

El Auto**CLUB**movil

2.^a EPOCA - N.º 16

MAYO 1969





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

Documentos para el paso de fronteras

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

Servicio del Seguro Mutuo de automóviles

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

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

De gestión

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

Carnet de asistencia Internacional

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

Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación

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

Escuela de conducción

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

Disposiciones Oficiales

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

Hoteles recomendados

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

Itinerarios y otros informes

Facilita cuantos datos se le soliciten sobre viajes en automóvil.

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

Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares

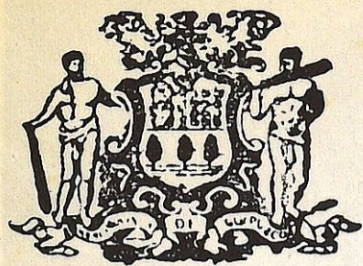
El Real Automóvil Club Vasco-Navarro mantiene correspondencia con todos los Automóvil Club nacionales y extranjeros y nuestros socios pueden beneficiarse de la utilización de sus servicios, sin otro requisito que la presentación previa de la «Tarjeta de socio» del año en curso.

Revista Oficial mensual

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

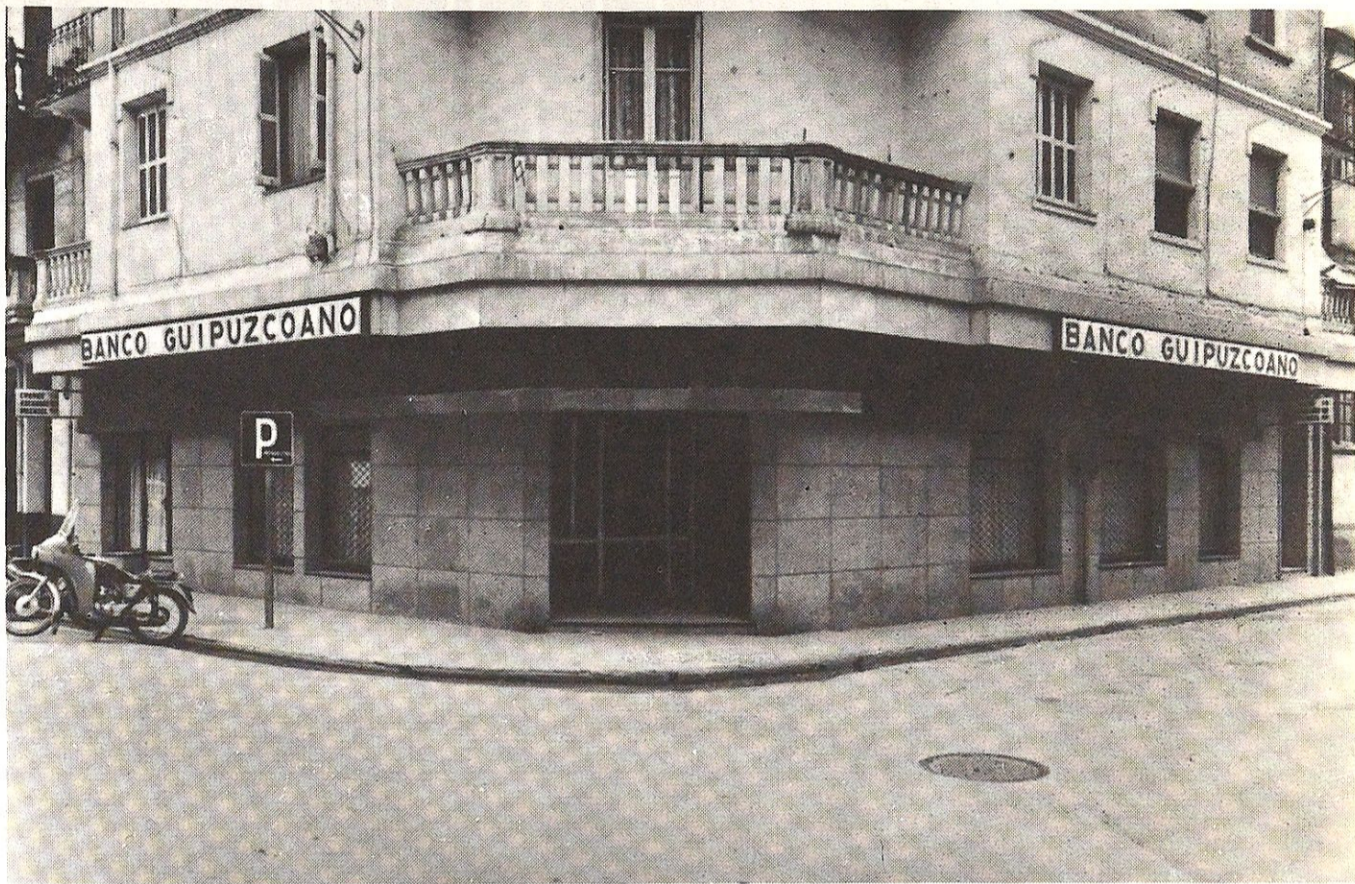
Economía que representa el Real Automóvil Club Vasco-Navarro

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



Banco Guipuzcoano

Vd. conoce
esta Oficina



¿La conoce
Vd. por
dentro?



EL BANCO GUIPUZCOANO EN RENTERIA
AL SERVICIO DE RENTERIA

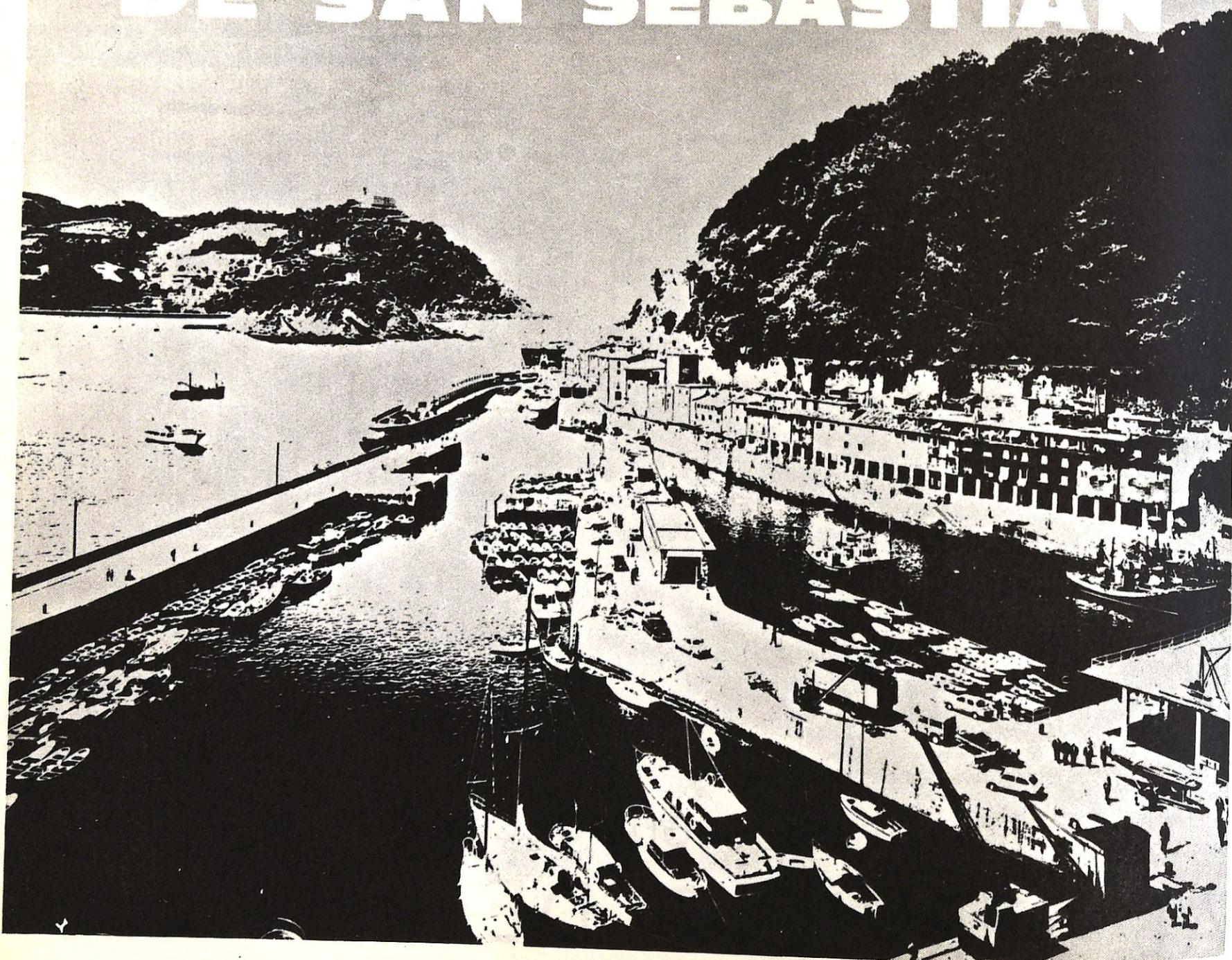


90

ANIVERSARIO

1879-1969

**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**





El Automóvil CLUB

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

SUMARIO

	Pág.
Alava.....	3
Europa y la carretera.....	4
Compare los coches nacionales.....	6
Información del Club.....	9
Oración del automovilista.....	11
El servofreno: ¿Funciona con el motor parado?....	13
¿Donde se podrá aparcar?.....	14
Entrevista con el conde de Villapadierna.....	16
Alava, curiosa tierra de contrastes.....	21
Gran labor de los organismos oficiales.....	21
Preocupados por la (buena) cocina.....	21
El delegado de Información y Turismo en Alava, optimista.....	22
¿Vamos de excursión?.....	24
La capital merece una visita.....	27
17'7 grados en verano.....	27
Más de mil plazas hoteleras.....	27
Vitoria puede verse en dos "andadas".....	29
Equipo para la enseñanza.....	31
Se matriculan, en España, 1400 vehículos cada día..	32
Los "extravagantes" de los años 30.....	33
Noticias.....	37
Novedades.....	38
El porvenir de la refrigeración por aire.....	41
Eficacia del sistema anti-robo clausor.....	42
Un "escort" caravana.....	43
Rueda el humor.....	45
En Elcano -Valle de Egúés- va a ser levantado el centro de rehabilitación y readaptación.....	46
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos).....	48
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	48

En la portada: VITORIA - La Plaza de la Blanca

Depósito Legal: S S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

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

Navarra

PAMPLONA

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

Vizcaya

BILBAO

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

Oficina central y redacción:

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

Precio de venta al público 10 Pesetas

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

ALAVA

Vitoria, Alava progresa a ritmo acelerado. Es quizá una de las provincias españolas que, consciente de los dones que le ha otorgado la naturaleza, se ha sentido agradecida laborando de forma continuada en todos los aspectos.

De la pequeña urbe vitoriana de hace tan sólo diez años, a la de hoy, media un abismo. Pero es que el crecimiento marcha en progresión geométrica. Lo mismo se puede decir de su provincia.

Al alimón con el crecimiento industrial, los responsables del buen orden alavés, han ido conformando el panorama de su suelo, dotando a la provincia de una red de carreteras que hoy día es orgullo de España entera. Se podría decir que se conoce cuando se pisa suelo alavés por el estado de sus calzadas.

Junto a esta contribución en favor del turismo español, tanto la Diputación Foral de Alava como el Ayuntamiento de su capital han sabido dotar a la capital y a la provincia de enclaves turísticos, como campings, hosterías, hoteles, distribuidos estratégicamente, al mismo tiempo que se han ido «descubriendo» sus joyas arquitectónicas para solaz del turista extranjero y nacional.

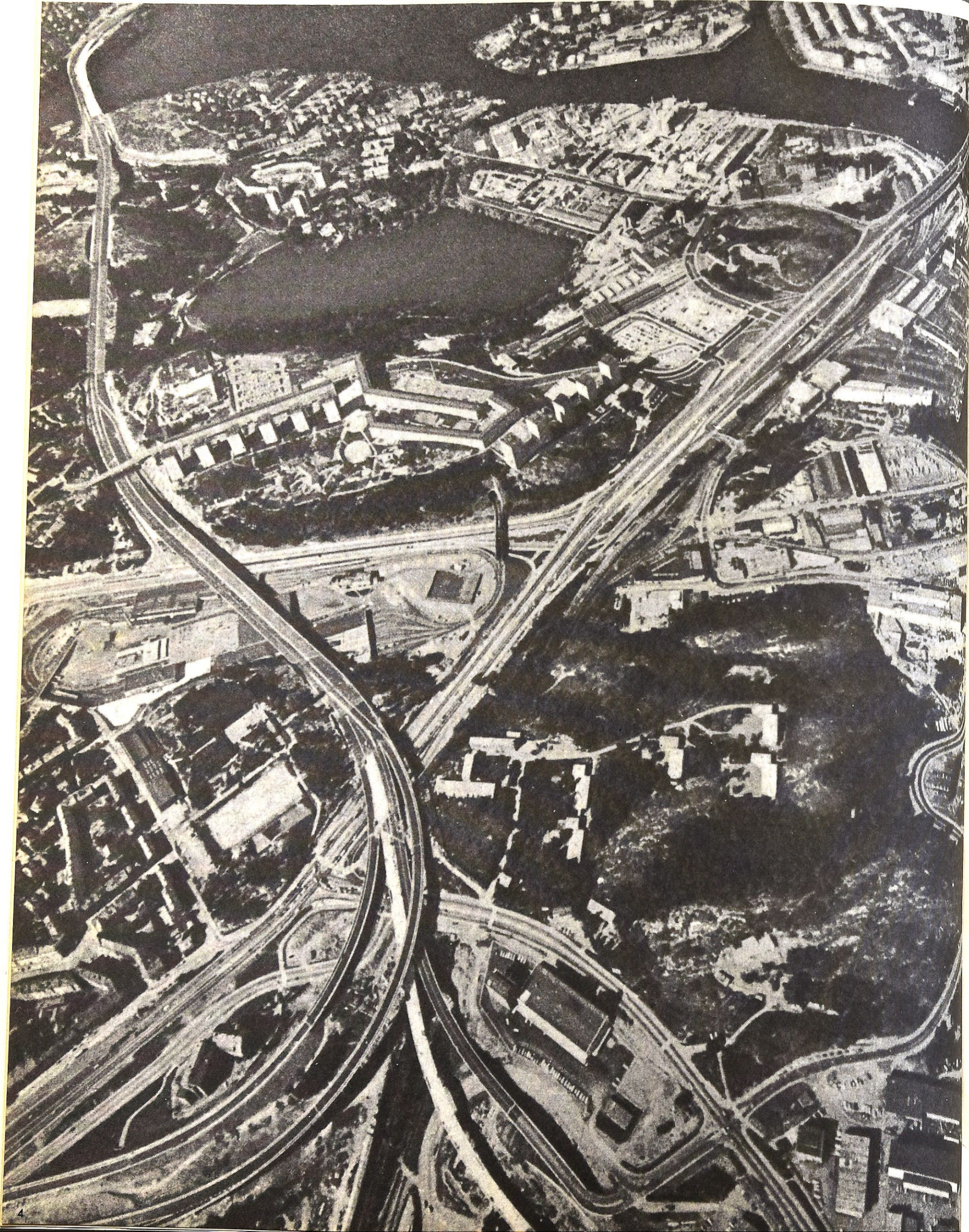
Sin duda alguna se puede conceder a Alava un amplio margen de confianza porque se adivina un porvenir realmente excepcional en todos los órdenes.

Industria y turismo estrechamente hermanados sin perjuicio para ambos es el denominador común de los habitantes de esta provincia modelo en España.

En las páginas interiores de este número se podrá apreciar algo de lo que aquí decimos...

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

EUROPA



y la Carretera

Recientemente ha sido hecho un estudio sobre el estado de las carreteras de 20 países europeos. Esta presentación permite hacerse una idea sobre la situación que presentan las rutas de Europa y de comparar sus resultados entre nuestras calzadas y las de nuestros vecinos.

Las cifras que publicamos en este estudio han sido ofrecidas por los propios países. Son idénticas a las brindadas por los servicios de la O.N.U.

Estos datos los hemos reagrupado en esta tabla para que pueda apreciarse rápidamente la situación de cada país, respecto a sus carreteras.

Hemos clasificado en la categoría de autopistas los kilómetros de calzada que tienen seto de separación y ningún cruce, que corresponde por definición a la autopista.

Las carreteras las clasificamos en tres categorías que corresponden a la calidad y al tráfico. En algunos países la catalogación es algo diferente. Las tres últimas columnas permiten establecer algunas comparaciones de donde se explican ciertas situaciones. Se aprecia por ejemplo que Francia posee la más larga red de carreteras, mientras que Bélgica ofrece la red más tupida y Turquía tiene el record de mayor número de habitantes por vehículo.

PAISES	Superficie en km ²	Población en millones	Número de vehículos	CARRETERAS EN KILOMETROS				Total de la red de carreteras	MEDIAS			
				Autopista	1. ^a categoría	2. ^a categoría	3. ^a categoría		kilómetros carretera /km ²	Vehículos /km	Habitantes /vehículos	
ALEMANIA	248 454	60,8	10 161 900	3 378	29 906	121 771	116 049	271 104	1,09	37	6,02	
AUSTRIA	84 000	7,2	950 958	364	9 254	22 700	57 000	89 318	1,06	10,6	7,57	
BELGICA	32 000	9,2	1 400 000	309	10 080	1 250	58 000	69 639	2,17	20,1	6,57	
DINAMARCA	43 000	4,7	750 000	105	2 223	6 225	47 379	55 932	1,30	13,4	6,26	
ESPAÑA	504 750	31,6	2 347 000	Carreteras clasificadas del Estado (de las cuales 63)		80 609	52 710	133 319	0,26	17,6	13,73	
FINLANDIA	337 000	4,65	500 000	(de las cuales 35)		39 100	28 600	67 700	0,20	7,3	9,30	
FRANCIA	551 000	49,65	11 000 000	774	81 000	280 000	350 000	711 774	1,29	15,4	4,51	
GRAN BRETAÑA ..	145 000	46,1	8 247 000	613	6 235	109 739	134 432	251 019	1,73	32,8	5,62	
GRECIA	132 000	8	164 000		7 704	25 802		33 506	0,25	4,9	48,78	
HUNGRIA	9 303	10	200 000		18 386	9 353	no asfaltadas 1 471	29 210	0,31	6,8	50,00	
ITALIA	31 000	53	6 500 000	1 823	37 100	88 590	77 055	204 568	0,65	31,7	6,15	
NORUEGA	325 917	3,6	854 700	22,3	23 213	27 744	14 780	65 737	0,20	13	4,21	
HOLANDA	37 000	12,2	1 515 000	591	2 450	65 404		68 445	1,84	22,1	8,13	
POLONIA	312 520	32	1 874 000	346	63 500	52 600		116 100	0,37	16,1	17,77	
PORTUGAL	89 000	8,7	380 000	48	17 850	Carreteras municipales 11 333		29 231	0,32	12,9	22,89	
SUECIA	400 000	7,8	1 900 000	240	Carreteras del Estado 9 285 2 758		12 868 72 143	8 586 3 222	109 102	0,27	17,4	4,10
SUIZA	41 287	5,7	1 035 000	810	1 020	17 540	38 440	57 810	1,40	17,9	5,50	
CHECOSLOVAQUIA	127 859	14,2	401 500	Carreteras del Estado 706 11 750 59 399 79 831				153 686	1,20	2,6	35,36	
TURQUIA	780 576	30	175 000		11 800	1 800	37 100	50 700	0,06	3,4	171,42	
YUGOSLAVIA	255 804	19,3	412 649	1. ^a categ. 6 865 8 332	2. ^a categ. 3 426 8 109	3. ^a categ. 1 723 21 454	4. ^a categ. 650 31 970	75 537	0,29	5,4	46,77	

**ANTES
DE
ELEGIR**

COMPARE LOS

La oferta de modelos en el mercado nacional de automóviles ha alcanzado ya un volumen y una diversidad muy notables, una vez superados los «viejos tiempos» en que sólo existía, si acaso, un representante de cada categoría, creándose, como consecuencia, una mayor capacidad de elección para el comprador a la hora de decidir la adquisición de un automóvil nacional.

Para facilitar a nuestros lectores la tarea de realizar las oportunas comparaciones entre los distintos modelos de la producción nacional, hemos elaborado el presente trabajo en el que se recogen el precio de cada uno de ellos y algunos índices significativos, convenientemente ordenados.

COMPARACION DE PRECIOS

En esta relación se incluye únicamente el precio total, con impuestos, es decir, lo que el cliente ha de pagar en conjunto por el vehículo, ya que consideramos es más ilustrativo que el simple precio de fábrica, puesto que indica el desembolso que es necesario realizar.

La ordenación por precios nos permitirá agrupar los diversos modelos en función de su coste, lo que facilita la selección de los que se pueden adquirir con un presupuesto dado, eliminándose automáticamente los que se apartan de este presupuesto inicial.

RELACION DE PRECIOS

Modelos	Precio en pesetas
Seat 600-D	74.592
Seat 600-D Descapotable	80.512
Citroën AZL-NT	82.803
Seat 850 Normal	89.865
Renault-4	95.667
Citroën AZAM-6	99.530
Seat 850 Especial	101.824
Renault-4 Super	105.139
Citroën Dyane-6	106.744
Seat 850 Especial, 4 puertas	111.296
Simca 1000	116.280
Citroën Break 3 CV.	121.462
Seat 850 Coupé	124.320
Renault-8	125.949
Renault-10	140.637
Renaut-TS	143.208
Simca 1000 Especial	143.820
Seat 124 Normal	144.432
Seat 124 Lujo	153.000
Morris 1300	157.284
Morris Mini 1275 C	162.792
Seat 1500, mod. 69	170.748
MG 1300	189.720
Seat 1500 Familiar	198.288
Dodge-Dart G	280.296
Dodge-Dart GLE	348.840

COMPARACION DEL PRECIO Y LA POTENCIA FISCAL

Sabida es la importancia que la potencia fiscal de un vehículo adquiere a la hora de determinar los impuestos que ha de cotizar, e incluso los costes de los seguros, tanto obligatorios como complementario; sin embargo, no se suele reparar en un aspecto de este tema, que también es de gran interés. Nos referimos al costo de cada caballo fiscal en los distintos modelos, índice que nos orienta sobre la adecuación entre el precio y la categoría del vehículo, es decir, que un vehículo con potencia fiscal reducida y, por tanto, perteneciente al grupo de los «utilitarios», debe tener un precio también reducido, por lo que el costo por caballo fiscal tendrá que resultar inferior al correspondiente a un modelo más lujoso.

RELACION PRECIO/POTENCIA FISCAL

Modelos	Precio por caballo fiscal
Seat 600-D	10.656
Seat 600-D Descapotable	11.501
Dodge-Dart GL	12.740
Seat 850 Normal	12.837
Renault-4	13.666
Simca 1000 Normal	14.035
Seat 850 Especial	14.576
Renault-4 Super	15.019
Renault-8	15.118
Seat 1500, mod. 69	15.522
Renault-10	15.626
Dodge-Dart GLE	15.856
Seat 850 Especial, 4 puertas	15.626
Seat 124 Normal	16.048

Seat 124 Lujo	17.000
Morris 1300	17.476
Seat 850 Coupé	17.760
Renault-8 TS	17.901
Simca 1000 Especial	17.977
Seat 1500 Familiar	18.026
Morris Mini 1275 C	18.088
Citroën AZL-NT	20.700
MG 1300	21.080
Citroën AZAM	24.882
Citroën Dyane-6	26.679
Citroën Break 3 CV.	30.365

A la vista de este cuadro se observan algunas situaciones aparentemente anómalas, como el tercer puesto del Dodge-Dart y la colocación de los modelos Citroën al final de la lista. Sin embargo, son fácilmente explicables, puesto que el Dodge posee la mayor potencia fiscal de toda la producción nacional y, por tanto, el precio por caballo ha de resultar más reducido. En cuanto a los Citroën, la aparente carestía de sus caballos fiscales obedece a que, debido a la especial técnica empleada en su motor, no precisa de grandes cilindradas, y al estar la potencia fiscal en relación directa con la cilindrada, resulta con menos caballos fiscales que otros modelos similares en precio, lo que el costo de cada uno de ellos es más elevado.

COMPARACION PRECIO Y POTENCIA REAL

Este índice nos permite juzgar la adecuación entre el precio y las posibilidades del vehículo. Es decir, cuanto más barato sea cada caballo de potencia efectiva del motor más equilibrio supondrá entre el precio fijado para el vehículo y su calificación en cuanto a potencia.

Al igual que indicábamos en el anterior cuadro, los modelos Citroën aparecen al final de la lista: nuevamente debemos aclarar que esto se debe a su especial técnica, que hace uso de una menor potencia para obtener similares prestaciones.

RELACION PRECIO/POTENCIA REAL

Modelos	Precio por caballo real
Dodge-Dart GL	1.933
Seat 850 Especial	1.958
Seat 1500, mod. 69	2.134
Seat 850 Normal	2.139
Seat 850 Especial, 4 puertas	2.140
Renault-8 TS	2.169
Seat 124 Normal	2.222
Simca 1000	2.325
Seat 600-D	2.331
Seat 124 Lujo	2.353
Seat 850 Coupé	2.390
Dodge-Dart GLE	2.405
Seat 1500 Familiar	2.478
Seat 600-D Descapotable	2.516
Renault-8	2.623
Morris 1300	2.665
Morris Mini 1275 C	2.759
Renault-10	2.812
MG 1300	2.874
Simca 1000 Especial	2.876
Renault-4 Super	3.003
Renault-4	3.188
Citroën AZAM-6	3.554
Citroën Dyane-6	3.812
Citroën Break 3 CV.	4.337
Citroën AZL-NT	4.600

COMPARACION PRECIO Y PESO

La relación entre el precio de un vehículo y su peso, índice muy utilizado en numerosos estudios comparativos de diversos productos, nos permite comparar entre sí los diversos modelos con un criterio muy objetivo, independiente de otras consideraciones. Si bien es cierto que puede darse el caso de que un vehículo, por su técnica más moderna, resulte muy ligero, y, por tanto, el precio por kilo sea anormalmente elevado, se puede considerar, en términos generales, que existe una relación estrecha entre el precio y el peso, que acusa con bastante aproximación al desajuste en el precio de un vehículo.

RELACION PRECIO/PESO

Modelos	Ptas./Kg.
Seat 600-D	124
Seat 600-D Descapotable	134
Seat 850 Normal	139

COCHES NACIONALES

Seat 1500, mod. 69	142
Simca 1000 Normal	153
Seat 850 Especial	157
Seat 1500 Familiar	157
Citroën AZL-NT	162
Renault-8	166
Renault-4	167
Seat 124 Normal	168
Renault-10	171
Seat 850 Especial, 4 puertas	172
Renault-4 Super	175
Citroën Break 3 CV	176
Seat 124 Lujo	178
Citroën Dyane-6	180
Citroën AZM-6	187
Morris 1300	187
Renault-8 TS	189
Simca 1000 Especial	189
Seat 850 Coupé	192
Dodge-Dart GL	214
MG 1300	226
Morris 1275 C	233
Dodge-Dart GLE	267

COMPARACION PESO Y POTENCIA

Uno de los datos que mejor puede calificar las características técnicas de un vehículo, desde el punto de vista del conductor, es la relación entre el peso y la potencia, ya que este índice determina la capacidad de aceleración disponible, detalle de especial importancia en los adelantamientos en carretera. Un coche puede tener una gran potencia y, al mismo tiempo, mucho peso, con lo cual la agilidad que le proporciona la primera queda anulada por la carga fija que tiene que trasladar. Cuanto menor sea el número de kilos por caballo de un vehículo

mayor será su facilidad de aceleración. También, cuando un coche va «sobrado» de motor, porque el peso correspondiente por caballo es bajo, hay la posibilidad de que en algún momento determinado se le pueda sobrecargar.

