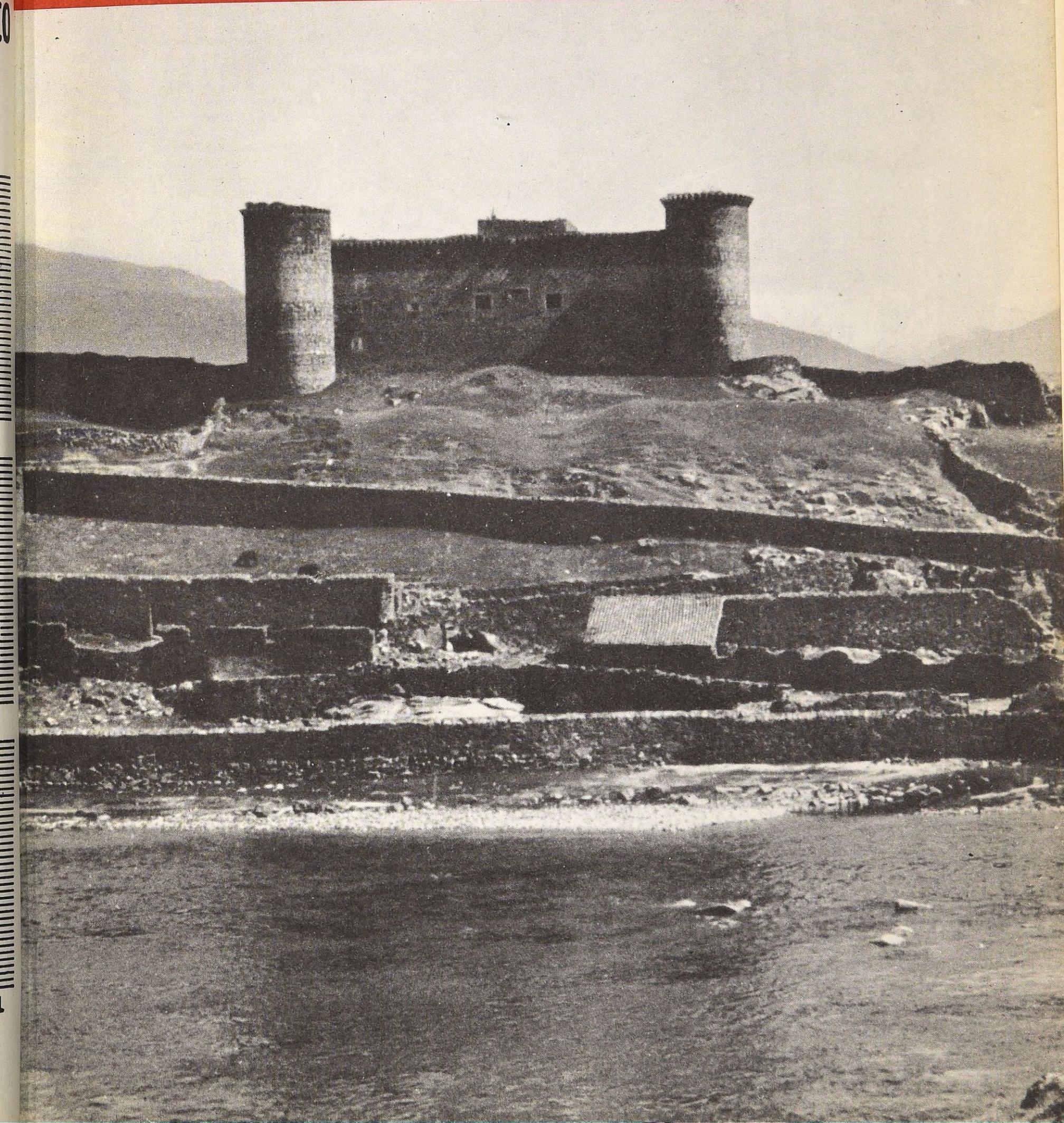


# R.A.C.G.

BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION  
N.º 139 MARZO 1964



Jabón atomizado

# LAGARTO

PURISIMO JABON EL MEJOR PRODUCTO PARA LA LIMPIEZA DE LANA, SEDA, NYLON, TERGAL, ETC. FABRICADO EN UNA DE LAS MEJORES INSTALACIONES DEL MUNDO

**con espuma controlada**

**PARA TODA CLASE DE LAVADORAS Y LAVADO A MANO**

Espuma controlada que no desborda ni entorpece el trabajo de la máquina.

Especial para todo tipo de lavadoras que con el uso de Lagarto atomizado, durarán más.

Lavado perfecto «hilo por hilo» de ropa blanca y de color que su lavadora hará tan suave como Vd. misma a mano.

Aclarado fácil, rápido y con muchísimo menos agua porque la espuma controlada se desprende fácilmente del tejido.



Auténtico jabón el mejor producto para la limpieza

LIZARITURRY Y REZOLA, S. A.  
SAN SEBASTIAN



## Finanzauto, S. A.

### CONCESIONARIO DE

# COMERCIAL PEGASO S.A.

SAN SEBASTIAN: Avda. Generalísimo Franco, 24 - Teléf. 16908

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.<sup>a</sup> de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1



## BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

# Real Automóvil Club de Guipúzcoa

### CONTENIDO NUM. 139

Marzo de 1964

Nuestra portada: CASTILLO DE EL BARCO  
DE AVILA - RIO TORMES

Foto: Marqués de Santa María del Villar

**Delegación en Navarra**  
**Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)**  
Avda. Generalísimo Franco, 9  
Teléfonos: 14727 y 15529  
**PAMPLONA**

	Págs.
Filosofía estética del automóvil	3
Información del Club.....	13
Velocidad no es sinónimo de culpa .....	21
Los franceses decidieron circular por la izquierda pero Europa eligió la derecha.....	27
Menestra automovilista .....	31
Humor del automóvil.....	32

**Delegación en Alava**  
**D. Pedro Lascaray Basterra**  
Castilla, 34  
Teléfono: 1543  
**VITORIA**

DEPOSITO LEGAL S. S. 32 - 1958

### Bilbao

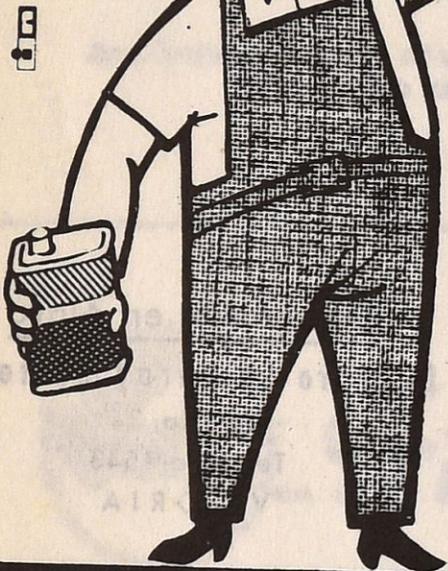
**D. José María Domingo**  
Delegado de la Mutualidad Oficial  
"Mutua Nacional del Automóvil"  
General Concha, n.º 2-1.º izda.  
Teléfono: Centralilla 233496

**Oficina central: Bajos del Teatro Victoria Eugenia. - Teléfono 11529**

**SAN SEBASTIAN**



# frenó a tiempo!



Llevaba líquido de frenos Krafft, el agente químico que siempre cumple, exacta e instantáneamente, las órdenes del conductor.

En el momento preciso, Krafft impidió la catástrofe.

Y como éste, son muchos los accidentes que no llegan a ocurrir, gracias a Krafft. Porque el conductor no se fió de la suerte: la compró! Compre también usted la seguridad de un frenazo a tiempo:

LIQUIDO DE FRENOS **Krafft**

**PARA MAS  
Y MEJORES  
KILOMETROS...  
Krafft**

### La más completa gama de productos químicos para automoción:

#### FLUIDOS HIDRAULICOS

Líquidos para frenos. Líquidos para la limpieza del sistema de frenos. Líquidos para amortiguadores y gatos hidráulicos.

#### PRODUCTOS PARA MOTOR

Cementos para juntas. Esmeriles para válvulas. Abrasivos para ajuste. Sueldabloques. Acondicionadores de motores.

#### PRODUCTOS PARA RADIAJOR

Anticongelante. Anticorrosivo. Desincrustante. Tapagoteras.

#### PRODUCTOS PARA CARROCERIA

Productos para protección: recubrimientos de bajos, protectores de cromados.

Productos para limpieza: de carrocería y cristales, lavamanos, quitamanchas.

Pulimentos y abrillantadores: Polish, limpiador de cromados.

Productos para reparación.

#### PRODUCTOS PARA LUBRIFICACION

Aditivos para aceite de cárter y carburante. Productos para engrase. Lubrificantes para montaje.

Lubrificantes para ballestas. Aflojatodo.

#### VARIOS

Pasta para soldar.

Abrazaderas de cierre.

*PRESUNTE A SU MECANICO*



SE DISTRIBUYE GRATUITAMENTE A LOS SOCIOS DEL R. A. C. DE GUIPUZCOA

# FILOSOFIA ESTETICA DEL AUTOMOVIL

He aquí la consecuencia de un nuevo teorema: el automóvil es una producción del Arte. Pero, ¿en qué proporción, por qué méritos y en qué forma? No es fácil dar una contestación inmediata. El automóvil, aun como simple vocablo, es un ente heterogéneo—"auto" es griego, y "móvil" es latín—y el espíritu de unidad lingüística ha hecho proponer otras voces, como "locomóvil". Para los modernos el automóvil es todo el Arte en síntesis perfecta: es al automóvil a quien debemos atribuir la simplificación de líneas de la arquitectura y la decoración de nuestros días, la supresión de los adornos fetichistas de otros siglos, la estilización de la forma, el afecto a los planos unidos y a las líneas de fuerza utilitarias que se dirigen más a la cabeza que al corazón. En nuestra Era Einstein, el Arte ha quedado sometido a las leyes generales de la inercia. Pero la inercia tiene hoy un relatividad, para no desaparecer por sentido estático y otro dinámico negativo, y según este último, el Arte podía haber iniciado un movimiento de retroceso. No lo ha iniciado—contrariamente a la pretensión de los tradicionalistas—sino que ha avanzado, y

la filosofía de nuestro año busca y emplaza al agente inductor. ¿Cuál? El automóvil.

Esa teoría tiene la propiedad de atraer la indignación de los estetas tradicionales, vibrantes de odio contra todo movimiento de desplazamiento que tienda a alterar el cómodo classicismo de la línea, y que ven en el automóvil un doble triunfo del empirismo y del utilitarismo más groseros al estilo moderno americano. Mientras los opositoristas insistan en establecer un parangón absoluto divergente y no paralelo entre Einstein y Edison, es poco probable que el automóvil sea objeto de investigaciones filosóficas que descubran su verdadera personalidad. El caso es, sin embargo, que tales detracciones presentan parte de error y parte de verdad, según el ángulo de crítica y de fatalismo uniformista de todas las cosas. Para proponer un acuerdo, deberíamos remontarnos a sutiles distinciones de tipo platoniano, que más tarde se encargó de modernizar Kant en su Crítica de la razón pura y de la razón práctica. Creo que era en "Fedón" donde el discípulo de Sócrates decía, más o menos, lo siguiente: "Al



*en toda  
Guipúzcoa....*

*Caja de Ahorros Municipal  
de San Sebastián*

tratar de la belleza de las figuras, no me refiero estrictamente a lo que la mayoría de vosotros pueda suponer, es decir, a seres vivos o a pintura. No; hablo de lo que es recto o circular, plano y sólido, de obras torneadas hechas con reglas, pues estas figuras no son bellas relativamente, como lo son las otras, sino bellas por sí mismas”.

\* \* \*

La diferenciación que transcribimos señala, según Platón, los placeres puros del intelecto, exentos de todo dolor y de toda decepción, en contraposición a los que conciben las gentes, que se apartan poquísimos de los apetitos de la bestia. Digamos que el pensador griego, al proclamar la exención de dolor y de decepción, no tuvo en cuenta que el abuso puede borrar esa forma de impunidad, ya que sólo de un placer de los sentidos—la música—se puede abusar sin convertirlo en vicio; pero, en conjunto, cabe aprobar su tesis—que es suya y de Kant—de que la felicidad no es una necesidad sino un derecho inherente al deber.

