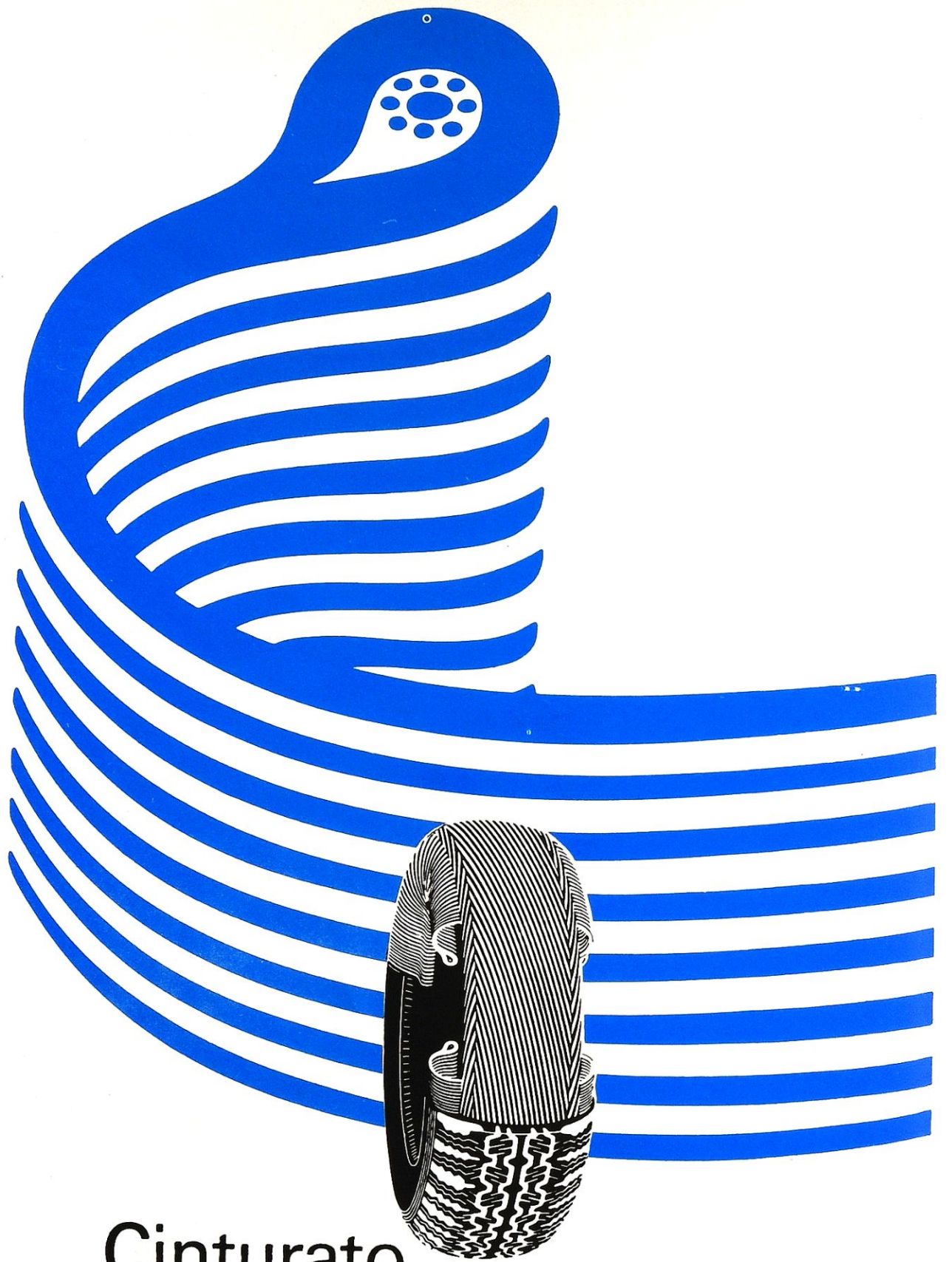


# El Auto**CLUB**omovil

2.<sup>a</sup> EPOCA - N.º 5

JUNIO 1968





Cinturato

**PIRELLI**

el neumático  
radial textil

58

licencias de fabricación del CINTURATO han  
sido concedidas por PIRELLI en 24 naciones.

Usted no puede  
**DOBLAR**  
así  
su placer



DANIS

**Pero sí puede DOBLAR su capital con el AHORRO-SEGURO DE VIDA del BANCO DE VIZCAYA**

Si a usted le propusieran **doblar su capital** mediante el pago de una prima muy inferior a los intereses... ¿lo aceptaría?

Hombre, claro.

Pues esto es lo que le ofrece el BANCO DE VIZCAYA con una LIBRETA DE AHORRO-SEGURO DE VIDA. Con ella usted queda cubierto por un Seguro de Vida en favor de la persona que designe y por un importe igual al que tenga en la libreta.

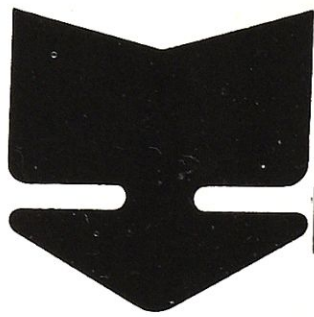
O sea, la posibilidad de **doblar el capital...**

Eso es. Y con todas las ventajas de una Libreta de Ahorro normal.

Solicite información más detallada en el BANCO DE VIZCAYA.

**BANCO DE VIZCAYA** EL BANCO QUE SIRVE A TODOS

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7100/1



# 4

## importantes noticias de la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL, la entidad donde más personas ahorran en Guipúzcoa

# 1

### así hemos crecido gracias a nuestros clientes y amigos.

Recursos ajenos en 31-12-67	9.456 Millones de Pesetas
Aumento producido durante el año 1967	1.572 Millones de Pesetas
Porcentaje de aumento	19,94 %
(Porcentaje de aumento en las Cajas de Ahorros Españolas)	19,63 %

# 2

### he aquí sus dividendos,

Recursos propios	825 Millones de Pesetas
Fondo de Reservas	484 Millones de Pesetas
Fondo de Regularización Balance	341 Millones de Pesetas

Obra Social realizada durante el año 1967	74 Millones de Pesetas
---	------------------------

- Ciudad Laboral Don Bosco
- Estudios Universitarios y Técnicos de Guipúzcoa
- Centro de Investigaciones Técnicas
- Colonias Infantiles de Ribavellosa y Goyeneche
- Centro Cultural Femenino de Nazaret
- Instituto Radio Quirúrgico de Guipúzcoa
- Dispensario Móvil Antituberculoso
- Fomento de la Agricultura y Ganadería
- Homenajes a la Vejez
- Servicio de Becas
- Bibliotecas Populares
- Cine Educativo
- Asociación Belenista de Guipúzcoa
- Prendas para recién nacidos
- Casa Cuna y de Maternidad de Fraisoro
- La Gota de Leche (en colaboración con la Caja de Ahorros Municipal)
- Donativos a Obras Culturales, Escolares, Formación Profesional, Protección a la Infancia, y a la Mujer, Sanitarias, Ayuda a la Investigación y Diversos, que llegan a todas las localidades guipuzcoanas.

# 3

### nuestros préstamos y créditos,

Préstamos concedidos durante el año 1967	1.100 Millones de Pesetas
Cifra disponible para préstamos a conceder durante el año 1968	1.600 Millones de Pesetas

# 4

### y un nuevo servicio gratuito.

El Ahorro - Seguro, cubre los riesgos de invalidez y muerte, por accidente no causado por acto voluntario.



# CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



# El Automóvil CLUB

Se distribuye gratuitamente a los socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa

## SUMARIO

	Págs.
Vacaciones .....	3
Cuando el peatón no ve el disco rojo.....	4
Este es el nuevo Fiat 130 .....	5
Colisión entre dos automóviles conducidos por mujeres .....	6
Información del Club.....	9
Cartas al Club .....	10
En Suecia, desde el cambio, ha descendido el número de accidentes .....	13
Jubilación para los autobuses .....	14
La televisión destierra al automóvil.....	16
Antes de salir de viaje lea estos consejos .....	17
El automóvil del futuro.....	18
Coches con todos los caprichos que el cliente desee .....	23
Por qué la locomobile cambio del vapor a la gasolina.....	24
CAMPESA, la gasolina y las estaciones de servicio..	27
Noticias .....	29
Hogares rodantes .....	32
El papel de los aditivos en el aceite para automóviles.....	33
Decisivas medidas en Gran Bretaña para conducir con más seguridad.....	34
Se va imponiendo el cambio automático.....	35
Rueda el humor.....	37
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos) .....	39
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra .....	39
La importancia de la fruta en el "menú" del conductor.....	40

En la portada: El puerto de San Sebastián de noche  
(Foto: Fernández Ibarburu)

Depósito Legal: S S. 26-1968

## DELEGACIONES

### Guipúzcoa

#### EIBAR

Bidebárrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

#### IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

#### TOLOSA

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

### Alava

#### VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34 Teléfonos 211284 y 220289

### Navarra

#### PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9 Tels. 214727 y 215529

### Vizcaya

#### BILBAO

D. José María Domingo

GESTORIA RECALDE

General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 232930

Editado por el  
Real Automóvil Club  
de Guipúzcoa  
San Sebastián

Director:  
Gerardo Erasquin Olazábal

## VACACIONES

Vamos a entrar de pleno en el periodo de vacaciones. Gentes de toda condición se lanzan carretera adelante con mil objetivos que cumplir.

Se sale con ilusión y alegría. Normalmente no sólo el padre. Suele ir acompañado por su familia. Es la normal y lógica expansión: unos en el trabajo y otros en el colegio o en ese laboratorio que es la cocina, se afanan durante todo el año, pensando siempre en esa quincena o mes de vacaciones.

¿Qué porcentaje no vuelve a sus hogares?

Es triste pensar que según las estadísticas un número —elevado desgraciadamente— se quedará como despojos inservibles en las carreteras, aprisionados contra un árbol o carbonizados entre la chatarra de lo que segundos antes era un reluciente coche utilitario o de postín.

¿Me tocará a mí? ¿Caerá mi amigo? ¿O el vecino con quien comparto los programas de la televisión?

¿Quién lo sabe?, dirá más de uno. Porque si también desgraciadamente es cierto que no sólo basta con comportarse correctamente, porque el que se cruza con uno lo puede malparar, estos casos son esporádicos y según las estadísticas de un número bajísimo.

Es el propio comportamiento el que importa. Por principio, que nosotros, con salir indemnes, no seamos causa de accidentes; que no cometamos ese desliz que se hace con la alegría de una copiosa comida y que luego vamos a lamentar —si podemos— de por vida.

Las vacaciones tienen como objetivo un disfrute desde el momento en que se sale de casa. Tienen también una gran responsabilidad. No se sale solo; son muchos cientos, miles de personas las que van a «acompañarnos» en esta caravana feliz de ilusiones, de despreocupación de los problemas cotidianos.

Y aunque tengamos razón lo recomendable es ceder. Aunque nos «abofeteen» en una aleta..., pongamos la otra, antes que adoptar una actitud pasiva cuando a pesar de tener razón se va a producir un accidente. Esta actitud pasiva tiene un nombre: falta de caridad.

¡Felices vacaciones!

Exclusiva de publicidad

**PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ**

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

# CUANDO EL PEATON NO VE EL DISCO ● rojo

Criticar la circulación —lo de circular es un decir— viaria por la ciudad; «meterse» con todas las desagradables consecuencias que su regulación —es otro decir— supone; lamentarse de las víctimas de accidentes; aclamar campañas de prudencia pidiendo a los conductores que piensen en el prójimo «manque» sea un peatón... Todo eso y mucho más, por lo repetido, y por el largo tiempo que se repite, puede llegar a parecer un manido recurso para cuando los que con mayor o menor acierto tratamos de tomarle el pulso a la ciudad, no tenemos tema mejor para tratar.

Nada más lejos de la realidad. Tema mejor que éste es difícil de encontrar porque admite infinitas variaciones, íbamos a añadir para todos los gustos, pero no es así; en realidad, a los encargados de regularlo —es un decir— no les suele gustar. Pero es que tampoco nos dan muchos motivos para jalearlos, esta es la verdad.

No obstante, por una vez vamos a dejarlos al margen; trataremos de reflejar una actitud por desgracia más que frecuente que condiciona el «apartheid», o mejor dicho, la discriminación, entre conductores y peatones.

El hecho es cierto, ocurrió no hace muchos días, y ha sido la propia víctima —o la presunta víctima— quien nos lo ha contado.

Nuestro amigo es un poquitín despistado. Seguramente, además, iba embebido en sus «cabóries», y en un momento dado buscó el paso de patones y se lanzó a cruzarlo, sin fijarse que había «caído» el rojo. Naturalmente, promovió los frenazos de reglamento, y tomó nota de unos cuantos tacos que le dirigieron, bastante inéditos, para enviárselos a Cela, por si éste no los conoce. Se hizo acreedor al multazo, no hay duda.

Pero un conductor no se contentó con sus tacos y fue a más. Le dijo: «Yo podía haberle matado sin la menor responsabilidad». Y esto es grave, porque si refleja —que lo refleja— la mentalidad de la mayoría de los conductores, viviremos en plena jungla de asfalto.



En realidad el hombre sólo había infringido una Ordenanza Municipal. Inconscientemente, con esta infracción, había puesto en peligro su vida, y, quizá, también la de alguien más, si queremos agravar el caso. La Ordenanza prevé una sanción; unos cuantos duros de multa más agravantes en caso de daños.

Pero de esto a que un conductor crea sinceramente que puede tomarse la justicia por su mano, matando al infractor como castigo, hay una diferencia enorme, insalvable.

Para matar un hombre en caso de legítima defensa, deben concurrir las circunstancias de agresión ilegítima, falta de provocación y medio adecuado para defenderse. En este caso es obvio que no hay agresión, no hay provocación —sólo una infracción de Ordenanza, todo lo grave que se quiera, pero sólo eso— y el único que no tiene medio adecuado para defenderse es, precisamente, el peatón, el que se ve amenazado de muerte.

Si en los accidentes de trabajo hace años que la imprudencia está descartada —nadie se mata voluntariamente—, en el caso del peatón lo está aún más.

En una colisión entre un ser humano y un automóvil, el hombre siempre lleva las de perder. Nunca el hombre destroza el coche. *Por tanto en estos casos, la prudencia incumbe, creemos, primordialmente, al que maneja una máquina que es capaz de matar, y, naturalmente, el peatón también ha de extremar la prudencia para que no le destrocen su «carrocería».*

Puestas así las cosas, y ante la facilidad con que los conductores de automóviles se imbuyen de determinados complejos, según aseveran los psiquiatras, es de temer que la frase del chófer, citada antes, responda a alguno de esos complejos. Y esto es grave. Tan grave que puede significar una deformación en los conceptos morales del ciudadano. Y por ahí ya no podemos pasar. Si cala en el ánimo de algunos el supuesto de que «pueden matar sin responsabilidad» —aunque sí que la tienen— corremos el peligro de dejar nuestras vías y carreteras en manos de presuntos homicidas, que en su fatalismo pueden hacer mucho daño.

Jaime CASTELL

## ALGUNOS CONDUCTORES CREEN QUE PUEDEN MATAR SIN LA MENOR RESPONSABILIDAD

*Si reproducimos este atinado trabajo de Jaime Castell, es porque estamos plenamente conformes con lo que dice, pero no solamente este es un caso frecuente con el peatón, sino también en un cruce cualquiera entre dos coches.*

*Cuantísimos conductores, aunque crean que tienen razón y aunque la tengan siguen para adelante y no respetan al loco que viene a la izquierda o a la derecha de una vía menos importante, pero ¿cuál será el resultado? Que sí, que tiene la razón, pero ha matado a dos o tres personas.*

*Eso es una meditación que se debe hacer todo conductor. Por eso hoy, el arte del conductor no está en respetar todos los signos y el código de la circulación sino que está en saber qué es lo van a hacer los demás imprudentes, locos o distraídos.*

*Constantemente veremos todos los días esa frase «yo tenía la razón», pero cuántos miles de accidentes se habrían podido evitar con el reflejo del conductor, que podía haber frenado perfectamente y haber así evitado el loco y el haber matado, con la responsabilidad de que podía haberlo evitado perfectamente —aunque tuviera razón— el accidente.*

# ESTE ES EL NUEVO

# FIAT 130

SEIS CILINDROS Y  
180 KILOMETROS POR HORA  
CON EL, TURIN ESPERA  
COMPETIR A MERCEDES,  
ALFA ROMEO Y CITROEN

¿Dónde piensa llegar Fiat? Después del 124 y el 125, acaba de lanzar ahora el 130 que en este próximo otoño reemplazará al viejo 2.300. Los constructores europeos están decididos a la expansión y en Turín se sienten celos ante los éxitos obtenidos por Mercedes. Como contrapartida Fiat va a lanzar un seis cilindros. Se trata de un coche cuya cilindrada será del orden de los 2.700 centímetros cúbicos.

Como se puede apreciar por la fotografía que ilustra estas líneas, la carrocería no tiene ninguna originalidad, pero los faros serán distintos a los del 125.

La amplitud para los pasajeros y la del cofre parecen generosas mientras que la velocidad punta se podrá situar alrededor de los 180 kilómetros por hora.

A tales velocidades, la seguridad y el comportamiento sobre la carretera tendrán que ser objeto de serios estudios.

Bajo la presión de la opinión y de la Prensa especializada, se ha puesto en práctica una suspensión independiente en las ruedas traseras. Reemplazaría ventajosamente la solución adoptada por el 125.

El frenado del 130 está asegurado por cuatro discos de doble circuito.

El cliente de este coche podrá obtener una caja de velocidades completamente automática si lo desea, así como un acondicionador de aire.

De esta forma Fiat será el primer coche europeo de serie con climatizador que será especialmente apreciado en el sur



de Italia y en los climas mediterráneos. Todo hace presuponer que el precio será elevado. Se calcula que en Francia será inferior al DS 21, lo que puede suponer la conquista del mercado francés por la Fiat.

Fiat de esta forma se coloca en el terreno de los constructores de grandes series; con el 130 calificado ya en Italia como de «superautomóvil», los dirigentes de Turín esperan rivalizar con Lancia y Alfa Romeo y competir en Europa con Citroen y Mercedes.

Este sueño será una realidad el próximo año.

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

# Aguas de Lanjarón



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

GALERIA COMERCIAL  
EUROMAR - ZARAUZ

*Arrieta*

JOYERO

ALAMEDA CALVO SOTELO, 19  
TELEFONO 10030  
SAN SEBASTIAN

Ω  
OMEGA  
AGENCIA OFICIAL

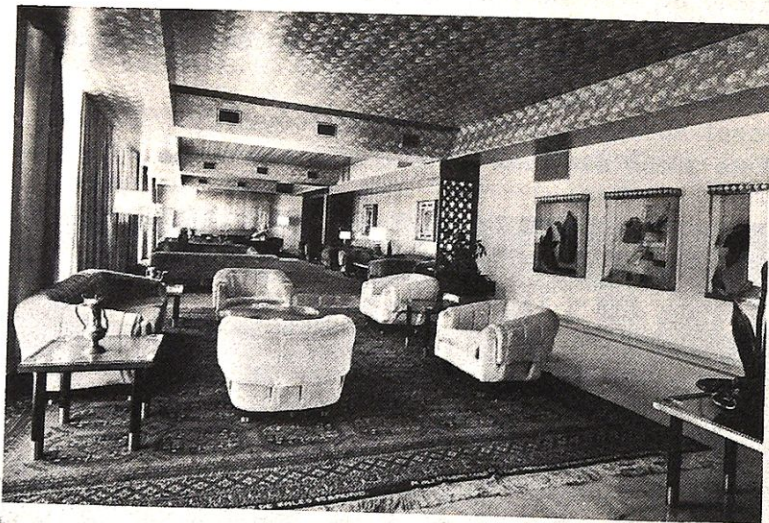
## HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: Mindanao



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

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

## EN TORNO A LAS LEYES

# COLISION

### EL COCHE DEL PADRE ES EL COCHE DE TODA LA FAMILIA

El coche del padre es el coche del padre, de la madre, de los hijos y de las hijas. Un solo coche a disposición de los varios carnets que suele haber en las familias. Varios los que conducen, uno sólo el que pecha con las responsabilidades dinerarias de la resultancia de la conducción. Desde luego, el padre. Y allá el seguro pleno le cubra, para que pueda dormir tranquilo. Sin embargo, esa cobertura no siempre es plena. Y dos han sido los que dejaron de dormir. El coche de uno, lo conducía su mujer. El del otro, su hija. Y entraron en colisión. Los coches. Cuestión de preferencia de paso, en vías de nuestra ciudad. Unas veinte mil pesetas, como cuantía de la reclamación que insta uno de ellos. El pleito, ante el Juzgado Municipal número tres de nuestra ciudad, resuelto por sentencia ocho de noviembre, dictada por el juez don Ramón Vallvé. Y a tal resolución nos atenemos ahora.

