

El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2.º EPOCA - N.º 35

DICIEMBRE 1970





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

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

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

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

Seguros

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

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

Carnet de Asistencia Internacional

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

Revisión médica

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

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

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

Adquisición automóviles

A través del Club, con o sin financiación.

Departamento de viajes

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

Escuela de conducción

Escuela de conducir.

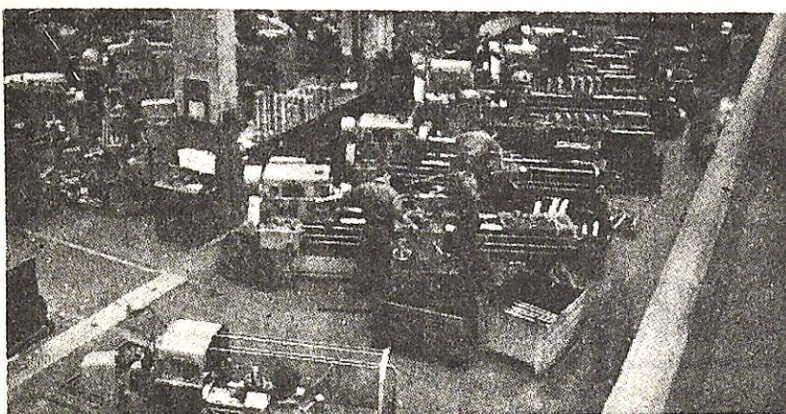
Actualmente nuestra cuota es de 300 Ptas. anuales (25 Ptas. al mes) y los derechos de entrada de 100 Ptas. Nuestra finalidad no es otra que la de conseguir el mayor número de socios y con ello poder dar más y mejores servicios a todos nuestros asociados.

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

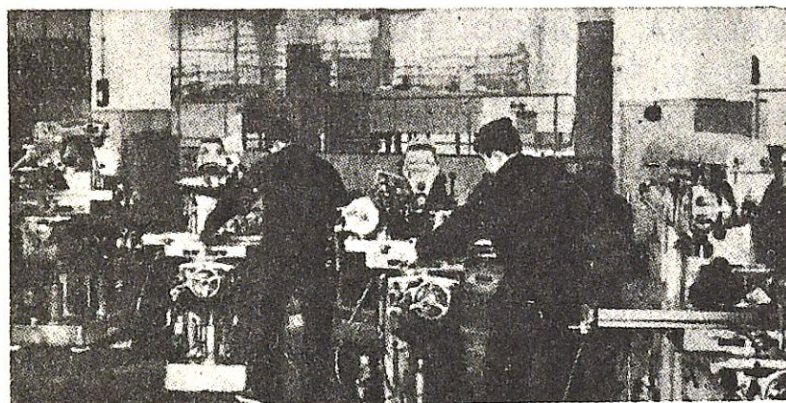
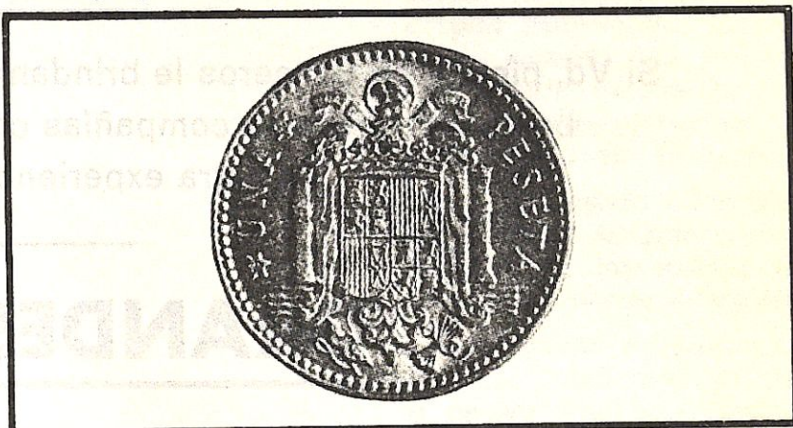
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

Ponemos a su disposición las ventajas de nuestros servicios especializados. Nuestra Institución es la entidad de Guipúzcoa donde más personas ahorran.

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



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

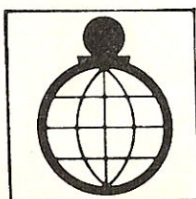


Centro de Investigaciones Técnicas al servicio de la Industria de Guipúzcoa, en colaboración con la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de San Sebastián.

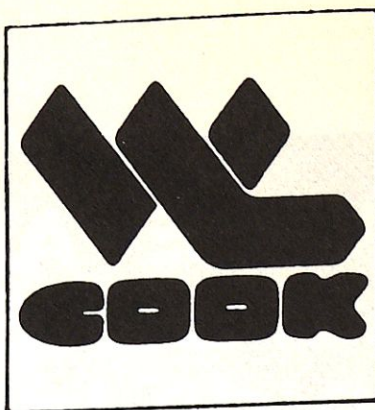
Vd. tiene nuestra atención preferente.

76 Sucursales están a su servicio.

PUBLIS



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



WAGONS-LITS // COOK

Agencia de Viajes Grupo A título 5

PRESENTA SU GRAN PROGRAMA DE VIAJES PARA 1971

CRUCEROS

Si Vd. piensa en Cruceros le brindamos la mayor selección en los mejores barcos de diversas compañías con los más sugestivos itinerarios.
Nuestra experiencia le será valiosa.

GRANDES VIAJES

★ BANGKOK ★ VACACIONES EN BANGKOK Y GOLFO DE SIAM ★ BANGKOK, HONG-KONG, PATTAYA ★ BANGKOK, MALASIA, BORNEO, HONG-KONG ★ BANGKOK, TOKIO, HONG-KONG ★ INDIA, NEPAL, THAILANDIA ★ VACACIONES EN CEYLAN ★ CIRCUITO EN CEYLAN Y VACACIONES EN LA PLAYA ★ INDIA Y NEPAL ★ VACACIONES EN YAKARTA ★ CIRCUITO JAVA Y VACACIONES EN BALI ★ VACACIONES EN EL HOTEL DOLPHIN (MOMBASA) ★ SAFARI EN KENIA Y VACACIONES EN LA PLAYA DE MOMBASA ★ GRAN SAFARI MASSAI-MARA, SERENGETI, NGORONGORO, AMBOSELI, ★ GRAN SAFARI MASSAI-MARA, SERENGETI, NGORONGORO, TSAVO ★ GRAN SAFARI UGANDA ★ ASCENSION AL KILIMANJARO Y SAFARI ★ VACACIONES EN DURBAN Y SAFARI EN UGANDA ★ SAFARI EN AFRICA DEL SUR Y UGANDA Y VACACIONES EN LA PLAYA DE DURBAN ★ RUTA DE LOS JARDINES Y SAFARI EN UGANDA ★ VACACIONES EN JOHANNESBURGO ★ GRANDES VIAJES A LOS ESTADOS UNIDOS ★

CANARIAS Y MALLORCA

Viajes de 8 ó 15 días a LAS PALMAS y TENERIFE
Salidas semanales.

Viajes de 8 ó 15 días, en avión a PALMA DE MALLORCA
Salidas de Madrid y Barcelona.

SAN SEBASTIAN

c/MIRAMAR, 3 - Teléfono: 29-1-96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

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

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ



El Automóvil Club VASCO-NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Limitación.....	3
Los coches nacionales y lo que cuesta mantenerlos.....	4
El hidrógeno como carburante.....	6
Información del Club.....	9
Noticias.....	11
"Stock - cars".....	12
¿Será mejorado en España el 1200 GLE?.....	14
Características técnicas.....	17
Normas sobre subasta de automóviles extranjeros.....	19
2.565 estaciones de servicio hay en España.....	19
El "Voisin" 1926.....	20
Última cotización de coches nuevos y usados.....	23
Como llegar a ser un conductor experto de noche.....	25
Turín, la "mostra" de los carroceros.....	28
Novedades.....	30
Brillante victoria de Juan Kutz en el Jaizkibel... ..	32
Golcochea - Matilla, en coches y Arteche en motos, vencedores del Rallye Vuelta a Vizcaya.....	33
Nuevo sistema de matriculación de vehículos.....	35
Ver y ser visto.....	37
Revisiones periódicas y por reparación, tras accidente.....	38
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos.....	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: NAVARRA - Oronoz (Foto: F. Galle)
Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

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 Teléfono 249864

Oficina central y redacción:

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

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:
Gerardo Erasquin Olazábal

LIMITACION

La mayor densidad de la circulación en Francia, ha obligado a las autoridades del vecino país a adoptar medidas en verdad decisivas. Una de ellas es la limitación de velocidad

Arguye un amplio sector que la medida puede ser útil los domingos y festivos en razón a que salen a la carretera conductores inexpertos, mientras que durante la semana no debería existir limitación ya que en una amplia generalidad los usuarios de la calzada son profesionales del volante, entendiéndose como tales quienes necesitan el automóvil para su trabajo

En este punto intermedio está la polémica surgida como consecuencia de las nuevas medidas impuestas por la Administración.

Por aquello de que cuando las barbas..., debemos de ponernos a pensar que una medida similar en España, podría ser harto beneficiosa.

Es cierto que toda medida prohibitiva está reñida con las ansias de libertad que todos sentimos.

Y como tal medida es imposible de realizar, a medida que avanza la técnica, a medida que se aumenta la velocidad, se creará un desfase cada vez mayor entre lo que el hombre ha creado y el propio hombre como conductor de esa máquina fruto de su inventiva.

Por eso somos partidarios de las medidas de limitación de velocidad adoptadas en Francia. Por eso veríamos con agrado que también aquí se comenzara a estudiar un proyecto de este género, a la vista de las experiencias ajenas.

Y resulta muy oportuna nuestra sugerencia cuando este mes se produce la gran marea de las vacaciones navideñas, que desgraciadamente siempre nos ofrecen un balance doloroso.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

LOS COCHES NACIONALES Y LO QUE CUESTA MANTENERLOS

A medida que van apareciendo nuevos modelos los usuarios quieren conocer lo que estas nuevas conquistas de la técnica supone para el usuario.

	R E N A U L T					S E A T									
	R-4 S	R-6	R-8	R-10	R-12	600-D	600-E	850 normal	850 espec.	850 4 puert.	850 coupé	124 normal	124-L	1430	1500
PRECIO DE VENTA, CON IMPUESTOS:	106.441	129.621	129.010	142.963	158.997	76.628	82.903	92.506	104.949	114.800	141.457	148.495	157.406	172.167	175.864
Consumo: litros/100 kilómetros	6,5	7	7	8	8,5	6,75	6,75	7	7,5	7,5	8,5	9	9	9	12
Aceite: litros/100 kilómetros	0,15	0,17	0,17	0,18	0,20	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,18	0,18	0,18	0,20
Duración neumáticos: kilómetros ...	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Precio juego neumáticos	2.650	3.300	3.300	3.900	3.900	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.800	3.600	3.800	3.800	4.000
Seguro mínimo	2.220	3.172	3.172	3.172	3.172	2.220	2.220	2.220	2.220	3.172	3.172	3.172	3.172	3.172	3.172
GASTOS FIJOS DE UTILIZACION:															
Interés 5 por 100 sobre precio fábrica	4.495	5.295	5.270	5.840	6.495	3.236	3.501	3.906	4.432	4.848	5.778	6.066	6.430	7.033	7.184
Tenencia y Disfrute	—	800	800	900	900	—	—	—	—	—	800	900	900	1.050	1.200
Impuesto de Circulación	350	350	350	700	700	350	350	350	350	350	350	700	700	700	700
Seguro	2.220	3.172	3.172	3.172	3.172	2.220	2.220	2.220	2.220	3.172	3.172	3.172	3.172	3.172	3.172
Garaje	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.200
Gastos varios	1.798	2.118	2.108	2.336	2.598	1.294	1.400	1.562	1.772	1.939	2.311	2.426	2.572	2.813	2.873
Total gastos fijos	8.863	11.735	11.700	12.948	13.865	7.100	7.471	8.038	8.774	10.309	12.411	13.264	13.774	14.768	22.329
GASTOS VARIABLES PARA CADA 10.000 KILOMETROS:															
Gasolina: a 11 pesetas/litro	8.580	9.240	9.240	10.560	11.220	8.910	8.910	9.240	9.900	9.900	11.220	11.880	11.880	11.880	15.840
Aceite: a 30 pesetas/litro	450	510	510	540	600	450	450	450	450	450	450	540	540	540	600
Neumáticos	880	1.100	1.100	1.300	1.300	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.420	1.200	1.250	1.250	1.330
Conservación y reparaciones	1.801	2.330	2.319	2.569	2.858	1.424	1.540	1.719	1.950	2.133	2.542	2.669	2.829	3.094	3.161
Imprevistos	675	873	869	963	1.071	534	577	644	731	800	953	1.000	1.061	1.160	1.185
Total gastos variables	12.386	14.053	14.038	15.932	17.049	12.318	12.477	13.053	14.031	14.283	16.585	17.289	17.560	17.924	32.116
DEPRECIACION	16.610	13.237	17.502	18.490	16.237	11.407	8.752	13.376	11.080	12.120	14.445	15.165	16.075	17.582	30.966
Gastos fijos	8.863	11.735	11.700	12.948	13.865	7.100	7.471	8.038	8.774	10.309	12.411	13.264	13.774	14.768	22.329
Gastos variables	12.836	14.053	14.038	15.932	17.049	12.318	12.477	13.053	14.031	14.283	16.585	17.289	17.560	17.924	22.116
GASTOS TOTALES 10.000 kilómetros/año	37.859	39.025	43.240	47.370	47.151	30.825	28.700	34.467	33.884	36.712	43.441	45.718	47.409	50.274	75.411
Coste por kilómetro	3,78	3,90	4,32	4,73	4,71	3,08	2,87	3,44	3,38	3,67	4,34	4,57	4,74	5,02	7,54
GASTOS TOTALES 20.000 kilómetros/año	59.108	64.813	68.978	76.250	78.065	50.243	48.648	55.558	56.688	61.304	72.437	76.271	78.743	82.966	119.856
Coste por kilómetro	2,95	3,20	3,44	3,81	3,90	2,51	2,43	2,77	2,83	3,06	3,62	3,81	3,93	4,14	5,99
GASTOS TOTALES 30.000 kilómetros/año	80.357	90.601	94.716	105.130	108.979	69.661	68.596	76.649	79.492	85.896	101.433	106.884	110.077	115.658	164.301
Coste por kilómetro	2,67	3,02	3,15	3,50	3,60	2,31	2,28	2,55	2,64	2,86	3,38	3,56	3,66	3,85	5,47

Desde el precio de venta con impuestos hasta el dinero que es preciso gastar para que rueden en las mejores condiciones, en estos dos cuadros compuestos por "Auto-Revista" se da una panorámica para que el usuario de estos coches puedan conocer lo que les va a suponer.

	CITROEN					CHRYSLER					A U T H I		
	2 CV.	Dyane 6	Break	Dynam	Citroën 8	Simca 900	Simca 1000	Simca 1200 GL	Dodge GL	Dodge GT	Mini 850	Mini 1000	Mini 1000-E
PRECIO DE VENTA, CON IMPUESTOS:	82.868	100.038	121.360	130.121	127.753	110.467	126.684	161.690	280.296	337.334	94.720	110.160	141.372
Consumo: litros/100 kilómetros	5,5	6,75	6,75	7	7,5	8	8	8	15	15	8,5	9	9
Aceite: litros/100 kilómetros	0,10	0,15	0,15	0,15	0,15	0,16	0,18	0,18	0,25	0,25	0,18	0,18	0,18
Duración neumáticos: kilómetros ...	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	30.000	30.000	30.000
Precio juego neumáticos	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	3.100	3.500	3.800	7.200	8.500	3.600	3.600	3.600
Seguro mínimo	2.220	3.120	3.172	3.172	3.172	2.635	3.172	3.172	4.500	4.500	2.220	3.172	3.172
GASTOS FIJOS DE UTILIZACION:													
Interés 5 por 100 sobre precio fábrica	3.499	4.222	5.125	5.495	5.395	4.665	5.175	6.605	11.450	13.780	4.000	4.500	5.775
Tenencia y Disfrute	—	—	—	—	—	—	800	900	4.600	4.600	—	900	900
Impuesto de Circulación	350	350	350	350	350	350	350	700	1.500	1.500	350	350	350
Seguro	2.220	3.120	3.172	3.172	3.172	2.635	3.172	3.172	4.500	4.500	2.220	3.172	3.172
Garaje	—	—	—	—	—	—	—	—	10.200	10.200	—	—	—
Gastos varios	1.450	1.689	2.050	2.198	2.158	1.866	2.070	2.642	4.580	5.512	1.600	1.800	2.310
Total gastos fijos	7.519	9.381	10.697	11.215	11.075	9.516	11.567	14.019	36.830	40.092	8.170	10.722	12.507
GASTOS VARIABLES PARA CADA 10.000 KILOMETROS:													
Gasolina: a 11 pesetas/litro	7.260	8.910	8.910	9.240	9.900	10.560	10.560	10.560	19.800	19.800	11.220	11.880	11.880
Aceite: a 30 pesetas/litro	300	450	450	450	450	480	540	540	750	750	540	540	540
Neumáticos	900	900	900	900	900	1.030	1.160	1.250	2.880	3.400	1.200	1.200	1.200
Conservación y reparaciones	1.680	1.858	2.255	2.417	2.374	2.052	2.277	2.906	5.038	6.063	1.760	1.980	2.541
Imprevistos	576	696	845	906	890	769	854	1.090	1.890	2.273	660	742	952
Total gastos variables	10.716	12.814	13.360	13.913	14.514	14.891	15.391	16.346	30.358	32.286	15.380	16.342	17.113
DEPRECIACION	15.217	10.555	12.812	13.737	13.487	11.662	19.171	16.512	52.574	34.450	10.000	11.250	14.437
Gastos fijos	7.519	9.381	10.697	11.215	11.075	9.516	11.567	14.019	36.830	40.092	8.170	10.722	12.507
Gastos variables	10.716	12.814	13.360	13.913	14.514	14.891	15.391	16.346	30.358	32.286	15.380	16.342	17.113
GASTOS TOTALES 10.000 kilómetros/año	32.452	32.750	36.869	38.865	39.076	36.069	46.129	46.877	119.762	106.828	33.550	38.314	44.057
Coste por kilómetro	3,34	3,27	3,68	3,88	3,90	3,60	4,61	4,68	11,97	10,68	3,35	3,83	4,40
GASTOS TOTALES 20.000 kilómetros/año	51.687	54.954	60.926	63.993	64.665	60.476	73.087	77.242	186.950	179.206	57.100	65.378	73.677
Coste por kilómetro	2,58	2,74	3,04	3,19	3,23	3,02	3,65	3,86	9,34	8,96	2,85	3,17	3,68
GASTOS TOTALES 30.000 kilómetros/año	69.922	77.140	84.983	89.121	90.254	84.883	100.045	107.607	254.138	251.584	80.650	92.442	103.297
Coste por kilómetro	2,33	2,59	2,83	2,97	3,00	2,82	3,30	3,58	8,47	8,35	2,68	3,08	3,44

El inventor del motor de agua escribe:

Don Arturo Estévez Varela ha escrito para nuestros lectores lo que es su motor de agua. Es la primera vez que el discutido inventor escribe para un periódico. En su artículo —que publicamos en exclusiva— narra su descubrimiento y su pericia personal. Junto con los términos técnicos, don Arturo Estévez, nos explica su autoeducación industrial.

«Desde los 16 años ya estaba metido en el campo de la curiosidad investigadora. Nunca quise contestar a las opiniones, más o menos disparatadas, sobre mis inventos, que siempre demostré prácticamente y hasta la fecha ninguno de los 58 que he realizado, dejó de coincidir exactamente, en todas las características expuestas por este modestísimo técnico.

Ahora intentaré demostrar que es posible la aplicación práctica del hidrógeno para los motores de automóviles. Es digno de mención que, de todos los que públicamente han criticado mis declaraciones y trabajos sobre el MOTOR DE EXPLOSION QUE FUNCIONA CON HIDROGENO, EXTRAIDO DEL AGUA EN EL MISMO LUGAR DEL CONSUMO, no coincidieron en lo fundamental. A todos, mi respeto y mi invitación a las pruebas públicas que ofreceré inmediatamente.

Todos se basan en el mismo principio, o ley, pero cada uno lo expone de una forma diferente. Unos dicen que el hidrógeno no explota, lo único que se consigue es una implosión. Otros, que con una batería sólo puede obtenerse 7 gramos de hidrógeno, otros que 18, 32, etc. Hay quienes piensan también que necesitará un remolque con 3.000 kilos de batería. Opinan otros que para hacer 100 kilómetros de recorrido, consumiré la energía almacenada en 80 baterías. Hay también quien dice que con 40 tengo bastante, para ese mismo desplazamiento, del R-8 o Seat 124.

Nunca me preocupé de las críticas, pero esta vez algunos no se han limitado a enfocar el invento, también han empleado frases, no muy bonitas, contra el inventor. Después de haber trabajado sobre el motor de hidrógeno unas 15.000 horas, puede suponerse que me he anticipado a todas las dudas que ahora me presentan.

Quiero aprovechar la oportunidad que me ofrecen las revistas y la prensa lo que considero publicable del motor que funciona con hidrógeno.

No lo hago con el propósito de convencer a nadie, porque al único que tenía que conquistar, es a Arturo Estévez, y éste hace ya mucho tiempo que está completamente identificado con el mal llamado motor de agua. Disculpen si me reservo ciertas particularidades como «secreto de sumario» hasta el próximo día 23.

EL MOTOR SEAT A GASOLINA

Tomemos el motor de un coche español suficientemente conocido, como es el Seat 124, de cuatro cilindros, cuatro tiempos, pistones de 73 mm. de diámetro y 71,5 mm. de recorrido, y una cilindrada total de 1.197 centímetros cúbicos. La aspiración en cada revolución es de 598,5 centímetros cúbicos. La potencia al freno, de 65 HP. a 5.600 r.p.m. y su consumo, de 8,5 litros de gasolina cada 100 kilómetros.

Esta gasolina es super de 11.000 calorías por litro. La relación de compresión del motor del 124 es de 8,8.