RELACION PESO/POTENCIA

Modelos	Kg./CV
Dodge-Dart GL	9,3
Dodge-Dart GLE	9,3
Renault-8 TS	11,4
Morris 1275 C	11,8
Seat 850 Especial	12,4
Seat 850 Especial, 4 puertas	12,4
MG 1300	12,8
Seat 850 Coupé	13,4
Seat 124 Normal	13,8
Seat 124 Lujo	13,8
Morris 1300	14,1
Simca 1000 Normal	15,2
Simca 1000 Lujo	15,2
Seat 850 Normal	15,3
Renault-8	15,7
Renault-10	16,4
Seat 1500 Familiar	16,5
Seat 1500, mod. 69	16,5
Renault-4 Super	17,2
Seat 600-D	18,7
Seat 600-D Descaptable	18,7
Renault-4	19,0
Citroën AZAM-6	19,5
Citroën Dyane	19,5
Citroën Break 3 CV.	24,6
Citroën AZL-NT	29,2

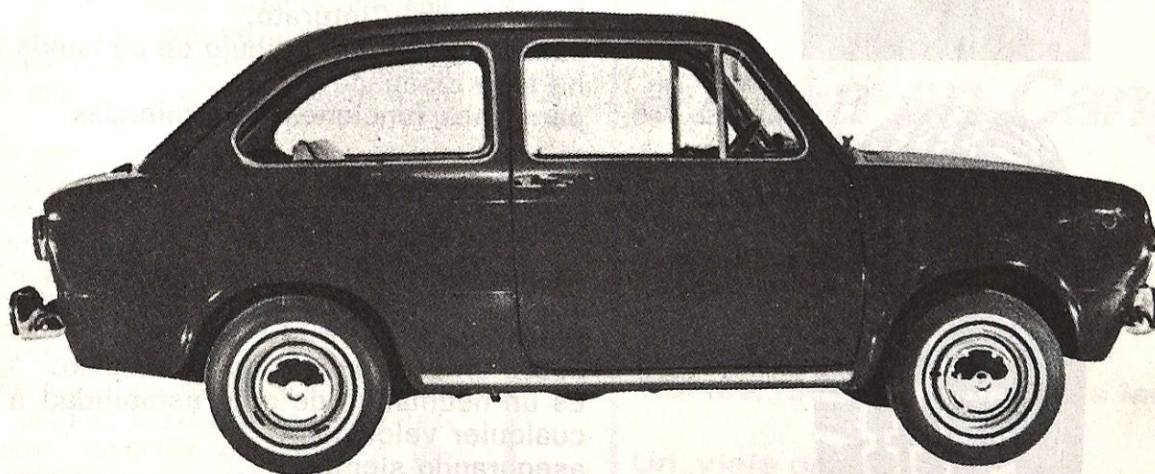
De «Auto Revista»

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

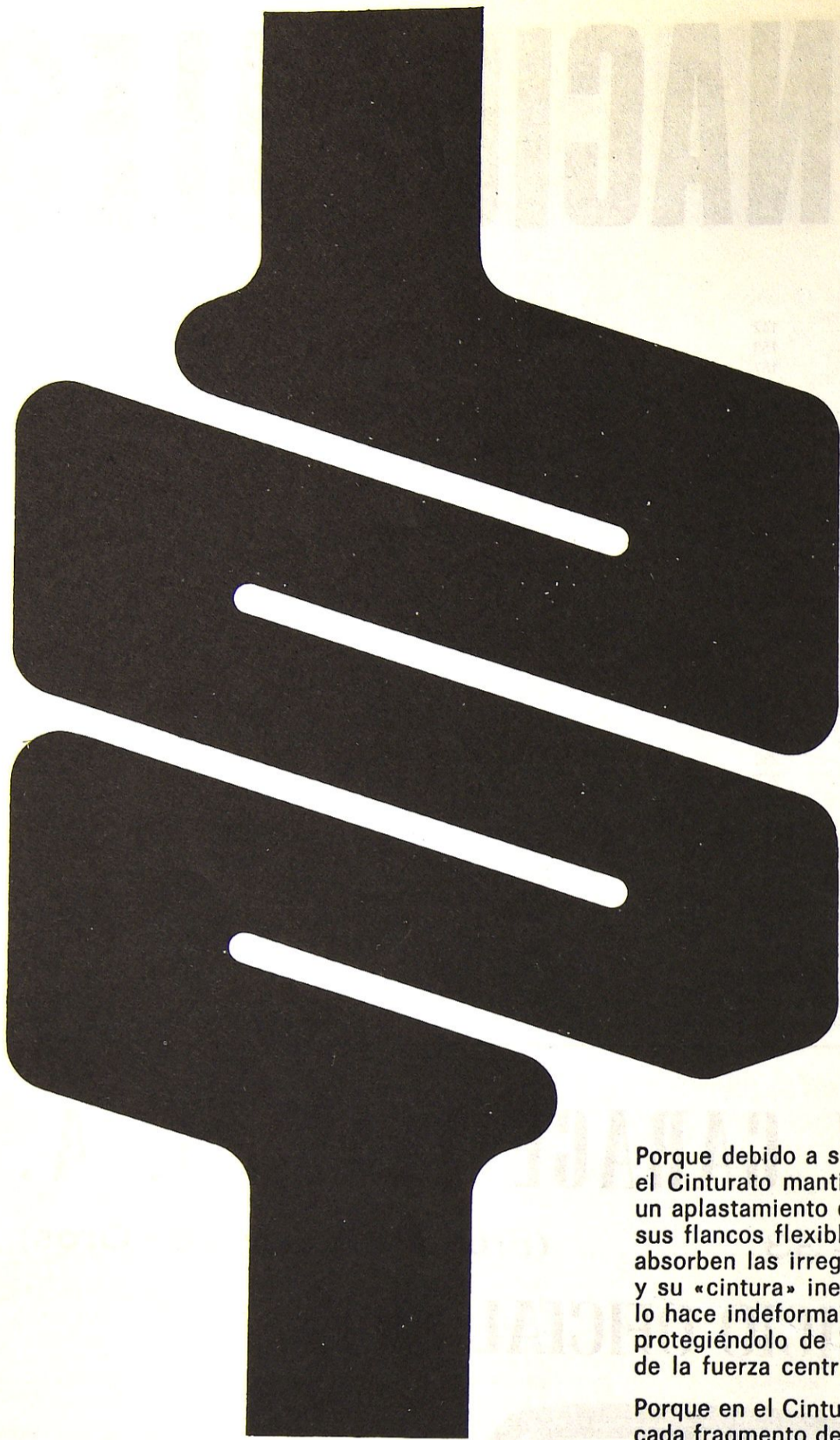
SERVICIO OFICIAL SEAT



Sea propietario de un coche Seat desde 2.550 PESETAS al mes

Incluidos todos los impuestos

Solicite información a nuestro departamento de ventas



¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

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

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

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

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



CINTURATO es sólo **PIRELLI**

NOTA IMPORTANTE

Cualquier variación en los datos referentes al domicilio del titular del permiso deberá ser comunicada por éste dentro de los quince días siguientes a la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico que lo hubiere expedido, la que a su vez dará cuenta inmediata de tal circunstancia al Registro Central de Conductores e Infractores. El incumplimiento de aquella obligación será sancionado con la multa de 250 Ptas.

VISADO DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTES

Las solicitudes de tarjeta-visados se harán por los titulares de los mismos, a partir del presente año, en la forma siguiente:

Del 1 al 31 de mayo para las clases MP.

Las tarjetas-visados deberán ser retiradas por sus titulares antes del 15 del mes siguiente al señalado como plazo para solicitarlos. A partir de esta fecha se considerarán caducadas a todos los efectos.

Este trámite puede ser encomendado a este Club por sus asociados.

NECROLOGICAS

El Real Automóvil Club Vasco Navarro se asocia a las innumerables muestras de dolor hechas patente con motivo del fallecimiento de S. M. la Reina doña Victoria Eugenia, que falleció recientemente en Suiza. Descanse en paz la egregia dama y reciba la Real familia el sentimiento de nuestra sincera y respetuosa condolencia.

La provincia entera se conmovió el pasado domingo de Pascua con ocasión de la terrible tragedia que en el cielo de Fuenterrabía tuvo lugar con motivo del accidente de aviación del que fueron víctimas, conocidas personas de San Sebastián, algunas de ellas vinculadas a nuestro Club.

Nos referimos a los hermanos Astrain Murua, que perecieron en aquel día trágico y que dieron sus vidas en olocausto a su deporte favorito.

A sus padres, los Sres. de Astrain (don Ambrosio), hermanos, tíos y demás familia acompañamos conmovidos en su justo dolor y pedimos una oración por sus almas.

Ha fallecido Otto Cologna Covi, socio de nuestro Club desde el año 1953, acreditado industrial de hostelería, que ha regentado durante muchos años el Restaurante del Real Club de Tenis, así como varios establecimientos de cafetería de nuestra Ciudad. Nuestra más sincera condolencia a su distinguida familia.

Luis Arzac Olaizola, industrial taxista, persona muy conocida y querida por su rectitud, veterano socio de nuestro Club, al cual prestaba durante el año diversos servicios con su vehículo. Reciba su esposa e hijos el sentido pésame de este Automóvil Club.

Don Félix Iradier sufre en estos momentos la desgracia de haber perdido a su esposa, doña Isabel López de Iradier, después de larga y penosa enfermedad, soportada con toda entereza y resignación cristiana. A su esposo, el Sr. Iradier, hijos y demás familia hacemos presente nuestro sentido pésame.

También ha fallecido en nuestra ciudad el conocido y acreditado industrial don Francisco Urbe Iriyoyen, que llevaba más de 20 años perteneciendo a este Automóvil Club.

A su atribulada familia le acompañamos en su justo dolor.

SERVICIO A NUESTROS SOCIOS

Aparcamiento de Oquendo

Como ya fue publicado el acuerdo en nuestra revista, los socios del R.A.C.V.N. que realicen sus gestiones en las Oficinas del Club, pueden utilizar gratuitamente el aparcamiento subterráneo de los jardines de Oquendo.

Para ello es suficiente que al terminar sus gestiones, soliciten el sellado del ticket normal que recogen al entrar en el aparcamiento, que servirá de pago a la salida del mismo.

El R.A.C.V.N. abona la primera media hora del aparcamiento subterráneo, siendo el resto del importe, a cuenta del socio, ya que se estima que las gestiones a realizar no pasarán, normalmente de la citada media hora.



a Italia en Canguro

Servicio regular ESPAÑA-ITALIA

(Barcelona-Génova)

en los transbordadores -CANGURO BIANCO-, -CANGURO VERDE- y -CANGURO BRUNO-

Salidas de Barcelona:

martes, jueves y sábados a las 17 h.

Un viaje de 20 horas

Pasajeros con o sin su coche. Autopullmans
Precio desde 995 ptas.

Información en las oficinas de YBARRA
y en todas las Agencias de Viajes

CANGURO IBERIA S. p. A.

LA AUTOPISTA SOBRE EL MAR.



II SUBIDA AUTOMOVILISTA A URBASA

José León Adarraga, vencedor

El pasado día 13 de abril, y organizado por la Comisión Deportiva de Navarra tuvo lugar la II Subida Automovilista a Urbasa.

A pesar del tiempo, completamente invernal, 43 de los 51 pilotos inscritos participaron en esta prueba magníficamente llevada por la joven Comisión Deportiva.

Se corrieron dos mangas, al final de las cuales quedaron 34 clasificados:

PARTICIPANTES Y TIEMPOS

Coche N.º	PILOTO	Primera manga	Segunda manga	Mejor tiempo
1	C. Aldecoa	5,50	—	5,50
2	J. Kutz	5,50	5,41	5,41
4	A. Castillo	5,51	5,57	5,51
7	M. Coll	6,10	—	6,10
8	J. M. León	6,10	5,40	5,40
9	R. Múgica	6,34	6,19	6,19
12	J. J. Letona	—	—	—
15	L. del Olmo	5,49	5,51	5,49
16	J. I. Guibert	6,03	5,59	5,59
19	J. M. Gortari	6,16	5,56	5,56
22	Thimoty Brunton	6,15	6,20	6,15
23	B. Doria	6,22	6,22	6,22
24	M. A. del Río	6,18	6,15	6,15
25	J. F. Navascués	7,06	6,59	6,59
26	F. Moreno	6,25	6,18	6,18
27	F. García	6,43	6,32	6,32
28	B. Bárcena	6,03	6,04	6,03
29	L. Fernández	6,17	6,19	6,17
31	I. Vergarajáuregui	6,06	6,11	6,06
32	J. del Cid	6,15	6,13	6,13
33	J. I. Uriarte	6,53	6,49	6,49
35	J. J. del Río	6,32	—	6,32
36	Ventura Cortés	6,24	6,30	6,24
37	J. C. Iribarren	6,33	6,33	6,33
38	J. Salvador	7,10	7,03	7,03
39	M. Hernández	7,37	7,40	7,37
40	R. Alonso	6,50	6,56	6,50
42	J. M. Goiburu	6,48	7,28	6,48
43	J. L. Goiburu	7,27	7,15	7,15
44	J. I. Susundegui	5,59	6,04	5,59
45	J. Aldaz	6,17	6,22	6,17
46	A. Camio	6,42	6,58	6,42
47	G. Massé	6,52	6,55	6,52
48	Miguel A. Oneca	6,54	—	—
49	R. Guzmán	7,10	—	—
50	Miguel Aracama	6,21	6,25	6,21
51	Manuel Beorlegui	6,40	6,38	6,38

José León Adarraga fue el magnífico campeón de la subida, seguido de Kutz, siendo la clasificación y grupos y clases la siguiente:

CLASIFICACION GENERAL

Clasif. Gral.	Coche N.º	PARTICIPANTE	MARCA
1.º	8	J. L. Adarraga	Renault
2.º	2	J. Kutz	B. M. C. Cooper
3.º	15	M. del Olmo	B. M. C. Cooper
4.º	1	C. Aldecoa	Morris Cooper
5.º	19	J. M. Gortari	Morris Cooper
6.º	16	J. Ignacio Guibert	Authi-Minici C
7.º	44	I. Susundegui	Alfa-Romeo
8.º	28	B. Bárcena	Renault
9.º	31	L. Vergarajáuregui	Seat-850 E
10.º	7	M. Coll	Renault
11.º	32	J. del Cid	D. K. W.
12.º	24	M. A. del Río	Seat-600
13.º	22	T. Brunton	Authi-Mini C
14.º	29	L. Fernández	Panhard
15.º	35	J. Aldaz	Morris-Cooper
16.º	26	F. Moreno	Austin-Cooper
17.º	9	R. Múgica	Renault
18.º	50	M. Aracama	Seat-850 Coupe
19.º	23	Beatriz Doria	Seat-124
20.º	36	Ventura Cortés	Seat-850
21.º	27	F. García	Renault R-8
22.º	35	J. J. del Río	Seat-850
23.º	37	J. C. Iribarren	Seat-850
24.º	3	S. Fernández-Pastor	Seat-600
25.º	51	M. Beorlegui	Seat-850
26.º	46	A. Camio	Morris-Cooper
27.º	42	J. M. Goiburu	Renault
28.º	33	J. J. Uriarte	Seat-850
29.º	40	R. Alonso	Seat-600
30.º	47	G. Massé	Renault
31.º	25	J. F. Navascués	M. G. 1100
32.º	38	J. Salvador	Seat-850
33.º	43	J. L. Goiburu	Morris
34.º	39	M. Hernández	Seat-600

FUERA DE CONCURSO

4. Antonio Castillo-Olivares ... Abarth-2000

CLASIFICACION DE GRUPOS Y CLASES

GRUPO 1.º	CLASE A
1.º José J. Susundegui	M. Aracama
2.º Juan Aldaz	CLASE B
3.º M. Aracama	José Aldaz
GRUPOS 2.º Y 5.º	CLASE D
1.º Juan Kutz	Iñigo Vergarajáuregui
2.º Luis del Olmo	CLASE E
3.º Claudio Aldecoa	Fernando Bárcena
GRUPOS 3.º Y 4.º	CLASE F
1.º J. de León	Juan Kutz
2.º Miguel Coll	CLASE H
3.º Ramón Múgica	J. M. de León

A las 5 de la tarde, presidido por el Vice-Presidente para Navarra del Real Automóvil Club, don Joaquín Arranz, y con asistencia de los miembros de la Comisión Deportiva, tuvo lugar el reparto de premios en el Hotel Alzamia en medio del gran entusiasmo por parte de los corredores y acompañantes que lo llenaban totalmente.

Sinceras felicitaciones para los organizadores de esta segunda prueba Automovilista a Urbasa, cuyo éxito ha sido completo.

II SUBIDA AUTOMOVILISTA A OPACUA

El pasado día 27 de abril tuvo lugar la II Subida Automovilista a Opacua organizada por la Real Peña Motorista y Automovilista de Alava, cuyos resultados fueron los siguientes:

CLASIFICACION GENERAL SCRACH - II SUBIDA A OPACUA

1.º	Luis M.ª del Olmo	Morris Cooper	4' 03" 8
2.º	Claudio Aldecoa	Morris Cooper	4' 04" 2
3.º	L. de León	Alpine	4' 10" 2
4.º	J. I. Susundegui	Alfa-Romeo	4' 12" 2
5.º	J. R. Lezama	Unipower 1300 S	4' 12" 4
6.º	Pancho	Ford 20 MRS	4' 13" 4
7.º	M. Coll	Alpine	4' 21" 6
8.º	José del Cid	D.K.W. F 11	4' 23" 6
9.º	J. M. Gortari	Morris Cooper	4' 23" 4
10.º	M. A. del Río	Seat 600 N-1000	4' 27" 4
11.º	D. Bárcena	R-8 1.147	4' 27" 6
12.º	R. Brancas	Alpine	4' 32" 2
13.º	Michel	Morris	4' 32" 2
14.º	J. A. Solanilla	Simca 1000	4' 34" 4
15.º	R. Múgica	Alpine	4' 34" 4
16.º	J. Tofe	Authi 1275	4' 38" 2
17.º	J. Vergarajáuregui	Seat 850	4' 38" 2
18.º	L. Fernández	Panhard	4' 41" 8
19.º	M. Aracama	Seat 850 Coupe	4' 42" 8
20.º	J. L. Galilea	R-8 TS	4' 46" 2
21.º	F. Moreno	Austin-Cooper	4' 46" 2
22.º	J. Rocafort	Morris-Authi 1275	4' 47" 4
23.º	F. de la Iglesia	R-8 TS	4' 47" 8
24.º	F. García	R-8	4' 49" 2
25.º	T. Vicente	Seat 850 Coupe	4' 50" 2
26.º	N. Martínez Escuin	R-8 TS	4' 50" 2
27.º	L. Pastor	Seat 600 D 850	4' 52" 2
28.º	M. Beorlegui	Seat 850 Coupe	4' 54" 2
29.º	F. Vaquerín	Simca 1000	4' 58" 2
30.º	J. C. Pradera	Seat 124	5' 01" 2
31.º	Javier Pereda	Simca 1000	5' 02" 4
32.º	G. Buesa	Seat 850	5' 03" 2
33.º	Lerchundi	R-8 TS	5' 04" 6
34.º	J. R. Galdós	Seat 850 Coupe	5' 05" 2
35.º	J. J. Letona	Alpine	5' 07" 2
36.º	J. Salvador	Seat 850	5' 08" 8
37.º	J. Castillo	Volkswagen	5' 41" 4

CLASIFICACION POR GRUPOS

GRUPO 1.º

1.º	Iñigo Vergarajáuregui	4' 38" 2
2.º	Miguel Aracama	4' 42" 8
3.º	Manuel Beorlegui	4' 54" 2

GRUPOS 2.º Y 5.º

1.º	Luis María del Olmo	4' 03" 8
2.º	Claudio Aldecoa	4' 04" 2
3.º	José del Cid	4' 23" 6

GRUPOS 3.º Y 4.º

1.º	Juan de León	4' 10" 2
2.º	José R. Lezama	4' 12" 4
3.º	Pancho	4' 13" 4

CLASIFICACION POR CLASES

CLASE «A»

1.º	Iñigo Vergarajáuregui	4' 38" 5
2.º	Miguel Aracama	4' 42" 8
3.º	Manuel Beorlegui	4' 54" 2

CLASE «C»

1.º	J. I. Susundegui	4' 12" 2
2.º	Michel	4' 32" 2
3.º	José Castillo	5' 41" 4

CLASE «D»

1.º	Lucas Fernández	4' 41" 8
2.º	Tirso Vicente	4' 50" 2
3.º	Luis Pastor	4' 52" 2

CLASE «E»

1.º	José del Cid	4' 23" 6
2.º	M. A. del Río	4' 27" 4
3.º	B. Bárcena	4' 27" 6

CLASE «F»

1.º	Luis María del Olmo	4' 03" 8
2.º	Claudio Aldecoa	4' 04" 2
3.º	J. M. Gortari	4' 23" 4

CLASE «G» (No constituida)

1.º	J. J. Letona	5' 07" 2
-----	--------------	----------

CLASE «H»

1.º	J. de León	4' 10" 2
2.º	J. R. Lezama	4' 12" 4
3.º	M. Coll	4' 21" 6

CLASE «I» (No constituida)

1.º	Pancho	4' 13" 4
-----	--------	----------

Oración del automovilista

San Cristóbal, que un día llevasteis el cuerpo preciosísimo del Niño Jesús, y por ello sois venerado e invocado como nuestro Patrono celestial, bendecid mi automóvil.

Dirigid mis manos, mis pies y mis ojos, guardad mis frenos, protegedme en las curvas cerradas y en el asfalto mojado dirigid mis ruedas.

Guardadme de colisiones y de reventones. Libradme de patinar.

Guardadme de perros sueltos, así como de peatones distraídos e imprudentes.

Dadme cortesía para con los otros conductores y sobre todo para con los guardias de tránsito y urbanos.

Que sea cauteloso en las calles de mucho movimiento, atento a los cruces y nunca esté alcoholizado, para que un día vaya en directa y seguro al garaje celestial.

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

TAMBIEN EN 1968

EN MAS DE 40 COMPETICIONES

de importancia internacional,
en Europa, América, Africa del Sur
y Australia, entre ellas

el
GRAN PREMIO DE BARCELONA
(31 Marzo)

el
GRAN PREMIO DE MADRID
(12 Mayo)

las
500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

los
1.000 KILOMETROS DE MONZA

y las
24 HORAS DE LE MANS

así como el
CAMPEONATO DEL MUNDO

han sido ganados por vehículos equipados con

**BUJIAS
AUTOLITE**

SI LOS QUE TANTO ARRIESGAN
(millones, fama, o sus propias vidas)

CONFIAN EN LAS

BUJIAS AUTOLITE

TAMBIEN USTED

PUEDE CONFIAR EN ELLAS

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: Idiáquez, 9

(Próxima apertura de las Oficinas
definitivas en Avenida de España n.º 9)

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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

EL SERVOFRENO: ¿FUNCIONA CON EL MOTOR PARADO?

Esta es una pregunta que muchos automovilistas —para quienes la mecánica es todavía un misterio— suelen hacerse cuando en las publicaciones especializadas en automoción leen algo relacionado con los sistemas de freno en los modernos automóviles. Se preguntan igualmente cuál es la diferencia entre los frenos clásicos y los «asistidos» o con «servo».

Con estas líneas intentaremos aclarar, dentro del espacio que tenemos disponible, ambos conceptos.

Entre el motor del coche y los frenos, tanto si son de tambor o de disco, no existe la menor relación. Las dudas pueden surgir, quizá, porque hay algunas Firmas constructoras que montan en sus coches el llamado servofreno a depresión, que consiste en un dispositivo que, aprovechando la depresión creada en los conductos de admisión cuando el motor está en marcha, aumenta la fuerza frenante por medio de una bomba; disminuyendo las revoluciones del motor, va cesando al mismo tiempo la intervención del servofreno, hasta que pierde toda su eficacia una vez parado el motor. Entonces habrá que presionar más fuertemente el pedal del freno para compensar la ausencia de aquella ayuda que proporcionaba el «servo».

El servofreno es aconsejable, sin duda alguna cuando, además de las ventajas que supone para disminuir el esfuerzo a realizar sobre el pedal, permite graduar mejor la acción, del freno hasta el límite de adherencia, sin superarlo.

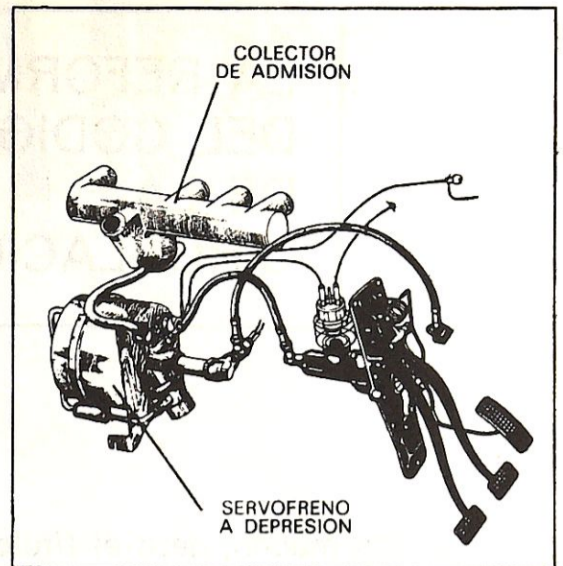
En las principales marcas de coches italianas, por ejemplo Alfa Romeo, Lancia, Fiat, etc., después de haber montado el servofreno en sus modelos de mayores prestaciones, únicamente, se están orientando cada vez más hacia la instalación de dicho sistema en casi todos los vehículos, con notabilísimo progreso en cuanto a la seguridad de conducción.

Un gran avance, en lo que se refiere a la constancia y la duración del efecto frenante, está representado por los frenos de disco, cuyo sistema de funcionamiento es muy simple. Consta de un disco metálico (de ahí su nombre), bastante grueso, que va generalmente fijado en el eje de la rueda, y que gira libremente entre las dos mordazas de una especie de pinza provista de dos pastillas de material resistente al roce; presionando el pedal del

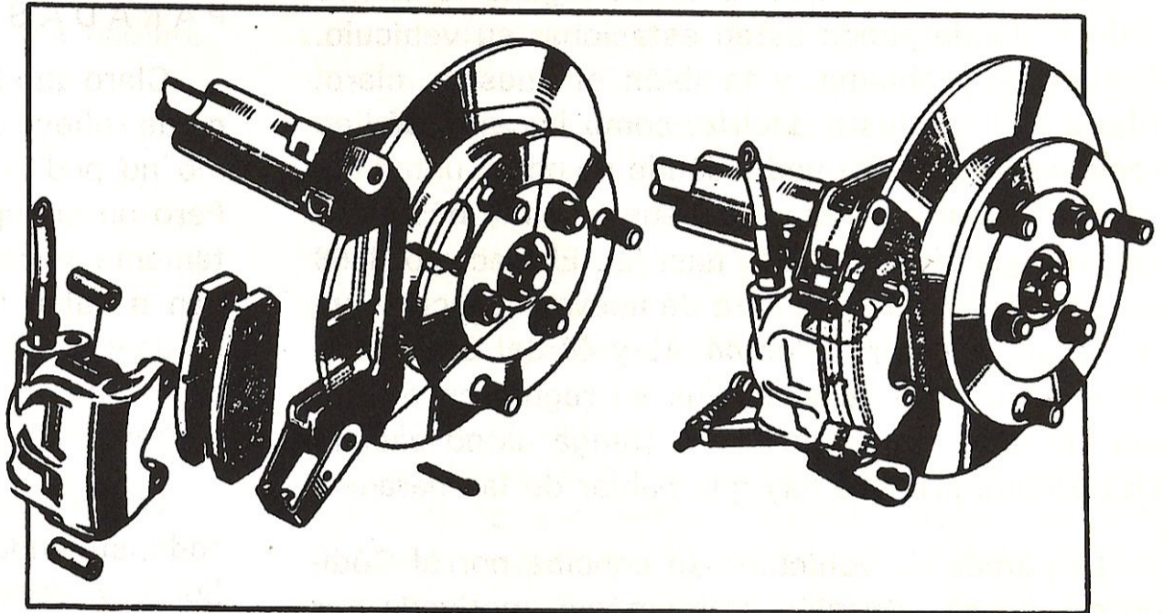
freno, la presión ejercida por el líquido en el circuito hidráulico junta las dos pastillas de la pinza, las cuales aprietan contra el disco metálico deteniéndolo progresivamente. Al ser solidario con el eje de la rueda, según hemos indicado antes, ésta queda frenada y con ella el vehículo.

El material en que está construido el disco todavía es objeto de divergencias. Generalmente los fabricantes tienden a utilizar el acero al cromo y aleaciones especiales, a la vez que también se estudian diversos materiales para las pastillas.

El inconveniente principal de los frenos de disco radica en que puede vaporizarse el líquido contenido en el circuito hidráulico, debido a las elevadas temperaturas que estos frenos alcanzan en la zona de contacto pastilla-disco. Pero, en compensación, el sistema tiene muchas ventajas, que podrían resumirse de esta forma:



El servofreno a depresión montado en el Peugeot «404»



El freno de disco montado en las ruedas delanteras del Renault «8»

- 1) La gran superficie del disco que queda libre —por lo tanto, bien ventilada— se enfría con más facilidad, reduciendo notablemente el tiempo de recuperación entre cada golpe de freno.
- 2) La dilatación que se produce por el aumento de temperatura, no modifica negativamente las características de frenado, al no existir variaciones en la forma del disco. La dilatación es uniforme longitudinalmente y casi uniforme en el sentido del espesor.
- 3) La acción frenante se extiende por igual a las dos caras del disco, y así la torsión de las piezas actúa únicamente sobre el soporte de las mismas.
- 4) La acción del freno es igualmente eficaz en los dos sentidos de marcha.

- 5) La reducción del peso respecto a los frenos de tambor es muy notable, con la consiguiente disminución de las masas no suspendidas, lo cual supone una ventaja para mejorar la estabilidad de marcha.

Los frenos de disco no son una innovación reciente. Después de un sistema semejante aplicado a las ruedas de los tranvías, éstos se fueron perfeccionando hasta ser empleados en los trenes de aterrizaje de los aviones, ya en los años anteriores a la segunda guerra mundial, entrando clamorosamente en la escena del sector automovilístico en el año 1953, cuando el Jaguar participó en la carrera de las «Mil Millas» y venció en las «24 Horas» de Le Mans, estando equipado con frenos de disco.