Ahora bien, ¿a qué nos conducen tantas distinciones entre el placer puro y el placer especulativo? A adaptarlas al automóvil. Si consideramos el coche como un simple medio de transporte, como un servidor de la vida económica de los pueblos, es evidente que nada de cuanto se diga del automóvil puede entrar por derecho propio en los dominios del Arte. Pero si, por el contrario, lo estudiamos como una forma de evasión del fastidio contemporáneo, o como un factor pa-

ra gozar del placer puro de la velocidad, y nos detenemos a advertir que ese afán de velocidad se traduce en líneas nuevas que lo simbolicen, reconoceremos que nos enfrentamos con una evolución espiritual, importante por sus derivaciones—y que la evolución espiritual es de las que tientan simultáneamente al artista y al filósofo. Por si acaso, convendría que se aclarase la cuantía de las diferencias entre el filósofo y el artista, al llegar a los linderos de la crítica pura. Pero entretanto, entremos directamente en materia por cuenta propia.

\* \* \*

Se acusa a nuestra época de ser esencialmente materialista. Yo veo en esta acusación una miopía intelectual manifiesta o un misticismo refractario. ¿Qué hemos hecho suprimiendo de nuestros muebles y de nuestros motivos de decoración los antiguos adornos tan elaborados, tan escuetamente inspirados en la reproducción de la figura viva como símbolo? Nos hemos apartado, simplemente, del fetichismo sensual—o quizás más que sensual, desde un punto de vista psicoanalítico—que nos llevaba a poner en nuestros objetos de uso corriente las formas sensibles de la naturaleza. Contrariamente, el culto moderno de las líneas puras y de los planos, con sus formas menos realistas y sus efectos incorpóreos, ha materializado en nuestros artículos domésticos el simbolismo del pensamiento, ha intelectualizado la arquitectura, el jardín y el mueble, y ha exteriorizado el pro-



Pose: ANA MARIA SORIA "MISS ARGENTINA"

Si tiene mejor **COLOR...**

Si tiene mejor **OLOR...**

Si tiene mejor **SABOR...**



...es **SOBERANO**

¡ El coñac extraordinario !

RASGO, S. A.

**GONZALEZ BYASS**

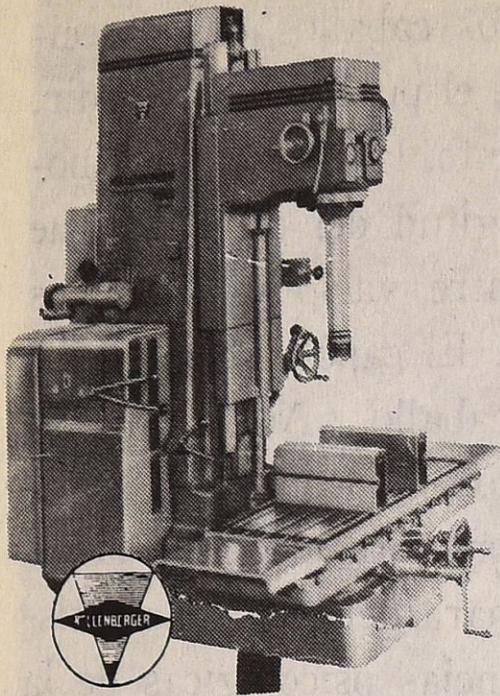
toplasma anímico de la materia, ya que la masa integral no existe más que en función de la velocidad.

Y toda esa renovación de conceptos—tan significativa, tan prometedora—se debe incuestionablemente al desarrollo del automóvil. Recordemos los comienzos de ese vehículo que a últimos del siglo anterior se hacía llamar discretamente “coche sin caballos”. En todo lo posible, se procuraba ocultar la innovación bajo formas antiguas, suavizando la transición para no ofender el instinto consuetudinario, como los primeros impresores parecían avergonzarse de la invención de Gutenberg, iluminando y poniendo cabeceras e iniciales a mano, para ampararse todavía en el prestigio tradicional del manuscrito.

Para vestir al nuevo monstruo sin caballos, se propusieron carrocerías estilo Luis XV e Imperio, en forma de carroza, de silla de mano o de trineo, con amercillos y pájaros esculpidos en los ángulos de la caja, y hasta con cisnes dorados en la parte delantera, para disimular la ausencia de los caballos. El coche tipo Victoria tenía alojado el motor en la parte posterior, para que diese la impresión de un equipaje de viaje, y muy seguramente algunos de mis lectores recordarán haber visto, en las delanteras de las Victorias, una guía para las riendas y dos argollas para uncir los caballos en caso necesario.

Al ir aumentando de volumen el motor, se hizo necesario pasar al frente la llamada “planta motriz”, y

el capó ha venido a constituir la representación de los caballos desaparecidos. En efecto, el público suele medir, inconscientemente, la potencia del motor por la longitud del capó, aunque éste se encuentre vacío en sus tres cuartas partes. El capó es el espectro necesario del caballo. ¿Acaso no ocurre lo propio con la locomotora de vapor? Una locomotora eléctrica, achata y sin cámara delantera, no satisface las exigencias psicológicas de la vista, porque deja de evocar la idea de tracción que tenemos del animal de tiro. El simbolismo del capó tiene, además, una segunda versión: la de que el conductor se siente tanto más protegido cuanto mayor sea la distancia que le separa del posible obstáculo; es decir, cuanto mayor sea la longitud del capó. Esa opinión tiene más sencilla conexión con las teorías psicoanalíticas, y, por consiguiente, más alto número de adeptos. Desde luego, no habría de sernos difícil reducir nuestra explicación a términos de Freud, pero no aceptamos a Freud como iniciador sino como continuador del simbolismo psicológico, y no encontramos razón alguna que nos obligue a retroceder hasta la síntesis del instinto para razonar sobre una transformación de esta índole. Nuestro razonamiento, a mayor abundamiento, no es nuevo. Por citar un ejemplo, ya Juan de Zavaleta, en el siglo XVII, daba muy certeras explicaciones sobre el simbolismo de las figuras de los naipes: “Veamos con qué están estas figuras barajadas. Con



# RECTIFICACIONES

## MITRA, S.A.

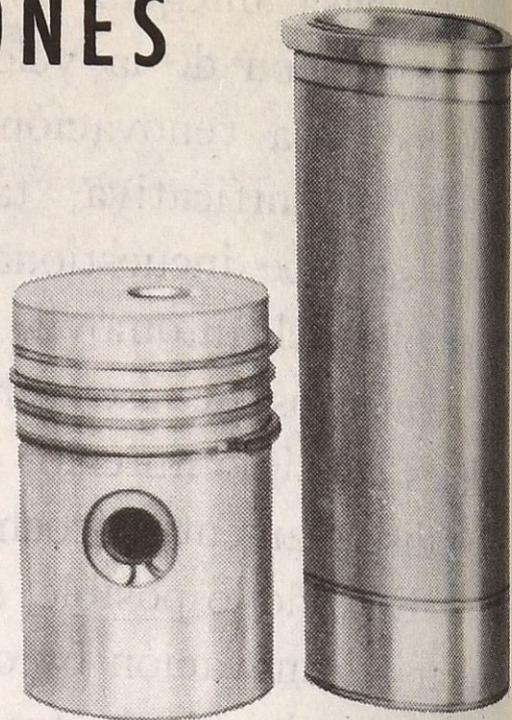
SAN SEBASTIAN

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.

DISTRIBUIDORES DE LOS COJINETES

**V A N D E R V E L L**

fabricados en Inglaterra, mundialmente acreditados por su calidad

TALLERES:

San Sebastián

Barrio Recalde

Tel. 26797 \* (3 líneas)

ALMACEN Y OFICINAS:

San Sebastián

P.º de Colón, 1

Teléf. 30-33

SUCURSAL EN VITORIA:

Domingo Beltrán, 15

Teléfono 48-68

unas espadas desnudas, con unas copas llenas de sangre, con unas monedas de oro y con unos maderos que parecen mazos. Las espadas, revueltas con aquellos ídolos, dan a entender que aquellos ídolos darán ocasión de sacar las espadas. Las copas, con una lista colorada encima, dicen que los que adoran aquellos ídolos estarán siempre con sed de sangre de sus prójimos". ("El día de fiesta", parte I, capítulo X, 1654).

Por lo demás, la línea general del coche ha experimentado la reacción general: se dejó de representar el coche para representar directamente el caballo, y así hemos pasado de la carrocería tipo de armario de luna a la carrocería baja, de esquema fugaz, que evoca la idea del animal desunido. Hasta los tapones del radiador—último vestigio de la cabeza de caballo—han perdido su antigua forma de fetiche para adquirir líneas mecánicas.

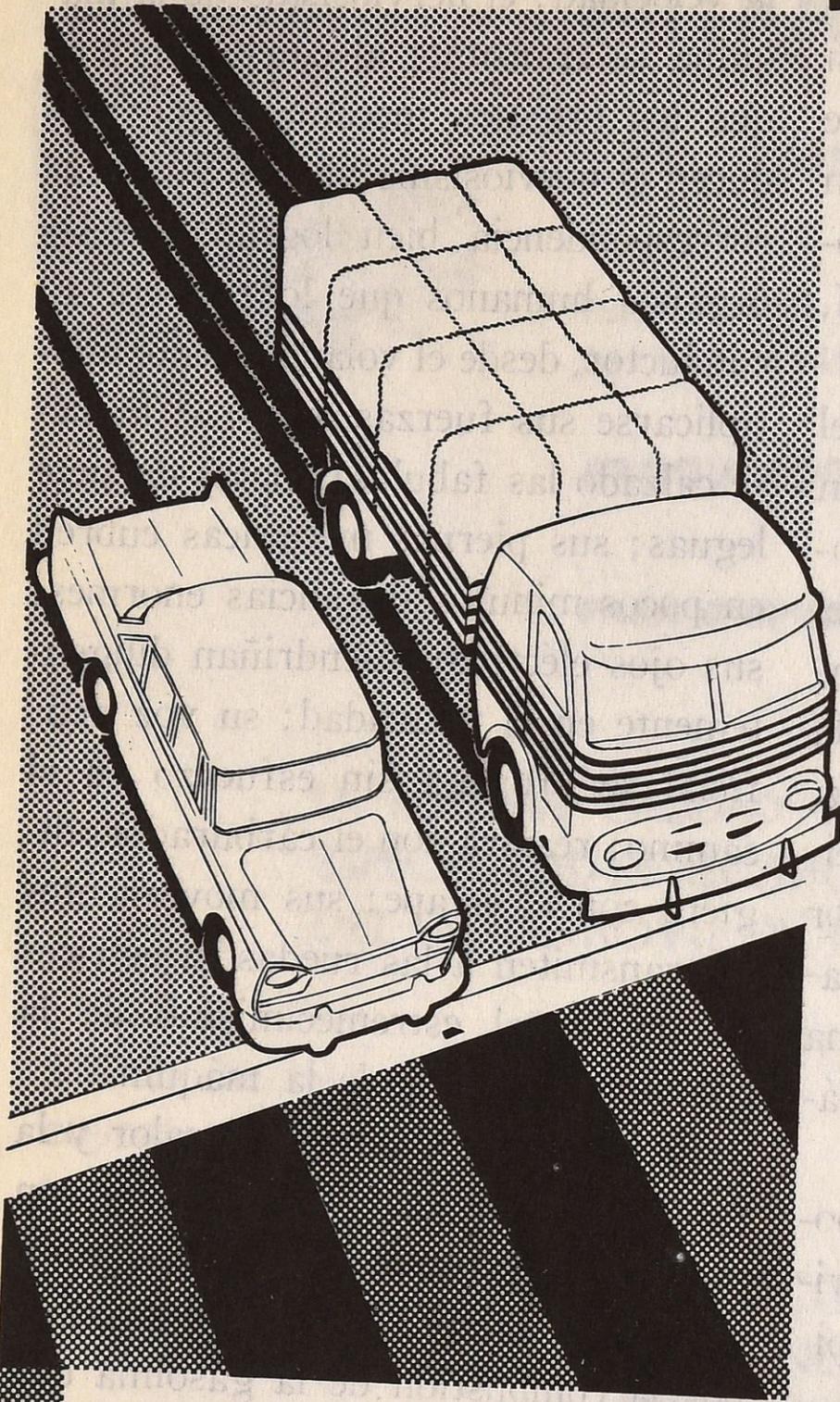
Ahora bien, si el automóvil simboliza e intelectualiza el Arte en movimiento—y satisface con ello las aspiraciones de un Platón o de un Kant—hemos de reconocer, empero, que su realización práctica es, por lo empírica, absolutamente material. Más material a medida que crece la perfección mecánica. ¿Qué es el automóvil sino una concepción mecánica del cuerpo humano, una creación antropomórfica a hechura nuestra? Exceptuando la rueda—que ha sido siempre la única invención genial humana que no se inspiró en la naturaleza—, todos

los elementos del automóvil constituyen una imitación del cuerpo humano; y de ahí proviene, precisamente, su éxito práctico. Esta semejanza puede explicarnos las razones del vértigo de la velocidad: el nerviosismo de la máquina se transmite al conductor porque los órganos mecánicos que producen el nerviosismo vienen a ser una correspondencia bien lograda de los órganos humanos que lo reciben. El conductor, desde el volante, siente multiplicarse sus fuerzas, como si hubiese calzado las fabulosas botas de siete leguas; sus piernas mecánicas cubren en pocos minutos distancias enormes; sus ojos eléctricos escudriñan diligentemente en la oscuridad; su voz artificial se propaga sin esfuerzo en el camino; respira con el carburador, digiere con el escape; sus movimientos se transmiten a las ruedas directrices en un brutal estremecimiento de la columna vertebral de la máquina.