Nos importa poco el detalle de este tan corriente suceso. No vamos a detenernos en derechas ni en izquierdas, a manera de viejos políticos. Baste saber que la persona que insta el pleito logra que le den la razón, aunque le rebajan en algo la suma reclamada, ya que la prueba pericial poda la factura que acompañaba al escrito de demanda. Y la sentencia debió de proporcionar mucha satisfacción a la mujer del demandante, ya que supone un reconocimiento de su buen maniobrar el coche del marido y, también hay que suponerlo, dejará en claro los reparos que el esposo le pondría cuando ella le comunicó la colisión. He dicho reparos, para que quede elegante el término de la discusión consiguiente a la noticia.

### LOS FUNDAMENTOS DE DEFENSA

Lo que sí interesa, y en gran manera, es el conocer los fundamentos de defensa esgrimidos por el demandado y la atención que los mismos han merecido por parte del juzgador. Y es que el demandado excepcionó su falta de legitimación pasiva para soportar la demanda, ya que no conducía el vehículo ni podía atribuirsele la condición de responsable de ninguna clase, toda vez que, en la ocasión del accidente, el vehículo era manejado por su hija que *por ser mayor de edad*, es responsable directa de sus propios actos, pues no conducía a las órdenes del demandado, ni por cuenta del mismo, ni cumpliendo ningún encargo, y sí, por el contrario, por cuenta e interés de ella misma para realizar sus personales quehaceres.



# ENTRE DOS AUTOMOVILES CONDUCIDOS POR MUJERES

De ahí que, aun siendo el propietario del vehículo que entró en colisión con el del demandante, no tenga por qué ser demandado, ni pechar con las responsabilidades dinerarias que se reclaman en el pleito. En una palabra, que allá se las entienda el actor con esta *mayor de edad* que conducía el coche de su padre, por cuenta propia y a su solo beneficio.

El problema es muy interesante, por la frecuencia con que se dan estas circunstancias.

## LA SENTENCIA

En la sentencia, el juez considera como hechos incontrovertibles: que el demandado es propietario del turismo que entró en colisión con el del demandante, y que en tal ocasión, aquel turismo era conducido por la hija del demandado, con su expresa autorización. De ello y particularmente de la conducción autorizada se desprende que la señorita conductora no actuaba de forma independiente y «per se», sino que conservaba un cierto vínculo de subordinación con respecto a su padre quien, en todo momento, podía prevenir las medidas más apropiadas para la vigilancia del vehículo y las más adecuadas para su segura conducción, fijando itinerarios, horarios, velocidades, compañías, etc., etc., que cubrirían el riesgo de toda posible culpa en que la persona encargada del volante pudiera incurrir.

## RESPONSABLE SUBSIDIARIO

Y, se añade, situación esta frecuente y normal en los tiempos actuales en que la conducción automovilística ha dejado de ser un fenómeno exclusivo del padre de la familia, del hijo de un «papá rico» o de un simple asalariado, para extenderse hacia una variada gama de personas familiares del propietario que utilizan en común el vehículo para infinidad de menesteres de difícil clasificación, pero para lo cual cuentan con el consentimiento del titular e incluso con su beneplácito, motivo por el cual, en principio, estos supuestos deben subsumirse dentro de la fórmula general con que se inicia la redacción del artículo 1903 del Código Civil, relativa a «aquellas personas de quienes se debe responder», puesto que, indudablemente, el actuar de estas personas, por su mismo carácter ocasional pero permitido a conciencia, gravita sobre el patrimonio del titular del vehículo, aunque sea por una causa «cuasi obligacional», pero suficiente para originar a su favor derechos y obligaciones.

## PRECEDENTES

A esta misma conclusión llegan varias sentencias jurisprudenciales. Al interpretar el artículo 22 del Código de la Circulación, en sentencia de 23 de septiembre de 1965, al decir «no es exacto que el artículo 22 limite el campo de la subsidiaridad a las relaciones formalmente laborales... bastando que se actúe en beneficio del propietario». En sentencia de 16 de febrero de 1966 se sostiene que «...bastando las relaciones de dependencia, subordinación o encargo en la comisión del hecho, aunque sean esporádicas, transitorias o gratuitas». Y en sentencias de 23 de diciembre de 1955, 30 de septiembre de 1965, 5 de octubre de 1964, 2 de enero de 1963 y otras, se admite la responsabilidad subsidiaria aunque se trate de concurrencia de vínculos parentales entre los interesados, responsabilidad que, como expresa la sentencia de 30 de abril de 1959, «surge al producirse el daño de un derecho como consecuencia... del incumplimiento de unas obligaciones impuestas por la naturaleza y derivadas de la necesaria relación y convivencia social».

## LA CONDENA

Por lo tanto, el juez, en consideración a lo expuesto y al examen efectuado, concluye que procede entender que el demandado, como propietario del vehículo cuya conducción autorizó a su hija, está legitimado pasivamente para sufrir la carga de ser demandado como consecuencia de los daños que aquélla hubiera podido causar en su actuación, como los que causó. Y de ahí la condena a pagar tales daños en la suma pericialmente determinada.

Uno, cobra los daños que su coche sufrió estando su mujer al volante. El otro, paga esos que causó su coche, conducido por su hija. Nada del otro jueves. Y bueno es que, en el aspecto de la responsabilidad del titular del vehículo, se haya pronunciado la sentencia en la forma en que se ha visto, pues, como la misma sentencia dice, en los tiempos actuales la conducción de vehículos ya no es privativa del «pater familia», ni del «hijo de papá», ni de los profesionales asalariados, sino que, hoy en día, conduce toda la familia a ciencia y paciencia del titular del vehículo. Más paciencia que ciencia, pero con esa ciencia o conocimiento que le atrae la responsabilidad a la hora de pagar los platos rotos por la familia.

FELIX TEJADA

(De R. A. C. de Club)

Y  
P  
L  
E  
I  
T  
O  
E  
N  
T  
R  
E  
L  
O  
S  
P  
R  
O  
P  
I  
E  
T  
A  
R  
I  
O  
S

# **Banco de la Vasconia**

---

**Sucursales en las provincias de  
NAVARRA Y GUIPUZCOA**

<b>ALSASUA</b>	<b>IRUN</b>
<b>BEASAIN</b>	<b>ISABA</b>
<b>CASCANTE</b>	<b>SANGÜESA</b>
<b>CORELLA</b>	<b>TAFALLA</b>
<b>ELIZONDO</b>	<b>TUDELA</b>
<b>ESTELLA</b>	<b>VILLAVA</b>

---

**Sucursal en Vitoria**

Calle Postas n.º 26 - Teléfono 7407

---

**Oficinas de Cambio**

en las localidades fronterizas de:

**DANCHIRENEA y VALCARLOS**

---

**Oficinas Centrales en PAMPLONA**

Plaza del Castillo n.º 39 - Teléfono 21 19 54

---

**Agencia Urbana núm. 1**

B.º de la Milagrosa - Teléfono 22 40 98

---

Extensa red de corresponsales con  
el resto de España y en el Extranjero

## J. IGNACIO SUNSUNDEGUI GANO LA I SUBIDA A ARRATE AUTOMOVILISTA

Exito mayúsculo supuso la Subida a Arrate automovilista, organizada por este Real Automóvil Club de Guipúzcoa en estrecha colaboración con el Club Deportivo Eibar.

Se puso de manifiesto que el escenario de la competición es muy apto para esta clase de pruebas. Y en él todos los pilotos, pero de forma especial J. Ignacio Sunsundegui demostraron sus cualidades.

Nuestra felicitación al vencedor así como a quienes han llevado la parte más esforzada de la organización.

### CLASIFICACION DE LA PRUEBA

N.º	Participantes	Marca	Tiempo
1.º	2 José I. Sunsundegui	MORRIS-Cooper	4' 55" 1/5
2.º	1 Jesús Sáez de B.	MATRA-YET	4' 56"
3.º	6 Luis del Olmo	AUSTIN-Cooper	5' 01" 2/5
4.º	7 Jesús María del Prit	MORRIS-Cooper	5' 08" 2/5
5.º	5 Gabriel Artiach	M.G. 1.800-G.T.	5' 13" 1/5
6.º	4 Claudio Aldecoa	MORRIS-Cooper	5' 13" 2/5
7.º	3 Juan Kutz	MORRIS-Cooper	5' 13" 4/5
8.º	10 Bernardo Bárcena	RENAULT - R-8	5' 16" 4/5
9.º	29 Agustín Urreaga	ABARTH-FIAT	5' 17" 4/5
10.º	31 «MICHEL»	SEAT-600-A	5' 20" 1/5
11.º	21 Lucas I. Fernández	PANHARD	5' 20" 1/5
12.º	12 Ignacio Alvarez Galdós	RENAULT - R-8	5' 27"
13.º	15 Andrés Basaldua	RENAULT - R-10	5' 32" 1/5
14.º	11 Miguel Coll	RENAULT - R-8	5' 34" 1/5
15.º	20 José A. Herrero	SIMCA-1.000	5' 34" 2/5
16.º	16 Miguel Ruiz	RENAULT - R-10	5' 36" 1/5
17.º	27 Ricardo Viota	SEAT-600-D	5' 36" 1/5
18.º	24 Miguel Aracama	SEAT-850 Coupe	5' 41" 2/5
19.º	41 Juan José Franco	B.M.W. Coupe	5' 45"
20.º	28 Carlos Marotias	SEAT-600-D	5' 45" 3/5
21.º	37 Gabriel Buesa	SEAT-850	5' 46" 1/5
22.º	8 Avelino Goicoechea	AUSTIN-HEALEY	5' 47"
23.º	32 Luis Pastor	SEAT-600-D	5' 47" 4/5
24.º	26 José María Viota	MORRIS-MINOR	5' 50" 2/5
25.º	22 Gastone Lestuzzi	SEAT-850 P.S.	5' 54" 1/5
26.º	23 José A. Almandoz	SEAT-850 Coupe	5' 56"
27.º	36 Gerardo Pérez	SIMCA-1.000	5' 58" 2/5
28.º	35 Ramón Londaiz	RENAULT - R-8	6' 02" 4/5
29.º	40 Alvaro Valle	RENAULT - R-8	6' 05" 2/5
30.º	25 José Luis Lerchundi	DAUPHINE-G.	6' 06" 1/5
31.º	39 José L. Galilea	RENAULT - R-8	6' 18"
32.º	42 Fausto Mongado	SEAT-600	6' 18" 2/5
33.º	38 Tomás Arlanzón	SEAT-850	6' 40" 2/5

### EL III RALLYE AUTOMOVILISTA DE GUIPUZCOA

El nueve de junio es el día fijado para el III Rallye Automovilista de Guipúzcoa.

El éxito alcanzado en sus anteriores ediciones, ha animado al Real Automóvil Club de Guipúzcoa a proseguir con esta competición deportiva que en cierto modo resulta parte de la cantera de la que luego se nutre el Rallye Vasconavarro Internacional.

En la oficinas y delegaciones del Club se hallan a disposición de los futuros participantes el reglamento completo de esta prueba, por lo que vamos a dar cuenta exclusivamente del recorrido de la carrera.

El primer participante saldrá a las 7,30 de la mañana del 9 de junio y a partir de entonces de minuto en minuto el resto de los participantes. De San Sebastián se va por Rentería, Fuenterrabía, cruce N-1, Oyarzun, Astigarraga, Hernani, Villabona, cruce Zarauz, Zarauz, Cestona, Azpeitia, Azcoitia, Elgóibar, Eibar, Vergara, Zumarraga, cruce Salvatore, alto de Mandubia, cruces Tolosa Goya, Tolosa, Villabona, cruce Bazcardo, Astigarraga y San Sebastián. En total, 252 kilómetros.

Una gran ocasión para el gran número de aficionados a la competición volantista.

### TAXIS Y VEHICULOS DESTINADOS AL SERVICIO PUBLICO

El presente mes de junio finaliza el plazo para abonar el Canon de Coincidencia, correspondiente al segundo trimestre del año en curso.

### FALLECIMIENTOS

Ha fallecido recientemente en nuestra ciudad don Miguel Galarraga, socio de este Club desde 1957 y subdirector administrativo de Calber, S. A.

A sus familiares les enviamos el testimonio de nuestra condolencia.

\* \* \*

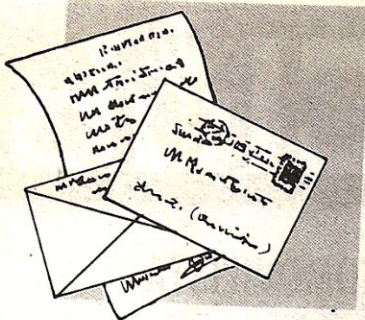
Víctima de un desgraciado accidente ha fallecido don Fernando Zaragüeta Bilbao. A sus familiares y en especial a su padre, don Enrique, socio muy antiguo y miembro de la Junta de Turismo de nuestro Club, queremos expresar nuestro hondo pesar asociándonos a su dolor.

## MUY IMPORTANTE

(TARJETAS DE TRANSPORTES)

Se pone en conocimiento de todos los socios cuyas tarjetas de transportes se encuentran caducadas por no haber efectuado la revisión, dentro de los plazos establecidos para ello, que a partir del día 3 de Junio hasta el 30 del mismo mes con carácter excepcional se procederá a revisarlas sin ninguna sanción.

A partir de esta fecha las tarjetas que no se hayan revisado incurrirán en sanción de 10.000 Ptas.



# Cartas al Club

## Los bonos de crédito del servicio de asistencia internacional



Uno de nuestros socios, G. E., nos envía una carta en la que nos ruega demos a conocer de forma clara y concreta el servicio de asistencia internacional mediante bonos de crédito que tiene establecido este Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Lo hacemos muy gustosos, a pesar de que se ha publicado en varias ocasiones.

Efectivamente, como añade nuestro comunicante, los socios no conocen en todo su alcance el servicio en cuestión. Se lo damos por tanto a conocer.

De este Servicio podrán beneficiarse todos nuestros socios que lo deseen. durante sus viajes en automóvil por el extranjero, mediante la expedición de «Carnets de Asistencia Internacional» (Entraire Touring International E.I.T.).

Dicho carnet contiene:

**CARTA DE CREDITO A.I.T.**, compuesta de un bono de 200 francos suizos; dos bonos de 100 francos suizos; dos bonos de 75 francos suizos y un bono de 50 francos suizos.

Esta carta de crédito es utilizable únicamente dentro de su plazo de validez un año a partir de su expedición y es valedera para el pago de reparaciones como consecuencia de accidente o avería; gastos de médico y hospital o clínica ocasionados por accidente o enfermedad grave imprevista, pago de honorarios al abogado como consecuencia del accidente y gastos de peritaje técnico; estando excluidas las reparaciones que no sean de urgencia, adquisición de accesorios, sustitución de motor o de neumáticos por uso normal así como las operaciones de entretenimiento, engrase o embellecimiento y la compra de gasolina y lubricantes, así como cuentas de hoteles, comidas, etc.

El importe de la factura será reembolsado en pesetas por el socio a este R.A.C.G. al regreso de su viaje. Se trata de un adelanto efectuado por el Club extranjero y pagado a éste por el R.A.C.G. por cuenta de su socio.

**BONO DE ASISTENCIA JURIDICA.**—Aparte de la información o consejo jurídico que puedan darle al socio los Clubs extranjeros que tuvieran establecido este servicio y siempre relativo al automóvil, circulación o turismo en general, puede llegarse incluso a la acción judicial, así como al pago de los honorarios de los abogados hasta las cantidades que en el mismo se indican, complementarias de las que fijan las cartas de crédito y hasta una suma total en la moneda del país equivalente a 10.000 pesetas, que el Club extranjero pagará por cuenta de nuestro socio, y la cantidad abonada será posteriormente reembolsada a este Club en pesetas por el socio que haya utilizado este bono.

**BONO DE ASISTENCIA MEDICA Y QUIRURGICA.**—Este bono es complementario de los cupones de la Carta de Crédito, ya que puede darse el caso que con motivo de un accidente de automóvil, el importe de la Carta de Crédito no cubra totalmente los gastos de asistencia médica y quirúrgica. Entonces se utilizan en primer lugar las Cartas de Crédito, y como complemento, este bono por una cantidad máxima total de hasta 25.000 pesetas. Las cantidades abonadas por el Club extranjero por cuenta de nuestro socio serán reembolsadas por éste al Real Automóvil Club de Guipúzcoa a su regreso de viaje tan pronto se le requiera para ello, como consecuencia de haber efectuado el R.A.C.G. el abono al Club extranjero que anticipó el pago.

**BONO DE GARANTIA O CAUCION CONCERNIENTE A LAS INFRACCIONES DE CIRCULACION.**—Hay algunos países que imponen al automovilista extranjero infractor de las normas de circulación, multas muy elevadas. En caso de utilización del mismo, el socio se obliga a reembolsar a este R.A.C.G. las cantidades que el Club extranjero haya abonado por cuenta y orden del socio.

**BONO DE REPATRIACION DE VIAJEROS GRAVEMENTE HERIDOS EN ACCIDENTE O ENFERMEDAD DE GRAVEDAD.**—Este bono permite al titular que no lleva en el momento suficiente dinero para adquirir los billetes por ferrocarril o aéreo para regresar a España por consejo médico, obtener del Club de la A.I.T. del país visitado, el pago anticipado de estos billetes hasta un importe total del equivalente a 1.000 francos suizos. El importe de lo abonado por el Club extranjero será reembolsado por nuestro socio, en pesetas, al R.A.C.G. tan pronto se le comunique, como consecuencia de haber el R.A.C.G. efectuado el abono al Club extranjero que anticipó el pago.

**BONO DE AUXILIO MECANICO EN CARRETERA.**—

Los Clubs de algunos países tienen organizado un servicio de auxilio mecánico en carretera del que pueden beneficiarse nuestros socios titulares de este Carnet de Asistencia.

El Carnet de Asistencia Internacional contiene, además:

—*Ficha Médica de primeros socorros*, que debe ser rellena por el titular y que es en extremo útil para caso de accidente.

—*Autorización para utilización del coche por otra persona* no residente en el país que se visita, y

—*Un formulario para caso de accidente* redactado en cinco idiomas.

Para la expedición de estos Carnets de Asistencia Internacional es necesario que el socio firme una carta de solicitud que al mismo tiempo es de garantía, y su precio es de 200 pesetas.

### CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

Todos los automovilistas precavidos deben proveerse de este carnet de asistencia antes de emprender su viaje por el extranjero.

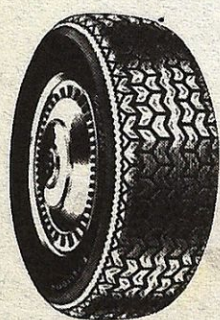
Validez del carnet: un año.

# Firestone

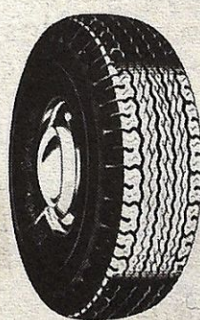
## ¿CUAL ES SU COCHE?

En la gama de producción de Firestone, siempre hay una cubierta de seguridad para cada automóvil, cada velocidad, cada piso y cada estilo de conducción. Desde el neumático para el práctico «utilitario» hasta el especial para «alta velocidad».

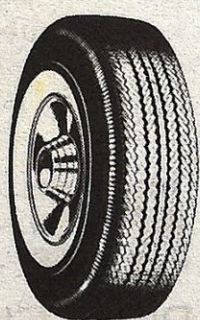
Porque Firestone Hispania fabrica sus neumáticos pensando en las necesidades concretas del Parque Nacional de Automóviles y en los gustos de cada conductor.