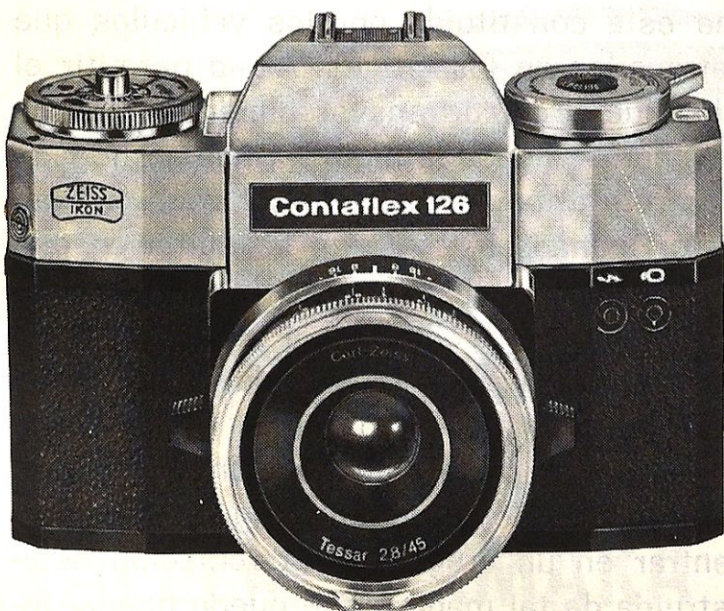
F. MATURANA

Foto y Cine

Aparatos fotográficos - Cines - Prismáticos

Hernani, 10 - Teléfono 10926

San Sebastián



LA REFORMA DEL CODIGO DE LA CIRCULACION

¿DONDE SE

Por DOSITEO BARREIRO MOURENZA

Lo siento mucho, pero el título de este artículo tiene trampa. Si usted, lector, llega al final, se dará perfecta cuenta de que en modo alguno le vamos a decir dónde puede usted estacionar su vehículo. Ese es su problema, y también el nuestro, claro. Ahora sólo vamos a decirle, como hace el Código recientemente reformado, dónde *no* podrá usted dejar su vehículo, y a desearle suerte en la búsqueda de un lugar donde pueda hacerlo. El Decreto 3268 del pasado 26 de diciembre de nueva redacción, entre otros, a los artículos 44, 45 y 48 del Código. El estacionamiento de vehículos se regula en el último de estos preceptos, pero ¡tenga usted paciencia! porque primero hay que hablar de las paradas.

La parada de vehículos se concibe por el Código como una situación momentánea motivada por una finalidad concreta. Tanto que no debe exceder de dos minutos, a no ser que con ella no se perturbe gravemente la circulación. En este último caso, el Código es más generoso, y no establece límite de tiempo. Lo cual no significa que la parada que no perturba gravemente el tráfico sea irrelevante, claro. Una y otra están sujetas a una serie de limitaciones en cuanto al lugar. No pueden efectuarse paradas en las curvas o cambios de rasante de visibilidad reducida y en las proximidades de unas y otras en las vías interurbanas, frente a las entradas de coches de los inmuebles, en los pasos de peatones y en los cruces. Pero la lista es más larga. Tampoco pueden efectuarse paradas en los puentes, pasos a nivel, túneles, donde se impida la visibilidad de las señales de tráfico y, por supues-

to y por si faltaba algo, donde lo prohíban las señales correspondientes.

PARADAS

Claro que la buena voluntad del legislador se pone de relieve al tratar de la parada en doble fila. Como no podría ser de otra manera, está prohibida. Pero no siempre. Se permite por el tiempo estrictamente necesario para que, en vías urbanas, suban o bajen las personas transportadas y para la carga y descarga de objetos en breve lapso de tiempo y siempre que no se perturbe la circulación y no haya espacio libre en las proximidades.

La parada se hará en el lado derecho de la calzada, situando el vehículo lo más cerca posible del borde y, donde sea posible, fuera de ella. En vías urbanas de dirección única, se puede parar también en el lado izquierdo.

¡Ojo! Ahora se puede uno apearse por el lado del automóvil más alejado de la acera, cosa que ya hacían antes todos los conductores a pesar de que esta posibilidad sólo estaba prevista para las vías de dirección única. Pero, sólo puede hacerse cuando ello no implique peligro ni entorpecimiento de la circulación. Cuidado, pues, señores automovilistas, no solamente con los descensos, sino también con la apertura de puertas.

LOS CRUCES

Y ahora una cosa muy curiosa. Una de las causas más frecuentes de los embotellamientos en zona urbana está constituida por los vehículos que quedan atrapados en los cruces. Al no permitir el paso de los que circulan transversalmente, se arma el lío. En algunas ciudades inglesas habían llegado a pintar de rojo el pavimento en esta zona crucial, nunca mejor llamada así. Al que se metía en ella sin poder salir, el «policeman» se lo llevaba ante el Juez, al que no era fácil ablandar. En Masella se había hecho algo parecido. Más tarde, la norma se había generalizado y ya estaba en el Código francés y en el Convenio de Viena. Según el nuestro, aunque las señales lo permitan, ningún conductor deberá entrar en un cruce si la circulación estuviera obstruida de tal manera que puede quedar in-



PODRA APARCAR?

movilizado, entorpeciendo o impidiendo de ese modo la circulación transversal. A los automovilistas de buen sentido no les hacía falta la norma. A los otros, tal vez no les baste. Pero otro día hablaremos de las sanciones...

ESTACIONAMIENTOS

Bueno, y del estacionamiento ¿qué? Pues, en primer lugar, no se puede llevar a efecto en dónde no se pueda parar. Lógica pura; donde no se puede hacer lo menos, menos se puede hacer lo más. No sé si me explico... Pero la cosa no queda ahí. Tampoco se puede estacionar el vehículo a menos de cinco metros de una esquina, cruce o bifurcación, donde se obstaculice la circulación, exista visibilidad reducida, se disminuya peligrosamente la visión de otros conductores o se les obligue a arriesgadas maniobras antirreglamentarias. La enumeración no ha terminado; tampoco se puede estacionar frente a las salidas de los locales destinados a actos públicos o espectáculos en horas de concurrencia de éstos, si con ello se resta facilidad de salida masiva de personas en caso de emergencia, en los lugares reservados para el transporte público de viajeros, y ¡qué le vamos a hacer! donde lo prohiba la correspondiente señal.

LOS CALZOS

Da un poco de rabia, después de leer tanta pro-

hibición, que el legislador se las dé de listo. Así sucede con el problema de los calzos. Estaba prohibido dejar en la calzada a las piedras que se utilizaban para calzar vehículos. Pero seguían produciéndose accidentes a causa de choques con piedras abandonadas. Ahora habrá que llevar un calzo especial, pues no es lícito utilizar elementos naturales, como piedras o troncos de árboles. Si cuesta dinero, nadie abandonará el calzo. Seguro que será así. Pero, ¿ya no habrá piedras en la carretera? Eso habrá que esperar un poco para saberlo...

Uno se quita la espina al encontrar una flagrante contradicción. Si la parada no puede durar más de dos minutos, a no ser que no perturbe gravemente el tráfico, parece que si lo perturba se puede hacer con tal de que no dure más de ese tiempo. Pero más adelante se prohíbe parar donde se obstaculice o se perturbe el tráfico. ¿En qué quedamos? ¿Se puede parar en cualquier sitio menos de dos minutos?

Entendemos que no. Debe prevalecer una interpretación funcional y la perturbación grave de la circulación no debe admitirse nunca. Los dos minutos parecen servir solamente para distinguir la parada del estacionamiento. Esperemos que así sea, porque, hoy por hoy, y aparte de los Tribunales y la Jefatura Central de Tráfico, ¿quién podría asegurarlo?...



- 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

Entrevista con el conde de Villapadierna, presidente de la Federación Nacional de Automovilismo

Expuso interesantes temas relacionados con la mayor expansión de este deporte

BARCELONA. — Aprovechando una breve estancia del presidente de la Federación Nacional de Automovilismo en Barcelona, nos reunimos varios periodistas y aficionados barceloneses, celebrando con él y con el vicepresidente, don Miguel Arnau, una animada charla para ponernos al día sobre las soluciones que piensan darse a los problemas actuales de nuestro automovilismo.

El primer tema que se trató fue la **imposibilidad de obtener vehículos competitivos**. Desde la desaparición de los ya casi olvidados «B-3», la mayoría de los pilotos españoles se han visto enfrentados con dos soluciones, abandonar la competición o participar con coches no idóneos para este deporte, lo que significa sin posibilidades de éxito. El conde de Villapadierna aseguró que tanto la Federación como él, personalmente, están haciendo gestiones para la importación temporal o definitiva de coches de competición. Una de las posibilidades es emplear dichos coches exclusivamente para «rallyes» y carreras, llevándoles sobre remolques a la línea de salida. Otra solución es la adoptada por la nueva Escudería Repsol, que al unirse al Jolly Club italiano para las pruebas del Campeonato de España, pueden disponer de coches extranjeros.

De todas formas, en vista de la dificultad de obtener automóviles de competición, la Federación está proyectando el **desarrollo de pruebas basadas en coches nacionales**. Así, por ejemplo, tenemos la copa «TS Renault», que se disputará sobre coches totalmente de serie de esta marca, o sea, que no se les permitirá la más mínima modificación. Por lo tanto, el reglamento de esta prueba, a disputar principalmente en circuitos, será similar a la «Copa Gordini» que se viene celebrando en Francia desde hace algunos años. También se tiene en estudio un Campeonato de España para coches nacionales, aunque naturalmente, caso de celebrarse, nuestras fábricas serían las primeras que tendrían que estar interesadas en apoyar a los pilotos.

Volviendo a la cuestión planteada por la Escudería Repsol-Jolly Club, el presidente explicó que, en efecto, dicha escudería recibe ayuda de la Federación, y que ésta se halla dispuesta a estudiar posibles ayudas a cualquier otra escudería que lo solicite. De todas formas, el punto de mira de la Federación está en primer lugar en los pilotos ya consagrados y, en segundo, en los nuevos valores que puedan aparentar poseer condiciones para llegar lejos en este difícil deporte. Por ejemplo, la citada escudería, ayudada por la Federación Nacional, enviará un equipo español a la próxima Targa Florio, sobre Lancia 1.600, representando oficialmente a España. Naturalmente, cualquier otro equipo español que se desplazase a una prueba de este tipo contaría con el apoyo de la Federación como representante de nuestro país. Otra ayuda de la Federación al automovilista deportivo es permitir la publicidad en los coches sin cargar ningún porcentaje en este concepto. Según el conde de Villapadierna, las fábricas nacionales parece que, al igual que sucedió en el extranjero, empiezan a ayudar firmemente a los corredores. Así por ejemplo, Fasa Renault, dispone de un departamento de competición y Seat parece animada a llevar adelante tal idea.

No cabe duda que, desde que el nuevo presidente está al mando de la Federación Nacional, el automovilismo español tiene tendencia a resurgir de su letargo, tanto desde el punto de vista de nuevos circuitos como en una mejor organización en pruebas. **Pronto contaremos con seis circuitos de velocidad permanentes**. Dos en Canarias, uno en Galicia, uno en Barcelona, todos ellos ya en fase avanzada de planificación, el de Jarama en Madrid, en funcionamiento desde hace varios meses, y otro del que no pudimos obtener datos concretos. En cuanto a la organización, se van a celebrar **kursillos para formar cronometradores y comisarios deportivos**, sin los cuales no se podrían organizar pruebas.

JACKSON WOLF.

Reda Suiwzcoana, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegaso S.A.



Toda una ORGANIZACION
a su SERVICIO para cuidar
sus intereses



RECAMBIOS: San Francisco, 17

Teléfono, 18886
San Sebastián

OFICINAS:

BERMINGHAM, 1 (ESQUINA ZABALETA)

TLFNS. 21883 Y 21383

SAN SEBASTIAN

TALLERES: CARRETERA NACIONAL Nº 1

Km. 448 — TLFNOS. 6913 08—691333

VILLABONA



Agencias de Viajes - Grupo A - N.º 5

DESCUBRA VD. AMERICA

VIAJE A LOS ESTADOS UNIDOS

TOURS U. S. A. 69, desde 23.100 ptas., ida y vuelta.

EL NEW YORKER, viaje de 15 días.

DOS ORILLAS DEL NIAGARA, viaje de 16 días.

WASHINGTON, 21 DIAS COSTA A COSTA.

ESTADOS UNIDOS - CANADA, viaje de 15 días.

EL DORADO OESTE, viaje de 16 días.

VIAJE A INGLATERRA, con su propio coche en los transbordadores Patricia o Hispania.
Adquiera su billete definitivo en San Sebastián.
El coche irá gratis viajando 4 personas.

A ITALIA EN CANGURO, Barcelona - Génova.

BILLETES PARA EL PASO DEL CANAL DE LA MANCHA entre todos los puentes del mismo.

SELECCION DE CRUCEROS

- IX CRUCERO «PAISES NORDICOS». Salida, 6 de Julio.
- III » A «RUSIA». Salida, 14 de Julio.
- X » A LAS «CAPITALES NORDICAS». Salida, 31 de Julio.
- V » A LAS «ISLAS DEL ATLANTICO». Salida, 11 de Agosto.
- XI » AL «MAR DEL NORTE». Salida, 24 de Agosto.
- III » AL «MAR NEGRO». Salida, 25 de Agosto.
- III » AL «NUEVO MUNDO». Salida, 23 de Septiembre.

VIAJES A CANARIAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

8 días. Precio desde 5.800 ptas.
15 días. Precio desde 6.600 ptas.

SANTA CRUZ DE TENERIFE

8 días. Precio desde 8.050 ptas.
15 días. Precio desde 9.650 ptas.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y SANTA CRUZ DE TENERIFE

7 días en cada una de las dos islas. Precio.. 9.950 ptas.

INFORMES E INSCRIPCIONES:
SAN SEBASTIAN

c, MIRAMAR, 3 - Teléfonos: 12-0-13, 13-1-66 y 23-9-94 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

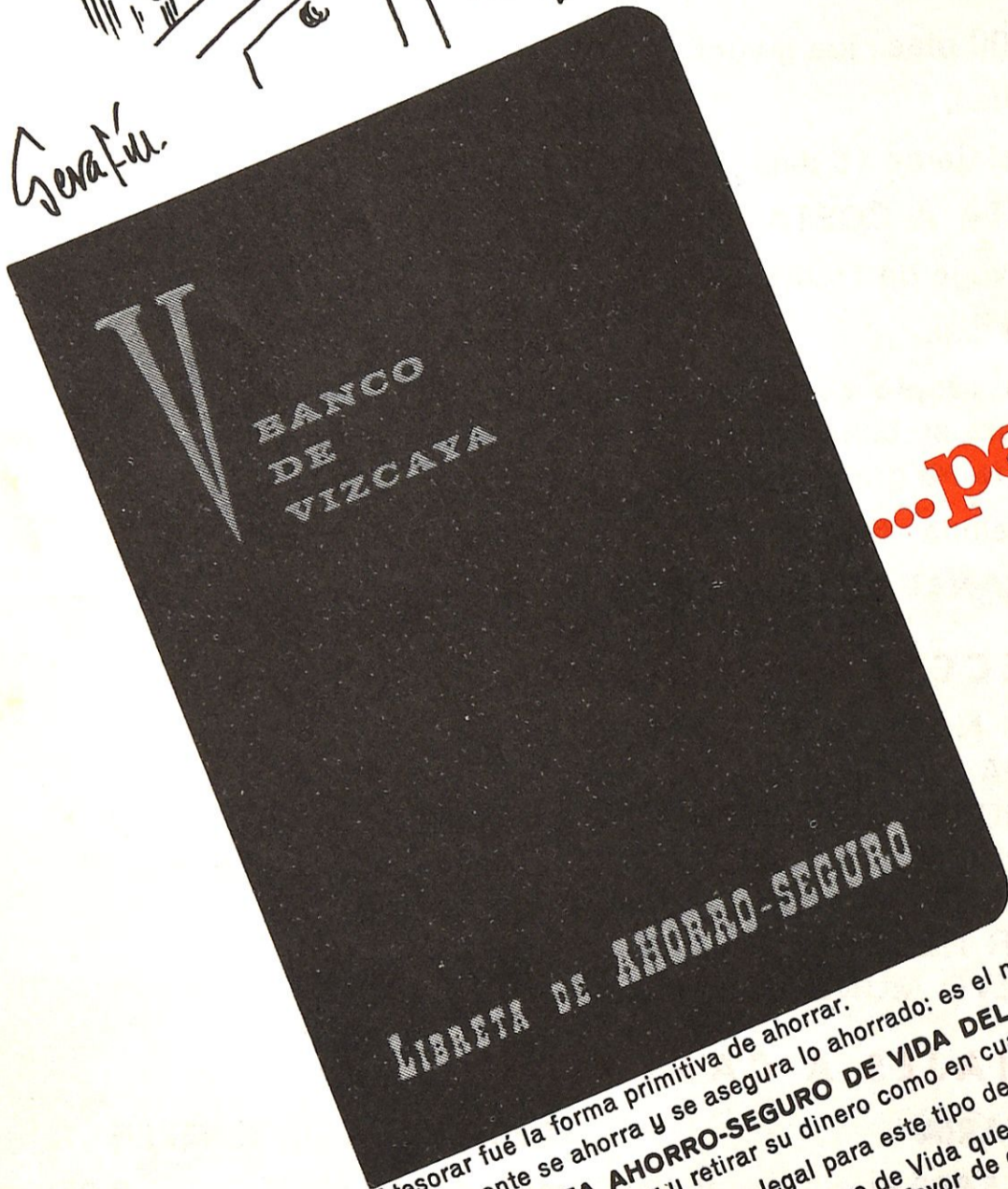
en EIBAR: Arragüeta, 9 bajo - Telefono 71-15-39

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ



Genafu.

**Hay muchos
modos
de
ahorrar...**



**...pero este
es el
más
seguro**

DANIS

BANCO DE VIZCAYA Apartado 115 - Bilbao
 Deseo recibir información más detallada sobre
 las ventajas del AHORRO-SEGURO DE VIDA.

Nombre _____
 Domicilio _____
 Población _____
 Provincia _____



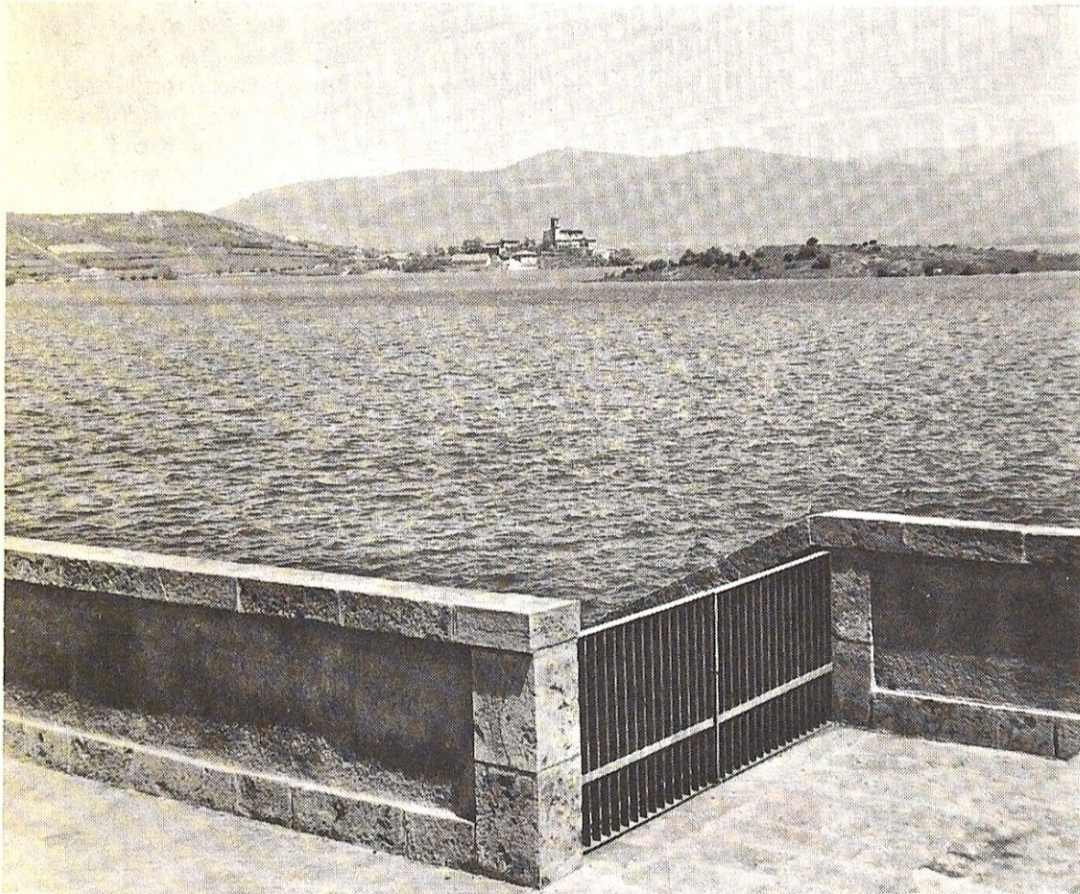
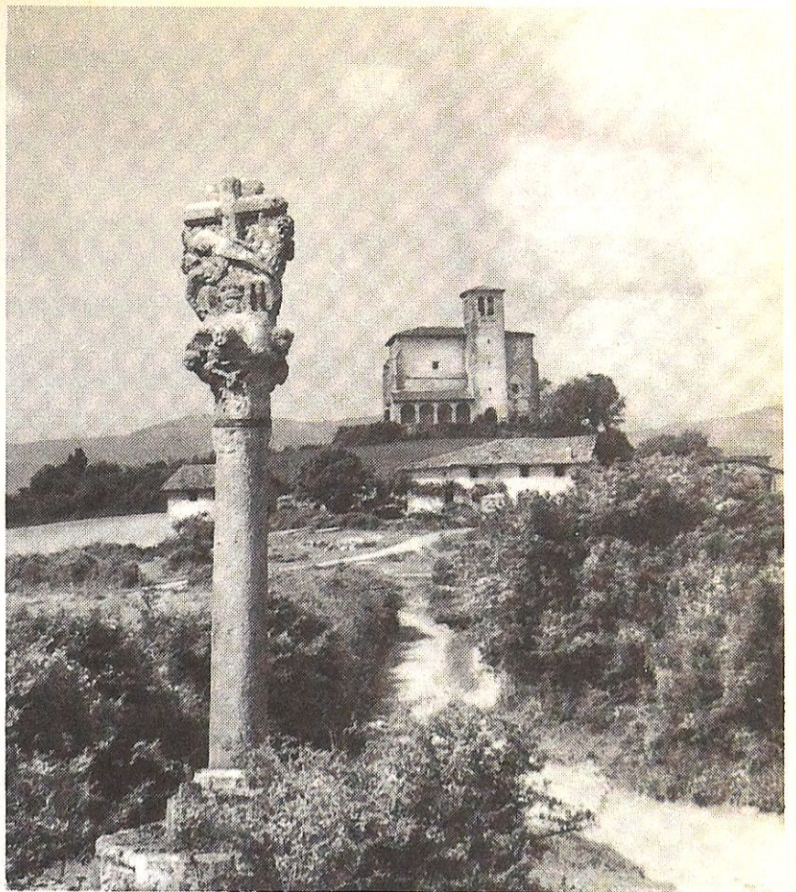
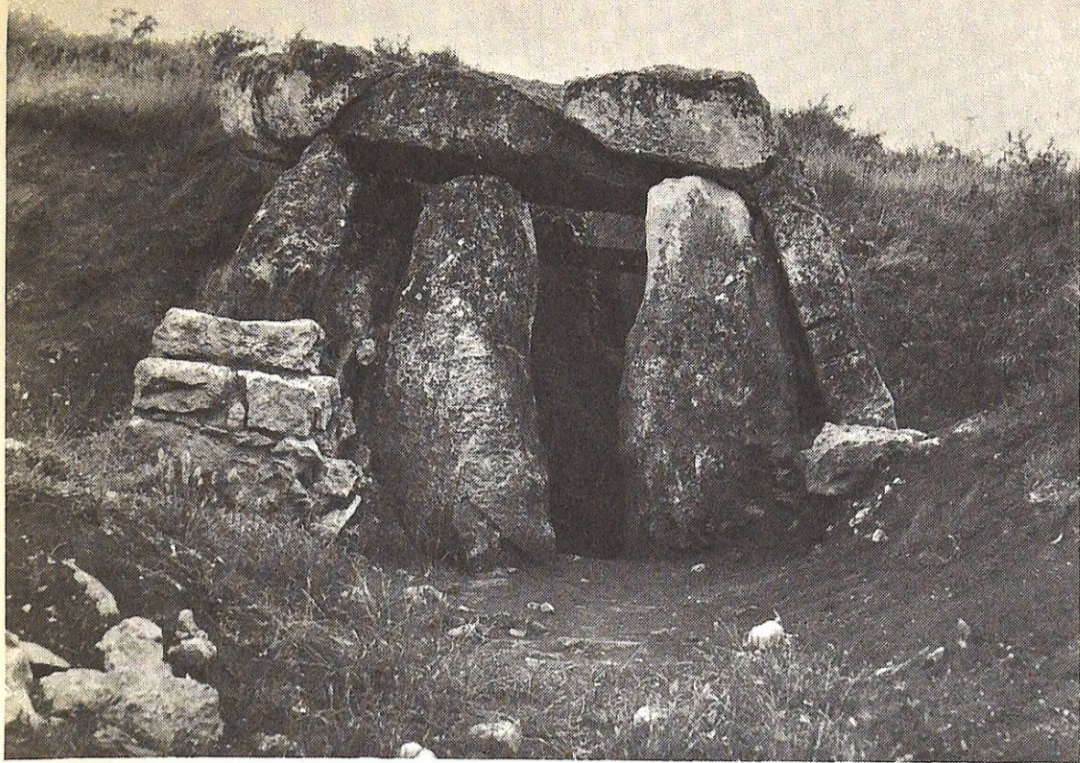
RELLENAR Y
 ENVIAR ESTE
 CUPÓN

Atesorar fue la forma primitiva de ahorrar.
 Actualmente se ahorra y se asegura lo ahorrado: es el nuevo estilo.
EN LA LIBRETA AHORRO-SEGURO DE VIDA DEL BANCO DE VIZCAYA:

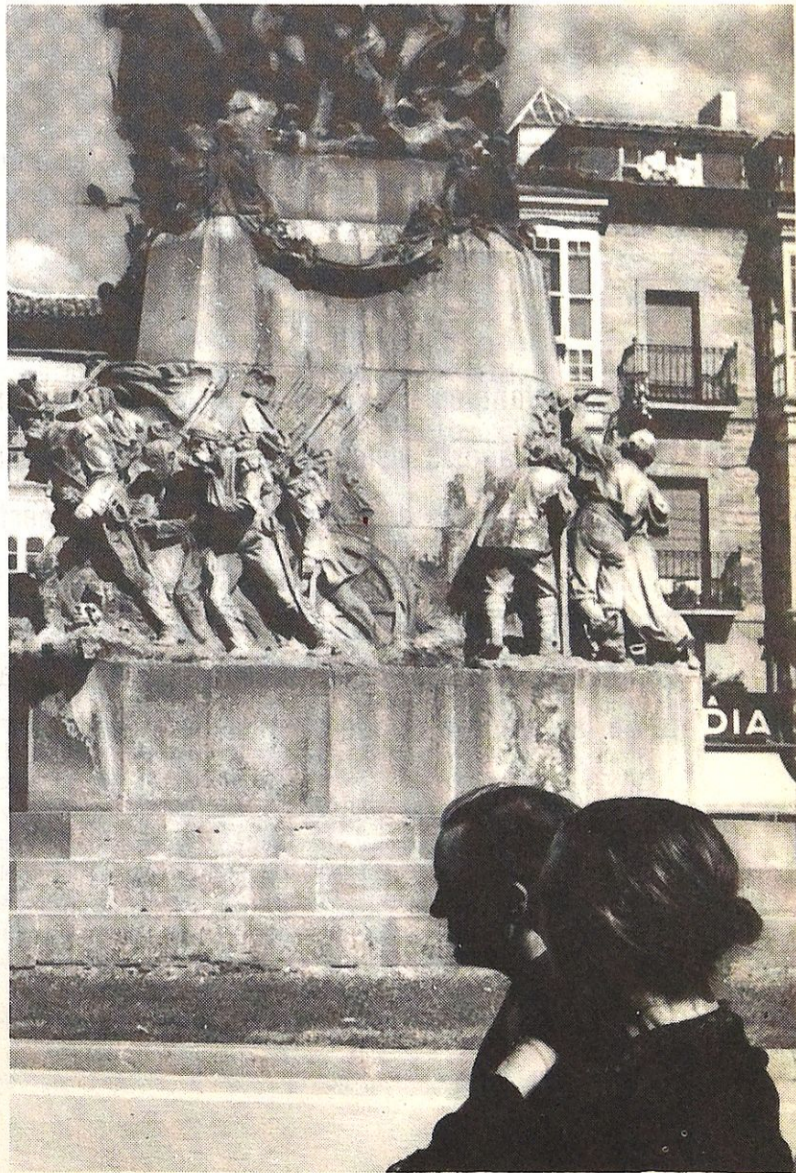
- * Vd. puede ingresar y retirar su dinero como en cualquier libreta de ahorro ordinaria.
- * Percibe el interés máximo legal para este tipo de libretas, 2,5 % anual.
- * Vd. está respaldado por un Seguro de Vida que puede ser equivalente a doblar su capital o triplicarlo en caso de accidente, en favor de quien designe como beneficiario.
- * Los límites máximos de este Seguro son 250.000 ptas. en el de Vida y otro tanto más en el de Accidente.
- * Y todo ello lo consigue por una muy reducida prima.

Ahorre «al nuevo estilo». Abra Vd. también su **LIBRETA DE AHORRO-SEGURO DE VIDA EN EL BANCO DE VIZCAYA.**
 Le informaremos más detalladamente en nuestras Oficinas o, si lo prefiere, personalmente en su propia casa.

