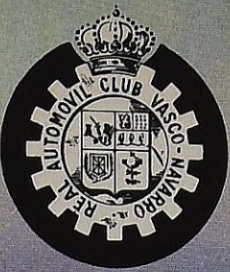


# El Automovil Club



Club

2.ª EPOCA - N.º 28

MAYO 1970



# CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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

## ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

Association de Tourisme  
PRESENTACION  
del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)  
MADRID - 3

Nº 679370 D

valable jusqu'au

delivrée à M

domici

pour le

imm

Premier Secours

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

**FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO**  
Medical First-Aid Form — Aeratisches Merkblatt

Factor de Rhessus  
Rhesus factor  
Rhesus faktor

Fecha de nacimiento  
Date of birth  
Geburtsdatum

¿Es diabético?  
Is the holder diabetic?  
Ist der Inhaber diabetiker?

Firma del Médico  
Signature of the Doctor  
Unterschrift des Arztes

**ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME**  
**BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE**  
delivered by  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT.

**ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME**  
**CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES INFRACTIONS A LA POLICE ROUTIERE**  
delivered by  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT.

**ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME**  
**ASSISTANCE MEDICALE ET CHIRURGICALE**  
delivered by  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT.

**ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME**  
**ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS**  
delivered by  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT.

**ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME**  
**ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS**  
delivered by  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT.

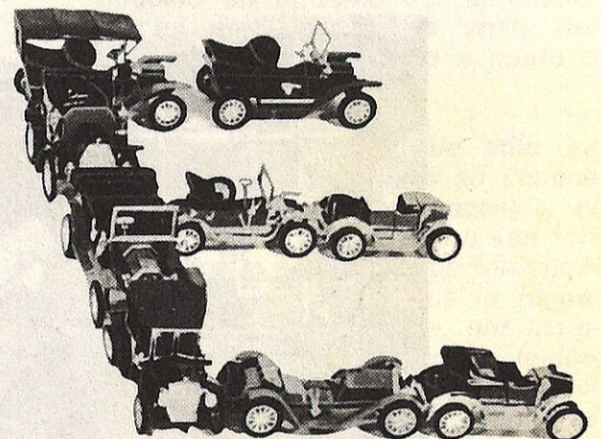
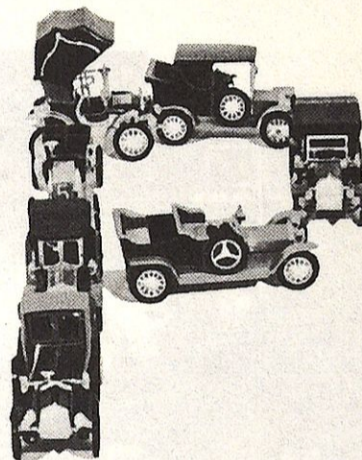
**ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME**  
**ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS**  
delivered by  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT.



## **SIMBOLO DE UTILIDAD**

***Eso es el automóvil para  
el hombre moderno.***

***Y eso es el Banco Popular, un Banco  
que quiere ser útil al hombre actual.***



### Oficinas en SAN SEBASTIAN

- Oficina Principal : Av. de España, 38
- Agencia Urbana 1: Matía, 2

### BILBAO

- Oficina Principal : Gran Vía, 17
- Agencia Urbana 1: Plaza Adolfo Careaga, 1
- Agencia Urbana 2: Carnicería Vieja, 29
- Agencia Urbana 3: Buenos Aires, 6

### PAMPLONA

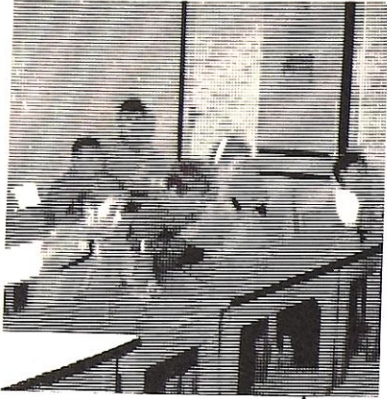
- Oficina Principal : Av. de Roncesvalles, 6
- Agencia Urbana 1: Av. Marcelo Celayeta, 3

Queremos serle útiles

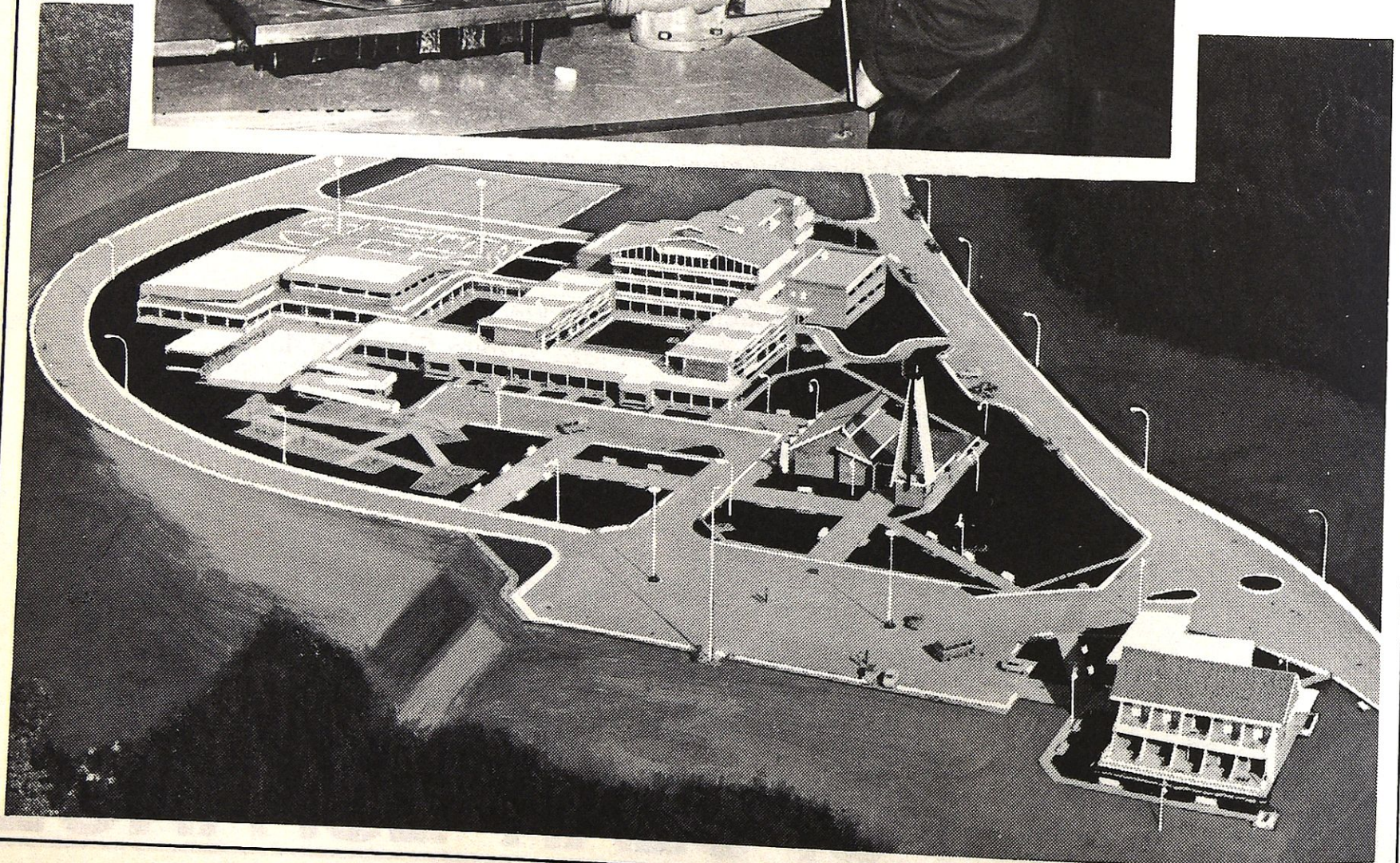
# **BANCO POPULAR ESPAÑOL**



*una obra social de la*  
**CAJA DE AHORROS MUNICIPAL**  
**DE SAN SEBASTIAN**



el centro de subnormales,  
en MIRAMÓN,  
*patronato san miguel*





# El Automóvil Club

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

## SUMARIO

	Pág.
Control.....	3
Viaje por Europa con un Rolls del '25.....	4
Necesidad absoluta de la convivencia pacífica entre motorizados y transeuntes.....	7
Información del Club.....	9
Premio anual de estaciones de servicio. ....	13
El Simca 900.....	14
El Seat 1430 cambia de suspensión y transmisión... ..	17
Vigilancia sobre los faros.....	19
Lo que cuesta mantener los coches nacionales ....	20
Accidentes por no circular por la derecha.....	23
Caso de emergencia.....	23
También las bicicletas.....	23
La prisa, mal consejero.....	23
Circular por la derecha.....	23
Un consultorio al que pueden escribir todos nuestros lectores.....	25
Estudio económico del Morris Mini 1000-E.....	26
Nuevos Mercedes de 3.500 c. c.....	28
Pasos de cebra.....	29
Novedades.....	30
370.000 coches fabricados en España en 1969.....	32
Vigilancia de las ruedas.....	35
Precios de todos los turismos.....	37
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: GUIPUZCOA - Guetaria (Foto: Fernández Iberburu)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

## DELEGACIONES

### Guipúzcoa

#### EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

#### IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

#### TOLOSA

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

### Alava

#### VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray  
Castilla, 34 Teléfono 221284

### Navarra

#### PAMPLONA

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

### Vizcaya

#### BILBAO

Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfono 249864

Oficina central y redacción:

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

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el  
Real Automóvil Club  
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

## CONTROL

En el último número de esta revista se recoge la intervención de un procurador en Cortes sobre lo que expresa como abuso en relación con las facturas que se exhiben en distintos talleres del ramo del automóvil.

Efectivamente ya es hora que se tomen medidas al efecto porque en muchísimos casos se cometen excesos a la hora de justificar la reparación de esta o aquella avería.

Se puede asegurar que el gran negocio en el ramo del automóvil no es precisamente la venta del vehículo sino su puesta a punto o reparación.

Para una persona que sólo es conductor, es decir que no conoce nada o muy poco de mecánica, el que su coche esté siempre «en forma» supone una preocupación constante, y como desconoce lo fundamental, cualquier avería, por insignificante que sea, le parece importantísima... porque el coche no anda. Y aquel que se la arregla es una especie de sabio al que no importa cuánto haya que pagarle.

Con la popularización del automóvil aquello de que «hace falta saber donde soplar para arreglar el automóvil y esto cuesta no por lo que he hecho sino por lo que me costó aprender el hacerlo», ha pasado a la historia o debe de pasar. Se han generalizado de tal forma las averías y como contrapartida las reparaciones que este trabajo debe estar regulado.

Y lo está, pero a unas escalas que en muchos casos parecen ciertamente excesivas.

El que haya de emplearse un número determinado de minutos en una reparación dada, porque así lo estipula el tan conocido «tarifario», cuando la mayor parte de los operarios la pueden realizar en un tiempo menor, nos parece tanto un abuso como un contrasentido porque cuando un cliente se da cuenta de ello se siente perjudicado.

Sí, es hora de regular este importantísimo capítulo en nuestra sociedad. Es lógico dar al César lo que de él es... pero ni una peseta más.

Exclusiva de publicidad  
**PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ**  
Garibay, 34 - Teléfono 15990  
San Sebastián

# Viaje por europa con un

## DE VIAJE CON EL ABUELO

### GINEBRA - GERONA CON UN ROLLS-ROYCE PHANTOM I DE 1925

El Dr. Peter Baumberger, abogado, presidente de la sucursal europea de una importantísima industria norteamericana, vive en un castillo que domina el lago Lemán en las inmediatas cercanías de Ginebra. A casi 700 kilómetros de él, en la bella ciudad de Gerona, los señores Vert, padre e hijo, desde siete generaciones carroceros, se han especializado en la restauración y reconstrucción de coches de época ganándose un prestigio internacional y llegando a tener clientes en todas partes del mundo. Uno de éstos es, precisamente el Dr. Baumberger el cual no solamente es el afortunado propietario de una «escudería» de cinco Ferrari, sino que entre las más valiosas piezas de su colección puede admirarse un excepcional Rolls-Royce «Phantom I», de 1925. La particularidad más importante de esta pieza de la colección Baumberger es el hecho de ser completamente original, es decir, de respetar fielmente las características y todos los elementos de origen, aparte de los pocos detalles que la reglamentación suiza impone a cualquier vehículo que circule en carretera, y de encontrarse, mecánicamente, en excelentes condiciones. En honor a la verdad también la imponente carrocería de este noble carruaje, es completamente original. Sin embargo, el señor Baumberger es un «perfeccionista» y habiendo tenido ocasión de apreciar los trabajos efectuados por los Vert de Gerona durante una reciente visita a la Costa Brava, tomó rápidamente la decisión de traer allí su «Phantom I» para efectuar una meticulosa restauración de la carrocería hasta conseguir el aspecto y la integridad que tenía que lucir hace 45 años cuando salió de fábrica. En cuanto al medio de traer el coche desde Ginebra a Gerona el amigo Peter no tuvo la más mínima vacilación: el «Phantom I» vendría por sus propios medios, cargado de amigos y de bultos y en no más de dos etapas. He tenido la suerte de formar parte de los invitados a este interesante viaje colaborando también a su organización y desarrollo lo que me ha permitido, si hiciera falta, apreciar una vez más la excepcional calidad de una marca tan prestigiosa como la de Rolls-Royce, y las características peculiares de los coches de esta época. Me ha parecido, por lo tanto, interesante relatar estas características y peculiaridades especialmente para la nueva generación de lectores que difícilmente habrán tenido ocasión de poder establecer una comparación directa entre los vehículos actuales y los de sus abuelos.

#### SIETE PERSONAS, UN ROLLS Y UN BENTLEY

Bajo un punto de vista puramente organizativo el problema era el siguiente: transportar con el máximo confort posible 7 personas (de las cuales cinco tendrían que embarcar en un yate en Barcelona para un largo crucero mediterráneo, detalle éste de capital importancia, como luego veremos), desde Ginebra a S'Agaró en un coche de 45 años sonados en no más de dos días. El Rolls-Royce «Phantom I» tiene una capacidad para 6 personas, al límite me atrevo a decir hasta de 7 pero, en absoluto, para 6 ó 7 personas y su respectivo equipaje. De estas 7 personas, Peter Baumberger y su esposa, John, Margaret y Polly tenían que embarcar en

Barcelona dos días después de nuestra llegada lo que, automáticamente, implicaba dos condiciones:

a) La absoluta necesidad de llegar para la fecha de salida previamente establecida.

b) Una asombrosa cantidad de maletas, bultos y varios pertrechos.

Se decidió, por lo tanto, efectuar el viaje con dos coches: en el «Phantom I» tomarían asiento 3 ó 4 personas utilizándose el espacio normalmente ocupado por los trasportines para llevar maletas además de todo lo que hubiese cabido en el portaequipajes de origen que se encuentra al exterior, en la parte trasera de la carrocería. Otro coche de la colección de Peter Baumberger tomaría parte en la expedición, un Bentley (para que la cosa quedase en familia) S-2 de 1960 que tenía que cumplir la doble misión de cargar con los restantes pasajeros y equipaje y, además, asegurar que pasase lo que pasase al honorable Rolls-Royce, los cinco «cruceiros» tenían que seguir hacia Barcelona para embarcarse. Para que los lectores puedan tener una idea concreta de la enorme cantidad de bultos me apresuro a decir que la gran maleta del Bentley estaba llena hasta los topes aprovechándose además el interior del coche para llevar más cosas.

Ambos coches estaban, huelga decirlo, en perfectas condiciones; se había cambiado el aceite y procedido a un meticuloso engrase y ambos iban calzados con neumáticos prácticamente nuevos. De común acuerdo se había convenido que los tres participantes masculinos del viaje, es decir Peter, John y un servidor, se turnarían al volante del «Phantom I» y es así que a las diez y media de una radiante mañana tomamos la salida de Ginebra, con gran alegría. Peter al volante del Rolls y yo del Bentley. Aquí estaría tentado de decir que la «aventura» había empezado, sin embargo, esto no sería ni exacto ni justificado pues no se trató de ninguna «aventura» sino de un viaje sumamente agradable y que se ha desarrollado dentro de la más absoluta normalidad.

El aspecto más interesante de esta singular experiencia ha sido precisamente el de poner en evidencia la posibilidad de efectuar un largo desplazamiento, en condiciones completamente normales, con un vehículo que se considera «vetusto»; es evidente que el hecho de que este vehículo ostentase la prestigiosa marca de las dos «R» y el cuidado amoroso del cual siempre ha sido objeto han de influir profundamente sobre esta posibilidad.

#### CARACTERISTICAS TECNICAS DEL «PHANTOM I»

El Rolls-Royce «Phantom I» ha sido producido durante los años 1925-1929, siendo cronológicamente el heredero de aquella noble y prestigiosa tradición «Silver Ghost». Es un gran coche en todos los sentidos, desde la imponente carrocería que mide más de dos metros de altura hasta el motor que cubica nada menos que 7.668 c.c. Si pensamos que esta imponente cilindrada está constituida por solamente 6 cilindros podemos llegar rápidamente a la conclusión de que cada uno de los cilindros del «Phantom I» cubica aproximadamente 1.280 c.c. es decir más que la cilindrada total de un Seat 124. Estas seis «ollas» van repartidas en dos grupos de tres, teniendo un diámetro de 108 mm. y una carrera de 140. La culata en hierro fundido tiene la particularidad de estar realizada según el sistema del doble encendido, así que por cada cilindro existen dos bujías, una alimentada por magneto y la otra por bobina de alta tensión. El motor puede actuar ya sea con los dos sistemas de encendido simultáneamente, ya sea con uno solo de ellos a voluntad. Si el cubicaje unitario es sorprendente, la relación de compresión no deja de ser motivo de maravilla, si la comparamos con la técnica actual. Efectivamente con su relación de 4:1 su valor

# rolls del '25

es aproximadamente la mitad de la de un coche utilitario actual. Es evidente que en el proyecto del motor del «Phantom I» las consideraciones de rendimiento energético no entraban en línea de cuenta, costumbre ésta que, en cierto sentido, ha llegado a ser una norma de la firma Rolls-Royce. El factor al que se le daba máxima importancia era la suavidad y silenciosidad de marcha y es evidente que a los pocos y privilegiados clientes de la marca consideraciones tan mezquinas como la del gasto de gasolina no interesaban en absoluto. También, naturalmente, hay que considerar que la calidad y números de octanos (a pesar que en aquellos tiempos esta definición no tenía que estar muy al alcance del público en general) de la gasolina de 1925 tenía que dejar algo que desear. Como consecuencia de todo esto y a pesar de que mi amigo Peter utiliza una cuidadosa mezcla de 50% de super y 50% de gasolina normal, estoy firmemente convencido que el «Phantom I» podría actuar hasta con petróleo. No todo, sin embargo, estaba tan «old fashioned» en el «Phantom I» de 1925; los pistones, por ejemplo, estaban ya realizados en aluminio.

