

# El Automovil Club



**Club**  
**VASCO**  
**NAVARRO**

2.ª EPOCA - N.º 46

NOVIEMBRE 1971





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

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

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

### **Documentos de Frontera**

Carnet Internacional de Conducción.

### **De gestión**

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

### **Seguros**

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

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

### **Asistencia Internacional**

**Carnet de asistencia** para viajar por el extranjero, con el cual podrá hacer frente a cualquier imprevisto, por accidente, averías, enfermedad. Podrán anticiparle hasta 25.000 pesetas que devolverá a su regreso en pesetas.

**Bonos de asistencia**, con los cuales estará a cubierto de gastos imprevistos por avería, enfermedad, accidente, reparación de los pasajeros y del vehículo, etc., siendo los gastos a cargo del R.A.C.V.N.

Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

### **Revisión Médica**

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

### **Delegaciones**

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).

### **Hoteles**

Hoteles recomendados.

### **Asesoría Jurídica**

Recursos si procede contra sanciones impuestas por Jefaturas de Tráfico y Municipios en materia de circulación.

### **Adquisición automóviles**

A través del Club, con financiación o sin ella.

### **Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.**

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

### **Escuela de Conducción**

Escuela de conducir.

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

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



# 1000 premios en noviembre

\*plazo de opción: 30 de noviembre  
solicite información en cualquiera de nuestras oficinas

publivas



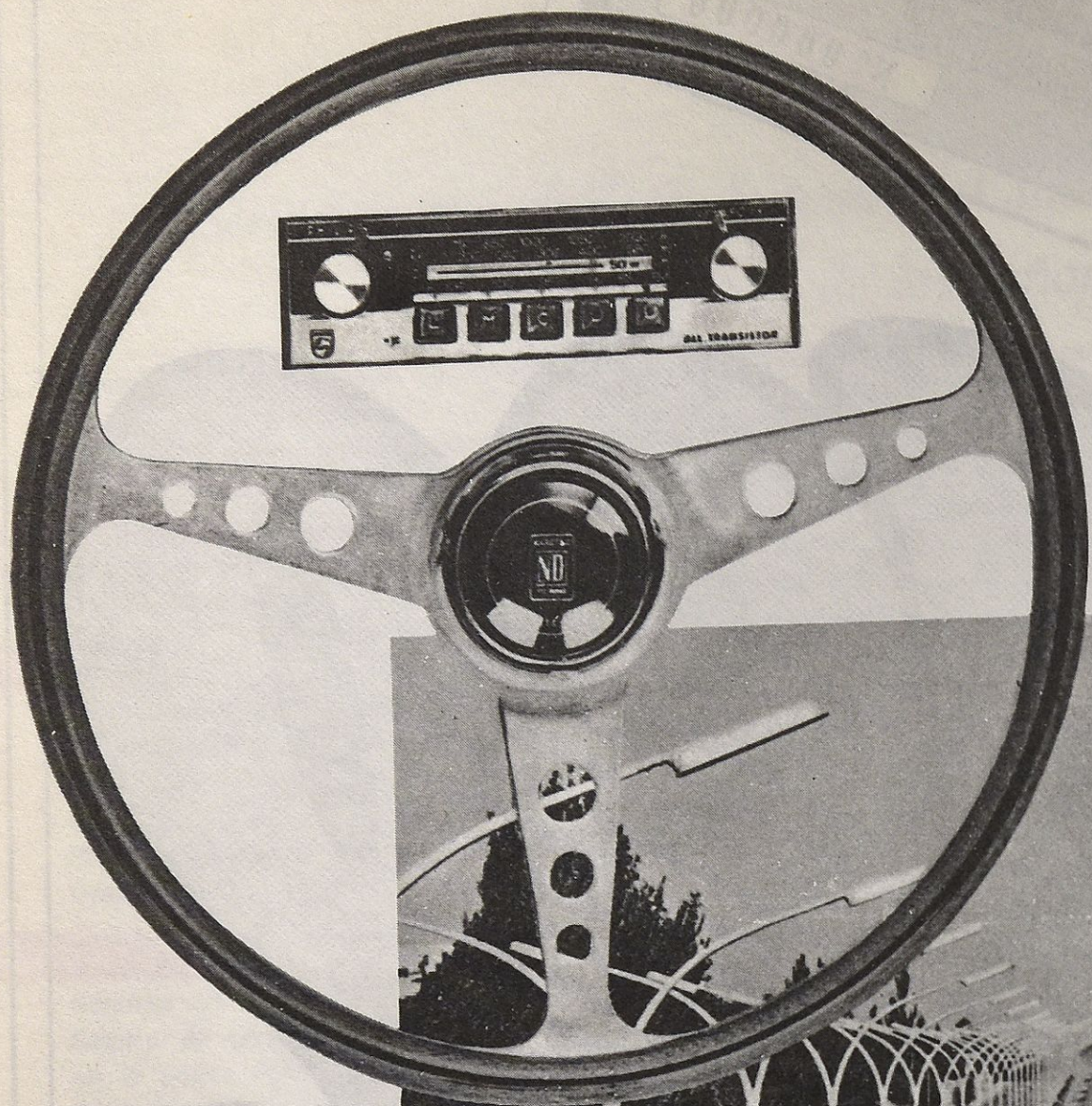
**CAJA DE AHORROS  
MUNICIPAL  
DE SAN SEBASTIAN**

Cualquiera que sea su coche

INSTALE UN

**PHILIPS**  
**AUTO-RADIO**

ahora... con  
reproductores  
cassettes!!!



GAMA **PHILIPS** 1971

DISTRIBUIDOR:

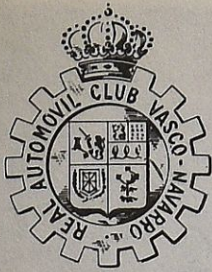
*radio*

**GARIBAY**

**SAN SEBASTIAN**

PEÑAFLORIDA, 1  
AVDA. DE MADRID, 8  
MIRACRUZ, 3

TALLERES PROPIOS PARA INSTALACIONES Y SERVICIO POST-VENTA



# El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

## SUMARIO

	Pág.
Cebras .....	3
Bilbao y Vizcaya contarán, en breve, con dos alivios a sus problemas de tráfico.....	4
Carta dirigida a los aficionados a los viejos cacharros	7
Los aparcamientos, un problema urgente.....	7
Información del Club.....	9
La cobertura de los riesgos de automóviles.....	11
La contaminación del aire.....	11
Prueba del Citroën GS Break.....	12
Barreras de seguridad, antichoque, para autopistas	15
Primer maniquí totalmente articulado de Europa...	17
Con tercer freno: El Seat 850 Especial.....	13
Salón de París.....	19
Pocas novedades en el Salón del Automóvil de París	20
Invento español en París.....	21
I Rally Turístico-Nieve.....	22
El rodaje perfecto.....	25
Noticiero internacional.....	27
¿Son necesarios los taxistas?.....	28
Novedades.....	30
Adelantamientos.....	33
Rueda el humor.....	39
Crucigrama .....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: NAVARRA - Urbasa

(Foto: Alberto Fernández Ibarburu)

## DELEGACIONES

### Guipúzcoa

#### EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

#### IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

#### TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661967

### Alava

#### VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray  
Castilla, 26 Teléfono 221284

### Navarra

#### PAMPLONA

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

### Vizcaya

#### BILBAO

Secretario: José María Domingo  
Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfono 249864

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el  
Real Automóvil Club  
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria  
Director:  
Gerardo Erausquin Olazábal

## CEBRAS

No es la primera vez que nos referimos a este tema. Junto a nuestra voz, han sido otras muchas las que han clamado para poner orden en un enclave del tráfico que es muy propenso a dar víctimas humanas.

El caso es simple, aunque criminoso.

Ante un automovilista se halla un paso de cebras y, en uno de los extremos de él, uno o varios peatones quieren cruzar la calzada. Están en su derecho. Este automovilista detiene su vehículo (supongamos que en calzada de una dirección, marcha por la izquierda), lo que le da opción al peatón o peatones a cruzar por el paso de cebras. Pero he aquí que el automovilista que llega por la derecha del que se detuvo, no se para y en el peor de los casos atropella a los peatones.

El hecho es doblemente delictivo porque, junto a la vulneración de las normas del tráfico, ha mediado para que quien se muestre respetuoso con ellas se sienta indirectamente implicado en el accidente. El peatón confiaba en la detención de este vehículo ante las cebras, ya que una "pared" le impedía toda visibilidad, y ha seguido su paseo... mortal.

No nos estamos refiriendo a hechos que pueden suceder. Dos, tres y hasta cuatro accidentes, con muerte por medio, han ocurrido en San Sebastián en época reciente y en plazo brevísimo de uno a otro.

¿Qué soluciones existen para evitar estas víctimas de forma tan absurda?

Hay una que puede valer por todas: el humanismo, el amor al prójimo, la ejecutoria honrada de cada cual. Se da la circunstancia de que, en ese tramo que ya va siendo mortífero, existen unos indicativos de velocidad máxima (cincuenta por hora) y no se respetan, porque los cuerpos atropellados han sido lanzados como pelotas de tenis a varios metros de distancia.

Si esa solución, la que podría ser ejercitada por el propio ser, no ha resultado, antes al contrario nos ha procurado buen número de víctimas, ¿qué otra u otras caben?

Tal como está en la actualidad el ánimo del automovilista, lo más sensato fuera suprimir los pasos de cebra e instalar en su lugar semáforos, aunque es preciso reconocer con tristeza que en algunas ocasiones tampoco son capaces de frenar el ansia celerada y... criminal de ciertos conductores.

Es un problema importante, decisivo, al que las autoridades deben prestar la máxima atención para lograr una solución lógica y sobre todo humana.

Exclusiva de publicidad  
**PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ**  
Garibay, 34 - Teléfono 415990  
San Sebastián



Prosiguen el ritmo previsto las obras del puente de La Salve, correspondiente a la Solución Centro. Se procedió a colocar dos enormes vigas metálicas sobre la parte correspondiente a la Avenida de las Universidades, por lo que hubo necesidad de interrumpir dicha vía al tráfico, tanto de vehículos como de peatones.

# BILBAO Y VIZCAYA CONTARAN, EN BREVE, CON DOS ALIVIOS A SUS PROBLEMAS DE TRAFICO

Bilbao se encuentra en una importante coyuntura respecto a su, ya grave, problema de la circulación o tráfico rodado, como queramos llamarlo.

El hablar de coyuntura, por esos modismos de la época, suena como a situación difícil y nada más lejos de la realidad, pues Bilbao va a paliar, sin atrevernos a decir que solucionar, ya que hasta la Solución Sur no nos veremos libres del agobio y la congestión, que actualmente reinan en la Villa de D. Diego.

La principal, y más importante, es la Solución Centro. Bueno, lo de solución quizá sea un tanto optimista; más bien diríamos que se trata de una "cura de urgencia".

Dentro de unas fechas, el desvío, para aquellos que desean dirigirse al centro de la ciudad (Plaza de D. Federico Moyúa o Plaza "elíptica"), se realizará a partir del barrio de Zurbarán, frente a la fábrica de Aceros HEVA (Echevarría), y a través de una amplia avenida, bordeando la Ciudad Jardín, para atravesar la ría por el nuevo puente, por el que se desemboca a la confluencia de Alameda de Mazarredo con Alameda de Recalde y la desviación hacia la carretera de Santander.

Esto aliviará, en gran parte, la gran congestión que se forma en la Plaza de Primo de Rivera (Ayuntamiento), hoy incapaz de absorber la vorágine actual. Pero, nos preguntamos, ¿Alameda de Mazarredo y Alameda de Recalde están preparadas? Lo dudamos, y pronto veremos los resultados.

Y la segunda solución reside en esa gran esperanza, que bilbaínos y donostiaras tenemos en la autopista Bilbao-Behobia, ya que en estas fechas S.S.AA.RR. el Príncipe de España ha inaugurado un nuevo tramo, Amorebieta-Durango: 6 kms, concluidos con dos meses de adelanto sobre la fecha prevista.

Hemos realizado una prueba sobre el propio terreno, y el trayecto desde el comienzo de la autopista hasta la nueva terminal se puede realizar en doce minutos, a una media de 110 kilómetros por hora. Claro que los coches que sean capaces de tal velocidad.

Ya estamos más cerca. Y en un cálculo estimativo podemos decir que el ahorro en kilómetros es de 10 y en tiempo del orden de los dieciocho minutos, contando con que la carretera N-634 se encuentre en condiciones normales de circulación, es decir, sin tráfico excesivo y sin el paso a nivel de Amorebieta cerrado.

Por otra parte, y según nos han comunicado los rectores de Europistas, el tramo Durango-Eibar quedará inaugurado para finales de 1972. Las obras van adelantadas y el pasado 16 de octubre fue perforado totalmente el primer túnel del trazado, que salva el alto de Areitio.

Los constructores le han bautizado con el nombre de "Vivi" que corre parejo con otro, el "Cristina". Ambos tienen una longitud de 600 metros y una anchura de doce.

Sí, la autopista es una esperanza que no falla. Vizcaya está de enhorabuena.



Obreros y técnicos ante una de las bocas del túnel de Areitio perforado recientemente.

Se brinda con champán una vez perforado el túnel de Areitio.



# WAGONS·LITS//COOK

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

## PRESENTA EL MAS VARIADO Y SUGESTIVO PROGRAMA DE CRUCEROS

### CRUCERO DE NAVIDAD Y FIN DE AÑO 1971

En la M/N "IRPINIA". Del 21 de diciembre al 1 de enero. Itinerario: BARCELONA - LAS PALMAS - TENERIFE - DAKAR - BATHURST.  
Precios desde 16.900 ptas.

### CRUCERO DE NAVIDAD 1971

En la M/N "CARIBIA". Del 20 al 28 de diciembre. Itinerario: BARCELONA - TANGER - MALAGA - ARGEL - PALMA DE MALLORCA - GENOVA - BARCELONA.  
Precios desde 8.200 ptas.

### CRUCERO DE FIN DE AÑO 1971

En la M/N "CARIBIA". Del 28 de diciembre al 6 de enero. Itinerario: BARCELONA - MALAGA - TANGER - LISBOA - CASABLANCA - ARGEL - BARCELONA.  
Precios desde 11.100 ptas.

### CRUCERO A AMERICA DEL SUR Y AL CARIBE

En el Trasatlántico "EUGENIO C". Del 7 de enero al 29 de febrero. Itinerario: BARCELONA - LISBOA - RIO DE JANEIRO (Brasil) - SANTOS (Brasil) - BUENOS AIRES (Argentina) - BAHIA (Brasil) - ANTIGUA (B.W.I.) - NASSAU (Bahamas) - MIAMI - PORT EVERGLADES (Florida) - SAN JUAN (Puerto Rico) - ST. THOMAS (Islas Vírgenes) - FORT DE FRANCE (Martinica) - BRIDGETOWN (Barbados) - BARCELONA.  
Precios desde 177.650 ptas.

### 8 GRANDES CRUCEROS A AFRICA

En la M/N "CARIBIA". Salidas: Del 10, 14 y 23 de enero, al 11, 15 y 24 de febrero. Itinerario: SENEGAL - LIBERIA - GHANA - TOGO - CAMERUN - DAHOMEY - COSTA DE MARFIL - SIERRA LEONA - TENERIFE - LAS PALMAS.  
Precios desde 37.200 ptas.

### CRUCERO AL CARIBE

En el Trasatlántico "ENRICO C". Del 15 de enero al 14 de febrero. Itinerario: BARCELONA - SANTA CRUZ DE TENERIFE - ANTIGUA (B.W.I.) - MIAMI - PORT EVERGLADES (Florida) - NASSAU (Bahamas) - SAN JUAN (Puerto Rico) - ST. THOMAS (Islas Vírgenes) - FORT DE FRANCE (Martinica) - BRIDGETOWN (Barbados) - SANTA CRUZ DE TENERIFE - TANGER - GENOVA.  
Precios desde 43.550 ptas.

### CRUCEROS SEMANA SANTA PRIMAVERA - VERANO

Avance de programa: 2 Cruceros de Primavera en la M/N "IRPINIA". 4 Cruceros de Semana Santa, en las M/N "IRPINIA" y "CARIBIA". LAS 7 PERLAS en la M/N "CARIBIA". FESTIVAL DE LOS MARES, en la M/N "IRPINIA".  
Precios desde 6.600 ptas.

### IX CRUCERO SEMANA SANTA

En el trasatlántico "CABO SAN ROQUE". Del 19 de marzo al 6 de abril. Itinerario: BARCELONA - ALEJANDRIA - BEIRUT - ESTAMBUL - PIREO - NAPOLES - BARCELONA.  
Precios desde 22.500 ptas.

### XVII CRUCERO A ISLANDIA, CABO NORTE Y SOL DE MEDIANOCHE

En el trasatlántico "CABO SAN ROQUE". Del 4 al 26 de julio. Itinerario: BILBAO - CHERBURGO - DUBLIN - GLASGOW - ISLAS FEROCES (Trangisvaag) - REYKJAVIK (Islandia) - CABO NORTE - ISLAS LOFOTEN (Gradval) - BODO (Noruega) - GEIRANGERFIORD - BERGEN - HAMBURGO - CHERBURGO - BILBAO.  
Precios desde 29.400 ptas.

### VIII CRUCERO A RUSIA

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE". Del 14 al 30 de julio. Itinerario: BARCELONA - PIREO - VARNA - YALTA - ODESA - CONSTANZA - ESTAMBUL - BARCELONA.  
Precios desde 20.900 ptas.

### XIX CRUCERO A LAS CAPITALS NORDICAS

En el trasatlántico "CABO SAN ROQUE". Del 27 de julio al 18 de agosto. Itinerario: BILBAO - EL HAVRE - OSLO - ESTOCOLMO - HELSINKI - LENINGRADO - GDYNIA - COPENHAGUE - CANAL DE KIEL - HAMBURGO - EL HAVRE - BILBAO.  
Precios desde 29.400 ptas.

### VII CRUCERO A LAS ISLAS DEL ATLANTICO

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE". Del 30 de julio al 12 de agosto. Itinerario: BARCELONA - MARSELLA - GENOVA - LISBOA - FUNCHAL (Madeira) - ARRECIFE (Lanzarote) - SANTA CRUZ DE TENERIFE - CASABLANCA - BARCELONA.  
Precios desde 17.500 ptas.

### XI CRUCERO VERANO A EGIPTO Y TIERRA SANTA

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE". Del 12 al 28 de agosto. Itinerario: BARCELONA - GENOVA - CATANIA - ALEJANDRIA - BEIRUT - HAIFA - FAMAGUSTA (Chipre) - ANTALYA - ALANYA - RODAS - CATANIA - GENOVA - BARCELONA.  
Precios desde 21.500 ptas.

### XX CRUCERO AL MAR BALTICO

En el trasatlántico "CABO SAN ROQUE". Del 19 de agosto al 5 de septiembre. Itinerario: BILBAO - EL HAVRE - OSTENDE - ESTOCOLMO - LENINGRADO - GDYNIA - COPENHAGUE - CANAL DE KIEL - HAMBURGO - EL HAVRE - BILBAO.  
Precios desde 21.500 ptas.

### IX CRUCERO A YUGOSLAVIA, GRECIA Y TURQUIA

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE". Del 28 de agosto al 10 de septiembre. Itinerario: BARCELONA - DUBROVNIK - SPLIT - PIREO - ESTAMBUL - DELOS - MIKONOS - BARCELONA.  
Precios desde 15.900 ptas.



