

REAL AUTOMÓVIL CLUB DE GUIPÚZCOA

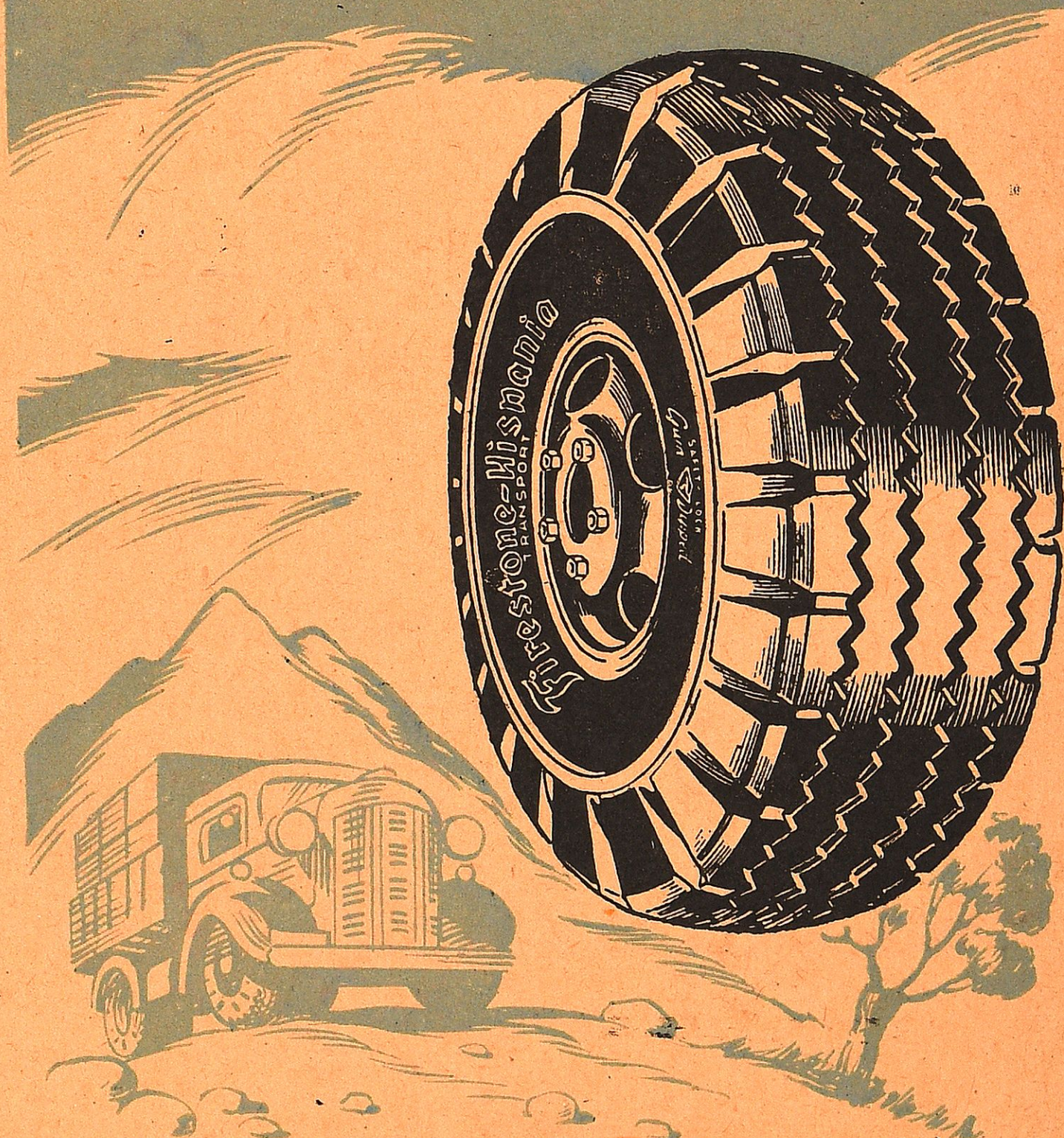
BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

*EL NEUMATICO DEBE TAMBIEN PROTEGER
AL MECANISMO Y A LA CARGA DEL VEHICULO*

Firestone

TRANSPORT RAYON

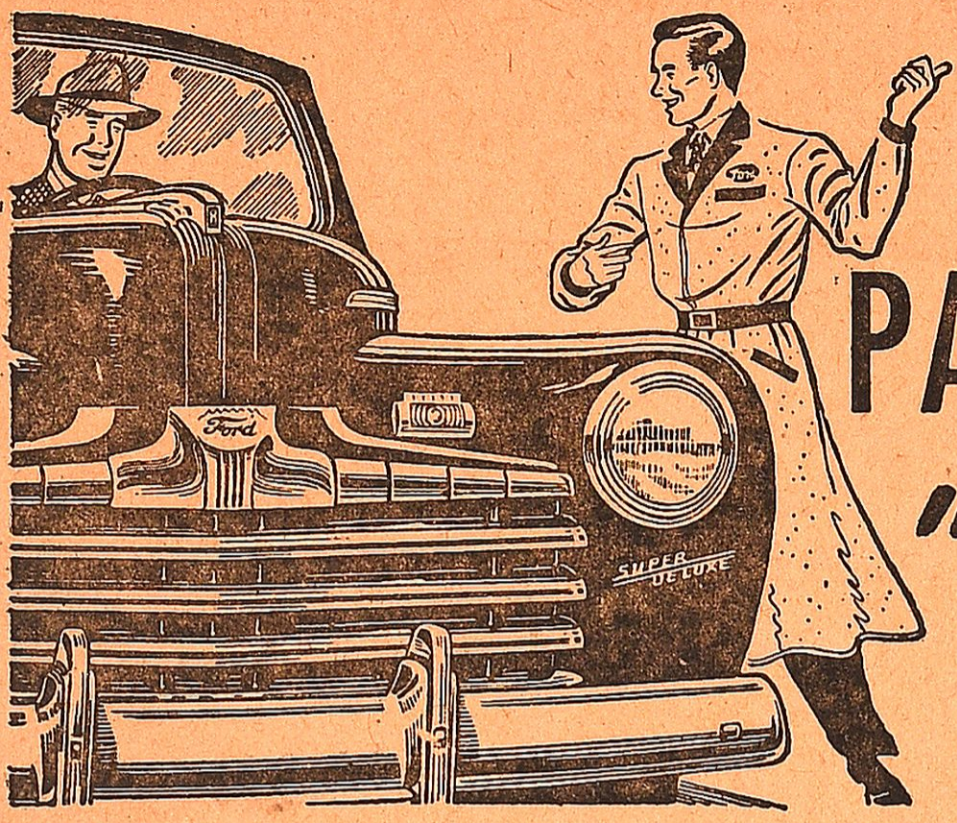
NOVIEMBRE
Y
DICIEMBRE
DE 1950



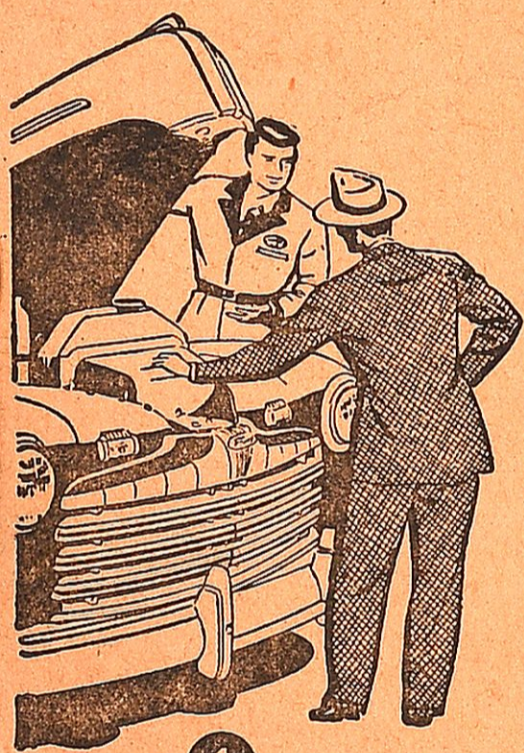
XIMENEZ Y C^{ÑA} S.A.

SAN SEBASTIAN · PAMPLONA · LOGROÑO · TUDELA

EL SERVICIO FORD ES EL MEJOR PARA SU COCHE...

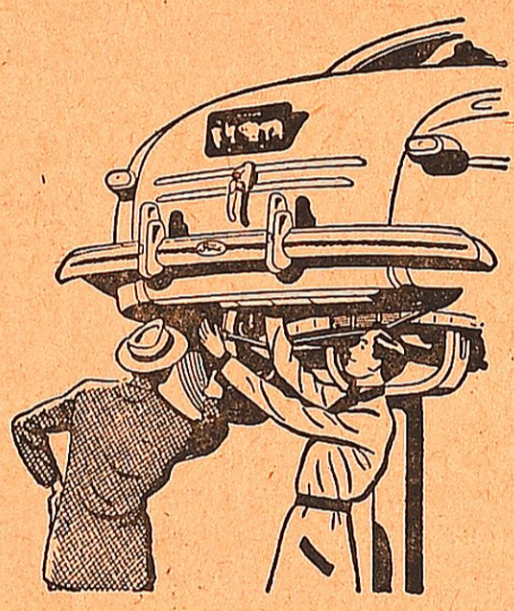


"4 razones"



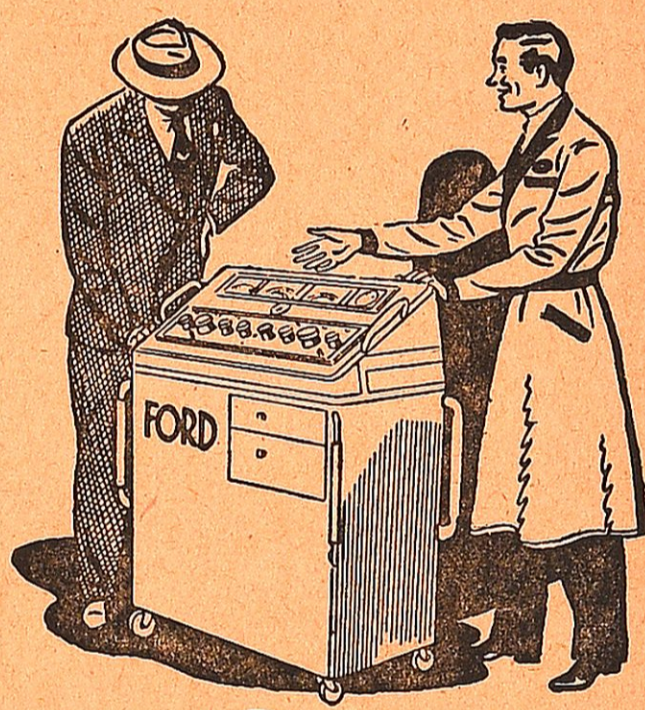
1

Nuestros mecánicos conocen su Ford mejor que nadie, pues son **TÉCNICOS ESPECIALIZADOS** en motores de gasolina y **DIESEL**



2

Utilizamos **MÉTODOS DE TRABAJO APROBADOS POR FÁBRICA**



3

Nuestros talleres tienen **HERRAMENTAL ESPECIAL PARA FORD GASOLINA y HERCULES DIESEL**



4

Trabajamos con **PIEZAS LEGÍTIMAS FORD**



REPUESTOS: Miracruz, 5 - Teléfono 10.218
 GARAGE Y TALLERES: Peña y Goñi, 12 - Teléfono 12.152
 SERVICIO PERMANENTE DE CAMION-GRUA

San Sebastián



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

SE DISTRIBUYE GRATUITA Y EXCLUSIVAMENTE
A LOS SOCIOS DEL R. A. C. DE G.