En el cuerpo humano, el calor y la fuerza que anima los músculos son producto de reacciones físico-químicas; en el motor, la vida se produce por la combustión de la gasolina que engendra calor—fenómeno de igual índole—y por la compresión mecánica resultante, que transmite fuerza y movimiento. En la alimentación, una mezcla excesivamente rica hace perezosa y febril la marcha del motor; una mezcla demasiado pobre le resta energías, todo como una persona... El distribuidor de la ignición es como un cerebro que rige los cilindros, como el cerebro rige la acción de nuestros

**EXAMEN GRATIS DE SUS**

# FRENOS



**EN CAMIONES  
Y TURISMOS**

**POR PERSONAL  
ESPECIALIZADO**



**TALLER OFICIAL DE**

## **URRA**

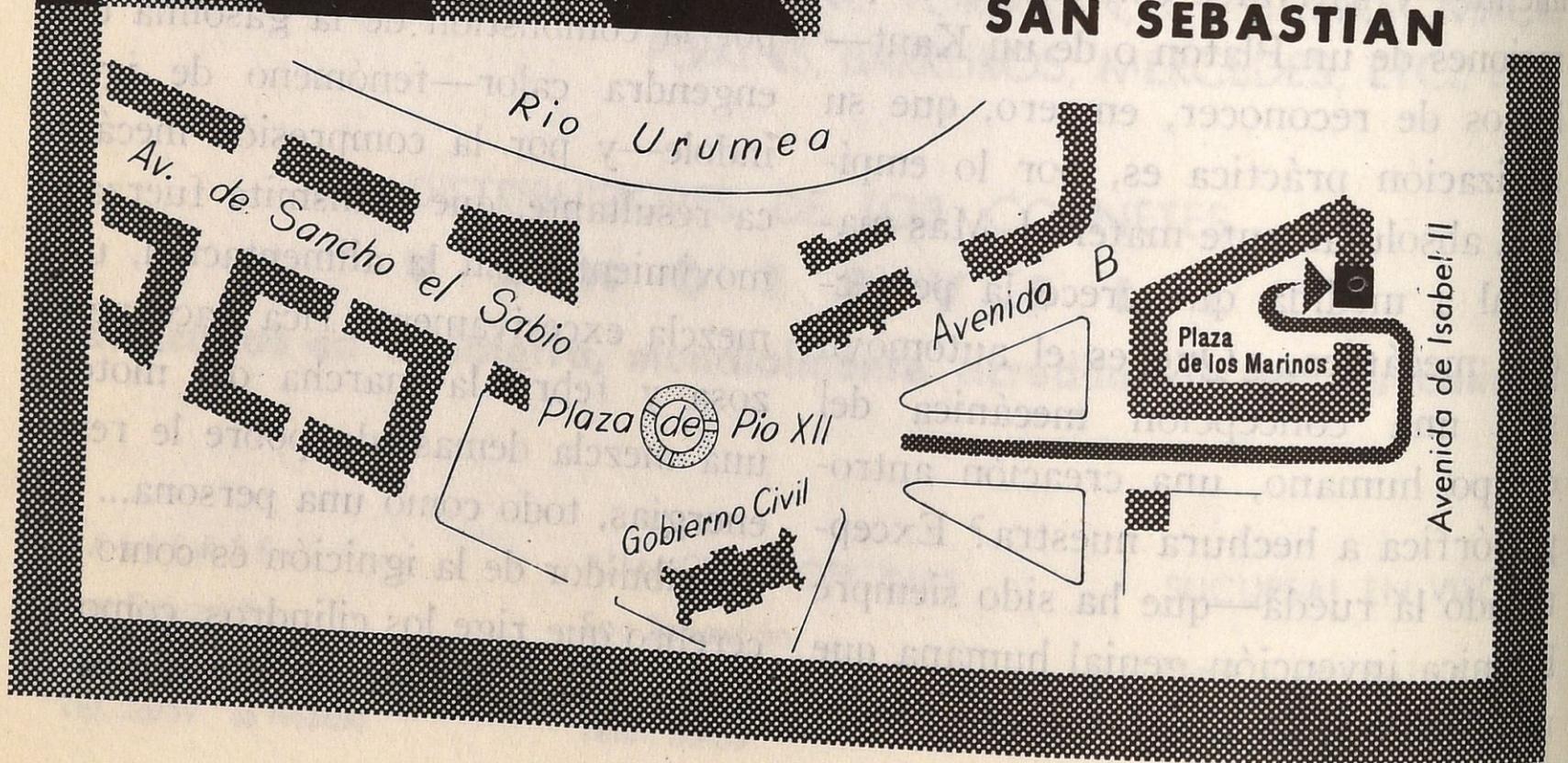
**S.A.E.**



**TALLERES**

## **Arevalo**

**AVENIDA DE ISABEL II  
PLAZA DE LOS MARINOS  
TELEFONO 24305  
SAN SEBASTIAN**



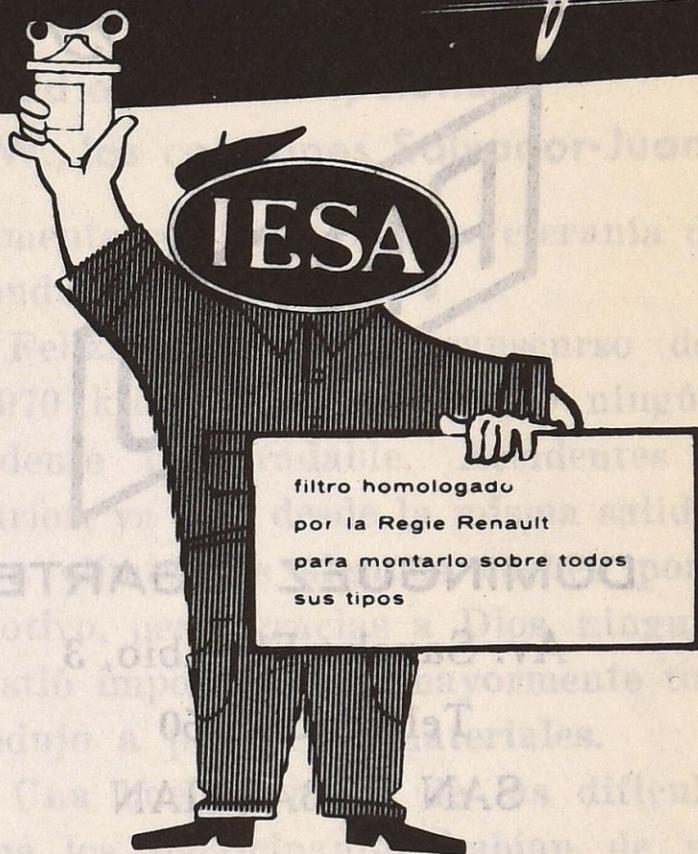
músculos. El sistema de lubricación corresponde al sistema circulatorio sanguíneo y la distribución por venas y arterias se reproduce en los contactos de engrase, con la única variante de ser aceite y no sangre el líquido que circula. Y como en la sangre, la interrupción de esa corriente circulatoria en la máquina, tiene el sello de la muerte: la bomba de aceite manda como un verdadero corazón...

\* \* \*

Si, desde un punto de mira puramente técnico, el automóvil tiene poco de trascendental (los cocheros advierten que, al apropiarse el nuevo coche el vulgar principio de la explosión de gases, no ha conseguido que los cuatro tiempos den más de uno útil), lo cierto es que, como causa, ha transformado extrañamente el ritmo de la vida, y con ello, el concepto antievolucionista de las costumbres y de la moral. El Arte tiene por objeto provocar sensaciones inmateriales por medios materiales. En este sentido, el automóvil—que, en sí, nada extraordinario ha pedido prestado a la ciencia pura—ha descubierto un plano superior de belleza dinámica y, al asociarnos materialmente a la vida mecánica objetiva, nos hace vivir un arte matemático que hubiese hecho feliz a Platón. De manera que, paso a paso, llegaremos a admitir la teoría del alma de las cosas, en la que no creemos porque, no conociendo la nuestra propia, nos falta el término de comparación en que se funda primordialmente todo conocimiento.

los nuevos Dauphine  
llevan de origen  
el filtro de aceite:

**PURflux**



publivasc

**exija el elemento filtrante  
de recambio:**

**PURflux**



**el de mayor superficie  
filtrante**

**mínimo volumen**

**mayor duración**

**más económico**

fabricado por:

**INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.**

**SAN SEBASTIAN**

*Recambios  
Accesorios*

**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Av. Sancho El Sabio, 3

Teléfono 18260

**SAN SEBASTIAN**

**ROMEO PERKINS**

11 H. P.

6,5 litros Gas-oil los 100 kms.  
Microbús 8 plazas y conductor  
Furgonetas y camionetas para  
100 kgs. propio reparto

**AVIA PERKINS**

17 H. P.

2.500 y 3.500 kgs. carga  
11 litros Gas-oil los 100 kms.  
Volquetes, Camiones, Furgones  
Autobuses

**GARAGE "SUM"**

Calle Segundo Ispizua, letra D

Teléfono 18913

**SAN SEBASTIAN**

*Manufacturas*

**OLARAN**

**PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL**

PARA

**CARROCERIAS Y MUEBLES**

**Beasain**

*Carrocerías*

**E. Biggi**

San Francisco, 51

Teléfono 16-1-10

**SAN SEBASTIAN**

# El V Rallye Vasco Navarro-IV Internacional

Recorrido difícil y mucha calidad en las inscripciones.

Resultaron vencedores, sobre coche B. M. W., los catalanes Salvador-Juancho.

El V Rallye Vasco-Navarro, en su categoría de IV Internacional, se celebró en los días 14 y 15 del actual mes de marzo. Es indudable que, bajo el aspecto deportivo, la prueba de este año ha superado a las anteriores.

—A la extensión del recorrido escogido, sobre más de 1.000 kilómetros, y a la supresión del descanso nocturno, se ha añadido lo sinuoso y difícil de las carreteras elegidas, hallándose salpicada la prueba además de nueve pugnadas de velocidad, distribuidas entre Navarra, Alava y Guipúzcoa, con mucha dificultad cada una de ellas, sobre todo la de Opacua (Alava), por tener que celebrarse durante la noche.