CONSUMOS DIVERSOS

Supongamos que el consumo es de hasta 10 litros, para redondear. Para que la combustión de los diez litros de la ga-

EL HIDROGENO COMO CARBURANTE

solina sea perfecta se necesitan 26,59 kilos de oxígeno. Como la composición del aire, que es el que proporciona el oxígeno, es de 24 partes de oxígeno y 76 de nitrógeno, es preciso aspirar en los cilindros del motor para obtener, allí, los 26,59 kilogramos de oxígeno que requiere la combustión de la gasolina la siguiente cantidad de aire:



26,59 Kg. de oxígeno lo contiene $26,59 \frac{100}{24} = 111$ Kg. de

aire. El metro cúbico de aire a 15° y presión normal es igual a 1,18 Kg. El consumo de aire será de $11: 1,18 = 94$ metros cúbicos. Gasolina (7,8 Kg.) ocupa $7,8:0,90 = 9$ metros cúbicos.

El volumen total de la mezcla carburante es de 103 metros cúbicos.

La aspiración del motor de 1.197 c.c. a sólo 4.500 r.p.m. es de: $1.197 \times 0,5 \times 4.500 \times 60 = 160.995.000$ c.c. = 161 metros cúbicos por hora. Esto nos demuestra que la aspiración del motor es suficiente para una perfectísima combustión.

FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR SEAT 124 A HIDROGENO

Este mismo motor, tomando el consumo de 10 litros de gasolina de 11.000 calorías por litro, que totalizan 110.000 calorías en los 100 kilómetros, puede ser accionado con gas hidrógeno, cuya combustión genera 34.160 calorías por gramo de hidrógeno. El consumo de hidrógeno para un recorrido de

100 kilómetros será de $\frac{110.000}{34.160} = 3,22$ gramos de hidrógeno por hora, 53,66 miligramos por minuto, 0,894 miligramos por segundo.

CONSUMO DE OXIGENO Y DE AIRE

Como hemos demostrado en el primer estudio del motor del coche Seat 124, los 161 metros cúbicos de aire que aspiran los pistones durante el recorrido de 100 kilómetros poseen el oxígeno necesario para que la combustión del hi-

drógeno con el oxígeno sea perfecta con un enorme factor de seguridad. En la combustión del hidrógeno con el oxígeno se produce una transformación en agua al estado de vapor por la elevada temperatura de la combustión (1.400 a 1.000 grados C°).

Como la aspiración del motor de 1.197 c.c. a 4.500 r.p.m. y una temperatura de combustión como la iniciada, produce una dilatación del oxígeno y nitrógeno de un volumen superior a la mezcla de gasolina, nos proporciona un aprovechamiento útil de la energía puesta en juego, superior al 38 por ciento.



PROPIEDADES DEL HIDROGENO

A) Físicas. El hidrógeno es un gas incoloro, inodoro e insípido; es muy poco soluble en agua a 20 grados C°, de modo que puede recogerse sobre ella sin pérdida apreciable. Es la sustancia más ligera que se conoce y pesa unas 14 veces menos que el aire. Puede usarse para inflar globos, pero siempre que es posible se prefiere el helio, de poder ascensional casi igual, pero que no es inflamable.

B) Químicas. A temperatura ordinaria el hidrógeno es relativamente inerte. No reacciona con el oxígeno sin previa ignición, siendo entonces la reacción muy violenta. La mez-

cla de hidrógeno y de oxígeno son inertes a temperaturas ordinarias, mientras no se produzca una ignición, pero de todas formas es muy peligrosa cuando hay acumulación de este gas si no se maneja debidamente.

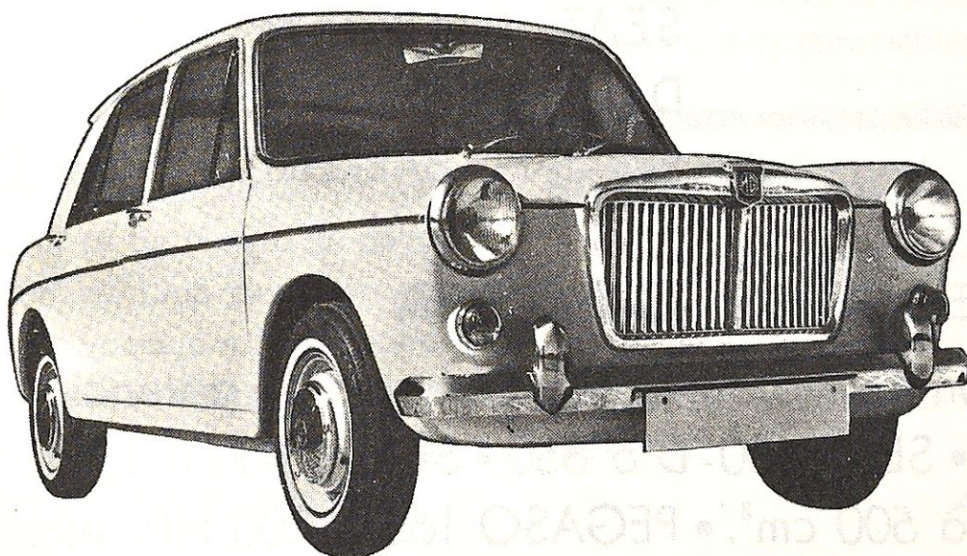
Al mezclarse hidrógeno y oxígeno en una temperatura de 700° C, explota sin ignición. Al introducir en una mezcla de hidrógeno y oxígeno un cuerpo calentado al rojo, o se hace saltar una chispa, la combustión se inicia instantáneamente, propagándose a toda la mezcla en el acto y originándose una tremenda explosión.

C) Producción de elevadas temperaturas. Cuando se unen hidrógeno y oxígeno se desprenden 34.160 calorías por cada gramo de hidrógeno que arde (11,2 litros de hidrógeno por gramo).

Para que mi sistema de hacer funcionar los motores de explosión (con hidrógeno extraído del agua en el mismo coche) sea más revolucionario quiero hacerles saber que aprovecho parte de la energía que se desperdicia en los motores de explosión —que es del orden del 66 por ciento— no es ningún misterio técnico en nuestros días el transformar el calor en energía eléctrica. Voy a suprimir en mi coche el dinamo, que consume casi medio caballo de potencia útil, asegurándome al mismo tiempo, la carga permanente de la batería en cuanto el motor se calienta... y mientras se enfría.

No puedo ser más explícito ni dar más detalles de los expuestos. Demostraré que los coche funcionan con carburante extraído del agua; que muchas calorías que se pierden por el tubo de escape, por el bloque y la culata, se pueden utilizar en beneficio de la potencia útil.

Arturo Estévez



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

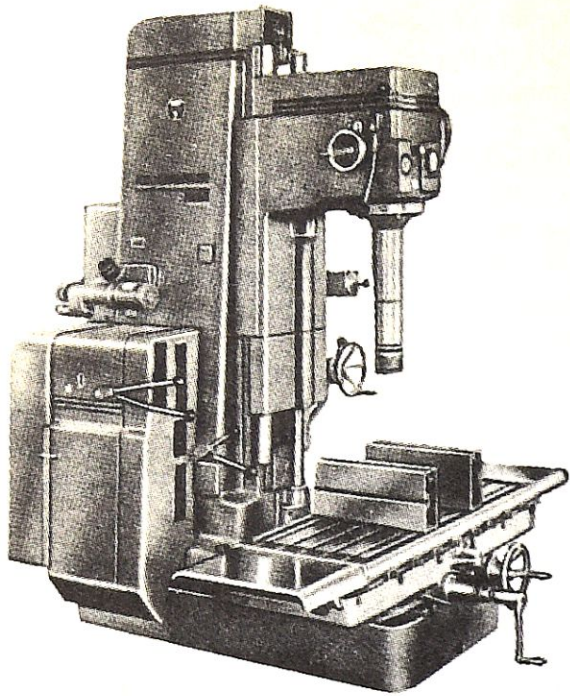
COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



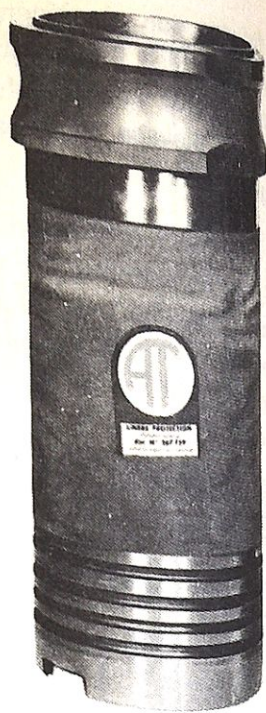
RECTIFICACIONES

MITRA, S.A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS

PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA EN LA
ESPECIALIDAD DE RECTIFICACION AL SERVICIO
DEL AUTOMOVIL Y DE LA INDUSTRIA

STOCK de camisas, pistones,
cojinetes, válvulas, etc., para
toda clase de motores:

SEAT, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT,
DAUPHINE, FORDSON, CUMMINS, MACK,
PERKINS, BARREIROS, MERCEDES, ETC., ETC.

EQUIPOS **SANPA**

De transformación de motores para aumento de potencia:
SEAT 600 a 750 • SEAT 600-D a 850 • SEAT 1.400 a 1.700
CITROEN 2 HP. a 500 cm³. • PEGASO 165 a 200 HP., etc.

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 26797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Tel. 40-33

SUCURSALES:

VITORIA
Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO
Quintiliano, 19
Tel. 214309

PAMPLONA
Sangüesa, 47
Tel. 236152

AGUINALDO A LOS GUARDIAS MUNICIPALES

Hace 17 años que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa (actualmente Vasco-Navarro) tuvo la iniciativa de solicitar un reconocimiento público hacia el cuerpo de la Guardia Municipal siempre tan celosos guardadores del orden y del tráfico de San Sebastián. Desde entonces todos los años el día de Santo Tomás se colocan en lugares estratégicos unas grandes cestas a fin de que los vecinos de San Sebastián, con preferencia los automovilistas, depositen en ellas sus donativos que pueden ser de toda índole, logrando con ello, al tiempo que un reconocimiento público a su gran labor, el que puedan celebrar con mayor alegría, si cabe, las Pascuas navideñas.

Esperamos que este Día del Aguinaldo para los Guardias Municipales supondrá un nuevo record en la estimación que les merece a los vecinos de San Sebastián.

TAMBIEN EN RENTERIA

Este año el Día del Aguinaldo del Guardia Municipal de San Sebastián va a tener su segunda edición en una localidad cercana a la capital. Un sector de taxistas de Rentería se ha puesto en comunicación con el Real Automóvil Club Vasco-Navarro a fin de realizar idéntico homenaje a los guardias municipales de Rentería que el realizado con los de San Sebastián. La idea ha sido magníficamente acogida, esperándose que obtenga un gran éxito.

A nuestros asociados,
colaboradores y amigos
deseamos
unas felices Navidades
y
próspero Año 1971



REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

CANONES DE CONCIDENCIA

Se pone en conocimiento de todos los socios propietarios de vehículos de servicio público que el 31 de diciembre finaliza el plazo para el abono del 4.º trimestre del Canon de Coincidencia.

Se recomienda encarguen a este Club el abono del citado impuesto a la mayor brevedad sin esperar al final del trimestre.

A LOS SOCIOS DE NAVARRA

Nos permitimos recordarles que, según convenio concertado con una prestigiosa academia, se pueden obtener carnets de conducir a través de esta Delegación.

La invitación que hacemos a los señores socios es extensiva a la esposa e hijos no emancipados de los mismos.

Por considerar de gran interés este nuevo servicio, rogamos a los socios pasen por las oficinas del Club donde se les explicará con detalle las condiciones y muy apreciables ventajas que obtendrán.

NECROLOGICA

Tenemos el sentimiento de comunicar el fallecimiento de doña María Luisa de Olivares Bruguera, socio de este Real Automóvil Club. A sus familiares les enviamos la expresión de nuestra condolencia.

Nuestro Servicio del Seguro Mutuo

*Mutua Nacional
del Automóvil*

desea de todo corazón a sus mutualistas y socios
del R.A.C.V.N. en general muy
Felices Pascuas de Navidad y un venturoso Año Nuevo

PARA SU AHORRO...

7%

de INTERES ANUAL

en depósitos a más de dos años

IMPOSICIONES A PLAZO, CERTIFICADOS DE DEPOSITO

banco
europeo
de
negocios

BE

le ofrece:

**SEGURIDAD
RENTABILIDAD
LIQUIDEZ**

y como siempre
el mejor servicio y asesoramiento de alta especialización

EUROBANCO

LE INTERESA!

Solicite información a

banco europeo **BE** de negocios

SUCURSAL REGIONAL NORTE:

Avenida de España, 38 - Telf. 28966

SAN SEBASTIAN

o a las siguientes entidades bancarias:

BANCO POPULAR ESPAÑOL

BANCO DE LA VASCONIA

Noticias

BONN.—Los expertos alemanes de tráfico han llegado a la conclusión de que los automovilistas no deben escuchar en sus viajes largos música de Beethoven, Mozart, Bach, o de cualquiera de los grandes maestros. La concentración que exige esa música rebaja peligrosamente la capacidad del conductor. Igual consejo da el Automóvil Club de Alemania. La música clásica no es la mejor. En los largos recorridos conviene que escuchen ritmos «beat» o «pop» y a gran volumen, ya que así se mantiene el ánimo vivo y atento.

STUTTGART.—El pasado día 22 de septiembre, después de un año particularmente feliz en el campo deportivo, la marca Porsche marcó un hito más en su trayectoria, con la entrega del coche número 150.000. El feliz comprador del Porsche 150.000, un 911-S Coupé, ha sido un americano, David Nurse, director en Seattle de la compañía aeronáutica Boeing y miembro del club Porsche de América. Nurse se desplazó hasta Stuttgart para recoger el coche, que le fue entregado por el propio Ferry Porsche, junto con unas simbólicas llaves de contacto de oro.

WASHINGTON.—El Departamento de Transportes de los Estados Unidos ha anunciado que los llamados «sacos inflables» serán obligatorios en todos los coches que se pongan a la venta en aquel país, a partir de enero de 1972.

El sistema de sacos inflables o cojines de aire ha sido ampliamente experimentado en pruebas de impacto. Los vehículos llevan recogidas unas bolsas de plástico en su interior, por delante de los asientos. En caso de impacto, la bolsa se llena automáticamente de aire y presiona los cuerpos de los ocupantes, sujetándolos contra el asiento. Pasado el impacto, la bolsa expulsa el aire y todo vuelve a la normalidad. El período de inflado es de poco menos de 40 centésimas de segundo.

BIRMINGHAM.—Goodyear ha presentado un nuevo modelo de neumático sin cámara, de bajo perfil, diseñado especialmente para autobuses de un piso. Los factores más importantes que incidieron en el diseño del neumático son los de reducción del diámetro general y radio de rodadura, consiguiendo así una plataforma de carga más baja. Entre las características más notables del mismo figura una menor resistencia al rodado, mayor seguridad y estabilidad, así como un menor desgaste gracias al bajo perfil y bajas temperaturas a las que ha de operar.

Las primeras unidades donde se han instalado ya las nuevas cubiertas han sido los autobuses Leyland National.

(Motor Press.)

RENAULT  **4**
furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

350 kgs. de carga útil. Trampilla especial que permite el transporte de mercancías de gran longitud. Suspensión ideal para un mayor confort del conductor. Velocidad y economía de trabajo. 35 c.v. de potencia. Y 4 velocidades sincronizadas.

LE PAGAMOS SU COCHE USADO AL CONTADO. VD. DISPONE DE 36 MESES PARA SU NUEVA FURGONETA.

CONCESIONARIO
PARA GUIPUZCOA

ALBERDI, S. A.

*

Avenida Tolosa, s/n
Teléfono 4148

*

Zabaleta, 52
Teléfono 18551

*

SAN SEBASTIAN

"Stock-cars"

COCHES "DE SERIE"
CAPACES DE RODAR
A MAS DE 300 KM/H....
DE PROMEDIO

La seguridad es el capítulo más
atendido en esta espectacular
especialidad americana

ESPECTACULARIDAD E IGUALDAD

Daytona (EE. UU.) es quizá el más representativo de los circuitos en que se celebran carreras de «stock-cars», y su director, Bill France, antiguo piloto, es el alma de la NASCAR, principal organismo de la especialidad.

Pero, en todo caso, no es un monopolio, ni mucho menos. A lo largo y ancho de Estados Unidos existen muchas pistas que organizan cada año una o dos carreras para estos verdaderos «monstruos». Tampoco tiene la NASCAR la exclusiva, pues la USAC, organización más conocida por su

Campeonato de Fórmula «Indy», también tiene su serie de pruebas para estos coches de «serie», en las que participan normalmente muchos de los más cualificados especialistas de su campeonato «Indy», como son Gurney, Andretti, Foyt...

Los circuitos, en la mayor parte de los casos, son pistas de trazado corto y muy rápido, auténticos anillos (u ovales o triovales) de velocidad, con curvas peraltadas en las que cuentan la velocidad pura más que la reprise. Existen cuantos circuitos «ruterios» que incluyen en su temporada programas para «stockcars», pero son los menos: Riverside, Bridgehamptom, Augusta, Watkins Glen...

Pero es en los circuitos superrápidos como el de Daytona o Atlanta donde se desarrollan las carreras más importantes que atraen una enorme cantidad de público, deseoso de presenciar un deporte en el que lo que más cuenta es la espectacularidad, con bastante igualdad de «herramienta», y dentro de unas condiciones de seguridad (por parte de circuitos y coches) que evitan que sea realmente peligroso, a pesar de las altas velocidades que se alcanzan y del peculiar y arriesgado estilo de conducción, con los coches pegados unos a otros para aprovechar el «rebufo».

La seguridad se procura en los circuitos a base de bien estudiados elementos de protección y amortiguación de las colisiones y zonas de escape, junto con unos eficientísimos equipos de socorro.

En los coches, también la seguridad es el principal objetivo, y a ella van encaminadas la mayoría de las modificaciones permisibles sobre el coche, que debe ser un modelo

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 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

comercializado, con un número mínimo de ejemplares contruidos y con una «edad» máxima limitada.

En el motor se permite el «trabajado», pulido, equilibrado, cambio de válvulas y árbol de levas y adopción de un radiador de agua más grande, así como instalación de un sistema refrigerante del aceite, pero no se puede elevar la cilindrada, y todos los demás elementos mecánicos, con la excepción del sistema de carburación, no pueden ser cambiados de los de serie.

Pero en el conjunto chasis-suspensión se dejan hacer importantes modificaciones: instalación de una «jaula» multitubular que refuerza el habitáculo interiormente y presta rigidez al chasis, sustitución de los forros de frenos por otros más resistentes, adopción de depósitos de combustible especiales (de caucho, encerrados en carcasas de metal) y de direcciones, amortiguadores y resortes elásticos «Heavy Duty», reforzamiento de los elementos de suspensión... En los circuitos con curvas a un solo lado, se suelen acoplar dos amortiguadores en las ruedas exteriores. La instalación de un rápido sistema de extinción de un posible incendio es obligatoria, al igual que los cinturones de seguridad. También los asientos anatómicos están diseñados para sujetar bien al piloto de la fuerza centrífuga y en casos de accidentes.

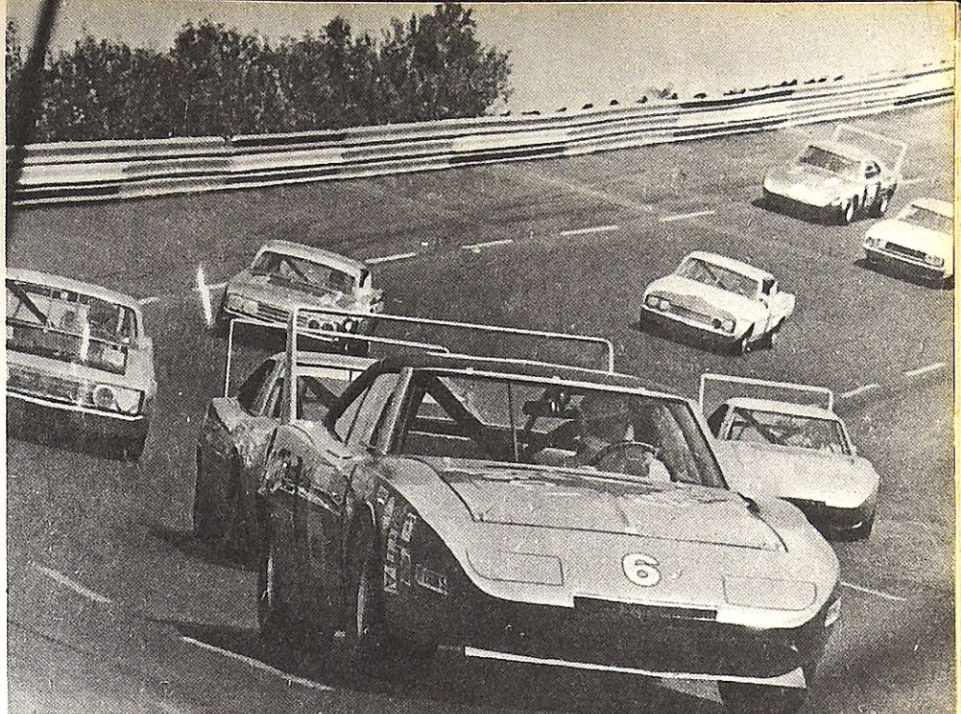
CATEGORIAS POR DISTANCIAS ENTRE EJES

Los coches son básicamente de serie, como hemos dicho, y se dividen en categorías según distancia entre ejes, peso mínimo exigido, cilindrada... La característica principal para su clasificación es la distancia entre ejes: en la categoría máxima y más popular, la distancia mínima es de más de tres metros.

Hay otras diversas reglas que atañen a otros tantos detalles que cambian con frecuencia, incluso de año en año.

Así como la NASCAR y la USAC se reparten principalmente las atribuciones en las tareas organizativas, dos grandes corporaciones de la industria americana del automóvil, Ford y Chrysler, con sus respectivas marcas, Mercury y Ford, por un lado, y Plymouth y Dodge, por el otro, se adjudican la mayor parte de la gloria deportiva. Pocos coches se pueden ver fuera de los de estas marcas, en todo caso pertenecientes a «privados» que los preparan por su cuenta. Ford y Chrysler se han repartido los campeonatos en los últimos años y acaparan a los mejores pilotos.

