

El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2.ª EPOCA - N.º 59

ENERO 1973



Y DESDE AQUI
TODOS LOS CAMINOS
A SANTIAGO
SE HACEN UNO SOLO

AÑO 1965

TRES SERVICIOS DEL CLUB PARA SUS VIAJES

cuando salga al extranjero

Carnet de Asistencia Internacional

Con este Carnet, cuyo costo es de 200 Ptas. y su validez de un año le anticiparemos.



ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

1. - Carta de recomendación a los Clubs de la A.I.T.
2. - Cartas de Crédito.
3. - Asistencia jurídica.
4. - Asistencia técnica.
5. - Asistencia Médico-Quirúrgica complementaria de las Cartas de Crédito.
6. - Caución para el pago de sanciones por infracción de las normas de circulación.
7. - Asistencia para la repatriación de heridos o enfermos graves.
8. - Asistencia mecánica en carretera.
9. - Ficha médica para primeros socorros.
10. - Formulario de autorización.
11. - Formulario para caso de accidente.

Cualquier dificultad en su viaje en automóvil por el extranjero, consulte con el Club A.I.T. del país visitado, donde le facilitarán todas las informaciones y asistencia posible.

Para su utilización lea con la mayor atención las instrucciones contenidas en cada bono.

NO OLVIDE DEVOLVER ESTE CARNET A LA CADUCIDAD DE SU PLAZO DE VALIDEZ, AL REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

SE COMPLEMENTAN

Los importes anticipados los abonará el socio a su regreso en pesetas.

Bonos de Asistencia Internacional

El importe de estos Bonos, es de 400 Ptas. y su validez de un año: Con los mismos y sin otro desembolso por parte del socio abonaremos.



- Para su vehículo:**
- Bono n.º 1 - **Repatriación del vehículo** irreparable a causa de un accidente hasta su domicilio.
 - Bono n.º 2 - **Remolaje del vehículo** hasta el taller de reparación más próximo.
 - Bono n.º 3 - **Envío de piezas de recambio** cuando no fuera posible su adquisición en plaza.
 - Bono n.º 4 - **Peritaje técnico.**
- Para usted y sus acompañantes:**
- Bono n.º 5 - **Repatriación por conductor profesional** del vehículo y de sus ocupantes en caso de incapacidad de su conductor habitual.
 - Bono n.º 6 - **Adelanto de la caución penal** que le pueda ser exigida al titular para garantizar su libertad provisional, en la eventualidad de un accidente de circulación.
 - Bono n.º 7 - **Repatriación de heridos y enfermos** hasta su domicilio:
 - por avión ambulancia.
 - por avión de línea regular.
 - por ambulancia, tren, etc.

SERVICIO DE VIAJES

con el asesoramiento técnico de

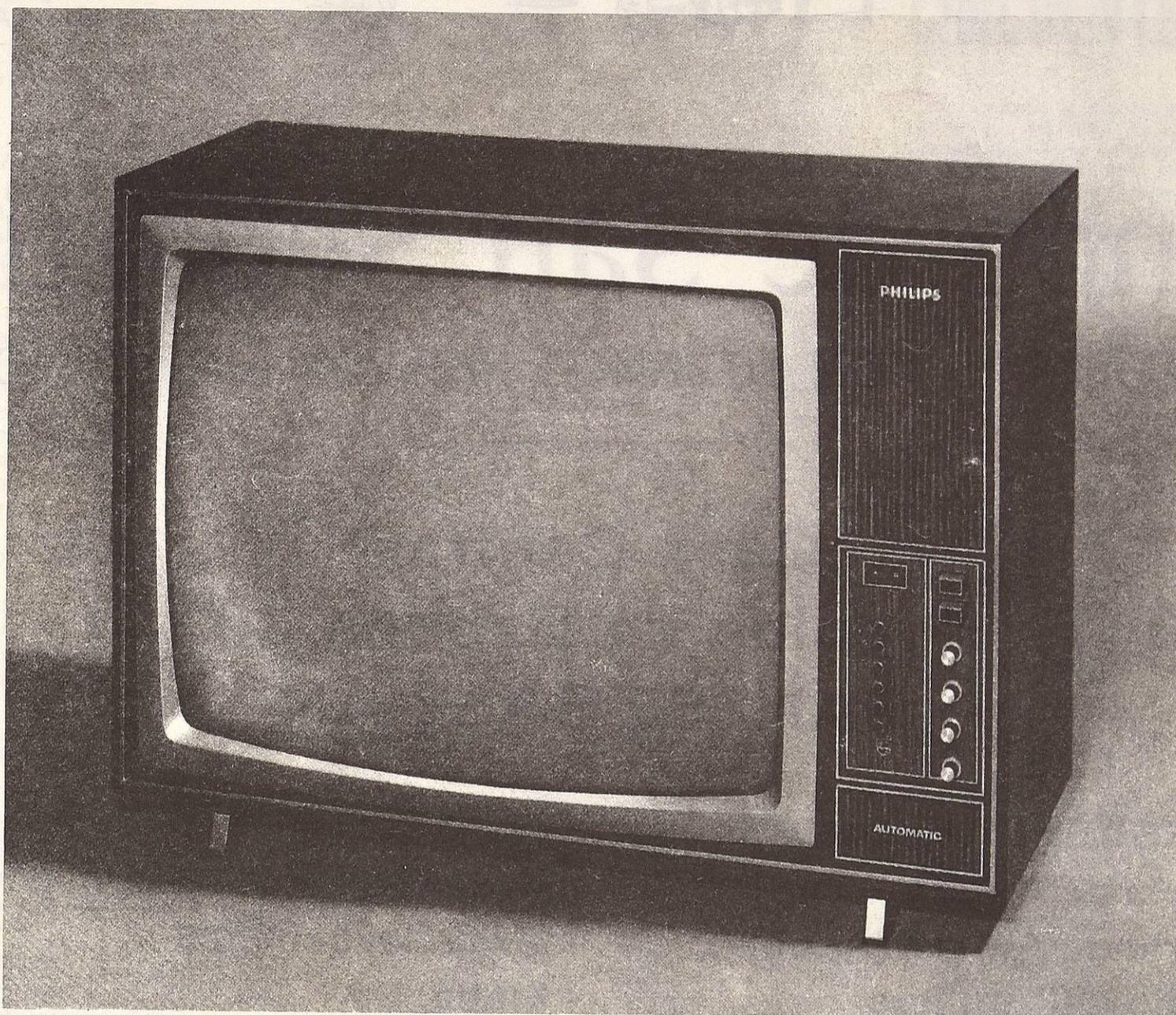
VIAJES TOURING CLUB, S. A. (Grupo A - título n.º 175)

- Preparación de itinerarios y presupuestos por ferrocarril, carretera, avión y barco.
- Billetes de Ferrocarril, Avión y Barco.
- Reserva de plazas en hoteles y apartamentos de España y el Extranjero.
- Cruceros - Excursiones.
- Coches de alquiler con o sin conductor.

Todo lo que Vd. necesita para su viaje

En nuestro domicilio social, le atenderá personal especializado, que ya desde ahora está a disposición de los Sres. Socios.

¿Qué le pediría Vd.
a un televisor?
...la mejor imagen, el mejor sonido



VEA TODA LA GAMA DE APARATOS
PHILIPS 1973

DISTRIBUIDOR:

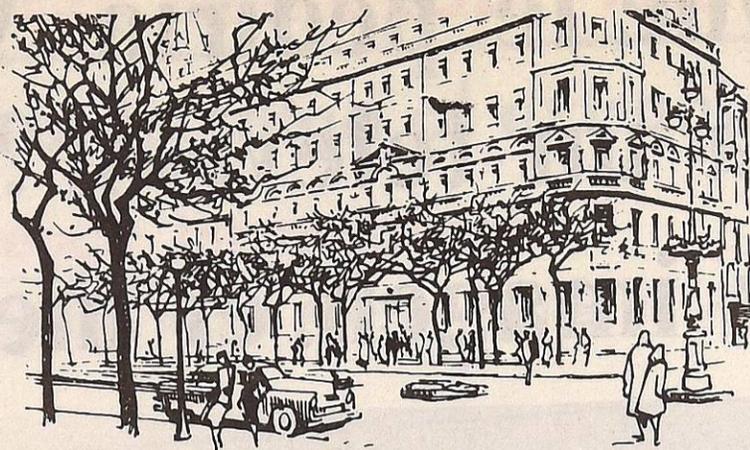
radio

GARIBAY

SAN SEBASTIAN
PEÑAFLOIDA, 1
AVDA. DE MADRID, 8
MIRACRUZ, 3
MATIA, 16

PASAJES DE SAN PEDRO
GENERAL MOLA, 21

TALLERES PROPIOS PARA INSTALACIONES Y SERVICIO POST-VENTA



Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

Casa Central:
Avenida de España, 19
SAN SEBASTIAN

SUCURSALES URBANAS:

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| Barrio de Amara | - Avda. Sancho el Sabio, 31-33 |
| Barrio de Amara (Anoeta) | - Avda. Isabel II, 15 |
| Barrio del Antiguo | - Matía, 58 |
| Barrio de Azcuene-Trincherpe | - Azcuene, 3 |
| Barrio de Eguía | - Eguía, 3 |
| Barrio de Gros | - Gral. Primo de Rivera, 19 |

OTRAS SUCURSALES Y AGENCIAS:

Provincia de Guipúzcoa: Alegría de Oria, Ataun, Azcoitia, Azpeitia, Beasain, Cestona, Eibar, Elgóibar, Escoriaza, Fuenterrabía, Guetaria, Hernani, Irún, Lezo, Mondragón, Oñate, Orio, Ormaiztegui, Pasajes, Rentería, Segura, Tolosa, Urnieta-Lasarte, Vergara, Villafranca, Zarauz, Zumárraga y Zumaya.

Provincia de Navarra: Elizondo

Provincia de Santander: Castro Urdiales

Provincia de Vizcaya: Berriz, Bilbao, Ermua, Ondárroa y Zalla



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Cincuentenario	3
NAVARRA - VIZCAYA - ALAVA	4 - 5
El campeón del mundo Volkswagen	6
Información del Club	8 - 9
La influencia del alcohol en los conductores ...	11
Su nuevo autobús	13
Infructuosa reunión de los Ministros de Transportes de la Comunidad Económica Europea	14
Dos "tres puertas" a por el mercado español ..	16
Canadian American Challenge Coup	18
Maxim's & Rue Royale	20
Dos formas de vigilar las luces	22
Algo sobre la prisa y la preferencia de paso	25
Prueba del Simca 1200 Special	26
Todo sobre el cambio de aceite	28
El Puerto del Simplón	30
La primera foto del Seat 124 Sport 1800	33
Ford, interesado por el mercado español	33
Noticias	35
Novedades	36
Jefatura de tráfico de Guipúzcoa	40
Normas para la participación en el Salón Internacional de Barcelona 1973	40

Portada: Monumento al Peregrino - Puente la Reina (Navarra)
Foto: F. Galle

Difusión media en el último control:
14.102 ejemplares.

Tirada del número de Diciembre
15.300 ejemplares.



Depósito legal: S.S. 26-1968

JUNTA DIRECTIVA DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO NAVARRO

PRESIDENTE: D. José María Maquibar y Arrillaga
VICE-PRESIDENTE: D. Alberto Fernández Ibarburu
TESORERO: D. Ramón Lilly Lermينياux
SECRETARIO: D. Ramiro Cibrian Saiz
VICE-SECRETARIO: D. Angel Espinosa Gil
VOCALES-GUIPUZCOA: D. José María San Gil Urdangarin
D. Javier Noain Picavea
D. Javier Irazusta Ruiz de Arcaute

ALAVA

VICE-PRESIDENTE: D. Ignacio Lascaray Ondarra
VOCALES: D. Luis María Masoliver Martínez
D. Claudio Aldecoa Lecanda
D. Gabriel Buesa Peciña
D. José A. Orbea Gortazar

NAVARRA

VICE-PRESIDENTE: D. Joaquín Arraiza Goñi
VOCALES: D. Santiago Otegui Campos
D. Javier Berazaluce Altadill
D. Félix Viscarret Nagore
D. Alfredo Urra Prat

VIZCAYA

VICE-PRESIDENTE: D. Ignacio Aznar Ibarra
VOCALES: D. Tomás Cuesta Gimeno
D. Antonio María Muñoz López
D. Juan Olabarri Sota
D. Emilio Ibarra Churruga

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4-1.º Izqda.
Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40
Teléfono 612897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor)
Teléfono 661967

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13 (N.Y.A.S.A.)
Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo
Bandera de Vizcaya, 2-1.º
Teléfs. 439744 - 439743

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

CINCUENTENARIO

Se cumple el Cincuentenario de la fundación del Real Automóvil Club de Guipúzcoa. Una efemérides que nos llena de orgullo por cuanto sin entrar en el balance, pero sí en la apreciación superficial, el nombre, el prestigio del Real Automóvil Club ha sido una auténtica carrera hacia una de las metas soñadas, que ya se ha alcanzado: la de tener vigencia en toda la región Vasco-Navarra. Y ello como consecuencia del gran apoyo recibido por todos los aficionados al motor que con su asistencia a nuestras oficinas e instalaciones, ha hecho posible que hoy día el Real Automóvil Club Vasconavarro sea una entidad de acción y ayuda eficaz para el automovilista.

Pero esta es una de las metas que se ansiaba alcanzar, habiendo llegado a su final. Hay otros muchos objetivos que con este desarrollo francamente optimista se pueden lograr.

Una de las realizaciones que va a reflejar de forma material este medio siglo, es el Rally Internacional Vasconavarro que tendrá como denominación especial "Rally del Cincuentenario".

Con tal fausto motivo se ha hecho un gran esfuerzo a fin de que el total de premios experimenten un importante incremento.

El Rally que tiene las fechas del 24 y 25 de febrero próximo, tendrá su salida en Vizcaya y a través de ocho controles y 866 kilómetros de recorrido, finalizará en el parque de Alderdi Eder, donde está prevista la llegada del primer participante a las diez y diecinueve minutos del domingo 25 de febrero.

Esta competición automovilista es una de las manifestaciones más características del Real Automóvil Club Vasconavarro. Es la demostración de lo mucho que se puede conseguir en el campo del motor, pues sabido es que la competición demuestra la vitalidad de este mundo automovilista que se agiganta por momentos.

Comienza un nuevo año que esperamos sea pleno de ventura para todos. Y en este inicio de 1973 el Real Automóvil Club Vasconavarro desea contar como hasta ahora, con el apoyo entusiasta de sus asociados y amigos, a fin de lograr para todos los mejores beneficios.

Con un recuerdo piadoso para todos aquellos grandes hombres que nos dejaron para siempre, enseñándonos el camino a seguir, confiamos plenamente en la pléyade de nuevos valores de esa juventud nerviosa ante el volante, pero con entusiasta responsabilidad de que el Real Automóvil Club Vasconavarro sea todo lo eficiente que se desea.

Oficina central y redacción:

Pl. de Oquendo (Bajos Teatro Victoria Eugenia) - Teléfs. 411529 y 444307

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 20 Pesetas

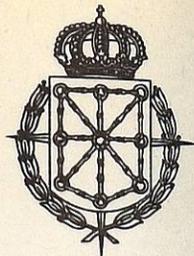
Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 415990

San Sebastián

NAVARRA



MI CARTA A LOS REYES MAGOS

Egregias Majestades:

Os voy a pedir que por un momento dejéis de lado, si es posible, las cartas de los millones de niños que por estas fechas os piden toda clase de juguetes y regalos. Dejadlas de lado un solo segundo y dignaos leer esta carta. En ella va mi petición para cuantos de una forma o de otra forman parte de ese problema llamado circulación. A vosotros, Melchor, Gaspar y Baltasar os he asignado, quizás con más voluntad que acierto, cada uno de los tres componentes básicos de la circulación —conductores, agentes y peatones— para que a cada uno de ellos le traigais lo que humildemente os pido.

A tí, Melchor, te extrañará, quizás, el que te coloque al lado de los conductores, pero, si te das cuenta, en todos los lugares apareces el primero, eres el conductor de esa embajada que desde Oriente os lleva hasta Belén. Por ello quiero pedirte por los conductores. Quisiera que imbuyeses en nuestros choferes esa meticulosidad que pusiste en tu viaje, ese saber darte cuenta de los peligros que había en tu camino, ese saber descansar cuando el sueño te vencía, evitando cualquier tropezón de tu camello o de tu escolta. Sería exagerado y abusivo pedirte una estrella que sirva de guía a cada automovilista porque, aunque no sé si habría estrellas suficientes, la polución nos impediría el verlas. Por eso te pido que cuando veas a un conductor desquiciado por los nervios, cansado por el trabajo, vencido por el sueño o con grandes dosis de irresponsabilidad le toques con tu varita mágica y le hagas recapacitar para que por esa vez se vaya a pie o se quede descansando, de esa forma nos ayudarás a reducir la cada vez más alarmante curva de mortalidad en las carreteras. Me dirás que no todos los conductores son irresponsables ni que todos están cansados o soñolientos. Es cierto, y por ello, para los que no lo son, también quiero pedirte algo. No sé si te habrás mirado alguna vez al espejo. Hazlo y verás que tu barba blanca y tu sonrisa bondadosa (no hace falta que me agradezcas el piropo) son el símbolo perfecto de la simpatía. Esto es algo que quiero pedirte. Me gustaría que tu amabilidad y simpatía no la gastases sólo con los niños. A los hombres que día a día van al volante, hazlos más simpáticos y agradables. Dale tu amabilidad para respetar a los demás, dales tu simpatía para perdonar los fallos ajenos y de tu infinita paciencia para con los niños dales un trocito para aguantar esta complicada circulación de nuestros tiempos.

Mira, Gaspar, no te enfades. A tí te he puesto junto a los guardias. Tu cara adusta y tus modales severos nos recuerdan las caras y los modales de nuestros agentes. Sí, ya sé que tú también sonríes a los niños, pero lo haces tan pocas veces... Sabes sonreír, es cierto, y aunque como a los guardias se te suponen ciertas dosis de bondad, en el momento en que vas en tu caravana eres se-

rio, consciente del trabajo y del servicio que realizas. ¿Te das cuenta, Majestad? Eres igual que nuestros guardias. En su trabajo son serios y, como tú, muy pocas veces sonríen. Para ellos quiero pedirte que los hagas conscientes de su misión, que sean serios para imponer su autoridad, pero que sepan sonreír cuando la ocasión lo requiere. Que castiguen las infracciones graves, pero que hagan un poco la vista gorda ante las pequeñas, reconociendo que la mayoría de las veces son inevitables. Que no vean los diez minutos que se ha colado un conductor en un estacionamiento limitado y que la grúa vea reducida sus actuaciones. ¿No crees, Gaspar, que con un poco de buena voluntad se pueden evitar gran cantidad de multas? Te pediría también que les dices unas anchas espaldas para que sobre ellas pudiera descansar su enorme responsabilidad y unos brazos ágiles para dirigir con acierto y soltura la circulación en nuestras carreteras y ciudades. Creo que no será mucho pedirte.

Ya te imagino, Baltasar. Te imagino sonriendo maliciosamente y pensando por qué te he dejado a tí los peatones. Es muy sencillo. También, como tú, los peatones se ven negros. Negros para cruzar una calle, negros por los ruidos, negros por los humos, negros por ser la parte más indefensa de la circulación. Por eso te voy a pedir algo también para ellos. Sigue, sigue leyendo. Hazles comprender que también tienen una importancia capital. Hazles comprender que el problema de la circulación no es exclusivo ni de los vehículos ni de los agentes de circulación. Ellos también tienen su responsabilidad. Hazles entender que no pueden cruzar una calle cuando les venga en gana ni por donde quieran. Enséñales que en los pasos de cebra no son siempre dueños y señores. Oblígales a respetar los semáforos como ellos quieren que los respeten los coches. Enséñales a andar por ciudad y carretera, pero, sobre todo, defiéndelos. Defiéndelos de los que no les respetan y de los que les miran por encima del hombro porque son «pobres peatones». Haz de los pasos señalizados su auténtico camino de paso y recuérdales que antes de cruzar deben mirar. Abusando un poco de tu amabilidad me atrevería a pedirte que con tu influencia consigueses que en las escuelas y colegios se enseñase a los niños a andar por estas ciudades en las que la circulación les impide jugar al aire libre. Concédeme lo que te pido y te prometo que aportaré mi grano de arena en contra de la desigualdad racial.

Estas son mis peticiones, Majestades. Vacíad vuestros sacos de carbón que no hay niños malos y meted en ellos, si no todo, sí gran parte de lo que os he pedido.

Perdonad que os haya interrumpido vuestro trabajo y en nombre de los peatones, agentes y conductores recibid un cariñoso saludo.

XABIER



VIZCAYA

EN BILBAO, UN PRIM

El tema no es nuevo, ni mucho menos, exclusivo de la Villa de D. Diego: los aparcamientos.

Pero es que, sin ánimo de establecer comparaciones, Bilbao va a la cabeza de las provincias Vasconavaras, en cuanto a densidad de tráfico, y ¡cómo no!, en cuanto a desorganización del mismo.

La Villa del Nervión fue una de las pioneras en cuanto a aparcamientos subterráneos se refiere; y lo cierto es que no fueron aceptados conforme a las previsiones, que, dicho sea de paso, no fueron ni optimistas, ni pesimistas, sino más bien futuristas... Todavía quedaban huecos en las calles, sobre todo para los pequeños utilitarios.

De esto, tan sólo unos años; muy pocos. Hoy, Bilbao es un problema. En la calle Alameda Recalde se han suprimido más de ciento cincuenta vehículos, que se las ven y se las desean, para apretarse por los alrededores... Cada vez se amplían las zonas azules, con lo que uno no puede estar tranquilamente en su oficina, pues vive pendiente del reloj porque «tiene que cambiar el coche», con

la consabida pérdida de tiempo, el disgusto del jefe... etc.

¿La solución?, el aparcamiento subterráneo. De acuerdo, pero éste sólo resulta rentable para el señor que cada día tiene una multa, porque... ¿cuánto cuesta un día de estancia? No lo sabemos, ni nos importa, pero cuatro horas de aparcamiento, sesenta y cinco pesetas, no es una cantidad que esté al alcance de cada bolsillo, cada día...

El problema es grave y lo cierto es que nadie pone remedio a una situación, que se va tornando alarmante.

Pero no es esto lo peor, sino los aparcamientos «particulares», contra los que se han alzado airadas voces a través de los diferentes medios informativos.

¿Es usted poseedor de un carro, una carretilla o similar?, pues ya tiene el cincuenta por ciento del aparcamiento; el resto, su cara, su poco civismo y un descarado «a mí que me importa».

Se trata de lo siguiente, y que, como digo, da se con bastante frecuencia en Bilbao: se posee un carro viejo, se coloca en la acera, y se retira el coche. Mientras tanto,

ALAVA



VITORIA CONTARA CON PISTA PARA LAS AUTOESCUELAS

SUBASTAS PARA REPARACION DE CARRETERAS PROVINCIALES

DOS VEHICULOS LIGEROS PARA EL SERVICIO DE VIGILANCIA Y AUXILIO EN CARRETERA DE LA DIPUTACION

Parece ser que Vitoria contará con una pista para Autoescuelas. Por tal motivo, se espera en Vitoria a don Ramón Ledesma Rodríguez, Jefe del Gabinete de Estudios de la Jefatura Central.

El viaje del señor Ledesma tiene el objeto de inspeccionar sobre el propio terreno los que la Jefatura Provincial de Tráfico proyecta comprar al Ayuntamiento de Vitoria en el término municipal de Armentia, y que serán destinados a la enseñanza de la conducción, actividad que, por el momento, se viene practicando en el aparcamiento de Mendizorrosa, en la explanada del Polideportivo.

La consecución de estas pistas será, posiblemente, a largo plazo, ya que hay que realizar una serie de costosos trámites para llevar la idea a buen fin. Veamos: después de la visita del señor Ledesma la Jefatura Central de Tráfico, ante el precio de los terrenos, tiene dos opciones: o pasar informe al Consejo de Ministros para su aprobación definitiva, o bien realizar la compra directamente, suponiendo además que la Jefatura Central de Tráfico estime que los terrenos elegidos son los oportunos.

