

El Automovil Club



Club

FEBRERO 1970

2.ª EPOCA - N.º 25





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

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

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

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

Seguros

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

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

Carnet de Asistencia Internacional

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

Revisión médica

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

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

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

Adquisición automóviles

A través del Club, con o sin financiación.

Departamento de viajes

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

Escuela de conducción

Escuela de conducir.

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

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

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

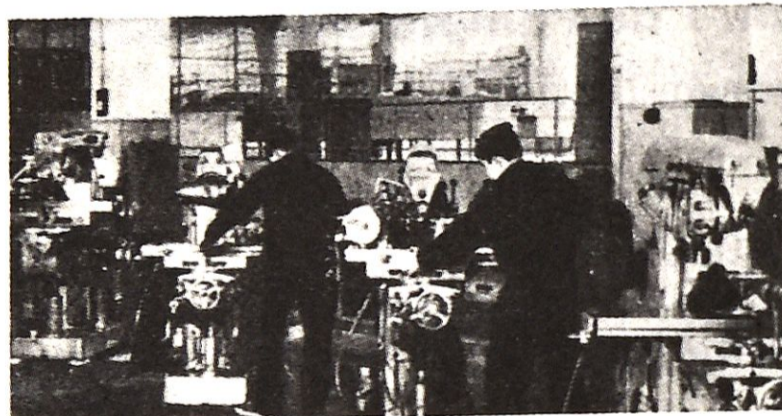
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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

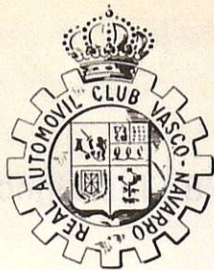
Centro de Investigaciones Técnicas al servicio de la Industria de Guipúzcoa, en colaboración con la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de San Sebastián.

Vd. tiene nuestra atención preferente.

76 Sucursales están a su servicio.



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



El Automóvil Club

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

SUMARIO

	Pág.
Peatón	3
Así fue 1969 en automovilismo	4
Información del Club.....	6
Cartas al Club.....	11
Tracción delantera	12
Los ladrones de coches.....	15
Victoria del sueco Waldegaard en el Rallye de Montecarlo	17
Fangio, cinco veces campeón.....	19
Costo y consumo de los coches nacionales	20
Impuestos del automóvil	23
La ciudad ideal para los peatones	25
No suben los coches.....	25
No se respetan los carriles de tráfico	26
Campaña Nacional del Peatón	28
Novedades	30
Relaciones entre el alcohol y la conducción.....	32
Se aplica con la máxima severidad la sanción de retirada del carnet de conducir	35
El Fiat 128, "Coche del año"	37
Cráneo experimental para accidentes de automóviles.....	37
Los coches más vendidos en España	38
Rueda el humor.....	39

En la portada: BILBAO - La Ría (Foto: Foot)

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

Castilla, 34 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13
Teléfonos 233562 y 237967

Vizcaya

BILBAO

Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfono 249864

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

PEATÓN

Tiene gran importancia para nosotros la Campaña Nacional del Peatón, dirigida por la Jefatura Central de Tráfico. Todos somos peatones y si en un gran número de personas se produce la metamorfosis cuando formamos un todo con la máquina que se desliza sobre ruedas, en esa nueva condición, es cuando más respeto debemos tener por el indefenso peatón. Por otra parte el automovilista de un momento es peatón en el otro. Y entonces, verdad es, se da cuenta del trato injusto que reciben de muchos de sus colegas de volante.

Si el conductor de cualquier clase de vehículo necesita no sólo conocer la técnica de lo que está manejando, sino también tener un buen acopio de educación ciudadana, y esto lo venimos pregonando repetidamente desde estas columnas, al peatón es preciso exigirle cuando menos el conocimiento de sus derechos y deberes para con la sociedad que camina rodando o a pie junto a él.

Efectivamente hay motivos de queja sobre el peatón por la forma de cruzar las calles en diagonal, de «saltarse» los semáforos en rojo, etcétera. Pero si éstos son deberes que incumple, hay también por el contrario derechos que no los ejerce y que en ocasiones pueden significar un tanto de culpa. Nos referimos concretamente al paso de las cebras. He sido testigo y en muchas ocasiones uno de los protagonistas, de ese duelo mimico del «pase usted, por favor»; «no, usted primero», que parece reflejar la innata galantería española. Pero, no, en esta ocasión no se trata de galantería. —«Dios, lo quisiera»— sino de la actitud indecisa del peatón que muchas veces hace dudar al conductor cómo debe proceder.

¿Refleja ello inmadurez ciudadana, o miedo de ser atropellado por la irresponsabilidad de algunos conductores? Es preciso admitir que de todo hay. Pero si en buen número de países europeos, el peatón se ha impuesto por derecho propio, haciéndose respetar por los conductores en el paso de cebras, no comprendemos por qué en España no puede ocurrir lo propio.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

ENERO-MARZO

- Se prorrogan, para todo el año 1969, las normas sobre valoración y aplicación de los signos externos de riqueza en el Impuesto General sobre la Renta de las personas físicas.
- Visita España Carlo Abarth, quien proyecta un trabajo de coproducción.

así fue en 1969 en Automovilismo

— Femsa reafirma su presencia en los mercados exteriores con el éxito de la firma FEMLUX, después de un año de establecida en Luxemburgo.

— Se establecen nuevos distintivos de los vehículos de transportes de mercancías, en los que se indica el tipo de carga y el radio de acción del vehículo.

— Comienzan en Madrid las comprobaciones de escapes de humos en los vehículos.

— Es presentado, a nivel nacional, el nuevo modelo de Citroën Dynam, con motor de 35 CV.

— Se modifican diversos artículos del Código de la Circulación que afectan al procedimiento sancionador, medidas de seguridad, utilización de la grúa y permisos de conducir.

— El problema del fraude en las gasolineras alcanza unos techos máximos. Campsa se incauta de la gasolinera «Castilla».

— Se inaugura la nueva sede de Citroën en Madrid.



— Se presentan en Aranjuez los nuevos camiones Barreiros 42/45 y 42/55.

— Cuatro Citroën Dynam dan la vuelta a España a un promedio de 93,2 kilómetros por hora.

— Se constituye la Compañía Hispano-Alemana de productos Mercedes-Benz, con lo que se concentran todos los intereses de esta firma en nuestro país.

— Se renueva el Consejo de Administración de Imosa, como consecuencia de la adquisición por Volkswagenwerk, A. G., de una importante participación en el capital social de la empresa española.

— Son presentados en Madrid la nueva serie de camiones Ebro, con cabina abatible.

— Firestone pone en el mercado su cubierta Cavallino.

— Se anuncia una prueba en circuito abierto para la obtención del carnet de conducir. La realizará solamente un grupo de los aspirantes.

— Por votación popular es elegido «Coche del Año» el Seat 124.

ABRIL-JUNIO

— Muere el corredor motociclista Pedro Alvarez, en el circuito de Castellón.

— Sava prepara para su exportación a Colombia, una serie de autocares S-511 AL.



— Seat presenta el 124 cinco puertas.

— Por una orden del Ministerio de Hacienda, se suspende la instalación de nuevas estaciones de servicio.

— Mil trescientos expositores se reúnen en el Salón Internacional del Automóvil en Barcelona.

— Es presentado el Cordobán, coche de gran estilo, realizado sobre la base de un Seat 1430 por Antonio Madueño.

— Causa sensación el nuevo lanzamiento de Seat, el 1430, con el lujo interior del Fiat 125 y el motor del 124 S.

— Presentación de los nuevos Simca 1000, gama E.

— El Pegaso Daf 3045, declarado de utilidad para las fuerzas armadas, por una orden de la Presidencia del Gobierno.

— Se presenta en el circuito del Jarama el Renault-6, de fabricación española.

- Por fin aparece en nuestro país el Mini 1000 de Authi.
- Se anuncia la ampliación de instalaciones de Citroën en España.
- Sale de las fábricas de Barcelona el Seat 600 medio millón. Con tal motivo se congregan en la capital catalana los «seiscientos» más antiguos de toda España.
- Se consolida el sistema de adquisición de coches pagados en cien meses.

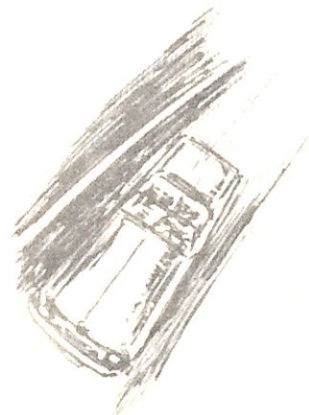
- El ministro de Industria inaugura en Vallecas la fábrica de lámparas Metal Mazda.
- Se aprueba el nuevo reglamento de Auto-Escuelas, formado por 54 artículos.
- Mercedes Benz fabrica en España el motor número 50.000.
- Una caravana de Pegaso —Allis Chalmer— recorre Andalucía y Extremadura.
- Dimite de sus funciones de presidente del Consejo de Administración de Barreiros Diesel el fundador de la empresa don Eduardo Barreiros.
- Tudor comienza en Barcelona la fabricación de filtros.
- Llega al Hindu Kush una expedición española que utiliza un Land Rover de fabricación nacional.

- Una motocicleta Guzzi 110 recibe la matrícula B-700.000. También en Barcelona y con la placa B-700.001 se matricula el Ferve, primer coche eléctrico español.
- Es presentado oficialmente en Madrid el ciclomotor Honda PC-50, fabricado en Eibar por la firma Lambretta.



JULIO - SEPTIEMBRE

- Imosa presenta su nuevo modelo de furgoneta F-1000.

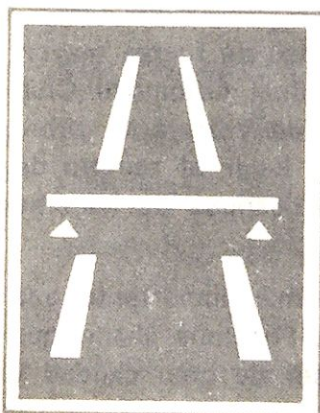


- British Leyland y Nueva Montaña Quijano llegan a un acuerdo para la fabricación de los Authi en Pamplona. El cincuenta por ciento de las acciones pasan a la firma británica.
- Sale de las cadenas de Seat la unidad 1.000.000 de la firma, un 124.
- Inauguración oficial de los tramos Barcelona - Molins de Rey y Mongat - Mataró, de las autopistas catalanas.
- Es presentado el Seat 850 Sport.
- La Jefatura Central de Tráfico adopta drásticas medidas para la retirada de permisos de conducir, ante la tragedia del tráfico en España.

- Barreiros presenta su nueva gama de camiones de gran tonelaje 42/38 autocares y tractores.

OCTUBRE - DICIEMBRE

- Es presentado a la Prensa el Seat 124 L.
- Barreiros Diesel lanza su modelo 1200 de Simca, con tracción delantera.
- Se celebra en Madrid la Feria Internacional de la Construcción y Obras Públicas.



- Mercedes, en colaboración con Seat, presenta el modelo 1800 Diesel.
- Se celebra en todo el país la Campaña del Alumbrado.
- Renault anuncia el lanzamiento en España de su nuevo modelo R-12.
- Citroën presenta su modelo campero Mehari.
- El Ministro de Obras Públicas inaugura el tramo de autopista de peaje Barcelona-Granollers, del conjunto que terminará en La Junquera.
- Cádiz estrena el puente sobre la bahía, que acorta en 16 kilómetros a la capital gaditana.
- Tudor inicia la distribución en España de los amortiguadores Monroe.

- Se anuncia el próximo lanzamiento del Simca 900, modelo económico derivado del Simca 1000.
- Se dictan nuevas normas para la venta a plazos; los automóviles precisarán una entrada inicial del 35 por 100.
- Se fusionan la Empresa Nacional de Autocamiones, S. A. (ENASA) y la Sociedad Anónima de Vehículos Industriales.

EL RALLYE INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO SE CELEBRARA DURANTE LOS DIAS 7 y 8 DE MARZO

COMENZARA EN SAN SEBASTIAN Y FINALIZARA EN EL CIRCUITO DE EREAGA EN BILBAO

Los días 7 y 8 de marzo son las fechas señaladas para disputar el X Rallye Internacional Vasco-Navarro, organizado por el Real Automóvil Club Vasco-Navarro en colaboración con «El Diario Vasco» y «El Correo Español - El Pueblo Vasco».

Este Rallye por acuerdo de la Federación Española de Automovilismo puntuará para el Campeonato de España de Conductores de Rallye con coeficiente 4.

En este Rallye se disputará la «challenge Bayona - San Sebastián» a la que tendrán opción aquellos concursantes o conductores que tomen parte en el Rallye Vasco-Navarro y en el Bayonne - Cote Basque, organizados respectivamente por el Real Automóvil Club Vasco-Navarro y el Automobile Club Basco-Bearnais.

Podrán tomar parte en esta prueba todos los coches reglamentariamente autorizados para circular por España y estén sus titulares en posesión de las licencias correspondientes al año en curso y válidas para conducir el coche con el que se inscriban. Cada vehículo deberá ir ocupado por lo menos, por conductor y coequipier, o por un máximo de personas que no rebase el de plazas que tenga autorizadas el vehículo.

Se establecen diversas características y grupos que constan en el reglamento de la prueba.

Las inscripciones serán recibidas hasta las 17 horas del día 28 de febrero en las oficinas centrales del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, en San Sebastián y en sus delegaciones de Pamplona, Bilbao y Vitoria. También podrán cursarse las inscripciones a través del Automobile Club Basco-Bearnais, en Pau o en su delegación de Bayona.

Los derechos de inscripción deberán ser abonados al mismo tiempo que se entreguen las respectivas solicitudes, fijándose su importe en tres mil pesetas. Aquellos participantes que en primero de enero de 1970 sean socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro y continúan siéndolo en la fecha de celebración de este Rallye, obtendrán una bonificación de 500 pesetas sobre dicho importe.

Estos derechos no se devolverán en ningún caso, aun cuando el vehículo no tomara la salida, salvo en el caso de no celebrarse la prueba.

La salida del primer participante tendrá lugar a las 19 horas del día 7 de marzo y a partir de esta hora, con intervalos de un minuto del uno al otro.

Antes de las 18 horas del día indicado deberán estar concentrados los coches en los jardines de Alderdi-Eder, frente al Ayuntamiento de San Sebastián.

El itinerario que deberán cubrir los participantes es el siguiente: San Sebastián, Rentería, Fuenterrabía, Ventas de Irún, Oyarzun, Lesaca, Santesteban, Ezcurra, Leiza, Lecumberri, Lizaso, Arraiz, Olagüe, Urtasun, Erro, Garralda, Ezcároz, Isaba, Burguá, Navascués, Lumbier, Villava, Pamplona, Echauri Abárzuza, Echarri-Aranaz, Alsasua, Olazagutía, Salva-

tierra (Hotel Iradier, una hora de neutralización), Vitoria, Villarreal, Mondragón, Vergara, Zumárraga, cruce C-6324/N-1 (Beasain), cruce N-1/C-6324 (antes de Tolosa), Beizama, Azpeitia, Vidania, Azpeitia, Azcoitia, Elgóibar, Durango, Urruchua, Amorebieta, cruce Vivero, Santo Domingo, cruce Derio, Ereaga, con final en este circuito.

Durante la totalidad del Rallye, el promedio será de 50 kilómetros por hora. Se permite un aumento que puede llegar hasta el 30 por ciento. El sobrepasar este promedio máximo podrá entrañar la exclusión de la prueba.

En el transcurso del Rallye tendrán lugar varias pruebas selectivas en los siguientes puntos del recorrido:

Altode Jaizkibel, 9,7 kilómetros; alto de Arichulegui, 13 kilómetros; alto de Ezcurra, 6 km.; alto de Olagüe, 5 km.; alto de Erro, 7,8 km.; alto de Las Coronas, 14,5 km.; alto de Echauri, 8,1 km.; alto de Urbasa, 21 km.; alto de la Cruce-ta, 9,6 km.; alto de Beizama, 8 km.; alto de Goyaz, 9,8 km.; alto de Azcárate, 5 km.; alto de la Pilastra, 9 km.; alto de Viveros, 11,5 km.; circuito de Ereaga, 10 km.

Los premios establecidos son los siguientes:

1. 100.000 pesetas y trofeo del Ayuntamiento de San Sebastián.
2. 50.000 pesetas y trofeo.
3. 30.000 pesetas y trofeo.
4. 20.000 pesetas y trofeo.
5. 12.000 pesetas y trofeo.
6. 10.000 pesetas y trofeo.
7. 5.000 pesetas y trofeo.
8. 4.000 pesetas y trofeo.
9. 3.000 pesetas y trofeo.
10. 2.000 pesetas y trofeo.

Habrán también distintos trofeos y premios en las restantes clasificaciones establecidas.

Los resultados de la prueba, salvo caso de fuerza mayor, serán expuestos en la Delegación del Real Automóvil Club Vasco-Navarro en Bilbao, calle Bandera de Vizcaya, 2, sobre las ocho del día 8 de marzo, teniendo lugar el reparto de premios en dicha delegación una hora después de hacerse pública la clasificación de la prueba.

Lo que antecede es la síntesis, lo más importante que nos ofrece el reglamento de la prueba. Podemos añadir que en esta edición la participación va a ser de gran calidad y como siempre muy numerosa.