NOVIEMBRE

Y

DICIEMBRE

1.950

CRONICA DE PARIS

El Salón del Automóvil 1950

ES EL SALON DE
«LA MEJOR UTILIZACION DE LA POTENCIA»

Por CHARLES FAROUX

Por el interés y la inaplazable actualidad que encierra la presente crónica del veterano y competente crítico francés del automóvil, Charles Faroux, acaso la pluma más autorizada de Europa dentro de la especialidad, hemos preferido demorar hasta el número próximo la prosecución del gran reportaje del propio Faroux, «El vigoroso renacimiento trasalpino», que venimos publicando en la doble página central de este Boletín.

París.—Por primera vez desde la liberación hemos podido ver un Salón Automóvil de verdadera importancia.

No desconocemos el esfuerzo realizado por la industria del automóvil desde 1.945. Las circunstancias gravitaban hondamente sobre ella. Lo importante era facilitar al país instrumentos de trabajo. No era cosa de entretenerse en el estudio y fabricación de nuevos tipos. Había que conformarse con no disponer durante algún tiempo más que de modelos de antes de la guerra. El mérito de la creación del 4 HP. Renault, del 3 HP. Panhard, del «203» Peugeot, de la «Vedette»; el desarrollo del Simca, el mantenimiento de la calidad de los Delahaye, Delage, Citroen, Talbot y otros tenían su precio. Sin embargo, era comprensible que cada uno marchase a la velocidad posible. Porque... ¿qué se podía esperar de una época en la que cada coche que salía de la fábrica tenía, por lo menos, diez compradores? No nos extrañe, pues, que el afán de aprovisionar y producir se impusiese imperiosamente.

Pero... ¿podríamos temer el retorno a las condiciones normales tanto para los ingleses, como para los italianos, los alemanes y para nosotros los franceses? ¿Estamos seguros de que a un período de euforia comercial no le pueden seguir desagradables sorpresas el día en que la com-

petencia recupere todos sus derechos y el cliente pueda elegir?

Estemos seguros de ello, ya que por primera vez después de seis años nos encontramos ante un salón poseído de una aspiración común: el progreso del automóvil.

Recordemos que, de vez en cuando, los Salones han tenido su característica. Y así, hemos conocido un Salón del «Frenaje», el de las «Ruedas Independientes», el de la «Suspensión» o un Salón del «Aerodinamismo». Cada uno marcaba una etapa en la historia del auto moderno.

Este año posee también su característica. Yo puedo afirmarlo con tanta más certidumbre, cuanto que las visitas que he hecho a fábricas extranjeras me han enseñado que en todas la técnica de

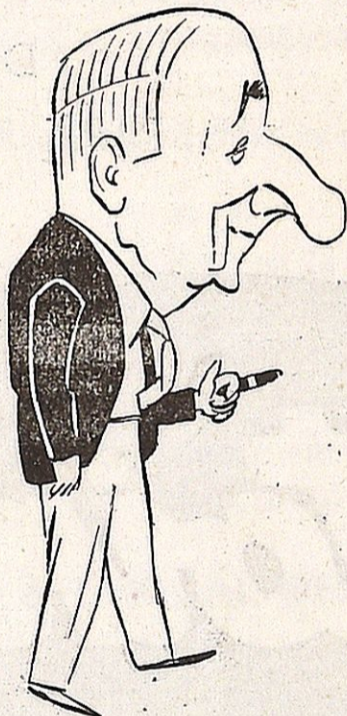
la construcción de los nuevos modelos está presidida por el mismo signo.

Y, ¿cuál es la característica del Salón 1.950? Hagamos un poco de historia.

* * *

Puesto que siempre se ha perseguido el mejoramiento de las últimas conquistas técnicas, durante varios años se buscó aumentar la potencia motriz que se podía obtener bien del litro de cilindrada, bien del Kg. de materia empleada.

Fueron los tiempos del desarrollo de las velocidades de rotación y del acrecen-



Charles Faroux
(Caricatura de J. Coatalen)

ETURA

RECAMBIOS ELECTRO-MECANICOS PARA AUTOMOVILES

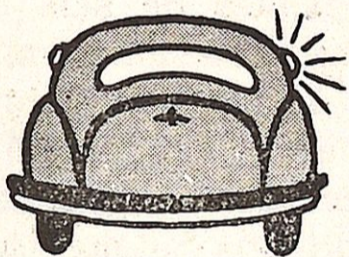
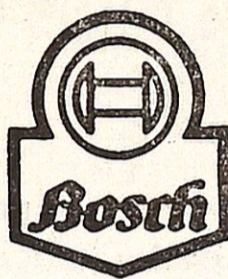
LODGE

Belden



San Sebastián

Pedro Egaña, 6



DISTRIBUIDOR
PARA TODA ESPAÑA DE



Indicador automático de dirección intermitente
acumuladores



POTENCIA-SEGURIDAD-DURACION

ESTACION SERVICIO OFICIAL

tamiento del tipo de compresión dentro de los límites del poder antidetonante de los carburantes. Se han rectificado esos límites por las nuevas formas de culata, por una mejor distribución y por el alisamiento de las aristas vivas en las tuberías.

Como consecuencia, se cayó en la cuenta de que si era bueno aumentar la potencia —a peso igual y a consumo igual— no era menos indicado reducir las resistencias, la principal de las cuales está determinada por el aire. Las formas de nuestros coches se han modificado para facilitar la penetración. Entre los días de la ante-guerra y 1.950, el coeficiente característico de la forma, el Cx, se ha reducido, para el coche de potencia mediana, en la mitad de su valor. ¡Gran progreso, ciertamente!

Hoy se da un nuevo paso decisivo. Se tiene el convencimiento de que contando con una buena potencia en el motor y con un coche que ofrezca la menor resistencia, es indispensable el mejor empleo de la potencia. Es, por de pronto, cuestión de multiplicación adecuada y, por lo tanto, un problema de cambio de velocidades.

No disponemos aún de un sistema de cambio continuo de velocidades y, por otra parte, hay múltiples razones —no todas se refieren al costo— que aconsejan no ir más allá de las cuatro velocidades.

Si éstas, hasta ahora, estaban establecidas en proporción sensiblemente geométrica, por ejemplo: 0,28 - 0,50 - 0,72 - 1 (para la directa), se ha comprendido que la primera era solamente para arrancar y que hacía falta conservar los tres últimos términos de una progresión a cinco velocidades, las dos primeras confundidas en un valor intermedio. Se tendrá, por ejemplo: 0,30 - 0,56 - 0,80 - 1 (directa), ya que se rueda siempre, incluso en montaña, sobre las tres grandes multiplicaciones que, encontrándose más próximas, permiten sacar el mejor partido de las posibilidades del coche.

Este primer punto se completa por la realización, cada vez más frecuente, de los mecanismos automáticos o semiautomáticos de los cambios de velocidades, de que ya hablaremos.

Pero lo esencial está dicho. **El Salón de 1.950 es el de una mejor utilización de la potencia.**

* * *

Antes de que se pensase en el mejor empleo de la potencia, parece que hubiera sido deseable efectuar el manejo de los coches de una manera más fácil, principalmente en el tráfico, por dos procedimientos que tienden hoy a generalizarse. El primero consiste en suprimir el pedal del embrague. El segundo ha creado un mando automático con variedad de multiplicaciones, según la importancia del enlace «arranque-resistencia». Así, el conductor no debía sino actuar sobre el volante de la dirección o variar la presión de su pie sobre el acelerador.

SUPRESION DEL PEDAL DEL EMBRAGUE

Hace falta entre motor y transmisión un dispositivo tal, que girando lentamente, el coche quede inmóvil. Y para ponerlo en movimiento bastará apoyar el pie en el pedal del acelerador.

Viuda de Carlos de Arcos e hijos

MAQUINARIA ELECTRICA

GARAGE - BICICLETAS

Prim, 59, bajo

Teléfono 1-16-42

SAN SEBASTIAN

Patricio Elorza S. A.

Papel continuo y cartón.

Filtros de lana y pelo.

Tacos para cartuchos de caza.



Telegramas: ELORZA

TELEFONO 898

Estación - Zumárraga

LEGAZPIA

(GUIPUZCOA)

R. I. D. A. M.



Representaciones Internacionales
de

Automóviles y Motores



Representantes para Guipúzcoa

«ARAVIX MOTORS LTD» - Londres
(Jowet Cars - Guy Motors)

»RUGICO S. A. - Madrid
(Alfa - Romeo)

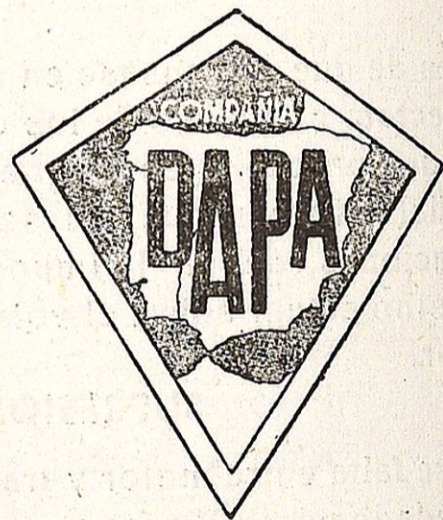
«TALLERES SANGLAS, S. A. - Barcelona
(Motocicletas)

Exposición y oficinas:

Ramón M.^a de Lili núm. 2

Telf. 12.786

SAN SEBASTIAN



Dirección General: BARCELONA
Sub-Dirección: MADRID



DEFENSA

ASISTENCIA Y PROTECCION
del Automóvil y del Comercio

DIRECCION DEL NORTE:

SAN MARTIN, 2

TELEFONOS 17.382 - 17.214 - 18.613

San Sebastián

Este dispositivo lo inventó, en los primeros años del siglo, Hermann Foettinger. Constituye lo que se llama embrague hidráulico (Fluide-Wheel), y su funcionamiento es fácil. En el lugar del embrague, es decir a la salida del motor, se coloca una corona hueca escindida en dos mitades; una de ellas, solidaria del motor, gira con él, mientras la otra es solidaria de la transmisión. Dentro del aparato hay un líquido. Cada una de tales mitades está provista de aletas radiales. Cuando el motor gira lentamente, la media corona que mueve consigo agita el líquido, mientras la otra está quieta, de manera que el coche queda inmóvil. Cuando se acelera, el motor gira más rápido, la fuerza centrífuga arroja el líquido hacia la periferia y ganando progresivamente en velocidad, va a chocar, a la salida de las aletas de la primera turbina, contra las aletas de la segunda, que entra en este momento en rotación, determinando la puesta en movimiento del vehículo.

La aplicación del volante hidráulico al automóvil se remonta a unos 30 años. En Francia, Gabriel Voisin fué de los primeros en emplearlo, y para enmendar el insuficiente rendimiento a bajas velocidades, lo completó de un acoplador magnético que impedía el resbalamiento.