BANCO DE VIZCAYA
 EL BANCO QUE SIRVE A TODOS



ALAA

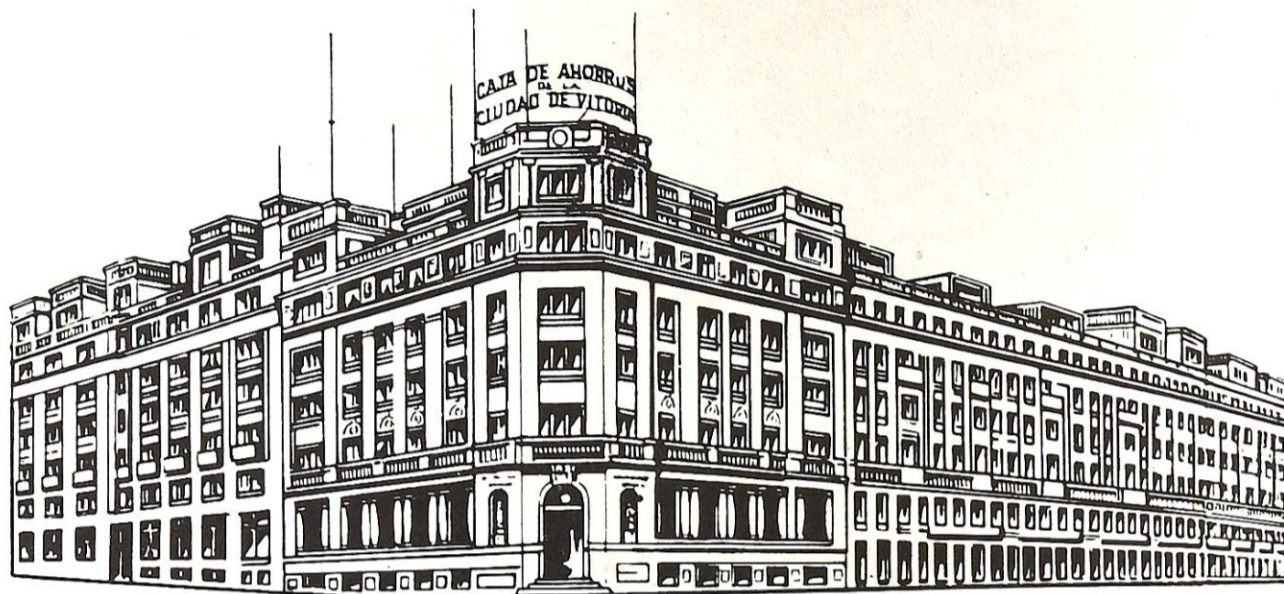


118 años



1850-1968

CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE VITORIA



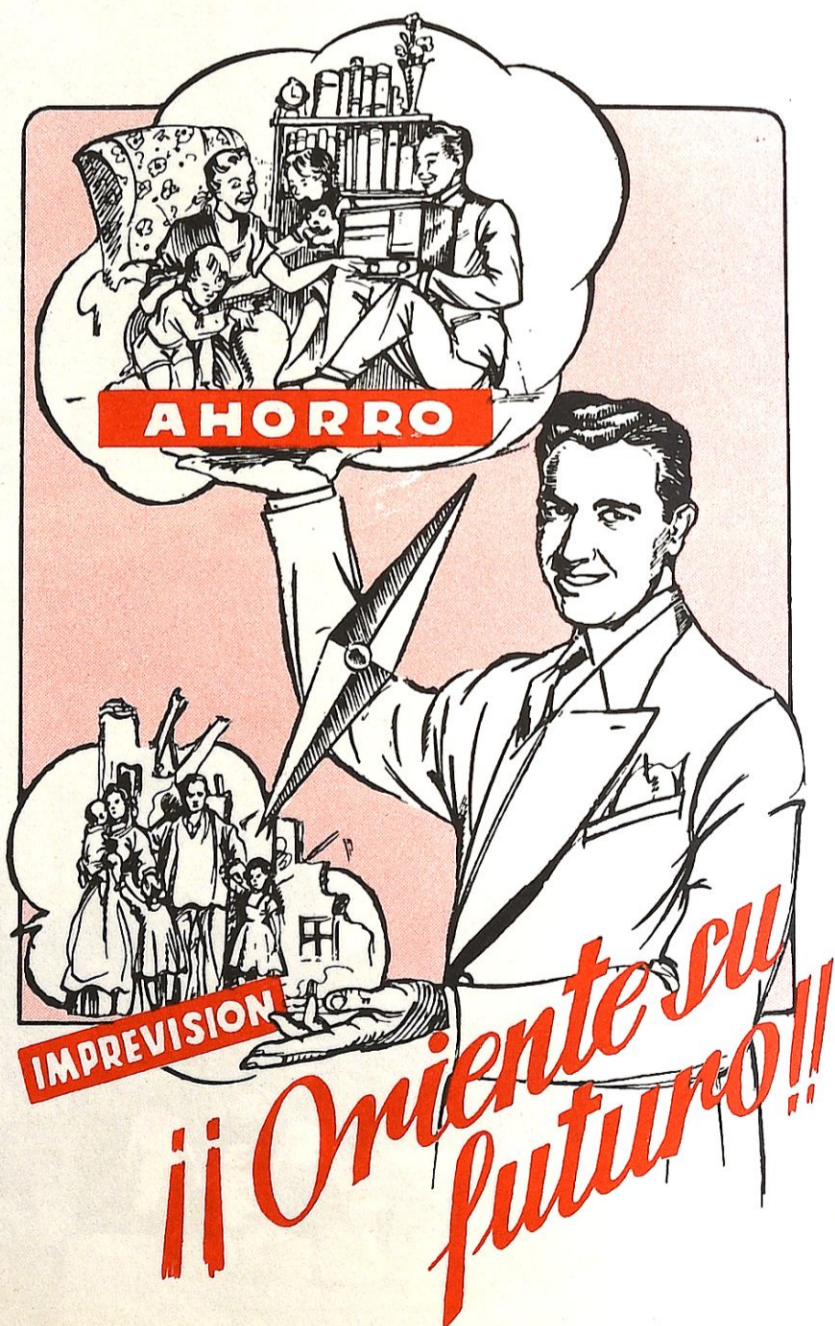
CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE VITORIA

Entidad de Crédito, la más antigua del Norte de España

- Libretas ordinarias Interés anual 2,50 %
- Libretas a plazo:
 - a seis meses 3,50 %
 - a un año 4 %
- Libretas infantiles Interés anual 3,50 %
- Libretas de ahorro vivienda Interés anual 5 %
- Cuentas corrientes a la vista Int. semestral 0,50 %

- Intercambio con las Cajas de Ahorro españolas:
Reintegros o ingresos con nuestra libreta en cualquier punto de la nación a donde se traslade el titular.

- Huchas.



ALAA curiosa tierra de contrastes



La única capital en el mundo
que construye en 1969
una catedral (¡y gótica!): VITORIA

Alava tiene, por ejemplo, el contraste de la zona del Nervión con la Rioja... que ya es contrastar.

Existen gentes que llegan a Alava buscando el clima medicinal, de Labastida o de Laguardia. Otras, que llegan anhelando un chapuzón en las piscinas del parque-playa de Gamarra. O un paseo por los embalses de Zadorra y de Urrúnaga. O una incursión por tierras de Burgos rodeadas de Alava por todas partes, allá por el enclave del Condado de Treviño.

El cordero alavés es de sensación. El vino, no digamos. Y, en este orden de cosas, ya sabemos lo que tiran un vino y un cordero, sin ir más allá.

Vitoria-capital tiene sus curiosidades. Hoy por hoy, dicen que es la única ciudad en el mundo que ve edificarse una catedral. La Catedral Nueva —¡y tan nueva!— de Vitoria está ya a punto de ser inaugurada, después de más de medio siglo de obras —interrumpidas, reanudadas, interrumpidas...—, en el estilo gótico más puro.

También tiene Vitoria otra curiosidad... curiosa: un aeropuerto que atraviesa toda una carretera general, la Madrid-Irún. Cada vez que aterriza en Vitoria un avión importante —y no suelen ser demasiados los casos, no...— hay que echar unas barreras tipo tren.

Por lo demás, el viajero —usted, viajero— encontrará en Vitoria y en Alava buenos productos. Las confituras tienen fama en países. Los naipes, no digamos. Y no es cuestión de escribir sobre furgonetas, motos, bicis, armas, maquinaria de todo tipo...

Usted —usted, viajero— ha venido a Alava a entretenerse, a divertirse, y no es cuestión de amargarle la vida con lo de la maquinaria de todo tipo...

SUAREZ ALBA

Bien, amigo. Usted se dispone a pasar un día en Alava. Un día con el coche y con la familia y con los inevitables problemas a cuestas. A Alava... ya la conoce usted. Es una eterna «provincia de paso».

—Sí; suelo pasar por Vitoria... —dicen muchos.

—Pero, ¿conoce la ciudad?

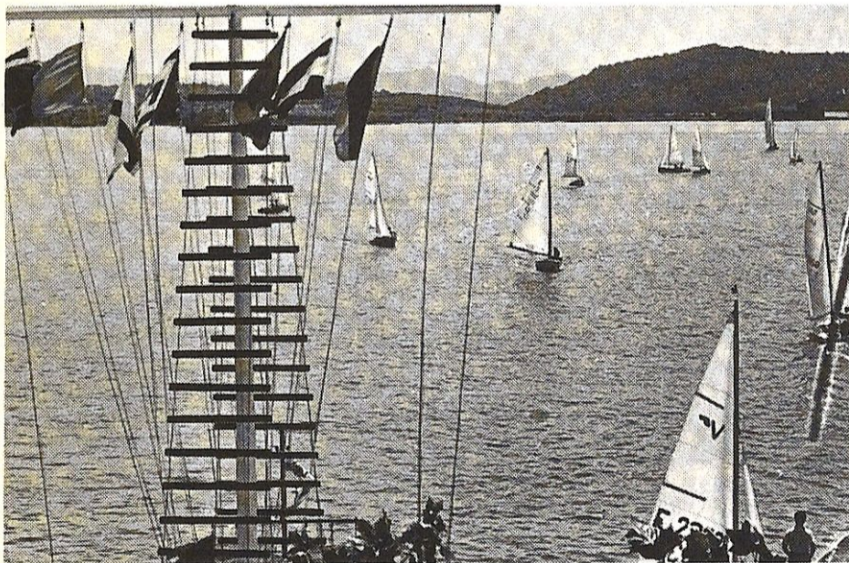
—No. No he tenido tiempo de parar nunca.

Con Alava entera, ocurre igual. Y eso que posee ya lo que podríamos denominar «polos naturales de atracción turística».

Entonces, ¿de qué se trata? De que le presentemos la provincia y su ciudad, en este número de una revista, más que guipuzcoana, enteramente norteña. Vamos allá.

Alava es tierra de contrastes. Y tierra de curiosidades también.

Alava tiene monte y mar —que sí; que tiene mar... o lagos artificiales, en los que ya se asientan hasta dos clubs náuticos—, tiene planicie y tiene vuelo hacia la altura, tiene terrenos húmedos y partes secas; secas de verdad...



GRAN LABOR DE LOS ORGANISMOS OFICIALES

Los organismos públicos realizan una importante labor, en lo que se refiere al fomento del turismo.

En una entrevista que publicamos en la página siguiente con el delegado provincial del Ministerio de Información y Turismo en Alava, don Santiago Corredoira, queda patente el esfuerzo del M.I.T.

Por su parte, la Diputación Foral alavesa ha trabajado tanto por el turismo provincial que incluso, hace pocos años, mereció del Ministerio de Información y Turismo un premio nacional, en este orden.

El Ayuntamiento de Vitoria, asimismo, despliega sus brazos en estas actividades. A esta preocupación ha sido debido el gran complejo del parque-playa de Gamarra, polo de atracción turística para gentes de varias provincias, en la época veraniega.

Preocupados por la (buena) comida

Como el resto de las provincias vascas, la alavesa se preocupa por la cocina. Existen interesantes especialidades gastronómicas, adecuadas a los meses del año. Estas son:

Enero: chiquiquis de lechón adobados con huevos.

Febrero: bacalao al ajoarriero, casero.

Marzo: cordero de Peñacerrada.

Abril: revuelto de perrechicos y caracoles a la cazuela con jamón.

Mayo: truchas al salmón del Bayas al horno. Habas de Vitoria.

Junio: fritada riojana con pimientos verdes.

Julio: cangrejos a las dos salsas, de la montaña alavesa.

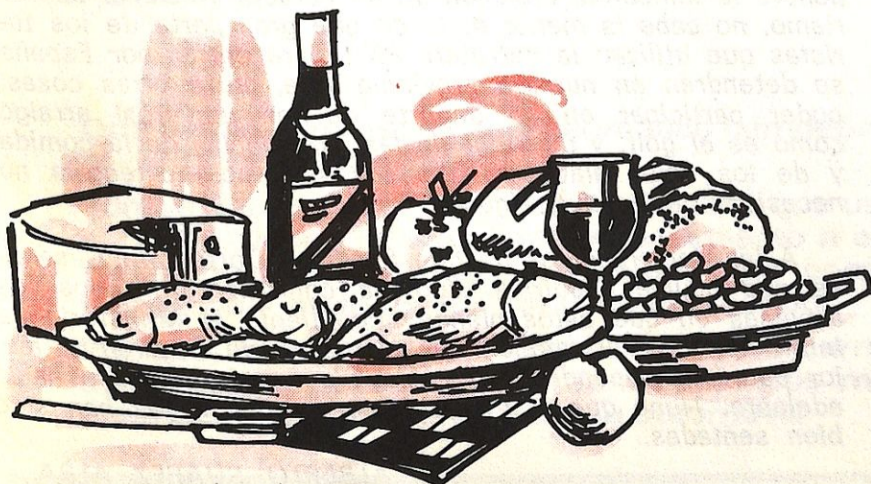
Agosto: piparrada de lanuza y pollitos tomateros a la alavesa.

Septiembre: pochas con codornices y pimientos rellenos.

Octubre: setas de Alava a la plancha en su jugo.

Noviembre: purrusalda a la cocina casera y perdices en salsa aperdigonada.

Diciembre: capones de Aramayona con guarnición.



EL DELEGADO de INFORMACION y TURISMO en ALAVA, optimista



(Foto: Antonio)

Corredoira Casares: "Los actuales proyectos determinarán una mayor afluencia de turistas hacia nuestra provincia".

Será creado un Parador Nacional de Turismo, y el Hostal de Laguardia pasará a la Red del Estado.

Este número especial, dedicado por «EL AUTOMOVIL CLUB» al tema del turismo en Alava, debía contar, por fuerza, con unas declaraciones de quien es responsable precisamente de eso: del turismo en Alava. Hemos ido a ello. En Vitoria, una charla amable y amplia con el delegado provincial del Ministerio de Información y Turismo, don Santiago Corredoira Casares.

El señor Corredoira Casares es un hombre joven, y en los escasos meses que lleva ejerciendo su cargo en Alava, ha dado pruebas de inagotabilidad. Fue el último delegado que el Ministerio de Información y Turismo tuvo en la hoy República de Guinea Ecuatorial. Realizó allí, como en Alava en el presente, una buena labor.

—Señor Corredoira: ¿cómo ve usted el presente y el futuro próximo del turismo alavés?

—Soy optimista, por cuanto creo que el dispositivo de medios que se tiene proyectado determinará una mayor afluencia de turistas hacia nuestra provincia. Por lo que se refiere al presente, diré que son francamente encomiables las realizaciones de diversas sociedades vitorianas, que no dudo gozaron de la asistencia en todo momento de los organismos oficiales, mereciendo destacarse de forma especial el Club Náutico de Aldayeta, que inaugura estos días el Campeonato de Alava de Motonáutica, y que atraerá por su interés a numerosos participantes, nacionales y extranjeros. El destacar la labor del Club Náutico de Aldayeta, en razón de la actualidad de la prueba que va a celebrarse, no quiere decir que sea menos meritoria la que viene desarrollando el Club Náutico de Vitoria (Arpidia), que cuenta con una brillante representación en las modalidades de vela y motor.

—¿Hasta qué punto considera que el Ministerio de Información y Turismo está dispuesto a ayudar a la provincia en todos los aspectos del turismo alavés?

—Nuestro Ministerio, con la generosidad que caracteriza la labor del ministro del Departamento, señor Fraga Iribarne, ha demostrado su preocupación por elevar el nivel turístico de Alava, como lo prueba el hecho de las actuales gestiones, en las que acompañé al gobernador civil de Alava, señor Alonso Samaniego; al presidente de la Diputación Foral, señor Abreu Ladrera, y al alcalde de Vitoria, señor Lejarrreta Allende, a los que se ha hecho promesa de construir un Parador Nacional de Turismo en las inmediaciones de Vitoria, así como integrar el Hostal Samaniego, de Laguardia, en la Red Nacional de Establecimientos Turísticos, propiedad del Estado, e incluso construir una Hostería en la localidad de Labastida.

También son de destacar los Festivales de España, que este año se celebrarán en Vitoria y que incluyen, entre otras atracciones de primera línea, la presentación del bailarín Antonio.

—¿Cuáles serán los frutos de la reciente visita del director general de Promoción del Turismo, señor García y Rodríguez-Acosta, a Alava?

—Los frutos de esta visita están íntimamente ligados, como a usted no se le oculta, con la pregunta anterior, toda vez que la visita del director general ha sido consecuencia de la ayuda que en todo momento está dispuesto a prestar el Ministerio de Información y Turismo a la provincia alavesa.

Le pregunto al delegado del M.I.T. en Alava cuál es el momento exacto que viven los diversos proyectos a que antes hemos hecho referencia.

Y esta es la respuesta de don Santiago Corredoira Casares:

—Los trámites administrativos ocupan, en este momento, el tiempo necesario para la solución de los planes existentes sobre el Parador de Turismo y el Hostal Samaniego.

—¿Considera usted, señor delegado, que Alava puede ser, a efectos turísticos, algo más que una «provincia de paso», que es una de sus eternas denominaciones?

—Alava, efectivamente, puede ser algo más que una «provincia de paso». Ahí está otro de los proyectos que van a realizarse: un campo de golf de 18 agujeros, que, sin pretender competir con ninguno de los existentes en las provincias limítrofes, estaría situado al mismo nivel que el de los mejores en su género. Y, dado el complemento que supondrá la inmediata creación de un Parador Nacional de Turismo, no cabe la menor duda de que gran parte de los turistas que utilizan la carretera RN-1 para entrar por España se detendrán en nuestra provincia para, entre otras cosas, poder participar en un deporte de tan universal arraigo como es el golf, y disfrutar de las excelencias de la comida y de los vinos alaveses, que por su propia categoría no necesitan calificativo alguno.

A las declaraciones de don Santiago Corredoira Casares se nos ocurre añadirles algo: la confianza de todos los alaveses en que estos planes que alienta el Ministerio de Información y Turismo en nuestra provincia llegarán al mejor puerto y supondrán para Alava un auténtico paso hacia adelante. Tiene que ocurrir así, porque las bases han sido bien sentadas.

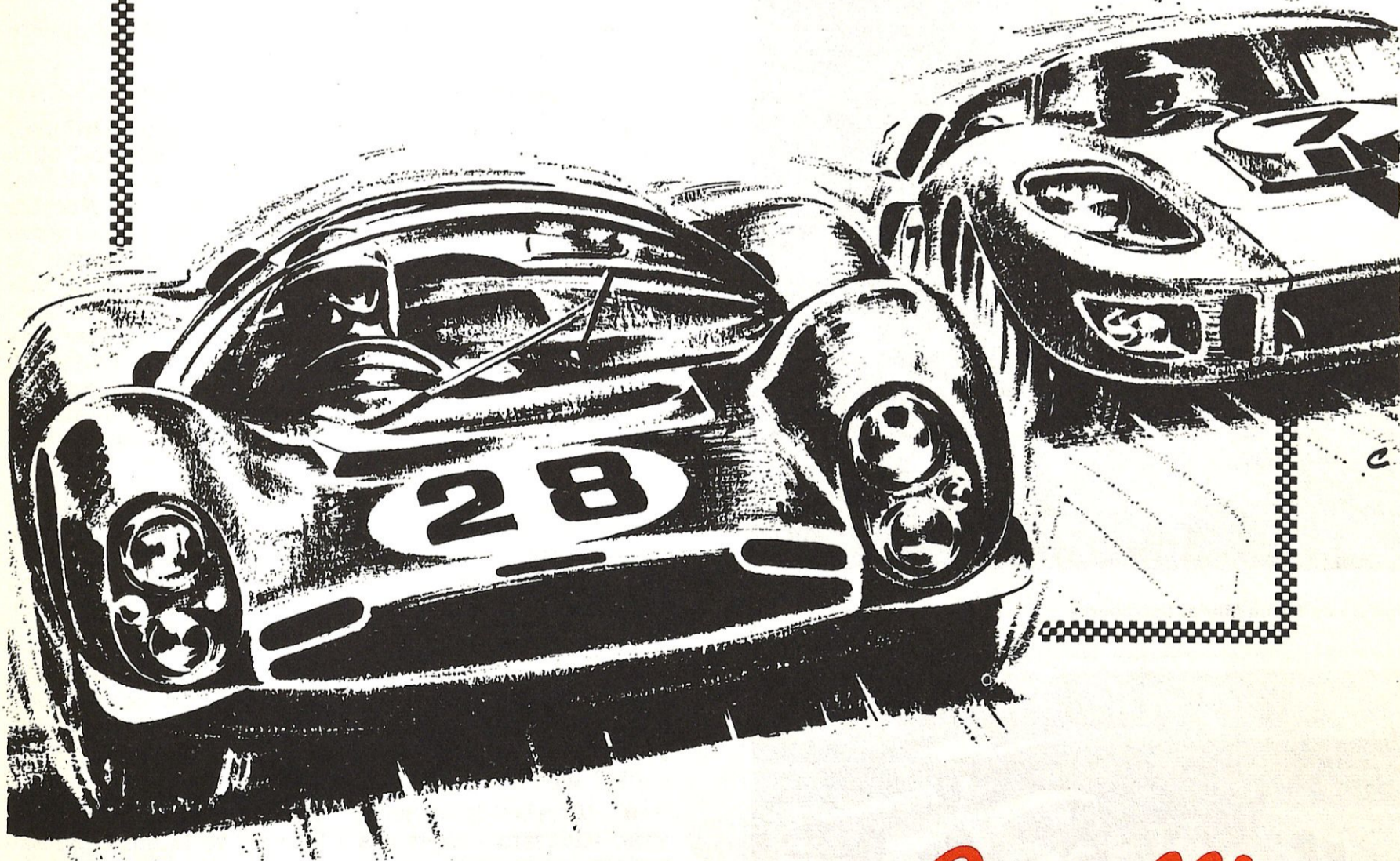
ALBERTO SUAREZ ALBA

Firestone

da la victoria a **PORSCHE** en las
"500 Millas BOAC"

(Brands Hatch : Campeonato Mundial de Marcas)

En esta carrera, Porsche se decidió a experimentar neumáticos Firestone en uno de sus prototipos 908. Y precisamente ese coche, pilotado por Jo Siffert y Brian Redman, le ha dado el triunfo como consecuencia de la manifiesta superioridad de los neumáticos Firestone durante la prueba.



Otra victoria de Firestone, el neumático campeón del mundo.
¡Y otra victoria para usted!

Porque los neumáticos Firestone de serie que usted lleva en el coche, deben su seguridad y rendimiento a esa profunda experiencia técnica que sólo se adquiere compitiendo -¡y triunfando!- en todos los circuitos del mundo.

Por eso, cada vez que Firestone gana una carrera, también usted gana algo con el triunfo: neumáticos más seguros, neumáticos aún mejores para su automóvil.

Cavallino



¡con casta de carreras!

¡vamos de

Rutas turísticas



Arqueología. Dolmen.



Iglesia de Santa María. Salvatierra.



El aeropuerto de Vitoria.

¿Qué excursiones podemos realizar, en un día por Alava?

Dato interesante, siempre, para el viajero que quiere conocer la tierra.

Son aquí varias las rutas que se nos ofrecen:

- Vitoria - Murguía - Amurrio - Quejana - Orduña - Gujuli - Murguía - Vitoria. En total, 98 kilómetros. Murguía se encuentra situado a 19 kilómetros de Vitoria. Posee, en sus inmediaciones, el Santuario de Nuestra Señora del Oro. Por caminos de montaña, fáciles accesos para alcanzar el monte Gorbea, de 1.475 metros de altitud. En Quejana, a 48 kilómetros de la capital, una capilla un convento y una casa-torre actualmente unidos. Se encuentran aquí los sepulcros del Canciller Ayala y su esposa, en alabastro, con figuras del gótico II. Quejana ha sido propuesto para monumento nacional. El barranco de Gujuli se encuentra a 10 kilómetros de Orduña y 27 de Vitoria. Tiene 100 metros de rápido desnivel.

- Otra excursión que podemos realizar: Vitoria - Armentia - Trespuestas - Mendoza - Vitoria. 22 kilómetros, en total. Armentia posee un bello templo románico-bizantino del siglo XII. Trespuestas, el puente romano de Iruña, monumento nacional. Mendoza, un importante castillo.

- 46 kilómetros tiene el recorrido que les proponemos a continuación: Vitoria - Gopegui - Cuevas del Gorbea. Las cuevas, a 23 kilómetros de la capital, son importantes y grandiosas. Y no lo tomen ustedes como simple palabrería.

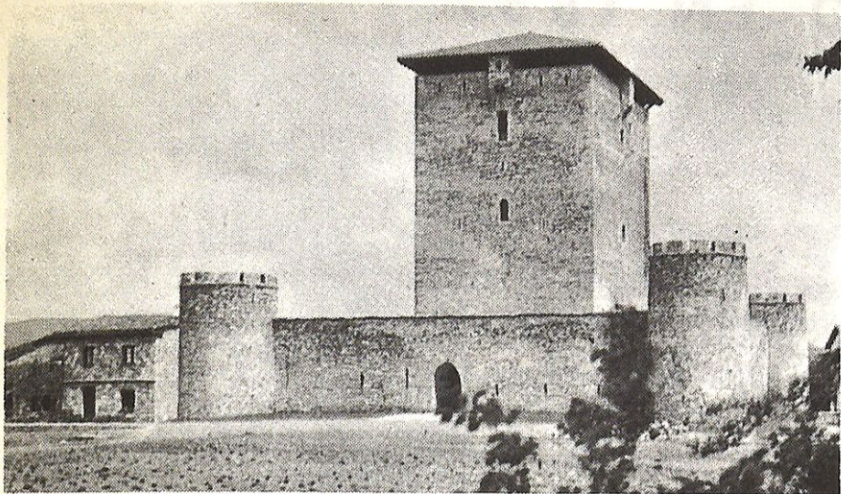
- Vitoria - Salvatierra - Eguílaz - Zalduendo - Narvaja - Guevara - Elorriaga - Vitoria: 70 kilómetros. Salvatierra posee bien conservadas murallas, y casas solariegas. El de Eguílaz es el primer dolmen de la provincia. Narvaja presenta alfarería artesana.

- Otro recorrido: Vitoria - Nanclares - Santuario de Nuestra Señora de Angosto - Espejo - Tuesta - Salinas de Añana - Pobes - Vitoria: 73 kilómetros, ni más ni menos... El de Angosto es tradicional lugar de peregrinación. Curioso: en Salinas de Añana, puede apreciarse el sistema antiguo para la obtención de la sal, conservado fielmente.

- Vitoria - Mondragón - Villarreal - Vitoria. Y, si nos desviamos en Mondragón, podremos visitar Oñate y el monasterio de Aránzazu.

excursión?

por Alava



Torre de Mendoza. Mendoza.



● Vitoria - Estíbaliz - Maestu - Santa Cruz de Campezo - San Vicente de Arana - Salvatierra - Vitoria: 96 kilómetros. Estíbaliz posee un monasterio benedictino, con la basílica dedicada a la Patrona de la provincia alavesa. Es una joya del románico, declarada monumento nacional. En San Vicente de Araya, una muestra, en la iglesia parroquial, del gótico del siglo XV, con un altar mayor de dos pisos.

● Nueva excursión: Vitoria - Peñacerrada - Balcón de la Rioja - Laguardia - Labastida - Salinillas de Buradón - Vitoria, 110 kilómetros. Peñacerrada posee, a 25 kilómetros de la ciudad, un recinto amurallado. El Balcón de la Rioja, un mirador a distancias infinitas, sobre la ribera del Ebro. Laguardia es una villa que hay que conocer, con todo esto: parroquia de Santa María de los Reyes, monumento nacional, del gótico I; iglesia de San Juan Bautista, del siglo XIII; Museo Histórico de los Amigos de Laguardia; casa natal del fabulista Félix María de Samaniego, hoy convertida en Hostal dependiente de la Diputación Foral alavesa y recientemente cedida, para su explotación, al Ministerio de Información y Turismo. Y Labastida... Labastida con su ayuntamiento en piedra de sillería, de la época de Carlos III, y su bella iglesia parroquial del XVIII.

● Probablemente, al viajero le interesará conocer la Ruta del Vino. La Ruta del Vino es la siguiente: Vitoria - Balcón de la Rioja - Laguardia (Bodegas Palacio) - Logroño (Franco-Españolas y Murrieta de Igay) - Navarrete (Entrena) - Fuenmayor (Las Veras y Azpilicueta) - Cenicero (Riojanas) - Elciego (Riscal) - Villabuena (Marquesa del Socorro) - Abalos - San Vicente de la Sonsierra - Labastida (Rioja Alta) - Haro (Heredia, Serres, Paternina, Santiago, Vinícola Rioja Alta, Bilbaínas y Lacuesta) - Ollauri - San Asensio - Nájera - Santo Domingo de la Calzada...