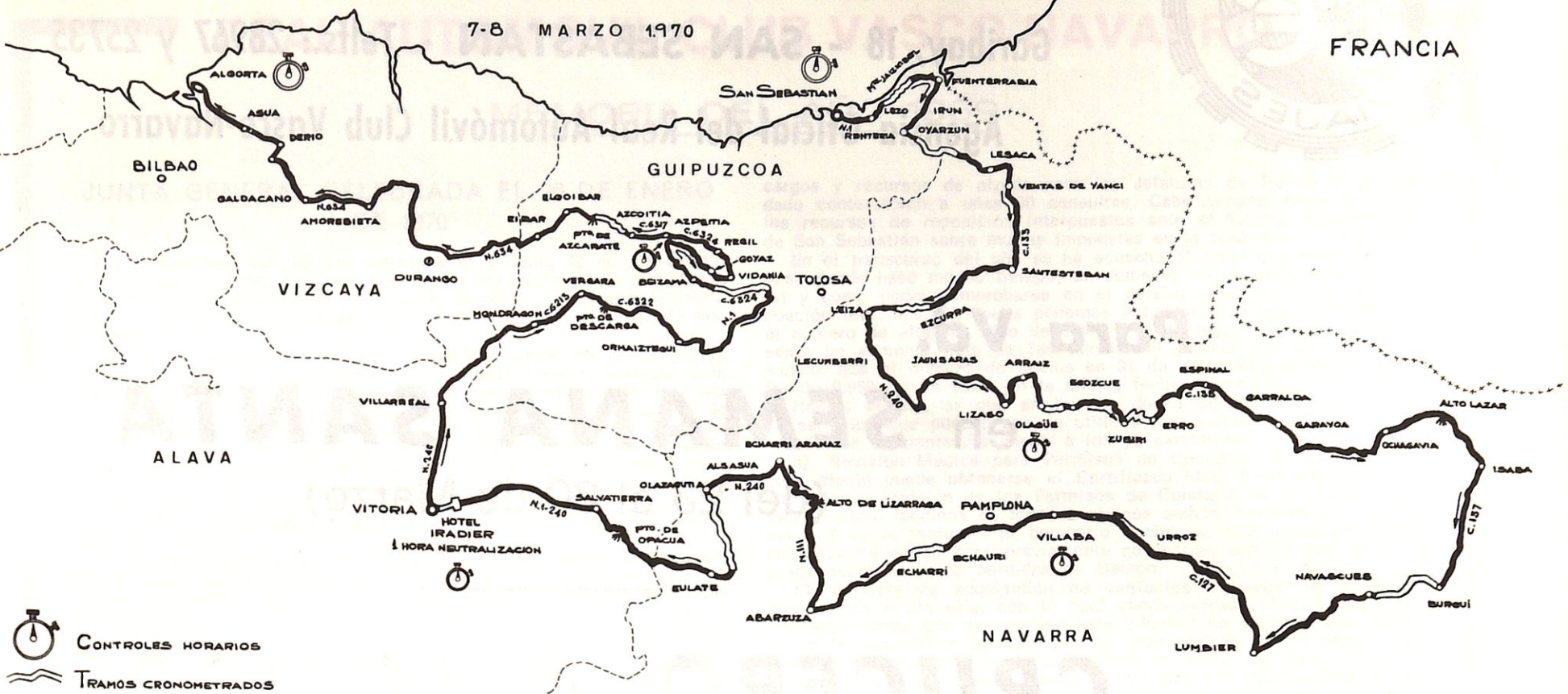
El prestigio que ha adquirido este Rallye Vasco-Navarro, se pone de manifiesto por el gran interés que tienen no sólo los rallyistas de nuestro país sino también del extranjero. Por informaciones que aparezcan en la Prensa diaria, los aficionados podrán estar al corriente del desarrollo antes, durante y después de la prueba.

XI RALLYE VASCO-NAVARRO

X INTERNACIONAL

7-8 MARZO 1970

FRANCIA



REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

LURTIZABERRA

IMPUESTO MUNICIPAL SOBRE CIRCULACION DE VEHICULOS

Se pone en conocimiento de los señores socios de este Real Automóvil Club Vasco-Navarro, que el Impuesto Municipal de Circulación de Vehículos puede ser abonado hasta el 31 de Marzo. Para facilitar su liquidación es conveniente presentar el justificante de pago de 1968 o el permiso de circulación.

TELEFONOS: Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:
CLUB - 4307
SERVICIO SEGURO MUTUO DE AUTOMOVILES (SINIESTROS) - 4306

VISADO DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTES

Fechas establecidas para proceder al visado de Tarjetas de transportes:

Del 1 al 28 de febrero (series M.D.C., M.D.C.C., O.D.C.N. y T.D.).

Del 1 al 31 de marzo (series V.T., V.R., V.D., M.R., M.D.F., M.D.F.C., X.D.F., D.C. y T.D.).

AMPLIACION DE SERVICIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

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

COMPRA DE AUTOMOVILES

Se gestiona la compra de automóviles por los señores socios, tanto al contado como a plazos y en las mejores condiciones que ofrece el mercado.

Los trámites para su financiación serán resueltos en 48 horas.

REVISION MEDICA

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

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

ESCUELA DE CONDUCIR

Se notifica a los socios de este Club que queda abierto el plazo de inscripciones en la Escuela de Conductores.

NECROLOGICAS

Debemos registrar el fallecimiento de los socios de este Club: don Esteban Ferrer Galdeano, don Alfonso Troye Besanarriz, don Aurelio Pérez Garmendia, don Rafael Hérez Roural y don Juan Olarán Sotil. A sus familiares les enviamos la sincera expresión de nuestra condolencia.



VIAJES TOURING-CLUB, S. A.

Grupo "A" título n.º 175

Garibay, 18 - SAN SEBASTIAN - Telfs.: 28967 y 25735

Agencia Oficial del Real Automóvil Club Vasco-Navarro

Para Vd.

en **SEMANA SANTA**

(del 23 al 30 de Marzo)

CRUCERO A LONDRES

desde 3.400 pesetas

En Autopullman de lujo San Sebastián - Londres - San Sebastián, utilizando el camino más corto, a bordo de los magníficos transbordadores

"HISPANIA" y "PATRICIA"

verdaderos "hoteles flotantes" en los que SVENSKA LLOYD, pone a su disposición todas las comodidades y confort que convierten a este viaje en algo inolvidable.

SOLICITE INFORMACION • PLAZAS LIMITADAS

FALLAS DE VALENCIA	- 6 días. Salida: 15 de Marzo. Precio desde...	3.900 Ptas.
RUTA DE LOS CONQUISTADORES	- 6 días. Salida: 26 de Marzo. Precio	3.200 Ptas.
SEMANA SANTA EN ANDORRA	- 4 días. Salida: 26 de Marzo. Precio	2.400 Ptas.
SEMANA SANTA EN VALLADOLID	- 1 día. Salida: 27 de Marzo. Precio	400 Ptas.
SEMANA SANTA EN LOURDES	- 2 días. Salida: 26 de Marzo. Precio desde....	950 Ptas.
BENIDORM	- 8 días. Salida todos los Domingos desde el 22 de Marzo. Precio	3.600 Ptas.

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

MEMORIA DEL AÑO 1969

JUNTA GENERAL CELEBRADA EL 26 DE ENERO DE 1970

De conformidad con lo que establece el artículo 32 de los Estatutos de esta Sociedad, la Junta Directiva tiene el honor de someter a la superior consideración de esta Junta General, una breve Memoria que resume las actividades del Club en el transcurso del pasado año de 1969.

Sin duda alguna el hecho más señalado ocurrido en el transcurso del pasado año, fue la celebración de la Junta General Extraordinaria que tuvo lugar el día 27 de enero y en la que a propuesta de la Junta Directiva se aprobaron nuevos Estatutos Sociales con el cambio de denominación del Club, que a partir de aquella fecha se denomina Real Automóvil Club Vasco-Navarro y esto como consecuencia según se decía en la Memoria leída y aprobada en la Junta General Ordinaria del pasado año, de la autorización que nos concedió el Consejo Directivo del Real Automóvil Club de España, para que el ámbito territorial de nuestro Club alcanzara las provincias de Alava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya.

Como consecuencia de esto, fue designada en aquella Junta General la nueva Junta Directiva constituida por representaciones de las cuatro provincias vasco-navarras, la cual se ha venido reuniendo periódicamente en cada una de las capitales de las citadas provincias y así se han puesto en actividad las respectivas Delegaciones que han de tener por misión ensanchar el campo de acción de nuestro Club, ofreciendo a los automovilistas de toda la región vasco-navarra los numerosos servicios que ponemos a disposición de nuestros socios.

El pasado mes de septiembre tuvo lugar el homenaje que la Junta Directiva de este Club ofreció al Excmo. Sr. don José María de Areilza, Presidente del Real Automóvil Club de España, como prueba de gratitud, ya que gracias a su interés hemos conseguido alcanzar aquella aspiración que desde hace tantos años teníamos, como es la de que nuestro Club llevase sus actividades a las cuatro provincias hermanas. El acto fue sencillo pero sumamente afectivo y en él se cruzaron discursos los Sres. Zappino, nuestro Presidente y el Conde de Motrico.

Las Delegaciones de Alava y Navarra, lo mismo que las de Eibar, Irún y Tolosa han tenido su funcionamiento normal y ahora se trata de inaugurar oficialmente el nuevo local adquirido en Bilbao para sede del Club, acto que tendrá lugar el próximo mes de marzo con ocasión de la llegada y reparto de premios del Rallye Vasco-Navarro. Esta oficina de Bilbao está abierta al servicio de los señores socios desde el pasado día 2 de enero, y es tan solo su inauguración oficial la que se reserva para la citada ocasión de la llegada y final del Rallye Vasco-Navarro a la capital vizcaína.

Refiriéndonos a los principales servicios que presta el Club a sus socios hemos de destacar el de la Escuela de Conducción que alcanza un número tal de solicitudes que realmente rebasa la capacidad de la misma y que a pesar del tiempo que transcurre antes de que pueda ingresar en la misma el solicitante, éste prefiere esperar con tal de pasar por nuestra Escuela.

No hemos de dejar de señalar que las Escuelas de Conducir atraviesan un momento difícil ya que la nueva Reglamentación a que están sometidas desde hace unos meses contiene unas exigencias cuyo alcance es pronto todavía para deducir las consecuencias que pueda tener. Por de pronto se exige que la Escuela tenga un Director y unos profesores titulares los cuales habrán de obtener sus títulos oficiales para poder desempeñar sus cargos. Las bases de trabajo de este personal también habrán de ser diferentes de las que rigen en la Reglamentación de Oficinas y Despachos que es donde han estado incluidos hasta ahora. Todo ello pues habrá de suponer un cambio radical en la organización de la Escuela.

Como dato estadístico de la Escuela podemos decir que han pasado el cursillo 147 alumnos que han obtenido su Permiso de Conducir.

El servicio de Revisión de Permisos de Conducir continúa desplegando una continua actividad, ya que como no desconocen los señores socios, en nuestras Oficinas se lleva un registro para todos aquellos socios que deseen acogerse a él y en virtud del cual, a la expiración de la fecha de validez de su permiso es avisado con suficiente antelación, para que pueda legalizar su Permiso de Conducir, cuya tramitación es naturalmente a cargo de nuestro Club.

Los Permisos de Conducir revisados han alcanzado la cifra de 797.

En cuanto al servicio de matriculación y transferencia de propiedad de vehículos ha sido como de costumbre muy intenso, habiéndose alcanzado las matriculaciones de coches nuevos a 619 vehículos y las transferencias de propiedad a 570.

Se ha tramitado también la obtención de 618 visados de Tarjetas de Transporte, correspondientes a vehículos industriales.

También tiene gran importancia el servicio de obtención de la viñeta correspondiente al Impuesto Municipal sobre Circulación de vehículos, cuya gestión alcanza a la mayor parte de los socios residentes en San Sebastián.

En cuanto al servicio de Bonos de Crédito tan útiles para aquellos automovilistas que viajan por el extranjero, aunque lentamente, se van dando cuenta los socios de la conveniencia de ir provistos de los mismos y así este año se ha alcanzado la cifra de 30 documentos expedidos, superior a la del año anterior.

El servicio de Asesoría Jurídica continúa siendo muy apreciado de los señores socios. A través del mismo se han formalizado 196 des-

cargos y recursos de alzada ante las Jefaturas de Tráfico y se han dado contestación a unas 30 consultas. Cabe señalar entre aquéllos, los recursos de reposición interpuestos ante el Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián sobre multas impuestas en la zona azul de la ciudad.

En el transcurso del año se ha acusado al igual que viene haciéndose desde hace mucho tiempo, un aumento en el número de socios, tal y como podrá comprobarse en el detalle estadístico que a continuación leeremos. Así pues podemos anticiparles a este respecto que el número de altas ha sido de 1.041 y el de bajas 453, lo que representa un aumento neto de 588 durante el pasado año de 1969. Esto supone que el número de socios en 31 de diciembre alcanzara la cifra de 9.959 contra 9.371 en la misma fecha de 1968.

Hemos de señalar que en nuestro deseo de aumentar el número de servicios que puedan ser de utilidad para nuestros socios, se han creado los siguientes, a añadir a los ya existentes:

a) Revisión Médica para Permisos de Conducir de la Clase B a cuyo efecto puede obtenerse el Certificado Médico necesario para la obtención o revisión de los Permisos de Conducir de la citada clase. Este servicio funciona de lunes a viernes ambos inclusive de 5 y media a 7 de la tarde en el domicilio social, adonde acude un Doctor en Medicina según hora previamente convenida, con lo cual se evita a los señores socios pérdidas de tiempo.

b) Servicio de adquisición de vehículos a través del Club con financiación o sin ella, con lo cual queda cerrado el ciclo de todas las operaciones que se realizan para adquirir un coche y que abarca desde la adquisición pasando por su matriculación y los seguros correspondientes, dejándolo en condiciones de poder circular.

c) Agencia de Viajes a través de la Compañía Touring Club, S. A., que permitirá que los socios puedan obtener información y adquirir sus billetes de cualquier clase que sean en nuestro propio domicilio social.

d) Se ha contratado con la Empresa propietaria del Parking subterráneo, situado en los Jardines de la Plaza de Oquendo un convenio en virtud del cual los socios que se acerquen a las oficinas del Club en San Sebastián pueden dejar su coche en el citado aparcamiento durante una hora gratuitamente ya que la estancia del coche en ese tiempo corre a cargo del Automóvil Club. Para ello es preciso hagan sellar en la oficina del Club la tarjeta control del Parking a cuya presentación le es deducido el importe de la primera hora.

Pasemos ahora al aspecto deportivo. Como de costumbre se celebró el pasado mes de marzo el Rallye Vasco-Navarro, prueba que por X vez organizó nuestro Club y que se celebró en los días 8 y 9 de marzo y que como todos saben tiene carácter internacional y puntúa para el Campeonato de España de Rallyes. El resultado de dicho Rallye fue plenamente satisfactorio, tan solo elogios se escucharon para su Organización a la que por otra parte se suma la dureza y belleza de su recorrido y su cada vez más meticulosa y perfecta puesta a punto. Actualmente la Comisión Deportiva a quien se debe el éxito que en estos 10 años ha alcanzado el Rallye Vasco-Navarro, se ocupa de la organización del que habrá de celebrarse este año para el cual la Federación Internacional del Automóvil ha señalado los días 7 y 8 de marzo.

Otras varias pruebas pero de menor importancia que la que acabamos de comentar, han tenido lugar en el transcurso del año último y son las subidas a Urbasa, Arrate, Opacua, Gaztelu y San Marcial y los Rallyes Navarra y Guipúzcoa, y por último la Subida a Jaizkibel celebrada el pasado mes de noviembre como cierre de temporada.

También en el pasado mes de octubre la organización portuguesa TAP (Transportes Aéreos Portugueses) requirió nuestra colaboración para el control del paso de San Sebastián de los participantes en el Rallye T.A.P. que con salida de distintas capitales de Europa se concentraron en esta ciudad para iniciar desde aquí un recorrido común hasta Lisboa, final de la prueba. El Rallye T.A.P. figura hoy en el Calendario Internacional como uno de los más prestigiosos.

Hemos de dejar también constancia de que según es costumbre establecida desde hace varios años, el pasado día 20 de diciembre, organizó este Club en las calles de la ciudad una colecta aguinaldo, dedicada a la Policía Municipal de Tráfico, con un resultado satisfactorio lo que nos congratula extraordinariamente.

Y como por desgracia en ocasiones presentes también esta vez nos vemos en el doloroso trance de señalar el fallecimiento de un querido compañero, miembro de la Junta Directiva que falleció el pasado mes de mayo. Se trata de don Félix Novoa, distinguido caballero irunés, que desde la fecha 26-2-1929 figuraba en las filas de nuestro Club y que recientemente en fecha 14 de marzo de 1968 fue designado para desempeñar el cargo de vocal en nuestra Junta Directiva. Descanse en paz el querido amigo.

Para sustituir al finado Sr. Novoa, fue designado en reunión celebrada en San Sebastián, por la Junta Directiva en fecha 1 de agosto, don Javier Noain Picavea, bien conocido en todos los medios sociales y que por sus condiciones y cariño a esta Sociedad, esperamos sin duda habrá de realizar una brillante labor.

También han sido designados para ocupar vacantes en la Junta Directiva representando a la provincia de Vizcaya los Sres. don Emilio Ibarra Churrua y don Juan Olabari Sota, personalidades de la vecina provincia hermana y que no dudamos habrán de realizar una brillante gestión en el seno del Club y en beneficio de éste.

Para terminar es de justicia dejar constancia en esta Memoria de la eficaz labor que como siempre ha venido desarrollando el personal del Club, atendiendo con el mayor interés y amabilidad a los numerosos socios que de continuo requieren sus servicios.

¡cuanto me ahorra mi nuevo lavaplatos crolls!

Me ahorra ayudar a mi mujer a lavar los platos. Me ahorra mucho dinero de señoras de limpieza y... me ahorra muchos platos rotos.



GALERIAS CENTRAL

MATERIALES ELECTRICOS S.A.

Miracruz, 10 • Sancho el Sabio, 6 • Duque de Mandas, 51
Venta por mayor: San Francisco, 21

Cartas al Club

Don Antonio Garmendia Lasa, nos ha enviado una carta que no tiene desperdicio. La publicamos con sumo gusto porque siempre nos satisface que nuestros socios colaboren en la confección de esta revista.

"Señores:

Acabo de leer el artículo «Confirmación de una teoría» que publican en su último ejemplar, refiriéndose a que debemos exponer nuestros defectos como conductores, sin prejuicios, con franqueza, para que intercambiando nuestras experiencias, lleguemos a unas conclusiones en beneficio de todos.

Con este artículo, rompe el fuego todo un señor que firma con el nombre de César Mora. Vaya por delante mi sincera felicitación al autor de este escrito, tan valiente como sincero, al confesar públicamente una debilidad que tuvo y lo expone como ejemplo, de lo pobres que somos como humanos. En mi modesta opinión, creo que el señor Mora puede dormir tranquilo, ha purgado con creces su pecado y nos ha dado, al menos a mí, toda una lección de humildad, con sus mejores deseos.

Bien, por mi parte, de acuerdo con esta campaña que me parece muy acertada. Y para contribuir, voy a exponer un sucedido mío, tan cierto como cómico.

Fecha: hace cinco o seis años. Lugar: en las proximidades de Salvatore, poco antes de la bifurcación Beasain - San Sebastián. Hora: 7 a 8 de la noche, invierno y por lo tanto, en plena oscuridad. Regresaba de mi trabajo, dirección a Tolosa y el coche que me empieza a dar bandazos: un simple pinchazo. Aparco el coche en la cuneta, no muy bien, algo inclinado. Tomo mi linterna, pequeña y con poca luz (esto ya es peor). Me apeo del coche y como no me agradaba nada estar a la intemperie con aquel frío y aquella oscuridad, me apresuré a efectuar el cambio de rueda con toda rapidez.

Y ahora viene lo bueno: cambié la rueda, pero con mis prisas, en lugar de cambiar la rueda pinchada, cambié una buena. Al darme cuenta de mi «despiste» y tratar de deshacer el entuerto, se ladeó el gato y el coche se vino abajo con gran estrépito, estampando en la calzada un sonoro beso al quedarse hundido.