UN EMBRAGUE NO ES UN CAMBIO DE VELOCIDAD

Por el hecho de que presionando más o menos el acelerador, la velocidad angular del receptor sea más o menos igual a la del motor, algunos creyeron encontrarse en presencia de un cambio de velocidad. Como si, con un embrague ordinario, fuese suficiente dejarlo patinar para obtener un buen órgano de transmisión.

En efecto: siempre hay que introducir lo que se llama un órgano de reacción (estacionario), si se quiere realizar un transformador de potencia. Por ejemplo, si un motor funcionando a 2.000 vueltas, pone a mi disposición una potencia motriz de 10 metros - kilogramo (que corresponde aproximadamente, a 28 HP.) y si el perfil de la carretera, en ese momento, me impone una transmisión girando a 1 000 vueltas, hará falta que se le apliquen 20 metros - kilogramo. Habré transformado la potencia motriz: ésta es la única definición válida de un cambio de velocidad.

En el momento presente, todas las soluciones innovadas por los constructores americanos presentan puntos comunes que pueden enumerarse como sigue:

- a) — Convertidor hidráulico de potencia.
- b) — Órgano de reacción montado sobre rueda libre.
- c) — Empleo de engranajes epicicloidales.
- d) — Toma de velocidades accionada por presión de aceite.
- e) — Empleo de dos bombas auxiliares para la circulación de aceite.
- f) — Cinco posiciones de la palanca de velocidades que corresponden a cierre, neutro, normal, baja velocidad y marcha atrás.
- g) — Puesta en marcha del motor por el arranque, solamente en las posiciones de «cierre» o «neutro».

La conducción de estos coches es muy fácil. Sin embargo, cosa que ocurre con frecuencia en el automóvil, donde se resuelven, ante todo, problemas difíciles, las ventajas hay que pagarlas. Y se pagan con un consumo de carburante un poco más elevado (resultado del resbalamiento del embrague fluído en las bajas velocidades) y se pagan también, por efecto menos acentuado del frenaje por el motor; y se pagan, en fin, por una puesta en marcha del motor menos fácil cuando hay necesidad de empujar a brazo el coche.

Pero la verdad es que estos son pequeños inconvenientes, a los cuales el usuario se acomoda de buen grado, ya que la solución americana presenta innegables ventajas.

Pero, ¿no se puede ir más lejos? Ciertamente se puede, y que se ha llegado a ello es evidente, gracias a un nuevo sistema **electro-fluido** que lo considero como la principal revelación del Salón 1.950.

EL ELECTRO-FLUIDO

Hemos hablado de las soluciones americanas para la transmisión de un coche moderno y explicado por qué hacen la conducción más agradable. En efecto: los mandos hidráulicos en la caja de velocidades pueden, en principio, parecer complicados. Poco im-



Una llamada

SIGMA

LA MÁQUINA DE COSER DE CALIDAD

a la mujer...

● PLAZOS HASTA 20 MESES ●

**2.112 Agencias y Sub-Agencias en
España y Posesiones.**

Exportación a todos los Países.

ELGOIBAR

(Guipúzcoa)

porta esto, ya que en la práctica no originan la menor preocupación. Su montaje es caro, pero, sobre todo, impone una gran precisión de fabricación que, por el momento, exige la maravillosa maquinaria del otro lado del Atlántico.

¿Se puede en Europa llegar a la misma meta por procedimientos más sencillos y de una seguridad por lo menos igual?

Sí, por el nuevo mecanismo **Electro-Fluido**, construido por la Sociedad Cotal y que se ha presentado por primera vez en el Salón de 1950.

La caja Cotal es hoy algo perfectamente conocido. Ha triunfado en los carros de asalto y en los autobuses. Antes de la guerra, Peugeot, Salmson, Viosin, Hotchkiss, Delahaye, Delage —por no hablar más que de Francia— lo han aplicado al coche particular.

Sin embargo, se aspiraba a un aparato más sencillo y silencioso. El **Electro-Fluido** aporta esas dos preciosas ventajas, entre otras, acaso más preciosas.

El **Electro-Fluido** no lleva más que un solo conjunto epicicloidal de cinco miembros, de los que uno es el porta-satélite. Los otros están constituidos por dos ruedas centrales y dos coronas. En total, 6 ruedas primitivas con un juego de dos satélites para equilibrar el impulso radial; 8 ruedas en junto, en lugar de las 22 que tenía antes.

Por otra parte, para cada toma un solo electro-imán, en lugar de los dos de antes.

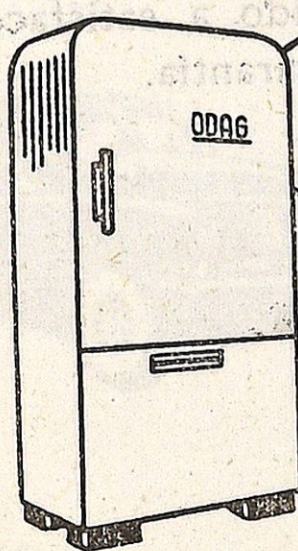
Otra ventaja más: todos los elementos que integran el **Electro-Fluido** están animados de velocidades crecientes siempre en el mismo sentido que se recorre subiendo la gama de velocidades, lo que evita todos los choques debidos a la inercia que pudieran resultar de las grandes diferencias de velocidad en cualquiera de las maniobras de cambio. La seguridad de funcionamiento es absoluta. Las ruedas, siendo de dientes helicoidales, son absolutamente silenciosas. Sorprende, sobre todo, cuando se rueda bastante tiempo en primera velocidad, bien por un ensayo duro o bien al subir una rampa excepcionalmente dura. En efecto, el empleo prolongado de la primera velocidad nada tiene ya de desagradable.

Manejo del aparato

Coloquémonos en el volante de un coche equipado de **Electro-Fluido**, con motor parado. El pedal del embrague ha desaparecido. Ponemos en marcha el motor con el arranque automático, sin ninguna otra precaución. Poco importa que en ese momento se encuentre conectada una velocidad cualquiera; el motor arranca y el coche queda inmóvil porque no puede moverse a baja velocidad del motor.

Para arrancar, después de haber aflojado el freno, basta con acelerarlo. Poco importa la velocidad conectada. Si es la primera, la arrancada será rápida; si la tercera o la cuarta, la arrancada será más lenta, pero se hará normalmente. El «calage» del motor es imposible.

En grandes aglomeraciones conviene permanecer siempre en tercera velocidad; mientras se tenga el pie en el acelerador, el coche rueda más o menos rápido, a voluntad del



ODAG
Zurich-Suiza

DE IMPORTACIÓN SUIZA

eléctrica
sin motor
sin ruido
sin averías

ANTONIO MORO
BUEN PASTOR, 1

PUB. GARCIA-INIGUEZ

MARCA DE



FABRICA

Aceros finos

«BELLOTA»

de composición química y características mecánicas
absolutamente garantizadas y de comprobada homogeneidad

Aceros al carbono.

Aceros aleados de gran resistencia.

Aceros de cementación.

Aceros para muelles.

Aceros inoxidables.

Aceros resistentes al calor.

Aceros para matrices.

Aceros para herramientas, incluso rápidos y extrarrápidos.

En cada uso, el acero BELLOTA cumple su cometido a satisfacción,
con excelente rendimiento, con plena garantía.

FABRICANTE:

PATRICIO ECHEVERRIA, S. A.

LEGAZPIA (Guipúzcoa)

conductor. ¿Que hay que pararse por un obstáculo cualquiera? Basta con levantar el pie: el coche aminora su marcha, el freno lo para definitivamente. Continúa conectada la tercera, el motor sigue en marcha «al relenti»; para arrancar de nuevo, bastará con presionar el pedal del acelerador. Ninguna otra maniobra es necesaria, y jamás habrá necesidad de tocar la palanca de mando de las velocidades.

Así resulta que no hay jamás pérdida de tiempo, y la circulación es extraordinariamente fácil.

Estas ventajas son, sobre todo, notorias en las carreteras de montaña. Las aceleraciones son francas después de cada viraje.

En fin, el **Electro-Fluido** posee la facultad admirable de constituir, en caso de peligro, una manera de frenar potente y eficaz.

En cuanto a la robustez de este mecanismo, bastará con decir que permite, yendo a 120 kilómetros a la hora, conectar la primera sin ningún choque en la caja de velocidades... pero no sin levantar inopinadamente de su asiento a un pasajero desprevenido. Maniobra, claro, no recomendable, pero que, en una circunstancia grave, salvará vidas humanas.

Con una «Vedette 50» provista de **Electro-Fluido** realicé el 1.º de septiembre último el recorrido París-Milán, en 11 horas y 7 minutos.

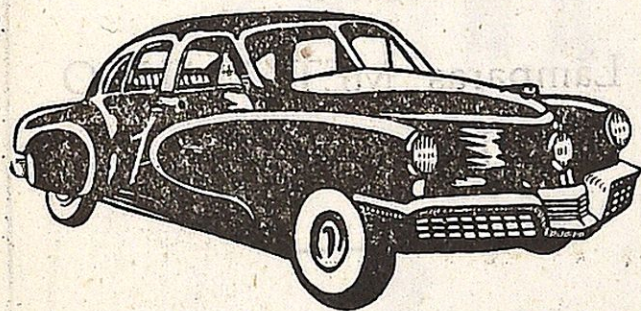
Sabido es que en este recorrido hay 250 Kms. de carretera suiza, donde jamás he rodado al máximo, y que en ellas está la travesía del Simplón, cuya influencia es bien sensible en la media horaria.

Por otra parte, sufrimos entre Dôle y Brigue, una lluvia cerrada, que en el Simplón se convirtió en nieve. Repito que en ese recorrido jamás he realizado el tiempo que me permitió la «Vedette», incluso con un coche más rápido.

Fué, sobre todo, en el descenso del Simplón cuando el **Electro-Fluido** se reveló con todo su poder. Conducía Weymann, un conductor hábil, pero extremadamente prudente, que no produce ninguna emoción a sus acompañantes. En la cima del Simplón, adelantamos a un coche italiano excelente, potente, más rápido que el nuestro. Su conductor se nos acercó en el llano; pero iniciado el descenso, rápidamente nos despegamos de nuevo. En el puesto aduanero le llevábamos ya 3 minutos de ventaja. Y sintió la curiosidad de saber qué coche le había «batido».

Sin embargo, por haberlo observado desde un principio detrás de nosotros, y tratándose de un excelente conductor, he comprendido la razón de su fracaso. En el descenso, Weymann metió la segunda, que alcanza los 80, y ya no prescindió de ella en todo el recorrido. En el duro trayecto, con repetidos virajes, se contentaba con levantar el pie del acelerador a 20 metros de la curva; el coche reducía la marcha, volviendo a acelerar tan pronto el viraje se había efectuado. Jamás hizo uso de los frenos. Y he aquí todo el secreto. Nuestro ami-

Carrocerías M. Cocho



Construcción, reparación y reformas
de automóviles.

PINTURAS AMERICANAS

Industrias Unidas S. A.