● Curiosas, también, las rutas jacobeanas alavesas, que eran seguidas por los peregrinos que venían por el Camino de París a Burdeos, entrando en Alava después de atravesar el túnel de San Adrián. Para descender a Vitoria, había varios caminos, tales como los de Guevara, Zalduendo y Eguilaz. Desde Vitoria a Miranda de Ebro se continuaba por Aríñez, Lapuebla y Armiñón, donde se cruzaba el río Zadorra, llegando a Miranda por Lacorzana. En Armiñón, una desviación seguía la orilla izquierda del Zadorra, hasta Zambrana, y la izquierda del Ebro hasta Haro, donde cruzaba este último río, alcanzando por Zarratón Santo Domingo de la Calzada, en la ruta de Logroño a Burgos...



Villarreal de Alava.

DISTANCIA DESDE VITORIA

Estas son las distancias desde Vitoria:

A Bilbao, 62 kilómetros.

A San Sebastián, 115.

A Pamplona, 88

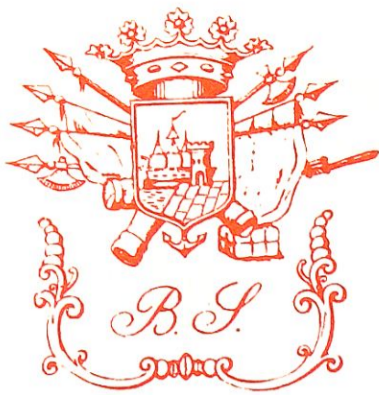
A Logroño, 60.

A Burgos, 113.

A la costa (Deva), 72.

A la frontera (Irún), 133.

A Madrid, 350 kilómetros.



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

- Un siglo de experiencia
- Completo servicio exterior
- Sucursales en las principales plazas de la Península, Islas Canarias y Baleares
- Rapidez en sus operaciones
- División de Desarrollo y Fomento de Negocios Internacionales
- Cheques de viajeros

Organización propia en el extranjero:

Filiales:

BANCO DE SANTANDER - ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España-C/ Venezuela
Edificio "La Rotonda"
Anexo-Ap. Postal, 9 A-484
Teléfono 3-5325

PANAMA, 9 A

Representaciones

ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

COLOMBIA

Carrera 7.ª, núm. 17-01
Apartado Aéreo 15974
Teléfono 42 09 41

BOGOTA, D. E

ESTADOS UNIDOS

375 Park Avenue
Seagram Building
Teléfono 6880984

N. YORK, N. Y. 10022

GRAN BRETAÑA

38, Lombard Street
Teléfono 01 - 626 - 6070

LONDRES, E. C. 3

MEXICO

Isabel la Católica, 38
(Edificio "La Noria")
Teléfono 12 53 83

MEXICO 1, D. F.

PERU

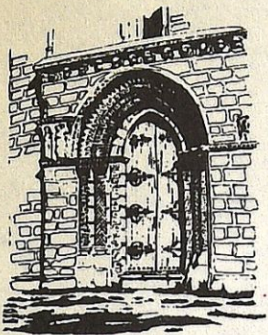
Jirón Ucayali, núm. 142
Teléfono 7-3148

LIMA

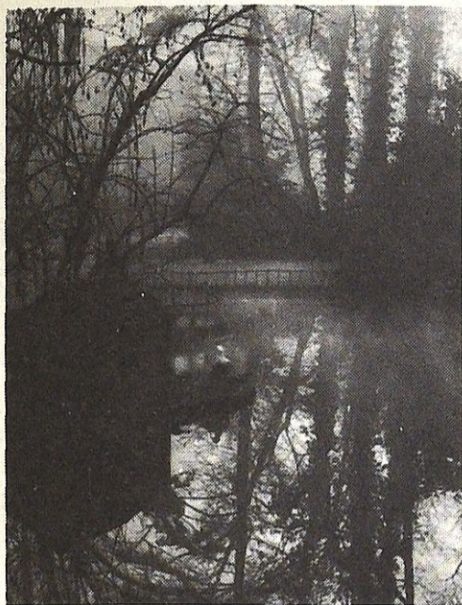
VENEZUELA

Avenida de Urdaneta
esquina Las Ibarras,
Edificio Central
Teléfono 81 9377

CARACAS



LA CAPITAL MERECE UNA VISITA



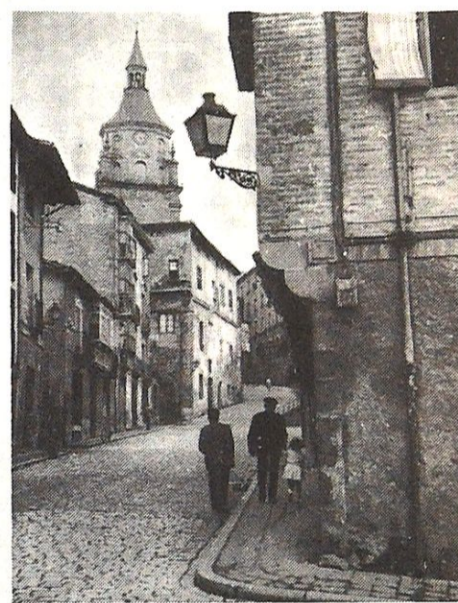
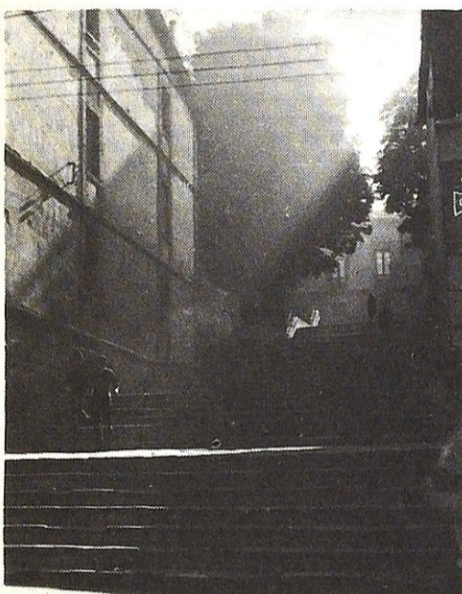
Una cosa son las rutas turísticas provinciales. Otra, distinta, los itinerarios turísticos por la capital.

Situada en el centro de la provincia, nos dicen las guías de turismo que Vitoria es una ciudad que acusa dos partes claramente diferenciadas: la ciudad antigua, con su barrio gótico, en el alto del Campillo, y la moderna, en el llano, pero unidas ambas por los cantones y por los arquillos, arriesgada construcción del siglo XVIII.

La Catedral de Santa María, de mediados del XIV, restaurada recientemente, es monumento nacional y tiene un bello pórtico. La Nueva Catedral, en construcción, de estilo neogótico, es un verdadero museo escultórico contemporáneo. San Miguel —con tallas de Gregorio Hernández—, San Vicente y San Pedro —este último templo, con un Pórtico del Apostolado declarado monumento nacional— son pequeñas catedrales góticas de los siglos XIV y XV.

Los templos de nueva planta de la Coronación de Nuestra Señora, de Miguel Fisac, y de Santa María de los Angeles, de Javier Carvajal y José María Paredes, son nuevos atractivos de la capital.

Las plazas, especialmente la de España, la de la Virgen Blanca, la de la Provincia —con el Palacio de la Diputación Foral— y la de Juan de Ayala, con el monumento a los caldos alaveses, y los paseos de la Florida y del Mineral; las Casas del Cordón (donde Adriano VI recibió la noticia de su elección al solio pontificio, restaurada por la Caja de Ahorros Municipal) y del Portalón, con sus Museos Taurinos y de la Batalla de Vitoria, y sus restaurantes; el Museo Provincial y el Seminario Diocesano; las instalaciones del Paseo de Cervantes, Estadio Deportivo, construido por la Caja Provincial de Ahorros de Alava, y las de Gamarra, con su playa artificial y sus instalaciones deportivas, hechas por el Ayuntamiento de Vitoria, y la labor de diversas instituciones e incluso las industrias —naipes, automóviles, maquinaria agrícola e industrial, muebles, dulces, modistería, etc.— integran un varío conjunto de motivos turísticos que hacen de Vitoria una capital atractiva, y que por sus buenos alojamientos y excelente gastronomía es ciudad de reposo y centro de interesantes excursiones hacia las capitales de las provincias limítrofes.



17'7 GRADOS EN VERANO

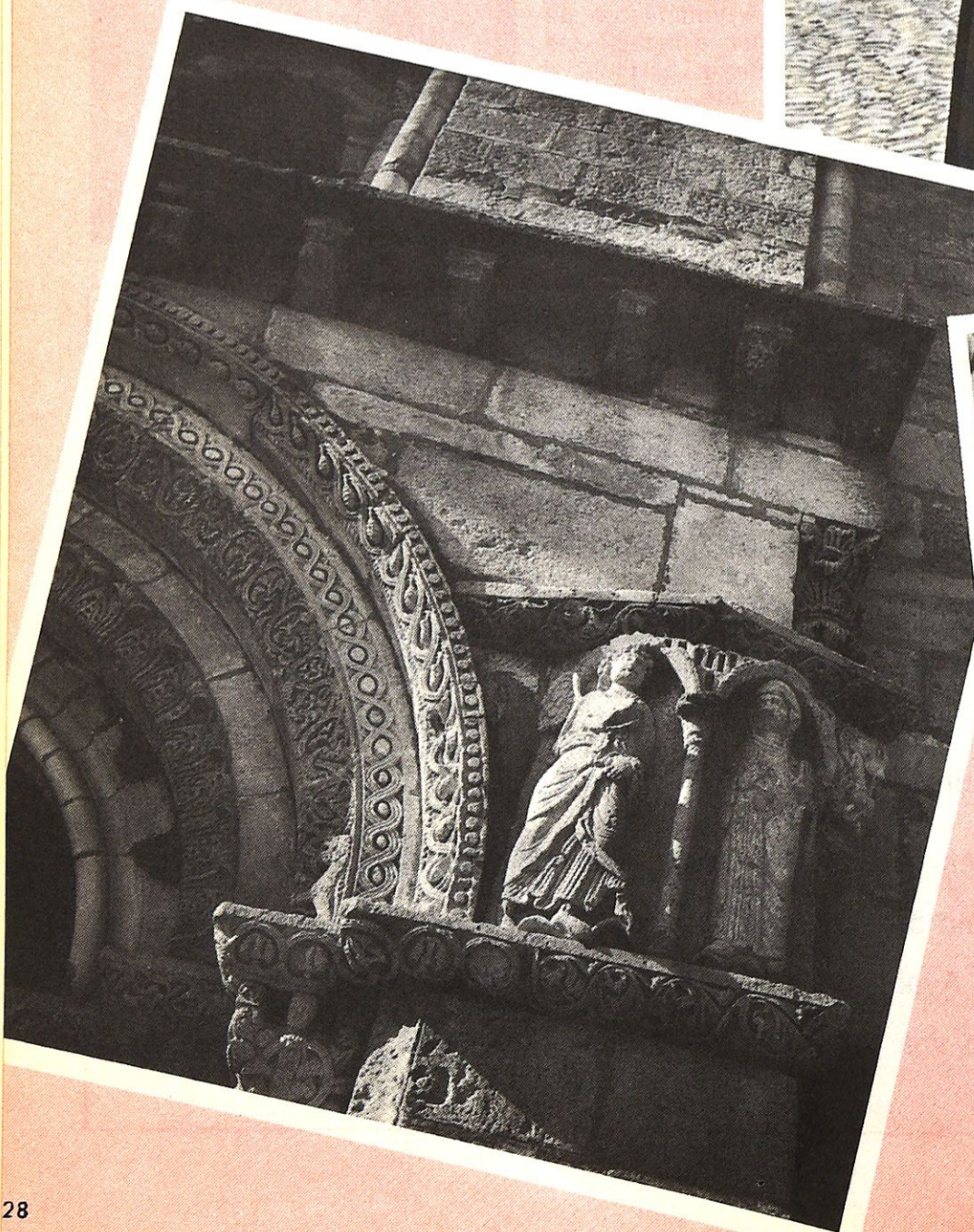
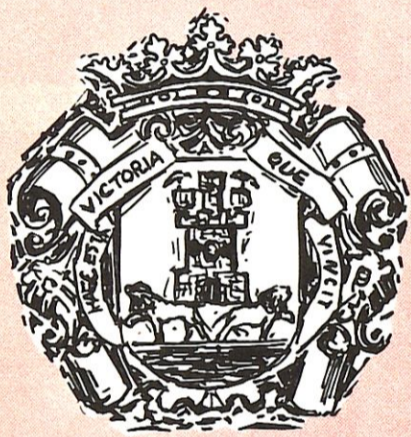
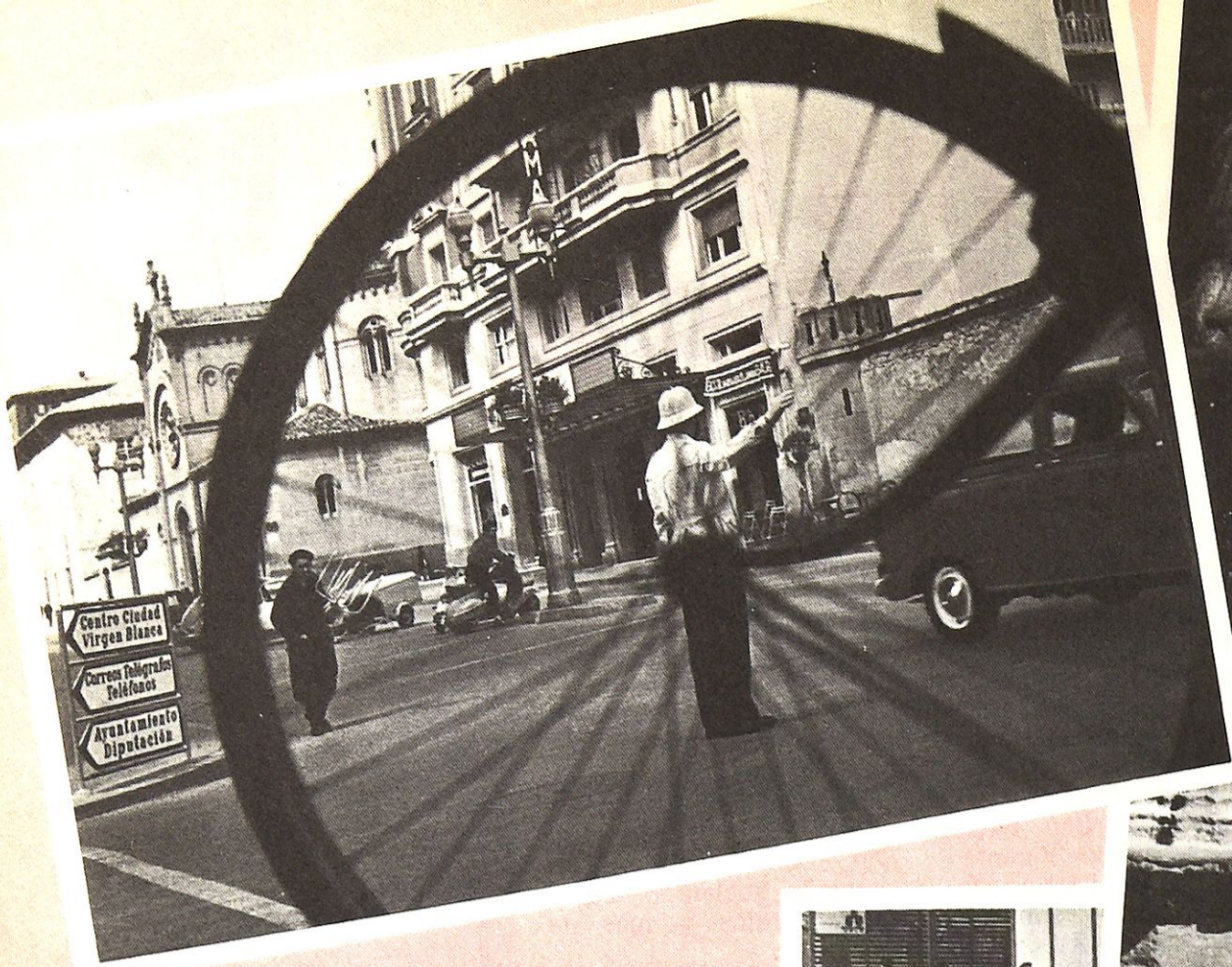


Como «una auténtica estación veraniega», es definida Vitoria. Temperatura media en julio, agosto y septiembre: 17,7 grados. Una temperatura cómoda, con un otoño delicioso...

MAS DE MIL PLAZAS HOTELERAS

Según los últimos datos oficiales de que se dispone, existen en la provincia alavesa 18 instalaciones hoteleras, con un total de 1.067 plazas, de las cuales 389 corresponden a hoteles de lujo y 300 a hoteles de primera B. Hay también un terreno de camping.

¿Los precios...? Desde las 425 pesetas como precio máximo de una habitación con dos plazas en el Hotel Canciller Ayala hasta las 70 pesetas por una habitación similar en una pensión de segunda categoría...



VITORIA PUEDE VERSE EN DOS "ANDADAS"

ITINERARIO NUMERO 1

CASA DEL CORDON (Cuchillería, 24)

Es notable su fachada, así como la torre medieval del siglo XIII recientemente descubierta en su interior. En la misma una hermosa sala gótica dignamente ambientada. Recuerdo imperecedero vinculado a esta Casa, el hecho de que en ella conociera el Cardenal Adriano, el 24 de enero de 1522, la noticia de su elevación al Pontificado, que rigió con el nombre de Adriano VI. Su restauración se debe a la Caja de Ahorros Municipal de la Ciudad.

PALACIO DE BENDAÑA (Cuchillería, 60)

Alfonso XI fundó en él, según tradición, la Orden de la Banda. En su construcción que data de principios del XVI, se entremezclan los estilos gótico y plateresco. Partes más importantes, sus galerías, y la bóveda de la escalinata principal. Hay propiedad de la familia Aguirre, que lo cuida con cariño.

CASA CORRERIA-CHIQUITA

Situada al final de la calle Chiquita en la confluencia con la Correría, ha sido totalmente restaurada por la Caja de Ahorros Municipal de la Ciudad. Respecto a su nombre, recientes investigaciones afirman que se trata del Palacio de los Gobeo-Guevara-San Juan (Casa Armera).

En su patio ha sido creado un Museo-jardín, que reúne elementos arquitectónicos procedentes de diversos puntos de la geografía alavesa y en el interior, se encuentran los Museos Arqueológicos y de Armas, pertenecientes al Consejo de Cultura de la Diputación Foral.

EL PORTALON (Correría, 151)

Precioso ejemplar de arquitectura medieval mercantil, conocido generalmente por el nombre «El Portalón» a causa del gran portal o zaguán que da acceso al edificio. Data su construcción de finales del siglo XV. Se han dedicado sus salas a Museos de la Batalla de Vitoria, taurino, y del vino alavés. También se hallan establecidos un típico y acreditado restaurante, tienda de objetos de artesanía y la exposición permanente del artista Suárez Alba. Restaurado totalmente por la Caja de Ahorros Municipal de la Ciudad.

CATEDRAL DE SANTA MARIA

De estilo gótico, fue erigido el templo en los siglos XIV y XV. Merece contemplarse especialmente su pórtico, y en él la triple puerta en la que figuran otros tantos tímpanos realmente valiosos. En el interior, distribuidos por las diferentes capillas, sepulcros de alaveses notables, las imágenes de Santa María de Vitoria y de Nuestra Señora del Rosario, que veneraron intensamente los vitorianos de antaño, y diversas obras de arte. En el exterior, es de admirar la portada de Santa Ana, aparecida en 1962, al llevar a cabo las obras de restauración promovidas por la Dirección General de Bellas Artes.

PALACIO DE LOS ESCORIAZA-ESQUIVEL

Se trata de un hermoso edificio de la arquitectura civil renacentista, con marcado estilo plateresco. Preciosa labra en su cornisa. La parte descubierta de su patio interior presenta unos espléndidos medallones, característicos de la época y el estilo citados. Bellísima portada plateresca en una de las fachadas laterales, con escudos y bustos en relieve de los fundadores.

ITINERARIO NUMERO 2

CASA CONSISTORIAL

Se halla situada en la parte más noble —lado norte— de la Plaza Nueva, hoy Plaza de España, de severo estilo neo-

clásico, construida a fines del siglo XVIII bajo la dirección del arquitecto Olaguíbel.

Su archivo custodia importantes recuerdos de la historia vitoriana, entre los que se encuentran: la Carta de población y fuero que dio a la Ciudad el Rey navarro Sancho el Sabio en 1181; el Machete vitoriano; el título de Ciudad otorgado por Juan II en 1431, y otros importantes documentos.

PARROQUIA DE SAN MIGUEL

Era la única juradera de la ciudad en el Fuero de fundación de 1181, seguramente de estructura románica, ya que la iglesia actual es de estilo gótico. En el acceso al pórtico, hornacina del siglo XVIII que enmarca la imagen de la Virgen Blanca, de fines del XIV.

Igualmente de esta última época, el bello tímpano con alegorías y escenas del Arcángel San Miguel, rematando la puerta de entrada al templo. En su interior, destaca el magnífico retablo barroco del altar mayor, obra del escultor Gregorio Hernández.

PARROQUIA DE SAN PEDRO

De estilo gótico también, resulta muy interesante el pórtico de la calle Herrería, con hermoso apostolado y una preciosa imagen de la Virgen, así como el tímpano con escenas de la vida de Cristo y del titular del templo. Al recorrer la parte interior, de fábrica muy semejante a la Catedral de Santa María, se aprecian sepulcros pertenecientes a ilustres personajes, en particular de la familia de los Alava. Piezas muy estimables, el altar de los Reyes, de estilo plateresco, y la Dolorosa, atribuida a Gregorio Hernández.

PALACIO DE LA DIPUTACION FORAL

Se edificó este palacio entre los años 1833 y 1858, colocándose a los lados de la escalinata central las estatuas de los diputados generales don Prudencio María de Verástegui y don Miguel Ricardo de Alava. En el salón de sesiones, el Cristo de Ribera, obra pictórica de gran valor, y las estatuas de Reyes y Condes íntimamente vinculados a la Historia de Alava.

Visita a la NUEVA CATEDRAL

Iniciada su construcción en 1907, fue interrumpida en 1914, y reanudada en 1946. Actualmente continúa a buen ritmo gracias a la estrecha cooperación entre el Obispado, el Estado y las Corporaciones locales.

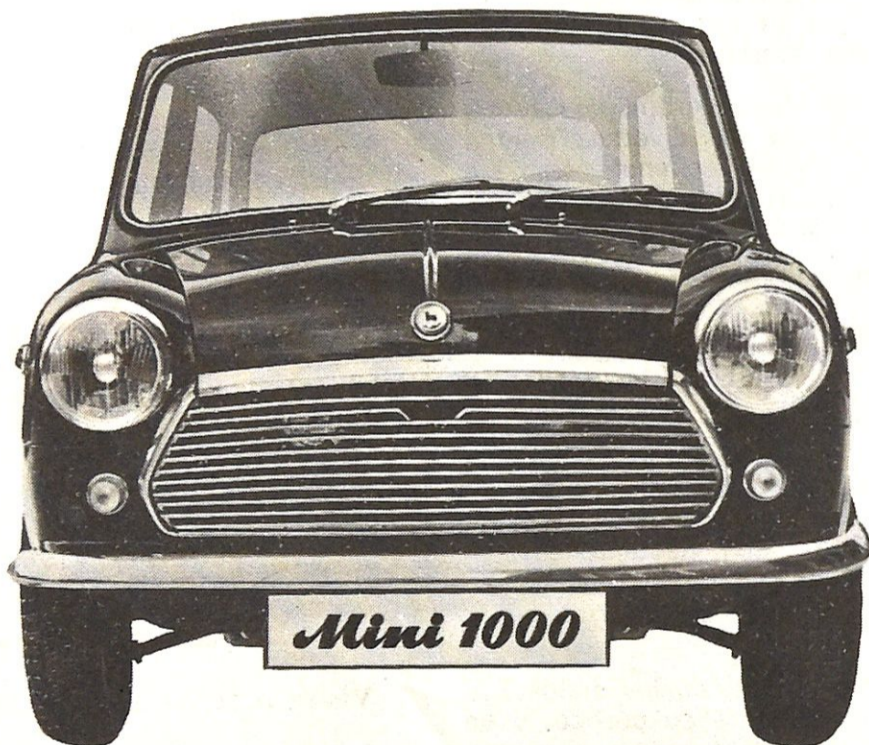
La parte ya construida se halla ennoblecida con distintas obras de arte, de modo particular en el orden escultórico, sobresaliendo la rica ornamentación del exterior de la cripta y de la girola, así como el interior de ambas y el trascoro. Son igualmente estimables las vidrieras ya colocadas. En unos y otros elementos se aprecia la diferencia de estilos entre el período de comienzo de los trabajos y el actual.

Visita al MUSEO PROVINCIAL

Contiene interesantes restos arqueológicos, ya en el jardín que rodea el edificio, ya en diversas salas. Son muy valiosas las pinturas que exhibe, particularmente las de San Pedro y San Pablo, de Ribera, y la Inmaculada Concepción, de Alonso Cano. Posee también orfebrería religiosa, ornamentos, imágenes románicas, bustos-relicarios, tablas del siglo XVI, y numerosos cuadros de artistas contemporáneos. Recientemente ha sido ampliado, para recoger la obra pictórica de don Fernando de Amara.



Para ustedes, que no quisieron comprar cualquier cosa



esto es un coche

(Lamentamos dar trabajo a los Académicos de la Lengua en buscar otra definición para los demás)

Juzguen ustedes mismos:
 un coche de sólo 3 por 1,4 metros,
 con espacio holgado para cuatro pasajeros
 y equipajes, velocidad de cruce superior a los
 125 Kms/hora, absoluta estabilidad y capaz de subir en
 directa pendientes de hasta un 7 %.
 ¿Que dónde está el secreto? No lo hay.
 Es, sencillamente, el resultado de un potente motor

de 1000 c.c., colocado delante en posición transversal,
 sistema de tracción delantera, anchura entre ruedas
 y exclusiva suspensión "hydrolastic".
 Una a esto su facilidad de maniobra y lo bien que
 aprovecha el más pequeño hueco para aparcar y se
 explicará por qué ESTO ES UN COCHE.
 Dése una vuelta por su distribuidor y compruébelo.
 Es lo mejor que podemos decirle.

AUTHI

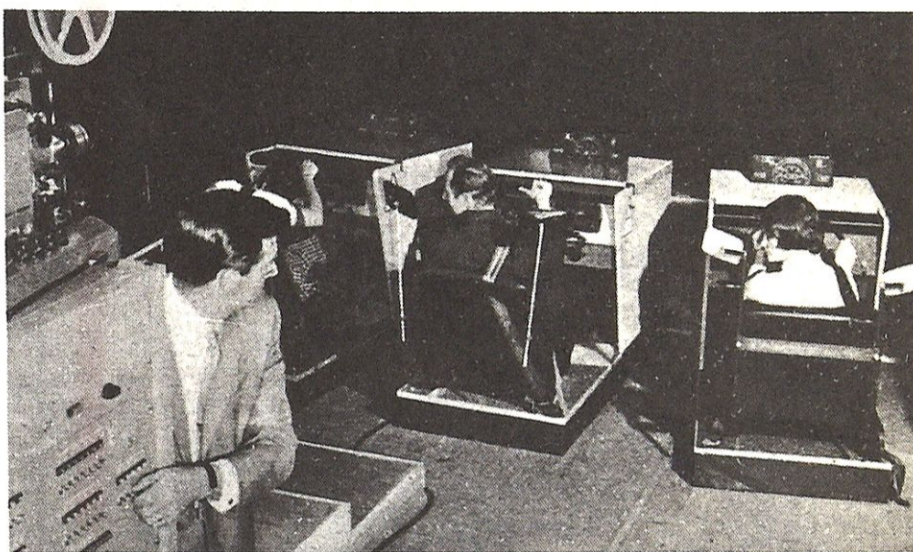
UNO POR UNO, PRBADOS EN PISTA

Mini 1000

compás benson needham

equipo para la enseñanza

Este ingenioso equipo para enseñanza de conducción, fabricado en Gran Bretaña, no solamente simula todas las situaciones en que puede encontrarse el conductor, sino que registra instantáneamente las reacciones del aprendiz ante ellas. El sistema completo se compone de simuladores, proyector, pantalla y una serie de películas, además del computador. Un programa completo de adiestramiento con este sistema proporciona confianza al alumno y reduce a un tercio el aprendizaje en carretera. Además, ofrece la ventaja de que varios alumnos puedan estar a cargo de un solo profesor. La disposición de las salas de clase puede variar según el espacio disponible ya que un computador puede accionar 30 de estos simuladores. Como es sabido, desde hace algunos años, la escuela de conductores del Real Automóvil de Cataluña dispone de un equipo similar, modelo «Auto-trainer», de fabricación alemana. En las imágenes: una alumna en atenta labor de aprendizaje y varios aspirantes practicando la marcha atrás, sin perder de vista el espejo retrovisor.