Aquello ya fue la «monda», me crucé de brazos en una postura, sin duda, ridícula y creo recordar que una «sonrisa de conejo» afloró a mis labios. Así transcurrieron escasos minutos que a mí me parecieron siglos, cuando acertó a parar un coche que venía en dirección contraria. Su dueño me conoció, era Iñaki Linazasoro y le faltó tiempo para «echarme una mano», pero una mano con guante de oro. Ya no estaba solo, pedimos ayuda a dos ciclistas que se acercaban y conseguimos levantar el coche mientras mi buen amigo Iñaki, provisto de una magnífica linterna, procedía a colocar derecho el gato. Ya después... coser y cantar.

Total: «Vísteme despacio que tengo prisa», es decir, que cuando tengo un pinchazo actúo con calma, aparcando bien derecho el coche, sin olvidarme de colocar la uña, «acariciando» la rueda pinchada para no confundirme, el gato bien vertical y sin girarle vertiginosamente, no sea que sufra un mareo y... se venga todo abajo. ¡Ah! y muy importante, una linterna, pero que alumbre.

He dado mi consejo, aunque no creo que exista un conductor tan despistado. Pero, si al menos, le he proporcionado al paciente lector una sonrisa abierta (no de conejo), me doy por satisfecho.

A. GARMENDIA."

ELECTRONICA

Distribuidor oficial
de los productos



COPRESA MINIWATT

angel iglesias

Infórmese de los productos
más modernos del ramo de
la electrónica. ◦
Disponemos de documentación
y catálogos.

VISITENOS

Avenida Sancho el Sabio, 7 y 9
Teléfono 41-20 (3 líneas)
San Sebastián

Navarro Villoslada, 4
Teléfono 21-11-45
Pamplona

TRACCION DELANTERA



En España como en el resto de Europa se fabrican numerosos modelos con motor y tracción delantera, que bien podría llamarse «vedette técnica» de los años 60. No hay duda alguna de que este dispositivo motriz se ha impuesto de modo indudable en la producción europea (y también japonesa y americana, aunque en pequeña escala).

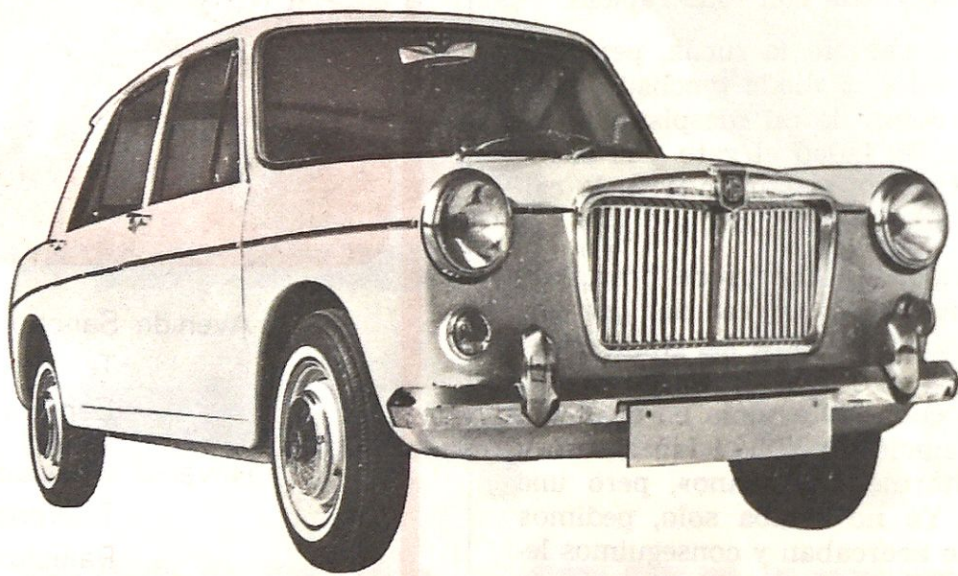
Y nos parece hay razones para ello. Hasta 1959, tan solo tres marcas defendían el pabellón de la tracción delantera: DKW (Auto-Unión, SAAB —que era una copia en sus principios, del anterior— y Citroën, que con DKW son los auténticos fundadores de la técnica allá por los años 30, si olvidamos al Cord americano y otras realizaciones de poco impacto comercial).

Y de pronto, en cuestión de diez años, se produce el «corrimiento de tierras»; todo el mundo saca su tracción delantera. Comienza la BMC con sus Mini, sigue Lancia con el Flavia, luego Ford con los 12-M y, finalmente, Renault con el R-4. La suerte está echada. Y cuando finalmente la Fiat (primero a través de Autobianchi y luego con su nombre) adopta la nueva técnica se puede decir que la partida ya está definitivamente vencida.

¿Por qué la tracción delantera?

Indudablemente tiene que haber razones para que toda la industria mundial se haya volcado de tal manera sobre esta técnica, y las hay. Vamos a verlo. En primer lugar, y siguiendo las ventajas por orden cronológico, los «todo delante» destacaron por su estabilidad. Los Citroën «rana», como familiarmente se denominaban en España los modelos 11 y 15, eran indudablemente temibles en los años 40 sobre una carretera de curvas; ningún coche de turismo de la época podía resistirles en cuanto a estabilidad.

Posteriormente se comenzaron a apreciar otra serie de ventajas, de aspecto utilitario: su pavimento rigurosamente



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

plano permite una excelente habitabilidad interna, y también la adopción de diversas carrocerías (berlina, coupé, break) sobre una misma plataforma básica, pues la trasera queda absolutamente libre de todo elemento mecánico y se pliega a cualquier tratamiento estético.

Y por fin, en 1959, el Mini, con su motor transversal acabó de abrir los ojos a muchos técnicos: con 3,05 metros de longitud total, tenía una habitabilidad y capacidad de equipajes comparable a la de coches con medio metro más de longitud.

Ahora bien, si estas ventajas son tan claras, ¿por qué no se había impuesto esta técnica desde muchos años antes? Hay dos respuestas, ambas relacionadas entre sí y con el tren delantero a su vez: una, la dificultad de construir juntas homocinéticas baratas y duraderas (sobre todo esto último); otra, la casi imprescindible necesidad de combinar la tracción delantera con una suspensión delantera de ruedas independientes, técnica que hasta los años 30 no comenzó a desarrollarse.

El coche utilitario y la economía

Para diseñar un coche utilitario, hay que decidirse por el «todo delante» o el «todo atrás». Nos atreveríamos a profetizar que el 124 de Fiat y el Escort de Ford son los dos últimos intentos a gran escala de construir un coche clásico en la categoría «pequeña» europea (inferior a 1.300 c. c.).

A raíz del VW y luego del Renault 4-4, se creó una tendencia favorable al «todo atrás», la aparición del 600 la reforzó y luego siguieron muchos otros. No hay duda de que estos coches son los más baratos de fabricar (toda la mecánica junta, y sin necesidad de articulaciones homocinéticas). Pero tiene las cortapisas de manejo.

No obstante, hay un punto en el que el «todo delante», al menos si es de motor transversal, resulta perjudicado. En realidad el que sale perjudicado es el bolsillo de su dueño. Se trata de las reparaciones, ya que su accesibilidad mecánica es inferior, y normalmente obliga a desmontajes más completos, lentos y... caros. No hay duda de que los coches de mecánica BLMC son los que se llevan la palma en esto.

¿Cómo poner el motor?

Nos encontramos dos tendencias opuestas o, por decirlo en forma más gráfica, exactamente entrecruzadas: motor longitudinal o transversal. El motor de giro con eje longitudinal es una herencia del coche clásico, en el que la necesidad de transmitir el movimiento al tren posterior obliga a ello; pero en los «todo delante» y en los «todo atrás», lo lógico es hacer que el cigüeñal gire paralelamente a las ruedas, y nos evitamos el caro y siempre delicado grupo cónico. Así lo comprendió NSU al hacer su «todo atrás» de cuatro cilindros, y así es como apareció el Mini, revolucionando el mundillo técnico.

Ahora bien, se pueden hacer numerosas combinaciones técnicas, aún tratándose de un coche «todo adelante». Sólo las enumeraremos: Motor longitudinal avanzado, con eje rígido atrás. Motor longitudinal avanzado, con ruedas traseras independientes. Motor sobre el eje. Motor longitudinal retrasado, con ruedas traseras independientes. Motor transversal, con ruedas independientes. Motor transversal, con eje rígido trasero.

Ventajas de conducción

Con motor longitudinal o transversal, la tracción delantera se impone para los coches de menos de dos litros de cilindrada, o bien por debajo de los 120 ó 130 CV., que es el límite en que se encuentran los más fuertes coches de esta técnica. Dentro de esta potencia señalada, el tracción delantera es un coche de tendencia claramente subviradora, que tiende a abrir el radio del viraje (es decir, que no se atraviesa), cuya dirección es ligeramente dura aunque no necesariamente pesada, y cuya conducción plantea muchos menos problemas al conductor medio. En particular, sobre terreno de mala adherencia (lluvia, barro, nieve), su comportamiento es mucho más seguro.

Unidas estas ventajas a la menor longitud que puede lograrse, a lo plano del piso, a la facilidad de cambiar carrocería y al siempre importante imperativo de la moda, no es de extrañar que los fabricantes se hayan volcado sobre la tracción delantera.

(Motor Press)

DEL
 "AUTO-UNION"
 AL
 "DS 21 ELECTRONICO"



DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

**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

IRELLI

¡ seguridad sobre mojado!

EN TORNO A LAS LEYES

LOS LADRONES DE COCHES

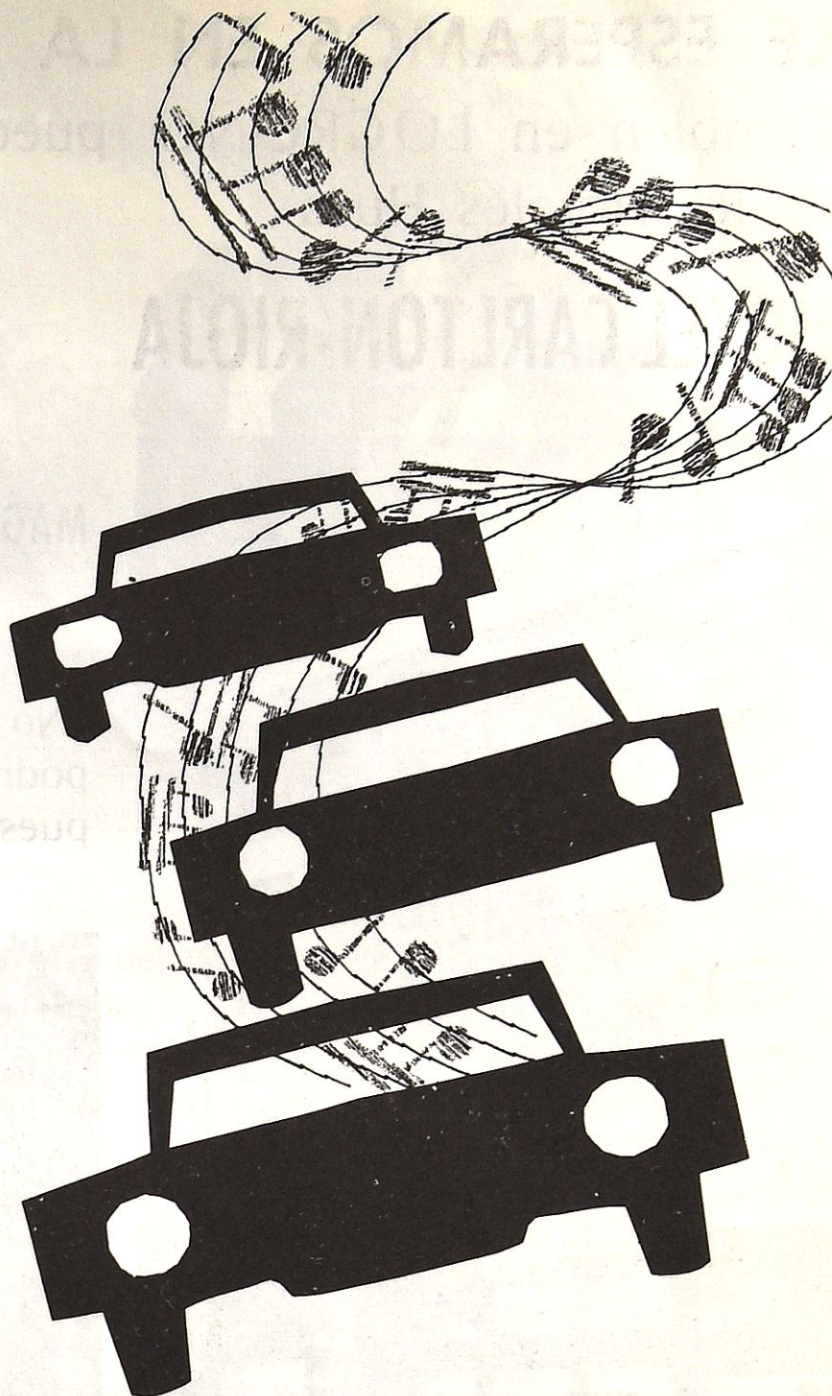
La sentencia del Supremo de 3 de diciembre último discurre sobre las distintas variantes jurídicas aplicables a esta calamidad pública que constituye la sustracción de coches perpetrada cada día en mayor número. Tanto es así, que si esta manifestación delictiva va como hasta ahora en aumento progresivo, el periódico habrá de dedicar una página entera para publicar las relaciones cotidianas de coches desaparecidos. Por lo demás, la desaparición del coche aparcado en la calle próxima al domicilio suele provocar en su propietario que salía del mismo para recogerlo con destino a su trabajo, un estado de tremenda indignación. Queremos decir con esto que al valor material del hecho debe de sumarse en tales sucesos un impacto en el sistema nervioso del perjudicado que también tiene su importancia. Paralelamente, en el orden social registramos alarmados la frecuencia de atropellos y delitos por autores de estas sustracciones cometidas, reincidentes en tales fechorías, en otras ocasiones que se hallaban en situación de libertad. Aún recordamos la muerte de un matrimonio en la carretera de La Roca por el atropello de un coche sustraído por unos jóvenes que estaban en libertad aún a pesar de ser reincidentes en hurtos o robos de coches. ¿Cómo pueden andar sueltos estos muchachos? Constituyen un peligro social, y sobre todo, son aprendices de delincuentes habituales. Pues inmediatamente glosaremos dicha sentencia porque afecta a esta manifestación criminosa tan actualizada. También nos referiremos, con permiso del lector, a las citas legales en latín, con lo que el artículo aludirá también a la necesidad de modernizar el lenguaje forense y prescindir de las lenguas clásicas muertas. Ahora bien, para centrar todas estas gestiones, daremos primero cuenta del artículo 516 bis del vigente Código Penal, que sanciona estas modernas manifestaciones delictivas. Pues el mismo castiga con la pena de arresto mayor o multa de 5.000 a 50.000 pesetas al que sin la debida autorización y «sin ánimo de haberlo como propio», usare un vehículo de motor ajeno. Tal pena se aplica en su grado mayor si el hecho se reputa empleando fuerza en las cosas. Finalmente, agregamos que si el culpable deja transcurrir el plazo de veinticuatro horas sin restituir o abandonar el vehículo, deben de imponérsele las penas propias del hurto o del robo, según los casos. La penalidad se aumenta cuando en la sustracción se empleare violencia o intimidación en las personas. He aquí el brevario del Código Penal aplicable a esta calamidad pública de la sustracción de coches.

EL MITO DEL LATIN

Verá en consecuencia, el sagaz lector, que aquel artículo que con tanta frecuencia deben de aplicar las Audiencias Provinciales, trata de distinguir el castigo del hecho según el autor de la sustracción del coche tuviese o no propósito de quedárselo. He aquí una apreciación difícil y compleja. ¿Cómo saberlo? Mas el legislador presupone, que si deja transcurrir su autor un día sin restituirlo o lo abandona entonces hay en su ánimo aquella intención con lo que cae en las más graves responsabilidades del hurto o del robo. Dicho de otro modo, el joven gamberro que utiliza el coche un sábado por la noche para pasear con una chica se convierte en tales supuestos en ladrón de coches. Pues en el caso que motivó la citada sentencia del Supremo los señores magistrados debieron de cavilar lo suyo para hallar «la línea diferencial establecida en los próximos elementos psíquicos y culpabilistas que los componen intrínsecamente y que determinan la dimensión cualitativa de la transmisión a favor del delincuente y correlativo ataque a los derechos dominicales del perjudicado, que afectan a la propiedad misma en su totalidad o sólo a alguna de sus facetas integrantes respectivamente; pues mientras en el robo común de dichos vehículos el agente manifiesta un «animus apropiandi» o de apoderamiento definitivo, por tender a una deposición permanente del dominio ajeno y pleno disfrute de la ventaja económica que se persigue que se efectúa sincrónicamente y por acto de autoridad propia prohibida en su patrimonio, por contra en el «robo de uso», de lesión menor, desposee al propietario únicamente de su «facultas utendi» o medio de un disfrute temporal limitado o momentáneo por tal sustractor, que lo retiene en sencillo goce de usufructo, pero con marcada ausencia de intención de apropiarlo al tener la indudable de restitución, luego del uso transitorio». Pues, la compleja sentencia menciona otras citas latinas las cuales agregadas a las consideraciones expuestas descubren la necesidad denunciada por el magistrado Rodríguez Aguilera de dar a las sentencias un estilo sencillo, claro y al alcance de las gentes. Nos alegra que haya caído el mito del latín en los estudios, en las prácticas religiosas, en el lenguaje forense. Por cierto, quienes al salir de su casa se encuentran sin el coche aparcado en el lugar en que confiados lo dejaron no acabaron acaso de compartir la frase del «sencillo goce de usufructo» referido en aquella sentencia sino que suelen pronunciar palabrotas que no se hallan incluidas en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española.