Iparraguirre, 9

SAN SEBASTIAN

Teléfono 11-892

Antifricción MASAE

Tornillería

Tubería de cobre

Bronce fosforoso

Polea Pirelli

compuesta

Segmentos

Juntas Spicer

Engranajes cambio

Grupos Cónicos

Cinta de freno

Palieres

NEUMATICOS RUEDAS DE DISCO TEJIDO NYLON americano

Amortiguadores EFA

para Ford 8 y 10 HP. y

variedad de coches hasta

10 HP.

(exclusiva)

Amortiguadores RECORD

para Citroen y coches

americanos

(Distribuidores)

AUTOBAT

Sub-Delegación Guipúzcoa

FEMSA MARELLI

Sub-Delegación Guipúzcoa

Lámparas METAL-AUTO

(Distribuidores)

Cables Auto Pirelli

go, atrás, debía frenar potentemente en las curvas; las guarniciones de los frenos no tenían tiempo de enfriarse; muy pronto disminuiría la potencia de frenaje y debía reducir la velocidad, mientras que nosotros literalmente volábamos.

ENGRANAJES EPICICLOIDALES

El desarrollo casi general de los engranajes epicicloidales, que marcan una etapa bien neta en la historia del automóvil, no deja de sugerir ciertos comentarios.

Recordemos que esos mecanismos habían sido aplicados en los primeros tiempos del automóvil por Lanchester; después y en orden cronológico, por Oldsmobile y Ford. Cuando éste abandonó el famoso modelo T, en 1.927, después de haber construido 20 millones de ejemplares, esta enorme difusión había contribuido a dar a conocer el cambio de dos velocidades llamado «Planetario». Pero eran los tiempos en que el sistema de engranajes desplazables, imaginado por Panhard, había conquistado toda la construcción. Su propio inventor decía de su sistema: «Es brutal pero funciona...». Cincuenta años de práctica constructiva y algunos 150 millones de coches fabricados probaban su valor práctico. A lo largo de los años, se trató, con éxito, de perfeccionarlo. Los dientes fueron tallados con una precisión de relojería, se supo cementarlos, templarlos y rectificarlos sin deformarlos. Después vino el «Synchromesh», que hacía el encaje de dos engranajes, a la vez fácil y silencioso; paralelamente a esto, los progresos llevados a cabo en el embrague eliminaban toda brutalidad de maniobra. Sin embargo, a muchos contrariaba que las cajas de velocidades fuesen demasiado complicadas.

M. G. Wilson, en 1.928, tuvo la idea de establecer un cambio de velocidades con engranajes epicicloidales, que fué primeramente montado sobre carros de combate.

La caja Wilson se aplica siempre por Talbot, que le da victorias bien espectaculares en carreras internacionales y conoce, igualmente, numerosas aplicaciones en vehículos pesados, especialmente para autobuses de servicio urbano, a los que ha dado completa satisfacción. Sin embargo, y porque el hecho atañe directamente a lo que hemos señalado como la característica esencial del Salón 1.950, he aquí que añadiendo a la caja Wilson un embrague hidráulico se reivindican las ventajas de conducción y manejo puestas en evidencia en los coches realmente modernos. Así se dispone de otra solución que permite a los constructores franceses recuperar, de un solo golpe, todo el terreno perdido a favor de una dolorosa coyuntura por la competencia extranjera.

La Wilson emplea, igualmente, engranajes epicicloidales. Pero ¿por qué engranajes epicicloidales? Simplemente, porque tienen un rendimiento mecánico superior y son menos ruidosos. Y como el ruido es, después de todo, una pérdida de energía, las investigaciones realizadas confirman que en todas partes se trabaja con el mismo espíritu: la mejor utilización de la potencia del motor.

TALLERES MECANICOS

ARANA

Reparación de Automóviles

Usandizaga, 20 - Teléfono 1-05-09

SAN SEBASTIAN

Auto - Servicio

AGENCIA DE VENTAS
NEUMATICOS CONTINENTAL, S. A.

Accesorios -- Recambios -- Reparación
de cubiertas -- Recauchutados

Bequiristain y Uria, S. R. C.
Carquizano, 7. Teléfono 1-96-32

SAN SEBASTIAN

Beristáin y Ayerza

FABRICA DE
GASEOSAS Y SIFONES

RONDA, 5

Teléf. 1-33-62 SAN SEBASTIAN



PATENTADO



Silenciadores máxima calidad y garantía

Terminales tubo escape, cromados

Tubos de escape

Pídalos a su proveedor

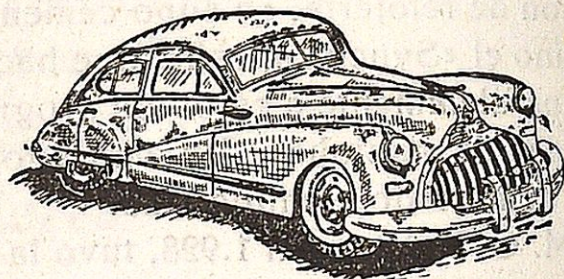
Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias

Lavados

Automóviles para viajes



Garage Otero

Fuenterrabía, 31 - Tel. 1-42-90

San Sebastián

Talleres Auto-eléctricos

GABRIEL COCA

Especialista desde 1.912

Reparaciones perfectas de magnetos, Dinamos, Distribuidores, Arranques, Cambios eléctricos, Termostatos, Reguladores e Instalaciones Diesel.

Construcción de piezas en Baquelita y Ebonita

Usandizaga, 12

Teléfono 14084

SAN SEBASTIAN

COCHES FRANCESES

Haremos un rápido examen, por orden alfabético, de la producción francesa; pero se nos permitirán algunas reflexiones previas de carácter general, porque la situación presente de la industria francesa es bastante especial.

Para nosotros, lo más preciso al día siguiente de la liberación fué reconstruir nuestro parque automovilístico. Había que esperar que, en algunos años, la demanda fuera superior a la oferta. El país tenía una necesidad imperiosa de instrumentos de trabajo; para el constructor, los problemas imperativos eran de producción. No se iba a perder un tiempo precioso en estudiar la fabricación de nuevos modelos, tanto más cuanto que se habían sufrido los efectos de una ocupación y nuestras fábricas no disponían del potencial de trabajo de tiempo normal.

Se comprende que no se podía esperar de nuestra industria la iniciativa de nuevos sistemas. América e Inglaterra no habían conocido la ocupación y, aunque consagradas a la guerra, habían podido continuar el estudio y la puesta a punto de nuevos modelos, disponiendo, además, de un mercado más extenso. En Italia, una casa gigante, Fiat, había sido menos afectada que las nuestras, y doquier se revelaba, dentro de un amor apasionado por el automóvil, un espíritu ardientemente deseoso de progreso. En Alemania, tras la reconstrucción de las potentes fábricas destruidas por los bombardeos, se encontraron con la ventaja de trabajar sobre tabla rasa; así, la recuperación automovilística germana se realizó a ritmo muy acelerado.

Por lo tanto, no hay modificaciones sensibles en nuestra fabricación dentro de los conceptos clásicos.

Citroen—Con su 11 y su 15 HP de factura bien conocida. Ciertamente en el 11 se echa de menos una cuarta velocidad y en el 15, acaso, una presentación un poco más lujosa. En cuanto al 2 HP, se difunde crecientemente y su éxito es incuestionable. No hay duda: llegado el momento, **Citroen** nos presentará el coche digno de su historia.

Delahaye.—Como se sabe, construye también, los **Delage**. Los tipos 135 M y 175 de la primera marca son bien conocidos y cuentan con una clientela aficionada a los coches potentes. El **Delage** 3 litros ha probado su alta calidad tanto en servicio como en competición.

Existen en la actualidad dos **Dyna-Panhard** tipos 120 y 110. Predomina el mismo espíritu en ellos, con cilindradas respectivas, de 745 y 610 cmc. Sus motores acusan rendimientos volumétricos excepcionales. Sus marcas son en verdad extraordinarias.

La «**Vedette 50**» constituye un tipo muy afortunado, siendo modelo de un coche que, por un peso razonable y unas dimensiones nada excesivas, asegura un alto «confort», una marcha silenciosa y excelentes propiedades para la carretera.

Hotchkiss.—En espera de producir en serie el «Hotchkiss - Gregoire», presenta los nuevos tipos «Anjou» 13 y 20 HP. que mantienen el buen nombre de la casa.

Peugeot.—Con su «203», un modelo que ha alcanzado un éxito técnico y comercial casi sin precedentes. Rendimiento muy elevado y calidad de servicio de primer orden.

Renault.—Con su 4 HP presenta la serie «Colorale», que utiliza, sobre un buen programa comercial, las piezas del famoso motor «85» de tan grato recuerdo. El 4 HP. se fabrica a razón de 400 coches por día, lo cual no impide que los pedidos se sirvan en un retraso de 18 meses.

Salmson.—Junto a su excelente S-4-61, tiene un coche, nuevo, provisto de un motor de 2.320 cmc. que da 70 HP.; motor muy moderno, de gran rendimiento. Coche magníficamente presentado.

Simca.—Siempre tan elegante, con su famoso 1.220 cmc. en tipo normal y en «sport», provisto éste de una carrocería que acusa un gusto verdaderamente depurado. Su potencia alcanza cerca de los 70 HP.

Rovin.—El coche a la vez práctico, agradable, apto para varias aplicaciones y muy económico.

Talbot.—Con sus modelos ya familiares: los recientes 15 HP 2.700 cmc y 120 HP, los tipos Lago Record y Lago Gran Sport, coches de 170 y 190 HP; muy rápidos y capaces

de excelentes marcas. Todos los Talbol llevan la caja de velocidades Wilson, un órgano de gran seguridad y que contribuye a que su manejo sea verdaderamente agradable.

Dos nuevos modelos franceses

Por de pronto, el **Biscooter Voisin**, que aporta un nuevo testimonio del buen sentido de la mecánica y de la originalidad de ese hombre superior que se llama Gabriel Voisin. Cuatro ruedas, dos o tres plazas en la misma banqueta; una concepción enteramente nueva de un coche pequeño, útil para muchos y complementario para otros; robusto, ligero, manejable, de gran adherencia en la carretera. El constructor ha logrado maravillosamente la solución del difícil problema que se había planteado,

Jean-Henri Labourdette con un pequeño coche, capaz, sin embargo, de los 100 a la hora y que presenta puntos bien interesantes, sobre todo en cuanto a la accesibilidad, al «confort», a la visibilidad, a la aireación y a la economía de empleo y entretenimiento. No está mal que sea un carroceros quien nos recuerde que un coche debe, ante todo, estar hecho para rodar con seguridad y proporcionar mucho placer tanto al piloto como a los pasajeros.

COCHES ITALIANOS

Fiat, Lancia, Ferrari, Siata... representan dignamente a la industria italiana, la más rica en personalidades de valía y, también, la que parece que se cultiva con más cariño y pasión.

Fiat.—La gigantesca fábrica «Mirafiori», donde se ha realizado una excelente adaptación europea de las mejores organizaciones americanas del trabajo y de la producción, prueba, una vez más, que la producción en gran serie bien concebida es la más seria garantía de una alta calidad. Aparte del 500 (Topolino) y del 1.100, tan familiares, se ha vuelto a exponer el precioso 1.400, que hizo su primera aparición en el Salón de Ginebra. Por cierto: se dice que su cilindrada va a ser aumentada, cosa ya prevista desde un principio. Magnífico coche de carretera; silencio, «confort» y, naturalmente, un refinado gusto en su presentación.