LA CAJA PROVINCIAL DE AHORROS DE ALAVA

Con los sistemas modernos de Teleproceso, computador electrónico y sus modernas instalaciones, garantizan la mayor seguridad y atención a sus impositores

CONFIELE SUS AHORROS

Oficinas centrales:

Independencia, 1 - Teléfono 2170000 (8 líneas)

VITORIA

Extensa Red de Oficinas Urbanas y en la Provincia

El Director General de la
Jefatura Central de Tráfico,
nos dice:

**SE MATRICULAN,
EN ESPAÑA,
1400 VEHICULOS
CADA DIA**

El Director General de la Jefatura Central de Tráfico, don José Luis Torroba Llorente, en una rueda de prensa celebrada recientemente en la Asociación Española de la Carretera ha manifestado que España ocupa el 11.º lugar entre 19 países en cuanto a accidentes de tráfico por mil vehículos. Por detrás de España con menor número de accidentes figuran los países nórdicos que, sin embargo, presentan una mayor proporción de muertos sobre el total de las víctimas.

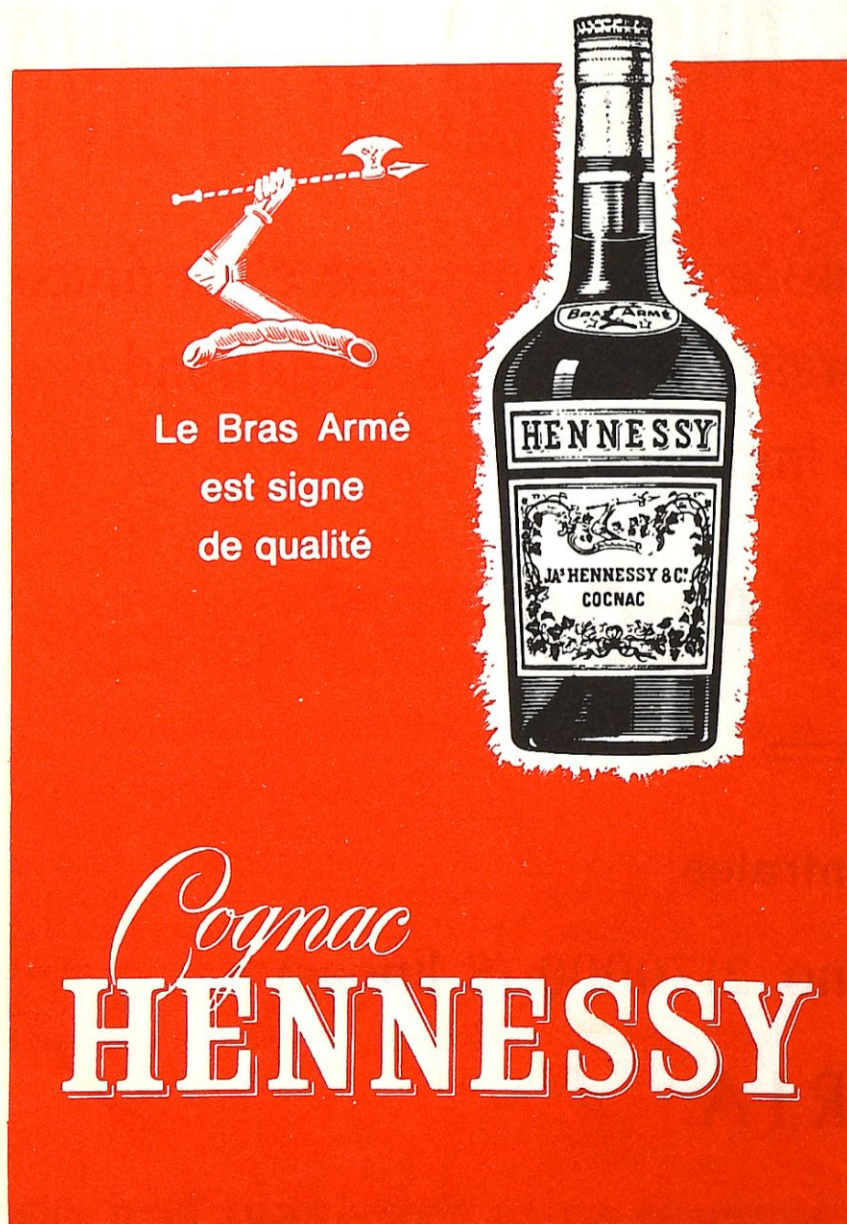
El señor Torroba recordó en sus declaraciones que en España de un millón de vehículos que había en el año 1960 hemos pasado, en enero de 1969, a un parque de 3.600.000 vehículos aproximadamente. Se matriculan en España 1.400 vehículos diariamente. Sólo en Madrid unos 248. Pero quizás lo más importante es que de los 3.804.482 conductores según el censo de 31 de diciembre de 1968, la tercera parte son noveles.

El tráfico —añadió respondiendo a otra pregunta— es en sí un importante y grave problema debido a que va más de prisa la motorización que las realizaciones de la Administración en la mejora y construcción de vías. Fenómeno común a la mayoría de casi todos los países.

En España se registran 18 accidentes por cada mil vehículos; con más de 18 accidentes están comprendidos la mayor parte de los países de Europa. Yugoslavia y Grecia se llevan la palma en número de accidentes. Detrás de España, con menor número de accidentes, están los países nórdicos. Sin embargo, ofrecen mayor gravedad, ya que la relación entre muertos y víctimas totales es en ellos superior a la española, aun cuando en parte pueda atribuirse a la diferencia en los períodos de control de las víctimas para, en su caso, contarlas como muertes; plazo que en España es de 24 horas y, en ciertos países, como Suecia y Alemania Occidental, entre otros, se extiende a 30 días.

EL CAMIONERO

Dijo también el Director de la Jefatura Central de Tráfico que el camionero español es probablemente el que mejor circula en el mundo. Ayuda, facilita la maniobra, presta su auxilio y cumple las reglas de la circulación salvo en la limitación de velocidad y distancias entre vehículos. El conductor de turismo tiene tendencia a querer ver los dos costados de la carretera y entonces se sitúa en el lugar de la misma desde donde puede lograrlo.



Le Bras Armé
est signe
de qualité

Cognac
HENNESSY

HOTEL MINDANA0

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 4495500

Telex: 22631 MINDA E - Teleg. Mindanao



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

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

Insistió en que se debe circular por la derecha. La derecha, de la derecha, sobre todo cuando se llevan coches de velocidades cortas y cuando el conductor no se atreve a ir a la velocidad adecuada para la vía por la que circula.

APRENDER A CONDUCIR Y PERMISO

En relación con la enseñanza para conducir, consideró que, en efecto, las Auto-Escuelas desempeñan un papel de indudable interés social y que recientemente se ha dictado una Orden Ministerial por la que se regula cómo debe realizarse la prueba, tanto teórica como práctica, que viene a representar un programa que permite que el aspirante conozca las materias que le van a ser exigidas en el momento del examen. Ahora bien —añadió— también podemos pretender que por el hecho de concederle a un aspirante un permiso, éste sea un conductor consumado. Hace falta recorrer muchos kilómetros para que se familiarice con el ejercicio de la conducción y con la circulación pero, por lo menos, hay que intentar que la posesión de un permiso de conducir ofrezca las mayores garantías de seguridad.

Las novedades más importantes en el nuevo sistema de exámenes —aludió— es la prueba de circulación sobre un circuito abierto para la obtención de los permisos de las clases B, C y D aunque de momento esta prueba sólo sea exigida a los aspirantes para conducir automóviles destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg. y autobuses.

Es muy importante también —dijo— que los médicos nos ayuden, que vean con claridad la enorme responsabilidad que tienen y que comprueben en cada aspirante el funcionamiento de los órganos sensoriales, la existencia de enfermedades cardiovasculares, nerviosas, etc., etc., que pueden influir en la seguridad del tráfico.

Ahora se exige también certificado de penales y de conducta, pero no quiere decir que a los que tengan antecedentes no se les vaya a otorgar el permiso, ya que para resolver, se someterán estos antecedentes a una valoración racional.

LA CARGA DE LOS CAMIONES

En cuanto a la carga de los camiones, dijo, que en el año 1968 se pesaron 59.000 camiones. Por exceso de carga han sido sancionados hasta el 30 de septiembre último, 44.000.

En los últimos meses se ha acentuado la vigilancia por evitar esta infracción ya que el exceso de carga siempre afecta a la seguridad. La disposición reciente sobre señalización de vehículos de transporte facilita enormemente la vigilancia y se puede llegar rápidamente a corregir el abuso.

LA GUARDIA CIVIL DE TRAFICO

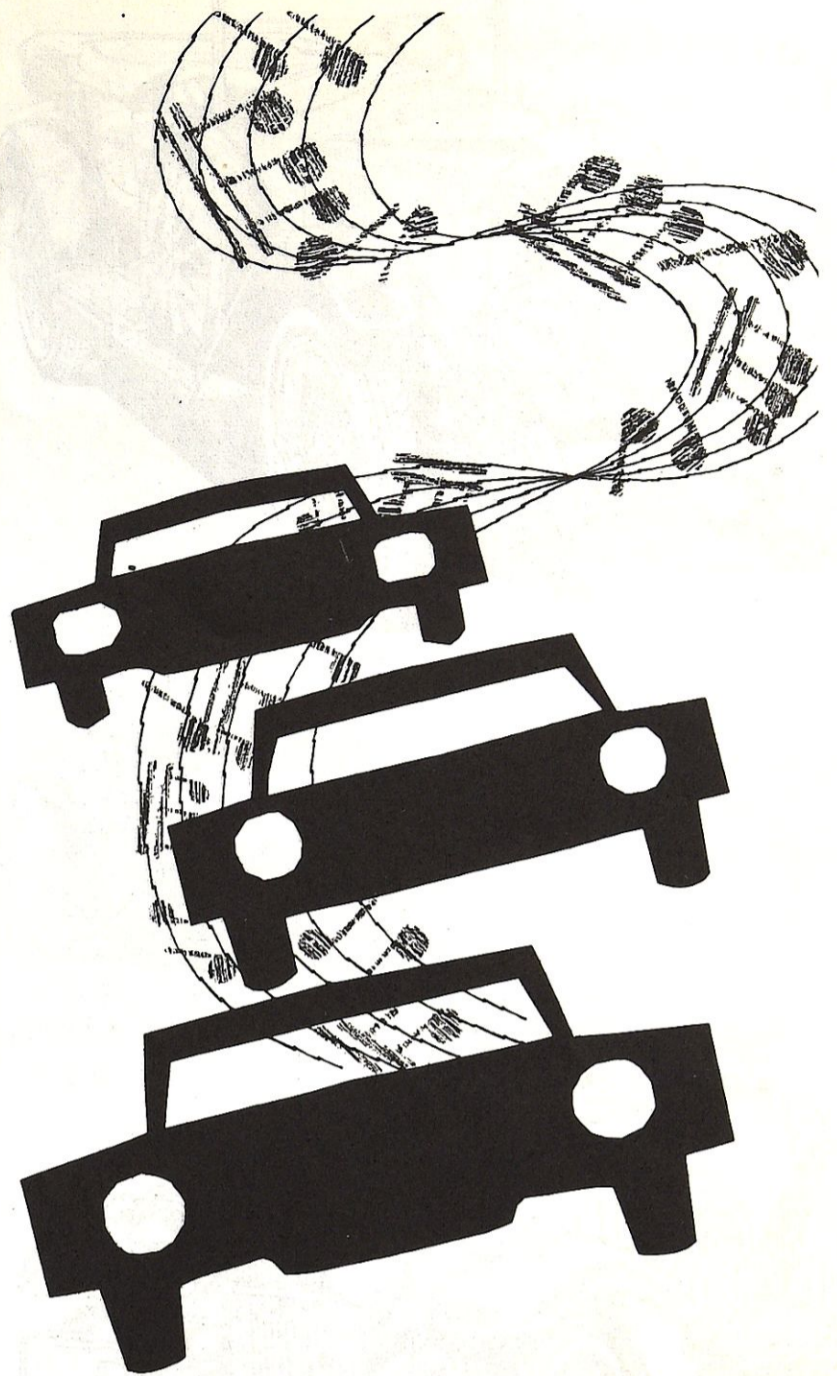
Respecto a la vigilancia y auxilio en carretera, dijo, que el sistema de vigilancia en las autopistas es completamente diferente porque su circulación es distinta. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil dispone de 480 vehículos de cuatro ruedas —atestados, coches de auxilio, foto-control—; 3.000 motocicletas y material para medir los ruidos —59 fonómetros— y los humos —368 rectificadores—, así como una red de ambulancias para el auxilio y evacuación de heridos cuyo servicio se efectúa en período experimental en las carreteras de las provincias de Valencia, Vizcaya y Tenerife.

Ahora, añadió, con la colaboración económica de la Comisaría del Seguro Obligatorio de Viajeros se tiene proyectado instalar este servicio en la carretera de Madrid a Barcelona. Igualmente, se aumentará el servicio de helicópteros para el auxilio en carretera. La Jefatura Central de Tráfico cuenta actualmente con cinco de estos aparatos.

SANCIONES Y PRESUPUESTO

En cuanto a las sanciones, dijo que en el año 1968 fueron tramitadas 1.515.160 denuncias con un promedio de 417 pesetas por sanción. El total de ingresos de la Jefatura por este concepto suma 590 millones de pesetas, pero —añadió— las necesidades fijas de las Fuerzas de Tráfico —adquisición, renovación, mantenimiento y entretenimiento del material, tanto móvil como de cualquier otro tipo, uniformes de servicio, etc.—, ascienden a 335 millones de pesetas. Tanto esta cantidad, como las que forman el presupuesto de ingresos de la Jefatura Central de Tráfico —como Organismo Autónomo tiene presupuesto independiente del del Estado—, para atender los servicios burocráticos, servicios de ambulancias, helicópteros, etc., proceden de la recaudación de multas y tasas parafiscales.

El texto íntegro de estas declaraciones se publica en la edición de la revista «Carreteras», del mes de marzo.



sus programas preferidos con

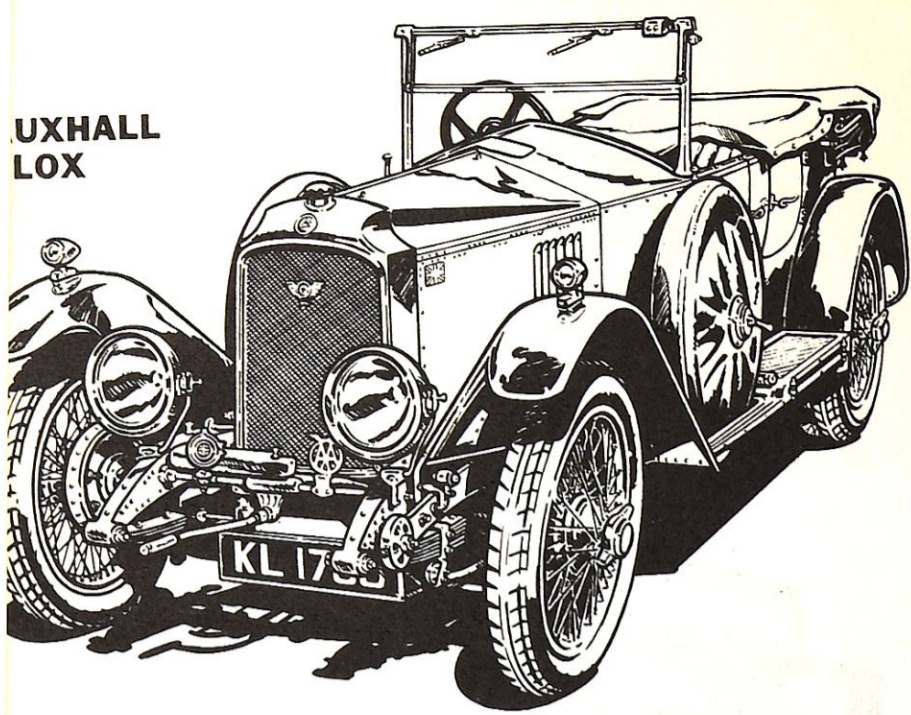
PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

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

UNA GARANTIA AUTENTICA

**Vauxhall
Velox**



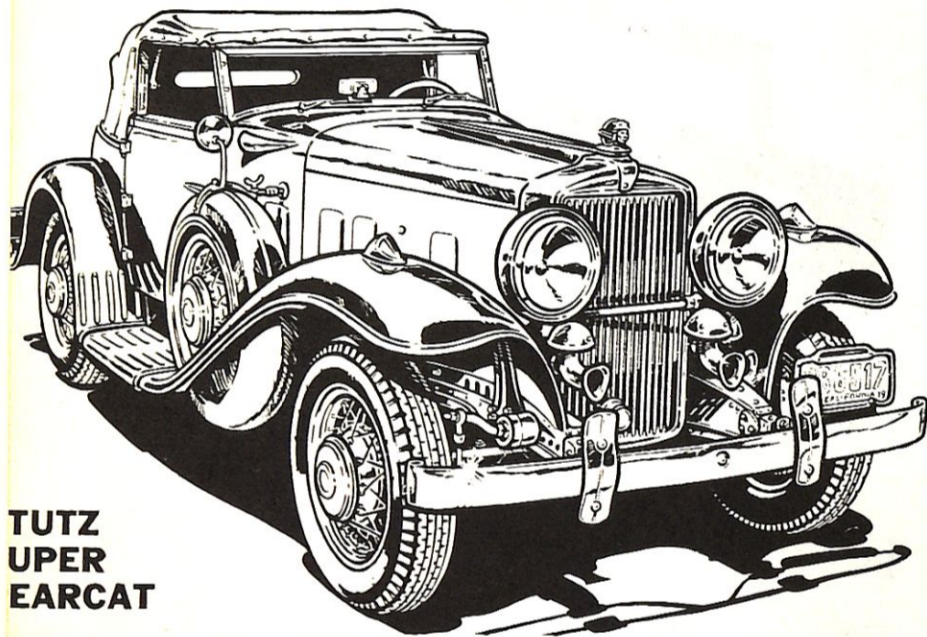
LOS "EXTRA DE LOS 3

A partir de 1920 dos teorías se enfrentan en materia de bellos coches. La primera engloba los antiguos grandes chasis modernizados, rejuvenecidos por la habilidad de los carroceros. La segunda concepción, la más original, es debida al lapicero de un ingeniero o a la imaginación de un constructor. Los modelos los más representativos de estas dos tendencias ocupan un lugar en la historia del automóvil bajo el título de «grandes clásicos». Es de notar que a partir de 1928 la silueta del automóvil se transforma radicalmente; las carrocerías de chapa van adquiriendo formas redondas, los neumáticos balón disminuyen el diámetro de las ruedas.

Este año de oro conoce su apogeo entre 1927 y 1934. En un período particularmente movido donde se asiste al pánico bolsístico de Wall Street cuyas consecuencias repercuten en el mundo entero, el fetiche que más ilusiona a las grandes fortunas es el vehículo extravagante. He aquí algunos datos.

VAUXHALL VELOX 30/98 — 1924

Este modelo fue fabricado por encargo por el conde de J. H. Higginson, inventor del «Autovac», perfeccionamiento de la transmisión en los vehículos de competición. Los aficionados de los «coches locos» habían elegido en esta época entre el Bentley 3.000 y 4.500 centímetros cúbicos el Mercedes 38/250 o el Vauxhall Velox 30/98. Es preciso recalcar que a pesar de su aparente debilidad de cilindrada este modelo conoce entre 1924 y 1927 un auténtico éxito justificado por la seriedad de su conjunto. Característica de este modelo: su potente frenado. Esta versión alcanzó en 1924, 137 kilómetros por hora con un motor de cuatro cilindros y 4.300 centímetros cúbicos.



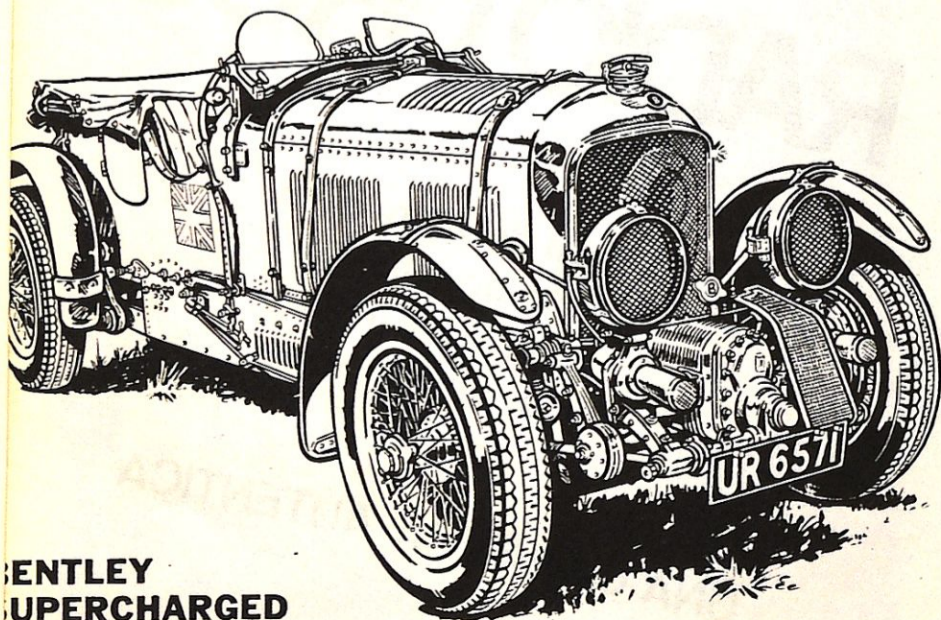
**Stutz
Super
Bearcat**

BENTLEY 4,5 LITROS SUPERCHARGED — 1929

Es una versión de 3.000 centímetros cúbicos concebida en 1919 y lanzada en 1921 que populariza la firma Bentley. Por primera vez en el mundo un motor ha sido equipado con cuatro válvulas por cilindro. Rápidamente Bentley se impone en todos los circuitos. Sus adversarios reaccionan. Bentley responde a los ataques abandonando el modelo de 3.000 centímetros cúbicos y presentando un monstruo de 4.500 centímetros cúbicos que resulta imbatible. Una segunda versión de este 4.500 centímetros cúbicos fue presentado en 1929, el «Supercharged». Medio centenar de este modelo se distinguieron en las principales pruebas de esos años. Motor 4 cilindros a 4 válvulas por cilindro. Velocidad: 205 kilómetros por hora.

STUTZ DV 32 SUPER BEARCAT — 1933

Según los ingleses el Stutz es uno de los raros coches con personalidad que ha sido construido en Estados Unidos. El primer Stutz participó en 1911 en las 500 millas de Indianápolis, clasificándose en un décimo lugar, lo que para una marca desconocida era un éxito. En 1932, Charles Greuter producía el CV 32, 8 cilindros, 4.700 centímetros cúbicos a 4 válvulas por cilindro, 160 ch., 150 kilómetros hora. El modelo comportaba todas las novedades mecánicas posibles, desde el doble árbol de levas en cabeza y las 4 válvulas por cilindro de donde su calificación «32» (32 válvulas). Es de destacar



**Bentley
Supercharged**

VAGANTES" AÑOS

O

para la pequeña historia que este sistema fue adoptado por Ferrari en fórmula 1... en 1967.

BUGATTI ROYALE — 1929-1930

Adornados de una corona indiscutible, los Royale Bugatti se cuentan con los dedos de la mano: 7 en total. El que aparece en el dibujo, carrozado por Wetmann, tenía un motor de una cilindrada de 12.700 centímetros cúbicos y 8 cilindros. Desarrollaba 300 ch. Este Royale perteneció al «patrón» Ettore Bugatti. Con este modelo pudo conseguir el primer premio del concurso de elegancia en Deauville. Es una doble berlina de viaje. Este ejemplar rarísimo existe todavía en una colección privada americana.

INVICTA 4,5 LITROS TYPE S — 1930

En 1924 el capitán Noel Macklin decide crear una sociedad. La «Invicta Motors Cars» en Cobham. El objetivo de esta nueva firma es la de producir coches sport aliando la competencia, la estética y la potencia. Primer modelo: un 2.500 centímetros cúbicos. Muy veloz, el «snobismo» se une a la marca. En 1928 el capitán Macklin presenta un 4.500 centímetros cúbicos gran lujo, reservado a los aristócratas del Rolls-Royce.

Este coche da nacimiento en 1930 a un 4.500 centímetros cúbicos denominado 4,5 litros S, de cuya serie sólo se fabricaron 77 unidades. Este tipo alcanzó fácilmente los 180 kilómetros por hora con 6 cilindros.

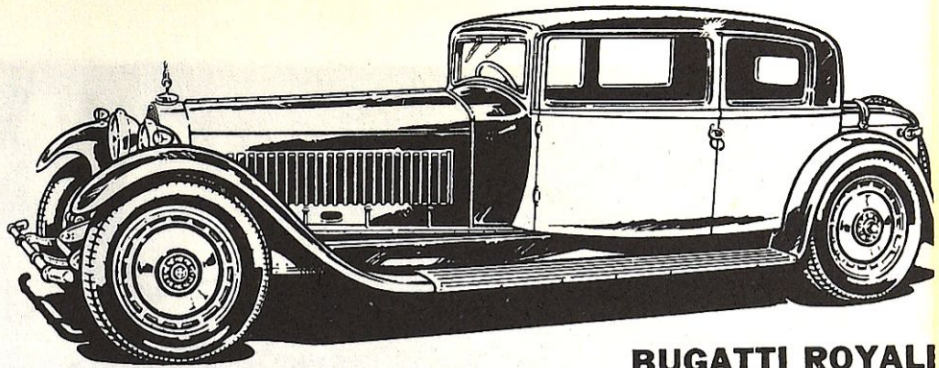
HISPANO-SUIZA — 1930

Esta marca fundada por el ingeniero Birkigt había decidido que nunca un modelo «cualquiera» será construido. Por tanto en la gama de producción algunos especímenes fueron considerados por todos los conocedores como particularmente logrados, netamente la serie 6.500 centímetros cúbicos a 2 árboles de levas en cabeza, conocido bajo el nombre de «37,2» y su hermano el 8.000 centímetros cúbicos llamado «45». Este «coupé» de ciudad data de 1930 y está equipado de un motor de 6 cilindros y 36 ch. y 140 km. hora.

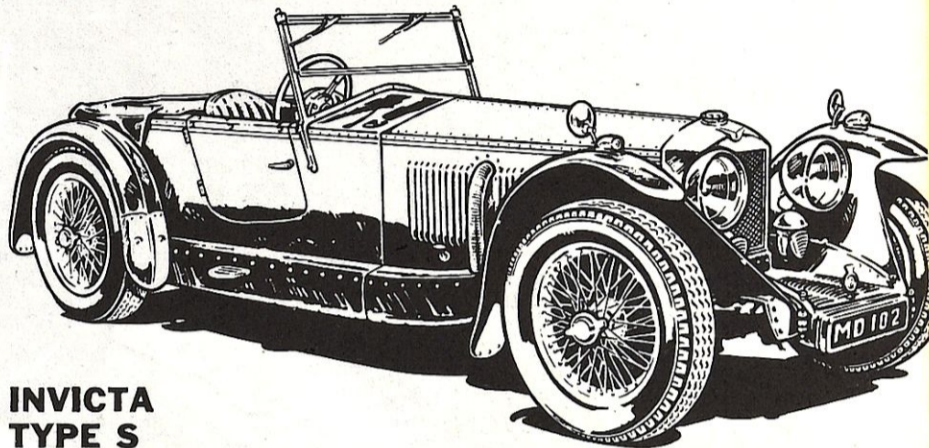
TALBOT TYPE 105 — 1931

En 1926 la firma Talbot llamó a un brillante diseñador suizo, Georges Roesch. La marca trataba de lanzar una producción extraordinaria.

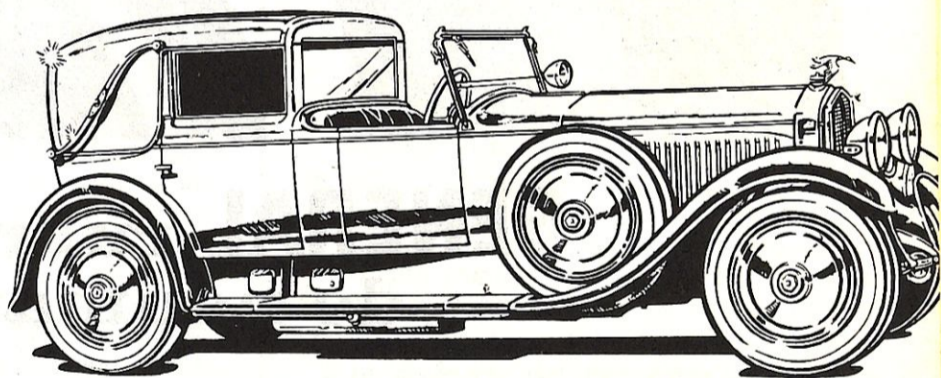
En esta época naciendo los modelos «14/45» después el «75» de 1966 centímetros cúbicos. Fue creado un equipo de carreras, pero Talbot resiste mal a sus adversarios de más de 3.000 centímetros cúbicos. La concepción de motores de esta cilindrada resulta demasiado costosa. Roesch concibe en 1931 una versión de 2.969 centímetros cúbicos tipo «105» que resultaría el mejor de los Talbot. Es de esta forma que sobre 25 participaciones entre 1931 y 1932, este tipo no fue eliminado más que en cuatro ocasiones. El «105» representado en el dibujo, batía el récord del circuito de Brookland a 101.328 km. por hora, motor 4 cilindros, 100 ch. y velocidad de 200 km. hora.