Los conductores que se dedican a esta dura especialidad, atraídos por las fuertes dotaciones de las pruebas (en las que ni siquiera el último se queda sin premio) y las jugosas fichas de las marcas, son profesionales en el sentido más



A pesar del gran ritmo de marcha que se sigue, los coches suelen rodar muy juntos unos de otros, aprovechando al máximo el «rebufo», del que precede, muy importante en vehículos que tienen pobres cualidades aerodinámicas.

amplio de la palabra, con excepcionales cualidades físicas, necesarias en estas carreras que ponen a prueba la resistencia de los hombres y la mecánica de las máquinas.

Las carreras son verdaderamente espectaculares, con sus continuas pasadas y cambios de posiciones y las frecuentes paradas causadas por un consumo que muchas veces supera los 70 a los 100 kilómetros, lógico en motores que desarrollan potencias de hasta 600 CV. En las pruebas tiene mucha importancia la «estrategia» seguida, debiéndose calcular bien las ocasiones de repostajes y cambios de ruedas, operaciones ambas que se realizan a velocidades increíbles con la ayuda de un pequeño ejército de mecánicos. Las pistas, a pesar de su aparente sencillez, exigen buenas cualidades de pilotaje, pues sólo el hecho de que un conductor se vea rebasado por otro le obliga a corregir su trayectoria, que los efectos aerodinámicos han alterado; cualquier error de apreciación, a las altas velocidades a que se rueda, puede ser determinante de un triunfo o un fracaso.

Las prestaciones casi inigualadas en otras especialidades de competición sobre cuatro ruedas y la igualdad que hace que al principio de una carrera sea muy difícil designar un claro favorito, ha ganado al público americano a este deporte, que junto a otros tipos de competición está logrando que el automovilismo como espectáculo suba cada vez más, desplazando a deportes de masas tan tradicionales como las carreras de caballos o el beisbol.

(Motor Press)



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

SIMCA 1100 Especial

Novedad, y muy interesante por cierto, en Chrysler France. Especialmente interesante para España, porque se refiere a un modelo que está en producción en nuestro país: el modelo «1.200». Ya se sabe que, hasta el momento, en Francia no existía esta cilindrada, sino la de 1.118 c.c., que se comercializaba como «1.100». Tan sólo el modelo de exportación a América, y el fabricado por Barreiros —aparte del Coupé 1.200-S francés— tenían la cilindrada 1.204 c.c. Ahora, todo el mercado, europeo, empezando por el francés, va a disponer del nuevo Simca 1.100 «Especial», que si bien mantiene la denominación 1.100, es en realidad un 1.200.

Pero lo más interesante del asunto —que hasta ahora nada nos aporta a quienes ya teníamos este motor en nuestra producción nacional— es que Chrysler France no se ha contentado con utilizar el mismo motor que ya se disfrutaba en América y en España; la planta motriz ha sufrido un importante retoque, que transforma de manera sensacional las prestaciones del coche, haciéndolas equiparables a las de un turismo de la categoría 1.500/1.600 c.c.

DOS CARBURADORES Y NUEVO ARBOL DE LEVAS: 75 CV. DIN

La arquitectura básica del motor sigue siendo la misma. Diámetro de 74 mm.; carrera de 70 y compresión de 9,5:1; como el modelo español. Pero el árbol de levas tiene ligeras variaciones respecto al del 1.100 francés (no muy importantes, a juzgar por las cifras de regímenes), y sobre todo, la alimentación se realiza a través de dos carburadores Weber verticales de dos cuerpos; cada carburador, pues, alimenta a dos cilindros, primero con un cuerpo, y luego con dos. Si a esto unimos un colector de escape más directo (el de admisión, por supuesto, tiene que ser totalmente distinto del existente), tenemos una mejora impresionante en los rendimientos. Y esto no quiere decir que el motor esté al máximo de sus posibilidades, porque en el 1.200-S todavía tiene 10 CV. más que en el nuevo 1.100 Especial.

Como se ve, la mejora de carburación produce efectos radicales en este motor, que en su versión básica está voluntariamente «estrangulado». El Coupé 1.200-S, con dos carburadores horizontales de

¿SERA MEJORAR EL 1200

doble cuerpo, un poco más de compresión y árbol de levas más rápido, tiene un rendimiento exactamente igual al del Gordini 1.255 c.c.

Para mejor orientación, vamos a dar los rendimientos comparados de los distintos modelos Simca:

	1100 francés	1200 español	1100 especial	1200-S coupé
Cilindrada	1.118	1.204	1.204	1.204
Compresión	9,6 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1	10,25 a 1
Potencia DIN	60	59	75	85
Régimen	6.000	5.800	6.000	6.200
Par máximo DIN	8,6	9,25	10	10,75
Régimen	3.200	3.400	3.600	4.500

Naturalmente, esta mayor potencia que se consigue en el 1.100 Especial obliga a tomar algunas precauciones; el radiador es ahora de tubos de cobre en vez de chapa de acero, para mejorar la evacuación térmica. Por su parte, el fondo del cárter (que es en dos piezas), es de aluminio en vez de chapa, para mejorar la refrigeración del aceite.

OTRAS MEJORAS

El coche anda ahora más, bastante más, como a continuación veremos. Por ello, ha sido preciso dar un repaso al resto del coche, para ponerlo a tono con sus nuevas prestaciones. Los frenos del coche son muy buenos, pero exigen un esfuerzo bastante importante; el 1.100 Especial lleva un servo-freno, y según las primeras impresiones, parece que da un resultado muy satisfactorio. Por otra parte, las llantas son ahora de 5 pulgadas de anchura de garganta (en vez de 4,5) y además con disco perforado para mejorar la refrigeración de los frenos, y la estética.

También se ha cambiado el grupo cónico, dándole un mayor desarrollo, que ahora se cifra —siempre con neumáticos radiales 145 × 13— en 25,65 kilómetros hora a 1.000 revoluciones por minuto.

En cuanto a detalles de carrocería, hay unos cuantos: un par de faros de largo alcance de iodo; consola central con pequeño porta-objetos; reposacabezas en los asientos delanteros (además de tapicería nueva); volante pseudo-deportivo de tres brazos; cuenta-revoluciones; bandeja posterior fija, sin relación con la quinta puerta, y un mando de limpiaparabrisas a mano y al pie, simultáneo con el lavaparabrisas.

ALTO RENDIMIENTO

¿Qué pueden dar de sí estos 75 CV.? Según la propia Simca, el coche se anuncia para 157 km/h. y capaz de cubrir el kilómetro, con salida parada.

DO EN ESPAÑA GLE?



en 36 segundos y 7/10. Brillantes resultados, sin duda. Pero en la primera prueba que de él se ha realizado en Francia, se han conseguido cifras todavía más aparatosas: 161,7 km/h. de máxima, y un tiempo, en el kilómetro, de 34 segundo 2/10, pasando por los 400 metros en 17 segundos y 1/10. Está claro, con unas cosas y otras, que el nuevo Simca 1.100 Especial, con 1.204 c.c. y una amplia carrocería de 5 plazas, es capaz de una máxima comprendida entre 155 y 160 km/h. y de alcanzar el kilómetro entre 35 y 36 segundos, valores que más de un 1.600 c.c. moderno quisiera para sí.

Con sus excelentes condiciones ruterías, en las que estabilidad y confort se alían de forma perfecta, no hay duda de que este coche es un verdadero ejemplo de cómo pueden hermanarse los conceptos de prestación elevada y seguridad total.

¿PARA CUANDO EN ESPAÑA?

Esta es la pregunta obligada. Básicamente, el coche ya lo tenemos. Incluso, a partir de nuestra versión «GLE» (que es más lujosa que la GLS fran-

cesa), el precio podría subir algo menos que en Francia, donde supera en 1.000 francos (12.600 pesetas al modelo GLS, en versión de 4 puertas). Concretamente, el modelo de 4 puertas del 1.100 Especial sale al mercado a 11.930 francos, que equivalen a 150.000 pesetas justas.

Según se tome la cifra absoluta, o la diferencia respecto al modelo anterior, este coche se pondría en el mercado entre 145.000 y 150.000 pesetas. Al fin y al cabo, 149.000 pesetas cuesta el M.G. 1.300, y se vende. El Simca, además, tendría a su favor ser el coche español de máximas prestaciones, dejando aparte el Dodge GT y el Alpine. ¿No valdría la pena que en Villaverde se pensara seriamente en el asunto?

(Motor Press.)

Para el automovilista

CADENA LIQUIDA

Pulverizando sobre la banda de rodadura visible de las ruedas motrices, se evitan patinazos al circular sobre carreteras heladas o nevadas.

ANTIVAHO SPRAY

En un instante hace desaparecer la falta de visibilidad formada en el parabrisas por condensación de la humedad. También se fabrica la bayeta antivaho Krafft.

DE VENTA EN ESTABLECIMIENTOS
DEL AUTOMOVIL Y ESTACIONES DE SERVICIO

Krafft® CUIDA
SU COCHE





El conductor que no tocaba la batería.

No la había tocado nunca. Ni tenía por qué tocarla. Para él, la batería de su coche nunca fue un problema pegajoso, algo de lo que tenía que estar pendiente todos los días. Como mucho, hacía lo mismo que le recomendamos a usted: pedirle al Taller que le mantuviese la batería de su coche en perfecto estado.

Ese es todo el cuidado que necesita un elemento tan importante como la batería. Un elemento importante del que usted puede despreocuparse.

Porque su Taller y nosotros nos preocupamos para que usted no se preocupe.

Lo nuestro es fabricar buenas baterías. Baterías que responden, que cumplen su misión calladamente, discretamente, eficazmente. Baterías OXIVOL con GARANTIA VARTA. Y VARTA es, desde hace 80 años, la primera marca europea de baterías.

La batería OXIVOL no necesita atenciones especiales. Usted puede viajar sin tocarla, reservando todo su tacto para conducir.

Conduzca con sus cinco sentidos.

Las baterías OXIVOL están cargadas en seco. Es decir, salen de fábrica con toda la carga eléctrica montada en su interior, pero sin líquido en los vasos. En el momento en que se rellenan con la mezcla de ácido, están en perfectas condiciones de servicio.



Cargada en seco
GARANTIA VARTA

Despreocúpese de la batería.



En su coche,
la batería **OXIVOL**
responde.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

AUTHI

CITROEN

RENAULT

S. E. A. T.

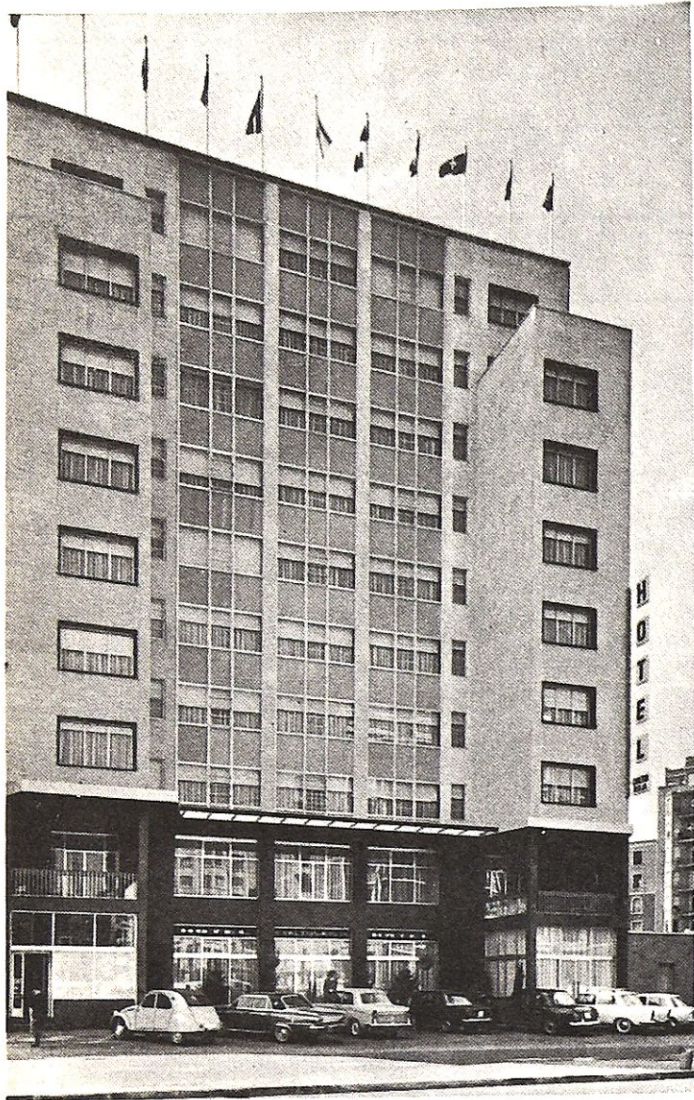
SIMCA

Modelo	Cilin	Diámetro Carrera mm.	Comp	Número apo-yos cigüeñal	Potencia R. P. M.	fiscal	Motor	Tracción	Marchas sincronizadas	Frenos		Sp		puertas	asientos	Peso	Longit	Consum DIN	Velocidad máxima
										Delant.	Tras.	Delant.	Tras.						
Mini 850	848	63/68,26	8,3:1	Tres	37 CV./5500	7	D. Trans.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Dos	Cuatro	557 kg.	3,05	8,5	120 km.-h.
Mini 1000	998	64,58/76,20	8,3:1	Tres	40/5250	8,78	D. Trans.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Hydrolastic		Dos	Cuatro	557 kg.	3,05	9	125 km.-h.
Mini 1000 E	998	64,58/76,20	8,3:1	Tres	50/5200	8,78	D. Trans.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Hydrolastic		Dos	Cuatro	557 kg.	3,05	9	130 km.-h.
Mini 1275 C	1275	70,61/81,26	8,8:1	Tres	59/5250	0,16	D. Trans.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Hydrolastic		Dos	Cuatro	557 kg.	3,05	9,5	152 km.-h.
Morris 1300	1275	70,61/81,26	8,8:1	Tres	59/5250	0,16	D. Trans.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Hydrolastic		Cuatro	Cuatro	837 kg.	3,73	9,5	135 km.-h.
Morris Travel.	1275	70,61/81,26	8,8:1	Tres	59/5250	0,16	D. Trans.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Hydrolastic		Tres	Cuatro	837 kg.	3,73	9,5	135 km.-h.
M. G. 1300	1275	70,61/81,26	8,8:1	Tres	66/5750	10,16	D. Trans.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Hydrolastic		Cuatro	Cuatro	837 kg.	3,73	10	145 km.-h.
2. CV. Berlina	425	66/62	7,5:1	Dos	18/5000	3,9	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Cuatro	Cuatro	510 kg.	3,78	5 a 6 lit.	95 km.-h.
Break 3 CV.	602	74/70	7,75:1	Dos	23/5500	4,9	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Cinco	Cuatro	630 kg.	3,96	6,8	110 km.-h.
Dyane 6	602	74/70	7,75:1	Dos	28/5500	4,9	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Cinco	Cuatro	585 kg.	2,9	6,7	110 km.-h.
Dynam	602	74/70	9:1	Dos	35/5700	4,9	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Cinco	Cuatro	630 kg.	3,96	7	120 km.-h.
Citroen 8	852	74/70	8,5:1	Dos	35/5550	4,9	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Cuatro	Cuatro	725 kg.	3,99	7,5	125 km.-h.
Renault 4	852	61,4/72	8,5:1	Cinco	35/5750	7	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Cinco	Cuatro	630 kg.	3,65	6	110 km.-h.
Renault 4 Super	956	61,4/72	8,5:1	Cinco	35/5200	7	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Cinco	Cuatro	630 kg.	3,65	6,5	115 km.-h.
Renault 6	956	65/72	8,5:1	Cinco	45/5200	8	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Cinco	Cuatro	750 kg.	3,85	7	135 km.-h.
Renault 8	1108	65/72	8,5:1	Cinco	48/5200	8	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Cuatro	Cuatro	755 kg.	3,49	6,5	130 km.-h.
Renault 8 TS	1108	70/72	9,5:1	Cinco	66/5500	9	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Cuatro	Cuatro	755 kg.	3,49	7,5	145 km.-h.
Renault 10	1284	70/72	8,5:1	Cinco	50/4600	9	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Cuatro	Cuatro	775 kg.	4,2	6,8	135 km.-h.
Renault 12	1284	73/77	8,5:1	Cinco	60/5250	10	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	rigido	Cuatro	Cuatro	850 kg.	4,34	8,5	140 km.-h.
Alpine	1108	70/72	9,5:1	Cinco	66/5500	9	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Dos	Dos	550 kg.	3,85	8	155 km.-h.
600-D	767	62/63,5	7,5:1	Tres	32/4800	7	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Dos	Cuatro	600 kg.	3,31	6,8	110 km.-h.
600 E Descapot.	767	62/63,5	7,5:1	Tres	32/4800	7	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Dos	Cuatro	600 kg.	3,31	6,8	110 km.-h.
600 E	767	62/63,5	7,5:1	Tres	32/4800	7	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Dos	Cuatro	600 kg.	3,31	6,8	110 km.-h.
850 Normal	843	65/63,5	8,8:1	Tres	42/	7,9	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Dos	Cuatro	670 kg.	3,57	7	125 km.-h.
850 Especial	843	65/63,5	9,3:1	Tres	52/	7,9	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Dos	Cuatro	690 kg.	3,57	7,5	135 km.-h.
850 Esp. 4 P.	843	65/63,5	9,3:1	Tres	52/	7,9	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Cuatro	Cuatro	720 kg.	3,72	7,5	135 km.-h.
850 Sport Coupé	903	65/68	9,5:1	Tres	54/6500	8,26	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Dos	2 + 2	745 kg.	3,65	8,5	148 km.-h.
850 Sport Spyder	903	65/68	9,5:1	Tres	54/6500	8,26	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Dos	Dos	735 kg.	3,82	8,5	150 km.-h.
124 Normal	1197	73/71,5	8,8:1	Cinco	65/5600	9,6	Delan.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Disco	Indep.	rigido	Cuatro	Cuatro	910 kg.	4,05	9	145 km.-h.
124 Lujo	1197	73/71,5	8,8:1	Cinco	65/5600	9,6	Delan.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Disco	Indep.	rigido	Cuatro	Cuatro	910 kg.	4,05	9	145 km.-h.
124 5 Puertas	1197	73/71,5	8,8:1	Cinco	65/5600	9	Delan.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Disco	Indep.	rigido	Cinco	Cuatro	910 kg.	4,03	9	142 km.-h.
1430	1438	80/71,5	9:1	Cinco	65/5600	10	Delan.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Disco	Indep.	rigido	Cuatro	Cuatro	905 kg.	4,05	9,5	150 km.-h.
1430 5 Puertas	1438	80/71,5	9:1	Cinco	70/6400	10	Delan.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Disco	Indep.	rigido	Cinco	Cuatro	920 kg.	4,05	9,5	150 km.-h.
1500	1491	77/79,5	9:1	Tres	82/5000	11	Delan.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Disco	Indep.	rigido	Cinco	Cuatro	1210 kg.	4,46	12	142 km.-h.
1500 Familiar	1491	77/79,5	9:1	Tres	70/5400	11	Delan.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Disco	Indep.	rigido	Cuatro	Cuatro	1.250 kg.	4,46	12	142 km.-h.
900	844	68/58,1	9,5:1	Cinco	82/5000	7	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Cuatro	Cuatro	725 kg.	3,79	7,5	120 km.-h.
900 Comerc.	844	68/58,1	9,5:1	Cinco	44/6200	7	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Cuatro	Cuatro	725 kg.	3,79	7,5	120 km.-h.
1000	944	68/65	9,4:1	Cinco	44/6200	8	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Tambor	Tambor	Indep.	Indep.	Cuatro	Cuatro	725 kg.	3,79	8,3	130 km.-h.
1200 GL	1204	74/70	9,5:1	Cinco	52/5400	9	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Cinco	Cuatro	930 kg.	3,94	9	145 km.-h.
1200 GLE	1204	74/70	9,5:1	Cinco	65/6000	9	Delan.	Delant.	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Cinco	Cuatro	930 kg.	3,94	9	145 km.-h.
1000 GT	1204	74/70	9,5:1	Cinco	65/6000	9	Traser.	Trasera	1.ª 2.ª 3.ª 4.ª	Disco	Tambor	Indep.	Indep.	Cuatro	Cuatro	725 kg.	3,79	9	145 km.-h.

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

HOTEL CARLTON-RIOJA



**TODAS LAS HABITACIONES CON BAÑO
MAGNIFICOS SALONES CON AIRE ACONDICIONADO
EXCEPCIONAL SERVICIO**

¿No conoce usted su ya famoso Club del Vino?. Allí podrá disfrutar de la típica cocina riojana, y por supuesto de los mejores vinos, en un ambiente único.



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

Madrid - HOTEL FENIX
Barcelona - " PRESIDENTE
Bilbao - " CARLTON
El Escorial - " FELIPE II
Granada - " ALHAMBRA PALACE
Córdoba - " ZAHIRA
Córdoba - " GRAN CAPITAN
Logroño - " CARLTON RIOJA



ISLAS CANARIAS

Santa Cruz de Tenerife - HOTEL MENCEY
Puerto de la Cruz - " TAORO
" APARTAMENTOS BELAIR
Las Palmas de Gran Canaria - " PARQUE
" SANTA CATALINA
" METROPOL

PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4
TEL. 2311005 - TELEX. 27521
CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

SOCIOS AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO: 10 % DTO. EN HABITACION

NORMAS SOBRE SUBASTA DE AUTOMOVILES EXTRANJEROS

ORDEN de 19 de octubre de 1970 por la que se dictan normas sobre subasta de vehículos automóviles extranjeros como desechos para desguace.

Se ha puesto de manifiesto que los vehículos automóviles extranjeros subastados cuyo valor de tasación es inferior a veinticinco mil pesetas quedan frecuentemente sin adjudicar. Ello se debe a que dichos vehículos no pueden ser matriculados y que, generalmente, el valor de tasación incrementado en los gastos de inutilización previstos en la Orden ministerial de 21 de septiembre de 1968 son superiores al producto que podría obtener de ellos el posible adjudicatario.