Las válvulas están situadas en culata y la alimentación se produce mediante un único y robusto carburador según un sistema de la época, un pequeño carburador auxiliar asegura el arranque en frío. Uno de los puntos más críticos de aquellos tiempos era sin duda alguna el de la lubricación, ya sea porque los aceites de aquel entonces carecían de las características viscoelásticas de muchos aceites de hoy en día, ya sea porque toda la técnica de los rodamientos se encontraba en sus albores. El sistema de lubricación del «Phantom I» es sumamente aparatoso y eficaz llegando hasta el punto de asegurar una lubricación suplementaria para el interior de los cilindros cuando el pedal del gas se encuentra a más de dos terceras partes de su máxima abertura. A pesar de que el sistema de refrigeración sea prácticamente convencional, por agua y mediante bomba centrífuga y ventilador, es digno de notar la presencia de unas aletas verticales orientables, situadas externamente y delante del radiador. Otro curioso sistema está constituido por un regulador centrífugo del régimen del motor, que puede así actuar a velocidad constante; naturalmente el pedal del gas anula el efecto de este control automático de velocidad que se ha vuelto a introducir recientemente en algunos coches americanos como una de las máximas novedades técnicas.

El cambio de marchas comprende 4 marchas hacia adelante, sin ninguna sincronización, como luego veremos, y marcha atrás. El embrague, decididamente del tipo «dentro o fuera» es monodisco a seco. Los frenos, sobre las cuatro ruedas, son del tipo a expansión y carecen de zapatas así que el frotamiento correspondiente al frenaje se produce entre dos superficies metálicas con el acompañamiento de sus tremendos chirridos. Sin embargo, ya en estos lejanos tiempos, Rolls-Royce había introducido su original sistema de servofreno mecánico que, mediante un acoplamiento a la transmisión, proporcionaba un 75% del esfuerzo del frenaje. Cabe notar que este sistema ha sido mantenido, prácticamente invariable y con excelente resultado, hasta hace pocos años y ha sido abandonado solamente con ocasión del último modelo producido, es decir, del «Silver Shadow» y del Bentley «T». Los neumáticos de 33x5 aparecen sumamente estrechos en relación a los empleados hoy en día; además, llevan simplemente un dibujo consistente en unas estrías periféricas, así que su aspecto no es tal como para animar al conductor especialmente en caso de lluvia y, Dios nos libre, de nieve. Gracias al interés que la casa Firestone sigue demostrando por los coches de época, es relativamente fácil conseguir neumáticos nuevos y con las características y dibujo de origen. Sería equivocado pensar que, según una tradición casi legendaria, estos neumáticos sean motivo, durante largos desplazamientos en carretera, de inconvenientes y preocupaciones continuas; en



«Phantom I», el Rolls del 25 que cubrió perfectamente el trayecto Ginebra-S'Agaró realizando una media de la clasificación individual a la consecución del Blackburn,

realidad, durante nuestro viaje no hemos sufrido el más mínimo inconveniente. Creo que las auténticas odiseas que nuestros padres y abuelos tenían que sufrir, eran debidas más que nada al estado de las carreteras de la época y posiblemente a la presión no correcta con la que los neumáticos estaban hinchados.

En cuanto a las dimensiones y pesos me limitaré a recordar que sólo el chasis del «Phantom I» mide 4,90 metros de longitud y pesa sin carrocería, más de 1.600 kilos. La carrocería realizada en 1925 por Barker, emplea abundantemente madera y paneles de aluminio, estando el interior, según una tradición de la época, separado del compartimento destinado al conductor y, eventualmente a su ayudante. Estos dos tenían derecho a unos asientos y dos trasportines, todo guarnecido de finísimo paño. Pintada desde el origen, de amarillo y negro, la imponente carrocería de nuestro «Phantom I» nos ha proporcionado una entusiástica acogida en todas las poblaciones que hemos cruzado durante nuestro viaje, desde los vítores de los chavales hasta las miradas nostálgicas de los ancianos.

## AL VOLANTE DEL «PHANTOM I»

Al ocupar el asiento del conductor (situado, naturalmente, a la derecha) la primera impresión es de una visibilidad inmejorable hacia adelante y pésima hacia atrás. Desde la impresionante altura del asiento anterior el conductor, domina la carretera al igual que un conductor de un camión; por otra parte no existe retrovisor interior, que además de muy poco serviría con motivo de las reducidas dimensiones de la ventanilla posterior, así que el piloto tiene que basarse sobre las vagas informaciones proporcionadas por el retrovisor derecho, por lo que se refiere al tráfico que le sigue. Diré en seguida que, en resumidas cuentas, esto tiene menos importancia de lo que podría suponerse ya que es ge-

neralmente un verdadero alarde de cortesía el que los otros usuarios de la carretera le proporcionan al paso del «Phantom I». Hacia adelante, la carretera desfila enmarcando la silueta del «Espíritu del éxtasis», denominación oficial de la mujer velada que corona el característico radiador del Rolls.

La puesta en marcha no ofrece particulares dificultades, siempre que se proceda con método a las diversas maniobras. El macizo volante lleva dos sectores con sus correspondientes manecillas, una que actúa sobre el gas a mano y la otra sobre el avance o retraso del encendido. Antes de efectuar la puesta en marcha se sitúa esta manecilla en el punto de máximo retraso, a pesar de que con los modernos carburantes esta operación es probablemente inútil; no importa, ¡este detalle distingue inmediatamente al conocedor de los coches de época! Dos interruptores mandan respectivamente los dos sistemas de encendido, uno de magneto y el otro con bobina de alta tensión; para asegurar un arranque instantáneo se utilizan los dos sistemas simultáneamente. Un pulsador de pie acciona el motor eléctrico de arranque y el motor cobra vida al cabo de pocos segundos emitiendo un pacífico ronquido. Inmediatamente se procede a situar la manecilla del encendido en una posición un poco más avanzada, se desconecta el magneto, se reduce el gas a mano y... Aquí, naturalmente, tendría que decir que se pone la primera, se suelta el embrague y andando; ¡un momento, por favor! Naturalmente a la derecha del conductor se encuentra un robusto cambio de marcha, rutilante de latón y de níquel y con sus correspondientes e inconfundibles sectores; sin embargo, la maniobra de él no es tan sencilla para el neófito de los coches antiguos. Ninguna de las cuatro marchas hacia adelante está sincronizada así que es imperativo proceder a la maniobra de doble-embraque, ya sea pasando a una marcha superior, ya sea a una inferior. Para evitar alarmantes ruidos con las consiguientes miradas preocupadas del dueño del vehículo, este cambio que los ingleses con una palabra exquisitamente onomatopoyética llaman «crash», tiene que actuarse con suave decisión, con perfecto «timing» y prestando un oído atento al régimen del motor. Sea como sea, no es maniobra simple y parece increíble que los expertos conductores de aquellos tiempos consiguiesen pasar de una marcha a otra efectuando el cambio de forma mulmínea y silenciosa e, incluso, *¡sin utilizar el embrague!* Peter Baumberger que es un fino piloto precedente de la competición y con un palmarés que incluye una victoria de la clase en las 12 Horas de Sebring, no llega hasta estas filigranas; sin embargo, pasa de una marcha a otra con enérgica firmeza. Huelga decir que mis comienzos fueron bastante más excitantes, sin embargo, al cabo de pocos kilómetros empieza la costumbre ayudada por el hecho de que en muy contadas ocasiones hay que poner la primera, maniobra ésta que roza el malabarismo.

Los virajes no ofrecen problemas siempre que se elija, a la entrada de los mismos, el recorrido ideal y que se siga efectuándolo sin correcciones. En estas condiciones el coche anda como sobre un raíl.

Nuestro «Phantom I» nos ha permitido un viaje, completamente sin historias, a una velocidad de cruce-ro de 80-90 kms/h., lo que a la vez quiere decir unos promedios alrededor de los 60 kms/h. La velocidad máxima puede incluso alcanzar los 100 kms/h.; sin embargo, cierta moderación es de rigor en un coche de esta edad y de ese valor. Además, nos interesaba llegar a España sin problemas. En estas condiciones el consumo de gasolina es de aproximadamente 30 litros por 100 kilómetros. Objeto de incondicional admiración por parte del personal de los postes de gasolina, ha sido el indicador de nivel situado en el mismo depósito, al lado del tapón de repostaje. También el nivel del aceite del cárter está indicado por un astuto sistema de flotador que elimina la necesidad de recurrir a la consabida barrita y que indica automáticamente la cantidad que falta. Durante el viaje hemos gastado a razón de 1 litro cada 150 kms.

La suspensión del coche, de ballestas semielípticas anteriormente y cantilever posteriormente con sus amortiguadores de fricción, son algo duras. Por lo tanto, el confort interior depende, como en el caso de la dirección, en máximo grado del estado de la carretera.

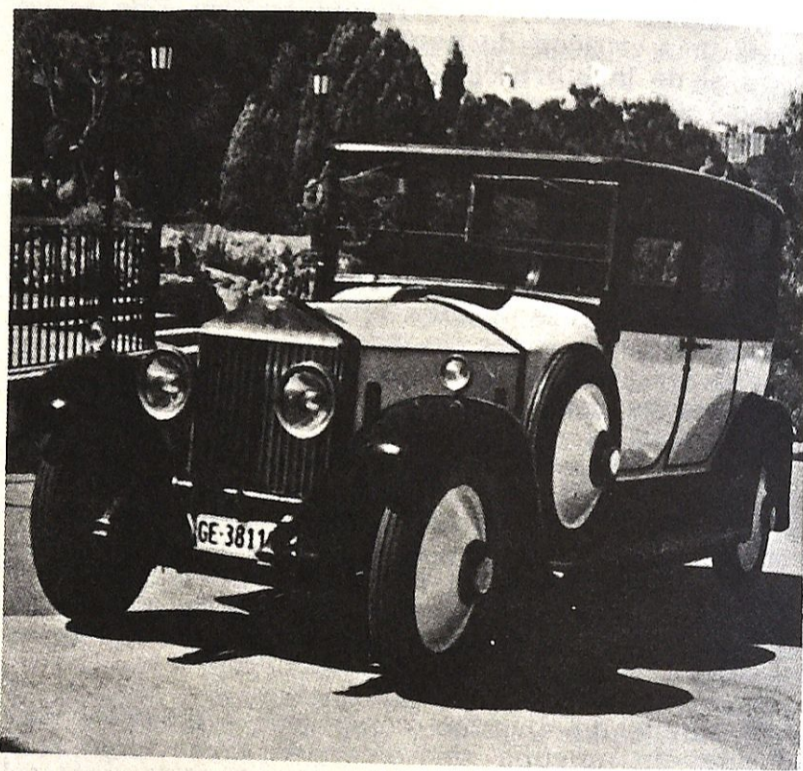
Nuestras hermosas damas se quejaban con educada moderación, solamente cuando recorrimos los peores tramos.

## ESTATUITAS A GRANEL

Lo más importante de nuestro viaje ha sido poner en evidencia la posibilidad de efectuar, con un coche de 1925, un viaje en condiciones completamente normales; en ningún momento el «Phantom I» ha sido un estorbo para los demás usuarios de la carretera; por el contrario, a menudo coches utilitarios de pequeño cubaje nos han obligado a aminorar la marcha haciendo uso de nuestra destreza en el cambio de marchas.

Nuestro objetivo ha sido perfectamente realizado y después de una primera etapa para hacer noche en Baix, llegamos al día siguiente a S'Agaró sin necesidad de experimentar la eficacia de los faros del coche que, dicho sea entre paréntesis, tiene la posibilidad prácticamente única de una regulación de la intensidad lumínica mediante un reostato montado en el tablier. Si el gasto de gasolina y de aceite ha sido, en relación a la técnica actual, bastante considerable, ni una sola gota de agua ha tenido que añadirse en el radiador.

Al día siguiente de nuestra llegada a España nos personamos en Gerona para hacer solemne entrega del coche al carrocer. Los Vert, padre e hijo, nos esperaban y nuestra primera preocupación, con la característica deformación mental del coleccionista, fue la de recomendarle sacar en seguida la estatuita del radiador pa-



Aspecto general que ofrecía el vehículo una vez llegado a S'Agaró.

ra evitar, Dios nos libre, su posible pérdida. Aquí se impone un pequeño paréntesis, el dichoso «Espíritu de éxtasis» constituye, de por sí sólo, una auténtica pieza de colección y se ha dado el caso, en Inglaterra, de que distinguidos caballeros, con bombín y paraguas, han sido sorprendidos sustrayendo el «Espíritu» de marras por pura afición y sin considerar si se trataba del tipo en plata maciza o bien del más reciente, en bronce plateado. Sea como fuere, el señor Vert, padre, escuchó nuestras recomendaciones con la máxima atención, mascando silenciosamente su cigarro y, al final, nos preguntó sencillamente: ¿Cuántas quieren? Nuestro asombro fue grande cuando comprendimos que el «cuántas» se refería a las estatuitas, y efectivamente, al cabo de pocos minutos el señor Vert reapareció con los brazos llenos de «Espíritus del éxtasis» que él mismo se ha cuidado de hacer fundir partiendo del modelo original. Una carcajada general coronó así un experimento interesante que demuestra cómo una marca prestigiosa, una mecánica excepcional en unión de los atentos cuidados de un inteligente propietario pueden permitir a un vehículo desafiar el tiempo.

Adriano Pascucci



**CONSIGNA VIGENTE:  
PRIMERO MIRAR, DESPUES CRUZAR**

## NECESIDAD ABSOLUTA DE LA CONVIVENCIA PACIFICA ENTRE MOTORIZADOS Y TRANSEUNTES

- Muchos conductores descuidan la precaución a causa de una "pasión enfermiza por el lucimiento"
- Un viadante —es el que más expone— derrocha a menudo un valor inútil.

**«El transeúnte tiene, pues, su cara y su cruz. Con ser el que peor cumple las reglas de urbanismo y circulación, es el que más arriesga con su comportamiento. Con ser el que más se arriesga, es el menos protegido. Con ser el menos protegido, es el menos sancionado cuando falta a las normas.»**

Apenas han pasado setenta años desde que el primer «canguro» (así llamaban en París a los primeros automóviles) empezó a asustar gallinas corraleras por las carreteras de Francia. Y unos pocos menos que entró el primer automóvil propiedad de un torero en la Puerta del Sol cuando el automóvil empezó a «reproducirse» prodigiosamente y en las más variadas ediciones. De todas las máquinas inventadas por el hombre sólo ese vehículo autopulsado (que según una chuscada francesa «lleva los caballos dentro»), el automóvil con mayor o menor motor de explosión —gran conquista de la técnica, que permite rodar y volar—, se mueve hoy en inmensas aglomeraciones rodantes por calles y carreteras. Puede decirse que sobre sus ruedas de caucho avanza la civilización. Y sólo esta máquina rodante, en contacto continuo con el hombre, manejada por hombres y mujeres, plantea al ser humano su más directa y personal lucha con la técnica.

Las otras máquinas están firmes en el suelo o trabajan sobre un terreno limitado. Pueden ser un peligro para los escasos hombres que se acercan a ellas o manejan sus automatismos. Incluso el ferrocarril tiene sus caminos marcados y fijadas las horas de paso. Sólo el automóvil y sus «derivados», desde el pequeño y personal «moto-scooter» al gran camión, pasando por la inmensa variedad de coches llamados de turismo, está directamente al servicio del ser humano y se mueve en próximo contacto con él. Por eso el automóvil, hecho para circular, para moverse, ha planteado en todo el mundo estos problemas que llamamos del tráfico. Este universal enfrentamiento del hombre con el automóvil, del ser humano con esa máquina que disfruta y padece más directa y personalmente en los países de más alto nivel de vida.

### TRANSEUNTES Y MOTORIZADOS

En las calles y carreteras la circulación está condicionada por dos elementos: el hombre que maneja un motor y marcha sobre ruedas y el que circula a pie. El transeúnte o viandante (me gusta más que peatón, designación específica del portador de correspondencia a pie en las zonas rurales), mucho más rumbero siempre en los núcleos urbanos.

En el transcurso de unos decenios fué tal el desarrollo hipertráfico del automovilismo, que obligó a dividir los terrenos entre el vehículo motorizado y el hombre a pie. Y pronto se vio que no era suficiente. Las estadísticas aterradoras sobre víctimas de la circulación vial (muertos y heridos en accidentes de tráfico), tanto en carreteras como en zonas urbanas, obligaron a los Gobiernos a preocuparse de lo que un alemán denominó «querrela entre el hombre y la técnica».

El mismo técnico asegura que, según sus cálculos, centenares de millones de caballos de fuerza circulan por las carreteras europeas en manos inexpertas o de conductores novatos. Se habla de la «angina témporis» que domina al hombre moderno «acompañada de una pasión enfermiza por el lucimiento», que lleva a muchos conductores a descuidar la precaución, y el dominio que en todo momento deben tener de la máquina que llevan en sus manos y a merced de su voluntad.

Según los resúmenes estadísticos que anualmente se publican, es de observar que en todos los países (España incluida) aumenta cada año el número de víctimas por accidentes de tráfico. Este aumento, verdaderamente alarmante, llevó a la redacción de un Código de Circulación, orientado en principio contra el más fuerte y peligroso de los dos contrincantes: el hombre motorizado, que cuenta con una superioridad manifiesta sobre el indefenso viandante, sea niño o adulto.



### EL CODIGO NO PUEDE SER UNILATERAL

Al aplicar con rigor el Código a los conductores, indisciplinados por ibéricos (pero «a la fuerza ahorcan» y a fuerza de vigilancia y multas se entra en razón), se encontraron la Jefatura Central de Tráfico y la Policía Municipal con un notable desequilibrio. Las dificultades y los dramas frecuentes originados por la circulación vial, no se producen sólo entre los motorizados, sino entre éstos y los transeúntes o viandantes. Y cayeron en la cuenta de que el Código no podía ser un texto unilateral. Ha de ser una colaboración de conductores y transeúntes. Ni el ir sobre ruedas da derecho a creerse el «amo» de la calle o la carretera, ni la circunstancia de andar a pie, da derecho al ciudadano para caminar por la calle con la despreocupación que lo haría en zapatillas por el pasillo de su casa. El que vive, porque así lo ha elegido, inmerso en una de las ciudades modernas —«fábricas de vivir» las llamaba Foxá— no puede hacer caso omiso, cuando sale a la calle, de los guñños multicolores de los semáforos —pronto manejados en Madrid por un computador electrónico— que han sido instalados para proteger su vida. Y si ve que los vehículos (que también llevan prisa) se detienen ante el disco rojo y esperan al verde, pese al nervioso refunfuñar de los motores, con mayor razón, puesto que no llevan protectoras corazas charoladas, ha de esperar el transeúnte a que le den paso para cruzar la calle. Que si para el automovilista supone la desobediencia un peligro, para el transeúnte puede ser el máximo peligro, la pérdida de eso para lo que no hay repuesto, que es la vida.