Todo ello, pues, ha contribuido a aumentar la dureza de la prueba, y, por lo tanto, su valor deportivo, en el que han intervenido por un lado el factor humano y por otro, el factor material, es decir, la calidad de los vehículos contendientes, jun-

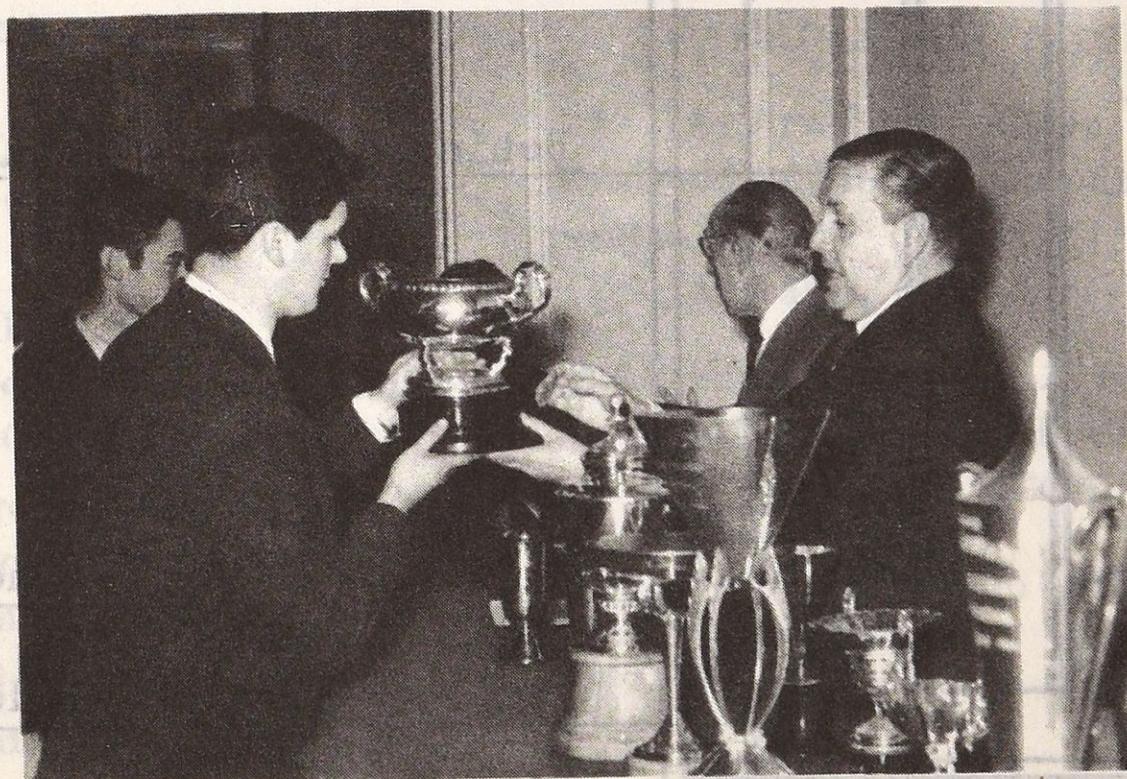
tamente con la pericia y veteranía de los conductores.

Felizmente, en el transcurso de los 1.070 kilómetros, no ocurrió ningún incidente desagradable. Accidentes hubo varios, ya casi desde la misma salida fueron eliminados algunos coches por este motivo, pero, gracias a Dios, ninguno revistió importancia y mayormente todo se redujo a perjuicios materiales.

Una buena prueba de las dificultades que los participantes habían de vencer este año la tenemos en que de 57 vehículos que tomaron la salida en la tarde del día 14, frente al domicilio social de nuestro Club, tan sólo 29 lograron clasificarse. Por lo tanto, casi el 50 por ciento de ellos fueron eliminados como consecuen-

cia de accidentes, avería mecánica, o por no haber podido cumplir el horario impuesto en el reglamento.

Vamos a dar a nuestros lectores un detalle de la distribución de los premios la cual tuvo

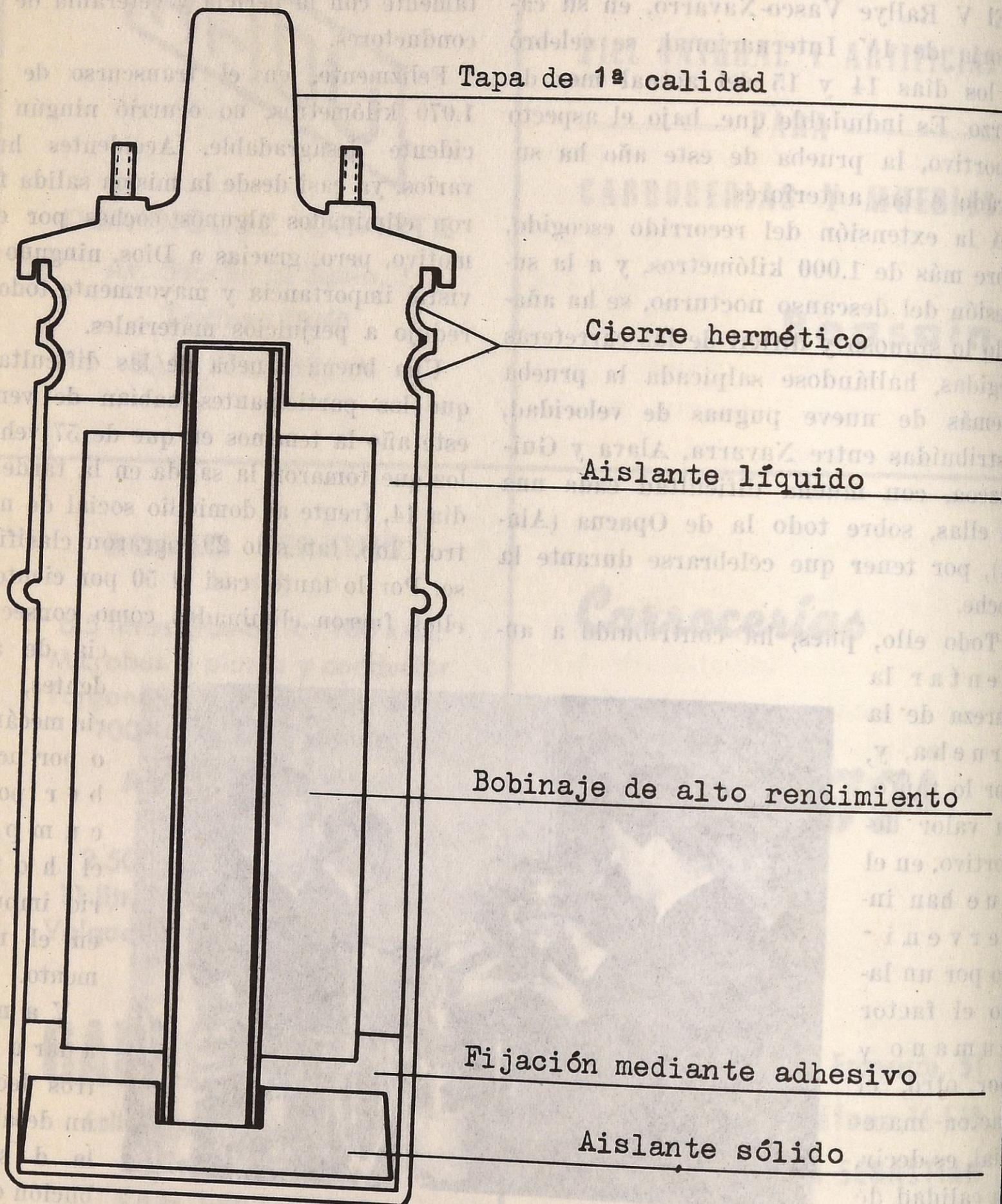


Dn. Adolfo Esteban, Sub-Delegado de la Federación Española de Educación Física y Deportes entrega la copa del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián a Salvador, vencedor de la prueba.

La famosa bobina NOVI - NOVI permite obtener el máximo rendimiento del motor.

Para el motor moderno se precisa una bobina moderna de alto rendimiento.

Coloque en su coche una bobina NOVI - NOVI y un condensador al aceite NOVI - NOVI.



Fabricada en España por Novi Española S.A.

lugar el domingo, día 15, en un acto celebrado en los Salones del Hotel María Cristina. Después de unas breves palabras del vicepresidente, don Rafael Calparsoro, por ausencia del Presidente, don Federico Zapino, se distribuyeron los premios en la siguiente forma:

1.º Salvador Juancho, *B. M. W.* 1.230 puntos. Trofeo del Excelentísimo Ayuntamiento de San Sebastián y 20.000 pesetas.

2.º Fernández, *Porche*, 1.243 puntos. Copa del Excelentísimo Ayuntamiento de Pamplona y 15.000 pesetas.

3.º Lepcri, *Lotus*, 1.247 puntos. Copa del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao y 10.000 pesetas.

4.º Buruaga-Lorente, *D. K. W.*, 1.256 puntos. Copa del Excmo. Ayuntamiento de Vitoria y 5.000 pesetas.

5.º Calparsoro-Miranda, *Alfa Romeo*, 1.274 puntos. Copa de la Sociedad Neumáticos Michelin y 4.000 pesetas.

6.º Torgue-Rison, *D. K. W.*, 1.275 puntos. Copa Finanzauto y 2.500 pesetas.

Nuestro Servicio del  
**SEGURO MUTUO PARA AUTOMOVILES**  
 (turismos, camiones, motocicletas)  
 A través de nuestra Mutualidad Oficial  
**MUTUA NACIONAL DEL  
 AUTOMOVIL**

Con las ventajas propias de la **modalidad mutualista**. Validez de la póliza en Europa, **sin aumento en la prima**.

Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

Seguro complementario de  
**OCUPANTES DE VEHICULOS**

En caso de diferencias entre Mutualidad y asegurado, actuará como árbitro el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, sin intervención, por lo tanto, de los Tribunales de Justicia.

Mutualidad inscrita en la Dirección General de Seguros por Orden ministerial de 7 de Marzo de 1936 y declarada de ámbito nacional por Orden ministerial de 3 Febrero de 1955.

Solicítense información en las Oficinas del Club, en las Delegaciones de éste en Vitoria y Pamplona y en la de esta Mutua en Bilbao, General Concha, 2-1.º izda.

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.

7.º Landa - Valenti, *Saab*, 1.282,05 puntos. Copa General Europea y 2.500 pesetas.

8.º Gardinier - Ducasse, *D. K. W.*, 1.282,14 puntos, Copa I mosa y 1.000 pesetas.

9.º Le Pelletier Baras, *Volvo*, 1.294 puntos, Copa del Automobile Club Basco-Bearnais y 1.000 pesetas.

10. Tauran-Ruiz Giménez, *Alfa Romeo*, 1.301 puntos. Copa del Automobile Club Basco-Bearnais y 1.000 pesetas.

**PREMIOS PARA COCHES DE  
 FABRICACION NACIONAL**

1.º Aguirrezábal - Colón, Copa Real Automóvil Club de Guipúzcoa y 3.000 pesetas.

2.º Aracama, Copa Firestone.

**CLASIFICACION PARA SOCIOS DEL  
 REAL AUTOMOVIL CLUB DE  
 GUIPUZCOA**

1.º Buruaga-Lorente, Copa Mutua Nacional del Automóvil y 3.000 pesetas.

2.º Calparsoro - Miranda, Copa N. Y. A. S. A.

**TREVIJANO**

EL ZAPATO DE CALIDAD PARA  
 SEÑORA Y CABALLERO.

San Martín, 38 - Teléfono 12183 - SAN SEBASTIAN

## PREMIO AL CORREDOR GUIPUZCOANO CON MEJOR TIEMPO EN LA PRUEBA DEL JAIZQUIBEL

Luis Calparsoro, Copa Arregui.

Unánimemente fue reconocido por los participantes, el éxito de la Organización en todos sus detalles, así como el acierto en la elección del recorrido, pero no cabe la menor duda que a este éxito de organización, hay que asociar a los que, de una u otra forma, han contribuido a ello. Empecemos por nombrar a la Jefatura Provincial de Tráfico, y la Comandancia de la Guardia Civil, que tomaron las medidas pertinentes para velar en todo momento por la seguridad de los participantes y de los usuarios de la carretera en general, finalidad ampliamente lograda.

También la Autoridad Militar ha colaborado en forma muy eficaz al mejor desarrollo de la prueba; ahí tenemos a la Agrupación de Montaña de guarnición en San Sebastián y a su equivalente en Pamplona, que se encargaron de establecer las comunicaciones radio-telefónicas en el transcurso de las nueve pruebas especiales de velocidad. Y también al Batallón de Zapadores, que colocó 7.800 sacos de arena en los puntos más peligrosos del circuito de velocidad Venta-Berri-Avenida de Tolosa.

La Policía Municipal donostiarra actuó asimismo con la máxima eficacia en la custodia de aquel circuito de velocidad y de los con-

troles de salida y llegada establecidos en la Plaza de Oquendo. Tampoco podemos dejar de citar a la Cruz Roja, que veló en todo momento por los participantes, acudiendo solícita y eficientemente allá donde sus servicios fueron requeridos, aunque ya decimos más arriba que afortunadamente no hubo que registrar ningún accidente grave. Y por último, hemos de destacar el gesto simpático del industrial donostiarra, don Francisco Luzziaga, que cedió nada menos que las 170 toneladas de arena necesarias para el relleno de los sacos de defensa, que se colocaron en Venta-Berri y Avenida de Tolosa.