El creciente número de vehículos sin adjudicar depositados en recintos aduaneros o en locales particulares plantea un serio problema de almacenaje y custo-

2.565 ESTACIONES DE SERVICIO HAY EN ESPAÑA

Actualmente existen funcionando en España 2.565 estaciones de servicio, con un total de 12.631 aparatos surtidores, lo que da un promedio de cerca de cinco surtidores por estación, cifra bastante elevada —a nuestro juicio—, y que indica que los 7.000 millones de pesetas que se han invertido en su construcción han proporcionado al país una red de estaciones de buena categoría.

De estas 2.565 estaciones, sólo 20 son propiedad de la Campsa, el resto han sido montadas y financiadas por los particulares, aunque después haya todo el problema de la reversión y demás. La Campsa lo que más tiene son surtidores aislados, de los que existen en estos momentos 1.283 en funcionamiento en las vías públicas y otros 340 aparatos surtidores instalados en garajes particulares.

En junio del corriente año se elevó la comisión de las estaciones de servicio a 0,64 pesetas litro. Quedaban sin variación los surtidores aislados (propiedad de la Campsa), a quienes se ha equiparado en sus comisiones y se les da igualmente 0,64 pesetas por litro para los primeros 20.000 litros de venta mensual, 0,35 pesetas por litro para las cantidades mensuales comprendidas entre 20.001 y 40.000 litros y 0,15 pesetas por litro para las ventas mensuales que superen los 40.000 litros.

dia. Asimismo se originan dificultades de orden administrativo como consecuencia de las sucesivas tasaciones y subastas a que dan lugar.

Teniendo en cuenta que subsisten las razones que motivaron la publicidad de la Orden ministerial de 21 de septiembre de 1968 y ante esta situación, que sólo presenta perjuicios para la Administración y para los propietarios de locales particulares, sin beneficio alguno para el Tesoro, dado que en las subastas no se obtienen los recursos a que están orientadas, procede dictar las normas oportunas para facilitar la venta de los vehículos que no tengan otra utilidad que su venta como desechos para desguace.

En su consecuencia, vistos los artículos 13, 421 y 422 de las vigentes Ordenanzas de la Renta de Aduanas, este Ministerio ha resuelto disponer:

1. Los vehículos automóviles extranjeros, con excepción de las motocicletas, que hayan de subastarse por cualquier causa, y cuyo valor de tasación a efectos de subasta sea inferior a veinticinco mil pesetas no podrán obtener el certificado único de matriculación y serán vendidos como desechos para desguace.

2. Los vehículos indicados podrán ser tasados por peso, al precio normal de la chatarra de hierro o acero en el mercado de la localidad en que se efectúe la subasta.

3. El motor, el bastidor y las partes esenciales de marcha procedentes de recuperación de los vehículos extranjeros subastados como desecho para desguace no podrán ser utilizados en la reconstrucción de vehículos ni incorporarse a otros ya matriculados.

Los Organismos oficiales competentes no admitirán las certificaciones de adjudicación acreditativas del pago del importe de la subasta de desechos para desguace a efectos de solicitudes de permisos de circulación para vehículos reconstruidos ni tampoco para autorizar reformas y reparaciones importantes en vehículos ya matriculados.

4. En las certificaciones de adjudicación se expresará el precio pagado y el peso de la mercancía adjudicada, sin hacer constar la marca o numeración del vehículo originario ni el de sus partes o piezas.

Se hará constar expresamente en dichas certificaciones que carecen de validez a efectos de solicitudes de permisos de circulación para vehículos reconstruidos y para incorporación de partes a vehículos ya matriculados.

5. Cuando exista más de un vehículo en estas condiciones podrán subastarse en un solo lote como vehículos de desecho para desguace.

6. En el anuncio de subasta se harán constar las condiciones fijadas en las normas 1 y 3 de la presente Orden.

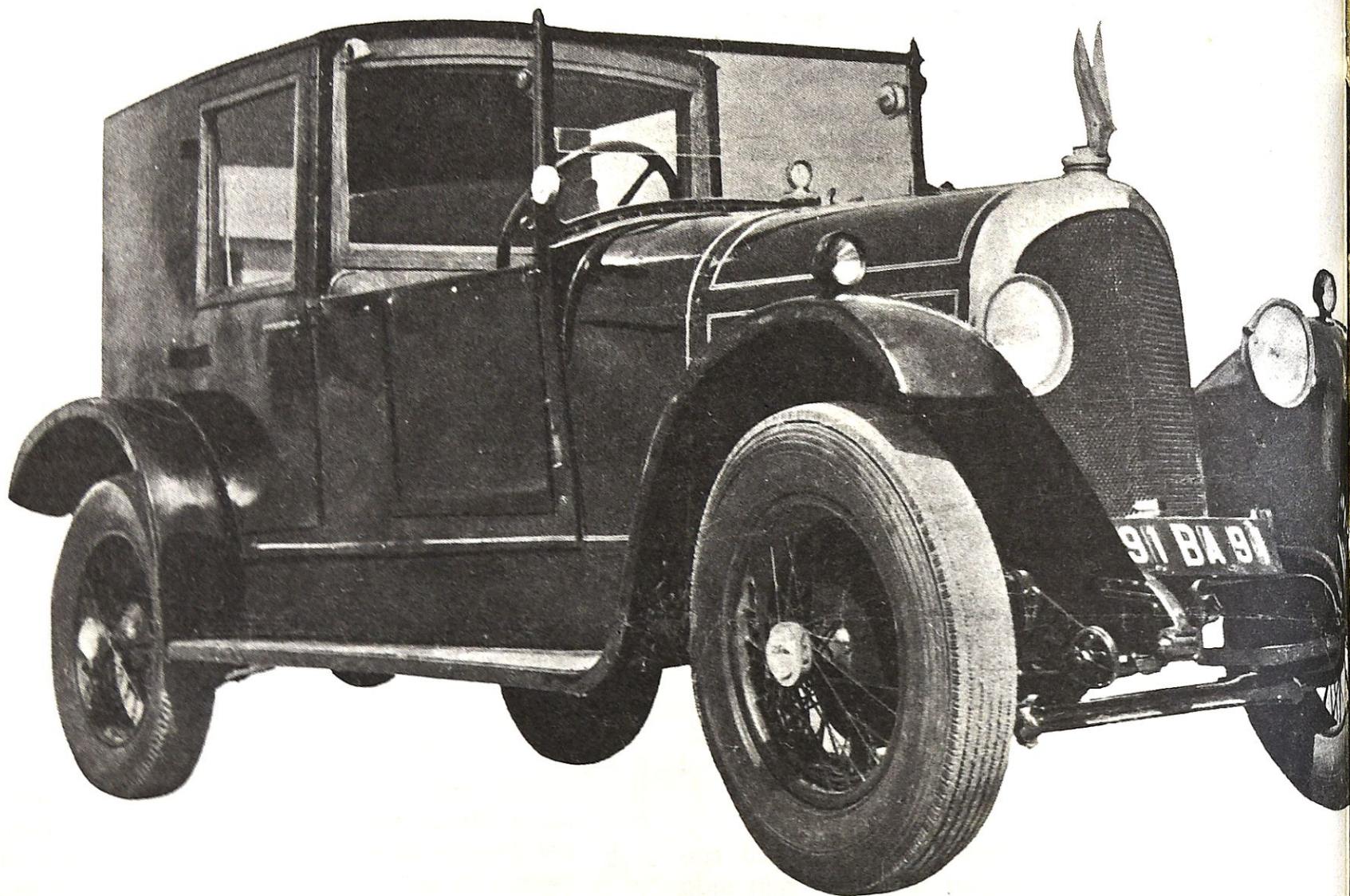
7. Queda derogada la Orden ministerial de 21 de septiembre de 1968.

El VOISIN 1926

Una serie de monstruos poderosos, elegantes, cargados de trabajo, de ingenios, más excesivos unos que otros... Es así como se podría definir la producción de los distintos «Voisin».

Constructor de aviones en Issy-les-Moulineaux, Voisin convierte su fábrica en 1919 transformándola en laboratorio de

las soluciones técnicas conseguidas, su creador no era un ingenio, permanecía alerta. Como calificó en un lenguaje vivo y colorista, pero auténtico, Issi les Moulineaux era en 1925 la cumbre de su éxito. En cuatro años de esfuerzos incesantes y batallas difíciles, se había logrado un puesto en la industria automovilística más o menos única. Los me-

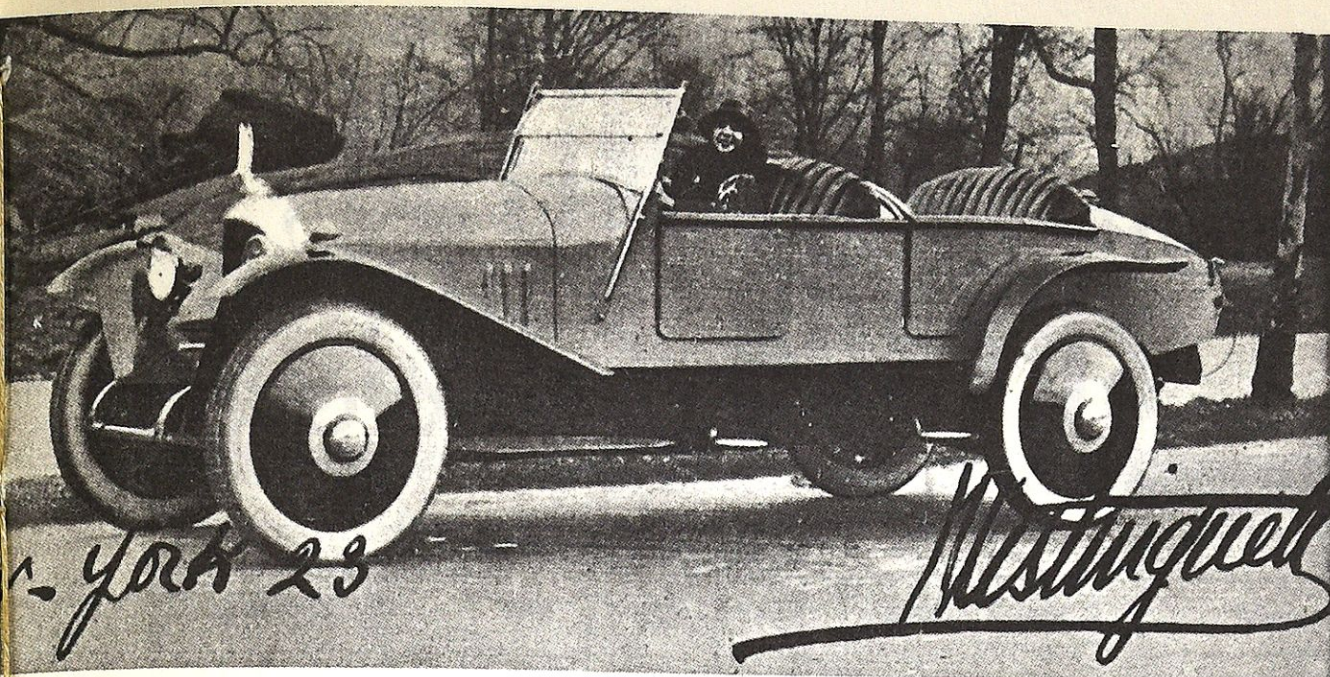


ideas productoras de coches. Así —un ejemplo entre otros— cuando los problemas de arranque no estaban más que en parte resueltos, Voisin entregaba desde 1922 todos sus coches, cualquiera que fuera su potencia, con un dispositivo único, silencioso y sin defectos. 65.000 coches salieron de la fábrica dotados con este indiscutible perfeccionamiento, mientras que muchos vehículos contemporáneos arrancaban todavía con ruido.

El primer «Voisin», un 18 CV, debuta en la carrera de mayo de 1920. El resultado no se hizo esperar. Una clientela verdaderamente fabulosa se alinea sobre los bonos de pedido. El presidente de la República, M. Alexandre Millerand, utiliza en el garaje presidencial cuatro «Voisin» (tres de ellos del tipo C-3, 18 CV, y uno del tipo C-4, 8CV). El rey y la reina de Rumania, la corte de Yugoslavia, Moulay Youssef, sultán de Marruecos, Josefina Baker, Mauricio Chevalier, Mistinguett y muchos otros ruedan sobre «Voisin». Pero a pesar de este enorme éxito mundano, recompensado por

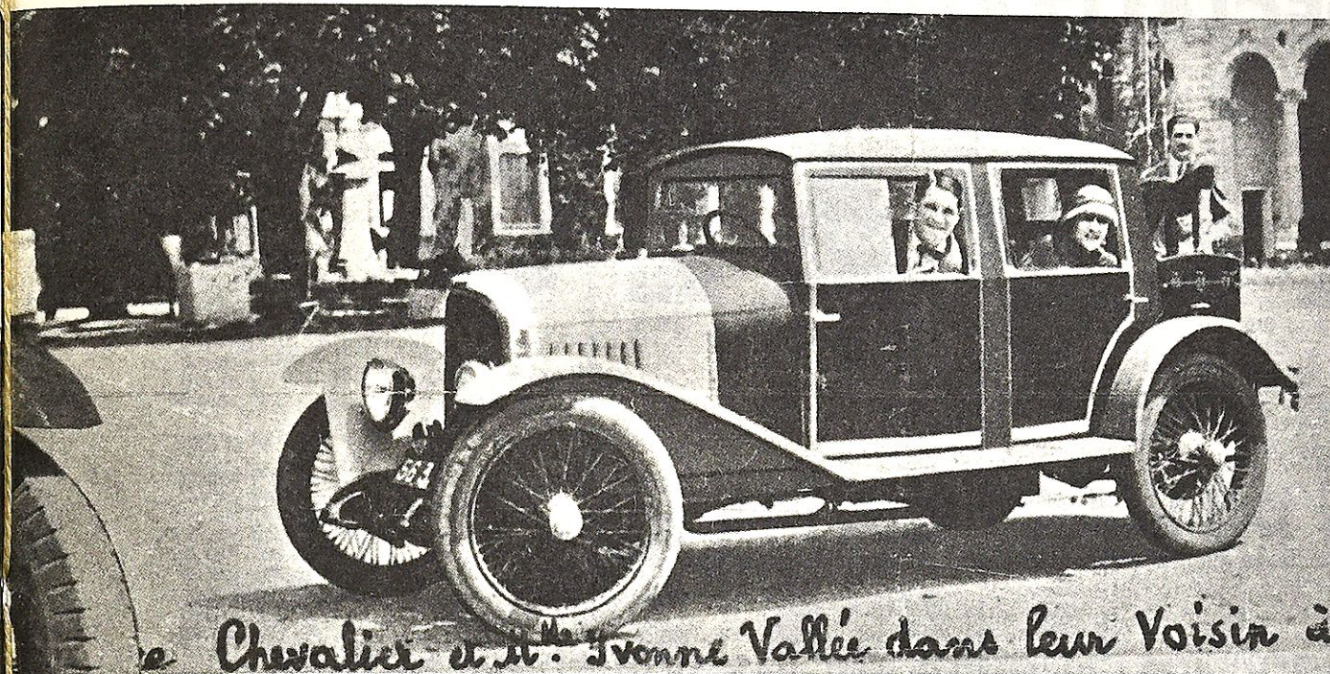
dios comparados con los de Louis Renault o con Andre Citroën eran irrisorios. «Mi inclinación hacia reformas permanentes me había hecho descuidar una cantidad de realizaciones industriales confiadas a manos inexpertas. Modificaciones continuas, transformaciones incesantes obligaban a una producción de una lenta cadencia, deslizándonos lentamente pero con seguridad hacia una especie de artesanía semiorganizada. Esta posición no podía más que aumentar los precios de nuestras fabricaciones y para justificar estos precios nos obligaba a introducir nuestra firma en las primeras posiciones de numerosas competiciones que se desarrollaban no sólo en Francia sino también en Europa.

Y Gabriel Voisin recuerda que de 1920 a 1925 su firma había logrado 94 primeros premios en diversas competiciones. Estas victorias representaban un argumento comercial destacado pero exigía el estudio permanente de máquinas especiales. Sin embargo el utillaje continuaba siendo primitivo. El constructor quedaba condenado...



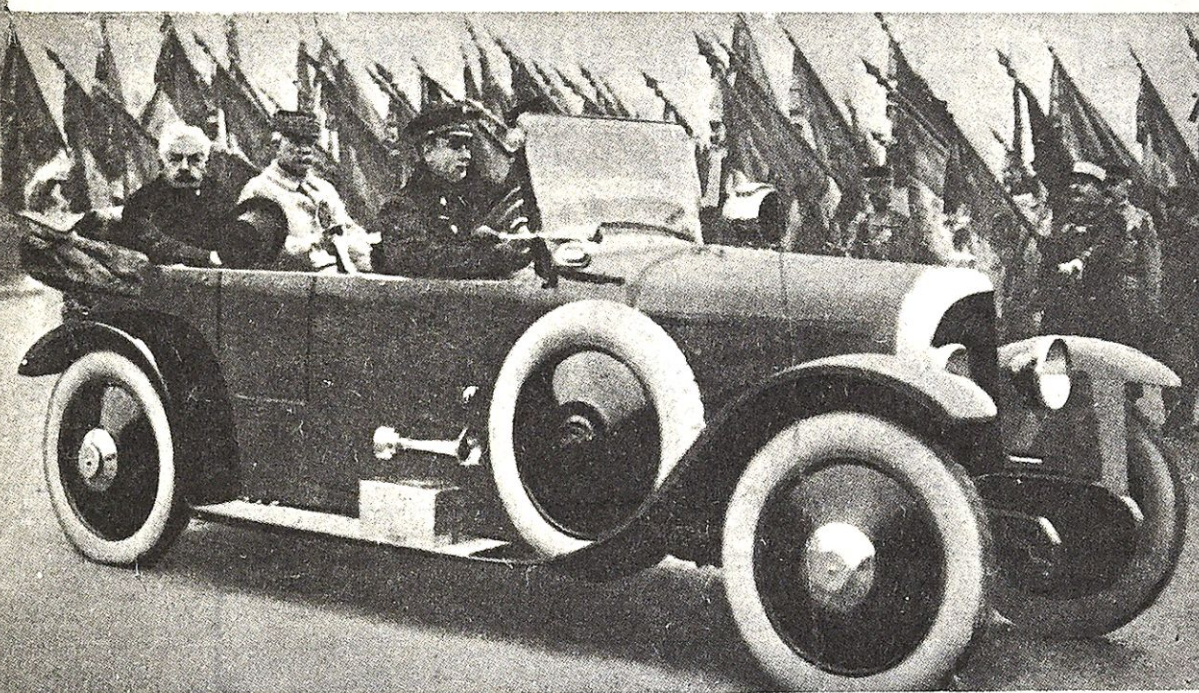
DE MISTINGUETT AL PRESIDENTE MILLERAND

Una fabulosa serie de modelos



①

Mistinguet es célebre. América la reclama en triunfo. Mistinguet lleva con ella la elegancia francesa con este torpeda «Voisin».

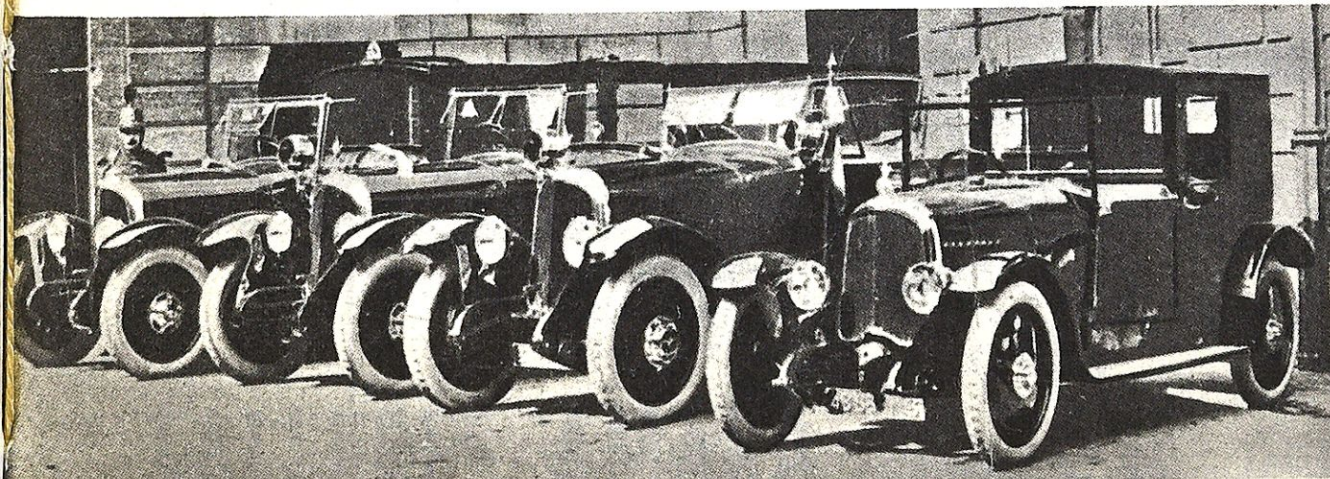


②

Numerosas vedettes prueban los distintos modelos «Voisin» según sus gustos. Aquí se ve a Mauricio Chevalier y a la actriz Yvonne Vallee en 1923. El nombre del constructor está ligado a una época en la que las celebridades adoptaban una marca de acuerdo con el éxito que imponía la moda. Josefina Baker se desplazaba también en «Voisin».

③

El presidente de la República, Alejandro Mirelland, sentalo a bordo de un «Voisin» al lado del mariscal Joffre. En esta ocasión asistían a la conmemoración del armisticio recibiendo el saludo de las banderas de los regimientos.

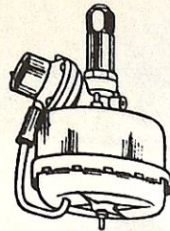


④

Los cuatro coches de la Presidencia alineados en el patio del Elíseo. Tres 18 CV de chasis alargado y un 18 CV. La existencia de este parque materializaba a los ojos de todos el prestigio del que se beneficiaba entonces la marca de Issy-les-Moulineaux.