Tal es la razón de que en todo el mundo se haya pensado que si es una necesidad absoluta para el ser humano actual el «convivir» y circular junto con miles de automóviles, hay que enseñarle desde la infancia a valorar y esquivar los peligros de la circulación.

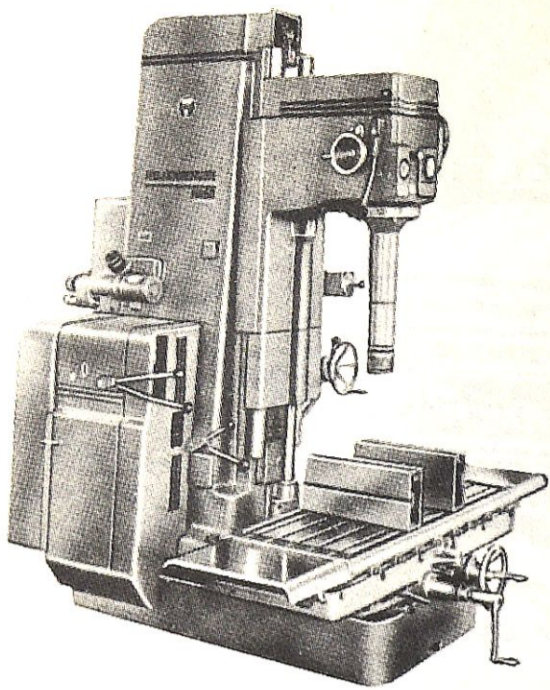
### COEXISTENCIA PACIFICA Y CALLEJERA

Era preciso llevar al convencimiento del hombre actual la necesidad de llegar a una coexistencia pacífica y callejera entre vehículos y transeúntes, con sujeción a unas normas razonables y con los terrenos delimitados para los dos contrincantes. Para ello, la Jefatura Central de Tráfico lanzó hace varios años una consigna para transeúntes, que aún tiene vigencia: «Primero mirar..., después cruzar». Esta viene a confirmar el viejo decir popular de que en esto del tránsito, como en otras muchas cosas, «la vista es la que trabaja». También se han lanzado otros «slogans» que se olvidan demasiadas veces: «Ver para vivir». «La prudencia se demuestra... andando por la calle», y la actualización del viejo refrán, «Quién mal anda, mal acaba».

A este respecto recuerdo un simpático artículo de aquel gran periodista y escritor, Wenceslao Fernández Flórez. Decía el autor de «Volvoreta» al comentar la notoria indisciplina de los transeúntes carpetovetónicos, que era debida a dos causas principales: la afición a los toros y eso que se llama «aliento heroico». Aseguraba don Wenceslao que existen en Madrid transeúntes que «abandonan la acera con el mismo garbo que si saltasen al ruedo, porque ven en cada automóvil trepidante un miura que les mira con los ojos brillantes de sus faros y les embiste con los cuernos de sus aletas». Esto —agrega— les obliga a pasar la calle con pisar jacarandoso y perfilándose cuando el automóvil se acerca. Y termina el autor su símil taurómico con estas palabras: «En verdad creen estar en un coso taurino, y es tan cierto que ven toros en los automóviles como que Don Quijote veía un ejército en un rebaño».

Esto que el aludido escritor ha caricaturizado muy graciosamente, así como el segundo motivo, el del valor inútil que suelen derrochar los transeúntes madrileños, tiene un fondo de verdad que todos hemos observado alguna vez. Todos debemos evitar estos defectos que no son consustanciales, y lograr que el viandante deje de mirar las luces controladas de los semáforos y vea quijotescaamente la calle repleta de vehículos motorizados, convertida en una calle de Pamplona durante un encierro de San Fermín. Porque en esto no ocurre como en los toros. El terreno del toro-vehículo y el del viandante-torero están físicamente delimitados por el bordillo de la acera. Y con el automóvil, como con el toro, basta con no «meterse en su terreno». El uno tiene la calzada, el otro la acera. Y «primero mirar..., después cruzar». Y después, «suerte... y al toro».

Juan Antonio Caberas

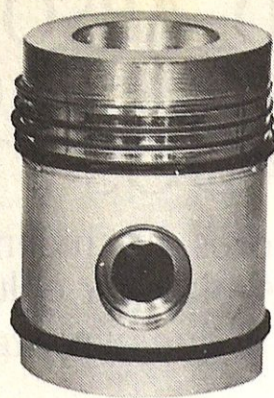


# RECTIFICACIONES

## 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 cm<sup>3</sup>. • 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**

## SE HA PRODUCIDO EL RELEVO EN EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

**El señor Fernández de la Mora sustituye al  
señor Silva Muñoz**

Se ha producido un relevo ministerial: el de Obras Públicas.

Deja el puesto el señor Silva Muñoz y le sucede en él don Gonzalo Fernández de la Mora.

El hecho de que en estos momentos nos refiramos a la labor efectuada por el anterior ministro, no significa una nota más con la que hay que cumplir, no. El señor Silva Muñoz puede tener la completa seguridad de que se le estima y se le reconoce en toda España por la inmensa labor que ha realizado particularmente en el sector de los transportes y las viales. Pero si toda España le debe este reconocimiento, la región Vasconavarra le está en verdad agradecida por el tremendo impulso que ha dado a una de las vías más importantes con que va a contar España y que unirá dos capitales de provincia, acercándolas más a Europa. Nos referimos, claro está, a la autopista Bilbao-Beñobía. Y no solo a la autopista propiamente dicha sino a las variantes y nudos periféricos que se están ya construyendo en varios puntos de la región Vasconavarra.

De ahí que este Real Automóvil Club Vasco-Navarro como modesto portavoz de los automovilistas de la región, quiera ser el vehículo que haga llegar este eco de reconocimiento al señor Silva Muñoz.

Pero la vida sigue y el relevo ha recaído en un hombre, Fernández de la Mora, vinculado ya a estas inquietudes españolas en cuanto a las obras públicas. Bien venido.

## OTRA VENTAJA PARA LOS SOCIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

La prestigiosa agencia de viajes ATESA, teniendo en cuenta las cordiales relaciones que mantiene con los Reales Automóviles Clubs de España, ha decidido otorgar a los socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro de los mismos beneficios especiales por alquiler de sus vehículos entre sus asociados.

De esta forma los socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro disfrutarán de un descuento del quince por cien sobre el importe de la factura a excepción de los importes correspondientes a los cargos por gasolina y Tráfico de Empresas,

También obtendrán el beneficio de la exención del pago anticipado que en concepto de a cuenta de servicios, exigen normalmente a sus clientes.

Supone para nosotros una gran satisfacción la concesión de estos beneficios para nuestros asociados.

## AVISO IMPORTANTE

Se pone en conocimiento de los Señores socios que no efectuaron el visado de las Tarjetas de Transportes de servicios particular dentro del plazo establecido, que podrán solicitar las nuevas tarjetas a partir del 15 de Mayo.

## AMPLIACION DE SERVICIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Volvemos a recordar a nuestros asociados sobre los nuevos servicios implantados por este Real Automóvil Club Vasco-Navarro para beneficio de ellos. Aparte de los ya clásicos, se agrupan estos nuevos.

### COMPRA DE AUTOMOVILES

Se gestiona la compra de automóviles por los señores socios, tanto al contado como a plazos y en las mejores condiciones que ofrece el mercado. Los trámites para su financiación serán resueltos en 48 horas.

### REVISION MEDICA

Ha quedado establecida la revisión médica obligatoria para conseguir el permiso de conducir. Este servicio funcionará de lunes a viernes en las horas que se señalará en cada delegación de San Sebastián, Vitoria, Bilbao y Pamplona.

### VIAJES

Otro de los servicios de indudable interés para los señores socios es el que gestiona la realización de los viajes por medio de Viajes Touring, Sociedad Anónima. Estos viajes pueden ser gestionados tanto en ferrocarril como en avión, barco o automóvil.

### TELEFONOS

Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

Club: 4307. - Servicio Seguro Mutuo de Automóviles (siniestros): 4306.

## FEDERACION VASCO-NAVARRA DE AUTOMOVILISMO

Se pone en conocimiento de los deportistas y de los Clubs que organizan pruebas automovilistas, haberse recibido un lote del ANUARIO DEPORTIVO 1970, que al precio de 200,00 pesetas cada uno podrán ser facilitados en las oficinas del REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO en San Sebastián y en sus Delegaciones de Bilbao, Pamplona y Vitoria.

## NECROLOGICA

Ha muerto en nuestra ciudad don Fernando Terán, socio de este club y magnífico deportista que lució su clase de futbolista en la Real Sociedad en aquellos años en los que la Real Sociedad brillaba también con fuerza propia.

A sus familiares les enviamos la expresión de nuestro sentimiento.

## SE CELEBRO, EL DOMINGO DIA 12 DE ABRIL, EL "III RALLYE NAVARRA"

Un nuevo éxito del Real Automóvil Club Vasco-Navarro en esta tercera edición del Rallye Navarra.

Carrera competida y de gran calidad por parte del vencedor, el alsasuarra Ignacio Sunsundegui, y el segundo, J. de León Adarraga, ambos sobre Renault-Alpine, el tipo de coche que se va afianzando y logrando grandes triunfos en este tipo de pruebas.

Sunsundegui, en una carrera maravillosa, logra por primera vez el triunfo en esta tercera edición del Rallye Navarra.

Hablamos con Sunsundegui y con J. de León Adarraga. Ambos coinciden en que en esta oportunidad el Rallye Navarra, aparte del trazado bien concebido, tenía una característica especial como es el circuito, esto es, repetir el recorrido, lo que tanto desde el punto de vista del corredor como del aficionado a presenciar este tipo de pruebas, tiene un aliciente infinitamente superior, ya que al corredor le da la oportunidad de superarse en la segunda vuelta, y para el espectador resulta infinitamente más cómodo, pues no tiene necesidad de un doble desplazamiento.

Nuestra joven Escudería Dena, con doce jóvenes valores inscritos, han realizado una magnífica carrera, utilizando no solamente la total potencia de sus coches, sino que, aplicando una técnica que día a día se ve van perfeccionando. Aquí, aunque en una labor sorda, se ve la mano y el entusiasmo del amigo Javier Odériz, auténtico e indiscutible promotor de jóvenes rallystas, que si hoy han podido con una escudería tan calificada como es la de Igueldo de San Sebastián, de seguir así estamos seguros que irán consiguiendo triunfos no solamente a nivel de escudería sino de forma individual. Muy bien por este conjunto de navarros, y ojo con ellos; en un futuro no lejano, de esta escudería saltarán valores capaces de competir con los mejores.

Lo más destacado de la participación navarra de forma individual, en tercera posición en la general, J. M. Gortari, J. Ignacio Guibert en sexta y Fernando Moreno en séptima.

De las pruebas de velocidad, la reina, Urbasa. Esta sierra nuestra, con valores muy diversos, en el automovilismo se ha convertido en imprescindible por sus dificultades y belleza. Ahí la tenemos como apoyo demostrativo que la Federación Española de Automovilismo la ha reservado como puntuable, el día 21 de junio próximo, para los Campeonatos de España de Velocidad.



El Alcalde de Estella haciendo entrega del Trofeo al vencedor Ignacio Sunsundegui.

El Rallye Navarra ha culminado su tercera edición. Un alsasuarra de adopción, todo un deportista, Sunsundegui, ha cumplido su objetivo: ganar en esta prueba navarra, adornando así su palmarés deportivo-automovilístico. Los que hemos visto su carrera podemos decir, sin temor a error, que se lo merece. Sunsundegui es un gran campeón. Llevaba, eso sí, un copiloto a su derecha, José Antonio Arribas, que sabe un rato largo de su cometido.

Para terminar diremos en honor a las marcas, que este Rallye ha sido de predominio de los Renault-Alpine y Morris-Authi.

El final del Rallye, ese Iltro. Ayuntamiento de Estella que tanto sabe de recibir al deporte, presidido por su alcalde y con la presencia de los presidentes de todas las entidades deportivas de la ciudad del Ega, así como la máxima representación en Navarra del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, o en la persona del Dr. Arraiza; recibieron como colofón de esta prueba deportiva a todos los automovilistas, en los salones del Ayuntamiento, dando las gracias a cuantos habían formado parte en este III Rallye Navarra.

A la hora de las despedidas en el Ayuntamiento de Estella, los pilotos de otras provincias nos decían: «Magnífica prueba, extraordinaria organización y eficacia de indiscutible valor, tanto por el Real Automóvil Club Vasco-Navarro como organizador, al abrigo y la tranquilidad que al automovilista le dan unos policías de la Guardia Civil de Tráfico y Forales, verdaderos artífices y técnicos de una perfecta organización de la carretera.

J. L. G.

## I SUBIDA A HERRERA

El pasado domingo día 26 de abril y organizado por la Delegación del Real Automóvil Club Vasco-Navarro en Alava, tuvo lugar la I Subida a Herrera, en la que participaron pilotos de la región.

Dicha prueba estaba patrocinada por la Excm. Diputación de Alava, con motivo de las fiestas patronales, y la clasificación de los primeros puestos fue la siguiente:

1.º Sáenz de Buruaga ... ..	3' 44"
2.º Aldecoa ... ..	3' 44" 3/5
3.º Rodríguez ... ..	3' 59" 3/5
4.º Lezama ... ..	4' 12" 1/5

El reparto de premios tuvo lugar en el Hotel Iradier, presidiendo el acto, juntamente con la Directiva del Club en Alava, el Iltrmo. Sr. Delegado de Información y Turismo y el Teniente Coronel Jefe de la Guardia Civil.

## III RALLYE NAVARRA

N.º de coche	PARTICIPANTE	MARCA	Grupo	PRUEBAS SELECTIVAS						C. H.				Total Puntos	GENERAL Scratch	GRUPOS				
				A	B	C	D	E	F	1	2	3	4			1.º	2.º	3.º	4.º	5.º
1	Joaquín de León Adarraga	Renault-Alpine	6	212	365	629	202	354	642					2.404	2					2
2	Ignacio Sunsundegui	Renault-Alpine	6	207	354	599	194	341	615					2.310	1					1
3	B. Suárez de la Villa	Unipower	6	219	386	650	212	370	678					2.515	5					3
4	Fernando Moreno	Renault-Alpine	6	225	387	699	223	380	690					2.604	7					
5	Juan Ramón Lezama	Unipower	6	328	460	—	—	—	—					—	—					
6	José Luis Capitán	Renault-Alpine	6	235	413	699	232	396	708					2.683	11					
7	Carlos Güel	Mercedes	3	240	408	703	228	393	712					2.684	12					
8	Bernardo Bárcena	Renault-Gordini	2	222	389	666	219	380	799					2.675	9					
9	Enrique Iriarte	Morris-Mini	2	240	416	707	237	398	703					2.701	14					
10	Justo Mary Gortari	Morris-Cooper	2	230	387	655	213	368	653					2.506	3		1			
11	José Ignacio Guibert	Morris-Mini	2	220	382	689	219	370	653					2.533	6		3			
12	Jesús Tofé	Morris-Mini	2	—	—	—	—	—	—					—	—					
14	Juan Echebarría	Morris-Mini	2	224	390	657	212	372	656					2.511	4		2			
15	Eugenio Egoscozábal	Morris-Mini	2	233	596	—	—	—	—					—	—					
16	Andrés Camio	Glas 1304 T.S.	2	247	434	715	—	—	—					—	—					
17	José Joaquín Jáuregui	Morris-Mini	2	253	431	—	—	—	—					—	—					
18	Julio Berzal	Morris-Mini	2	230	405	718	230	400	697					2.680	10					
19	Juan Manuel Suárez	Morris-Mini	2	228	402	730	218	381	661			120		2.740	17					
20	Miguel A. Goñi	Renault R-8 T.S.	2	283	493	782	270	451	758			20	40	3.097	26					
21	Francisco García	Renault R-8	2	251	429	716	246	418	795					2.855	19					
22	Luis Gaytán de Ayala	Seat 850 Coupe	2	238	419	707	238	406	682					2.690	13					
23	Eduardo W. Pagán	Seat 600	2	245	426	722	234	407	704					2.738	16					
24	José Luis Onua	Seat 850 Coupe	2	240	—	—	—	—	—					—	—					
25	Félix Jimeno	Renault R-8	2	241	429	702	251	420	692			20		2.755	18					
26	Blas Irigoyen	Simca 1.000	2	245	598	921	—	—	—					—	—					
27	Lorenzo Lorente	Seat 600	2	238	425	720	234	410	2.055			20	20	4.122	29					
28	José L. Zarraluqui	Seat 850 Coupe	2	240	442	3.094	245	431	—					—	—					
29	Roberto Alonso	Seat 600	2	248	432	—	—	—	—					—	—					
30	Joaquín Salvador	Seat 850	2	269	463	740	252	424	734					2.882	21					
31	Carmelo Alcalá	Seat 600	2	361	601	976	365	596	970			20	40	3.929	28					
32	Antonio Gracia	Seat 600	2	242	434	762	235	421	722			20	40	2.876	20					
33	Jesús Gurich	Renault R-8	2	283	473	767	275	455	749					3.002	25					
34	Rafael Fernández	Morris-Mini	6	259	454	748	256	442	731			20		2.910	22					
35	José Manuel Purroy	Morris-Mini	6	267	452	752	266	439	740			20		2.986	24					
36	Manuel Beorlegui	Seat 850 Coupe	1	250	429	704	247	417	688					2.735	15	2				
37	Iñigo Vergarajáuregui	Seat 850	1	232	420	682	232	407	670					2.643	8	1				
38	Jesús Urdanoz	Opel-Record	1	293	454	759	255	438	735					2.934	23	3				
39	José Hernández	Alfa Romeo	2	—	—	—	—	—	—					—	—					
40	Carlos Aparicio	Morris-Mini	1	—	—	—	—	—	—					—	—					
41	Miguel A. Galán	Renault R-8	1	276	485	794	278	474	783			20		3.110	27					
42	Miguel Sáez de Cabezón	Morris-Mini	2	286	396	679	226	379	—					—	—					



