

2.^a EPOCA
NUMERO 19



AGOSTO 1969



El Auto**CLUB**movil



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

Documentos para el paso de fronteras

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

Servicio del Seguro Mutuo de automóviles

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

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

De gestión

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

Carnet de asistencia Internacional

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

Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación

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

Escuela de conducción

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

Disposiciones Oficiales

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

Hoteles recomendados

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

Itinerarios y otros informes

Facilita cuantos datos se le soliciten sobre viajes en automóvil.

Itinerarios - Distancias - Estado de carreteras. Como igualmente, información acerca de hoteles, paradores, etc.

Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares

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

Revista Oficial mensual

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

Economía que representa el Real Automóvil Club Vasco-Navarro

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

SERVICIOS EN PREPARACION

Adquisición de automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Agencia de Viajes

A través de "Viajes Touring Club, S. A." (Grupo A - N.º 175).



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

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

Organización propia en el extranjero:

Filiales:

BANCO DE SANTANDER - ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España-C/ Venezuela
Edificio "La Rotonda"
Anexo-Ap. Postal, 9 A-484
Teléfono 3-5325

PANAMA, 9 A

Representaciones

ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

COLOMBIA

Carrera 7.^a, núm. 17-01
Apartado Aéreo 15974
Teléfono 42 09 41

BOGOTA, D. E

ESTADOS UNIDOS

375 Park Avenue
Seagram Building
Teléfono 6880984

N. YORK, N. Y. 10022

GRAN BRETAÑA

38, Lombard Street
Teléfono 01 - 626 - 6070

LONDRES, E. C. 3

MEXICO

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

MEXICO 1, D. F.

PERU

Jirón Ucayali, núm. 142
Teléfono 7-3148

LIMA

VENEZUELA

Avenida de Urdaneta
esquina Las Ibarras,
Edificio Central
Teléfono 81 93 77

CARACAS

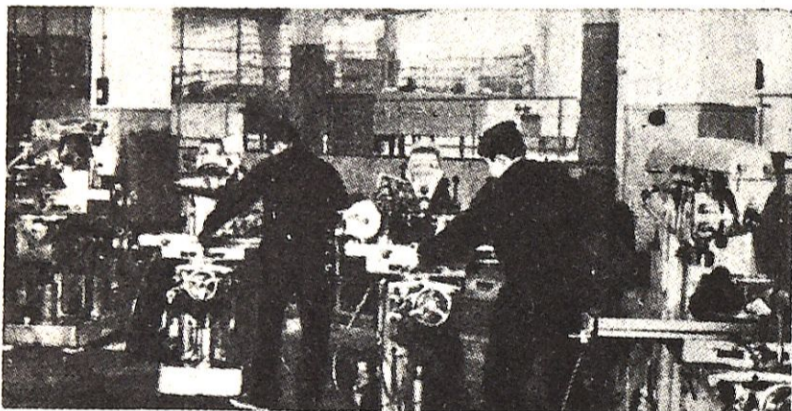
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



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

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

**Vd. tiene nuestra atención preferente.
76 Sucursales están a su servicio.**



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



El Automóvil CLUB

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

SUMARIO

	Pág.
Autopistas	3
El "leasing" de automóviles	4
Como se recurre ante una denuncia	6
Información del Club.....	9
Normas de gran interés para la circulación por las autopistas.....	10
En Norteamérica un gran porcentaje de personas prefiere el coche al piso	13
Renault-6, un nuevo coche español.....	14
El cocidito madrileño	16
El conductor ante 18 casos de emergencia.....	18
Atención al tráfico	23
Noticias.....	29
Novedades	30
Precios de los coches españoles	33
La tarea del fabricante especializado de automóviles.....	34
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	35
Rueda el humor.....	37
El fabuloso mundo del automóvil americano	38

En la portada: SAN SEBASTIAN - El puerto

(Fotografía cedida por el Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra
Castilla, 34 Teléfonos 221284 y 220289

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)
Navarro Villoslada, 13
Teléfonos 233562, 237967 y 237968

Vizcaya

BILBAO

D. José María Domingo
GESTORIA RECALDE
General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 232930

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro
San Sebastián

Director:
Gerardo Erasquin Olazábal

AUTOPISTAS

Como una gran solución para la unión entre las ciudades distantes por medio del vehículo rodando por la carretera, se «inventó», se creó, la autopista.

La autopista ha sido el gran cauce por donde la circulación rodada ha podido competir con el tren. En realidad el automóvil en la autopista se convierte en un tren, pero no llega a la seguridad de éste.

Cierto es que el porcentaje de accidentes que se producen en las autopistas resulta pequeño en comparación al tráfico que permite y la velocidad con que marcha. Pero siempre se ha dicho que el accidente en la autopista es siempre de una mortalidad mucho más elevada que en otro tipo de carretera. Es decir, pueden ocurrir menos accidentes pero más trágicos.

Pensando en ello la Presidencia del Gobierno ha establecido una serie de normas, por medio de un decreto por el que se regula la circulación por este sistema vial. De las características de este decreto nos ocupamos en otro lugar de esta revista. Queremos insistir aquí que la Jefatura Central de Tráfico no pierde la oportunidad de actualizar constantemente el Código de la Circulación cuando las exigencias lo imponen. Y a la vista del crecimiento de las autopistas en nuestro país, esta actualización era obligada.

Es indudable que un elevado porcentaje de automovilistas españoles conocen las normas internacionales de circulación en autopistas —en definitiva el decreto en cuestión se hace eco de lo acordado en la Conferencia Europea de Ministros de Transportes firmadas por España en Viena—. De ahí que conozcan en esencia cómo debe ser su comportamiento. Sin embargo, bueno es que sepan que las autopistas españolas se regulan por las mismas directrices y que su cumplimiento sea incluso más estricto que en los demás países. Estamos seguros que así será, tanto por la disciplina que demuestran nuestros automovilistas como por la exigencia que exhiben los guardadores del tráfico.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

LOS BENEFICIOS Y SATISFACCIONES SE OBTIENEN POR LA UTILIZACION DE LOS BIENES, NO POR SU SIMPLE PROPIEDAD



Traemos hoy a estas columnas un amplio estudio de lo que es «leasing», sistema de adquisición de vehículos muy utilizados en Norteamérica y recientemente expandido también en Europa. No es la primera vez que traemos el tema. Sin embargo en esta ocasión «Auto-Revista» presenta el sistema con toda claridad para que el lector pueda sacar las consideraciones más convenientes.

En el mercado de consumo por excelencia, que es el de los Estados Unidos, apareció hace aproximadamente unos quince años un procedimiento nuevo que abría nuevas posibilidades a los consumidores. Este procedimiento se denominó «leasing».

Hasta entonces los procedimientos normales de compra eran el pago al contado y el pago a plazos. El primero exigía un período de predeterminación de la compra, es decir, una vez decidido a comprar un bien, había que empezar por ahorrar el precio del mismo y no se podía disponer ni disfrutar de él hasta que no se hubiera conseguido juntar el importe total que debía satisfacerse.

Para salvar este inconveniente y permitir, al mismo tiempo, que economías familiares o empresariales, sin capacidad alguna de ahorro, pudieran acceder al mercado de consumo, surgió el sistema de «venta a plazos», procedimiento que puede llegar a suprimir la necesidad de ahorro inicial —cuando no se exige cantidad alguna de entrada—, pero que, a su vez, presenta también un ligero inconveniente y es que hay que seguir pagando el bien (hasta su total adquisición) aunque el artículo o el aparato ya no esté en buenas condiciones de funcionamiento, con lo que, en aquellos países en que los plazos son largos, la satisfacción de poder disponer anticipadamente de un bien queda anulada por la insatisfacción de tener que seguir pagando un bien que ya no presta el servicio para el que se ha adquirido. En el caso concreto de aparatos o maquinaria de cualquier tipo hay que añadir al precio de las letras mensuales el importe de las reparaciones.

Como tercer procedimiento básico de venta, apareció así el «leasing», con las ventajas sobre el pago al contado y la venta a plazos de no requerir ahorro previo ni predeterminación de la compra y de disponer siempre de un bien en perfectas condiciones de funcionamiento y del modelo más moderno, con lo que las empresas, sin necesidad de grandes inversiones, están siempre en igualdad de competencia con sus similares recientemente montadas y, en el caso de economías particulares, están siempre disfrutando de un bien de la marca y modelo deseados, sin necesidad de hacer, tampoco, desembolsos elevados.

El nuevo sistema de financiación ideado y puesto en práctica en los Estados Unidos, saltó rápidamente a Europa, y en España ha aparecido realmente hace unos tres años, aunque hace ya algunos más que se empezaron a sentar las bases y a hablar de este interesante procedimiento de compra.

¿QUE ES DE VERDAD EL «LEASING»?

En líneas generales, se puede decir que el contrato de «leasing» es un contrato «sui generis» de arrendamiento sobre un bien, por un período largo e irrevocable de tiempo, durante el cual el arrendatario tiene derecho al libre uso del bien arrendado mediante el pago de unas cantidades mensuales exactamente iguales y previamente fijadas.

En el caso concreto de automóviles, el contrato de «leasing» permite la utilización del vehículo sin ningún control y según las necesidades o la voluntad del contratante, durante un período de tiempo irrevocable que no suele ser inferior a veinticuatro meses y mediante el pago de una cantidad fija mensual, variable según el tipo de vehículo elegido.

Al final del contrato de arrendamiento, el contratante tiene la posibilidad de elegir entre las opciones siguientes:

a) Firmar otro contrato de «leasing» por un nuevo período, sobre el mismo bien, y por un precio sensiblemente más bajo.

b) Devolver el bien arrendado a la sociedad de «leasing» y, al mismo tiempo, suscribir otro contrato de «leasing» sobre otro bien más moderno o de otra marca.

c) Comprar el bien arrendado y que ha venido usando, por un valor residual previamente fijado al firmar el contrato de «leasing».

Se deduce así que el «leasing» es un contrato de arrendamiento con unas características especiales que lo diferencian claramente de las tradicionales operaciones de arrendamiento y que verdaderamente participa más del carácter de una simple fórmula de financiación que de una operación de arrendamiento.

Si el «leasing» se aplicara a las viviendas —que es la operación de arrendamiento más conocida— el inquilino pagaría, como hasta ahora, una cantidad fija mensual, pero cada dos años podría estrenar nueva vivienda sin aumentar el alquiler mensual, o cambiar de vivienda, pasando a otra más amplia o más pequeña, pudiendo optar igualmente por continuar con la misma mediante una reducción en el alquiler mensual o comprarla en una cantidad ya conocida de antemano.

EL «LEASING» NO ES ALQUILER

Muchas veces se ha intentado calificar el «leasing» como una operación similar a la del alquiler. Sin embargo, y concretándonos ya al automóvil, existen grandes diferencias entre la naturaleza de ambas operaciones. Por un lado está la duración del contrato, que es sensiblemente mayor en el «leasing» y, por otro, la serie de opciones que ofrecen al cliente las operaciones de «leasing» y que de ningún modo tiene quien alquila el vehículo.

Desde el punto de vista de la empresa que opera en «leasing» y de la que lo hace en alquiler, la diferencia también es grande, pues esta última utiliza como base principal para fijar el precio el número de kilómetros que el cliente recorre con el vehículo, en tanto que la primera no tiene en cuenta en absoluto este dato, pudiendo el cliente recorrer libremente los kilómetros que buenamente desee o precise.

FILOSOFIA DEL «LEASING»

Como ya hemos dicho en otras ocasiones, la filosofía del «leasing» se basa en la diferenciación, a efectos económicos, entre el derecho de propiedad y el derecho de uso de un bien. Para el cliente particular esta es la principal ventaja y, al mismo tiempo, el defecto esencial del «leasing».

Quien contrata un automóvil por «leasing» no llega nunca a tener la propiedad del vehículo (aunque puede adquirirlo al final del contrato). No tiene el derecho de propiedad, pero tiene el pleno derecho de uso y lo puede utilizar, como venimos repitiendo con mayor libertad que si fuera verdaderamente suyo. Y decimos que con mayor libertad porque al final del período contratado sabe que pasará a utilizar —si así lo desea— otro vehículo nuevo y no debe tener la preocupación de conservarlo para prolongar su buen estado de funcionamiento.

LEASING AUTOMOVILES

Si se considera que en la vida real las satisfacciones o beneficios que produce un bien cualquiera son obtenidos por el uso del mismo y no por su mera propiedad, no debe extrañar que sigamos insistiendo en que esta ausencia del derecho de propiedad constituye el esencial atractivo del «leasing», aunque no dejemos de comprender que hay todavía un gran número de personas que sólo están en condiciones psicológicas de disfrutar de un bien cuando poseen la plena propiedad del mismo.

MODALIDADES DEL «LEASING»

El nuevo procedimiento se aplica fundamentalmente para financiar las ventas de maquinaria y bienes de equipo en general, automóviles y vehículos de transporte.

En el sector del automóvil, los Estados Unidos esperan llegar este año a financiar por «leasing» el 15 por 100 de las ventas totales de automóviles. Si se tiene en cuenta que en 1964 se financiaron, por este sistema, únicamente el 5 por 100 de las ventas, se puede apreciar que en cinco años se han triplicado las cifras, lo que marca, evidentemente, un interés de los clientes por la utilización de la nueva técnica.

Con respecto al «leasing» de automóviles se conocen principalmente dos modalidades:

- «Leasing» financiero.
- «Leasing» operacional.

En el «leasing» financiero los servicios o prestaciones que la sociedad de «leasing» ofrece al cliente son generalmente las siguientes:

- Utilización del vehículo sin ninguna limitación de kilómetros durante el período de duración del contrato de «leasing».
- Todos los impuestos, tanto estatales como municipales del vehículo durante el período de vigencia de la operación de «leasing», son a cargo de la sociedad de «leasing».
- El seguro del vehículo durante el tiempo que dure el contrato de «leasing» también corre a cargo de la sociedad.
- En algunos casos también se incluyen determinados descuentos en reparaciones o compra de accesorios que realice el cliente en ciertos talleres oficiales.
- La garantía de fábrica del vehículo es cedida por la sociedad de «leasing» (titular del vehículo) al cliente que puede hacer el uso adecuado de la misma.

En líneas generales, con el «leasing» financiero el cliente además de abonar el precio del «leasing» sólo debe pagar el aceite, engrases, gasolina, reparaciones no incluidas dentro de la garantía y la compra de neumáticos.

En el «leasing» operacional la sociedad de «leasing», además de facilitar al cliente los servicios comprendidos en el «leasing» financiero, incluye también una serie de prestaciones de tipo técnico, que normalmente son:

- Un número determinado de engrases y cambios de aceite durante el período de vigencia del «leasing».
- Las reparaciones totales de cualquier avería que surja en el vehículo y que no proceda de accidente.
- El cambio de los neumáticos, un número determinado de veces durante la vigencia del «leasing».
- Normalmente en este tipo de operaciones la sociedad de «leasing» limita al cliente el número de kilómetros que puede recorrer con el vehículo durante el período de vigencia del contrato de «leasing», aunque esta li-

mitación es relativa, pues se llega a 50 ó 60.000 kilómetros en dos años.

En nuestro país solamente se ha aplicado la primera de dichas fórmulas, aunque en el extranjero el «leasing» operacional ha tenido un desarrollo tan importante como el «leasing» financiero.

VENTAJAS DEL «LEASING»

Como puede deducirse después de haber analizado las características principales de estas operaciones, el «leasing» presenta innumerables ventajas que pueden analizarse desde dos ángulos diferentes:

- Para el cliente o usuario del vehículo.
- Para el vendedor de los vehículos.

Para el cliente las ventajas principales son las siguientes:

- Puede cambiar de modelo cada dos años sin ningún problema de tesorería, y sin haber ahorrado el importe de su precio anteriormente.
- Se le facilita la posibilidad de tener en todo momento el último modelo del automóvil que desee.
- No necesita invertir en un automóvil ninguna cantidad (que en la financiación es normalmente la entrada inicial).
- Puede destinar a inversiones más productivas los fondos que de otra manera destinaría a la financiación de su automóvil.
- Se le evitan las molestias de tener que encargarse de la matriculación del vehículo, de contratar la póliza de seguros, de pagar las diversas tasas y licencias estatales o municipales.

En el caso de que el cliente sea una empresa que necesite una flota de vehículos para sus empleados, las ventajas del «leasing» son aún más evidentes:

- Le asegura la máxima conservación de su capital puesto que puede conservar íntegramente su capital de trabajo y destinarlo a su más productiva inversión.
- Le permite aumentar su plafón de crédito y obtener una financiación adicional por medio del «leasing».
- Elimina el problema de la obsolescencia de su flota, pudiendo disponer en todo momento de los más modernos vehículos que aparezcan en el mercado.
- Reduce el coste de la operación permitiendo hacer los pagos con pesetas progresivamente más baratas y beneficiándose del menor coste actual de los vehículos.
- Permite pagar la flota de vehículos con la rentabilidad que ya está obteniendo de su utilización.

Analizando las ventajas que el «leasing» puede representar para el vendedor de automóviles, podemos considerar las siguientes:

- Incrementa considerablemente sus ventas y puede ofrecer a sus clientes una nueva fórmula de financiación.
- Libera, en la mayoría de los casos, recursos que normalmente destina a la financiación de sus ventas.
- Aumenta su rentabilidad, ya que al no tener que destinar parte de sus recursos totales a la financiación de sus ventas, pueden incrementar su capital de trabajo.
- Aumenta el número de sus ventas, que cobra al contado, ya que la sociedad de «leasing» así le paga.
- Disminuye el riesgo de impagos y morosidad en las ventas que realice mediante esta fórmula.

COMO SE RECURRE ANTE UNA DENUNCIA

ESCRITO DE DESCARGO

Escrito de descargo es aquel en que el denunciado por un hecho que presuntivamente constituye infracción de tráfico, ejercita o hace efectivo su derecho de defensa.

A propósito de este escrito debemos examinar quién y cuándo puede presentarse, así como su forma y contenido.

A) **Personas que pueden presentar descargo.**—Ante todo hay que señalar entre estas personas al propio denunciado. El escrito podrá formularlo personalmente o por medio de persona que debidamente le represente.

Pero, aunque el Código no lo diga, hay que entender que también puede presentar descargo el propietario del vehículo cuando sea persona distinta del conductor imputado, por su condición de responsable subsidiario.

Está previsto que al propietario del vehículo se le notifique la denuncia, en el caso de conductor desconocido, para que se manifieste quién conducía o estaba a cargo del vehículo al cometerse la supuesta infracción. En este caso, está obligado a comunicar el nombre y demás circunstancias del conductor, para que no se cumpla la advertencia, que debe contener el requerimiento, de obligarle a pagar la sanción como responsable directo.

En caso de conductor inicialmente conocido, no se prevé la notificación de la denuncia al propietario del vehículo como tal. Esto debe considerarse una laguna del Código de la Circulación, porque el carácter de «interesado» de dicho propietario es evidente. A nuestro juicio, esta laguna debe suplirse con las normas de la Ley de Procedimiento Administrativo, en que la audiencia de los interesados es requisito de validez del acto, hasta el punto de que aquéllos pueden solicitar la nulidad en caso de indefensión. (Art. 48.)

B) **Circunstancias de tiempo, lugar y forma.**—El plazo para presentar el escrito de descargo es de diez días hábiles —esto es, excluyendo del cómputo los domingos y festivos—. La reforma del Código ha reducido así el plazo de quince días que señalaba la normativa anterior; reducción que debe estimarse dirigida a dar mayor celeridad a la tramitación y que no creemos afecta al derecho de defensa, porque el nuevo plazo lo estimamos suficiente.

Los plazos se contarán siempre a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar la notificación de la denuncia (art. 59 de la Ley de Procedimiento Administrativo). Este día de la notificación será el de entrega del boletín por el agente denunciante, en los casos en que así ocurra, o el de recepción de la notificación en los demás casos. Si la notificación se hace por correo, la fecha se consignará al recibir el certificado; si personalmente, conviene indicar la fecha de recepción en el duplicado o diligencia que debe firmarse al agente notificador.

El lugar de presentación del escrito de descargo será la Jefatura Provincial de Tráfico o la Alcaldía en que se instruya el expediente, pero también puede remitirse por correo certificado, teniendo la precaución de presentarlo en sobre abierto para ser fechado y sellado por el funcionario de Correos.

Las alegaciones deben hacerse por escrito.

C) **Contenido.**—En un aspecto meramente formal, el escrito de descargo, debidamente reintegrado, debe contener: a) autoridad a quien se dirige; b) nombre y circunstancias personales del interesado; c) referencia a la denuncia o expediente de que se trate; d) hechos, fundamentos o razones de derecho y súplica en que se concrete la petición, y e) lugar, fecha y firma.

Desde el punto de vista material, las alegaciones pueden ir dirigidas a uno de estos extremos:

1. Negar la legitimación pasiva del denunciado. Esta alegación no ha de ser muy frecuente, pero será posible en el caso del propietario del vehículo con el que, por el solo hecho de ser tal propietario, se hubieran entendido las diligencias de notificación de la denuncia.

2. Negar los hechos denunciados, pero impugnar la calificación jurídica, por no constituir infracción o por ser distinta de la imputada.

3. Impugnar la cuantía de la sanción con que se conmina, si se entiende que la procedente es otra más benigna.

AUDIENCIA DEL DENUNCIANTE

El artículo 283 del Código dispone que, una vez presentado escrito de descargo en el expediente incoado a virtud de denuncia obligatoria y si en aquél se impugnara el hecho denunciado o cualquier circunstancia del mismo, se trasladará al agente denunciante para que emita informe. Esta regla coincide con la contenida en el anterior artículo 291.

Pero en el texto modificado se recoge también —y esto constituye una novedad, aunque viene a recoger una práctica anteriormente seguida— el principio de audiencia del denunciante voluntario, al que se dará traslado del escrito de descargo por cinco días hábiles para que alegue lo que le interesa y proponga la prueba que estime oportuna. Es de suponer que esta audiencia sólo se concederá en el caso de que el imputado no haya reconocido lisa y llanamente el hecho descrito en la denuncia.

