcamiento subterráneo. Esto es el Metro, ¿entiende?, el Metro!



¡Carmen! ¡Ya está todo preparado! ¡Suelta a los niños!

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A NOVIEMBRE DE 1969

MATRICULACION

	Fabricación			TOTAL
	nacional	Importación	Subasta	
Camiones	46	4	1	51
Autobuses	2	—	—	2
Turismos	596	5	—	601
Motocicletas	13	—	2	15
Furgonetas	59	—	—	59
TOTALES	716	9	3	728

ULTIMA MATRICULA

Empezó el mes: SS-90.165. Terminó: SS-90892.

Remolques:

Empezó: SS-358-R. Terminó: SS-359-R.

PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	820
Hembras	246

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	2.209
Idem, al Reglamento de Transportes ...	84

ACCIDENTES DE CIRCULACION: 59

Muertos	6
Heridos graves	32
Heridos leves	36
Daños materiales	8

Vehículos implicados:

Turismos	56
Camiones	26
Bicicletas	—
Ciclomotores	10
Motocicletas	7
Autobuses	3

Causas:

Velocidad peligrosa o exceso velocidad .	16
Circular parte izquierda calzada	3
No guardar intervalo seguridad	8
Giros antirreglamentarios	2
Adelantamientos prohibidos	3
No respetar prioridad o stop	2
Otras infracciones	6
Irrumpir peatones calzada sin precaución	8
Ignorancia (carece permiso conducir) ...	1
Desatención	2
Patinazos	3
Reventón de rueda	1
Rotura de dirección	2
Deslumbrado por otro vehículo	1
Atmosféricos (densa niebla)	1

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Octubre de 1969

MATRICULACIONES

Turismos	502
Camiones	56
Motocicletas	9
Furgonetas	50
Autobuses	8
Otros vehículos	28

ULTIMA MATRICULA

NA - 66.368

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	1.066
Hembras	215

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	242
Hembras	34

NUMERO DE ACCIDENTES	147
NUMERO DE MUERTOS	6
HERIDOS GRAVES	65
HERIDOS LEVES	51
DAÑOS MATERIALES	52
VEHICULOS IMPLICADOS	210
SANCIONES	2.810