Después se deberá realizar la escritura pública de dichos terrenos, realizándose el anteproyecto de las instalaciones, que habrá de ser nuevamente remitido a Madrid para su aprobación, haciéndose, en este caso, el proyecto definitivo sacando después a subasta la realización de las obras. Y una vez cumplidos todos estos trámites, nada cortos, se comenzará la construcción de la pista.

Estamos convencidos de que Vitoria contará con esta pista, en mayor o menor espacio de tiempo. De momento sólo queda esperar la visita del mencionado señor Ledesma que será quien inicie las gestiones correspondientes.

Ahora dos noticias relacionadas con nuestras carreteras y sus servicios. La primera, referente a que se efectuó recientemente la apertura de plicas en la Diputación Foral, al objeto de adjudicar las obras de reparación y entretenimiento de carreteras provinciales durante el año 1973, en cada una de las tres zonas.

Para la correspondiente a Vitoria y Cuenca del Zadorra y afluentes se presentaron don Javier Onaindía Grave, de

Vitoria, que se compromete a realizar el trabajo con una baja del 12,40 por ciento, y don Ismael Andrés Martínez, de Logroño, con un 4,50 por ciento.

Para la zona de la Cuenca Cantábrica, Hermanos Leonardo, de Vitoria, con baja del 7 por ciento, y don Ismael Andrés Martínez, con el 7,07 por ciento.

Para la zona de la Rioja Alavesa, don Ismael Andrés Martínez, con el 10,10 por ciento de rebaja, y «Asfaltos Naturales de Campezo», con el 6,60 por ciento.

Se efectuaron las respectivas adjudicaciones a las propuestas más ventajosas. Se llevaron también a efecto las aperturas de pliegos correspondientes a los siguientes concursos: Para el suministro de aglomerado asfáltico, bajo el tipo de 2.030.000 pesetas; para suministro de emulsión asfáltica catiónica, bajo el tipo de 3.750.000 pesetas; para pintura y microesferas y para suministro de señales verticales, para cuyo concurso presentó mayor baja —un 10 por ciento— Industrias de Mendoza, de Vitoria.

La otra noticia relacionada con la Diputación Foral ha sido la presentación de dos modernos vehículos que serán utilizados por el servicio de vigilancia y auxilio en carreteras de Alava, por los miñones.

Son dos turismos tipo furgoneta, «Seat-124» equipados de tal forma que pueden ser aplicados para usos múltiples; principalmente para socorrer accidentados, ya que van provistos de camilla y botiquín, así como de juego de señales de tráfico para poder atender cualquier emergencia que se produzca.

Estos vehículos vienen a sumarse y a completar el parque de las 18 motocicletas y de los 4 Land-Rover que hasta ahora vienen prestando este servicio y que continuarán haciéndolo. Los dos nuevos turismos han costado 150.000 pesetas cada uno.

En cada uno de estos nuevos vehículos viajarán dos miñones y una de las causas por las que se han adquirido, es por la pretensión de que los miñones motoristas puedan prestar mejor sus servicios cuando las condiciones climatológicas sean adversas.

JUAN CARLOS

EL NUEVO AEROPUERTO DE BILBAO

En reciente Consejo de Ministros se ha aprobado la primera fase de las expropiaciones del nuevo aeropuerto de Bilbao.

A este respecto, don Federico Lipperheide, gerente coordinador de la Comisión para el estudio del citado aeropuerto, ha hecho unas interesantes declaraciones a la Prensa, en las cuales afirmó que la primera fase de las expropiaciones comprende 66 hectáreas, con una consignación por parte del Ministerio del Aire de aproximadamente 168 millones de pesetas, esperándose que los terrenos estén ocupados para el 20 de enero de 1973.

Inmediatamente después se convocará el concurso para el movimiento de tierras, que comprende dos fases, de 200 millones la primera y 140 la segunda. Es de esperar que, como muy tarde, el movimiento de tierras se inicie el próximo mes de abril, porque el proyecto está hecho y sólo falta adjuntar el expediente de expropiación de terrenos. El volumen de tierra a mover en esta operación asciende a unos 3.200.000 metros cúbicos.

Si no se encuentran tropiezos graves en el trabajo, la nueva pista de vuelo, con ayudas radioeléctricas y visuales, deberá estar en servicio hacia el mes de marzo o abril de 1974.

El «Plan director» comprende la prolongación de la actual pista hasta 2.800 metros y la construcción de una nueva, que en su primera fase tendrá una longitud de 2.300 metros, pudiendo ser ampliada más adelante en 400 y 300 metros en cada una de sus dos cabeceras.

La pista actual se utilizará, preferentemente, para los despegues en cualquiera de los dos sentidos, mientras que a la nueva se le aplican las más modernas ayudas a la navegación aérea para los aterrizajes en las más desfavorables condiciones climatológicas, hartamente frecuentes en nuestra región.

En una primera fase —prevista para el 74— se construirán, aparte de las pistas de vuelo, tres pistas de rodadura para acceder a los dos aparcamientos de aviones, uno de carga en el lugar que ocupa ahora el edificio terminal y otro para aeronaves de pasajeros. Este último aparcamiento tendrá unas ocho hectáreas de superficie en su primera etapa y podrá ser ampliada a 15 en cuanto lo exijan las necesidades del tráfico aéreo. Incluso se ha previsto otra posible zona de aparcamiento —con vistas al año 90—, con una superficie de diez hectáreas.

Con respecto a la nueva terminal, no se conoce aún la fecha de su puesta en funcionamiento, ya que todavía está sin determinar el problema de los accesos, que tendrían que llevarse a cabo a través de la denominada autopista Norte de Bilbao, que por el momento está en el terreno de los proyectos.

Esta autopista uniría las dos márgenes de la ría a través del puente de Róntegui, para discurrir por detrás de Archanda y terminar su recorrido en la Bilbao-Behobia, a la altura de Erleches.

MA: LOS APARCAMIENTOS "PARTICULARES"

el fiel carro guarda el sitio a su dueño, con un celo digno del más educado can. Llega el dueño, aparta el carro y mete el coche. Así de fácil. Y los demás, mientras tanto, que se revienten.

Generalmente, los infractores suelen ser comerciantes, que, luego, poseen una lonja donde poder guardar el artefacto. Son frecuentes en estos menesteres los remolques de recadistas... etc, incluso automóviles en desuso. Y contra este abuso, esta apropiación indebida del terreno común, ¿no hay una sanción, una multa?

Porque, sinceramente, creo que si se habilitasen para uso público, como debe ser, los aparcamientos «particulares» Bilbao contaría con una gran cantidad de espacios libres. ¿O el Ayuntamiento concede «bulas» especiales a los vehículos de tracción animal o humana?

En fin, esperemos que este grito en nuestra Villa, al que nos sumamos desde «El Automóvil», llegue a oídos de nuestra primera autoridad municipal...

DINO

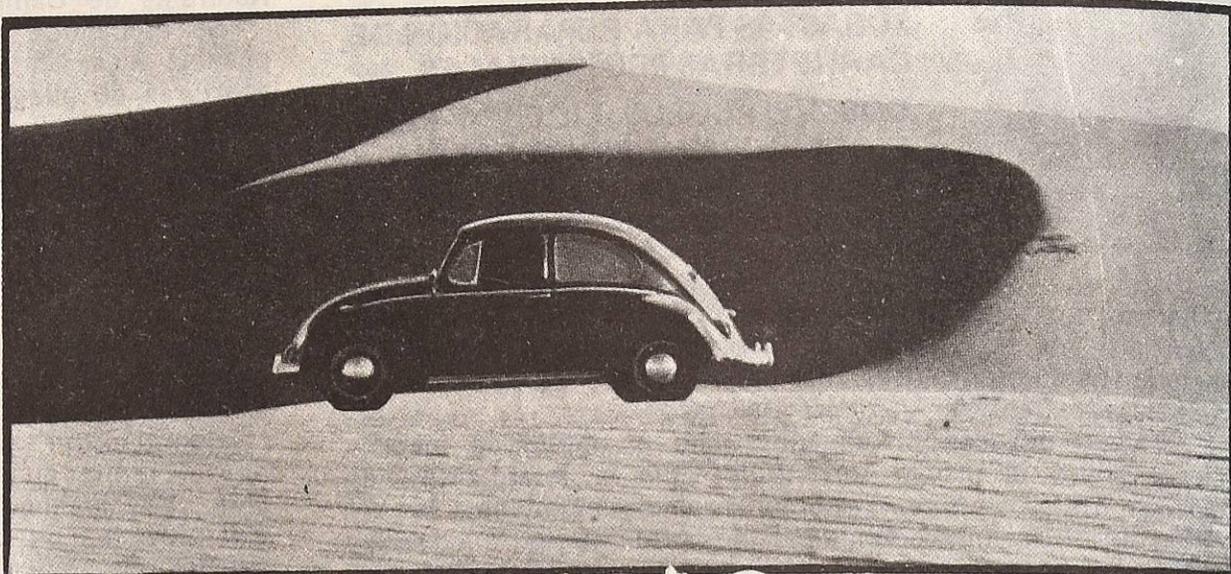
el campeón del mundo

Desde el 17 de febrero de 1972, la famosa «cucaracha» de la casa Volkswagen tiene dos records del mundo. Por una parte es el vehículo del que más ejemplares se han vendido en la historia del automóvil, y por el otro es el coche que se fabrica desde más tiempo.

El record del mundo, en cuanto a coches vendidos, lo tenía desde hace mucho tiempo el famoso «Ford T», que se ha fabricado desde el año 1908 al 1927 y del que se han vendido 15.007.033 ejemplares; el «Wolkswagen» ha superado esta cifra y ha conquistado el nuevo record del mundo.

El famoso Volkswagen, cuya silueta nos es familiar a todos y que circula en las carreteras de todo el mundo, ha sido ideado hace 38 años por Ferdinand Porsche y ha llegado al éxito gracias al ingeniero Heinrich Nordhoff. He aquí algunos datos importantes de su vida triunfal:

1934 — primer diseño de Ferdinand Porsche



El VW va también en el desierto.

1938 — construcción de la fábrica de Wolfsburg

1945 — la fábrica, destruida durante la guerra en dos terceras partes, reanuda su actividad en el mes de mayo. En ese año se fabrican 1.785 coches.

1949 — las primeras «cucarachas» son embarcadas hacia USA.

1953 — se fabrica el Volkswagen en Brasil

1955 — el 5 de agosto sale el coche 1 millón

1964 — se fabrica el Volkswagen en Méjico.

1966 — sale al mercado el VW 1.500 c. c.

1967 — el 29 de noviembre sale el coche 10 millones

1966 — sale al mercado el VW 1302

1972 — record mundial, al salir al mercado el coche 15.007.034.

DIVISIONES
Y
MUEBLES
DE
EMPRESA



exclusiva para Guipúzcoa:

CASA NERECAN

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 410356

VOLKSWAGEN

He aquí los países donde ha sido vendido:

Europa	
Alemania	5.157.000
Suecia	445.000
Holanda	431.000
Austria	324.000
Suiza	295.000
Bélgica	292.000
Resto de Europa	1.298.000
América	
Estados Unidos	4.058.000
Brasil	1.000.000
Canadá	425.000
Méjico	218.000
Resto de América	225.000
Africa	
Sudáfrica	200.000
Resto de Africa	150.000
Australia	
	275.000
Asia	
	214.000



Es un juego al que son aficionados los norteamericanos.
¿Cuántas personas caben en una "cucaracha"?

Actualmente se producen 5.000 coches al día, cifra nunca alcanzada antes. Del Volkswagen original queda solamente el dibujo de la carrocería, ya que todo lo demás ha cambiado con el tiempo.

¿Dónde han ido a parar los 15.007.034 Volkswagen fabricados? La «cucaracha» se ha vendido y exportado en 140 países diferentes. El hecho, además, que se produce y monta en 16 países, constituye otro record de este coche.

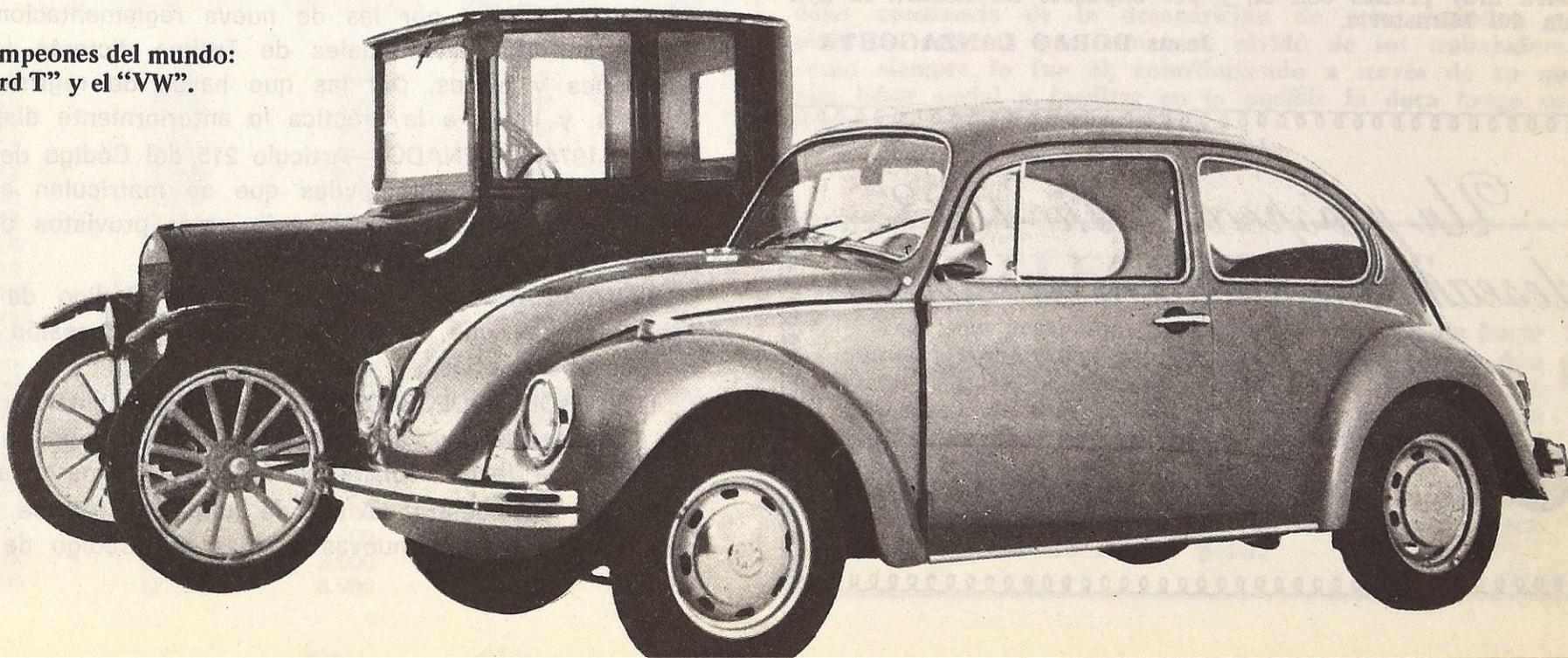
Desde 1945 se han producido los siguientes coches:

1945	1.785
1946	10.000
1947	9.000
1948	19.000
1949	46.000
1950	82.000
1951	94.000
1952	114.000
1953	151.000
1954	202.000
1955	280.000
1956	333.000
1957	381.000
1958	452.000
1959	575.000
1960	739.000
1961	828.000
1962	876.000
1963	838.000
1964	948.000
1965	1.091.000
1966	1.081.000
1967	926.000
1968	1.186.000
1969	1.220.000
1970	1.196.000
1971	1.292.000



No hay camino imposible para el VW...
Aquí le vemos cruzar el estrecho de Messina.

Dos campeones del mundo:
el "Ford T" y el "VW".



INFORMACION DEL Club

EL MINISTRO DE INFORMACION Y TURISMO EN BILBAO

El ministro de Información y Turismo, señor Sánchez Bella, visitó Bilbao y Vizcaya y se refirió a la política turística de esta provincia, que según su opinión ha iniciado ya el despegue, ya que hasta el presente permanecía paralizada.

Desde luego la provincia de Vizcaya no puede figurar entre las punteras en materia de turismo, ya que no dispone de clima adecuado, pero de ahí al tremendo déficit en la infraestructura hotelera va un abismo.

Por otro lado, el Gran Bilbao, con su actividad industrial y comercial, obliga a numerosos desplazamientos de financieros y hombres de negocios, por lo que precisa de muchos más hoteles, y no precisamente por motivos turísticos.

Además, la provincia posee numerosos atractivos, no sólo para el turismo extranjero, sino para el interior, para los que no existen los suficientes paradores.

En la rueda de Prensa celebrada al efecto, el señor Sánchez Bella contestó a numerosas preguntas en torno a este tema a tenor de lo siguiente:

¿Cuál será el porvenir del Hostal de Muñatones?

—No puede seguir como residencia, debido a la refinería de Somorrostro, pero la Diputación de Vizcaya buscará el acuerdo para que se instale un museo histórico. El Ministerio ha pensado en los vizcaínos y levantará un gran parador en Castro Urdiales, con capacidad para 200 plazas.

¿El parador de Elorrio?

—El solar actual es pequeño, pero con la colaboración de la Diputación es posible que se pueda construir un gran parador.

¿Lequeitio?

—Hay que pensar si conviene su restauración o si es preferible levantar en la zona otro parador.

¿Acaso en la ría de Mundaca?

—Muy posiblemente.

¿Algún otro plan concreto para Bilbao?

—Es importante pensar en algo que sirva de ocio para la numerosa masa de obreros y universitarios que Bilbao tiene. El Ministerio colaborará gustoso con la Organización Sindical y con las instituciones a fin de que Bilbao tenga un gran polideportivo con piscinas climatizadas, con pistas y con toda serie de comodidades posible. No podemos olvidar la dimensión del llamado turismo social, sino que lo debemos cuidar con más mimo, si cabe.

¿Piensa el Departamento en Vizcaya?

—Vizcaya, además de sus relaciones, puede disfrutar de lo que actualmente estamos realizando o están realizando en la vecina Santander: el burgo turístico de Laredo; los Picos de Europa, con la estación de Fuente De; la estación invernal de Reinoso, etc.

Bilbao necesita un palacio de congresos y exposiciones.

—Y el Ministerio está deseando que se realice, pero no nos ha llegado hasta ahora ninguna propuesta concreta. Efectivamente, Bilbao es ya una ciudad de congresos; por otra parte, un palacio sería bienvenido para nuestros festivales. Sería una gran alegría para mí que Bilbao contara muy pronto con él, y por supuesto no faltará la ayuda del Ministerio.

Jesús DORAO LANZAGORTA

VISADO DE TARJETA DE TRANSPORTES

Se pone en conocimiento de los socios de este Club propietarios de vehículos de transporte, privados y públicos que las fechas establecidas para los Visados de las Tarjetas de Transportes correspondientes al año 1973, serán las siguientes:

Del 2 al 31 de enero, para las series:

V. P.—V. C.—M. P.—M. C.—X. P.—X. C.—T. P. y T. C.

Del 1 al 29 de febrero, para las series:

V. R.—V. D.—M. R.—M. D. C.—M. D. C. C.—M. D. C. N.—M. D. C. N. (pescado) y T. D.

Del 1 al 31 de marzo para las series:

V. T.—M. D. F.—M. D. F. C.—X. D. F.—D. C. y T. D.

DOCUMENTACION PRECISA

Para efectuar los visados de las Tarjetas de Transportes de servicio particular es preciso presentar el Permiso de Circulación del vehículo y la Tarjeta de Transportes del año 1972.

Para los de servicio público, deben presentar el Permiso de Circulación con la revisión de frenos al día, Tarjeta del año 1972, último Canon de Coincidencia, Tarjeta de Registro de Empresas y Libro de Reclamaciones.

Les encarecemos soliciten los Visados dentro de los plazos establecidos ya que la carencia de la Tarjeta de Transportes en vigor trae consigo sanciones de hasta 10.000 pesetas.

calendario del automovilista

1.º-1-1973. CINTURONES DE SEGURIDAD.—Obligatoriamente deberán estar provistos de ellos, todos los automóviles que se matriculen a partir de esta fecha.

DISPOSITIVO ANTIRROBO.—Asimismo, deberán estar equipados con este dispositivo todos los automóviles que sean matriculados a partir de la mencionada fecha.

1.º-10-1973.—En esta fecha, entra en vigor el canje de los Permisos de Circulación (color rosa) por los de nueva modalidad, así como también la sustitución de placas de matrícula antiguas por las de nueva reglamentación.

Las Jefaturas Provinciales de Tráfico dictarán las disposiciones y plazos, por las que hayan de regirse estos cambios, y llevar a la práctica lo anteriormente dispuesto.

1.º-1-1974. FRENADO.—Artículo 215 del Código de Circulación. Todos los automóviles que se matriculen a partir de la fecha mencionada, deberán estar provistos de este dispositivo adicional de seguridad.

LAVAPARABRISAS.—Artículo 216 del Código de Circulación, por el que se obliga a estar en posesión de un lavaparabrisas eficaz.

CINTURONES DE SEGURIDAD.—Deberán estar provistos de ellos todos los automóviles en circulación, a partir de la citada fecha. Solamente en los asientos delanteros.

NOTA: En nuestra revista de julio de 1972 se comentaba ya sobre estas nuevas normas del Código de Circulación.

*Un próspero Año 1973
deseamos a nuestros asociados,
colaboradores y amigos*



REAL AUTOMOVIL CLUB VASCONAVARRO

La autoliquidación del Impuesto de Lujo sobre tenencia y disfrute de automóviles

Debe efectuarse en el próximo mes de febrero

Impuesto y plazo:

De acuerdo con la Orden del Ministerio de Hacienda de 30 de mayo de 1970, publicada en el "B.O. del Estado" de 5 de junio siguiente, todas las personas obligadas al pago del impuesto que grava la tenencia y disfrute de automóviles deberán practicar la oportuna autoliquidación y pago durante el mes de febrero actual.

Si lo efectuaran con posterioridad a esta fecha se les incrementará con el recargo correspondiente.

Obligación de tributar:

Está sujeto a este impuesto toda persona que en 1.º de enero de 1973, ella misma, su cónyuge o sus hijos no emancipados, sean propietarios de uno o varios automóviles, cuya potencia fiscal individual o conjunta, sea igual o superior a 8 CV o que, no siendo de su propiedad, estuvieran asignados a su servicio por una empresa o entidad privada.

Tramitación:

Desde el 7 de enero al 27 de febrero se podrá tramitar en nuestras oficinas la oportuna autoliquidación y pago, firmando la correspondiente declaración y aportando los siguientes documentos, que se devolverán en el acto:

- Carnet de socio.
- Documento Nacional de Identidad del declarante.
- Permiso de Circulación del vehículo.

La cantidad a ingresar se determinará según la siguiente escala:

Los primeros 9 cv	100 ptas. por cada cv
Desde 10 hasta 13 cv	150 ptas. por cada cv
Desde 14 hasta 17 cv	200 ptas. por cada cv
Desde 18 hasta 21 cv	400 ptas. por cada cv
Desde 22 hasta 25 cv	700 ptas. por cada cv
Desde 26 en adelante	1.000 ptas. por cada cv

El importe total a pagar se calcula fraccionadamente, tomando las bases de la anterior tabla.

REDUCCIONES POR ANTIGÜEDAD

A continuación facilitamos un baremo para el cálculo del importe a ingresar en el supuesto de poseer un solo vehículo, teniendo en cuenta las correspondientes reducciones por antigüedad.