Este informe del denunciante obligatorio o audiencia del denunciante voluntario, que tiende a fijar los hechos sometidos a la Autoridad de tráfico, han de ajustarse a estas reglas:

a) No pueden alterar esencialmente los hechos contenidos en la denuncia, ni introducir otros también esenciales que puedan influir en la calificación esencial. Ejemplo: Se denuncia a un conductor por haber detenido el vehículo en doble fila; el denunciado lo admite, pero agrega que sólo se detuvo el tiempo estrictamente necesario para que descendiera un viajero, acto permitido por el artículo 45, apartado d). El denunciante, al ratificar la denuncia, no podrá agregar con eficacia que en las proximidades había espacio libre donde detenerse, porque acerca de esta circunstancia no se informó oportunamente al denunciado, que por ello no pudo tenerla en cuenta al ordenar su defensa.

b) Hay que aceptar o rechazar expresamente las circunstancias adicionales alegadas por el denunciado en su descargo; en otro caso, y si no existe incompatibilidad lógica, debe entenderse que el denunciante, aun ratificando su denuncia, reconoce la realidad de las alegaciones del imputado. Ejemplo: Se denuncia a un conductor por haber invadido la parte izquierda de la calzada, rebasando la línea longitudinal existente en las proximidades de un cruce de caminos. El denunciado acepta el hecho, pero aduce a su favor que lo hizo para evitar la colisión inminente con otro vehículo que surgió de modo violento o inopinado por la vía no preferente. Si el denunciante se limita a ratificar la denuncia, sin rechazar la alegación adicional del demandado, podrá admitirse que acepta ésta como cierta.

c) No implica modificación de la denuncia la adición de circunstancias accidentales que no alteran, sino que meramente corroboran el hecho denunciado.

LA PRUEBA

La infracción de tráfico está integrada fundamentalmente por un hecho positivo o negativo, un acto o una omisión, del que se adquiere conocimiento por las representaciones o huellas que deja en las personas o en las cosas.

De estos hechos u omisiones no adquiere conocimiento directo la Autoridad que ha de resolver el expediente, salvo en el caso excepcional de que ocurra en su presencia. El primer conocimiento o noticia le viene dado, por regla general, por medio de la denuncia, obligatoria o voluntaria. Y si el denunciado presenta escrito de descargo, exponiendo los hechos de modo distinto, la Autoridad con poder decisorio se encontrará con una doble versión de los mismos, sin que, en principio, tenga una razón decisiva para aceptar una de estas versiones y rechazar la otra.

En el procedimiento sancionador de que nos venimos ocupando es preciso que tanto el denunciante como el denunciado justifiquen, demues-

tren o prueben sus respectivas alegaciones, aportando los necesarios elementos de conocimiento y juicio.

a) La denuncia obligatoria no basta por sí sola para justificar el hecho denunciado, pero su demostración está sometida a una regla especial y de gran simplicidad: basta la ratificación en la denuncia del agente denunciante para que el hecho se repunte cierto, «salvo prueba en contrario».

b) En la denuncia voluntaria la posición del denunciado es procesalmente más favorable. Es el denunciante el obligado a probar la denuncia, en tanto que al denunciado le bastará con negar el hecho. En este supuesto, si el denunciante no prueba debidamente, el expediente deberá ser sobreseído.

LOS MEDIOS DE PRUEBA

Los medios utilizables para demostrar las alegaciones hechas en el expediente por quien está obligado a probarlas pueden ser documentos, testigos, peritos y la inspección personal del instructor del expediente. La elección de cada uno de estos medios dependerá del hecho o circunstancias a probar.

Como regla general puede decirse que el hecho denunciado como presunta infracción de tráfico puede descomponerse en un conjunto de elementos, de los que unos son fijos o inamovibles: verbigracia, curva sin visibilidad, líneas sobre el pavimento, etc., en tanto que otros se manifiestan en un lugar y tiempo determinados y son sustancialmente irrepetibles, del mismo modo que el tiempo es irreversible: el adelantamiento efectuado, no parar ante una señal de «stop», etcétera.

La diferencia entre unos y otros elementos reside en que los primeros son susceptibles de comprobación ulterior y directa, en tanto que los segundos sólo serán deducibles a través de la representación que haya dejado en las personas o en las cosas: testigo presencial, la huella de un frenazo, etcétera. Los primeros podrán justificarse mediante informes de los Organos Públicos: ejemplo, el de la Jefatura de Carreteras, acerca de un elemento de una vía determinada; el medio de prueba fundamental para demostrar los segundos será el testimonio de quienes presenciaron el hecho.

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

**FIAT
SEAT**

CANO, S. A.

**VESPA
M. A. N.**

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

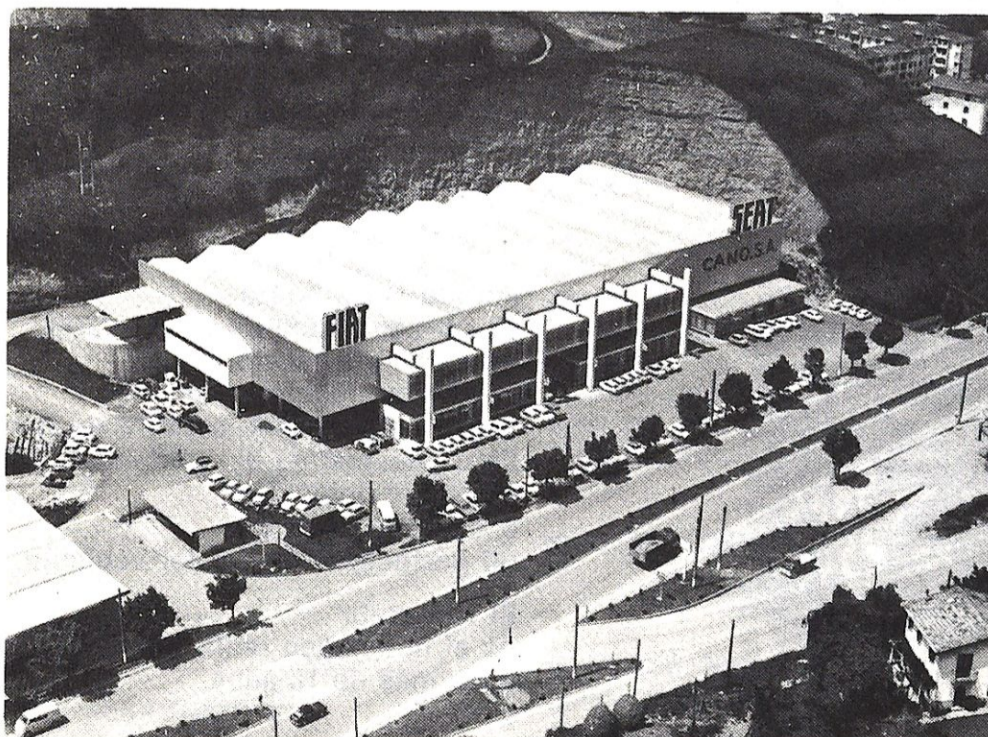
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

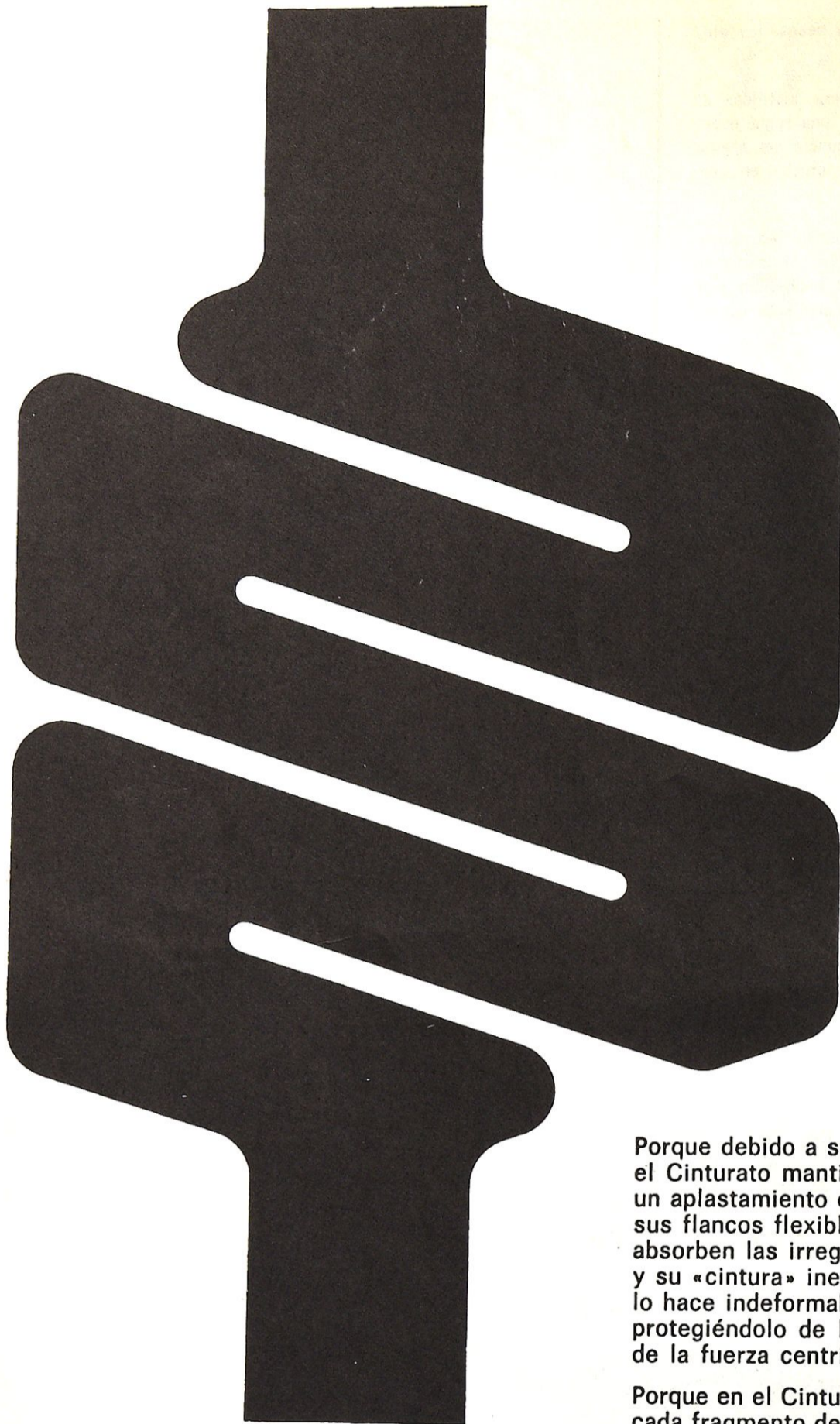
Electricidad

Engrases

Lavados

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

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN



¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

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

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



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

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

CINTURATO es sólo **PIRELLI**

SUNSUNDEGUI TRIUNFO EN LA SUBIDA A SAN MARCIAL

En su segunda edición, la Subida Automovilista a San Marcial constituyó un completo éxito. Tomaron la salida treinta pilotos de los que terminaron la prueba 27. Lazcano, uno de los favoritos, tuvo un aparatoso accidente resultando el coche destrozado y afortunadamente el piloto salió indemne.

El triunfo de Sunsundegui, veterano ya en estas lides, así como la gran rivalidad y pugna existente en la prueba, son demostración palpable de que la afición al automovilismo en nuestra región se va dejando sentir de forma notable.

II SUBIDA AUTOMOVILISTA A SAN MARCIAL CLASIFICACION FINAL

N.º	PARTICIPANTES	N.º	COCHE	Grupo Clase	TIEMPO MANGAS			Escudería
					1.ª	2.ª	Mejor	
1.º	Sunsundegui	10	Cooper	5.º F	2' 26" 4	2' 27" 4	2' 26" 4	Record
2.º	Adarraga	3	Alpine	6.º K	2' 29" 4	2' 28" "	2' 28" "	Record
3.º	Urruzola	4	Alpine	6.º K	2' 31" "	2' 28" 1	2' 28" 1	Record
4.º	Del Olmo	9	Cooper	5.º F	2' 30" 3	2' 38" "	2' 30" 3	Record
5.º	«Pancho»	5	Ford T	6.º K	2' 34" "		2' 34" "	Record
6.º	Lezama	19	Unipower	6.º K	2' 36" 3	2' 37" 4	2' 36" 3	Record
7.º	Cayuela	16	Authi	5.º F	2' 40" 2	2' 38" 2	2' 38" 2	
7.º	Acitores	18	R-Gordini	1.º C	2' 40" 2	2' 38" 2	2' 38" 2	Igueldo
9.º	Branças	2	Alpine	6.º K	2' 40" 3	2' 39" "	2' 39" "	
10.º	Goiburu	26	Dauphine	6.º K	2' 43" 3	2' 39" 2	2' 39" 2	
11.º	Bárcena	20	R-8	5.º E	2' 43" 1	2' 40" 1	2' 40" 1	Igueldo
12.º	Arregui	12	Authi	2.º F	3' 00" 4	2' 42" 2	2' 42" 2	Igueldo
13.º	Del Río	25	Seat 600	6.º J	2' 45" 3	2' 43" 3	2' 43" 3	
14.º	«Rabitt»	23	Seat 600	5.º D	2' 44" 1	2' 43" 4	2' 43" 4	
15.º	Goiburu	1	Porsche	3.º H	3' 13" "	2' 44" 2	2' 44" 2	
16.º	Doria	30	Seat 124	5.º F	2' 49" "	2' 46" 3	2' 46" 3	Igueldo
17.º	Beorlegui	35	Seat 850C	1.º A	2' 47" 3	2' 49" "	2' 47" 3	Igueldo
18.º	Vergarajáuregui	28	Seat 850E	1.º A	2' 48" 4	2' 49" 4	2' 48" 4	Club 600
19.º	Jáuregui	14	Authi	5.º F	2' 52" 3	2' 48" 4	2' 48" 4	
20.º	Rasilla	31	Seat 850	5.º D	2' 50" 2		2' 50" 2	Club 600
21.º	Miguel	37	Seat 850C	1.º A	2' 53" "	2' 54" 1	2' 53" "	
22.º	Salvador	32	Seat 850	5.º D	2' 55" 1	2' 54" "	2' 54" "	Igueldo
23.º	G.ª de la Rasilla	24	Seat 124	1.º C	2' 59" 3	2' 55" 1	2' 55" 1	Club 600
24.º	Gómez	27	R-8	6.º J	3' 04" "	3' 04" 4	3' 04" "	
25.º	Alemaný	29	Seat 600	6.º J	3' 09" 4	3' 11" 4	3' 09" 4	Igueldo
26.ª	Goicoechea	38	Siata T.	2.º D	3' 21" 1	3' 19" "	3' 19" "	
27.º	Salaverría	33	Seat 600	5.º D	3' 40" 3	3' 38" "	3' 38" "	

CLASIFICACION POR GRUPOS:

Grupo 1.º

- 1.º ACITORES. Núm. 18.
- 2.º BEORLEGUI. Núm. 35.
- 3.º VERGARAJAUREGUI. Núm. 28.

Grupo 2.º - 5.º

- 1.º SUNSUNDEGUI. Núm. 10.
- 2.º DEL OLMO. Núm. 9.
- 3.º CAYUELA. Núm. 16.

CLASIFICACION POR CLASES:

- 1.º ADARRAGA. Núm. 3.
- 2.º URRUZOLA. Núm. 4.
- 3.º «PANCHO». Núm. 5.

Grupo 6.º

Clase A:

- 1.º BEORLEGUI. Núm. 35.
- 2.º VERGARAJAUREGUI. Núm. 28.

Clase D:

- 1.º «RABBIT». Núm. 23.
- 2.º SALVADOR. Núm. 32.

Clase F:

- 1.º SUNSUNDEGUI. Núm. 10.
- 2.º DEL OLMO. Núm. 9.

Clase J:

- 1.º DEL RIO. Núm. 25.
- 2.º GOMEZ. Núm. 27.

Clase K:

- 1.º ADARRAGA. Núm. 3.
- 2.º URRUZOLA. Núm. 4.

Primera dama: B. DORIA. Núm. 30.
 Primer irunés: SUNSUNDEGUI. Núm. 10.
 Primer guipuzcoano: SUNSUNDEGUI. Núm. 10.
 Primero sobre Authi: CAYUELA. Núm. 16.
 Primero Escudería Igueldo: ACITORES. Núm. 18.
 Primero Escuderías: RECORD.

NUEVOS TELEFONOS

Club: Núm. 4307.

Servicios Seguro Mutua Nacional: Núm. 4306.

HORARIO DE OFICINAS EN SAN SEBASTIAN DURANTE LA SEMANA GRANDE

Durante la Semana Grande donostiarra, del 11 al 16 de agosto, el horario de apertura de las oficinas del R. A. Club Vasco-Navarro en San Sebastián será tan sólo de 9,30 a 1, permaneciendo cerradas todas las tardes.

NECROLOGICA

Don José Miguel Quevedo Duñabeitia falleció inesperadamente y en plena juventud el pasado mes de julio. A sus familiares, en especial a su esposa e hijas, así como a su padre político, don Juan M.ª Otaegui Apaolaza, veterano socio de nuestro Club, les enviamos desde estas páginas nuestro sentido pésame.

NORMAS DE GRAN INTERES PARA LA CIRCULACION POR LAS AUTOPISTAS

El Boletín Oficial del Estado de 29 de junio de 1969 publica un decreto de la Presidencia del Gobierno de 26 de junio del mismo año por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y se incluyen en el mismo un nuevo capítulo regulando la circulación por autopistas.

Esta actualización del Código de la Circulación lo ha motivado el hecho de que en España se va extendiendo la red de autopistas y resulta conveniente establecer una ley que regule el tráfico rodado por estas vías.

En el decreto en cuestión se establece primero una especie de nomenclatura en la que quedan bien definidos los distintos vocablos y su significado. Así por ejemplo se dictamina lo que significa «carril de deceleración», «ceder el paso», «arcen», etc.

Todo ello a fin de que sea más comprensible la reglamentación que se establece para las autopistas.

Al tratar sobre la circulación sobre autopistas se establece en primer lugar que por ellas sólo podrán rodar vehículos que puedan desarrollar una velocidad superior a 60 kilómetros.

Se habla de los carriles de aceleración —siempre que existan— a fin de incorporarse a la circulación de la autopista. Caso de no existir este carril de aceleración deberán ceder el paso llegando incluso a detenerse.

Imperativo en toda autopista es tratar de acomodarse al ritmo que impera en ella. Si se rompe el equilibrio por una maniobra imprevista o alocada puede surgir la catástrofe.

El decreto en cuestión trata de forma exhaustiva la forma de proceder a fin de no alterar este equilibrio. Así cuando cualquier vehículo debe cambiar de posición o carril, debe anticiparlo con el debido tiempo por medio de sus luces intermitentes o en su defecto con la mano; de igual forma toda detención nunca debe ser brusca y si por causas ajenas a la propia voluntad del conductor lo fuera, debe indicarlo con el «stop» del freno o en su defecto con la mano.

Otro aspecto importante es el incurso en el artículo 299, que dice: «Cuando la densidad de la

circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que les preceda en su fila, el hecho de que los de una fila circulen más rápidamente que los de la otra no será considerado como un adelantamiento. En esta situación ningún conductor deberá cambiar de fila más que para prepararse a girar a la derecha o a la izquierda, salir de la calzada o tomar determinada dirección».

Se dan normas asimismo para el caso en que ocurra un accidente y cómo debe procederse.

En el artículo 302 se establece que en las autopistas no regirán las limitaciones de velocidad establecidas para ciertas categorías de vehículos en los artículos 93, 94 y 256 del Código de la Circulación.

Finalmente se establece un cuadro de multas para las infracciones que se cometan en las autopistas que van de las 250 a las 1.000 pesetas, de acuerdo con las irregularidades que ya están prescritas en otros artículos del Código.

HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 4495500

Telex: 22631 MINDA E - Teleg.: Mindanao



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

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

SERVICIO VACACIONES



El "SERVICIO DE VACACIONES" de FASA RENAULT rueda una vez más con nosotros a lo largo y ancho de nuestra Geografía.

Cada verano crece la importancia de esta simpática Operación, a la que alientan considerablemente las cartas de agradecimiento de numerosos conductores, que rubrican con su gesto la eficacia del servicio.

Las "FURGONETAS TALLER" que rodaron el pasado verano, dieron como resultado más de 3.000 atenciones, de las cuales un 82% correspondió a vehículos nacionales de todas las Marcas y un 18% a extranjeros. En estas cifras no están incluidas las asistencias efectuadas por los numerosos Concesionarios, que con sus furgonetas se sumaron a esta Operación.

En la presente temporada, 14 expertos mecánicos al mando de 14 talleres móviles, dotados de las herramientas y repuestos más usuales, prestarán su ayuda a todo vehículo, sin distinción de Marca ni de idioma, con un auténtico espíritu de colaboración que no termina en lo técnico.

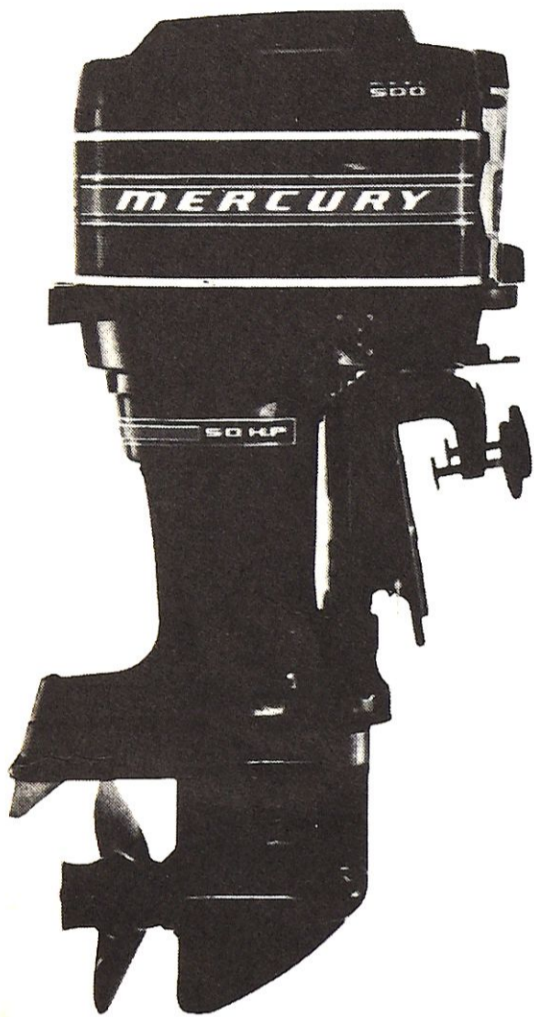
Una vez más los resultados obtenidos, en este Servicio, animan a la Empresa a batir sus propios récords.

Le Bras Armé
est signe
de qualité

Cognac
HENNESSY

MOTOR NAUTICA
TALLERES AREVALO

AGENCIA OFICIAL DE MERCURY y BRITISH SEAGULL



MERCURY 69

*"El más potente y seguro fuera
borda del mundo"*

RESISTENCIA
VELOCIDAD
RENDIMIENTO
CALIDAD

Y...