Informes e inscripciones:

SAN SEBASTIAN

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



# PAMPLONA

## CARTA DIRIGIDA A LOS AFICIONADOS A LOS VIEJOS CACHARROS

*Estimados amigos:*

*Quisiera aprovechar esta ocasión, que tan amablemente me ha brindado el AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, para hacer una llamada a los aficionados que posean un automóvil antiguo, camine o no, y tratar de ponernos en comunicación con objeto de irnos conociendo y preparar alguna concentración para fomentar la afición y respeto en nuestras provincias hacia el auto histórico y el auto antiguo.*

*Agradecería a quienes quisieran contestar a esta llamada que, a ser posible, den el máximo número de datos, tanto personales como de su automóvil y estado actual de éste.*

*Por mi parte puedo asegurarles que he comenzado a remover la afición en Navarra y me he visto agradablemente sorprendido al encontrar un número de "chalados", que no había sospechado.*

*Si los aficionados responden, podríamos organizar una reunión por provincias, eso sí, si puede ponerlo en marcha, cada uno con su auto, y pensar en una reunión posterior de todos en San Sebastián, por ejemplo, como sitio más céntrico para todos y fácil de alcanzar a 30 ó 40 Kms. por hora, que suele ser la velocidad más cómoda para nuestros pobres veteranos.*

*Como el Secretario del AUTOMOVIL CLUB en la Delegación de Navarra, cuya dirección es Navarro Villoslada, 13 (Pamplona), se ha ofrecido amable y desinteresadamente a ayudarme a clasificar y contestar la "abundante correspondencia que esperamos recibir", deseamos contestar personalmente y con nuevas noticias a todos los interesados que se dirijan a las señas arriba mencionadas.*

*Un saludo:*

JAVIER BERAZALUCE

## Los aparcamientos, un problema urgente.

A Pamplona, siguiendo la tónica de las ciudades que se han desarrollado en poco tiempo, la circulación le ha pillado en ciertos aspectos a contrapié. Los carros de caballos, portadores de la sabrosa verdura de la cuenca del Arga, del pan y la leche de la montaña o del vino de la Ribera, han dado paso a los vehículos industriales, furgonetas o turismos, que invaden la ciudad. Ha sido un cambio que día a día no se ha notado, pero que ahora, con la panorámica que dan 10 ó 15 años de distancia, se puede observar con absoluta claridad.

A nadie se le ocultan los problemas que un desarrollo de este tipo acarrea. Se han buscado soluciones, acertadas unas y erróneas otras, tendentes todas a paliar en lo posible los inconvenientes que una circulación de 20.000 ó 30.000 vehículos representa. Pamplona sintió en primer lugar una auténtica invasión de semáforos. Más tarde florecieron las señales de circulación. Señales de Stop, de "ceda el paso" de "prohibido aparcar", de... etc., aparecieron como por encanto en calles y plazas. No hace mucho tiempo se realizó un estudio de todas y cada una de las calles de nuestra ciudad, dotando a la inmensa mayoría de ellas de una sola dirección y haciendo que el mayor contingente de vehículos desembocase en las principales arterias de la ciudad. La avenida de Carlos III, la de Franco, la calle Olite y otras dan fluidez en lo posible a la circulación. Pero, quizás, el árbol de las señales, los semáforos y la fluidez de la circulación ha impedido a los responsables del tráfico en nuestra ciudad ver el bosque de un problema que en la actualidad es acuciante, el aparcamiento.

Coches aparcados en doble fila, vueltas y más vueltas a la manzana intentando buscar un hueco en el que meterse, minutos perdidos... En fin, un auténtico desconcierto para el conductor que no sabe dónde dejar su vehículo.

En la periferia de la ciudad los modernos sistemas de urbanización ayudan a evitar el problema, pero en el centro alcanza proporciones alarmantes. Los más importantes locales comerciales y Bancos se encuentran en él. Esto supone un numeroso contingente de empleados, la mayoría de ellos con vehículo, que han de hacer verdaderas cabriolas durante el día, en primer lugar para encontrar un hueco y, más tarde, en las zonas azules, para evitar la sanción del guardia de turno. Sumen a esto el movimiento continuo de vehículos llegados para realizar operaciones comerciales o bancarias y tendrán la lucha para cubrir el hueco que otro deja, los aparcamientos en doble fila y, cómo no, el implacable y monótono trabajo de la grúa. Dejar el vehículo cerca del Banco donde se va a negociar, del local donde se va a trabajar o de la propia casa es un sueño.

A este problema, ¿qué soluciones se han buscado? Por ahora, con más voluntad que acierto, únicamente dos. Primera: implantación de numerosas zonas azules que, por la astucia y triquiñuelas de los conductores, en nada evitan el problema. Segunda: en los alrededores de la plaza de toros, ocupando un terreno bastante amplio, se ha establecido un aparcamiento provisional en el que el desconcierto es evidente. Si aparca su coche a primeras horas se verá en serias dificultades para poder sacarlo. No se establece una ordenación que permita el movimiento de vehículos con facilidad. Por otro lado, la salida del aparcamiento va a parar a la calle Amaya, en el punto donde desemboca la Avda. de Roncesvalles. Deberá, por tanto, esperar a que ambas se vean libres de vehículos para poder salir.

Es, pues, una solución transitoria y con bastantes dificultades. Desde luego, ninguna de las dos soluciones citadas debe ser definitiva.

Pamplona exige, porque los necesita, aparcamientos subterráneos. Tres puntos concretos pueden ser, por su situación y características, lugares claves para su emplazamiento. Alrededores de la plaza de toros, Plaza del Castillo y Paseo de Sarasate. En cualquiera de ellos debe hacerse un aparcamiento que permita descongestionar el centro de la ciudad.

Nuestro ayuntamiento ha estudiado proyectos y ofertas. No se han aceptado en su mayoría por no considerarse rentables. ¿Es seguro el déficit? ¿No se puede contrarrestar con los sabrosos ingresos de los impuestos municipales de circulación de vehículos? ¿Por qué no se ofrece su explotación y construcción a una empresa privada? Doctores tiene nuestra alcaldía que, quizás, lo resuelvan. Pero que la solución sea rápida, de lo contrario tendremos que subir el coche a casa, aunque por las medidas de los pisos actuales, quizás allí tampoco tengamos sitio para aparcar.

XABIER

# Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital ..... 325.862.500 ptas.

Reservas ..... 573.000.000 ptas.

Total ..... 898.862.500 ptas.

**CASA CENTRAL: PAMPLONA**  
**Plaza del Castillo, 21**

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

## SUCURSALES:

**SAN SEBASTIAN** - Avda. de España, 9

**BILBAO** - Gran Vía, 32

**MADRID** - Recoletos, 22

**ZARAGOZA** - San Miguel, 16 (Oficinas Provisionales)

**HUESCA** - C/ Berenguer, 2

y

58 Sucursales más en Navarra, Vizcaya, Madrid y Huesca

---

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

---

## INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

Cuentas corrientes y depósitos a la vista .....	0,50 %
Imposiciones a plazo de tres meses .....	3,50 %
Imposiciones a plazo de seis meses .....	4,50 %
Imposiciones a plazo de un año .....	5,00 %
LIBRETAS DE AHORRO .....	2,50 %

(Aprobado por el Banco de España con el n.º 8.251)

## MAGNIFICA ACOGIDA A LA CAMPAÑA DE PROMOCION DE NUEVOS ASOCIADOS

Está resultando un éxito mayúsculo la campaña de promoción de nuevos asociados del Real Automóvil Club Vasconavarro.

A los pocos días de puesta en marcha la campaña de captación de nuevos socios, se han recibido ya cerca del centenar de aspirantes, avalados por nuestros queridos socios. Y han llegado de distintos puntos de la provincia y de la región Vasconavarra.

Ha sido suficiente que se haya recordado el cúmulo de ventajas que aporta el Real Automóvil Club Vasconavarro al automovilista en todas sus gestiones. Convencerles para que se inscriban ha sido tarea sencilla.

De seguir esta campaña como ha empezado, podemos estar seguros que el incremento importante de nuevos socios dará un gran impulso al Real Automóvil Club Vasconavarro, que podrá poner en marcha nuevas iniciativas y servicios en beneficio de los asociados.

## NUEVAS MATRICULAS

Como ya se sabe, el pasado día 7 de septiembre publicó el "Boletín Oficial del Estado" dos Decretos con determinadas reformas del Código de la Circulación. Una de esas reformas afectaba a la matriculación de los vehículos a motor, estableciendo una nueva fórmula que entraría en vigor al mes de su aparición en el Diario Oficial. Según la disposición, las placas de matrícula habrían de tener el fondo blanco reflectante y los caracteres en negro estampados en relieve. Las matrículas tendrían tres tipos de caracteres separados por guiones: la contraseña de la provincia donde se matricula el vehículo; un número de cuatro cifras (del 0000 al 9.999), y una o dos letras desde la "A" hasta la "ZZ". Por tanto, según esta disposición, la primera matrícula entregada lo fue con la asignación SS-0000-A.

La última matrícula del sistema antiguo fue: SS-111.638.

## Requisitos en la compra-venta de coches usados

La Jefatura Central de Tráfico ha hecho pública la siguiente nota: "La reciente reforma del Código de la Circulación, que ha entrado en vigor el pasado día 7 de octubre, afecta a varias materias, una de ellas es la que regula los trámites que deben seguir las personas que compran o venden vehículos usados, cuyas obligaciones se resumen de la siguiente forma.

### OBLIGACIONES DEL VENDEDOR

1. Entregar al comprador el permiso de circulación del vehículo que vende, consignando en el reverso la palabra "transferido" y a continuación el nombre, apellidos y domicilio del adquirente, así como la fecha de transmisión y la firma reconocida del titular. Sanción: por entregar el permiso de circulación sin hacer constar el nombre del comprador, multa de dos mil pesetas.

2. Notificar la transmisión a la Jefatura Provincial de Tráfico donde tenga su domicilio o aquella donde estuviese matriculado el vehículo (existen impresos oficiales y gratuitos). Sanción: por no notificar a la Jefatura de Tráfico la transmisión en los diez días siguientes a la fecha en que se produjo, multa de mil pesetas.

### OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

1. Solicitar nuevo permiso de circulación en la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia donde tenga su domicilio o en la que se matriculó el vehículo, dentro de los diez días siguientes a su adquisición, adjuntando el permiso de circulación que le fue entregado por el vendedor. Sanción: por no solicitar la transferencia a su favor o presentarla después de diez días de la fecha de transmisión, multa de dos mil pesetas.

Por circular con el vehículo sin haber solicitado dentro del plazo reglamentario la inscripción a su nombre, multa de cinco mil pesetas.

La cuantía de las sanciones será reducida en un cincuenta por ciento cuando se trate de motocicletas."

## FALLECIMIENTO DE DOÑA CARMEN ZAPPINO BARCAIZTEGUI

Con gran pesar debemos dar cuenta del fallecimiento de la ilustrísima señora doña Carmen Zappino Barcaiztegui, viuda de don Bernardo Lazcano Rengifo y hermana de nuestro presidente, don Federico.

Dejaba de existir al final de una larga enfermedad que doña Carmen supo llevar, aunque con carga pesada, con energía, como si se tratará de un quehacer más en su vida.

Tenía la virtud y estos dones que Dios le dio con tanta prodigalidad y que sabía repartirlos con creces: la amistad que siempre entrañaba un algo de sosiego, de íntima satisfacción para quien la sentía; la caridad que la ejercía con naturalidad y sencillez, como una obligación más en su vida ejemplar; la comprensión de las gentes a quienes abría su corazón y les incitaba a imitarle, estableciéndose pronto una corriente de simpatía y comunicación.

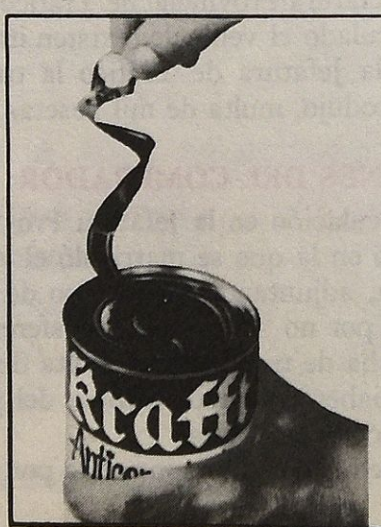
De una gran entereza, sabía hacer frente a todos los sinsabores de la vida y buena prueba de ello nos la ha dado soportando con vigor juvenil el ataque de la enfermedad, como si de una competición se tratara.

Descanse en la paz del Señor doña Carmen.

A sus familiares, muy especialmente a don Federico Zappino, les enviamos el testimonio de nuestro sincero pesar.



# anticongelante **Krafft** seguridad bajo cero



anticongelante para  
circuito abierto

comodísimo  
de abrir  
sin llaves  
ni abrelatas

nuevo envase **Krafft**  
donde lo mejor  
está dentro

# LA COBERTURA DE LOS RIESGOS DE AUTOMOVILES

—La cobertura de los riesgos de automóviles es preocupación de todas las entidades aseguradoras y de los Gobiernos de muchos países ante el número creciente de muertes, lesiones y sus derivaciones y daños en las cosas.

De la preocupación no se liberan ni aun los países socialistas en régimen de comunismo estatal. Es cosa sorprendente porque los llamados seguros de responsabilidad civil destinados a la reparación de los daños en personas y cosas, suponen, al menos en la segunda vertiente, la presencia de un patrimonio privado que por principio doctrinal no parece compatible con el régimen marxista, y menos aún con el marxismo-leninismo. Pero, de la URSS no sabemos más que lo que oficial o bien oficiosamente dice la Agencia Tass, de modo que es bien poca cosa. Resulta de este preámbulo que Rusia ha introducido el seguro de responsabilidad civil del automóvil, que si bien por ahora es facultativo, es el primer paso para instituir su obligatoriedad por dos razones: la primera, el Código Civil de la URSS (artículos 90-93), que impone la reparación de los daños causados a terceros, y la segunda, el desarrollo del uso de automóvil. Claro está que si no se disponen de otros datos como son la propiedad y uso particular del automóvil, el acceso y extensión de esta propiedad y uso, hablar del seguro de responsabilidad civil ruso es un lenguaje ininteligible. Nos faltan también referencias al asegurador y a los asegurados, primas y beneficiarios —en términos convencionales— del seguro y su cuantía. Pero es bueno registrar este hecho, al menos para hacer constar la extensión de los problemas creados por la circulación de automóviles y la recepción de sus remedios en el orden patrimonial en los países separados de las prácticas del mundo occidental. Un poco más explícita es la noticia de la implantación del seguro obligatorio en Hungría a todo riesgo, que deben contratar con la empresa nacional todos los poseedores de automóviles, incluso los oficiales y demás organismos estatales, cooperativas y empresas.

## La contaminación del aire

### Los humos de los coches y un catalizador que les elimina

El automóvil es, ciertamente, el factor más contaminante actual. Sus humos son nocivos a más no poder y como, por otra parte, en intensidad son también demasiados, es lógico que se empiece por este problema, que es el que más preocupa en todos los países.

Los japoneses a este respecto han inventado una pasta catalizadora que colocada a la salida del tubo de escape elimina los gases tóxicos que el motor desprende, sea cual fuere el carburante empleado. Es una pasta que en sus diminutos poros retiene las partículas de plomo de los aditivos, desintegra los óxidos de nitrógeno en nitrógeno y oxígeno y les devuelve a la atmósfera, disocia los hidrocarburos gaseosos no quemados, transformándolos en vapor de agua y anhídrido carbónico, y al óxido de carbono le cambia en gas carbónico. Cada "carga" sirve para un recorrido en el coche de unos 25.000 kilómetros. Su reposición es cómoda y sencilla al alcance de cualquier conductor.

### Los aditivos de plomo en las gasolinas

El plomo que como aditivo contienen las gasolinas está preocupando gravemente a los científicos que estudian la contaminación ambiental, pues no sólo es el aire el que con mayor intensidad nos acomete con este peligro, sino también los alimentos.

Se propone una prohibición total de añadir compuestos de plomo a los carburantes y evitar así que las calles y carreteras se conviertan en focos emisores de toxicidad a causa del creciente tráfico rodado. El Ministerio de Agricultura de Alemania afirma que hay pruebas concluyentes de que los gases de los automóviles contaminan los productos agrarios que se desarrollan en las cercanías de las autopistas y carreteras, y que se han registrado residuos de plomo en plantas y árboles situados hasta a 200 metros de distancia de estas vías de comunicación. Y una revista médica de Munich dice que se corre gran peligro de ingerir plomo si se bebe vino de una viña paralela a una autopista, toxicidad que es aún mayor si la carretera está asfaltada, pues a la nocividad del plomo se une la del alquitrán. Es insoslayable, en su opinión, el prohibir mezclar plomo en las gasolinas.

# Reda SUIPUCOANA, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA  
DINAMISMO  
AGILIDAD  
TIEMPO



en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléf. 421883 - 421383

SAN SEBASTIAN

Recambios  
y  
Talleres

Km. 448

Carretera Nacional nº 1

Teléfono 691308 — 691333

VILLABONA

# PRUEBA DEL CITROËN GS BREAK

## CUALIDADES

Buena estabilidad.  
Excelente frenada.  
Silencioso en todos los regímenes.  
Muy buena suspensión.  
Buena velocidad punta.  
Dirección suave y precisa.  
Palanca de cambios bien situada.  
Maletero amplio y práctico.

## DEFECTOS

Consumo muy elevado.  
Grave falta de potencia.  
Sincronización lenta.  
Visibilidad mediocre.  
Mal acceso a los asientos traseros.  
Capot peligroso.

## CARACTERISTICAS GENERALES

El Citroën GS Break, una de las novedades más interesantes del Salón de París, es un vehículo familiar con cinco plazas y cinco puertas, y es posible que, tarde o temprano, se fabrique en el mercado español.

El motor es un cuatro cilindros horizontales y opuestos, y está refrigerado por aire. Lleva un árbol de levas en cabeza por cada fila de cilindros. La tracción es delantera. Los frenos son, todos, de disco, asistidos por doble circuito, adaptándose automáticamente a la carga. La dirección es de cremallera y gira en 9'40 metros.

## PRESTACIONES Y CONSUMO

Para la velocidad punta el constructor ha anunciado 149 km./h., cifra que se rebajó en la prueba a 147 km./h., en circuito, con un solo conductor a bordo. Con el coche cargado la velocidad fue de 146'5 km./h. El resultado es muy satisfactorio para un coche de esta cilindrada, pero es preciso advertir que la velocidad máxima cuesta mucho obtenerla. Un detalle curioso es que el marcador es exacto, mientras el cuenta revoluciones tiende a exagerar.

Las aceleraciones registradas son muy pobres, ya que fueron precisos 21" 2/5 para cubrir los 400 metros con salida parada, y 39" 4/5 para los mil metros. El reprís en cuarta, arrancando de 40

FIAT  
SEAT

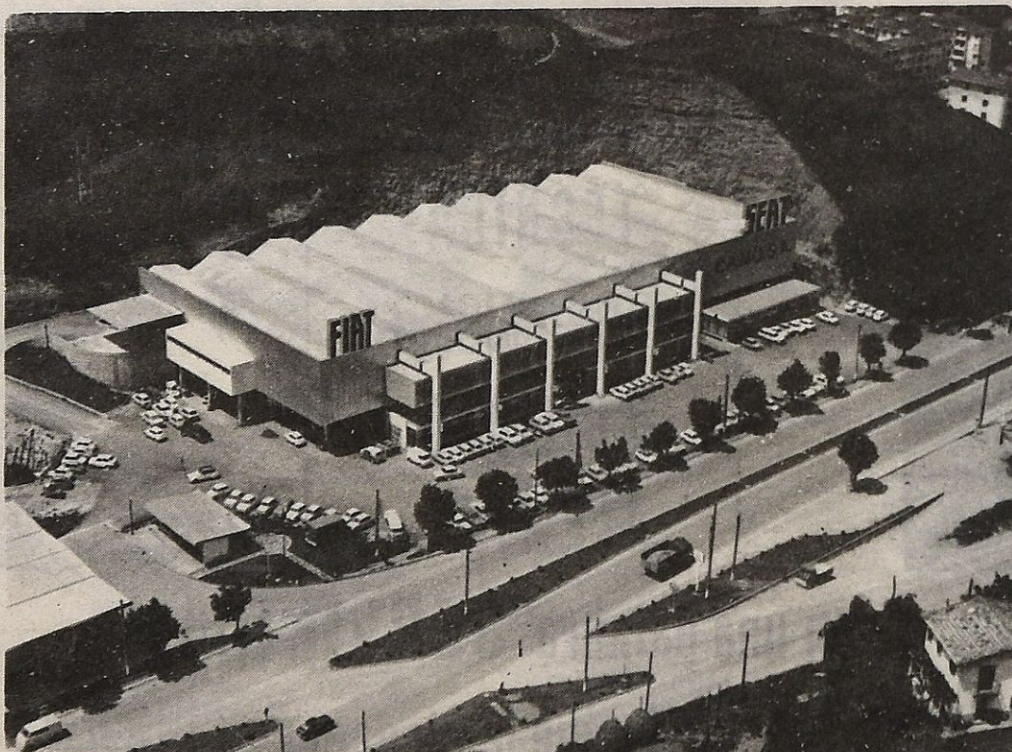
**CANO, S. A.**

VESPA  
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

Asistencia en garantía  
Revisiones  
Chapistería  
Pintura  
Recambios originales



Mecánica  
Electricidad  
Engrases  
Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 425402 - 429880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN  
Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

km./h., es malo y la falta de potencia a bajo régimen se deja sentir fuertemente.