BAREMO PARA LA AUTOLIQUIDACION DEL IMPUESTO SOBRE LA TENENCIA Y DISFRUTE DE AUTOMOVILES

(Caso de poseerse un solo vehículo)

Potencia Fiscal según el permiso de Circulación	Año de matriculación			
	1972-1971-1970	1969-1968-1967	1966-1965-1964	1963
8	800	600	400	100
9	900	700	400	100
10	1.050	700	400	100
11	1.200	800	500	200
12	1.350	900	500	200
13	1.500	1.050	600	200
14	1.700	1.050	600	200
15	1.900	1.200	600	200
16	2.100	1.350	700	200
17	2.300	1.350	700	200
18	2.700	1.500	800	200
19	3.100	1.700	800	200
20	3.500	1.700	800	200
21	3.900	1.900	900	300
22	4.600	2.100	900	300
23	5.300	2.300	1.050	300
24	6.000	2.300	1.050	300
25	6.700	2.700	1.050	300
26	7.700	3.100	1.200	300
27	8.700	3.100	1.200	300
28	9.700	3.500	1.350	300
29	10.700	3.900	1.350	300
30	11.700	3.900	1.350	300

IMPUESTO DE CIRCULACION DE VEHICULOS

Se pone en conocimiento de nuestros asociados que desde el día 7 de enero hasta el 31 de marzo estará al cobro el distintivo correspondiente del Impuesto Municipal de Circulación de vehículos por la vía pública. Pasado el plazo legal será sancionado todo vehículo que circule sin él.

DOCUMENTACION.—Los señores socios que deseen adquirir el citado distintivo por mediación de la Entidad, pueden pasar por nuestras oficinas cualquier día laborable, excepto sábados por la tarde. Para evitar equívocos les sugerimos vengán provistos de la siguiente documentación:

- 1.º Tarjeta de socio del año en curso.
- 2.º Permiso de Circulación del vehículo.

TARIFAS.—El cuadro de tarifas es el siguiente:

Motocicletas sin sidecar	150 Ptas.
Motocicletas con sidecar	200 Ptas.
Turismos hasta 3,9 HP	200 Ptas.
Turismos de 4 a 8,9 HP	350 Ptas.
Turismos de 9 a 13 HP	700 Ptas.
Turismos de 14 a 17 HP	1.000 Ptas.
Turismos superiores a 17 HP	1.500 Ptas.

ASOCIADOS QUE DEBEN TRIBUTAR EN OTROS AYUNTAMIENTOS.—Los asociados que residan en otros municipios y deban tributar en ellos por el Impuesto de Circulación de Vehículos, deberán acudir a las Alcaldías correspondientes, o a las correspondientes delegaciones del Club (Bilbao-Pamplona-Vitoria-Irún-Eibar-Tolosa).

FINANCIACION DE AUTOMOVILES

Este REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, se permite recordar a sus estimados asociados, la existencia del reciente servicio de financiación de los automóviles que deseen adquirir, y por consiguiente puede facilitarles cuanta información precisen en todos los casos y modalidades que puedan interesarles.

HA MUERTO DON PATRICIO ECHEVERRIA

En su pueblo natal de Legazpia ha fallecido don Patricio Echeverría, el hombre que propulsó en Legazpia desde los más modestos comienzos hasta la situación actual. Era un verdadero hombre de acción. Y cuando aquella primera industria se iba quedando pequeña se lanzó a la ampliación sin ninguna duda.

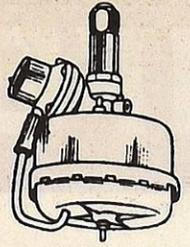
La muerte de este hombre que ha vivido 90 años, casi todos ellos dedicado al trabajo, ha hecho derramar abundante tinta en la prensa diaria. Sólo nos queda por tanto dejar constancia de la desaparición de este auténtico capitán de empresa que nunca se olvidó de los trabajadores, como siempre lo fue él, contribuyendo a través de su amplia labor social a facilitar en lo posible la dura brega que impone la vida.

Descanse en paz.

FALLECIMIENTOS

Con gran pesar nos vemos en la obligación de hacer constar el fallecimiento de nuestros queridos socios, don Víctor Acedo Guevara (a causa de un accidente en Santander), de don Martín Olloquiegui, de don Tomás Múgica, de don Agustín Castilla Sandoval, de don Enrique Zaragüeta (industrial papelerero). A todos sus familiares en especial al doctor don Fernando Castañeda por el fallecimiento de su hijo, les enviamos el testimonio de nuestro sincero pesar.

FRENOS



AMORTIGUADORES



Y DIRECCIONES

TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

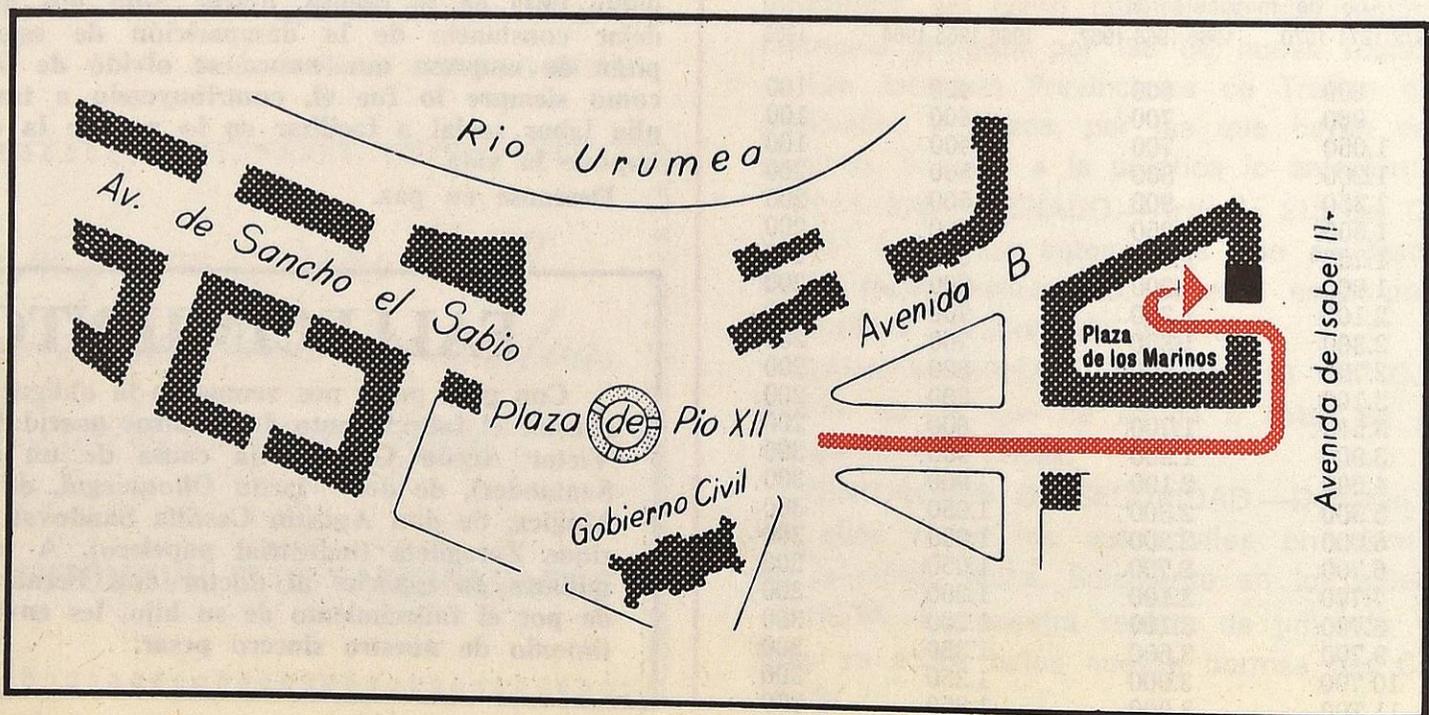
Taller Oficial de

BENDIBERICA, S. A.

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

Avenida de Isabel II - Plaza de los Marineros - Teléfono 424305

SAN SEBASTIAN



LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL EN LOS CONDUCTORES

Recientemente la revista "Safety Canada" ha publicado un test, sobre la influencia del alcohol en los conductores, que estimamos de interés dar a conocer, si bien en España, probablemente, las contestaciones a alguna de las preguntas no coincidirán exactamente con las facilitadas por las autoridades canadienses.

Noticias oídas en la barra de un bar, chismes escuchados en una fiesta, datos sacados de artículos de revistas. Estos son, entre otros, los medios de enterarse de la influencia de la bebida en los conductores de automóviles. A lo largo del tiempo cada uno de nosotros construimos en nuestra mente un "archivo de datos" con material obtenido de fuentes similares a las citadas. Pero ¿son ciertos todos ellos? La información errónea es uno de los problemas más grandes a los que tienen que hacer frente las autoridades de tráfico en sus campañas educativas. ¿Cómo está usted informado? ¿Por qué no prueba este test?

	Cierto	Falso		Cierto	Falso
1. En pequeñas dosis el alcohol actúa como un estimulante.	0	0	8. El tiempo es la única cosa que vuelve sobria a una persona intoxicada.	0	0
2. La habilidad necesaria para conducir un vehículo de motor es de las primeras en ser afectadas por el alcohol.	0	0	9. Combinando el alcohol y alguno de los medicamentos de uso corriente, resulta un perjuicio considerablemente mayor que tomándolos por separado.	0	0
3. La toma de alimento antes de beber puede retardar los efectos del alcohol.	0	0	10. Una persona influenciada por bebidas alcohólicas puede ser arrestada en el acto por la policía de tráfico.	0	0
4. Iguales cantidades de alcohol en tragos distintos tienen diferentes efectos.	0	0	11. Su seguro voluntario del automóvil se invalida automáticamente si tiene un accidente causado bajo los efectos de bebidas alcohólicas.	0	0
5. El café ayuda a recuperar la sobriedad a una persona intoxicada.	0	0	12. El conductor embriagado es una causa importante de accidentes mortales.	0	0
6. Las personas con vista deficiente, arteriosclerosis, lesiones de corazón, diabetes y otras enfermedades similares son más afectadas por el alcohol que las personas sanas.	0	0			
7. El ejercicio ayuda a recuperar la sobriedad a una persona intoxicada.	0	0			

Respuestas
1. falso; 2. cierto; 3. cierto; 4. falso; 5. falso; 6. falso; 7. falso; 8. cierto; 9. cierto; 10. cierto; 11. cierto; 12. cierto.



AUSTIN VICTORIA

Distribuidor Oficial para Guipúzcoa: **BLAS REPOLLES** P.º de Colón, 27-29 • San Sebastián

Basta con ser cliente nuestro



Crédito sin avales

¡Hasta 100.000 Ptas.!

Si, ahora concedemos el CREDITO SIN AVALES hasta un importe de 100.000 pesetas, a amortizar en 5 años, para la finalidad que Vd. desee, y con la única condición de que ahorre con nosotros. Es decir, que tenga su libreta

de ahorro en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA.

Sin más requisitos. Sin necesidad de personas que respondan por Vd. SIN AVALES.

CREDITO SIN AVALES, así de sencillo

CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



SU NUEVO AUTOBUS

En Madrid han aparecido una serie de anuncios con el «slogan» de «Utilice su nuevo autobús con carril único». Son unos excelentes vehículos, dotados de radioteléfono —por si uno quiere avisar a la oficina de que va a llegar tarde— y de calefacción, porque, como es sabido, en la capital del Reino hace un frío de grabatillo cuando le da por soplar al viento serrano. Supone uno, imagina uno, que la instalación para calentar el vehículo servirá igualmente —aunque es cosa mucho más cara— para refrigerarlo en verano. Reseñamos aquí la innovación sin nada que objetar a ella, bien al contrario, nos parece encomiable. Principalmente eso del radioteléfono se nos antoja cosa de inusitado lujo y que puede resolver singulares problemas. Nos imaginamos a graves varones, a probos funcionarios, a dinámicos comerciantes, solventando perentorios asuntos desde el asiento del autobús, democráticamente aposentados entre una señora con niños y una ancianita con un capacho por el que asoman someramente las gallinas con las que obsequiará al prohombre aquél que una vez le hizo un favor; nos los imaginamos, decimos, como debe ser, en íntimo y apretado contacto con el pueblo llano, mientras despachan con gran antelación las graves cuestiones que tienen «sobre la mesa».

Claro está que si el autobús va a marchar raudo, por un carril exclusivo, no se nos alcanza mucho la utilidad de la comunicación inhalámblica, pero eso siempre es cosa que da tono y prestancia; constituye un avance, sin duda, que nos sitúa a escala europea, como a cualquier miembro de la C.E.E.

Lo que uno no comprende, lo que a uno le sume en un mar de dudas y perplejidades, es el asunto de la contaminación. Si el tranvía era eléctrico y no producía el ensuciamiento —por un momento iba a escribir polución— de la atmósfera, ¿por qué han sido suprimidos? El tranvía tenía sobre el autobús la ventaja de que no necesitaba un carril único. Marchaba por sus vías y podían adelantarlo o seguirlo los demás componentes de la circulación. El tranvía, modestamente, no reclamaba para sí toda una franja exclusiva del reducido suelo urbano. Pero los grandes Municipios le tomaron una inquina extraordinaria y no pararon hasta erradicarlo de sus respectivos términos.

Y no se comprende tal actitud, repetimos, cuando su

supresión es cosa de ayer, cuando ya se conocían perfectamente los tremendos peligros esos de la contaminación. Ahora, cuando se está intentando, paradójicamente, la introducción de vehículos de transporte público eléctricos —Mercedes y algunas otras firmas alemanas e inglesas los fabrican ya—, inexplicablemente se condena a nuestro numerosísimo parque tranviario por razones que no se nos alcanzan. Ya eran eléctricos, no contaminaban, tenían sus complicados tendidos aéreos y sus carísimas instalaciones viarias. ¿Por qué suprimirlos, pues? Dentro de unos decenios se descubrirá, a buen seguro, que eran utilísimos, que hay que volver a ellos. Mientras, como un solo hombre los grandes municipios los han eliminado y, con notable alegría, se han lanzado a otras inversiones.

«El autobús tiene más movilidad», se argüirá sin duda. Y así es, en efecto, pero si se le circunscribe a un carril exclusivo no dejará de convertirse en una especie de tranvía. Eso del carril me sume en serias dudas. Los automóviles no pueden invadir su terreno, claro está, pero ¿pueden salirse los autobuses de su vía exclusiva? Si tienen tal facultad resulta injusto y, si no controproductivo. Cuando uno sufra una avería los que le sigan se amontonarán detrás de él como acontecía con los tranvías. Otra pregunta importante —o que yo la juzgo así— es la de con qué frecuencia circulan los autobuses por esos espacios reservados. ¿Habrá suficientes vehículos?

En la U.R.S.S. el carril central de las vías urbanas se reserva para los personajes oficiales y no parece mal sistema ése, siempre que se disponga de espacio suficiente. Quizá podría seguirse una discriminación semejante por aquí. Un carril para autobuses, otro para camiones, otro más para automóviles de gran porte y cilindrada y un último para coches de poco más o menos, motocicletas, ciclomotores, triciclos, etc. Claro está que no todos los municipios pueden permitirse esos lujos y debemos marchar revueltos, compartiendo, como buenos hermanos, penas y fatigas. Pero eso del radioteléfono si que es importante, eso no hay que desecharlo por las buenas. Sería muy útil en todos los vehículos, pues así podría avisar uno a su casa: «Hoy, Carmen, llegaré tarde; tengo embotellamiento».

Claro está que el carril exclusivo para autobuses debiera ser subterráneo —con lo cual, además de haber redescubierto el tranvía, volveríamos a inventar el «metro»—; y debiera ser subterráneo, decimos, porque resulta, según las últimas investigaciones en la materia, que los gases de los motores Diessel son los que más contaminan. Sustituir los tranvías por autobuses ha sido un pequeño error; un error, sin duda, no demasiado caro para las congruas finanzas de nuestros grandes municipios. Recordemos, empero, que los tranvías ni siquiera llevaban radioteléfono...

CESAR MORA



- 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 422239 - SAN SEBASTIAN

INFRUCTUOSA REUNION DE LOS MINISTROS DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA

pérdida de dinamismo en la política común

La reciente reunión de los Ministros de Transportes de la Comunidad Económica Europea (CEE), lo ha puesto de manifiesto: Una vez más, los esfuerzos por lograr unanimidad de criterios en el tráfico europeo amenazan con fracasar debido a los intereses nacionales. Los gobiernos de los «seis» necesitaron diez años para llegar a un compromiso sobre las medidas y peso máximo autorizado para los camiones. Ahora son los tres nuevos miembros los que ponen en peligro este acuerdo, tan trabajosamente logrado.

En el caso de que no se logre llegar a un acuerdo sobre los ejes de los camiones, se tendrá que aplazar hasta los tiempos más oportunos la armonización de las condiciones de matriculación para el tráfico de mercancías por carretera. La industria y la economía de transportes necesita cada vez más un servicio que cruce las fronteras, pero hasta ahora se vieron encajadas en un corset de disposiciones nacionales. No se han cumplido así, una vez más, las esperanzas de que alcanzasen las mismas condiciones de competitividad y se lograra la paulatina liberalización del mercado de transportes europeos.

El tráfico automovilístico se ha convertido ya en el hijastro de la integración económica. A pesar de que en el contrato de la (CEE) se prevé una política común, los gobiernos no han creado más que las primeras premisas. Catorce años después de la fundación de la Comunidad Económica Europea, la economía de transportes sigue siendo una red confusa de tarifas, impuestos y disposiciones sobre contingente, todas ellas distintas. Con ello se deforma la capacidad competitiva de cada una de las empresas de transportes, al mismo tiempo que se influye la razonable elección de un lugar para asentar la empresa industrial así como la evolución de la corriente comercial entre los diversos países de la CEE.

El principal motivo de este retroceso en la integración es que la economía de transportes en todos los países de la Comunidad fue siempre un lugar propicio para la intervención estatal. Disposiciones tarifarias y de matriculación completamente distintas en los diferentes países así como las obligaciones públicas de los ferrocarriles, son factores que dificultan ya en el plano nacional un repartimiento económico y razonable de los transportes. Cuando estos transportes pasan las fronteras nacionales, resulta natural que estas dificultades sean mayores todavía al entrar en juego los diferentes intereses y tradiciones.

Si han logrado hasta ahora muy escasos progresos en la integración, ello se debe también a que desde un principio faltaron los impulsos necesarios políticos a favor de una equiparación del complicado instrumento de la política de transporte. De una forma muy diferente a la agricultura, en donde Francia logró siempre imponer soluciones comunes cuando se presentaban dificultades similares, la economía de transportes se encontró siempre marginada de los intereses públicos. Francia y la República Federal de Alemania tienen una reglamentación similar de sus sistemas de transportes. Holanda, que es el promotor de soluciones más liberales, tiene muy pocas posibilidades de someter a presión a sus poderosos aliados.

En las vísperas de su ampliación, la CEE no puede ofrecer un balance muy alentador, a pesar de que el mercado de transportes debería haber sido organizado en 1968, cuando entró en vigor la unión aduanera. Así, por ejemplo, para el transporte de mercancías por carretera existen todavía acuerdos bilaterales y no comunitarios como exige el tratado de la CEE. No existe un servicio de transportes y también la libertad de establecerse en cualquiera de los seis países se encuentra todavía muy lejos de la realidad.

Todo parece indicar que tras el ingreso de Dinamarca, Irlanda y Gran Bretaña la discusión sobre una política común de transportes habrá de comenzar de nuevo. Como era de esperar, los nuevos miembros desean imponer otras prioridades. No están dispuestos a admitir decisiones ya adoptadas siempre que no fueran ya fijadas en forma ju-

ridica. Con nueve resultará mucho más difícil llegar a una decisión común.

La comisión de Bruselas ha advertido siempre, con bastante derecho, que la integración del mercado de transportes es una premisa importante para crear una situación en toda la CEE similar a las existentes en cada país. Por ejemplo, en el caso de que no se incrementen progresivamente los contingentes comunitarios para el transporte de mercancías por carretera, imperantes desde 1969, existe el peligro de que los camiones regresen vacíos a su punto de origen, cada vez en mayor medida, ya que carecerán de la autorización necesaria para el transporte en otros países de la CEE. Si se emplean las tarifas de transportes de una forma arbitraria, como instrumentos de la política económica, en el futuro las exportaciones resultarán económicas, de una forma artificial, mientras que las importaciones resultarán más caras de lo necesario.

Es de esperar, que en las semanas próximas se logre encontrar una fórmula que cuente también con el asentimiento de los nuevos países miembros de la Comunidad, de forma que sea posible llegar a un compromiso sobre las medidas de los camiones. Sólo así se podría evitar, en el mejor de los casos, que se obtenga la impresión de que la política común de transportes podría perder algo más de dinamismo por la ampliación de la CEE.

JAVIER SANGÜESA

JUAN MANUEL SUAREZ, VENCEDOR DEL RALLY VUELTA A VIZCAYA

Empató a dos puntos con Avelino Goicoechea

Se celebró en los locales del Real Automóvil Club Vasco-Navarro el reparto de premios correspondientes al III Rally Vuelta a Vizcaya, celebrado el pasado domingo, el cual fue ganado por Juan Manuel Suárez, que tuvo tan sólo dos puntos de penalización, igual que Avelino Goicoechea, clasificado en segundo lugar.

También hubo poca diferencia en relación con el tercer clasificado, Pedro Revilla, que penalizó con medio punto más que los anteriores.

Si Avelino hubiera logrado la victoria en esta ocasión habría sido su cuarto triunfo en este rally, pero por esos imponderables de los desempates se le ha escapado el copo absoluto de esta Vuelta a Vizcaya, ya famosa entre los aficionados.

En damas, Milagros Ortega hizo gala de su ya probada experiencia, adjudicándose el primer puesto, siendo octava en la general.

La clasificación es la siguiente:

	Puntos
1. Juan Manuel Suárez	2
2. Avelino Goicoechea	2
3. Pedro Revilla	2,5
4. Miguel Sodupe	4
5. Alejandro Arteche	4,5
6. Pedro María Román	5
7. José Antonio Orbea	5
8. Milagros Ortega	7
9. Florencio Aróstegui	7,5
10. José Ramón Zárate	13,5
11. Francisco Barturen	15,5
12. Luis María Andicoechea	16
13. Carlos Verdes	19
14. Miguel Rodríguez	20
15. José Ramón Larrinoa	25
16. Yon López Zubimendi	30,5
17. Palacio Gómez de Velasco	33,5
18. Manuel Escauriaza	35
19. Encarni Herrera	41
20. Luis Bravo	53,5
21. José Luis Lerchundi	70
22. Begoña Domínguez	81
23. Jesús María Algora	81,5
24. José María Echevarría	85,5
25. Manu Cortés	90,5
26. Francisco Mintegui	188,5
27. Francisco Alonso	246
28. Víctor Alonso Ruiz	297
29. Manuel Nava	486,5
30. Miguel Angel Zabala	669,5
31. Javier Bilbao	706
32. Javier Cruza	877
33. Juan María Fernández	910,5
34. Javier Jesús García	934

ARIZTI, S.A.

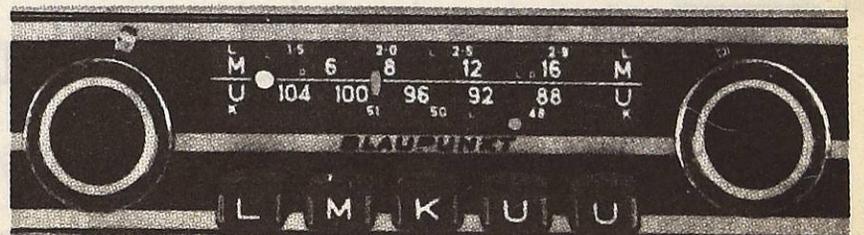
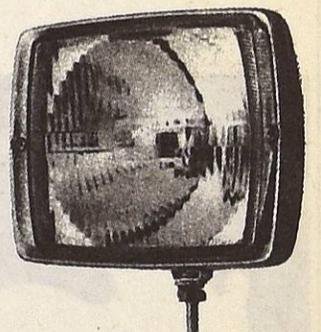
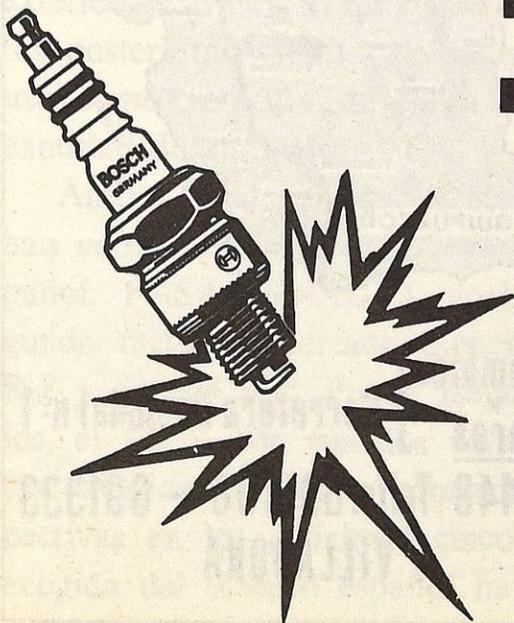
VENTA DE LOS PRODUCTOS DE
ROBERT BOSCH, G.m.b.H. STUTTGART
Y DE LA
R. BOSCH ESPAÑOLA, S.A.