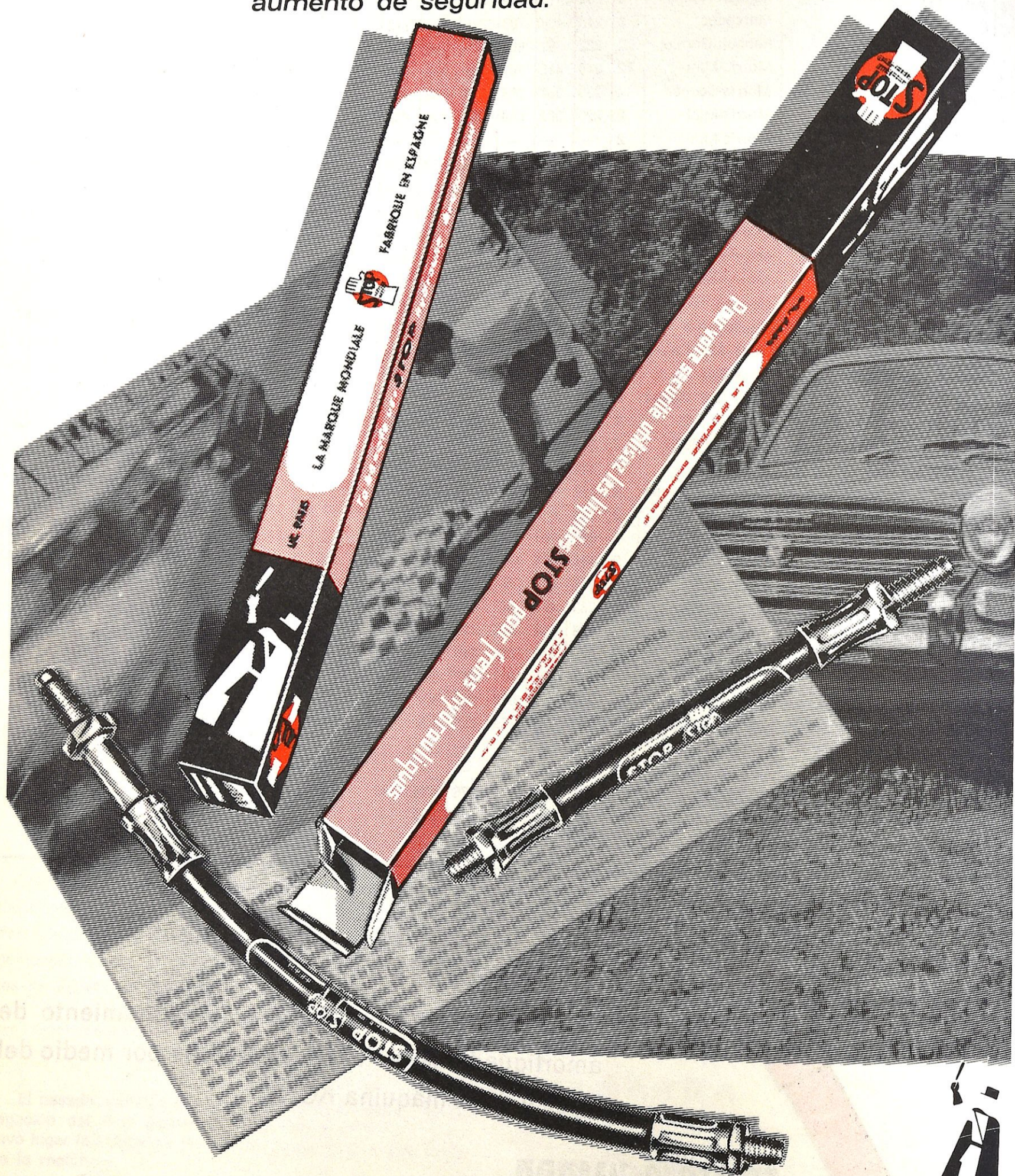
- Venta
- Servicio Oficial
- Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

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



# ¿Sabía Vd. que la parte más vulnerable del freno es el tubo flexible?

Por esto le aconsejamos que en sus periódicas revisiones del circuito de frenaje, exija los tubos flexibles STOP, que con su dilatación cúbica reducida, significan para Vd. un aumento de seguridad.



Los servicios STOP le aseguran más confianza en su automóvil.





## LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

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

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

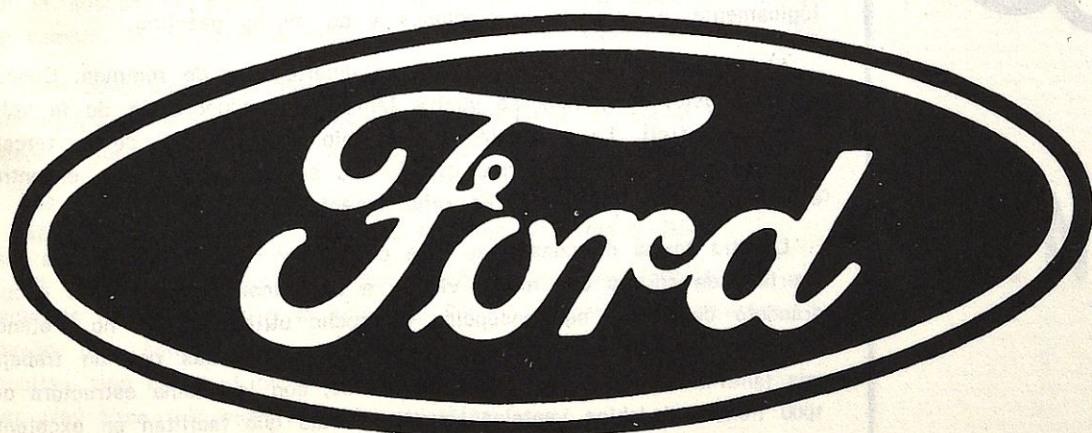
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 14048 - SAN SEBASTIAN

## PREMIO ANUAL DE ESTACIONES DE SERVICIO

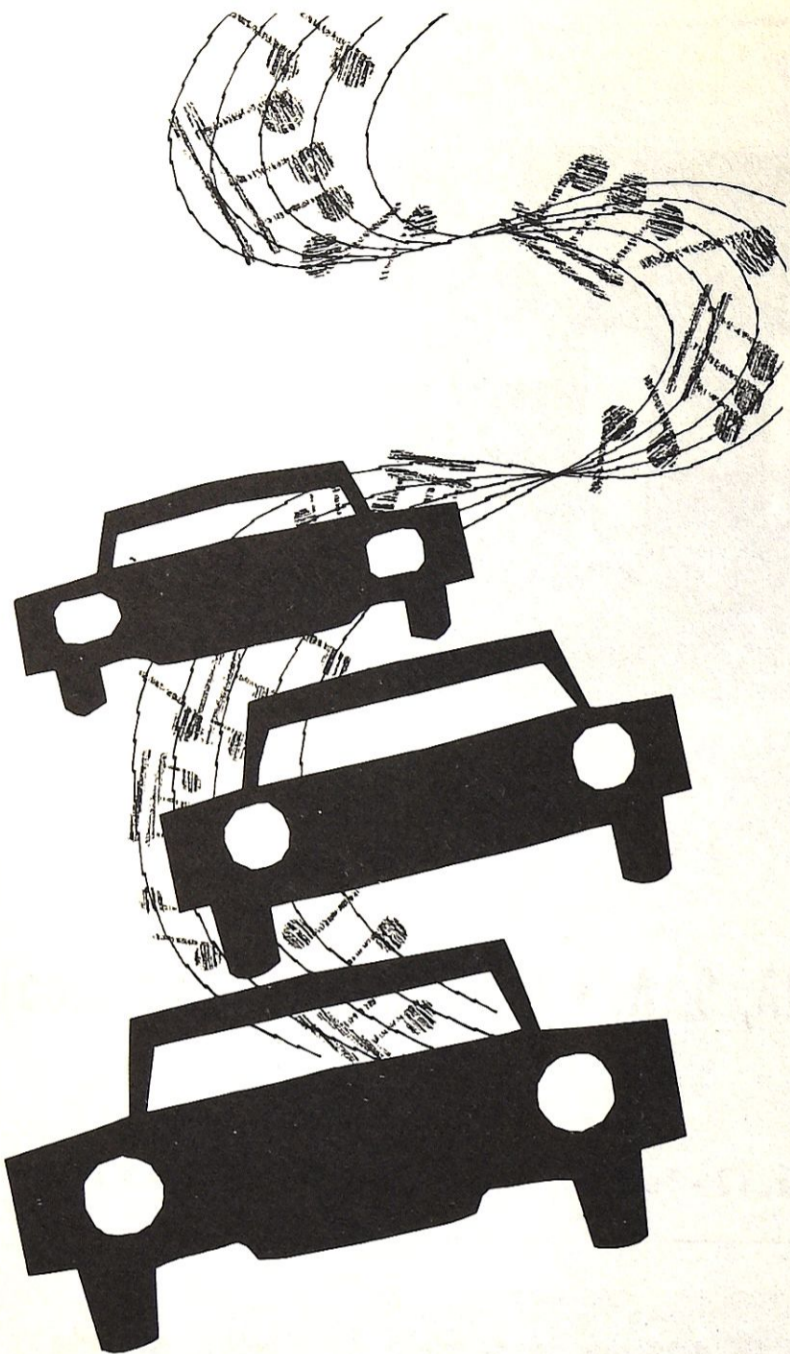
La estación de servicio de Clavell, situada en la carretera comarcal de Mataró a Granollers, ha sido premiada por la Campsa en el curso anual de estaciones de servicio, en el cual participaron 48 centros. El premio consiste en 50.000 pesetas en metálico y una placa conmemorativa.

En este concurso se tiene en cuenta la atención al público, la limpieza y los detalles ornamentales, aunque nos imaginamos que Campsa también considerará la exactitud de las medidas.



- 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



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**

Probamos para usted

# EL SIMCA 900

Hace muy pocas semanas, sin necesidad de ningún acto oficial ni social, Barreiros Diesel comenzó la distribución del nuevo Simca 900, a la vez que centraba su campaña publicitaria en este modelo, tratando de distinguirlo del recientemente unificado Simca 1000. Este intento de distinción es realmente necesario porque, por fuera, muy escasas son las diferencias apreciables: falta de algunos embellecedores, neumáticos convencionales, nuevo escudo frontal... En el interior, falta la aguja indicadora de temperatura del agua, los asientos traseros han sido rediseñados y tapizados con más austeridad; en el maletero se ha suprimido la alfombrilla. Y por lo que respecta a la mecánica, el motor es básicamente el mismo del 1000, con una cilindrada de 848 cc., en el que cabe destacar su alta relación de compresión de 9,5:1, el trabajo por encima de las 6.000 r.p.m. para dar su potencia máxima, cifrada en 40 CV y la corta carrera de los pistones, con 58,1 mm. y un diámetro de 68. Esto último hace que la construcción del Simca 900 sea robusta y que, normalmente, el motor será de una gran robustez. En este repaso de presentación cabe destacar también el grupo cónico de 9/43, con un desarrollo de 22 kilómetros por hora cada 1.000 revoluciones, que en todo momento nos ha parecido demasiado largo.

## PRUEBA - RESULTADOS

La prueba realizada con este coche, con el fin de ofrecer a nuestros lectores una impresión lo más acertada posible, ha consistido en un recorrido total de 1.088 kilómetros, divididos de la siguiente forma: ciudad, 175 km.; montaña, 242; carretera, 487; varios, 184 km. El consumo total ha sido de 94,60 litros, lo que nos da un promedio de 8,7 litros por cada 100 km., repartido de esta manera: ciudad, 9,16 litros a los 100 km.; carretera, 7,9 litros a los 100 km.; montaña, 9,7 litros a los 100 km.

Como todas las ocasiones en que probamos un coche, la prueba de montaña se ha hecho sobre los puertos de Los Leones, Navacerrada, Cotos, Morcuera y Canencia, más los tramos de carretera de ida y regreso a Madrid. Por lo que respecta a las mediciones de consumo en ciudad, han sido realizadas en la capital española. Por último, la prueba en carretera ha consistido en un viaje de Madrid a Burgos - Roa - Aranda de Duero - Madrid.

## IMPRESIONES

El aspecto más importante que había que analizar en este nuevo modelo era su motor y su rendimiento. En primer lugar, los 10 CV DIN que anuncia el fabricante no se aprecian claramente. Hay que imputarlo, indudablemente, al excesivamente largo desarrollo final del grupo cónico. Ello obliga a que, si se quiere andar aprisa con el coche, haya que apurar mucho las velocidades y llevarlas hasta unos límites que tolera bien gracias a la buena caja de cambios de que va dotado el modelo. La segunda sube con holgura hasta los 70 km./h. de marcador, y en la tercera permite una ascensión de hasta los 100 km/h. Todo ello, lógicamente, a base de revoluciones y de mucha gasolina.

El motor del Simca 900 es para no dejarlo caer de régimen. Cuando se hace esto, la marcha se vuelve lenta y la recuperación de la velocidad es difícil. La utilización del cambio y el empleo de la tercera con abundancia son la norma que ha de seguir quien desee encontrar en el nuevo modelo un coche relativamente alegre.

La otra forma de considerar este coche —y creemos que es la más acertada de cara a una mayor vida y a un menor consumo— es encuadrándolo dentro de su concepción de coche utilitario, que no pretende servir a los espíritus deportivos, sino a las personas con un trabajo, una familia. En este sentido, el Simca 900, con la misma estructura del 1000 tiene indudables ventajas: cuatro puertas que facilitan un excelente acceso, capacidad interior suficiente para cuatro personas de buen tamaño y un maletero bastante amplio.

En ciudad, las dimensiones del Simca 900 resultan cómodas y es un coche muy manejable, gracias sobre todo a su excelente dirección, muy precisa y de un radio bastante pequeño. Para carretera, repetimos, hay



**CUALIDADES:**  
 Buen acceso  
 Dirección  
 Estabilidad  
 Amortiguación  
 Motor robusto

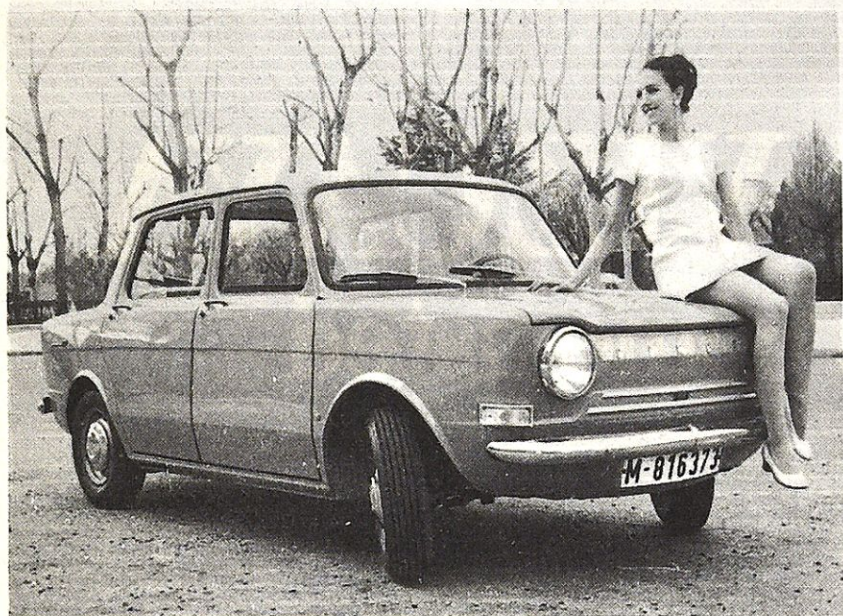
**DEFECTOS:**  
 Acabado mediocre  
 Prestaciones escasas  
 Frenos duros  
 Consumo elevado  
 Motor poco elástico

dos formas de emplearlo; pero es preciso tener en cuenta que el coche acusa mucho la carga.

#### CONSUMO

Al factor consumo se le concede tal vez excesiva importancia y muchas personas habrán pensado seriamente sobre las cifras que hemos ofrecido al principio. Podemos calificar de normal e incluso discreto el consumo de 9,16 litros por cada 100 km. en ciudad. Resulta algo elevado, para su cilindrada, el de 7,9 litros en carretera, pero es preciso advertir que, en el tramo de ida se rodó con suavidad y que el consumo bajó notablemente. En cambio, el regreso se hizo con el acelerador pisado a fondo todo el tiempo y ello ha motivado esta cifra de 7,9 litros de promedio. Ello nos reafirma en lo que antes dijimos de las dos formas de concebir y utilizar este coche.

Resulta casi alarmante, por un motivo parecido, el alto consumo en la prueba de montaña. En los 242 km. de recorrido, logramos un promedio de marcha de 73,8 km/h. a costa de utilizar la mayor parte del tiempo la tercera y segunda marcha (ésta en casi toda la subida de Na-



vacerrada y Morcuera) a ir siempre a un alto régimen. Realmente, es la única forma de subir un puerto con este coche.

#### OTROS ASPECTOS

Ya hemos indicado la calidad de la dirección, precisa, suave y de un buen radio de giro. Junto con ello, hay otros aspectos destacables en el Simca 900. La estabilidad es buena y la supresión de juntas cardan en la suspensión posterior no es apreciable. Sí se echan de menos, en cambio, los neumáticos radiales con que ya se equipa al Simca 1000.

Otro buen punto del Simca 900 que hemos probado es el empleo de amortiguadores Record que sujetan excelentemente al coche y dan una buena seguridad de marcha, aunque a veces se salte algo.

Los frenos actúan con eficacia, pero resultan duros. Una vez logrado el proceso de frenada, ésta resulta bastante uniforme y lineal.

En el terreno del confort cabe apuntar como muy favorable la eficacia de la calefacción y la amplitud. Por el contrario, los asientos, de diseño muy semejante a los del 1000, recogen poco las piernas y resultan algo duros al tacto, aunque no al cuerpo en general. El empleo del skay hace que sean poco transpirables.

En general, el acabado del 900 es un tanto mediocre. Pero no se puede olvidar que se trata de un utilitario y que su precio franco es de 90.000 pesetas. Y esto es algo muy importante.

J. M. VISEA  
 (Motor Press)

# Nuevo Simca 900

# 89.700

PESETAS



Venga a probarlo en:

# ARCOS

# PRIM, 59

TELEFONOS

11.642

24.864

24.856

# SAN SEBASTIAN

CONCESIONARIO DE  BARREIROS

Simca 900 - Un coche por el precio de un cochecillo

**BANCO DE VIZCAYA**  
Para personas como usted

# El Seat 1430 cambia de suspensión y transmisión

## Mejora la adherencia y disminuye el ruido

## Las mejoras no afectan al Seat 124

Como bien dice el refrán popular, «nunca es tarde si la dicha llega»; y, en este caso, la noticia justifica el lanzar moderadamente las campanas al vuelo. Se trata de un hecho limitado en cuanto a su aparente importancia intrínseca, pero sumamente revelador: Seat acaba de modificar la suspensión trasera de su 1430, adoptando la del Fiat 124 Especial. Las primeras unidades así equipadas acaban de ser entregadas a sus afortunados dueños en la pasada semana.

Cuando apareció el 124 Especial, los ingenieros de Fiat se dieron cuenta de que, con el enorme par motor (en relación a su peso) de su planta motriz, no se podía mantener el tren trasero del 124. Para mejorar su adherencia, recurrieron simultáneamente a dos medidas, ambas de gran eficacia, como la práctica ha demostrado. En primer lugar, se pasó a emplear de serie neumáticos radiales, mejorando notablemente la adherencia transversal y el poder de frenado; y, por otra parte, se diseñó a fondo el tren posterior en cuanto a los elementos de posicionamiento.