LOS FINES DE SEMANA

Por lo demás, sucedió en aquel caso concreto que los autores se apoderaron del coche en Madrid el 22 de mayo de 1965, cuyo propietario lo había dejado cerrado con llave. Ni aun con cadenas en el volante, quedan seguros. Pues tres sujetos se apoderaron del vehículo y se fueron con él alegremente a Valencia y a la Costa Brava hasta el 19 de junio, en que fueron detenidos por la Guardia Civil. En consecuencia, no hubo hurto de lujo, sino hurto de ladrón, como una casa. Sin embargo la sentencia de la Audiencia Provincial sólo fue de seis de arresto mayor, por lo que al no exceder la pena del año de privación de libertad, probablemente les aplicaron los beneficios del régimen de la condena condicional. Tal vez anden de nuevo sueltos por la calle y dispuestos a sustraer coches otra vez, que suele ser la iniciación de la delincuencia habitual. Repetimos que con frecuencia se repite la reincidencia en estas manifestaciones criminales, que suelen acabar en otras de mayor gravedad. ¿Pues qué debería hacerse con estos muchachos antisociales, inadaptados? Funciona con éxito en los Estados Unidos, en Alemania y otros países, el sistema denominado de «arresto de fines de semana», que suele prevenir tales sucesos. Los sábados son peligrosos, tentadores, excitantes. Someterles a estas medidas cautelares que no les desarraigan de sus familias ni de sus trabajos puede ser evitarles mayores males y sobre todo mayores sustracciones para los pacíficos ciudadanos que los esperen para su exodo, también de fines de semana. Por cierto, el presidente del Tribunal Tutelar de Menores, don Martirián Llosas, utiliza con éxito la medida menor de la obligación de estos menores peligrosos de presentarse cada sábado ante su autoridad. Esta sola obligación, esta vinculación al sentido de responsabilidad parece eficaz, según nos manifestó tan prestigioso magistrado.



sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

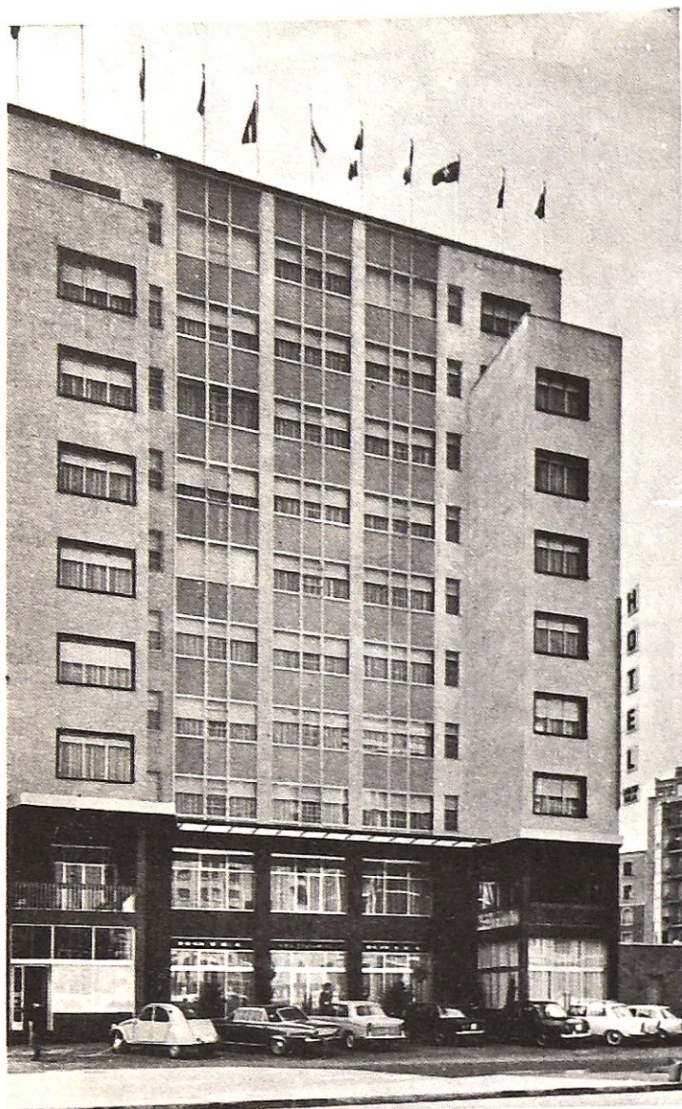
la casa del auto-radio
paseo de colón, 24
telf. 23 2 91
san sebastián

UNA GARANTIA AUTENTICA

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

VICTORIA DEL SUECO WALDEGAARD EN EL RALLYE DE MONTECARLO



Si el «Porsche» del sueco Waldegaard ha conseguido repetir su triunfo en el Rallye de Montecarlo, el de Blurent-Florent desarrolló más este viraje cerca de Saint Auban y proyectó abundante nieve sobre los espectadores. Esta peripecia no le impidió situara al equipo que lo montaba entre los 60 participantes que llegaron al Principado.

Probablemente sea esta la fotografía más expresiva del Rallye de Montecarlo.

Es de destacar la participación española con un número de equipos superior a cualquier otra edición. De ellos pudieron llegar a Montecarlo dos equipos, comportándose otros dos muy honrosamente: Sáez de Buruaga con su «1.430» y García de la Rasilla con su «124».

Reda Suiuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO

en una palabra **"SERVICIO"**

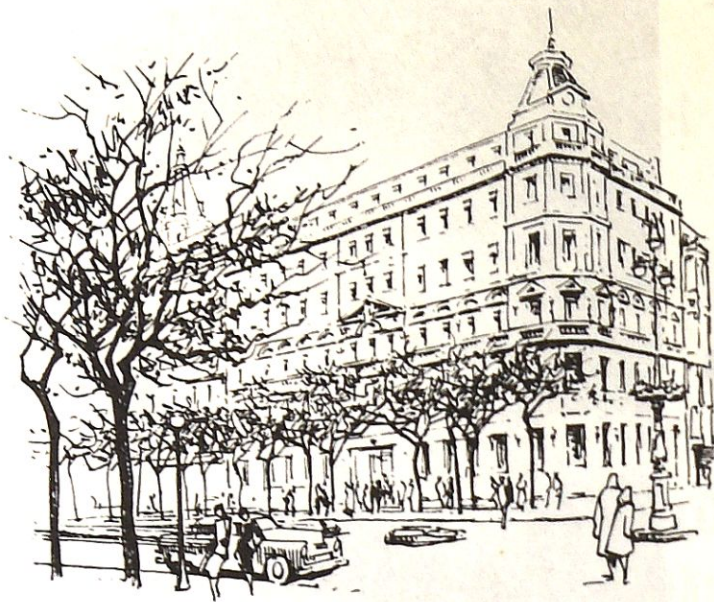
Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

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



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



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

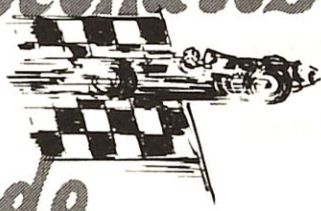


FANGIO



JIM CLARK

*veinte
campeonatos
del
mundo*



GRAHAM HILL

FANGIO, CINCO VECES CAMPEON STEWART, EL MAS DESTACADO DE SUS SEGUIDORES

El escocés Jackie Stewart es el piloto que más puntos ha conseguido en una misma temporada automovilística, de cara al Campeonato Mundial de Conductores. Con los 63 puntos logrados en 1969, además de proclamarse Campeón, superó los 54 puntos acumulados por el también escocés Jim Clark en las dos temporadas en que conquistó el título. Denis Hulme es el que viene en tercer lugar en esta acumulación de puntos, ya que consiguió 51 puntos en el año 1967.

En este mismo año 1967, las carreras de Fórmula 1 registraron una gran animación, por la igualdad de puntos entre el propio Hulme y su patrón Jack Brabham, que quedó tres puntos atrás del campeón. Pero aún estuvo más apretada la disputa en 1964, en que el campeón John Surtees obtuvo 40 puntos y quedó a uno sólo de los 39 de Graham Hill. Lo mismo ocurrió en 1961, en que Phill Hill logró 34 puntos y el subcampeón, Von Lrips, 33. Y en el año 1958, en que Hawthorn obtuvo 42 y Moss 41.

Desde que se creó el Campeonato, en 1954, Stirling Moss ha ganado muy merecidamente el calificativo de segundón. Hombre puntero, conductor extraordinario, tuvo siempre como enemigo a Fangio y otros grandes pilotos y no pudo conquistar el título, pese a haber hecho más méritos que muchos otros campeones. Moss quedó segundo en las clasificaciones de los años 1955, 1956, 1957 y 1958. Con ello, superaba a hombres como Farina, Castelloti, Collins, Behra, Musso... Por si estas clasificaciones fueran poco, quedó tercero los años 1959, 1960 y 1961, años en los que Brabham e Hill fueron campeones. Quien ha visto correr a todas estas figuras, casi siempre ha afirmado que Moss ha sido el hombre más rápido que ha rodado por los circuitos mundiales, que apretó a los coches hasta su máximo rendimiento, hasta límites a los que no llegaban, tal vez, ni Fangio ni Clark.

Los campeones mundiales que ha habido desde 1954 son los siguientes:

1954	...	Fangio (Mercedes)
1955	...	Fangio (Mercedes)
1956	...	Fangio (Ferrari)
1957	...	Fangio (Maserati)
1958	...	Hawthorn (Ferrari)
1959	...	Brabham (Cooper)
1960	...	Brabham (Cooper)
1961	...	Ph. Hill (Ferrari)
1962	...	G. Hill (B.R.M.)
1963	...	J. Clark (Lotus)
1964	...	Surtees (Ferrari)
1965	...	J. Clark (Lotus)
1966	...	Brabham (Brabham)
1967	...	D. Hulme (Brabham)
1968	...	G. Hill (Lotus)
1969	...	Stewart (Matra)

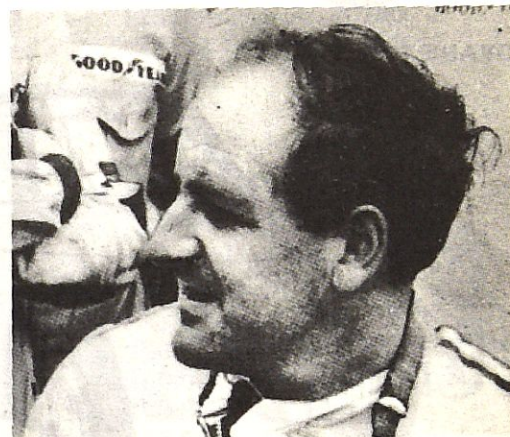
Anteriormente al año 1954, el Campeonato se disputó de varias formas. En 1950 quedó campeón Farina, con Alfa Romeo. En 1951, Fangio, con Alfa Romeo. En los dos años siguientes, la falta de competiciones de F. 1 hizo que el campeonato se disputara con coches de F. 2; en ambas ocasiones ganó el campeonato Ascari, con Ferrari.



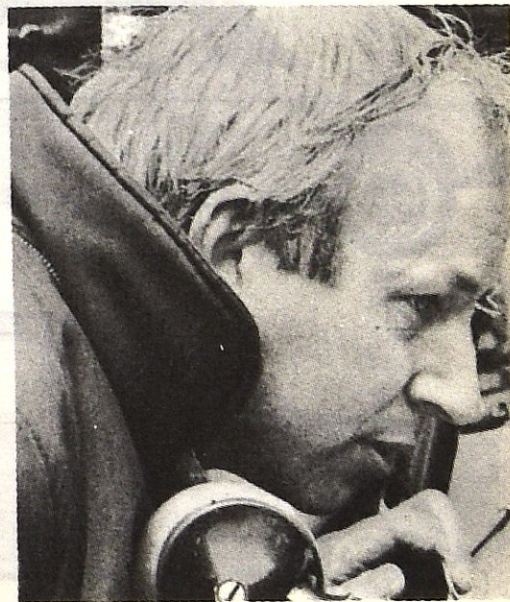
JACK BRABHAM



JACKIE STEWART



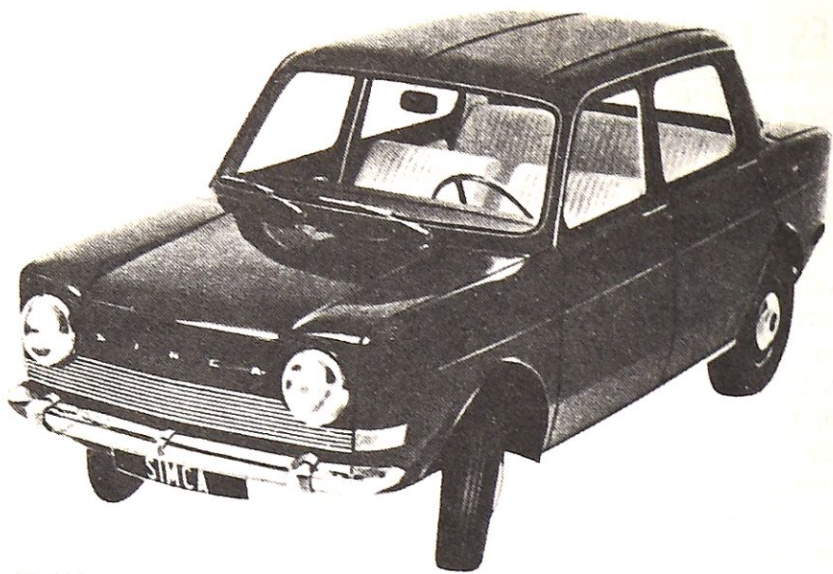
DENIS HULME



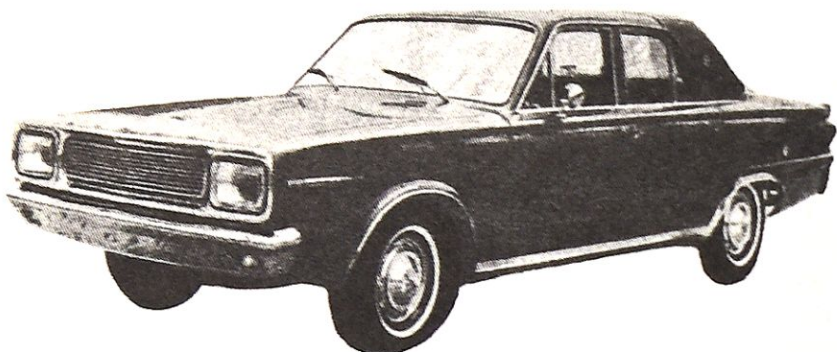
JOHON SURTEES

COSTO Y CONSUMO

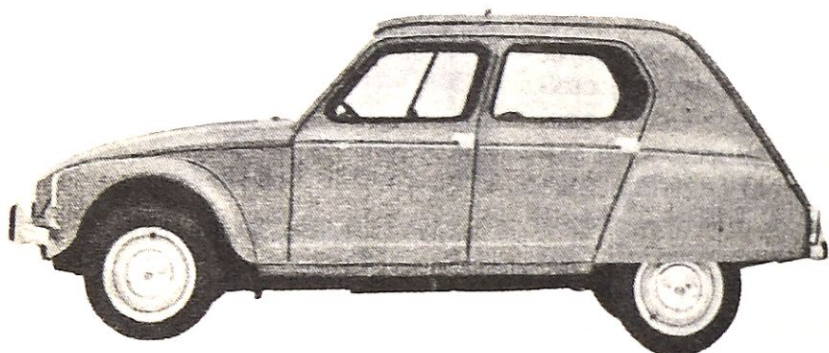
Sólo cuatro modelos valen menos de 100.000 pesetas



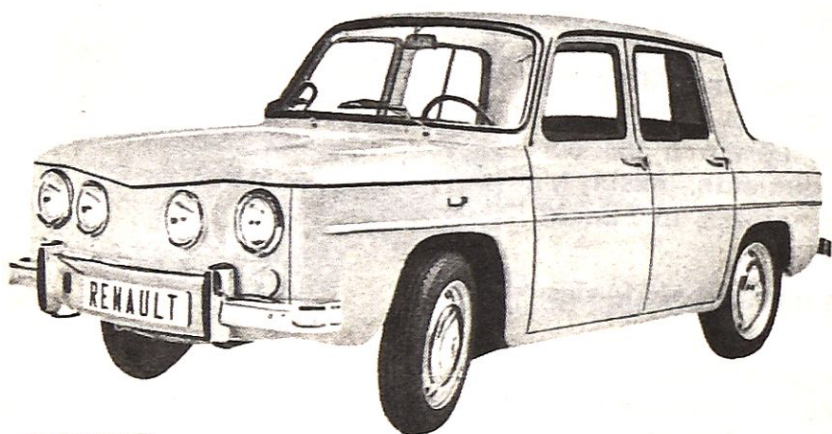
SIMCA



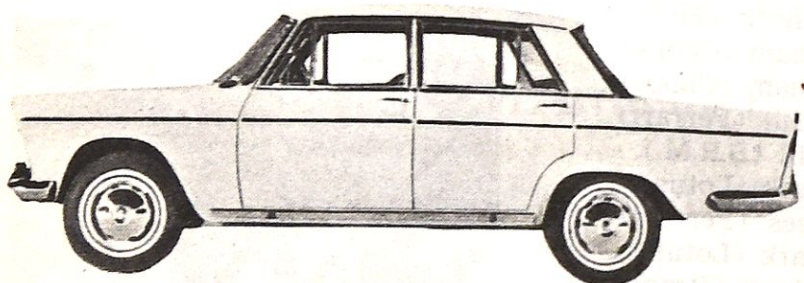
DODGE



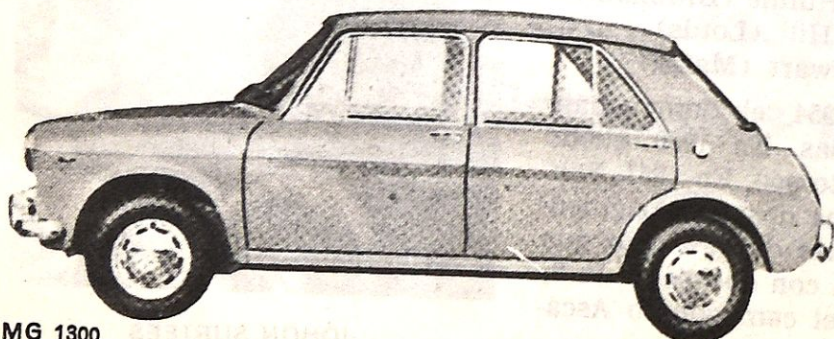
DYANE 6



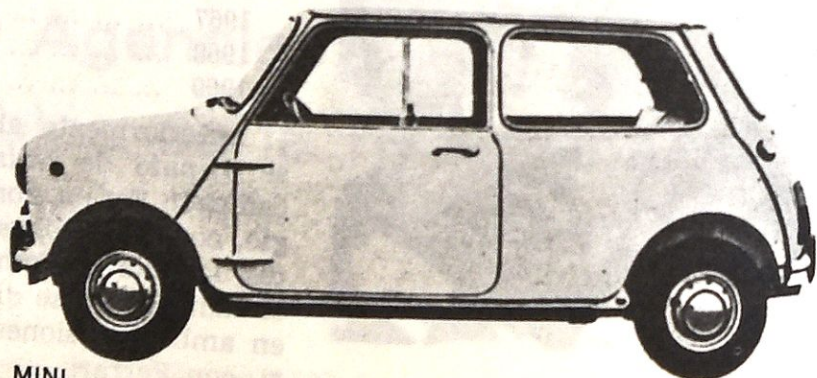
RENAULT



SEAT 1500



MG 1300



MINI

Pocas veces tiene el español medio una visión de conjunto a la hora de comprar un automóvil. Más o menos se hace una idea del auto que le puede interesar, del dinero que podría gastarse y de los gastos de mantenimiento que puede soportar anualmente. A no ser que recorra todas las firmas representadas en su ciudad, sólo tendrá información de unos pocos modelos.

Hoy hemos querido ofrecer esta visión de conjunto, como preámbulo de una serie de estudios económicos sobre todos los coches nacionales. A través de ella presentamos el precio del automóvil, incluidos todos los gastos necesarios para que pueda circular, entre los que se comprenden: impuesto de lujo, matriculación, impuesto sobre el tráfico de empresas y seguro obligatorio. Siendo hoy bastante frecuente la contratación de una póliza que cubra todos los riesgos del vehículo, especialmente cuando se compra a plazos, no hemos querido incluirla, sin embargo, por su carácter de voluntariedad.