Para todos, el sincero y cordial agradecimiento del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

### AVISO DE INTERES

Se pone en conocimiento de nuestros señores socios que en el próximo mes de abril deberán efectuar la Declaración de renta todos aquellos propietarios de ve-

hículos que hayan sido matriculados antes del primero de enero del año 1964, aún aquellos que no tengan más de 8 H. P. fiscales. Esta declaración deberá ser presentada en la Delegación de Hacienda.

### OPORTUNA RECTIFICACION A UN INVOLUNTARIO ERROR

En el artículo titulado "¿Conoce usted el alcance de su Seguro de Responsa-

## NUESTRO SERVICIO DE LA ESCUELA DE CONDUCCION

(Instalada en nuestro local social)

Cursos para la obtención de carnets de conducir.

Clase de Mecánica elemental  
(localización de averías)

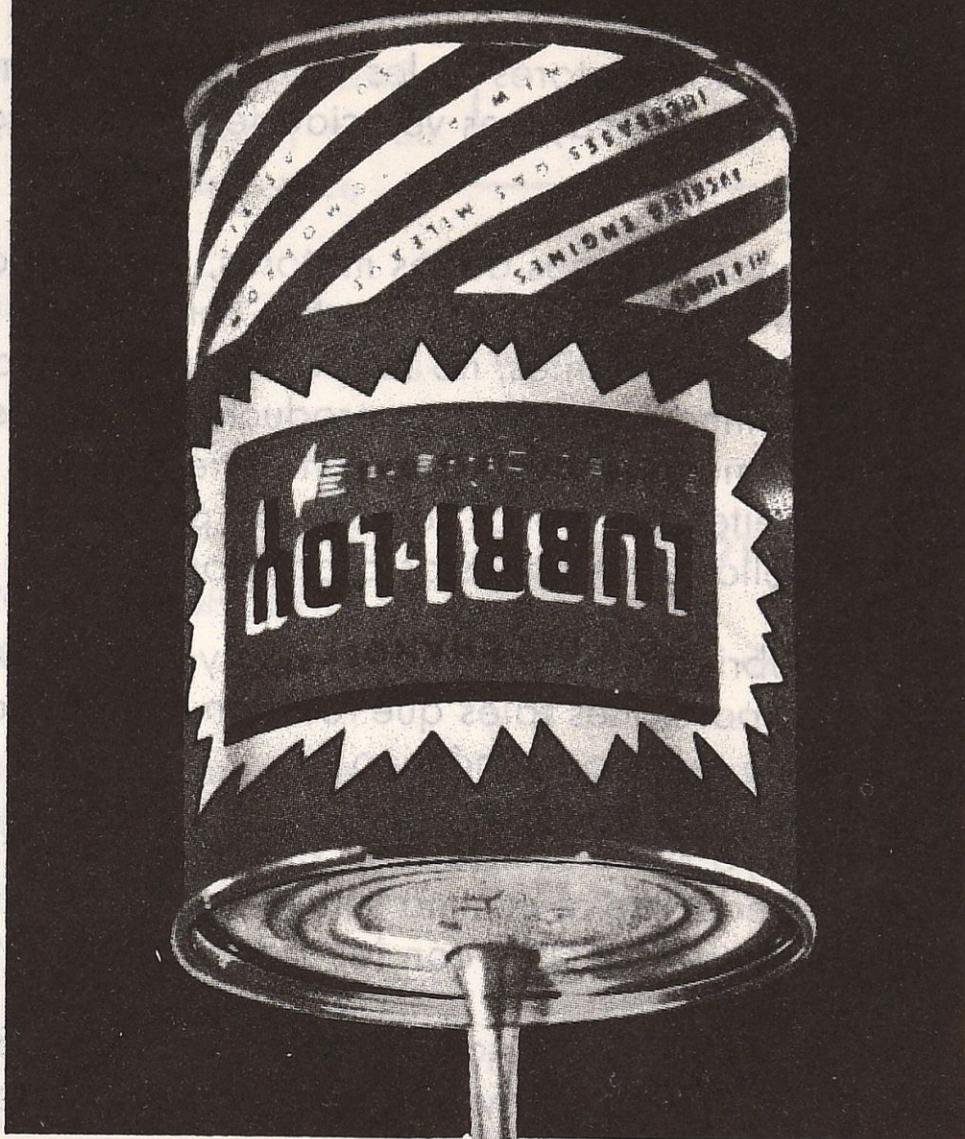
Enseñanza práctica en coches equipados de dobles pedales y doble volante.

Cursos de Código de la Circulación.  
Horarios compatibles con las obligaciones habituales del alumno.

Informes en las Oficinas del Club:

Plaza de Oquendo - SAN SEBASTIAN

¿Por qué Vd.  
necesita al americano  
**LUBRI-LOY?**



**LUBRI-LOY**, es el super-aditivo americano, comprobado técnicamente y de garantía científica asegurada, que prolonga la vida de su motor, porque elimina un 80% de fricción.

Pida el super-aditivo americano **LUBRI-LOY** a su proveedor.



**Estar al día es usar LUBRI-LOY, ¿usa Vd. ya el LUBRI-LOY?**

**LUBRI-LOY** ESPAÑOLA S.A.

AVENIDA NAVARRA - VILLA JOSE ANTONIO - TELEFONOS 11400 - 21307 - SAN SEBASTIAN

## EL NOTABLE BENEFICIO DE LOS ADITIVOS

Las exigencias que la moderna técnica de la fabricación han impuesto a los lubricantes, han alcanzado un grado tal, que no es posible hablar de buena lubricación pensando en la simple acción de un aceite, producto de la destilación de los petróleos, sobre materiales en fricción. A los motores se les exige esfuerzos más continuados y más duros, más horas de trabajo y mayores velocidades, hacer cuatro, donde antes hacían dos.

Estas exigencias que nosotros solicitamos de los motores, estos se las piden al aceite lubricante. Un buen lubricante es la vida de un motor. Pero ahora surge la consideración de que la técnica de los lubricantes, no ha podido avanzar al mismo ritmo que la de los motores. Los aceites minerales son unos productos extraídos de los petróleos, y la composición de estos permanece invariable con el tiempo. De ahí surge la necesidad de adicionar estos aceites de refino, con ciertos productos que les confieran propiedades de los que aquellos carecen. Estos productos se llaman aditivos.

Los aceites destinados a la lubricación de motores traen ya de fábrica cierta cantidad de aditivos, pero en unas proporciones tales que resultan las más convenientes desde el punto de vista del equilibrio técnico-económico.

Los aditivos son productos cuyo valor es más bien elevado, y por tanto, en la formulación de los aceites deben reducirse al mínimo su utilización. De ahí la conveniencia de reforzar las propiedades de los aceites con los aditivos de venta en el mercado.

Llevados por la fama de que viene precedido, y por ser considerado como el "número uno de ventas en el mundo", traemos hoy a esta sección a los productos "Bardahl"

"Bardahl" es un producto estudiado y creado en Estados Unidos de América, con objeto de brindar a los aceites lubricantes minerales, aún los de calidad común, las características físico-químicas exigidas por los más modernos conceptos de la técnica de la lubricación, que se hallan decididamente inclinados hacia el empleo de lubricantes de alta untuosidad, y baja viscosidad.

Los productos "Bardahl" actúan sobre los aceites de refino, mejorando sus condiciones antioxidantes y antiherrumbre, aliminando o aminorando la formación de espumas, gomas, residuos carbonosos, etc. Se catalogan dentro del tipo de aditivos de "extrema presión", o reductores de desgaste.

"Bardahl" actúa sobre los puntos a lubricar, adhiriéndose a ellos por atracción polar; la molécula de "Bardahl" es atraída por su polo electronegativo contra el metal, formando una película prácticamente imposible de romper. Esta acción es la que diferencia el modo de actuar de este aditivo, del típico de un aceite normal. La película de este es mucho más débil, rompiéndose con mucha mayor facilidad.

Un fenómeno importante del "Bardahl" es su miscibilidad con todos los aceites minerales, cualquiera que sean, sin considerar su viscosidad. La mezcla formada queda homogénea, y no se disocia, beneficiando abundantemente las partes lubricadas.

bilidad Civil?", publicado en nuestro BOLETIN del pasado mes de febrero, hacíamos mención a la nueva Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos a Motor, aprobada con fecha 24 de diciembre de 1962, afirmando que la misma había comenzado a regir desde el 1.º de enero de este año.

Rectificamos hoy lo dicho, haciendo saber a nuestros lectores que la entrada en vigor de la mencionada Ley, se ha aplazado hasta el día 1.º de enero de 1965.

Rogamos al mismo tiempo a los mismos, nos disculpen por nuestro involuntario error, que somos los primeros en lamentar.

### LLAMAMIENTO A NUESTROS SOCIOS

A nuestras oficinas ha llegado una petición que, con nuestro mejor deseo de poder atenderla, transmitimos a nuestros socios.

Se encarecen los servicios de dos coches que puedan trasladar a un niño desde Rentería, a la Clínica de San Juan de Dios, en semanas alternas, martes, jueves y sábados.

A quien pueda llevar a cabo esta caritativa misión, ampliaremos detalles en

SASTRERIA PARA  
SEÑORA Y CABALLERO



IMPERMEABLES - CONFECCION

**SAN SEBASTIAN** • Elcano, 10

las oficinas de este Club, expresándole ya desde ahora nuestro agradecimiento y el de la familia interesada.

### NOTA NECROLOGICA

El día 6 del corriente mes de marzo, y a la avanzada edad de 91 años, falleció en nuestra ciudad, don Luciano Abrisqueta y Monzonis.

El finado, socio muy antiguo de nuestro Club, pertenecía a los Consejos de Administración del Banco Guipúzcoano y de la Campsa.

Hacemos presente a la familia del señor Abrisqueta, muy especialmente a su hijo, don José Luis, querido consocio igualmente, la expresión sincera de nuestro más sentido pésame.

# "MICHEL"

General Primo de Rivera, 2

Paseo de Colón, 42

Teléfono 12378

**SAN SEBASTIAN**



Servicio oficial,  
**VEGLIA BRESSEL y  
BRESSEL-WEBER**  
de carburadores



OFICINAS CENTRALES:  
Garibay, 13-15

59 SUCURSALES EN LA PROVINCIA 59

7 SUCURSALES EN SAN SEBASTIAN 7

SUCURSAL EN MADRID: Alcalá, 27- bajo

**DEPOSITO DE AHORRO** ..... 4.300 millones de pesetas  
**FONDOS DE RESERVA** ..... 197 " "

Ahorro infantil y obrero ..... 3 %  
 Libretas plazo ..... 3 y 2,50 %  
 Libretas ordinarias ..... 2 %  
 Cuentas corrientes ..... 1 %  
 Huchas a domicilio ..... —

**SERVICIOS**

Cuentas corrientes a la vista. Depósito de Valores. Compra y venta de valores. Suscripción de valores. Abono en cuenta de cupones y dividendos. Efectos al cobro. Domiciliación de Letras.

**SECCION DE PREVISION**

Pensiones de vejez a capital cedido y reservado. Rentas vitalicias inmediatas. Dotes infantiles. Mutualidades y Grupos infantiles.

**SERVICIOS ESPECIALES**

Giro mutuo provincial. Intercambio de libretas entre Cajas de Ahorros. Tesorería a Ayuntamientos. Cuentas especiales de contribuyentes. Gestión de Fundaciones Benéficas.

**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA**

# VELOCIDAD NO ES SINONIMO DE CULPA

Por: Me. Henri BOUVET  
Avoué  
CHAUMONT (Haute Marne)  
(Francia)

Viajando el pasado verano por la carretera de Dijon a Lyon, tuve ocasión de ver durante los doscientos cincuenta kilómetros del recorrido, ocho accidentes de automóvil. Saqué la impresión entonces de que la mitad de los conductores de Francia se entretenían en andar a golpes con la otra mitad...

La responsabilidad de este triste espectáculo suele atribuírsele al Estado, que debería construir, al decir de las gentes, carreteras más en armonía con las necesidades del tráfico actual.