La pesada y ruidosa (en su anclaje delantero) trompeta central que prolonga el diferencial desapareció, cediendo el puesto a dos bieletas longitudinales, que actúan en conjugación con los dos largos y robustos brazos de empuje, formando un cuadrilátero deformable. Por otro lado, desaparece la barra estabilizadora, en parte sustituido su efecto por la reacción producida en los silent-blocs de las bieletas durante los movimientos de balanceo, y, en realidad,

porque ninguna o muy poco falta hacía su presencia, tanto en la antigua como en la nueva suspensión.

Con estas dos modificaciones se conseguía un indudable aumento de adherencia por dos razones. La primera, disminuyendo el peso muerto no suspendido, pues desaparece la trompeta, quedando simplemente el árbol de transmisión con sus dos crucetas; por otra, la desaparición de la estabilizadora posterior evita que la rueda interna trasera se levante en los virajes, y disminuye la deriva de dicho tren.

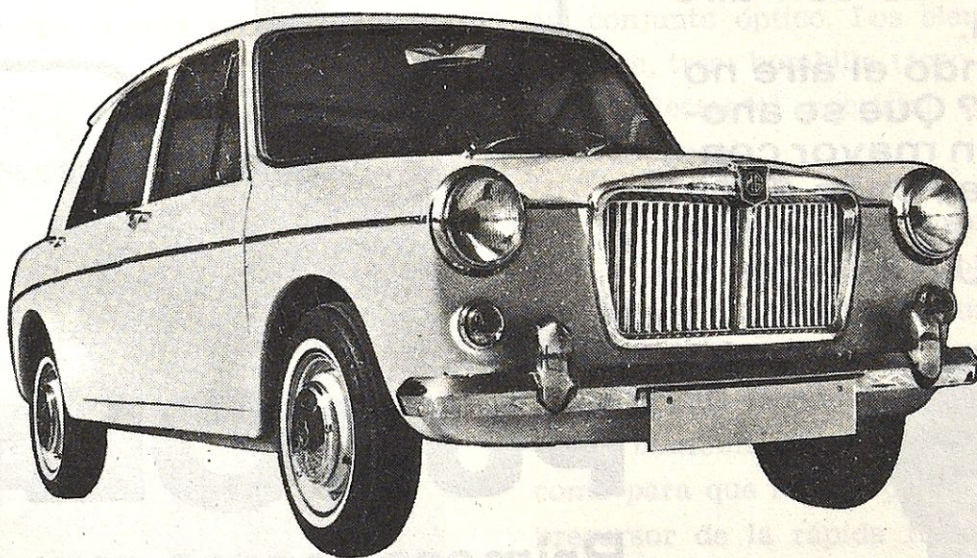
Y en cuanto a los ruidos, se eliminan los molestos y alarmantes «klonk» que, en marcha a régimen lento, o durante los cambios de retención o aceleración, e inversamente, se dejaban oír en el punto de apoyo de la trompeta.

Así las cosas, hace casi un año que se presenta en el mercado español una versión lujosa del 124 Especial, denominada 1430. La necesidad de utilizar neumáticos radiales era flagrante (ya el 124 lo agradece, y no poco), pero se intentó salir adelante con un compromiso, y se mantuvo la misma suspensión que en el 124.

Afortunadamente, Seat ha reaccionado ahora como es de suponer en una firma de su solera. Desechando el halago fácil y contradictorio, y aceptando una crítica constructiva y razonada. Ha dado el gran paso; lo que supone indudablemente, una inversión bastante seria en cuanto a modificaciones en la mecanización y proceso de fabricación.

Únicamente sería deseable que Seat introdujera estas mismas variaciones en el 124.

(MOTOR PRESS)



**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

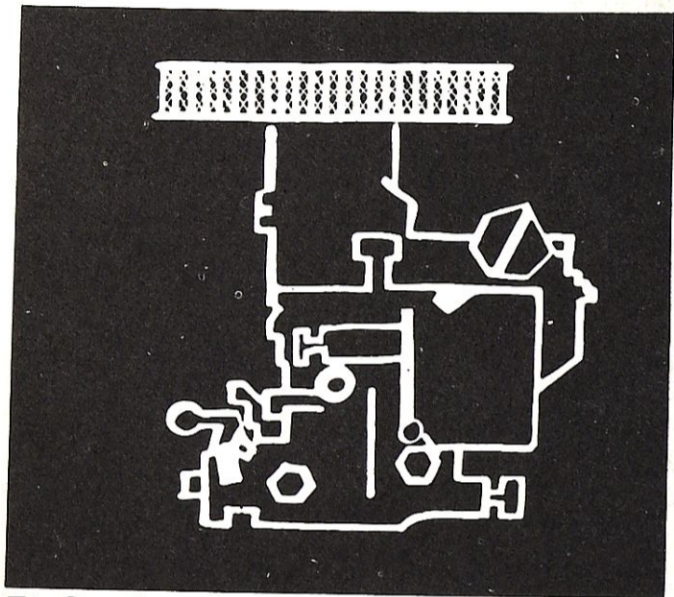
Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

**EIBAR**

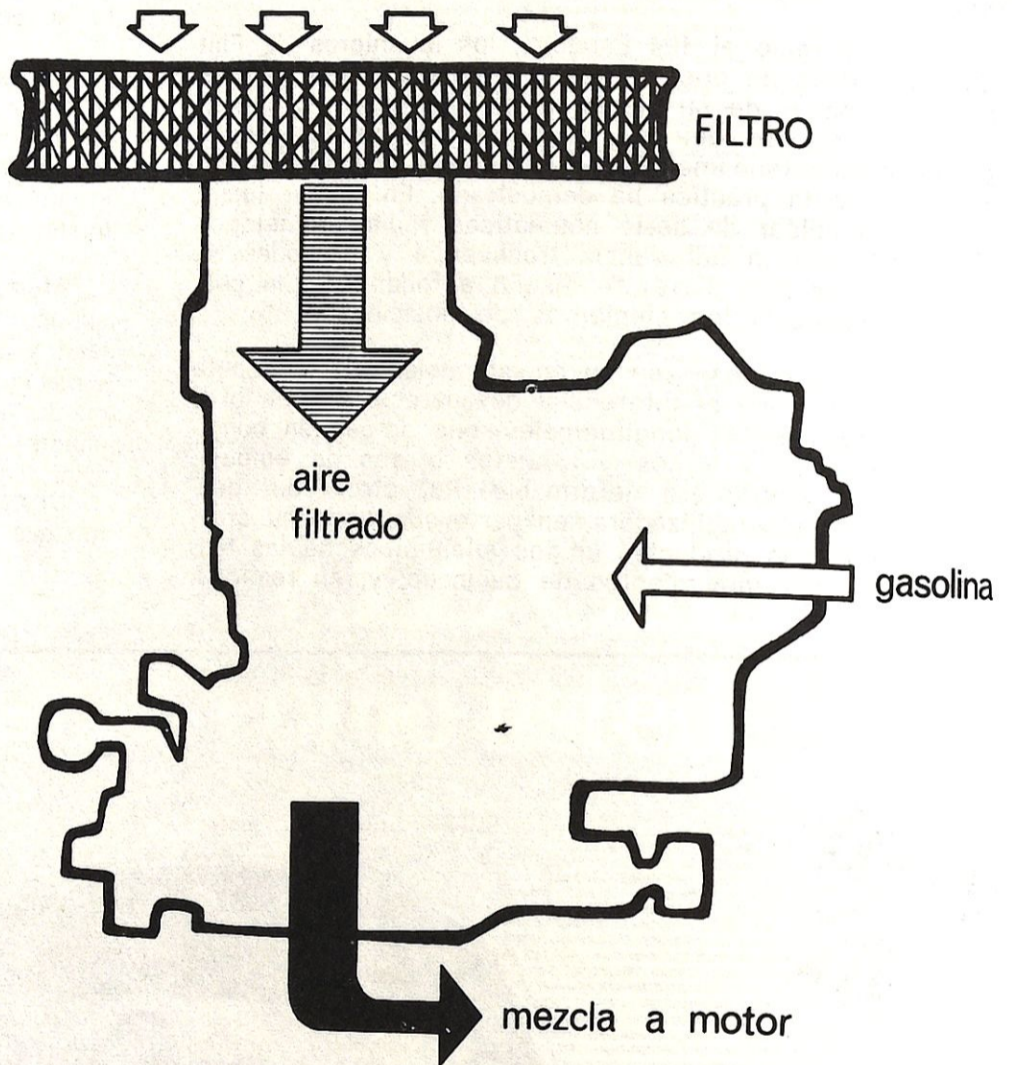
JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

# ahogar el motor es fácil cada 8.000 kms.



El Carburador es un delicadísimo mecanismo donde se mezclan el aire y la gasolina para la combustión. Por cada litro de gasolina, son necesarios miles de litros de aire. Se puede decir con todo rigor, que un coche funciona más con aire que con gasolina. ¿Qué ocurre cuando el aire no llega bien filtrado? Que se ahoga el motor con un mayor consumo de gasolina. Cada 8.000 Kilómetros pida en su taller nuevos filtros PUROLATOR y ahorrará dinero.



filtros  
**PUROLATOR®**

Primera marca mundial.  
Equipo de origen del mayor  
número de coches nacionales.

Fabricados por PUROLATOR IBERICA, S. A.

Distribuidos por las Divisiones Comerciales  
de los fabricantes de vehículos y por la  
Organización

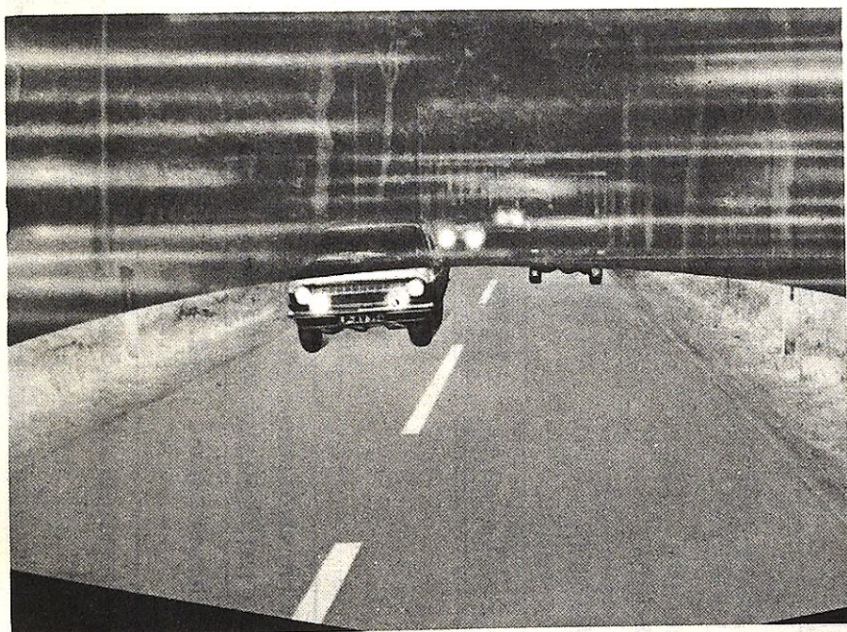
**Firestone**

# vigilancia sobre los faros

Por una razón u otra, cada vez se viaja más de noche o en horas con luz natural insuficiente, por lo que se precisa hacer buen uso de los faros del coche. Hay dos aspectos que deben preocupar, desde el punto de vista técnico, al usuario iluminar bien para ver por dónde viaja y tratar de ser visto, conjugándolo a la vez con el debido respeto al resto de los usuarios de la carretera.

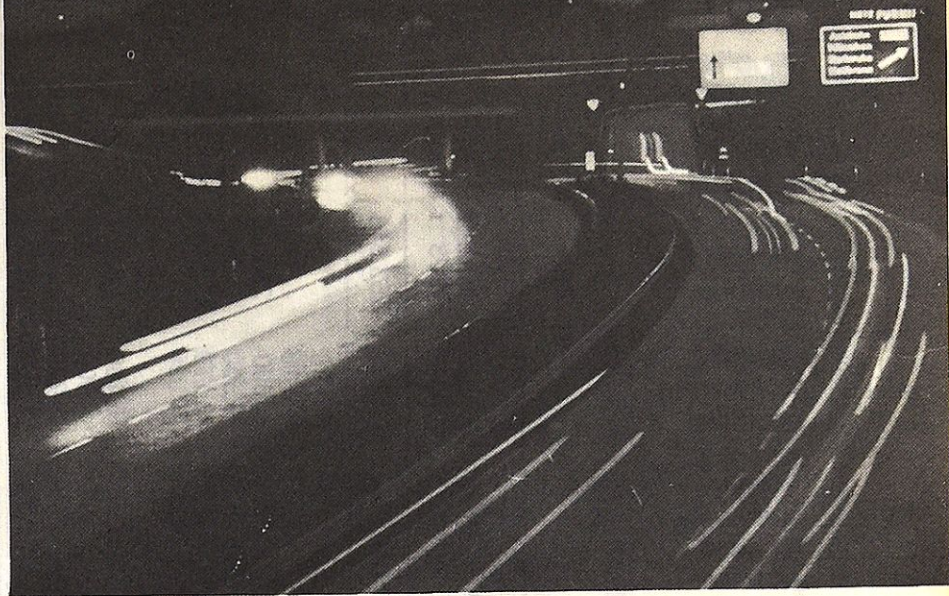
Casi todos los coches tienen hoy en día luces de posición. Ahora bien, hace falta que su eficacia no se vea disminuída por alguna de las tres siguientes causas, que son las más frecuentes: piloto roto, bombilla fundida o exterior sucio por el barro y el polvo. Finalmente, algunos usuarios, a base de montar extraños suplementos cromados en los parachoques, consiguen dejar una serie de ángulos muertos desde los cuales los pilotos resultan invisibles.

Otro tanto se puede decir para el resto de las luces de posición y maniobra, especialmente para los intermitentes (posteriores, frontales y laterales), cuya importancia en el tráfico actual es innecesario poner de relieve. En los viajes de carretera, con tiempo lluvioso, cada parada en una gasolinera, o para tomar alimento



o bebida, debe aprovecharse para dar una rápida pero eficaz limpieza a todas las luces, tanto los faros como las de posición y maniobra.

En los casos de niebla intensa, los pilotos usuales apenas si se distinguen. Para tales casos existen unas luces rojas especiales de niebla, muchos más potentes, que tienen un alcance bastante superior. No es que



todo el mundo deba utilizarlas, sería ridículo, pero los vehículos (en especial los más lentos, como los camiones) que con frecuencia transitan por itinerarios donde la niebla es frecuente, deberían tener muy en cuenta la existencia de estos interesantes accesorios.

Una vez lanzada esta llamada de atención, podemos entrar en lo que, al fin y al cabo, constituye el núcleo de la cuestión del alumbrado: los faros. Hoy en día, todos los vehículos españoles de turismo llevan instalación eléctrica de 12 voltios, que suministra una buena potencia luminosa con las actuales bombillas de luz larga-cruce asimétrico, que prácticamente todas son de 45/40 vatios. Ahora bien, hace falta que los faros estén en perfectas condiciones para aprovechar el excelente rendimiento luminoso que tienen a su disposición.

El buen estado de los faros tienen dos vertientes: perfección de todos sus componentes y buena alineación del conjunto óptico. Los elementos del faro son, básicamente, tres: bombilla (foco luminoso), parábola (pantalla reflectante) y cristal (protector y dispersor del haz luminoso).

El cristal debe estar perfectamente limpio en cuanto sea posible atender a ello: la parábola debe mantener un brillo absoluto, lo cual puede obligar a la sustitución de la misma en un coche con varios años de edad, ya que la humedad la va oxidando, y, finalmente, la bombilla debe estar lo suficientemente «joven» como para que no se aprecie en ella el ennegrecimiento precursor de la rápida fusión de su filamento. Recordemos aquí, ya que tocamos el tema, la obligación de llevar repuesto de bombillas en el vehículo.

Nuestros faros son perfectos; enhorabuena. Ahora falta que apunten hacia donde deben. La mayoría de los coches utilizan dos faros, con doble filamento en su bombilla, por lo que su alineación debe responder simultáneamente a las exigencias de ambos tipos de iluminación: intensiva y de cruce. Naturalmente, los fabricantes de las bombillas ya lo tienen en cuenta, y el «corte» horizontal de la luz de cruce está debidamente estudiado.