Particular de Ategorrieta, 2
Teléfonos 413881 - 416284 - 420325

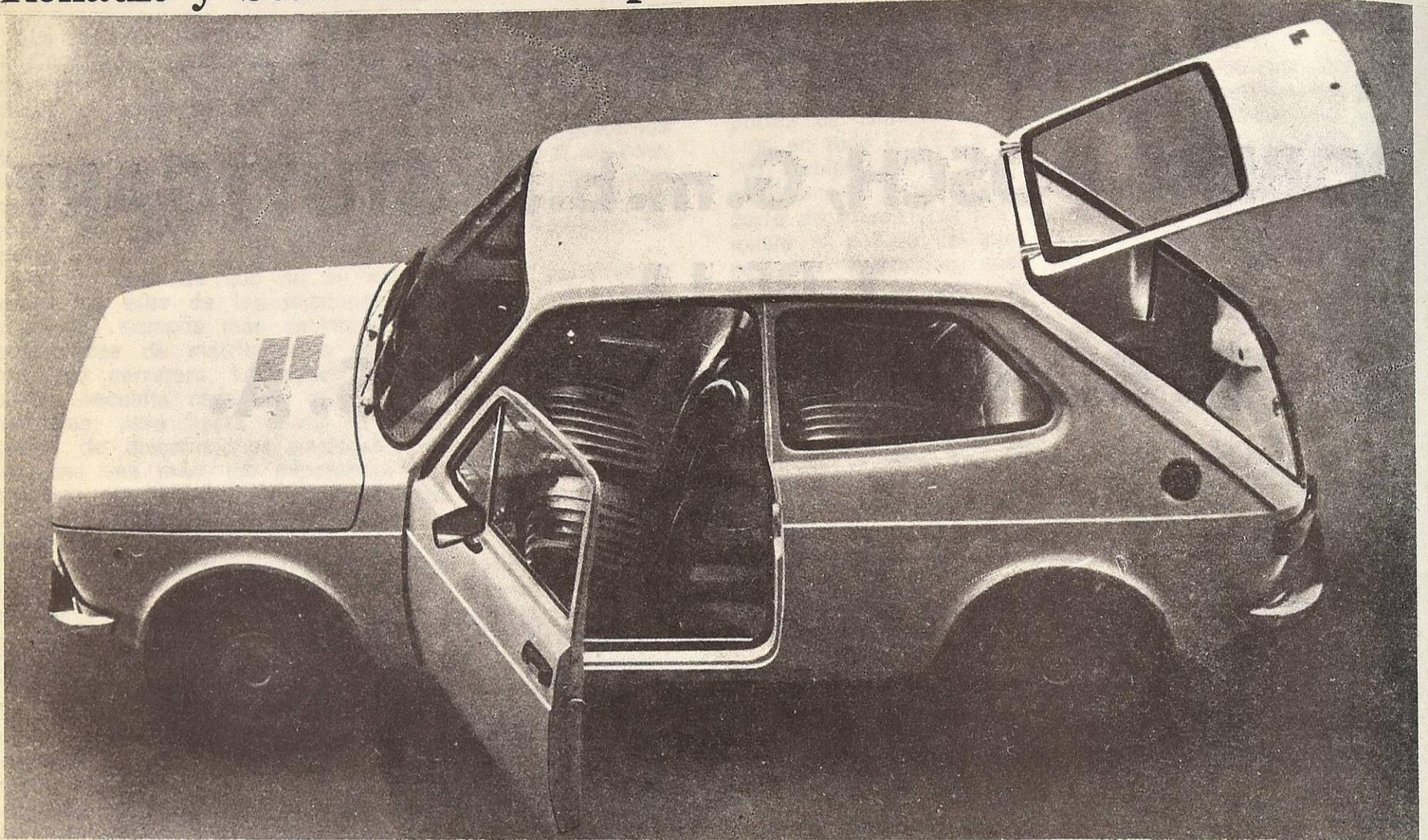
SAN SEBASTIAN

- BUJIAS BOSCH
- HERRAMIENTAS ELECTRICAS Y NEUMATICAS BOSCH
- AUTORADIOS BLAUPUNKT
- PRODUCTOS EISEMANN



DOS "TRES PUERTAS" A POR EL ME

El R-5 y el 127 serán los caballos de batalla comerciales de Renault y Seat durante los próximos años



Reda Suiuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)
Telefs. 421883 - 421383
SAN SEBASTIAN

en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Recambios
y
Talleres

Carretera Nacional nº1
Km. 448 Telfs. 691308 - 691333
VILLABONA

RCADO ESPAÑOL

Después de vender 25.000 unidades en cinco meses del modelo berlina, la casa Seat ha presentado ahora la versión tres puertas del 127. El nuevo modelo coincide con pocos días de diferencia con la aparición en el mercado del Renault-5.

Se establece de este modo una verdadera competencia, una lucha reñida en pos del mercado español en el que quedan envueltos dos de los modelos más recientes y atractivos del mercado europeo. Ambos modelos representan un colosal esfuerzo de sus respectivos fabricantes en la consecución de un coche «polivalente», atractivo y moderno y suponen en los dos casos un evidente y afortunado intento de superación técnica y renovación.

El nuevo Seat 127 Tres Puertas no contiene apenas ninguna modificación exterior. La colocación de la tercera puerta, que se abre en sentido vertical girando sobre dos goznes superiores, no ha supuesto problema técnico alguno, pues la misma línea del modelo berlina facilitaba extraordinariamente esta modificación, y tampoco ha sido necesario modificar el aspecto exterior.

En el caso de que viajen sólo dos personas o sólo el conductor, los asientos traseros pueden ser abatidos, con lo que resulta un espacio para carga excepcionalmente amplio, de más de un metro cúbico (130 cms. de longitud por 118 de anchura) y permite transportar hasta 330 kilogramos. Con los asientos en disposición de uso también aumenta la capacidad del maletero, al ganar en altura y en facilidad de acceso.

Algunos detalles que distinguirán al 127 Tres Puertas serán los apoyabrazos traseros ocultables, la colocación del gato y bolsas de herramientas en el compartimento del motor, así como un retrovisor externo fijado a la puerta del conductor. En la suspensión posterior se han redimensionado los topes de fin de recorrido, permaneciendo invariable su flexibilidad, con el objeto de seguir garantizando el máximo de confort interno.

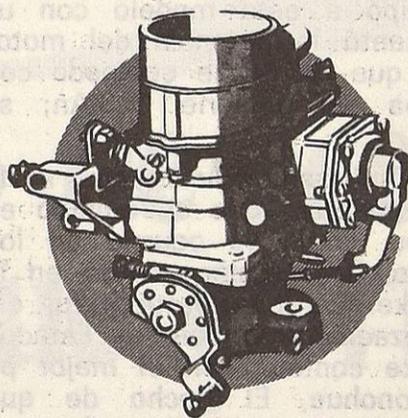
Por su parte, el Renault-5, cuyas primeras unidades ya comienzan a verse en nuestras carreteras y ciudades, incorpora la tercera puerta de serie. Su capacidad exterior es asimismo muy notable, y, abatidos los asientos posteriores, resulta de excepcional utilidad para su uso como vehículo de carga o para transportar gran cantidad de equipajes.

Ambos modelos, de características muy similares, han comenzado una «carrera» en pos del mercado español. FASA-RENAULT acaba de inaugurar su segunda factoría dedicada especialmente al montaje del R-8 y de este R-5. Puede asegurarse que ambos modelos, el 127 —con sus dos versiones— y el R-5, serán los caballos de batalla comerciales de sus marcas respectivas en los próximos cinco años. Por lo tanto, la acogida del usuario español ha sido francamente favorable.

MOTOR PRESS



NO CONTAMINE LA ATMOSFERA
CONFIE EN SU PROBLEMA
DE CARBURACION



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE
STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

Todo lo concerniente a reparación y
conservación de coches de todas marcas.

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5 - Teléfs. 410235 y 410350

SAN SEBASTIAN

CANADIAN AMERICAN CHALLENGE COUP

LA AVENTURA AMERICANA DE PORSCHE, CORONADA POR EL EXITO

De 1967 a 1971 en el deporte del automovilismo internacional había una serie de carreras en las que se podía pronosticar, así con cien por ciento de seguridad, el ganador de las mismas. Durante estos cinco años, en las carreras de la serie Canadiense-Norteamericana sólo hubo un equipo que marcara la pauta: El del neocelandés Bruce McLaren, muerto trágicamente en accidente en 1970. Sus vehículos —que en el curso de estos cinco años fueron pilotados por él mismo, por el neocelandés Denny Hulme, el inglés Peter Gethin, el norteamericano Dan Gurney y el también norteamericano, Peter Revson— ganaron 30 de las 43 pruebas disputadas. Una regularidad que no pudo ser igualada por los otros equipos, ni en sueños. En dos series completas el triunfo fue para McLaren, en otras dos para Hulme, y en el año último el campeón fue Peter Revson.

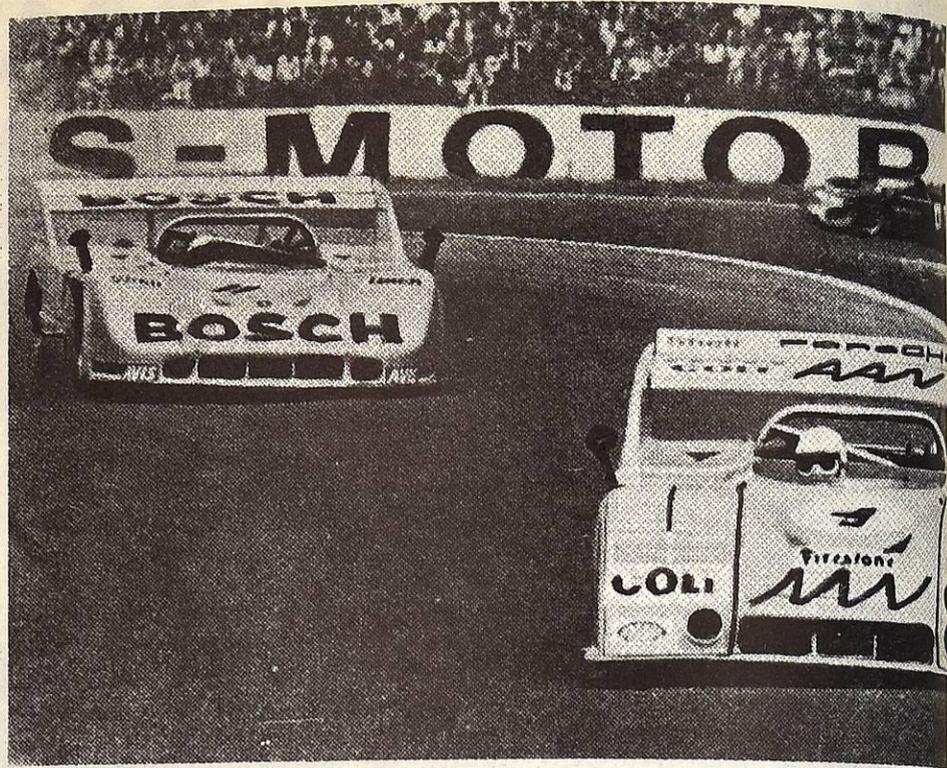
A unos miles de kilómetros de distancia, en la pequeña población de Zuffenhausen, cerca de Stuttgart, un grupo de ingenieros y constructores miraban desde hace tiempo, con cierta envidia, el puñado de dólares que los pilotos de McLaren se embolsaban tras sus triunfos en la serie Can-Am. Por último, sus planes se convirtieron en realidad: intentar conquistar la fama y (lo que era más importante) los dólares, con un coche que fuese el non plus ultra técnico,

El suizo Jo Siffert había realizado ya algunos intentos aislados al otro lado del charco. Con un Porsche-Spyder de doce cilindros, puesto a su disposición por la red de distribuidores Porsche-Audi, logró clasificarse algunas veces en buenos lugares, pero no fue suficiente para lograr una victoria. Los motivos de ello no hay buscarlos en la falta de cualidades conductoras del suizo, sino más bien, en el coche, muy pesado y con un motor poco potente.

Este año debía ser diferente. Tomando como modelo el tipo 917, tan brillante en el Campeonato del Mundo de marcas, se construyó un Spyder muy ligero. La cilindrada del motor del 917, que inicialmente tenía 5 litros, se redujo a 4,5 litros. Sin embargo, la verdadera novedad técnica consistió en que Porsche equipó a este modelo con un turbocompresor, lo que incrementó la potencia del motor a 900 C.V. Era la primera vez que un coche equipado con una turbo-compresor participaba en la serie Can-Am; se derivaba de su elevado coste.

En Zuffenhausen querían limitarse únicamente a la construcción de los vehículos, mientras que su empleo en carreras quería dejarse a otros, como ya ocurrió en los últimos campeonatos del mundo. La elección recayó en la escudería norteamericana Penske. De una parte, esta escudería es la que mejor organización tiene en los Estados Unidos, y de otra Roger Penske contaba con el mejor piloto norteamericano, Mark Donohue. El hecho de que Donohue es ingeniero constituyó una valiosa ayuda para los alemanes. El ingeniero norteamericano colaboró ya en la construcción del nuevo coche (que fue designado tipo 917-10). En Zuffenhausen vino también muy bien el dinero que Penske obtuvo de la fábrica de cigarrillos LM, en concepto de publicidad, ya que los trabajos de construcción de los prototipos costaron millones.

Impresionados por esta nueva situación y, sobre todo, por las elevadas velocidades logradas por el 917-10 en las pruebas experimentales, en Colnbrook, sede de McLaren, se empezó la construcción de un nuevo coche, el M20. En años anteriores se habían limitado a emplear versiones mejoradas del prototipo M8 A, que hizo su presentación en 1968. Es decir, que el nuevo prototipo resaltaba ya claramente que los ingenieros de McLaren se habían tomado muy en serio el nuevo rival alemán. El M20, estaba equipado con un motor Chevrolet V8, cuya potencia inicial había sido incrementada por el ingeniero Gary Knutson, de la



casa McLaren, a 750 CV. Esto representaba 35 caballos más que los motores de la anterior temporada. Sin embargo, la alegría inicial se convirtió pronto en preocupación al ver que el aumento de potencia había ido a costa de la capacidad de rendimiento del motor. La ventaja de los motores McLaren en comparación con los de otros equipos, que utilizaban igualmente máquinas Chevrolet, consistía en que el bloque del motor estaba construido de una aleación especial de aluminio, lo que representaba un notable ahorro de peso.

El hecho de que los McLaren no estuviesen equipados con motores turbopropulsión se debía a su elevado coste, ya que los «Kiwis» no querían emplear más de 200.000 marcos por vehículo. En comparación, cada prototipo Porsche 917-10 cuesta más de medio millón de marcos. Los restantes participantes en esta serie tan lucrativa quedaron relegados, en mayor o menor medida, a simples comparsas: Los UOP SHADOW y los Lolos. A pesar de que el dos veces campeón del Mundo Jackie Stewart (Escocia) no renovó su contrato con Lola, a la que estuvo unido varios años, y que el mecenas deportivo L & M se cambió a Porsche, el constructor de Lola, Eric Broadley, tuvo el valor suficiente de presentar un vehículo de nueva construcción. Apoyado por la fábrica de lubricantes Steed y contando como piloto con el inglés David Habbs, la firma se presentó en la Can-Am. Sin embargo, el Lola resultaba demasiado lento como para poder inquietar a McLaren o Porsche.

Algo más rápido resultó el Shadow. A pesar de que este prototipo (pilotado por Jackie Oliver y Carlos Pace) no pudo competir con los prototipos Porsche, Oliver consiguió un segundo puesto en Mid-Ohio y en otras carreras fue un duro rival para los McLaren.

Para esta última escudería la temporada comenzó como había concluido la anterior: con una victoria de Denny Hulme. Pero hay que resaltar que esta victoria le fue regalada a Hulme por Donohue, que tuvo que perder más de tres minutos en los Boxes. Peor suerte tuvo la escudería Penske en la siguiente prueba, cuando Donohue sufrió un aparatoso accidente en los entrenamientos. Empero un día más tarde el optimismo volvió al rostro de los responsables de Porsche: George Follmer, que había sido contratado como suplente y al que le consideraba como segundo piloto, obtuvo un destacado triunfo que cimentó la serie de éxitos de Porsche.

A pesar de que McLaren consiguió un nuevo triunfo en Watkins Glen (y además uno triple), Follmer fue creciendo sobre sí mismo a lo largo de la temporada y conquistó la victoria en Mid-Ohio y en Elkhart Lake. Si ésta se le escapó en Donnybroke se debe a que se le agotó el combustible en la última vuelta. En Edmnton el triunfador fue Donohue, entretanto recuperado de sus lesiones, mientras que Follmer logró desquitarse con victorias en las dos últimas pruebas, en Laguna Seca y Riverside. Follmer se convirtió así en campeón con 130 puntos. También las seis victorias conseguidas por Porsche, en comparación con las tres de McLaren constituyen un buen balance.

JAVIER SANGÜESA

FILTROS
purflux



LS 131 A

único filtro de aceite, recambiable, que CITROËN monta en origen

FABRICADO POR:



INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.

SAN SEBASTIAN

DISTRIBUIDOR

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

Iparraguirre, 9 - SAN SEBASTIAN

MAXIM'S



PARIS

admirable «Maitre», Chauveau, incomparable Jefe de Cocina, Paulette, habilísima y eficaz en lo que se refiere al Guardarropa, y una legión de camareros impecables, a los que Jean Mauduit considera «dignos como suizos de Catedral», solícitos como «attachés de Embajadas». Allí se reúnen los extranjeros notables, de paso en la Capital francesa; y los hombres más ilustres y elegantes de París: El Conde de Contades, el Príncipe de Sagan, el Duque de Morny, el de Guiche, el Marqués Boni de Castellane, árbitro de elegancia y buen gusto, con reminiscencias dieciochescas, el Conde Robert de Montesquieu, gran poeta, epicúreo, que, rodeado de poetas decadentes y de mujeres «liliales» recita sus versos, mientras los invitados perciben ciertos perfumes adecuados a aquellos poemas...

A Maxim's acuden las grandes cortesanas. Para comprender lo que significa allí su presencia, es preciso conocer el sentido, la misión, el prestigio del «demi monde».

La gran cortesana, convenientemente provista de un nombre que sonaba a apellido histórico, eufónico y novelesco, llegaba a ser una mujer de espíritu cultivado, de trato agradable, conversación amena, y se caracterizaba por cierta elegancia más llamativa que la de una verdadera señora.

La encopetada «demi-mondaine» hacía gala de buenos modales y de buena cocina. Sabía recibir «casi» como lo hiciera la más distinguida anfitriona.

Con la dueña de la casa y algunas de sus más escogidas «colegas» sentábanse a la mesa «dandys» y escritores insignes, hombres representativos por su inge-

maxim's & rue royale

En los últimos años del siglo ha empezado en Francia una evolución discutida y trascendental: El «Modern Style» que en España se llamará estilo modernista. Supone en la historia de la decoración, del mueble, el audaz empeño de romper viejos moldes, desconectándose del pasado. Representa un movimiento tan revolucionario como el constituido más tarde por el advenimiento del estilo cubista.

El «Modern Style» se caracteriza por una decidida inspiración plástica a través del estudio de la naturaleza, y en particular, del reino vegetal.

«Esas curvas extravagantes —dicen algunos— que enloquecen y empalagan, ese vértigo de líneas flexibles, de menudas membranas, de meandros y ondulaciones».

Todo tiene una apariencia plegable, sinuosa: el nenúfar, el loto, la amapola, la esfinge, la carátula, constituyen frecuentemente elementos decorativos. La nueva tendencia se refleja en jarrones, lámparas, sombrillas, verjas, tejidos estampados, tan patente y peculiar en un cenicero como en un aparador.

Este nuevo estilo se manifiesta suntuosamente, triunfa de lleno en el interior de «Maxim's» el nuevo Restaurante inaugurado en la rue Royale, ambiente refinado el de Maxim's, grato por lo que tiene de acogedor, muelle y acolchado. El Maxim's primitivo se debe a Maxime Gaillard, al frente de su equipo: Cornuché.



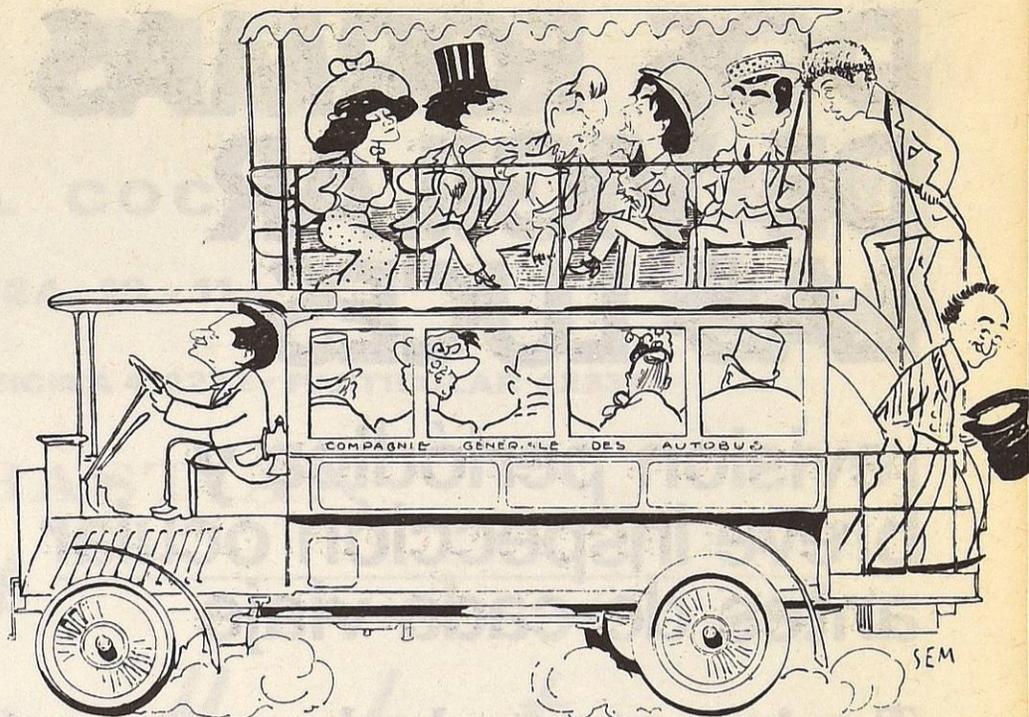
nio, su linaje, su elegancia. Feydeau encuentra en aquel lugar delicioso el tema para crear su obra famosa «La Dame de chez Maxim's», Ives Mirande se inspira allí genialmente como autor de «La Chasseur de chez Maxim's». ¿Es cierto que Franz Lehar creó su «Viuda Alegre» para liquidar considerables deudas contraídas en «Maxim's»?

Entre las más bellas asiduas al Restaurant famoso: Blanche D'Antigny, Renée de Presles, Berthe de Lucinges, Emilienne D'Alencon, Liane de Lancy, Valentine de Bruges, Clemence de Pibrac, Diane de Chandie, Liane de Pougy, que será más tarde Princesa Ghi, Marthe de Kerrieu, que se llamará Vizcondesa de la Rochette, y, naturalmente, en primera línea «nuestra» famosa y bellísima Carolina Otero. André de Fouquières la recuerda en Maxim's, luciendo un vestido bordado en topacios, y fabulosos collares de perlas. Así ataviada, saltó de pronto sobre una mesa para bailar el fandango al compás de sus castañuelas y y de la orquesta Boldi.