El escalonamiento de la caja de cambios disimula bastante la falta de cilindrada, pero en montaña se precisa un hueco entre la 2.<sup>a</sup> y la 3.<sup>a</sup>, y la 4.<sup>a</sup> es prácticamente imposible de utilizar.

Un detalle muy significativo es que tuvimos que utilizar la 1.<sup>a</sup> en rampas fuertes de línea recta. En el llano, la tercera no pasa de los 125 km./h. La palanca central es fuerte y accesible, pero la sincronización todavía resulta lenta. El embrague sometido a un trabajo excesivo, muestra algunas deficiencias con calentamiento. La marcha atrás se introduce muy fácilmente, demasiado, ya que puede incluso confundirse con la 3.<sup>a</sup>.

Desgraciadamente, el consumo en carretera sigue una curva ascendente paralela a la frecuencia del cambio de marchas y a la utilización de la tercera.

En circuito, con velocidad constante, las cifras obtenidas son normales: 8'3 litros a los 100 km./h. y 12'4 a los 140 km./h., pero a 70 km./h. de media, en el circuito habitual de nuestras pruebas, hemos obtenido 8'5 litros y, a 92 km./h. (tope de las posibilidades), 12'8 litros. Evidentemente el GS consume demasiado supercarburante y, yendo a una velocidad rápida, hace falta repostar cada 300 kilómetros.

## SEGURIDAD

Gracias a su concepción ultramoderna, la estabilidad del GS es ejemplar en toda clase de terreno. Es de destacar su insensibilidad al viento lateral y su comportamiento en curvas, sobre lluvia o sobre carreteras onduladas. El conductor no tiene la sensación de ir demasiado rápido y echa de menos, en cambio, no disponer de más caballos. El coche permanece horizontal, bien apoyado en las cuatro ruedas.

Se le pueden tributar los mismos honores a los frenos, que sin esfuerzo responden siempre a la más mínima presión en el pedal.

El último elemento de seguridad es la dirección, precisa, sin ser dura, aunque a coche parado y en virajes muy cerrados, el volante se vuelva pesado. El volante es suficientemente directo para permitir un control instantáneo, pese a que su colocación sea demasiado inclinada. En resumen, se trata de un coche seguro para sus prestaciones.

## CONFORT

Pese a que la suspensión es algo diferente de la del DS, la impresión que produce en los pasajeros es idéntica. En buena carretera es suave e indiscutible, salvo en los lomos de burro, que provocan ciertas reacciones violentas, y en algunas zonas rugosas, que dan origen a movimientos laterales difíciles de analizar. El reglaje de la altura



se logra mediante una manecilla situada entre los asientos, pero para realizar el cambio de rueda hace falta utilizar un gato convencional, al contrario que en el DS, ya que el desplazamiento de las ruedas es insuficiente. Gracias a su suspensión, el GS es insensible a la carga y se mantiene horizontal.

Fuera de la suspensión, el éxito principal de los ingenieros de Citroën es el silencio logrado, aspecto difícil de conseguir en un motor refrigerado por aire, pese a lo cual los resultados pueden compararse a los que se consiguen refrigerando con agua. El problema ha sido abordado en la base y no por el truco de emplear isonorizantes. Al relantí no se aprecia si el motor gira y a un alto régimen es posible escuchar la radio con un volumen normal o charlar con los acompañantes.

*Recambios  
Accesorios*

**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

**SAN SEBASTIAN**

# atención automovilistas

muy pronto el  
Banco de Vizcaya  
lanzará los Cheques - Gasolina

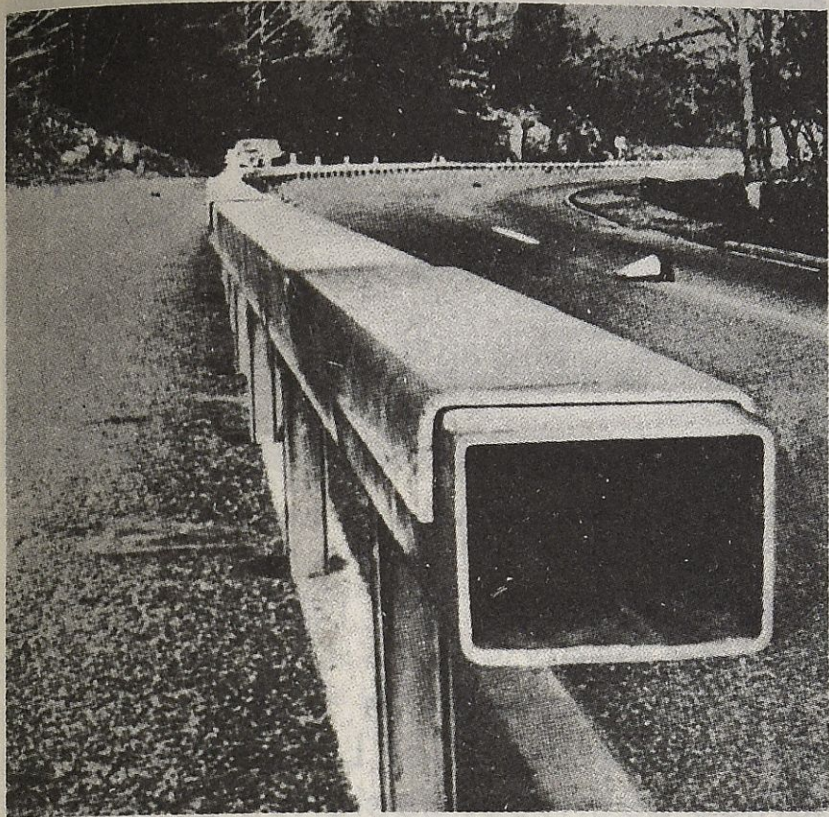
Un sistema de pago más cómodo  
más rápido y seguro

**V** BANCO DE VIZCAYA  
siempre cerca de usted





# Barreras de seguridad, antichoque, para autopistas



Las barreras centrales de perfil rectangular hueco hacen que una curva peligrosa resulte más segura.

Una importante empresa británica exporta en la actualidad un nuevo tipo de barrera antichoque de seguridad para autopistas, que no sólo reduce eficazmente los accidentes, sino que resulta también económica y de aspecto atractivo.

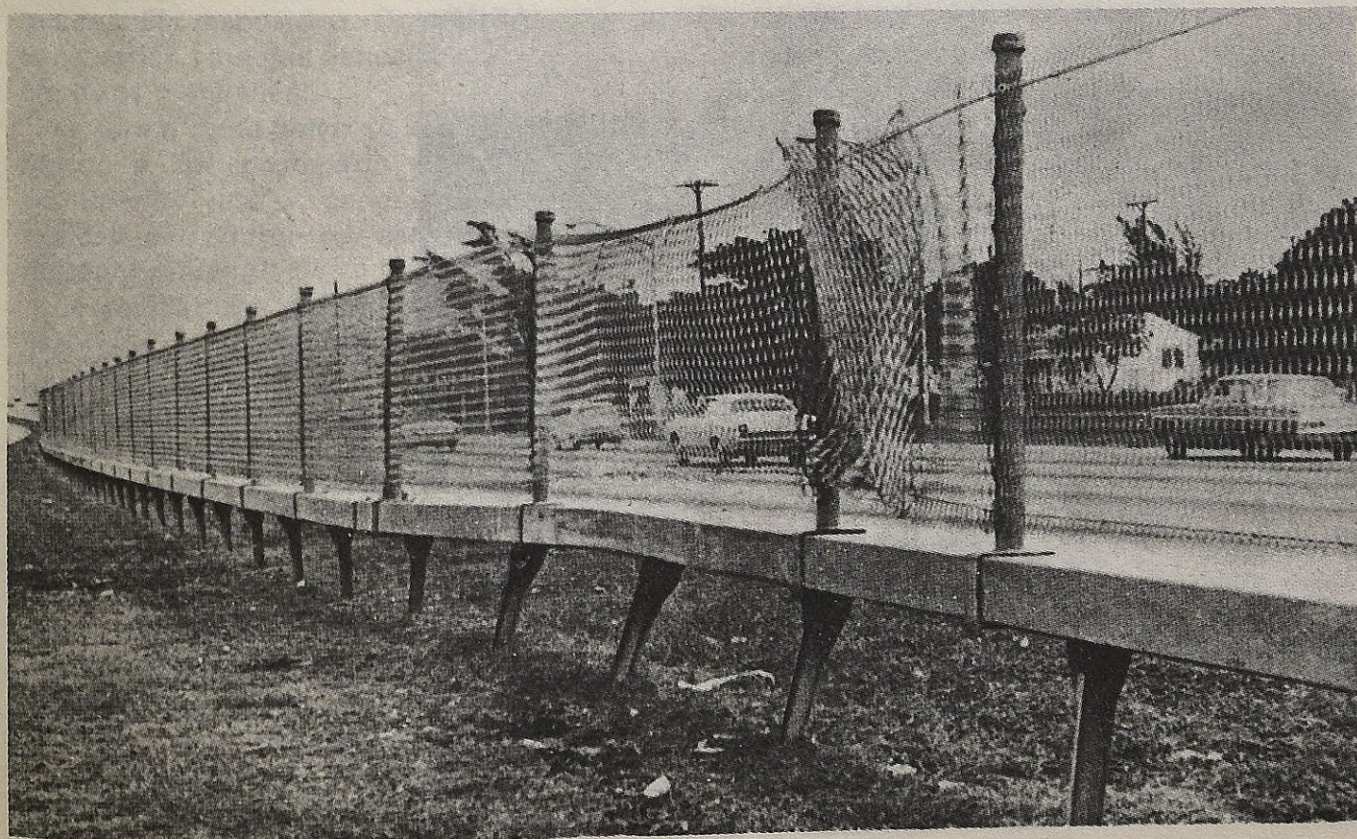
Estas barreras se construyen de "tubos cuadrados" —perfiles rectangulares huecos— y se suministran

para toda clase de autopistas y carreteras del mundo entero.

## Barreras centrales

En los países en los que el elevado costo del terreno hace prohibitivo el empleo de un amplio seto central en las autopistas, los dos carriles deben separarse y protegerse uno del otro. Las estadísticas del Reino Unido demuestran que cuando un vehículo salta el seto central de cuatro metros, las probabilidades de que el accidente sea fatal son de 1 a 10, mientras que en el caso de que se cuente con una barrera central, las posibilidades son sólo de 1 a 30.

En Estados Unidos, el Departamento neoyorkino de Obras Públicas ha creado una barrera central, sobre el principio de pilar débil/barandilla sólida, que ha sido ensayada en el estado de California y que consta de una barandilla horizontal de perfil rectangular hueco de 203 x 152 mm., soportada a intervalos por postes bajos que forman una barrera estrecha, pero efi-



Barrera antichoque con alambre antideslumbrante instalada en las proximidades de Miami. Puede apreciarse en primer plano el efecto del choque de un vehículo.

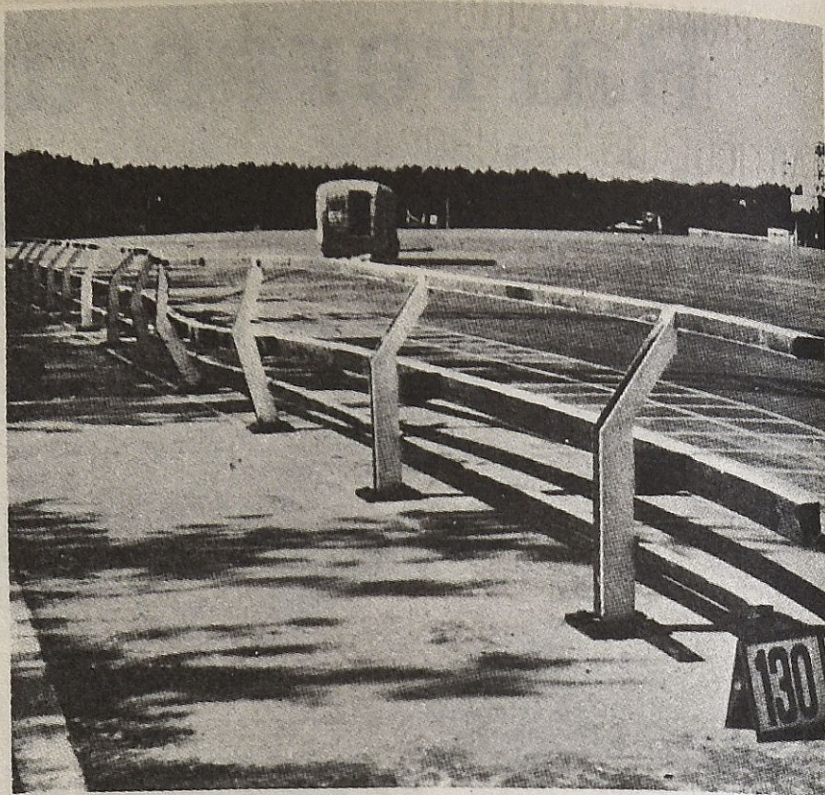
## BARRERAS DE SEGURIDAD ANTICHOQUE, PARA AUTOPISTAS

caz para resistir los choques (fig. 1).

En los estados de Nueva York, Florida y California, han quedado instalados muchos cientos de millas de esta barrera, y las autoridades inglesas y europeas están demostrando interés por modelos similares. Las ventajas especiales de los perfiles rectangulares huecos radican en su aspecto atractivo y en el hecho de que, por ser bilaterales, únicamente se precisa un sólo elemento.

### Pretilos para autopistas elevadas

Algunos centros que se dedican a la investigación de seguridad en carretera han concentrado sus esfuerzos en la mejora de los pretilos que protegen a los vehículos, en los puntos de confluencia de las carreteras con pasarelas, puentes y viaductos. Su objeto es el de contener al vehículo y volver a dirigirle en condiciones de seguridad, sin poner en peligro a sus ocupantes o a otros vehículos. Como resultado, muchos de estos nuevos pretilos o parapetos de Gran Bretaña y de Europa se están proyectando, total



Pruebas con una barrera de perfil hueco de 100 x 100 mm., a velocidades máximas de 113 km/h.

o parcialmente, con perfiles rectangulares huecos.

Ante el creciente tráfico de vehículos pesados, el Laboratorio Británico de Investigaciones sobre Carreteras está desarrollando unos parapetos que podrán aguantar de manera eficaz y segura el impacto de vehículos de cinco toneladas o incluso más. Se están ensayando actualmente tres modelos que utilizan perfiles rectangulares huecos, sustentados por postes débiles, postes frangibles y postes robustos.

Estos perfiles se fabrican en Gran Bretaña en 38 tamaños, que van desde 12,7 x 12,7 a 457 x 355 mm.



Prueba de un pretil de autopistas experimental de perfil rectangular hueco. Velocidad del vehículo: 87 km/h. Angulo de impacto: 20°

## PRIMER MANIQUI TOTALMENTE ARTICULADO DE EUROPA

La Asociación de Investigación de la Industria del Automóvil de la Gran Bretaña (MIRA) ha perfeccionado la primera prueba simulada de accidente totalmente articulada de Europa.

Está siendo actualmente fabricado y lanzado al mercado por David Ogle Limited, una de las asesorías de diseño independientes más importante de la Gran Bretaña, el 50 maniquí varón (el resultado de tres años de investigación por parte de MIRA). La casa Ogle afirma que, comercialmente, es el dispositivo de prueba más parecido a un humano actualmente disponible.

Aun cuando existe un mercado universal para el dispositivo, el fabricante concentra inicialmente su atención en el sector europeo. Ya se han recibido consultas de Checoslovaquia, Francia y la U.R.S.S.

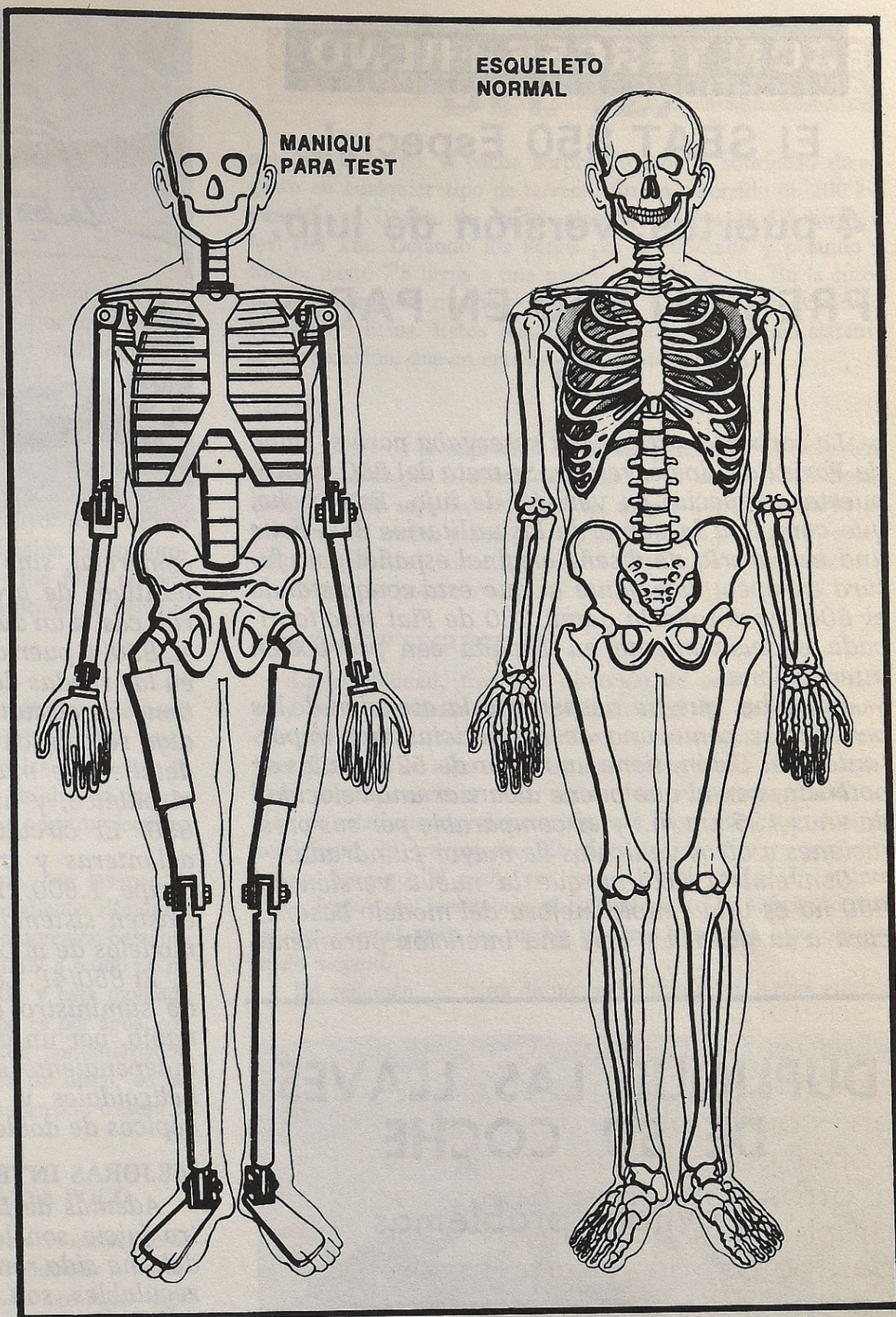
La investigación de MIRA sobre las pruebas simuladas de accidentes de tamaño humano comenzó cuando el Comité Federal de Normas de Seguridad de Vehículos a Motor de los EE.UU. comenzó a formular normas para sistemas de restricción y seguridad de los pasajeros. En aquel entonces sólo se disponía de dos maniqués totalmente articulados, ambos fabricados en los EE.UU. y diseñados según especificaciones distintas, con el resultado de que los resultados variaron de fabricante a fabricante.

Descontenta con el rendimiento de los ejemplos norteamericanos, la industria británica del automóvil, representada por MIRA, los diseñó de nuevo para que dieran resultados dignos de confianza y consistentes. El dispositivo Ogle/MIRA tiene varias ventajas específicas sobre otros maniqués:

*La forma de la pelvis se aproxima mucho a su contraparte humana, permitiendo una investigación minuciosa del citurón del asiento del regazo y diagonal.*

*La cavidad del pecho y las costillas —que están hechos de nervios de acero de resorte especialmente clasificados— están copiados del cuerpo humano, con objeto de poder determinar con mayor precisión los impactos sobre el pecho, tales como los de la columna de dirección de un vehículo.*

*Las articulaciones de los hombros pueden simular el balanceo de los hombros tal como ocurre en los humanos, lo cual ayuda a determinar la utilidad de las abrazaderas de los hombros del cinturón del asien-*



*to. Dentro del pecho hay equivalentes mecánicos de los órganos internos que bajo el impacto simulan cargas internas.*

*Todas las articulaciones del maniquí están controladas con precisión, con objeto de dar resultados repetidores.*

*La epidermis del maniquí es una membrana de una sola pieza diseñada para que flote sobre los músculos artificiales del mismo modo en que reacciona la epidermis humana.*

*Los colores del maniquí han sido especialmente seleccionados para que sean de ayuda en la fotografía de gran velocidad, el cual es un método reconocido de registrar la reacción de los maniqués ante los impactos.*

Debido a la índole y aplicación del producto, la firma Ogle ha reconocido la necesidad de un servicio de repuestos. Se establecerá un stock permanente de piezas de repuesto con un servicio de entrega universal.