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

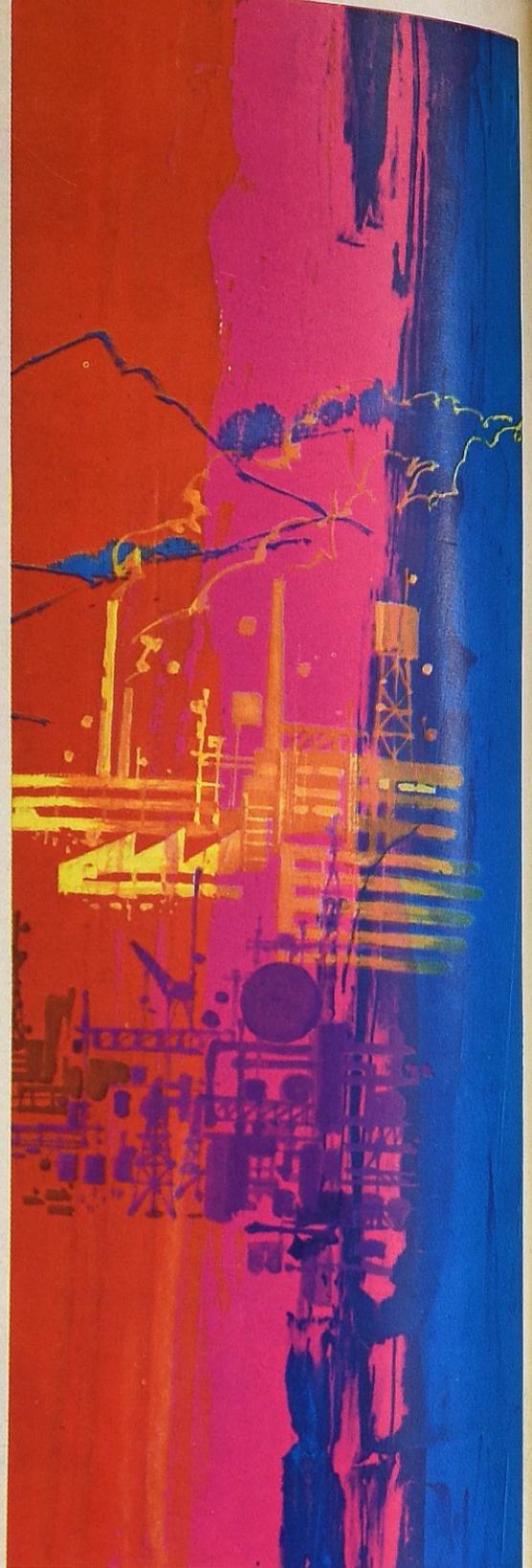
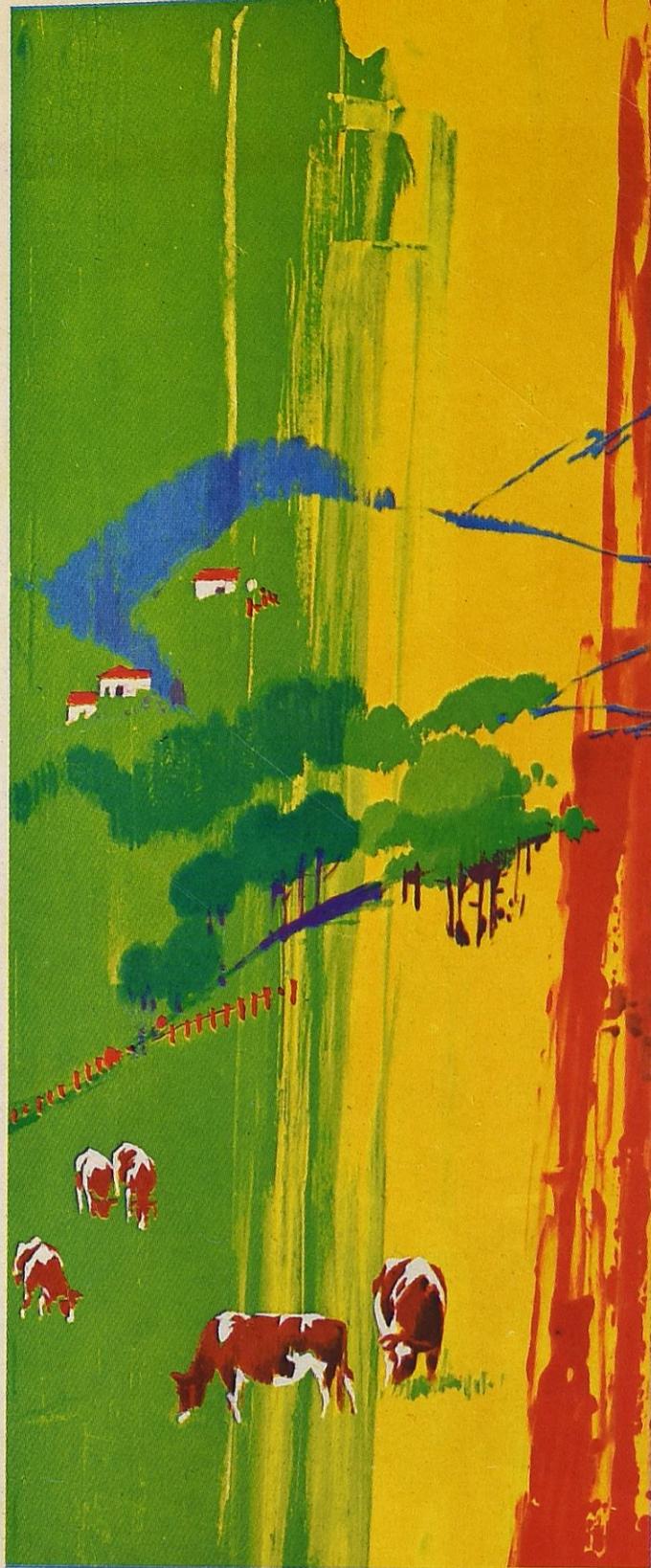
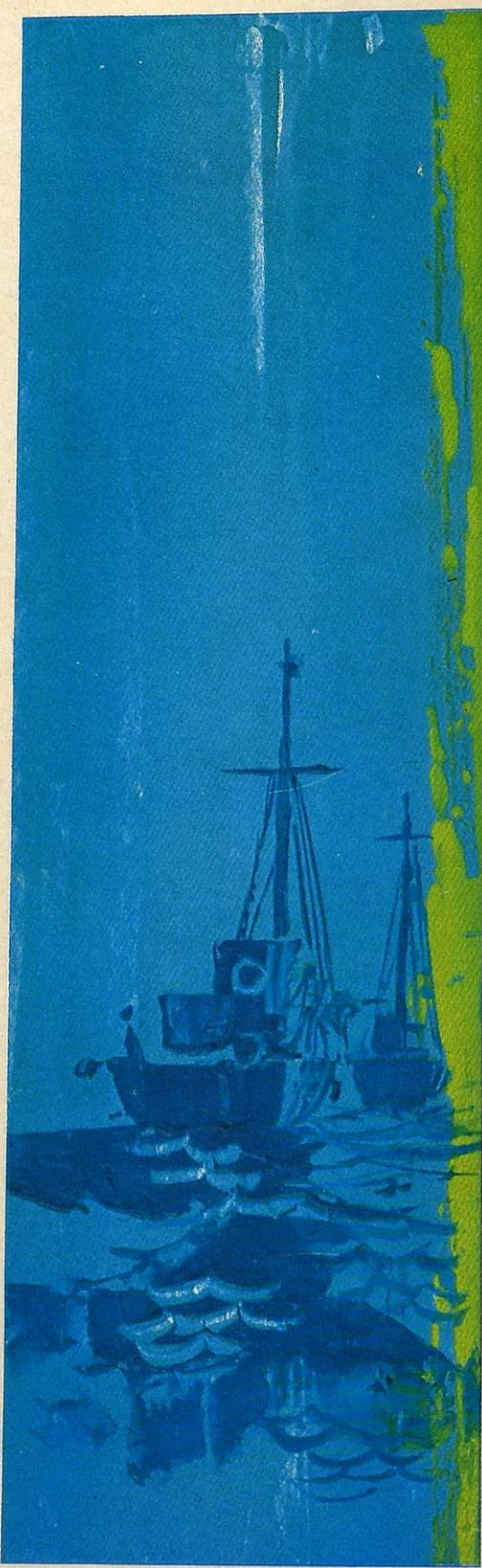
MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



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