Desearían unos circular por autopistas a las que no tuvieran acceso los camiones; creen otros imprescindible prohibir a los vehículos lentos las carreteras de primer orden o de mayor volumen de movimiento. Insisten algunos en que medida análoga habría de tomarse con los ciclistas y las motos; a todos, en fin, les gustaría disponer de su carretera particular y son muchos los que pasan del ensueño a la realidad, conduciendo como si fueran los únicos usuarios de las vías públicas, hasta que llegan en vez de a su destino a darse de bruces con San Pedro.

La "Route Nationale n.º 6" tiene suficiente anchura para que puedan rodar por ella, en el mismo sentido de marcha tres automóviles en línea y, sin embargo, es la que va en cabeza en el número de accidentes mortales. Podemos, pues, preguntarnos si nuestra red de carreteras, tantas veces ca-

lificada de insuficiente, es la causa inmediata de los accidentes. Personalmente no opino yo así, y cuando me entero de que en Estados Unidos, por ejemplo, se proyecta la creación artificial de obstáculos de la circulación, me convenzo todavía más de que la autopista, lejos de ser la solución ideal, corre el peligro de convertirse en un nuevo factor que incrementa aún los índices de la mortalidad.

No pretendo con este artículo investigar las causas de los accidentes, pero mi experiencia de conductor me permite afirmar que se puede circular por nuestras carreteras deprisa, muy deprisa incluso, sin que ello necesariamente resulte peligroso para uno mismo o para los demás.

Es la velocidad el caballo de batalla de la Policía de Tráfico y la oportunísima cabeza de turco de los Tribunales. ¡Qué invectivas no habrán merecido en estrados y cuántos comentarios no habrá suscitado en la Sala de Togas!

Si hubiéramos de aceptar sin reservas la veracidad y exactitud de las declaraciones que prestan los automovilistas a raíz de un accidente, casi todos ellos iban en el momento de ocurrir el siniestro a 60 kilómetros por hora; algunos a ochenta; muy pocos a cien, y casi ninguno a ciento diez. Cuando un conductor inconsciente reconoce ante el Tribunal, en el acto del juicio oral, que la velocidad de su vehículo era de ciento veinte o ciento

# RADIO GROS

## LA CASA DEL AUTO-RADIO

CONCESIONARIO OFICIAL DE



**Televisión - Aparatos electrodomésticos**

**Paseo Colón, 24 SAN SEBASTIAN Teléfono 23291**



**STINUS**  
FUNDADA EN 1893

**GARAGE**  
Gloria, 3 y 5  
Teléf. 10350

**CARROCERIA**  
Carquizano, 5  
Teléf. 10235

**SAN SEBASTIAN**

Servicio permanente-Lavado y pintura de bajos

Talleres de reparaciones mecánicas

Construcción y reparación de carrocerías

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA  
DE AUTOMOVILES

# Peugeot

SERVICIO

RECAMBIOS

# Servicio Remolque - Grúa

# TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo Colón nos 31-33  
Teléfono 3203 (Centralilla)  
**SAN SEBASTIAN**

SERVICIO OFICIAL

**SEAT**

TALLER AUTORIZADO  
N.º 502

- *Asistencia en garantía SEAT y revisiones*
- *Mecánica en general*
- *Chapistería, pintura y electricidad*
- *Alineación regloscópica de faros y equilibración estática y dinámica de ruedas*
- *Alineación de direcciones*
- *Instalación de servofrenos*
- *Venta de recambios originales*

treinta kilómetros por hora, se hace en la Sala un silencio de temeroso asombro y todo el mundo piensa que el procesado está loco; opinión, podríamos casi afirmar, plenamente compartida por los Magistrados en el "fallamos" de la sentencia. En ésta, como en tantas otras materias, se impone la conclusión de que vivimos en plena hipocresía y de que a ella nos atenemos.

Aún a riesgo de ser tachado de anarquista, hay que sostener, sin embargo, que la velocidad, por sí sola, no es causa determinante de los accidentes de circulación, y que pisar el acelerador dista mucho de ser sinónimo de asesinato. No es ella, sino la impericia la que mata. Así, el conductor que por miedo o por indecisión duda si adelantar o no al camión que le

precede, puede ser mucho más peligroso que quien, al volante de su coche sport, efectúa ese adelantamiento a ciento sesenta o ciento ochenta kilómetros por hora, si realiza la maniobra en una carretera suficientemente ancha y con la necesaria visibilidad.

Basta que a un conductor le guste correr y vaya rápido para que, por regla general, se diga de él que "conduce como un loco". En realidad, sólo lo será quien circule a excesiva velocidad cuando las condiciones y circunstancias del tráfico no lo permitan, o demasiado despacio cuando aconsejen aquéllas ir deprisa. Tanto uno como otro son igualmente peligrosos.

La solución está, por tanto, en

*Auto-Recambios* **BRIG S.L.**

**NEUMATICOS MICHELIN • REPARACIONES-RECAMBIOS Y SERVICIOS**

Avda. Generalísimo, 2

San Sebastián

Teléfono 1-31-81

# CANO, S. A.

Exposición y venta  
Avenida Generalísimo, 6 - Teléfono 25402

Servicio Asistencia Técnica  
Paseo Duque de Mandas, 3 - Teléfono 3069

**SAN SEBASTIAN**

**SERVICIO OFICIAL**

**FIAT**

**SEAT**

**SIMCA**

**Recambios originales**

**Asistencia en garantía FIAT - SEAT  
SIMCA**

**Revisiones**

**Chapistería, pintura, guarnicione-  
ría etc.**

**Mecánica y electricidad**

**Alineación de faros**

**Equilibración electrónica de ruedas**

**Modernos servicios técnicos de con-  
trol, detección, reparación, etc.  
de averías**

## **ACEROS "BELLOTA"**

**PARA TODAS LAS APLICACIONES**

- Rápidos y extrarrápidos
- Para matrices y cortantes
- Aleados, para usos especiales
- Al carbono
- De construcción: bonificables y de cementación
- Para muelles
- Inoxidables y resistentes al calor
- Chapa magnética
- Acero superpuesto "Duplex", etc.

**CON LA MAXIMA GARANTIA**

- Todos los aceros BELLOTA están garantizados en su composición típica y en sus características mecánicas.

**PATRICIO ECHEVERRÍA, S. A. - Legazpia**

ALQUILER DE AUTOMOVILES SIN CONDUCTOR

*Diago*

Paseo de Colón, 10 - Teléfonos 14163 y 16274 - **SAN SEBASTIAN**

aprender a conducir correctamente.

Es lamentable constatar que la lentitud, la indecisión, la falta de reflejos o de atención, el comportamiento incorrecto, el estacionamiento en la calzada, son a menudo causas directas de accidentes serios y que, de hecho, el autor de estas faltas graves verá su responsabilidad a salvo frente al automovilista que, circulando a ciento cuarenta kilómetros por hora, no haya cometido otra infracción que la de no prever el culpable comportamiento de los demás o la de conducir a una velocidad que, sin duda, impresionará a la Policía o al Juez.

¿Dónde hallar el remedio para este estado de cosas?

Ante todo, en el anual reconocimiento médico del conductor; pero en

un reconocimiento completo y a fondo, no en la consabida visita al médico de cabecera que es normalmente un rato de intrascendente charla amistosa.

Después, en la manera de obtener el permiso de conducir. Debería otorgarse éste, al principio, con un carácter provisional y con la prohibición terminante de conducir por las carreteras de primer orden durante seis meses o un año. En seguida, un nuevo examen severísimo a velocidad normal y a gran velocidad, durante un largo recorrido y, finalmente, revisión del permiso cada tres o cuatro años, mediante prueba de capacitación.

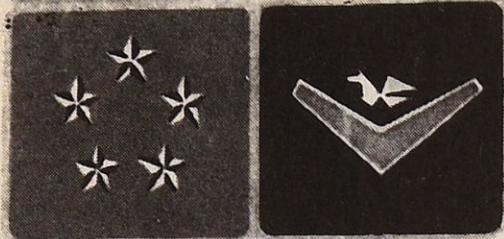
Tal vez entonces aprendieran los automovilistas a conducir y no tan sólo a manejar el volante.

IDEAS

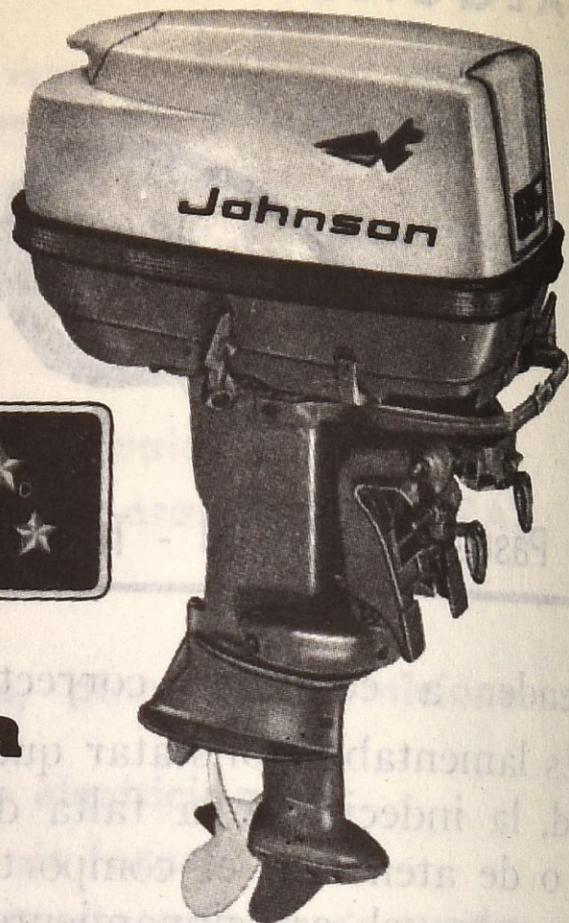
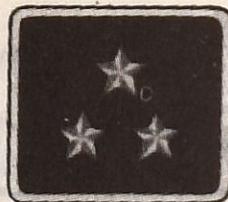


*Brandy*  
**FELIPE II**

ELECTRAMATIC



**Vea los Nuevos Motores  
Fuera de Borda  
Johnson SEA-HORSE.**



**eugenio etura**

SERVICIO OFICIAL

TALLER MECANICO

REPARACION MOTORES MARINOS

SALUD, 12

SAN SEBASTIAN

Teléf. 17621

# Lambretta

**MOTOR CENTRAL - SEGURIDAD**

**MOTOCARRO LAMBRETTA**  
**El más barato del mercado**

Precio f.f. Ptas. 26.000,— en chasis. ENTREGA INMEDIATA

Motoscooter Lambretta 150 LI Ptas. 20.300.— f.f.

Motoscooter Lambretta 125 LI Ptas. 17.975.— f.f.

Motoscooter Lambretta 175 TV.

Unica motoscooter equipada con freno de disco

Precio f.f. Ptas. 24.975

ENTREGA INMEDIATA

JESUS BENGOCHEA Oquendo, 4 bajo SAN SEBASTIAN

# LOS FRANCESES DECIDIERON CIRCULAR POR LA IZQUIERDA PERO EUROPA ELIGIO LA DERECHA

¿Los ingleses van a circular pronto por la derecha?