Aun cuando la compañía concentra actualmente su atención en el diseño industrial, que abarca el transporte, objetos caseros, máquinas-herramientas, equipo para oficinas y juguetes, la casa Ogle ha producido, en el pasado, varios diseños para carrocerías de automóviles. Los diseños que mayor éxito han tenido han sido, entre otros, el Reliant Scimitar y Bond Bug. La compañía también fabricó en pequeño volumen un coche GT basado en los componentes standard del Mini de la British Leyland a principios de los años 60.

## CON TERCER FRENO:

**El SEAT 850 Especial,  
4 puertas, versión de lujo,  
PRESENTADO EN PARIS.**

*La sorpresa que la Seat reservaba para el Salón de París ha sido desvelada. Se trata del 850, cuatro puertas, Especial en versión de lujo. Este coche, que completa la gama de los utilitarios 850, tiene una carrocería de diseño original español y un futuro europeo, semejante al que está conquistando el 600, pues toda la gama 850 de Fiat será fabricada exclusivamente en España con proyección internacional.*

*El coche, que ha despertado la atención de los periodistas como una de las noticias más importantes del Salón, tiene un motor de 52 caballos de potencia, con el que puede alcanzar una velocidad de unos 135 km./h., y es comparable por sus prestaciones a otros vehículos de mayor cilindrada.*

*Convendría aclarar que la nueva versión del 850 no es una simple mejora del modelo base, de cara a la galería y con una intención puramente*



*comercial, sino que ha sido dotado de varios dispositivos de gran interés mecánico, que configuran casi a un auténtico nuevo modelo. Por ejemplo, el 850/4 puertas Lujo dispone de frenos de disco en las ruedas delanteras y además, gran novedad, tiene un circuito de frenos doble, lo que en el Código se califica de freno de socorro o tercer freno, detalle que muy pocos coches españoles ofrecen al público, y ninguno dentro de la categoría del 850. El circuito independiente para las ruedas delanteras y traseras sólo se monta en el Sport Coupé 1.600, 1.430 y 124-D; en otras marcas, existen sistemas equivalentes —no iguales— en los modelos de máximo lujo y gran precio.*

*El 850/4P. Lujo ha sustituido el anterior sistema de suministro eléctrico, que funcionaba con dinamo, por un alternador. La suspensión es ahora independiente en las cuatro ruedas, con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto, que prometen ser eficaces.*

### MEJORAS INTERIORES

*Además de las mejoras mecánicas, que a nuestro juicio son las más importantes, el nuevo modelo ha sido renovado en su interior. Los asientos, regulables, son de forma anatómica, tapizados en paño y con protecciones de skay en los laterales. El tablero de instrumentos es análogo al del 850 Coupé. La luneta posterior es térmica, o sea que impide el empañamiento en días fríos o lluviosos. Se han introducido válvulas para la renovación del aire, que hacen que la atmósfera interior no se cargue con las ventanillas cerradas. Por último, otros detalles de menor importancia son: las alfombras de tejido sintético y la bandeja porta-objetos.*



## DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS  
COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

# CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

# SALON DE PARIS

**El Seat 127, tracción delantera, se presentará en el mes de marzo**

## EL FIAT 127 EN EL SALON DE PARIS

La Fiat aprovecha la presente edición del Salón de París, para lanzar a bombo y platillo su modelo 127, que será —según la firma— uno de los vehículos de mayor venta en Europa. La noticia es interesante para los lectores españoles, puesto que una réplica exacta de este modelo se está preparando en las fábricas de Seat, para su lanzamiento en el próximo mes de marzo. En realidad, la novedad no radica en la parte mecánica del coche, que ha sido perfectamente ensayada en el Autobianchi A-112, del que se han tomado la mayor parte de sus elementos; la novedad radica en la gran difusión de un automóvil que en sus orígenes —Autobianchi— fue muy minoritario. La novedad, por supuesto, es su construcción en España.

## LA PRUEBA DEL VEHICULO

Los redactores técnicos de Motor Press han aprovechado su viaje a París para ensayar el 127, en un itinerario de cerca de 3.000 kilómetros, en donde no faltaron las carreteras de montaña y los tramos de autopista. Antes de dar las impresiones de la prueba, quisiéramos recordar a nuestros lectores algunas de las características del coche.

El Fiat 127 lleva un motor transversal, con las ruedas delanteras motrices y el tren trasero independiente. El motor, de cuatro cilindros, con 903 c.c., tiene una compresión bastante elevada, de 9:1, y una potencia de 47 CV-DIN a 6.000 r.p.m. La caja de velocidades tiene cuatro marchas y está montada en un extremo del cigüeñal. La refrigeración es por agua, con un ventilador eléctrico automático accionado por alternador. La dirección es de cremallera y los frenos de disco, en las ruedas delanteras, y de tambor atrás. La suspensión trasera es independiente con barras transversales.

## UN COCHE QUE CORRE MUCHO Y GASTA POCO

En autopista sin tránsito, nuestros redactores consiguieron una velocidad de 139 km./h., con sólo el conductor a bordo. Con 4 personas el coche alcanzó 136'9 km./h. Los fabricantes anuncian una velocidad punta de 140 km./h. para este modelo.

## CONSUMO

Las prestaciones, relativamente elevadas, y el alto régimen del motor del Fiat 127 podrían hacer aceptable un gran consu-

# PRUEBA A FONDO DEL 127

mo. Sin embargo, el coche sorprendió por la sobriedad de su gasto en cualquier tipo de terreno. En un recorrido de 200 kilómetros, a 70 km. de media, el consumo fue de 5'8 litros a los 100 km. Dejando los llanos por la montaña y pisando a fondo, gastó 7'8 litros a una media de 92'9 km./h. En la autopista, acelerando mucho —117 km./h. de media— el consumo fue de 7'9 litros. Estos resultados hablan a favor del sistema de carburación, que en este modelo es muy bueno.

## MOTOR

El motor da la impresión de buena potencia y es muy ágil, puesto que acepta la cuarta velocidad a 40 km./h. El escalonamiento de la caja de cambios se adapta bien a la curva de potencia del coche, y aunque la palanca es un poco dura —sobre todo en caliente—, tiene una cuarta elástica, la tercera buena y la segunda un poco corta.

## CONFORT Y SEGURIDAD

La estabilidad, frenos y dirección de este modelo están muy bien adaptados a las posibilidades del coche. Es raro que las ruedas motrices pierdan su adherencia y el viento lateral apenas le afecta. En las carreteras malas el 127 mantiene su trayectoria, a pesar de su dura suspensión. La dirección es relativamente directa, sin que haya que estar siempre corrigiendo la trayectoria. El diámetro de giro es pequeño, lo que hace que el coche sea manejable en ciudad. En cuanto a los frenos, su resistencia al calentamiento es suficiente para un uso normal, pero las ruedas traseras tienden a bloquearse con suelo mojado.

En resumen, se trata de un coche seguro en largas etapas.



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

**TALLERES AMARA** c/ Amara n.º 26 - Teléfono 422239 - SAN SEBASTIAN

# POCAS NOVEDADES EN EL SALÓN TRIUNFO DEL



R-17



R-15-(TSYTL)



Una vista del Salón.

El Salón del Automóvil de París ha nacido este año bajo el signo de la falta general de entusiasmo. En primer lugar, hace algunos meses que los constructores se negaron a presentar sus modelos pretextando que el Salón les producía muchos gastos y que, en definitiva, no resultaba rentable. Más tarde los importadores, que constituyen el 80 % de los expositores, volvieron las espaldas al Salón, porque no se consideraban bien representados en el Comité Organizador; además, los porcentajes con que trabajaban se habían congelado, por lo que decidieron no acudir. El Presidente de la República en persona conferenció con los industriales del automóvil, haciéndoles comprender que el certamen es un asunto de prestigio nacional, además de las beneficiosas consecuencias económicas que tiene para toda la región parisién. Los constructores y los importadores se dejaron convencer ante los temores de Pompidou de que en Francia ocurriese como en Alemania con el Salón de Francfort, pero, desgraciadamente, su intervención no ha servido para dar a la gran muestra del automóvil todo el esplendor que se consiguió en años pasados.

En efecto, aparte de Renault, el primer constructor francés, y de algunas raras excepciones entre los constructores extranjeros, los expositores no han contribuido con grandes novedades al interés de la 58 edición. Además, la huelga del Metro parisién, la víspera de la inauguración, que promete alargarse hasta el día de su clausura, ha provocado un caos de tal naturaleza que los visitantes posibles, ante la imposibilidad de acercarse en Metro a la Puerta de Versalles y las dificultades insuperables de tráfico, han preferido, con mucha frecuencia, abstenerse de ir a verlo.

## NOVEDADES DE LAS MARCAS FRANCESAS

### RENAULT

La Régie Nationale des Usines Renault, primer constructor francés, ha sido una excepción de la atonía del resto de los fabricantes y la única firma francesa que ha reservado para esta ocasión la presentación de una nueva gama de automóviles Renault 15 y 17. Los nuevos modelos marcan una etapa importante en la historia de la firma, que desde la última guerra mundial se había dedicado a la construcción de automóviles de tipo utilitario. Las diferentes versiones del 15 y 17 abandonan esta línea tradicional, constituyendo una categoría superior por su línea elegante y el elevado nivel de sus prestaciones. Las novedades Renault tienen en común la tracción delantera. En la versión coach se alinean el Renault 15 TL y el R-15 TS, equipados respectivamente con el grupo mecánico 1.300 del Renault-12 (60 CV-DIN) y con el motor 1.600 c.c. del R-16 (90 CV-DIN). En versión Coupé están el R-17 TL y el R-17 TS, utilizando los dos modelos el grupo motor-propulsor de 1.600 c.c. que lleva el R-16, con carburador para el R-17 TL (90 CV-DIN) y el procedimiento de inyección para el R-17 TS (108 CV-DIN). Los cuatro modelos disponen de freno de disco para las ruedas delanteras y de tambor para las traseras, y de una caja de velocidades con cuatro marchas adelante. Sólo el Coupé 17 TS, que alcanza una velocidad de 180 km./h., tiene cuatro frenos de disco, ventilados delante como en el R-15 TS y el R-17 TL, y la caja de velocidades del R-12 Gordini, con cinco relaciones adelante.

En lo que se refiere a los demás modelos conocidos ya, R-4, R-6 -850 y 1.100-, R-12, R-12 Break, R-12 Gordini y R-16, sólo han presentado pequeñas mejoras y modificaciones de detalle.

# EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE PARÍS

## RENAULT 17 TS

### CITROËN

La única novedad presentada por Citroën es el Break GS, en dos versiones: cinco puertas y tres puertas. A esto hay que añadir la versión especial de la serie DS 72, que es 8 CV/DIN más potente que las anteriores. Ninguna modificación se ha realizado sobre el modelo SM, con motor Maserati, 6 cilindros en V, con 2.675 c.c. de capacidad.

### PEUGEOT

La firma Peugeot ha mejorado los modelos ya existentes 204, 304, 404 y 504. Quizá la versión break del Peugeot 504 pueda considerarse como una novedad, aunque fue presentada y comercializada con anterioridad a la inauguración del Salón.

### CHRYSLER FRANCIA

También la antigua Simca francesa ha faltado al ritual de las novedades. Algunas mejoras de detalle para el Simca 1.000, 1.100, Chrysler 160 y 180. La mejora más importante es el aumento a 1.294 c.c. del Simca 1.100.

### MATRA

Esta firma que ha sido absorbida por Chrysler Francia, continúa comercializando el 530 en la versión LX que ya existía antes del Salón, y una nueva versión más simplificada, que es su única novedad, la 530 MX.

### ALPINE

Este constructor estrechamente ligado con la Régie Renault y que defiende sus colores en el campo de la competición, ha presentado un nuevo Alpine 310 (equipado con un motor de 1.605 c.c., derivado del R-16 TS, con 14 CV de fuerza). Este modelo no es inédito, puesto que fue presentado en Ginebra a principios de año. Sólo una modificación trasera ha sido añadida y la noticia de que su comercialización se inicia a partir de la clausura del Salón. Su velocidad punta es de 215 km./h.

### FIAT

La firma italiana es una de las pocas extranjeras que ha presentado una auténtica novedad; se trata del Fiat 127 que se fabricará en España. Este automóvil promete proporcionar a la Fiat una arma eficaz en el mercado francés para recuperar el primer puesto entre los importadores, que este año le arrebató la Ford.

Otro automóvil interesante es el Coupé 130 (motor 3.200 c.c.), carrozado por Pininfarina, y el 128 Rallye, que ya se presentó en Ginebra.

### FORD

Pocas novedades en la casa Ford, excepto el Escort Sport, 2 puertas, con cuatro plazas, en una versión muy simplificada del Escort 1.300 GT. Se trata de un coche destinado al público joven, con pocos medios adquisitivos, que se vende al precio de 10.925 francos.

### GENERAL MOTORS

La única novedad es el Vauxhall coupé "Firenza" y una réplica, bastante mala, del Rover lunar que viajó en el Apolo XIV.

### MERCEDES

Coupé 350 SL C, cuatro plazas y 3.500 c.c.

### SEAT

850, cuatro plazas Lujo. Este vehículo presentado como novedad para toda Europa, incluida España, será exportado en exclusiva mundial por la Seat, que utilizará la red comercial de Fiat.

## INVENTO ESPAÑOL EN PARÍS



Se ha sabido que durante la celebración del 58.º Salón Internacional del Automóvil de París, fue exhibido en el stand de Krafft un invento español consistente en un anti-robo para coches, cuyo funcionamiento es muy similar al de las cajas de caudales de los Bancos. De acuerdo con la combinación o combinaciones escogidas, el coche sólo puede ser puesto en marcha por quien conozca la clave, dejando bloqueados al efecto dirección y sistema eléctrico. El citado anti-robo, que hace innecesaria la llave de contacto, causó sensación, siendo mostrado a nuestro Embajador en París, Don Pedro Cortina, por el director general de Krafft, Don Fernando de Olalde. Se cree que el accesorio en cuestión será puesto a la venta en nuestro país antes de fin de año.

# I Rallye Turístico-nieve

Bilbao va a ser, una vez más, el punto de partida de una competición automovilística, que, como otras tantas, llegará a marcar un hito en este deporte tan de nuestra época. En esta ocasión se trata del I Rallye Turístico-Nieve, prueba patrocinada por Trekka Sport y organizada por el Real Automóvil Club Vasconavarro y contando con la colaboración de SAIBIL.

La idea primordial de este nuevo rallye es unir Bilbao con las pistas de nieve de Davos, en Suiza, mediante una competición automovilística que no revista un carácter de dureza ni de serios controles horarios. Se pretende de esta manera hacer una excursión a la nieve, pero saliéndose de los cauces normales, es decir, sin la monotonía de un largo viaje en autobús o en tren, sino participando en un recorrido turístico cada uno con su propio coche.

## Primer sector

Este rallye, que dará comienzo el día 2 de diciembre en el Centro Comercial Zabálburu de Bilbao, constará en su recorrido total de 1.573 kilómetros, siendo exigida una media de 60 kms. a la hora, muy fácil de cubrir, contando las estupendas autopistas por las que circula este itinerario.



## BILBAO Y DAVOS (SUIZA)

# UNIDAS POR ESTA COMPETICION AUTOMOVILISTA

El primer sector de este rallye termina en San Sebastián, donde los participantes pernoctarán. Al día siguiente, es decir, el día 3, se atravesará la frontera francesa para dirigirse a Bayona, y a continuación, por Burdeos, Angoulême, Chasseneuil, Confolens, Bellac, La Croisière, Guéret, Montluçon, Moulins, para terminar en Mâcon, donde está establecida la siguiente parada.

## Llegada a Davos

El día 4 de diciembre, último de esta simpática competición, se dará la salida desde el mismo Mâcon, para, atravesando Bourg, Nantua, Ginebra, Lausanne, Berna, Zurich y Laudquart, llegar a Davos, punto final de este Rallye en su vertiente automovilista.

Todo este recorrido que hemos detallado discurre por carreteras de primer orden, sin que exista ninguna posibilidad de encontrarse con nieve o hielo, ya que esta ruta es la recomendada para llegar a los Alpes y está situada por encima del macizo central.

## Tres o más tripulantes

Dentro de las normas generales de la organización figuran, entre otras, las siguientes:

Para poder optar a los premios se tiene que llegar a los controles horarios situados en San Sebastián, Mâcon y Davos dentro de los límites establecidos.

Los coches pueden estar tripulados por tres o más ocupantes, siendo indistinta la participación masculina y femenina. Todos los coches llevarán adhesivos y distintivos durante toda la prueba. Dos azafatas de SAIBIL acompañarán este rallye para resolver cualquier problema idiomático que surja.

Una vez que todos se encuentren en Davos, los participantes gozarán de dos días de descanso, en los que podrán gozar de las excelencias de las instalaciones que en aquella ciudad animan el paisaje nevado. Entre otras, podemos apuntar las pistas de hielo, piscinas de aguas termales, trineos, salas especiales de proyección de pelícu-



# LAS PRUEBAS DE ESQUI DECISIVAS EN LA CLASIFICACION

las, fiestas, bailes y la gran figura de todas las diversiones, la nieve con grandes pistas de descenso, telesillas, teleféricos y los más modernos medios dentro de lo relacionado con el deporte blanco.

## Comienza la preparación

El día 6 comienza la preparación para la segunda parte de este rallye: los cursillos de esquí. Aquí podrán participar todos los componentes de la competición, encuadrándose en diversas categorías, que van desde los principiantes hasta los más avezados.

Después de cinco días de intensa preparación comenzará la segunda parte de la competición: las pruebas de esquí.

## Las pruebas de sky

Estas pruebas estarán dirigidas por dos monitores de la Escuela Suiza de Esquí, que anteriormente habrán participado en los cursos de aprendizaje.

Después de disputadas todas las pruebas se dará por finalizado este rallye, siendo libre la manera de vuelta a Bilbao.

Los premios, que serán entregados en el Centro Comercial Zabálburu de Bilbao, serán los siguientes: Primera categoría, 8.000 pesetas; segunda, 5.000, y tercera, 3.000. Además de estos premios en metálico hay numerosos trofeos, que serán donados a los siguientes clasificados.

## Inscripciones

Después de haber hablado de todo el itinerario y de las pruebas de esquí, pasemos a la cuestión crematística. El precio de inscripción a este rallye es de 9.500 pesetas a los participantes que quieran hospedarse en un hotel de lujo en Davos. Dentro de este precio y de los demás está comprendido el cursillo de aprendizaje y los telearrastres. Los que vayan a hoteles de primera A deberán pagar 8.500 pesetas, y los de primera B, 8.000. Para dar mayores facilidades a la hora de inscribirse la organización sólo exigirá 3.000 pesetas como señal de matrícula. El resto se pagará



una vez finalizado el rallye. El plazo máximo de admisión de inscripciones finaliza el 30 de octubre.

NACHO REY.

## ITINERARIO

### DIA 2

<b>Bilbao</b>	7 1/2 h.		
<b>S. Sebastián</b>	9 3/4 h.	119 Km.	53 Km./h.

### DIA 3

<b>S. Sebastián</b>	8 h.		
<b>Bayona</b>	9 h.	52 Km.	52 Km./h.
<b>Burdeos</b>	11 1/2 h.	175 Km.	70 Km./h.
<b>Angulême</b>	1 1/4 h.	116 Km.	66 Km./h.
<b>Angulême</b>	2 1/4 h.		
<b>Chasseneuil</b>		33(	
<b>Confolens</b>		30(	
<b>Bellac</b>		36(	
<b>La Croisière</b>		31(	
<b>Guéret</b>	4 3/4 h.	44( 174 Km.	70 Km./h.
<b>Montlucon</b>	5 3/4 h.	65 Km.	65 Km./h.
<b>Moullins</b>	6 3/4 h.	74 Km.	74 Km./h.
<b>Mâcon</b>	8 3/4 h.	142 Km.	71 Km./h.