UN BUEN SERVICIO POST-VENTA

(Récord de RESISTENCIA MUNDIAL: 80.000 kms. sin
parar, durante 68 3/4 días a una velocidad media
48,5 kms. hora.)

EMBARCACIONES
DE LAS
MAS ACREDITADAS
MARCAS

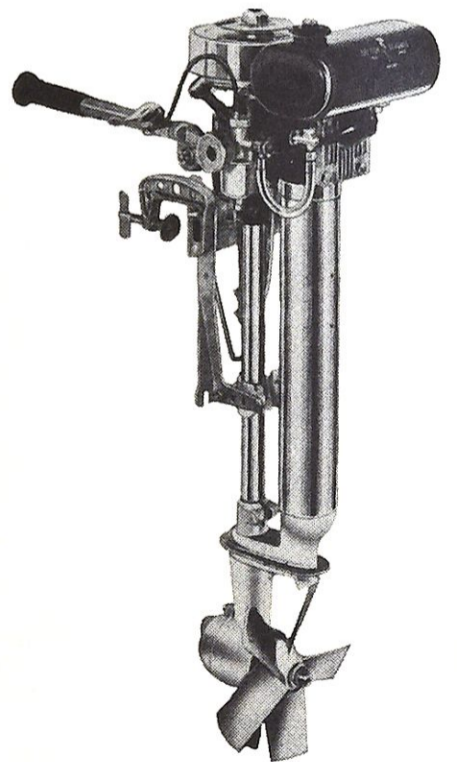
REMOLQUES

IMAP



**BRITISH
SEAGULL**

EL AUXILIAR
SIN AVERIAS
QUE QUIZAS LO
USEN SUS NIETOS
TAMBIEN



TALLERES ESPECIALIZADOS **AREVALO**
FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros, 4 - Telf. 24305 - **SAN SEBASTIAN**

EN NORTEAMERICA UN GRAN PORCENTAJE DE PERSONAS PREFIERE EL COCHE AL PISO

No diré que el mundo del automóvil sea apasionante, pero sí sorprendente. Lo inaudito se da con frecuencia en él y, a poco que se esté al corriente de su evolución, anda uno admirándose, sobresaltándose...

Todo es posible cuando de coches se trata, y aún mucho más si el sucedido se produce en Norteamérica. La industria automovilística de Estados Unidos, según previsiones de los expertos y de los técnicos, en el curso del presente año alcanzará una producción de 8,9 millones de vehículos contra los 8,8 millones de unidades fabricadas el pasado año. Así deberá seguir manifestándose la tendencia al incremento de la producción que se había interrumpido en 1967 cuando se alcanzó apenas la cuota de 7,4 millones de unidades contra los 8,6 millones producidos en 1966.

En la actualidad, la industria norteamericana consta de cincuenta y ocho empresas concentradas principalmente en los Estados de Michigan, Missouri, California, Nueva Jersey, Wisconsin y Ohio. En 1968 dio trabajo a 180.000 personas y vendió por un valor de 18,1 millares de millones de dólares. Tenemos muchas más cifras, de este orden, pero lo inaudito, lo que a nosotros nos ha sorprendido, no son esos gigantescos volúmenes de producción o de venta, lo que nos admira es que las grandes firmas —que no son 58, sino sólo cuatro—, sobrepasados ya hace años los oráculos, que se titularon economistas y «prospectores» de mercados, utiliza, ahora, para conocer las preferencias de su clientela a «especialistas de psicología del automovilismo». Estos nuevos técnicos —nuevos para nosotros, claro— han realizado una serie de estudios y encuestas mediante los que han llegado a comprobar que —y ahora viene lo inaudito— para el 33 por 100 de los habitantes de los Estados Unidos y la preferencia entre automóvil o vivienda se inclina en favor del primero. El 44 por 100 otorga preferencia al hombre, y el 23 por 100 restante considera al automóvil y la vivienda como idénticos valores. La tendencia, sin embargo, en las nuevas generaciones, es decir, entre los norteamericanos hasta 30 años, es ya, en el 47 por 100, preferir rotundamente el automóvil. ¿No resulta en verdad inaudito?

¿No resulta casi monstruosa esta decidida inclinación por la máquina? ¿No sorprende hasta extremos increíbles que se pueda preferir un vehículo sobre cuatro ruedas, así el más lujoso, que el propio hogar? Uno tiene

cierta afición por el automóvil, uno confiesa cierta desviación profesional hacia tales vehículos; pero de ahí a la adoración media un abismo. El automóvil, a mi modesto entender, no pasa de ser un vehículo utilitario —grande o pequeño, lento o veloz, lujoso o modesto—, una herramienta, como puede ser el bolígrafo, el microscopio o la máquina de escribir. Y no cedería ni un palmo de su vivienda por una máquina de existencia efímera, perecedora. Pero esto, claro está, no pasa de ser una opinión personal sin mayor trascendencia, quizás una postura de hombre de Europa que sabe de las dificultades de alojamiento en un pequeño continente. Mas, ¿hemos dicho Europa?, pues detengámonos, porque aquí también han llegado las investigaciones de los «psicólogos del automovilismo». Un desarrollo semejante, con iguales preferencias —aunque vaya a la zaga sólo con una diferencia del 10 por 100— se ha calculado por los especialistas citados que pertenecen también a empresas de Estados Unidos establecidas en Europa. Los psicólogos prevén, pues, que en nuestro Viejo Continente va a ocurrir tres cuartos de lo mismo. Ante estos vaticinios que presumen de infalibles, las firmas fabricantes están tomando ya sus medidas y en los años de 1970 al 2000 introducirán innovaciones que convertirán al automóvil en una especie de «medio de transporte, vivienda y vehículo de permanencia».

El exterior del coche sólo se modificará más tarde —aseveran—. Primero se introducirán ideas nuevas en el espacio interior. El primer paso será mayor comodidad en los asientos, que brindarán así más estímulos para permanecer en el coche durante un largo aparcamiento. Los sillones podrán girar en un ángulo de 180 grados, se modificará el piso del coche, que tendrá elementos incorporados, como mesas plegables y armarios guardarropas; se instalarán cajones y anaqueles ocultos en los rellenos de las portezuelas; se hará el interior más grato mediante una iluminación más fuerte, así como un techo que podrá desplazarse automáticamente hacia arriba para que sea posible permanecer de pie dentro del coche; podrá llevar frigorífico, parrillas y fogones eléctricos, agua fría y caliente; el espacio del portamaletas podrá abrirse tanto hacia el interior como el exterior, y contendrá departamentos para vestidos y prendas interiores habrá también departamentos bajo los asientos y las ventanillas tendrán persianas de plásticos de plástico y, en fin, otras delicias de la técnica.



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

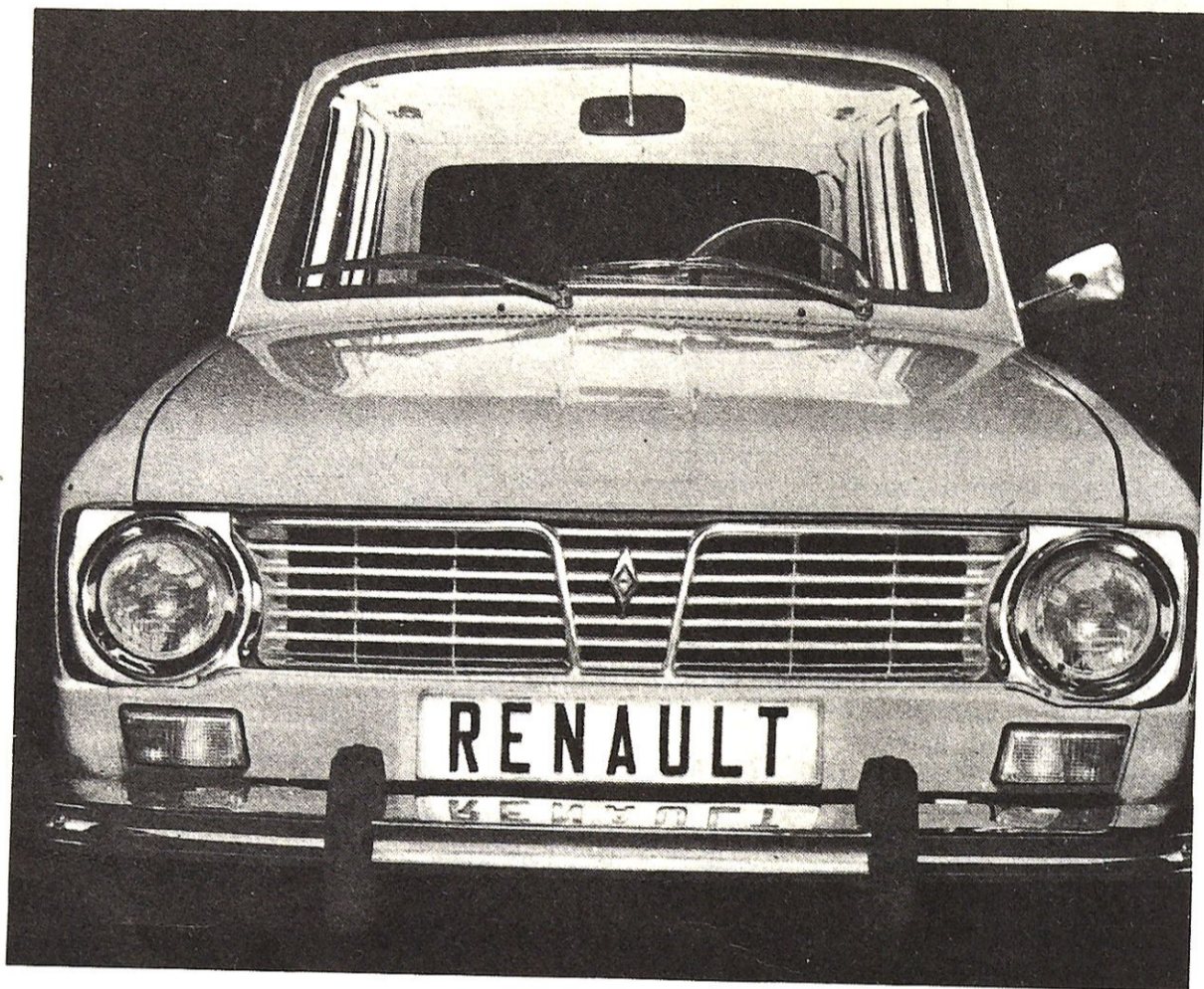
INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

RENAULT - 6



Dos perspectivas del nuevo «R-6» que permiten una visión completa del exterior de este coche.



**UN
NUEVO
COCHE
ESPAÑOL**

Un nuevo coche acaba de aparecer en el mercado español. Se trata del nuevo «hijo» de la ya familia numerosa Fasa-Renault: el «R-6». En realidad, este coche es ya conocido por cuanto la Regie-Renault lo lanzó al mercado en noviembre pasado, siendo en la actualidad, en el mercado francés, uno de los que cuentan con mayor número de ventas en la categoría de utilitarios a la que pertenece por todas sus características.

Resulta curioso indicar que España es el segundo país donde se fabrica el «R-6», es decir, inmediatamente después de Francia. Sin embargo, se fabricará también en Italia.

El nuevo coche español posee, al igual que el francés, una imagen reducida del «R-16», si bien su presencia ofrece una sobriedad evidente. Difiere del modelo francés en el cuerpo motriz, ya que a éste le ha sido acoplado un motor de 956 cc., idéntico al que posee el «R-8», mientras que el galo equipa el motor «Gordini», de menor cilindrada.

Un 80 por ciento, aproximadamente, del material del «R-6» es de producción nacional, superando de esta forma el 75 por ciento inicial que exige el Ministerio de Industria para los fabricantes bajo licencia.

CARACTERISTICAS

CHASIS

Una sección central rectangular rematada por dos largueros laterales rectilíneos de sección en forma de U y tres travesaños de chapa embutida. Todo el conjunto se completa por una chapa nervada que forma el piso.

CARROCERIA

Está compuesta, esencialmente, por dos flancos laterales de chapa embutida sobre los que se adosan las puertas, las aletas y los cristales posteriores y una cubierta sobre la que se coloca el parabrisas. Estas tres piezas van sólidamente unidas mediante soldaduras eléctricas por puntos.

MOTOR

Cuatro cilindros en línea con camisas húmedas intercambiables y cigüeñal de cinco apoyos 956 centímetros cúbicos, desarrolla 45 CV SAE a 5.200 revoluciones por minuto. Relación de compresión, 8,5. La potencia fiscal en España es de 8 CV.

EMBRAGUE

Monodisco con acoplamiento elástico a seco, accionado por cable. **Topo de desembrague guiado autocentrante.**

TRANSMISION

Directa a las ruedas delanteras por medio de dos árboles acanalados. Cada árbol lleva una doble punta cardán homocinética en el lado de la rueda y una punta homocinética deslizante en el lado de la caja.

CAJA DE VELOCIDADES

Cuatro velocidades, sincronizadas, hacia delante y marcha atrás.

PAR CONICO

Formando bloque con la caja de velocidades. La relación entre número de dientes de piñón y corona es de 8x34. Diferencial por medio de satélites y planetarios.

VELOCIDAD MAXIMA

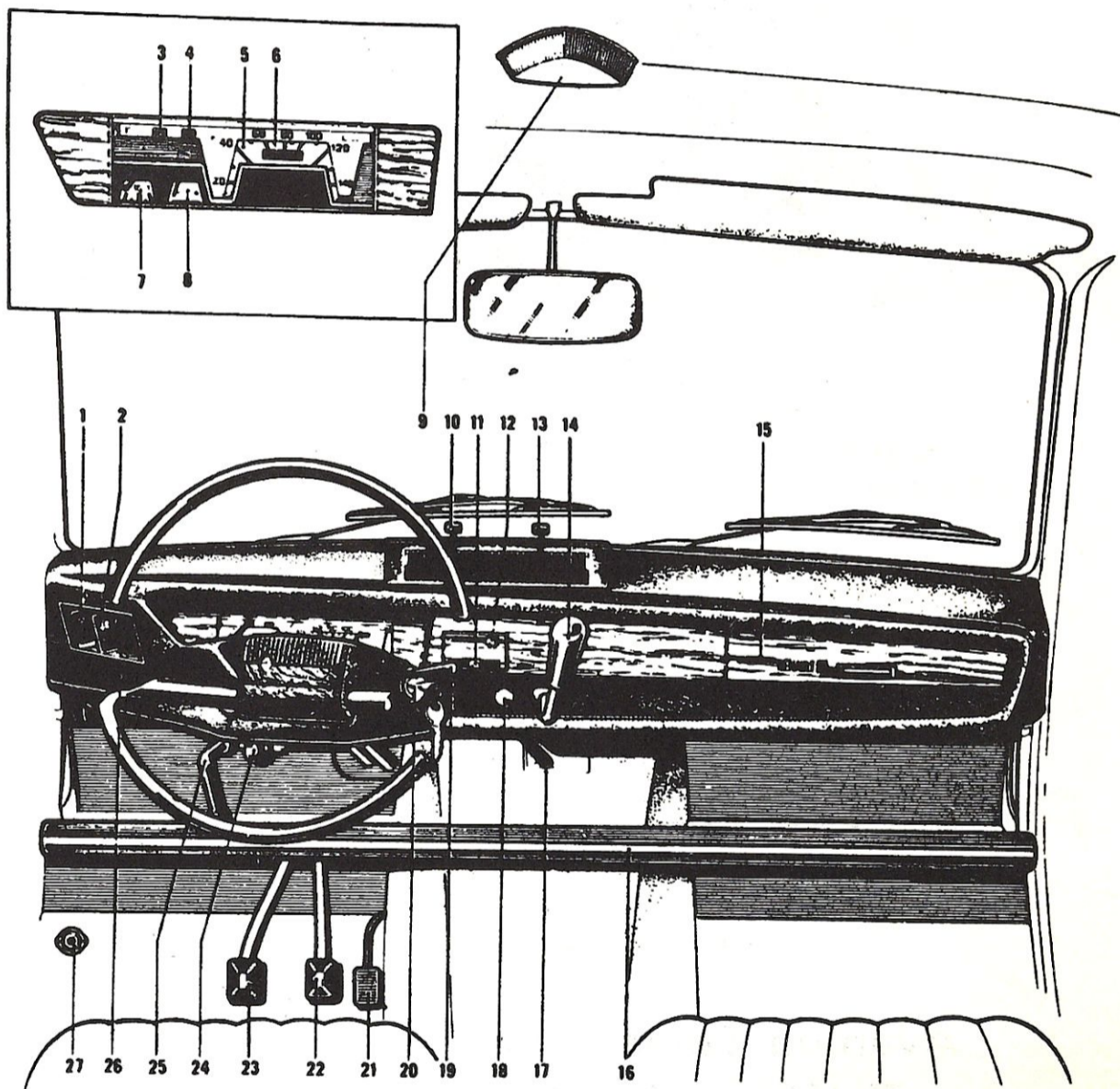
120 km. por hora.

CONSUMO

En carretera, recorrido medianamente accidentado, a 70 km./h.: 7 litros por cien kilómetros. Capacidad del depósito: 32 litros.

DIRECCION

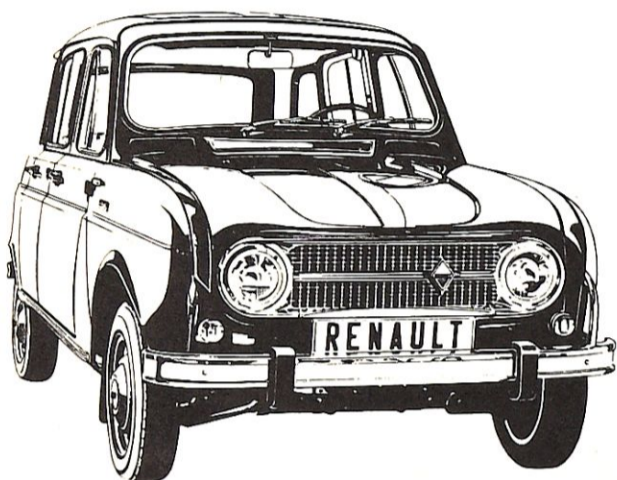
A cremallera, uniéndose los extremos a las palancas de mangueta mediante bielas articuladas con rótulas y «silent-block».



Así es por dentro el «R-6». — 1. Interruptor limpiaparabrisas. — 2. Interruptor calefacción. — 3. Testigo de aceite y temperatura de agua. — 4. Testigo intermitencia. — 5. Tacómetro. — 6. Cuentakilómetros. — 7. Indicador de gasolina. — 8. Voltímetro. — 9. Luz interior de techo — 10 Mando rejilla ventilación izquierda. — 11. Mando reglaje del caudal de aire de climatización. — 12. Manecilla de reparto de aire arriba o abajo. — 13. Mando rejilla ventilación derecha. — 14. Palanca de velocidad. — 15. Guantero. — 16. Bandeja — 17. Manecilla regulador de temperatura. — 18. Starter. — 19. Mando intermitencia. — 20. Antirrobo-contacto-arranque. — 21. Acelerador. — 22. Freno. — 23. Embrague. — 24. Dispositivo apertura capó. — 25. Freno de mano. — 26. Mando de luces. — 27 Pedal lavacristales.



El RENAULT 4
 es un coche cómodo,
 maniobrable, ágil,
 todo camino,
 capaz, seguro,
 *bonito y económico.



*Nos gustaría conocer su criterio.
 Venga a probar el "coche todo ventajas".
 Le ofrecemos una demostración en:

**CONCESIONARIO
 PARA GUIPUZCOA**

F. ALBERDI, S. A.



**Avenida Tolosa, s/n
 Teléfono 4148**



**Zabaleta, 52
 Teléfono 18551**



SAN SEBASTIAN

el cocidito madrileño



El puchero, el cocido, con carne, con verduras, con legumbres, con tocino, con chorizo, con morcilla, con todas las otras clásicas añadidas, es —ahora ya no tanto como antaño— el plato, el guiso más representativo de la cocina, de la coquinaría española. Hoy, un buen cocido, entero y verdadero, resulta oneroso y por ello ya no constituye el eje de la bien entendida economía doméstica en cuestión de comida buena, sana, apetecible y barata.

En cada región de nuestro país se prepara el cocido según recetas diferentes, pero coincidentes en lo básico.

No cabe la menor duda de que en Madrid, a favor de la excelencia de la calidad de sus delgadas aguas —las del Lozoya principalmente— es donde el cocido adquiere su mejor calidad. Aun en los más escuálidos pucheros —puchero es vocablo admitido generalmente para designar el cocido—, el de los esquemáticos cociditos madrileños de las antiguas casas de huéspedes (cincuenta años atrás, diez reales de pensión completa: cama, ropa lavada y planchada, desayuno, almuerzo y comida) el cocido, con sopa de arroz o de fideos, garbanzos, verduras y patatas, carne —poca— tocino, patas o alones de gallina y un trocito de chorizo..., dejaba satisfecho el abierto apetito de los huéspedes de mayor saque. Y a fe que no resultaban despreciables aquellos cocidos, aquellos pucheros que las cocineras madrileñas sabían obtener como en parte otra alguna, más sabrosos, más «consoladores».

Me complace mucho explicarles a ustedes la forma de preparar un cocido madrileño, un cocido al antiguo estilo.

Los garbanzos —si son de Fuentesauco, son inmejorables; garbanzos que don Francisco de Quevedo y Villegas decía que no los cambiaría por otras tantas perlas—, los garbanzos, repito, han estado a remojo por espacio mínimo de seis horas. En el puchero —que puede ser de tierra o de metal— se hace hervir el agua a borbotones, momento en que se agrega la carne de vaca —ese trozo que en Madrid llaman morcillo y en Cataluña conejo—, y un hueso de jamón. Sin dejar que se interrumpa el hervor se echarán los garbanzos y la correspondiente sal. Luego se añade un trocito de tocino añejo, rancio, dos hojas de laurel, una cebolla y, al gusto, un par de clavos de especia, dos nabos, dos zanahorias, una ramita de apio. A partir de entonces se vigila la ebullición, que será lenta —el puchero sin tapadera— y que se prolongará durante unas cuatro horas. Con los nabos y las zanahorias se cocerán las patatas.

Nunca, recuérdese bien, debe ser espumado el puchero, práctica que no favorece el resultado.

El caldo del cocido es el rey de los caldos. Con él se puede preparar la sopa más suculenta y apetitosa, más reconfortante, sea con arroz, sea con pasta, o más simplemente con rebanaditas de pan.