Dentro del capítulo de gastos, hemos considerado en primer lugar el consumo de carburante, haciendo el cómputo de pesetas por cada 100 kilómetros. En éstos, se han sacado un promedio de consumo ciudad-carretera, con una utilización uniforme del 60 y 40 por ciento respectivamente y en las velocidades de cruce más idóneas de cada modelo.

Los otros gastos más frecuentes son el cambio de aceite del motor y el lavado. Para el primero se ha pensado en la utilización de aceite de fabricación nacional enlatado. Los precios del lavado son los facilitados por el Grupo Sindical correspondiente, así como los de Garaje.

MO DE LOS COCHES NACIONALES

Otros dos conceptos bastantes frecuentes no son recogidos en el cuadro comparativo. Se trata del engrase, que viene a costar para todos los coches *que lo precisan* unas cincuenta pesetas, y la reposición de bujías y platinos, de Citroën, por utilizar sólo dos bujías, y los Dogge, por necesitar seis. Una bujía corriente suele tener un precio aproximado a las 65 pesetas, y unos platinos, sobre las 85 pesetas.

PRECIO Y CONSUMO

En la observación del cuadro adjunto, puede apreciarse que tan sólo cuatro coches de fabricación nacional pueden ser comprados por menos de veinte mil duros: Dyane 6, Seat 600 D y Seat 850. En cambio, nos encontramos con 16 modelos que cuestan las 100.000 y 150.000 pesetas: Mini 1000 E, Mini 1000 S, Mini 1000 B, Citroën Break, Dynam, Renault 6, 4, 8, 8TS y 10, Seat 850 especial, 850 Coupé, Seat 124, Simca 1000, 1000GL y 1000GLE. En un precio superior a las 150.000 pesetas y por debajo de las 200.000 se encuentran: Morris 1300, MG1300, Traveller, Mini 1275 C, Seat 124 L, Seat 1430, Seat 1500 Seat 124 5 P, Seat 850 Sport y Sim-

ca 1200. Hay cinco coches que sobrepasan las 200.000 pesetas: Dodge, Dodge GL, Dodge Diesel, Alpine A 110, Seat 1800D y tres Dodge que sobrepasan las 300.000: el GLE, GL Familiar y GT.

Haciendo una división similar para el consumo, nos encontramos con tres modelos que gastan por debajo de las 70 pesetas por cada 100 Kms.: Citroën 2 CV, Dodge Diesel y Seat 1800 D. Seis, entre las 70 y 80 pesetas: los Citroën Break, Dyane y Dynam, los Renault 4 y 8 y el Seat 600 D. Entre las 80 y 90 se encuentran los tres Mini 1000, Renault 8 TS, Alpine A-110, los tres Seat 850, el Seat Sport y las tres versiones del Simca 1000. De 90 a 100 pesetas gastan: Morris 1300, Traveller, Mini 1275 C, Renault 10, los tres Seat 124, el Seat 1430, el Simca 1200 y el Renault 6. Por último, por encima de las 100 pesetas tenemos al M. G. 1300, todos los Dodge de gasolina y el Seat 1500.

Con estos datos, creemos que cualquier lector puede formarse ya una idea de conjunto de lo que cada modelo español vale y gasta y meditar acerca de la mayor rentabilidad o economía de cada automóvil.

(Motor Press)

MODELO	PRECIO	CONSUMO	LAVADO	ACEITE	GARAJE
MG 1300	184.868	104,50	60	125,00	780
Morris 1300	151.530	93,50	60	125,00	780
Morris Traveller	160.050	93,50	60	125,00	780
Mini 1275 C	156.070	99,00	50	125,00	780
Mini 1000 E	143.473	82,50	50	125,00	780
Mini 1000 S	130.010	80,50	50	125,00	780
Mini 1000 B	120.830	80,50	50	125,00	780
Citroën 2 CV	84.306	55,00	50	50,00	780
Citroën Break	119.500	71,50	60	62,50	780
Citroën Dyane 6	99.747	77,00	50	62,50	780
Citroën Dynam	131.661	78,50	60	62,50	780
Dodge	254.557	143,00	100	100,00	1.050
Dodge GL	283.933	143,00	100	100,00	1.050
Dodge GLE	352.477	143,00	100	100,00	1.050
Dodge GL Familiar	318.082	145,00	100	100,00	1.050
Dodge GT	327.997	154,00	100	100,00	1.050
Dodge Diesel	284.912	58,50	100	162,50	1.050
Renault 4 Super	107.026	71,50	50	62,50	780
Renault 6	130.500	93,50	60	62,50	780
Renault 8	128.051	77,00	60	62,50	780
Renault 8 TS	145.309	88,00	60	62,50	780
Renault 10	142.789	93,50	70	62,50	780
Renault Alpine	214.194	88,00	60	62,50	780
Seat 600 D	82.400	77,00	50	87,50	780
Seat 850	91.753	82,50	50	87,50	780
Seat 850 Esp.	103.711	82,50	50	87,50	780
Seat 850 Coupé	126.421	88,00	50	87,50	780
Seat 850 Sport	171.113	82,50	60	87,50	780
Seat 124	146.924	93,50	70	100,00	780
Seat 124 Lujo	155.492	93,50	70	100,00	780
Seat 124 5 P.	154.180	95,00	70	100,00	780
Seat 1430	169.690	93,50	70	100,00	780
Seat 1500	173.290	104,50	70	87,50	1.050
Seat 1800 D	222.175	65,00	70	100,00	1.050
Simca 1000	118.381	82,50	60	62,50	780
Simca 1000 GL	130.621	82,50	60	62,50	780
Simca 1000 GLE	145.921	82,50	60	62,50	780
Simca 1200	157.649	93,50	60	62,50	780



Agencias de Viajes - Grupo A.- N.º 5

GRANDES VIAJES 1970

EL NEW YORKER

2 y 3 salidas mensuales desde Madrid y Barcelona a Nueva York. 15 días de duración.

PRECIO DESDE 22.982 PESETAS.

DOS ORILLAS DEL NIAGARA

Salidas de Madrid y Barcelona, visitando: Nueva York, Montreal, Toronto, Niágara Falls y Washington. 16 días de duración.

PRECIO DESDE 41.735 PESETAS.

VACACIONES EN MIAMI

2 y 3 salidas mensuales desde Madrid y Barcelona, visitando: Nueva York, Jacksonville, Miami Beach, Fayetteville. 15 días de duración.

PRECIO DESDE 37.710 PESETAS.

COSTA A COSTA

Salidas de Madrid y Barcelona, visitando: Nueva York, Montreal, Toronto, Niágara Falls, Chicago, San Francisco, Los Angeles, Las Vegas, Nueva Orleans, Miami. 21 días de duración.

PRECIO DESDE 68.181 PESETAS.

EL DORADO OESTE

Salidas de Madrid y Barcelona, visitando: Chicago, Las Vegas, Los Angeles, San Francisco, Washington, Nueva York. 17 días de duración.

PRECIO DESDE 57.745 PESETAS.

MEJICO - CAMPEONATO MUNDIAL DE FUTBOL

Salidas de Madrid y Barcelona, visitando: Miami, Méjico, Acapulco, Nueva York. 18 días de duración.

PRECIO DESDE 60.116 PESETAS.

SAFARI FOTOGRAFICO A AFRICA DEL SUR

Salidas de Madrid y Barcelona, visitando: Johnnesburgo, Parque Kruger, Mbabane, Hluhluwe, Durban, Umtata, East London, Port Elizabeth, Wilderness, Ciudad del Cabo. 15 días de duración.

PRECIO DESDE 69.920 PESETAS.

TOUR A MALASIA E INDONESIA

Salidas de Madrid y Barcelona, visitando: Nueva Delhi, Agra, Jaipur, Singapur, Jakarta, Bandung, Denpasar, Bangkok, Amsterdam. 22 días de duración.

PRECIO DESDE 82.272 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

TENER UN 9 CV NO OBLIGA A MAS CONTRIBUCION

De 1 de febrero a 5 de julio, plazo para declarar rentas

El comprador de un automóvil sabe que el precio franco fábrica del mismo es sólo la primera de las partidas que tiene que satisfacer. A continuación viene el capítulo de impuestos, que se integra por el de Tráfico de las Empresas, que se paga al propio vendedor, y el Impuesto de Lujo. Simultáneamente, vienen los gastos de matriculación y, casi a seguido, otra serie de gastos anuales, que son, en ciertos casos el Impuesto de Lujo por Tenencia de Vehículos y, en todos, el Impuesto Municipal sobre la Circulación, el Seguro Obligatorio, y casi siempre que se trata de vehículo nuevo, el Voluntario a Todo Riesgo, o al menos el complementario de Responsabilidad Civil. El Seguro a Todo Riesgo es exigido por el vendedor o la financiera en caso de compra del coche a plazos, de modo que en estos casos también hay que contar con el importe de este seguro, proporcionalmente elevado, durante todo el tiempo que dure el aplazamiento para el pago del precio.

Queda luego el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, sobre lo que tanto se dijo el pasado año, no siempre con certero criterio. Parece oportuno recordar que el Impuesto sobre la Renta no grava directamente el automóvil, sino que tan sólo lo considera como signo externo de renta consumida.

Durante el año 1969, las modificaciones fiscales que afectan al automóvil no han sido muy importantes. El régimen tributario del automóvil se mantiene casi idéntico al existente al final del pasado año, con solo una alteración en lo que respecta a la estimación del mismo como signo externo, al efecto del antes citado Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

Nuestro análisis se concretará al examen de la repercusión del automóvil en el Impuesto sobre la Renta.

EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

El Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas considera el automóvil en un doble aspecto: como signo externo de renta gastada y como elemento que, en ocasiones, impone la obligación de declarar.

1. La determinación de la base imponible por signos externos de renta gastada se efectúa considerando, entre otros,

los automóviles, excepto los de carácter histórico; pero el uso de automóviles no se toma en consideración cuando corresponda de derecho al contribuyente por razón de cargo, oficio o ministerio de carácter público, y también por razón de invalidez.

El gasto o renta consumida presunta por este signo se valora en función del precio de fábrica para los vehículos de fabricación nacional, y del precio de venta al público en territorio nacional para los de importación, de fabricación extranjera. La estimación se hará con arreglo a estos porcentajes:

a) Dieciocho por ciento para los coches con precio hasta ciento treinta mil pesetas.

b) Veinticinco por ciento para los vehículos con precio superior a dichas ciento treinta mil pesetas.

A la cantidad que resulte hay que agregar el importe satisfecho por utilización de garaje.

El gasto imputable por automóvil se reduce en el 30 por 100 a partir de los cinco años transcurridos desde su matriculación.

Este gasto de automóviles, unido al de vivienda, se multiplica por un coeficiente que empieza en el 5 para las 10.000 primeras pesetas y que, en escala progresiva, llega hasta el 7,1 para el exceso de 160.000 pesetas, con lo que se obtiene una renta —o parte de renta— bruta, a la que hay que aplicar las reducciones o deducciones procedentes, a fin de hallar la renta neta sujeta a tributación.

La renta así hallada no se tiene en cuenta si es menor o igual a la declarada por el contribuyente como realmente obtenida, ni cuando sea superior, siempre que el exceso no rebase en una quinta parte a la declarada.

2. La obligación de declarar viene regulada en los siguientes términos, atendiendo a la tenencia de automóviles:

- Los que posean o utilicen un automóvil de potencia igual o superior a 9 CV.
- Los que posean más de un automóvil cualquiera que sea su potencia.
- Al que posea o utilice un automóvil de cualquier potencia, y al propio tiempo satisfaga por alquiler de vivienda más de 4.000 pesetas mensuales, o de 4.800 si el contrato de arrendamiento se ha celebrado dentro de los cinco años anteriores al 31 de diciembre del año a que la declaración se refiere. Si la vivienda fuere propia del contribuyente, obliga a declarar la tenencia de un automóvil de cualquier potencia si el producto íntegro o renta catastral excede de 18.000 pesetas.

El plazo de presentación de las declaraciones por este impuesto comienza el 1 de febrero y finaliza el 5 de julio de cada año, respecto a las rentas obtenidas en el período impositivo anterior.

(Motor Press)

(Departamento Jurídico)



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



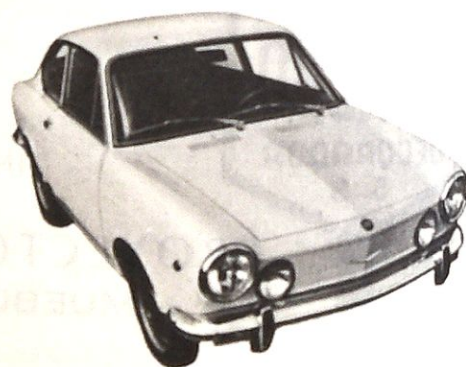
Un nuevo deportivo para mantener distancias.

Usted y nosotros buscábamos algo completamente distinto. Y aquí lo tiene.

Tan distinto que todo es nuevo en el nuevo SPORT Coupé, un deportivo donde hasta el mínimo detalle está calculado para aumentar su eficacia. Con su carrocería aerodinámica, sus 903 cm³ de cilindrada, sus 52 CV (DIN) de potencia, su cambio tipo Porsche y sus neumáticos de competición, es capaz de pegarse como nadie a las curvas o mantenerse sin esfuerzo a más de 148 por hora.

Porque el 850 SPORT Coupé es así: tan deportivo como usted.

Seat, más de un millón de experiencias.



SEAT
850 *sport*
coupe

LA CIUDAD IDEAL PARA LOS PEATONES

El Automóvil Club de la Alemania Federal, según una encuesta que ha realizado bajo el lema «Seguridad para el transeúnte», ha llegado a la conclusión de que la ciudad ideal para quienes no utilicen vehículos mecánicos debe tener entre cinco y ochenta mil habitantes. Otra consecuencia de las investigaciones de dicho Automóvil Club ha sido la decisión del ministro de Transportes, señor Leber, de que se realicen diez estudios distintos sobre la seguridad de los ciudadanos «no motorizados».

Véase, pues, que los Automóviles Clubs no son unos reductos cerrados a la comprensión y únicamente embebidos en proteger al automovilista; también se ocupan del peatón, pero lo hacen con la seguridad de que así también se impulsa el uso del automóvil. Proteger a los que van a pie es una medida que, naturalmente, redundará en beneficio también de quienes se ven precisados a conducir vehículos. Esas localidades entre cinco mil y ochenta mil habitantes son, desde luego, las que vienen preconizando los técnicos en urbanismo de todo el mundo desde hace muchos años. Pretender conseguir la gran Barcelona, el gran Madrid o el gran Bilbao por un prurito absurdo de oponer a otras capitales del mundo las cifras de habitantes, es una idea primitiva que, a estas alturas, debe abandonar cualquier Administración de buen sentido. Lo natural, lo que nos indica la encuesta de nuestro colega alemán, es la creación de pequeños núcleos urbanos, alejados de las grandes metrópolis y en los alrededores de los cuales pueden abandonarse los vehículos para circular a pie, tranquilamente, sin sobresaltos, sin humos y sin ruidos, por una pequeña ciudad-jardín donde todo el mundo se conoce y volver así a reencontrar el calor humano y la tranquilidad que huyeron hace muchos años de cualquier gran aglomeración urbana.

NO SUBEN LOS COCHES

Se ha comentado en sectores de la prensa especializada en la información sobre el mundo automovilístico la posibilidad de un aumento de los precios de los automóviles nacionales, como consecuencia del incremento de los costos de materias primas, tarifas eléctricas, salarios, etc. La concatenación nos haría llegar, en ese caso, a una situación sumamente extraña en el historial de la industria del automóvil: de forma global, ningún país ha subido los precios de los coches en los últimos quince años; y casi nos atrevemos a decir que, a igualdad de modelos, ninguna marca ha subido los precios de sus ofertas. En España, las firmas fabricantes de coches han mantenido la política de abaratar precios para aproximarse lo más posible a los europeos e, incluso, han introducido mejoras sin aumentarlos.

NOVEDADES DEL 70

Ya algunas veces hemos comentado las novedades que los fabricantes ofrecerán al público español durante el año 1970. Las más inmediatas podemos cifrarlas en las siguientes:

Simca tiene en cartera su modelo 900, que, contando con la base del 1000, pero desprovisto de los detalles de lujo y con un motor menos potente, podrá ser vendido a un precio que ronda las 80.000 pesetas. Esta misma firma tiene previsto el lanzamiento del 1000 GT, de rasgos semideportivos, que pretenderá competir con el ya asentado Renault 8 TS. Otro inmediato lanzamiento de Simca será el del 1200 GLE, que tan sólo subirá unas tres mil pesetas sobre el precio del GL.

Seat tiene ya en sus instalaciones de Barcelona un buen número del 1430 Sport, que será vendido aproximadamente a 215.000 pesetas (ff). Por otra parte, las últimas noticias que llegan de la Ciudad Condal indican que se está preparando un fuerte contingente del Seat 850 Coupé nueva versión, con motor de 903 c.c. idéntico al empleado en el 850 Sport. La firma se guarda celosamente el precio, aunque lo ideal sería que mantuviera el precio del actual modelo. Otra novedad de Seat será el lanzamiento del «600» ligeramente mejorado y, sobre todo, con las puertas en distinto sentido de apertura que actualmente.

Authi se encuentra en un momento de tanteo y estudio de mercados que puedan ser más aptos para una producción ampliada. No va muy de prisa el proyecto del Mini 850. Tampoco hay noticias del lanzamiento del Ami 8 de Citroën, ni del Renault 12; para recibirlas habrá que esperar, seguramente, al Salón de Barcelona.

(Motor Press)



NO SE RESPETAN LOS CARRILES DE TRAFICO

Las vías públicas son para uso de todos y nunca se insistirá suficiente en esto. Por ello, nuestra conducta mientras circulamos ha de ser de respeto para los demás, partiendo de la máxima eterna de no hacer a los demás lo que no queremos que nos hagan a nosotros.

La mejor manera de exteriorizar ese respeto hacia nosotros mismos, es cumplir las normas de circulación, o sea, esa serie ordenada de reglas que se traducen en un conjunto de derechos o preferencias y limitaciones, inspirados en los principios de fluidez y seguridad del tráfico.

LINEA RECTA

Una de las reglas más frecuentemente desconocidas por bastantes conductores es la de circular derecho. Y al decir derecho no queremos referirnos a marchar siguiendo rigurosamente una línea recta, sino a circular constantemente por un mismo carril, en tanto que las circunstancias del tráfico no nos impongan o aconsejen el cam-

bio del mismo. Conviene recordar que, según el Código de la Circulación, la palabra carril designa «cualquier banda longitudinal en que puede estar dividida la calzada, materializada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas».

Conviene llamar la atención acerca del extremo de que no es preciso que estén señalados sobre el pavimento los carriles que existan, sin que haya bastante espacio para la circulación conjunta, en una o dos direcciones, de varias líneas o filas de vehículos, con la separación necesaria para que puedan circular en condiciones de seguridad. En estos casos de falta de señalización, el automovilista tiene que representarse idealmente las líneas de separación, no con un criterio subjetivo, sino tratando de imaginar los puntos por donde deberían materializarse, en su caso, las líneas marcadas en la calzada.