Lancia.—Con su nuevo modelo Aurelia, en el que vemos por primera vez los tambores de los frenos de atrás fuera del plano de las ruedas, lo que contribuye a un mejor enfriamiento y a que disminuya la masa no suspendida. El motor, un 6 cilindros de 1.754 cmc, desarrolla unos 60 HP. El Aurelia personaliza uno de los casos más nefos de esa común aspiración de una mejor utilización de la potencia que caracteriza al Salón 1.950. Con tal potencia, la velocidad máxima en llano alcanza los 135 kilómetros, las aceleraciones son siempre enérgicas y los promedios de marcha, muy apreciables.

Ferrari.—Admira que haya conseguido, en tan poco tiempo, sacar «chassis» y motores de tan alto rendimiento: 1.500, 2.000, 3.000 y 4.500 cmc. Acusa también, el deseo de alcanzar un mejor enfriamiento de los frenos. Ferrari logra mantener la tradición del coche

Restauración de Metales

SALO

M. SALAZAR

NIQUELADOS

CROMADOS

COBREADOS

Taller de Galvanoplastia

Paseo de Colón, 9 - Telf. 19472
SAN SEBASTIAN

AJUSTE Y REPARACION DE TODA
CLASE DE MOTORES DE EXPLOSION

Pablo Zubiaurre Martiarena

Tercio Montejurra, 4

Teléfono 17871

San Sebastián

gran sport, en cuya ejecución se revela como un gran maestro. Naturalmente, no se trata de un coche barato. Se pagan la calidad y el placer que produce su conducción.

Otro nombre glorioso: **Alfa-Romeo**, eterno vencedor, junto al 2.500 cmc, presenta un nuevo 2 litros, que se beneficia de la experiencia de tantos años de una casa que no teme jamás su presentación al público.

S. I. A. T. A.—Presenta un «pequeño sport», en el que la ejecución y la presentación revelan un gusto depurado. No tenemos sino repetir las palabras que empleamos si se trata de un coche italiano: gusto, rendimiento y armonía.

EL RENACIMIENTO DE LA INDUSTRIA ALEMANA

Bastante antes de la primera guerra mundial, es decir, en los primeros años del siglo, el economista inglés Keynes escribía, proféticamente, que a la terminación de una guerra, los vencidos restablecían su economía más rápidamente que los vencedores. Aserción justificada por los hechos: la recuperación francesa, tan rápida, después de la derrota del 70 y los dos renacimientos alemanes, el de después de 1918 y el último. Pensemos, por ejemplo, que Alemania, hoy, produce más acero que Francia, y que amenaza incluso a Inglaterra en su superioridad secular.

La aserción de Keynes es razonable: el vencedor, a un precio de grandes sacrificios, se esfuerza por mantener una potencia militar, lo que cuesta verdaderamente caro y resta mucha mano de obra a la producción; pero tiene mucho cuidado en prohibir el rearme a su enemigo de la víspera, rindiéndole así el mejor de los servicios.

Para el que ha conocido Alemania en 1945 y la estudia hoy, su transformación es prodigiosa. Las fábricas Mercedes fueron barridas. Tres años más tarde están enteramente reconstruídas y con un poder de producción superior al de antes. Se trata, realmente, de una casa poderosa, respetada por todos por su pasado mecánico; y a propósito de la cual podemos decir que sí, como era su deber, participó en el esfuerzo de guerra de su patria, ha actuado siempre, también, lealmente tanto en el terreno industrial como en el deportivo. Aparte de que el espíritu de esta firma no estuvo jamás sometido al «nazismo».

Coches alemanes

Mercedes.—Conocida, también, por el nombre de Daimler-Benz, ha ocupado siempre esta marca un rango envidiable en la estima de los entendidos; tanto como Rolls en Inglaterra, Fiat en Italia y Cadillac en los Estados Unidos.

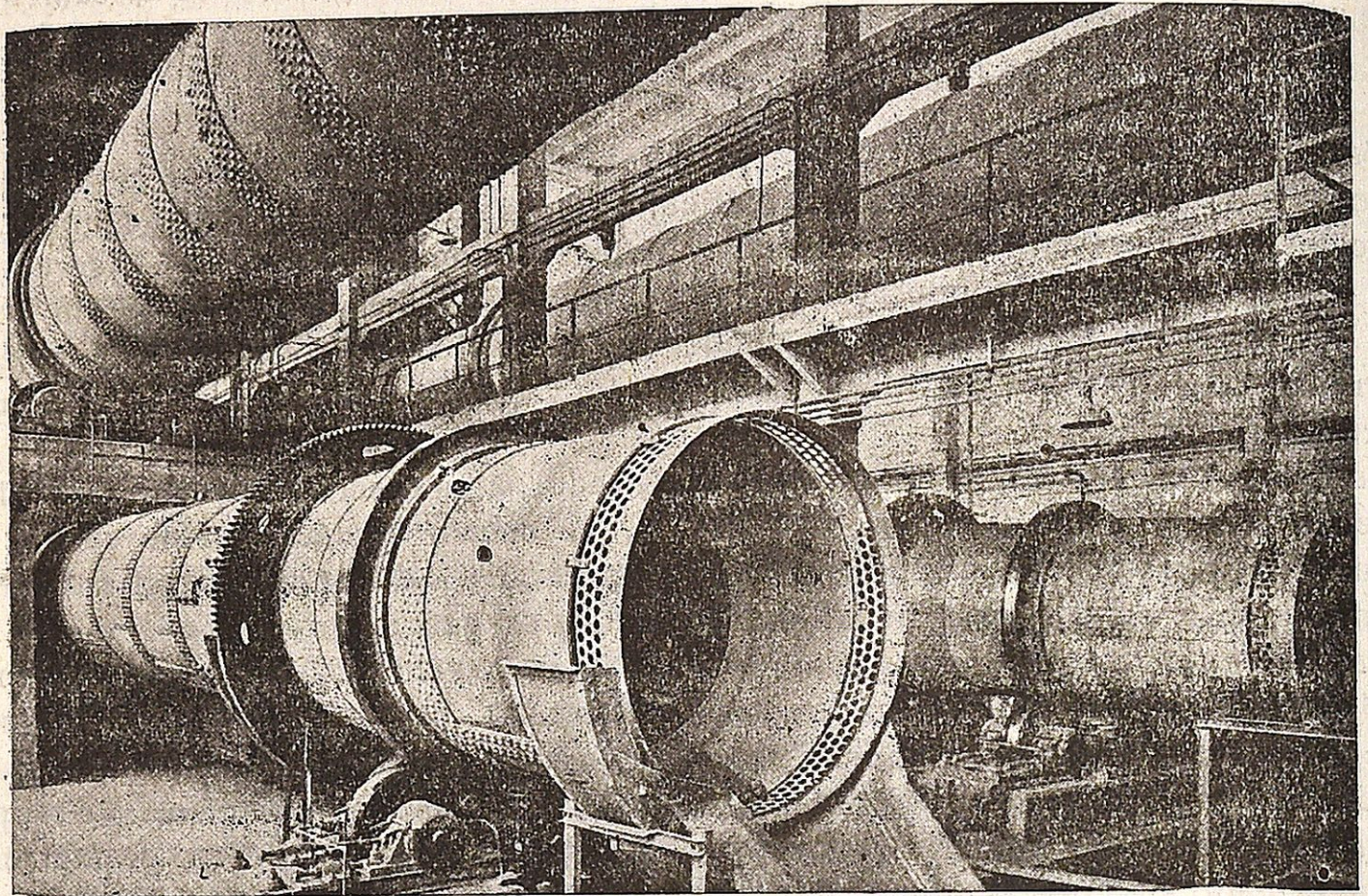
Las fábricas de Unterturkheim, cuyos medios son inmensos, no han presentado, a causa de las circunstancias, más que un solo modelo, el «170», en tres ejecuciones. Su cilindrada común es de 1.767 cmc.; el «170 S», de gasolina, da un poco más de 45 HP., alcanza fácilmente los 120 y consume de 9 a 10 litros en los 100; el «170 D» está equipado de un Diesel, que no humea ni hace ruido y hace los 100 a la hora con 6 litros de gasoil. Coche muy a punto y capaz de medias muy elevadas.

Los Mercedes se adhieren enormemente a la carretera, incluso sobre terreno poco propicio. Sus carrocerías son siempre de gran «confort» y muy sólidas, aunque no de peso exagerado.

Nuestro viejo y excelente amigo el doctor **Porsche**, el hombre que ha hecho en iguales condiciones los mejores coches de carrera del mundo (Mercedes y Auto-Unión), presenta un modelo «sport», capaz de los 150 a la hora, que constituye una de las más bellas realizaciones contemporáneas de este tipo. Se encuentra en él la aplicación de fórmulas constructivas predilectas del propio creador, que ha experimentado, con éxito, hasta pasados los 400 por hora.

El **Wolkswagen**.—Famoso «coche del pueblo», que el pueblo alemán no llegó a conocer jamás y que fué para Hitler el determinante de la gigantesca estafa del ahorro obrero germano. Con su motor trasero, de una cilindrada de 1.131 cmc. y su treintena de caballos, el **Wolkswagen**, hoy en día por fin construído, conoce el favor de una numerosa clientela. Recordemos que esta fábrica fué destruída en sus tres cuartas partes y que en este año ha producido no menos de 70.000 coches, a razón de 300 por día.

Opel.—Siempre controlado por la General Motors, continúa su producción de mode-



Cementos Rezola S. A.

CHURRUCÁ, 7

San Sebastián

los anteriores a la guerra: «Olympia» y «Kapitán»; éste, un 6 cilindros, de unos 60 HP.

El Consorcio **Auto-Unión**, con sus fábricas al otro lado del «telón de acero», se ha instalado hace poco en Alemania occidental, produciendo los D.K.W., a tracción delantera.

Borgwad: un nuevo «Hansa», que recientemente ha batido, en Montlhery, varios «records» internacionales.

Para completar esta lista, conviene mencionar el «**Ford-Taunus**», establecido en Colonia por una filial de Ford. Produce más de 100 coches por día. Y, por fin, «**Véritas**», que menciono en último lugar por tratarse de una Sociedad que podría decirse francesa, en razón de la importancia de los capitales franceses comprometidos. Sus coches han participado a menudo en pruebas públicas bajo el nombre de «Véritas-Meteor». «Véritas» produce varios modelos (Comet, dos plazas; Scorpión, convertible; Saturno, «coupé», tres plazas), todos ellos inspirados en la concepción «coche de sport», con 6 cilindros 3 carburadores, de un poco menos de 2 litros de cilindrada, desarrollando 100 HP, y provistos de cinco velocidades. Los «Véritas» son elegantes, están siempre carrozados con mucho gusto y disponen de un gran excedente de potencia: los 170 a la hora están a su alcance. Construídos muy a conciencia, prueban que en éste como en otros aspectos la colaboración franco-alemana puede dar excelentes resultados.

COCHES INGLESES

Es siempre bueno para una industria poseer una especie de arquetipo hacia el cual, conscientemente o no, todos tratan de acercarse por una emulación loable. Dos astros brillan en el firmamento británico de un resplandor jamás igualado: **Rolls-Royce** y **Bentley**. Las palabras no son suficientes; hace falta haber conducido uno u otro para comprender lo que es un gran coche moderno.