### DIA 4

<b>Mâcon</b>	8 h.		
<b>Bourg</b>	8 1/2 h.	34 Km.	68 Km./h.
<b>Nantúa</b>	9 1/2 h.	57 Km.	57 Km./h.
<b>Ginebra</b>	10 3/4 h.	70 Km.	56 Km./h.
<b>Lausanne</b>	11 3/4 h.	60 Km.	60 Km./h.
<b>Berna</b>	1 h.	93 Km.	74 Km./h.
<b>Berna</b>	2 h.		
<b>Zurich</b>	4 h.	122 Km.	61 Km./h.
<b>Landquart</b>	5 1/2 h.	112 Km.	75 Km./h.
<b>Davos</b>	6 1/2 h.	40 Km.	40 Km./h.

**TOTAL DE KMS. RECORRIDOS . . . . . 1.505**

# ¿Cuatro "pólizas de seguro" más para un coche? ¡Qué barbaridad!

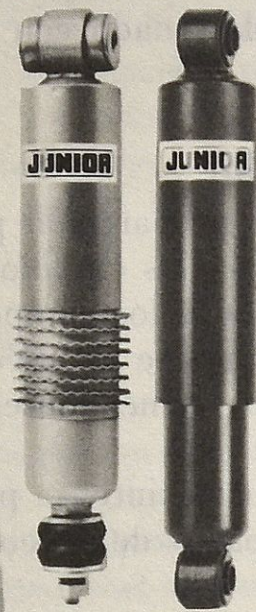
No señor, no es ninguna barbaridad, porque usted asegura el coche para después de que le pase "algo" y aquí se trata de asegurar que no le pase "ese algo". Se trata de dotar a su coche de, sencillamente, 4 amortiguadores Junior.

¿Que es muy simple?

Después de colocados, sí.

Pero, antes hable con su mecánico. El sabe más que nadie de amortiguadores.

Y una vez instalados ¡Tranquilo, y agárrese que vienen curvas!



AMORTIGUADORES  
**JUNIOR**

El "otro" seguro  
de su coche

de UNAMUNO, S.A.



# el rodaje perfecto.

La vida de un automóvil está determinada en gran parte por el trato recibido en ese período crucial de un coche, que llamamos el rodaje. Un vehículo mal rodado acusará con múltiples averías y fallos todos los errores que se cometieron en su puesta a punto. Por esta razón, nos permitimos dar algunos consejos que serán de gran utilidad para los automovilistas.

## COSAS QUE NO SE DEBEN HACER DURANTE EL RODAJE

- pisar el acelerador a fondo y menos a poca velocidad en

marchas largas, especialmente si se trata de cuestas.

- Llevar bajo el nivel de aceite.
- Dejar que suba excesivamente la temperatura del agua.
- Dejar que el motor vaya frío. Para ello, no suprimir nunca el termostato, para mantener la temperatura entre 85 y 90 grados.
- Usar aditivos para la gasolina y el aceite, puesto que retrasarían la suavización del motor.
- Llevar el coche excesivamente lento o demasiado rápido.

## COSAS QUE SE DEBEN HACER DURANTE EL RODAJE

- En subidas, es preferible sobrepasar ligeramente el régimen en una marcha inferior, que dejar que se ahogue el motor en una velocidad más larga.

● Mantener siempre alegre el motor, dentro de los límites especificados por el fabricante para cada marcha.

● Es vital cambiar el aceite después de los primeros 500 kilómetros.

● Vigilar con suma frecuencia los niveles y en especial el del aceite. Mantenerlo siempre en el máximo o ligeramente sobrepasado.

● Usar gasolina del octanaje indicado por el fabricante.

● El primer rodaje del automóvil conviene hacerlo en terreno llano y con el coche poco cargado. No es preciso, e incluso es contraproducente, parar frecuentemente el motor para enfriarlo, salvo que existan anomalías en su funcionamiento.

Lo más delicado en el rodaje son los primeros 500 kilómetros.



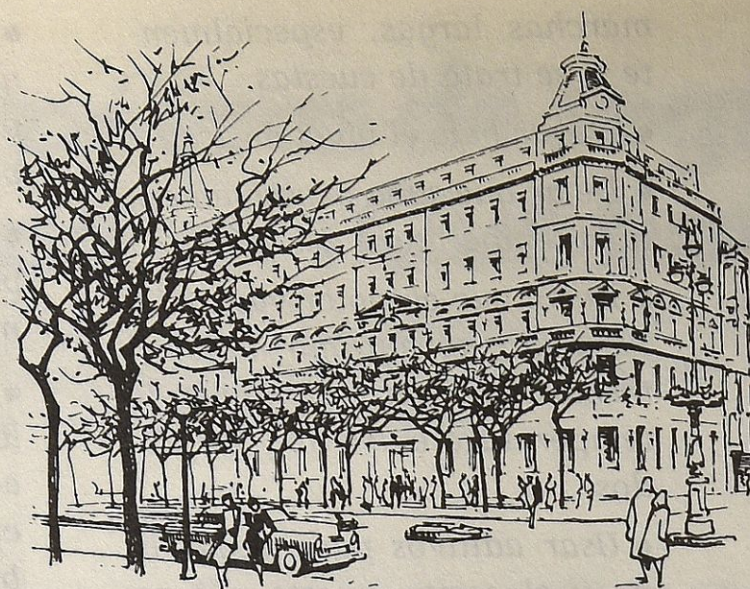
## LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

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

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 414048 - SAN SEBASTIAN



# Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

---

**Casa Central:**

**Avenida de España, 19**

**SAN SEBASTIAN**

## SUCURSALES URBANAS:

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

**40 SUCURSALES Y AGENCIAS**

---

## NOTICIARIO INTERNACIONAL

### EL CORREDOR BELTOISE CASTIGADO TRES VECES POR LA MISMA FALTA

GINEBRA. La Asociación de Pilotos de Grandes Premios Automovilísticos está visiblemente afectada por la decisión de la Comisión deportiva Internacional, de suspender al corredor francés Jean Pierre Beltoise. "A la vista del accidente ocurrido en la Argentina —declara un comunicado de esta asociación—, estimamos que la decisión es manifiestamente injusta para un corredor que ha sido castigado tres veces por la misma falta".

La Asociación reconoce que "Beltoise debía ser sancionado por haber infringido los reglamentos de seguridad", pero señala que él no era el único responsable del accidente.

### 2.000 MILLONES DE PESETAS DE CAPITAL ALEMÁN PARA LAS AUTOPISTAS ESPAÑOLAS

BONN. En círculos financieros de Francfort se afirma que el mes próximo se emitirá en Alemania un empréstito de cien millones de marcos —dos mil millones de pesetas— para la construcción de Autopistas en España.

Autopista Concesionaria Española, S.A. acudirá al ahorro alemán para, a través de un consorcio bancario que encabeza el Deutsche Bank, asegurar la financiación de bienes de equipo. No habrá, al parecer, intervención oficial por parte alemana en la concesión de este crédito. Se emitirán obligaciones que deberán suscribirse en sectores privados de este país. El interés será del 8 % y la amortización a quince años con los primeros cinco libres.

### LA CONTAMINACION SONORA: SORDERA TOTAL PARA LOS CIUDADANOS DEL AÑO 2000

SAO PAULO. "La contaminación sonora de las grandes urbes llevará a sus habitantes a la sordera total, de aquí al año 2000", ha dicho el señor Lauro Xavier, encargado del Laboratorio de Acústica de la Universidad de Sao Paulo.

### MOTOCICLETAS ESPAÑOLAS PARA LA POLICIA DE NUEVA YORK

NUEVA YORK. La policía de la ciudad de los rascacielos va a adquirir 2.000 motocicletas de marca española.

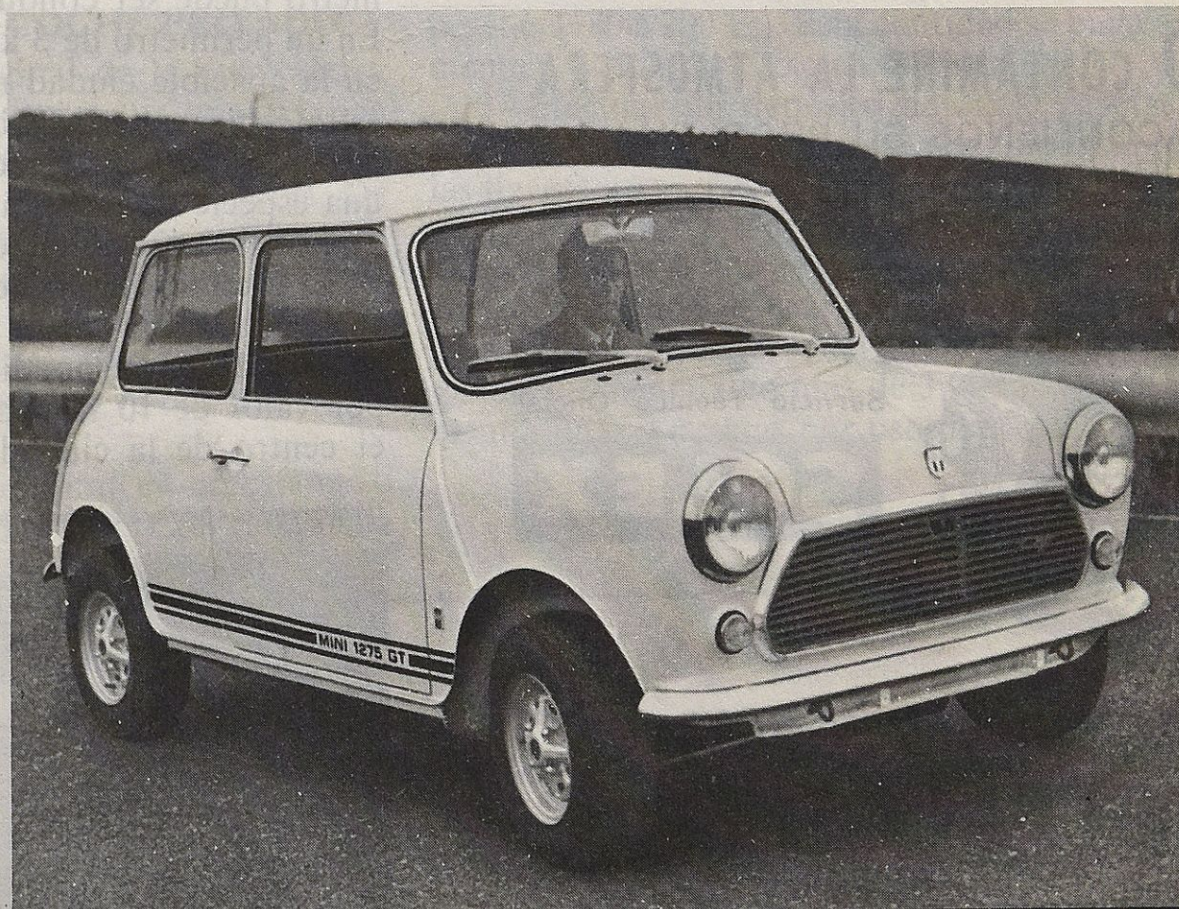
El contrato ha sido establecido por la empresa Serveta Industrial, S.A. Tras el cierre de la casa matriz italiana, será la empresa española quien atenderá a la demanda mundial de Lambretta.

### PREMIO CITROËN DE "LA VUELTA AL MUNDO"

Se acaba de convocar el premio Citroën de "La Vuelta al Mundo", que todos los años se concede al viaje más interesante realizado a bordo de un 2 C.V., un Dyane o un Mehari.

### EN SUECIA SE CREA LA CATEDRA DE "SEGURIDAD EN CARRETERA"

ESTOCOLMO. El Gobierno sueco, a propuesta del Parlamento, ha creado una cátedra de "Seguridad en Carretera" en el Instituto de Tecnología Chalbers.



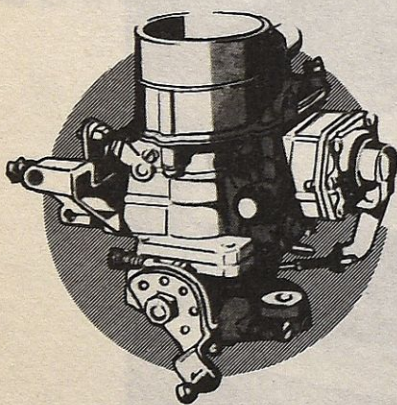
# MINI 1275 GT

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

## ¿SON NECESARIOS LOS TAXISTAS?

- **LOS TAXIS SIN CONDUCTOR:** UNA EXPERIENCIA UNICA EN EL MUNDO REALIZADA EN EL SUR DE FRANCIA.
- **POR NUEVE PESETAS DIARIAS DE GASTO, A CUALQUIER HORA DEL DIA O DE LA NOCHE, UN TAXI A SU DISPOSICION.**
- **UNA VEZ UTILIZADO EL COCHE SE DEJA EN LA PARADA MAS PROXIMA.**
- **FUNCIONAN CON FICHAS DE 10 FRANCO Y TIENEN UNA CAMARA OCULTA PARA IMPEDIR LOS FRAUDES.**
- **UN EQUIPO DE EMPLEADOS DE LA COOPERATIVA PROCOTIP SE ENCARGA DE SU MANTENIMIENTO, APROVISIONAMIENTO Y REPARACION.**

## NO CONTAMINE LA ATMOSFERA CONFIE EN SU PROBLEMA DE CARBURACION



Servicio Técnico Oficial

**SOLEX**

CARROCERIA Y GARAGE

**STINUS, S. L.**

FUNDADA EN 1893

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

**AGENCIA OFICIAL PEUGEOT**

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

**SAN SEBASTIAN**



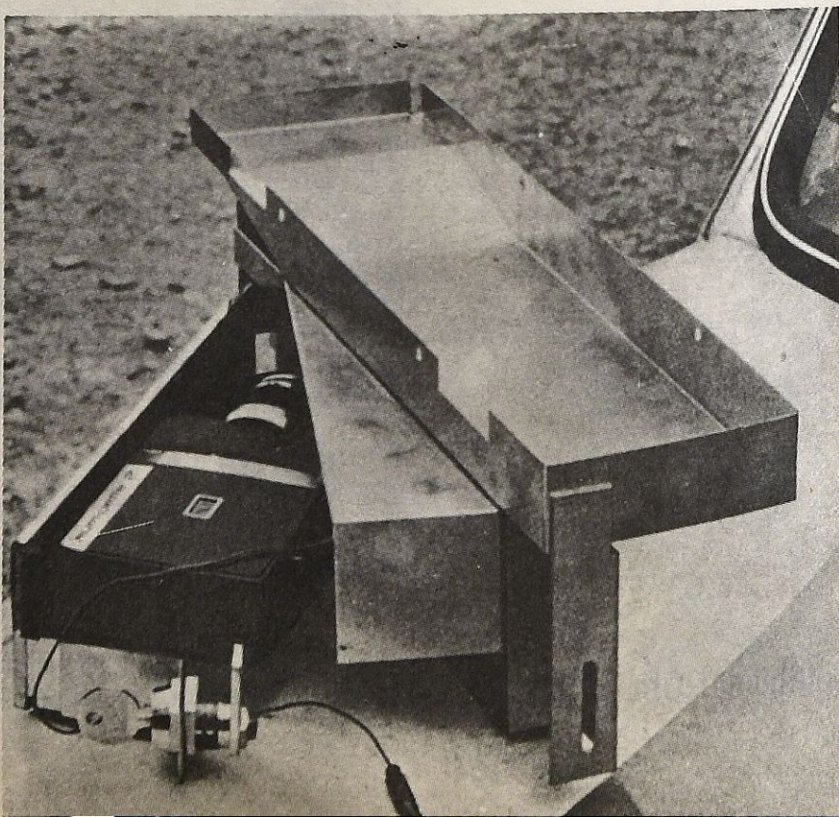
La cámara oculta filma la llave numerada en el momento de la puesta en marcha. Al retirar el llavero, el aparato de fotos registra la hora, la distancia recorrida y el número que identifica al conductor.

En una pequeña ciudad francesa de la costa mediterránea, Montpellier, parecen haber llegado a la conclusión de que los taxistas no son indispensables para cubrir esa parcela de los transportes públicos que llenan los vehículos de turismo. Los taxistas, dicen, pueden ser sustituidos por un robot.

A mediados del pasado mes de agosto, empezó a funcionar en Montpellier la cooperativa de usuarios Procotip, sobre la base de que un taxímetro puede ser conducido por el propio cliente. En un perímetro de 3 kilómetros se han colocado, en la apacible ciudad mediterránea, 19 estaciones estratégicamente distribuidas que acogen un total de 35 Simcas 1.000, con embrague automático y una especie de máquina tragaperras que sustituye al taxista tradicional en los cobros del servicio.

El usuario que lo desee, miembro de la nueva sociedad, podrá elegir un vehículo cualquiera en su parada correspondiente, introducir una ficha por valor de 10 francos, realizar sus compras en el centro de la ciudad, visitar a unos amigos, y

Un taxímetro que funciona con fichas de 10 F.





Largas filas de taxis TIP (Transportes Individuales Públicos) en las 19 estaciones distribuidas en toda la ciudad.

abandonar el taxi en cualquiera de las paradas TIP. Un equipo de empleados de la cooperativa se encarga de su puesta a punto, mantenimiento, aprovisionamiento y reparación.

### PARA EVITAR LAS TRAMPAS

Una llave numerada sirve para identificar a cada conductor, gracias a un número grabado que se registra en una película contenida en una cámara oculta y protegida, que se pone en funcionamiento al accionar el motor de arranque. Cuando se retiran las llaves del coche, iguales para todos los socios, el aparato fotográfico registra además la hora y el número de kilómetros recorridos. En caso de accidente, por ejemplo, al revelar la película se descubriría el nombre del último usuario que será, lógicamente, el responsable del choque o colisión. No hay manera, pues, de hacer trampas.

### MAS BARATO QUE UN COCHE PRIVADO

Quizá la idea más original de la cooperativa de taxis TIP, consista en conseguir una máxima utilización de los vehículos, dividiendo las cargas y el mantenimiento entre varios conductores. De esta manera, el uso de estos vehículos puede resultar más barato que un automóvil privado, y desde luego mucho más que los taxis tradicionales. Por el precio de un par de carreras, los socios del Procotip pueden realizar ocho o nueve con uno de los 35 Simcas 1.000.

Las fichas se pueden comprar en un estanco o en la propia parada de taxis TIP. Con cada ficha

se puede realizar un recorrido medio de 10 carreras, con un total de 15 kilómetros, por ciudad. La rapidez con que se consume cada ficha depende de la estimación de un aparato electrónico que funciona según tres elementos de juicio: la distancia, el tiempo empleado en el recorrido y el régimen a que se someta el motor. Los amantes de la velocidad gastan su ficha con más rapidez que los lentos.

### PARA SER MIEMBRO DE LA COOPERATIVA

La admisión de los usuarios en esta organización única en el mundo, se consigue cumpliendo con los siguientes requisitos:

1 - Rellenando un informe con los datos personales del solicitante, en donde conste el nombre, domicilio, profesión y medios financieros, etc. Este trámite cuesta unas 720 pesetas (60 F.) y tiene validez indefinida.

2 - Cuota de entrada a la sociedad, unas 2.500 pesetas (180 a 200 F.). Esta cantidad se paga anualmente y puede dividirse en mensualidades.

3 - Efectuar un depósito de 2.500 pesetas (200 a 220 F.), que es recuperable y se abona al recibir las llaves.

En total, los gastos de inscripción suman aproximadamente 5.700 pesetas y los miembros de la sociedad pueden utilizar los Taxis TIP 365 días al año, a cualquier hora del día o de la noche, pagando de media algo más de 3.000 pesetas, lo que resulta unas 9 pesetas por uso diario.

(MOTOR PRESS.)