FRENOS

AMORTIGUADORES



Y DIRECCIONES

TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

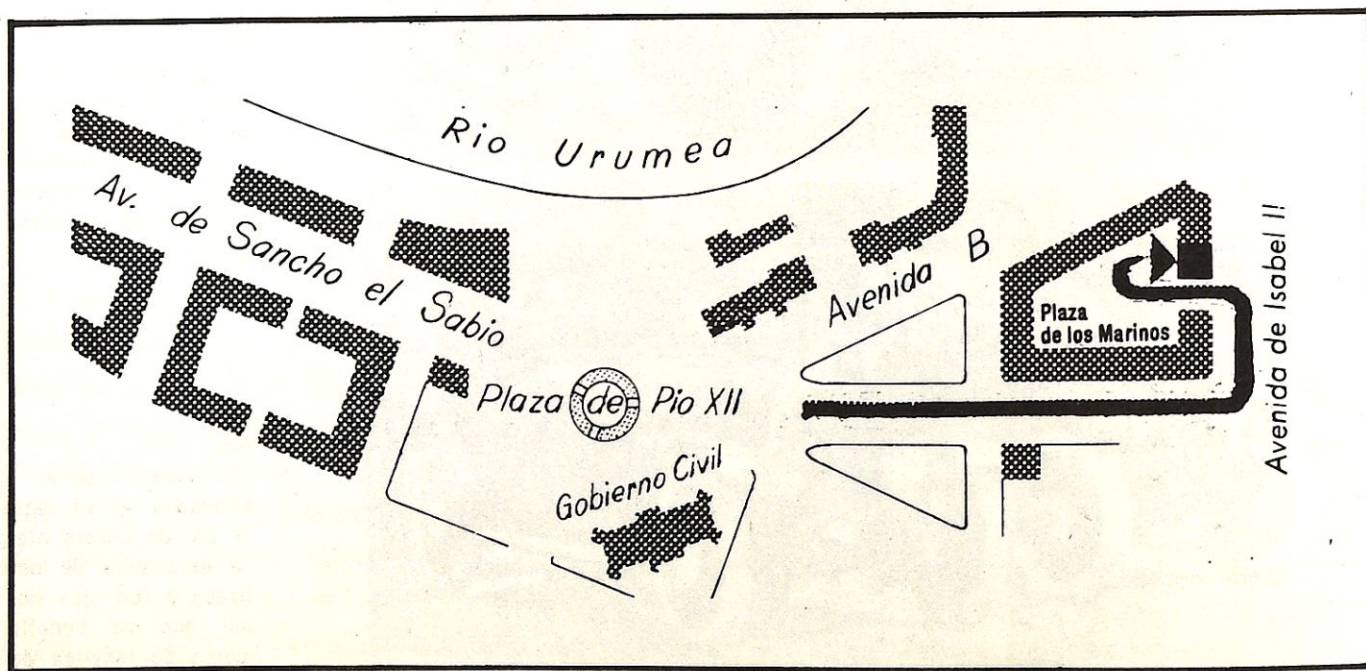
Taller Oficial de

BENDIBERICA, S. A.

que equipa en origen los modelos de las siguientes Marcas:
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 24305

SAN SEBASTIAN



ULTIMA COTIZACION DE COCHES NUEVOS Y USADOS

VEHICULOS USADOS					
MODELO	1965	1966	1967	1968	1969
AUTHI					
Morris 1100			69.000	79.500	
MG 1100			79.000	85.600	
Mini 1000-S					74.800
Mini 1000-E					89.400
Mini 1275-C					109.200
Morris 1300					97.700
MG 1300					116.400
CITROËN					
2 CV-AZL	22.500	24.000	34.000		
2 CV-AZAM	24.500	29.000	39.000	43.900	
2 CV-Furgoneta	21.500	27.000	32.000	39.800	45.700
2 CV-AZL-NT				41.800	50.900
2 CV-AZAM-6		41.000	44.000	49.000	55.100
2 CV-AK			40.000	44.900	57.200
Break-3 CV				64.300	78.800
Dyane 6				63.200	71.700
Dynam					81.100
CHRYSLER					
Dodge Dart	66.000	71.000	82.000		
Dodge Dart-GL		81.000	90.000	116.200	174.700
Dodge Dart-GLE		111.000	125.000	144.000	197.600
Dodge Dart-St. Wagon		115.000	136.000	148.000	179.900
Dodge Dart-GT					192.400
Dodge Diesel					176.800
Simca 1000-Normal		39.000	44.000	51.000	62.400
Simca 1000-Comercial			35.000	42.000	50.900
Simca 1000-GL		53.000	60.000	64.300	74.800
Simca 1000-GLE		59.000	64.000	70.400	84.200
RENAULT					
Ondine	25.500				
Gordini	27.500	32.000	37.000		
4-L	27.500	34.000	40.000	48.000	59.200
4-L Super	31.500	40.000	52.000	59.200	70.700
4-L Furgoneta	21.500	30.000	39.000	44.900	55.100
R-6					84.200
R-8	50.500	56.000	64.000	70.400	83.200
R-10			70.000	77.500	87.300
Alpine 110			81.000	93.800	105.000
R-8 TS					98.800
SEAT					
600-D	24.000	29.000	36.000	42.900	50.900
850-Normal			46.000	54.000	64.400
850-Coupé			62.000	70.400	79.000
850-Especial			59.200	71.700	83.600
1500	45.000	51.000	63.000	73.400	86.700
1500-Familiar	53.000	55.000	83.000	91.800	110.200
124					91.500
124-Lujo					99.800
124-Familiar					109.200
1430					122.700
1800 Diesel					135.200

VEHICULOS NUEVOS		
Marcas y modelos	P. F. F.	TOTAL
AUTHI		
MG 1300	149.000	183.251
Morris 1300	122.000	150.203
Morris Traveller	129.000	158.771
Mini 1275-C	125.750	154.793
Mini 850	80.000	95.495
Mini 1000	90.000	110.935
Mini 1000-S	104.500	128.683
Mini 1000-E	115.500	142.147
CITROËN		
2 CV-Berlina AZL	69.990	83.380
Break-3 CV	102.500	122.035
Dyane 6	84.450	100.664
Dynam	109.900	130.549
Mehari	102.990	122.615
C-8	107.900	128.428
DODGE DART		
Normal	205.000	252.265
Gran Lujo	229.000	281.641
Gran Lujo Especial	296.428	364.172
Gran Turismo	275.600	338.679
Station Wagon (3 vel.)	258.900	318.239
Station Wagon (4 vel.)	267.532	328.804
Station Wagon Diesel	270.400	332.315
Diesel	239.000	293.881
RENAULT		
4-Lujo	81.800	97.626
4-F	86.100	88.866
4-Super	89.900	107.217
4-F Super	92.300	95.215
R-6	105.900	130.397
R-8	105.400	129.785
R-8 TS	119.800	147.410
R-10	116.800	143.788
R-12	129.900	159.823
Alpine 110	174.200	214.046
SEAT		
600-E	70.020	83.799
600-D Normal	64.720	77.524
600-E Descapotable	73.040	87.374
850-Berlina Normal	78.130	93.401
850-Berlina Especial	88.640	105.845
850-4 Puertas Especial	96.960	115.696
850-Sport Coupé	115.570	142.393
850-Sport Spider	142.720	175.585
124-Normal	121.320	150.007
124-L	128.600	158.918
124-5 Puertas	128.080	158.281
1430	140.660	173.679
1500-Berlina	143.680	177.376
1500-Familiar	170.720	210.473
1800 Diesel	179.500	220.783
124 Sport Coupé	243.500	
SIMCA		
900	93.300	111.242
1000	103.500	127.459
1000-GT	121.700	149.735
1200-GL	132.100	162.565
1200-GLE	135.100	166.237



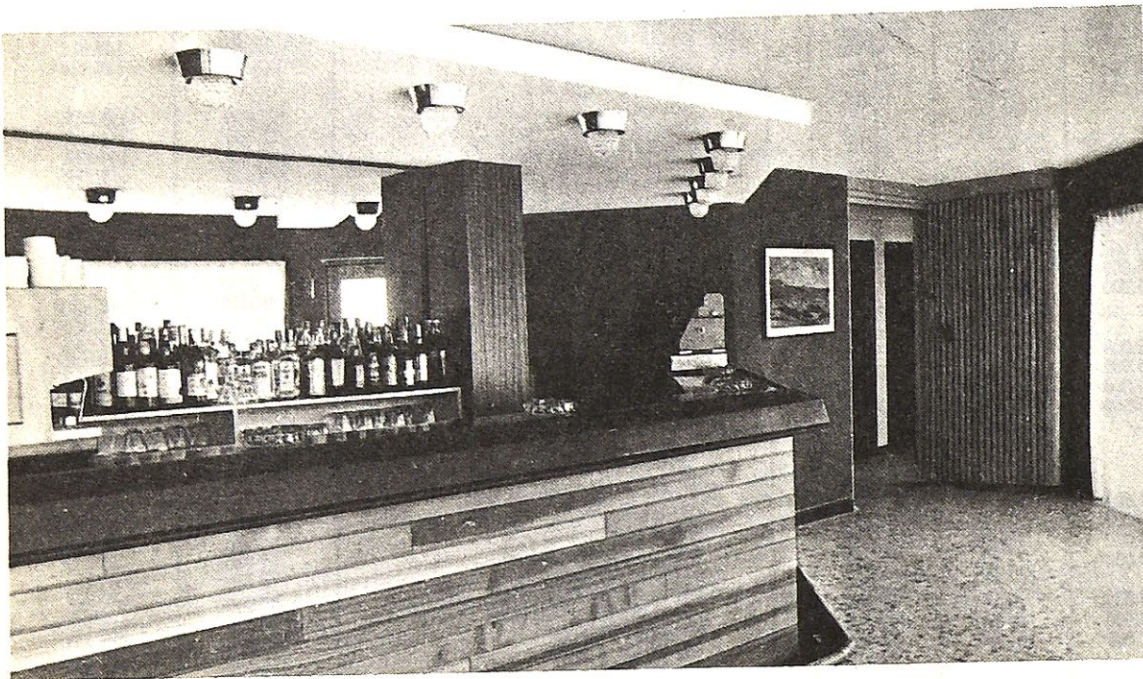
- Servicio Oficial exclusivo para Guipúzcoa
- Venta de recambios originales FOMOCO
- Venta turismos FORD
- Puesta a punto electrónica a motores, equilibrado de ruedas, alineación de direcciones, etc.

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

RESTAURANT **AKELARÉ**

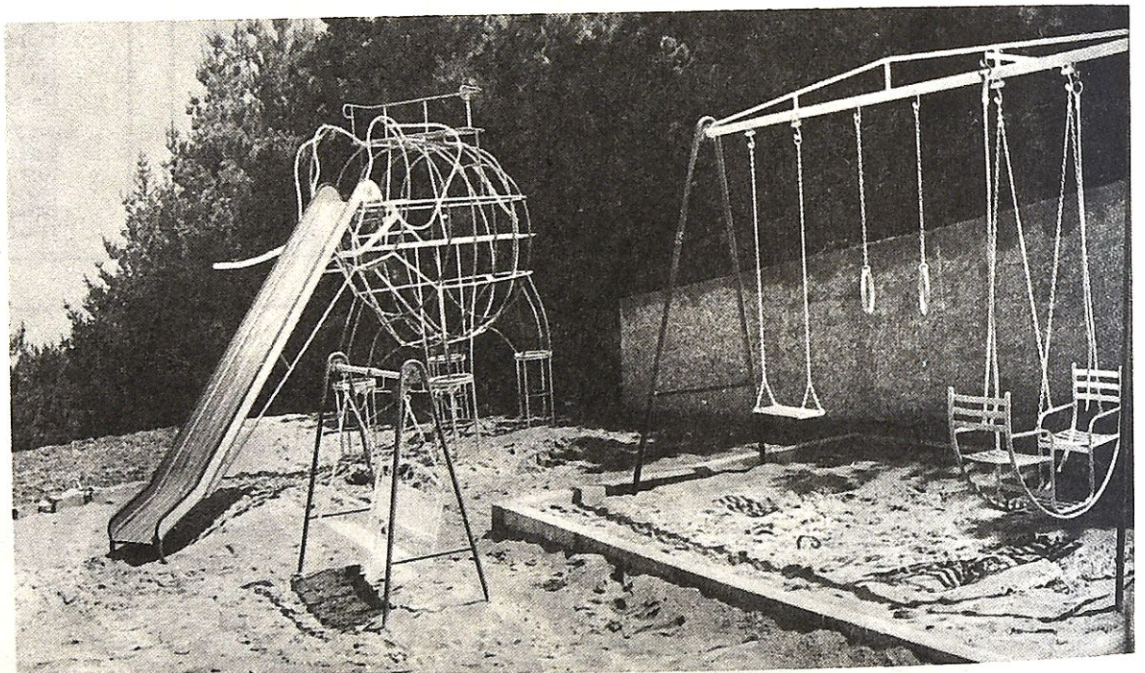
En el pueblo de Igueldo - A 50 metros del Observatorio - Aparcamiento para 200 vehículos

Elegante
y comfortable
comedor



¿Un aperitivo?
¿Un whisky?
¿Un café?
En su cafetería

Para que
jueguen los niños,
sin peligro alguno



DANDO UN PASEO EN AUTOMOVIL...

AKELARÉ, RESTAURANT DE COCINA SELECTA Y GRATO AMBIENTE

COMO LLEGAR A SER UN CONDUCTOR EXPERTO DE NOCHE

por Paul W. Kearney

Cuando oscurece, con las carreteras casi vacías, puede Vd. recorrer más kilómetros, descansado y seguro, si conoce bien las reglas adecuadas.

- ¿Cómo le gustaría a Vd. conducir en la carretera?
- ¿Con relativamente poco tráfico?
- ¿Bajo condiciones ideales para seguir la ruta de los demás coches en la carretera?
- ¿Dónde pueda Vd. recorrer 900 kilómetros en un día con menos esfuerzo —si tiene práctica y conocimiento— que lo haría en condiciones normales?

Considere entonces las ventajas de conducir cuando ha oscurecido. ¿Estoy bromeando? No, no bromeo. Me refiero a la conducción nocturna y voy a decirlo cómo tiene Vd. que hacerlo.

La mayor parte de los temores asociados con la conducción nocturna son producto de la ignorancia. Por supuesto que hay peligros. Pero también los hay conduciendo de día. Desde luego la conducción nocturna es más difícil que la diurna, pero solamente si Vd. la hace así, y esto por varias razones.

Las ventajas de la conducción nocturna son varias. El tráfico es más ligero. De día un conductor veloz le adelanta por su izquierda sin previo aviso. Muchas veces me he sobresaltado al ver aparecer súbitamente la silueta de un coche a la cola del mío. Pero por la noche el coche que se dispone a adelantarnos anuncia su presencia con los faros con bastante antelación.

Por qué se necesitan técnicas especiales

Los principales ingredientes de una conducción nocturna segura son ver y ser visto, es decir, buena visión y buena iluminación.

Sus ojos no se adaptan fácilmente a la oscuridad. Se tardan aproximadamente 45 minutos de promedio para que el ojo se adapte completamente por la noche. La visión nocturna del hombre es aproximadamente un sexto de la diurna en agudeza y un séptimo en contraste (habilidad para distinguir un objeto de otro). Para el ojo humano todos los objetos de noche son negros o grises; desaparecen los colores y el contraste.

Su percepción del relieve y su apreciación de distancia y de velocidad —vitales para una buena conducción— no son tan buenas de noche. Muy pocos conductores tienen una visión perfecta.

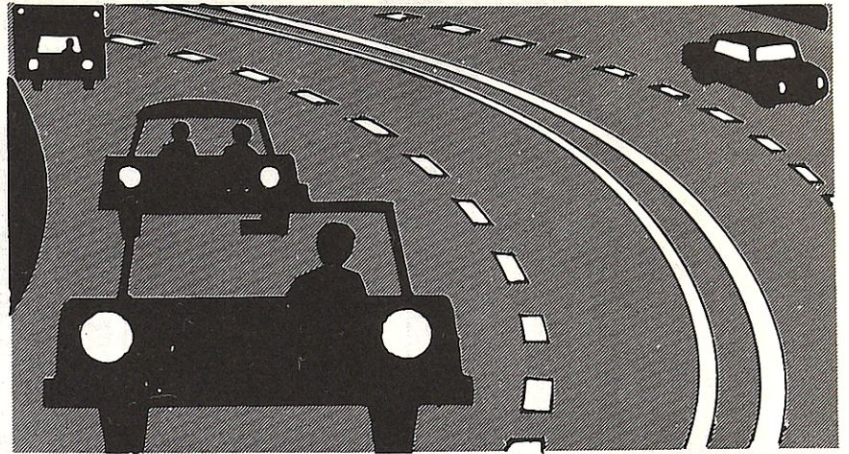
Lo que puede Vd. hacer en su automóvil

Vd. puede llegar a ser un conductor experto de noche y, con las limitaciones impuestas por los conductores menos competentes que le rodean, verse libre de accidentes.

Empecemos con su coche. Veamos las luces. Vd. tiene que poder ver a los demás conductores y los demás conductores deben poder verle a Vd.

En primer lugar haga el reglaje de sus faros en un taller especializado en esta labor. Mantenga bien limpios los faros. Los cristales sucios de los mismos pueden disminuir su emisión de luz a la mitad. Limpie igualmente los pilotos, las luces de retroceso, los intermitentes y cualquier otra luz accesorio que tenga.

Su parabrisas debe estar imaculado tanto por fuera como por dentro. Pida que se lo limpien al repostar gasolina. Límpielo Vd. mismo en las paradas que haga para tomar café. Limpie también la parte interior (pocos conductores lo hacen). Un limpia cristales de tipo aerosol simplifica la tarea. Para limpiarlo use un paño sin hilachas. No use servilletas de papel ya que sus ás-



peras fibras dejan en el cristal diminutos o invisibles arañazos que disminuyen la visibilidad. La ventana trasera y las laterales, bien limpias tanto por fuera como por dentro, son también importantes. Los espejos retrovisores, tanto el interior como los exteriores deben estar también imaculados, fulgurantes.

Los reflejos de las superficies brillantes del coche pueden reducirse si la bóveda del tablero es de color negro mate y los brazos de los limpiaparabrisas se pintan de negro o se recubren de cinta aislante negra.

Compruebe que las escobillas del limpia parabrisas lo dejan limpio. Llene el depósito del limpia parabrisas con agua limpia. En el invierno añada el anticongelante indicado, ya que en tiempo de heladas, el añadir un chorro de agua corriente a un parabrisas frío le aumentará las dificultades. Un retrovisor del tipo día-noche suprime el deslumbramiento de los coches que vienen por detrás.

Los expertos difieren sobre la utilidad de los llamados faros anti-niebla, pero todos coinciden en que estas luces auxiliares deben colocarse lo más bajo posible, debajo del parachoques, para disminuir el efecto del autodeslumbramiento.

Con niebla espesa, el tapar la mitad superior de los faros puede reducir el autodeslumbramiento.

Tanto en la conducción nocturna como en la diurna, su dispositivo de seguridad de mayor uso es el pedal del freno. Compruebe Vd. personalmente la distancia de parada de su coche a la velocidad que acostumbra a llevar por las noches; no se fie de lo que dicen las tablas de distancias de frenado.

Con las luces de carretera la mayoría de los faros proporcionan visión, con buena vista, hasta unos 100 metros. Para detener un coche a 100 km/hora en pavimento seco se requieren por término medio 105 metros, incluido el tiempo de reacción. Así pues, no vaya más aprisa que el alcance de sus faros.

Lo que puede Vd. hacer consigo mismo

Si encuentra dificultades en ver de noche hágase un reconocimiento de la vista. ¿Cuál es su graduación? Conduzca de acuerdo con ella. Por la noche, por cada 15 km/hora que se aumenta la velocidad, los ojos pierden 6 metros de percepción de distancia. Si a 50 km/hora puede Vd. ver 85 metros, a 80 km/hora sólo puede ver 73 metros.

Si utiliza Vd. gafas, manténgalas tan limpias como su parabrisas y sus faros. Puede Vd. beneficiarse utilizando gafas especiales para la conducción nocturna que son de un esmerilado ligeramente mayor.

En los días de sol muy brillante, si piensa hacer largos recorridos nocturnos, utilice gafas de sol de gran absorción después de consultar a su oculista. Esto conserva la púrpura de los ojos, una sustancia especial para

Crédito Navarro

BANCO FUNDADO EN 1863



Capital desembolsado..... 270.100.000 ptas.
Reservas..... 554.000.000 »
Total..... 824.100.000 »

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

Agencia Urbana n.º 1
Avda. M. Celayeta, 10 bis
(Rochapea) - Pamplona

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 de Bilbao en Santuchu

MADRID - Recoletos, 22 y 3 más en la provincia

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas provisionales)

y

54 Sucursales más en Navarra, Vizcaya y Madrid

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

Cuentas corrientes y depósitos a la vista	1,— %
Imposiciones a plazo de tres meses	4,— %
Imposiciones a plazo de seis meses	5,— %
Imposiciones a plazo de un año	5,5 %
LIBRETAS DE AHORRO	3,— %

COMO LLEGAR A SER UN CONDUCTOR EXPERTO DE NOCHE

la visión nocturna. Muchos conductores, después de un día en la playa, han regresado a sus casas afectados de ceguera nocturna.

Cuando se detenga a repostar gasolina o para tomar café, cálese las gafas de sol. Esto ayuda a conservar la adaptación nocturna de los ojos y su pronta recuperación de las ráfagas de luz de los coches que vienen de frente. Qútese las gafas de sol cuando vuelva a entrar en el coche. Cuando se incorpore de nuevo al tráfico después de haber permanecido en áreas iluminadas, conduzca moderadamente durante un rato hasta que esté seguro de su visión.

Baje su parasol durante el crepúsculo —el iris de sus ojos responde a la mayor cantidad de luz como una cámara automática. Amortigüe la luz de su panel de instrumentos. Si fuera necesario para una mayor visibilidad, siéntese más alto sobre una almohadilla.

Mire de lado a las luces de carretera que vengan de frente. Cierre un ojo o guíñelo. Yo lo guiño. El chorro de luz que reciben sus ojos menoscaba su visión al menos durante siete segundos en los cuales su coche, a 80 km/hora, recorre 155 metros.

Ponga las luces de cruce cuando se acerque otro vehículo.