No olvidemos tampoco, que por sus cifras de producción, la industria inglesa ocupa el primer lugar en Europa. Es muy posible, que en 1951 fabrique un millón de coches. Ciertamente Inglaterra no ha conocido la ocupación con sus miserias y ruinas; cierto también, que es la mayor productora de acero del viejo mundo y que su maquinaria ha sido renovada en su casi totalidad; cierto, por último, que su industria de elementos complementarios es floreciente. Se tendrá en cuenta, también, imparcialmente, el régimen severo que se han impuesto los ingleses. El coche, vendido a su precio, para la exportación, está afectado sobre el suelo inglés y para el cliente inglés de un impuesto sobre la compra extremadamente elevado y cuyo valor relativo crece con el montante del precio base.

Los ingleses, desde hace varios años, han producido nuevos modelos caracterizados por chasis más rígidos y con suspensiones independientes. Es muy cuidada la presentación, así como el «confort», y en esto último el silencio del funcionamiento es un elemento esencial. Las carrocerías, salvo para los modelos «sport», se mantienen tradicionales; es decir, que no se sacrifica jamás la comodidad de acceso o el asiento destinado a los pasajeros (en altura y anchura) a consideraciones de orden aerodinámico. Sin embargo, su rendimiento es siempre elevado, gracias a un aumento muy neto de la potencia volumétrica y a su perfección de fabricación y de montaje.

Una cosa, sobre todo, me ha llamado la atención en el curso de una reciente visita hecha a algunas fábricas inglesas, **Morris** en particular: la minuciosidad con que se llevan a cabo las pruebas de recepción de equipos y accesorios. En **Morris**, como en todas partes, existen laboratorios físicos, mecánicos y químicos; pero aquí hay también, un laboratorio, de superficie considerable, donde se ensayan y prueban, por ejemplo, todos los rodamientos a bolas, todas las baterías de acumuladores, todos los muelles, etc. He dicho bien «todos» y no un solo ejemplar tomado al azar en el lote suministrado. He visto máquinas, especialmente construídas, ensayando centenares de miles de veces barras de torsión de la suspensión, o la resistencia de los respaldos de los asientos, o las reacciones de la carrocería, incluso el cierre correcto de una puerta que durante mil horas va a abrirse y cerrarse brutalmente una vez cada cinco segundos... Podría citar cantidad de otros ejemplos de esta conciencia profesional.

Todos los constructores ingleses merecen este elogio. Señalaremos, particularmen-

te el nuevo **Rober**, 6 cilindros, de superior calidad; el **Humber**, el **Sumbean** o el **Hillmann**, el «**Jaguar**», victorioso en el último **Turist Trophy**; el **Jowett-Javelin**, tan renombrado en las 24 horas de Le Mans; los **Austin**, los **Singer**, los **Standard**, los potentes **Daimler**, **Bristol**, **Astong-Siddeley**, **Frazer-Nash**; en fin, todos.

LOS AMERICANOS HAN SEÑALADO EL CAMINO DEL FUTURO

Ya que los europeos, en general, están dominados por la necesidad de producir, es hacia América a donde debemos volver la vista para descubrir el futuro de las investigaciones. Su contribución en el Salón 1950 es considerable. Junto al grupo **General Motors**, hemos visto las marcas **Chrysler**, el consorcio **Ford-Mercury-Lincoln**, **Packard** y **Hudson**, **Nash** y **Studebaker**, **Willys-Overland**.

Repitámoslo: todos los coches americanos van equipados de cajas de velocidades automáticas, frecuentemente con un embrague fluido, y ruedas libres en la transmisión, además de engranajes epicicloidales.

La conducción de estos coches es sumamente fácil; el favor extraordinario concedido a las nuevas soluciones por una inmensa clientela permite afirmar que los europeos estarán obligados, en un porvenir próximo, a presentar soluciones análogas.

En Francia tenemos la rara y feliz fortuna de poseer un mecanismo bien probado, la caja **Cotal**, que bajo su nueva forma (el **Electro-Fluido**) puede soportar ventajosamente la comparación con cualquier transmisión americana.

Un hecho dominante señala la producción americana: un acabado de fábrica extraordinario, única manera de poder garantizar el funcionamiento impecable de una mecánica bastante compleja. Por otra parte, los americanos han tratado a fondo el problema del estado de la superficie del suelo, y pueden así obtener para sus coches una duración de buen servicio casi increíble. No es que los europeos hayan retrocedido, pero no se pueden negar progresos extraordinarios de la construcción americana. Algunas veces se ha reprochado al ingeniero americano estar demasiado sometido al problema del abaratamiento del precio de coste en la producción. Reconozcamos que ha tratado siempre de satisfacer al cliente, y que lo ha conseguido plenamente.

Se reprochará todavía aquí a ciertos coches americanos una blandura exagerada de la suspensión, una adherencia a la carretera a veces incierta, una dirección demasiado desmultiplicada. Pero es que trabajan para ellos, para un país de tráfico recargado. Son, sin embargo, defectos fácilmente evitables. Los **Cadillac**, que tanto llamaron la atención en las 24 horas de Le Mans, lo han probado: estaban provistos de una suspensión un poco más dura, de una dirección más directa, de cuatro amortiguadores suplementarios y de frenos un poco más potentes. Eran unos espléndidos coches, con el silencio de un **Rolls-Royce** y todas las cualidades aptas para la carretera.

Otra conclusión hemos sacado, en la que podemos encontrar motivos de meditación: entre un coche de gran producción, de tipo popular, como el **Chevrolet**, y el super-lujo **Cadillac**, la diferencia reside, sobre todo, en el lujo, en la presentación de los accesorios. Mecánicamente, el **Chevrolet** está construido con el mismo cuidado y asegura un servicio comparable.

Sí. Los americanos han señalado, en efecto, el camino del futuro.

LA CONSTRUCCION CHECOESLOVACA

Tatra, **Skoda**, **Aero-Minor**, representan con honor la construcción checoeslovaca, siempre rica en soluciones personales.

Tatra había dado ya a conocer su 8 cilindros con motor trasero y podía reivindicar un débil consumo como consecuencia de un rendimiento global elevado, debido, en buena parte, a una forma hábilmente estudiada. En el Salón de 1950 nos ha presentado el «**Tatraplán**», derivado del mismo concepto pero equipado con motor de cuatro cilindros horizontales, opuestos dos a dos. No puede pasar inadvertido este desarrollo del motor horizontal que se encuentra en modelos recientes, como **Dyna-Panhard**, **Grégoire-Hotchkiss** y otros.

Skoda, construido en una fábrica de reputación mundial, ha presentado un nuevo co-

che de concepción moderna, equipado de un motor de 1.100 cmc. bien tratado y sobre el cual se ha montado una carrocería bien diseñada.

No hemos olvidado los magníficos resultados establecidos tanto en 1949 como en 1950 por los pequeños **Aero-Minor** en las 24 horas de Le Mans. Victoriosos de la clasificación general de rendimiento en 1949, muy bien clasificados en 1950, uno de sus coches ha cubierto 2.490 kms. en 24 horas, a una media, por lo tanto, de más de 100. No dispone, sin embargo, más que de una ciclindrada de 616 cmc. para un motor de dos cilindros que funciona a dos tiempos. La puesta a punto de este tipo, que requiere mucho trabajo, ha sido realizada perfectamente.

Debemos señalar que las tres marcas checoslovacas tienen su personalidad: **Tatra**, el motor trasero; **Skoda**, la arquitectura ortodoxa; **Aero-Minor**, la tracción delantera.

UN CAMION ESPAÑOL

Se trata del «**Pegaso**», fabricado por una Sociedad que ha tomado posesión de las antiguas fabricas Hispano-Suiza, de Barcelona, y que, modernizadas, han sido superiormente reequipadas. La mecánica que nos presenta «**Pegaso**» es digna de todo lo que hizo en el pasado Hispano-Suiza. Igual maestría en el diseño, el mismo conocimiento de los problemas de fabricación y revelación de felices soluciones. El autor de este magnífico vehículo es el ingeniero Ricart, que trabajó mucho tiempo en Alfa-Romeo y al que hay que reconocer como uno de los primeros ingenieros de automóvil.

«**Pegaso**» no es, sin embargo, un prototipo. El año último se vendieron ya 400 camiones, y en el presente, toda la producción, que aumenta rápidamente, es acaparada por el mercado español.

El camión «**Pegaso**» está movido por un Diesel de concepción muy personal, en el que la calidad y el rendimiento son excepcionales. Cada detalle ha sido estudiado escrupulosamente, y los materiales han sido empleados con un conocimiento profundo de las resistencias.

Información del R. A. C. de Guipúzcoa

PASO DE FRONTERAS

El Automobile Club de France se dirige a nuestro Club, manifestando que son bastante numerosos los titulares de «Carnets de Passages en Douanes» que se presentan en las Oficinas de sus Aduanas fronterizas sin haber extendido previamente los volantes del documento de que son titulares; lo que da origen a entorpecimientos en aquéllas, con el consiguiente retraso y el mal efecto que producen las interminables filas que se crean ante sus oficinas de Aduanas.

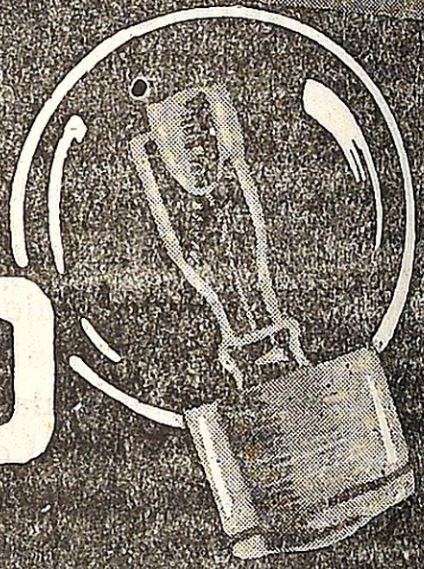
Ruega dicha Entidad, por consiguiente, que cuantas personas utilicen los «Carnets de Passages en Douanes» para sus viajes al exterior, presenten los correspondientes volantes a utilizar debidamente extendidos y en forma perfectamente legible, en evitación de las molestias inherentes a la demora en los respectivos despachos.

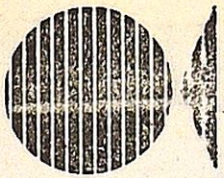
Por ello, suplicamos a los señores socios que posean esta clase de documento internacional para sus viajes al extranjero se tomen la molestia de dar cumplimiento al ruego expuesto, en propio beneficio, ya que con ello su permanencia en la frontera se limitará considerablemente, pudiendo de este modo proseguir su viaje sin más dilación.

(De la Circular núm. 53 del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA)

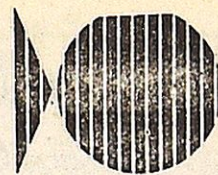


**LAMPARAS
METAL-AUTO**





Los accidentes y sus causas



Según una reciente estadística, los accidentes que se producen en el mundo y de los cuales resulta alguna persona lesionada, tienen por origen las siguientes causas:

78'2, una falta del conductor, comprendida la mala visibilidad.

11 débense a tercero.

3'6, un desperfecto en el coche (frenos, neumáticos, etc.).