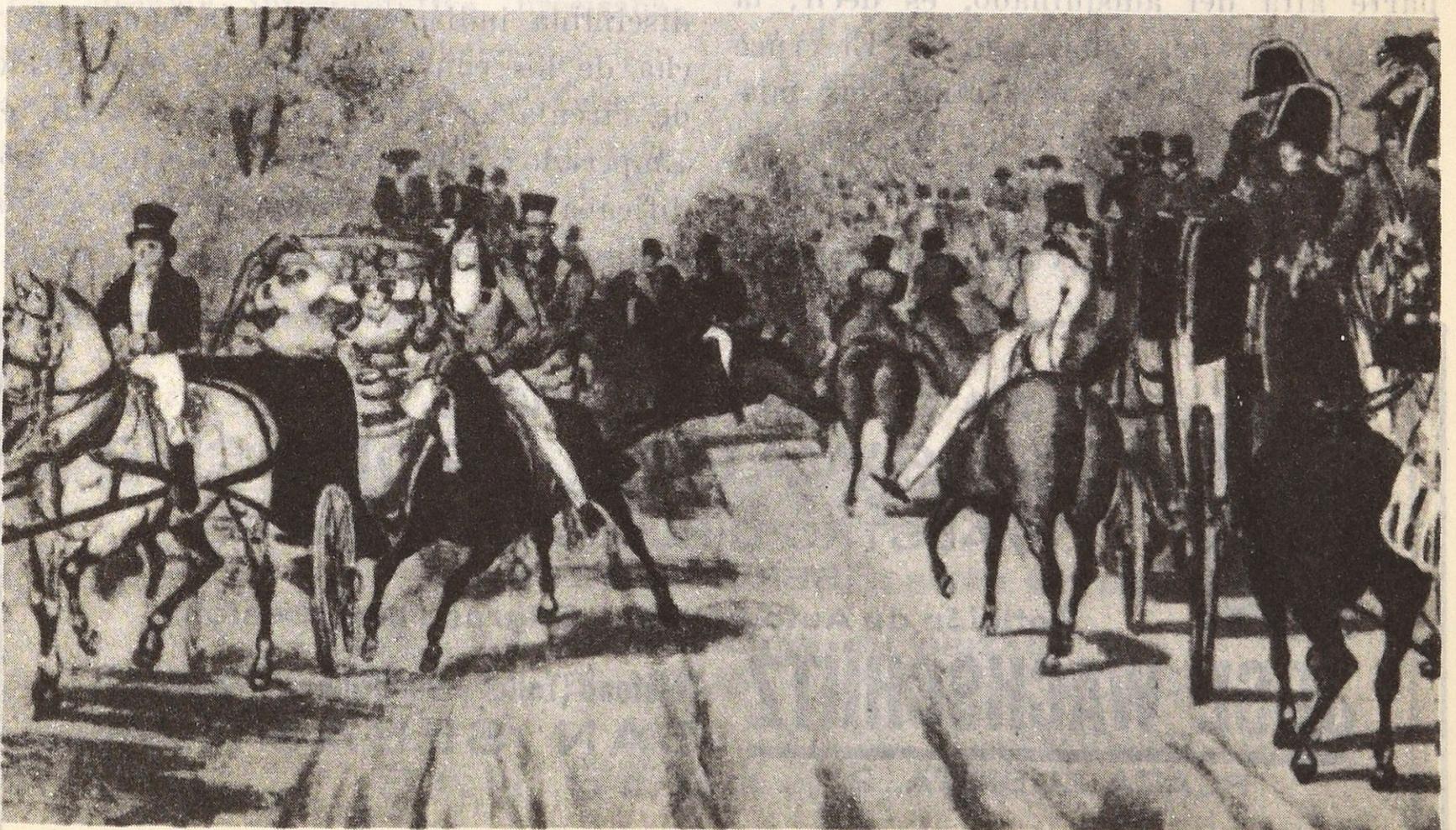
En el momento en el que el tráfico de carretera internacional se apresta a invadir la Gran Bretaña, gracias al túnel o al puente sobre la Mancha, esa modificación circulatoria sería bien recibida. A los ojos de la casi totalidad de los automovilistas europeos, Inglaterra y Suecia hacen el papel de países retrasados, manteniendo todavía la circulación a la izquierda.

¿Pero lo son realmente? ¿Desde cuándo y por qué la circulación a la derecha se ha impuesto? He aquí unas preguntas que muchos de entre nosotros se han planteado en más de una ocasión, y a las cuales vamos a tratar de responder.

El sentido de la circulación a la derecha nos parece natural, porque forma parte de nuestros reflejos. Sin embargo, en su origen, no fue universalmente adop-

tado. Por algunas razones prácticas, fue incluso la izquierda la que parece que se impuso durante largo tiempo. El hombre, en efecto, es generalmente dextrista, y acomete necesariamente sus actos sujetando con su mano derecha el objeto que conduce o desplaza. El carretero marcha a pie, llevando la brida del animal con su mano derecha. Andando a la izquierda de la bestia, tiene tendencia a circular por el costado izquierdo de la carretera, haciéndolo así con más seguridad. El hombre, sea ciclista o jinete, monta generalmente en el sillín o montura, por el lado izquierdo y en los dos casos, realiza esa maniobra ocupando una parte de la calzada.

Es difícil saber, a ciencia cierta, en qué sentido se circulaba por las calzadas romanas. Tampoco se tienen documentos sobre el sentido de circulación adoptado en Occidente durante siglos, y ello, por la simple razón de que el problema no existía.



Hacia 1830, en el bosque de Boulogne, los embotellamientos imponían ya el respeto de la circulación a la derecha.

# Garage SORASU

Calle Ronda, 7 • Tel. 12272

San Sebastián



En el siglo xvii, Boileau denunció los entorpecimientos de la circulación en París, sin proponer un remedio, y sin precisar si los cócheros, cuando se insultaban, lo hacían para reclamar el paso a la izquierda o a la derecha. En esta época, no obstante ciertos reglamentos de circulación de hecho no siempre observados, concedían a los vehículos de los "Grandes" de aquel mundo, el derecho a circular por la parte alta del adoquinado. Las calles de los pueblos, comúnmente muy estrechas, y revestidas de adoquines, tenían un canal central. Y así, las personas "de rango" se reservaban en principio la parte alta del adoquinado, es decir, la más alejada del canal central. El cruce de los vehículos no presentaba las mismas dificultades sobre las calzadas en pleno campo, por ser menos estrechas.

Al final del siglo xviii, cuando el trá-

fico de carretera se intensificó y se aceleró bajo el impulso de Turgot, algunos reglamentos sobre circulación fueron dictados, pero eran diferentes según las Provincias, y mantenían una gran libertad de acción en relación al poder central. Los grandes escritores viajeros, como Arthur Young, se muestran totalmente mudos sobre este aspecto.

Se ha dicho también que Napoleón I ordenó a sus tropas el circular por la derecha, para equivocar a su adversario. Es más probable que la tendencia a la derecha, comenzara ya a imponerse en Francia, y que, de todas maneras, una disciplina indispensable a la buena marcha de los convoyes imponía un sentido de circulación bien definido, el cual, el Emperador, con muy buen criterio, no modificaba en país enemigo, incluso si las costumbres eran diferentes. Es induda-



SERVICIO OFICIAL  
**VOLKSWAGEN • PORSCHE**

MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN  
SERVICIO TECNICO

Petición de Automóviles - Engrase alta presión

**JOSE WACHSCHÜTZ**

PLAZA ZUBIETA, 2

Teléfono (Taller y Domicilio): 1-44-03  
**SAN SEBASTIAN**

*Aguas de Mesa*

**FONTE FORTE**

**CARBONICA**

*Lanjarón*

**SALUD**

**NATURAL**

ble que estas reglas militares tuvieron una notable influencia sobre una situación hasta entonces y durante mucho tiempo anárquica.

Hay que esperar al Decreto del 10 de agosto de 1852, y su circular interpretativa, para ver por fin aparecer una Reglamentación general. En su artículo 9, este Decreto precisa:

“Todo conductor de coche debe arriarse a su derecha al acercarse a otro coche, con objeto de dejarle libre por lo menos la mitad de la calzada...”

La circular interpretativa precisaba además que el artículo 9 no hacía más que conservar el uso adoptado por los vehículos. “Este uso se convierte así en una obligación para todos...”

Pero este decreto de circulación no se

aplicaba más que a las carreteras nacionales, departamentales y a los caminos vecinales de gran comunicación. Los ferrocarriles, los cuales siguen circulando en Francia por la izquierda, acapararon durante más de medio siglo el tráfico sobre largas distancias, pero la llegada del automóvil obligó a reconsiderar todos los reglamentos de circulación.

Una Comisión fue encargada de elaborar el primer Código de la Carretera. Se reunió en 1909, y—cosa inesperada—se pronunció en una pequeña mayoría, por la adopción del sentido de circulación A LA IZQUIERDA. El Gobierno no se opuso a ello, pero lo ignoró. Y cuando el 31 de diciembre de 1922 fue promulgada la primera edición oficial del Código de la Carretera, su artículo 9 consagró definitivamente el triunfo en Francia de la circulación por la derecha.



**GARAGE**

**GRAN VIA**

**Vicente Oyarbide**

**TALLER DE REPARACIONES AUTORIZADO**  
**PERSONAL TECNICO • ESTANCIAS • LAVADOS • ENGRASES**

**Avenida Gmo. Franco. 14 • Teléf. 15765 • Particular 18813**

**SAN SEBASTIAN**

# Ignacio Villar y Cía.

**MAYORISTAS CAMPSA**

**REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL**

Accesorios y recambios

**"MOVI"**

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2    Teléfonos 12279 y 17302

**SAN SEBASTIAN**

Rectificación y camisaje de cilindros  
Rectificación de cigüeñales - Rellenado  
de bielas y cojinetes-Mecánica en general

## Garage Internacional

**MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.**

Avenida General Mola, 7 - Teléfono 1-24-36

**SAN SEBASTIAN**

En Europa, durante ese tiempo, una mayoría se inclinó en favor de la derecha. Pero los países refractarios eran todavía numerosos, en víspera de la guerra de 1914: Inglaterra y Suecia, naturalmente, pero todavía Portugal, Checoslovaquia y parcialmente, Austria, Hungría e Italia.

Parcialmente decimos, ya que en Austria y en Hungría se circulaba a la derecha en las provincias del Tirol, Carintia, Istria, Carniola y Dalmacia, pero a la izquierda en las otras. En Italia era más curioso todavía: se tenía la derecha en las carreteras, pero a la entrada de la mayor parte de las grandes poblaciones, aparecía un cartel que decía: "Tenere la sinistra". Y el usuario pasaba dócilmente de la derecha a la izquierda.

Para tratar de remediar un poco esta

anarquía, se decidió en la Conferencia Internacional de la Circulación en Carretera, que tuvo lugar en París en 1926, que: "en un mismo país el sentido reglamentario de la circulación debe ser uniforme". El orden, pues, fue establecido en Austria, Hungría e Italia, y la derecha prevaleció. Sin embargo, hasta 13 años más tarde, cuando fue ocupada por los alemanes, no estableció Checoslovaquia la circulación a la derecha. Fue la última en claudicar, y además por iniciativa ajena y no propia.

Si la circulación ha nacido del hombre, y poco después que él, su reglamentación es relativamente reciente. En cuando al Código de la Carretera propiamente dicho, no existe, en efecto, más que desde hace medio siglo, pero su historia está ya bien consagrada, y su aspecto ha evolucionado considerablemente.

# fotoLux

**JOSE LUIS BARRENECHEA**

FOTOCOPIAS AL MOMENTO

CARNETS DE CONDUCIR, IDENTIDAD,  
PASAPORTES, ETC.

VENTA DE APARATOS FOTOGRAFICOS

ALAMEDA CALVO SOTELO, 23  
TELEF. N.º 25-1-21

**SAN SEBASTIAN**

## GARAGE Vicente Castroviejo

**SERVICIO DE REMOLQUE  
CUSTODIA DE COCHES  
ENGRASE ALTA PRESION  
TALLERES MECANICOS  
REPARACIONES  
ALQUILER DE AUTOMOVILES  
SIN CONDUCTOR**

Víctor Pradera, 67

Teléfono 14328

**SAN SEBASTIAN**

# MENESTRA AUTOMOVILISTA

La industria automovilista japonesa ha producido en 1963 un total de 1.283.533 vehículos, lo que significa un 29,6 por 100 más que el año 1962. De esta producción, cerca del 60 por 100 fueron coches utilitarios.

\* \* \*

El XXII Rallye Femenino Automovilista París - St. Raphael se disputará del 1 al 3 de mayo próximos. La prueba está abierta para los turismos de serie mejorados y a los de gran turismo, y se celebrará en dos etapas: París-Carpentras y Carpentras-St. Raphael. La primera, con 882 kilómetros, y la segunda con 458.

\* \* \*

Ya está en el mercado el Renault R-4, fabricado en Valladolid y en dos versiones, que muy pronto serán tres. Estéticamente, el coche tiene poco que ensalzar, aunque, sin duda, es más bonito que otros de su clase, pero es evidente que a poco que lo veamos rodar por nuestras calles y carreteras, nos haremos a sus líneas. Mecánicamente, por el contrario, es una pequeña maravilla, que ofrece muy interesantes soluciones. Estas y las numerosas particularidades que hace de este vehículo uno de los más prácticos que han sido lanzados al mercado internacional en los últimos tiempos, es lo que ha hecho consolidar el éxito que de salida tuvo este coche, que ahora se fabrica en nuestro país.