En Maxim's, los fabulosos grandes Duques rusos, «de vacaciones», Marcel Proust, observador sutilísimo y genial, Maurice de Waleffe, Arthur Meyer, el admirable retratista Helleu, Poiret, Maurice Donnay...

La historia de Maxim's no cabe ciertamente en una crónica. Requiere un libro; varios libros. Sería preciso uno para evocar las siluetas de grandes hombres que pasaron por allí; otro, para referirse a las célebres y encantadoras hetairas; otro, tal vez el mejor, que tratará de Albert. Sí, el gran Albert, un libro que pudiera llamarse «Si Albert hablara»... El éxito, el secreto de Albert, Rey de los «Maîtres d'Hotel», consistió precisamente en que no hablaba...

Maxim's conoció horas de gran auge, de apoteosis; otras, de fluctuaciones, de decadencia. En su destino, en su ritmo, influyeron, naturalmente, la política, los acontecimientos, las guerras... Llega un momento de transición, en que se tiende a la comodidad, a la sim-



plificación, a esa dejadez que los franceses llaman «laisser aller». Es entonces cuando un «maître d'Hotel» da a la sociedad una suprema lección de compostura y de buen tono.

Albert organiza, impone sus «Vendredis habillés» (Viernes vestidos). Albert, sagaz, sutil, saca partido, un partido brillantísimo, del «snobismo», y de la nostalgia.

Alguien le denominará «chambelán de una corte sin Monarca» al evaporarse totalmente la fragancia que en el aire quedaba de la Belle Epoque; al desvanecerse muchas cosas bellas: el misterio de la mujer, el sentido de la cortesía, de la etiqueta...

¡Ah! la acogida de Albert, su saludo respetuoso, distante, frío y hasta desdeñoso en muchas ocasiones. Nadie mejor que él tuvo el sentido afinadísimo de las categorías, de los matices...

Le recuerdo especialmente aquella noche en que me acompañaban Serge Lifar, Lady Abdy, Henry Bernstein, Arturo López y Jorge Cuevas, alguien dijo: «Este Albert afina de tal suerte que se inclina un poco más ante un Barón español que ante un Duque italiano».

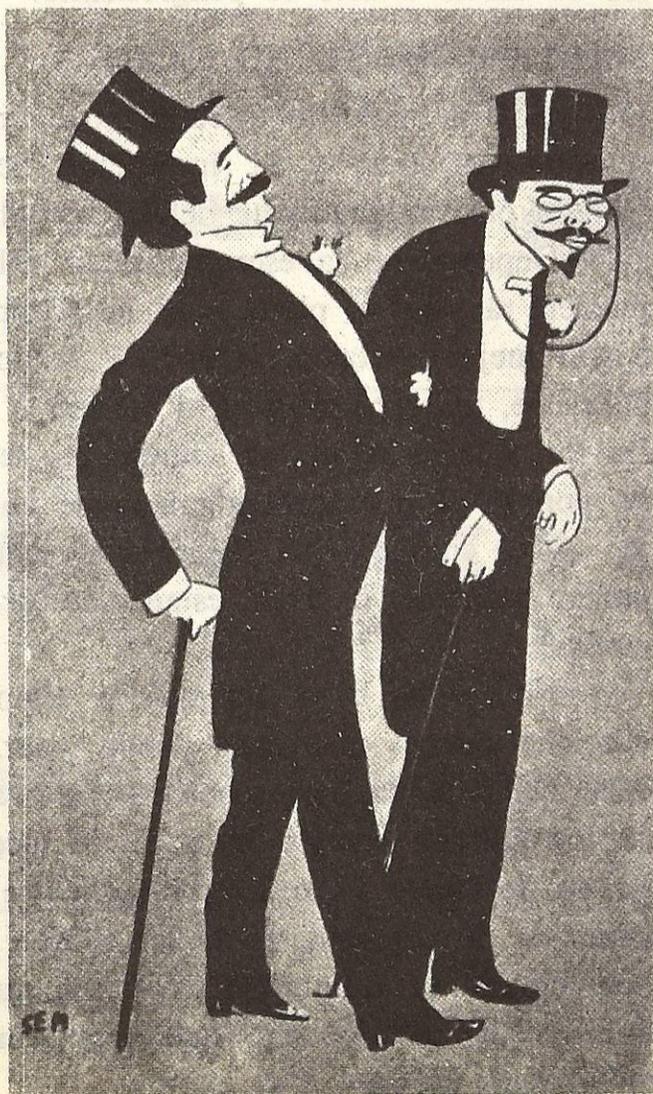
El advenimiento de Louis de Vaudable señala una nueva era muy brillante en la vida de Maxim's. Todos sabemos la eficacia de la colaboración que le presta Madame Vaudable, que acierta a conciliar el sentido tradicional del famoso establecimiento con el espíritu, la mentalidad de su tiempo.

El Gotha, sí; el Gotha todavía, pero mezclado con los grandes armadores, los Reyes del petróleo, las más famosas «vedettes», y las mujeres más bellas, linajudas, elegantes y representativas de París, las grandes señoras que se decidieron —¡ya era hora! a reemplazar a las ilustres hetairas para siempre desaparecidas.

Monsieur Vaudable ha acometido ahora una nueva empresa. Ha creado nada menos que el «Maxim's» madrileño. Un hombre tan inteligente no puede equivocarse.

Le auguramos un gran éxito. La sociedad madrileña, a la que se añade progresivamente un mundo internacional vivirá horas muy gratas en ese nuevo Maxim's muy de ahora, en cuya atmósfera flotarán necesariamente recuerdos, efemérides y fantasmas: siluetas de Sem y de Caran D'Ache, novelas de Lorrain, canciones de Ivette Guilbert, ecos de melodías «Tziganes»...

Por Agustín de Figueroa
Marqués de Santo Floro



DOS FORMAS DE VIGILAR LAS LUCES

revisión periódica y breve inspección ocular antes de cada viaje



Tan importantes las luces traseras como las de alumbrado

Una vez de lleno en el invierno, la conducción se efectúa muchas horas durante la noche o con visibilidad reducida. La utilización de una luz correcta se hace mucho más necesaria y, de ninguna forma se pueden descuidar los cuidados de las luces. Aparte cuanto se ha podido decir y aconsejar con relación a la Campaña del Alumbrado, celebrada recientemente en toda España, hemos querido que nuestros lectores lean los consejos dados por un experto en estos temas, un hombre joven, del equipo de asistencia técnica de Bosch. Don Luis del Castillo Montero nos ha expuesto, en primer lugar, el estado de las luces de los vehículos con dos años de uso:

—Las parábolas normales se desgastan o corroen por la condensación, que lleva la consecuencia de una cristalización. En las parábolas cerradas no ocurre así, y ya se están empleando mucho en los coches de serie en España. En este tiempo, también se ennegrecen las bombillas y van dando una luz cada vez más pobre, porque el electrodo se desprende y los residuos se van adhiriendo a las paredes. Pero el mal peor es el de la condensación.

REVISION ANUAL

—¿Tiene el usuario forma de comprobar, por sí mismo, cómo marcha el estado de sus luces?

—En el caso de esta pérdida de luminosidad, no. Eso se ha de ver con un luxómetro. El usuario lo que debe hacer es acudir con una cierta regularidad a las instalaciones de diagnosis. Conviene que lo haga por lo menos una vez al año.

—¿Cómo cuida el usuario español, por lo general, el estado de sus luces?

—Hasta hace poco, ha sido un tema completamente descuidado; ahora, aunque ya se preocupa más el público, creo que es un aspecto que se atiende malamente. Quien más quien menos lleva una bujía fundida o un cable desconectado.

—Aparte de una buena revisión anual, ¿qué otra forma tiene el usuario de comprobar el correcto funcionamiento de sus luces?

—Una costumbre fácil de adquirir y sumamente importante es que, antes de emprender un viaje, se haga una inspección ocular alrededor del vehículo. No cuesta nada dar una vuelta al coche y ver si marchan o no las luces; accionar los intermitentes; comprobar la luz de «pare», etc. Así, ya se puede emprender el viaje con la seguridad de que todo marcha bien. Si ocurre después una avería, ya no es previsible.

«Y me va a permitir que haga hincapié en un detalle. La gente debe comprender que si son importantes las luces delanteras, lo son igualmente las de atrás, las de alumbrado ordinario o las de «pare», pues es por ellas por las que los demás usuarios advierten nuestra presencia y nuestras maniobras. Le diré más: si no se llevan o van mal las luces de carretera o cruce, un conductor pone cuidado en su conducción; en cambio, viaja tan tranquilo cuando no le funcionan las de atrás. Y esto es peligrosísimo.

MANTENIMIENTO NO CARO

—Nos ha indicado usted como buenas medidas, la revisión periódica y la inspección ocular frecuente. ¿Algún otro cuidado que deba tener el usuario?

—Depende de la escrupulosidad del conductor. Se pueden raspar los plomos de las lámparas para que hagan mejor contacto, vigilar el estado de las juntas de cierre, tener precaución al montar o desmontar una lámpara, llevar repuestos, aunque no se sepa cambiarlo, porque ya aparecerá alguien que pueda ayudar.

—Una cuestión que preocupa al usuario: ¿Costaría mucho mantener en buen estado las luces de un coche medio?

—No resulta caro. Es más la seguridad que proporciona que el gasto que puede tener. El dinero no debe preocupar a los usuarios en este sentido, porque en los talleres, cuando se trata de luces, no se tiene ánimo de lucro. Es más, a los clientes habituales, en empresas de volumen, no se les cobran estas pequeñas operaciones de alumbrado. Yo creo que el problema que tiene el usuario es no querer prescindir de su automóvil unas horas.



GARAJE INGLES

MIGUEL COCA

ALDACONEA, 10 - 11

Motocicletas



TELEFONOS: ALMACEN 411765 • OFICINA 412272 • PARTICULAR 423317

SAN SEBASTIAN



Agente exclusivo de *Movilauto s.a.*
para la provincia de Guipúzcoa



**VENTA DE COCHES NUEVOS Y USADOS
PARA MATRICULAS TURISTICA Y ESPAÑOLA**



BUICK



PARA SU SEGURIDAD PERSONAL

Cubiertas  El precio se olvida



SERVICIO OFICIAL

y



ESPECIALIDAD

JAGUAR



TALLERES MECANICOS - ELECTRICIDAD
CARROCERIA - SERVICIO DE GRUA



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

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

Organización propia en el extranjero:

Bancos Filiales:

BANCO DE SANTANDER-ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14 BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España y Calle Venezuela-Edificio "La Rotonda" - Anexo - Apdo. Postal, 9 A - 484
Teléfono 23 - 5325 PANAMA, 9 A

Representaciones en Europa

ALEMANIA	Schubertstrasse, 1 - Teléfono (0611) 745090	6-FRANKFURT/MAIN
BELGICA	Centre Monnaie 11 Place de la Monnaie - Teléfono 18-37-43	BRUSELAS-1000
FRANCIA	90, Champs Elysées - Teléfono 2563151	PARIS - 8 é
GRAN BRETAÑA	38, Lombard Street - Teléfono 01-626-6070	LONDRES, E. C. 3
SUIZA	78, rue de Rhône - Teléfono 25-37-83	1204-GINEBRA

Representaciones en América:

ARGENTINA	Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14	BUENOS AIRES
BRASIL	Edificio Barao de Iguape Rua Direita, 250-13.º and. S/1304 Teléfono 34 21 49	SAO PAULO
COLOMBIA	Carrera 7.º, núm. 17-01 Apartado Aéreo 15974 - Teléfono 420941	BOGOTA, D. E.
CHILE	Calle Huérfanos, n.º 1.022 (esquina calle Ahumada) Departamento 806-Teléf 65006	SANTIAGO DE CHILE
ESTADOS UNIDOS	375 Park Avenue, Seagram Building, Teléfono (212) 688-0984	N. YORK, N. Y. 10022
GUATEMALA	Edificio Galerías España Plaza de España, Zona 9 Apartado Postal 2.493 Teléfono 65 2 09	GUATEMALA
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	Avda. de Urdaneta, esq. Las Ibarras, Edificio Central - Teléfono 819377	CARACAS

ALGO SOBRE LA PRISA Y LA PREFERENCIA DE PASO

Raro es el día que no vemos algún coche particular o de servicio público pasar veloz, avisando repetidamente con el claxon, pañuelos al viento y sorteando a los demás automóviles, llevando a un herido, a un enfermo grave o a una señora en trance de traer un niño al mundo. Cada vez es más frecuente, y los demás, al volante de nuestros coches, colaboramos en la labor humanitaria de aquel conductor apartándonos lo más posible a un lado y cediéndole el paso, pero también, desgraciadamente, cada vez son más las colisiones en las que participan estas improvisadas ambulancias, y las consecuencias son desastrosas.

El Código de la Circulación que en sus trescientos cuatro artículos regula casi todas las situaciones de tráfico que se pueden producir, nada establece sobre estos «espontáneos del socorrismo». ¿Cuáles son, entonces, sus derechos y deberes?

En primer lugar es importante determinar la necesidad o no de este tipo de servicios: la opinión de los traumatólogos es que el accidentado debe ser conducido de forma adecuada. La máxima garantía del traslado se logrará a través de la ambulancia, de ahí que en muchos países existe la costumbre de mantener al herido en el suelo hasta la llegada de la ambulancia con personal y medios especializados. Siguiendo este criterio, la Jefatura Central de Tráfico en el folleto «Auxilio Sanitario en Carretera», que reparte gratuitamente, explica que la evacuación de accidentados graves en vehículos particulares únicamente debe intentarse cuando realmente no haya esperanza de evacuación en ambulancia. Queda claro, por tanto, las reservas respecto al traslado de fortuna, que pueden ocasionar graves lesiones a los heridos.

El derecho de preferencia no tiene carácter absoluto ni aún utilizando las señales especiales autorizadas.

El Código establece la obligación de dejar el paso libre a los vehículos de policía, extinción de incendios o asistencia sanitaria que circulen en servicio de urgencia y adviertan su presencia mediante las señales luminosas y acústicas especiales, que será una luz intermitente o giratoria azul para la policía y amarilla en los de

extinción de incendios y asistencia sanitaria, y en cuanto a las acústicas serán las producidas por medio de sirenas, aparatos que quedan reservados exclusivamente a estos vehículos, ordenando a los conductores a facilitarles el paso tan pronto se aperciaban de las señales especiales que aquellas emitan, acercando los vehículos o animales al borde de la calzada, si es posible, deteniendo los tranvías la marcha y permaneciendo los peatones en los refugios, pero a la vez obliga a los conductores de estos vehículos a observar, como norma general, las reglas de la circulación, haciendo uso ponderado de su privilegio, cuidando especialmente de respetar la prioridad de paso en las intersecciones de calles o carreteras y las señales de los semáforos. Deben cerciorarse de que no existen riesgos de atropello a peatones y de que los conductores de los demás vehículos han detenido su marcha o, habiéndose dado cuenta de su presencia, se disponen a facilitarles el paso.

¿Las ambulancias improvisadas tienen preferencia sobre los demás vehículos?

La creciente intensidad de la circulación complica el problema a los conductores de ambulancias y otros vehículos de urgencia, que deben extremar su prudencia para no provocar situaciones de peligro con peores consecuencias que las ocasionadas por la pérdida de unos minutos.

La recomendación que el Código hace para los conductores de vehículos de urgencia se torna más imperativa para los conductores que con el buen deseo de transportar a centros asistenciales a los accidentados e indispuestos en la vía pública, hacen uso de la bocina y el pañuelo en sustitución de la sirena y la señal luminosa, y circulan a velocidad superior a la normal confiando en que los demás se aperciaban de su urgencia y les dejen el paso libre. La costumbre y la lógica autorizan esta conducta, pero los riesgos de accidente y sus responsabilidades deben ser afrontados por el conductor, no pudiendo oponerse el hecho de acudir con urgencia a servicios asistenciales, como justificación para incumplir los mandatos de las señales, los agentes o las normas de circulación.

Ignacio IZAGUIRRE

Se aprueba la Ley de Autopistas en régimen de concesión

Ha sido aprobada en las Cortes, y publicada en el «Boletín Oficial del Estado» del pasado día 11 de mayo, la Ley 8/1972, por la que se regula la construcción, explotación y conservación de autopistas en régimen de concesión.

La Red Nacional de Autopistas se compone principalmente de las siguientes: autopista del Mediterráneo, desde la frontera hispano-francesa de la Junquera hasta Algeciras, 1.200 kilómetros. Autopista del Ebro, desde Bilbao hasta enlazar con la autopista del Mediterráneo en La Bisbal (provincia de Tarragona), 515 kilómetros. Autopista del Cantábrico, desde la frontera hispano-francesa de Behobia hasta enlazar con la autopista del Atlántico, a la altura de El Ferrol del Caudillo, de 600 kilómetros.

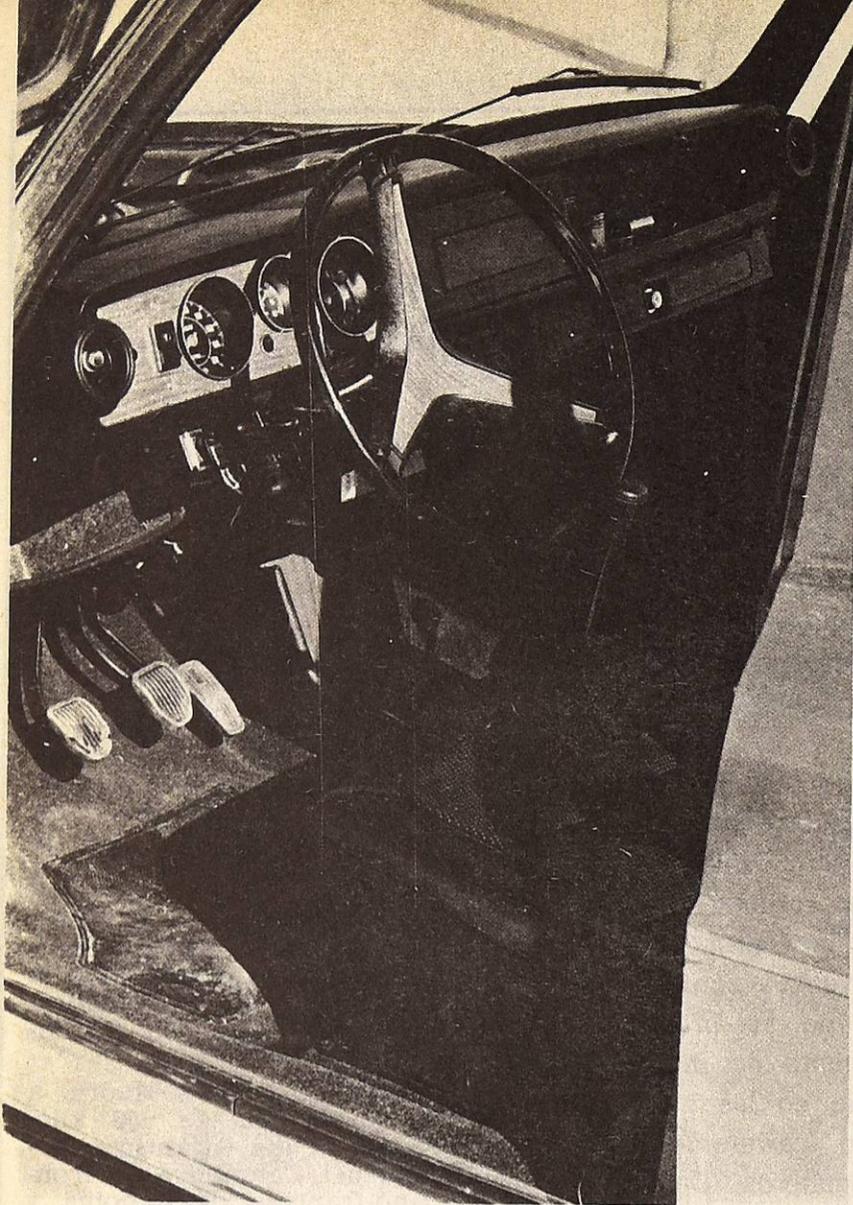
Autopista del Sur, desde Madrid a Algeciras por Sevilla, de 650 kilómetros. Autopista del Atlántico, desde El Ferrol del Caudillo a la frontera hispano-francesa de Behobia y enlace hasta Lisboa, de 235 kilómetros. Autopista de Levante, de Madrid a Valencia, y ramal a Alicante, de 520 kilómetros. Autopista del Norte, de Madrid a Málzaga de 400 kilómetros. Autopista del Noroeste, de Madrid a Santiago, y ramal a Oviedo, de 700 kilómetros. Autopista de Extremadura, de Madrid a la frontera portuguesa, de 400 kilómetros. Autopista de la Plata, desde Burgos a Sevilla por Salamanca, de 800 kilómetros. Autopista de Aragón, de Madrid a Zaragoza, de 285 kilómetros. Autopista de Navarra, que enlazará la del Ebro con la del Cantábrico, a través de Pamplona, de 125 kilómetros.

A éstas hay que añadir otros ramales complementarios y enlaces. En total, casi siete mil kilómetros de autopistas.

EN CUATRO AÑOS, 2.400 KILOMETROS DE NUEVAS AUTOPISTAS

En el cuatrienio 1972-75 está previsto que se terminarán unos 500 kilómetros de autopistas, concedidas durante la vigencia del III Plan de Desarrollo. Pero la longitud de las concesiones afectará a más de 2.000 kilómetros, porque, a diferencia de lo que se hizo al principio, se ha adoptado el criterio de sacar a concurso tramos relativamente extensos para distribuir equilibradamente las intensidades de tráfico. Este es el inventario:

La autopista del Ebro, de 515 kilómetros. Los tramos Valencia-Cartagena, de 365 kilómetros en la autopista del Mediterráneo. La autopista del Atlántico, de 235 kilómetros. El tramo Burgos-Málzaga, de 175 kilómetros, en la autopista Norte. La autopista de Navarra, de 125 kilómetros. El tramo Bilbao-Gijón, de 235 kilómetros, en la autopista del Cantábrico. El tramo Sevilla-Bailén, de 210 kilómetros, en la autopista del Sur. El tramo Villacastín-Adanero, de 25 kilómetros, en la autopista de Galicia.



prueba del Simca 1200 Special

**ESTABILIDAD • FRENOS •
DIRECCION Y SEGURIDAD**

**Cuatro palabras que definen
las cualidades de este modelo.**



Sin embargo la terminación y el confort no responden a sus excelentes cualidades.

Es indudable que el Simca 1200 (tanto la versión básica como el nuevo Special) causa un impacto al conductor que por primera vez se pone a su volante; este impacto es debido a su comportamiento en carretera. La suspensión es relativamente suave, el balanceo apreciable, pero no exagerado, y la adherencia de las ruedas en curva, ejemplar. El coche sigue fielmente la trayectoria impuesta, y la dirección —muy rápida y precisa— permite un control instantáneo de la misma.

Por su parte, los frenos son excelentes, potentes, resistentes al calentamiento, de fácil dosificación (a pesar de la insistencia y el suelo resbaladizo) y con repartidor de frenada excelentemente tarado. Como detalle de seguridad, el doble circuito hidráulico y la lucecita avisadora de un eventual fallo contribuyen a afirmar esta sensación de sólida seguridad que emana del coche en movimiento.

Respecto al modelo básico, el Special ofrece la mejora de sus llantas más anchas, que ensanchan discretamente la vía y disminuyen la deriva lateral del neumático; además, las variaciones ya citadas en el sistema de frenos (depresor, doble circuito y luz avisadora).

Creemos que se puede decir, sin arriesgarse mucho, que ningún coche de turismo de los actualmente disponibles en el mercado nacional ofrece el margen de seguridad activa que tiene el 1200 Special. Unamos a esto el importante incremento de potencia respecto al modelo básico y las mejoras de visibilidad que suponen la luneta con resistencia térmica incorporada y los faros de yodo de largo alcance.