Conduzca mirando por lo menos cuatro largos de coche por delante y al centro de la carretera, ya que de noche, sentado a la izquierda, tiende Vd. a desviarse también hacia la izquierda.

No espere a estar cansado para detenerse y descansar. Planifique sus detenciones para tomar café al menos cada dos horas. Si entretanto siente Vd. cansancio en los ojos, apártese allí mismo del pavimento y descanse.

No mire directamente a un objeto a oscuras para

verlo, sino a un lado del mismo; esta es una peculiaridad de la visión nocturna del hombre.

Mueva los ojos. La mirada fija es hipnotizante.

Lo que Vd. puede hacer con sus hábitos personales y hábitos de conducción

Disminuya en 15 km/hora su velocidad habitual de día. A 80 km/hora, en condiciones favorables, puede Vd. detenerse en 72 metros.

Fume muy poco, o mejor nada. El humo empaña el parabrisas y los cristales de las gafas. Peor aún, la deficiencia de oxígeno que hay en los pulmones después de fumar tres cigarrillos en un coche no ventilado es equivalente a la que hay a una altitud de 2.300 metros.

Mantenga el coche bien ventilado. En tiempo frío es preferible un ligero frescor a un calor confortable.

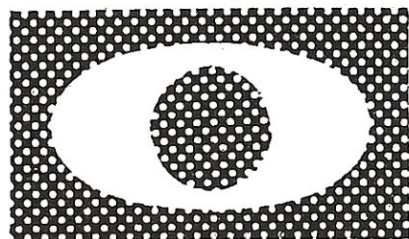
Encienda sus luces de posición en cuanto oscurezca para que le vean los demás conductores.

Puesto que de noche no puede Vd. juzgar la velocidad relativa de los demás vehículos igual que de día, tiene que valerse de subterfugios para obtener esa información. Por ejemplo, si quiere Vd. adelantar en una carretera de dos carriles, puede averiguar la velocidad del coche que va delante nivelándose a la misma y leyendo su propio velocímetro.

Esté atento a los halos de luz por encima de los cambios de rasante. Le anuncian que se aproximan otros coches. Lo mismo sucede cuando vea reflejos de luces en los hilos telefónicos.

Por su propia seguridad y la de los demás conductores, sea Vd. cortés. Haga destellos en sus luces de carretera para anunciar su intención de adelantar. Ponga las luces de cruce cuando siga de cerca a otro coche, para no deslumbrar a su conductor. Haga lo mismo 300 metros antes de cruzarse con otro vehículo en sentido opuesto.

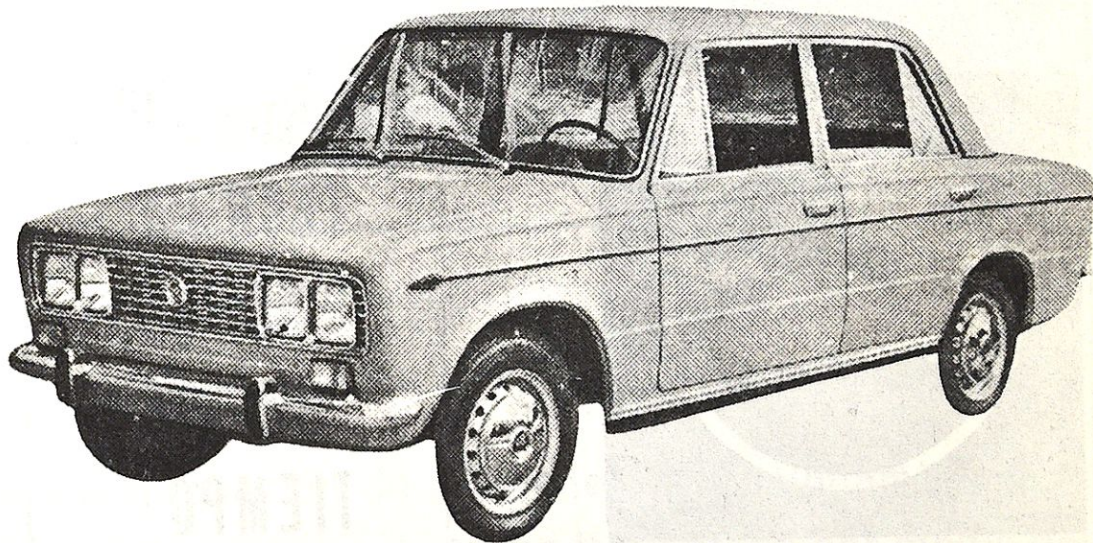
Observe las anteriores precauciones, pórtese con los demás como desearía que se portasen con Vd., y cuéntese entonces entre los «profesionales».



neca

SERVICIO
OFICIAL

SEAT



REPARACIONES • TALLER DE CARROCERIA, SERVICIO DE ENGRASE Y LAVADO
AGENTES EN TODA LA PROVINCIA

OFICINAS Y TALLERES:
Avda. Guipúzcoa km. 4 (BERRIOZAR)
Teléfono 99 - Ainzoin (3 líneas)

INFORMACION - VENTA RECAMBIOS:
Bergamin, 8 - Apartado 264
Teléfono 23 49 50 (3 líneas)

PAMPLONA

TURIN

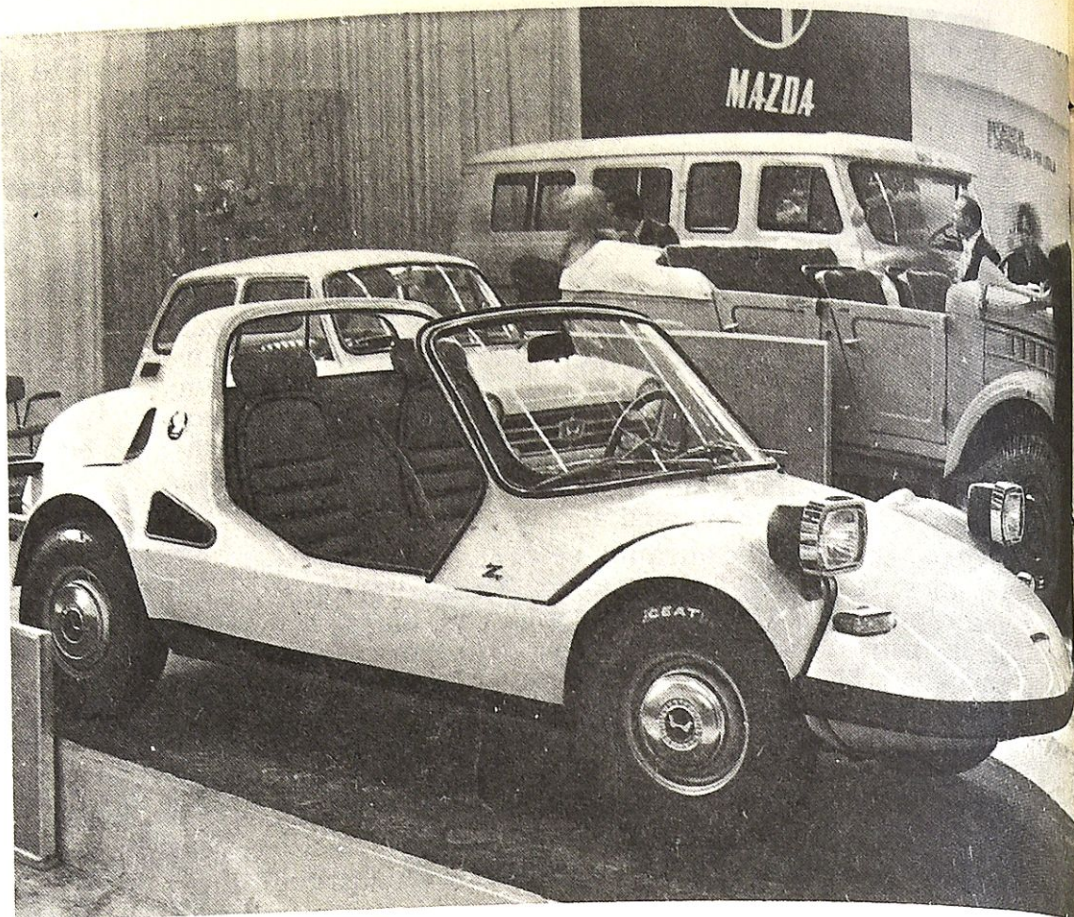
LA

"MOSTRA"

DE

LOS

CARROCEROS



Al Salón de Turín, último de la temporada europea, también se le ha llamado la «mostra» de los carroceros. Tradicionalmente, los grandes diseñadores italianos han presentado sus «sueños rodantes» en la exposición turinesa. Esta edición no ha defraudado en este sentido pero, también, ha incluido en su luminoso «escaparate» algunas novedades mecánicas.

Turín es la capital automovilista de Italia. El gigante de la producción italiana, Fiat, tiene en esta ciudad del norte

Reda Suiuzcoana, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegaso S.A.



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO

en una palabra **"SERVICIO"**

Esto es lo que le ofrecemos



Oficinas:

Bermingham, 1 (Esquina Zabaleta)
Teléfonos. 21883 - 21383
SAN SEBASTIAN

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

de Italia sus más importantes, y las primeras, factorías. La industria del automóvil supone aquí el 14 por 100 del producto nacional bruto. Unas diez mil sociedades trabajan en torno al automóvil y emplean a medio millón de hombres. Nos referimos, naturalmente, a los procesos de fabricación. Aparte quedan las sociedades de «alimentación» y conservación de vehículos.

NINGUNA NOVEDAD ABSOLUTA

Este año, ningún fabricante ha utilizado el Salón de Turín como plataforma para «hacer público» algún modelo de la producción en serie. Habitualmente, Turín nunca cumple este fin específico, siendo —sobre todo— París y Londres los encargados de presentar esas primicias. Sin embargo, sí existen modificaciones y mejoras en modelos ya en circulación. Como detalle común diremos que «ahora» también los italianos están preocupados por la seguridad, y así Alfa Romeo y Fiat han montado en varios de sus modelos doble circuito en el sistema hidráulico de frenos. En cuanto a los carroceros diremos que —como en la moda— la próxima temporada se llevará mucho la línea «cuña», es decir, autos cuya proa ha quedado reducida a una línea recta la cual se va ensanchando según crece el vehículo para terminar en un pleno recto. Ni más ni menos, una cuña. De todas formas, hagamos un recorrido por los stands de las diferentes marcas.

FIAT

Como reclamo del stand un viejo deportivo de los primeros tiempos junto a una maqueta —tamaño natural— en madera de los utilizados para experimentar en el túnel aerodinámico. Fiat con pocas ganas de comenzar las especulaciones en torno a un «presunto» nuevo modelo colocó cerca de la maqueta un cartelito que indicaba la no existencia formal de ese modelo, siendo tan sólo un elemento decorativo.

La gama «124» comprende ahora cuatro modelos: Berlina, Familiar, Especial y Especial T. El Especial es equivalente a nuestro 1430 y el T monta el motor del Sport logrando muy interesantes prestaciones. Según Fiat, el 124 Especial T puede alcanzar los 160 kilómetros por hora. Tanto el Especial como el Especial T llevan doble circuito de frenos. También en estos dos tipos pueden obtenerse una caja de cambios automática fabricada por la General Motors de Francia.

ALFA Y LANCIA

Nuevo Alfa Romeo «Giulia Super» con 1.300 centímetros cúbicos y una potencia equivalente a 103 CV. que dan una velocidad máxima de 165 km./h. Doble circuito de frenos. Según nos informan, a partir de ahora toda la gama Giulia llevará el mencionado doble circuito.

Lancia, en su Fulvia Berlina, monta un cambio de cinco marchas de —al parecer— muy buen resultado.

COCHES ESPECIALES

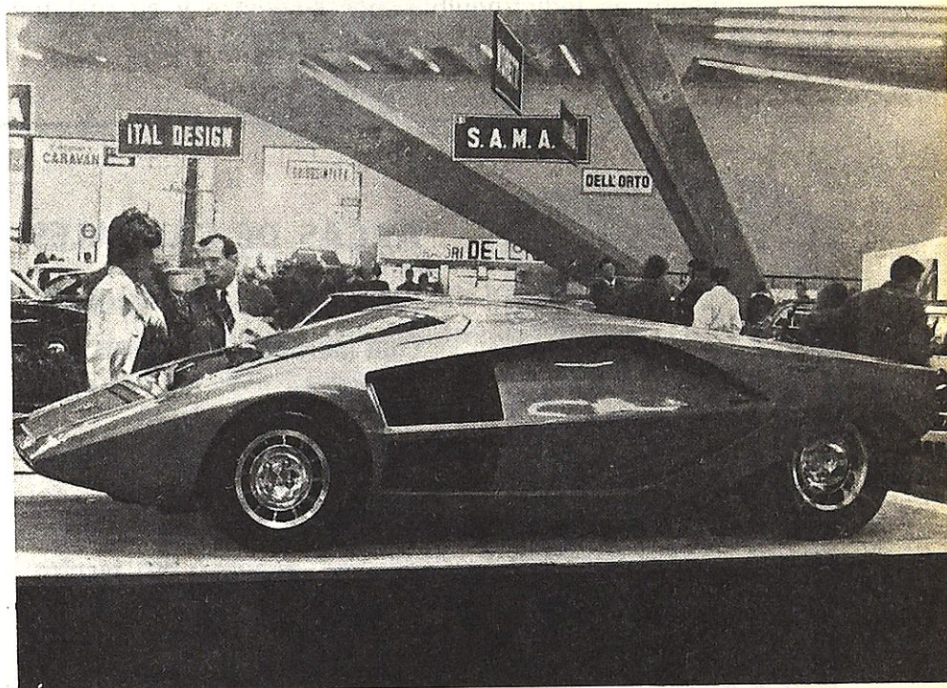
Lo más concurrido del Salón es la zona dedicada a vehículos especiales. La fantasía de los carroceros trae modelos que, en el mayor número de casos, nunca circularán. Abarth presentó un tres litros que puede ser competencia del Porsche 908. El motor tres litros es el habitual de Abarth pero lleva nuevas culatas y encendido electrónico Dinoplex e inyección Lucas.

Zagato presenta el Youngtar Hondina, un coche mixto entre el utilitario para ciudad y el «playero». Lleva mecánica del Honda N-360. También ha presentado un «americano» vice-deportivo, cómodo y suntuoso, utilizando grupo motriz Chevrolet.

Bertone es, como de costumbre, el más calificado carrocerero. Su modelo de este año es el Stratos, coche en el que la cobertura se desplaza —y también el puesto de conducción— para permitir la entrada.

El creador del Miura Giugiaro tiene ahora su propia empresa «ital Design» y con base del Porsche 914 ha lanzado el Tapiro, muy agradable, pero no demasiado original. Lamborghini lanza un cuatro plazas deportivo sin demasiadas posibilidades. Pocas cosas de interés en las demás marcas a no ser el Sinthesis 2000 Berlinetta, un coche que dentro del estilo de «monstruo» tiene una serie de soluciones que le hacen verdaderamente posible.

(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

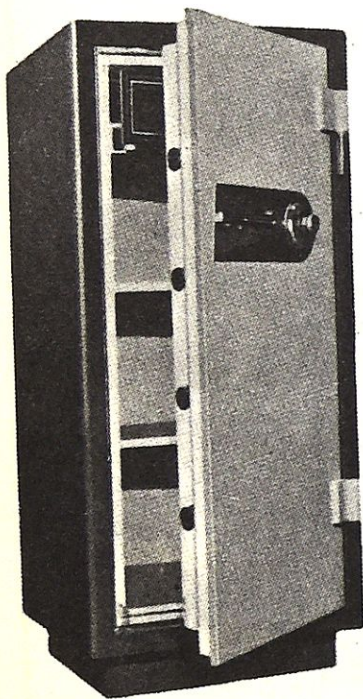
TALLERES AMARA

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

VIDRIO MAS DELGADO Y DE MAYOR SEGURIDAD PARA PARABRISAS

En la Gran Bretaña se acaba de conseguir el vidrio más fino logrado hasta ahora por el revolucionario método de flotación. Ese nuevo vidrio, de dos milímetros de espesor, lo ha creado la Pilkington Company para satisfacer la demanda de vidrio más delgado, pero con suprema calidad óptica, para parabrisas laminados. Hasta ahora, el mínimo espesor del vidrio flotado era de tres milímetros. Se espera que el uso del nuevo vidrio fino para los parabrisas laminados, que se están adoptando en algunos países, los haga más flexibles al recibir un golpe, resultando así un importante factor de seguridad.

El proceso de flotación de vidrio fue inventado en 1952 por el Dr. Alastair Pilkington, y cuando siete años después se puso en marcha la fabricación del vidrio flotado se dijo que el proceso era «el más notable adelanto en la historia de la vitrificación». Se afirma que el vidrio fabricado por este procedimiento es indistinguible, por su lustre y su resistencia a la distorsión del vidrio pulido.



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048
SAN SEBASTIAN

DESCUBRIMIENTO QUE HARA MAS SEGURAS Y DURADERAS LAS LLANTAS DE GOMA

Científicos británicos han descubierto un nuevo aditivo del caucho que, según se dice, aumentará la duración y la seguridad de las cubiertas de automóvil reforzadas con hilo poliésterico. El «Negodeg Pe» creado por la División de Tintas de la Imperial Chemical Industries, en Manchester, contrarresta la pérdida de resistencia que sufren las fibras de las cubiertas al ser sometidas a mucho calor en el compuesto de caucho, cosa que ocurre cuando se marcha a gran velocidad o llevando mucha carga, así como la vulcanización. Parece que pronto serán probadas cubiertas de este tipo en los Estados Unidos.

FRENOS ELECTRICOS CONTRA LOS PATINAZOS

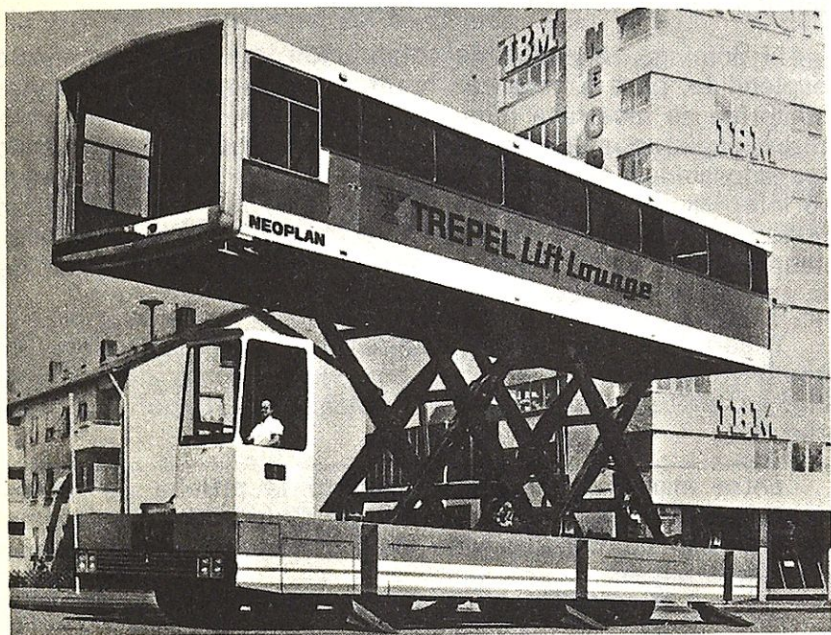
Para los conductores del futuro, los frenos electrónicos podrían eliminar los peligros de los patinazos. Recientemente se ha demostrado un sistema de frenos controlado electrónicamente que impide el agarrotamiento de las ruedas en superficies de todos los tipos, de modo que, sea cual fuere el estado de la carretera, el conductor no pierde nunca el dominio del vehículo. Y el sistema en cuestión reduce también la distancia que recorre el vehículo después de trabarse los frenos en un caso de emergencia. Los laboratorios de investigaciones de la Mullard han venido desarrollando el sistema durante siete años, invirtiendo en dicha labor 240.000 dólares. El equipo reacciona al inminente agarrotamiento de una rueda frenada, reduce la presión del freno y los vuelve a soltar, y así sucesivamente hasta que el vehículo se detenga. De este modo, el conductor puede seguir gobernando el vehículo con ayuda del volante, lo que se hace imposible al agarrotarse las ruedas.

El sistema demostrado recientemente en el Laboratorio británico de Investigación Vial, radicado en Crowthorne, va montado íntegramente en la rueda, y utiliza la energía generada por la misma. Un anillo dentado montado en el cubo influye en el campo de un dispositivo captor magnético instalado en posición próxima y transmite una serie de impulsos el circuito de control. Dichas pulsaciones, que constituyen el medio de detección, regulan el funcionamiento de un pistón que gobierna el paso del fluido hidráulico que traba o suelta los frenos. La presión aplicada a cada freno se controla independientemente, y se mantiene siempre al valor máximo que no llegue a provocar el agarrotamiento de la rueda, efecto que se consigue indistintamente en carreteras secas, mojadas o heladas.

SALA DE ESPERA RODANTE

Ha sido presentado al público en el aeropuerto de Frankfurt, un nuevo sistema de despacho de pasajeros de aviones. El Trepel Lift Lounge se hace ahora cargo de los trabajos encomendados anteriormente a amplias salas de espera, a autobuses de servicio en las pistas y escalerillas de acceso a los aviones.

Este sistema se ha concebido especialmente para el despacho acelerado de los aviones Boeing 747 «Jumbo Jet» aunque, sin embargo, puede utilizarse en numerosos tipos de aviones. Utiliza como base el chasis Mercedes Benz, modelo



LP-2224, que permite izar la estructura hasta la altura de acceso del «Jumbo Jet», de 5,50 metros. Con una longitud total de 14,5 metros, el nuevo salón de espera tiene una capacidad para cien personas. Mientras el vehículo está en marcha, su altura es de 4,30 metros. La altura total máxima de 8 metros la alcanza junto al avión. Su interior está climatizado, y la estructura ha sido realizada por la empresa alemana Gottlob Auwärter, ofreciendo a los pasajeros un máximo de confort.

El primer Lift Lounge fabricado prestará servicio en los Estados Unidos.