AMORTIGUADORES



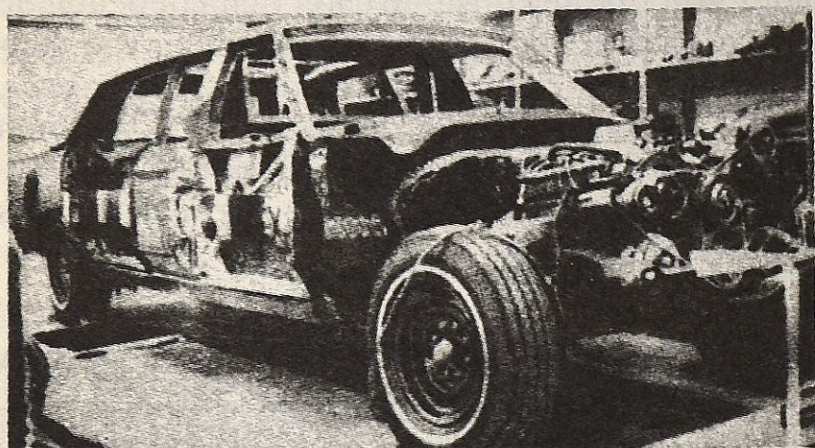
- Venta
- Servicio Oficial
- Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

TALLERES AMARA

c/ Amara n.º 26-Tlfno. 422239-SAN SEBASTIAN

## EL COCHE QUE COSTARA 14 MILLONES DE PESETAS

Dentro de una seguridad absoluta, en los sótanos de un edificio de la Ford, se construye este vehículo, que valdrá 14 millones de pesetas. Está hecho a prueba de balas y su propietario será el presidente de los Estados Unidos, Richard Nixon. En esencia será similar a los coches utilizados en la Casa Blanca. Cuando esté acabado será entregado al Gobierno y arrendado por 5.000 dólares anuales. La Ford firmó en 1968 un contrato con el Gobierno



norteamericano para suministrar dos coches presidenciales en cualquier momento y construir uno nuevo cada año. Tiene motor de 6.200 cc. y el conjunto nada tiene que envidiar a los pasados "Stutz" de la década de los años treinta. Lleva un blindaje de doce centímetros de espesor, aunque en parte

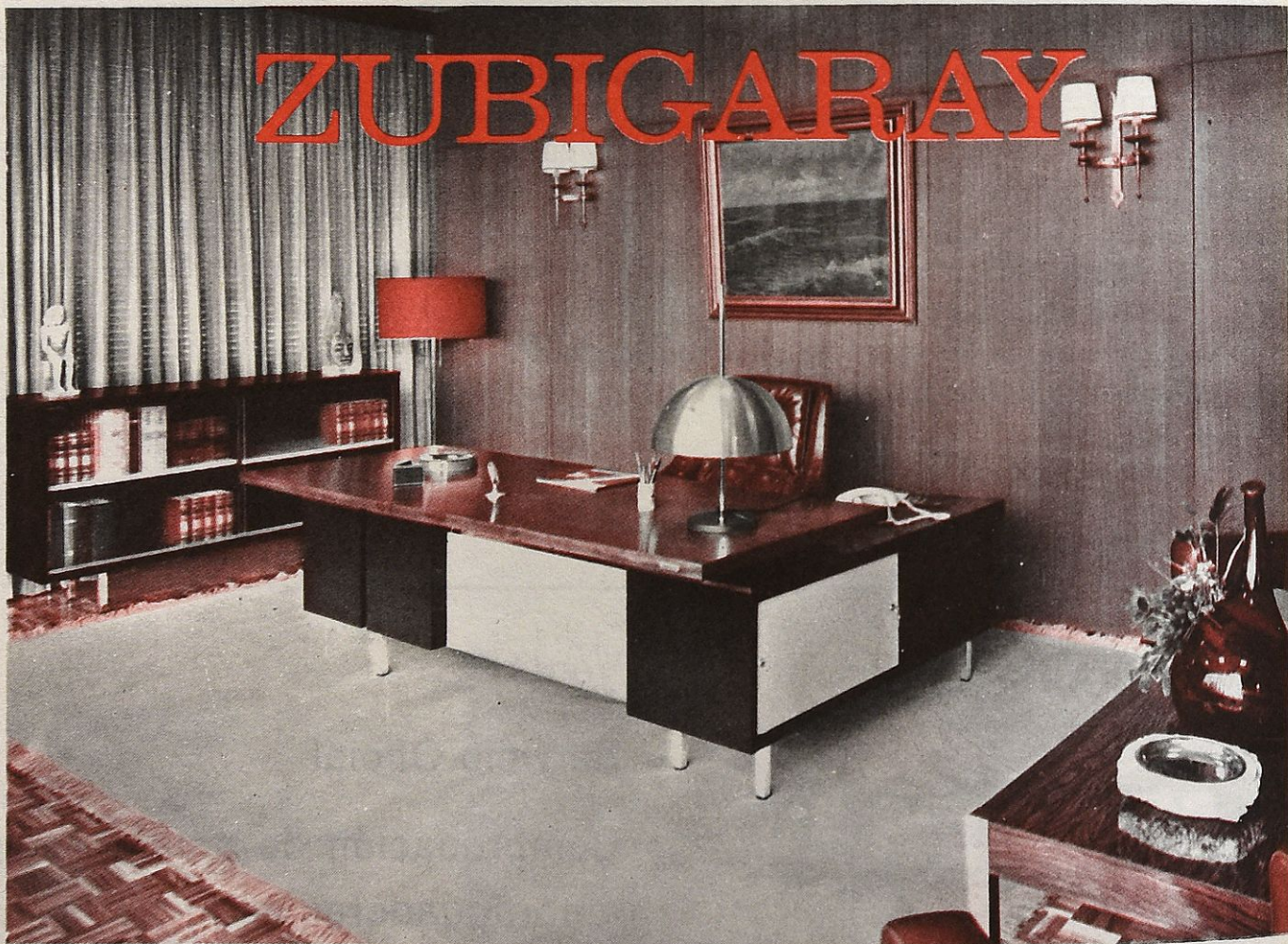
sea de plástico, y las lunas tienen un espesor de dos centímetros de vidrio compacto. Con todo, el interior del nuevo "tanque antisequestros" se permite algunos lujos, sin contar el bar o el televisor, que son ya de rutina en los coches presidenciales norteamericanos, éste alojará también un radioteléfono de largo alcance y una cámara frigorífica abastecida para resistir varios días de encierro. El papel de esa cámara no es meramente gastronómico; su misión fundamental es la de conservar sin alteraciones la sangre de un banco individual, previsto para transfusiones de emergencia. La industria automovilística norteamericana parece haber llegado, de una manera curiosa a ofrecer cierta garantía a los funcionarios "secuestrables".

## EL TELEFONO EN SU COCHE

El teléfono pronto estará instalado en muchos automóviles españoles. En los planes de la Compañía Telefónica Nacional figura, como proyecto inmediato, el dotar de radioteléfonos a los automóviles, en conexión con la Red General de abonados. El funcionamiento de estos aparatos se realizará, bien a través de una operadora, que canalice las llamadas dirigidas al automóvil y las procedentes del mismo, o de forma automática, como ocurre en los teléfonos ordinarios.

De esta forma se podrán establecer comunicaciones directas entre vehículos y abonados de la Red General

DIVISIONES  
Y  
MUEBLES  
DE  
EMPRESA



exclusiva para Guipúzcoa:

**CASA NERECAN**

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 410356



y viceversa, con la misma facilidad con que ahora se hace una llamada de domicilio a domicilio.

## LOS APARATOS QUE YA ESTAN FUNCIONANDO

Existen precedentes de estos servicios, que pronto serán montados para el público, en la comunicación que puede realizarse con el famoso 091, número de la Policía gubernativa. Además, en algunos organismos oficiales y empresas privadas, se viene empleando ya este sistema de comunicación por radio desde los automóviles. Los radioteléfonos móviles son usados actualmente por el Ministerio de Agricultura, en sus vehículos de la Dirección General de Montes, para la vigilancia y extinción de incendios forestales; por el Ministerio de la Gobernación, en vehículos de la Guardia Civil y Dirección General de Sanidad; en los automóviles del Ministerio de Información y Turismo, en sus servicios de Radio Nacional y Televisión Española, etc.

También tienen radioteléfonos algunos servicios municipales en las distintas provincias españolas, tales como la Policía Municipal, bomberos y vehículos de transportes colectivos, etc...

## UN MODELO DE FABRICACION NACIONAL

Ultimamente, ha sido noticia la instalación de radioteléfonos en los taxis de diversas provincias españolas, con objeto de brindar al usuario un mejor y más rápido servicio, lo que prueba la gran utilidad de este sistema de comunicaciones. Lo más interesante es que los taxis han sido equipados con un modelo de fabricación nacional, cuyas características más destacadas son



su facilidad de instalación y manejo. Los radioteléfonos que llevan los taxímetros están conectados con una central totalmente automática, que se maneja por control remoto, lo que permite que sea instalada en el punto más idóneo, junto a la antena fija; existe además una versión de estación central de operación directa.

## FACIL INSTALACION

El transmisor-receptor móvil está concebido para su instalación en cualquier tipo de vehículo, siendo ésta tan fácil que puede realizarse en unos minutos; además, lleva incorporado un ingenioso sistema anti-robo.

El aparato funciona en UHF, en la banda de los 450 a 470 Mz., válida para casi todos los países del mundo. En esa banda se logra una excelente difusión de la señal en calles estrechas y túneles, consiguiendo la casi total eliminación de las interferencias eléctricas, incluyendo las producidas por los sistemas de encendido del propio vehículo.

La antena de UHF tiene una altura de sólo 15 centímetros, para evitar choques con cualquier obstáculo. Es interesante señalar que la comunicación establecida no se altera ni se interrumpe en el paso bajo puentes o pasos subterráneos, a pesar de la pequeña dimensión que tiene la antena.

## ADAPTABLE AL SISTEMA ELECTRICO DE CUALQUIER VEHICULO

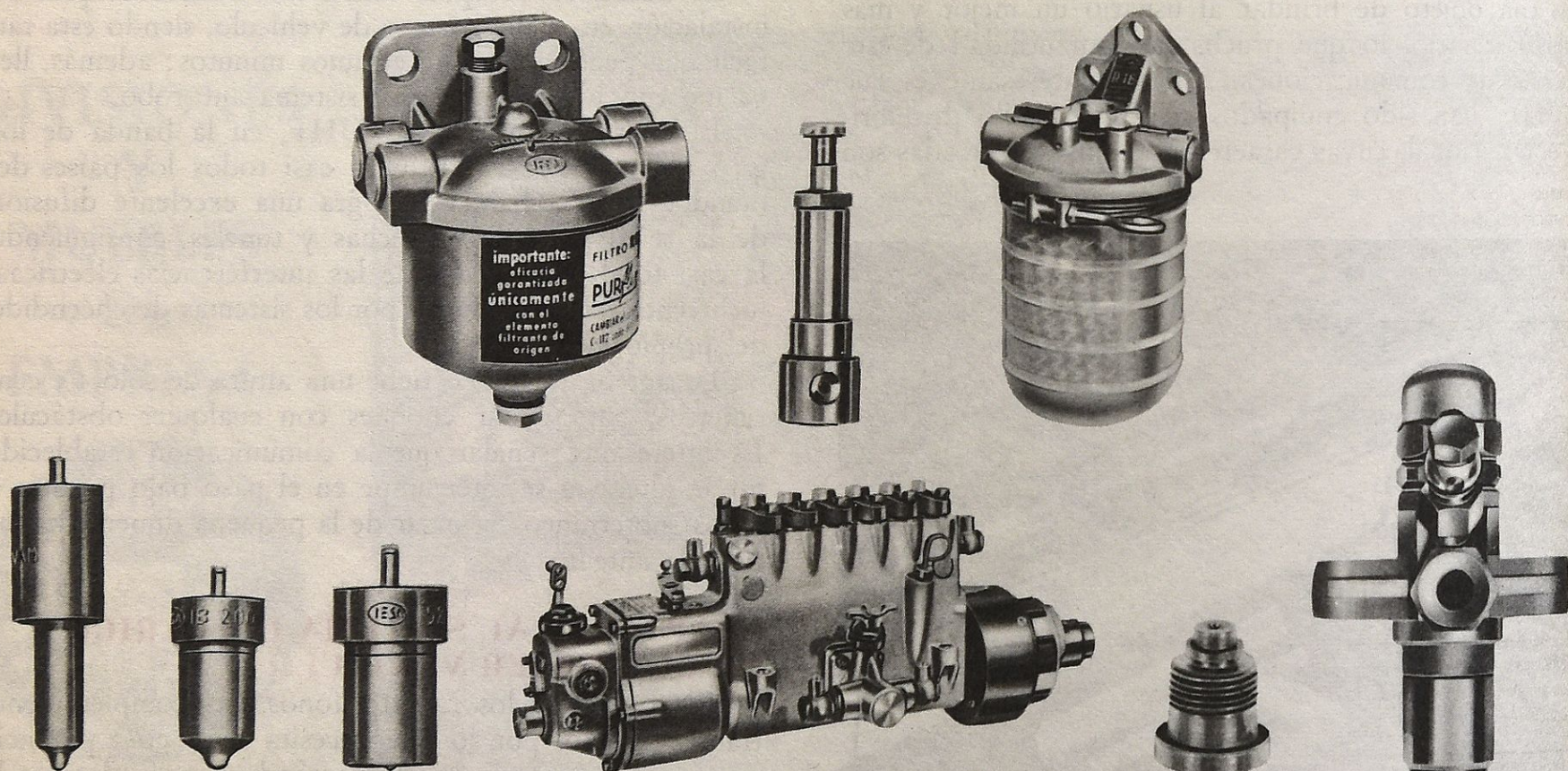
El equipo de los radioteléfonos está completamente transistorizado, por lo que necesita muy poca potencia para su funcionamiento, alimentándose normalmente la unidad móvil a doce voltios, aunque también puede operar a seis y veinticuatro voltios.

Para resumir, las características más importantes del modelo de radioteléfono español son: su alta seguridad de funcionamiento por sus componentes de estado sólido, su sencillez de manejo, bajo consumo, construcción robusta, instalación sencilla, elegante diseño. Por último, hay que añadir que el micrófono es refractario a los ruidos, lo que permite una perfecta audición y calidad de voz.

MOTOR PRESS



# material de inyección para Motores Diesel



**INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.**

usine et bureaux: Avda. de D. José Elósegui  
Tel: 357240 - Telex: 36237 IESA-E  
SAN SEBASTIAN (ESPAÑA)

# adelantamientos

La Jefatura Central de Tráfico ha editado un folleto referido exclusivamente a los adelantamientos entre los vehículos. Bien comentado e ilustrado con dibujos adecuados, resulta un gran recordatorio. Lo publicamos por el interés que encierra.

## NORMAS DEL CODIGO DE LA CIRCULACION

### CONCEPTO

Para que exista verdadero adelantamiento se precisan dos vehículos en movimiento: el que adelanta y el que es adelantado.

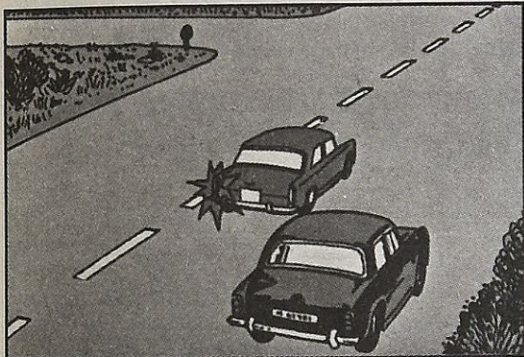
Por consiguiente no se considera adelantamiento:

- rebasar a otro vehículo parado o estacionado.
- el hecho de que los vehículos de una fila circulen más rápidamente que los de otra, cuando la densidad de la circulación sea tal que ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa del que les precede en su fila.

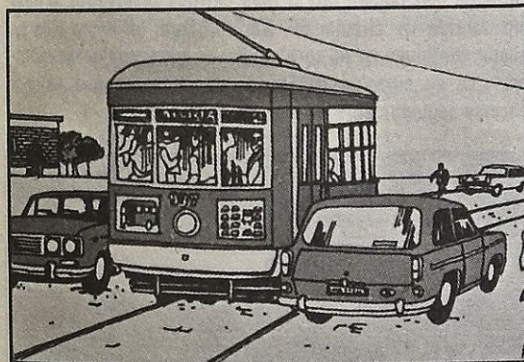
### NORMA GENERAL

La norma general es que los adelantamientos se efectuarán por la izquierda del vehículo que se quiere adelantar.

Pero esta regla tiene dos excepciones:



Se puede adelantar por la derecha a un vehículo cuando su conductor, disponiéndose a girar a la izquierda, haya hecho la correspondiente señal y deje a su derecha espacio suficiente. (Sin embargo, el adelantamiento por la derecha siempre encierra peligro, y hay que efectuarlo con precaución.)



También se puede adelantar por la derecha a los tranvías que circulan por el centro de la calzada: si ésta es de doble sentido de circulación, sólo por la derecha.



si es de sentido único, por la derecha o por la izquierda, indistintamente.

## OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR DEL VEHICULO QUE REALIZA EL ADELANTAMIENTO

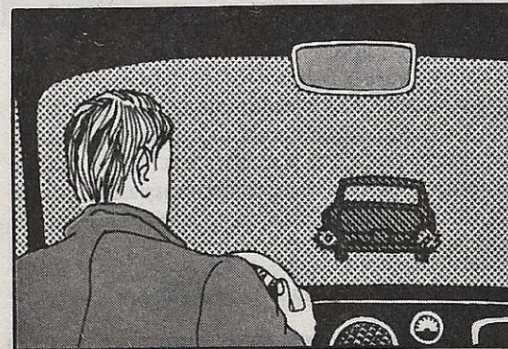
A. Antes de efectuar el adelantamiento: Mirar adelante y comprobar que



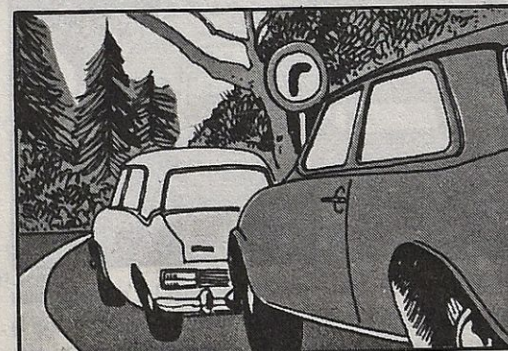
no existe señal que prohíba adelantar,



no hay tráfico próximo en sentido contrario,



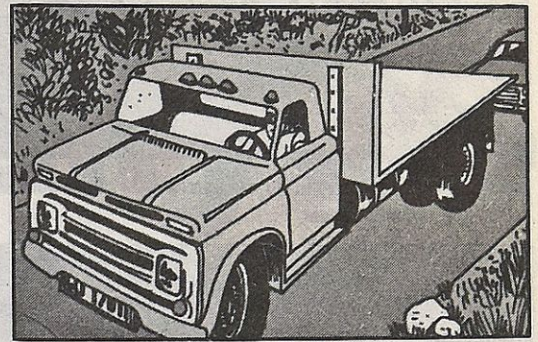
hay visibilidad suficiente, es decir, no limitada por niebla,



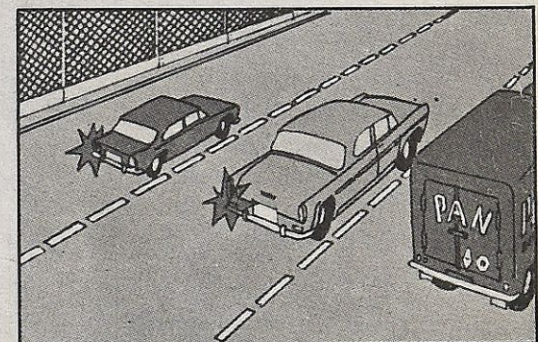
curva,



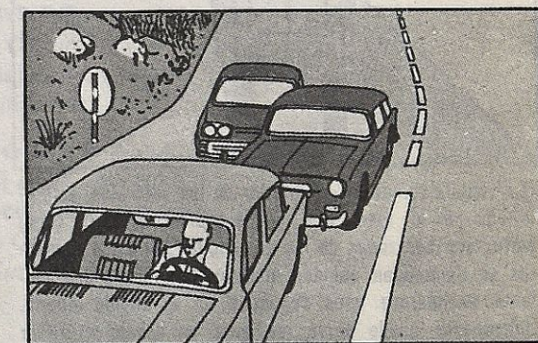
cambio de rasante, etcétera,



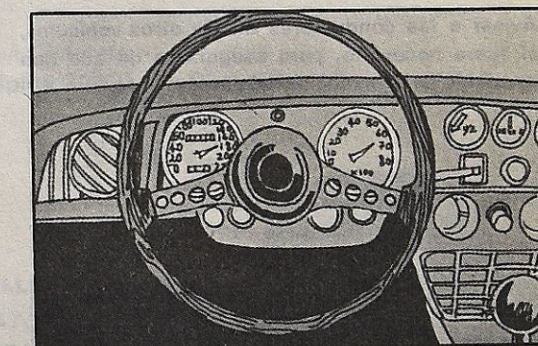
que el vehículo al que se pretende adelantar deja espacio para pasarle holgadamente,



que el vehículo que precede, si se trata de una vía con ancho inferior a ocho metros, no ha iniciado el adelantamiento a un tercero ni ha indicado su intención de hacerlo. En cambio, en las vías de ancho superior a ocho metros, está permitido el doble adelantamiento, si puede llevarse a cabo sin riesgo para nadie,



que se percibe espacio libre para volver a la derecha, bien delante del último vehículo al que se va a adelantar, si son varios, o entre dos de ellos sin perturbar su marcha,



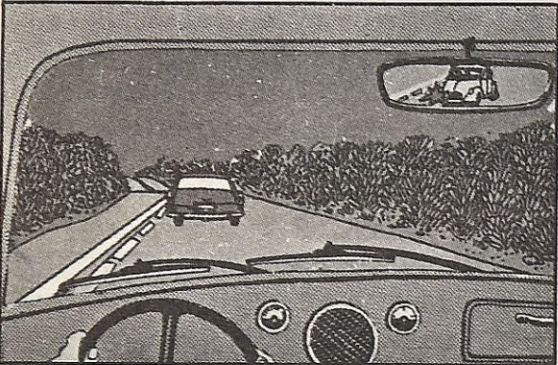
que la reserva de potencia y la diferencia de velocidad entre ambos vehículos permitan realizar el adelantamiento sin peligro y sin rebasar los límites de duración establecidos. (Hay vehículos articulados o con remolque cuya longitud máxima puede ser de 18 metros. A veces hay quien se empeña en adelantar a otro vehículo de velocidad similar estando ya en el límite de su propia potencia.)