La cantidad de garbanzos viene regida por el número de comensales. Deben ser servidos en unión de las verduras, patatas, nabos, etc. La carne, tocino, gallina, chorizo, etcétera, constituyen servicio aparte, al que puede resaltarse con un poco de tomate frito.

Hay que pasar el caldo por un colador de tejido fino, empapado previamente en agua fría. En él quedará detenida la grasa, que debe ser proscrita del caldo, obteniéndose así un líquido claro ambarino.



Agencias de Viajes - Grupo A - N.º 5

ORGANIZA UNA SUGESTIVA SELECCION DE GRANDES VIAJES

XII CONGRESO INTERNACIONAL DE RADIOLOGIA

TOKYO, 6 - 10 de Octubre 1969

Visitando: BANGKOK - HONG KONG - TOKYO - KYOTO

Precio por persona, desde 88.359 pesetas.

VUELTA AL MUNDO

Del 3 de Octubre al 9 de Noviembre 1969

Visitando: ROMA - BANGKOK - HONG KONG - TAPEI - TOKYO - HAKOME - KYOTO - OSAKA
SYDNEY - PAPEETE - MEXICO - SAN FRANCISCO - LOS ANGELES - LAS VEGAS - NEW YORK

Precio por persona, desde 140.000 pesetas.

16 INTERNACIONAL MOTOR SHOW

TOKYO, 24 de Octubre al 6 de Noviembre 1969

Visitando: TOKYO - YOKOAMA - HAMAMATSU - NAGOYA - KYOTO - HONG KONG - BANGKOK

Precio por persona: 76.504 pesetas.

Y UN VARIADO PROGRAMA DE VIAJES A LOS ESTADOS UNIDOS

INFORMES E INSCRIPCIONES:
SAN SEBASTIAN

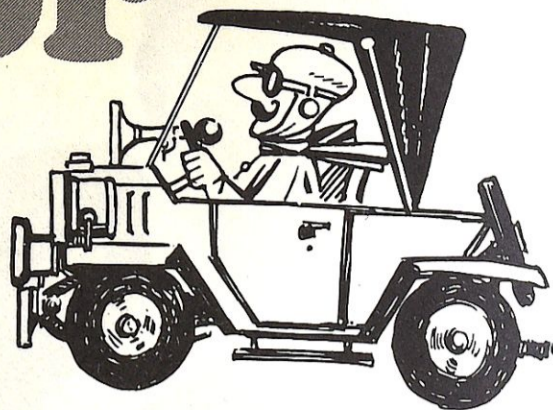
c, MIRAMAR, 3 - Teléfono: 29-1-96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

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

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ

el conductor ante 18 casos de emergencia



La Jefatura de Tráfico ha
compendiado en 18 casos
lo que puede sucederle al
automovilista en carrete-
ra. He aquí los casos:

DECISIONES PREPARADAS

Al mejor conductor puede presentarse en cualquier momento, y súbitamente, una situación de tan peligrosa gravedad, que, si no sabe reaccionar en la forma adecuada, las consecuencias pueden ser irreparables.

Ningún conductor está libre de estos peligros, porque dependen, en general, de causas ajenas a él. Puede ser la rotura de la dirección o de los frenos, la aparición frente a él de otro

vehículo o el reventón de un neumático; puede ser, asimismo, el incendio del vehículo o la caída al agua. ¿Cómo ha de reaccionar en estas situaciones? ¿Cuál ha de ser la maniobra conveniente?

Para muchos conductores resultará difícil y comprometido decidir, con rapidez y eficacia, lo que tienen que hacer en ese momento.

La inminencia del peligro no permite pararse a pensar sobre lo que se debe hacer. Los segundos pueden ser decisivos. Las situaciones de emergencia exigen, por regla general, la acción rápida. No se puede pensar «lo que hay que hacer». Sencillamente, «hay que hacerlo». Y hacerlo a la misma velocidad que el peligro ha hecho acto de presencia.

La acción depende, más que de una buena actitud refleja del conductor, de la prontitud con que se aplica «una decisión preparada» de antemano. El conductor que no tiene estas «decisiones preparadas», reaccionará probablemente de manera inadecuada e incluso contraproducente, cuyas consecuencias pueden ser irremediables.

Se puede y se debe conducir «alerta» para enfrentarse con el peligro. Para ello basta: aceptar la posibilidad del accidente, conocer las situaciones más graves que pueden presentarse y saber cuál es la maniobra adecuada a cada situación. En una palabra: CONDUCIR SABIENDO QUE HACER, CUANDO HACERLO y COMO HACERLO.

Caminar alerta no quiere decir mantener una actitud obsesiva. El conductor debe evitar la tensión, la «angustia del peligro». Conducir «preparado» para estas situaciones, constituye un alivio para él, al saber que, si ese peligro se presentase, sabría combatirlo de forma conveniente. Siempre tendrá mayores probabilidades de salir con vida, que aquel otro conductor que carezca de esos conocimientos. Ignorarlos, supone una desventaja; «querer» ignorarlos, implica una actitud psicológica semejante a la del niño que se esconde bajo las sábanas porque tiene miedo, creyendo que así desaparece el peligro.

Para lograr la eficacia indispensable, el conductor debe practicar estas normas «mentalmente», hasta que lleguen a formar parte de su repertorio de hábitos, de tal manera que a cualquier «acción» de peligro se oponga la «reacción» adecuada, con el mismo automatismo con que en su conducción normal cambia la velocidad del vehículo o gira el volante.

Las «decisiones preparadas» deben constituir la base fundamental de la idiosincrasia del buen conductor.

1. Si sus frenos fallan

Bajando una cuesta, su vehículo empieza a ganar velocidad. Usted pisa el pedal del freno a fondo, sin que ejerza el menor efecto en la acción del frenado. El vehículo adquiere mayor velocidad cada vez.

LO QUE SE DEBE HACER

Accionar intermitentemente el pedal del freno. Hacerlo rápida y frecuentemente. Con el freno de mano, actuar de manera progresiva y rápida, pero NO violentamente.

Cambiar, en seguida a una velocidad menor, para aprovechar la acción frenadora del motor, acelerando incluso brutalmente.

Si es absolutamente preciso, desvíese con el coche fuera de la carretera, hacia el lugar que le parezca más blando.

Es preferible dañar el coche que dejarlo rodar sin frenos, exponiéndose a un grave accidente.

2. Si un neumático revienta

Está circulando usted a gran velocidad en línea recta. De pronto oye un estallido, seguido de un fuerte tirón del volante. Es casi seguro que un neumático ha reventado.

LO QUE SE DEBE HACER

Calma. No se asuste, no apriete los frenos. Sujete firmemente el volante con las dos manos y gire lo necesario para mantener recta la dirección del vehículo. Continúe con el pie en el acelerador, pero levántelo con suavidad. No lo retire bruscamente. Deje que el motor vaya reteniendo el coche, y cuando éste haya perdido velocidad, accione el freno poco a poco. Apártese de la carretera, si es posible, para cambiar el neumático.

Firestone

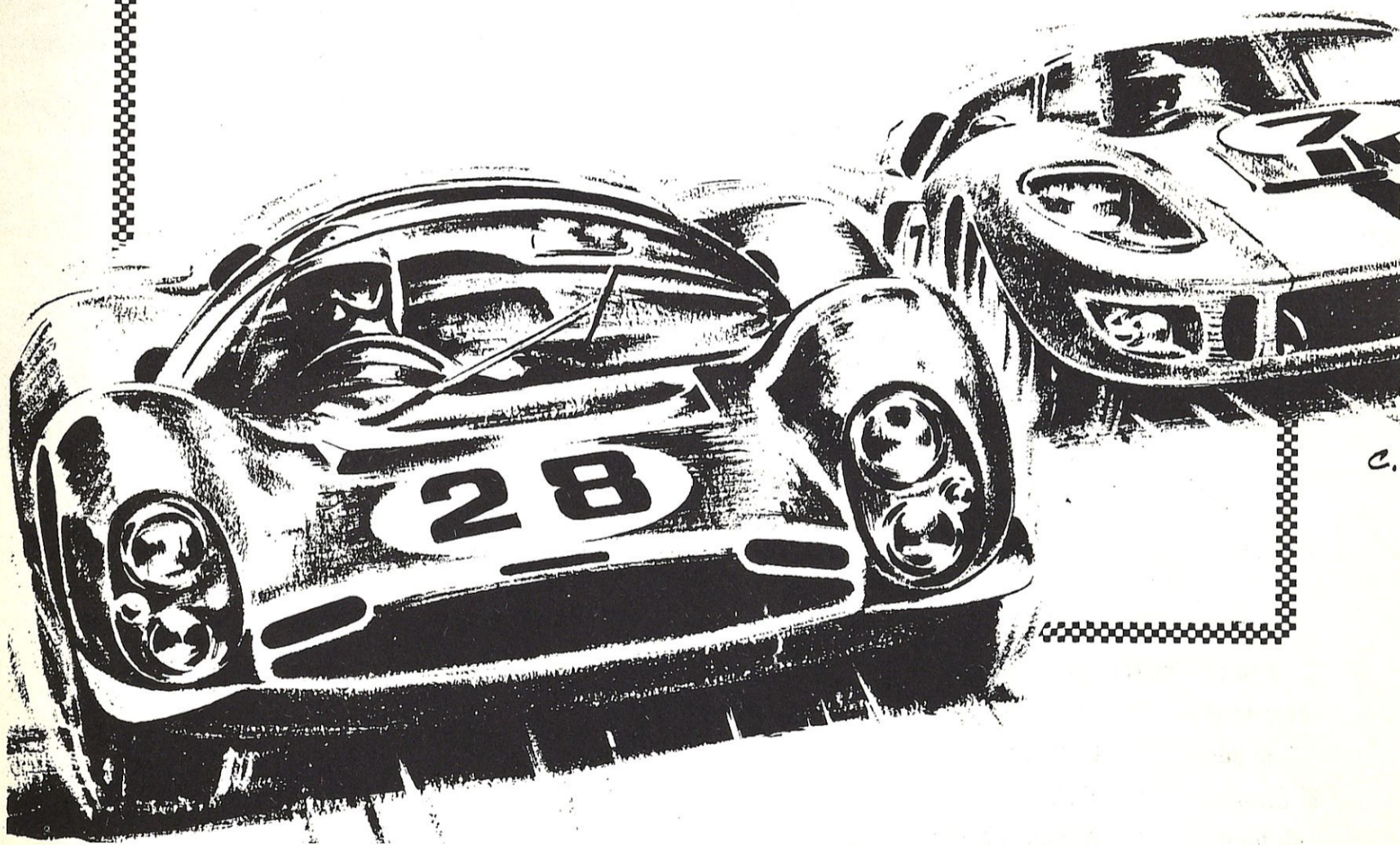
triunfa en las 24 HORAS de LE MANS

1.º J. ICKX / J. OLIVER (Ford GT 40 - Firestone)

4.998 Kms. a 208'25 K. p. h.

3.º D. HOBBS / M. HAILWOOD

(Ford GT 40 - Firestone)



F100

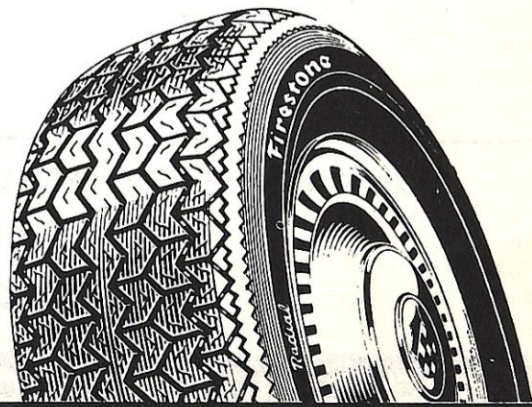


Otra victoria de Firestone, el neumático campeón del mundo. ¡Y otra victoria para usted!

Porque los neumáticos Firestone de serie que usted lleva en el coche, deben su seguridad y rendimiento a esa profunda experiencia técnica que sólo se adquiere compitiendo -¡y triunfando!- en todos los circuitos del mundo.

Por eso, cada vez que Firestone gana una carrera, también usted gana algo con el triunfo: neumáticos más seguros, neumáticos aún mejores para su automóvil.

Cavallino



LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

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

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

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



ISLAS CANARIAS

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

PORTUGAL
Lisboa-HOTEL FENIX

OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4
TEL. 3311005 - TELEX. 27521
CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

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

3. Si el coche patina

Por una carretera de pavimento húmedo usted conduce a gran velocidad (cosa que no debe hacer). Observa un bache y gira el volante para evitarlo. Su vehículo empieza a patinar.

LO QUE SE DEBE HACER

No toque el pedal del freno ni levante el pie del acelerador. Gire en seguida el volante en la misma dirección en que se mueven las ruedas traseras al deslizarse (si la parte trasera del vehículo patina hacia la izquierda, gire el volante también hacia la izquierda). Tan pronto como el coche empiece a enderezarse, gire el volante en dirección opuesta, para evitar un nuevo patinazo en sentido contrario. Afloje ligeramente el acelerador, pero no retire el pie bruscamente. Cuando haya corregido el patinazo y asegurado la tracción, disminuya la velocidad frenando suavemente.

Si entonces le patinaran las cuatro ruedas del vehículo, suelte el freno para permitir la rotación de las mismas.

Aplique después el freno, con presión gradual, para evitar el bloqueo.

4. Si los faros de otro coche le deslumbran

Es de noche. Conduce usted por un tramo recto de la carretera. Otro coche, con las luces intensivas, aparece detrás de una cresta. Casi le ciega. Usted hace señales con sus faros, pero el conductor no le corresponde, no cambia la intensidad de sus luces.

LO QUE SE DEBE HACER

«No combata» con sus luces. Disminuya la velocidad, llegando incluso a pararse, para evitar alcanzar los vehículos o peatones que circulan en su mismo sentido. No mire nunca directamente a los faros que le deslumbran. Gire ligeramente la cabeza y mire hacia el borde derecho de la carretera. (Algunos conductores guiñan a la vez el ojo izquierdo). Arrímese lo más posible a su derecha.

Tan pronto como haya pasado el vehículo que le deslumbró, encienda la luz intensiva, para salir de la oscuridad.

5. Si se ve obligado a salir de la calzada

Usted conduce en una carretera de doble circulación, naturalmente por su derecha. Un coche, un camión, un rebaño... invade parte de la calzada que le corresponde a usted, viéndose obligado a desviarse tanto hacia su derecha que la rueda delantera de su vehículo se sale del pavimento.

LO QUE SE DEBE HACER

No frene de golpe ni trate de volver inmediatamente a la calzada, pues esto podría ha-

cerlo volcar. Suelte el acelerador y sujete firmemente el volante, para mantener el control del coche, virando ligeramente a la izquierda. Pise suavemente el freno varias veces. Cuando haya disminuido la velocidad o parado, y después de asegurarse de que no vienen vehículos en ninguna dirección, vuelva prudentemente a la carretera.

6. Si un coche en dirección contraria viene a su encuentro

Conduce usted por una carretera de doble circulación. Otro coche, que viene en sentido contrario, hace un zig-zag y se proyecta directamente hacia su automóvil. Posiblemente el conductor se ha dormido o está embriagado.

LO QUE SE DEBE HACER

Pulse fuertemente el claxon y encienda sus faros. Si el otro conductor no reacciona ante estas señales, gire rápidamente a su derecha, aunque se salga fuera de la calzada.

Cualquier maniobra, aun peligrosa, es preferible a un choque frontal, especialmente si el otro vehículo es más potente. Si se ve precisado a ello, oriente su vehículo hacia la cuneta, aunque vuelque o dé lugar a una colisión menor. Habrá evitado el peligro mayor.

7. Si una colisión frontal le parece inevitable

Usted va tranquilamente al volante de su coche y de pronto se encuentra ante un obstáculo inesperado, bien sea otro automóvil, un árbol o una pared.

LO QUE SE DEBE HACER

Pise a fondo el freno y cierre la llave de contacto, para anular la posibilidad de un incendio. Echese a un lado, para evitar el golpe rígido contra el volante, pero si es posible no lo suelte. De esta manera, en el último instante, puede usted evitar el accidente.

El pasajero del asiento delantero, junto al conductor, deberá poner los brazos ante la cara y apoyarlos en el tablero de los instrumentos. Los pasajeros del asiento trasero se echarán de lado en el suelo, apoyando la espalda en los asientos delanteros y protegiendo la cabeza con los brazos.

Sin embargo, la mejor protección es, sin duda alguna, el cinturón de seguridad, que tantas personas ha salvado en este tipo de accidentes.

8. Si su coche se incendia

Va conduciendo usted por una carretera cualquiera; está bien cuidada y no tiene dificultades, por lo que lleva la media de velocidad a

la que está acostumbrado. De pronto, un olor característico y, luego, el humo o las llamas: su coche se ha incendiado.

LO QUE SE DEBE HACER

Corte inmediatamente el encendido del motor y apártese a un lado de la carretera, frenando el coche. Sobre todo, actúe con calma. Haga salir a todos los ocupantes del vehículo. Levante el «capó» y, con el extintor de incendios (que debe llevar siempre), con una manta, ropas, tierra o arena, trate de sofocar las llamas. **No eche nunca agua.** Si el fuego se acerca al depósito de gasolina, aléjese rápidamente del coche, para evitar los peligros de la explosión.

Si el incendio le ocurre en una ciudad procure que se avise lo antes posible a los bomberos.

A falta de extintor de incendios, da buenos resultados utilizar un sifón.

9. Si su automóvil cae al agua

Usted viaja tranquilamente bordeando las aguas de un río o del mar, o va a cruzar un puente. A consecuencia de una maniobra imprevista, su coche cae al agua.

LO QUE SE DEBE HACER

Procure calmar sus nervios y trate de salir inmediatamente por una puerta o ventana, mientras el coche aún flota, ya que éste se hundirá en muy poco tiempo.

El mejor sitio para escapar, cuando el coche se hunde por el morro, es la ventana trasera (que suele ser de cristal templado), rompiéndola con un objeto duro o con un fuerte puñetazo en el centro.

Si no ha logrado salir mientras el coche flota, recuerde que se forma una bolsa de aire en la parte más elevada del techo, donde puede respirar. **La puerta del coche no se podrá abrir hasta que la presión del agua sea igual en el interior y en el exterior, es decir, cuando el coche esté casi totalmente inundado.** En ese momento haga una profunda inspiración, abra la puerta y trate de salir a la superficie.

10. Si a su coche se le para el motor en un paso a nivel

No es infrecuente que un coche se pare en pleno paso a nivel; diversas circunstancias pueden producir el hecho. Suponga que, un día, una de esas circunstancias le afecta a usted.

LO QUE SE DEBE HACER

Si están las barreras subidas, coloque en seguida la segunda velocidad, suelte el embrague y **haga funcionar de manera continua el motor de arranque.** Aunque consuma gran parte de la batería, podrá salir del apuro lenta-

Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL:
PAMPLONA
PLAZA DEL CASTILLO, 21

CAPITAL DESEMBOLSADO 217.044.750 PTAS.
RESERVAS 517.331.470 PTAS.
TOTAL DESEMBOLSADO 734.376.220 PTAS.

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:
Avda. de Marcelo Celayeta, núm. 10 bis (Rochapea)

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Idiáquez, 9

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

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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

mente. Si no lo consigue, bájese del coche y solicite ayuda para empujarlo fuera de las vías.

Si se hubieran bajado ya las barreras, salga inmediatamente del coche y aléjese. Cuando su vida está en peligro, no es el momento de maldecir de su automóvil, del fabricante del mismo o de los talleres mecánicos.

11. Si un niño cae al suelo delante de sus ruedas

Conduciendo por una calle, súbitamente, se le cruza un niño (o una persona mayor), que tropieza y cae ante su automóvil; y usted no tiene sitio para desviarse ni evitar el atropello.

LO QUE SE DEBE HACER

¡No frene en seco! En todo caso pise el pedal del freno, pero levante el pie al instante. Si las ruedas frenadas pasaran por encima del niño, sería mucho peor que si le pasaran rodando.

Los conductores expertos saben muy bien que hay dos ocasiones en las que no se debe pisar a fondo el freno: en caso de reventón y cuando el automóvil patina. Podemos añadir otra tercera, aunque parezca terrible: cuando tenemos un peatón bajo las ruedas.

12. Si durante la noche se ve obligado a detenerse

Hay conductores que prefieren viajar de noche. ¿Es usted uno de éstos? Tal vez le haya ocurrido más de una vez que en plena oscuridad se ha visto obligado a detenerse.

LO QUE SE DEBE HACER

Procure tener a mano, debajo de su asiento, un triángulo reflectante plegable, pues si lo lleva en la maleta del coche, perderá unos segundos preciosos, mientras lo busca.

Haga lo posible por apartar su coche al margen de la carretera, para repararlo o esperar la llegada de auxilio.

Proceda de la siguiente forma: Sitúe el triángulo delante de su cuerpo, para protegerse, mientras va a colocarlo en el suelo, 30 ó 40 metros detrás del coche.

13. Si, de noche, sus faros se apagan repentinamente

En pleno verano, usted ha aprovechado la noche para evitarse el calor del día; de pron-

to, la más absoluta oscuridad frente a usted: sus faros se han apagado.

LO QUE SE DEBE HACER

Tenga serenidad. Deténgase lo antes posible, disminuyendo suavemente la marcha del coche y, si distingue la carretera, apártese a un lado, preseñalizando inmediatamente su coche, como se ha indicado en el caso anterior.

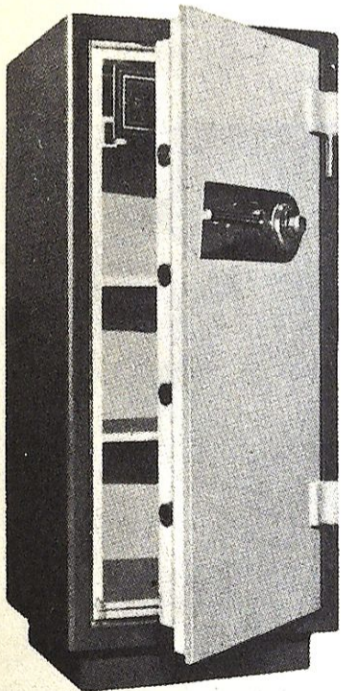
En esta emergencia, un chispazo en el tablero de instrumentos es una señal imperativa de alarma. Si un fusible salta, usted debe saber dónde está situado y cómo reemplazarlo.