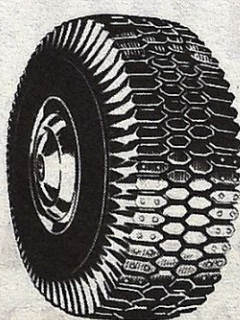
**SPORT 200**  
Radial Alta Velocidad, para coches de gran «performance»



**F-100**  
Construcción radial, para automóviles modernos.



**SUPREME**  
Rodamiento de seguridad, para conducción normal.



**WINTER TRACTION**  
Para pisos embarrados o con nieve.



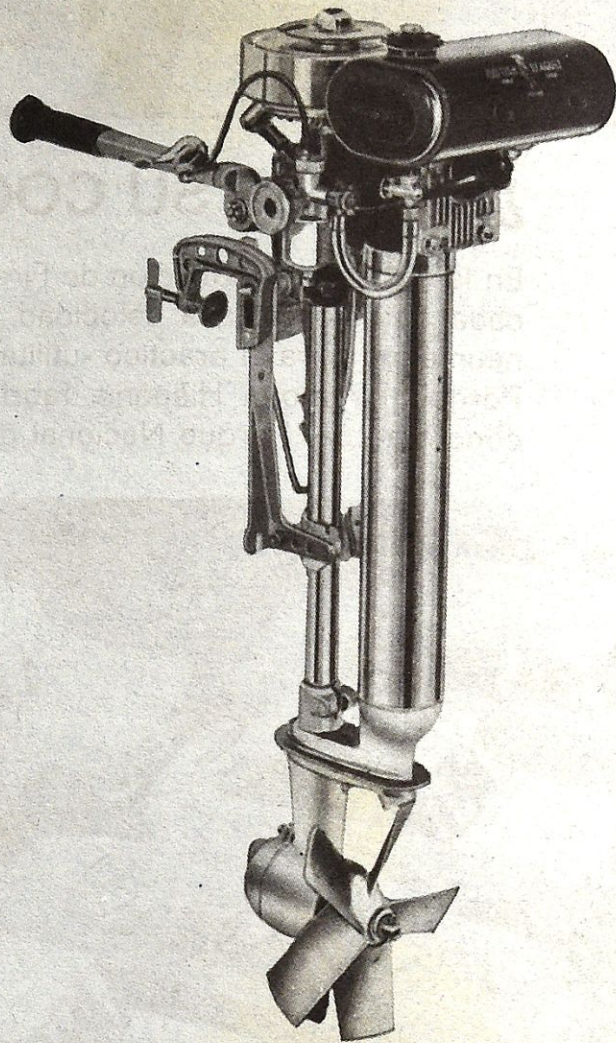
**TOWN & COUNTRY**  
Todo terreno, para rodaje combinado.

**Firestone**  
Su Símbolo  
de Calidad y Servicio

# MERCURY

## 68

### FUNCIONAMIENTO PERFECTO



## BRITISH SEAGULL

"EL MEJOR FUERA BORDA DEL MUNDO"

9 MODELOS

DESDE 13.987 PTAS.

(impuestos incluidos)

SERVICIO OFICIAL:

TALLERES ESPECIALIZADOS

FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

# AREVALO

Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros - Telf. 24305 - SAN SEBASTIAN

## CIRCULE POR LA DERECHA

# EN SUECIA, DESDE EL CAMBIO, HA DESCENDIDO EL NUMERO DE ACCIDENTES

Circular por la derecha, en las calles y carreteras, es un ejercicio recomendable. No se obstaculiza la necesaria fluidez del tráfico; se dan muestras de cortesía con el otro conductor que lleva más prisa y prefiere adelantarnos y, en definitiva, se tienen muchas más garantías de llegar al punto de destino sin novedad.

Circular, en cambio, habitualmente por el centro de la calzada, equivale a viajar con el pasaporte de la inseguridad en el bolsillo.

Hacerlo por la izquierda, conforme al sentido de marcha, constituye no sólo una infracción al Código de la Circulación sino, en potencia, un acto homicida con muchas probabilidades de consumarse.

Veamos.

Circular por mano contraria o dirección prohibida fue, en España, según datos referidos al año 1966, causa u origen de muchos accidentes mortales en carretera y en zona urbana, arrojando un total de 161 muertos en un solo año y en esta España eterna pero, sociológicamente, nueva en la problemática de la circulación. Ciento sesenta y un muertos en tan sólo trescientos sesenta y cinco días son, estadísticamente, muchos muertos y humanamente una tragedia continuada por una causa tan pueril y de tan fácil remedio como es el no circular por la derecha. Rigurosa, atenta, cortés y reglamentariamente por la derecha. La norma circule por la derecha, adelante por la izquierda y vuelva otra vez a la derecha está siendo olvidada con demasiada frecuencia. Los franceses la consideran como la regla de oro de su circulación. Y desde las cinco de la madrugada del día 3 de septiembre de 1967, también los suecos. Y con muy halagüeños resultados, por cierto. Pues en dicho mes en Suecia sólo hubo cuarenta y cuatro muertos, en tanto que en el mes de agosto anterior se registraron setenta y siete.

Parece que el éxito se debe no sólo a que, según la experiencia, es más seguro en líneas generales circular por la derecha en vez de hacerlo por la izquierda como en la Gran Bretaña, por ejemplo, sino en que los suecos se aprendieron muy bien la cartilla y se propusieron cumplirla a rajatabla. Resultado: se ahorran vidas y hacienda.

En nuestra geografía, circular por la derecha, es ya una vieja lección. En los pueblos y en las ciudades de los años treinta sin el nerviosismo y agobios del recién estrenado sesenta y ocho las madres ya aconsejaban a sus hijos, cuando salían para el colegio:

—Ya sabes, hijo, por la derecha y con mucho cuidado.

Tanto y tan excelentemente nos aprendimos la lección

*Los conocimientos que se adquieren en unos y otros países sobre las reglas más seguras..., interesan al género humano más que ninguna otra cosa del mundo.  
(Del Espíritu de las Leyes, de Montesquieu.)*

que hasta en la carretera los peatones circulábamos por la derecha, hasta que en el 1959, la Jefatura Central de Tráfico nos recordó que en las carreteras, sin órdenes especiales, se debe circular por la izquierda, porque así vemos llegar a los vehículos de frente.

Los suecos montaron con doce años de anticipación la operación circule por la derecha. En 1955 efectuaron una consulta popular. El ochenta y tres por ciento se pronunció desfavorablemente. En 1963 el Parlamento sueco tomó la decisión aunque el 46 por ciento de los votantes aún estaban en contra del cambio. El programa educativo dio comienzo en la primavera de 1966. En los meses de enero y marzo de 1967 se ofrecieron al público más de cien programas especiales —radio, TV—. Después el Gobierno ha decretado la obligatoriedad para todos los peatones de usar insignias o adhesivos reflectantes al objeto de que su presencia pueda ser advertida por los conductores durante la noche.

Una idea apenas nacida de la que el pueblo ha tomado conciencia. Una realización —circule por la derecha— que no compartían todos los conductores pero que hoy cumplen con satisfacción al comprobar cuán magníficos resultados les proporciona. Un ejemplo cuya imitación empieza a tomar cuerpo en Inglaterra, Irlanda, Chipre, Malta e Islandia, únicos países europeos en los que aún se circula por la izquierda.

La nueva campaña de la Jefatura Central de Tráfico va a necesitar de la colaboración de todos. Desde el camionero al ciclista. Y su consejo —por un tráfico más seguro, más fluido y más cordial— deberá ser tenido en cuenta lo mismo en los apartados caminos que en las autopistas o vías de acceso a las grandes poblaciones en las que tan frecuente es circular por la banda central, sin una razón de urgencia, o incluso por la banda de la izquierda, mientras que la de la derecha o las dos bandas, derecha y centro, están absolutamente libres.

El consejo:

Circule por la derecha, lo más arrimado posible al borde de la calzada, es bienintencionado y eficaz. Es convincente jurídica y moralmente. Y debíamos utilizarlo con la misma amorosa solicitud que el pan nuestro de cada día.

ORESTES SERRANO

LOS CIEGOS NO PUEDEN CONDUCIR PORQUE NO VEN  
¿POR QUE VD. SIN PENSAR SE HACE EL CIEGO?  
ACONSEJESE DE LOS EXPERTOS



# OPTICA

## BIK

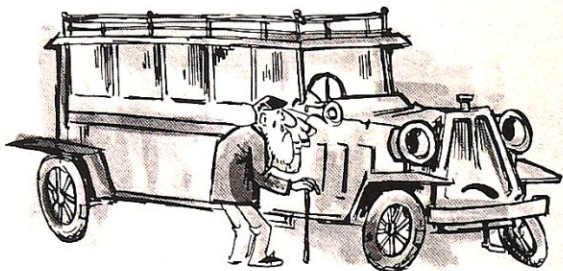
Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS

# JUBILACION PARA

# LOS

# AVTOBUSES



Por IÑAKI LINAZASORO

Recuerdo que durante varios años, la leche que tomábamos en mi casa paterna de Zumárraga, llegaba a bordo de un flamante «Rolls Royce», matrícula Barcelona, vehículo de gran Lord que alternó con cabriolés y berlinas de la encopetada burguesía catalana y fue acariciado por enguantadas manos de chófer de librea. El «Rolls» en cuestión, se degradó por impoderables de su edad, cumpliendo el humilde servicio de cartería y pequeño transporte, a la pintoresca aldea guipuzcoana de Ezquioga.

Victoriano, el cartero, aprovechaba la potencia de su auto, para distribuir en mi industrial pueblo, las marmitas de leche procedente de los caseríos ezkiotarras. Presumo será el primer caso en la historia de motor, de un «Rolls» que circulase con productos lácteos... del bueno, por supuesto.

Existen otros vehículos del parque gupuzcoano, destinados al servicio público de viajeros, que su transporte resulta más comprometido y a ellos quiero centrar mi comentario.

El gravísimo accidente recientemente sufrido por un autobús que repleto de viajeros, se precipitó al río Oria, en término municipal de Usúrbil ha sido un aldabonazo a la conciencia de muchos empresarios, un aviso muy serio que no debe caer en saco roto.

¿En qué condiciones de seguridad circulan numerosos autobuses? ¿Qué garantía ofrecen sus castigados mecanismos?

El articulista, que por su profesión, recorre la provincia constantemente, observa que todavía ruedan autobuses cuya matrícula se remonta a los años 30 y 40. Placas de SS y BI con logaritmo formado tan sólo con cuatro numeritos. Matrículas NA y VI con cifras de tres números. El vehículo que cayó al Oria, da la casualidad que llevaba placa de Ceuta, muy baja también.

Produce escalofríos cruzarse en ruta con antediluvianos que originariamente trabajaron con frenos de varilla, torpes mastodontes «Saurer», «Panard» e «Hispano Suiza» que en las curvas de herradura de los puer-

tos de montaña (¡media red de carreteras provinciales!) tienen que recurrir a la maniobra, ayudada con puntapiés del cobrador a las ruedas, porque la dirección no tuerce lo suficiente. (¿Qué es eso del servo?). Los tecnócratas argumentarán que todos los vehículos destinados a servicio público sufren una revisión periódica, condición «sine qua non» para seguir circulando. Puroformulismo ya que la alarmante verdad es muy otra.

Cuántas veces, ascendiendo la temible carretera que conduce a un frecuentado santuario, hemos echado a temblar al comprobar el deficiente estado de conservación y el escasísimo margen de confianza que ofrecen los ómnibus de servicio al citado centro religioso.

Cierto que nunca ha pasado nada, pero como creyente, atisbo que de la protección de la Virgen y de los favores celestiales, tampoco conviene abusar...

Fatalmente, todos los autobuses castigados, millonarios de bacheados kilómetros, derrengados y asmáticos, cuando los retiran de buenas líneas, al S. P. (Sigue Pillando) continúa vigente al ser adquiridos por líneas más modestas. Su vejez transcurre trabajando.

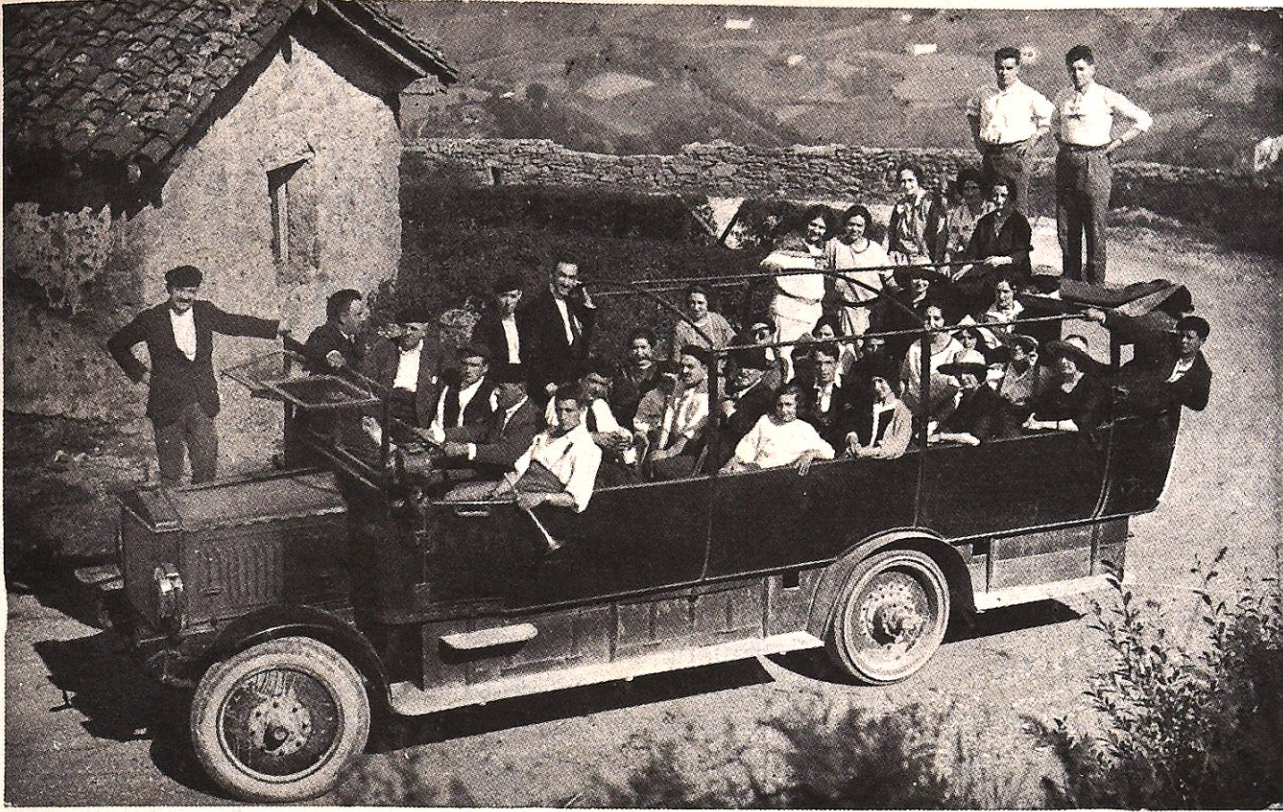
Acontece que estas empresas, al ser menos importantes, explotan un itinerario a caballo de una orografía endiablada, por carretera estrecha, sinuosa y estropeada, sobre balconaduras, taludes y precipicios. Ahí, donde precisamente se requieren vehículos de auténtica y absoluta seguridad.

Me consta que estos «cards» de segunda o tercera mano reciben un tratamiento cardio-vascular de emergencia, o quizá, hasta el montaje de motor nuevo. El chasis, condecorado de petachos soldados. La dirección encasquillada y... ¡tira millas! Este «yavalismo», origina materia para las crónicas de sucesos:

Autobús despeñado por rotura de frenos. A un camión le falla la dirección, remonta la acera y mata a tres niños. ¡El precio de una chapuza!...

En nuestras accidentadas carreteras, con mayor motivo, se impone una jubilación honrosa para los autobu-





Uno de los primeros "autopullmans", matrícula San Sebastián, con turistas guipuzcoanos, en las proximidades de Vidania.

ses de línea, antes que ellos se vuelvan mitómanos y prefieran morir matando.

Ciertamente, los vehículos nuevos cuestan una fortuna pero su amortización debe estar estudiada en función de la seguridad y completa garantía. A partir de equis miles de kilómetros de rodadura, el desgaste, las roturas, holguras y fatiga de materiales, desbaratan todo cálculo de seguridad.

En esta era de la previsión social y la prevención de accidentes, queda algún punto por aclarar a este respecto.

El cementerio de coches se impone... pero sin viajeros dentro.

Todos los países desarrollados, cuentan con vastos cementerios de coches. Pero nosotros, sentimentaloides, nos duele decir adiós a las cosas...

# Finanzauto Y SERVICIOS, S. A.

Autobuses y camiones **PEGASO**



Furgones y camiones **SAVA AUSTIN**



Carretillas elevadoras **HYSTER**



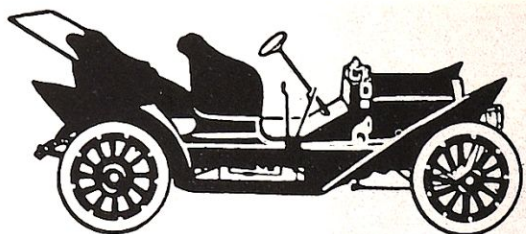
Retroexcavadoras



Barredoras autopropulsadas **WAYNE**

Tractores **SAVA - NUFFIELD**

Exposición y Recambios: Paseo de Colón, 29 - Teléfonos 16908 - 18865 **SAN SEBASTIAN**  
 Base de Servicio: Km. 455,700 N-1 - Teléfono 97345 (3 líneas) **L A S A R T E**  
 Plaza Gral. Mola, 1 - PAMPLONA - Libertad, 2 - VITORIA



**MARPE**

**ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS  
DEL AUTOMOVIL**

**FAROS - PILOTOS - BOCINAS - BOBINAS - PRODUCTOS DE CONSERVACION - ENCENDEDORES - CABLES ANTIPARASITARIOS - ALFOMBRAS FUNDAS - CINTURONES DE SEGURIDAD - CENICEROS, ETC. ETC.**

**SAN SEBASTIAN**

**Paseo Colón, 23      Telfs. 11434-10341**

---

# **CASA DEL TURISTA**

**ARTICULOS DE VIAJE**

**Legazpi, 6**

**SAN SEBASTIAN**

# **LA TELEVISION DESTIERRA AL AUTOMOVIL**

Es oficial: la Unión Europea de Radiofusión (que agrupa a todos los países adheridos a la Eurovisión), ha dedicado boicotear el deporte automovilista siempre que los coches sean portadores de anuncios publicitarios.

Primera consecuencia: El Gran Premio de Mónaco no será televisado. Y se asegura que las 24 Horas de Le Mans correrá igual suerte, a menos que las carrocerías de coches participantes estén bien limpias de toda inscripción publicitaria.

Digámoslo claramente: se perjudica con esta medida, que toma un aspecto netamente discriminatorio al deporte automovilista. Para asegurar la supervivencia de este deporte, el más caro, un cierto número de países europeos han admitido desde este año la publicidad, en los vehículos, siguiendo en esto, el ejemplo ya antiguo de Estados Unidos.

Todos los especialistas han podido notar la discreción de las marcas y los «slogan» publicitarios puestos sobre los coches. Tal discreción que los dirigentes de la O.R.T.F. no se han dado cuenta que los monoplazas de fórmula 2 filmados en Pau han sido recubiertos. Porque en realidad ¿quién puede percibir un anuncio sobre un vehículo rodando a 300 kilómetros por hora?

Por el contrario continúan enseñándonos los jerseys y viseras de los hombres-sandwich del ciclismo, los carteles gigantescos fijados en los estadios en el límite del campo de juego, los dorsales publicitarios de los atletas y de los esquiadores y también (así ocurrió en el reciente combate Bossi-Jocelyn en Roma), las inscripciones comerciales bordadas en letras gigantes sobre las camisetas de los entrenadores.

En cuanto a los automóviles, no se ha visto nunca muchas banderas y señales fijas que tapasen la pantalla, pero he aquí, que rehusan la transmisión para no transmitir nombres de marcas del tamaño de un sello de correos que apenas puede ser descifrado. Esto no es serio y los apasionados del deporte automovilista están en su derecho a lamentarse.

Sea, dice la Eurovisión, quiten sus inscripciones y nosotros enviaremos nuestras cámaras.

¿Pero está dispuesta la Eurovisión a amortizar a los organizadores y participantes el perjuicio que ello ocasionaría?

No, seguro que no, trata con los organizadores, sobre la base de ayudas modestas pero no parece dispuesta a subvencionar directamente a los constructores y los pilotos. Sin publicidad éstos no podrían correr. Ligados por contrato a los anunciantes, no pueden por otra parte «limpiar» sus coches por la sola razón que la televisión lo exige.

Hemos entrado en un círculo vicioso, donde las únicas víctimas serán el deporte automovilista y los espectadores.

¿Podremos esperar que los responsables de la Eurovisión tengan el suficiente buen sentido para dar solución a este problema?

# ANTES DE SALIR DE VIAJE LEA ESTOS CONSEJOS

Estamos cerca de las vacaciones estivales. Antes de coger el coche y lanzarse por esas carreteras cada día más concurridas, sería deseable que los automovilistas lean estos consejos:

## PREPARACION SICOLOGICA DEL CONDUCTOR

En la carretera, la cólera, la impaciencia, son siempre malas consejeras, del mismo modo que el pensamiento de «yo circulo para mí», ocasionan imprudencias perjudiciales para los otros usuales. Otra falta grave: la excesiva confianza en uno mismo. Haría falta acomodar sus posibilidades y valorar la velocidad que cada uno puede alcanzar o la distancia que cada uno puede recorrer sin peligro.