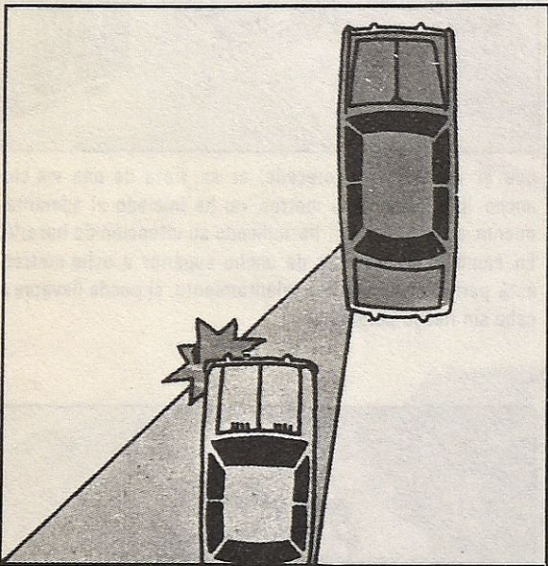
Mirar hacia atrás, a través del espejo retrovisor, y asegurarse de que



no se acerca ningún vehículo de marcha más rápida por el carril que vamos a ocupar,



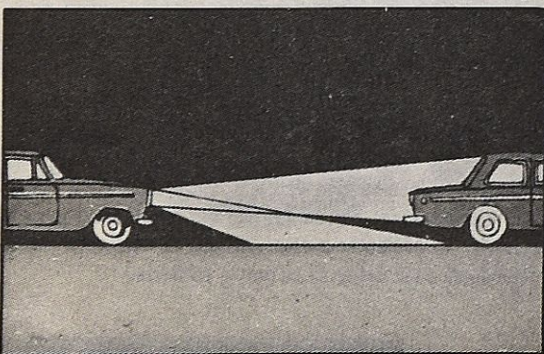
ningún otro vehículo ha iniciado —aunque sólo sea anunciándola— la maniobra de adelantamiento.



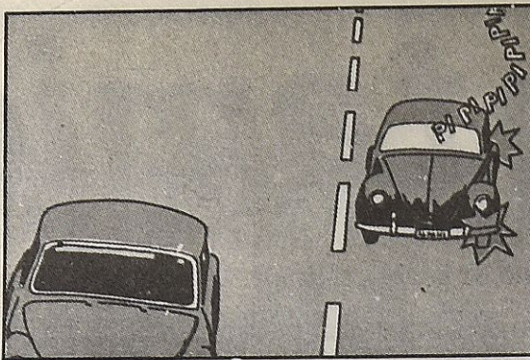
(La visibilidad, desde el interior de los vehículos, está limitada por los elementos opacos que forman parte de su estructura. Las zonas de las vías ocultas por estos elementos se denominan ángulos muertos. El vehículo que adelanta desaparece unos segundos en el ángulo muerto. Únicamente puede verse mediante un espejo retrovisor colocado en el exterior del coche. Si sólo se dispone del retrovisor interior es preciso mirar alternativamente al costado y atrás hasta comprobar que no hay ningún vehículo en el ángulo muerto.)

Avisar a los conductores de los otros vehículos, si fuera necesario, para asegurarse de que han percibido la intención de adelantamiento.

al que se pretende adelantar:

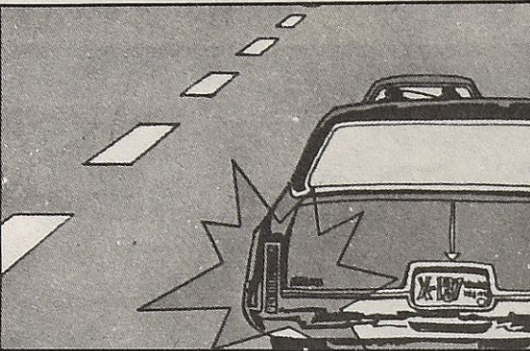


si es de noche, empleando alternativamente el alumbrado intensivo y el de cruce,

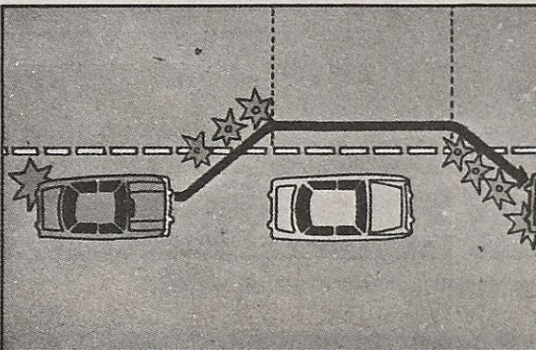


si es de día, tocando el claxon, en los casos en que resulte conveniente hacerlo.

a los que circulen detrás,



en todo caso, utilizando el indicador izquierdo de cambio de dirección, que es aconsejable encender aun cuando nadie nos siga, ya que esa señal puede ser útil también tanto para el conductor del vehículo que se va a adelantar como para cualquier otro usuario que pueda contemplarnos desde lejos, e incluso para la Policía de Tráfico.

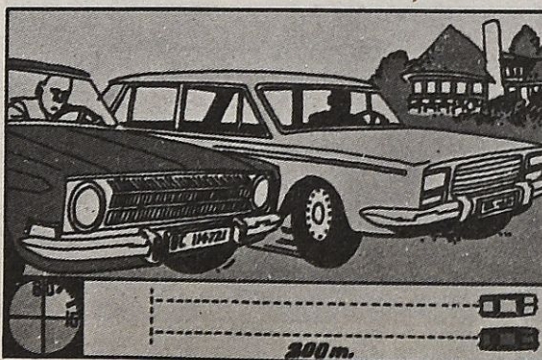


(Ahora bien, el indicador izquierdo debe apagarse una vez que el coche que adelanta se ha colocado en el carril por el que va a hacerse el adelantamiento, ya que lo que se ha querido advertir con esa señal era, simplemente, el desplazamiento lateral a la izquierda; luego, una vez rebasado el vehículo, puede indicarse el nuevo desplazamiento lateral, que ahora será a la derecha, y encender, por tanto, el indicador de la derecha.)

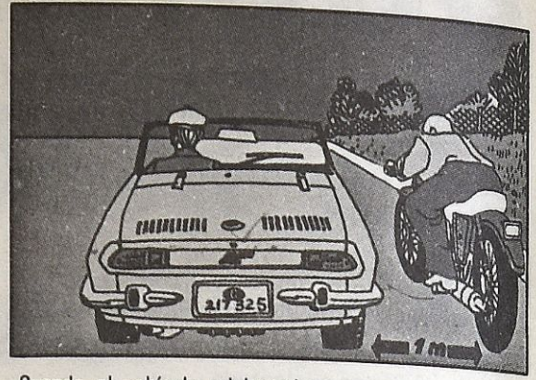
B. Durante el desarrollo de la maniobra:



Si, a pesar de haber cumplido con todas las prescripciones anteriores, una vez iniciada la maniobra se advirtiera la imposibilidad de terminarla en la forma ordenada, el conductor deberá desistir del adelantamiento, disminuyendo la velocidad del vehículo y colocándose nuevamente en el lado derecho.

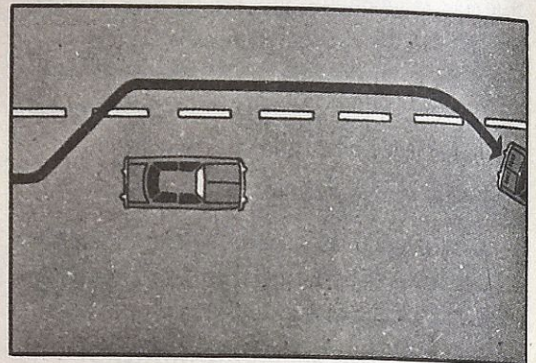


El adelantamiento deberá realizarse lo más rápidamente posible y en ningún caso se deberá circular en posición paralela durante más de 15 segundos ni efectuar en esta forma un recorrido superior a 200 metros para cada adelantamiento.

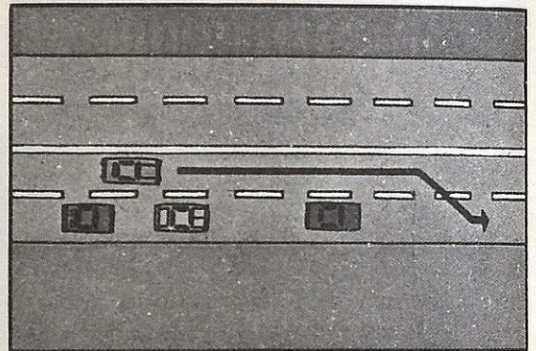


Cuando el vehículo adelantado sea de tracción animal o una bicicleta o motocicleta, el adelantamiento se realizará de manera que entre el vehículo que adelanta y el adelantado quede un espacio no inferior a un metro.

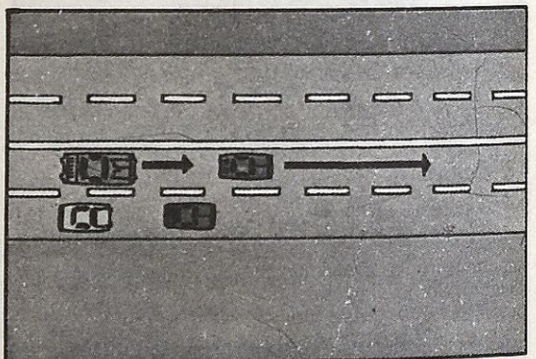
C. Después del adelantamiento:



No volver bruscamente al lado derecho sino de forma gradual, sin perturbar la marcha del vehículo adelantado ni obligar a su conductor a frenadas o desviaciones peligrosas.



Esta norma general de volver gradualmente a la derecha, después de efectuado el adelantamiento, es también de aplicación en autopistas, autovías y, en general, en las calzadas que tengan dos o más carriles reservados al mismo sentido de circulación. Sin embargo, en estas vías se puede continuar en el carril utilizado para adelantar siempre que se cumplan estas dos condiciones: que vaya a hacerse seguidamente un nuevo adelantamiento,



que no se obstaculice a quien circule detrás por ese carril a mayor velocidad.

OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR DEL VEHICULO ADELANTADO

A. Antes de la maniobra:



# CINTURATO

## triunfa en rallyes



**con los mismos  
neumáticos  
de serie que ud.  
utiliza en su vehículo**

### ESPAÑA

#### RALLYE DEL SALMON

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

- 1.º M. Juncosa (Seat 124 Sport) *con Cinturato*

#### I CRITERIUM GUILLERIES

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

- 1.º M. Juncosa (SEAT 124 SPORT) *con Cinturato*
- 2.º S. Bohigas (SEAT 1430) *con Cinturato*

#### I CRITERIUM DE RIOJA

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

- 1.º Manuel Juncosa (Seat 124 Sport) *Con Cinturato*
- 2.º Pedro M.ª Román (Seat 1430) *Con Cinturato*

#### VIII - RALLYE DEL CID

Clasificación Vehículos fabricación Nacional

- 1.º M. Juncosa (Seat 124 Sport) *Con Cinturato*

#### V RALLYE BOSCH

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

- 1.º Manuel Juncosa (Seat 124 Sport) *Con Cinturato*
- 2.º Pedro M.ª Román (Seat 1430) *Con Cinturato*

### PORTUGAL

#### XXII VUELTA A PORTUGAL

- 1.º Américo Nunes (Porsche 911-S) *con Cinturato*

### AUSTRIA

#### RALLYE AUSTRIACO DE LOS ALPES

- 1.º Paganelli-Russo (Fiat 124 Spider) *con Cinturato*

#### RALLYE SEMPERIT

- 1.º Munari-Mannucci (Lancia) *con Cinturato*
- 2.º Warmbold-Doerfler (BMW) *con Cinturato*
- 3.º Zwidbaumer-Biedinger (BMW) *con Cinturato*

### ITALIA

#### RALLYE 1.000 KMS. DEL ADRIATICO

- 1.º Barbasio-Sodano (Lancia) *con Cinturato*
- 2.º Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) *con Cinturato*
- 3.º Trombotto-Enrico (Fiat) *con Cinturato*

#### RALLYE DE LAS CUATRO REGIONES (PAVIA)

- 1.º Lampinen-Devemport (Lancia) *con Cinturato*
- 2.º Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) *con Cinturato*
- 3.º Barbasio-Sodano (Lancia) *con Cinturato*
- 4.º Trombotto-Enrico (Fiat) *con Cinturato*

### ALEMANIA

#### IV RALLYE DE ALEMANIA

- 1.º Warmbold-Mehmel (BMW Alpina 2002) *con Cinturato*
- 2.º Rohrl-Marecek (Ford Capri) *con Cinturato*
- 3.º Hainbach-Biedingen (Opel Kadett) *con Cinturato*
- 4.º Zweidbaumer-Dorfler (BMW Alpina 1600) *con Cinturato*

#### V RALLYE DE ALEMANIA

- 1.º Rohl-Marecek (Ford Capri) *con Cinturato*
- 2.º Warmbold-Mehmel (BMW Alpina 2002) *con Cinturato*

### CANADA

#### RALLYE DE INVIERNO

- 1.º Fiat 128 *con CINTURATO*

### SUECIA

#### CAMPEONATO SUECO DE RALLIES

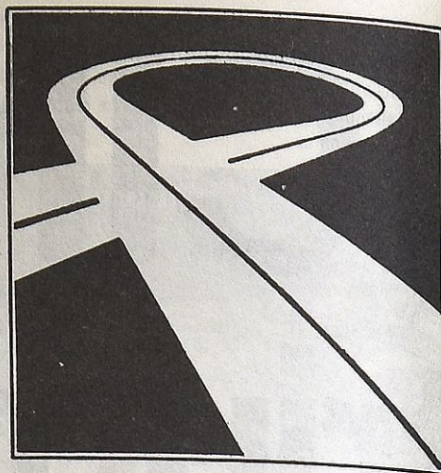
- 1.º Eriksson (OPEL) *con CINTURATO*
- 2.º Blomqvist (SAAB) *con CINTURATO*
- 3.º Masenius (OPEL) *con CINTURATO*

#### RALLYE INTERNACIONAL DE SUECIA

- 1.º Stig Blomqvist (SAAB) *con CINTURATO*
- 2.º Lars Nystroem (BMW) *con CINTURATO*
- 3.º Harry Kallstrom (Lancia) *con CINTURATO*

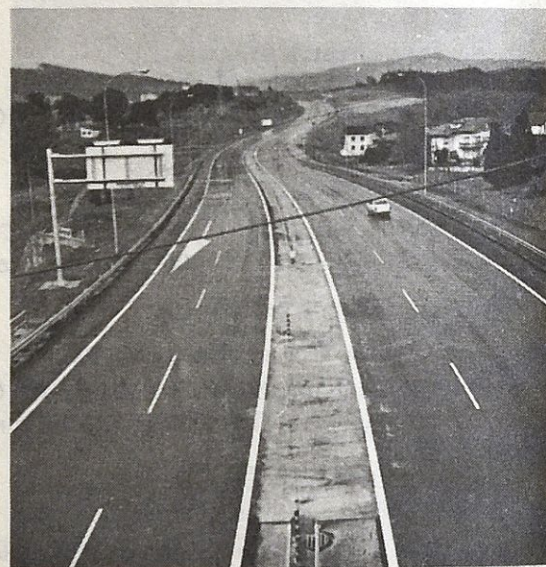
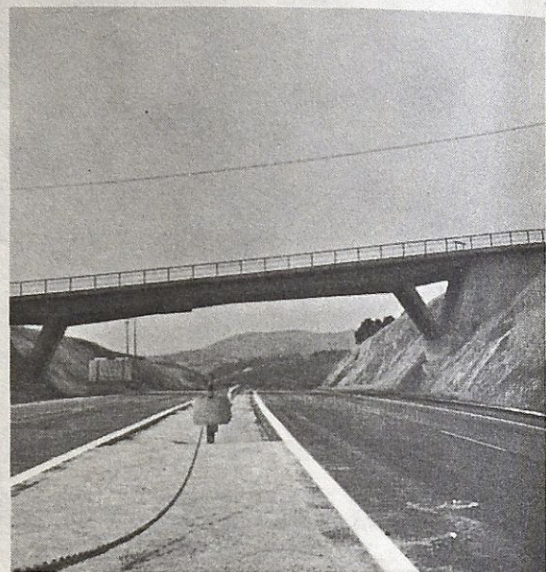


# CINTURATO **PIRELLI**



# EUROPISTAS

## AUTOPISTA BILBAO-BEHOBIA



DESDE EL 28 DE OCTUBRE FUNCIONA EL

# Subtramo Basauri-Durango

A través de las siguientes entradas:

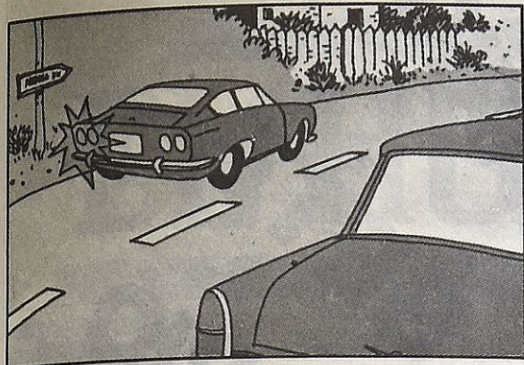
Dirección Durango:

BASAURI - IRUBIDE - ERLECHES - AMOREBIETA

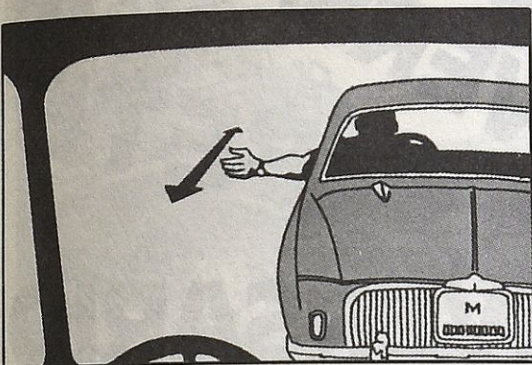
Dirección Bilbao:

DURANGO - AMOREBIETA - EL GALLO

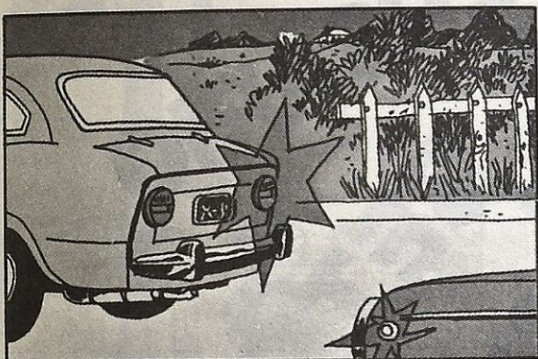
Permitir que le adelante por su lado izquierdo, siempre que no haya obstáculo que lo impida, cualquier otro vehículo de marcha más rápida que le pida paso, disminuyendo, incluso, su propia velocidad, si fuera conveniente para facilitar el adelantamiento.