14. Si el parabrisas de su coche se rompe

Desconfíe de la grava o de los guijarros pequeños, pues si lanzados por las ruedas de otro vehículo, dan contra su parabrisa, pueden cuartearlo y volverlo opaco, quedándose usted sin visibilidad alguna en décimas de segundo. Este fenómeno suele ir acompañado de un fuerte ruido de explosión, similar al de un disparo, que puede además asustar al conductor y ocasionar un accidente.

LO QUE SE DEBE HACER

Dé rápidamente, con las debidas precau-



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

**ii CONTRA
ROBO y
FUEGO !!**

ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048
SAN SEBASTIAN

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL
"CITROEN"

**MAXIMA GARANTIA
BUEN SERVICIO**

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

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

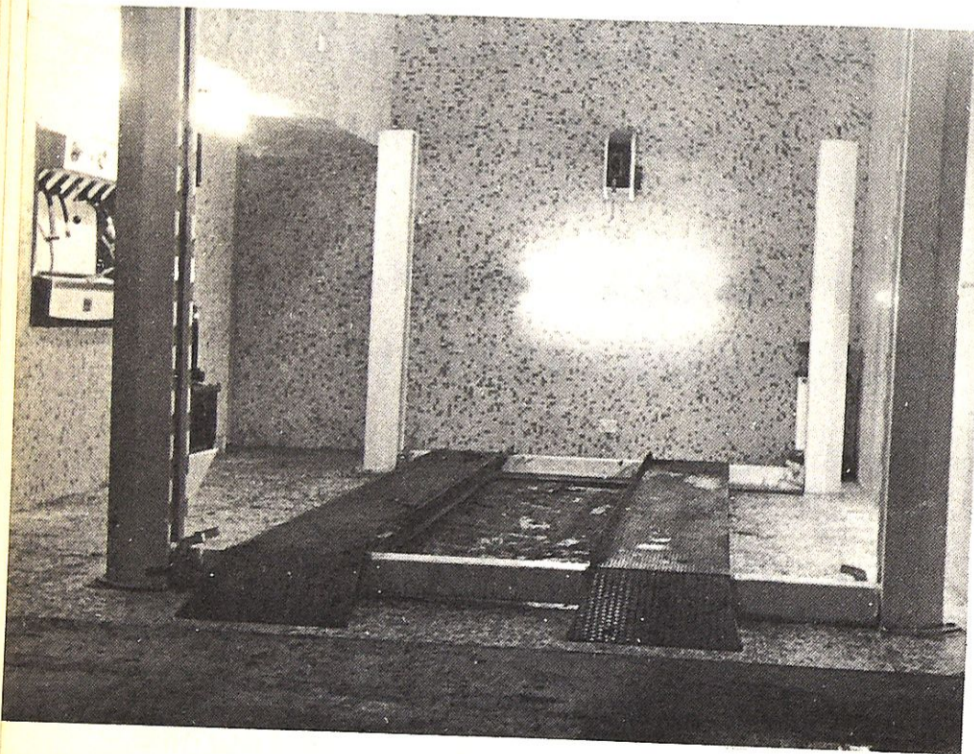
SAN SEBASTIAN

ESTACIONAMIENTOS GUIPUZCOANOS, S. A.
APARCAMIENTO DE OQUENDO



INAUGURA
SUS MODERNISIMAS INSTALACIONES DE
**LAVADO y
ENGRASE**

Por el importe normal de estos servicios,
Vd. podrá hacer uso del Aparcamiento, sin
recargo alguno, hasta el límite de
UNA HORA.



quendo

**PARA UN TRAFICO MAS
AMABLE EN SAN SEBASTIAN**

Oficinas: 1.ª Planta, (bajada frente al Restaurante Oquendo) • Teléfono 29278

nes, un fuerte puñetazo al parabrisas, abriendo así una ventana que le permita ver la carretera.

15. Si un perro se cruza en la carretera

El mejor amigo del hombre es, sin embargo, enemigo de los automovilistas. Muchas personas se han matado o han resultado heridas a consecuencia de un viraje o frenazo, tratando de esquivar a un perro.

LO QUE SE DEBE HACER

Como regla general, no se debe maniobrar ni frenar bruscamente para evitar a un perro u otro animal pequeño (gallina, gato, conejo, etcétera) que se cruce en el camino. Para eludir el que, luego, puede ser inevitable —necesario— atropello, mire a lo lejos, a fin de localizar al animal con la mayor antelación posible, y toque el claxon.

16. Si una avispa se ha metido en su automóvil

Durante la primavera y verano se viaja más. Un día, cruzando las tierras de nuestra varia-

da geografía, con las ventanas abiertas, una avispa se mete en su coche.

LO QUE SE DEBE HACER

No se altere ni pierda la calma, pues la excitación nerviosa puede producir un accidente. No aparte la vista de la carretera ni suelte las manos del volante. Detenga tranquilamente su automóvil, apartándose de la carretera, y procure alejar el insecto. ¡La picadura de la avispa es siempre menos peligrosa que el árbol con el que puede chocar si pierde el control de su vehículo!

17. Si, mientras un coche intenta adelantarlo a usted, otro automóvil viene en sentido contrario

Un coche viene en sentido contrario al suyo en una carretera de doble dirección y, entretanto, un conductor alocado e impaciente, con desprecio del Código y de su propia vida, intenta adelantarlo sin tener vía libre.

LO QUE SE DEBE HACER

Hágale señales con el brazo o con el intermitente, para que no continúe la maniobra. Si no obedece, puede usted hacer dos cosas: disminuir la velocidad o aumentarla. Si está usted seguro de que el conductor que viene

por detrás va a pasarlo, disminuya resueltamente la velocidad y apártese al margen derecho de la carretera, pues el automovilista que lo adelante tendrá tendencia a ponerse precipitadamente delante de usted con inminente peligro de choque de los tres vehículos. Si no ha terminado de adelantarlo y el coche de enfrente se acerca con rapidez, entonces lo más aconsejable es que usted pise el acelerador para dejarle espacio detrás de su vehículo.

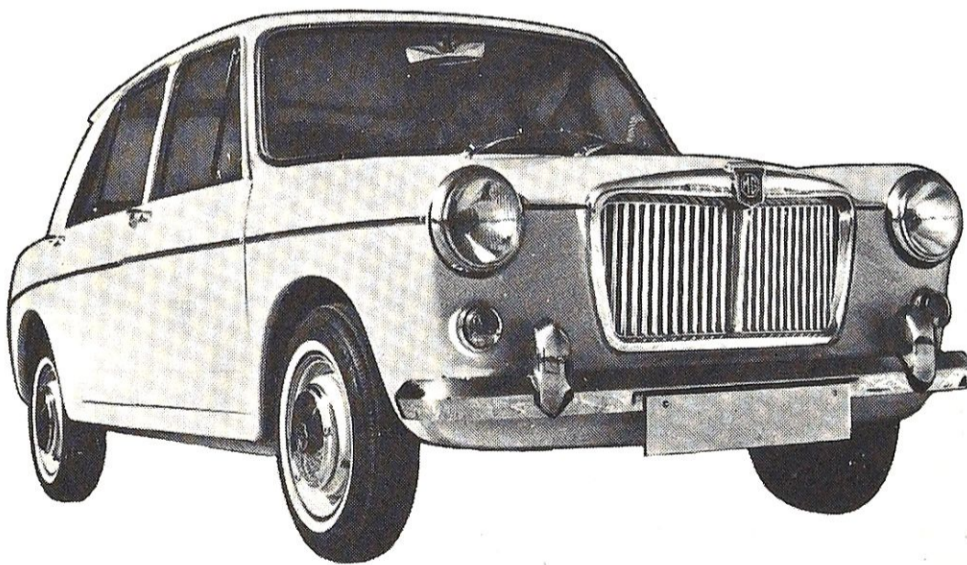
18. Si ha entrado usted a demasiada velocidad en una curva

Viajando rápido de noche en una carretera desconocida, sin señal que le prevenga, se ve usted metido de pronto en una curva cerrada.

LO QUE SE DEBE HACER

Pise el freno varias veces. Mientras toma la curva, acelere ligeramente. Si ve que su coche empieza a patinar, **al mismo tiempo que mantiene el pie derecho en el acelerador, pise el freno ligeramente con el pie izquierdo.**

Manténgase en su banda. De noche, disminuya siempre su velocidad, circulando a una media que le permita frenar siempre dentro del espacio visible. Esto es particularmente en las curvas, ya que sus faros alumbran en línea recta.



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

ACCIDENTES POR IMPRUDENCIA

atención al tráfico

Interesante estudio de la Jefatura Central de Tráfico sobre los accidentes provocados por descuidos de los conductores

El estudio detallado de los accidentes de circulación es una práctica que va afianzándose progresivamente, a la vista de la utilidad de los resultados que proporciona. Por ello, además del estudio general de esta clase de accidentes, a los que tradicionalmente se les divide en dos grandes grupos: Carretera y Zona Urbana; los investigadores han ponderado otras circunstancias relativas a la vía, al vehículo y al conductor.

Para ello, a partir de los datos recogidos en los cuestionarios cumplimentados por las Fuerzas de Vigilancia con ocasión de cada accidente de circulación y mediante agrupaciones, tanto en las maniobras efectuadas como en las clases de vehículos, con distinción del lugar del accidente que correspondiera, dada la importancia que presenta la diversidad en la circulación de unas u otras vías, a carretera o zona urbana, se obtienen las tablas que, referidas a accidentes con víctimas en 1966, se recogen más adelante.

Su lectura pone en evidencia que, en ambos casos, cerca del 70 por 100 (el 67 por 100 en carretera y el 69 por 100 en zona urbana) del total de los vehículos implicados no realizaban ninguna maniobra especial, así como que, ya se trate de carretera o zona urbana, aquellos que seguían su ruta presentan proporciones similares (siempre superiores al 62 por 100, sin alcanzar el 80 por 100) respecto al total correspondiente a cada clase de vehículo.

Las restantes maniobras ofrecen notable disparidad en los valores de carretera y de zona urbana, correspondiendo en las vías interurbanas el más elevado a las maniobras de «adelantamiento», seguida inmediatamente por «salida involuntaria de la calzada» y, a notable distancia, por la de «giro a la izquierda»; con cifras inferiores a la mitad de la maniobra últimamente citada, pero muy próximas entre sí, figuran: «Maniobra súbita para salvar obstáculo, vehículo o peatón», «disminuyendo velocidad o parada brusca» y «momentáneamente parado, motor en marcha», mientras que las demás maniobras realizadas por los conductores de los vehículos implicados figuran con cifras muy inferiores.

Las zonas urbanas presentan como maniobra con más elevado número de vehículos implicados en accidente al realizarla la de «cruzando intersección», figurando en segundo lugar «giro a la izquierda» y en tercera posición «momentáneamente parado, motor en marcha». Poco más de la mitad de la cifra correspondiente a esta última maniobra es el valor que presenta la de «adelantamiento», para figurar a continuación, en número no mucho menor, la de «giro a la derecha». En conjunto, los valores relativos a zonas urbanas ofrecen, en su ordenación por rangos, una menor discontinuidad que en carretera.

Es notable la semejanza que en carretera y zona urbana presentan las proporciones correspondientes a las clases de vehículos sobre el total de los implicados en accidentes con víctimas en cada uno de los respectivos trá-

CARRETERA

Maniobras realizadas	Bicicletas sin motor	Ciclomotores	Motocicletas y motocicletas	Turismos	Camiones y tractores P.T. < 3.500 Kg.	Camiones o vehículos articulados P.T. > 3.500 Kg.	Autobuses	Otros vehículos	TOTAL
Siguiendo la ruta	1.043	822	5.685	10.459	1.826	2.932	518	637	23.922
Adelantamiento	41	55	571	1.349	235	375	74	20	2.720
Giro en «U»	31	19	51	95	18	11	1	6	232
Giro a la derecha	38	21	80	126	42	45	1	11	364
Giro a la izquierda	273	203	334	648	210	214	27	40	1.949
Cruzando intersección	62	40	78	188	40	47	4	26	485
Entrando o saliendo de aparcamiento	40	12	54	74	31	32	10	11	264
Momentáneamente parado	10	11	73	402	86	173	39	8	802
Estacionado	9	7	36	101	59	157	14	13	396
Maniobra hacia atrás	—	—	—	24	20	28	7	—	79
Disminuyendo velocidad o parada brusca	8	12	108	426	78	162	23	3	820
Maniobra súbita para salvar obstáculo, vehículo o peatón	20	18	220	383	70	107	20	6	844
Salida involuntaria de la calzada	32	79	608	1.430	239	243	43	21	2.695
Marcha demasiado lenta entorpeciendo circulación	7	1	—	3	1	1	—	7	20
Otras	—	—	1	8	4	2	—	51	66
TOTAL	1.614	1.300	7.899	15.716	2.959	4.529	781	860	35.658

ZONA URBANA

Maniobras realizadas	Bicicletas sin motor	Ciclomotores	Motocicletas y motocicletas	Turismos	Camiones y tractores P.T. < 3.500 Kg.	Camiones o vehículos articulados P.T. > 3.500 Kg.	Autobuses	Otros vehículos	TOTAL
Siguiendo la ruta	917	1.081	8.415	12.479	1.802	1.535	879	562	27.670
Adelantamiento	44	60	345	324	47	73	34	4	931
Giro en «U»	14	11	48	144	27	7	7	4	262
Giro a la derecha	51	57	220	373	68	58	23	17	867
Giro a la izquierda	204	138	441	1.091	219	176	47	43	2.359
Cruzando intersección	88	120	592	1.602	266	144	62	46	2.920
Entrando o saliendo de aparcamiento	16	12	55	216	56	41	31	19	446
Momentáneamente parado	35	18	215	1.086	142	163	73	36	1.768
Estacionado	2	3	51	411	80	106	14	20	687
Maniobra hacia atrás	—	—	11	100	82	68	6	5	272
Disminuyendo velocidad o parada brusca	8	12	73	217	36	46	84	25	501
Maniobra súbita para salvar obstáculo, vehículo o peatón	25	25	185	185	32	45	30	8	535
Salida involuntaria de la calzada	9	20	69	113	21	22	7	4	265
Marcha demasiado lenta entorpeciendo circulación	3	1	1	—	—	—	—	2	7
Otras	14	1	125	200	9	13	18	29	409
TOTAL	1.430	1.559	10.846	18.541	2.887	2.497	1.315	824	39.899

ficos, observándose en ambos predominio de motocicletas y turismos. Su proporción es más elevada en zonas urbanas, mientras que los camiones ofrecen proporciones más altas en carretera. En todos los casos los porcentajes superiores corresponden a turismos y motocicletas, si bien estas últimas son superadas, para zona urbana, por camiones ligeros en las maniobras: «entrando o saliendo de aparcamiento», «estacionado» y «maniobrando hacia atrás», lo que, en cuanto a las dos últimas, sucede igualmente con camiones pesados; en carretera, el máximo relativo a la maniobra «estacionado» corresponde a camiones pesados, hecho que se repite en la de «maniobrando hacia atrás», mientras que en «disminuyendo velocidad o parada brusca» el número de camiones pesados que la realizaban en el momento del accidente, si bien inferior al de turismos, supera el de motocicletas y en la de «momentáneamente parado, motor en marcha» las motocicletas se ven asimismo superadas por los camiones ligeros.

El detalle de las distintas clases de vehículos ofrece los siguientes resultados:

Bicicletas: Como acabamos de indicar, los mismos valores corresponden a las maniobras de «giro a la izquierda» y «cruzando intersección», difiriendo los porcentajes en alrededor del 7 por 100 para carretera y zona urbana (7 por 100 en más para «giro a la izquierda» en carretera, mientras que en zona urbana el porcentaje superior corresponde a «cruzando intersección»); ambas vías divergen en cuanto a las maniobras que ocupan los lugares sucesivos, ya que en zona urbana la tercera posición es ocupada por la de «giro a la derecha», seguida por «adelantamiento», «momentáneamente parado» y «maniobra súbita para salvar obstáculo, vehículo o peatón». Tales lugares en carretera son ocupados por «adelantamiento», «entrando o saliendo de aparcamiento», «giro a la derecha» y «salida involuntaria de la calzada». Igualmente se aprecia que las restantes maniobras correspondientes a zona urbana presentan proporciones netamente inferiores a sus correlativas del tráfico interurbano.

Ciclomotores: Si bien la maniobra que presenta porcentaje más elevado para circulación urbana e interurbana es la del «giro a la izquierda», las cifras correspondientes difieren del 42,7 por 100, carretera, al 28,83 por 100, zona urbana; el segundo puesto, que en zona urbana corresponde a «cruzando intersección», en carretera es ostentado por «salida involuntaria de la calzada»; ambas clases de tráfico presentan en tercer lugar, con porcentajes bastante próximos, la maniobra de «adelantamiento», que en zonas urbanas es seguida por «giro a la derecha» y, a notable distancia, «maniobra

súbita para salvar obstáculo, vehículo o peatón», mientras en el tráfico interurbano el orden ha de continuarse por las de «cruzando intersección» y «giro a la derecha».

Motocicletas: Esta clase de vehículos, comprendiendo los motocarros, muestra unos resultados porcentuales para vías urbanas e interurbanas totalmente divergentes. Para las maniobras realizadas en las primeras, los porcentajes más elevados corresponden a «cruzando intersección», «giro a la izquierda», «adelantamiento», «giro a la derecha», «momentáneamente parado, motor en marcha» y «maniobra súbita para salvar obstáculo, vehículo o peatón». En el tráfico interurbano estos lugares son ocupados por «salida involuntaria de la calzada», «adelantamiento», «giro a la izquierda», «maniobra súbita para salvar obstáculo, vehículo o peatón» y, a notable distancia, «disminuyendo velocidad o parada brusca» y «giro a la derecha».

Turismos: La divergencia en la ordenación por magnitud de los porcentajes relativos a esta clase de vehículos en carretera y zona urbana es en extremo acusada, como fácilmente puede comprobarse a continuación:

CARRETERA

1. «Salida involuntaria de la calzada».
2. «Adelantamiento».
3. «Giro a la izquierda».
4. «Disminuyendo velocidad o parada brusca».
5. «Momentáneamente parado».
6. «Maniobra súbita para salvar obstáculo, vehículo o peatón».

ZONA URBANA

1. «Cruzando intersección».
2. «Giro a la izquierda».
3. «Momentáneamente parado».
4. «Estacionado».
5. «Giro a la derecha».
6. «Adelantamiento».

Camiones ligeros: Este grupo presenta notable semejanza con el de turismos en la distribución de porcentajes, tanto para carretera como para zona urbana, lo que en modo alguno puede suponer extrañeza, por cuanto su régimen de circulación, ya sea desde el punto de vista de velocidad como el de capacidad de maniobra, son muy similares. Destaca, dentro de esta general semejanza, la importancia que, con respecto a turismos, es ofrecida por el porcentaje relativo a «maniobrando hacia atrás» en las circulaciones urbana e interurbana de la clase de vehículos que consideramos, así como las de «giro a la izquierda» y «estacionado», en el tráfico interurbano.

Camiones pesados: Bajo esta denominación comprendemos los camiones con peso total superior a 3.500 kilos, así como los camiones con

remolque y los vehículos articulados. Ya indicamos anteriormente la fuerte proporción que en circulación urbana corresponde a los vehículos en situación de «momentáneamente parado, motor en marcha», con porcentaje muy próximo al ofrecido por la maniobra de «giro a la izquierda». Tras ambas maniobras figura, para zona urbana, la de «cruzando intersección» seguida por la de «estacionado», «adelantamiento», «maniobrando hacia atrás» y «giro a la derecha». En el tráfico interurbano, tras las maniobras de «adelantamiento» y «salida involuntaria de la calzada», que ocupan los primeros lugares, se encuentran las de «giro a la izquierda», «momentáneamente parado, motor en marcha», «disminuyendo velocidad o parada brusca», «estacionado» y, con cifras notablemente inferiores, «maniobra súbita para salvar obstáculo, vehículo o peatón».

Autobuses: Los porcentajes correspondientes a estos automóviles muestran ordenación semejante a la del grupo anterior, si bien, conforme oportunamente se hizo presente, la maniobra «disminuyendo velocidad o parada brusca» ocupa el primer lugar en la circulación urbana, con aumento igualmente en la proporción relativa a la de «entrando o saliendo de aparcamiento» y notables contracciones en «estacionado» y «maniobrando hacia atrás». Por contra, el tráfico interurbano acusa incremento en autobuses con respecto a camiones pesados en las maniobras de «adelantamiento» y «momentáneamente parado, motor en marcha», circunstancia esta última que ha de considerarse normal en atención a las líneas interurbanas que enlazan centros urbanos con escasas soluciones de continuidad, lo que da origen a paradas para subida o bajada de viajeros.

De cuanto antecede, hemos de concluir que la valoración de la peligrosidad que presentan las diversas maniobras de conducción de vehículos es diferente según se trate de tráfico urbano o del interurbano, y distinta, igualmente, para cada clase de vehículo. La máxima peligrosidad en zonas urbanas corresponde a las de «cruzando intersección» y «giro a la izquierda», ambas con carácter general, mientras que los vehículos pesados ofrecen índices elevados en las maniobras de «disminuyendo velocidad o parada brusca», «momentáneamente parado, motor en marcha» y «estacionado»; los vehículos de dos ruedas alcanzan índices elevados al efectuar la maniobra de «adelantamiento».

En cuanto al tráfico interurbano, resaltan por su peligrosidad las maniobras en íntima relación con la velocidad, como son las recogidas bajo las rúbricas de «salida involuntaria de la calzada» y «adelantamiento»; además, destaca el peligro existente en la de «giro a la izquierda».