## TRES GRANDES PRINCIPIOS

1) No ir muy deprisa: las distancias de seguridad aumentan mucho más rápidamente que la velocidad. Si a 50 kilómetros hora un coche se para en quince metros, el mismo coche rodando a 125 kilómetros por hora, es decir dos veces y media más rápido, exigirá 80 metros para pararse, son cinco veces más.

2) Respetar escrupulosamente la línea continua y las señales de «stop».

3) Si llueve o si la carretera está mojada, aunque sus neumáticos sean nuevos, reducir la velocidad.

## CIRCULACION EN LAS AUTOPISTAS

No circular en el límite de las posibilidades mecánicas del coche. Es peligroso para el coche y para los viajeros.

No tomar la vía del centro o la vía de la izquierda nada más que para pasar.

No «pegar» al coche que os precede: en las autopistas más que en otra parte hace falta saber «guardar las distancias».

Si están obligados a detenerse ante un obstáculo, frenen en varias veces a fin de provocar el encendido del «stop» para poder llamar mejor la atención del conductor que les precede.

Parar al borde de la calzada no está permitido más que en caso de fuerza mayor. Para estacionarse, utilizar las zonas señaladas con un disco que lleva la letra «P».

Cuando se salga de la autopista, sobre todo si se ha circulado bastante tiempo, imponer una velocidad razonable, sin perder de vista al cuentakilómetros del coche. Lo mismo si tiene la impresión de «no avanzar».

No hacer largas etapas sin pararse y al detenerse aprovechar el descanso para oxigenarse.

Unos minutos andando o unos ejercicios cada dos horas y algunos minutos de reposo a la mitad del trayecto de una larga etapa permitirá la recuperación.

## EN CASO DE ACCIDENTE

Ante todo: impedir el incendio. Proteger las víctimas y evitar otro accidente señalando a los otros usuarios que deben detenerse.

Dar el aviso a la policía de carretera.

Llevar socorros a los heridos, evitando rápidamente la asfixia que les amenaza, taponando las heridas que sangran.

Lo que no hay que hacer: dar de beber a los heridos, moverlos sin necesidad absoluta, transportarles en un coche no apropiado.

## VIAJE... PERO SEGURO



**Automaster** Bomba alemana para reparar pinchazos sin cambiar la rueda. Insufla el aire y recauchuta por sí solo.

Indispensable en una emergencia: lluvia, noche, pinchazo de dos ruedas, etc.

**Incendex** Pequeño extintor de espuma, no corrosivo ni mancha la tapicería. Muy efectivo, sirve para varias ocasiones.

**Autoblitz** Sin agua ni detergente a champú, lava y abrillanta en tres minutos las partes exteriores del coche protegiéndolo del óxido y la corrosión.

## INFORMACION Y VENTA

EN LOS PRINCIPALES ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO

## SERVICIOS:

# TALLERES

# AMARA



## SERVICIO

- Taller de reparación todas marcas.
- Comprobación y puesta a punto electrónica a motores.
- Alineación de direcciones.
- Equilibrado de ruedas.
- Lavado.
- Engrase.
- Carga de baterías.
- Venta turismos FORD.
- Piezas de repuesto FORD, de origen.

Talleres y Oficinas:

Calle Amara, 26

Teléfono 22239

SAN SEBASTIAN

# El automóvil Del FUTURO

El coche del mañana se moverá probablemente con ayuda de un acumulador que podrá cargarse en la red ordinaria. Precisaré únicamente oxígeno y eventualmente hidrógeno y píldoras de azufre y sodio. Todo lo demás es cuestión de técnica, de fabricación y de rentabilidad para su uso diario.

## ¿EL FINAL DEL MOTOR DE EXPLOSION?

La importante empresa del automóvil Renault ha llegado a un acuerdo con la Carbons-Lorraine, Mazda y algunas otras empresas, cuya especialidad es el estudio de baterías para motores de combustión, con el fin de fabricar un coche eléctrico francés. El grupo Simca-Chrysler se interesa también por ello. ¿Significa esto el fin del motor de explosión, que desperdicia más de los dos tercios de la energía obtenida?

Hace muchos años que los ingenieros se esfuerzan por fabricar el coche eléctrico, que hasta ahora, sin embargo, dependía de acumuladores grandes y pesados. Pero hace un año apareció la primera batería de carburante que fue construida en los Estados Unidos por la empresa C.G.E. para las naves espaciales. El principio es bien sencillo:

El hidrógeno y el oxígeno, que es conducido por placas especiales ionizadas, forman agua y producen, al mismo tiempo, una gran cantidad de energía eléctrica que puede utilizarse directamente.

Hace poco tiempo, en una exposición abierta en la Casa de los Inventores, en París, fueron exhibidos distintos modelos franceses de semejante batería. La Mazda fue la primera

COCHES ELECTRICOS QUE SE  
CARGARAN EN LA RED NORMAL  
Y SE  
ALIMENTARAN CON PILDORAS

que demostró el rendimiento de una máquina de ensayo, dotada con una de estas baterías: 100.000 km. recorridos a una velocidad media de 70 km. por hora, con un peso en el coche de una tonelada. Condiciones previas: suministro de botellas de oxígeno y de hidrógeno. Dificultades para los ingenieros: la recogida de la gran producción de agua y calentamiento de la batería en el invierno, con el fin de que el agua no se congele entre las placas. Ventajas: mejor aprovechamiento de la energía producida, eliminación del radiador, menos vibraciones del coche y con ello posibilidad de carrocerías más ligeras, de plástico; reducción del motor, incluida la transmisión, y con ello más comodidad y confort. Un coche de este tipo recorre desde hace meses las carreteras de los Estados Unidos.

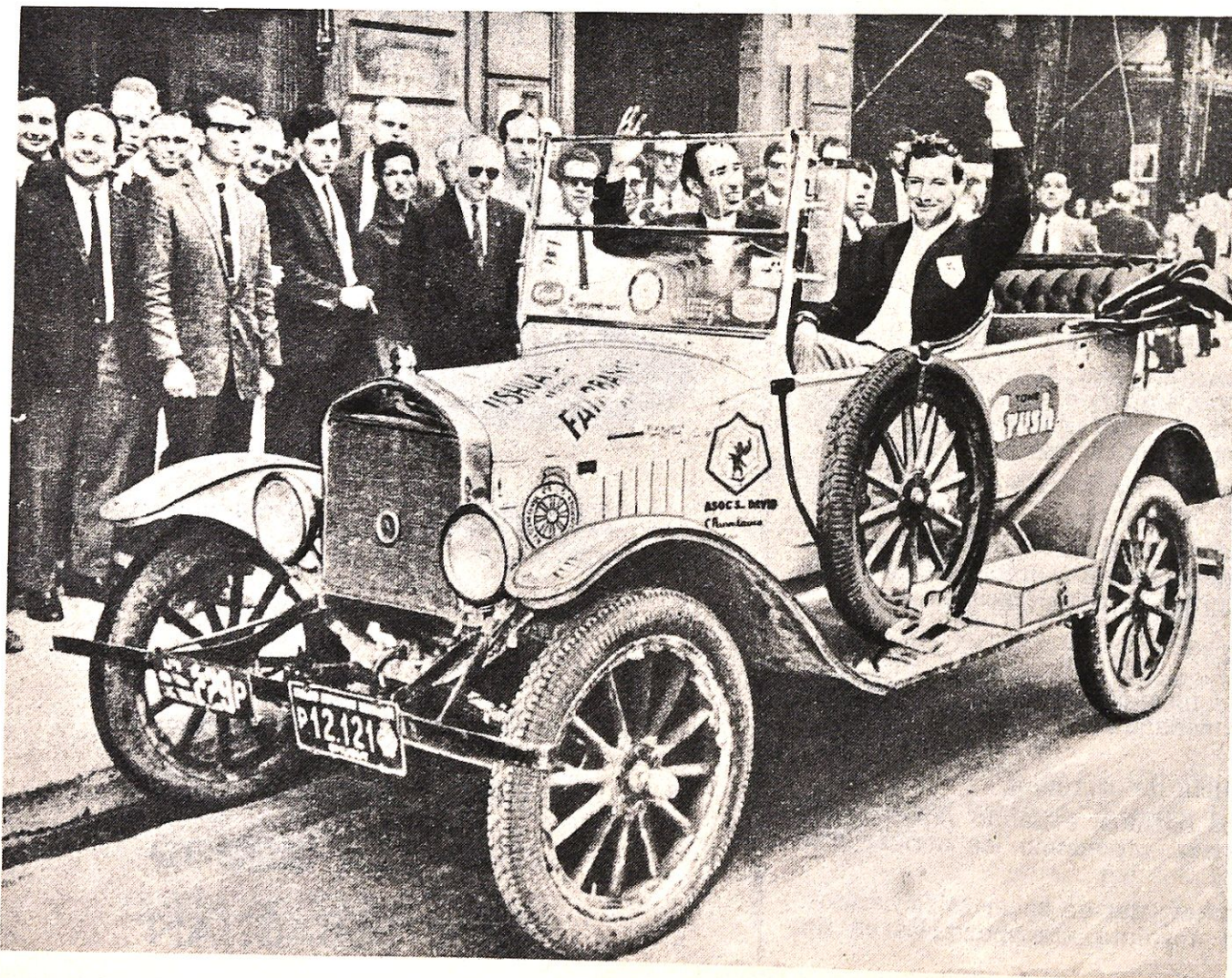
En Francia habrá que esperar hasta 1970 para contar con un prototipo.

El Japón, por su parte, realiza grandes esfuerzos para fabricar uno de estos vehículos a un precio inferior al del automóvil clásico.

## LA META DE HENRY FORD II

Henry Ford II, por su parte, ha puesto los ojos en la misma meta que su abuelo, Henry Ford, no pudo lograr: la producción en serie del automóvil impulsado por electricidad, a bajo precio.

Los directivos de esta compañía han revelado que habían logrado descubrir un nuevo tipo de acumulador. Y sostienen



Un viejo Ford eléctrico que aún está en condiciones de dar la vuelta al mundo.

la posibilidad de que el automóvil eléctrico, popular en los primeros días del automovilismo, acaso vuelva dentro de diez años.

### EL PROYECTO EMPIEZA A SER REALIDAD

El anuncio hecho por Ford de que construiría rápidamente dos modelos funcionales del nuevo automóvil en Inglaterra, es ya en parte una realidad y el «Comuta» marcha ya en pruebas por las carreteras de Gran Betaña. Este proyecto de coche eléctrico recuerda una idea similar que tuvo el viejo Henry Ford.

Ford, que fue ingeniero en la Edison Illuminating Co., en Detroit, dejó la compañía eléctrica para construir automóviles. Y en 1913 ya estaba funcionando su propia fábrica. Un íntimo amigo suyo, Tomás A. Edison, estaba pasando por una época difícil con su Edison Storage Battery Co., ya que el automóvil eléctrico había perdido terreno en la carrera de ventas con los motores impulsados por gasolina. Y Ford decidió ayudarlo, construyendo un coche de bajo coste y peso ligero, impulsado por los acumuladores de Edison. En realidad era un modelo «T», eléctrico. En junio de 1914, los ingenieros de la Ford ya tenían dos modelos en funcionamiento. Entonces corrió la noticia de que los lanzaría al mercado para julio de 1915. Sin embargo, Ford tropezó con innumerables problemas, principalmente los de alcance limitado, alto precio, gran peso y velocidad demasiado lenta. Después de varios meses de inútil búsqueda de una solución a todos estos problemas, el proyecto fue archivado. Y Henry Ford concentró toda su atención en los automóviles impulsados por gasolina.

Ahora, la Ford Co., con su nieto como presidente de la Junta Directiva, ha considerado de nuevo la cuestión del automóvil eléctrico, la ha encontrado interesante, y la ha acometido.

### NUEVO TIPO DE ACUMULADOR

Ford ha mostrado a los periodistas un diminuto modelo de un nuevo tipo de acumulador de sodio-azufre, del que dijo que tendría quince veces más energía que el acumulador para automóviles.

El alcance del automóvil no sería pequeño —215 kilómetros a velocidad de 64 kilómetros por hora como promedio de marcha— en comparación con los 680 kilómetros que el Ford Falcon normal obtiene con el depósito lleno de gasolina. No obstante, Ford admite que pasarán unos dos años antes de que un modelo de tamaño completo del nuevo acumulador de sodio-azufre, pueda ser construido y probado. Mientras tanto, los nuevos tipos de automóviles eléctricos —que parecen ser una mezcla del automóvil eléctrico antiguo y la línea Econ-O-Van del Ford— serán impulsados con acumuladores regulares de plomo-ácido durante el primer año o sea, poco más o menos, durante el período de pruebas.

El nuevo tipo de acumulador se calcula que pesará alrededor de 226 kilos, con un peso total de la planta de energía de 144 kilos, comparado con el peso de 281 kilos de la planta de energía que el Ford Falcon tiene actualmente.

Los funcionarios de la Ford ven la posibilidad de contar con un automóvil eléctrico de nuevo diseño, que tendrá una velocidad máxima de 96 kilómetros por hora, lo que permitirá mantenerse al ritmo del tránsito en las supercarreteras, pero, en general, hablaron de que sería particularmente útil en los suburbios, donde las amas de casa pueden usar el automóvil de tamaño pequeño para ir de compras.

### PRESENTACION DEL FORD ELECTRICO

La «Ford inglesa presentó su versión de auto eléctrico «Comuta», estudiado especialmente para la circulación urbana y suburbana. Como característica destacada del nuevo vehículo deben indicarse sus dimensiones reducidas. Su largo total es de dos metros y puede transportar dos personas mayores y dos niños. Dos «Comuta» dispuestos uno delante del otro no exigen más espacio que el requerido por un Ford Cortina.

El «Comuta» no tiene embrague ni cambio de velocidades, resultando su conducción tan simple como la de un auto a transmisión automática. La corriente eléctrica la suministra un batería normal de plomo-ácido sulfúrico y la propulsión está asegurada por dos motores eléctricos, acoplado cada uno a una de las ruedas posteriores.

La autonomía de recarga de la batería es de 65 kilómetros, y la velocidad máxima del vehículo se indica como de 40 km/h.



El presidente de la Westinghouse en un coche de dos plazas accionado por energía eléctrica.

La Ford inglesa, al establecer su nuevo vehículo eléctrico, adoptó como suministrador de corriente el tradicional acumulador plomo-ácido sulfúrico, a pesar de permitir un mayor radio de acción nuevos tipos de acumulador más ligero, posibilitando sensible aumento de autonomía de marcha y mayor velocidad. Pero las referidas ventajas vienen contrabalanceadas por un precio de coste más elevado de la batería y también por una mayor exigencia de espacio.

La Ford Inglesa ha construido varios prototipos del «Comuta» que serán sometidos a pruebas severas. Además, algunos ejemplares del vehículo serán remitidos a los Estados Unidos, donde la Ford americana procederá a completar los ensayos realizados para confirmar las posibilidades del nuevo vehículo urbano.

### OTROS AVANCES TECNICOS

Entre los dispositivos de seguridad en el tráfico, en cuyo estudio se ocupan los laboratorios de investigación de la industria del automóvil, la dirección magnética ha permitido obtener en Norteamérica, en la República Federal y en el Japón, resultados muy prometedores.

En la capa superior de una carretera se incorpora una banda conductora de corriente que está conectada a un puesto de mando que, en caso de necesidad, y teniendo en cuenta el estado en cada momento de las carreteras, del tiempo, etc., puede hacerse cargo de la dirección de los vehículos, accionando el motor y los frenos, siempre que se haya conectado en el coche un receptor para dirección a distancia.

Tan sólo el elevado coste de la magnetización de las autopistas ha retrasado hasta ahora la realización del proyecto en mayor escala.

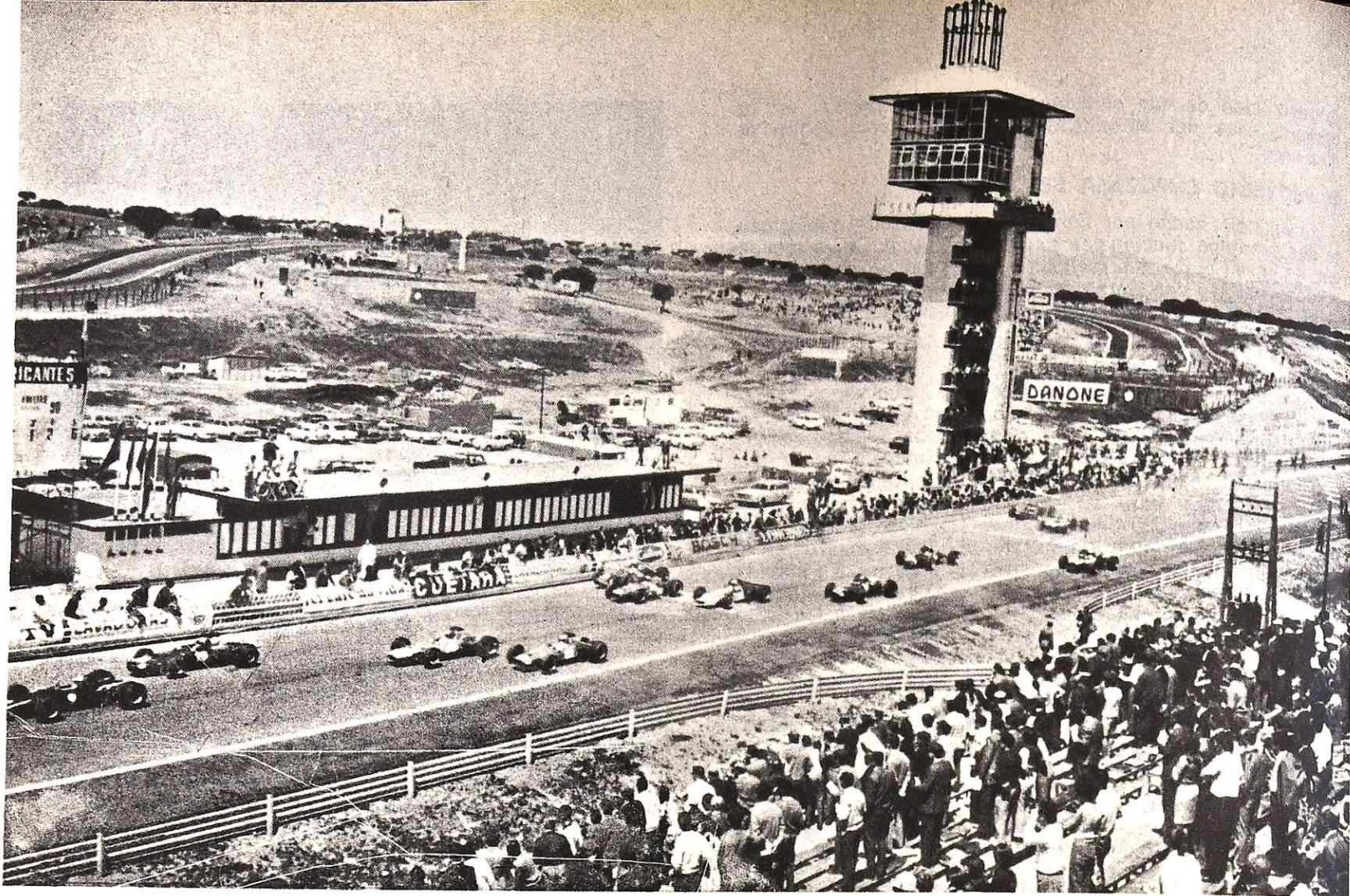
### ¿NECESITAMOS CUATRO RUEDAS EN LOS AUTOMOVILES?

La técnica ha fabricado ya prototipos con dos ruedas principales, una tras otra. En varios países se han realizado ya pruebas con éxito y su venta puede iniciarse a partir de 1970. Los automovilistas tienen, por lo demás, otras dos ruedas, que están colocadas en el centro del coche, una a cada lado. Pero estas ruedas secundarias solamente tocan el suelo cuando el coche está parado. Se recogen apenas el vehículo se pone en marcha y solamente sirven entonces para asegurar la sujeción del vehículo a la carretera en las curvas o cuando el pavimento está en malas condiciones. El coche se convierte en motocicleta con dispositivo de equilibrio.

### VIAJES MAS COMODOS CON EL AUTODESLIZANTE

El automóvil deslizante es una adaptación a la técnica de los colchones de aire. Unas hélices levantan el coche del suelo en tanto que otro motor lo impulsa hacia adelante. No hay fricciones, ni sacudidas. Pueden evitarse con él los embotellamientos, saliéndose de la carretera para continuar la marcha sobre el terreno a un lado de la calzada. Se evitan los puentes, cruzando los ríos de un salto. La utilización de estos vehículos, naturalmente, exige un permiso de conducir especial y nuevas ordenanzas de tráfico.