Como juicio personal, pero creemos que muy indicativo, resumiríamos el comportamiento rutero de este coche en la siguiente idea: el 1200 Special es el coche que, puesto en manos del conductor medio español (con el nivel relativamente bajo de conducción que existe), le permite andar más rápidamente por una carretera de condiciones adversas, es decir, de curvas, piso rizado y deslizante, y señalización típica de una ruta secundaria.

Unicos detalles negativos en este panorama idílico, por lo que a seguridad se refiere, son los referentes al sistema de lava y limpia-parabrisas. Ciertamente, este último dispone de dos velocidades, lo cual es un estimable detalle, pero la calidad de las escobillas deja bastante que desear, y la inyección de líquido de lavado sigue dando los mismos problemas (por falta de potencia y caudal) que ya son típicos de todos los Simca. La visión en tres cuartos trasero, hacia la derecha, tampoco es precisamente ejemplar, pero tan sólo se acusa en las maniobras muy forzadas de tránsito urbano y no afecta para nada a la marcha en carretera. Otro buen detalle es la presencia de retrovisor exterior.

No olvidemos, al realizar esta panorámica sobre la seguridad, de citar la columna de dirección con junta cardánica y flector. Los cinturones de seguridad ya no son un factor diferenciador, porque todos los coches deben llevarlos; por otra parte, y a fin de no recargar el precio en las especiales condiciones de que luego hablaremos, dichos cinturones se cobran aparte, lo mismo que el antirrobo de dirección y contacto, que también se ofrece como equipo de serie.

EL PLACER DE CONDUCIR

Ahora bien, una cosa es ir seguro y otra cosa es disfrutar conduciendo. Disponer de buenos frenos y estabilidad permite apurar las frenadas y abordar las curvas a velocidad elevada, lo cual son dos factores de disfrute para el conductor exigente y entusiasta. Disponer de suficiente potencia y poder dosificarla debidamente es el complemento a lo anterior, a fin de disponer de brillante aceleración a la salida de los virajes de buena capacidad ascensional y de posibilidad de adelantamientos rápidos y seguros.

También aquí el Simca tiene un comportamiento excelente, aunque no tan brillante como en todo lo anterior. El motor es muy elástico: desde poco más de 2.000 r.p.m., hasta 5.400 revoluciones por minuto tira con energía y suavidad. No hay puntos bruscos, no hay «tirón» que denote que la carburación y el árbol de levas han entrado en conjunción armónica; la curva de par es plana, igual, tenazmente constante. Por ello, el motor se presta exactamente igual a una conducción tranquila que a la utilización más rabiosamente deportiva. El límite de régimen que marca el cuentarrevoluciones es de 6.400, pero exclusivamente una vez, y para intentar comprobar el límite de rebote de las válvulas, subimos hasta 7.600 r.p.m., y el motor seguía tirando, sin acusar síntomas de «flote»; nos pareció que ya estaba bien y lo dejamos ahí, sin haber llegado a averiguar realmente el límite. ¿Quizá las 8.000 r.p.m...? En realidad, no importa saberlo.

Dicho esto, digamos también que la potencia bruta, esa zona final de 1.000 r.p.m., que van de las 5.400 a las 6.400, nos ha decepcionado un tanto. Vaya por delante que nuestro coche (y era de los más rodados) no acusaba más que 2.100 kilómetros en el marcador cuando lo cogimos y 2.500 al abandonarlo. Los Simca son particularmente duros en soltarse, y por ello sabemos que no podía estar en su pleno rendimiento. Tampoco estamos seguros de que la puesta a punto fuese absolutamente correcta (la comprobamos, pero desconocemos, por ahora, el calado teórico que le corresponde). En cualquier caso, el motor no iba mal; ralentizaba correctamente y no tenía fallos.

Cada vez nos fiamos menos de las potencias declaradas por las casas. Ni de las normas DIN puede uno fiarse, porque una cosa es que las normas sean auténticas y otra muy distinta que la cifra facilitada sea la verdadera. Para situarnos un poco hay que proceder al siempre mal visto pero eficaz medio de las comparaciones. El motor, y el coche en conjunto, nos ha parecido ser ligeramente más potente y brioso que un R-12 S y, desde luego, con menos «punch» que un 1430. Con esto suponemos que nuestros lectores se podrán hacer una idea. Ahora bien, repetimos que los motores no estaban rodados y es posible que todavía se nos reserve una sorpresa. Esperamos a la prueba definitiva antes de emitir un juicio terminante

NO BASTA CON SER, HAY QUE APARENTAR

Nos queda por tratar lo referente a la carrocería. Su amplitud y disposición general es sobradamente conocida. El Special además, lleva una serie de retoques beneficiosos; consola central, tapizado mucho más cuidado en las puertas e interior, aireadores con mando por botón central... Por lo demás, reproduce, en términos generales, el aspecto de la versión GLE del modelo básico.

El completo y eficiente sistema de climatización es uno de sus atractivos. El aire caliente y el frío pueden graduarse simultánea y fácilmente; la acción de los extractores traseros resulta ser, a nuestro juicio, la más eficaz de cuantos dispositivos de tal tipo conocemos. También es un factor positivo que se pueda elegir, sin sobreprecio, entre dos variantes de respaldo posterior: fijo (aunque es desmontable, no es abatible) y con descansabrazos, o bien, el abatible, bajo y liso correspondiente al modelo ya conocido. También se dispone, opcionalmente y por el mismo precio, de un tapizado mixto que no hemos conseguido todavía ver, pero que no dudamos en recomendar a los eventuales compradores del Simca 1200 Special.

Los asientos tal como ya preveíamos, no son ninguna maravilla. En tiempo fresco no hay problema con la transpiración, pero ya llegará el verano. En cuanto a su forma, nos han parecido un poco menos cómodos, que los del actual GLE, y en cuanto a sujeción lateral, ofrecen la misma o quizá menos. El problema viene, tal como indicamos, de la unificación entre los productos de Chrysler en Europa; es una lástima.

Lo que no comprendemos es porqué dicha unificación no se ha llevado al salpicadero, y se sigue utilizando el de tres esferas, cuando el francés es de cuatro y se hubiera podido montar un manómetro y un amperímetro.

En este aspecto, de presentación general y acabado de detalles, es donde el Special flojea. Es un coche de excepcionales cualidades básicas, pero que hay que conocerlas previamente; de lo contrario, el usuario no acaba de comprender el porqué de su precio.

¿Y cuál es éste? Franco fábrica 151.600 pesetas sin incluir el antirobo ni los cinturones. Como ya se sabe, el rumor de un aumento del 4 por 100 en los precios de los coches es más que insistente; parece inminente. El precio que se ha fijado para el 1200 Special no se verá modificado por tal subida; por lo tanto, para fijarlo en el mercado, podemos decir que corresponde a un precio actual de 145.800 pesetas, incrementado en la subida que se espera para dentro de poco. Falta saber si los demás fabricantes englobarán dentro del aumento los cinturones de seguridad o harán lo mismo que Simca: ofrecerlos luego como «extra de serie», y valga la contradicción. Por su parte, el R-12 S y el Victoria de Luxe ya llevan antirobo, mientras que el 1430 no lo tiene. La lucha comercial entre estos cuatro coches se anuncia interesante; mientras la cuestión de los precios se aclara, esperamos tener tiempo de ofrecerles nuestro «Banco de pruebas» completo de este interesantísimo vehículo que es el Simca 1200 Special.

ARTURO ANDRES

HOTEL TRES REYES

Pamplona ***** Lujo



El único Hotel de Lujo (5 estrellas), del País Vasco, pone a su disposición:
350 plazas. Salones especiales para Convenciones y Banquetes - hasta 800 personas. Aire acondicionado. Garaje.
Agencias de:
AVIS, Rent a car - IBERIA, Líneas Aéreas - WAGONS LITS COOK
Dirección Postal: Jardines de La Taconera, s/n.
Teléfono 226.600 (20 líneas). Telex 367-20.

CALENTADORES DIÉMO

A GASOIL
PETROLEO Y
PROPANO

DISTRIBUCIONES
ARROTEGUI

Sancho el Sabio, 21-1.º

Teléfono 425802

SAN SEBASTIAN

Delegaciones en:

VITORIA F. Lafuente.

Tel. 217347

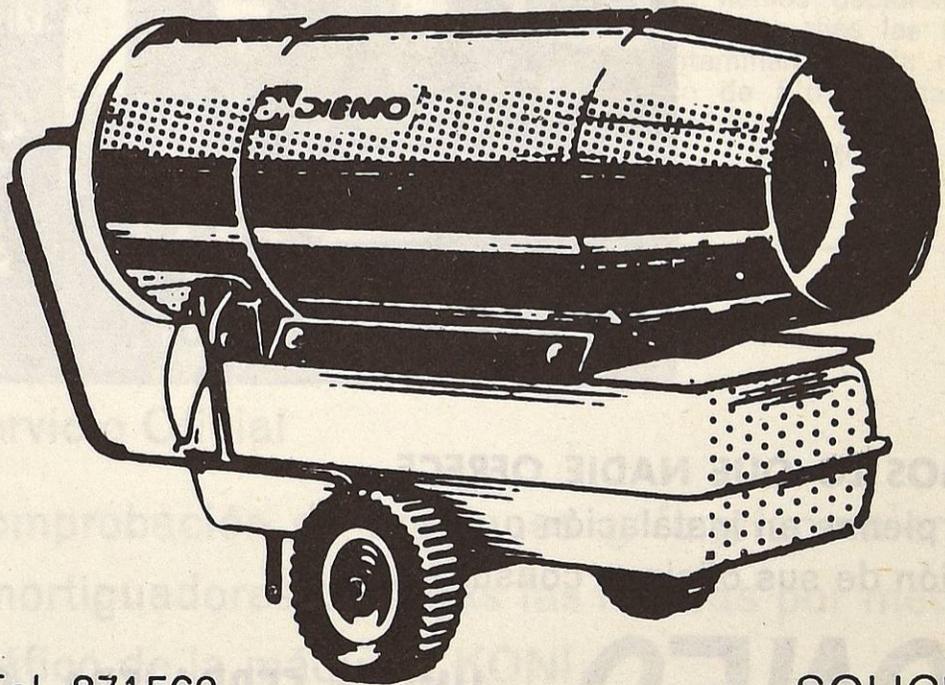
TOLOSA Eguimendi.

Tel. 651467

ZUMARRAGA Urreaga Vicuña. Tel. 871562

MONDRAGON Suministros MEMESA

VERGARA Luis Larrañaga. Tel. 761248



SOLICITEN
DEMOSTRACION,
SIN COMPROMISO



TODO SOBRE EL

MOTIVOS: OXIDACION, SUCIEDAD, DILUCION, ENVEJECIMIENTO, DEGRADACION

¿POR QUE CAMBIAR EL ACEITE?

Que el aceite hay que cambiarlo es algo que todo el mundo sabe. La razón de ello ya está menos clara; todos saben que, al cabo de un cierto tiempo de utilización, el aceite —en especial el detergente, que es el casi exclusivamente utilizado en los turismos— adquiere un color muy sucio y muy feo. Pero muchos también saben que esto no quiere decir demasiado, y que pese a estar negruzco, puede lubricar perfectamente. Además, para eso lleva un buen filtro de aceite.

Vamos pues, a analizar detenidamente las múltiples causas que obligan a cambiar el aceite, y que son todas estas: oxidación, suciedad, dilución, envejecimiento y degradación, palabras todas ellas con un sentido verdaderamente propio para asustar, y así debe ser, en verdad.

LA OXIDACION

Este es el enemigo del aceite a altas temperaturas, por lo que en invierno es cuando menos debe temérsele. Si pasa de 115 ó 120 grados la temperatura del aceite, el oxígeno del aire que hay en el cárter lo oxida con relativa rapidez, e incluso a temperaturas más bajas, si el aceite no es de buena calidad.

Por ello es conveniente que el cárter del motor tenga una capacidad a tono con sus prestaciones (la mayoría vienen un poco escasos), pues a mayor capacidad más tiempo tiene para enfriarse en el cárter entre dos pasadas sucesivas por el motor. Las altas temperaturas, además de la oxidación producen barnices y ácidos, los primeros de los cuales van obstruyendo progresivamente los conductos de aceite y pegando los segmentos, y los segundos tienen una acción corrosiva especialmente perjudicial para los casquillos.



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 414048 - SAN SEBASTIAN

CAMBIO DE ACEITE

LA SUCIEDAD

Básicamente, el ensuciamiento progresivo del aceite proviene de tres causas: la carbonilla, el polvo atmosférico y las limaduras metálicas. La carbonilla puede ser tanto de gasolina, formada por una combustión con mezcla demasiado rica, como por el aceite quemado en la cámara de explosión si sube en cantidad excesiva. Esta carbonilla puede llegar a ser tan fina que pasa a través del filtro y acaba dándole al aceite el color negruzco, junto con otros productos de descomposición química.

El polvo atmosférico entra por el carburador, y aunque la mayoría es evacuado nuevamente a través del escape, parte de él se adhiere al aceite que, en finísima película, baña las paredes del cilindro, y en parte es barrido por los segmentos hacia la parte inferior, cayendo al cárter. Este polvo finísimo será recogido en parte por el filtro de aceite, pero también en parte se colará a través de sus microscópicos orificios, actuando a modo de fino esmeril sobre las superficies metálicas.

Finalmente tenemos las minúsculas partículas metálicas que se van arrancando del motor. También son retenidas en buena parte por el filtro, pero algunas se cuelan a través, causando un microscópico destroz.

LA DILUCION POR LIQUIDOS

Por si esto fuera poco, el aceite va siendo contaminado por la presencia en progresivo aumento de dos líquidos: gasolina y agua. El agua se forma por condensación durante los arranques en frío, resultando de ello la formación de emulsión en la gasolina, cuyas propiedades lubricantes dejan bastante que desear. En cuanto a la gasolina, que suele llegar a depositarse sobre el cilindro durante el arranque en frío, también diluye el aceite, disolviéndolo; la consecuencia es que éste pierde densidad y cualidades lubricantes.

ENVEJECIMIENTO POR EL USO

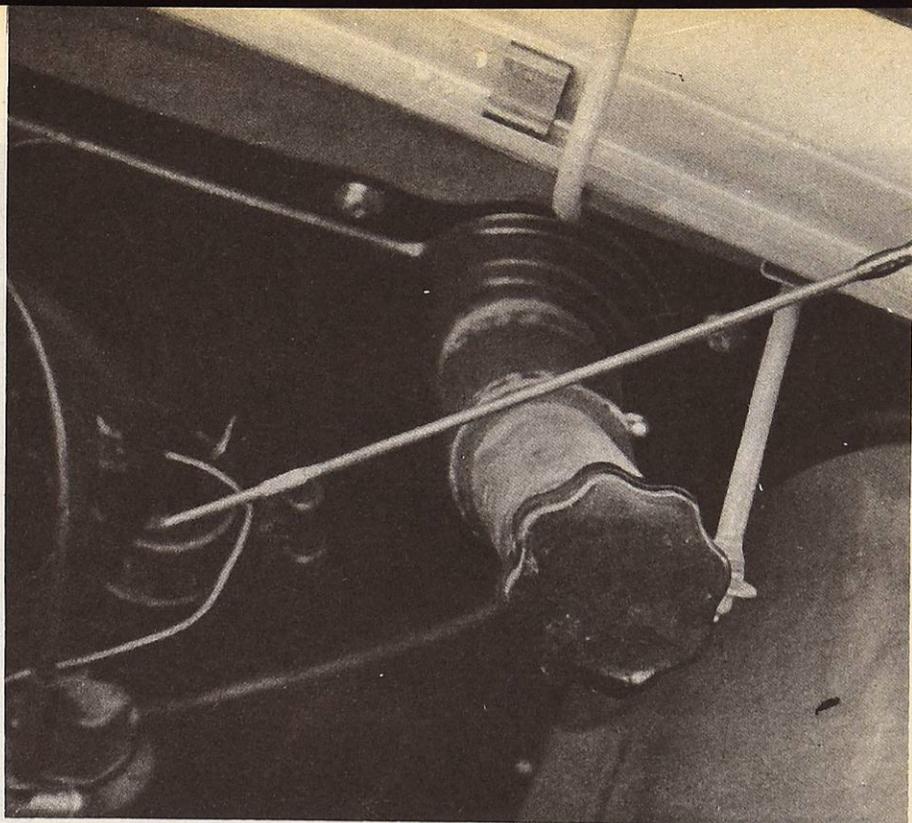
El cambio de temperatura, desde la ambiente hasta la de operación normal del motor, unido al continuo «machaque» mecánico a que se ve sometido el aceite entre las partes metálicas en fricción va rompiendo poco a poco su peculiar estructura molecular que le confieren sus cualidades lubricantes.

CONTAMINACION QUIMICA

Y para acabar, todavía tiene el aceite otra serie de enemigos que son los productos químicos de la combustión imperfecta que se realiza mientras el motor no ha alcanzado una temperatura de funcionamiento, de al menos, 60 grados. Naturalmente, todos estos productos, en especial los ácidos, resultan altamente perjudiciales, pues además de disminuir la capacidad lubricante del aceite, atacan las superficies de fricción, corroyéndolas y facilitando su posterior disgregación o erosión por frotamiento.

¿CUANDO HAY QUE CAMBIAR EL ACEITE?

Después de todo lo anterior, la necesidad imperiosa de proceder al cambio de aceite está más que justificada. Ahora bien, ¿cuándo corresponde hacerlo? Porque el



meollo de la cuestión es éste: el intervalo entre cambios.

Para actuar de un modo científico, lo racional sería medir el intervalo de utilización a base de horas de funcionamiento del motor, o bien de revoluciones dadas por el mismo. Pero el único método viable es el de leer la indicación del cuentakilómetros.

Dar cifras concretas resulta siempre algo arriesgado, pero peor es no darlas. Así, pues, para el coche que circula casi exclusivamente en ciudad, lo aconsejable es cambiar el aceite entre los 1.000 kilómetros, los coches que hacen trayectos muy cortos, y los 1.500 kilómetros para los que hacen trayectos bastante largos.

Los coches que no circulan más que en carretera (servicio público, viajeros que cubren zonas de gran extensión, etc.), pueden alargarse hasta los 3.000 o incluso 4.000 kilómetros, si utilizan aceite de buena calidad, y trabajan en zonas de clima suave.

Lo más usual es que un turismo tenga una utilización mixta de ciudad y carretera; se considera como típico un 60 por ciento del kilometraje en carretera y un 40 por ciento en ciudad. Pero es precisamente la parte de tráfico urbano la que más castiga al motor, así que, entre unas cosas y otras, lo correcto es cambiar el aceite de 2.000 a 2.500 kilómetros de intervalo, según que la preponderancia de circulación en ciudad sea mayor o menor.

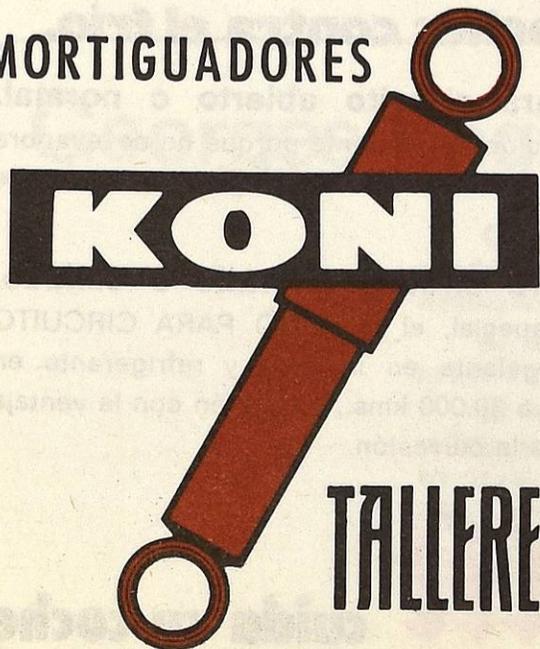
CAMBIO DE FILTRO

El filtro de aceite no requiere un cambio tan frecuente como el propio aceite, pero también hay que reponerlo. Lo normal es que el fabricante recomiende esta operación cada 10.000 kilómetros; como también suele indicar un cambio de aceite en una cifra superior a los 3.000 kilómetros, este equivale a cambiar el filtro cada tres cambios de aceite.

Ahora bien, como en invierno hemos decidido cambiar el aceite con más frecuencia, pues son más las impurezas y productos extraños que lo contaminan, por la misma razón debe frecuentarse el cambio de filtro y mantener la regla de cambiarlo cada tres cambios de aceite.

MOTOR PRESS

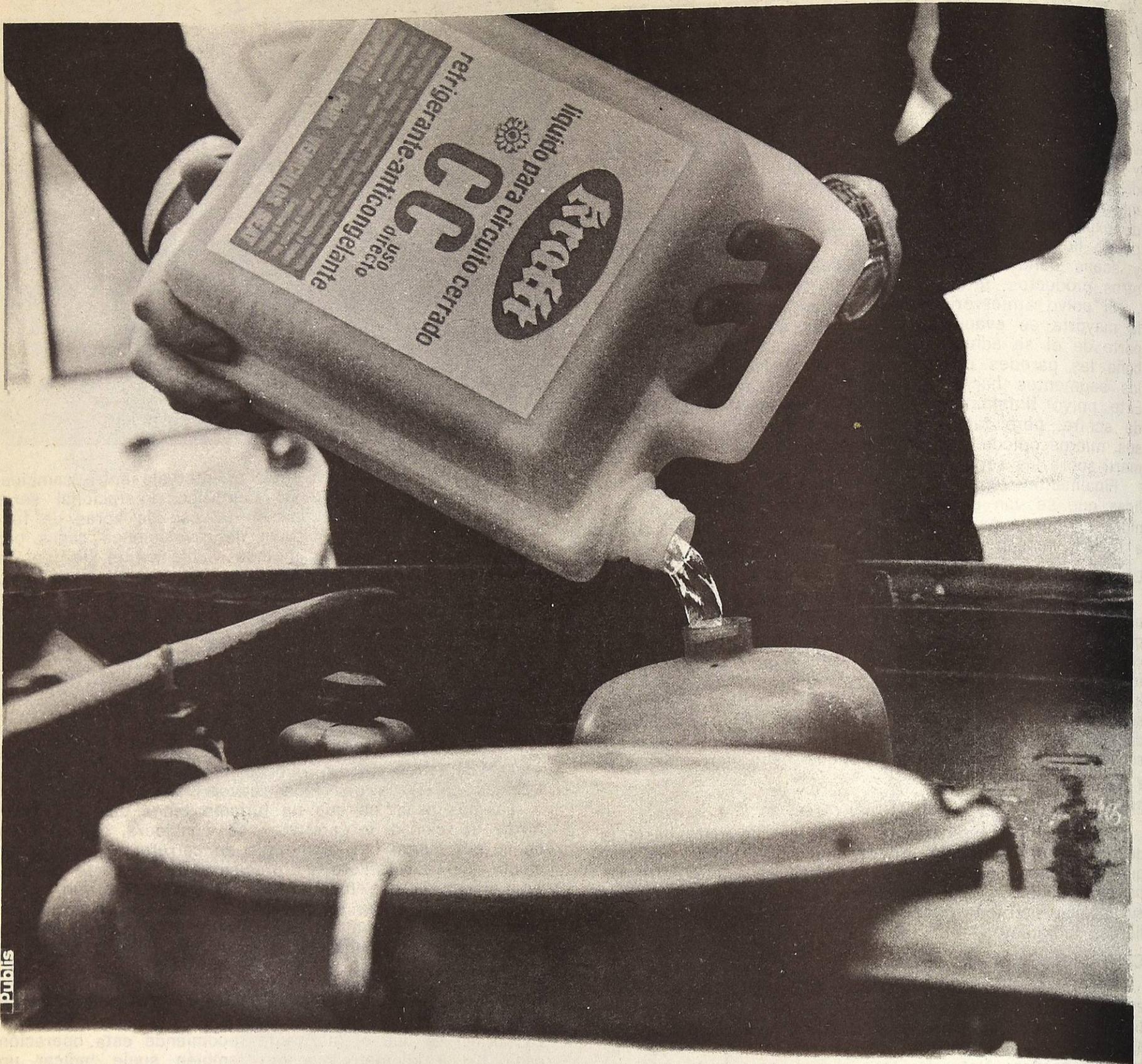
AMORTIGUADORES



- 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-Tlfn. 422239-SAN SEBASTIAN



PUBIS

Anticongelante Krafft

El seguro de los coches contra el frío.