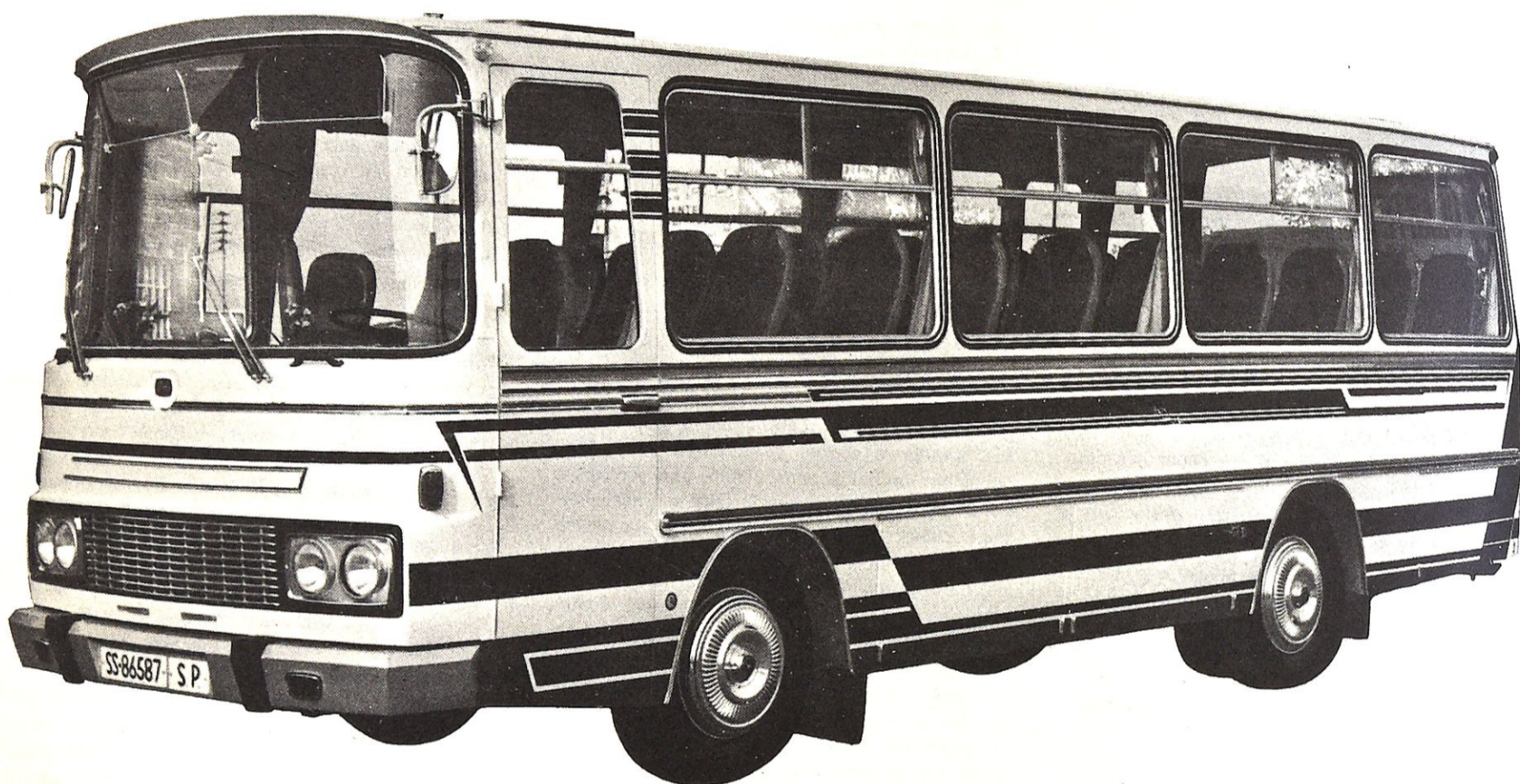
- Servicio Oficial exclusivo para Guipúzcoa
- Venta de recambios originales FOMOCO
- Venta turismos FORD
- Puesta a punto electrónica a motores, equilibrado de ruedas, alineación de direcciones, etc.

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



¡ATENCIÓN!

Aeronáutica Industrial, S. A. fabrica aviones - helicópteros y camiones "Avia"
Pone en conocimiento del público en general, la incorporación en la gama de autocares



EL NUEVO MODELO "AVIA" 36 PLAZAS MAS CONDUCTOR, EQUIPADO CON EL MUNDIALMENTE CONOCIDO MOTOR PERKINS DE IMPORTACION. MODELO 6 - 354, DE 125 HP., COLOCADO EN SU PARTE TRASERA, 5 VELOCIDADES Y REDUCTORA ELECTRICA, FRENOS DE AIRE.

RAPIDO, SEGURO, MUY SILENCIOSO, ECONOMICO, PERFECTO ACABADO, AMPLIA CAPACIDAD PARA EL EQUIPAJE EN EL BAJO DE LA CARROCERIA DE COMODO ACCESO.

AGENCIA OFICIAL PARA GUIPUZCOA:

AUTOMOVILES MIGUEL

Avenida de Madrid, 24 - Teléfono 18.903 - SAN SEBASTIAN

EL NUEVO BARREIROS 42/20 TIENE TECNICA DE VANGUARDIA

El nuevo camión Barreiros, que responde a la denominación 42/20 (cuatro puntos rodantes; dos de tracción y 20 toneladas de peso total en carga), es un vehículo en el que todos sus elementos responden a una técnica nueva; todos, menos el motor que, teniendo probado su magnífico rendimiento y excepcionales cualidades sobre el bastidor del modelo «Super Azor», no se ha considerado necesario sustituirlo por otro menos probado, aunque de creación más reciente. Alterando los términos de un conocido refrán, diremos que «vale más lo bueno conocido, que lo mejor por conocer».

Según ya hemos dicho, el peso total en carga del 42/20 es de 20.000 kgs., siendo el peso propio del vehículo de 5.900 kgs. en el modelo normal, y de 5.600 en el modelo corto. En el primero, la carga útil, más caja, es de 14.100 kgs., y en el segundo de 14.400 kgs.

En la versión normal la distancia entre ejes es de 5.000 mm. y la longitud máxima de la carrocería de 6.300 mm. En el corto, la distancia entre ejes es de 4.025 mm., y la longitud máxima de la carrocería de 5.300 mm.

En el modelo normal se puede optar por cabina CP-67 para litera, montando el modelo corto la cabina CP 67 normal.

Va equipado este camión Barreiros con el conocido motor B-26, de 10.179 c.c., que desarrolla una potencia de 170 CV. a 2.000 r.p.m. y cuyo par máximo es de 65 mkg. a 1.350 r.p.m. Es un motor brioso, de elevados rendimientos y de una larga vida en perfectas condiciones de trabajo.

La caja de cambios, modelo 552, con cinco velocidades adelante, una marcha atrás y la quinta en superdirecta, todas en toma constante.

Pero eso no es todo en orden a la comodidad de manejo del 42/20. En efecto, la asistencia ha sido prodigada en todos aquellos elementos cuyo manejo podía suponer un esfuerzo excesivo, convirtiéndolos en mandos de docilidad y suavidad excepcional. Así, la dirección hidráulica del vehículo y el mando del embrague igualmente asistido, han puesto fin a la agotadora utilización de esos elementos, cuanto éstos son simplemente mecánicos accionados tan sólo por la fuerza muscular del hombre.

ACCIDENTES DE TRABAJO Y ACCIDENTES DE TRAFICO

Según una reciente estadística, uno de cada 545 accidentes de trabajo resulta mortal en Francia; en cambio, por lo que se refiere a los accidentes de tráfico en carretera el índice aumenta a 1 por cada 17. En el año 1967 perdieron la vida en las carreteras, 12.000 franceses. Se evidencia de esta forma el enorme riesgo de los automovilistas y peatones. Por ello se han adoptado con toda firmeza medidas de seguridad, entre las que figuran:

- La educación de los conductores, especialmente en lo que respecta a evitar la velocidad excesiva y los adelantamientos incorrectos;
- al control médico de los mismos, llegando a retirar el carnet a todos los que han perdido sus facultades físicas y no estén en condiciones de conducir, y
- la adopción de matrículas reflectantes en los vehículos y una señalización, más visible durante la noche, para que los automovilistas puedan advertir antes la presencia de obstáculos o peligros.

LA MODA DEL SCALEXTRIC

En la mayoría de los países se estima que para el año 1975 se habrá duplicado la cifra de vehículos automóviles actualmente en circulación; ello originará graves dificultades a los problemas del tráfico. Como solución han empezado a construirse en casi todas las grandes ciudades calles elevadas: es decir, grandes puentes que enlazan calles ya existentes pero que salvan los cruces.

En Europa hay montados de una forma permanente por lo menos 5.500 metros de calles de acero; en Estados Unidos son 75.000 metros, mientras que en el Japón existen unos 70.000 metros de calles elevadas de acero y hormigón. Calles de este tipo, pero movibles, adquirieron en Birmingham, Frankfurt, Esson y Leverjusen para emplearlas donde se realizan obras. Después siguieron este ejemplo París, Munich, Londres, Bristol, Caracas y Berlín. Y lo mismo cabe decir de Madrid, Barcelona, Hannover y Düsseldorf.

EXITO DEL 124 CINCO PUERTAS

El éxito que se presumía cuando comentábamos la inminente aparición del Seat 124 cinco puertas se ha confirmado desde el mismo momento en que se ha puesto a la venta. En efecto, en las dos semanas que este automóvil (124.500 pesetas) está a la venta, se ha podido comprobar una demanda alta en toda España. Y Seat no deja respirar de cara al público; por eso, coincidiendo con la puesta a la venta de este cinco puertas 124, presentó en sociedad el modelo 1.430.

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. 22239 - SAN SEBASTIAN

DISPOSITIVO PARA FACILITAR EL APARCAMIENTO

Uno de los inventos que ha tenido mayor éxito en la Feria de Muestras de Barcelona ha sido el presentado por Talleres Guerrero, consistente en un aparato de facilidad de maniobra y aparcamiento para vehículos.

Hemos entrevistado al señor Guerrero, inventor de dicho aparato, el cual nos contesta a nuestras preguntas:

—Señor Guerrero, ¿cómo se le ocurrió inventar este sistema de aparcamiento?

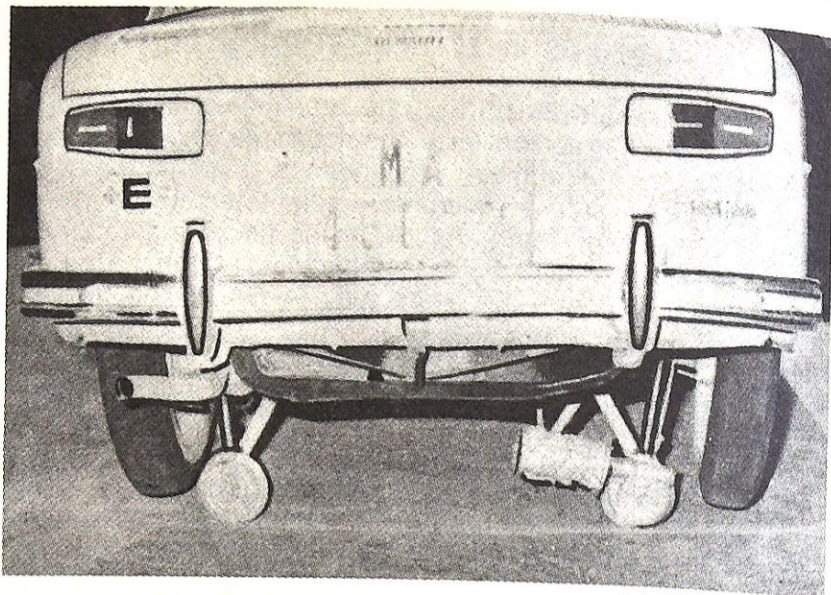
—Viaje mucho y en muchas ocasiones tenía gran dificultad para aparcar, ya que el espacio para hacerlo era el largo justo del coche y me era imposible hacer la maniobra para poder aparcar. Entonces se me ocurrió que si los coches pudieran rodar de lado podrían aparcar fácilmente en espacios pequeños y pensé en ello hasta que fabriqué este prototipo que, como ve usted, va montado en mi coche y ya habrá podido comprobar funciona con toda perfección.

—¿Puede explicarnos cómo funciona?

—Pues sí. Este aparato consiste en un mecanismo hidráulico-eléctrico, siendo su manepjo muy sencillo, ya que sólo con una palanquita o pedal el conductor levanta el vehículo por la parte trasera y con otro pequeño mando hace que se desplace hacia la derecha, izquierda o dar la vuelta completa, en caso necesario. Estas maniobras se hacen sin esfuerzo y se realizan en unos segundos.

—¿Qué otras ventajas tiene este aparato?

—Tiene varias, empezando por la facilidad de aparcamiento sin maniobras; segundo, tiene también la ventaja de no forzar el mecanismo de dirección, haciendo maniobras con el vehículo parado, ya que esto siempre perjudica la dirección, pues casi el 90 por 100 de roturas de órganos de dirección son a causa de los aparcamientos y muchos de los accidentes mortales por rotura de dirección son porque se fuerzan las bieletas una y otra vez hasta que se fisuran y acaban por romperse; tercero, también puede entrar en sitios y garajes donde otro coche sin estar equipado de ello no puede hacerlo, toda vez que este coche, equipado con el aparato, puede entrar en cualquier ángulo de giro;



cuarto, se pueden cambiar las ruedas de un coche sin necesidad de gato, etc.

—Señor Guerrero, ¿dónde ha fabricado este prototipo?

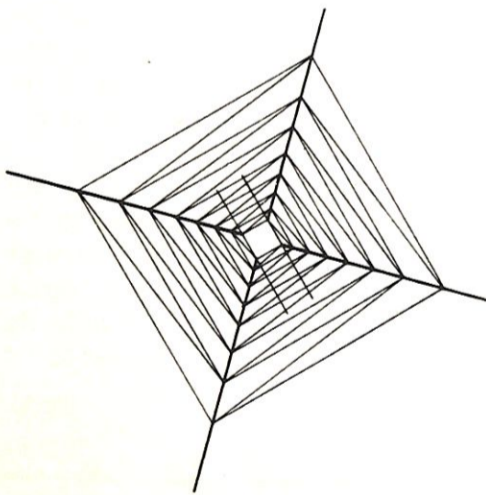
—Lo he fabricado en mi propio taller, en Ronda, provincia de Málaga.

—Dígame, ¿ha tenido algún premio por el invento?

—Pues sí. En el Salón de Inventores de Bruselas me dieron medalla de plata. Aquí, en Barcelona, en la Feria de Muestras, también he sido premiado con medalla en el Pabellón de Inventores; pero la mejor medalla ha sido el éxito rotundo que ha tenido, ya que muchos usuarios de automóviles han hecho ya pedidos.

Por último, señor Guerrero, ¿tiene ofertas para su patente?

—Sí, las tuve de muchos países extranjeros durante el Salón de Bruselas, pero he preferido, como español, dar la licencia en España, precisamente en Barcelona, a Talleres Iber, S. A., para que así, en vez de pagar «royalti» al extranjero, quien lo desee lo pague a España y de esta forma entrarán divisas para nuestro país.



angel iglesias

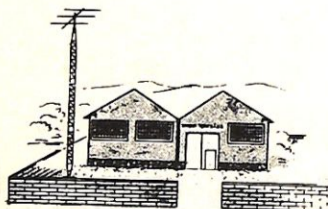
* ELECTRICIDAD

* ELECTRONICA

* SONORIZACION

* ANTENAS TV y Fm.

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



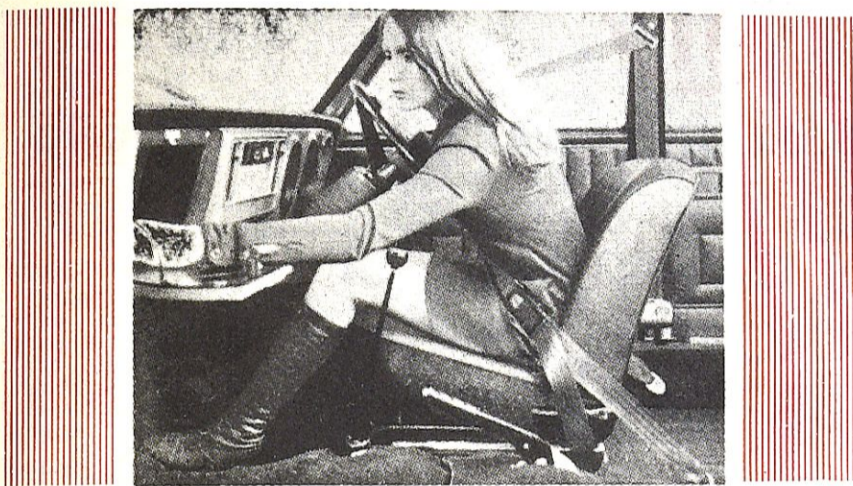
MONTAJES Y
ALMACENES
Paseo de Errondo, 5
Teléfono 16927



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184

CINTURON AUTOMATICO DE SEGURIDAD

El cinturón automático de seguridad «Kangol Reflex», para automóviles, ha dado lugar a que se otorgue a sus fabricantes uno de los premios de 1969 concedidos por el Consejo de Diseño Industrial del Reino Unido, dentro de la categoría de bienes de consumo. El nuevo cinturón cuenta con un carrete de reacción que proporciona libertad de movimiento, pero va dotado de un sensible dispositivo de retención que

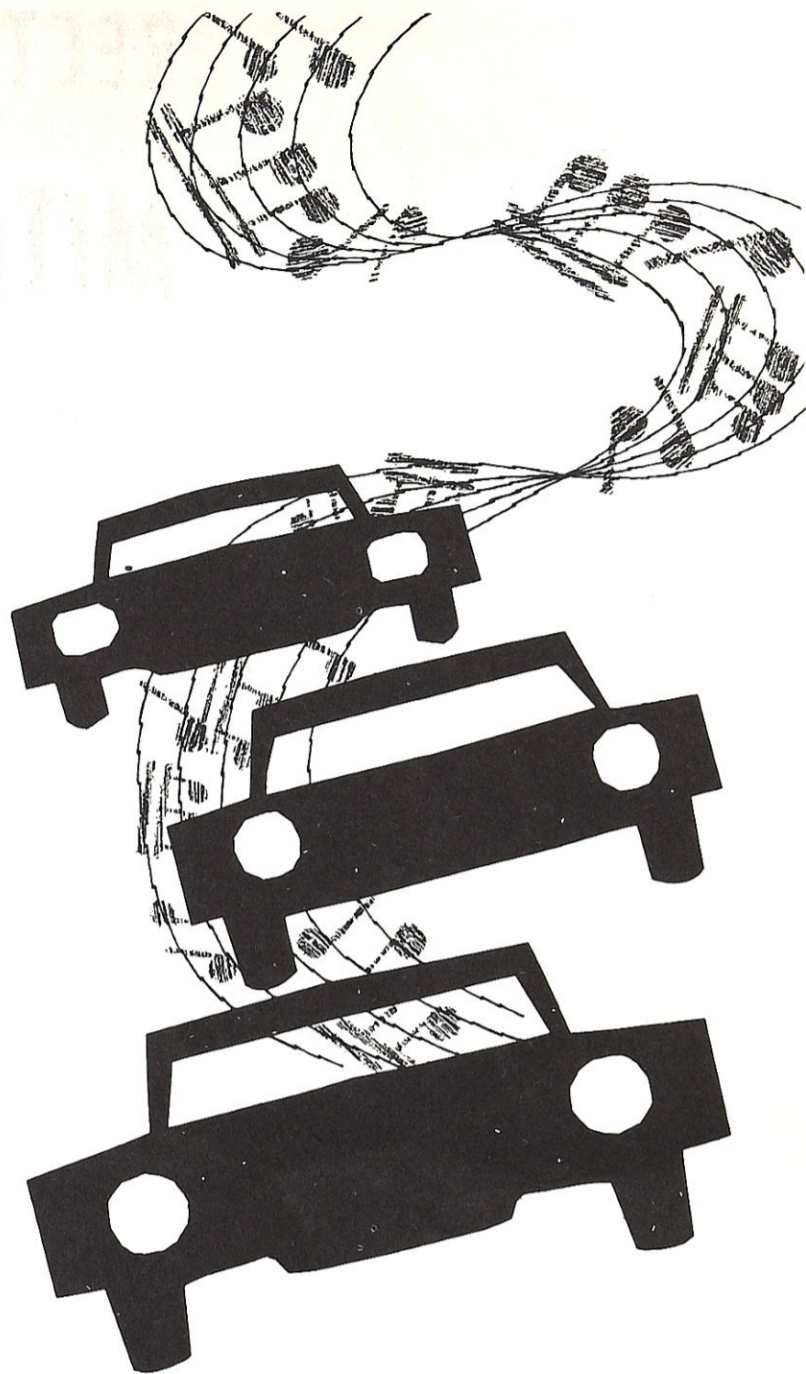


impide que la correa se desenrolle al someterse a un tirón. La correa se suelta eliminando la tensión. Si el coche se inclina respecto a la vertical, a causa de un patinazo, frenazo o viraje violentos, o impacto, entra en acción un segundo dispositivo de retención, que funciona independientemente del primero, con objeto de contrarrestar adicionalmente todo posible movimiento hacia adelante del cuerpo de la persona protegida por el cinturón.

DISPOSITIVO CONTRA EL ROBO DE COCHES

Se ha creado en Gran Bretaña un dispositivo electrónico para vehículos motorizados que interrumpe automáticamente el circuito de encendido cuando se desconecta el motor. El motor no volverá a ponerse en marcha si no se aprieta un botón al mismo tiempo que se da la vuelta a la llave de encendido. El botón puede esconderse debajo de la alfombra. Al nuevo dispositivo se le ha dado el nombre de «Autocop». Puede instalarse en cualquier coche, camión o furgoneta con motor de gasolina, y tanto si la instalación eléctrica es de 6 como de 12 voltios.

Para información más detallada, dirigirse al fabricante, cuya dirección es la siguiente: Astwick Developments Ltd., Astwick Road, Stotfold, Hitchin, Hertfordshire (Inglaterra), que no posee representante en España.



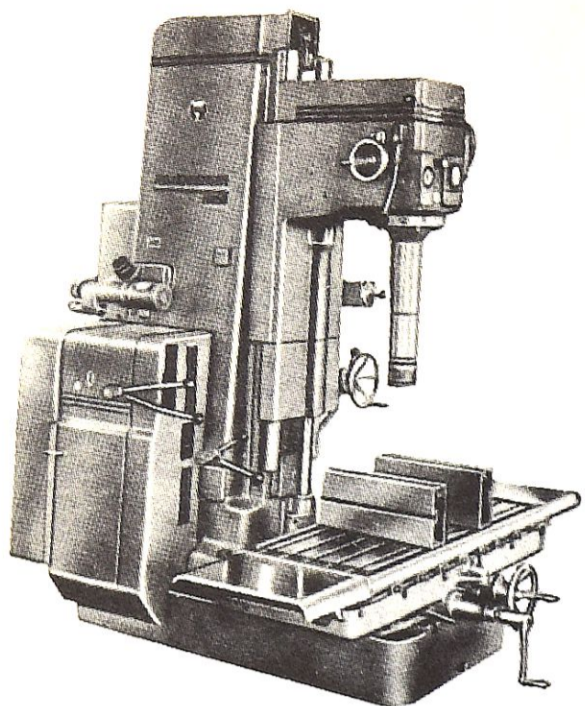
sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

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

UNA GARANTIA AUTENTICA

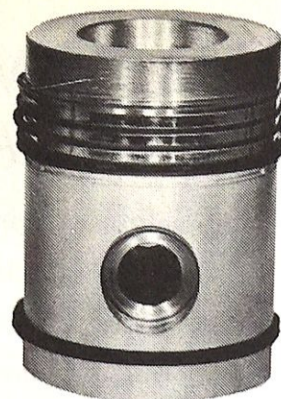


RECTIFICACIONES

MITRA, S. A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

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

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

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

EQUIPOS **SANPA**

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

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 26797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

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

VITORIA

Sucursales: Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO

Quintiliano núm. 19
Tel. 214309

PRECIOS DE LOS COCHES ESPAÑOLES

Las modificaciones que ha habido en los precios de algunos coches y, de forma especial, la aparición de nuevos modelos y versiones, hace que presentemos todos los precios de los turismos nacionales, con las revisiones correspondientes, así como su financiación en el caso de que se compren a plazos.