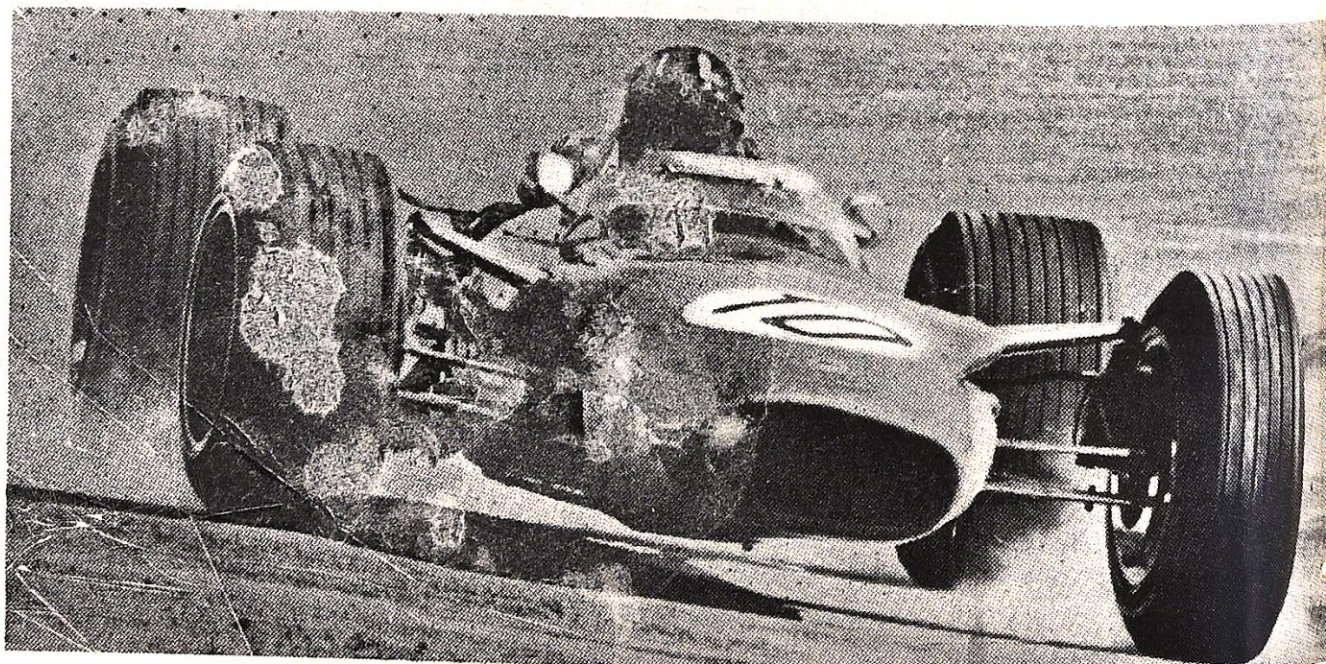
A. ZAESA  
(De «Club»)



## GRAHAM HILL, ganó brillantemente el Gran Premio de España

Fórmula 1,  
puntuable para el  
Campeonato del Mundo

Las fotos que reproducimos corresponden al momento de partida de los 13 coches que tomaron la salida en el Circuito del Jarama, a los tres primeros clasificados aclamados por el público, y al ganador del Gran Premio de España -fórmula 1- Graham Hill, en plena carrera, pilotando un Lotus, 49.



# Firestone

triunfa en el **GRAN PREMIO DE ESPAÑA**

Fórmula 1 - Campeonato del Mundo

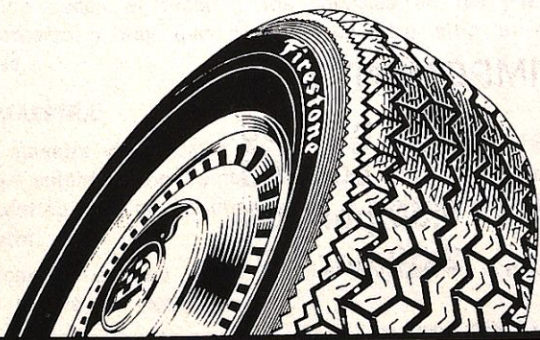
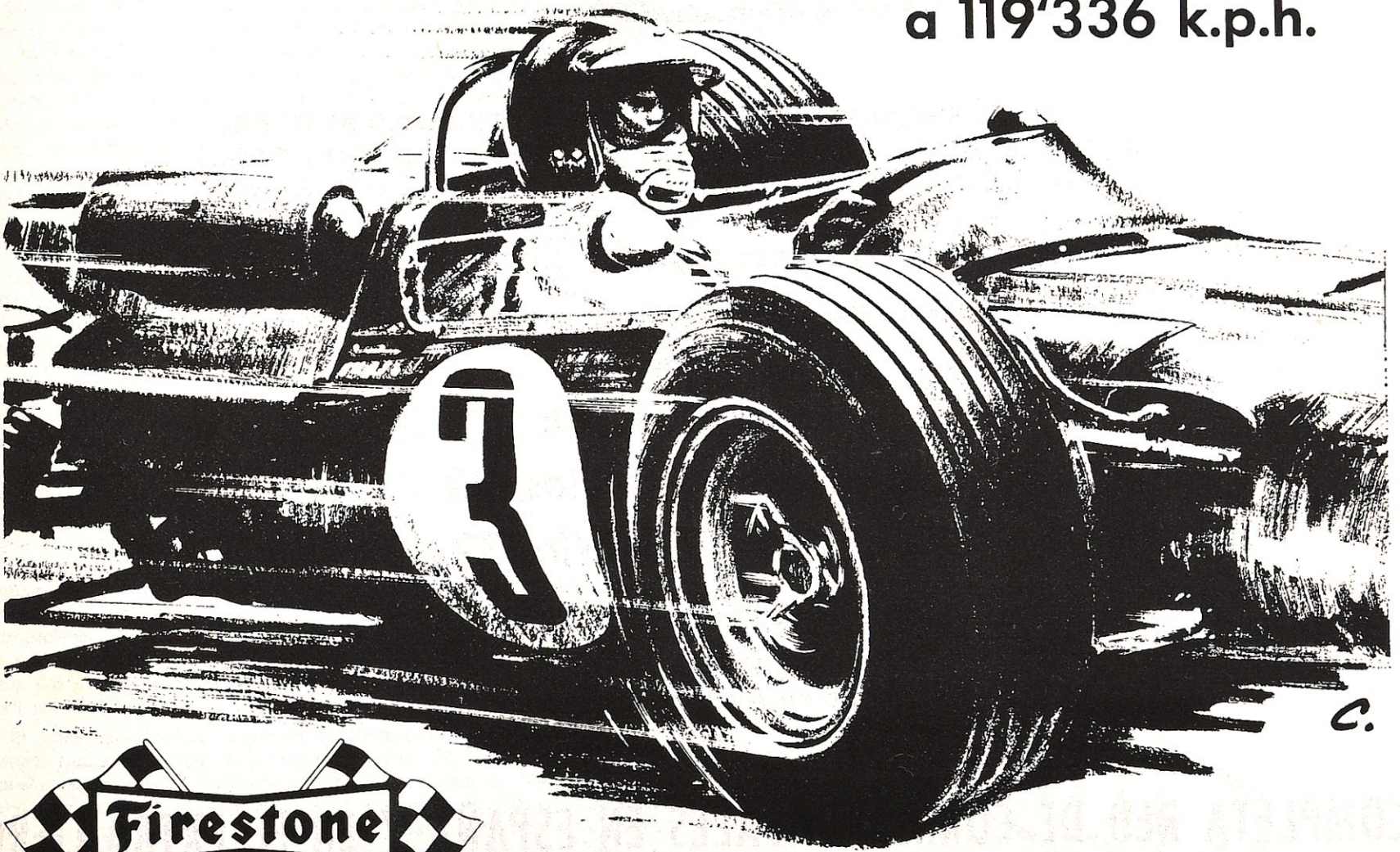
**1.º GRAHAM HILL Lotus-Ford**

a 135'842 k.p.h.

Carrera de Fórmula 3

**1.º CARLOS GASPAR-Brabham**

a 119'336 k.p.h.



Los triunfos de Firestone en la dura experiencia de las carreras han cimentado su posición de líder en la industria de neumáticos.

Porque cuando un neumático es bueno para las carreras es bueno para usted. Por eso, para automóviles modernos y deportivos, Firestone recomienda la nueva cubierta Sport-200 Alta Velocidad.

**¡ UN NEUMÁTICO CON CASTA DE CARRERAS !**

# Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

**CASA CENTRAL:**

**PAMPLONA**

**PLAZA DEL CASTILLO, 21**

CAPITAL DESEMBOLSADO .....	199.650.000 PTAS.
RESERVAS .....	513.000.000 PTAS.
TOTAL DESEMBOLSADO .....	712.650.000 PTAS.

## **Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:**

Avda. de Marcelo Celayeta, núm. 10 bis (Rochapea)

---

### SUCURSALES:

**MADRID:** Recoletos, 22

**BILBAO:** Gran Vía, 32

**SAN SEBASTIAN:** Idiáquez, 9

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

---

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

---

### INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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



# COCHES CON TODOS LOS CAPRICHOS QUE EL CLIENTE DESEE

**HAROLD RADFORD**

**DISPONE DE UNA FABRICA CON  
CIEN INGENIEROS Y ARTESANOS PARA  
TRANSFORMACION DE AUTOMOVILES**

Hay compradores de automóviles con los deseos más extravagantes: para ellos, un Rolls Royce no ofrece suficiente espacio; en los Ferrari echan de menos la exclusividad y en el Mercedes «600» les disgusta el escaso confort.

Pero no se desesperan, porque cuando se dispone de dinero pueden hacerse un coche a su medida, a la medida de sus caprichos.

Para cumplir estos caprichos ha montado su negocio el comerciante y fabricante inglés Radford. Harold Radford fabrica verdaderamente «coches únicos». Los más inverosímiles deseos de sus clientes son para él casos normales, y lo que parece imposible lo logra en un santiamén.

#### **NO IMPORTAN LOS PRECIOS**

No importan los precios a los clientes de Radford. Se gastan veinte mil dólares en un Rolls y luego pagan otros diez mil para convertir ese coche de lujo en un coche para la caza, para meterlo por los montes.

En el «Rolls Royce», Radford ofrece a sus clientes, a veces, hasta sesenta modificaciones. Estas van desde la instalación de un auto-bar en las puertas delanteras con espacio para tres botellas, seis vasos y doce botellines de soda, hasta la citada transformación en coche para la caza, con su pequeño armario al fondo y un recipiente de forma alargada en la parte exterior para las cañas de pescar. El bar cuesta en cuero, trescientos dólares. Por novecientos se cambian los asientos en camas de matrimonio. Si se desean cortinas oscuras entre dos camás, Radford las proporciona por un poco más de dinero.

Se montan departamentos especiales para llevar los perros y toda clase de adminículos.

Los clientes más frecuentes son los jeques orientales. Estos prefieren cristales de espejos venecianos para los automóviles de sus mujeres. Esos cristales permiten ver el paisaje desde dentro, pero no que sean vistas las esposas desde fuera.

#### **CIEN INGENIEROS EN LA FABRICA**

No se trata de un tallerito. En la fábrica de Radford trabajan cien ingenieros, además de técnicos y artesanos muy cualificados.

En ese taller se ha construido ahora la autocamioneta más rápida del mundo, basada en el deportivo inglés Aston Martin. Ese autocamión hace una velocidad de 240 kilómetros por hora. Para los que aún tengan más prisa, les recomienda el Ford norteamericano que ganó la carrera de las «24 Horas» en Le Mans el año pasado. Este coche hace trescientos kilómetros hora y tiene quinientos caballos de fuerza. Vale la friolera de treinta mil dólares; pero es un coche incómodo. Radford lo transforma introduciendo maderas preciosas, cómodos asientos, un tablero luminoso de instrumentos y amortiguadores para los ruidos. El dos veces campeón del mundo de carreras, el famoso Jim Clark, se hizo transformar un Ford por Radford.

El Mini-Austin puede adquirirse de Radford en las más diversas versiones: figura el modelo para conductores con una sola pierna, pero esa transformación resulta muy cara. Radford transforma el Mini de 34 caballos en otro de 80, sin cambiar la carrocería. Y, si se quiere de lujo, lo dota de nuevos instrumentos, lacas, alfombras, dispositivo «stereo» y algunas cosas más. La transformación de grandes coches cubiertos en extravagantes descapotables es uno de los deseos más frecuentes del público con dinero. En general, se escogen para ello «Rolls Royce», Mercedes «600» y algún que otro coche italiano que a sus propietarios no les parece lo suficientemente original. La tarea es difícil, porque en los sedan el techo y los soportes de las puertas sirven de punto de refuerzo y hay que buscarlo en otro sitio al convertirlos en descapotables.

#### **LA OBRA MAESTRA**

La obra maestra de Radford es un «auto-camping» montado sobre el chasis de un autobús, con veinte metros de longitud. Dentro hay todo el confort doméstico que pueda imaginarse, e incluso un garaje propio para un Mini-Austin.

Hay millonarios que no saben en qué gastarse el dinero. Si visitan a Radford los sacará del apuro.

Javier PORTO CARRERO

# TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

“CITROEN”

**MAXIMA GARANTIA**

**BUEN SERVICIO**

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación  
y control de servicios

Barrio Ibaeta, s/n (Infierno) - Teléf. 21534

SAN SEBASTIAN

*Recambios*

*Accesorios*

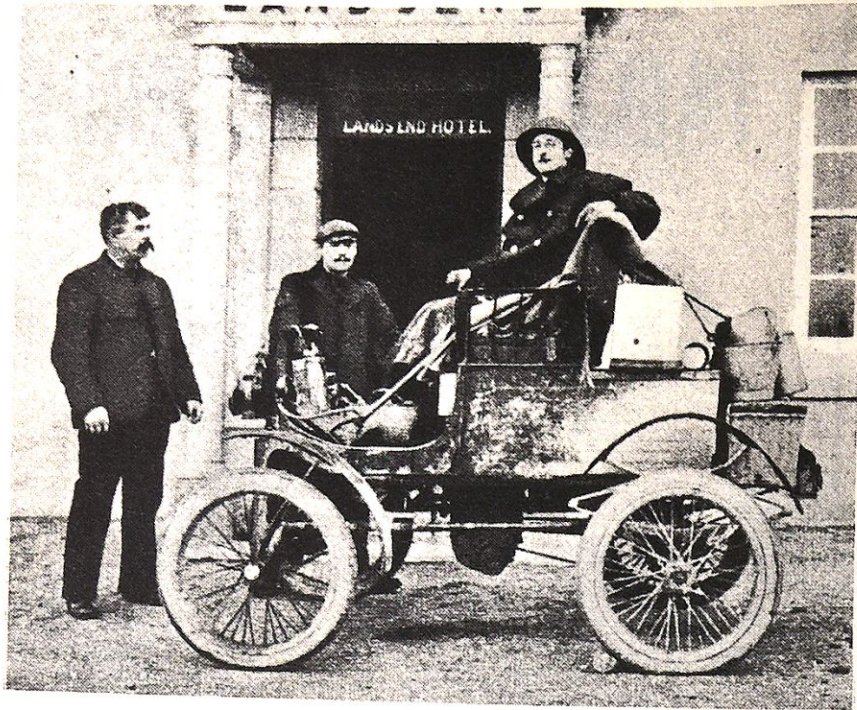
**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN



En 1990, Mr. H. W. Egerton realizó un viaje a través de Inglaterra en el que consumió, con su Locomobile de vapor, más de cinco toneladas de agua.

# Por qué la **LOCOMOBILE** cambió del vapor a la gasolina

## LIMITACION DE VELOCIDAD: 6,5 Km./h.

El mayor rival del motor de gasolina, en los primeros días del automovilismo no era el caballo, sino el vapor. Mucho antes de que Karl Benz hiciera funcionar su primer motor de gasolina, podían verse de vez en cuando algunos vehículos de vapor en las carreteras de Europa y Norteamérica. Su número creciente llevó a Gran Bretaña a insistir en que cada uno de esos vehículos fuera precedido de un hombre con una bandera roja y se limitara su velocidad a unos seis kilómetros y medio por hora.

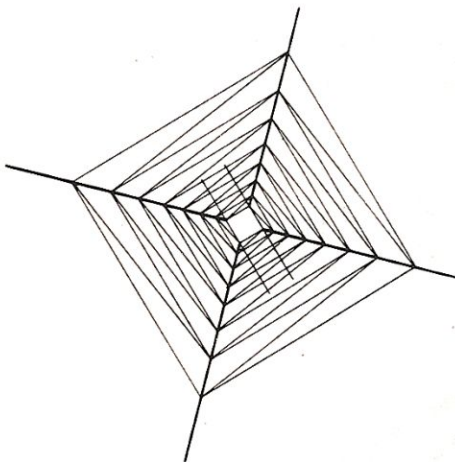
En Norteamérica, donde se estimulaban los viajes en coches sin caballos, durante algún tiempo hubo una enconada competencia entre los motores de vapor y gasolina. Por supuesto, los primeros vehículos estaban copiados, en gran parte, de las viejas calesas tiradas por caballos, incluso con su ausencia de ballestas y su suspensión completamente elíptica. Aparte del motor, que iba detrás del vehículo, su apariencia difería principalmente en el uso de unas ruedas estrechas, de

radios, parecidas a las de bicicleta, y su dirección era por timón. Eran usados, principalmente, para paseos por la ciudad, pues resultaban bastante frágiles para viajes de larga distancia, por carreteras polvorientas, frecuentes en Norteamérica durante el último decenio del siglo pasado.

## LOS HERMANOS STANLEY

Fueron los hermanos Stanley quienes contribuyeron a popularizar los coches de vapor en Norteamérica. Eran hombres de negocios inteligentes y vendieron su diseño, en 1899, por 250.000 dólares a la Compañía Locomobile, recientemente formada. Tres años más tarde, compraron de nuevo el negocio de los coches de vapor a un precio muy reducido, al verse la Locomobile en dificultades que le hicieron pasar los vehículos a la gasolina.

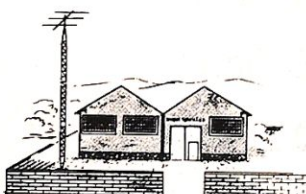
La Locomobile promovió la venta de coches de vapor en Norteamérica y, hasta cierto punto, en Europa, desde su sucursal de Londres, en Kensington, donde eran montadas las piezas de importación. El Loco-



# angel iglesias

- \* ELECTRICIDAD
- \* ELECTRONICA
- \* SONORIZACION
- \* ANTENAS TV y Fm.

## SAN SEBASTIAN



**TALLERES**  
Barrio Martutene  
Tel. 50200 (centralita)



**MONTAJES Y  
ALMACENES**  
Paseo de Errondo, 5  
Teléfono 16927



**EXPOSICION**  
Av. Sancho el Sabio, 7  
Teléfono 26184

mobile diseñado por Stanley tenía el mérito de su extremada sencillez, con un chasis tubular ligero, al cual se unía una carrocería de dos asientos, tipo calesa, por medio de muelles completamente elípticos, siendo los delanteros transversales. Las ruedas, delgadas y de radios, y la dirección, por timón, completaban el conjunto.

### UN MOTOR MUY SENCILLO

El sencillo motor utilizaba una caldera vertical, semejante a las de una locomotora, forrada de asbestos y montada detrás de la carrocería, con un tanque de agua de 60 litros, mientras que el motor, de dos cilindros y acción doble, se acomodaba debajo del asiento. Con una presión normal de funcionamiento de 150 libras por pulgada cuadrada, el motor daba una potencia de tres caballos y medio. Pero la presión podía ser aumentada considerablemente durante breves períodos, para dar una potencia hasta de diez caballos, aunque de este modo el consumo de combustible era muy rápido y el vapor se agotaba.

### EXIGIAN GRAN PERICIA DEL CONDUCTOR

Por eso, el conducir tales vehículos exigía gran pericia. Cuando se aproximaba una cuesta, por ejemplo, uno tenía que decidir si era mejor ascender esa cuesta lentamente, con la esperanza de alcanzar la cima, o atacarla en una gloriosa explosión de velocidad que podía terminar antes de llegar arriba. Cuando esto sucedía, lo único que cabía esperar era pararse y procurar acumular nuevo vapor, asunto difícil y molesto, pues exigía calentar de nuevo el quemador por medio de pequeñas fogatas encendidas con trapos, humedecidos en gasolina, proceso que los guardianes de la Ley en Gran Bretaña no miraban con buenos ojos.