# \* lo que cuesta mantener los coches nacionales \*

## CITROEN

## BARREIROS

## AUTHI

	2 CV.	Azam 6	Dyane 6	Break	Dynam	Simca normal	Simca especial	Simca 1200	Dodge GL	Dodge GT	Mini 1000 normal	Morris 1300	Mini 1275	MG 1300
<b>PRECIO DE VENTA, CON IMPUESTOS:</b>	<b>82.868</b>	<b>94.601</b>	<b>98.153</b>	<b>117.808</b>	<b>130.121</b>	<b>116.280</b>	<b>143.820</b>	<b>155.448</b>	<b>280.296</b>	<b>324.360</b>	<b>127.908</b>	<b>149.328</b>	<b>153.918</b>	<b>182.376</b>
Consumo: litros/100 kilómetros .....	5,5	6,75	6,75	6,75	7	7	7	8	15	15	9	10	10	10
Aceite: litros/100 kilómetros .....	0,10	0,10	0,15	0,15	0,15	0,16	0,18	0,18	0,25	0,25	0,18	0,18	0,20	0,20
Duración neumáticos: kilómetros ...	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	30.000	30.000	25.000	30.000
Precio juego neumáticos .....	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	3.100	3.500	3.800	7.200	8.500	3.600	3.500	3.600	3.800
Seguro mínimo .....	2.220	2.220	3.120	3.172	3.172	2.635	3.172	3.172	4.500	4.500	3.172	3.172	3.172	3.172
<b>GASTOS FIJOS DE UTILIZACION:</b>														
Interés del 5 por 100 sobre precio ...	3.499	3.995	4.145	4.975	5.495	4.750	5.875	6.350	11.450	13.250	5.225	6.100	6.287	7.450
Tenencia y Disfrute .....	—	—	—	—	—	800	800	900	4.600	4.600	900	900	900	900
Impuesto de Circulación .....	350	350	350	350	350	350	350	700	1.500	1.500	700	700	700	700
Seguro .....	2.220	2.220	3.120	3.172	3.172	2.635	3.172	3.172	4.500	4.500	3.172	3.172	3.172	3.172
Garaje .....	—	—	—	—	—	—	—	—	10.200	10.200	—	—	—	—
Gastos varios .....	1.450	1.740	1.880	2.260	2.350	2.075	2.520	2.520	4.900	6.000	2.500	2.750	2.850	3.300
<b>Total gastos fijos .....</b>	<b>7.519</b>	<b>8.305</b>	<b>9.495</b>	<b>10.757</b>	<b>11.367</b>	<b>10.610</b>	<b>12.717</b>	<b>13.642</b>	<b>37.150</b>	<b>40.050</b>	<b>12.497</b>	<b>13.622</b>	<b>13.909</b>	<b>15.522</b>
<b>GASTOS VARIABLES PARA CADA 10.000 KILOMETROS:</b>														
Gasolina: a 11 pesetas/litro .....	7.260	8.910	8.910	8.910	9.240	9.240	9.240	10.560	19.800	19.800	11.880	13.200	13.200	13.200
Aceite: a 30 pesetas/litro .....	300	300	450	450	450	480	540	540	750	750	540	540	600	600
Neumáticos .....	900	900	900	900	900	1.030	1.160	1.250	2.880	3.400	1.200	1.160	1.440	1.260
Conservación y reparaciones .....	1.680	1.917	1.989	2.388	2.637	2.280	2.820	3.048	5.496	6.360	2.508	2.928	3.018	3.576
Imprevistos .....	576	659	684	820	906	783	969	1.047	1.888	2.186	862	1.006	1.037	1.229
<b>Total gastos variables .....</b>	<b>10.716</b>	<b>12.686</b>	<b>12.933</b>	<b>13.468</b>	<b>14.133</b>	<b>13.813</b>	<b>14.729</b>	<b>16.445</b>	<b>30.814</b>	<b>32.496</b>	<b>16.990</b>	<b>18.834</b>	<b>19.295</b>	<b>19.865</b>
<b>DEPRECIACION</b> .....	<b>13.217</b>	<b>13.900</b>	<b>14.175</b>	<b>17.014</b>	<b>18.792</b>	<b>15.820</b>	<b>18.205</b>	<b>22.987</b>	<b>43.824</b>	<b>47.965</b>	<b>18.914</b>	<b>22.082</b>	<b>22.760</b>	<b>26.969</b>
Gastos fijos .....	7.519	8.305	9.495	10.757	11.367	10.610	12.717	13.642	37.150	40.050	12.497	13.622	13.909	15.522
Gastos variables .....	10.716	12.686	12.933	13.468	14.133	13.813	14.729	16.445	30.814	32.496	16.990	18.834	19.295	19.865
<b>GASTOS TOTALES 10.000 kilómetros/año</b>	<b>31.452</b>	<b>34.891</b>	<b>36.603</b>	<b>41.239</b>	<b>44.292</b>	<b>40.243</b>	<b>45.651</b>	<b>53.074</b>	<b>111.788</b>	<b>120.511</b>	<b>48.401</b>	<b>54.538</b>	<b>55.964</b>	<b>62.356</b>
Coste por kilómetro .....	3,14	3,48	3,66	4,12	4,42	4,02	4,56	5,30	11,17	12,05	4,84	5,45	5,59	6,23
<b>GASTOS TOTALES 20.000 kilómetros/año</b>	<b>42.168</b>	<b>47.577</b>	<b>49.536</b>	<b>54.707</b>	<b>58.425</b>	<b>54.056</b>	<b>60.308</b>	<b>69.519</b>	<b>142.602</b>	<b>153.007</b>	<b>65.391</b>	<b>73.368</b>	<b>75.259</b>	<b>82.221</b>
Coste por kilómetro .....	2,10	2,37	2,47	2,73	2,92	2,70	3,01	3,47	7,13	7,65	3,26	3,66	3,76	4,11
<b>GASTOS TOTALES 30.000 kilómetros/año</b>	<b>52.844</b>	<b>60.263</b>	<b>62.469</b>	<b>68.175</b>	<b>72.558</b>	<b>67.869</b>	<b>75.109</b>	<b>85.964</b>	<b>173.416</b>	<b>185.503</b>	<b>82.381</b>	<b>92.206</b>	<b>94.551</b>	<b>102.086</b>
Coste por kilómetro .....	1,76	2,00	2,08	2,27	2,41	2,26	2,50	2,86	5,78	6,18	2,74	3,07	3,15	3,40

El hombre ordenado, aquél que quiere saber en todo momento lo que le rinde su automóvil no ya en cuanto a funcionamiento de su motor, como tal vehículo, sino en orden a la marcha de sus negocios, publicamos unos cuadros magníficamente concebidos por Auto-Revista en los que se detalla el costo de mantenimiento de los coches nacionales con todo detalle. Huelgan por tanto más comentarios explicativos.

	R E N A U L T					S E A T								
	R-4	R-4 Súper	R-8	R-6	R-10	600	850 normal	850 especial	850 4 puert.	124 normal	124 lujo	1430	1500	1800
<b>PRECIO DE VENTA, CON IMPUESTOS:</b>	<b>95.667</b>	<b>105.139</b>	<b>125.949</b>	<b>128.397</b>	<b>140.637</b>	<b>74.592</b>	<b>89.865</b>	<b>101.824</b>	<b>111.296</b>	<b>144.430</b>	<b>153.000</b>	<b>167.198</b>	<b>170.748</b>	<b>219.708</b>
Consumo: litros/100 kilómetros .....	6,5	6,5	7	7	8	6,75	7	7,5	7,5	9	9	9	12	7,5
Aceite: litros/100 kilómetros .....	0,15	0,15	0,17	0,17	0,18	0,15	0,15	0,15	0,15	0,18	0,18	0,18	0,20	0,10
Duración neumáticos: kilómetros ...	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Precio juego neumáticos .....	2.650	2.650	3.300	3.300	3.900	3.000	3.000	3.000	3.000	3.600	3.800	3.800	4.000	4.000
Seguro mínimo .....	2.220	2.220	3.172	3.172	3.172	2.220	2.220	2.220	3.172	3.172	3.172	3.172	3.172	4.000
<b>GASTOS FIJOS DE UTILIZACION:</b>														
Interés del 5 por 100 sobre precio ...	4.030	4.440	5.145	5.245	5.700	3.150	3.795	4.300	4.700	5.900	6.250	6.830	6.925	8.975
Tenencia y Disfrute .....	—	—	800	800	900	—	—	—	—	900	900	900	1.200	1.350
Impuesto de Circulación .....	350	350	350	350	700	350	350	350	350	700	700	700	700	700
Seguro .....	2.220	2.220	3.172	3.172	3.172	2.220	2.220	2.220	3.172	3.172	3.172	3.172	3.172	4.000
Garaje .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.200	7.200
Gastos varios .....	1.670	1.840	2.200	2.300	2.460	1.300	1.500	1.780	1.940	2.530	2.680	3.000	3.000	3.000
<b>Total gastos fijos .....</b>	<b>8.270</b>	<b>8.850</b>	<b>11.667</b>	<b>11.867</b>	<b>12.932</b>	<b>7.020</b>	<b>7.865</b>	<b>8.650</b>	<b>10.162</b>	<b>13.202</b>	<b>13.702</b>	<b>14.602</b>	<b>22.197</b>	<b>25.225</b>
<b>GASTOS VARIABLES PARA CADA 10.000 KILOMETROS:</b>														
Gasolina: a 11 pesetas/litro .....	8.580	8.580	9.240	9.240	10.560	8.910	9.240	9.900	9.900	11.880	11.880	11.880	15.840	5.226
Aceite: a 30 pesetas/litro .....	450	450	510	510	540	450	450	450	450	540	540	540	600	300
Neumáticos .....	880	880	1.100	1.100	1.300	1.000	1.000	1.000	1.000	1.200	1.250	1.250	1.330	1.330
Conservación y reparaciones .....	1.934	2.131	2.469	2.517	2.736	1.512	1.821	2.064	2.256	2.832	3.000	3.278	3.324	4.308
Imprevistos .....	664	732	848	865	947	519	626	709	775	973	1.031	1.126	1.142	1.480
<b>Total gastos variables .....</b>	<b>12.508</b>	<b>12.773</b>	<b>14.167</b>	<b>14.232</b>	<b>16.083</b>	<b>12.391</b>	<b>13.137</b>	<b>14.123</b>	<b>14.381</b>	<b>17.425</b>	<b>17.701</b>	<b>18.074</b>	<b>22.236</b>	<b>12.644</b>
<b>DEPRECIACION .....</b>	<b>16.116</b>	<b>13.284</b>	<b>12.987</b>	<b>18.985</b>	<b>20.684</b>	<b>8.398</b>	<b>9.466</b>	<b>14.706</b>	<b>16.074</b>	<b>21.358</b>	<b>22.625</b>	<b>24.724</b>	<b>29.322</b>	<b>32.489</b>
Gastos fijos .....	8.270	8.850	11.667	11.867	12.932	7.020	7.865	8.650	10.162	13.202	13.702	14.602	22.197	25.225
Gastos variables .....	12.508	12.773	14.167	14.232	16.083	12.391	13.137	14.123	14.381	17.425	17.701	18.074	22.236	12.644
<b>GASTOS TOTALES 10.000 kilómetros/año</b>	<b>36.894</b>	<b>34.907</b>	<b>38.821</b>	<b>45.084</b>	<b>49.699</b>	<b>27.809</b>	<b>30.468</b>	<b>37.479</b>	<b>40.617</b>	<b>51.985</b>	<b>54.028</b>	<b>57.400</b>	<b>73.755</b>	<b>70.358</b>
Coste por kilómetro .....	3,68	3,49	3,88	4,50	4,96	2,78	3,04	3,74	4,06	5,19	5,40	5,74	7,37	7,03
<b>GASTOS TOTALES 20.000 kilómetros/año</b>	<b>49.402</b>	<b>47.680</b>	<b>52.988</b>	<b>59.316</b>	<b>65.782</b>	<b>40.200</b>	<b>43.605</b>	<b>51.602</b>	<b>54.998</b>	<b>69.410</b>	<b>71.729</b>	<b>75.474</b>	<b>95.991</b>	<b>83.002</b>
Coste por kilómetro .....	2,47	2,38	2,64	2,96	3,28	2,01	2,18	2,58	2,74	3,47	3,58	3,77	4,80	4,15
<b>GASTOS TOTALES 30.000 kilómetros/año</b>	<b>61.910</b>	<b>60.453</b>	<b>67.155</b>	<b>73.548</b>	<b>81.865</b>	<b>52.591</b>	<b>56.742</b>	<b>65.725</b>	<b>69.379</b>	<b>86.835</b>	<b>89.430</b>	<b>93.548</b>	<b>118.227</b>	<b>95.646</b>
Coste por kilómetro .....	2,06	2,01	2,23	2,45	2,72	1,75	1,89	2,19	2,31	2,89	2,98	3,11	3,94	3,18

# Mini 1275 C.

**Ve con él a tu trabajo, a tus compromisos,  
apárcalo delante de tu club habitual...  
y en los festivos, ponle un número y gana  
los rallyes que quieras.**



## Mini C

El mejor pasaporte para Europa



### Características Técnicas:

**Motor:** Cilindrada: 1275 c.c.

59 c.v. a 5.250 r.p.m. Par motor máximo: 9,54 m/Kg. a 3.500 r.p.m.

**Carburación:** Carburador SU.HS 4.

**Transmisión:** Embrague monodisco en seco de 18 cm. de diámetro accionado hidráulicamente.

**Suspensión:** Delantera: Trapecios de suspensión independientes, con amortiguación "Hydrolastic". Trasera: Brazos de suspensión oscilante con amortiguación "Hydrolastic" y resortes auxiliares.

**Frenos:** Hidráulicos tipo Lockheed con servo-freno incorporado. Delanteros: De disco. Traseros: De tambor.



## ACCIDENTES POR NO CIRCULAR POR LA DERECHA

Entre las infracciones de los conductores, origen de accidentes con víctimas, en las carreteras españolas, la de circular por mano contraria o en dirección prohibida, figura en tercer lugar, después de la velocidad peligrosa y la de adelantamiento antirreglamentario.

En 1967 esta peligrosa infracción de circular por mano contraria o en dirección prohibida, fue causa de 1.498 accidentes con víctimas, de los que 168 fueron mortales.

## CASO DE EMERGENCIA

— 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 zigzag 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 de lugar a una colisión menor. Habrá evitado el peligro mayor.

## TAMBIEN LAS BICICLETAS

Los ciclistas también deben circular por la derecha, uno tras otro. La bicicleta continúa siendo uno de los vehículos más utilizados para el transporte o para hacer deporte. Se estima que existen en el mundo aproximadamente, unos trescientos millones de bicicletas. Sólo en la República Federal Alemana existe una red de caminos para bicicletas que se calcula en 10.000 kilómetros. Una red de caminos tan importante para cada persona como pueden ser las autopistas.

### LA PRISA MAL CONSEJERO

La revista «Flett Owner», norteamericana, ha hecho público un estudio efectuado por el Departamento Judicial en el que se demuestra que dos conductores sometidos a una prueba a lo largo de una carretera de 1.600 kilómetros, uno de ellos conduciendo de prisa y no respetando las señales y el otro normal y correctamente, llegaron a la meta tan sólo con 31 minutos de diferencia. El primero de estos conductores tuvo que hacer 4 paradas para no atropellar a otros tantos peatones y uso el freno 1.335 veces.

El conductor sensato no tuvo que hacer ninguna parada y utilizó el freno 642 veces.

Está demostrado, pues, que el conductor nervioso y con mucha prisa se convierte en un riesgo para los otros conductores y no llega a su destino mucho antes que el conductor sensato.

## CIRCULAR POR LA DERECHA

Es la base para una circulación correcta y segura.

### En zona urbana

Si están marcadas las bandas, o carriles, en el pavimento, mantenerse siempre dentro de aquel por el que se circule, sin desviarse hacia un lado u otro, salvo cuando se vaya a maniobrar, haciendo, en tal caso, la advertencia con la debida antelación.

Cuando por cualquier circunstancia no se quiera o no se pueda circular a la velocidad impuesta por el ritmo de vía, mantenerse completamente a la derecha para no dificultar la marcha de los demás vehículos.

### En carretera

Si están marcadas las líneas centrales, no rebasarlas, más que para adelantar, donde esté permitido.

Poner especial cuidado en circular completamente por la derecha en:

- curvas sin visibilidad.
- cambios de rasante.
- al cruzarse con otros vehículos.
- al ser adelantado.



# 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

# Crédito Navarro

BANCO FUNDADO EN 1863



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

Capital desembolsado ..... 253.218.750 ptas.  
Reservas ..... 535.331.470 »  
Total ..... 778.550.220 »

**Agencia Urbana n.º 1**  
**de Pamplona**

Avda. de D. Marcelo Celayeta n.º 10 bis  
(Rochapea)

## SUCURSALES:

**NAVARRA:** 44 Sucursales en las principales localidades

**MADRID:** Recoletos, 22 y 2 más en la provincia

**VIZCAYA:** Bilbao, Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 en Santuchu  
y 7 Sucursales más en la provincia

**GUIPUZCOA:** San Sebastián, Avda. de España, 9

---

**COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO**

**REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS**

### INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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

## \* PREGUNTAS A \* ANTONIO MADUEÑO

Un consultorio al que pueden escribir todos nuestros lectores

### MINI 1.000-E. FRENSOS. PRESION DE ACEITE

Escribe don Jaime Ribas Olivella. Alfonso Sala, 69. OLESA (Barcelona).

**PREGUNTA:** Poseo un Mini 1.000-E, y no estoy muy conforme en cuanto a frenos, ya que antes, en un 600 que tenía, notaba que a la misma velocidad los frenos clavaban más de prisa. ¿A qué puede ser debido? He pensado incluso en ponerlo un servo, y me han indicado que no es esa la solución, pues hay pocos Mini con servo.

El manómetro de presión marca un ralentí con 3 kilos, y a 5.000 revoluciones por minuto, 5,5 kg/cm. Esto lo hace desde el primer día, y ahora lleva 3.800 kilómetros. ¿A qué es debido?

El encendido transistorizado, ¿perjudica en algo al coche? ¿Da tan buenos resultados? Si fuese así, y según dice la propaganda, no creo que fuese un gran desperdicio para las fábricas, incluirlo como equipo de serie.

**RESPUESTA:** Amigo mío, el Mini 1.000 no es ningún fenómeno frenando, pero tampoco es como para echarse a llorar. Y me parece tonto sacar las cosas de órbita al pretender que la frenada del 600 sea superior.

Lo que ocurre es que indudablemente, los frenos de su coche no marchan bien por cualquier circunstancia, bien de aproximación, bien de abrillantamiento de ferodos, etc., lo que puede comprobar poniéndolos en mano de un buen especialista.

Indudablemente que puede instalar un servo que le reforzará notablemente la frenada, aunque sinceramente, no creo que haga falta, en tanto en cuanto el coche no se prepare para obtener velocidades superiores a las indicadas por la casa.

Una leve sobrepresión en el muelle de seguridad de la válvula de descarga puede elevar la presión máxima del sistema de lubricación, cosa que no es mala, siempre y cuando no sea excesiva, como no lo es en su caso. Lo verdaderamente notable son los 3 kg/cm. a bajo régimen de ralentí. No tengo ninguna duda en que sea el indicador el que es defectuoso, por lo que ahora que el coche está en garantía debe hacérselo revisar.

El encendido transistorizado, como he dicho varias veces, tiene una gran utilidad cuando se trata de alcanzar un elevado número de revoluciones, tal y como sucede en los coches de competición. Las ventajas para el coche normal son dudosas, a no ser la comodidad de no estar con casi constante atención a los platinos y bujías, que con el transistorizado no necesitan revisarse nada más que de muy tarde en tarde. Pero, como le digo, la principal ventaja es la de mantener casi constantemente el valor de tensión en el circuito secundario.

**RENAULT**  **4**  
furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

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

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

CONCESIONARIO  
PARA GUIPUZCOA

**ALBERDI, S. A.**

\*

Avenida Tolosa, s/n  
Teléfono 4148

\*

Zabaleta, 52  
Teléfono 18551

\*

**SAN SEBASTIAN**

# ESTUDIO ECONOMICO DEL MORRIS

Precio franco fábrica: 115.500 pesetas.

Precio total: 142.147 pesetas.

Promedio de gastos en cuatro años:

10.000 Kms. ....	4,82 Ptas/Km.
20.000 Kms. ....	3,16 Ptas/Km.
30.000 Kms. ....	2,63 Ptas/Km.

El Mini 1.000 de Authi es, sin ninguna duda, uno de los coches ideales para la ciudad y que en carretera también tiene un comportamiento extraordinario. De todos son conocidas la serie de virtudes que han hecho de este modelo uno de los más apreciados en el mundo entero y que hace aproximadamente un año lanzó al mercado español la firma pamplonica. El coche es claramente un cuatro plazas, a pesar de su reducido aspecto exterior. La entrada a las plazas delanteras es cómoda, y una vez dentro, el espacio para piernas y cabeza es más que suficiente.

Como en el resto de los estudios, consideramos que el propietario es quien conduce el vehículo y que recorre un 60 por 100 del kilometraje en ciudad y un 40 por 100 en carretera. Intervienen en él factores como la depreciación, interés del capital invertido, gastos de garaje, lavado, mantenimiento más usual y seguro obligatorio.

Estos conceptos podrían ser reducidos en la mayor parte de los casos cuando se trata de un uso normal del coche, por un propietario que lo utiliza para su trabajo, su recreo, etc. En ese caso se eliminan los conceptos de interés del capital invertido y garaje, y el resultado del coste por kilómetro es el que sigue:

	Kilómetros recorridos		
	10.000	20.000	30.000
Año primero ... ..	1,43	1,32	1,28
Año segundo ... ..	1,50	1,35	1,33
Año tercero . . . . .	1,57	1,40	1,35
Año cuarto ... ..	1,66	1,46	1,44
PROMEDIO			
CUATRO AÑOS:	1,54	1,28	1,35

Consideramos dos tipos de gastos: los fijos y los variables.