\* \* \*

Cierto es que sale al mercado nacional



tricolado, se pone en unas 98.000 pesetas. Pero suponemos que, a medida que se vaya incrementando la producción del mismo, irá limándose este precio inicial.

\* \* \*

Y hablando de FASA, diremos que la sociedad deja de fabricar el modelo Dauphine, que comenzó a montarse en Valladolid en 1958, habiéndose producido del mismo, desde

aquella fecha, unas 82.000 unidades. En cambio, seguirán fabricándose los modelos Ondine y Gordini, con los que la gama de vehículo FASA, en el presente año, llegará a estar constituida por un total de siete modelos, que son los siguientes: Ondine, Gordini, R-4L, R-4F, 4-4S, Alpine berlina y Alpine cabriolet.

\* \* \*

Durante el pasado año fueron matriculados en España 249.739 vehículos, de los que 42.300 fueron camiones y furgonetas; 2.044 autobuses; 91.195 turismos y 114.249 motocicletas.

\* \* \*

Algunos pesimistas casi daban ya por saturado el mercado nacional de automóviles, cuando la realidad es que todavía estamos bastante lejos de esa situación. Buena prueba de ello son los dilatados plazos de entrega que existen para los modelos Seat 600-D y 1.500, los cuales se están pagando por encima de su precio en el mercado de segunda mano, si se trata de coches con pocos kilómetros.

# HUMOR DEL AUTOMOVIL

## UNA DE ESCOCESES

Es proverbial el sentido ahorrativo de los escoceses. Los ingleses siempre les cuelgan todos los chistes de este tipo que circulan por ahí. El siguiente, por ejemplo:

Un escocés va en un tren y baja en cada estación y vuelve a subir precipitadamente. Ante la extrañeza de sus compañeros de compartimento, les da esta explicación.

—Soy cardíaco y no sé si llegaré al término de mi viaje. Por eso tomo un billete en cada estación, hasta la próxima solamente, por si acaso...

## EL CAZADOR, CAZADO

Mr. Shaw Tailor, especialista en la lucha contra los ladrones de automóviles, pronunció en la Televisión Británica una serie de conferencias muy documentadas sobre el asunto. Sin embargo, un día a la salida de los estudios, se encontró sin su automóvil.

—No lo comprendo—declaró—yo sigo al pie de la letra los consejos que doy a mis televidentes.

Lo que seguramente había ocurrido es que los ladrones no habían presenciado ninguna de las emisiones televisivas de Mr. Shaw...

## PUES ESTAMOS APAÑADOS...

Sube un señor a un auto de alquiler, llevando uno de esos audífonos para sordos. El chófer, charlatán él, le pregunta:

—Qué, ¿dan resultado esos aparatitos?

—Ya lo creo—contesta el viajero—no sé qué haría yo sin el mío.

—Debe ser penoso eso de no oír bien—comentó entonces el chófer—. Pero, en fin, unos tenemos una cosa y otros, otra. No faltan achaques en esta vida. El mío, por ejemplo. ¡Si viera usted el trabajo que me cuesta ver a dos palmos nada más! ¡Y de lejos, ni pío...!

## GALANTERIA JUSTIFICADA

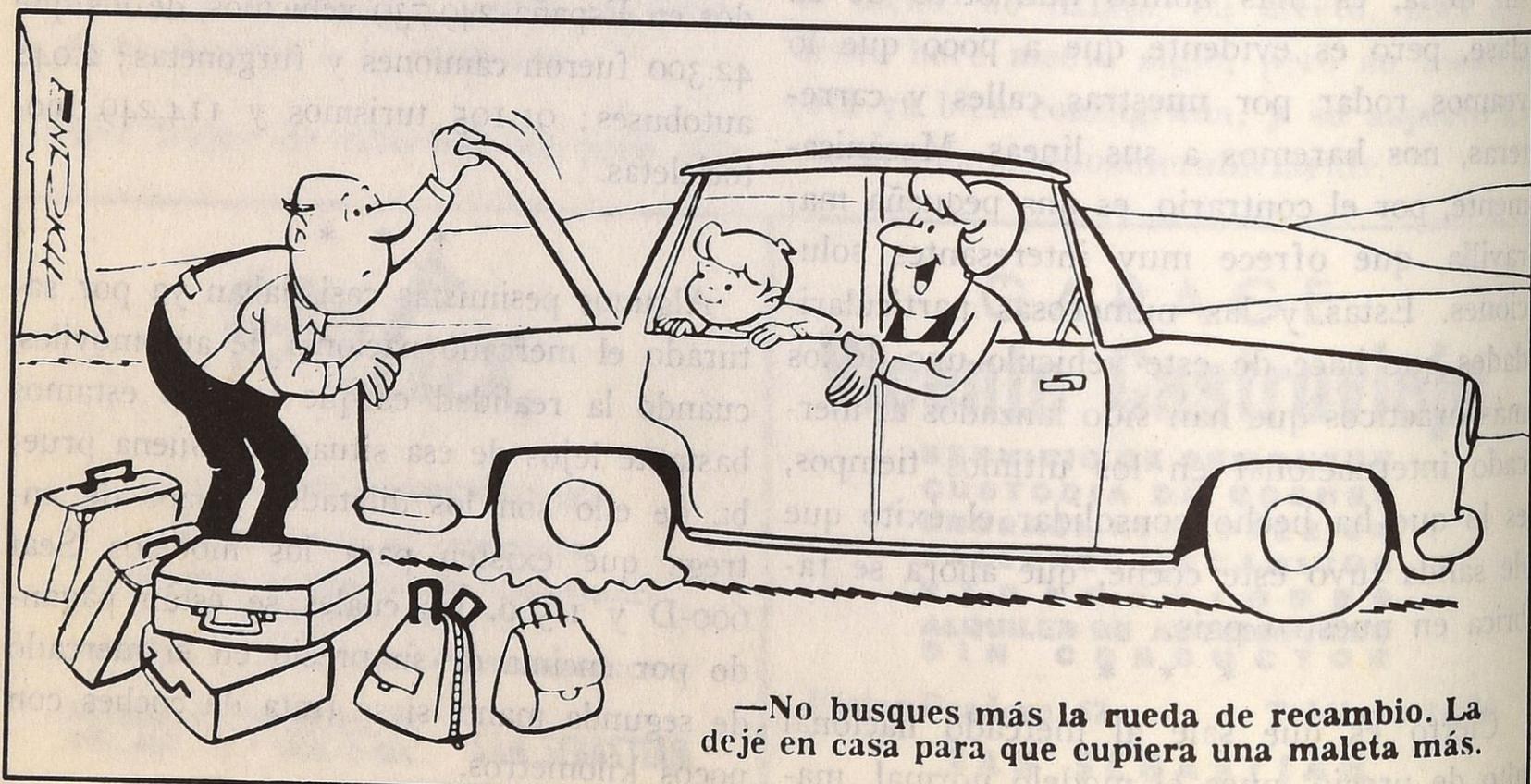
Al autobús en que íbamos viajando subió una muchacha primorosa. Y tan pronto como empezó a cruzar el pasillo, uno de los pasajeros se levantó para ofrecerle su asiento.

—Yo no puedo estar sentado—dijo—mientras una dama permanece de pie.

Del fondo del autobús salió una voz de mujer diciendo:

—¡Caramba! ¡Déjenme ver cómo es la cara de un caballero!

—¡No se apesure!—contestó una voz de hombre. ¡Primero vea cómo es la cara de la muchacha!



—No busques más la rueda de recambio. La dejé en casa para que cupiera una maleta más.

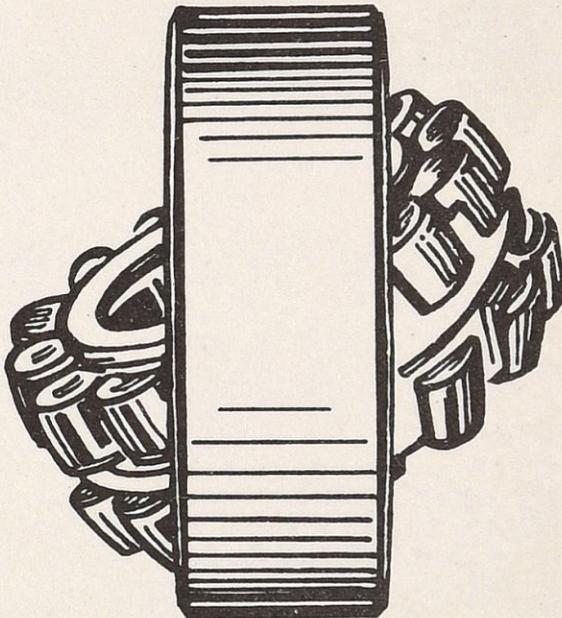
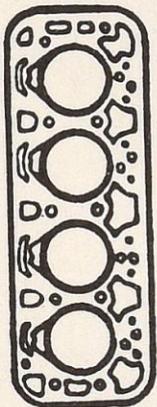
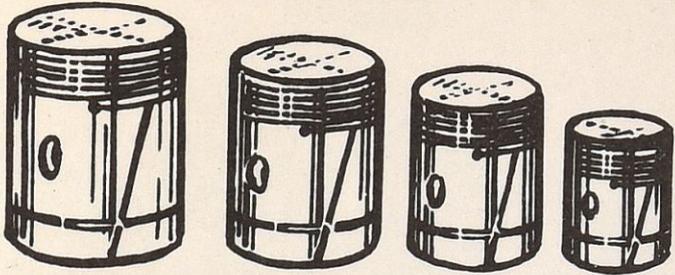
# INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

(INUNSA)

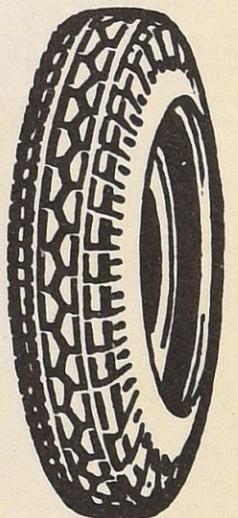
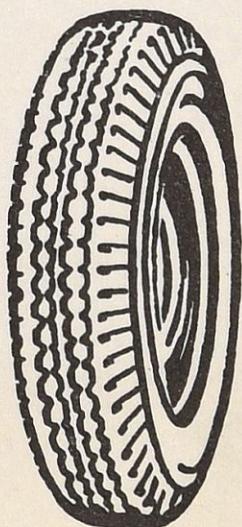
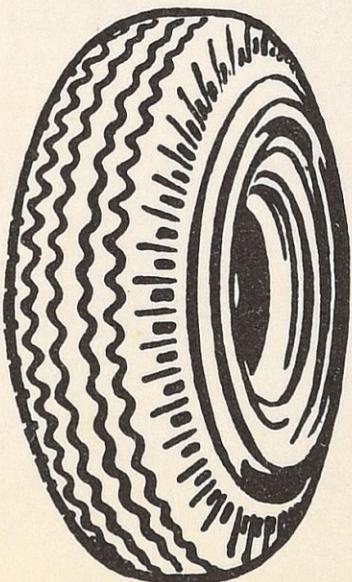
SAN SEBASTIAN • Iparragirre, 9 - Apartado 12 - Teléfono 3017

EIBAR • Generalísimo, 4 - Teléfono 71.649

TELEGRAMAS: INUNSA



DISTRIBUIDORES  
EXCLUSIVOS



la ilusión  
de tener un

**FOAM**  
Firestone



En la nueva vida que espera, Vd. merece  
dormir sobre FOAM FIRESTONE... mullido,  
agradable, limpio...  
FOAM FIRESTONE para nosotros, para  
nuestros hijos...  
FOAM FIRESTONE, burbujas de confort.

**XIMENEZ Y C<sup>ÑA</sup> S. A.**

NEUMATICOS — ACCESORIOS — CORREAS — LUBRIFICANTES

Casa Central:  
**PAMPLONA**  
Av. Carlos III, 9  
Tel. 1551

Sucursal:  
**SAN SEBASTIAN**  
Usandizaga, 1  
Tel. 13004

Sucursal:  
**LOGROÑO**  
Calvo Sotelo, 8  
Tel. 2317

Sucursal:  
**TUDELA**  
Morte-Bias, 14  
Tel. 296