La Locomobile no quería saber nada de los molestos quemadores tipo mechero de parafina, usados por la mayoría de los vehículos de vapor. Empleaban petróleo para que el fuego siguiera encendido, lo que podía resultar mucho más emocionante cuando el petróleo se inflamaba, hecho que las compañías de seguros advertían previamente. Estos eran algunos de los inconvenientes que llevaron a los automovilistas y, finalmente, a la Locomobile, a pasar del vapor a los vehículos de gasolina. La creencia popular de que las compañías petrolíferas obstaculizaron el desarrollo de los coches de vapor no es más que un mito, pues cada uno de estos coches consumía más combustible para mantener el quemador encendido que el petróleo que quemaban los primeros coches de gasolina.

### CINCO TONELADAS DE AGUA DURANTE UN VIAJE

El único hombre que ha conducido un Locomobile de vapor desde Land's End hasta John O'Groats, en Gran Bretaña, fue Hubert Egerton. Resultó una tremenda hazaña de resistencia durante el invierno de 1900, pues parte del recorrido lo hizo en medio de grandes vendavales, tan fuertes que apagaban el fuego. Egerton calculó que habría empleado más de cinco toneladas de agua durante el viaje, rellenando penosamente el tanque cada vez con su pequeña bolsa de lona.

### PASO A LA GASOLINA

Durante algún tiempo, el rápido y ligero coche de vapor Locomobile, que pesaba solamente 700 kgs., se vendió en gran número, pero los inconvenientes superaban a los atractivos, por lo que en 1902 la Locomobile pasó a fabricar motores de gasolina. Su primer coche, diseñado por Overman, era un modelo de 9 caballos y dos cilindros, movido por un motor horizontal. En su apariencia se parecía mucho a los primeros coches de vapor.

### EL PRIMER COCHE DE FORD

Luego vino un coche de 4 cilindros y 20 caballos, estilo europeo, diseñado en 1903 por E. L. Riker, con entrada superior y válvulas de escape laterales. Se hizo tan popular que la empresa se concentró en su fabricación y desarrollo. En 1906 apareció el famoso Locomobile de 45 HP, con capot largo, dirección por volante inclinado y una carrocería atractiva de 4 asientos. Uno de estos coches fue comprado por Henry Ford mucho antes de que supiera conducir. En realidad, aprendió a conducir con su Locomobile.

### VICTORIA DEPORTIVA

El 45, con su motor cuadrado, de 4 cilindros, fundidos aquellos por parejas, y caja de cambios de tres velocidades, con transmisión por cadena a las ruedas traseras, fue utilizado como prototipo del famoso Locomobile de carreras 90 HP. En 1908, después de un tremendo duelo a 160 km. por hora, con un Isotta Fraschini italiano, durante la mayor parte de los 413 km. de carrera, ganó la Copa Vanderbilt, a una velocidad media de 103 km. por hora. De este modo, el Locomobile se convirtió en el primer coche construido en Norteamérica y conducido por un norteamericano que ganó una carrera internacional en carretera. Ese coche se conserva actualmente en Norteamérica, donde se le conoce por el «Viejo 16», número que ostentaba en la citada competición.

### EL COCHE RAPIDO DE UN CABALLERO

Del «Old 16» surgió uno de los más bellos Locomobile, conocido como el «Gentleman's Speedy Roadster» (el coche rápido de un caballero). En aquellos tiempos, era un coche bajo y de aspecto inclinado. Tenía una carrocería de dos asientos, con tanques de gasolina atravesados detrás de los asientos y aletas abocinadas; el equipaje se transportaba sobre unos estribos cortos que iban a ambos lados; no había ventanillas y normalmente tampoco tenía parabrisas. La columna de la dirección, larga e inclinada, y el amplio volante estaban plenamente a la vista. La velocidad máxima de este bello coche deportivo era de 130 km. por hora. Unos pocos ejemplares se guardan todavía como piezas de coleccionista.

Después del Roadster no se construyó ningún otro coche Locomobile importante, aunque al terminar la primera guerra mundial la empresa compró el Mercer, el más famoso coche norteamericano deportivo. Durante los años veinte, los Locomobile aparecieron con motores de ocho cilindros en línea. Los coches, como siempre, estaban bien fabricados; pero no eran suficientemente competitivos para luchar con los nuevos Buick y Chrysler. Y de este modo el Locomobile se convirtió en una de las muchas empresas aplastadas por la gran depresión de Wall Street del año 1929. Hoy, tan sólo un puñado de «Gentlemen's Speedy Roadsters» han sobrevivido en Norteamérica. En buenas condiciones valen una pequeña fortuna.

# DEPORTES

# AITOR



Artículos de Playa,

Camping,

Caza

y Deportes en General

Avenida de Sancho el Sabio, 22

AMARA

SAN SEBASTIAN



## Pablo Zubiaurre

Agencia Oficial B M C inglesa

MORRIS



WOLSELEY

Riley

ESPECIALIDAD AUTHI

SERVICIO OFICIAL STROMBERG PARA GUIPUZCOA

TERCIO MONTEJURRA, 4

TELEFONO 17871

## SAN SEBASTIAN



PROGRAMA

# "VACACIONES 68"



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

## VIAJES EN AVION

A PALMA DE MALLORCA, MAHON E IBIZA  
Varios viajes semanales.

A GRECIA Y RIMINI (ITALIA)  
Salidas semanales y quincenales.

### EUROTUR A CANARIAS (En avión)

CON ESTANCIA EN LAS PALMAS O PUERTO DE LA CRUZ

Modalidad:	7 días con pensión completa,	desde	9.250 Ptas.
"	14 " " " "	"	11.440 "
"	21 " " " "	"	13.625 "

### VIAJE CON SU PROPIO AUTOMOVIL

A INGLATERRA EN EL FERRY BILBAO - SOUTHAMPTON - BILBAO  
A ITALIA EN LA M/N. CANGURO BLANCO, BARCELONA - GENOVA.

### CONGRESO EUCARISTICO DE BOGOTA y JUEGOS OLIMPICOS DE MEJICO

Soliciten detalles.

### CIRCUITOS EN AUTOCAR «MUNDORAMA»

TITULO DEL VIAJE	PAISES QUE SE VISITAN	FECHAS	SALIDA DE	DURACION	PRECIO DESDE
ITALIA Y COSTA AZUL ... ..	España, Francia e Italia ... ..	Dos salidas semanales ..	San Sebastián.	7 días .. ..	15.300 Ptas.
EUROPA ROMANTICA ... ..	España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania y Suiza ... ..	Dos " " ..	"	17 " .. ..	17.800 "
GRAN CIRCUITO EUROPEO ... ..	España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Suiza e Italia ... ..	Dos " " ..	"	29 " .. ..	27.300 "
ITALIA Y GRECIA ... ..	España, Francia, Italia y Grecia.	Dos " " ..	"	33 " .. ..	32.000 "
PARIS Y LONDRES ... ..	España, Francia e Inglaterra ... ..	Una salida mensual ... ..	"	13 " .. ..	12.750 "
PARIS TOUR ... ..	España y Francia ... ..	Una " " .. ..	"	13 " .. ..	7.600 "
PARIS-BERLIN ... ..	España, Francia, Bélgica, Alemania y Luxemburgo ... ..	Una " " .. ..	"	13 " .. ..	12.800 "
ITALIA STANDARD ... ..	España, Francia e Italia ... ..	Una " " .. ..	"	15 " .. ..	11.800 "
EUROPA STANDARD ... ..	España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania y Suiza ... ..	Una " " .. ..	"	15 " .. ..	13.800 "
GRAN EUROPA STANDARD ... ..	España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Suiza e Italia ... ..	Una " " .. ..	"	25 " .. ..	20.000 "
SUIZA-AUSTRIA ... ..	España, Francia, Suiza y Austria.	Una " " .. ..	"	13 " .. ..	12.600 "
PARIS RAPIDO ... ..	España y Francia ... ..	Una " " .. ..	"	8 " .. ..	5.900 "
ESPAÑA Y PORTUGAL ... ..	España y Portugal ... ..	Dos salidas mensuales ..	Madrid ... ..	15 " .. ..	10.800 "

### INFORMES E INSCRIPCIONES: SAN SEBASTIAN

c/ MIRAMAR, 3 - Teléfonos: 12-0-13, 13-1-66 y 23-9-94 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLI) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69  
Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)  
BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - EIBAR - ZARAUZ

# C A M P S A

## EL PORQUE DE UN MONOPOLIO

La Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A., se fundó en mayo de 1928, merced a la profética visión de aquel excelente economista que fue don José Calvo Sotelo. CAMPSA comenzó a funcionar con escasos medios y ha ido desarrollándose conforme a las necesidades del consumo nacional de productos petrolíferos. Hoy cuenta con una gran flota de magníficos petroleros, modernas factorías —a nivel europeo— y un nutrido y seleccionado equipo de ingenieros y técnicos en todos los órdenes, que hacen que esta gigantesca empresa —de las contadas, que dada su envergadura, van quedando totalmente españolas— funcione perfectamente y preste un eficaz servicio.

Quizás a algunos les disguste la acepción Monopolio, pero es preciso tener presente, que en relación al fabuloso mundo del petróleo, de no existir CAMPSA, la distribución y venta de carburantes la realizaría incuestionablemente cualquiera de estas monstruosas compañías internacionales, que no dejan de ser gigantescos monopolios a escala mundial. Parece oportuno recordar en este sentido que los gastos de una de estas compañías en 1966 superaba al presupuesto del Estado español. Así pues, este debatido Monopolio, en lugar de estar dirigido desde Madrid, lo regirían desde Nueva York o Amsterdam, y los beneficios en vez de anotarse en cuentas corrientes de Sevilla o Tarragona, a títulos de ejemplo, irían a parar indefectiblemente a U.S.A.

Por otra parte, el ingreso que proporciona al erario público el Monopolio de Petróleos es importantísimo; prueba de ello es que don Indalecio Prieto, que desde la fundación de CAMPSA, en 1928, estuvo criticando dura-

mente a los monopolios, cuando fue Ministro de Finanzas —creo que en 1932— se dio perfecta cuenta de la precisión de CAMPSA en la vida nacional, tanto por su magnífica organización, cuanto más por los sustanciosos ingresos que proporcionaba al país. Y así defendió brillantemente al Monopolio de Petróleos en diversas interpelaciones parlamentarias y la CAMPSA subsistió durante toda la República, de lo que se desprende que cuatro regímenes bien dispares han coincidido en la genial concepción de don José Calvo Sotelo y la necesidad de la Compañía, que por otra parte, y pese a lo que digan los detractores, funciona como pocos servicios oficiales en España.

## PRECIO Y OCTANAJE DE LA GASOLINA

La gasolina que se expende en España mantiene en la actualidad el mismo octanaje que la extranjera, a excepción de la Super-Especial de 99 octanos, que alcanza la italo-franco-británica, y que aquí llega a los 98. No obstante la diferencia de un octano es prácticamente inapreciable aun en el motor más sensible. En cambio el precio es sustanciosamente distinto. España vende —a excepción de Austria— los carburantes más baratos de Europa y no hay ningún indicio de la próxima variación de las cotizaciones.

## LAS ESTACIONES DE SERVICIO

Las Estaciones de Servicio —gasolineras— dependen directamente de CAMPSA, quien las autoriza, rige y controla por mediación de un estricto y riguroso reglamento aprobado por el Ministerio de Hacienda y con intervención del Ministerio de Industria. Como es lógico las Estaciones de Servicio expenden el ochenta por ciento de los carburantes, puesto que se hallan enclavadas en puntos cruciales y basan su rentabilidad en el gran giro, ya que la comisión es pequeña —32 céntimos por litro—. Sin embargo, y debido al progresivo incremento del parque nacional motorizado, les permite aguardar con cierta esperanza el aumento de comisiones, que según parece es inminente, sin necesidad de recurrir a inconfesables manejos que, independientemente del total descrédito, conducen por sanción a la clausura inmediata de una industria que cuesta varios millones de pesetas y que no tiene ni puede tener otro objeto e ingresos que los producidos por la venta de carburantes. En consecuencia, creo sinceramente que la manera más eficaz de evitar posibles dudas con respecto a la pureza de la gasolina que alimenta el motor de nuestro vehículo, es repostarla en una Estación de Servicio de las diversas que existen en nuestras urbes y carreteras.

# la gasolina y las estaciones de servicio

# automovilista!!



publivasc

si es titular de una libreta de ahorro, obtendrá protección para Vd. y los suyos, en caso de muerte o mutilación por accidente.

## **AHORRO-SEGURO**

es un servicio completamente gratuito de la



# **CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN**



## MISION CHECOSLOVACA INDUSTRIAL EN BARCELONA

Se encuentra en Barcelona una misión industrial checoslovaca que trae el propósito de invertir capital y de colaborar en el terreno industrial. Las relaciones comerciales entre España y Checoslovaquia van en aumento.

## «PEGASO» HA LLEGADO A BULGARIA

Bulgaria ha formalizado su primer pedido de vehículos a Pegaso. El contrato se ha firmado en Sofía entre una empresa búlgara y Comercial Pegaso. El suministro inmediato será de veintinueve autocares de lujo, con sus correspondientes recambios. Las entregas se iniciarán en el mes de junio y terminarán un mes más tarde. Pegaso, pues, ha llegado a Bulgaria, lo que celebramos sinceramente.

## MAS COMERCIO, AHORA CON CUBA

Nueva noticia del interés de la industria española en el extranjero. Dentro de las conversaciones comerciales hispano-cubanas, merece destacarse el acuerdo de que España se compromete a suministrar a Cuba, entre otras cosas, piezas de repuestos para los equipos adquiridos en Barreiros Diesel, S. A.

Si siempre han interesado los autocares Barreiros en el extranjero, esta noticia de que en Cuba desean sus re-

puestos garantiza la permanencia de tales preferencias. Barreiros hace muchos años que triunfó no sólo en Cuba, sino en muchos países de América del Sur.

## SEAT BAJA EL RITMO

Durante esta última semana se ha hablado bastante un ritmo lento en algunas cadenas de producción de la factoría de Seat en Barcelona. La situación comenzó en la cadena del modelo 600-D, como consecuencia del régimen de aplicación de primas, de carácter global en la sección, que habían disminuido por haber admitido en la misma nuevo personal que no daba el rendimiento de los demás, y éstos entendían que no debían rebajarseles a ellos por una causa de la que no se consideraban responsables. El asunto tuvo arreglo en un principio, pero en el transcurso de esta última semana la situación ha vuelto a plantearse en la cadena del modelo 850. Al parecer, las causas son las mismas.

Esperamos y deseamos que Seat solucione esta especie de problema laboral que le plantean sus obreros con ese trabajo a ritmo lento. Precisamente, ahora, Seat necesita tener a sus trabajadores contentos, ya que estamos en vísperas de comenzar esa producción del 124 que el público espera con mucho interés.

## RENAULT SE ACOGE A LOS BENEFICIOS DE POLOS DE PROMOCION Y DESARROLLO

Resuelto el concurso para la concesión de beneficios en los Polos de Promoción y Desarrollo, han sido aceptadas las solicitudes de diferentes empresas, entre las que conviene resaltar, con respecto a Valladolid, los epígrafes siguientes: «Fabricación de automóviles Renault de España, S. A.»; «Fabricación de Carrocerías Renault de España, S. A.» y «Fabricación de Mecánicas Renault de España, S. A.».

## BUEN MOMENTO PARA EL MERCADO DE AUTOMOVILES USADOS

Aunque las facilidades recientes han influido mucho para que el público se acoja al sistema de compra de automóviles a plazos, el llamado segundo mercado ha ganado aceptación en las últimas fechas. Su línea es ascendente, siguiendo la clásica curva hacia arriba que se registra todos los años por primavera. Hasta comienzos del verano, pues, el automóvil usado tendrá mejor mercado, tanto para el comprador como para el vendedor. Próximamente, publicaremos una relación de los precios con que se cotizan actualmente los automóviles de segunda mano.

## PRODUCCION DE AUTOMOVILES DURANTE EL MES DE MARZO

El Grupo Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones acaba de hacer público una nueva estadística. Se refiere a las cifras de producción correspondientes al pasado mes de marzo. El número de vehículos salidos de fábrica en dicho mes de marzo se elevó a los 25.051. En los dos meses anteriores —es decir, enero y febrero del año actual— la producción alcanzó los 75.388 vehículos, entendido por unidades los automóviles turismo.

En marzo, la producción de vehículos industriales fue de 7.264 unidades. En enero y febrero inmediatamente anterior, 22.416 unidades.

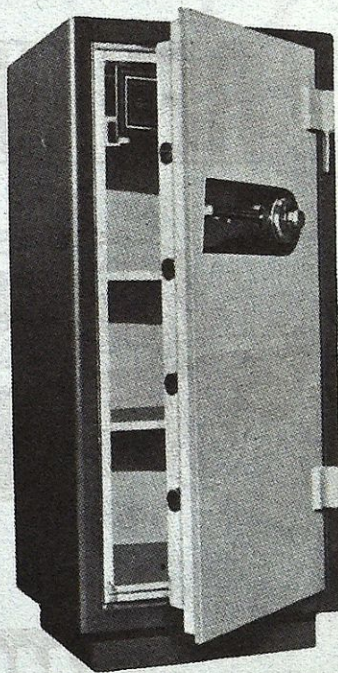
De mayor a menor, el desglose de fábricas lleva el siguiente orden: Seat, Fasa-Renault, Citroën, Barreiros y Authi

## ACUERDO MASERATI - CITROEN

Tras un año, aproximadamente, de laboriosas negociaciones, la Citroën francesa y la Maserati italiana han intercambiado importantes paquetes de acciones. El gigante Citroën, con una producción anual que se aproxima a los 600.000 coches, y la pequeña fábrica Maserati, industria de carácter eminentemente artesano, lanzarán un «supercoche» franco-italiano de la categoría del Talbot y del Bugatti, capaz de superar los 250 kilómetros por hora. El primer modelo de producción conjunta Citroën-Maserati costará —precio franco fábrica— más de 700.000 pesetas.

## INFORME ECONOMICO DEL BANCO DE BILBAO

De un reciente Informe económico del Banco de Bilbao nos interesa destacar que la demanda de automóviles de turismo aumentó en el año 1967. Según los datos recogidos a través de la matriculación, en 1967 la demanda alcanzó los 274.235, mientras que en 1966 se quedó en 233.529, siempre con referencia a la producción nacional. La matriculación de vehículos importados fue de 3.285 unidades, aparte de 2.791 procedentes de subastas.



## 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.

¡¡ CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

# ARCAS ZUBIGARAY

BILBAO

¡¡ 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

## LOS INDUSTRIALES DE AUTOMOVILES DE ALQUILER SIN CONDUCTOR ELEVAN UNAS PETICIONES AL MINISTERIO DE HACIENDA

Recientemente ha tenido lugar una reunión de los industriales dedicados a la actividad de alquiler de vehículos sin conductor. Dicha reunión tuvo como motivo la situación que se le plantea a la industria como consecuencia del Decreto por el que se modifica el Impuesto sobre Lujo de los vehículos. Se acordó elevar un escrito al ministro de Hacienda, haciendo las peticiones siguientes:

Primero.—Que sea reconsiderada la parte dispositiva de dicho Decreto en la que se excluye a los automóviles de alquiler sin conductor de la exención de Impuesto sobre Lujo que hasta ahora venían disfrutando. Esta petición se basa en el hecho de la cantidad de impuestos que ya gravan esta industria: evaluación global, licencia fiscal, etc. No obstante la petición anterior y ante la posibilidad de que sea desestimada, piden que, en última instancia, sea prorrogado el pago del Impuesto de Lujo hasta enero de 1969, por considerar

que existiendo actualmente una congelación de precios no es justo que se les grave con otro impuesto sin permitírseles un reajuste de tarifas que enjugara el importe del repetido Impuesto de Lujo.

Segundo.—Solicitan no se aplique con carácter retroactivo la obligación del pago por los adquirentes de los vehículos a que se refieren, y que se considere como carta de pago la exención concedida en su día al titular de la industria. (Esta petición se refiere a los vehículos ya matriculados y declarados exentos en su matriculación y cuyo costo de amortización, según ellos, estaba calculado, contando con que la venta del mismo estaría exenta de impuesto.)

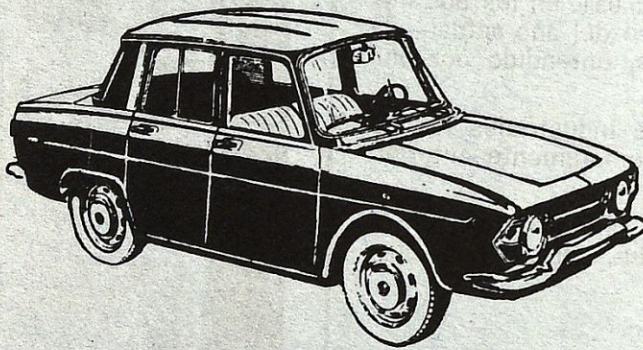
Tercero.—Respecto al Impuesto sobre Uso y Tenencia de Vehículos de Motor, piden que no se lleve a efectos su pago por los industriales del ramo. Las consideraciones que se alegan son,

como puede deducirse, el carácter de industria y no de uso directo por parte de los propietarios. Como existe gran convencimiento respecto a que esta petición prospere, solicitan a su vez se considere a todas las empresas, a efectos de la liquidación del impuesto últimamente citado, como personas jurídicas, pues siempre supondría, de hacerse así, un alivio económico para aquellos industriales que no están constituidos en sociedad legalizada.