CIRCULEMOS
POR LA
DERECHA

ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA CARRETERA
JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO

**!! Ponga
en su
muñeca
dos relojes
en uno solo!!**



Datora

Este cronógrafo está destinado a los hombres jóvenes, integrados en actividades dinámicas, a los deportistas, a los estudiantes cuya vocación se orienta hacia las tecnologías. De una precisión asombrosa, están dotados de una caja de una sola pieza, que garantiza una impermeabilidad perfecta. Con totalizadores de 12 horas destinados a la medida de acontecimientos de gran duración, tienen además calendario, es decir, la indicación automática de los días del mes.

A título informativo, les ruego me envíen gratuitamente folleto modelos Breitling

Nombre _____

Profesión _____

Dirección _____

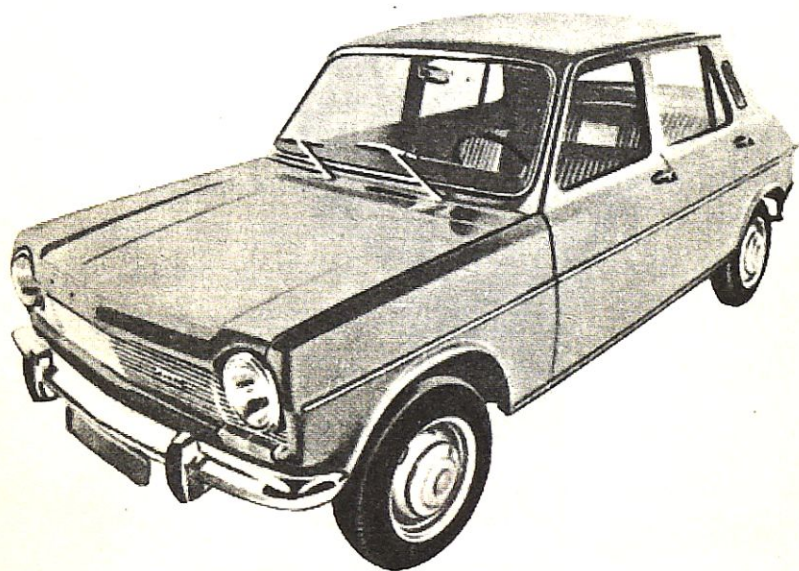
Ciudad _____

ACG

BREITLING

Fernando Cler - Abada, 2 - Madrid, 13

VEA y PRUEBE
los
NUEVOS MODELOS



EXPOSICION y VENTA:

ARCOS

CONCESIONARIO DE  CHRYSLER
ESPAÑA

PRIM, 59

TELEFONOS: 11642
24864
24856

SAN SEBASTIAN

BRILLANTE VICTORIA de JUAN KUTZ en el Jaizkíbel

De completo éxito puede calificarse la IV Subida Automovilista a Jaizkíbel organizada por el Real Automóvil Club Vasco-Navarro, en la que si al principio la participación se mostraba escasa, al final resultó lucida y de calidad.

La Subida Automovilista al Jaizkíbel es una de las pruebas que los pilotos desean; es donde pueden lucir sus habilidades con el volante en las manos.

El domingo 22, fecha de celebración, el tiempo amaneció espléndido, pero a primeras horas la carretera, en las zonas sombrías se mostraba húmeda. Esto impidió que los conductores pudieran exigir el máximo a sus motores, temiendo los consabidos derrapes. No obstante la competición resultó interesante aunque no se lograran muy buenas marcas. Lo importante es que el desarrollo de la prueba resultó emocionante siendo seguido por numerosísimo público a pesar de la temprana hora de su comienzo.

Y como era de prever, Juanito Kutz, ese gran piloto donostiarra que tantas pruebas nos viene dando de su pericia, se impuso con facilidad al volante de su potente Porsche 908.

Entre manga y manga se disputó la prueba de motos, organizada por el Club Motorista de Guipúzcoa, que resultó de gran calidad, consiguiendo los motoristas tiempos en verdad importantes.

CLASIFICACION DE LA SUBIDA AUTOMOVILISTA

Clasificación	Coche n.º	Conductor	tiempo Mejor	Grupo	1.º Clasif.	2.º grupos	4.º-6.º
1.º	38	Kutz	4' 25" 3	6.º			1.º
2.º	37	Coll	5' 41"	4.º			
3.º	26	Lezama	5' 49"	6.º			
4.º	25	Almandoz	5' 52" 5	6.º			
5.º	18	Imaz	6' 04" 5	2.º			1.º
6.º	1	Beorlegui	6' 08" 5	1.º	1.º		
7.º	31	García	6' 09"	6.º			
8.º	2	Cortés	6' 11" 4	1.º			
9.º	19	Iriarte	6' 12"	2.º			
10.º	14	Villarreal	6' 16" 5	2.º			
11.º	20	Lecumberri	6' 16" 5	2.º			
12.º	3	Tellería	6' 18" 3	1.º			
13.º	29	Lezama	6' 18" 5	4.º			
14.º	11	Ceballos	6' 21" 5	2.º			
15.º	33	Fernández	6' 23" 4	2.º			
16.º	16	Moneo	6' 30"	2.º			
17.º	22	Urdanoz	6' 31" 5	6.º			
18.º	4	Fanjul	6' 38"	1.º			
19.º	5	Barahona	6' 41" 4	1.º			
20.º	28	Goiburu	6' 42" 5	6.º			
21.º	6	Martiarena	6' 57" 5	1.º			
22.º	10	Alcalá	7' 25" 4	2.º			
23.º	27	Galilea	13' 09" 5	6.º			

SUBIDA MOTORISTA

1.º	Aguirre Franco	«Ossa»	6' 13"
2.º	Alonso	«Bultaco»	6' 15"
3.º	Arreche	«Ossa»	6' 19"
4.º	Rodríguez	«Derbi»	6' 39"
5.º	Arteche	«Ossa»	6' 40"

Hasta 11 clasificados.

GOICOECHEA - MATILLA, EN COCHES Y ARTECHE EN MOTOS, VENCEDORES DEL I RALLYE VUELTA A VIZCAYA

Dio buen resultado el I Rallye Vuelta a Vizcaya, primera experiencia organizativa de la Delegación en Vizcaya del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, la cual salió bien, porque en dicha organización andaban metidos expertos en estas lides. Fue apreciable la colaboración de la Peña Motorista.

Tomaron la salida, a partir de las nueve y media de la mañana, seis motos y 40 coches, alternándose a través de los 150 kilómetros de recorrido, la lluvia y el sol, pero con la carretera constantemente mojada. Pese a esto, no hubo que lamentar ningún accidente y de esta forma se clasificaron todos los que tomaron la salida.

Los tres tramos de regularidad, a promedios de 40, 45 y 48 kilómetros por hora, pudieron dominarse muy bien, hasta el punto de ofrecerse escasos errores y numerosos empates como podrá apreciarse por la clasificación.

La prueba de velocidad fue ganada por Ramón Ateca, con «Mini 1.275», en 2-22, si bien Juan Kutz, con un «Porsche 908», autorizado a tomar la salida sin participar en el Rallye,

hizo un tiempo de 20 segundos más bajo. Le entregarán un trofeo, al margen de la clasificación oficial.

Los motoristas fueron los más sufridos, adjudicándose el triunfo Alejandro Arteché, con «Ossa», de 250 c.c., mientras el tándem Avelino Goicoechea-Manolo Matilla triunfaban en coches, con su «Alpine 110». Entre ellas magnífica la clasificación, en quinto lugar de la general, de María Jesús Escartín y Maribel, con sólo seis puntos de penalización.

En Guernica hubo media hora de neutralización, en la Delegación de la Mutua Nacional del Automóvil, con magnífica organización en el control de firma.

El final del Rallye fue en Munguía, en lugar de serlo en Santo Domingo. Se decidió así en razón de la posible circulación. La meta se situó en los amplios locales que próximamente serán inaugurados por RAG-Servicio Seat, sirviéndose en ellos un espléndido refrigerio.

Eduardo Catania

CLASIFICACION GENERAL DE AUTOMOVILES

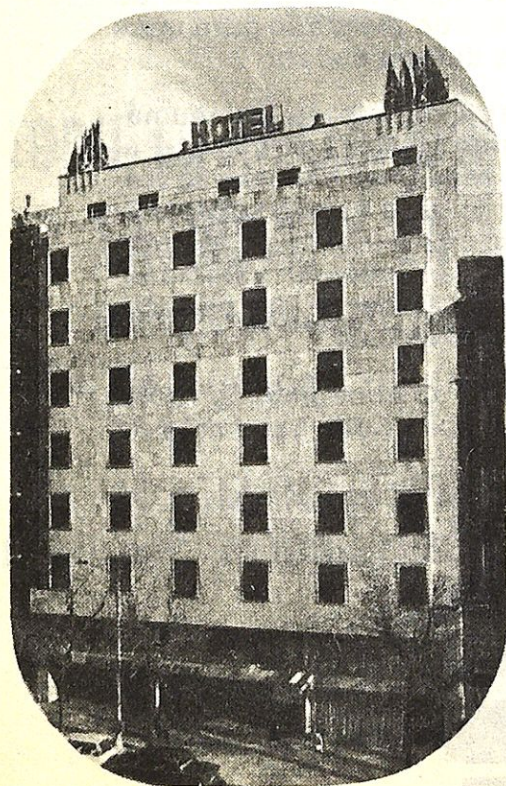
1.—Avelino Goicoechea - Matilla (Alpine)	4 puntos
2.—Miguel Sodupe - J. Albizu (Seat 1.500) ...	5 »
3.—Pedro Rodríguez - J. Zabala (Alpine 110) ...	5 »
4.—M. A. González - E. Medina (Seat-Coupé)	6 »
5.—María J. Escartín - Maribel (R-10)	6 »
6.—L. Montero - Pedro Barrena (Peugeot 404).	6 »
7.—J. M. Losada - D. Zumárraga (Mini 1.000) .	7 »
8.—M. Bustamante - J. A. Gutiérrez (Fiat Ab.)	7 »
9.—P. Uriarte - P. J. Barrena (Seat 850)	7 »
10.—Mila Ortega - Yolanda Maruri, (R-8 TS) ...	8 »
11.—R. Brancas - Marta Brancas (Ford Mustang)	8 »
12.—J. R. Zárate - J. Ruis (Seat 850)	9 »
13.—Pedro Román - F. Calvo (Seat 1430)	10 »
14.—J. A. Iriarte - R. Pérez Pons (Seat 1430) ...	10 »
15.—Ricardo Viota - J. Vijanli (Mini 1100) ...	11 »
16.—J. A. Alonso - J. Pena, (Seat 850)	11 »
17.—J. L. Lerchundi - J. I. Lerchundi (R-8 TS) ...	11 »
18.—F. Celaya - E. Churruca (Mini 1275)	11 »
19.—María V. Alfonso - M. ^a L. Alfonso (Spider)	12 »
20.—J. M. Viota - P. Revilla (Mini 1000)	13 »
21.—J. Mencía - Lidia Brancas (Mini 1000)	17 »
22.—C. Biderbost - V. Viguri (Mercedes 180) ...	17 »
23.—J. J. Pérez - J. Echevarría (Seat 850)	18 »
24.—E. Basterra - A. Basterra (Seat Coupé) ...	18 »
25.—F. Aróstegui - P. Guisasola (Seat 1430) ...	18 »
26.—C. Verdes - J. L. Díez (Seat 850)	10 »

Hasta 40 clasificados.

CLASIFICACION GENERAL DE MOTOCICLETAS

1.—Alejandro Arteché (Ossa 250)	20 puntos
2.—Fernando Ripalda (Bultaco 250),	24 »
3.—Pedro Aurrecoechea (Montesa 250)	44 »
4.—Bernardo Talamillo (Montesa 175)	51 »
5.—Manuel Escauriaza (Bultaco 74)	54 »
6.—José Luis Echave (Bultaco 250)	58 »

ra **hotel**
residencia
alcalá



Restaurante
BASQUE

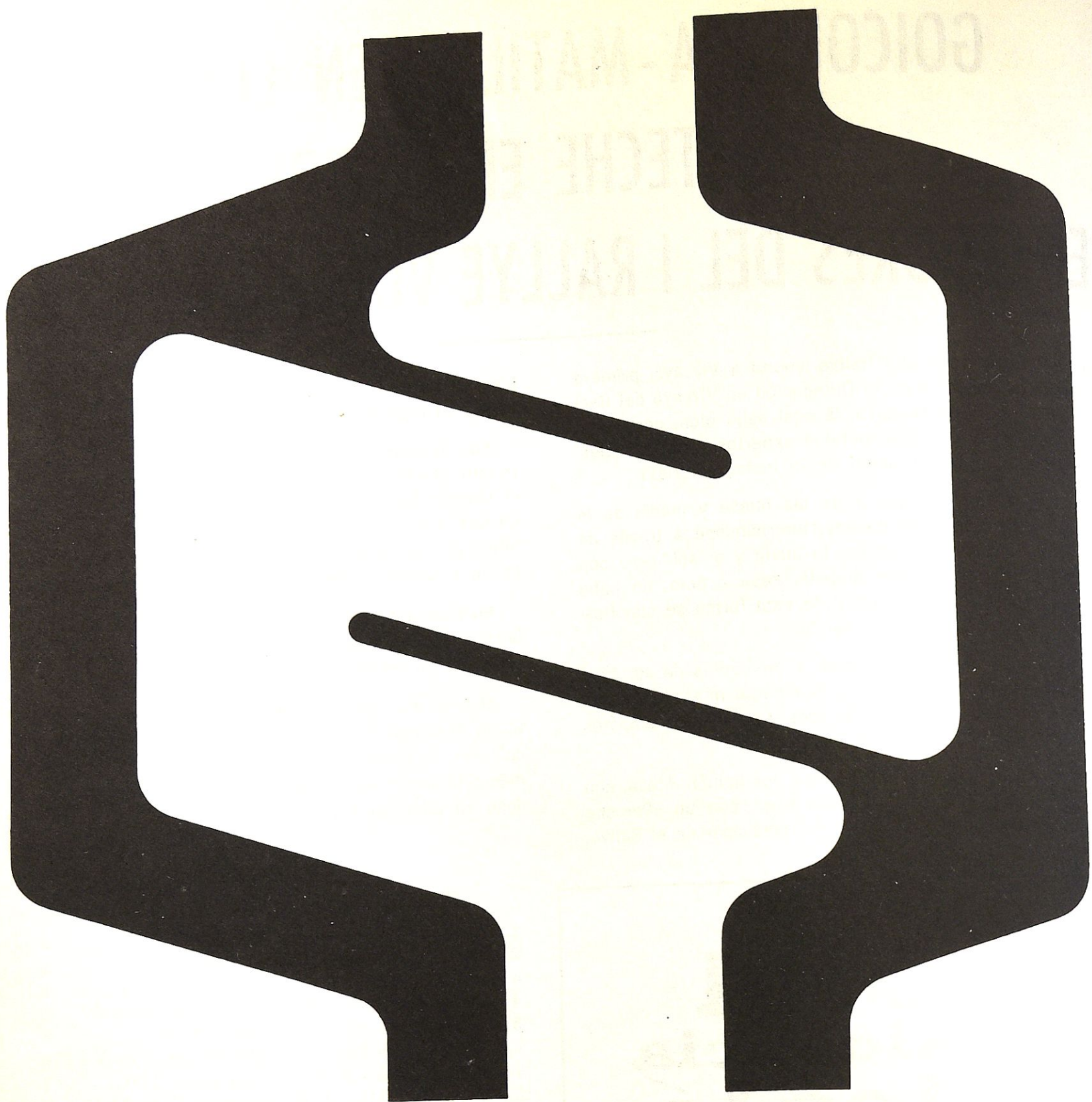
★

Cafetería
BASQUE

★

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

Director: ANGEL URCHUGUI



¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

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



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

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

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

CINTURATO PIRELLI

NUEVO SISTEMA DE MATRICULACION DE VEHICULOS

Está ya terminado y pendiente solamente de aprobación superior el proyecto para la nueva fórmula de matrículas de vehículos que se consideró necesaria al aproximarse Madrid a la cifra del millón.

La nueva fórmula constará de letras y cifras combinadas en el siguiente orden:

Primero, las siglas tradicionales correspondientes a cada provincia. Segundo: números comprendidos entre el 0 y el 9.999. Tercero: letras por orden alfabético; cada letra corresponderá a una serie, y cuando en todas las series se haya alcanzado el número 9.999, se iniciarán otras nuevas, formadas por cada una de las letras del alfabeto, seguidas de cada una de las restantes. Así: serie AA, serie AB, serie AC, etc., con los números correspondientes hasta alcanzar el 9.999 en cada serie.

Se eliminarán las letras que pueden prestarse a confusiones, como la elle, la eñe, la q...

Con este nuevo sistema son posibles siete millones y medio de combinaciones por provincia, lo que da un margen amplísimo de matriculaciones.

Es posible que el orden de letras y números citado sufra variación si hay acuerdo en este sentido en el proyecto de unificación de matrículas para Europa que se estudia en la actualidad. En este caso irían dos líneas en cada matrícula: la primera incluiría las letras (sigla de la provincia y letra o letras de la serie), y la segunda las cifras.

También se considera posible que para la aplicación de la nueva fórmula no se espere a la matrícula de Madrid del millón, sino que se ponga en vigor en cuanto aparezca en el «Boletín Oficial del Estado» la disposición correspondiente. En cualquier caso, los vehículos matriculados hasta ese momento conservarán sus matrículas del sistema actualmente en vigor para evitar gastos y posibles situaciones confusas en relación con seguros, impuestos, etc.

La Hutte

BIARRITZ

7, Rue Mazagran

Tel. 24-23-88

TODO LO NECESARIO PARA EL SKI LA NIEVE Y LA MONTAÑA

20 % Descuento para exportación

Taller de montaje y reparación SKI y TENIS

★

Material de las famosas marcas:

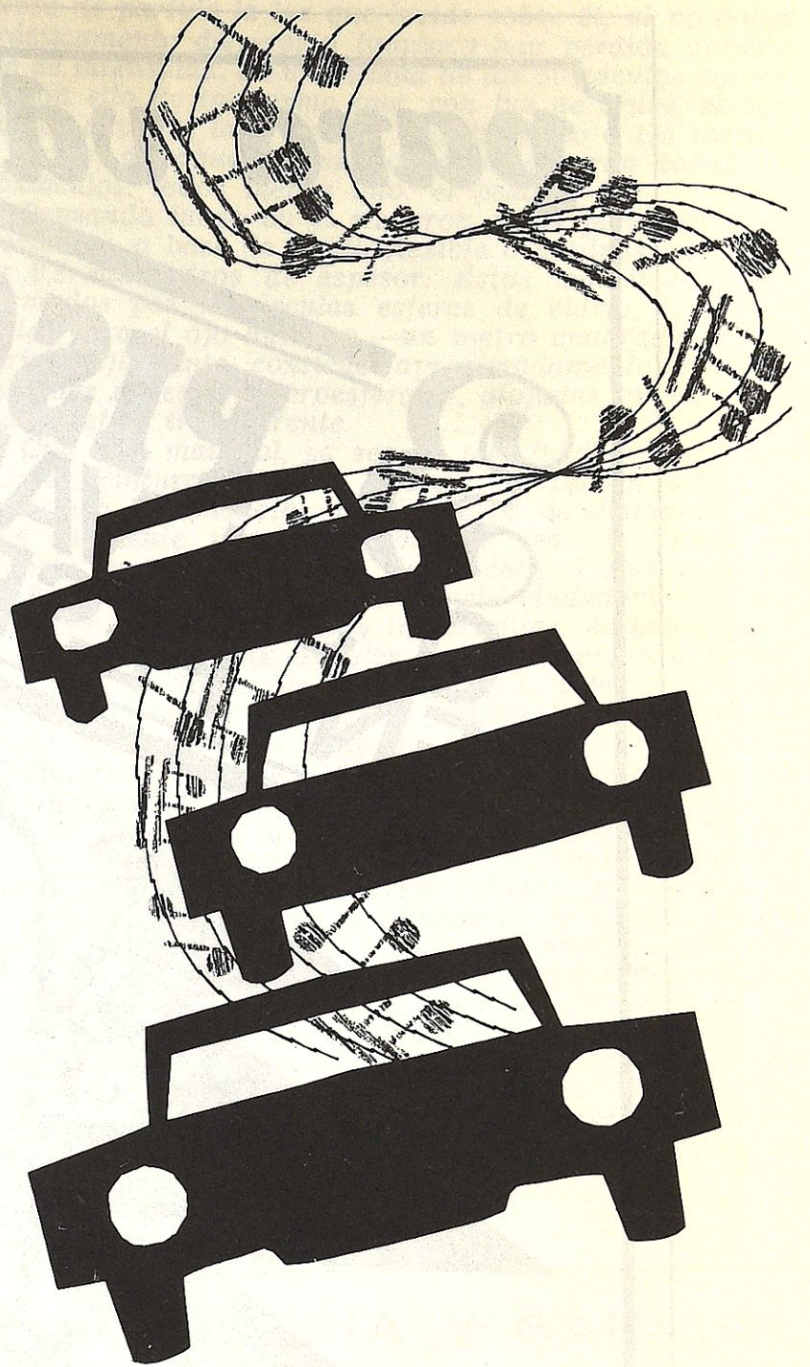
DYNAMIC-ROSSIGNOL-STRATO-V.R. 17

★

Especialista FIXATION LOOK,
diplomado Equipo de Francia

★

Enviamos catálogo gratuitamente a quien lo solicite.



sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

LA CASA DEL AUTORRADIO
Paseo Colón, 24 - Teléfono 23291

No viaje sin autorradio, se lo instalaremos
en su coche dándole FACILIDADES.

TALLERES ALTAMENTE ESPECIALIZADOS
Ramón y Cajal, 3 SAN SEBASTIAN

UNA GARANTIA AUTENTICA

para vd.

**3 PISOS
O SU VALOR
EN PESETAS**



publivese



* Solicite sus opciones
en nuestras Oficinas

El AHORRO ORDINARIO ya constituido también tiene opción a premios.

Se estimula el ahorro favoreciendo la apertura de NUEVAS LIBRETAS.

También optan a los premios las láminas de AHORRO A PLAZO anteriormente existentes.