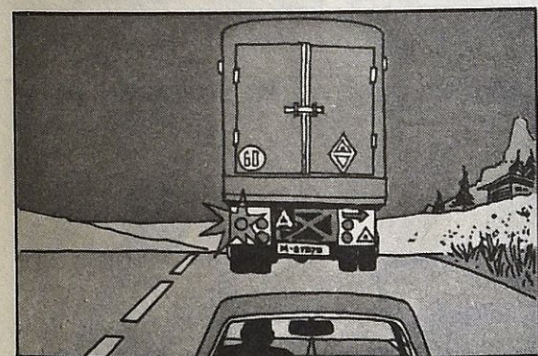
Aproximarse al lado derecho dejando libre la mitad al menos del ancho de la calzada.



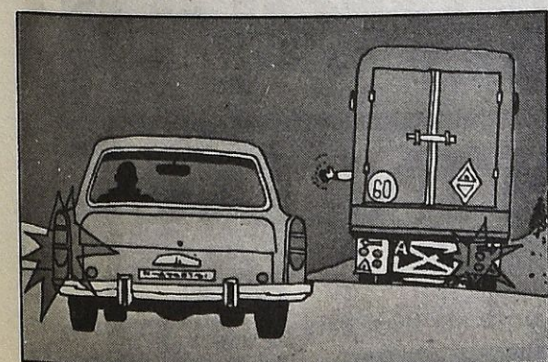
(En el caso de que no sea posible arrimarse a la derecha o dejar libre la mitad del ancho de la calzada y, sin embargo, el adelantamiento pueda realizarse con seguridad, el conductor del vehículo que va a ser adelantado indicará la posibilidad de hacerlo extendiendo el brazo horizontalmente y moviéndolo repetidas veces de atrás a adelante con la palma de la mano hacia adelante.)



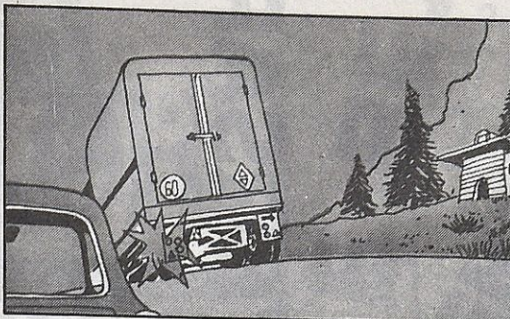
En todo caso, el conductor de cualquier vehículo al que se pretenda adelantar deberá hacer saber, una vez avisado, que permite el adelantamiento si éste procede, encendiendo, tanto de día como de noche, el indicador de dirección de la derecha.



(Ciertos vehículos de tercera categoría tienen la obligación de llevar en la parte trasera una luz verde, cuyo conductor deberá encender para indicar al vehículo que pretende adelantarlos que se ha apercibido de su intención y que le dará paso cuando el adelantamiento pueda efectuarse con seguridad.)



(Por tanto, la luz verde en modo alguno autoriza el adelantamiento, que sólo podrá efectuarse cuando, como se ha indicado, el conductor haya encendido el indicador de dirección de la derecha o haya hecho con el brazo la señal oportuna.)

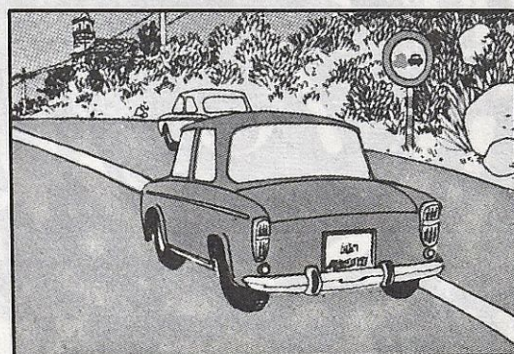


(Pero si el conductor aprecia la existencia de peligros u obstáculos que hagan la maniobra de adelantamiento imposible o arriesgada, lo indicará con su indicador de la izquierda.)

#### B. Durante el adelantamiento:

El conductor del vehículo que está siendo adelantado no debe aumentar la velocidad ni realizar maniobra alguna para impedirlo.

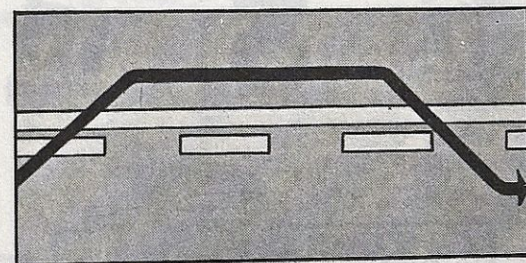
#### LUGARES EN QUE ESTA PROHIBIDO EL ADELANTAMIENTO



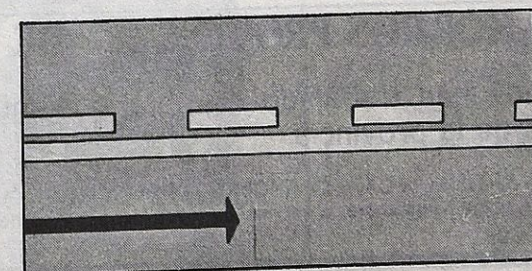
Donde exista una señal vertical que expresamente prohíba realizar esta maniobra.



Cuando para adelantar sea preciso rebasar una línea longitudinal continua pintada sobre la calzada.



(Ahora bien, si la línea continua tiene adosada otra discontinua y el conductor que quiere adelantar encuentra ésta en primer lugar al iniciar la maniobra, puede rebasar ambas líneas para efectuar el adelantamiento.)

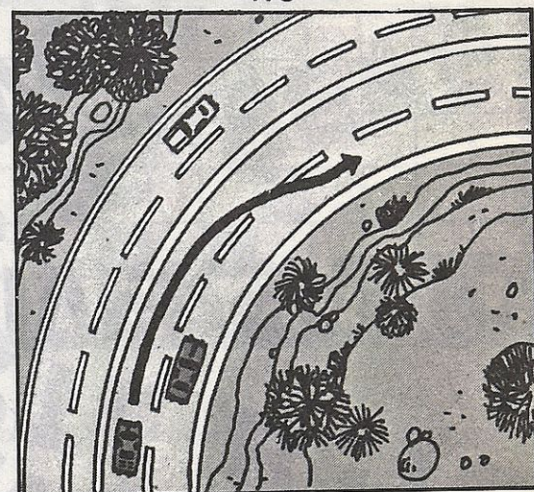


(En el caso contrario, si la línea más próxima a él es la continua, no está permitido rebasarla, como ya hemos dicho antes.)

También está prohibido el adelantamiento en los tramos en que por la existencia de una curva, un cambio de rasante o un obstáculo, la visibilidad sea insuficiente y el adelantamiento no pueda hacerse sin invadir la zona de calzada destinada al tráfico en sentido contrario.



NO



SI

#### CONSEJOS

- En caso de duda razonable, deje el adelantamiento para cuando las circunstancias sean más propicias. La mayor virtud del conductor que desea adelantar es la paciencia.
- Pero si esa duda razonable no existe, porque las circunstancias son favorables, no sea tímido y adelante con decisión. En caso contrario contribuirá a formar una caravana inútil y, a la larga, peligrosa.
- En las vías de sólo tres carriles, el del centro, al estar reservado a los adelantamientos en ambos sentidos, puede ser muy peligroso, si no se utiliza con prudencia. Popularmente se le conoce, incluso, con el nombre de "carril de la muerte". Cuando haya de usarlo, cerciórese previamente de que puede hacerlo con plena seguridad; nunca cuando esté ocupado por otro automóvil que adelante en sentido opuesto.
- Los adelantamientos durante la noche ofrecen una dificultad especial derivada de la imperfecta apreciación de las distancias. Exigen, por tanto, mayor cautela.
- Nunca adelante fiándose tan sólo del hecho de que un coche que le precede lo está haciendo a su vez. Tome siempre sus decisiones por sí mismo, porque puede ocurrir que ese coche esté adelantando imprudentemente o tenga más potencia que el suyo y, al recuperar bruscamente su derecha, se encuentre usted en una situación verdaderamente peligrosa.
- La experiencia ha acuñado diversas fórmulas nemotécnicas que recuerdan la conducta a seguir en determinadas maniobras. Hay, por ejemplo, la fórmula P - V - M (Posición - Velocidad - Mirada) y la fórmula R - S - M (Retrovisor - Señal - Maniobra). Toda la teoría de los adelantamientos puede resumirse en la utilización conjunta de ambas, por lo que seguramente es útil su exposición detallada, referida en este caso a los adelantamientos:

**Posición.** Suficientemente cerca del vehículo que precede, para poder adelantar en poco tiempo cuando esté en condiciones de hacerlo, pero no excesivamente cerca, porque, aparte del riesgo a que se someterá por ese solo hecho, no podrá tampoco tener la buena visión que necesita por delante.

**Velocidad.** Suficientemente elevada para poder sobrepasar al vehículo que antecede y con suficiente reserva de potencia para poder hacerlo con rapidez. En muchos casos será, pues, conveniente poner una marcha más corta para conseguir una aceleración extra en el momento de iniciar el adelantamiento.

**Mirada.** Antes de decidir el adelantamiento tiene que juzgar si la situación es favorable. Primero, mirando hacia adelante: circunstancias de la carretera, tráfico contrario, comportamiento del vehículo que precede, etcétera. En seguida, mirando hacia atrás a través del

**Retrovisor.** Comprobando que también por detrás las circunstancias son favorables, por no haber iniciado -ni anunciado- el adelantamiento ningún otro vehículo.

**Señal.** Es entonces el momento de hacer la señal de desplazamiento lateral, encendiendo el indicador de cambio de dirección izquierdo. Pero no lo mantenga mientras marcha paralelo al vehículo adelantado, porque entonces podría pensarse que lo que usted realmente pretende es girar a la izquierda, yéndose por alguna vía lateral. Cuando haya rebasado convenientemente al otro vehículo y se disponga a recuperar su derecha, indique esta nueva maniobra de desplazamiento lateral, encendiendo ahora el indicador de dirección derecho. Por supuesto, este concepto de "señal" debe servirle también de recordatorio de las señales de aviso que, si proceden, debe usted hacer al conductor que le precede.

**Maniobra.** Tras una última y definitiva comprobación de que el adelantamiento es factible, desvíese progresivamente describiendo una línea curva. Rebase al vehículo tan rápidamente como pueda y, después de comprobar en el retrovisor que ya lo dejó suficientemente atrás, recupere su derecha con suavidad.



**LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA**

y los guipuzcoanos han trabajado siempre conjuntamente por un mayor desarrollo de la provincia.

Al cumplirse 75 años de su fundación, la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA quiere dejar patente su deseo de seguir, como hasta ahora, al servicio de todos los guipuzcoanos.

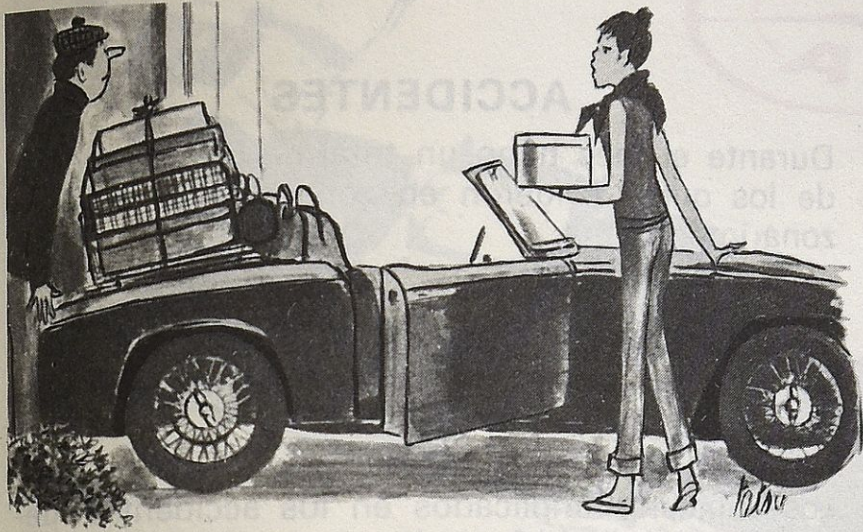
**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL  
DE GUIPUZCOA**





# RUEDA

## EL HUMOR



—Total por dos días no necesitas rueda de repuesto. Y, sin embargo, a mí me hacen falta todas las maletas.



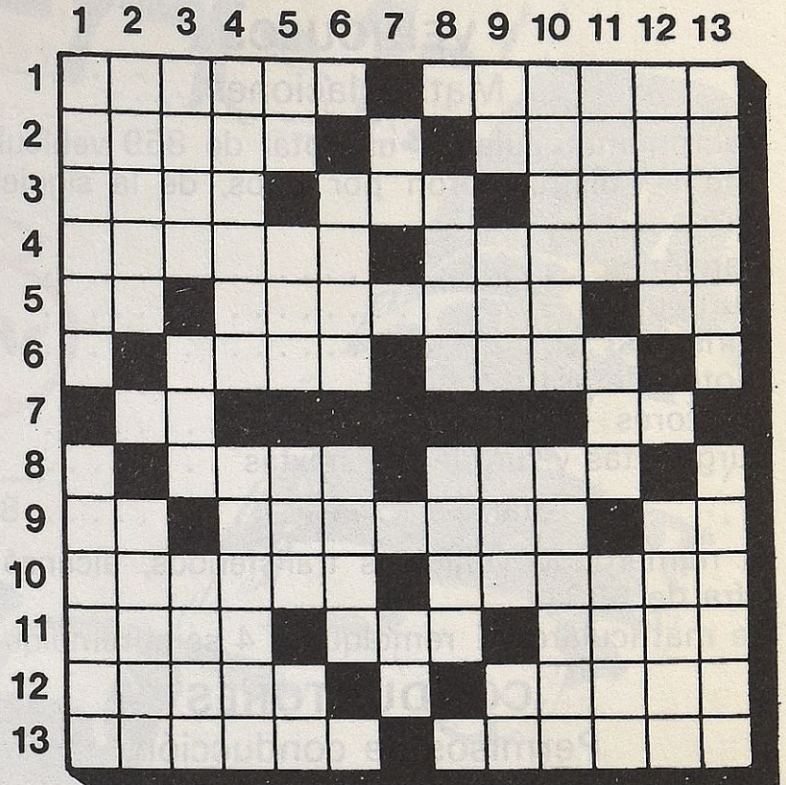
—La hierba está un poco mojada, pero puedes sentarte sobre el balón.



—Nunca me casaría con un tipo como tú. No tienes más que averías.

# CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili



### HORIZONTALES:

- 1-Mecanismo importante del automóvil. Organó vital del motor de arranque.
- 2-Día de la semana. Consonante. Del verbo mirar.
- 3-Prefijo que significa ocho. Camino. Hijo de Júpiter.
- 4-(San Cristóbal de), población de Oviedo. Reunión de los bolsistas fuera del lugar de reglamento.
- 5-Vocales. Empleo o dignidad de oidor. Vocales.
- 6-Relativa al mar Egeo. Nombre de mujer.
- 7-Carta de la baraja. Pronombre posesivo.
- 8-Esposa de Abraham. Abertura, agujero.
- 9-Interjección (al revés). El que adivina por agujeros. Existe.
- 10-Das gritos. Ponga en el centro.
- 11-Embarcación. Parte de un ave. Marca de coche.
- 12-Planeta del sistema solar. Monte donde habló Dios a Moisés.
- 13-Acción de salomar. Que tiene un canto armonioso.

### VERTICALES:

- 1-Sostenerse sobre el agua. Modelo de coche.
- 2-Bestia de color pardo claro. Vocal. Limpia, pura.
- 3-Lo que es o existe. Adjetivo demostrativo. De forma parecida a la uva.
- 4-El que afecta el uso de voces nuevas (falta última letra). Célebre médico griego.
- 5-Pronombre. Rectamente, con acierto (falta última letra). Oficial superior del ejército turco. Símbolo del Molibdeno (al revés).
- 6-Prohibición. Nombre de flor.
- 7-Afirmación. Vocal. Consonante. Artículo.
- 8-Separa una cosa de otra. Premio al estudiante distinguido.
- 9-Símbolo del Molibdeno (al revés). Lengua del N. del Loira. Rece. Sociedad Anónima.
- 10-Piezas del motor de un coche. Término.
- 11-Del verbo ir. Dueña. Sonido de la voz.
- 12-Ignorante, terco. Vocal. No acertar.
- 13-Chirimoyas. Bloquea, sitia, importuna.

### SOLUCION

- |                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| 13-Saloma. Canora.  | 13-Anonas. Asedia.  |
| 12-Urano. Sinal.    | 12-Necio. Errar.    |
| 11-Nave. Ala. Ford. | 11-Irás. Ama. Tono. |
| 10-Ulilas. Centre.  | 10-Bielas. Confin.  |
| 9-Ac. Agorero. Es.  | 9-Om. Oil. Ore. Sa. |
| 8-Agar. Boca.       | 8-Abre. Beca.       |
| 7-As. Mi.           | 7-Si. O. R. La.     |
| 6-Egea. Elsa.       | 6-Veda. Rosa.       |
| 5-Ao. Oidoria. Oa.  | 5-Os. Bie. Aga. Om. |
| 4-Tielbe. Bolsin.   | 4-Nélog. Galeno.    |
| 3-Octo. Via. Eaco.  | 3-Ente. Esa. Uval.  |
| 2-Lunes. S. Mirén.  | 2-Rucio. Clara.     |
| 1-Frenos. Bobina.   | 1-Flotar. Taurus.   |

### VERTICALES:

### HORIZONTALES:

# JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE SEPTIEMBRE DE 1971

## VEHICULOS

### Matriculaciones.

Fueron matriculados un total de 859 vehículos, que se distribuyeron por tipos, de la siguiente forma:

Camiones	78
Autobuses	3
Turismos	706
Motocicletas	19
Tractores	1
Furgonetas y furgonetas mixtas	52
<b>Total</b>	<b>859</b>

El número de vehículos transferidos, alcanzó la cifra de 553.

Se matricularon 1 remolque y 4 semi-remolques.

## CONDUCTORES

### Permisos de conducción.

Se han expedido un total de 694 permisos de conducción, que por clases se distribuyen de la siguiente forma:

De la clase E	7
De la clase D	13
De la clase C	19
De la clase B	552
De la clase A-1	8
De la clase A-2	95
<b>Total</b>	<b>694</b>

De estos permisos corresponden a mujeres, 120 y el resto a varones.

### Licencias de conducción.

Se expidieron un total de 291 licencias de conducción, de las cuales 48 corresponden a mujeres y el resto a varones.

## SANCIONES

Por infracción al código de la Circulación	4.654
Por infracción al Reglamento Transportes	119
<b>Total</b>	<b>4.773</b>

## ACCIDENTES

Durante el mes hubo un total de 66 accidentes, de los que 11 fueron en zona urbana y 55 en zona interurbana.

Hubo un total de 82 víctimas, que originaron 1 muerto, 41 heridos graves y 40 leves.

Se produjeron 14 atropellos a peatones y 9 de daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron un total de 110, de los cuales 13 eran ciclomotores, 3 motocicletas, 70 turismos, 19 camiones, 4 autobuses y 1 carro u otros vehículos.

Las causas de dichos accidentes fueron: 15 por exceso de velocidad, 8 por circular por la parte izquierda de la calzada, 5 por no guardar el intervalo de seguridad, 8 por giros incorrectos, 4 por adelantamientos antirreglamentarios, 7 por no respetar prioridades, 5 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 11 por otras infracciones. De los accidentes, 11 lo fueron en día festivo, 10 anterior a festivo, 12 posterior a festivo y 33 en otros días laborables. De estos accidentes, 22 se produjeron en horas nocturnas y 44 en horas diurnas.

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

Mes de Septiembre de 1971

### MATRICULACIONES

Turismos	468
Camiones	44
Motos	7
Furgonetas	65
Autobuses	6
Otros vehículos	6

### ULTIMA MATRICULA: 81.606

PERMISOS DE CONDUCIR ..... Varones: 533 Hembras: 100

LICENCIAS DE CONDUCIR ..... Varones: 144 Hembras: 14

N.º Accidentes	78
N.º Muertos	8
N.º Heridos	97
N.º Heridos leves	51
N.º Heridos graves	46
Daños Materiales	18
Vehículos Implicados	131
Sanciones	3.220



# nosotros somos ... ¡ustedes mismos !

esta es la más esencial idea mutualista llevada a término por **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, y en la que se encuentran unidos, en defensa de sus intereses, más de 70.000 propietarios de vehículos. Sea Vd. uno más, cuidando sus propios intereses a través de **su propia** entidad aseguradora especializada únicamente en el seguro de automóviles.

Es un consejo que le dá el **REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**, con el deseo de prestarle, una vez más, un óptimo servicio.

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 AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**



SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



# Banco Guipuzcoano

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