Precios a plazos. Sin incluir seguros ni gastos.

Marcas y modelos	Precio de venta al público	TOTAL	Entrega inicial y matriculación	A 12 meses	A 18 meses	A 24 meses
AUTHI						
Morris Mini 1275-C	129.750	159.639	56.361	9.226	6.357	4.923
Morris 1300	128.500	158.159	55.875	9.137	6.296	4.876
Morris 1100	115.000	141.585	50.042	8.178	5.635	4.366
MG 1300	155.000	190.595	67.228	11.004	7.577	5.864
Mini 1000 S	104.500	124.493	37.838	7.500	5.100	3.950
Mini 1000 E	115.500	137.393	40.443	8.000	5.500	4.200
CITROËN						
2 CV-Berlina AZL-NT	72.000	83.950	25.650	5.155	3.552	2.752
Azam-6 NT	86.000	100.130	30.459	6.224	4.289	3.321
Break-3 CV	104.831	123.031	37.329	7.656	5.275	4.085
Dyane 6	82.900	98.829	30.069	6.143	4.233	3.278
Dynam	112.391	130.746	39.644	8.138	5.608	4.343
Furgoneta AZU	74.450	75.050	22.935	4.655	3.208	2.484
Furgoneta AK 350	85.000	85.600	26.100	5.315	3.663	2.836
Furgoneta AKS 400	91.000	91.600	27.900	5.690	3.921	3.036
Break Comercial	103.831	104.431	31.749	6.493	4.474	3.465
DODGE DART						
Normal	205.000	252.265	89.118	14.575	10.043	7.777
Gran Lujo	229.000	281.641	99.400	16.280	11.218	8.687
Gran Lujo Especial	285.000	350.185	123.390	20.260	13.960	10.810
Gran Lujo Familiar (3 veloc.)	248.900	305.999	107.926	17.695	12.193	9.442
Gran Lujo Familiar (4 veloc.)	256.900	315.790	111.352	18.263	12.584	9.745
Gran Turismo	265.000	325.705	114.822	18.839	12.981	10.052
Diesel	229.800	282.620	99.743	16.337	11.257	8.717
RENAULT						
4-Lujo	80.800	96.442	29.423	5.987	4.126	3.195
4-Super	88.800	105.914	32.264	6.580	4.533	3.510
4-Furgoneta	82.400	85.078	26.013	5.277	3.636	2.815
R-8	102.900	126.725	38.507	7.881	5.431	4.205
R-8 TS	117.000	143.983	50.849	8.320	5.733	4.439
R-10	114.900	141.463	49.990	8.171	5.630	4.360
Alpine techo duro A-110	173.000	212.577	74.880	12.301	8.476	6.564
R-6	104.900	129.173	39.242	8.034	5.536	4.287
SEAT						
600-D Normal	63.000	75.367	23.100	4.670	3.218	2.492
600-D Descapotable	68.000	81.287	24.876	5.040	3.473	2.690
600-D Comercial	61.000	63.164	19.440	3.906	2.691	2.084
850-Berlina Normal	75.900	90.641	27.682	5.624	3.876	3.001
850-Berlina Especial	86.000	102.599	31.269	6.372	4.391	3.400
850-4 Puertas Corto	85.000	101.415	30.914	6.298	4.340	3.361
850-4 Puertas Largo Esp.	94.000	112.071	34.111	6.964	4.799	3.716
850-Coupé	105.000	125.095	38.019	7.779	5.360	4.151
124-Normal	118.000	145.307	51.377	8.391	5.782	4.478
124-Lujo	125.000	153.875	54.376	8.889	6.125	4.743
124-Familiar	124.500	153.263	54.163	8.853	6.100	4.724
1500-Berlina	136.000	167.389	59.139	9.670	6.663	5.160
1500-Berlina «Mod. 69»	139.500	171.673	60.638	9.919	6.835	5.293
1500-Familiar	162.000	199.213	70.277	11.518	7.937	6.146
1500-Turismo Comercial	140.000	172.285	60.852	9.955	6.859	5.311
1500-Pick-Up	145.000	149.330	52.818	8.622	5.941	4.600
1500-Furgoneta	153.000	157.522	55.685	9.097	6.269	4.854
1430	136.600	168.123	59.395	9.850	6.880	5.370
SIMCA						
1000-Normal	95.000	117.055	35.607	7.277	5.014	3.883
1000-Gran Lujo	105.000	129.295	39.279	8.042	5.542	4.291
1000-Gran Lujo Especial	117.500	144.595	43.869	8.998	6.200	4.801
1000-Comercial	93.500	96.444	29.423	5.987	4.137	3.195

LA BAJA DE LOS AUTHI

Cuando el mercado de automóviles parecía afirmado, Authi ha lanzado un verdadero y oportuno reto comercial. Con unos coches que se venden bien y que todavía no son fabricados al ritmo de la demanda, la firma navarra ha hecho un reajuste de precios y de modelos que puede despejar muchas posiciones en la dura competencia que se establece en el mercado.

Nuevamente, nuestra felicitación se ha de dirigir al usuario, que es siempre el más directamente beneficiado de estas tomas de pulso en las ventas y que, con precios más bajos, siempre suele ganar algo en calidad.

Authi ha bajado los precios de sus coches. Llegó el momento en que la fábrica puede plantearse un recorte de beneficios, al ir acortándose la etapa de amortización de instalaciones y maquinaria. Y estos son los nuevos precios:

M. G. 1300	149.000
Morris 1300	122.000
Traveller 1300	129.000
Morris 1275-C	125.750
Morris 1000-E	115.500
Morris 1000-S	104.500

El Morris grande saldrá ahora en una nueva versión con motor 1000 y se venderá en 118.150 pesetas.

También se prepara una versión de Morris Mini, con motor MG y dos carburadores, pero se desconoce el precio.

NOTAS.—Con el precio f. f. se incluye el I. T. E. en los vehículos Citroën.

A los precios f. f. hay que aumentar los gastos de transporte, excepto en los vehículos Seat.

Respecto a las ventas a plazos hay que partir de estos datos: a) que el aplazamiento o financiación puede comprender tanto el precio propiamente dicho como a los impuestos de T. E. y de lujo, así como el seguro exigible para la formalización del contrato —del crédito y del vehículo—; b) la entrega inicial mínima es del 30 por 100 del importe de todos los conceptos anteriores de los vehículos (nuevos) de menos de 1.000 c. c. y del 35 por 100 en los demás; c) el recargo sobre el total de la cantidad aplazada es del 0,60 por 100 multiplicado por los meses de aplazamiento; así, en las ventas a doce meses, es del 7,20 por 100; a dieciocho meses, el 10,80, y a veinticuatro meses, el 14,40; d) el vende-

dor o financiador puede exigir también los gastos de cobranza, que no pueden exceder de las comisiones bancarias normales; e) fuera de los indicados, no podrá imponerse ningún otro gasto a los compradores.

Ahora bien, en nuestros cálculos hemos tenido en cuenta el precio del vehículo y los impuestos referidos, sumando a la entrega inicial los gastos de matriculación. El importe de los seguros hay que incrementarlo a las cantidades señaladas, aplicando los porcentajes indicados, tanto a la entrega inicial como a los pagos periódicos. En cuanto a los gastos de cobranza, cuya cuantía depende de que los pagos aplazados se hagan en plaza bancaria, semibancable o pueblo (según la clasificación y nomenclatura bancarias), el vendedor o financiador los cobrará de una sola vez, al celebrar el contrato, o aumentando cada plazo en la cantidad que corresponda.

LA TAREA DEL FABRICANTE ESPECIALIZADO DE AUTOMOVILES

Recientemente Sir William Lyons, vice-presidente de la British Leyland Motor Corporation y Presidente y fundador de Jaguar, dio a conocer el papel que debe jugar el fabricante especializado de automóviles.

En una ponencia, expuesta a 300 miembros del Instituto de la Industria del Motor, de Gran Bretaña, Sir William explicó la evolución de Jaguar desde sus comienzos con tres hombres y un muchacho, hasta su situación actual, y habló del futuro que aguarda al fabricante de automóviles especializado en la industria británica del motor.

Explicó que como quiera que los fabricantes de series masivas alcanzan altos niveles de refinamiento y lujo imposibles de conseguir hace unos años, ejercen ahora presión sobre los fabricantes especializados para lograr «extraordinarios niveles de diseño, fabricación y performance, haciendo especial énfasis en la calidad y lujo».

En el pasado, los fabricantes especializados tenían a su favor el hecho de que podían ofrecer al cliente exactamente lo que quería. Pero el progreso en las técnicas de negocio y el empleo de ordenadores electrónicos, permite ahora a los gigantes de la industria ofrecer una amplia selección de alternativas.

El sistema de producción masiva de automóviles especializados, en gran parte desarrollado en los Estados Unidos, permite ahora a los compradores seleccionar una carrocería y combinarla con una amplia selección de motores, componentes y accesorios. Esto, en opinión de Sir William, es el moderno equivalente del fabricante especialista de automóviles.

Sir William añadió que aunque este fenómeno americano cada vez ganaba más terreno en Europa, y aunque en el Viejo Continente la lista de alternativas era más reducida, los fabricantes podían ofrecer una gran variedad de vehículos basados en un modelo tipo.

Finalizó diciendo: —Vivimos en una era de producción masiva y creciente normalización. Creo que estas condiciones son ideales para el crecimiento del fabricante especializado. Es nuestra misión asegurarnos de que cuando el automovilista finalmente se aburra de lo que puedan ofrecerle los grandes fabricantes, estemos listos y esperando para aprovechar la oportunidad. Eso es lo que pretendemos hacer en Jaguar.

BIARRITZ

10, Avenue Víctor - Hugo

SAN JUAN DE LUZ - 16, Boulevard Thiers

Especialidad en
PORCELANAS DE LIMOGE

Baccarat
CRISTAL

Christofle
ORFEBRE

Dauw
CRISTAL

SAINT-LOUIS
CRISTAL



a Italia en Canguro

Servicio regular ESPAÑA-ITALIA
(Barcelona-Génova)
en los transbordadores «CANGURO BIANCO»,
«CANGURO VERDE» y «CANGURO BRUNO»

Salidas de Barcelona:
martes, jueves y sábados a las 17 h.

Un viaje de 20 horas
Pasajeros con o sin su coche. Autopullmans
Precio desde 995 ptas.

Información en las oficinas de YBARRA
y en todas las Agencias de Viajes

CANGURO IBERIA S. p. A.
LA AUTOPISTA SOBRE EL MAR.

CONDUCTOR:

Circulando
por la derecha,
contribuye
a un tráfico
más seguro.

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS
POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA
Mes de Junio de 1969

MATRICULACIONES

Turismos	618
Camiones	59
Motocicletas	8
Furgonetas	59
Otros vehículos	10

ULTIMA MATRICULA: NA - 64.044

	Varones	Hembras
PERMISOS DE CONDUCIR ...	706	129
LICENCIAS DE CONDUCIR ..	272	30
Número de accidentes	98	
Número de muertos	6	
Número de heridos graves	47	
Número de heridos leves	49	
Daños materiales	36	
Vehículos implicados	171	
Sanciones	1.961	

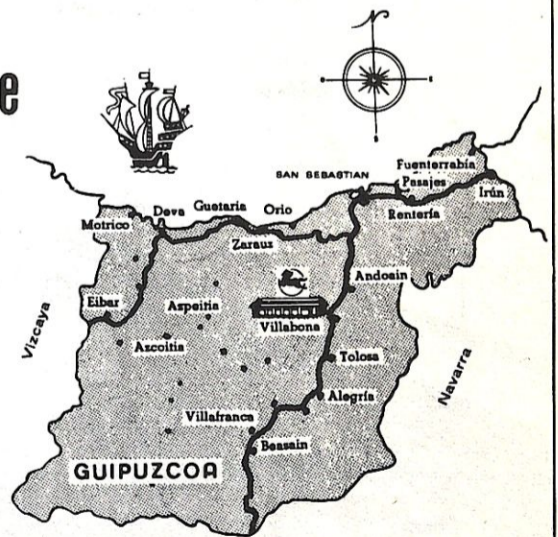
Reda Guipuzcoana, S.A.

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)
Teléfonos. 21883 - 21383
SAN SEBASTIAN

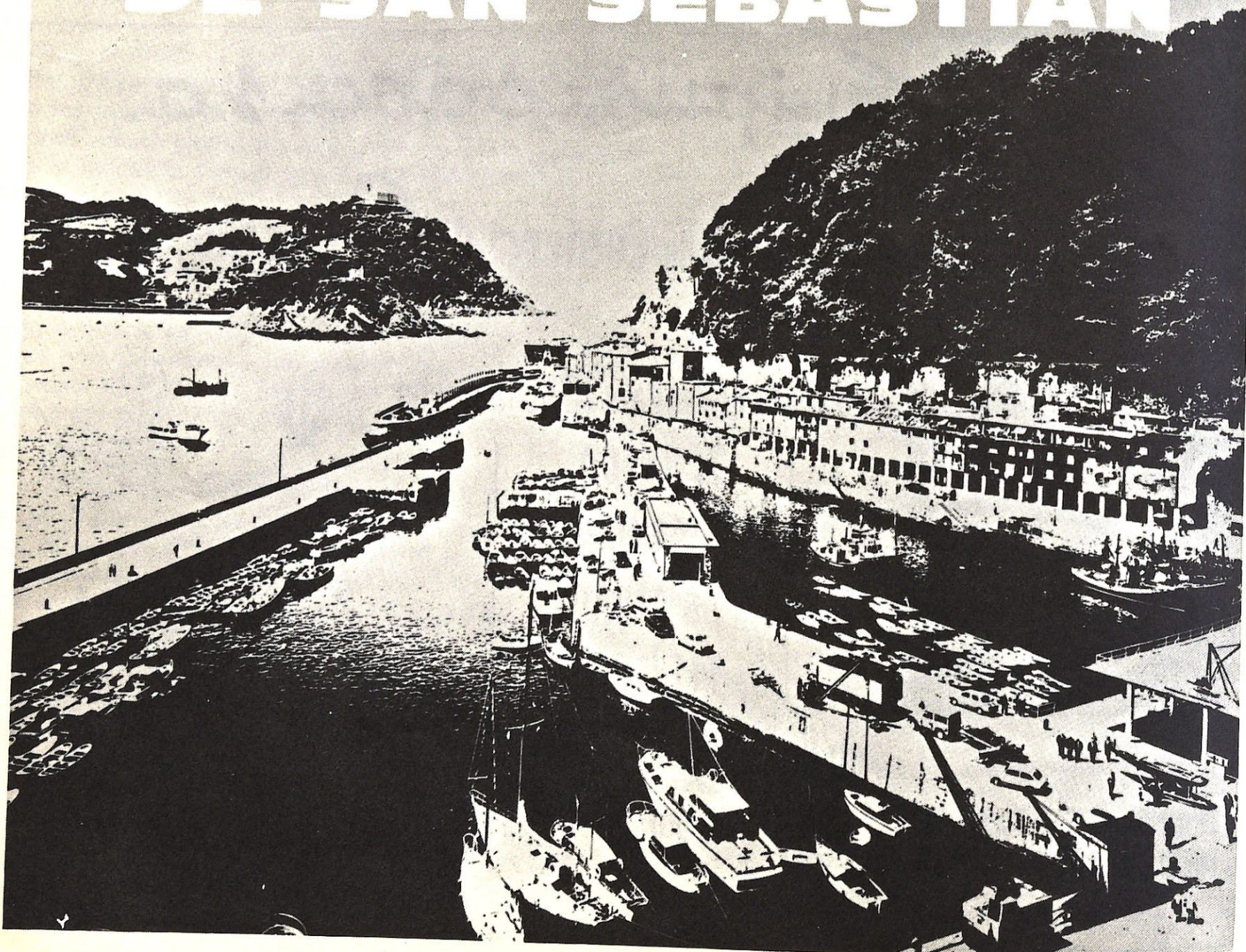
Recambios
y
Talleres } Carretera Nacional nº1
Km.448 Telfs. 691308 - 691333
VILLABONA



ANIVERSARIO

1879-1969

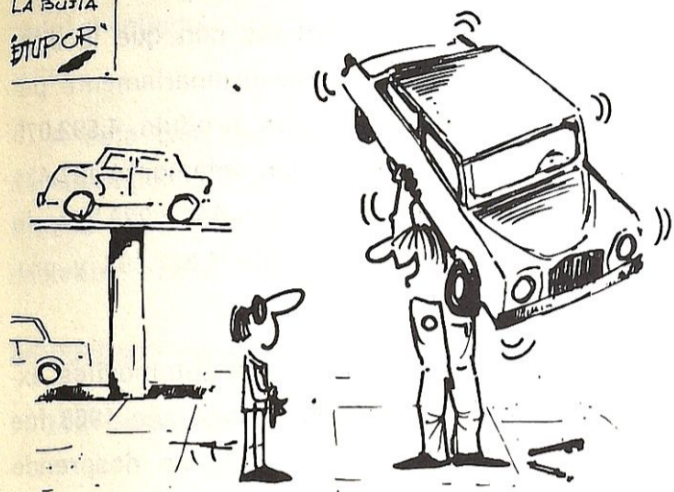
**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**





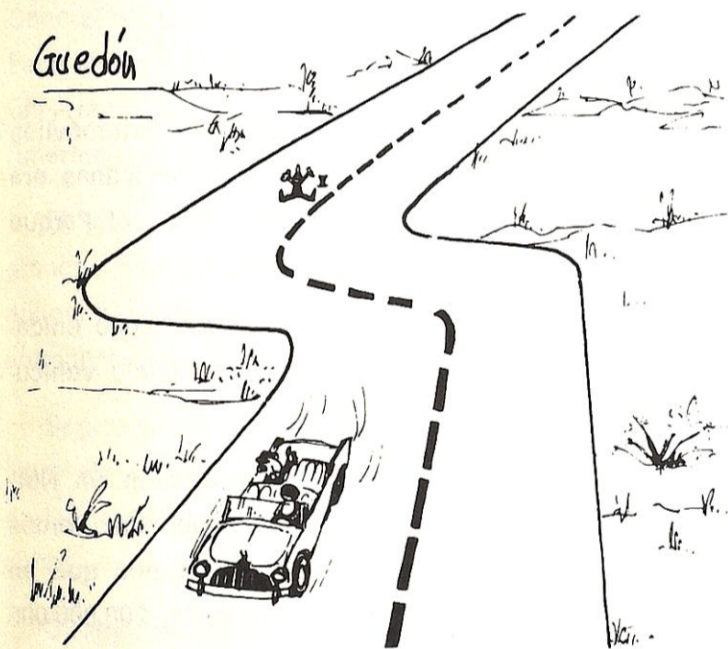
RUEDA EL HUMOR

LA BUZIA
STUPOR

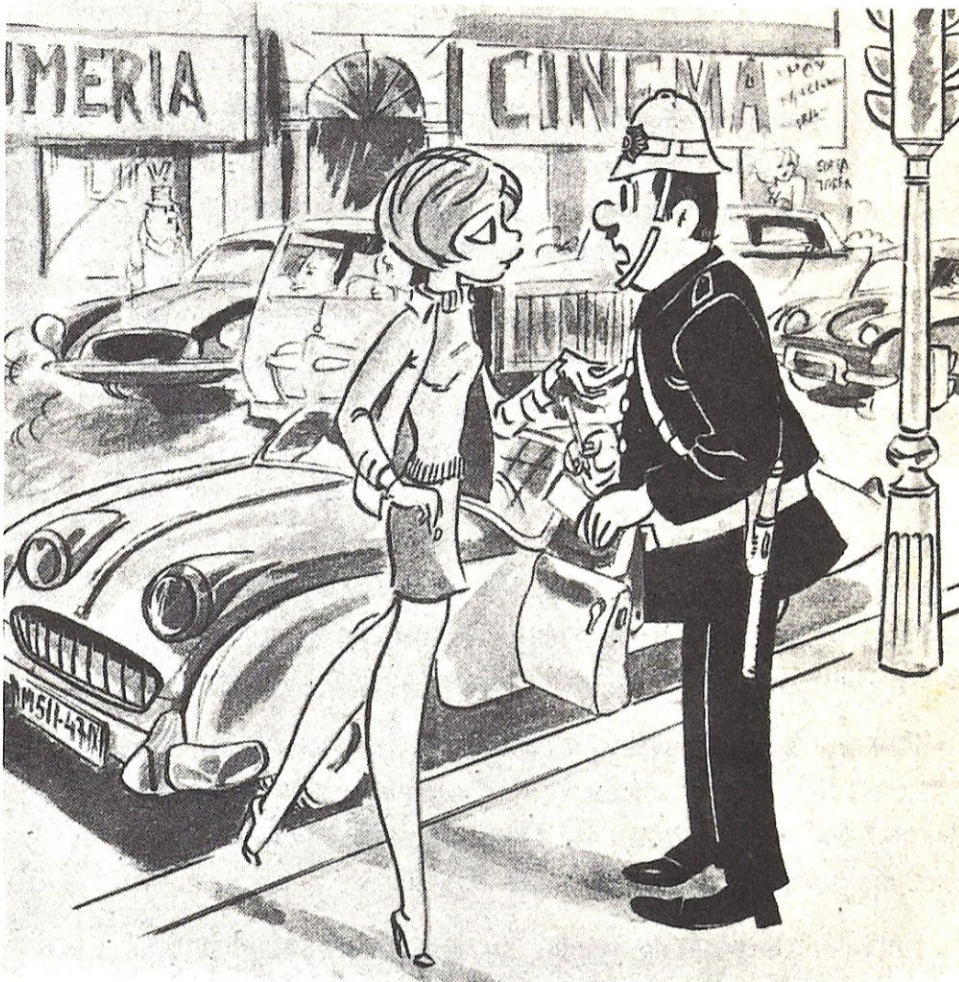


Ve como ya no tiene ese ruidito de tornillo suelto...