Plazo: hasta el 31 de diciembre de 1970



**CAJA DE AHORROS MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**



Ver y ser visto

Los accidentes de tráfico se han convertido en una de las grandes plagas de la humanidad. Y, dentro de ellos, constituyen un capítulo cada vez más numeroso los accidentes sufridos por los peatones. Según datos estadísticos de la Jefatura Central de Tráfico, en un período de cinco años se produjeron 104 accidentes mortales por colisión de vehículos contra peatones, en vías iluminadas. Pero la cifra se multiplicó por seis en las vías sin iluminar. La conclusión no puede ser más rotunda: la «luz» es el elemento decisivo en la conducción nocturna.

Y lo mismo que decimos del peatón, puede decirse del ciclista, con la agravante de que su circulación obligatoria por la derecha, lo deja indefenso ante cualquier vehículo que venga por su espalda, si antes no ha tenido la previsión de iluminarse con algún material reflectante, ya sea aplicado a la bicicleta o a sus ropas.

El peatón debe circular en carretera por la izquierda para, de esta forma, ver el peligro de frente y tratar de eludirlo. Esta defensa no siempre es eficaz porque, además de VER, el peatón debe SER VISTO.

El conductor no ha visto al peatón porque la densidad del tráfico obliga a circular cada vez más tiempo con la luz de cruce, y con esta luz, un conductor no ve al peatón hasta que éste se sitúa a 26 metros del vehículo cuando lleva ropa oscura y a 38 metros si las ropas son claras, distancia peligrosa teniendo en cuenta que si un vehículo circula a una velocidad media de 70 kilómetros por hora, recorre unos 56 metros antes de detenerse.

No cabe duda de que el número de accidentes producidos entre automóvil y peatón durante la noche, disminuiría considerablemente si se pudiera dotar a todas las vías de comunicación españolas de una iluminación abundante y de paseos laterales. Pero la realidad está bien lejos de ello. Muchas de las carreteras que usan necesariamente los vecinos de cualquier pueblo son estrechas y su iluminación se reduce a una bombilla cada cincuenta metros. Son carreteras de segundo orden, pero que unen entre sí poblaciones de elevada densidad, carreteras que los peatones se ven en la obligación de usar continuamente, sin seguridad de ningún tipo.

EL PEATON NO TIENE CODIGO DE PROTECCION

Si un vehículo tiene una avería en plena ruta, de noche, y no coloca sus triángulos reflectantes de situación, es acreedor de una sanción, porque su presencia debe ser advertida a suficiente distancia por los vehículos que circulen por la misma ruta. Igualmente se sanciona a los vehículos que tienen deficiencias en los faros, porque pueden ser un peligro en la carretera. Pero, el peatón se detiene, viene y va, no lleva ni triángulo, ni luces y otro tipo de señales y, nadie le sanciona, nadie le advierte.

La circulación es derecho de todos. Y como tal derecho implica unos deberes que el peatón, en un elevado porcentaje, no cumple porque ignora o no tiene presente que es el usuario más débil, más lento, el que no tiene carrocería ni luces; en una palabra, el que está más expuesto.

Técnicos norteamericanos estudiaron durante mucho tiempo el problema y fue el Dr. Lauer quien afirmó que no existían más que dos soluciones: o mejorar la capacidad visual del ojo humano o hacer más visibles los obstáculos durante la noche. Y, como lo primero es una utopía, los estudios se encaminaron hacia la segunda solución naciendo en el mundo entero la campaña «VER Y SER VISTO».

ESCUELAS, FABRICAS Y EMPRESAS

Basados en los estudios técnicos, se llegó a la investigación del principio óptico de los ojos de los gatos y se creó un material retro-reflectante que devuelve al

punto de partida la luz que incide sobre él; al no haber prácticamente dispersión tampoco hay pérdida apreciable de intensidad. La visibilidad de los obstáculos aumenta con ello de tal forma que, con luz de cruce, el conductor advierte la presencia del obstáculo a 136 metros. A partir de aquel momento se señalaron todos los obstáculos, todos menos uno: el peatón.

Pensando luego en él nacieron otros plenamente reflectantes, a base de tejido flexible o láminas adhesivas de 0,2 milímetros de espesor. Estos materiales están formados por minúsculas esferas de vidrio, imperceptibles para el ojo humano —un metro cuadrado de material reflectante contiene aproximadamente cuarenta millones de estas microesferas—, alojadas en un material plástico transparente.

Con este material, ya sea en tela flexible como brazaletes, cinturones o en láminas, el peatón acusa su presencia al conductor a 136 metros de distancia, más que suficiente para que cualquier vehículo pueda detenerse en caso de peligro. Ya no cabe el «No le vi».

En esta llamada a la conciencia ciudadana hay que destacar tres sectores muy importantes: escuelas, fábricas y empresas. Las escuelas porque albergan a la más indefensa de todas las poblaciones, la infantil. El niño no tiene el menor sentido del peligro. El corre, camina, juega, viene y va creyendo que los demás le ven como él advierte la presencia de un coche a lo lejos. Por eso, la seguridad de los niños debe preocupar a todos y de manera especial a las madres y a los maestros. Y, por ello, en Francia después de haber realizado experimentos con reflectantes en varios centros escolares a lo largo de todo un curso, el Ministerio de Educación Nacional envió una circular a todos los directores de centros aconsejándoles la adopción de estos sistemas. Hay que velar, decía en la carta, «por la seguridad de los niños que nos han sido encomendados». Otras campañas a nivel escolar se han realizado también en otros países como Italia y, en España, el grupo escolar Vasco Núñez de Balboa, de Fuencarral, ha sido el pionero, consciente del peligro que entraña para sus alumnos la situación del centro en plena carretera.

CARROCERIA Y GARAGE



Arreglo de carrocerías todas las marcas

Pintura nitrocelulosa y sintética

Lavado y Pintura Bajos

Guarnecido y Fundas

Mecánica general

Electricidad

Servicio control de dirección

Equilibrado de ruedas

Calle Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5

Teléfonos 10235 y 10350

SAN SEBASTIAN

Agencia Oficial Peugeot

DE NECESIDAD VITAL

REVISIONES PERIODICAS Y POR REPARACION TRAS ACCIDENTE

Más de una vez hemos defendido la tesis de que el reconocimiento periódico por las Delegaciones de Industria que hoy se exige a los vehículos de servicio público y a algunos camiones de servicio particular debería hacerse extensivo a todos los vehículos en general, porque su sucesivo desgaste, si va unido a la falta de reparaciones necesarias, convierte al vehículo, excelente cuando pasó su reconocimiento inicial, en un riesgo para todos los usuarios de vías públicas. Si el permiso de conducir se concede temporalmente, debiendo su titular renovarlo periódicamente previa justificación de conservar los requisitos psicofísicos exigidos, del mismo modo deberían someterse los vehículos a reconocimientos periódicos que acrediten la conservación de las condiciones necesarias para que su circulación sea permitida. No vale oponer en contra que ya se reconocen los vehículos con ocasión de cualquier transferencia, porque si ésta no se produce sino que se mantiene el vehículo por muchos años en poder del mismo propietario, no tendrá lugar ningún reconocimiento adicional.

La renovación de las normas sobre reconocimiento de vehículos la estimamos, pues, necesaria. Y esta necesidad se nos ofrece más imperiosa y apremiante cuando se trata de vehículos afectados por accidentes. La realidad nos muestra que, cuando se repara el vehículo dañado, surgen a veces quejas de los interesados, que no se muestran satisfechos con los resultados de la reparación, achacando las deficiencias unas veces al taller elegido, «donde no se hacen más que chapuzas», y otras a las compañías de seguros, «que ahorran en las reparaciones más de lo debido». En ocasiones es el propio automovilista sin seguro el que li-

mita la reparación, por el mismo afán de ahorro que censura a las entidades aseguradoras, o porque «se va a deshacer del coche en cuanto encuentre un comprador». No creemos, ciertamente, que estos casos sean proporcionalmente muy numerosos, y tampoco queremos entrar en el análisis de si las quejas son o no justificadas, ni en el reproche que debe merecer quien vende un automóvil deficientemente reparado. Lo que ahora nos preocupa es que, aparte de aquellas relaciones entre particulares (que revisten indudable interés, pero que en el ordenamiento jurídico tienen el cauce necesario para su corrección), no debe olvidarse que las reparaciones, en general, importan también a la comunidad que no puede ser indiferente ante el hecho de que circulen vehículos que no reúnan las necesarias garantías de seguridad. Mas ¿cómo se controla el hecho de que la reparación realizada ha sido suficiente y correcta?

La solución, se dirá, está en los artículos 253 y 254 del Código de la Circulación. El primero de estos preceptos obliga a los titulares a notificar a Tráfico las reformas esenciales o reparaciones importantes que sufren los vehículos, a fin de que sean reconocidos por la Delegación de Industria (en su redacción anterior, este artículo imponía la obligación de dar cuenta de los «accidentes, reparaciones y reformas de gran importancia»), y el artículo 254 impone a los reparadores la misma obligación respecto a la Delegación de Industria. Pero ni uno ni otro determinan lo que debe entenderse por «reparaciones importantes», porque los casos concretos que señala el 253 por vía de ejemplo lo son de reforma y no de reparación. Ahora bien, ¿a quién corresponde determinar si una reparación reviste la importancia necesaria para que el vehículo deba ser sometido obligatoriamente a reconocimiento? La laguna legal es plena, porque no se ofrece ninguna regla interpretativa, lo que significa que, en definitiva, la solución ha de quedar al arbitrio o decisión del propio reparador, con posibilidad de tantos criterios distintos como talleres (la tendencia normal será a negar importancia a la reparación, en tanto no suponga reforma sustancial, para evitar al cliente las molestias que siempre representan el cumplimiento de formalidades administrativas).

(Motor Press)

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

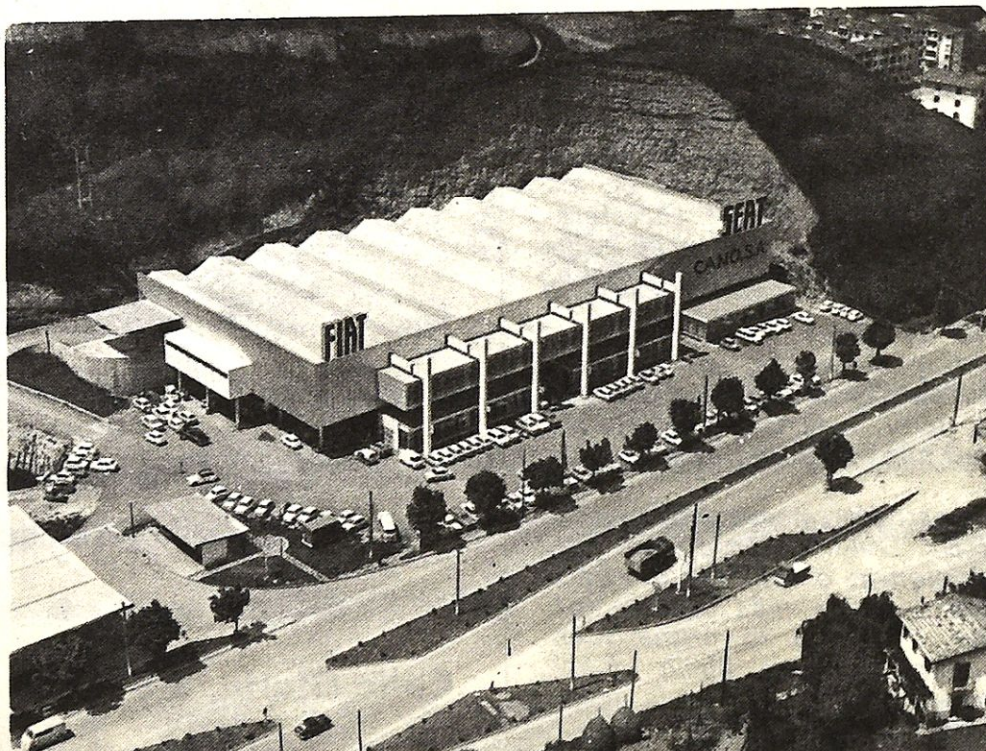
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 25.402 - 29.880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN

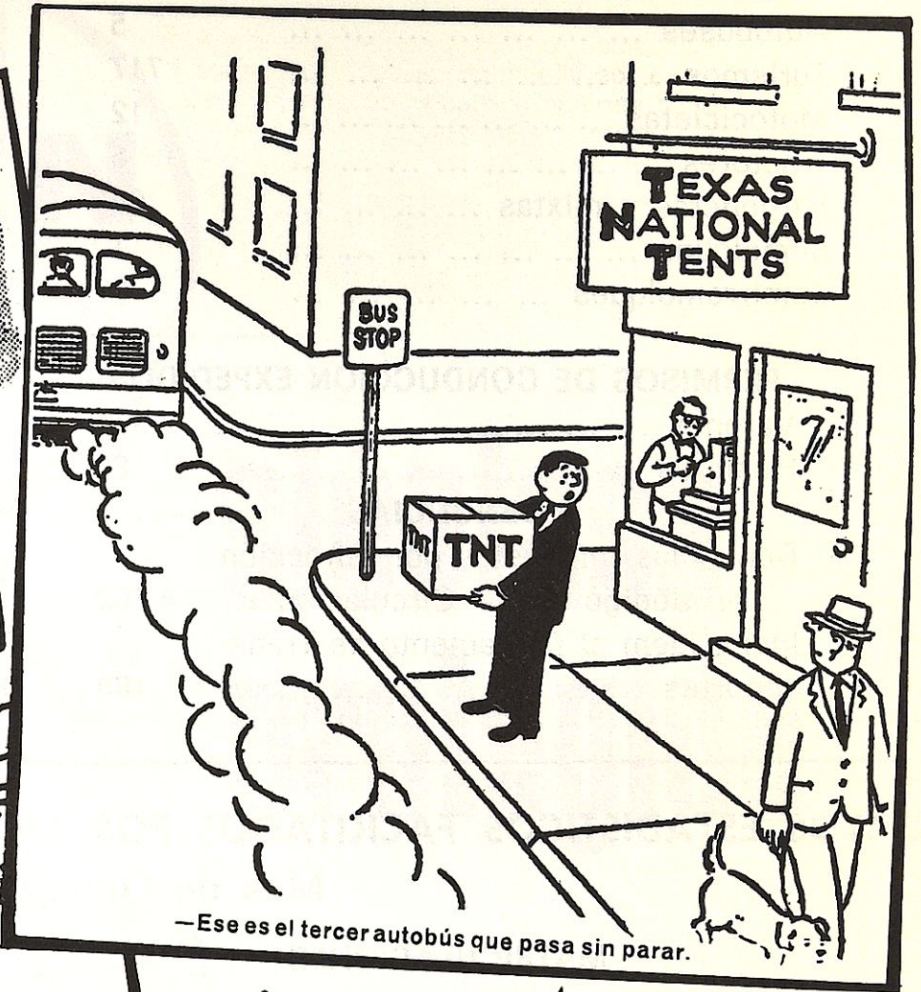


RUEDA EL HUMOR

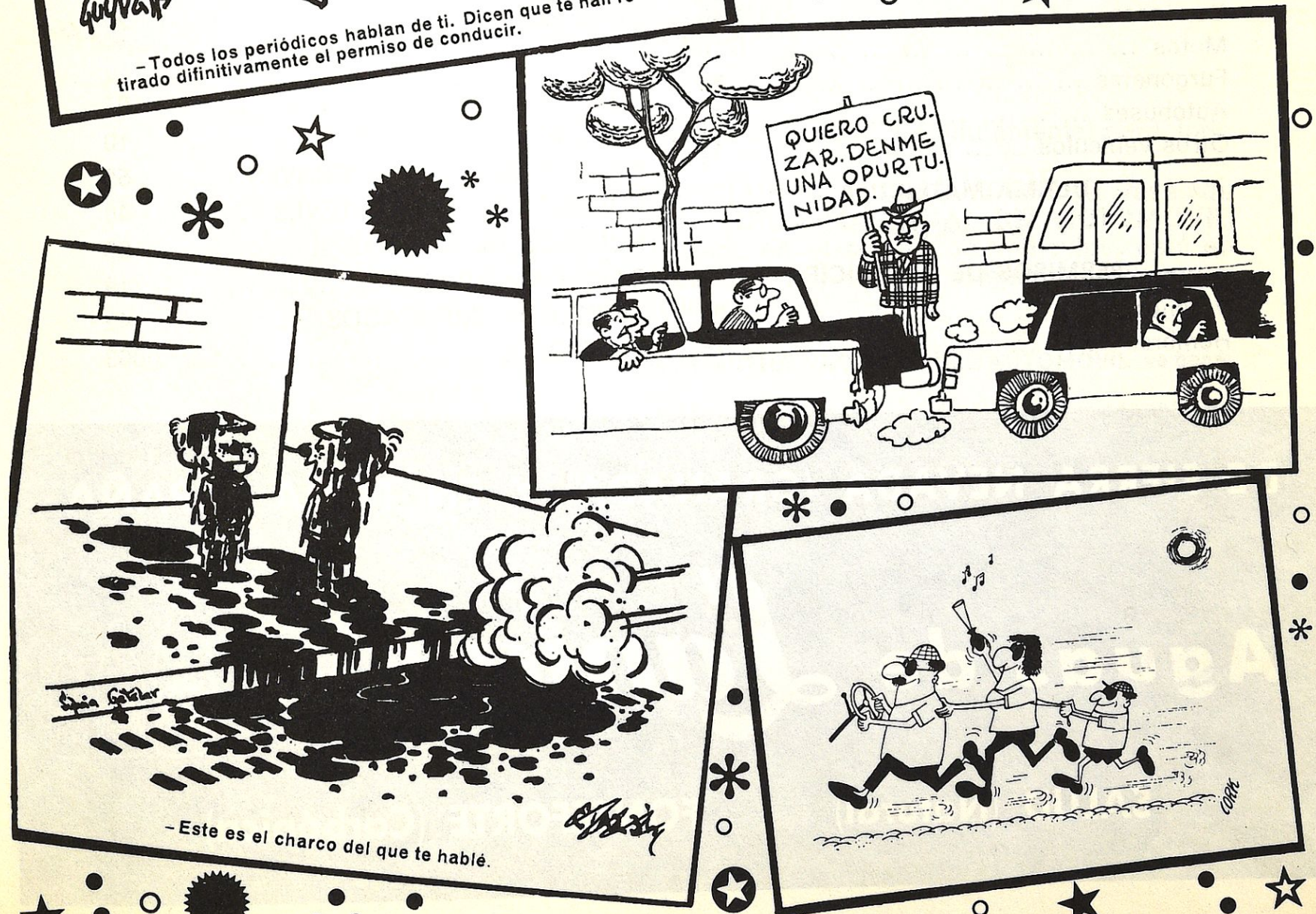


Guy Valls

- Todos los periódicos hablan de ti. Dicen que te han retirado definitivamente el permiso de conducir.

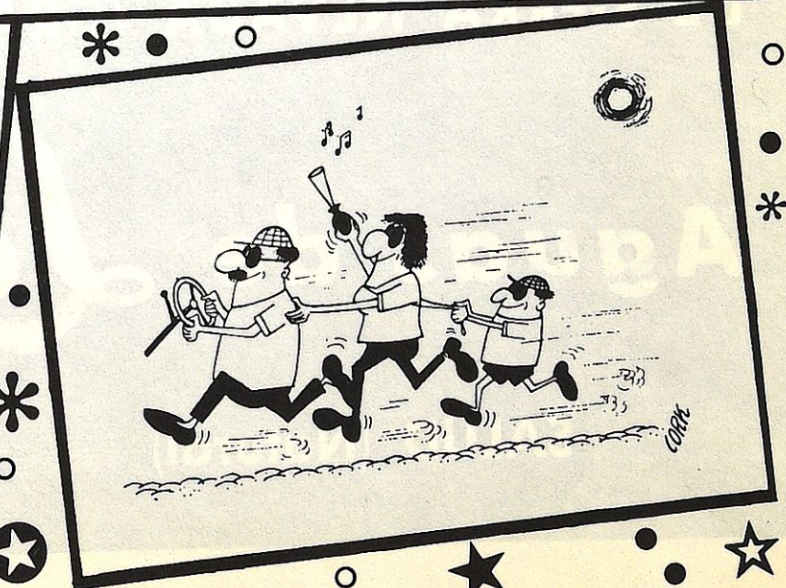


- Ese es el tercer autobús que pasa sin parar.



Espin Galzar

- Este es el charco del que te hablé.



JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A OCTUBRE DE 1970

MATRICULACION

	Total	Fabricación nacional	Importación	Subasta
Camiones	69	66	3	—
Autobuses	5	5	—	—
Turismos	717	707	3	7
Motocicletas	12	12	—	—
Tractores	5	5	—	—
Furgonetas y mixtas	60	60	—	—
Remolques	1	1	—	—
Semirremolques	2	2	—	—

PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	411
Hembras	86

DENUNCIAS

Denuncias impuestas por infracción al Código de la Circulación ...	4.702
Idem, ídem al Reglamento de Transportes	160

ACCIDENTES

TOTAL ACCIDENTES: 67

Muertos	8
Heridos graves	47
Heridos leves	59
Daños materiales	8

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Octubre de 1970

MATRICULACIONES

Turismos	399
Camiones	46
Motos	6
Furgonetas	54
Autobuses	11
Otros vehículos	12

ULTIMA MATRICULA

NA - 74.184

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	406
Hembras	76

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	242
Hembras	24

NUMERO DE ACCIDENTES	94
NUMERO DE MUERTOS	10
NUMERO DE HERIDOS GRAVES	55
NUMERO DE HERIDOS LEVES	40
NUMEROS DE HERIDOS	95
DAÑOS MATERIALES	19
VEHICULOS IMPLICADOS	142
SANCIONES	3.063

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de Lanjarón



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



**siéntase
protegido**

...y seguro con una póliza adecuada. Es fundamental para todo usuario de vehículo.

El REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, a través de su aseguradora oficial, **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, precisamente especializada en el seguro de vehículos, está en óptimas condiciones de ofrecerle la más completa y adecuada póliza para su automóvil.

Y además los asegurados de MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL, se benefician de:

- Reducción en el coste del seguro • Especialización en el seguro de vehículos
- Ambito nacional de contratación • Extensión a toda Europa • Completa organización de asistencia • Eficaz y extensa red de atención jurídica • Libre elección de Taller • Entrega de Mapas de Carreteras.

Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



aseguradora oficial de

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO





Banco Guipuzcoano

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