## GASTOS FIJOS

Han de anotarse en este apartado los siguientes conceptos: Garaje, 9.360 pesetas al año. Tasa municipal, 350 pesetas. Seguro obligatorio, 1.112 pesetas. Interés del capital, 8.528 pesetas. Depreciación de un porcentaje decreciente cada año, sobre el precio del coche matriculado que es de pesetas 142.147. La depreciación viene a estimarse en un 20 por 100 de su valor para el primer año y un recorrido de 20.000 kilómetros, 12 por 100 para el segundo año, 10 para el tercero y 8 para el cuarto.

## GASTOS VARIABLES

**Gasolina.** El consumo medio viene a ser de 8 litros cada 100 kilómetros en ciudad y carretera, al precio de 11 pesetas el litro.

**Aceite del motor.** Pasado el rodaje se cambia cada 2.500 kilómetros. La capacidad del cárter es de 4,25 litros, más tres cuartos de litro para las reposiciones. El precio por litro es de 25 pesetas.

**Engrase y lavado.** Tomamos como operaciones recomendadas para un recorrido de 10.000 kilómetros anuales: 24 lavados, 2 petroleados, 1 lavado de bajos y 7 engrases. Todas estas operaciones oscilan en un coste de 1.100 pesetas. Lógicamente están supeditadas a los recorridos que se hagan al año con este coche.

**Neumáticos.** Estimando la vida de un juego de neumáticos en 30.000 kilómetros, su coste es de 3.435 pesetas.

Se considera también dentro de los gastos variables el entretenimiento general del coche que ofrece una forma conjunta, utilizando una base internacional en función del precio de costo. Naturalmente que estos gastos de entretenimiento varían en función del kilometraje recorrido.

# MINI 1.000-E

## AÑO PRIMERO.

	Kilómetros recorridos		
	10.000	20.000	30.000
Gastos fijos ... ..	44.936,00	47.779,00	50.622,00
Gastos variables.	12.842,00	24.973,00	37.104,00
<b>Total ... ..</b>	<b>57.778,00</b>	<b>72.752,00</b>	<b>87.726,00</b>
Precio Ptas./Km.	5,77	3,64	2,92

## AÑO SEGUNDO.

Gastos fijos ... ..	33.565,00	36.407,00	39.250,00
Gastos variables.	13.553,00	25.684,00	38.526,00
<b>Total ... ..</b>	<b>47.118,00</b>	<b>62.091,00</b>	<b>77.776,00</b>
Precio Ptas./Km.	4,71	3,10	2,59

## AÑO TERCERO.

Gastos fijos ... ..	30.722,00	33.565,00	36.407,00
Gastos variables.	14.264,00	26.632,00	39.316,00
<b>Total ... ..</b>	<b>44.986,00</b>	<b>60.197,00</b>	<b>75.723,00</b>
Precio Ptas./Km.	4,50	3,00	2,52



## AÑO CUARTO.

Gastos fijos ... ..	27.872,00	30.719,00	33.562,00
Gastos variables.	15.212,00	27.896,00	41.844,00
<b>Total ... ..</b>	<b>43.084,00</b>	<b>58.615,00</b>	<b>75.406,00</b>
Precio Ptas./Km.	4,30	2,93	2,51

### Promedio

<b>cuatro años .</b>	<b>4,82</b>	<b>3,16</b>	<b>2,63</b>
----------------------	-------------	-------------	-------------

MOTOR PRESS  
(Servicio de Estudios)

FIAT  
SEAT

**CANO, S. A.**

VESPA  
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

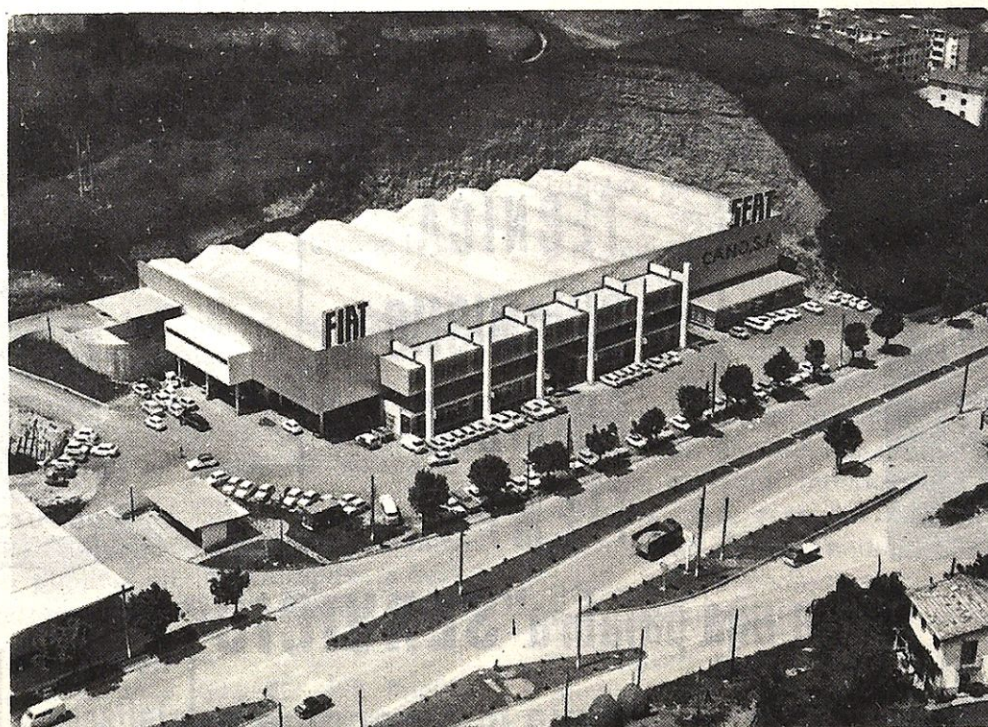
Asistencia  
en garantía

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



## Nuevos MERCEDES de 3.500 c.c.

Mercedes siempre es noticia. La marca tiene un prestigio y una resonancia más que suficientes para que, cualquier cosa que haga, despierte el interés de los aficionados. Y más aún en ocasiones en las que, como la presente, la novedad es importante de por sí.

Manteniendo fijos todos los modelos de la gama ya existente (en total con los nuevos, pasan a ser 19), se añaden otros tres, utilizando carrocerías ya existentes, a las que se dota de un motor nuevo. Los coches son los Coupé y Cabriolet 280 SE, que por otra parte se siguen

fabricando con su ya conocido y acreditado motor de 6 cilindros, 2,8 litros y 170 CV, y el 300 SEL, que también sigue con el motor de 6,3 litros V-8.

Pero a estos tres coches se les monta ahora, además, un nuevo motor, común para todos ellos. Se trata de una versión reducida del V-8, de aleación ligera, con medidas 92/65,8 mm., que cubica 3.499 c.c., y que rinde 200 CV DIN a 5.800 r.p.m., con un par máximo de 29,2 m.Kg. DIN a 4.000 r.p.m.

Este motor lleva un árbol de levas en culata por cada bancada de cilindros, inyección de combustible de control electrónico y encendido transistorizado; la relación de compresión es 9,5 a 1.

El Coupé lleva cambio de 4 marchas sincronizadas, y a petición, cambio automático, pesa 1.570 kg. en vacío y alcanza los 210 km/h. El Cabriolet, únicamente se sirve con cambio automático, pesa 1.650 kg., y alcanza 205 km/h., y el 300 SEL 3,5, con cambio automático (y a petición manual), pesa 1.670 kg. y también alcanza los 205 km/h.

Este nuevo motor Mercedes, de modernísimo diseño y construcción, está autorizado para un régimen máximo, en utilización normal, de 6.500 r.p.m., y con él, estos modelos ascienden a una altura de perfección difícil de superar.

(Motor Press)

# 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



Oficinas:

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

en una palabra "SERVICIO"  
Esto es lo que le ofrecemos

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

Uno de los elementos que integran el fenómeno de la circulación es el hombre; que, a su vez puede presentarse con múltiples aspectos, de entre los cuales interesa sólo y en mayor medida contemplarlo ahora, como peatón o usuario de las vías públicas mediante el empleo de los medios naturales o anatómicos para sus movimientos de traslación.

En el indicado aspecto, el ser humano aparece inmerso en la corriente del tráfico como parte, sin duda, la más débil y expuesta a sufrir daños en su integridad corporal si en cualquier momento, rota la armonía de aquél, surge el hecho o accidente casual, fortuito o culpable. Pero no se olvide que a pesar de su pequeñez frente a la masa rodante de vehículos, el peatón necesita de una ética y educación viales sin las que sería nota discordante y víctima segura de su propia inadaptación; y a ello atienden algunos preceptos del Código de la Circulación, que constituyen otras tantas reglas de comportamiento para la utilización por los viandantes, de calles y carreteras.

En efecto, las normas reglamentarias al prescribir que los peatones deben circular por los pasos, aceras o andenes de la derecha, a ellos destinados, y de no haberlos por el borde de la calzada, derecho en vías urbanas e izquierdo en las interurbanas, establecen un orden, sentido de forma de tránsito cuya finalidad es asegurar al máximo la integridad de los usuarios a quienes se dirige el precepto, a la par de salvaguardar la precisa armonía entre las diversas clases de usuarios; aspecto este último de la circulación, digno de ser contemplado con detenimiento porque justamente constituye el mismo la esencia o razón de ser de toda una normativa orientada a ordenar objetivamente el tráfico y la disciplinar a cuantos participan en él.

Se advierte la trascendencia de esta faceta del problema, con sólo contemplar la desigualdad que presenta el



tacarse la obligación que tiene todo conductor de acortar la marcha cuando se aproxima a un punto indicado como paso de peatones, deteniéndose incluso si uno de éstos cruza la calzada, y obedecer en todo caso las señales de los semáforos y agentes de la circulación.

### PASOS DE PEATONES

Se deduce de lo expuesto que existen dos clases de paso de peatones con efectos diferentes: uno al constituido por una simple marca sobre la calzada (clavos o líneas paralelas) que es complemento de una regulación de tráfico por semáforos o agentes y cuyas marcas no otorgan por sí preferencia de paso al peatón: el otro, el llamado de «cebra», conocido y visible a distancia, ante el cual, si es utilizado por un peatón que inicia o trata de terminar el cruce, todos los conductores de vehículos deben adaptar la marcha para permitir que aquél termine de cruzar, deteniéndose si fuera preciso.

Por desgracia se repite con inusitada y dolorosa frecuencia en nuestras calles la escena del automóvil lanzado que obliga a detenerse al peatón ya situado en el paso de cebra, cuando no aligera la marcha para no ser alcanzado por aquél mientras su conductor, en un alarde de ignorancia parejo al de su deficiente educación, insulta al viandante que él estima perturbador, pese a que le asistía para ello un indiscutible derecho a cruzar la calzada; y ello tanto si no existe semáforo de señales luminosas, como si se halla la luz de éste en rojo para los vehículos, pero con flecha verde que autoriza el giro, pues tal permisión no implica en caso alguno preferencia sobre los peatones que son los que la tienen cuando frente a ellos está la luz verde.

### LA PRIORIDAD

Pero ¡cuidado peatones!; no se interpreten mal estos casos de prioridad sobre los vehículos ni se abuse de ella con alardes opuestos a las normas de convivencia social. Utilizar para el cruce de calles los pasos señalizados, de cebra o regulados por semáforo, es ya situarse dentro del reglamento; pero hacerlo con decisión, diligentemente, sin movimientos violentos ni carreras, pero tampoco con lentitud exasperante y mucho menos deteniéndose, porque —repitémoslo una y mil veces— en materia de tráfico no existen derechos absolutos ni puede tolerarse el abuso del derecho, sino la necesidad imperiosa de identificarse todos y cada uno de los que utilizan las vías públicas, con la idea de que son muchos los usuarios y muy pequeñas las calles y carreteras, lo cual impone el deber cívico de respetar a los demás mediante el cumplimiento estricto de las reglas que a cada cual conciernen, a fin de lograr en definitiva un tránsito fluido, armónico, grato y seguro.

Peatón: por tu propia seguridad y las de los demás, observa las normas establecidas para el cruce de calzadas, demuestra en todo momento tu ética vial y tu sentido de responsabilidad y contribuirás en no escasa medida a que disminuya el número de accidentes, al tiempo de incrementar el respeto que a todo conductor de vehículos debe inspirar el más débil e indefenso de los usuarios de vías públicas.

## PASOS DE CEBRA

Por C. Muñoz-Repiso y Vaca

elemento «hombre» en sus modalidades de conductor de automóvil o peatón; de donde se hace preciso prever sus recíprocos deberes y derechos, éstos nunca absolutos, para que al compartir el uso de las vías públicas no quiebre la armonía y con ella dañada seriamente la parte más débil. A ello atienden los preceptos reglamentarios con detalles dignos de ser acatados, cuando contempla uno de los momentos más difíciles y peligrosos de la circulación de peatones: el cruce de calles y carreteras.

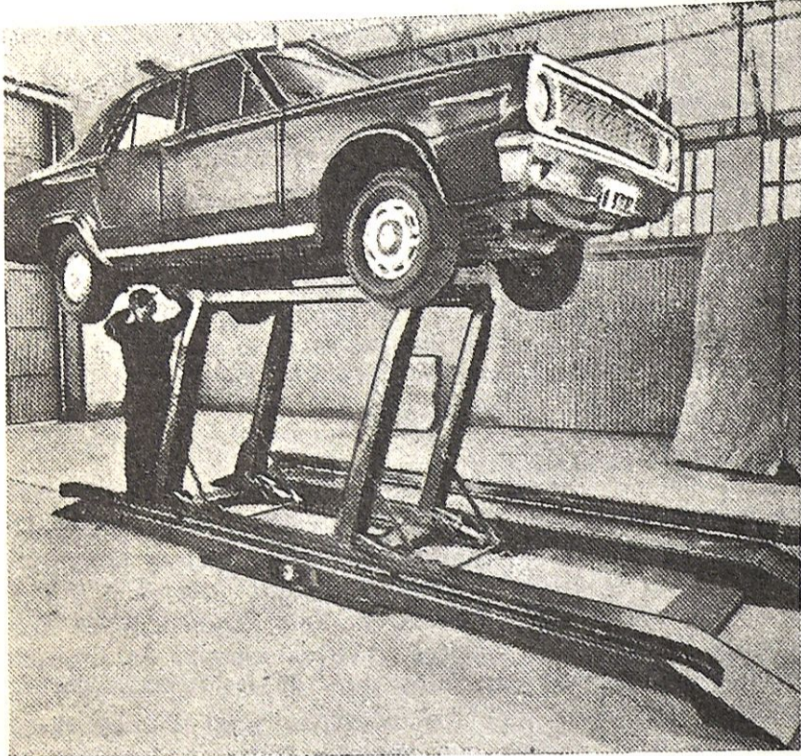
### OBLIGACIONES GENERALES

Como obligaciones de carácter general se imponen al peatón las siguientes:

- No atravesar la calzada sin cerciorarse previamente de que se halla libre a ambos lados.
- Cruzar con rapidez siguiendo una trayectoria perpendicular al eje de aquélla y detenerse para permitir el libre paso cuando iniciado el cruce se aproxime un vehículo.
- Esperar a los tranvías, autobuses, trolebuses y demás vehículos del servicio público en los refugios o aceras, sin invadir la calzada hasta que aquéllos estén parados.
- No cruzar las vías urbanas más que por los pasos señalizados, si los hay, y de no haberlos por los extremos de las manzanas, pero con observancia de las precauciones antedichas.

De los deberes impuestos a los conductores de vehículos en relación con los peatones, se deducen los derechos de éstos: y así —en orden a los pasos señalizados— merece des-

**ELEVADOR DE AUTOMOVILES  
ELECTRO-HIDRAULICO**



La firma española Asturiana de Manufacturas, S. L., ha puesto en el mercado un nuevo sistema de elevador de automóviles de superficie, con

funcionamiento electro-hidráulico, patentado en 25 países, entre ellos Rusia.

El nuevo elevador, denominado Samoa, modelo Alva 2000 Universal, no necesita compresor de aire y únicamente precisa una conexión a la corriente eléctrica normal, ya que es completamente automático.

Sus principales características son las siguientes: Capacidad 2.000 kilos. Altura de elevación horizontal, 1.700 milímetros. Velocidad de elevación, 1.700 milímetros en treinta segundos. Motor eléctrico de 1 CV.

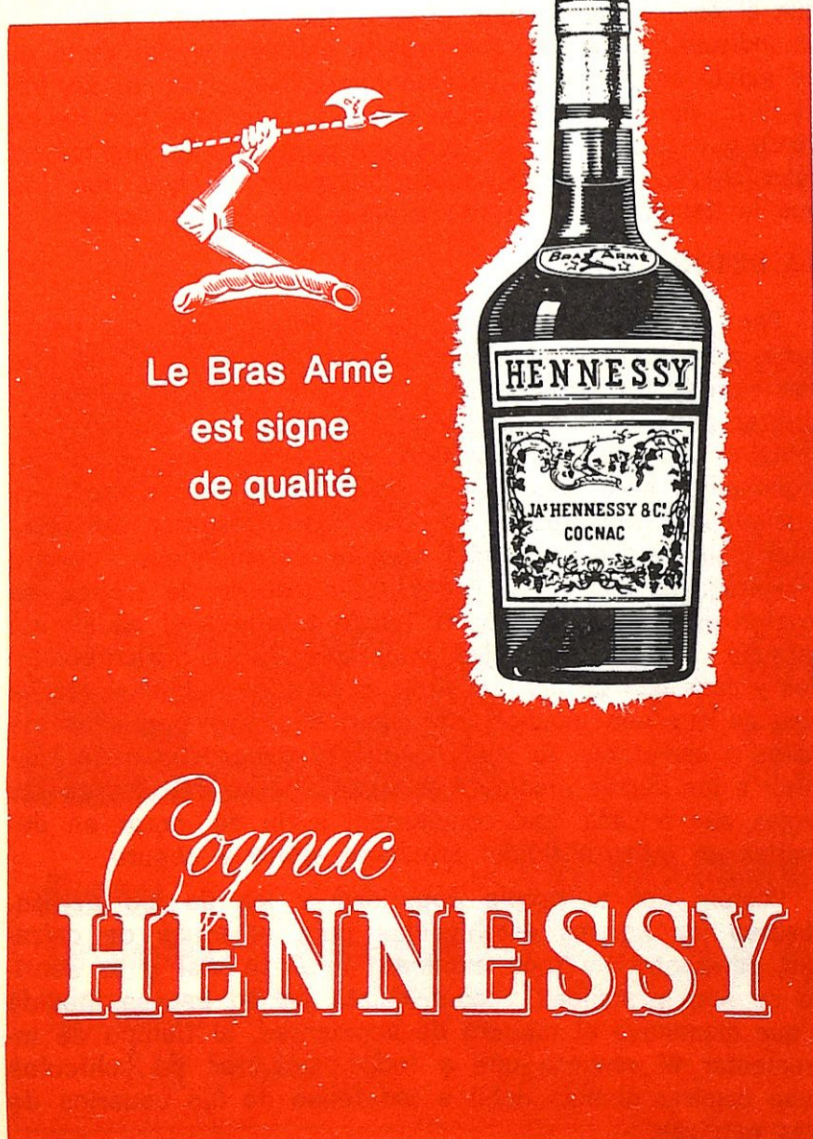
Para más información, diríjense al fabricante: Asturiana de Manufacturas, S. L., Pumarín, Gijón.