OCUPAR EL CENTRO

La obligación de circular por el carril derecho está establecida claramente y de forma general, en el artículo 21 del Código de la Circulación, que prohíbe ocupar el centro de la calzada (con excepción de los tramos rectos a nivel, en vías públicas de gran anchura, mientras el camino esté totalmente libre de obstáculos y manteniendo en todo caso dentro de la vía el eje longitudinal del vehículo), y con mayor rigurosidad desde cien metros antes de los cambios de rasante que oculten rápidamente la carretera y en las curvas de visibilidad reducida, o sea, que no permita ver el ancho total de la carretera en una longitud de 200 metros por lo menos.

Pero donde más claramente se establece la obligación de circular por uno de los varios carriles existentes, señalizados material o idealmente, es en el capítulo XIX, recientemente incorporado al Código de la Circulación, que regula el tráfico por autopistas, autovías y vías para automóviles. De tales preceptos se desprende la prohibición de circular ocupando al mismo tiempo espacio correspondiente a dos carriles. Esto se amplía con las normas dadas anteriormente y que prohíben totalmente rebasar las líneas continuas trazadas en el pavimento y establecen, en cuanto a las líneas discontinuas, que los vehículos no deben circular, en ningún caso, conservando la línea entre ruedas.

EL CAOS

Estas normas son igualmente aplicables en las vías urbanas e interurbanas y, en cambio, en unas y otras se advierte una

desigual actitud ante la obligatoriedad de su cumplimiento. Resulta realmente notable advertir cómo los conductores que circulan caóticamente por las calles de la ciudad se hacen más disciplinados, por lo general, al llegar a la carretera y que los mismos conductores que en la carretera son cuidadosos cumplidores de la regla que manda ocupar correctamente un solo carril, la olvidan tan pronto como entran en la zona urbana, para adoptar una postura de total anarquía. Comportamiento tanto más extraño, cuanto que las corporaciones municipales amplían de forma constante sus presupuestos para señalar el pavimento, en un intento, que hasta ahora se muestra baldío, de dotar de mayor fluidez y seguridad el tráfico.

MENOS FLUIDEZ

Las consecuencias, siempre desagradables, de este desorden las padecen los propietarios automovilistas. Si un vehículo circula ocupando parcialmente dos carriles, entorpece la marcha de dos filas posteriores que circulen con corrección, disminuyendo la fluidez. Si el espacio de dos carriles es ocupado por tres vehículos a la vez, padece la seguridad, la circulación se hace más lenta por temor a la colisión lateral y la tensión del conductor aumenta, al exigirle una atención más intensa, con lo que se provoca una mayor fatiga.

¿Dónde debemos buscar la causa de este comportamiento que, pese a lo reiterado, debe ser calificado de anormal? Po-

dría razonarse en las características especiales que presenta la circulación urbana, tan densa y lenta y causa de la tensión e impaciencia de conductores. Puede pensarse también en la impunidad en que, por lo general, quedan estas infracciones en la zona urbana, en tanto que en carretera son perseguidas al mismo nivel que las demás. Pero en tanto que el problema de andar derecho se soluciona —y la solución compete fundamentalmente a los automovilistas—, la circulación urbana seguirá siendo más fatigosa, más lenta y más peligrosa, si no para la integridad de las personas, sí para la de los vehículos, con la consiguiente repercusión en el bolsillo del conductor, lo cual tampoco es despreciable.

M. H. M.
(Motor Press)

Un mismo delito, condenado en carretera y olvidado en la ciudad.

Ciclomotor **MINI MARCELLINO**



Por su tamaño y peso, la puede llevar en su coche, en su embarcación o subirla por el ascensor a su piso

**Pequeño
por su tamaño
Grande
por su utilidad
sin matrícula * sin carnet**

APARQUE SU COCHE DONDE PUEDA Y EL MINI MARCELLINO LE LLEVARA POR LA CIUDAD DE COMPRAS O A SU TRABAJO

Distribuidor para GUIPUZCOA:

ACCESORIOS LUIS IBAÑEZ

Miguel Imaz, 4 - Teléfonos 26.254 y 18.360 - SAN SEBASTIAN



CAMPAÑA NACIONAL DEL PEATON

La Jefatura Central de Tráfico ha iniciado esta Campaña Nacional del Peatón en toda España de forma exhaustiva y con todo lujo de detalles. Esperamos que la iniciativa cuente con el apoyo de todos y que sirva en definitiva para una mejor convivencia entre peatón y conductor. He aquí alguna de las indicaciones que el peatón debe respetar:



- CIRCULAR POR LA ACERA • PRIMERO MIRAR, DESPUES CRUZAR • CRUZAR POR EL LUGAR MAS SEGURO • CRUZAR POR EL CAMINO MAS CORTO • UTILIZAR CORRECTAMENTE LOS TRANSPORTES PUBLICOS.



- TENER ESPECIAL CUIDADO CON LOS NIÑOS • EN CARRETERA, CIRCULAR POR LA IZQUIERDA • RESPETAR LOS DERECHOS DE LOS OTROS • SER PRUDENTE Y CORTES EN TODO MOMENTO Y CIRCUNSTANCIA.



CIRCULAR POR LA ACERA

- guardando la derecha.
- si se va deprisa, adelantar por la izquierda.
- si se va acompañado de otras personas, no interrumpir el paso.
- atención a las entradas y salidas de garajes.

Si no hay aceras

- ir arrimados a las casas.

- cuando sea posible, ir de cara al tráfico, para ver venir los coches de frente.

PRIMERO MIRAR, DESPUES CRUZAR

- mirar desde la acera sin bajar a la calzada.
- mirar primero a la izquierda, después a la derecha.
- antes de iniciar el cruce, mirar otra vez a la izquierda.
- durante el cruce, hasta llegar al centro de la calle, mirar a la izquierda; a partir del centro, mirar a la derecha.

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

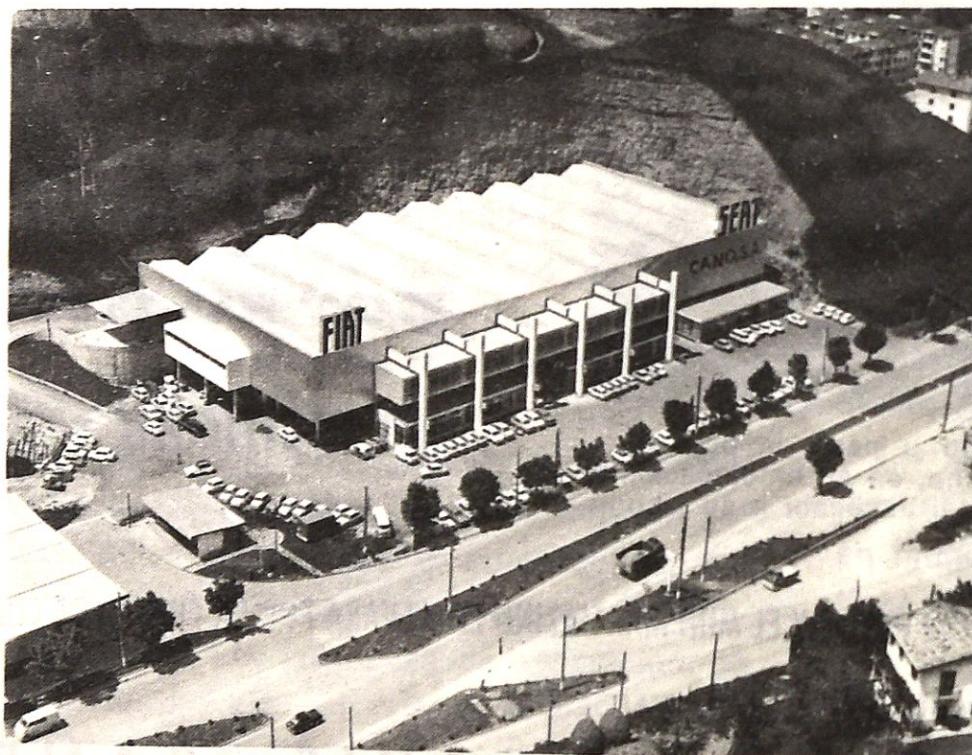
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

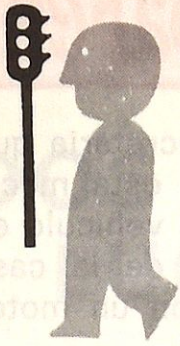
Engrases

Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 25.402 - 29.880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN
Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN

CRUZAR POR EL LUGAR MAS SEGURO

a) por los pasos señalizados con semáforo



- no cruzar nunca con luz roja.
- cruzar cuando esté encendida la luz verde:
 - si en el momento de empezar a cruzar se enciende la luz amarilla, volver a la acera y esperar hasta que se encienda otra vez la luz verde.
 - si la luz amarilla se enciende durante el cruce, terminar de cruzar lo antes posible.
- cruzar con mucha precaución cuando la luz amarilla luzca sola, a destellos.

- aunque sea con luz verde, cruzar siempre con cuidado; a veces los vehículos van a mucha velocidad, y no pueden detenerse de repente.

b) por los pasos señalizados

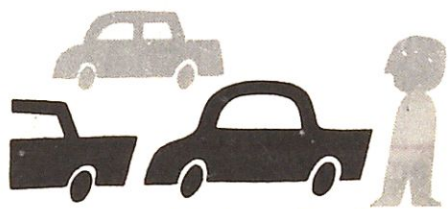
- no cruzar nunca sin tener la seguridad de que los vehículos se han parado, pues, aunque los conductores deben ceder el paso a los peatones cuando éstos ya han empezado a cruzar, PREFERENCIA no quiere decir SEGURIDAD.

c) donde haya guardia dirigiendo la circulación

- atender a las indicaciones del agente, y no cruzar mientras él no haya detenido la circulación.

d) por las proximidades de las esquinas

- porque allí los vehículos van más despacio
- tener mucho cuidado con los que vayan a torcer, y no bajarse de la acera, pues, al girar, las ruedas traseras de los automóviles pasan más cerca de la acera que las delanteras. Por eso conviene fijarse en los indicadores de cambio de dirección de los coches.



e) siempre que sea posible

- no cruzar por lugares donde haya vehículos aparcados: pueden ocultar a vehículos en marcha.

CRUZAR POR EL CAMINO MAS CORTO



- en línea recta, pero de frente; no ir en diagonal ni haciendo zig-zag.
- con paso rápido, pero sin correr, procurando estar en la calzada el menor tiempo posible.
- si se cruza por un paso de peatones, ir por la derecha, para no tropezar con los demás.
- si durante el cruce aparece algún vehículo inesperadamente, pararse —sin vacilaciones— y esperar a que pase.

UTILIZAR CORRECTAMENTE LOS TRANSPORTES PUBLICOS

a) antes del viaje



- esperar la llegada del vehículo sin bajarse de la acera.
- guardar el sitio que corresponda en la cola.
- no subir hasta que el vehículo se haya parado por completo, ni hacerlo tampoco cuando ya se haya puesto en marcha.

b) durante el viaje

- no asomarse a las ventanillas.
- ceder el asiento a los que realmente lo necesitan.

- sujetarse bien, para evitar las consecuencias de los frenazos.
- antes de llegar a la parada, prepararse para salir.
- no bajarse mientras el vehículo no se haya parado del todo.

c) después

- si hay necesidad de cruzar, hacerlo por el paso de peatones más cercano.
- no cruzar nunca junto al vehículo del que se acaba de bajar: puede ocultar a otros vehículos en marcha.

TENER ESPECIAL CUIDADO CON LOS NIÑOS



llevarlos siempre bien cogidos

- en la acera: por la parte de dentro; nunca por el lado de la calzada.
- al cruzar, aunque sea por pasos señalizados.
- en los transportes públicos: al subir, al bajar y durante el viaje, para evitar las consecuencias de los frenazos.

EN CARRETERA, CIRCULAR POR LA IZQUIERDA



- se ve venir a los coches de frente, y es más fácil evitar el peligro.
- en caso de ir varios, marchar en hilera, uno detrás de otro.
- de noche, hacerse ver: llevar una linterna, alguna prenda que refleje la luz o, al menos, un pañuelo blanco como brazalete.

RESPECTAR LOS DERECHOS DE LOS OTROS

- ayudar a quien lo necesite: niños, ancianos, inválidos...
- no llevar animales sueltos: pueden ser atropellados, causar molestias a los demás o provocar accidentes.
- ser flexible al hacer valer los derechos propios, pues, además, hay que tener en cuenta que ningún derecho garantiza la seguridad, ni autoriza a causar perjuicios a los demás: el peatón puede ser no sólo víctima, sino también causa de gravísimos accidentes.

SER PRUDENTE Y CORTES EN TODO MOMENTO Y CIRCUNSTANCIA

- de la prudencia de cada uno depende la seguridad de todos.
- la cortesía produce cortesía y hace más agradable el trato con los demás.
- el Código de la Circulación, en realidad, no es más que un tratado de prudencia y cortesía.



AMORTIGUADORES



- Venta

- Servicio Oficial

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

TALLERES AMARA

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



"OFICINA RODANTE"
para hombres
de negocios

En uno de los grandes almacenes londinenses se ha exhibido recientemente este coche, con velocidad máxima de 225 km./h., transformado en

oficina ambulante. La secretaria que aparece en la fotografía está mecanografiando una carta. El vehículo es el modelo «Interceptor» de la casa Jensen y va equipado con un motor de 6,3 litros.

Los asientos traseros de este automóvil quedan sustituidos por un compartimento posterior, revestido de cuero, que contiene todo el equipo que pueda necesitar el director de una empresa durante los viajes de ida y vuelta, al asistir a conferencias.

Entre dicho equipo figura un televisor, máquina de escribir, radioteléfono, dictáfono y transcriptor portátil, máquina de afeitar, archivo y armario refrigerado que conserva los alimentos en buen estado durante diez días. Todos estos aparatos se ocultan automáticamente al oprimir un pulsador, una vez terminados los trabajos, para que la secretaria pueda disfrutar tranquilamente del viaje.

**TENEMOS UN
COCHE ULTIMO MODELO
A SU DISPOSICION**

ATESA

le ofrece

ALQUILER DE COCHES SIN CONDUCTOR

*Servicio impecable y con la ventaja para Vd. de poder devolver el coche en cualquiera de nuestras sucursales en España **sin pasarle cargo alguno** por retorno en vacío.*

VARIEDAD DE TARIFAS DONDE ELEGIR

Y además

Descuentos especiales para los socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro

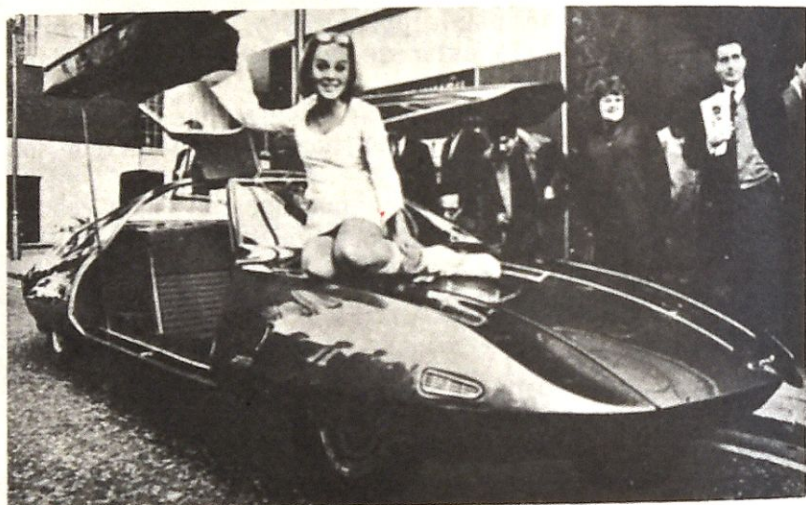
Solicite, sin compromiso, información y folletos

ATESA
AUTOTRANSPORTE TURISTICO ESPAÑOL, S. A.

AGENCIA DE VIAJES • TITULO 39, DEL GRUPO A
PLACA DE ORO AL MERITO TURISTICO
Avenida de España, 1 - Telfs. 18 119 y 23 8 28
SAN SEBASTIAN

o en cualquiera de nuestras Sucursales en: Algeciras, Barcelona, Granada, Madrid, Palma de Mallorca, Puerto de la Cruz, Sevilla y Torremolinos.

NO ESTA A LA VENTA



Este coche llamado «El Sosias», no lo encontrará usted en ningún catálogo, porque no está a la venta. Es alemán por su línea general y americano por su base (el chasis es el del Ford Mark IV). Ha costado millón y medio de pesetas. Su altura es de 1,10 metros y su velocidad máxima de 210 kilómetros hora.

DOS VOLANTES EN LUGAR DE UNO



¿Dos volantes son mejor que uno? Tal es la cuestión. Un accesorista neoyorquino dice que sí, después de haber estudiado y diseñado este sistema. Este doble volante no está destinado a los autos-escuelas, sino a los automovilistas deportivos que prefieren una dirección directa que permita un mejor control del vehículo en los virajes.

Se trata de dos pequeños volantes de 22,5 centímetros de diámetro, unidos por un largo tubo de 40 centímetros con un sistema de protección. Dos posibilidades se ofrecen para girar las ruedas: a la manera de un volante tradicional haciéndolos pivotar alrededor del eje de la columna de dirección, la barra transversal sobre la que están fijados los dos volantes laterales, se obtiene con ello una conducción directa. Accionando inversamente los dos pequeños volantes laterales se obtiene un efecto de desmultiplicación por medio de un diferencial. El inventor estima que este dispositivo conserva todo su valor sobre el plan de la seguridad ya que la columna de la dirección se halla más alejada del pecho del conductor, mientras que la visibilidad es también superior.

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

RELACIONES ENTRE EL ALCOHOL Y

Las autoridades de tráfico de muchos países europeos intentan controlar la sobriedad de los conductores automovilistas, mediante un sistema, conocido desde hace tiempo, que se está haciendo cada vez más popular: el alcotest. Este sistema consiste en una bolsa de plástico, perfectamente vacía, con una capacidad determinada medida muy precisamente, que, al soplar en ella, permite la recepción de una cantidad de aire. Teniendo en cuenta la cantidad soplada por la boquilla, un filtro analiza la concentración de alcohol en la sangre, denunciando si excede de la permitida por las leyes para poder conducir.

Según algunos autores, especialmente el Director de la Oficina de Sanidad de Stuttgart — Instituto de Medicina Judicial, profesor Rauschke, el conductor pierde el sentido de autocrítica sobre su estado real en el momento en que la concentración en sangre es de 0,8 a 1,3 por 1.000. El mismo indica que la capacidad de reacción queda ya tan disminuida a partir del 0,8 por 1.000, que con tales medidas debería prohibirse la conducción. En cambio, el doctor H. Mülhaus expresa su poca fe en el método del 0,8 por 1.000, ya que son conductores que sólo de forma casual pueden ser descubiertos por la policía. En Italia, actualmente, la tendencia es que se descienda hasta una alcoholemia de 0,5 por 1.000, la cual podría ser considerada simplemente como sobriedad relativa.