Anticongelante KRAFFT para circuito abierto o normal.
El anticongelante KRAFFT es de acción permanente porque no se evapora ni hierve por elevada que sea la temperatura del motor, y además protege totalmente contra la corrosión.

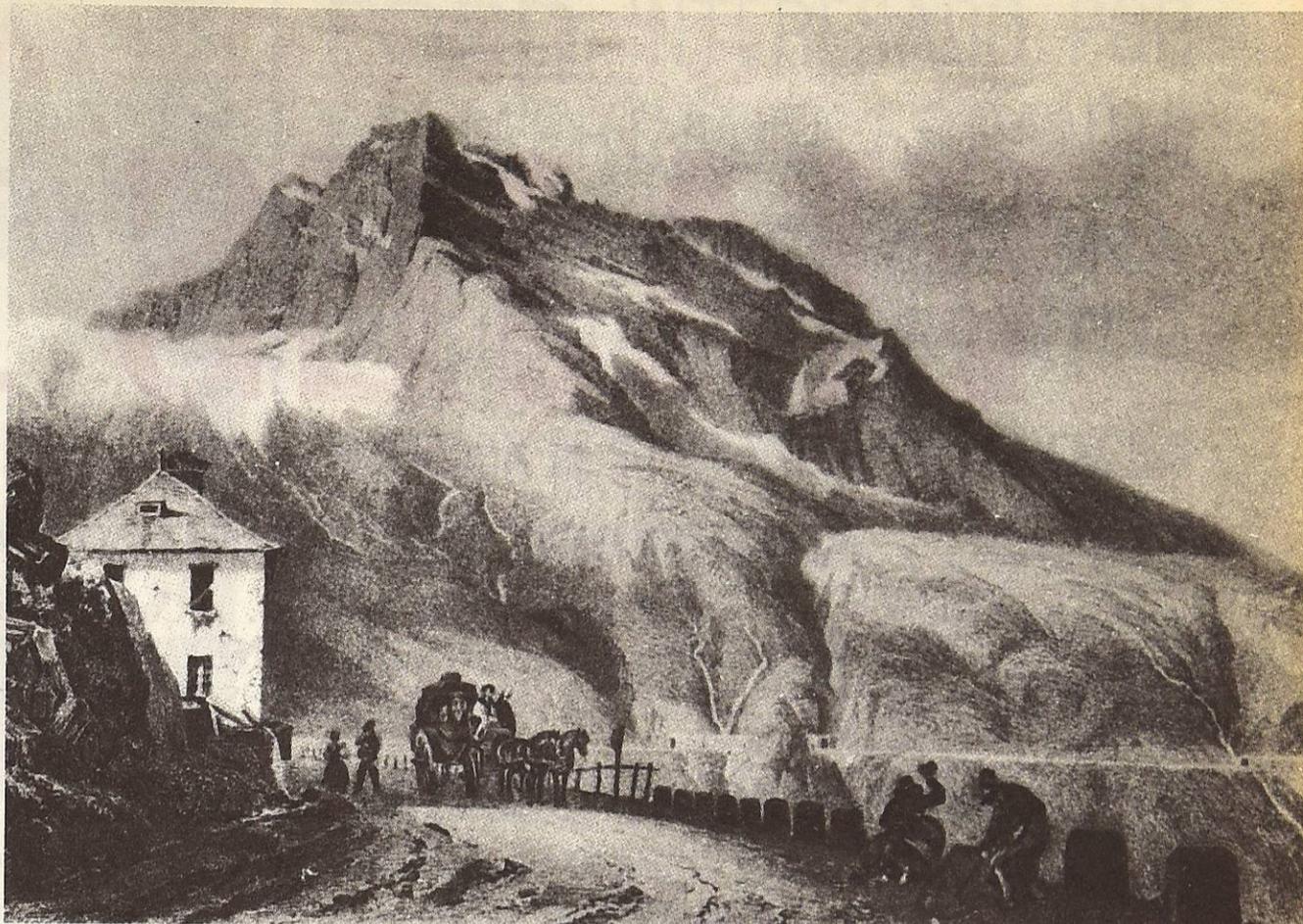
Anticongelante KRAFFT para circuito cerrado o sellado.
KRAFFT le ofrece un producto especial, el LIQUIDO PARA CIRCUITO CERRADO -CC- KRAFFT, anticongelante en invierno y refrigerante en verano. Renovable cada dos años o 30.000 kms., y también con la ventaja de ser un protector completo contra la corrosión.



Krafft

cuida su coche

EL PUERTO DEL SIMPLON



los cañones de Napoleón pasaron por esta vía alpina

Es posible que la vía alpina de los antiguos romanos siguiese el trazado de un antiguo sendero que franqueaba el puerto de Simplón, pues en el siglo XI los peregrinos utilizaban ya este camino. En 1275 el Papa Gregorio X pasó por el puerto, camino de Lausanne para consagrar la catedral. Transcurrieron los años y el puerto y la carretera del Simplón eran cada vez más importantes para los intercambios culturales e incluso europeos, ya que en 1634 los Milanese concedieron al gentilhombre del Valais, Gaspard Jodoc de Stockalper, el privilegio de transportar mercancías por el Simplón.

Muerto ya Stockalper, el Simplón perdió mucho de su importancia hasta el siglo XIX, en que Napoleón, emperador de los franceses, lo utilizó para que los cañones de su ejército pudiesen pasar a Italia. Corría el año 1805 y el Simplón se convirtió en el primer puerto de montaña accesible a vehículos. Poco después era utilizado periódicamente por diligencias. Aún se pueden ver las imponentes construcciones a lo largo de esta vía alpina y que testifican de la pasada importancia de

Stockalper, el Fugger suizo como se le llama a veces. En Brig, al pie de la cara norte del Simplón, se eleva el palacio de los Stockalper —en su día el mayor monumento civil de toda Suiza— que es como un baluarte avanzado de la influencia italiana en el valle superior del Ródano. Cerca del alto del puerto se levanta aún el antiguo hospicio, construido por Stockalper para albergar a sus arrieros en caso de mal tiempo.

La carretera, que atraviesa una región de belleza incomparable, es hoy día practicable todo el año. Destacan de entre las innumerables obras efectuadas recientemente, las largas y anchas galerías construidas sin interrupción al norte del alto del puerto y que garantizan la seguridad de los automovilistas en invierno. Los mayores autocares franquean sin dificultad alguna este puerto, clásica vía de comunicación entre el norte y el sur —la actual carretera nacional número 9— que cuenta, además, con numerosos aparcamientos y albergues acogedores.

Georges Englebert ha muerto

Georges Englebert ha muerto en Lieja a los 83 años de edad. El padre del actual presidente de Uniroyal Europa —Alberts Englebert— era un pionero de la industria de neumáticos.

A más de la casa central en Lieja, fundó filiales en Francia y Alemania y a sus méritos se debe, principalmente, la creación del Consorcio Europeo.

El aprecio y la consideración que despertaba su personalidad de gran empresario se refleja también en las muchas condecoraciones que le fueron concedidas. Se cuentan —entre otras— la gran Cruz del Mérito de la República Federal de Alemania, la de Comendador de la República Italiana y la de Caballero de la Legión de Honor Francesa.

Durante décadas mantuvo Georges Englebert una estrecha relación con el deporte del motor y fue un asistente asiduo a las pruebas de los circuitos de carreras más famosos del mundo.

SELECCION DE VIAJES 1973

Congreso Eucarístico Melbourne

Del 13 al 28 de Febrero. Con escala en Roma.
Excursiones Facultativas a SIDNEY Y WARRAGAMBA DAM.
Precios por persona, DESDE 80.484 PESETAS.

I Crucero al Carnaval de Río de Janeiro 1973

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE"
Salida, 18 de Febrero 1973. 33 días de duración.
Estancias en: ALGECIRAS, LISBOA, TENERIFE, BAHIA, RIO DE JANEIRO,
DAKAR, LAS PALMAS, CASABLANCA, LISBOA Y ALGECIRAS.
Precio por persona, DESDE 40.900 PESETAS.

VIAJE A NUEVA YORK

Salidas semanales. 8 días de duración. En TWA JUMBO 747
Precio por persona: DESDE 19.350 PESETAS.
11 días de duración: DESDE 23.340 PESETAS.

VIAJE A SAN FRANCISCO

Salidas semanales. 8 días de duración. En TWA JUMBO 747
Precio por persona: desde 29.275 PESETAS.
11 días de duración: DESDE 33.270 PESETAS.

VIAJE A CANARIAS

Con salida y llegada a Bilbao. Salidas semanales en avión directo.
1 semana: DESDE 7.800 PESETAS — 2 semanas: DESDE 8.700 PESETAS.

VIAJE A MALLORCA

Con salida y llegada a Bilbao. Salidas semanales en avión directo.
1 semana: DESDE 3.250 PESETAS — 2 semanas: DESDE 4.225 PESETAS.

VIAJE A IBIZA

1 semana: DESDE 5.575 PESETAS.

Informes e inscripciones:

WAGONS·LITS//COOK

AGENCIA DE VIAJES, TITULO N.º 5, GRUPO A.

SAN SEBASTIAN

C/. MIRAMAR, 3 - Teléfono: 42 91 96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 41 77 70 y 42 67 69
En IRUN (Estación del Norte) - en EIBAR: Arragüeta, 9, bajo





LA PRIMERA FOTO DEL SEAT 124 SPORT 1800

Esta fotografía «espía» corresponde al nuevo modelo de Seat a punto de ser lanzado al mercado: el 124 Sport 1800, al que hemos sorprendido en una calle madrileña. Es muy posible que este modelo, que sustituirá al actual Seat 1600, esté en el mercado a finales de este mes.

El motor es de 1.756 centímetros cúbicos, y desarrolla una potencia de 118 CV. Está dotado con una caja de cambios de cinco velocidades y su velocidad punta se estima en 185 kilómetros por hora.

Las variaciones mecánicas fundamentales residen en el motor y especialmente en la existencia de un solo carburador de doble cuerpo Weber 34 DMS, en lugar de los dos anteriores. La aparición de este modelo en el mercado español es un paso más de la modificación de toda la gama que SEAT viene llevando a cabo. Recordemos los 850 D, el 600 L, dos 127... Al Sport 1800 seguirán ahora, según nuestras noticias, un nuevo 124 con más potencia que el actual, un 1430 en versión 1600 biárbol y el 132.

FORD, INTERESADO POR EL MERCADO ESPAÑOL ¿HA ELEGIDO COMO ZONA INDUSTRIAL SAGUNTO?

INVERSION DE 20.000 MILLONES DE PESETAS

Se vuelve nuevamente a hablar con insistencia de que Ford quiere venir a España. Y venir a operar en grande. Las relaciones de la casa Ford con España son antiguas. Crecieron. Se rompieron. Quedaron reducidas a cero. Ahora vuelven las noticias, pero más calientes que nunca y con cifras gruesas de inversión. No se trata de lo que se negociaba en la Ford Motor, antes de que se fundieran las relaciones USA con el grupo del marqués de Hoyos y entonces se fundara la Motor Ibérica, más modestamente, pero de un mérito empresarial extraordinario.

La verdad es que el nombre de Ford siempre andaba en el aire. Pero cuando creció nuestra industria automóvil, los rumores volvieron a silenciarse.

En los años siguientes, sobre esta entrada en España de Ford, se han venido haciendo múltiples conjeturas sobre la posible reaparición de esta gran firma del automóvil en España: una de ellas era que sólo se trataba de comprarlo a pie aquí, aunque, sin duda, en grande para exportarlo a sus diversas factorías de Europa y sobre todo a las de Inglaterra. Incluso se decía que habían comprado a estos efectos unos terrenos en Vizcaya, para almacenar tales piezas antes de embarcarlas por Bilbao, organizando a fondo la exportación y el embarque.

Sin embargo, tras la reciente visita de Mr. Ford a nuestro ministro de industria —tercer contacto— va tomando cuerpo otro rumor: se harán 300.000 coches anuales "Ford" en España y la inversión será de unos 300 millones de dólares (19.500 millones de pesetas); la fábrica se montará cerca de Sagunto y para que su producción no presione excesivamente sobre el mercado español, el 75 por 100 de la misma reservará sus unidades para la exportación. Al menos eso se dice.

De momento, todo esto no es más que un rumor, pero 75.000 coches más en nuestro mercado interior, con 500.000 vehículos matriculados en 1971 y más de 600.000 para 1972, supondría un endurecimiento fuerte de la competencia, que ya se empieza a sentir en el ramo. Se hacen preguntas, incluso, sobre cuándo llegará el momento de saturación del mercado. Los 12 fabricantes españoles actuales, no cabe la menor duda que resultan amenazados por Ford, el segundo del mundo con fábricas en cuatro países y una producción de 4,31 millones de vehículos en 1971, doblando al tercero, que puede ser Chrysler, con fábricas en otros cuatro países y poco más de 2 millones de vehículos.

Las más modestas producciones, en pesetas, o las organizaciones comerciales más modernas, como son las de Cispalsa, Viasa, Aisa, Imosa, parecen, por tanto, más vulnerables. La misma M. Santa Ana por su Commer y Ebro, y Authi, con escasa posibilidad de exportación. Luego aparecería Citroen en cuanto a valor, pero con una gama de producción más diferenciada de la que pueda traer Ford. Y las otras cuatro grandes, Chrysler, Enasa, Fasa y Seat, pues Ford puede hacer turismos, furgonetas, camiones y tractores agrícolas, incluso.

Para los vendedores establecidos tampoco es buena la noticia. Desde el punto de vista del consumidor, el panorama mejorará probablemente, Ford tiene que venir a España con novedades en todos los aspectos, aunque en precios no podrá hacer milagros. Esa es una cosa que está descontada desde ahora. Para la industria auxiliar y para la economía española en general, es buena la noticia porque Ford será un cliente más, e importante; en un Banco nos hacían ya números de lo que será este proyecto: a 100.000 pesetas vehículo, Ford venderá unos 30.000 millones de pesetas-año debidamente incrementadas a efectos bancarios, porque muchos se venderán a plazos, incluso en el exterior; luego están los repuestos y por otra parte están las materias primas y despieces que les venderán a Ford en España, por una parte importante de aquella cifra.

Y por último una advertencia para todos: Ford sabe desmontar asuntos, ya dejó el de España, como decimos, dejó otro en Francia y ahora se dice que piensa dejar el de Inglaterra. Suponemos que lo que hará es reducirlo. Suprimirlo nos parece cosa demasiado rápida para que fuera verdad. Para Inglaterra, la marcha total de Ford sería no sólo una desgracia, sino una amenaza de un gigante a otro gigante: los Sindicatos ingleses, que a Ford le han costado tantos cientos de millones de libras con sus huelgas salvajes en estos últimos años.

DISPOSITIVO SOVIETICO ANTICONTAMINACION

Ingenieros soviéticos han inventado un aparato anti-contaminación para automóviles que reduce el monóxido de carbono del orden de un 25 a un 40 por 100 según informa el diario oficial «Izvestia».

Se dice que este aparato se instala en la admisión de aire del motor.

Desarrollado por el Instituto Central Soviético del Automóvil, se instalará en primer lugar en el turismo Volga-M-24 y después en todos los automóviles accionados por gasolina de la Unión Soviética.

INTERES YUGOSLAVO POR LA FABRICACION DE VEHICULOS

Yugoslavia está interesada en una cooperación con firmas griegas dedicadas a la fabricación de automóviles, camiones y autobuses. Estos intereses se han puesto de manifiesto con motivo de la exposición de vehículos yugoslavos con motivo de la Feria Internacional de Tesalónica.

Una delegación de la empresa oficial FAP-Famos Beograd está negociando en la actualidad con empresas griegas en Atenas. Los yugoslavos proponen, además de una colaboración comercial, el montaje de automóviles en Grecia.

LA INDUSTRIA BRITANICA TEME LA COMPETENCIA DEL MERCADO COMUN

Sir William Lyons, fundador de la fábrica de automóviles Jaque ha manifestado que la entrada de Gran Bretaña en el Mercado Común no ofrece muy claras perspectivas para la industria automovilística británica.

«Por supuesto, nosotros tendremos iguales oportunidades en los mercados europeos, lo que en teoría nos compensará. Pero yo no lo veo tan claro».

Continuó declarando: «Mi experiencia en los últimos años me dice que Gran Bretaña y su fuerza laboral no se dan cuenta del enorme beneficio o fracaso que puede resultar de nuestro ingreso en el Mercado Común».

CAMIONES SOVIETICOS PARA CHINA

Representantes de «Aytoexport» de la Unión Soviética han salido para Pekin con vistas a negociar con la «Mashimpex» china la entrega de diversos tipos de camiones a fines de 1972. Si tales negociaciones tienen éxito la «Autoexport» entregará a China 100 camiones «Zil-130» (con capacidad de carga de 6 toneladas y motor de gasolina de 170 C.V.); 81 unidades del tipo «Belaz-540» (27 Toneladas y 420 C.V.) y 12 unidades del tipo «Kraz-256» (12 Toneladas y 240 C.V. Diesel).

AMPLIACION DE LA COOPERACION DE «DUNLOP» Y «PIRELLI» CON RUSIA

«Dunlop», de Inglaterra, y «Pirelli», de Italia, han llegado a un acuerdo con la Unión Soviética para la ampliación de un programa de cooperación, según informa la Agencia «Tass».

Representantes de las dos Compañías y del Comité Soviético para la Ciencia y la Tecnología, firmaron un protocolo para la realización de ensayos conjuntos de productos, y el intercambio de información científica y técnica. El acuerdo prorroga por 5 años los acuerdos de cooperación que las dos Empresas firmaron con los especialistas soviéticos en 1967.

DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

Recambios Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

Cinturato Invierno

el primer neumático español con clavos para circular sobre hielo y nieve

(y seguir rodando luego, sin más, sobre piso seco)

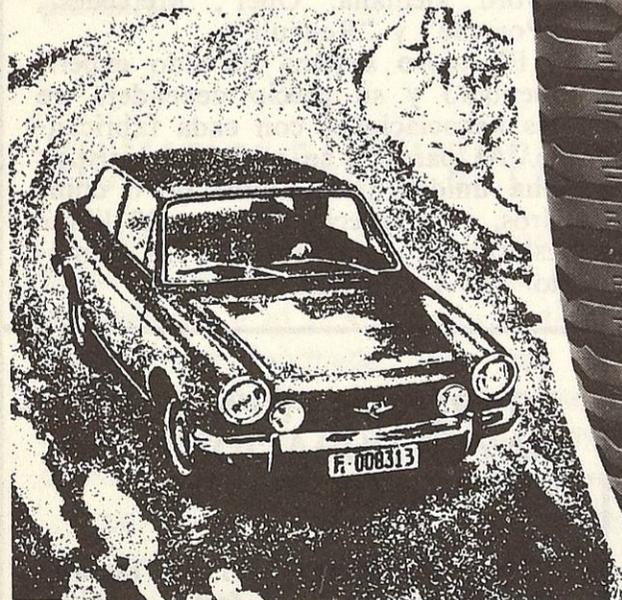
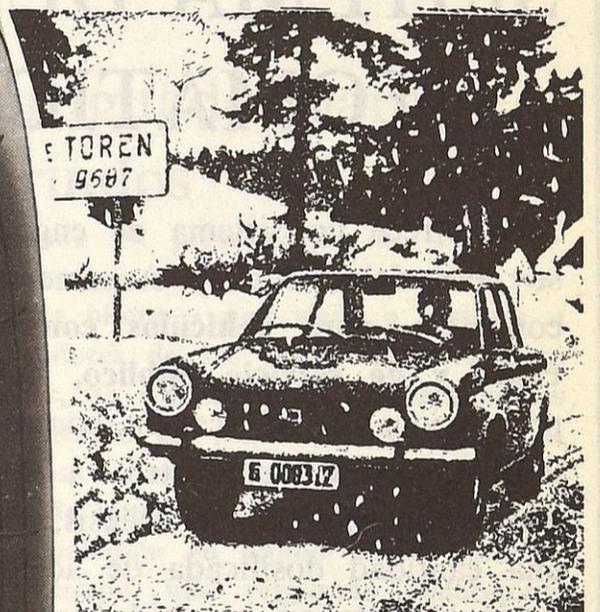
Así es Cinturato Invierno, el nuevo neumático Pirelli. Un neumático con clavos de tungsteno para salvar el obstáculo del hielo, con la ventaja de poder seguir circulando luego por carreteras en condiciones normales o por las calles de su ciudad. Aunque deberán tomarse entonces las elementales normas que aconseja la prudencia ya que, si bien este tipo de neumático se agarra perfectamente al hielo, los clavos de que va provisto disminuyen ligeramente su adherencia al suelo seco. En España, por su peculiar relieve, son frecuentes los viajes en los que usted se puede encontrar con las más variadas condiciones atmosféricas y de terreno: hielo, nieve, humedad, piso seco... Con Cinturato Invierno no hay por qué



preocuparse. Un automóvil equipado con estos neumáticos puede ascender fácilmente hasta una estación de deporte invernal, superando los numerosos "Obligatorio el uso de cadenas" de cualquier puerto de montaña, y descender luego hasta una templada ciudad mediterránea y seguir circulando por sus calles, libres de hielo y nieve. Porque Cinturato Invierno es un neumático preparado para todas las emergencias climáticas, buenas o malas. Por eso ha triunfado en los Rallies del Frio en

Canadá y Suecia.

Y por eso lo usan los automovilistas de los países con más tradición de nieve y hielo. Prepare usted también su coche para el frío. Equipelo con Cinturato Invierno y estará a salvo del hielo y la nieve que se avecinan.



CINTURATO INVIERNO

PIRELLI

Pida consejo a su proveedor habitual de neumáticos Pirelli.

La electrónica facilita la circulación por carretera

Con motivo del Salón «Intercirculación», que se ha presentado hace poco en París, se exponían numerosos equipos para señales, ordenación y mantenimiento de las carreteras:

—Por una parte, la construcción de balizas o de aparatos de mando de las luces de señales que utilizan sistemas basados en la electrónica (relés, etc.).

—Por otra, los sistemas que resuelven los problemas de la circulación por carretera y por autopista, integrándolos en un sistema que emplea todas las posibilidades técnicas actuales.

1) Los radares y los aparatos de lectura óptica a gran velocidad;

2) La televisión y las cámaras panorámicas de óptica especial, la televisión con un nivel muy bajo de luz;

3) Los enlaces telefónicos o hertzianos de frecuencia vocal (aparatos de llamadas de urgencia, etc.);

4) Las calculadoras analógicas, las registradoras de tráfico; y

5) Los cuadros de amplias dimensiones concebidos para equipar los puestos de mando.

Los constructores franceses se han especializado en la puesta a punto de un sistema para descongestionar los itinerarios principales por vías secundarias. «Electronique Marcel Desault» y «Thomson-CSF» han fabricado ya sistemas de esta clase que funcionan con resultados satisfactorios.

Los constructores franceses se han especializado en la puesta a punto de un sistema para descongestionar los itinerarios principales por vías secundarias. «Electronique Marcel Desault» y «Thomson-CSF» han fabricado ya sistemas de esta clase que funcionan con resultados satisfactorios.

SISTEMA DE ENGRASE AUTOMATICO

Se ofrece un sistema de engrase automáticamente y sumamente compacto, para vehículos comerciales y de servicio público, que proporciona la lubricación controlada mediante suministro, a los puntos de engrase del chasis, de una cantidad dosificada de aceite según la distancia recorrida por el vehículo.

Esto se traduce en una explotación más eficaz de los vehículos y la reducción de los gastos de entretenimiento, aparte de constituir una contribución a la seguridad.

El sistema comprende cuatro componentes fundamentales: un depósito de lubricante, una bomba, una válvula de seguridad y una unidad reguladora neumática. Se ofrece en tres versiones distintas, apropiadas para 0, a 24; 25 a 48, y 49 a 60 puntos de engrase.