5'6, el estado de la carretera (derrapages, vuelcos, etc.).

1'5, la disposición y la cantidad de la carga.

CUANDO EL CONDUCTOR
:: ES CULPABLE... ::

Cuando en un accidente que haya originado muertos o heridos el conductor es culpable, sobre 2.085 casos estudiados...

59 son debidos a excesiva velocidad.

219, a inobservancia de los reglamentos.

1.777, a imprudencia del conductor.

17, a insuficiencia de visibilidad, ofuscamiento o defecto de alumbrado.

2, a embriaguez.

11, a causas mal determinadas.

Conductores: Sed prudentes. Observad rigurosamente los reglamentos. No os entusiasméis con las grandes velocidades.

:: CUANDO LA CAUSA
RADICA EN EL COCHE...

Observad el estado de vuestros frenos y neumáticos. Pues sobre 96 accidentes imputables al coche, 23 provienen de los frenos, y 13. de los neumáticos.

ACCIDENTES QUE PRODUCEN
VICTIMAS SEGUN LA
NATURALEZA DE LOS VEHICULOS

53 por ciento son debidos a coches particulares, incluidos taxis.

15 por ciento, a camionetas.

19 por ciento, a camiones.

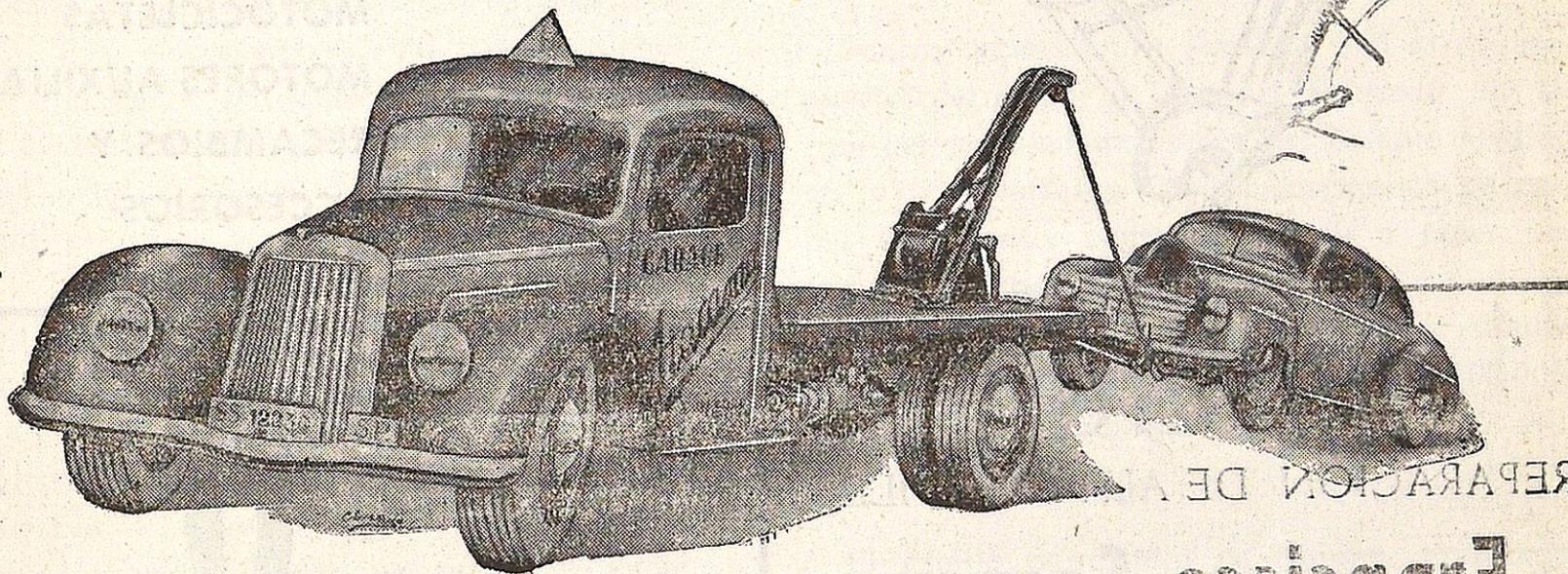
9 por ciento, a autocares.

4 por ciento, a motos y «sidecars».

REPARACION DE CUBIERTAS
Y CAMARAS

ESCUELA DE CHOFERES
CARNETS DE 1.^a y 2.^a

Aracama



ENGRASES Y LAVADOS A PRESION

ACEITE Y GRASAS

AGUIRRE MIRAMON, 6 - TELEFONOS

Garage (horas de trabajo) 13-9-88
Domicilio (permanente) 16-8-67

San Sebastián

SE CONSTRUYE EN INGLATERRA UN NAVIO "PORTAUTOS" PARA 130 COCHES

Son cada vez más numerosos los automovilistas británicos que desean viajar por el continente con su propio coche.

Por esta razón, se está activando en Inglaterra la construcción de un navío especialmente habilitado para el transporte de autos, que tendrá 108 metros de largo, pudiendo contener 700 pasajeros y 130 coches. Estará movido por turbinas a vapor calentadas con «fuel-oil» y su velocidad será de 20 nudos.



Alta calidad...

- en la fabricación
- en el montaje
- en el funcionamiento

del motorcito I R E S A

Concesionario Exclusivo
VELO-MOTO-Miracruz, 19

BICICLETAS
MOTOCICLETAS
MOTORES AUXILIARES
RECAMBIOS Y
ACCESORIOS

GARAGE
REPARACION DE AUTOMOVILES

Francisco Sorasu

Ronda, 7

Teléfono 12-2-72

San Sebastián

Restaurante
y Pensión



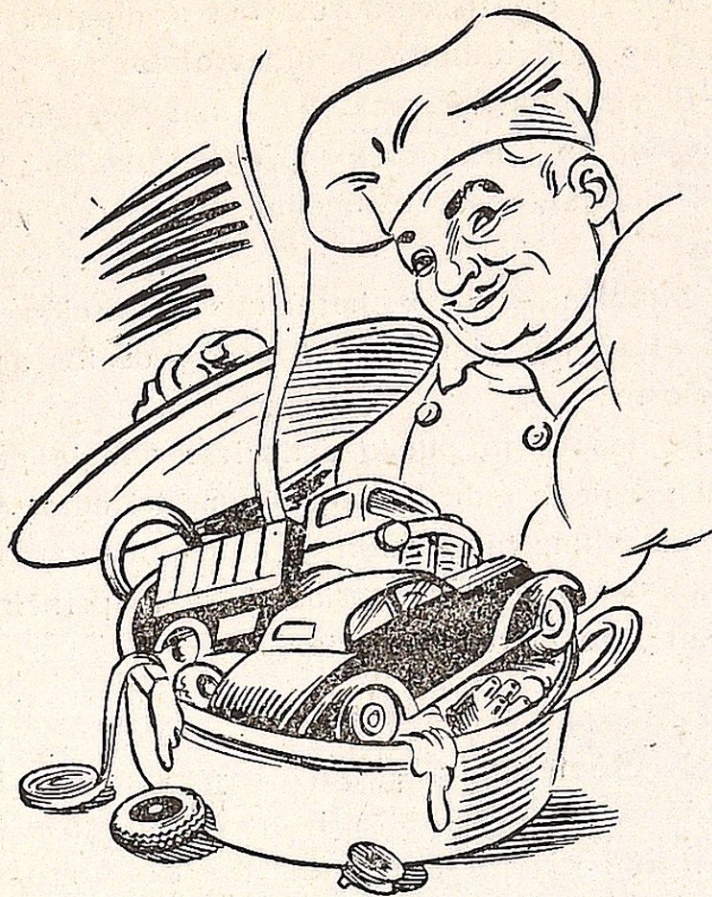
Oquendo

Lorenzo Iriondo

Oquendo, 8 - Tel. 10-736

SAN SEBASTIAN

Menestra Automovilística



Otro Salón del Automóvil tendrá lugar en Alemania en 1951. La ciudad designada para escenario de tal certámen es Francfort-sur-le-Main, y el periodo de su funcionamiento, entre el 19 y el 29 de Abril.

x X x

Un senador americano del Estado de Nueva York ha sugerido cinco proposiciones encaminadas a evitar accidentes de carretera.

Entre estas cinco soluciones figura la prohibición de llevar a bordo de los automóviles una pantalla de televisión visible para el conductor. (En Norteamérica, no pocos coches tienen montadas pantallas de televisión; lo cual, evidentemente, puede, en algunos momentos, originar en los conductores distracciones que producen accidentes fatales.)

x X x

Para sus viajes al continente, los automovilistas británicos disponen de cinco navios especiales «portautos», puestos en servicio por la British Railways. Son los vapores: «Hampton Ferry» y «Sheperton Ferry», que hacen el servicio entre Dover-Dunkerke; el vapor «Auto-Carrier», entre Folkestone y Calais; el «Dinard», entre Dover y Boulogne, y el belga «Car-Ferry», entre Dover y Ostende.

Además, los paquebotes de servicio entre Dover-Calais y Southampton-El Havre también podrán embarcar automóviles.

Sobre la línea Newhaven-Dieppe, el transporte de coches está asegurado por los cargos «Rennes» y «Nantes».

La capacidad de transporte automóvil entre la Gran Bretaña y el continente será de unos 500 coches por día en cada sentido.

x X x

En Francia ha tenido lugar el primer Radio-Rallye de Menton, interesante novedad en el campo del automovilismo.

El Radio-Rallye fué una prueba que tenía como término la ciudad de Menton, siendo el punto de partida, a elección, a una distancia de 250 kilómetros de aquella ciudad.

Las indicaciones sobre itinerarios, etcétera, fueron dadas a los concursantes por las emisoras de la Radiodifusión francesa, que colaboró de este modo en el Rallye.

Hubo unos mensajes-sorpresa, cuya hora de transmisión sólo fué anunciada durante la prueba en los periodos de escucha de las emisiones previamente fijados.

Los puestos de control se señalaban a los participantes por la Radio.

Los mensajes se lanzaban mediante frases cortas y leídas a velocidad normal de dictado. Por cada palabra mal interpretada, los participantes eran penalizados con cinco puntos.

Para esta interesante prueba se concedieron 150.000 francos en premios.

x X x

Dentro de dos años, Marsella será el primer puerto petrolero de Europa. Colocado en la ruta del petróleo que viene del Oriente Medio, en cuya explotación Francia desempeña un papel importante, aquel puerto va a tener un importante desarrollo.

Nueve navios-cisterna podrán atracar simultáneamente en sus muelles y descargar 200.000 toneladas de carburante.

x X x

El campo petrolífero de Burgan, explotado conjuntamente por ingleses y americanos, es actualmente el centro de mayor producción mundial, habiendo sobrepasado a la zona de Texas, en los Estados Unidos.

La producción de Burgan es de 13.500.000 toneladas anuales.

Los grandes esfuerzos de la industria automovilista americana para procurar reducir el precio de los coches están a punto de dar sus frutos, a pesar de que han encarecido las materias primas y la mano de obra.

El comprador puede ahora adquirir un valor intrínseco mayor que en cualquier momento desde que terminó la guerra.

La evolución de los precios no es de carácter general; pero, por lo menos, un tercio de los más importantes fabricantes piensan este año entrar en el campo de los automóviles más baratos.