EXPERIENCIA DIRECTA

Sea como sea, existe un criterio general de que el alcotest no está ni completamente perfeccionado, ni puede aplicarse de una manera uniforme, sino que se debe analizar junto con otra serie de factores físicos y psi-

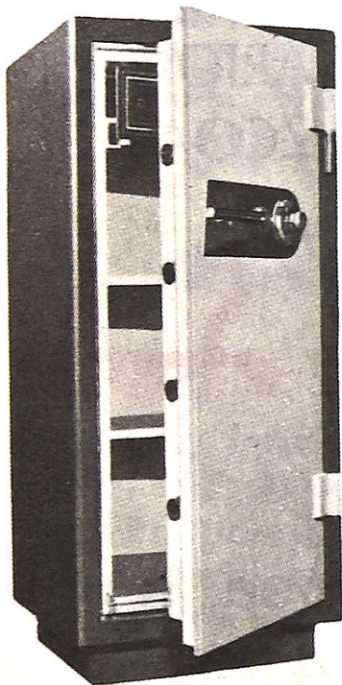
quicos. Con el fin de aclarar algunos conceptos acerca de las relaciones entre la cantidad de alcohol ingerida y las posibilidades de conducción, un equipo de conductores del «L'Auto Journal» ha realizado recientemente una experiencia que nos parece sumamente interesante.

En un circuito privado, estas «cobayas» humanas habrían de realizar una «gymkhana» recorriéndola para adelante y para atrás, y una vuelta a la velocidad máxima posible; todo ello con un Renault 8. Se dispusieron al experimento cuatro pilotos, acompañados por Pierre Borne, extraordinario probador de autos, para estar atento a cualquier contingencia; más un doctor, una secretaria y un fotógrafo. Se trataba, sencillamente, de que estas «cobayas» bebieran, condujeran y se sometieran a controles después de cada prueba.

Los cuatro pilotos experimentadores fueron: François, muchacha de 22 años, 1,65 metros de estatura y 55 kilogramos de peso. Jean Louis, de 25 años; 1,85 metros de estatura y 84 kilogramos. Leo, de 40 años; 1,91 metros y 100 kilogramos de peso, buen comedor y bebedor. Costantin, 1,65 metros y 58 kilogramos; discreto en la bebida, aun cuando sabe «aguantar» si es preciso.

Las etapas o dosis de bebida se repartieron de la siguiente forma: a) dos aperitivos de fuerte graduación para Leo y Jean Louis, dos oportos para François y dos medios whiskyes para Costantin. b) Un buen almuerzo, con abundante vino. c) Para François y Costantin no hubo tercera etapa. Leo y Jean Louis tomaron un whisky cada uno. d) Una buena dosis de coñac para estos últimos. e) Nueva dosis de coñac para ambos. f) Una tercera dosis para los dos, ya «tocados».

Experiencias humanas desmienten la eficacia del "alcotest"



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii **CONTRA**

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY

BILBAO

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

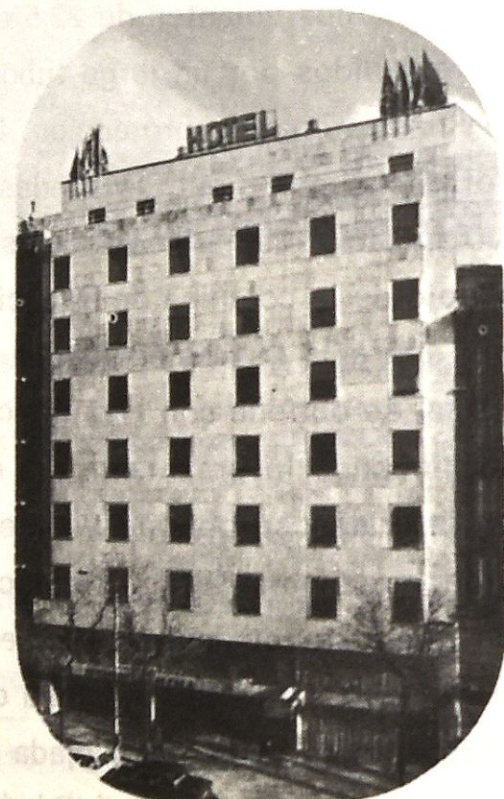


Representante en Exclusiva para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048
SAN SEBASTIAN

ra hotel
residencia
alcalá



Restaurante
BASQUE



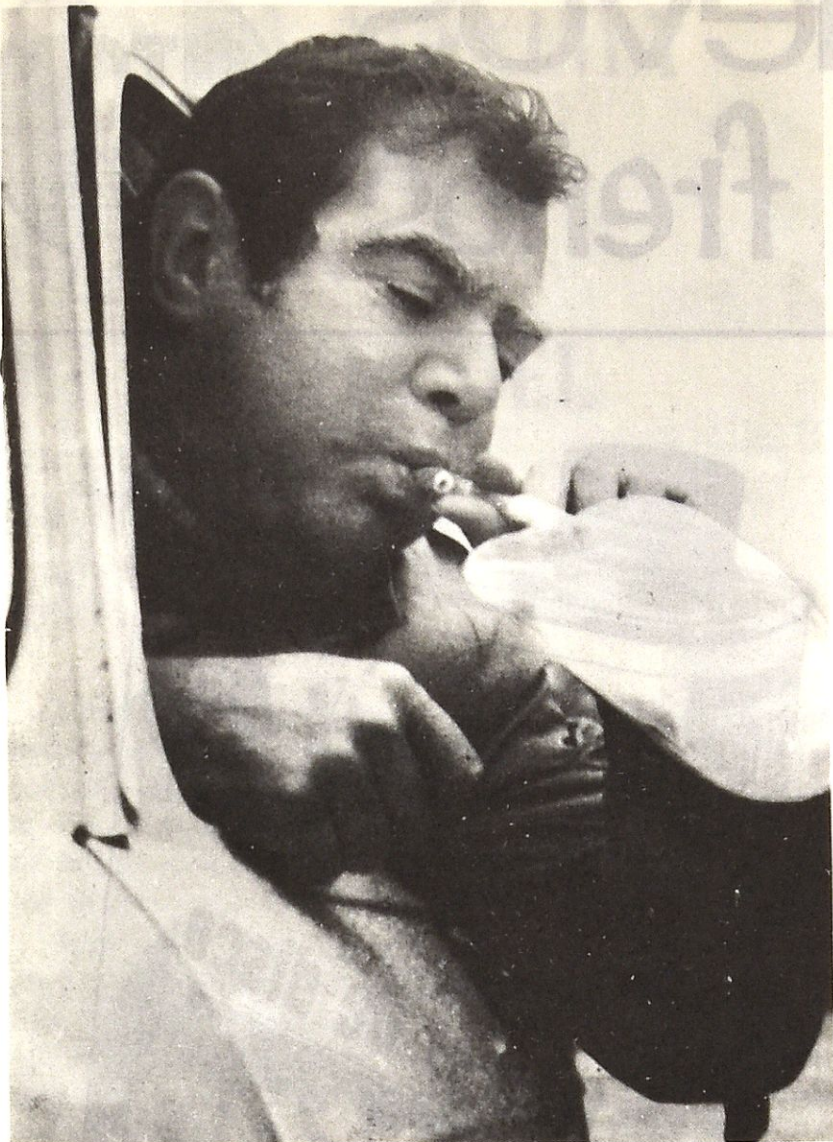
Cafetería
BASQUE



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

Director: ANGEL URCHEGUI

LA CONDUCCION



Con frecuencia nos ponemos al volante con alguna aprensión. Cuando se toma alguna copita de más, lejos de renunciar a conducir, haciendo uso de la prudencia, experimentamos un sentimiento de liberación cuyas consecuencias son variables.

Lo que es peligroso en la intoxicación alcohólica no es la disminución de la eficacia de la mecánica humana, disminución que se deja sentir bastante tarde y que podría ser compensada. Lo que pierde, con el consiguiente peligro, el ebrio, es la claridad y rectitud de discernimiento; su sentido común desaparece.

La dosis de alcohol en sangre no es directamente proporcional a la cantidad de alcohol que se ha ingerido. La corpulencia y el peso influyen, sin que ello quiera decir que un hombre de cien kilos pueda beber el doble que uno de cincuenta.

La desintegración del alcohol por las enzimas comienza en seguida, pero sigue a un ritmo más rápido en el que tiene costumbre de beber que en el abstemio o que en el borracho habitual.

En conclusión, a pesar de algunos resultados sorprendentes, es inamovible la necesidad de abandonar la conducción en caso de intoxicación etílica. Pero ¿cómo se puede juzgar con exactitud lo que es embriaguez? El problema de establecer unos índices máximos en la legislación trae consigo el riesgo de condenar a un inocente, cuyo comportamiento no se ve alterado hasta índices mucho más altos, y también el riesgo de absolver a un culpable, muy sensible a índices menores que los marcados como tope por la ley.

Pero también parece necesario el perfeccionamiento, en orden a una mayor precisión, de cuantos aparatos existen para realizar las pruebas de alcotest, cuya aplicación ha creado problemas jurídicos en algunos países.

(Motor Press)

El «alcotest» empleado en las pruebas fue el Draeger, uno de los más extendidos en Europa. Cuando François puso final a su bebida, ya se sentía ligeramente emocionada. Sus prestaciones al volante eran bastante mediocres, pero no sensiblemente peores que las realizadas cuando todos se encontraban en ayunas. Su índice en el alcotest, pese a lo poco que bebió, fue de 0,48 gramos por litro.

En cuanto a Leo y Jean Louis, tuvieron sus peores prestaciones cuando estaban en ayunas.

No es cuestión de que relatemos cada una de las incidencias de las pruebas, incluida una fuga de Leo por el circuito, tras dejar abandonado a su compañero Borne.

Los resultados de los análisis son verdaderamente curiosos. Ya indicamos el de Françoise. Veamos los otros: Leo: comportamiento normal; alcotest sin indicar nada; 91 gramos de alcohol ingeridos; índice de 0,80 gramos por litro. Jean Louis; excitación, rendimiento físico activado. Alcotest sin indicar nada. Ingirió la misma cantidad de alcohol que Leo, pero su índice fue de 1,12 gramos por litro. Costantin: ingestiones típicas de un ciudadano medio, que no provocaron en absoluto alteración del comportamiento; 46 gramos de alcohol, que se tradujeron en un índice de 0,56.

CONCLUSIONES

Tanto entre los informadores como entre el médico asistente a la prueba y quienes realizaron los análisis, se formaron diversos criterios que pueden servir de punto de reflexión.

Además del estado de impregnación alcohólica, hay otros elementos que pueden hacer peligrosa la conducción de un automóvil, entre los cuales está la simple torpeza.

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

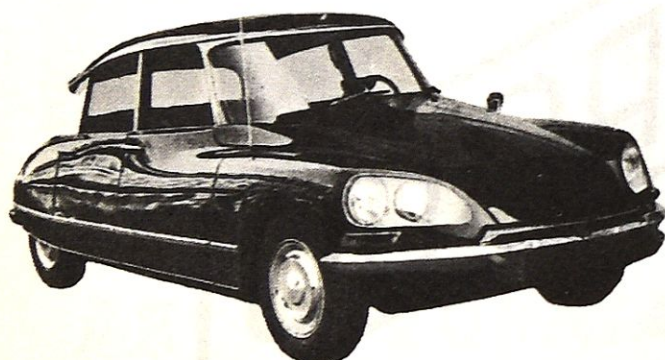
Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

importante! nuevos líquidos para frenos



publivasc



LIQUIDO L.H.S.2 CITROËN

Especial para frenos y suspensiones hidráulicas. A utilizar imperativamente en los vehículos Citroën ID-DS-ID BREAK, montados después del 28 de agosto de 1964, cuyos órganos están pintados en negro.

LIQUIDO HD 88

Especial para frenos de disco, producto sintético que supera las especificaciones SAE J70bR1, SAE J70bR3 y DCEA 99 C. Su punto de ebullición de 250° C hace que su empleo sea imprescindible en los vehículos equipados con frenos de disco.



Los servicios STOP le aseguran más confianza en su automóvil.

SE APLICA CON LA MAXIMA SEVERIDAD LA SANCION DE RETIRADA DEL CARNET DE CONducir

Durante los últimos meses se ha comprobado un importante aumento en el número de accidentes graves y principalmente en el número de víctimas de la circulación, informa la Jefatura Central de Tráfico. Asimismo —añade— se ha podido comprobar que la mayor parte de estos accidentes se deben a la comisión de infracciones de carácter grave.

Ante la necesidad de adoptar medidas eficaces e inmediatas para intentar reducir el número de accidentes de tráfico, resulta imprescindible recurrir a todas las posibilidades que ofrece la vigente legislación, en orden a la represión de las infracciones, especialmente de las que revisten mayor gravedad.

Entre estas medidas represivas, el artículo 289 del Código de la Circulación confiere a los gobernadores civiles la facultad de suspender el permiso de conducción siempre que, habiéndose cometido una infracción grave, resulte procedente «en atención a las circunstancias del hecho o a las personales del infractor».

Ha sido hasta ahora muy excepcional el uso que se ha hecho de esta medida sancionadora —dice más adelante— pero el constante aumento de las víctimas ocasionadas por la circulación, precisamente como consecuencia de las infracciones en que aquella medida está prevista, aconseja recurrir en lo sucesivo a imponer sanciones de suspensión del permiso de conducción siempre que concurren los supuestos a que acabamos de referirnos.

Los preceptos cuya infracción puede ser sancionada con la suspensión del permiso de conducción, de acuerdo con lo establecido en el artículo 289 del Código de la Circulación, son los siguientes:

Artículo 18, párrafo 1.—Conducir vehículos de modo negligente o temerario, o a velocidad que exceda de la señalada.

Artículo 19.—Entablar competencia de velocidad.

Artículo 21, párrafo 3.—Circular por la izquierda en zonas que carezcan de visibilidad por existencia de curvas o cambios de rasante.

Artículo 25, A).—Efectuar maniobra de cambio de dirección cuando circulen otros vehículos en sentido contrario y tan próximos que exista riesgo de choque o que los conductores de estos últimos se vean obligados a efectuar desviaciones bruscas.

Artículo 25, D).—No ceder el paso en las intersecciones a los vehículos que se aproximen por la derecha.

Artículo 25, E).—No ceder el paso en las intersecciones

debidamente señalizadas a los vehículos que circulen por la carretera preferente.

Artículo 30.—Efectuar incorrectamente la maniobra de adelantamiento.

Artículo 40.—Desplazarse a la izquierda por la existencia de un obstáculo en la calzada, impidiendo el libre paso de vehículos que circulen en sentido contrario.

Artículo 45, A).—Efectuar paradas en curvas o cambios de rasantes de visibilidad reducida.

Artículo 48, III, C).—Estacionar en lugares en que se obstaculice la circulación, exista visibilidad reducida, se disminuya peligrosamente la visión de otros conductores o se obligue a los mismos a maniobras antirreglamentarias que impliquen riesgo evidente.

Artículo 48, V).—No retirar de la vía pública los calzos que se hubieran utilizado durante la parada.

Artículo 49, I, A).—No detenerse al verse implicado en un accidente.

Artículo 147, B).—No sustituir el alumbrado intensivo por el de cruce al cruzarse o cuando se circula detrás de otros vehículos.

Artículo 149, A).—Dejar un vehículo estacionado durante la noche en vía insuficientemente iluminada sin tener encendidas las luces de posición.

Artículo 174, B).—No respetar las indicaciones de los semáforos.

Artículo 174, B), III.—No respetar la señal de dirección prohibida consistente en dos luces fijas superpuestas verticalmente.

Artículo 174, C).—No respetar las señales de los agentes de la circulación.

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

“CITROEN”

MAXIMA GARANTIA

BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

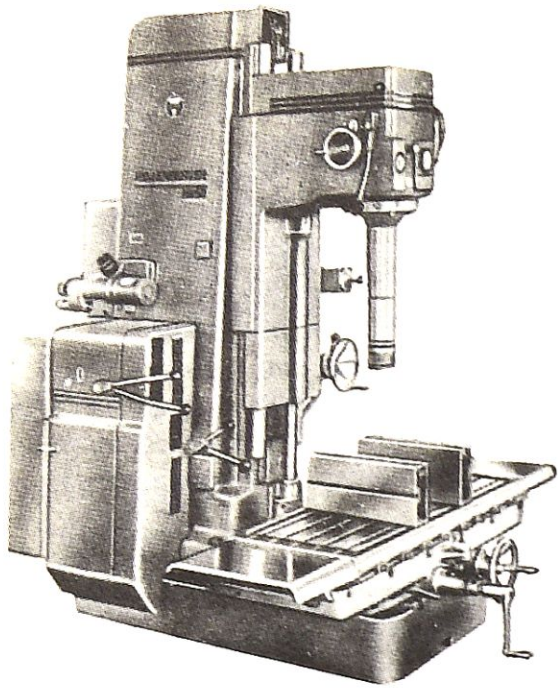
Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

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

SAN SEBASTIAN



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

EL FIAT 128, "COCHE DEL AÑO"

Como todos los años, la prestigiosa revista holandesa "Auto Visie" ha realizado su encuesta para proclamar el "Coche del Año", entresacado de los modelos aparecidos en el año 1969. La elección ha sido realizada por 44 de los más destacados periodistas del motor, quienes analizan las características técnicas, estéticas y económicas. Cada votante disponía de quince puntos y podía votar a un máximo de cinco coches.

En 1969, el coche ganador ha sido el Fiat 128, que ha totalizado 235 votos. Curiosamente, el segundo puesto ha sido ganado por otro coche italiano, el Autobianchi A 112, fabricado por una empresa filial de Fiat. En tercer lugar ha sido situado el Renault 12; en cuarto, el Ford Capri, y en quinto, el Audi 100.

La elección de Auto-Visie se inició en 1963, año en que venció el Rover 2.000. En años sucesivos ha ganado el título el Austin 1.800, Renault 16, Fiat 124, NSU RO 80 y Peugeot 504.

CRANEO EXPERIMENTAL PARA ACCIDENTES DE AUTOMOVILES

Chrysler Corporation ha desarrollado un molde de cabeza de plástico para pruebas en el diseño de las partes duras de los vehículos.

Jule Brinn, especialista en biomecánica de Chrysler, ha informado sobre ello en la XIII Conferencia de Accidentes de Automóvil, recientemente celebrada en Boston.

El molde de cabeza, compuesto de tres capas, reacciona a los impactos con fracturas que casi duplican el daño que una cabeza humana podría recibir en un accidente de automóvil.