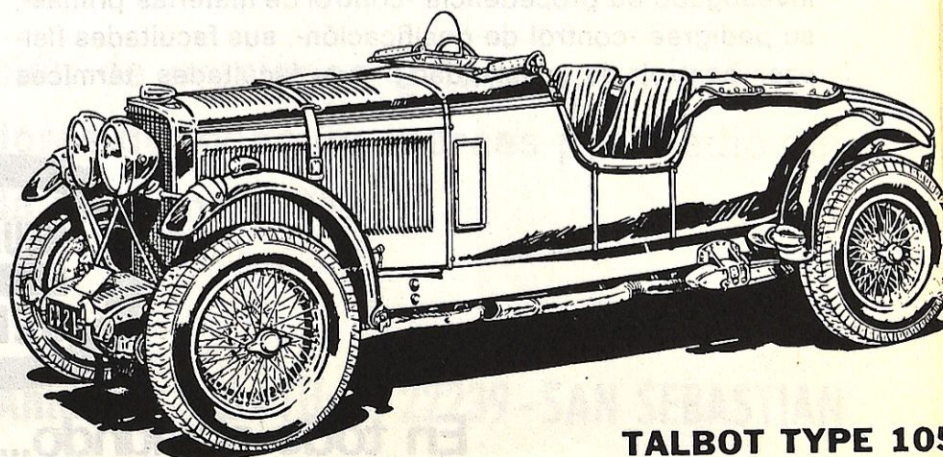
BUGATTI ROYALE



INVICTA
TYPE S



HISPANO-SUIZA



TALBOT TYPE 105



GENERAL rubrica 30 millones de neumáticos al año

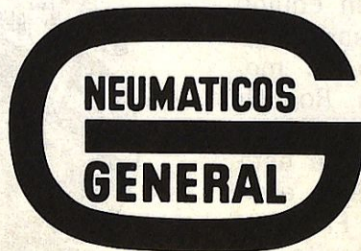
No se limita a firmarlos. Los rubrica. Treinta millones de neumáticos cada año con una gran "G" estampada en relieve, como un símbolo de seguridad. Como un símbolo de la confianza que GENERAL deposita en sus neumáticos, en el momento en que salen de sus 64 fábricas, listos para rendir un óptimo servicio al usuario.

Treinta millones de neumáticos impecables y cada uno podría exhibir orgullosamente un certificado. Se les ha investigado su procedencia -control de materias primas-, su pedigree -control de dosificación-, sus facultades físicas -control de elasticidad-, sus facultades térmicas

-control de temperatura-, su fidelidad -control de adherencia-, su desarrollo -control de estabilidad dimensional-, su armonía -control de equilibrio dinámico- y, naturalmente, estos neumáticos triunfantes tienen su certificado: la gran "G" de GENERAL estampada en relieve en un costado, como símbolo de seguridad en su fabricación, como símbolo de seguridad en ruta.

GENERAL no se limita a firmar sus neumáticos. Los rubrica.

Neumáticos General, S. A., Avda. del Generalísimo, 71 A, Madrid-16.



En todo el mundo... Símbolo de Seguridad

CINTURON DE SEGURIDAD

Un ingeniero, el Sr. Uhlenhaut, director del Departamento de Desarrollo de Coches de la Casa Daimler-Benz ha pronunciado una interesante conferencia sobre la eficacia del cinturón de seguridad.

Muchos conductores —ha dicho— no se ponen el cinturón de seguridad porque opinan que, en caso de que vean venir el choque, se podrán apoyar con manos y pies, evitando así graves heridas. Esto ocurre, en el mejor de los casos, cuando las velocidades son muy moderadas. En este caso, los brazos deben absorber 2/5 y las piernas 3/5 del choque. Suponiendo un peso de la persona de 75 kilogramos, con un g, deben soportar los brazos 30 kg. y las piernas 45 kg. Con una deceleración de 40 g —que puede soportarse con cinturones de seguridad— la carga sería 40 veces mayor, es decir, los brazos deberían «apoyar» 1.200 kg. y las piernas 1.800. Considerando que el récord mundial de levantamiento de peso está en 220 kg., es fácil llegar al resultado de que, ni el mismo campeón mundial, se podría aguantar en un caso semejante y saldría volando con una fuerza apenas menor, estrellándose contra el volante, el tablero de instrumentos, el parabrisas, o contra otra pieza cualquiera del vehículo.

Resumiendo todos estos hechos puede llegarse a la conclusión de que la construcción de un automóvil, en lo que respecta a la seguridad en caso de accidentes, y la colocación de cinturones de seguridad pueden tener considerable importancia en colisiones frontales. Sin embargo, puede verse también que todos los esfuerzos en esta dirección tienen sus fronteras en las mismas leyes de la Física.

LA GUERRA DE OCASION

En muchas ciudades europeas se estudia la posibilidad de prohibir el tráfico por algunas calles céntricas, sobre todo en los viejos barrios declarados de interés nacional.

En todas las capitales se lucha contra la invasión del espacio producida por el crecimiento del parque automovil con algunas excepciones como Berlín y Moscú, ciudades que tienen espacios libres —recuerdo de los bombardeos de la última guerra— para estacionar, y en las que además las autoridades obligan a construir en las nuevas viviendas garajes con capacidad para todos los vehículos de los vecinos.

Varsovia es otra excepción. Los turistas la llaman el paraíso del estacionamiento. Para una población de 1.350.000 habitantes sólo existe un parque de 45.000 vehículos.

POLICIA DE OCASION

En Colonia, Alemania, acaban de realizar una campaña con el slogan «Conduzca con prudencia» y el Jefe de la Policía ha tenido una idea que en opinión de muchos automovilistas no es del todo acertada.

En las escuelas los niños, en las organizaciones de jubilados y de las amas de casa, han recibido unos talonarios para que en ellos anoten las matrículas de los coches que sorprendan infringiendo las normas de circulación.

El diario «Arriba» se pregunta cómo un niño puede aquilatar la imprudencia de un automovilista y si más de un niño no confundirá su cometido con un juego sin importancia.

CONDUCCION EN CARRETERAS DE MONTAÑA

La revista «Cuatrorruedas» en su edición del mes de febrero publica unos consejos, útiles, para conducir por las carreteras de montaña:

- Cuando se recorre una curva no se deberá girar el volante bruscamente, frenar de golpe o acelerar a fondo, sobre todo si el coche que se conduce es muy potente y el firme de la carretera es irregular o está mojado.
- Hay que prestar la máxima atención al piso de la carretera que, en montaña, es variable por lo general. Es corriente hallarse de improviso con tramos sin asfaltar y, sobre todo en las curvas, puede existir arena o grava sobre la que suele patinar el coche.
- Los cambios de velocidad deberán efectuarse siempre antes y después la curva. De esta forma, mientras se recorre la misma no es necesario sacar las manos del volante y, por otra parte, se mantienen las ruedas motrices «tirando».
- En tramos de subida es preferible llevar una «segunda» un poco alegre a una «tercera» lenta.
- Teniendo que recorrer una curva e inmediatamente iniciar otra en sentido contrario (es decir, una «S»), conviene tomar despacio la primera y acelerar antes de terminar la segunda. Todas las curvas deben recorrerse teniendo el motor siempre algo acelerado; es decir, con las ruedas «tirando».
- Algo que jamás debe olvidarse como medida de seguridad: tocar la bocina antes de iniciar la curva. De noche resulta más eficaz lanzar ráfagas de luz con los faros intensos.
- ¿Les agrada circular lentamente para disfrutar del panorama? Pueden hacerlo, claro está, pero a condición de mantenerse lo más posible a la derecha.

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

INVENTO PARA CONOCER LA FALTA DE PRESION EN LAS RUEDAS

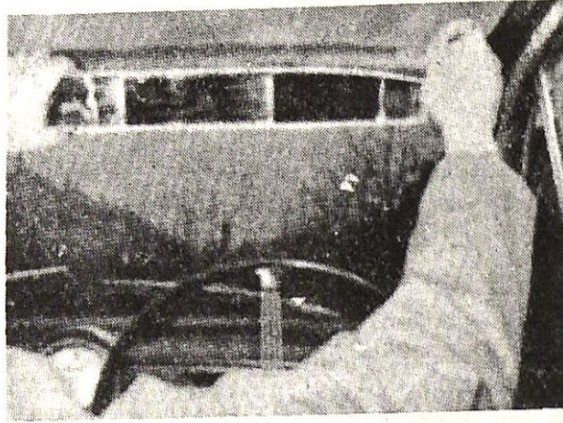
Los científicos británicos han descubierto una forma de indicar al conductor de un automóvil sentado al volante cuándo una de las ruedas de su vehículo está baja de presión. El sistema ha sido fabricado en Cambridge (Inglaterra), y consiste en un transmisor de radio alimentado por pilas del tamaño de medio cigarrillo y que se atornilla en la parte superior de la válvula del neumático. Tan pronto como la presión de la rueda baja hasta un nivel predeterminado—cantidad que puede ser alterada según las circunstancias—funciona un interruptor y la radio inicia su transmisión. Un diminuto receptor instalado en el salpicadero emite un sonido agudo, igual a la señal de alarma.

ESPEJO RETROVISOR TOTALMENTE PANORAMICO

La firma inglesa Supascope ha lanzado al mercado recientemente un nuevo espejo retrovisor de extraordinarias dimensiones, destinado a su montaje en el interior de los automóviles. Es panorámico y antideslumbrante.

Este nuevo espejo se fija en la parte superior del parabrisas delantero, como los espejos retrovisores convencionales, de los que se diferencia por su tamaño principalmente, ya que ocupa parte del ancho disponible desde la puerta izquierda a la derecha.

De esta forma la visión que proporciona es total, no sólo de lo que ocurre detrás del coche, sino también a ambos lados.



El espejo Supascope está formado por cinco espejos parciales, embutidos en un soporte rígido de material termoplástico. Estos espejos parciales son planos, pero gracias a estar montados con diferentes ángulos ofrecen una visión clara en un campo de hasta 180 grados, eliminando los tradicionales puntos ciegos.

El montaje de este equipo se realiza por medio de unas simples abrazaderas en L, lo que permite su fácil adaptación a cualquier marca y modelo de automóviles.

NUEVA TRANSMISION AUTOMATICA

La firma Automotive Products, que hace algún tiempo presentó una caja automática de características únicas para su empleo en los modelos de tracción delantera de la BMC, vuelve ahora a la actualidad con la nueva caja automática que podrá montarse en vehículos con motores cuya capacidad sea de hasta dos litros y medio. Al igual que en el antiguo modelo, la actual caja de cambios se caracteriza porque puede funcionar de forma completamente automática, o con selección manual de las cuatro velocidades hacia adelante, sin necesidad de embrague.

La nueva caja de cambios, denominada Mark 3, puede utilizarse con los motores convencionales en línea, así como con los motores de tracción delantera, estén colocados transversal y longitudinalmente.

El sistema continúa siendo de tipo hidráulico y comprende un convertidor de par y una caja de cambios automática con cuatro velocidades hacia adelante y marcha atrás. Los cambios de marcha se realizan mediante embrague de discos múltiples y cintas de freno de funcionamiento hidráulico, controlados por un regulador mecánico sensible a la velocidad y al par motor.



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

Cuando piense en instalación o renovación de sus oficinas consulte a:

RONEO UNION CERRAJERA, S. A. • MONDRAGON (Guipúzcoa)

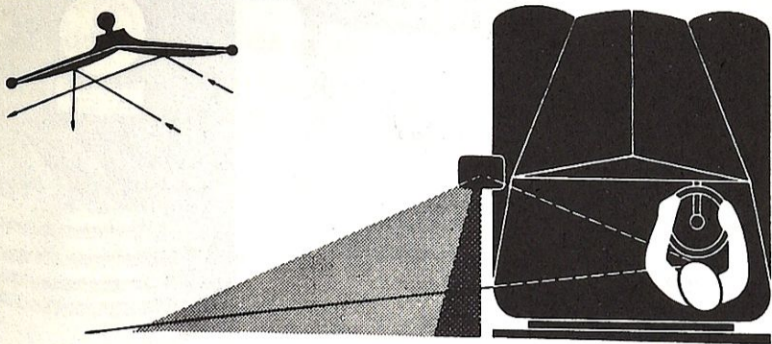
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 14048 - SAN SEBASTIAN

NOVEDADES NOV

ESPEJO RETROVISOR DE DOBLE UTILIDAD

Doble espejo retrovisor ZANETTI, gran angular



La firma española Saprina ha iniciado la distribución en España de su espejo retrovisor Aston, fabricado con licencia suiza Zanetti, que se caracteriza por su doble luna en ángulo, que proporciona al conductor una visibilidad de amplitud tres veces mayor.

El nuevo espejo Aston, que se ofrece en modelos para automóviles y vehículos de transportes, así como para tractores, maquinaria, etc., está formado por una combinación, sobre el mismo soporte, de dos espejos normales, pero colocados en una especial posición de ángulo. De esta forma, el espejo situado más al exterior, ofrece la misma imagen que los retrovisores convencionales de uso habitual, mientras que el segundo espejo, colocado en la parte interior, permite ampliar la perspectiva, en gran angular, triplicando el campo de visibilidad abarcado.

El espejo Aston ha alcanzado gran difusión en el extranjero, estando recomendado, entre otros organismos, por el Departamento Federal Suizo de Justicia y Policía y por la Oficina Suiza para la Prevención de Accidentes, por su contribución a la mayor seguridad en la carretera a través de una mejor visibilidad para los conductores.

DISPOSITIVO REFRIGERADOR PARA AUTOMOVILES

Se ha patentado recientemente en España un nuevo dispositivo encaminado a mejorar la refrigeración de los motores de automóviles de pequeña cilindrada, y aplicable a cualquier tipo de vehículos.

El dispositivo, denominado «Esfor», consta de dos cilindros de aluminio que enlazan con la culata y el radiador, de una capacidad aproximada a los tres litros y medio, que aumentan la cantidad de agua y al mismo tiempo, por su fácil acoplamiento, alargan el recorrido de ésta, consiguiendo rebajar la temperatura a menos de 85 grados centígrados, evitando el calentamiento excesivo del motor y la posible pérdida de potencia.

Este dispositivo ha sido probado en diferentes coches y en todo tipo de terreno a pleno verano, siendo su rendimiento muy satisfactorio y mejorando de una manera tan notable la temperatura que el vehículo con él equipado puede desplazarse sin riesgo alguno de verse obligado a efectuar paradas por calentamiento, y sin necesidad de circular con la tapa del motor abierta, lo que permite la entrada de suciedad y elementos que pueden originar averías.

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.

*

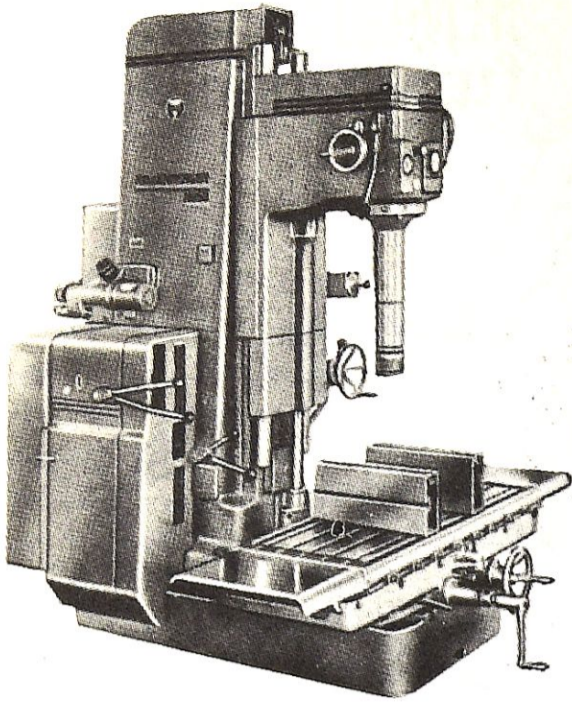
Avenida Tolosa, s/n
Teléfono 4148

*

Zabaleta, 52
Teléfono 18551

*

SAN SEBASTIAN



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 PORVENIR DE LA REFRIGERACION POR AIRE

He aquí una técnica que es tan vieja como el propio automóvil. Por ello nos ha parecido interesante tratar del tema.

¿Se puede hablar de evolución en este orden de cosas?

Cuando se examinan las producciones actuales sobre este punto se aprecia que quienes después de la guerra eligieron esta fórmula continúan fieles a ella pero los que no la habían suscrito no han variado tampoco su posición.

En efecto hay motores refrigerados por aire y otros por agua.

¿No es el aire el que refrigera el radiador? Teniendo en cuenta que los constructores buscan a la vez un menor precio en el costo del vehículo y una reducción de volumen y de peso de la parte motriz del vehículo, se puede preguntar por qué la refrigeración por aire no se utiliza en mayor proporción.

COCHES PARTICULARES

Citroën: 2 CV - 3 CV. Volkswagen. Porsche. Tatra. Daf. Fiat 500. Zaporozjetz (U.R.S.S.), N.S.U. 2 y 4 cilindros. Trabant (Alemania del Este), Chevrolet «Convair», Honda N 360 y N 600.

VEHICULOS UTILITARIOS Y TRACTORES

Deutz, MWM, Dieselair, Benard.

La refrigeración por aire tiene como mayor inconveniente que produce un nivel sonoro superior a la refrigeración por agua. No solamente las culatas y los cilin-

dros son más sonoros por la ausencia de camisas de agua que amortiguan el ruido, sino que también las finas aletas de refrigeración juegan el papel de amplificadores de ruidos. Por otra parte la turbina de refrigeración que gira a gran velocidad produce un silbido poco discreto.

Se puede citar también entre los inconvenientes los problemas de dilatación. En los motores refrigerados por aire son más importantes que en los de agua. Se sabe que los pistones de los motores refrigerados por aire, deben tener mayor holgura que en los motores refrigerados por agua.

No obstante se puede pensar que buen número de estos inconvenientes podrán ser anulados.

En efecto cuando se examina un motor de auto refrigerado por aire, se queda uno sorprendido de la forma como ha sido concebido. Da la impresión de estar en presencia de un motor diseñado como el de una moto, es decir que las culatas y los cilindros deben estar al aire.

Ahora bien. si en los automóviles hemos hallado esta forma peculiar de construcción, en los motores de camiones hemos apreciado que su conjunto forma un «todo» racional.

No cabe duda que es el camino a seguir.

De todas formas, aunque produzcan más ruido, con motores refrigerados por aire, se puede conseguir un menor volumen del «capot», un menor precio y una simplificación en el entretenimiento.

Para coches económicos y compactos se puede pensar que la refrigeración por aire todavía no ha dicho su última palabra.

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

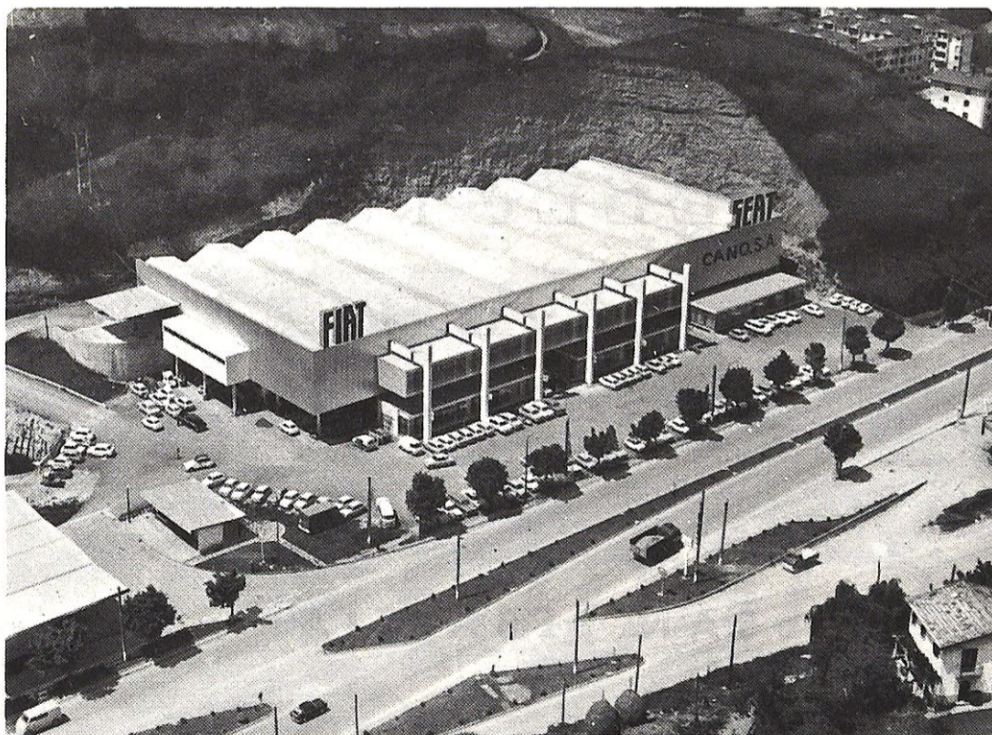
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 18.402 - 25.402 - 29.880 • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN

EFICACIA DEL SISTEMA ANTI-ROBO CLAUSOR

Cláusor fabrica con patente internacional y licencia de la firma Neiman, homologada por todas las compañías de seguros francesas. La prima de seguros de robo se establece en el vecino país sobre la base de que los vehículos estén normalmente equipados con anti-robo, aplicándose un sobreprecio a los vehículos que no llevan tal dispositivo. En Suecia existe un descuento del 50 por ciento sobre el seguro de robo para los automóviles provistos de anti-robo Neiman. Cláusor, en su factoría de Cornellá, produce actualmente treinta mil anti-robos para automóviles cada mes. De ellos, más de diez mil se exportan a Francia. Este tipo de anti-robos se fabrican, además, en Francia, Alemania, Italia, Inglaterra, Brasil, Argentina y, en breve en el Japón.

Las marcas españolas que han adoptado este sistema de anti-robo para sus automóviles, son las siguientes:

Vehículos que salen de fábrica ya equipados con el anti-robo citado:

Renault 4 (4L-LS), Renault 8, Renault 10, MG 1.100 y Mini-Morris.

Según manifiestan los fabricantes, en nuestro país no ha sido sustraído ningún vehículo provisto de tal dispositivo.

Para información de nuestros lectores que posean uno de los automóviles preparados ya para acoplarles este

sistema de seguridad, recogemos los precios del anti-robo y el tiempo que se tarda en instalarlo, a fin de que puedan hacerse una idea de lo que puede cobrarse por su montaje:

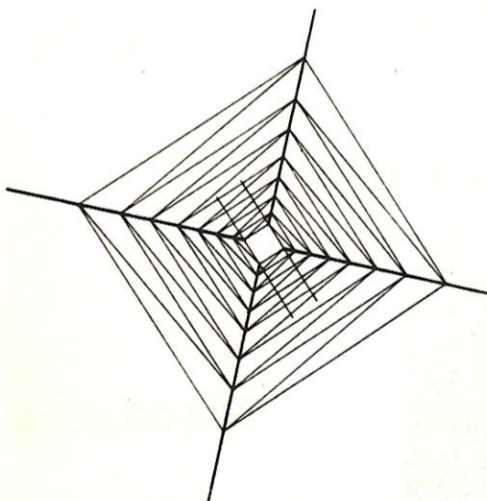
Modelo	Precio	Tiempo Montaje
Seat 850 y cupé	520,—	15'
Seat 124	520,—	15'
Simca 1000 (posteriores octubre 67).	520,—	10'
Renault 4-F (furgoneta)	500,—	10'
Morris (posterior a marzo 68) (1) ...	750,—	20'

Respecto a los automóviles que salen de fábrica preparados para incorporarles el anti-robo, los precios y tiempos son los siguientes:

Modelo	Precio	Tiempo Montaje
Seat 600 y Seat 600-D	700,—	40'
Seat 1400-15000 (hasta septiembre 67).	900,—	60'
Seat 1500 (desde octubre 67)	900,—	45'
Simca 1000 (anteriores octubre 67) ...	560,—	40'
Citroën 2 CV Azam	700,—	70'
Citroën Breack	900,—	80'
Citroën Dyane	700,—	45'
Morris 1100 y MG (anteriores marzo 68)	750,—	80'

(1) En los Morris 1100, 1300 y Traveller, el anti-robo debe montarse junto con un soporte especial. La columna de la dirección sale de fábrica debidamente preparada para el acoplamiento.

(2) En estos vehículos, el anti-robo debe montarse junto con su soporte especial (excepto en el Simca 1000). Es preciso, además, preparar en todos ellos la barra de la dirección para el anclaje del anti-robo.



angel iglesias

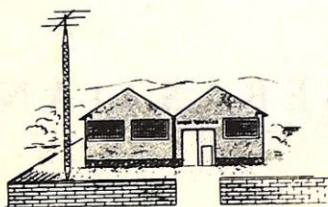
* ELECTRICIDAD

* ELECTRONICA

* SONORIZACION

* ANTENAS TV y Fm.

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



MONTAJES Y
ALMACENES
Paseo de Errondo, 5
Teléfono 16927



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26104

UN "ESCORT" CARAVANA



La caravana «Elba», de 2 ó 3 literas, es uno de los modelos que se acaban de incorporar al surtido británico de vehículos «Dormobile» de producción en serie y construcción especial para turismos y camping. Este nuevo vehículo, que es una adaptación de la furgoneta Ford «968», va dotado de un motor de 1.100 c.c. y refleja la moderna estilización del coche sedán «Escort». Un techo elevable proporciona una altura máxima a este vehículo de 1,93 m., y un toldo posterior de prolongación protege completamente el extremo de la cama, formada por el asiento trasero de tipo corrido. Además, la parte que forma el techo va dotada de una litera apropiada para un adulto. En el espacioso interior del «Elba», el equipo normal comprende hornillo y parrilla, depósito de agua de 29 litros de capacidad con bomba manual, armarios, estantes, dos mesas, espejo, y un pequeño asiento plegable acoplado a la parte posterior del asiento delantero del coche. El toldo posterior de prolongación cuenta con una cremallera, que proporciona acceso tanto a la rueda de repuesto como al espacio para el transporte de equipaje. Este modelo se exhibió en el Salón Internacional del Automóvil, que se celebró en el Earls Court de Londres. En las dos fotografías, una vista exterior de la caravana «Elba» con un techo elevado y una muestra del espacioso interior.



DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



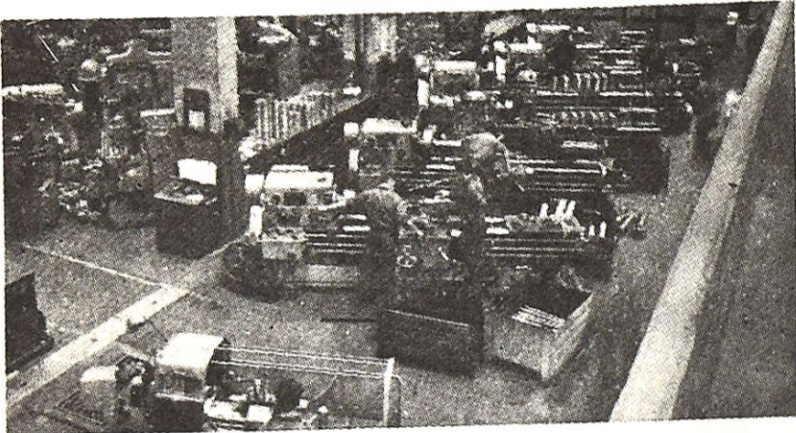
SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

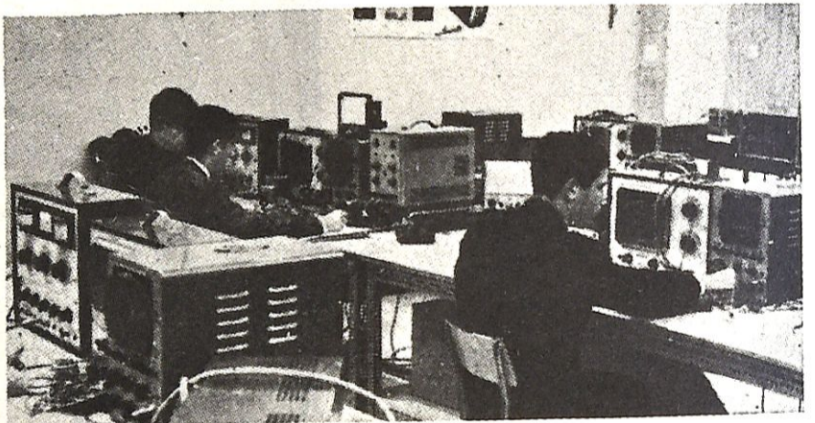
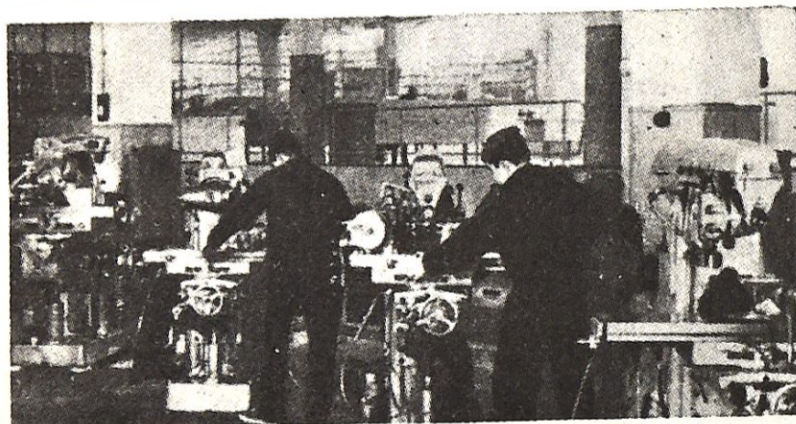
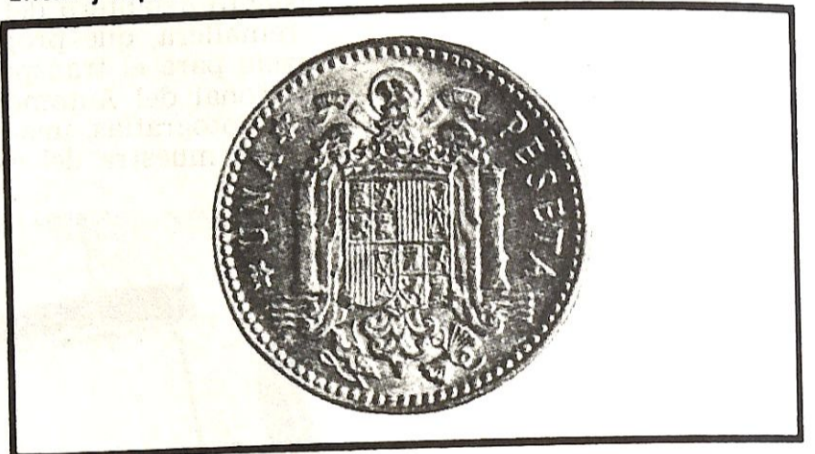
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPÚZCOA al servicio de la provincia

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.