Para ello, cuentan reducir los precios de los modelos corrientes y presentar otros modelos «standard» y coches más pequeños.

La «Nash», que fué la única Casa que disminuyó sus precios entre 73 y 140 dólares por automóvil, lanzará dentro de poco al mercado un modelo de 2'5 metros de distancia entre ejes, cuyo precio será inferior al «Chevrolet» más barato.

El «Kaiser-Frazer» presentará, también, un

automóvil de tamaño corriente pero a precio más reducido, cuya novedad consistirá en un motor de cuatro cilindros, que competirá con «Ford», «Plymouth» y «Chevrolet».

El «Hudson Pacemaker» es más pequeño que el «Super» y el «Commodore» y costará 250 y 400 dólares, respectivamente, menos que aquellos.

También «Buick» hará una reducción del 12 al 20 por ciento en el precio de los accesorios.

De todo esto puede deducirse que la perspectiva de la industria americana del automóvil tiende a una producción gigante con una apreciable baja en los precios, basada, principalmente, en la competencia.

* * *

La Sociedad «Panhard-Levassor» —decano de las firmas automovilísticas— era la única cuyas acciones no se negociaban en bolsa. Pero ya no es así. Los títulos «Panhard-Levassor» fueron introducidos en el «parquet» a primeros de 1.950.

Manufacturas

OLARAN

PIEL

NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

BEASAIN

Auto Academia

E. A. R.

F. AMANDO HAYET

Socio del R. A. C. de Guipúzcoa

Enseñanza conducción de automóviles

Código de Circulación

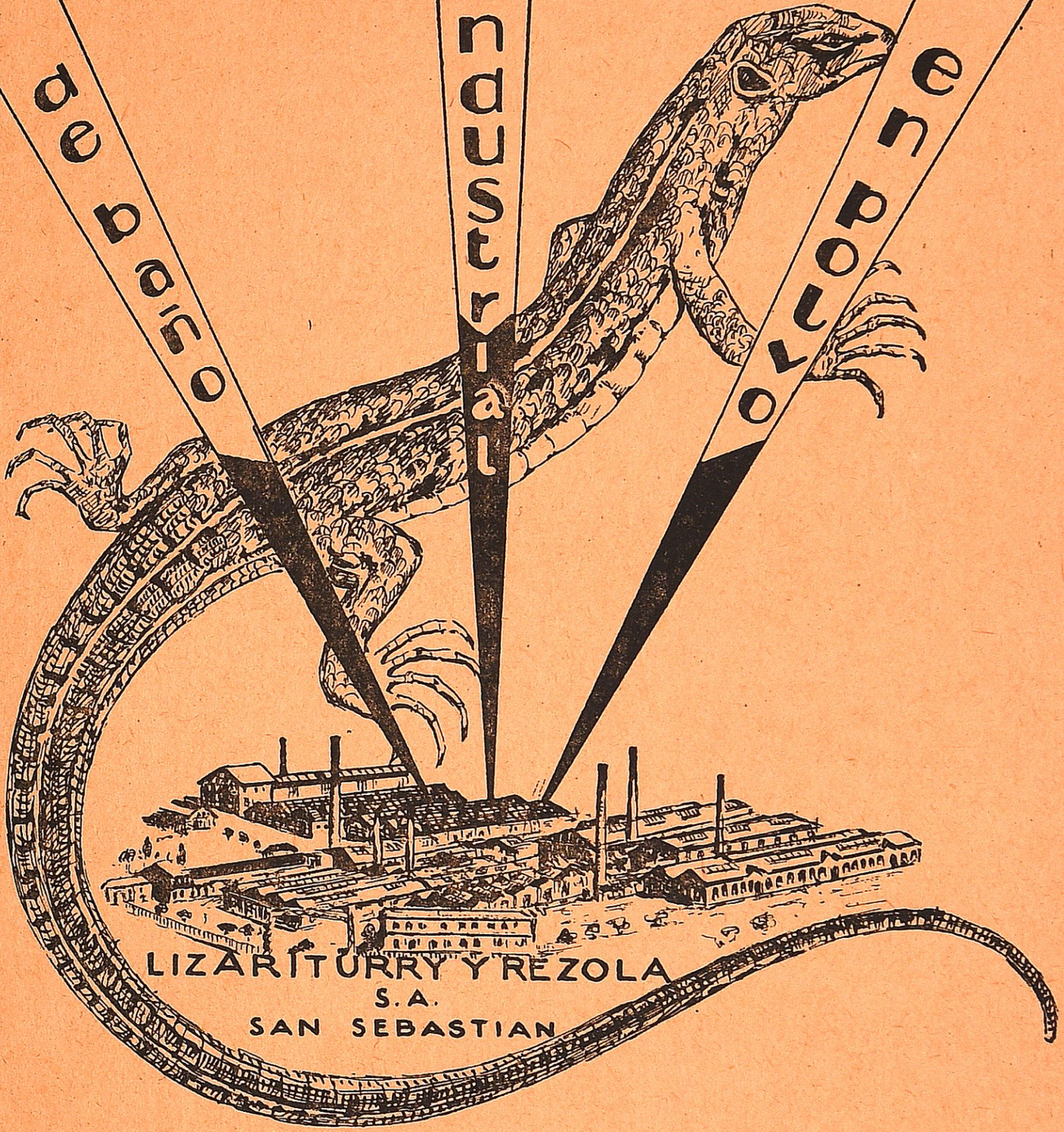
Funcionamiento y averías sobre motor abierto con su mecanismo a la vista

Proyecciones - Carnets.

San Marcial, núm. 4

Teléfono 17317

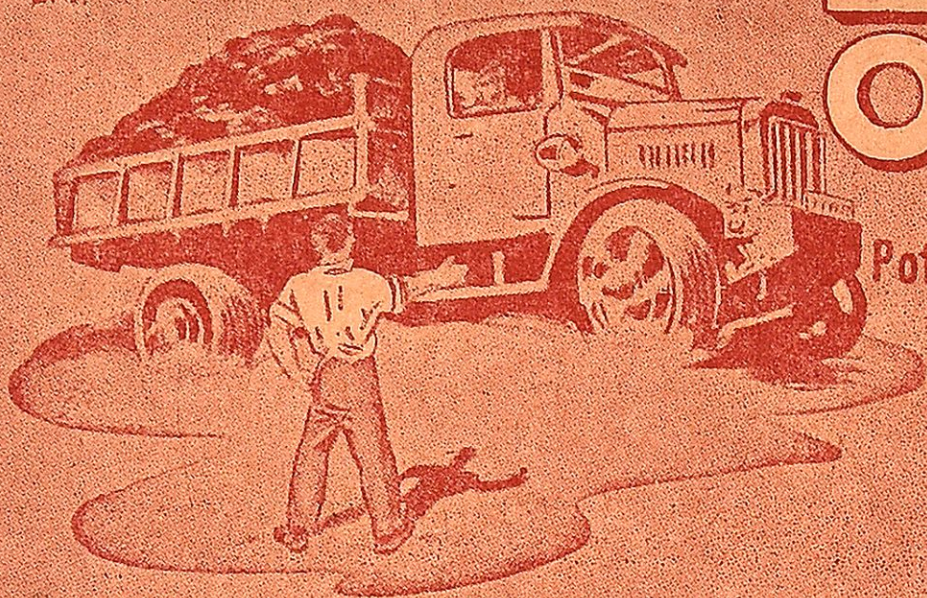
SAN SEBASTIAN



LIZARITURRY Y REZOLA
S.A.
SAN SEBASTIAN

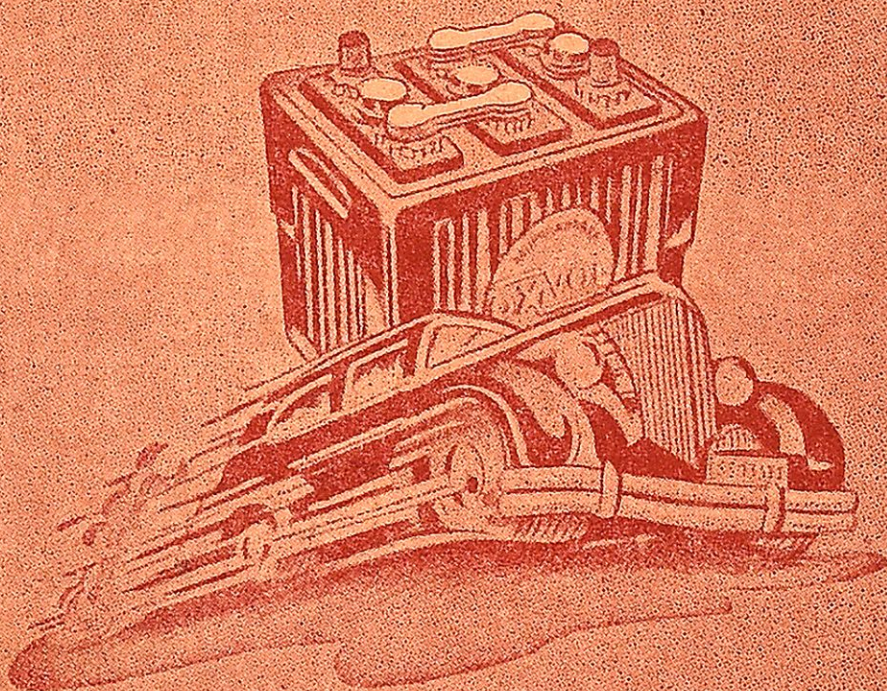
Jabon Lagarto

*Good
Batteries*

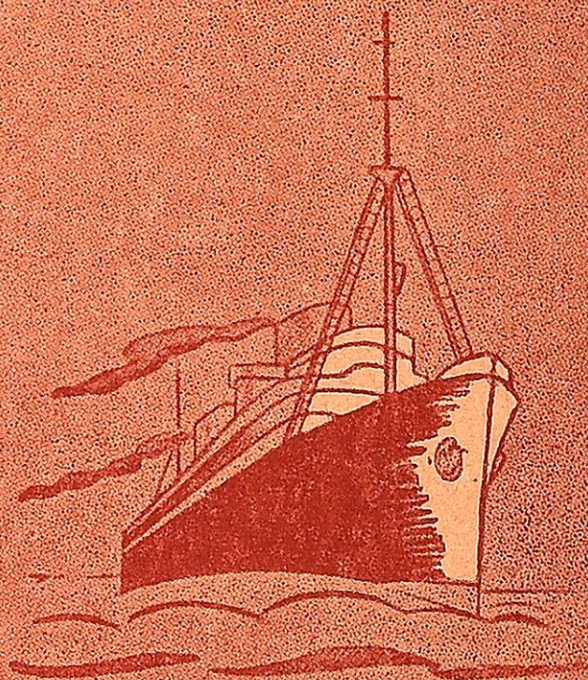


OXIVOL

Potencia - Seguridad - Duración



*El acumulador
de calidad*



SERIE ESPECIAL PLATA - UN AÑO DE GARANTIA

DELEGACIONES DE VENTA:

SAN SEBASTIAN - BARCELONA - MADRID - SEVILLA - VALENCIA - LA CORUÑA
ALBACETE - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA - SANTA CRUZ DE TENERIFE.

FABRICAS: VILAFRANCA DE ORIA (GUIPUZCOA)