La unidad reguladora neumática, accionada por la caja de cambios del vehículo por intermedio de la toma de propulsión del velo-

címetro, transmite durante la marcha unos impulsos al cilindro de la bomba. Cada impulso imparte una rotación parcial al eje de excéntricas de la bomba, por conducto de un embrague, de rodillos de construcción integral.

Cada unidad autónoma de bombeo que se puede instalar, por ejemplo, en la parte interior de un larguero es accionada, a su vez, por una de las mencionadas excéntricas, con lo que el sistema de distribución suministra una cantidad dosificada de aceite al respectivo punto de engrase del chasis.

Existen unidades de bombeo de 4 tamaños distintos, apropiadamente graduadas para proporcionar de 0,01 a 0,04 centímetros cúbicos por carrera. Las diversas versiones están identificadas por colores según su ritmo de suministro y son intercambiables, lo que permite modificar el régimen de alimentación de lubricante a cada punto de engrase.

DE INTERES PARA LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA

«Guest, Keen & Nettlefolds», el principal grupo europeo de componentes, está estudiando la producción en serie de un nuevo sistema de inyección de gasolina, para el motor de los automóviles cuyo precio es, al parecer, de un 50 % menos que los existentes. La inyección de gasolina tiene muchas ventajas sobre los carburadores tradicionales, pero hasta ahora ha resultado demasiado caro para su uso en coches populares.

Actualmente, la citada Firma negocia con la «British Leyland», «Ford» alemana, «Opel», «Mercedes», «Porsche» y «Renault».

El nuevo sistema ha sido experimentado y su precio dependerá de las negociaciones con cada fabricante. Al parecer, se podrá suministrar una unidad para motor de 6 cilindros, a un precio de 20 a 30 libras esterlinas, y más barato para el motor de 4 cilindros.

FORROS DE FRENO DE MAYOR DURACION PARA VEHICULOS PESADOS

Ha sido desarrollado en Inglaterra un material de forros, rígido, moldeado no metálico, para su empleo en vehículos comerciales pesados. El forro mantiene sus características de alta fricción a grandes temperaturas, siendo mucho más resistente al desgaste que los materiales tradicionales de esta clase. El coeficiente de fricción en frío del material es del 0,32 y 0,33.

En España los antirrobo no pueden actuar sobre los frenos

MADRID.—«El Boletín Oficial del Estado» publica el Reglamento número 18 del acuerdo de 20 de marzo de 1958, relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de piezas y equipos para automóviles en relación con los mecanismos antirrobo.

Dentro del Reglamento para los dispositivos antirobo se prevén los siguientes tipos de protección: los mecanismos que actúen sobre la dirección, los que ejerzan su acción sobre el mando del cambio de velocidades, los que actúen sobre la transmisión y los que impiden la puesta en marcha. En este reglamento no se admiten los dispositivos de protección que impiden el uso de los frenos del vehículo.

Un pavimento de seguridad que se coloca en una noche

LONDRES.—Cada día es mayor el número de ciudades que están adoptando un nuevo procedimiento para la prevención de accidentes a consecuencia de los cuales se producen pérdidas considerables. En este sentido se ha descubierto un nuevo producto denominado Shellgrip que consiste en un aglomerado muy duro, resistente a la abrasión y de larga duración, que se inserta en un compuesto fuerte, flexible y bituminoso, con base resinosa. Este material se puede aplicar a la calzada por la noche, encontrándose en perfecto estado para soportar el tráfico de la mañana.

El nuevo pavimento sintético para calles Shellgrip, ha demostrado reducir de un 30 a un 40 por ciento el número de accidentes en los cruces de calles y pasos de peatones.

NEUMÁTICO RADIAL DE PLÁSTICO Y ACERO

LONDRES.—La compañía Goodyear ha puesto a punto de comercialización el primer neumático que combina el poliéster y el acero como materiales de refuerzo. La cubierta así fabricada tiene una excelente resistencia a los deslizamientos en carreteras mojadas y secas, un alto grado de estabilidad al tomar las curvas y una considerable resistencia al desgaste.

Los neumáticos ingleses de poliéster han sido ensayados durante dos años, en todo tipo de vehículos. Según la firma fabricante una faja de acero proporciona una gran duración a la banda de rodadura y un cordón de poliéster aumenta la fortaleza de los laterales.

Los neumáticos de poliéster serán fabricados en todos los tamaños que normalmente utilizan los coches en Europa y se comercializarán a principios del próximo año.

El nuevo motor australiano "SARICH"

Es posible que una gran Compañía australiana emprenda el desarrollo y fabricación del motor orbital Sarich —ha dicho a los periodistas el inventor de este motor— Raph Sarich.

La producción de motor, que tiene únicamente 10 partes móviles, más el sistema de válvulas, podría requerir un gasto inicial de entre 30 y 50 millones de dólares australianos. La producción de un prototipo contó con el apoyo del Gobierno australiano.

El motor —ha dicho Sarich— puede ser adaptado con facilidad al sistema Diesel, y se espera, según los expertos, que dé un bajo índice de contaminación atmosférica y de ruido.

Será preciso —continuó diciendo el informante— realizar más investigaciones para determinar la potencia del motor. Su costo de producción, por unidad, se cree que será de 100 dólares y podrá venderse a unos dos tercios del costo de un motor convencional. Su esperanza de vida útil se calcula en 200.000 millas.

Nuevo amortiguador para reducir los ruidos

Según ha manifestado un portavoz de la "Tube Investments Ltd.", las pruebas iniciales de una unidad sencilla —un separador de plomo— que viene a sustituir a los antiguos amortiguadores de los ruidos de escape en los vehículos de motor, ha registrado unas espectaculares reducciones en el contenido en plomo de los gases de escape en los vehículos de motor en lo concerniente a plomo. El aparato puede representar una posibilidad práctica para reducir el contenido en plomo de la gasolina. Las pruebas del prototipo han registrado reducciones hasta el 70 % de las emisiones de plomo, sin efecto significativo sobre el rendimiento del vehículo.

Vehículo accionado con batería de sodio

El primer vehículo del mundo accionado por una batería de sulfuro sódico, una furgoneta «Bedford» experimental, ha sido conducida en Londres por el ex ministro de Transportes, Mr. Ernest Marples. El revolucionario automóvil es obra del Departamento de Investigación del Consejo de Electricidad. La batería empleada es cinco veces más ligera que las convencionales y produce una energía similar, proporcionando al nuevo vehículo una autonomía de 100 millas, con una velocidad máxima de 40 millas por hora. La carga de la batería, que puede hacerse en una noche, cuesta 60 centavos de dólar. El vehículo es casi totalmente silencioso, de muy fácil manejo, no contaminante, y podría costar alrededor de 2.200 dólares, precio competitivo, comparado con vehículos eléctricos de parecidas características.

¿dónde están sus ahorros?

Una de nuestras funciones consiste en invertir los ahorros de nuestros clientes. Invertimos con rentabilidad y rendimiento. Destitrimos el treinta y cinco por ciento de nuestros recursos de ahorros de Guipúzcoa y cincuenta por ciento de los valores industriales y fondos públicos. El resto se distribuye entre necesidades de tesorería, inmuebles e instalaciones.



nes consiste en invertir los ahorros de nuestros clientes. Invertimos con rentabilidad y rendimiento. Destitrimos el treinta y cinco por ciento de nuestros recursos de ahorros de Guipúzcoa y cincuenta por ciento de los valores industriales y fondos públicos. El resto se distribuye entre necesidades de tesorería, inmuebles e instalaciones.

¡Su ahorro es importante para el desarrollo económico y social de Guipúzcoa!

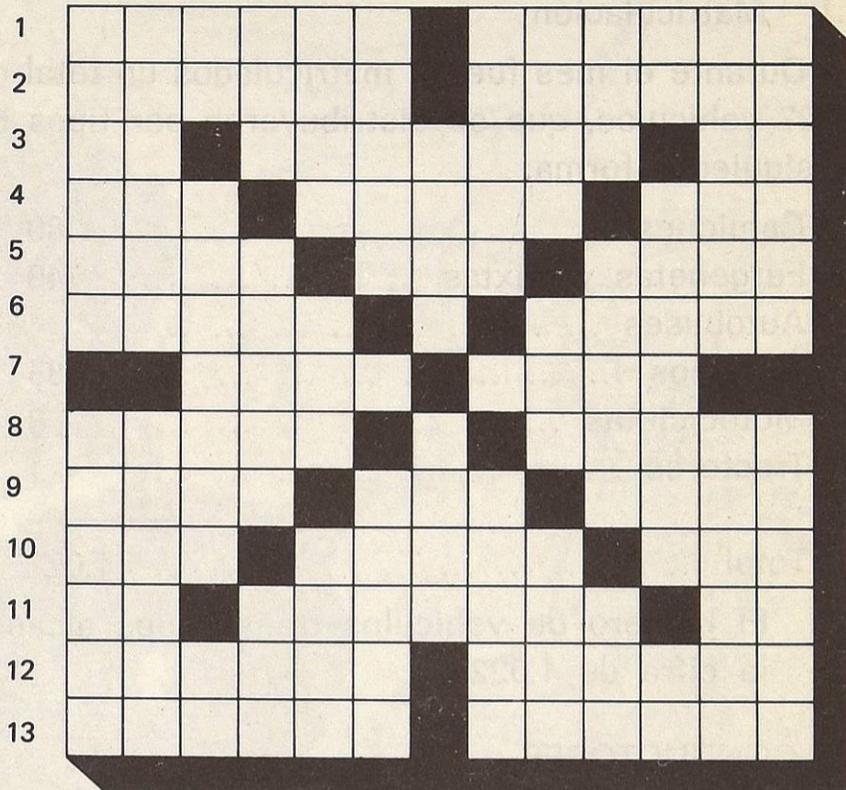


**Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastián**

CRUCIGRAMA

Por Graciela Lilí

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



HORIZONTALES

1. Marca de coche. Marca de coche.
2. Inundar, cubrir de agua. El hijo de Dios hecho hombre.
3. Consonantes. Se practica fricciones con fines terapéuticos. Apócope de mamá (al revés).
4. Movimiento convulsivo y ruidoso del aparato respiratorio. Elogia. Reunión de dos naipes iguales en el juego de la secansa.
5. Baile andaluz (plural). Vocales iguales. Planta crucífera (al revés).
6. Barcos. Carbón encendido.
7. Cólico llamado miserere. Coche de carrera pequeño.
8. Marca de coche. Esposa del rey.
9. Allí. Letra griega. Paraíso terrenal.
10. Parte del río próximo a la desembocadura. Pueblo de la provincia de Zaragoza. Naciones Unidas.
11. Se desplaza (al revés). Una de las velocidades del automóvil. Del verbo ir.
12. Perteneciente al dorso. Prescripción facultativa.
13. Cachorro del oso. Del verbo asolar.

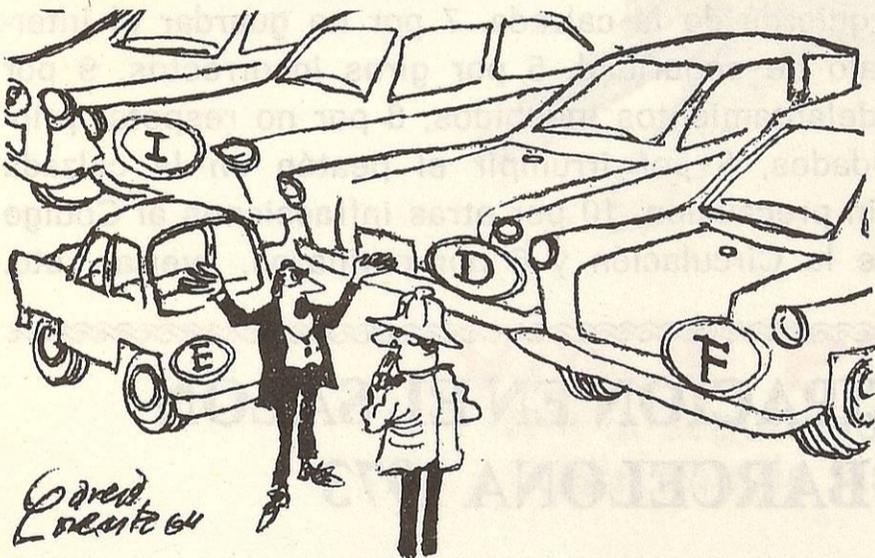
VERTICALES

1. Pañuelo grande de abrigo. Dícese del buque encaillado en la arena.
2. Pega con cola. Arbol oleáceo (plural).
3. Del verbo haber. Ciudad de España. Nota musical.
4. Oficial turco. Terreno extenso, inculto y muy poblado de árboles. Consonantes.
5. Parte nacida del tronco de la planta. Iglesia, catedral. Del verbo arar.
6. Conquistador español. Radical de los éteres.
7. Marca de coche. Otrosí.
8. Termina. Fila de baldosas a orilla de la calle.
9. Osa. Tienda de licores. Del verbo arar.
10. Parte lateral de la cabeza (falta última letra). Del verbo arrear. Ansar (al revés).
11. Consonantes. Humillado. Artículo.
12. Italianas. Diminutivo de nena.
13. Lista de nombres. Del verbo anudar.

HORIZONTALES.—1: Mehari. Austin. 2: Anegar. Cristo. 3: Mc. Amásese. Am. 4: Tos. Alaba. All. 5: Oles. Aaa. Aban. 6: Naves. Brasa. 7: Ileo. Kart. 8: Volvo. Reina. 9: Allá. Eta. Eden. 10: Ria. Ateca. Onu. 11: Av. Primera. Id. 12: Dorsal. Receta. 13: Osezno. Asolas.
VERTICALES.—1: Mantón. Varado. 2: Encola. Olivos. 3: He. Sevilla. Re. 4: Aga. Selva. Psz. 5: Rama. Seo. Aran. 6: Irala. Etillo. 7: Saab. Item. 8: Acaba. Acera. 9: Ursa. Bar. Ares. 10: Sie. Arree. Aco. 11: Ts. Abatido. El. 12: Italias. Nenta. 13: No. mina. Andas.

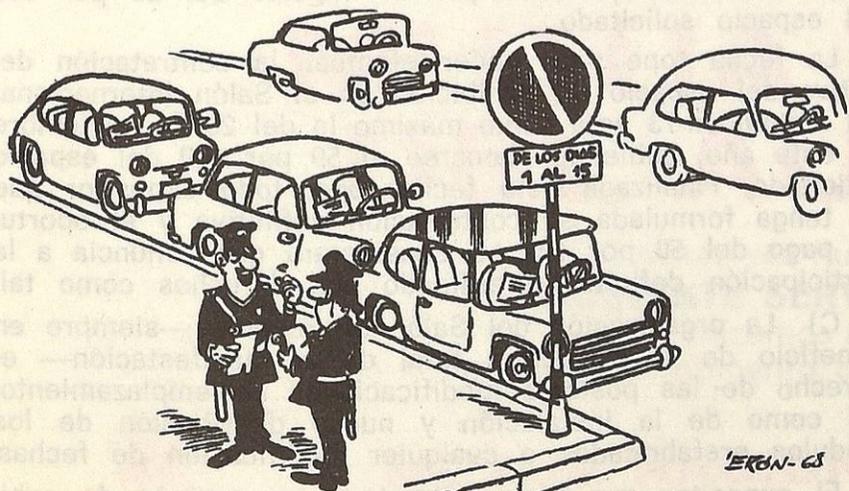


SARCASMO...



BARCELONA

— ¡No hay derecho! ¿De qué me sirve pagar el impuesto sobre el aparcamiento...?



“SAFARI” URBANO...

— El día que cambia la quincena vengo temprano... y los cazo a casi todos...

SOLUCION

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

Datos correspondientes al mes de noviembre de 1972

1.—VEHICULOS

1.1. Matriculación.

Durante el mes fueron matriculados un total de 1.027 vehículos, que se distribuyeron por tipos de la siguiente forma:

Camiones	80
Furgonetas y mixtas	49
Autobuses	4
Turismos	885
Motocicletas	8
Tractores	1
<hr/>	
Total	1.027

1.2. El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 1.022.

2.—CONDUCTORES.

2.1. Permisos de conducción.

Se han expedido un total de 1.086 permisos de conducción que por clases se distribuyeron de la siguiente forma:

De la clase A.1	6
» A.2	115
» B	915
» C	30
» D	15
» E	5
<hr/>	
Total	1.086

2.2. Licencias de conducción.

Se han expedido un total de 325 licencias de conducción.

3.—SANCIONES.

Por infracción al Código de la Circu-

lación 4.923

Por infracción al Reglamento Trans-

portes 98

Total 5.021

4.—ACCIDENTES.

Durante el mes, hubo un total de 76 accidentes, de los cuales 8 lo fueron en zona urbana y 68 en interurbana.

Hubo un total de 92 víctimas que originaron 4 muertos, 39 heridos graves y 49 leves.

Se produjeron 11 atropellos a peatones y 16 accidentes con daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron un total de 137 de los cuales, 6 eran ciclomotores, 3 motocicletas, 92 turismos, 31 camiones, 1 autobús y 4 furgonetas u otros.

Las causas de dichos accidentes fueron 16 por exceso de velocidad, 7 por circular por la parte izquierda de la calzada, 7 por no guardar el intervalo de seguridad, 5 por giros incorrectos, 9 por adelantamientos indebidos, 8 por no respetar prioridades, 8 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 10 por otras infracciones al Código de la Circulación y 6 por patinazos, averías, etc.

NORMAS PARA LA PARTICIPACION EN EL SALON INTERNACIONAL DE BARCELONA 1973

Siguiendo las reglas aplicadas en las anteriores ediciones, la organización del Salón del Automóvil comunica a sus expositores las normas que regirán la participación en el Salón Internacional del Automóvil-73, cuyas fechas de celebración serán las del 5 al 15 de abril.

A) A partir del día 3 de mayo de 1972 se iniciará en las Oficinas del Salón Internacional del Automóvil (Departamento de Stands), Palacio núm. 1, segundo piso, la admisión de reservas de espacios.

a.1) Los expositores que deseen participar en el Salón Internacional del Automóvil-73 pueden pasar por nuestras oficinas y abonar el 25 por 100 en concepto de derecho de reserva de espacio hasta el día 31 de mayo de 1972.

a.2) A partir del día 2 de junio de 1972, podrán pasar por las oficinas del Salón a elegir el espacio todos aquellos expositores que tengan abonado el 25 por 100 y que no estén conformes con su ubicación actual.

a.3) A partir del día 3 de junio de 1972, podrán pasar por las oficinas del Salón todos aquellos expositores que no hayan pagado el 25 por 100 inicial para proceder a la reserva de espacio de acuerdo con las zonas que no hayan sido reservadas.

B) Las solicitudes podrán formularse por escrito o bien personándose en las oficinas del Salón Internacional del

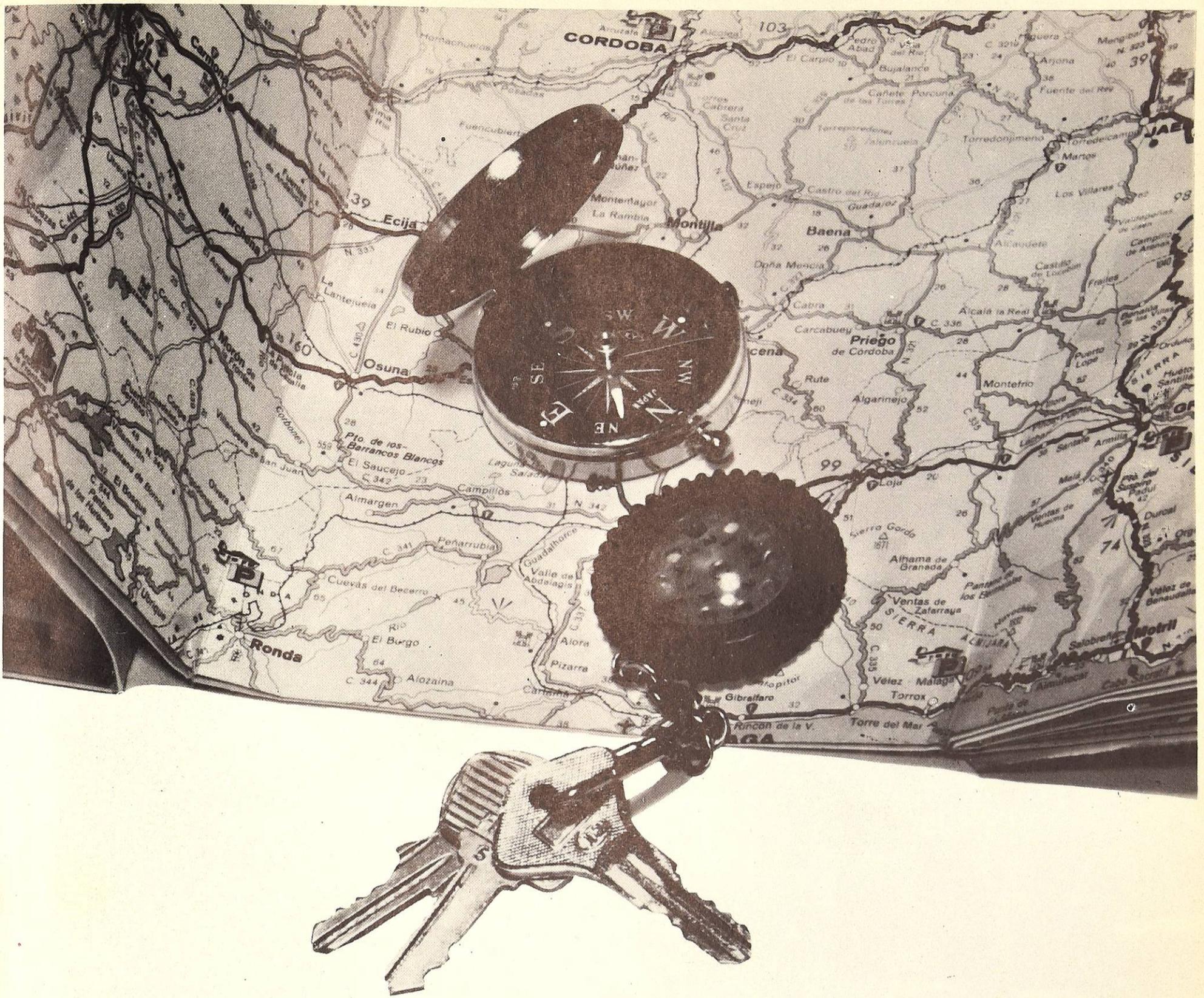
Automóvil (Departamento de Stands), Palacio núm. 1, segundo piso.

Para que la solicitud surta el efecto oportuno deberá ir acompañada de talón nominativo a favor del Salón Internacional del Automóvil o del duplicado de la transferencia bancaria efectuada por el importe del 25 por 100 del espacio solicitado.

La fecha tope para poder efectuar la contratación definitiva del espacio de exhibición en el Salón Internacional del Automóvil-73 será como máximo la del 20 de noviembre de este año, debiendo abonarse el 50 por 100 del espacio solicitado. Finalizada esta fecha tope, todo expositor que no tenga formulada su contratación definitiva y el oportuno pago del 50 por 100 se considerará que renuncia a la participación definitiva, perdiendo sus derechos como tal.

C) La organización del Salón se reserva —siempre en beneficio de la estructura total de la manifestación— el derecho de las posibles modificaciones de emplazamiento, así como de la instalación y nueva distribución de los módulos prefabricados o cualquier modificación de fechas.

El expositor que haya contratado su espacio de exhibición en una zona de módulos prefabricados viene obligado a no poder modificar la estructura de los mismos bajo ningún concepto.



VIAJE POR ESPAÑA
con la seguridad de hallar un amigo en
cada una de las 180 delegaciones de



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Allí donde vea nuestra insignia encontrará un
EXCELENTE SERVICIO Y TOTAL ATENCION
que dedicamos a todos nuestros asociados
en cualquier momento, ocasión y lugar en que lo necesiten.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL
es la aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicite las especiales condiciones que concedemos a nuestros socios.





Banco Guipuzcoano

CONTRIBUYE A LA EXPANSION
DE LA INDUSTRIA, EL COMERCIO,
LA PESCA Y LA AGRICULTURA REGIONALES