Cuarto.—Por último, solicitan que el pago del Impuesto de Lujo, de no entrar en los cálculos de la Administración el suprimirlo, sea gravado en la primera transferencia que se realice del vehículo.

Estas son las peticiones formuladas por los empresarios dedicados al alquiler de automóviles sin conductor. En la consecución de algunas tienen puestas grandes esperanzas por lo lógicas y justas que son.

# RENAULT 10



# 1108 cc

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

## F. ALBERDI, S. A.

Avda. Tolosa, s/n - Teléfono 3148 — Zabaleta, 52 - Teléfono 18551 - SAN SEBASTIAN

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**



# \* noticias \*

## CASI UN MILLON DE VISITANTES EN EL SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL

Una prueba evidente de que el Salón Internacional del Automóvil ha interesado mucho —es una prueba que se renovaba cada día— estuvo en el número de visitantes. Muchísimo público ha desfilado por los Palacios situados en Montjuich para ser testigo del Certamen. A la fecha de clausura oficial —día 30 de abril— se llegó con una contabilización superior a las ochocientas mil personas. El Salón Internacional del Automóvil se prorrogó hasta el día 1 de mayo, festividad de San José Artesano. En cifra global podemos decir que muy cerca del millón de visitantes pasaron por el espléndido Salón.

## SYMPOSIUM DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL

Coincidiendo con los últimos días del Salón Internacional del Automóvil se celebró en Barcelona el III Symposium de la Industria del Automóvil. Representantes de la industria principal, de la auxiliar así como de la Administración asistieron a estas jornadas de trabajo y trataron de las circunstancias coyunturales del sector.

Se abordaron temas de alta consideración, como es la relación de empresas entre las industrias principal y auxiliar, sistemas de exportación e importación, problemas fiscales, crediticios y de financiación, posibilidad de una integración vertical de toda la industria automovilística española...

En fin, todo lo que puede ser de la máxima actualidad y necesidad de la industria automovilística se comentó y discutió en estas reuniones de estudio.

## CAMBIO EN LA FORD BRITANICA

Después de ocho años consecutivos de producción del modelo «Anglia», la Ford británica acaba de sustituirlo por la serie «Escort». Durante estos ocho años han sido fabricadas 1.250.000 unidades «Anglia». El nuevo «Escort», puesto a la venta a mediados de febrero del presente año, se presenta en cuatro versiones distintas: «De Luxe», con motor de 1.098 centímetros cúbicos, 55 caballos al freno, 128 kilómetros por hora de velocidad máxima y un consumo medio de 9 litros; modelo «Super», con motor de 1.298 centímetros cúbicos, 63 caballos al freno, 140 kilómetros por hora de velocidad máxima y un consumo medio de 10 litros; modelo «GT», con motor de 1.298 centímetros cúbicos, 75 caballos al freno, 147 kilómetros por hora y un consumo medio de 10,5 litros (esta versión dispone de frenos de disco servo asistidos en las ruedas delanteras, neumáticos radiales y llantas más anchas); y, en la cúspide, el modelo «Twin-Cam», con motor de 1.558 centímetros cúbicos, 115 caballos al freno, doble árbol de levas en cabeza, 185 kilómetros por hora de velocidad máxima y un consumo medio de 12 litros.

## POLO DE DESARROLLO DE PONTEVEDRA

En el Pleno de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos de Pontevedra se ha informado, a través del gerente del Polo de Desarrollo de la marcha industrial y económica de aquella zona.

Entre otros aspectos, se destacó la fábrica de automóviles Citroën Hispania, que durante el mes de marzo ha producido un número de vehículos que se eleva a 3.400.

# CANO S. A.

## SERVICIO OFICIAL

# FIAT SEAT

# Vespa

# M·A·N

## EXPOSICION, VENTA Y SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

Av. de Tolosa, s/n. - Telfs. 18402 y 25402

## SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

## IRUN

Asistencia en garantía, Revisiones,  
Chapistería, Pintura, Mecánica,  
Electricidad,  
Modernos Servicios Técnicos,  
Recambios originales



# Hogares rodantes

## LAS CARAVANAS MOTORIZADAS, FACETA IMPORTANTE DE LA INDUSTRIA BRITANICA

Una de las facetas de la importante industria automovilística británica, que espera un pequeño auge a pesar de sus actuales «restricciones» económicas, es la sección de caravanas motorizadas.

La reducción de la cantidad de efectivo que se puede llevar al extranjero, impuesta por el Gobierno inglés, ha resultado una inyección de vitalidad para los fabricantes de los «hogares sobre ruedas», increíblemente populares, pues con ellos pueden reducirse los costes de las vacaciones.

### DE MINIBUS A UNA HABITACION COMPLETA

Las exhibiciones de automóviles que se efectúan este año en Londres muestran varios nuevos ejemplos de estas casas móviles que presentan muchas ventajas sobre sus oponentes: las caravanas en remolques.

Casi todos están contruidos sobre un chasis de camión de tamaño mediano, pero ahí terminan las semejanzas. Unas ingeniosas combinaciones en la cabina proporcionan comodidades hasta para seis personas, y cada uno de estos «hoteles sobre ruedas» tiene un pequeño comedor, su dormitorio y su medio de transporte. Todo este confort, sólo por mil libras esterlinas, aproximadamente.

Uno de los recién llegados, el «bluebird Wanderer», es típico. Como casa móvil para una familia de cuatro a cinco personas, puede servir para un tranquilo viaje a una velocidad de 97 kilómetros por hora. Y cuando se detiene para el almuerzo o para pasar la noche, entonces se convierte de un minibus en una habitación completa, en cosa de pocos segundos.

### TAMBIEN SIRVEN COMO SALON DE EXHIBICIONES

Asimismo, estos vehículos disponen de un techo que se levanta y proporciona una habitación suplementaria de más de 1,80 metros cuando la «casa móvil» está parada.

Como transporte para pasar las vacaciones, estas «casas» son mucho más maniobrables que el auto remolque. Los costes del transbordador también son muy reducidos, detalle muy importante para el turista británico que, tradicionalmente, pasa sus vacaciones al otro lado del Canal de la Mancha, en la Europa continental.

En realidad, ofrecen todas las ventajas y ningún obstáculo para hacer vida al aire libre. Estas ventajas son muy tenidas en cuenta por el padre de familia que posee un presupuesto reducido para gozar de sus vacaciones.

Aparte de las vacaciones, las caravanas motorizadas tienen la gran ventaja de ser útiles para los viajes de fin de semana, como plataforma para ver las carreras y, aún más importante, como vehículo familiar o minibus.

Algunos propietarios los ponen en servicio como salones de exhibición móviles; los vendedores viajantes los usan como oficinas, mientras que los pequeños comerciantes les quitan de vez en cuando los asientos y los convierten en camiones de distribución de mercancías, o cuando la familia tiene necesidad de un vehículo para hacer una excursión al campo.

La mayoría de los cinco grandes fabricantes de automóviles construyen carrocerías adaptables para estos «hogares volantes». Los constructores de coches los emplean, asimismo, para impulsar sus negocios, ascendiendo cada vez más en esta rama, nueva e ingeniosa, de la industria automovilística.

RICHARD WAGSTAFF



## 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

# EL PAPEL DE LOS ADITIVOS EN EL ACEITE PARA AUTOMOVILES

## MAYOR DURACION DEL MOTOR Y CAMBIOS MENOS FRECUENTES

Las partes metálicas en fricción tienen la propiedad de destruirse mutuamente, a menos que se las lubrique. El lubricante empleado en motores de automóvil se denomina aceite de motores. Los modernos aceites ya no son meros productos de refinación. Desde la década del 40, el producto refinado del aceite crudo sólo constituye el principal componente del aceite para motores. Gracias a los aditivos se transforma el producto básico en «elixir» maravilloso que permite a los motores funcionar 150 ó 200.000 kilómetros a altas velocidades.

Hace más de treinta años, los cilindros tenían que rectificarse después de 30 ó 35.000 kilómetros; era necesario cambiar los pistones debido al desgaste por fricción. En esta época, los motores se convertían en chatarra después de la segunda rectificación, aunque los diseñadores no aprovechaban la capacidad de 1.000 c.c. más que para una potencia de 25 caballos. Hoy en día, la capacidad se ha duplicado y la vida del motor ha aumentado en un 100 por 100, o más.

Los conductores están tan habituados a esa ventaja que la consideran obvia. Nunca piensan en la cantidad de material y trabajo que ha desembocado en el diseño de un motor más efectivo. A esto ha contribuido, en gran parte, la industria de aceites minerales.

### LOS ACEITES

Los aceites para motores sirven a más propósitos que la simple lubricación preventiva del desgaste por fricción. También tienen la misión de

enfriar y hermetizar. Además se les exige durabilidad y propiedades anticorrosivas. Y esto no es todo. Los químicos de petróleos tienen que eliminar ciertas propiedades naturales del aceite para motores, a fin de que la máquina pueda funcionar adecuadamente. A temperaturas bajas no se tolera que la parafina y otros componentes se separen, ni que el aceite se coagule. El consumo de aceite depende en gran parte, de la oxidación. Es decir, que su constitución debe evitar ese proceso en la mayor medida posible.

En el motor se produce óxido, mugre y otras materias impuras, que tienden a depositarse. El sedimento puede mermar la eficiencia del motor a tal punto que no sólo produzca perturbaciones, sino también destruya parte del mismo. Apenas desde el año 1940 se conocen las materias que mantienen las partículas de impurezas flotando en el aceite, con lo cual es posible separarlas por un filtro. La película de aceite entre superficies metálicas que se mueven no puede ser afectada, ni por temperaturas excesivamente altas ni por las más bajas. Los aceites a los que se presentan grandes exigencias en el aspecto mecánico del vehículo, forman espuma, e incluso se solidifican; una característica indeseable, entre otras, que se pueden evitar mediante aditivos químicos.

### LA QUIMICA

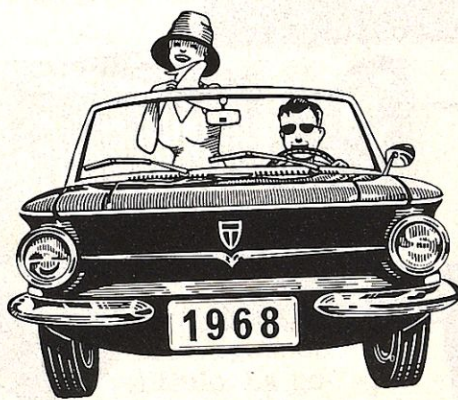
Los artificios de que se valen los químicos del petróleo para refinar el aceite básico se deben al avance de la técnica en los Estados Unidos en los últimos veinte años. Los aditivos antioxidantes fueron los primeros en emplearse en motores de automóvil. Los antioxidantes retardan el ataque del oxígeno, especialmente a altas temperaturas, impidiendo así la formación de asfaltos, resinas y ácidos insolubles en aceite.

Los químicos del petróleo se encuentran a menudo enfrentados con tareas extremadamente difíciles, ya que un buen aditivo que sirve para lograr una característica benéfica también puede producir otra perjudicial.

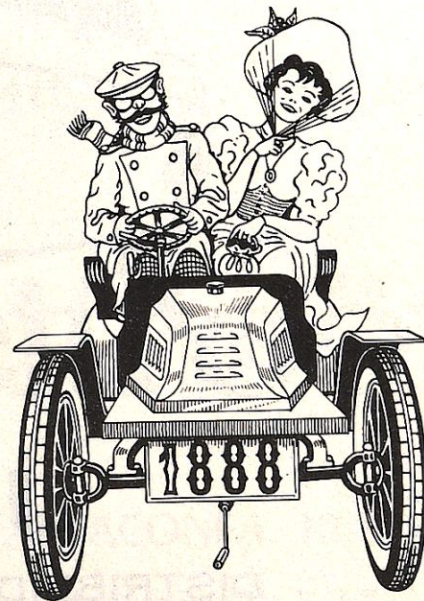
La elaboración de materias adicionales cuesta tiempo y dinero. Los laboratorios exigen aparatos e instrumentos que valen millones. El solo test de un aditivo requiere varios meses. Todos estos esfuerzos redundan en beneficio del conductor. Su vehículo puede durar más tiempo, a pesar de su mayor potencia. Los aceites de fines múltiples le ahorran el paso de aceites de verano a aceites de invierno, y le evitan tener que cambiarlo cada 1.500 kilómetros, como era el caso hasta la segunda guerra mundial. Ahora se han extendido los intervalos hasta 5.000 y 10.000 kilómetros.

## 80 AÑOS de salud y juventud

AHORA

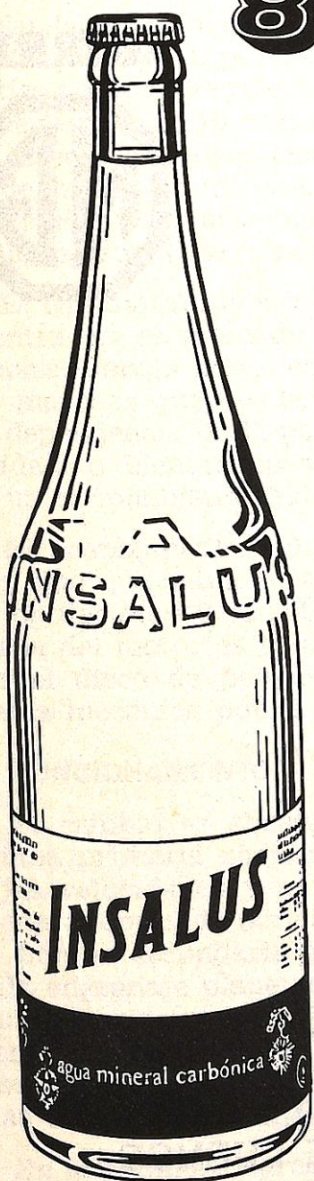


COMO ENTONCES



"MANTENGASE JOVEN"

con  
el agua  
NATURALMENTE PURA





## DECISIVAS MEDIDAS EN GRAN BRETAÑA PARA CONDUCIR CON MAS SEGURIDAD

Con el fin de hacer las carreteras de Gran Bretaña más seguras para todos y reducir el número de accidentes causados por la bebida, el Gobierno Británico ha publicado recientemente una Ley: el Acta de la Seguridad en la Carretera, de 1967. Esta nueva ley, con plenos efectos legales a partir de octubre de 1967, considera como delito y castiga al conducir —o intentarlo— un vehículo de motor, cuando el nivel de alcohol en la sangre del conductor exceda de 80 mg. en cada 100 mm. de sangre.

La finalidad de esta nueva ley no es, ni mucho menos, el hacer más difícil el conducir, ni tampoco evitar que la gente beba; lo que se pretende con esta reciente disposición es prevenir al público de conducir precisamente después de haber bebido. La máxima para el conductor inteligente y prudente debería ser: «Si me he divertido tomando varias copas es mejor y mucho más seguro el solicitar de alguien que no haya bebido que conduzca, o bien tomar un taxi o viajar por otros medios públicos de transporte, hasta tanto los efectos del alcohol hayan desaparecido.

No hay razón alguna por la cual los turistas y visitantes extranjeros se asusten por esta nueva disposición del Gobierno Británico; tampoco hay motivo alguno para considerar esta nueva ley como un inconveniente para visitar Gran Bretaña con coche propio o alquilado en el país. Por el contrario, las carreteras británicas deberán ser, precisamente mediante esta nueva ley, más seguras para el usuario de ellas.

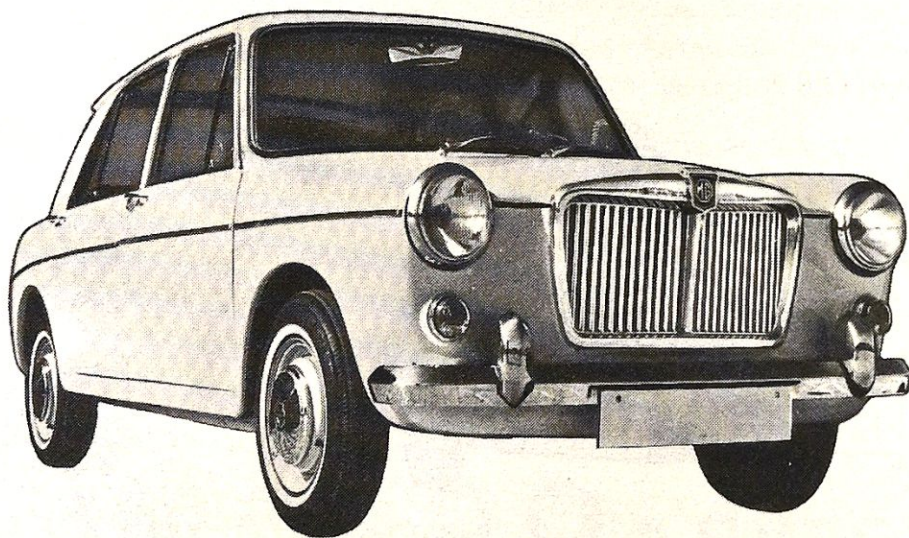
Hay una o dos cuestiones, que los visitantes de la Gran Bretaña deben conocer acerca de esta ley:

La Policía británica tiene plenos derechos y facultades para requerir a los conductores presten la «prueba del aliento», siempre que existan indicios para creer que un conductor ha ingerido alcohol. De igual forma, las autoridades policiales

podrán solicitar dicha prueba si el conductor en cuestión ha cometido alguna infracción o falta al Código de la Circulación o se ha visto envuelto en algún accidente.

Esta «prueba de aliento» consiste en soplar dentro de una bolsa de plástico, a través de un tubo de cristal. A su vez el tubo contiene cristales tratados químicamente, los cuales indican, mediante un cambio de color, si el conductor ha ingerido más alcohol que el autorizado. Estas pruebas se realizan rápidamente y en circunstancias normales se practican en pocos minutos.

La Policía podrá realizar posteriores pruebas, solamente en el supuesto de que la «prueba de aliento» llevada a cabo en la misma carretera fuera positiva. En tales casos, el conductor será requerido para que acompañe a un inspector a la Comisaría. Una vez allí el conductor puede repetir la primera prueba, si así lo desea. Si ésta fuera negativa, no habrá lugar para realizar ninguna otra prueba más. Pero, si por el contrario, fuera positiva, entonces la Policía solicitará del conductor la prueba de sangre u orina, y la muestra es posteriormente analizada en un laboratorio oficial. Si este análisis acusara nivel de alcohol superior al marcado por la ley, el conductor será juzgado. En todo momento se toman las debidas protecciones para asegurar que todas las pruebas sean justas y que ninguna persona inocente sea castigada. En el supuesto de que el conductor fuera declarado culpable, la sanción puede ser desde la retirada del permiso de conducir y una multa cuya cuantía podría llegar a 1.000 libras esterlinas, hasta el encarcelamiento, y en algunos casos, ambas sanciones: retirada del permiso de conducir y multa más encarcelamiento. Los visitantes extranjeros que eviten la bebida antes de conducir, lógicamente no se encontrarán nunca perturbados por esta ley.



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

# SE VA IMPONIENDO EL CAMBIO AUTOMÁTICO

En Estados Unidos, el coche de turismo con cambio automático es lo normal. Allí se venden ya más del 70 por 100 de los vehículos con cambio automático. Y hay indicios de que también en Europa va a salir el cambio automático de su existencia precaria. Cada vez son más numerosos los conductores que reconocen que no sólo resulta especialmente «deportivo», sino que es más bien incómodo, fatigoso y contrario a la seguridad el hacer no sólo de conductor, sino además tener que trabajar como maquinista, accionando sin cesar el pedal de embrague y la palanca del cambio.

## EL PRECIO DE LA GASOLINA, FACTOR IMPORTANTE

Las circunstancias, qué duda cabe, son desde luego muy distintas en Estados Unidos y Europa. Al otro lado del gran charco dominan los motores de gran volumen y alto caballaje y la gasolina es barata. Con gusto se acepta un mayor consumo en favor de la comodidad del cambio automático. En Europa, los precios del combustible son mucho más altos, por lo cual el cambio automático debe cumplir, ante todo, la exigencia de no aumentar de un modo considerable el consumo de gasolina del automóvil. A esto se suma el hecho de que el conductor europeo tiene una relación más personal con su vehículo. Se requieren, pues, cambios automáticos que permitan un estilo individual de conducir.