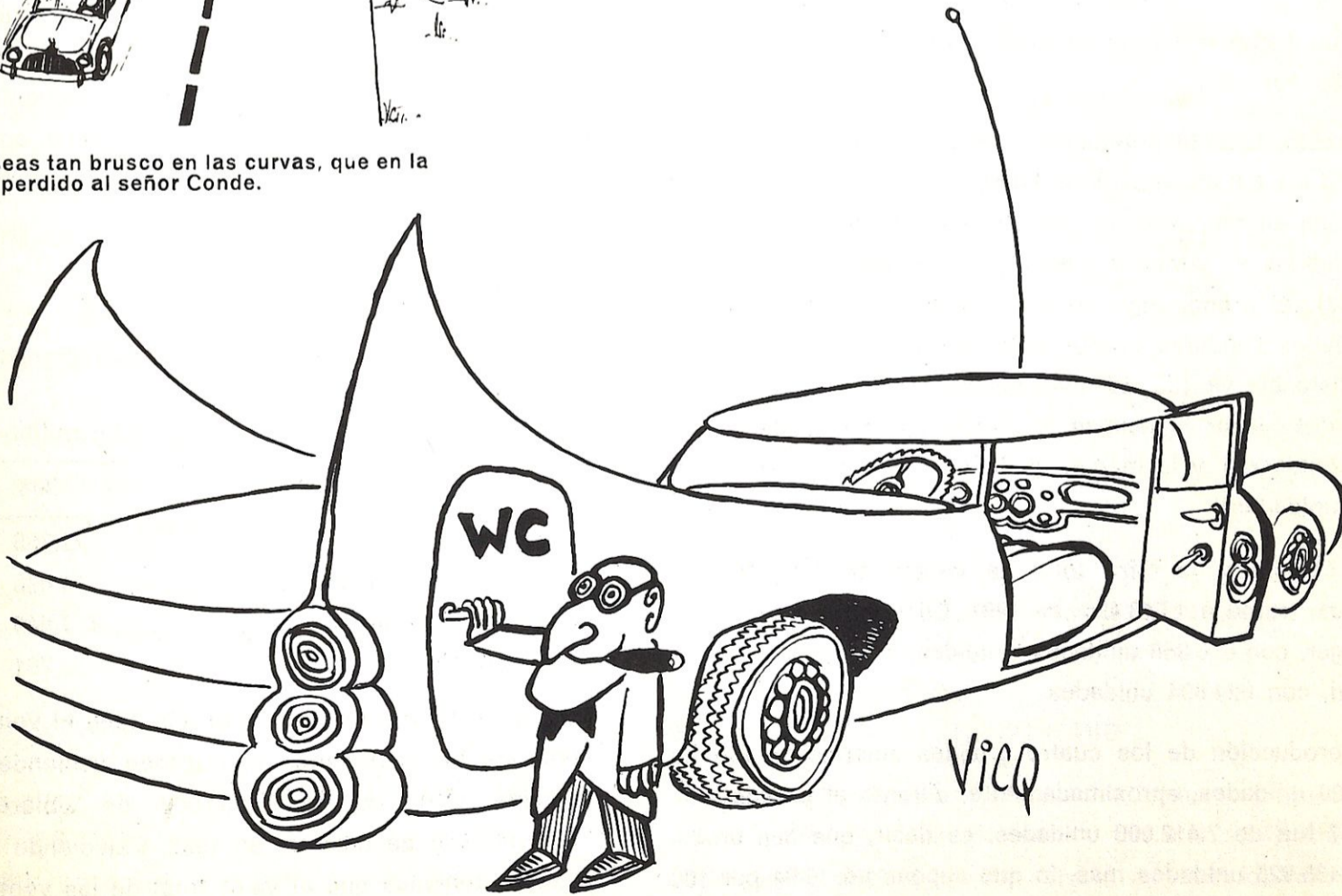
Guedón



Bautista: No seas tan brusco en las curvas, que en la anterior hemos perdido al señor Conde.



—¡ Claro que no paré! Pues si cada vez que ese trasto se pone rojo tuviera que parar, no llegaría nunca.



SIN PALABRAS

El fabuloso mundo de

Mil novecientos sesenta y ocho ha sido un año en el que se han batido una serie de records en Estados Unidos. El pasado año 1968 se matricularon en Estados Unidos 9.403.862 automóviles, frente a 8.357.421 en 1967.

Por casas fabricantes, ocupa el primer lugar la General Motors, con 4.394.645 unidades, lo que supone una participación en el mercado americano de un 46,73 por 100. Las cifras de ventas de automóviles de la General Motors fue superior a la de 1967, en la que se matricularon 4.139.037 automóviles. Ahora bien, como estas últimas cifras suponían una participación del 49,63 por 100 del total de automóviles registrados en este año, la General Motors ha experimentado una pérdida del 2 por 100 en su participación en el mercado.

La Ford Motor Company ha ocupado el segundo lugar, con 2.228.272 unidades vendidas, lo que supone una participación del 23,7 por 100, frente a 1.851.440 unidades vendidas en 1967, con una participación de un 22,15 por 100.

Chrysler Corporation vendió, en 1968, 1.527.863 unidades, lo que supone un 16,24 por 100 del mercado, frente a 1.341.392 automóviles vendidos en 1967, con una participación del 16,05 por 100.

Por su parte, la American Motors vendió 259.346 automóviles (un 2,76 por 100 del mercado), frente a 237.785 en 1967 (un 2,85 por 100).

El resto, 993.736 automóviles, corresponden fundamentalmente a los automóviles importados, y a otros de producción americana en pequeñas series. De los automóviles extranjeros vendidos en América (985.767, en el año 1968; 779.220, en 1967), el primer lugar lo ocupa Volkswagen, con 563.522 automóviles vendidos, frente a 452.937 en 1967. Le sigue, a gran distancia ya (30.366 unidades en 1968), Opel. El tercero y cuarto lugar lo ocupan la marca japonesa Toyota (con 68.779 unidades) y la marca, también japonesa, Datsun (con 40.219 unidades)

En camiones, la cifra total de ventas en 1968 fue de 1.775.601, frente a 1.518.426, en 1967. Chevrolet ocupa el primer lugar, con 626.858 unidades vendidas, siguiéndole de cerca Ford, con 624.894 unidades.

La producción de los cuatro grandes americanos fue de 8.848.000 unidades, aproximadamente, durante el pasado año. En 1967 fue de 7.412.000 unidades, es decir, que han producido 1.435.925 unidades más, lo que supone un 16,94 por 100 más de producción. Si observamos las cifras de producción

de las firmas americanas, nos encontramos con que la diferencia entre ventas y producción es extraordinariamente pequeña por cuanto que la General Motors produjo 4.592.076 automóviles y vendió 4.394.645. Le quedaron solamente 197.431 automóviles. Ford produjo 2.396.927 y vendió 2.228.272, le quedan, por tanto, 168.655. Chrysler vendió 1.527.863 y produjo 1.585.591.

Si tenemos en cuenta que el total de los automóviles exportados por Estados Unidos durante el pasado año 1968 fue de alrededor de 500.000 unidades, fácilmente se desprende que, prácticamente, toda la producción de las fábricas americanas ha sido vendida.

PARQUE DE AUTOMOVILES

Se calcula que, al final de 1968, el número de automóviles de turismo que circulaban por las carreteras americanas era de 75.358.000 unidades. Supone un crecimiento en el Parque de 2.390.000 unidades con respecto a 1967.

De camiones, había, en la misma fecha, 15.685.000 unidades, con un crecimiento respecto a 1967 de 696.000 vehículos industriales.

Hay, pues, un total de vehículos en circulación en Norteamérica de 91.043.000 automóviles. Para que nos demos una idea de lo que supone esta cifra, consideremos que en todo el mundo hay un total de, aproximadamente, 200.000.000 de vehículos. Es decir, Estados Unidos tiene, aproximadamente, un 47 por 100 de todos los automóviles que en el mundo circulan.

VOLUMEN DE VENTAS

El valor de las ventas de los cuatro grandes americanos fue el siguiente:

	En millones de dólares	
	1968	1967
General Motors	22.755	20.026
Ford Motors Company	14.075	10.516
Chrysler Corporation	7.445	6.213
American Motor	761	651

Todo esto supone que en el año 1968 el volumen total de venta de los fabricantes americanos asciende a la impresionante cifra de 45.035.000.000 de dólares, frente a 37.406.000.000 de dólares, en 1967. Calculando el dólar a 70 pesetas, tenemos que el valor total de las ventas de los susodichos cuatro grandes alcanza la para nosotros —y para

automóvil americano

todo el mundo— asombrosa cifra de 3.150.000.000.000 de pesetas.

A esta cantidad anterior hay que sumarle el otro millón de automóviles de importación que se vendieron en Estados Unidos y que supone, calculando a 3.000 dólares, aproximadamente, coche vendido, 3.000.000.000 de dólares más.

BENEFICIOS DE LAS EMPRESAS Y SUS DIRECTIVOS

Los beneficios de los cuatro grandes fueron:

	En millones de dólares	
	1968	1967
General Motors	1.731,9	1.627,3
Ford Motors Company	626,6	84,1
Chrysler Corporation	290,7	200,4
American Motor	11,7	75,8

El total, pues, de los beneficios obtenidos por los cuatro grandes fue de dos mil seiscientos cincuenta coma nueve millones de dólares, lo que traducido a pesetas significa que obtuvieron beneficios de 185.500.000.000 de pesetas.

Según el Ministerio de Trabajo, en Estados Unidos el número de empleados, obreros y administrativos que trabajan en la industria del automóvil ascendió, en 1968, a 863.800 personas.

Directamente relacionadas con la producción había, en el año 1968, 676.400 obreros. Este conjunto de obreros gana un total de 167,66 dólares, como término medio, por semana trabajada. La media de trabajo cada semana fue de 43,1 horas y el salario por hora de 3,89 dólares. Lo que traducido a pesetas significa que cada obrero empleado gana semanalmente 11.732 pesetas, y que los salarios medios por hora fueron de 272,30 pesetas. En 1967 trabajaron 627.000 obreros, que ganaron 144,84 dólares (10.138,80 pesetas), trabajaron 40,8 horas semanales y los ingresos por hora fueron de 3,55 dólares (248,50 pesetas).

Ahora bien, esto es lo que ganaron los obreros; veamos lo que ganaron los altos directivos de las empresas en el pasado año:

	Sueldo	Otros ingresos	Total
	Dólares	Dólares	Dólares
GENERAL MOTORS CORP.			
James M. Roche, chairman ...	225.000	427.500	652.500
George Rusell, vice-chairman .	202.500	386.250	588.750

Edward N. Cole, presidente ...	202.500	386.250	588.750
Edward D. Rollet, ej. vicepr. ...	180.000	267.500	547.500
Roger M. Kyes, eje. vicepres.	180.000	267.500	547.500

FORD MOTOR COMPANY

Henry Ford II, chairman	200.000	400.000	600.000
Semon E. Knudsen, presidente.	180.952	400.000	580.952
Arjay Miller, vice-chairman ...	175.000	295.000	470.000
Lee A. Lacocca, ejec. vicepr.	150.000	295.000	445.000
Robert Stevenson, ej. vicepr.	150.000	260.000	410.000

CHRYSLER CORPORATION

Lynn A. Townsewn, chairman.	200.000	430.700	630.700
V. E. Boyd, presidente	166.667	369.300	535.967
R. S. Bright, vicepresidente ...	108.333	180.100	288.433

AMERICAN MOTOR CORP.

Roy D. Chapin Jr., chairman.	126.832	—	126.832
William V. Luneburg, presid. .	102.180	—	102.180

En virtud de los datos anteriormente mencionados, nos encontramos con que el «chairman» de la General Motors, James M. Roche, ha ganado el pasado año la nada despreciable cantidad de 652.500 dólares, es decir, 45.675.000 pesetas. Esta cifra entra dentro de unas magnitudes que escapan a lo que estamos acostumbrados en el resto del mundo.

Ahora bien, estos beneficios y estas producciones se debieron a que los cuatro grandes tienen hechas, también, unas fabulosas inversiones. Veamos cuáles son éstas:

El total de las inversiones que tenían efectuadas el pasado año los cuatro fabricantes importantes de Estados Unidos era el siguiente:

	Dólares
General Motors	10.905.014.000
Ford Motor Company	5.395.100.000
Chrysler Corporation	2.970.425.000
American Motors	199.222.000

Esto da idea de las magnitudes con las que se opera en este mercado.

VENTAS A PLAZOS Y AL CONTADO

Para que nuestros lectores puedan formarse un juicio también de cómo funciona el mercado del automóvil americano precisaremos que al año se venden al contado, pero entregando el coche usado como parte del pago, un 32 por 100 de

las ventas. El 68 por 100 restante se hace a plazos. Esto en lo que respecta a coches nuevos.

En coches usados, al contado, pero descontando el precio del otro automóvil que se da a cambio, se venden el 52 por 100 de los automóviles. El 48 por 100 restante se venden a plazos.

AUTOMOVILES POR CHATARRA

Si el pasado año se vendieron nueve millones y medio de automóviles en Estados Unidos y en 1967 fue una cifra superior a los ocho millones, y los años anteriores cifras aproximadamente de este volumen, es lógico comprender que no todos los automóviles pueden conservarse en el mercado porque entonces todo Estados Unidos estaría cubierto por vehículos.

No; una parte muy importante del parque de automóviles en Estados Unidos va todos los años a parar a chatarra. Así se calcula que en 1968 el número de unidades de automóviles que fueron destinados a chatarra fue de 7.000.000 de unidades. En el año 1967 fueron 6.225.000 las unidades que sufrieron el mismo destino, y en 1966 fueron 6.900.000 unidades.

Con los camiones pasó exactamente lo mismo. En 1968 se calcula que fueron 1.650.000 los vehículos industriales que fueron convertidos en chatarra (863.000, en 1957, y 944.000, en 1966).

ACCIDENTES EN ESTADOS UNIDOS

En 1968 hubo en Estados Unidos 53.300 personas muertas como consecuencia de accidentes (en 1967 hubo 52.200).

El número de heridos fueron, el pasado año 4.400.000, frente a 4.200.000 en 1967. El número mayor de accidentes los originaron los choques entre automóviles, en los que se produjeron 3.205.000 colisiones de este tipo.

Las causas de tales accidentes se debió en un 48,8 por 100 a conducir demasiado rápido para las condiciones de las carreteras y atmosféricas. (Aunque parezca anormal, un 76,5 por 100 de los accidentes se produjeron cuando el tiempo era seco).

OTROS DATOS

De los nueve millones y medio que casi se vendieron el pasado año de automóviles, unos 7.300.000 tiene motor de ocho cilindros y un millón, de seis cilindros. El otro millón restante tiene solamente cuatro cilindros. Este último correspondió en su mayor parte a los automóviles no fabricados en Estados Unidos.

De los 8.822.000 automóviles fabricados el pasado año en Estados Unidos, 2.052.000 fueron cuatro puertas sedán; 498.000, dos puertas; 5.053.000, «hardtops»; 276.000, convertibles; 938.000, station-wagon. El resto fueron chasis.

Un 44,77 por 100 de los automóviles fabricados en 1968 llevaban instalación de aire acondicionado; un 82,19 por 100 de los automóviles llevaban incorporado radio; un 19,79 por 100 llevaban asientos especiales; un 32,83 por 100, techos de vinilo, y un 8,59 por 100, columnas del volante ajustables.

El número de neumáticos para automóviles producidos durante el pasado año fue de 177.408.227. De ellos, 49.886.631 fueron destinados a los nuevos automóviles; 121.220.849 fueron destinados a recambios.

El número de distribuidores existentes en Estados Unidos hasta el 1.º de enero de 1969 era de 27.486.

No todos los negocios del automóvil marchan bien en Estados Unidos. Todos los años se producen una serie de quiebras o suspensiones de pagos, principalmente en los distribuidores, que marca una tendencia sobre cuál ha sido el ritmo durante el pasado año. Así, en 1968, se produjeron 59 suspensiones de pagos de los concesionarios de las distintas marcas. Esta cifra fue, sin embargo, muy inferior a la de 1967, en la que se produjeron 117.

Norteamérica constituye, en muchos aspectos, un país poco paragonable con otros. Pero en lo que se refiere al mundo del automóvil, y a través de los datos expuestos, fácil es de comprobar que si hay un calificativo con el que pueda definirse cómo es este mundo en Estados Unidos, este calificativo es el de FABULOSO.

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de Lanjarón



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



**siéntase
protegido**

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

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

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

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

Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



aseguradora oficial de

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO



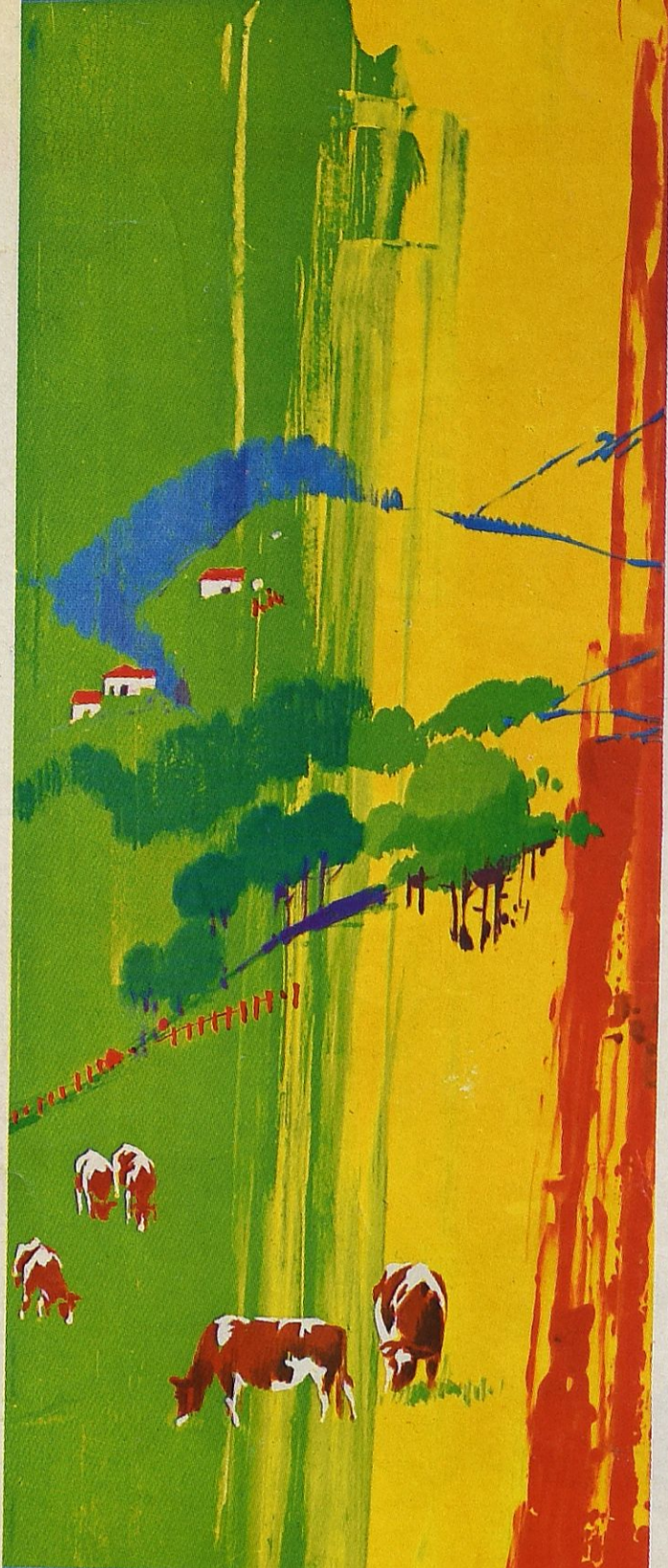
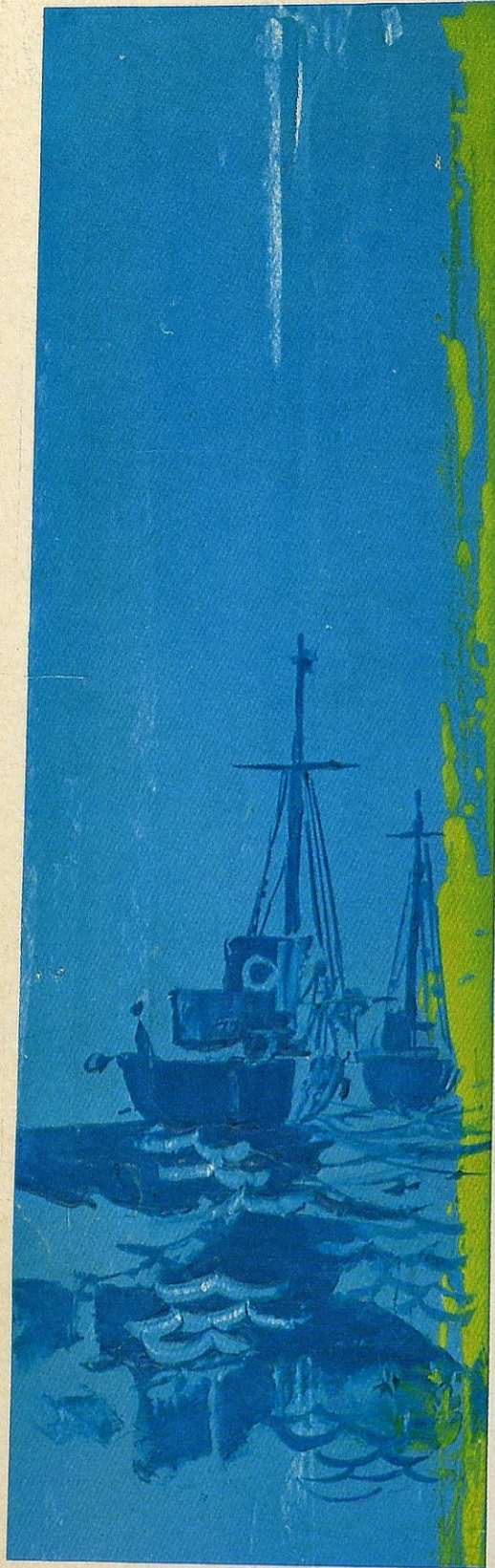
la
lc

d
1
a
A

a
p
x
t
p
v

e
s
v
u
s
c

c
f
c



Banco Guipuzcoano

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