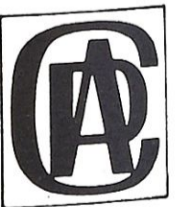


Fomento de la enseñanza profesional y facilidad para el acceso del trabajador a la propiedad de la Empresa

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.

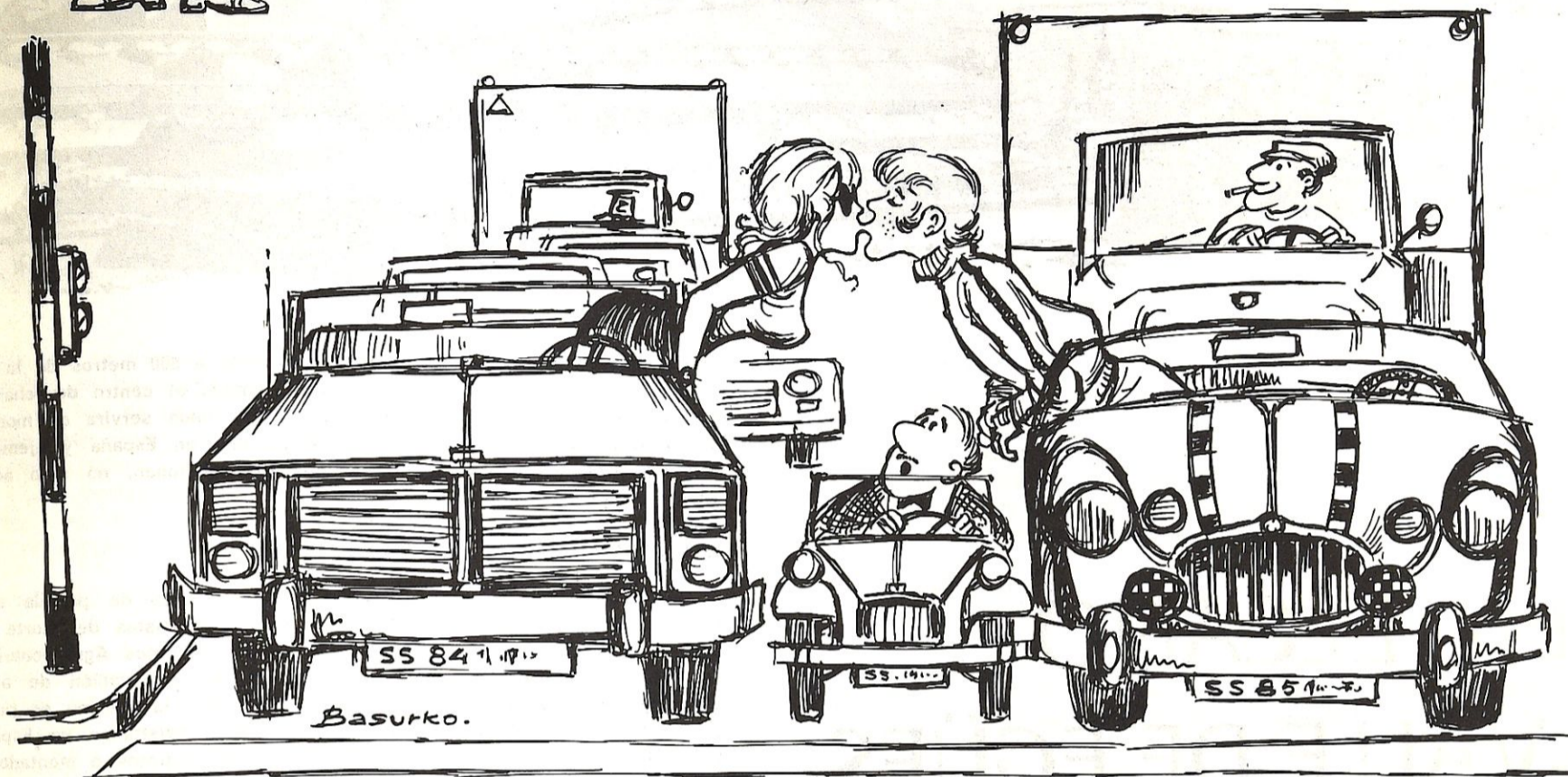
76 Sucursales están a su servicio.



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



RUEDA EL HUMOR



SIN PALABRAS

HOMBRES BOLIDOS (Continuación)

Por F. CASCAJO (13)

EN LOS SEGUNDOS DE ESPERA PARA LA SALIDA, UNO DE LOS PILOTOS, ES PUNTO DE LOS COMENTARIOS DEL PÚBLICO ASISTENTE. ES, EL CONDUCTOR CONTRATADO POR "KUSHIRO".



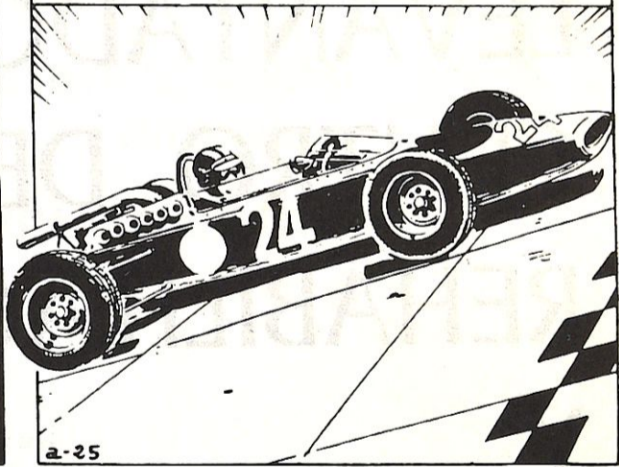
CASCAJO CEGAMA

"ZATO" ESPERA ENCERRADO EN PENSAMIENTOS.

QUE DESPUÉS DE TANTO TIEMPO ME PREGUNTE, QUE ESTOY HACIENDO AQUÍ BUSCAR HONOR, LA GLORIA, EL DINERO DEL TRIUNFO. EL CASO ES QUE TENGO QUE INTENTARLO, COMO SEA, LO CONSEGUIRÉ

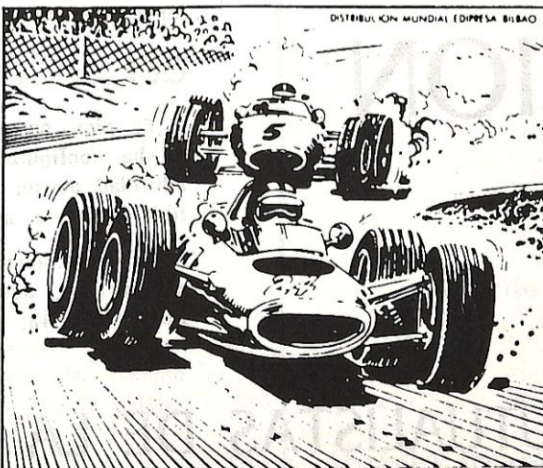
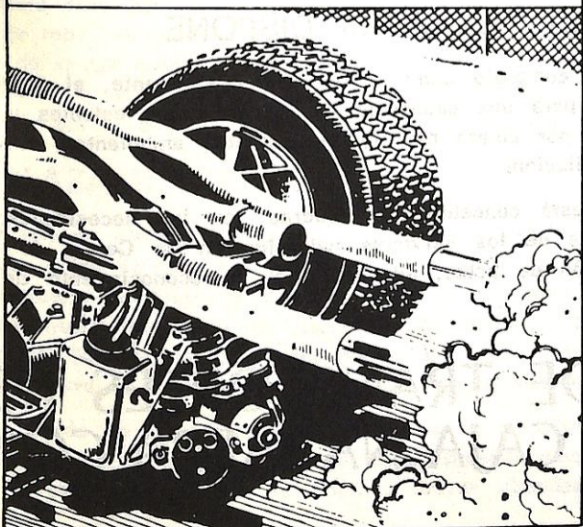


Y EL PILOTO DE "KUSHIRO" ESTÁ SEGURO DE GANAR. LUCE A "DRAGÓN" Y SI ÉSTE FALLA EL PONDRA LA 'FORMULA' ADECUADA



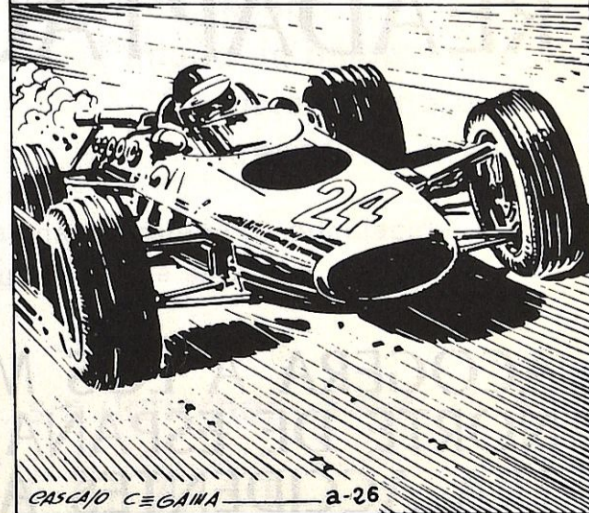
a-25

¡SALIDA! LOS MOTORES TRUENAN.....



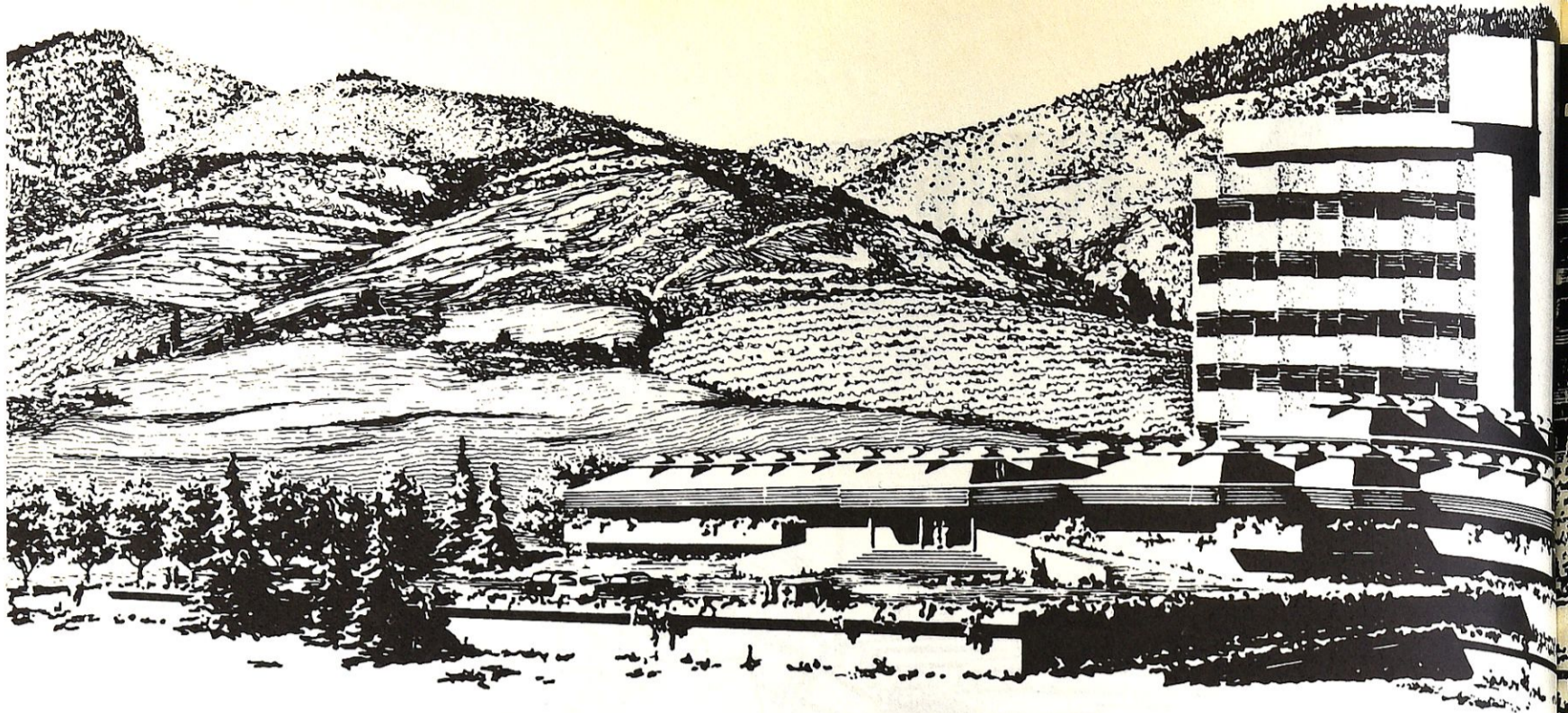
.... UNO, OTRO. LOS "MONSTRUOS" SE DESPEREZAN, SUS RUEDAS EMPIEZAN A SENTIR SED DE PISTA "ACELERAN"....

.... "DRAGÓN" COMIENZA A DESTACARSE.



CASCAJO CEGAMA a-26

(Continuará)



EN ELCANO -VALLE DE EGÜES- VA A SER LEVANTADO EL CENTRO DE REHABILITACION Y READAPTACION

ACOGERA A LOS MUTUALISTAS DE LA DE TRANSPORTES DEL NORTE DE ESPAÑA, MUTUA NAVARRA Y CAJA NAVARRA CONTRA ACCIDENTES AGROPECUARIOS.

En Elcano —valle de Egüés— aproximadamente a 500 metros de la carretera de Villava a Valcarlos, va a ser levantado el centro de rehabilitación y readaptación de transportistas que sin duda servirá de modelo a las sucesivas plantas que se irán levantando en España y ejemplo, muy de considerar, para las que actualmente funcionan, no sólo aquí, sino en Europa y el mundo.

LO QUE INSTRUYEN LOS VIAJES

Como todo, también este proyecto tiene un punto de partida sencillo, no obstante el ansia de la Mutua de Transportistas del Norte de España, la Mutua General y la Mutualidad de Accidentes Agropecuarios, por conseguir un centro modelo destinado a la rehabilitación de accidentes traumáticos. Se contaba con la gran ilusión, lo que no es poco, y el conocimiento de otros proyectos de centros existentes en España y datos facilitados por las firmas fabricantes de aparatos o montadores de instalaciones típicas.

Para don Fernando Redón el entusiasmo de las Mutuas era un acicate. Con el afán de los promotores inició el estudio con un primer anteproyecto que, aun a conciencia de no ser definitivo, sirvió de mucho: para apreciar con más claridad las soluciones dadas por otros a determinados problemas cuando, previamente, el que juzga ha tenido ya que enfrentarse con ellos.

Con este anteproyecto bajo el brazo se visitaron distintos centros europeos en Dinamarca, Hamburgo, Nuremberg, Munich, Friburgo, Austria, Viena, Venecia, Madrid, el centro de rehabilitación del Hospital de Neustadt, Instituto Ortopédico de Frankfurt, Centro de la Universidad de Kiel, Clínica de Tübingen y el Gran Centro de rehabilitación de Varsovia, obteniendo con ello provechosísimas enseñanzas y gran cantidad de datos estadísticos, publicaciones, planos, etc., amablemente facilitados en todos los casos.

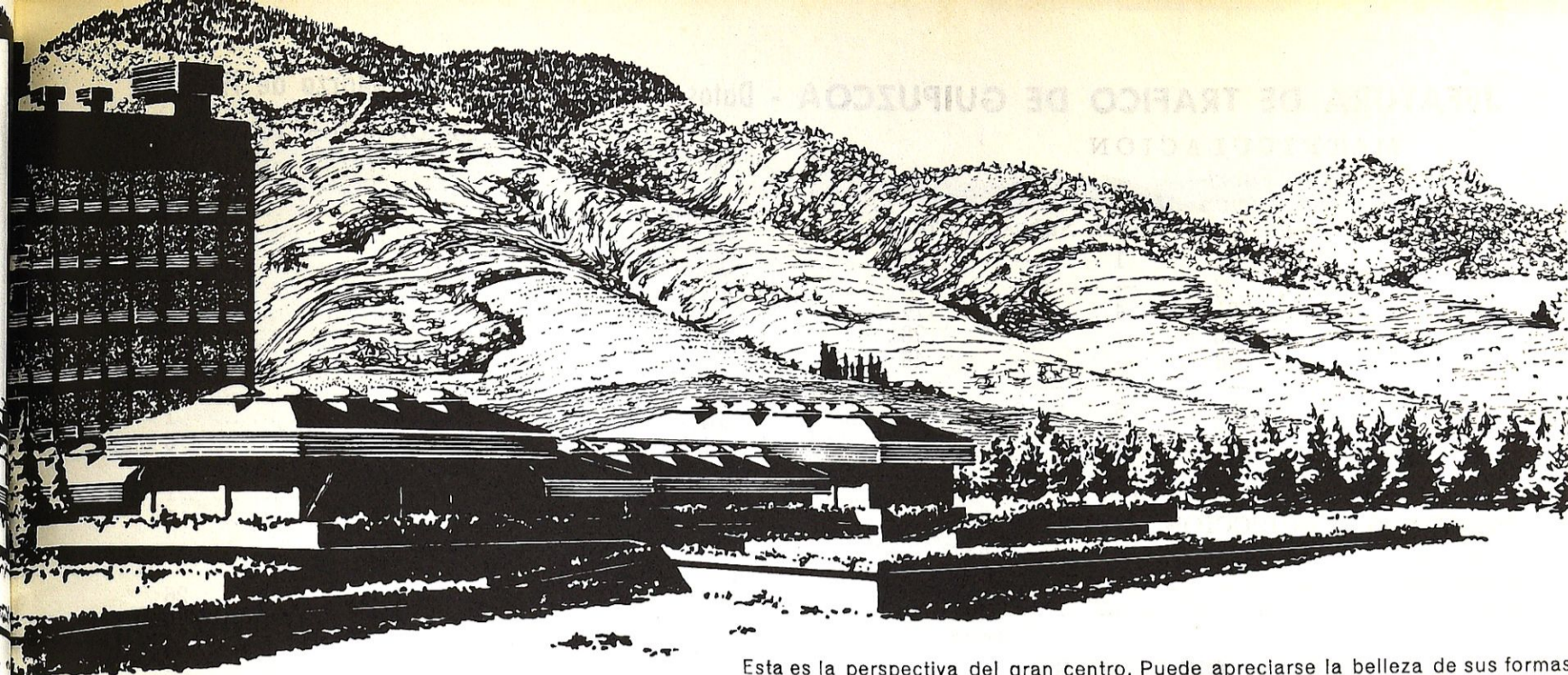
Por otra parte, el equipo técnico encargado de la redacción del proyecto de todas las complejas (yo diría complejísimas) instalaciones del edificio (Oficina «O. C. I.» del Colegio de Arquitectos de Barcelona) ha realizado también visitas complementarias de estos centros que por sus características, podían presentar problemas del mismo orden en cuanto a acondicionamiento, agua, energía eléctrica, etc.

También están previstas las visitas a varios centros ingleses y se ha establecido contacto con un centro de Düsseldorf, dedicado a la información en materia de hospitales, cuya documentación al respecto puede considerarse como la más puesta al día y completa de Europa.

QUE SE BUSCA Y COMO SE DISPONE

El plan es tan complejo como ambicioso. Inicialmente, el proyecto se ha configurado para una capacidad de 150 enfermos estables y posibilidad de un 10 por ciento más de tratamientos ambulantes, susceptible todo de ampliación.

La disposición está concebida de acuerdo con las necesidades. La planta baja, además de los servicios naturales en un Centro de este tipo, cafetería, salón de actos, administración y reconocimiento de in-



Esta es la perspectiva del gran centro. Puede apreciarse la belleza de sus formas tanto en su parte correspondiente a los pisos como la distribución de la planta baja.

gresos con su correspondiente sala de espera y aseos para pacientes, despachos de los especialistas, laboratorio y almacén de farmacia que, a su vez, han de estar junto a la zona de quirófanos con uno grande aséptico, otro medio, cuarto de esterilización común, salas de anestesia, preparación filtros, aseos, etc., sala de yesos, otro quirófano para determinados pacientes que llevará los mismos servicios que los anteriores, Rayos X, Cuarto de reunión médicos con T.V. circuito cerrado, para observación de operaciones y sala de graves con control central.

ZONA DE REHABILITACION

Todas esas dependencias constituyen la zona de planta baja no relacionada directamente con la rehabilitación propiamente dicha. Esta ha de tener fácil acceso desde la entrada principal (pacientes ambulantes) y desde el núcleo de escaleras y ascensores (pacientes estables).

Constará de un puesto de control general en el que se dará a cada paciente el plan de tratamiento del día, avisándole cuándo y dónde debe dirigirse lo que casi necesariamente ha de registrarse a través de un cerebro electrónico; dos salas de espera amplias, vestuarios, etc., todo ello perfectamente comunicado con las distintas secciones, como son Electroterapia con once compartimientos de mamparas móviles para los diferentes aparatos. Hidroterapia la más compleja de las instalaciones y la más extensa, constando de 4 baños de tratamientos individuales, baños de extremidades, ducha de Kneipp, baño de parafango y 12 cabinas de masaje además de los vestuarios de piscinas con lavapiés antihongos, piscina grande de tratamiento, la pequeña con base hidráulica para paraplégicos, piscina de marcha servicios.

La Sección de Fisioterapia constará de salas de marcha con paralelas y otros aparatos, bolera, gimnasio general, almacén y piscina exterior e inmediato a ella el taller de prótesis.

Por último figura la sección de Ergoterapia, ocupaciones con vestuarios y aseos y un amplio espacio por compartimentos destinados a instalar telares, tornos de alfarero, carpintería, labores del hogar, etc.

BLOQUE DE HABITACIONES

Consta de los sótanos, baja y seis más, habiéndose estudiado con verdadero detenimiento cuanto se refiere a la comunicación con una escalera principal, otra de servicio que ha de servir también para emergencias debiendo tener por tanto iluminación generada por grupo independiente y riego por aspersion. Dos monta-camillas rápidos, otro sólo utilizable para urgencias, dos ascensores rápidos generales, uno rápido utilizable sólo para médicos en urgencia, dos monta-platos rápidos, tolvas de ropa, vertedero de basuras, de limpieza de pisos y un montaobjetos de «pater noster». Explico: se llama así, por estar dispuesto como un rosario y se dirige automáticamente a través de un sistema de rieles llegando por sí solo al departamento que se le quiere enviar.

EMPLAZAMIENTO

El terreno elegido tiene una superficie de 212.534 metros cuadrados, situado, como ya hemos dicho, en el término de Elcano, a 500 metros de la carretera de Villava a Valcarlos, por lo que para enlazarlo con ésta se construirá un tramo de carretera siguiendo el trazado del camino existente, 700 metros antes del pueblo de Egüés, con lo que la distancia al centro de Pamplona será inferior a los 9 kilómetros.

La traída de aguas se realizará desde el embalse de Eguí a Pamplona, aunque, por otra parte se harán prospecciones (ya se han hecho algunas) con objeto de obtener mayor abundancia de agua para el riego.

OTROS DATOS DE INTERES

Se han estudiado con gran detalle todos los pormenores. La memoria está cuidadosamente presentada. Haríamos excesivamente largo el reportaje si fuéramos a fijarnos en todo cuanto comprende. Sin embargo, nos ha parecido oportuno fijar nuestra atención, para servir al lector, en pequeños detalles que suponen, al mismo tiempo, los grandes avances, diríamos que en esos puntos que por su curiosidad dan realce al reportaje.

Por ejemplo, las instalaciones buscapersonas, consistentes en un emisor que transmite la llamada a una persona determinada, la que llevará en su bolsillo el receptor correspondiente. Asimismo la instalación de correo neumático con agujas gobernadas por los cartuchos, para el transporte rápido de escritos, películas, radiografías, muestras de sangre, etc., emplazando en la planta sótano una estación receptora y transmisor, 20 más en la baja general y una en cada otra de las plantas.

JOSE LUIS LARRION A.

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

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA - Datos estadísticos relativos a Marzo de 1969

MATRICULACION

Vehículos	Fabricación nacional	Importación	Subasta	Total
Camiones	43	1	—	44
Autobuses	2	—	—	2
Turismos	701	4	9	714
Motocicletas	28	—	—	28
Furgonetas mixtas	48	—	—	48
Total	822	5	9	836

Ultima matrícula: SS. 84.033.

Remolque: SS. 334-R.

PERMISOS CONDUCCION EXPEDIDOS:

Varones	840
Hembras	156
Total	996

DENUNCIAS FORMULADAS:

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	1.530
Idem. y Reglamento de Transportes	59
Total	1.589

ACCIDENTES DE CIRCULACION:

Accidentes	65
Muertos	4
Heridos graves	25
Heridos leves	49
Daños materiales	18
Vehículos implicados:	
Turismos	70
Camiones	21
Autobuses	5
Motocicletas	6
Bicicletas	1
Ciclomotores	5
Carro	1
Tranvía	1
Peatones	11

CAUSAS:

Infracciones al Código:	
Velocidad	26
Circular parte izquierda	6
No guardar intervalo seguridad	3
Giros incorrectos	3
Adelantos antirreglamentarios	5
No respetar prioridad	7
Otras infracciones	3
Irrumpir peatón	11
Fortuito	1

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA - Mes de Marzo de 1969

MATRICULACIONES

Turismos	554
Camiones	60
Motocicletas	21
Furgonetas	54
Autobuses	2
Otros vehículos	13

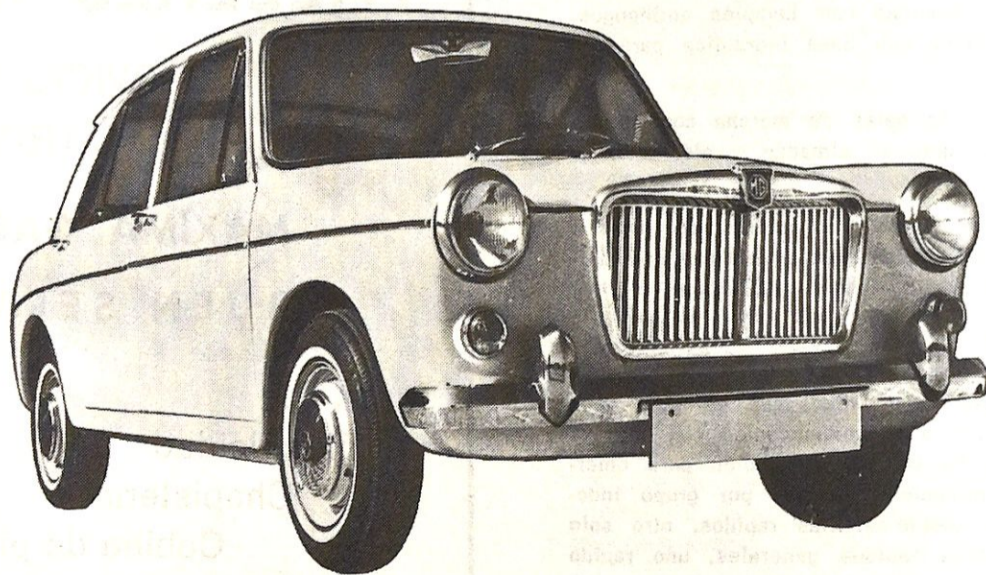
ULTIMA MATRICULA: NA-61.879

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	801
Hembras	126

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	322
Hembras	26
Número de Accidentes	104
Número de Muertos	8
Heridos graves	46
Heridos leves	39
Daños materiales	46
Vehículos implicados	179
Sanciones	1.818



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



**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





ESTACIONAMIENTO OQUENDO

PARA UN TRAFICO MAS AMABLE EN SAN SEBASTIAN

Pídanos información sobre nuestros servicios
ESTACIONAMIENTOS GUIPUZCOANOS, S. A.

Oficinas en el Aparcamiento
(Bajada frente al Restaurante Oquendo)