En la opinión de los ingenieros de la Daimler-Benz AG fue necesario, por tanto, desarrollar un cambio automático completamente nuevo y apropiado a las condiciones europeas en lo cual hubo de tomar en consideración las exigencias de reducir lo menos posible el rendimiento de marcha y no aumentar mayormente el consumo de combustible, así como también la posibilidad de un estilo personal de conducir.

El cambio automático de la Daimler-Benz, que se encuentra en el mercado desde 1962, satisface estas exigencias. Consta de un engranaje planetario para las cuatro marchas que puede ser accionado automáticamente, en dependencia de la posición del acelerador y de la velocidad, o bien independientemente, así como también de un acoplamiento hidráulico de arranque.

El acoplamiento hidráulico sirve no sólo para arrancar, sino que actúa en todas las marchas, amortiguando las oscilaciones y con ello protegiendo el vehículo. La potencia del motor es transformada en potencia hidráulica por el disco de paletas del embrague hidráulico y en fuerza mecánica por la turbina.

## SU FUNCIONAMIENTO

El cambio es abastecido de aceite a presión por la bomba primaria acoplada al motor cuando se trata de bajas velocidades y por la bomba secundaria, más pequeña, propulsada por el árbol cardan a altas velocidades. La bomba secundaria sirve también para remolcar. En cada engranaje planetario se pueden establecer diversas multiplicaciones por medio de los embragues y cintas de freno; también es posible invertir el sentido, lo cual resulta necesario para la marcha atrás. En cada una de ellas concurren las siguientes circunstancias:

*En la primera marcha.*—Se accionan las cintas de freno 1 y 2; relación de giro, 1:3,98.

*En la segunda marcha.*—Se accionan la cinta 1 y el embrague 2; relación de giro, 1:2,52.

*En la tercera marcha.*—Se accionan los embragues 1 y 2; relación de giro, 1:1,58.

*En la cuarta marcha.*—Se accionan los embragues 1 y 2; relación de giro, 1:1.

*En la marcha atrás.*—Se accionan la cinta 3 y el embrague 3; relación del giro, invirtiendo el sentido de giro, 1:4,15.

La fuerza de propulsión es transmitida en primera marcha y en marcha atrás por los dos planetarios; en las marchas segunda y tercera, por uno de ellos, y en la marcha directa, puntuando los dos engranajes planetarios. Las cintas de freno 1 y 2 que se emplean siempre al pasar de una marcha a otra, son, además, accionadas de tal modo, al efectuar el cambio, por el aceite a presión del cambio que no puede producirse ningún tirón.

El cambio automático se realiza en dependencia de la velocidad de marcha y del momento de rotación del motor.

Independientemente de esto, el cambio automático puede ser fácilmente dominado por el conductor. Hay siempre dos marchas disponibles, una inferior para la aceleración y una superior para la marcha propiamente dicha.

El paso automático a una marcha superior o inferior sólo tiene lugar si la potencia que se necesite se ofrece en la nueva marcha con menor consumo de combustible que en la anterior. El conductor puede presionar el acelerador si fuese necesario, pasando por pleno gas, hasta «sobre gas», y así obligar a que el cambio pase a una marcha inferior siempre que esto permita una mayor aceleración.

*Garage Inglés*

MIGUEL COCA

Servicio Oficial

**citroën**

ALDACONEA, 10 y 11

Teléfono 11-7-65

SAN SEBASTIAN

# MECANO

car polish



NUEVOS PRODUCTOS PARA  
PROFESIONALES  
CARROCEROS - PINTORES

**DESBASTADOR - ABRILLANTADOR**

(Fuerte o normal)  
GRAN RENDIMIENTO

(A las silicanas)  
GRAN BRILLO

FABRICADOS POR

**BISSEUIL Y HUET  
S. A.**

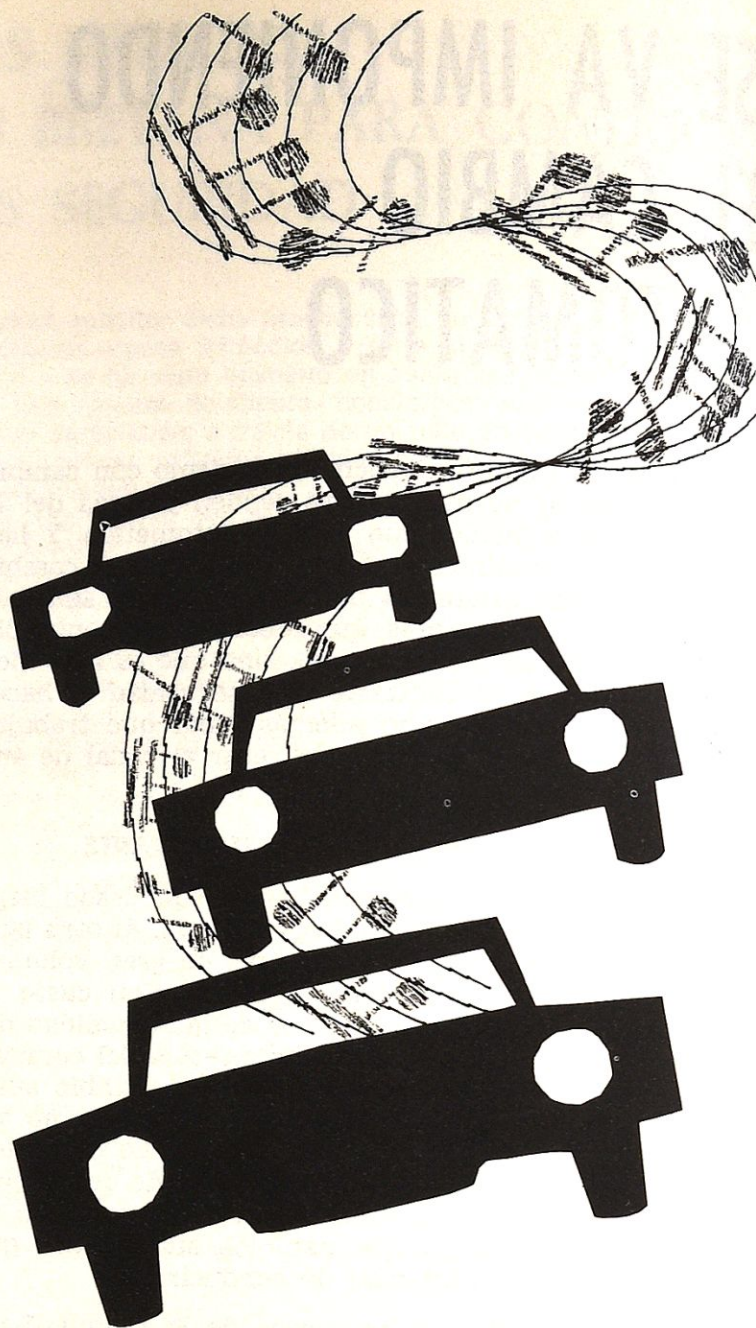
**de París**

en su fábrica de

**RENTERIA (Guipúzcoa)**

Juan de Olazábal, 26

Teléfonos 55237\* y 55312\*



sus programas preferidos con

**PHILIPS  
AUTO-RADIO**

instalado por

**RADIO GROS**

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

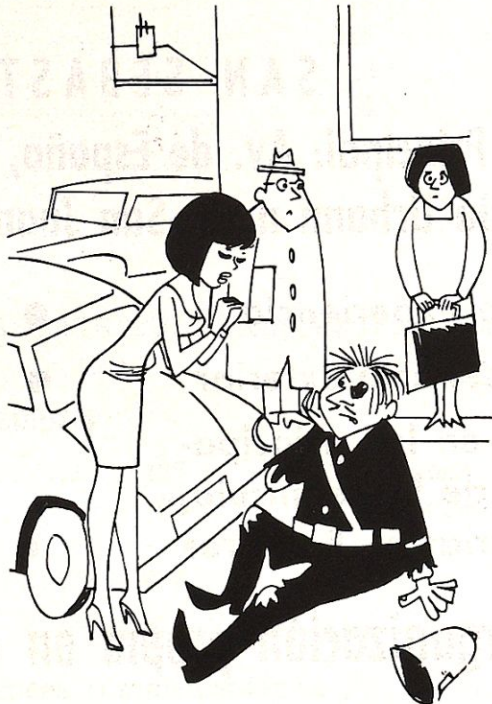
**UNA GARANTIA AUTENTICA**



# RUEDA EL HUMOR



-Alguna ventaja tenían que tener los coches pequeños...



-Déjese ya de pedir perdón...! De sobra sabe que es usted bonita!



-Sí, ésta va estupendamente.

## HOMBRES BOLIDOS (Continuación del Boletín de Abril de 1968)

Por F. CASCAJO (2)

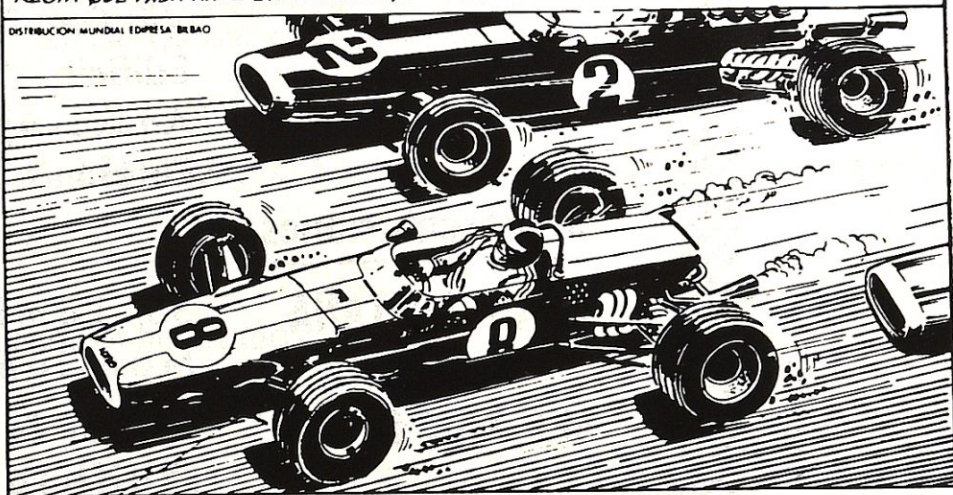
Y LA CUENTA HA COMENZADO. CADA CAMPEÓN REPIASA MENTALMENTE CADA UNO DE LOS INCONVENIENTES DEL CIRCUITO Y CON LOS NERVIOS EN TENSIÓN ESPERA QUE PASEN UNOS SEGUNDOS, QUE SE LE ANTOJAN INTERMINABLES.



¡LA MANO CONTINÚA CONTANDO!. ¡CERO!. LOS ASES DE LA VELOCIDAD, CON SUS MOMOS INCOMBUSTIBLES ARRANCAN Y SUS BÓLIDOS SALEN ENTRE RUIDOS Y CHIRRIDOS; SUS...



... NEUMATICOS, QUE GIRAN A GRAN VELOCIDAD, DEJAN EN EL PAVIMENTO GRANDES MARCAS NEGRAS DE CAUCHO QUEMADO. DESPUÉS, TODOS LOS OJOS QUEDAN FIJOS EN LA RECTA QUE PASA ANTE LAS TRIBUNAS, ESPERANDO EL PRIMER COCHE.



BUENO, AHORA A ESPERAR. LA SUERTE TIENE QUE PONERSE ESTA VEZ A NUESTRO LADO.



SIGO NOTANDO TU PREOCUPACIÓN ¿QUE TEMES? ¿EL SEÑOR MONTI?

SI, NO PUEDO QUITÁRMELO DE LA CABEZA, SI SE ENTERA DESPEDIRÁ A 'ZATO' SEGURO.

EN AQUEL MOMENTO ALGUIEN LES LLAMA.



¡PIETRO!, QUE ALEGRÍA VEROS, ¿QUIEN CORRE CON EL BÓLIDO 3?



# BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

SAN SEBASTIAN

Sucursal Principal: Av. de España, 31 - Teléfono 3140/44

Agencia Urbana n.º 1: San Juan, 1 - Teléfono 3145

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

## Organización propia en el extranjero:

### Filiales:

BANCO DE SANTANDER - ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575

Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España - C/ Venezuela

Edificio "La Rotonda"

Anexo - Ap. Postal, 9A-484

Teléfono 3-5325

PANAMA, 9A

### Representaciones

GRAN BRETAÑA

38, Lombard-Street-  
Mansion House 6070

LONDRES, E. C. 3

MEXICO

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

MEXICO I. D. F.

VENEZUELA

Avenida de Urdaneta,  
esq. Las Ibarra, Edifi-  
cio Central, Oficina 104  
Teléfono 81 93 77

CARACAS

COLOMBIA

Carrera, 7.ª número  
17-01. Oficina 909  
Apartado Aéreo 15974  
Teléfono 42 09 41

BOGOTA, D. E.

PERU

Jirón Ucayali, núm. 142  
Oficina 302 - Teléf. 7-3148

LIMA

Aprobado por el Banco de España con el n.º 6.654 (2)



# JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A ABRIL DE 1968

## MATRICULACION

Vehículos	Fabricación nacional	Importación	Subasta	TOTAL
Camiones ... ..	51	2	—	53
Autobuses ... ..	7	—	1	8
Turismos ... ..	516	1	12	529
Motocicletas ... ..	45	4	1	50
Furgonetas, camionetas ... ..	64	—	2	66
Remolques ... ..	1	—	—	1
				707
			TOTAL ... ..	

ULTIMA MATRICULA CONCEDIDA: SS - 76.139  
 » » » SS - 308-R

### PERMISOS CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones ... ..	425
Hembras ... ..	68
TOTAL ... ..	493

### LICENCIAS CONDUCCION

Varones ... ..	60
Hembras ... ..	2
TOTAL ... ..	62

### DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias ... ..	3.097
Idem al Reglamento Transportes ... ..	69
TOTAL ... ..	3.166

### ACCIDENTES DE CIRCULACION

De los que se han desprendido:	ACCIDENTES CON VICTIMA ... ..	47
	Heridos leves ... ..	43
	Heridos graves ... ..	20
	Muertos ... ..	6
	Accidentes con daños materiales ... ..	13

## DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Abril de 1968

### VEHICULOS MATRICULADOS

Turismos ... ..	437
Motocicletas ... ..	28
Camiones ... ..	58
Furgonetas ... ..	71
Otros vehículos ... ..	4

ULTIMA MATRICULA: 55.747

### PERMISOS DE CONDUCIR

Varones ... ..	487
Hembras ... ..	79

### LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones ... ..	334
Hembras ... ..	30

DENUNCIAS: 2.172.

### ACCIDENTES DE CIRCULACION

Número de accidentes ... ..	63
Número de muertos ... ..	3
Número de heridos graves ... ..	35
Número de heridos leves ... ..	50
Daños materiales ... ..	6
Vehículos implicados ... ..	96

# LA IMPORTANCIA DE LA FRUTA EN EL "MENU" DEL CONDUCTOR

*Muy a menudo se relaciona a los conductores con el hombre que gusta evadirse de las largas horas de volante engullendo sabrosas pero grasientas y abundantes comidas, como sólo saben preparar en muchos de nuestros paradores de carretera, sobre todo en las rutas al norte de Madrid.*

*Quizá sea parcialmente verdadero este cliché, dado el saludable y rollizo aspecto que presentan muchos conductores que se apresuran a buscarse la embolia o el infarto antes de que le llegue el descanso a que por la edad le pueda corresponder, o bien a encontrarse a esa señora de macabra faz que acecha en los caminos a los conductores imprudentes.*

*Es preciso no olvidarse de vez en cuando de los tópicos. Sobre todo por las grandes verdades que encierran. Y, ya se sabe, «de las grandes cenas están las sepulturas llenas».*

*Hacemos estas manidas consideraciones porque, una vez más, los doctores en dietética se han puesto de acuerdo para lanzar otra campaña contra los conductores comilones.*

*Nada menos que el Dr. Karl Heinz Wagner, del Instituto Científico de la Alimentación en la Universidad de Giessen, ha dicho recientemente que la vida de un conductor depende del menú. En vez de los numerosos excitantes que el conductor toma durante el viaje, no debería olvidarse nunca de las ventajas que reporta tomar fruta a discreción.*

*Durante dos días se repartieron más de 120 mil manzanas en los lugares de descanso de las autopistas alemanas a los conductores de vehículos. ¿Se imaginan lo fácil que sería hacer eso aquí, con las abundantes manzanas y naranjas que se pudren en los almacenes por negarse los intermediarios a venderlas más baratas?*

*Otro eminente médico, el Dr. Goodtwyn, del Instituto Tecnológico de Chicago, achaca el 90 por ciento de los accidentes a causas humanas, y la mayoría de ellas a falta de sueño o reposo adecuado, o exceso de comida y de excitantes, cuando no de drogas.*

*El Dr. Goodtwyn, aconseja al conductor hacer un alto en el camino cada cuatro horas como mínimo; detenerse inmediatamente al menor síntoma de fatiga o sueño; descansar satisfactoriamente antes de emprender un largo viaje; comer, poco, pero a menudo, y no tomar ningún estimulante para dormir la noche anterior al viaje.*

*Claro que estos consejos se refieren al mimado conductor yanqui. Por acá el «way of life», el modo de vida, como ellos dicen, es muy diferente. Todos conocemos a algún conductor de los que se pasan días y noches al volante, con poco descanso y menos sueño, en el incómodo camastro de la cabina. Pero éste es otro problema que hay que resolver, sin que su existencia invalide los consejos médicos.*

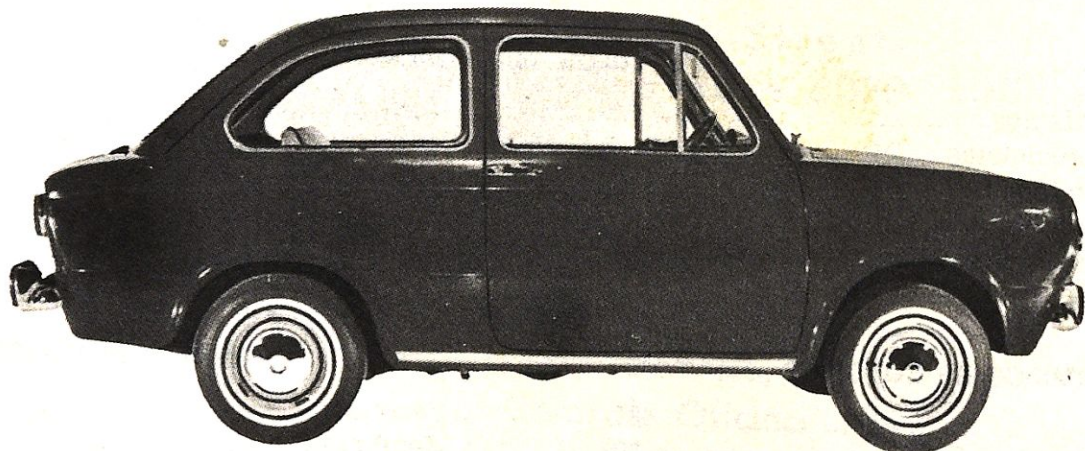
---

## TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

### SERVICIO OFICIAL SEAT



**Sea propietario de un coche Seat  
desde 2.550 PESETAS al mes**

**Incluidos todos los impuestos**

Solicite información a nuestro departamento de ventas



## *Servicios que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa pone a disposición de los señores socios*

### **Documentos para el paso de fronteras**

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

### **Servicio del Seguro Mutuo de automóviles**

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

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

### **De gestión**

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

### **Carnet de asistencia Internacional**

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

### **Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación**

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

### **Escuela de conducción**

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

### **Disposiciones Oficiales**

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

### **Hoteles recomendados**

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

### **Itinerarios y otros informes**

Facilita cuantos datos se le soliciten sobre viajes en automóvil.  
Itinerarios - Distancias - Estado de carreteras. Como igualmente, información acerca de hoteles, paradores, etc.

### **Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares**

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

### **Boletín Oficial de Información**

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

### **Economía que representa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa**

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



# una completa organización para vd.

Todo usuario de vehículo precisa una asistencia en el momento y lugar en que surja la causa. La completa red asistencial de **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL** le acompañará siempre por toda España. Y además, en sus desplazamientos por Europa encontrará la asistencia de **MUTUA** incluidos los países de Europa Oriental, Asia y Africa ribereños del Mediterráneo. **EL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA**, a través de su aseguradora oficial **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, especializada en el seguro de vehículos, está en condiciones de ofrecerle esta completa organización asistencial.

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 del

**REAL CLUB AUTOMOVIL DE GUIPUZCOA**