Brinn, que ha estado investigando desde últimos de 1967 para desarrollar el molde de cabeza y un hueso facial típico, destacó la suma importancia que estos moldes tienen para la industria del automóvil. «Servirán —dijo— como herramientas en la investigación y desarrollo de evaluación y mejora de diseños de interiores de los vehículos para ofrecer más protección contra las heridas de cabeza a los pasajeros».

Traducir la información médica a términos de ingeniería no es tarea fácil, pero una vez conseguido, el desarrollo es ya sólo problema de ingeniería. El molde de cabeza desarrollado por J. Brinn está compuesto de un hemisferio interior de aluminio, una capa interior de goma y un caparazón de plástico que se asemeja a un tazón invertido.

Brinn explicó que llegó esto, tras el concienzudo estudio del cráneo humano que parece «un emparedado consistente en una capa exterior e interior de hueso compacto separadas por una zona de hueso esponjoso». «Esta distribución estructural —añadió— es aparentemente responsable del comportamiento de fallo único del cráneo humano. Impactos con las anchas superficies del coche extiende sus cargas sobre una ancha área del cráneo, causando grietas lejos del punto de impacto en el hueso. En contraste, un cráneo que golpea una parte más pequeña se perfora a través del hueso.»



los coches más vendidos en ESPAÑA

Hace años, los coches más vendidos en España podían ser algunos de marcas extranjeras con gran aceptación en nuestro mercado. Desde hace ya un par de lustros, los coches más vendidos son, a la vez, los de mayor fabricación.

A lo largo del año 1969 se han fabricado en España algo más de 370.000 automóviles de turismo, de todas las marcas y modelos nacionales, más una corta serie de autos de importación. Los más vendidos han sido los siguientes:

<u>MODELOS</u>	<u>UNIDADES</u>
1. Seat 850	71.700
2. Seat 600 D	61.000
3. Seat 124	43.500
4. Simca 1000	30.000
5. Renault 8	26.000
6. Renault 4 S	25.000
7. Seat 1430	18.800
8. Seat 1500	18.100
9. Renault 6	14.400
10. Dyane 6	11.400
11. Dynam	9.600
12. Morris 1300	4.800
13. Seat 850 Coupé	4.600
14. Mini 1000 S	3.850
15. Mini 1000 E	3.700
16. MG	3.600

El cuadro puede ser muy significativo de la tendencia de los compradores españoles. El Seat 850

viene sustituyendo al 600 como modelo de gran impacto popular, aunque, después de muchos años de fabricación, este pequeño coche, el más barato y difundido de toda España, sigue teniendo una venta considerada como excelente. Tal vez esto sea más indicativo del aumento del nivel de vida que el propio hecho de que se aumenten las ventas de año en año.

También es muy destacable la cifra alcanzada por dos modelos aparecidos precisamente dentro del año 1969: el Seat 1430 y el Renault 6. Simca 1000, que cuenta con un solo modelo básico, tiene una buena posición, seguido muy de cerca por su más directo rival, el Renault 8. En cambio, la firma de Valladolid tiene una producción más diversificada y coloca en buenas posiciones también al Renault 4 y al R-6. Dentro de la gama de Citroen, el Dyane viene a sustituir casi plenamente al 2 CV y el Dynam al Break. Por lo demás, las posiciones de los coches de Authi son las correctas, teniendo en cuenta las cortas series de producción, la variedad de modelos y el caro precio de sus modelos.

(Motor Press)



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

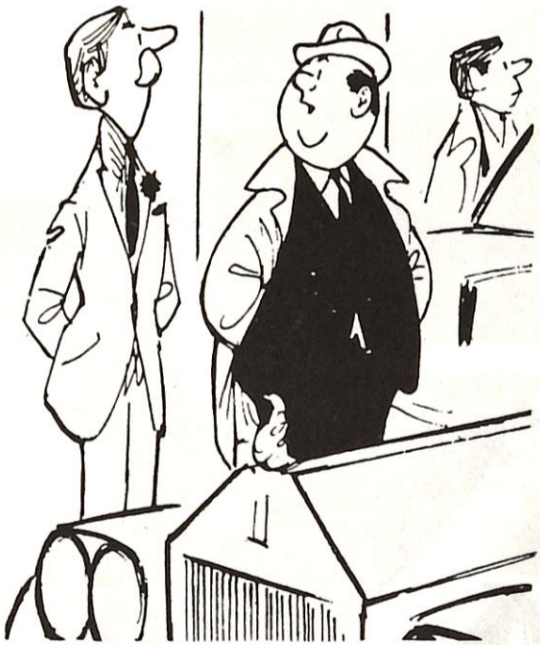
TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Teléfono 22239 - SAN SEBASTIAN



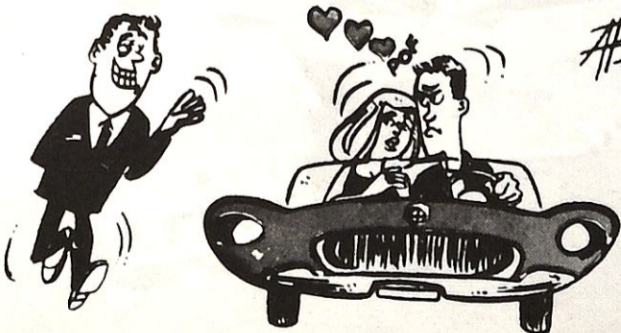
RUEDA EL HUMOR



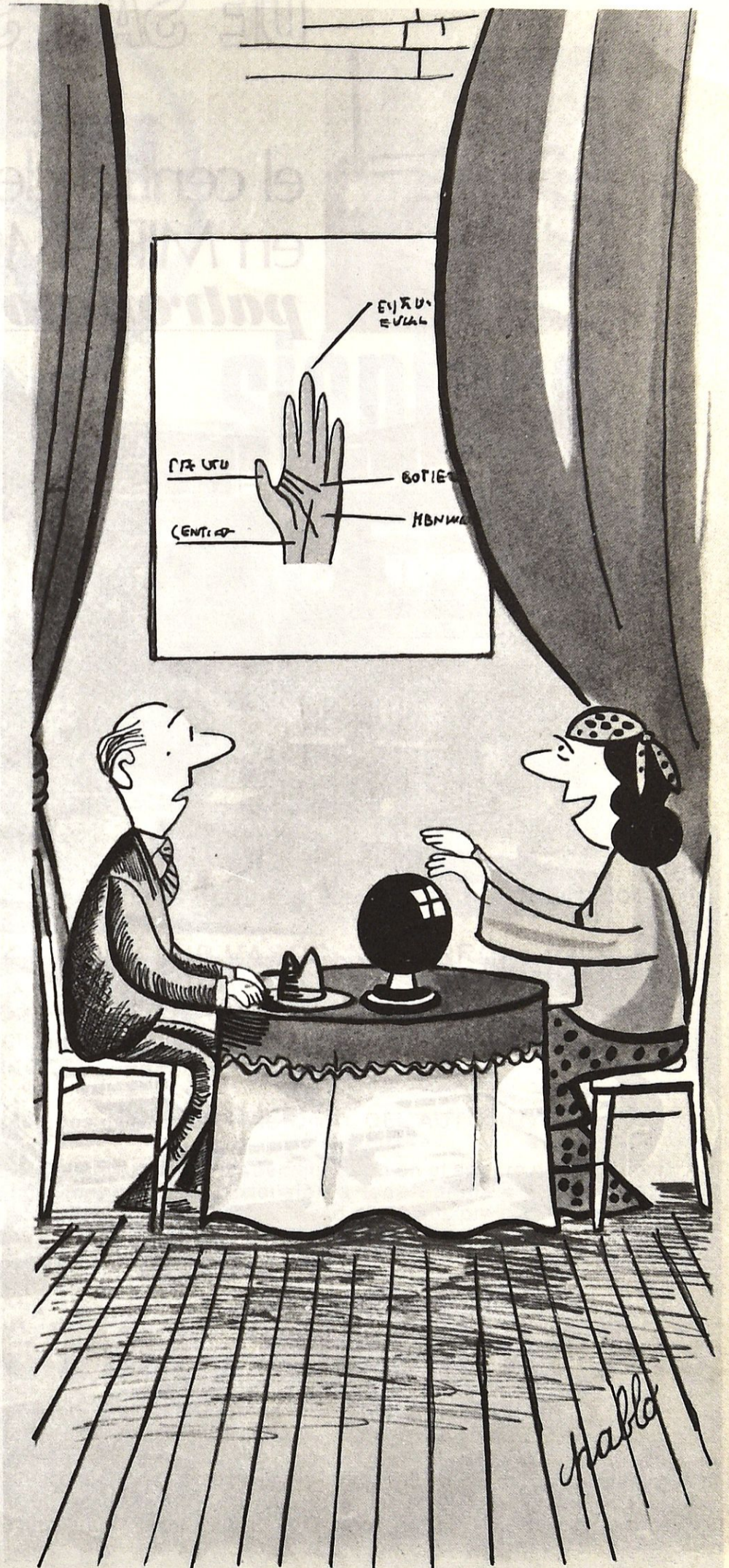
Soñadora.



¿No le importaría quedarse con mi viejo velomotor?



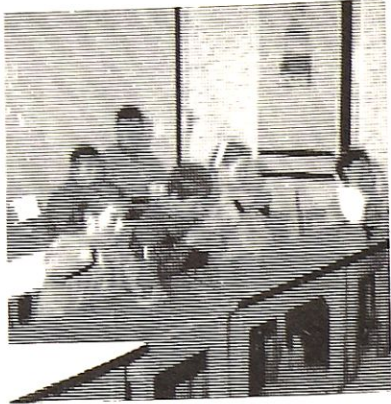
«TIPOS QUE NOS CAEN GORDOS»
—¿QUE TAL JUAN? ¿COMO ESTAN TU MUJER Y LOS NIÑOS?...



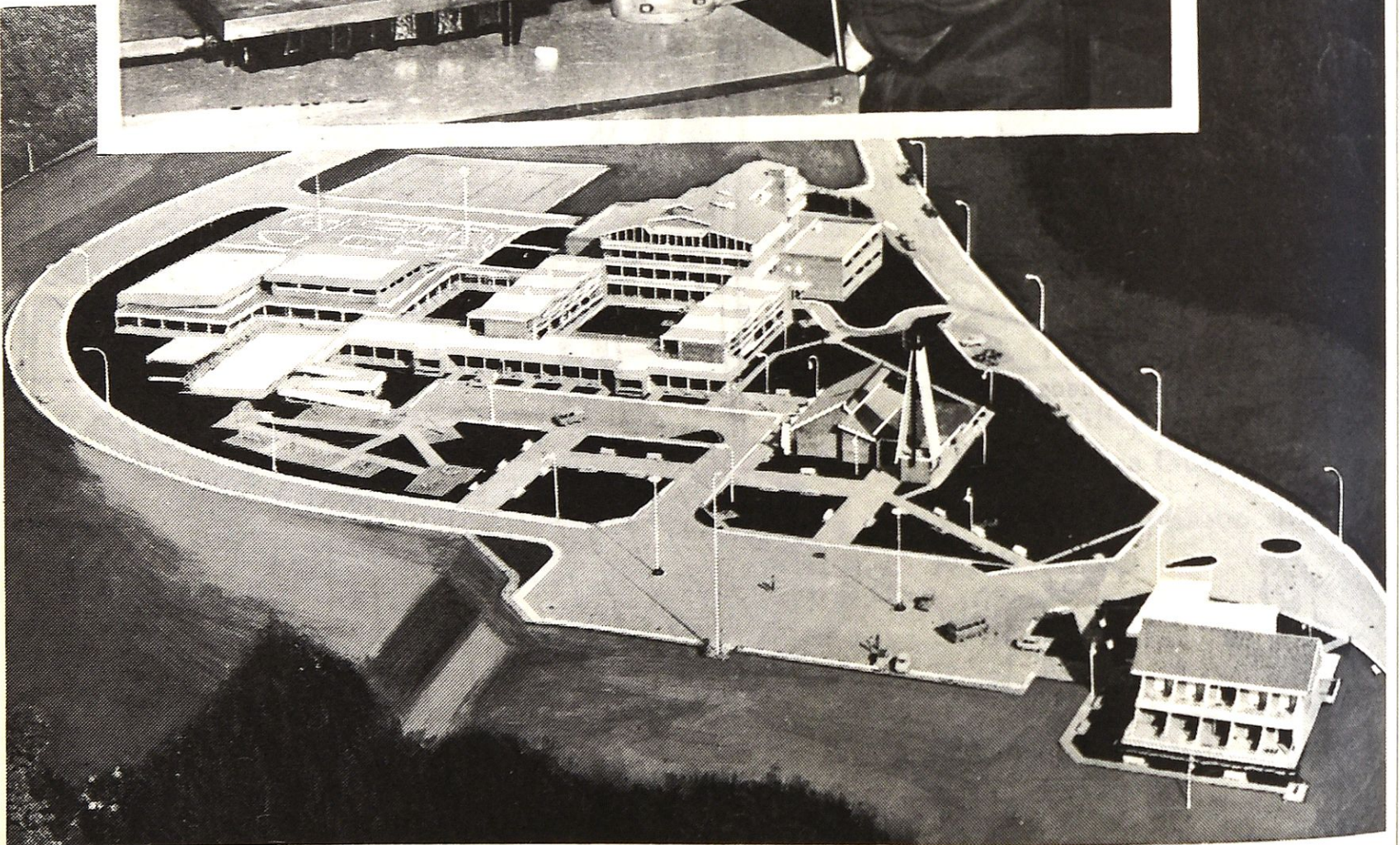
—Veo, veo, veo... ¡Ya está ocupado! Y era un buen sitio para aparcar.



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



el centro de subnormales,
en MIRAMÓN,
patronato san miguel





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

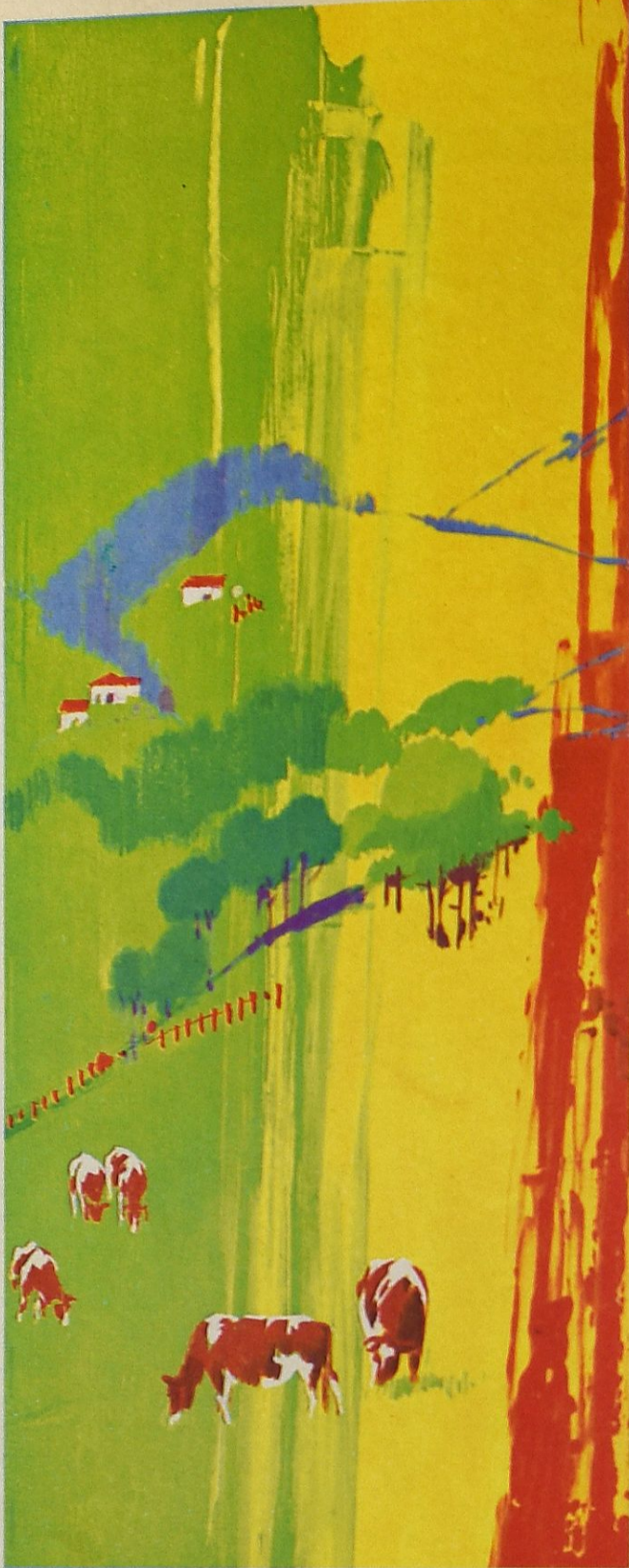
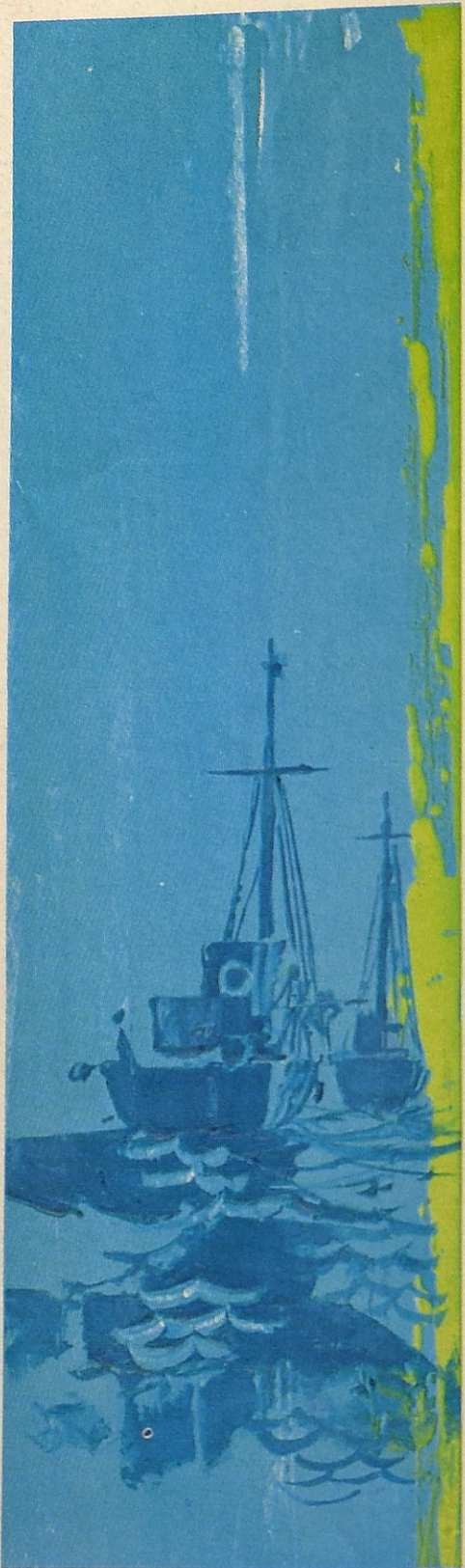
MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



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