**SISTEMA DE FRENOS DUNLOP PARA  
VEHICULOS PESADOS**

El sistema de frenos Dunlop Maxaret antideslizante puede montarse ahora en los vehículos articulados pesados. Desarrollado hace varios años para evitar el derrape de los aviones cuando aterrizaban a grandes velocidades, ha ganado para Dunlop el Diploma de Seguridad 1969 del Institute of Automobile Assessors.

La firma explica que el nuevo sistema se fabrica ahora a un precio que resulta atractivo para los diseñadores de vehículos con tendencia a derrapar, especialmente con piso mojado. La producción inicial de unos 100 juegos al mes ha comenzado en la planta que Dunlop tiene en Coventry, y aumentará hasta llegar a los 400-500 juegos mensuales para dentro de dos años.

La esencia del sistema es un sensor electrónico, depende inicialmente del paso de gran rueda dentada situada en el árbol de transmisión, y que actúa a través de un campo magnético. Cuando se aplican los frenos y las ruedas comienzan a quedar bloqueadas, la rueda dentada gira más lentamente. El sistema elimina la presión de frenado poco antes de que pare el árbol de transmisión, es decir, antes de que se produzca el bloqueo y derrapaje. El equipo Maxaret vuelve a aplicar inmediatamente los frenos tan pronto como detecta que se ha evitado el derrapaje. El proceso se repite cuantas veces sea necesario hasta que el vehículo queda completamente parado.



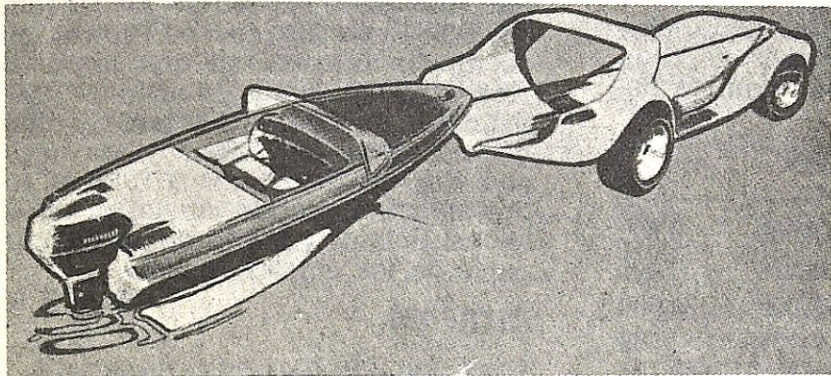
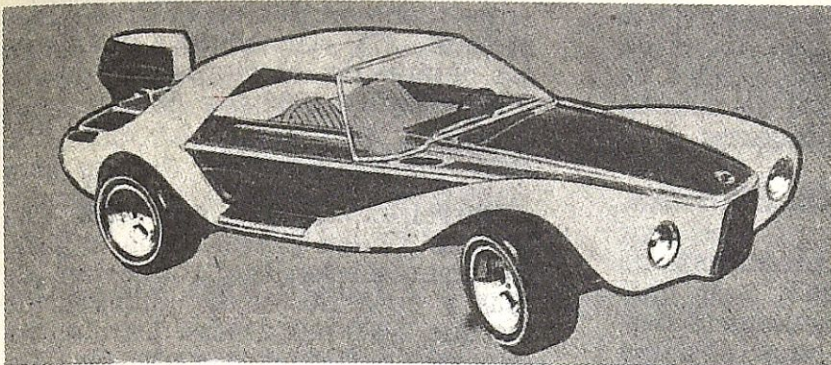
Le Bras Armé  
est signe  
de qualité

*Cognac*  
**HENNESSY**



# NOVEDADES NOVEL

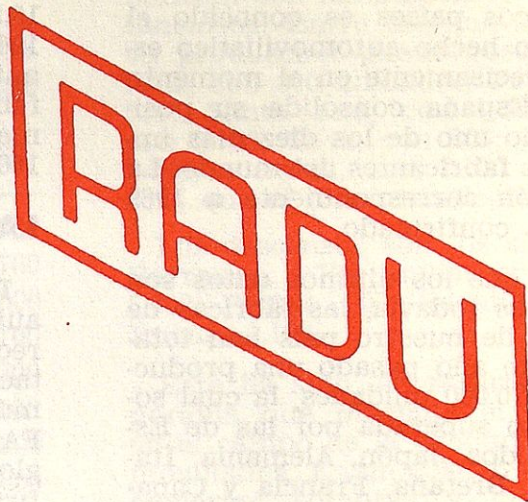
## VEHICULO AMBIVALENTE DE DISEÑO REVOLUCIONARIO



En el National Sports and Bot Show, o Salón Náutico, de San Francisco de California, el famoso diseñador Brooks Stevens, conocido por sus populares creaciones en el campo de los automóviles, de las que cabe destacar los modelos Esxalibur, réplica moderna de los monstruos sagrados de hace algunos años, como el Mercedes SSK y el Bugatti, presentó su última obra, denominada «Lakester», que es una acertada mezcla de embarcación fuera borda y vehículo playero, al estilo de los célebres «dune buggy», que tanto auge registran en la actualidad en los Estados Unidos.

La máxima novedad del Salón de San Francisco, que abrió sus puertas apenas hace unos días, fue sin duda el «Lakester», por su originalidad y utilidad. El «Lakester» es fundamentalmente una lancha fuera de borda, equipada con un motor de 50 HP., capaz de navegar como cualquier otra embarcación similar, pero que ofrece la particularidad de disponer de un soporte con cuatro ruedas que la transforma fácilmente en un automóvil, de carrocería abierta, cuyo elemento motriz es el propio motor de la lancha, que acciona las ruedas traseras del automóvil a través de una toma de fuerza situada en su parte inferior. El vehículo resultante se adapta a los Códigos de Circulación, ya que dispone de todos los elementos exigidos en cualquier automóvil y, una vez alcanzada la playa o la ribera del río se transforma nuevamente en una auténtica lancha para navegar, sin más que separarla de la plataforma o carrocería del automóvil propiamente dicho.

# Recambios Accesorios



**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

**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**

# 370.000 COCHES FABRICADOS EN ESPAÑA EN 1969

## 54.000 unidades más que el año anterior

### Desciende la producción de vehículos industriales y aumenta la de los tractores y ciclomotores

En pocos países es conocido el verdadero hecho automovilístico español, precisamente en el momento en que España consolida su posición como uno de los diez más importantes fabricantes del mundo. La producción correspondiente a 1969 así lo ha confirmado.

Pese a que los últimos datos son estimativos todavía, las fábricas de turismos de nuestro país han totalizado este año pasado una producción de 370.000 unidades, la cual sólo ha sido superada por las de Estados Unidos, Japón, Alemania, Italia, Gran Bretaña, Francia y Canadá. Con esta cifra, por otra parte, se supera la producción de 1968 en 54.000 unidades.

Por lo que respecta a vehículos industriales, nuestras fábricas han lanzado 77.600 unidades a lo largo del año, cifra inferior a la de 80.000 que se lograron el año anterior.

Nos encontramos con una producción de 27.708 tractores, que es un

15,5 por ciento superior a la de 1968. Por otra parte, el ramo de la automoción tiene en su haber la fabricación de 9.900 motocicletas de menos de 150 cc., 21.960 de más de 150 cc. y 144.636 ciclomotores.

### LA PRODUCCION POR MARCAS

Del conjunto de la producción de automóviles de turismo, Seat aparece ya como firma netamente destacada, presentando una posición muy firme en el segundo puesto FASA Renault. Estas han sido, desglosadas, las producciones de cada firma y su comparación con los datos de 1968:

	1969	1968
Authi ... ..	18.600	19.000
Barreiros Diesel ...	34.300	31.400
Citroen ... ..	22.850	24.000
Munisa ... ..	24	68
Renault ... ..	74.600	61.100
Seat ... ..	219.626	177.900

### AUTHI

Authi parece ser que ha llegado, durante 1969, a la estabilización de su producción. En efecto, estimamos que ha sacado de sus instalaciones de Pamplona 18.600 unidades escasas, menos de las 19.000 fabricadas el año 1968. En la división por modelos se advierte un gran equilibrio entre todos, menos en el Traveller y el Mini 1275, el cual tiene unas ventas netamente inferiores a la de sus hermanos los 1000 S y E.

### BARREIROS DIESEL

Barreiros Diesel, con sus dos marcas Dodge y Simca, ha superado ligeramente la producción de 1968 y pasa de 34.300 unidades, de las que 2.830 son Dodge Dart en todas sus versiones. Entre ellas, la que más éxito ha tenido ha sido la del GT. Entre los coches Simca, los de mayor fabricación son los 1000 Normal y GL. Del nuevo Simca 1200, a finales de año se habían vendido poco más de un millar y las noticias que se tienen de la fábrica es que el ritmo actual de fabricación es insuficiente para la demanda por parte de los concesionarios.

### CITROËN

También ha sido inferior al año pasado la producción de Citroën,

## DIVISIONES Y MUEBLES METALICOS

# ZUBIGARAY



exclusiva para Guipúzcoa:

## CASA NERECAN

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 10356

que en 1969 ha totalizado 22.850, frente a las 24.000 de 1968. Las mayores series corresponden al Dyane 6 y Dynam. Especialmente el primero ha tenido un gran éxito de mercado, mientras que al segundo le ha favorecido mucho el aumento de potencia en su nuevo motor, aprovechando la gran capacidad del Break.

## RENAULT

FASA Renault, que como hemos indicado viene ostentando desde años el segundo puesto entre las firmas productoras españolas, ha registrado un sustancial aumento en la producción, con 13.500 unidades más que en 1968. Su modelo más difundido en 1969 ha sido el R-8, seguido del R-4 y del R-6.

## MUNGUÍA INDUSTRIAL

No sabemos si por el único afán de retener la licencia de fabricación de automóviles, Munguía Industrial ha seguido poniendo en el mercado algunas unidades de su Goggomobil, justamente dos de media por mes, con lo que sólo veinticuatro de estos pequeños automóviles han sido fabricados en las instalaciones vizcaínas.

## SEAT

El incremento tomado por Seat, que precisamente el año pasado al-

canzó la producción de su unidad 1.000.000, además de sacar el «Seiscientos» 500.000, lo ha advertido todo el público. Su primacía es indiscutible y tiene además ambiciosos proyectos, entre los que figura la preparación de nuevos modelos, completamente diferentes de los que tiene ahora en su gama, y obtener para 1971 una producción de medio millón de coches.

## VEHICULOS INDUSTRIALES

Las cifras estimadas de producción para cada una de las marcas son las siguientes:

	1969	1968
Avia ... ..	5.100	4.300
Barreiros . . . . .	6.000	7.700
Citroën ... ..	11.400	17.000
Ebro ... ..	7.200	5.100
Fadisa ... ..	4.000	3.300
Imosa ... ..	7.000	8.100
Mercedes ... ..	13.300	1.300
Pegaso ... ..	8.800	9.600
Renault ... ..	9.500	11.700
Santa Ana ... ..	6.800	5.500
Sava ... ..	3.700	3.500
Seat ... ..	3.700	1.900
Viasa . . . . .	3.100	1.000

Como hemos indicado, un año más la producción de vehículos industriales ha registrado un descenso. Es posible que hayan influido en

ello las medidas tomadas con relación a las furgonetas derivadas de turismos y es de esperar que las directrices de la futura Ley de Ordenación del Transporte obliguen a una importante reducción en las ventas de estos vehículos.

Las oscilaciones con relación al año anterior no son muy considerables, realmente, pero hay algunas firmas que registran descensos importantes, a la vez que otras se benefician con los aumentos más sustanciosos. Entre las que aumentan su producción puede observarse a Avia, con 800 unidades; Fadisa, con 700; Santa Ana, con 1.300; Ebro, con 2.100; Sava, con 200; Seat, con 1.800, y Viasa, con 2.100 unidades más que el año precedente.

Los descensos son los siguientes: Barreiros, 1.700 unidades; Citroën, 5.600; Pegaso, 800; Renault, 2.200, e Imosa, 1.100.

Este ha sido, en resumen, el panorama que presenta el año 1969 en el campo de la producción automovilística. Es un cuadro en que se advierten sombras y luces, pero que, en líneas generales, puede satisfacer, ya que se trata de una industria joven pero creemos que vigorosa. Del planteamiento que hagan estas empresas de cara al futuro dependerán los resultados, puesto que han demostrado tanto la capacidad de trabajo como la calidad de los productos terminados.

J. M. VISEA

## CARROCERIA Y GARAGE



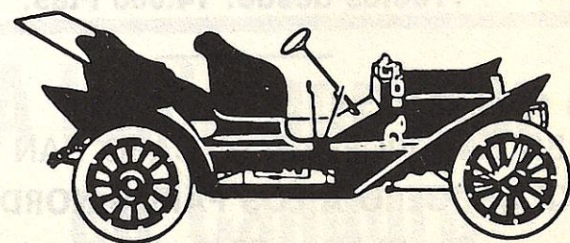
Arreglo de carrocerías todas las marcas  
 Pintura nitrocelulosa y sintética  
 Lavado y Pintura Bajos  
 Guarnecido y Fundas  
 Mecánica general  
 Electricidad  
 Servicio control de dirección  
 Equilibrado de ruedas

Calle Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5

Teléfonos 10235 y 10350

SAN SEBASTIAN

Agencia Oficial Peugeot



## MARPE

### ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS

### DEL AUTOMOVIL

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

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341

# CRUCEROS 1970

En la M/N «MONTE UMBE»

## ISLAS DEL SOL

Del 1 al 12 de julio.

Bilbao, Vigo, Funchal, Tenerife, Las Palmas, Málaga, Barcelona.

Precios desde: 12.000 Ptas.

## COSTA AZUL Y BALEARES

Del 12 al 17 de julio.

Barcelona, Cannes, Palma, Ibiza.

Precios desde: 4.500 Ptas.

## MAR NEGRO

Del 27 de julio al 14 de agosto.

Barcelona, Nápoles, Esmirna, Estambul, Yalta, Constanza, El Pireo, Livorno.

Precios desde: 18.000 Ptas.

## VENECIA Y COSTA DALMATIA

Del 14 al 19 de agosto.

Barcelona, Nápoles, Venecia, Dubrovnik, El Pireo, Túnez.

Precios desde: 14.000 Ptas.

En los trasatlánticos

«CABO SAN VICENTE» y «CABO SAN ROQUE»

## XII CRUCERO A LOS PAISES NORDICOS

Del 6 al 29 de julio.

Bilbao, Hamburgo, Bergen, Geirangerfiord, Hellesylt, Oslo, Estocolmo, Helsinki, Leningrado, Copenhague.

Precios desde: 21.900 Ptas.

## IV CRUCERO A RUSIA

Del 14 al 31 de julio.

Barcelona, Dubrovnik, Split, Pireo, Yalta, Odesa, Constanza, Estambul, Cagliari.

Precios desde: 18.400 Ptas.



## XIII CRUCERO A LAS CAPITALS NORDICAS

Del 30 de julio al 23 de agosto.

Bilbao, El Havre, Oslo, Copenhague, Visby, Estocolmo, Helsinki, Leningrado, Gdynia, Canal de Kiel, Hamburgo, Londres.

Precios desde: 24.500 Ptas.

## IV CRUCERO LATINO

Del 31 de julio al 9 de agosto.

Barcelona, Cannes, Génova, Cádiz, Lisboa, Ibiza, Palma de Mallorca.

Precio desde: 9.500 Ptas.

## IX CRUCERO VERANO

### AL MEDITERRANEO ORIENTAL

Del 9 al 24 de agosto.

Barcelona, Génova, Catania, Mykonos, Santorín, Rodas, Esmirna, Estambul, Bósforo, Pireo, Capri, Cannes.

Precios desde: 15.700 Ptas.

## XIV CRUCERO AL MAR BALTICO

Del 23 de agosto al 7 de septiembre.

Bilbao, El Havre, Copenhague, Estocolmo, Leningrado, Kiel, Brunsbuttel, Hamburgo.

Precios desde: 15.900 Ptas.

## V CRUCERO AL MAR NEGRO

Del 24 de agosto al 9 de septiembre.

Barcelona, Estambul, Odesa, Constanza, Varna, Pireo, Delos, Mikonos, Nápoles.

Precios desde: 16.600 Ptas.

## IV CRUCERO AL NUEVO MUNDO

Del 2 de noviembre al 9 de diciembre.

Barcelona, Cádiz, Funchal, Río Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Punta Este, Bahía, Tenerife.

Precio desde: 34.800 Ptas.

INFORMES E INSCRIPCIONES:

**WAGONS-LITS // COOK**

Agencia de Viajes Grupo A título 5

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

## CUIDADOS PARA SU COCHE

# VIGILANCIA DE LAS RUEDAS

Que la rueda es uno de los elementos más importantes del automóvil, es algo que nadie pone en duda. Que la rueda es redonda, también es del dominio público. Finalmente, que la rueda está pensada para rodar, y no para arrastrarse de costado, también es de sentido común. A primera vista, no hemos hecho más que decir tres verdades de Perogrullo.

No obstante a juzgar por lo que se ve en las calles y carreteras, no todo el mundo parece estar de acuerdo en que las cosas deben ser así. Porque entonces, ¿cómo explicar que se ven rodando coches provistos de neumáticos con las lonas al aire, o infladas a menos de medio kilo, o con ruedas animadas de unos movimientos contorsivos que nos hacen dudar si se van a salir en esta vuelta o en la siguiente o con un lado de la banda de rodaje nuevo y el otro totalmente desgastado? Para los poseedores de estos coches, la cuestión de las ruedas y los neumáticos, según parece tiene la misma importancia que llevar en la repisa trasera un perrito de esos que mueven la cabeza: tanto importa que sí como que no.

### DISCO ALABEADO

Lo primero que debe cumplir la rueda es ser perfectamente redonda y estar bien centrada. Esto parece que es lógico y natural pero lo raro es encontrar alguna que cumpla a la perfección estas condiciones.

La llanta sí puede decirse que es perfectamente circular, y algunos ligeros «bordillazos» en la pestaña exterior apenas si modifican esta condición. Lo que ya resulta más peliagudo es la cuestión del centrado, que tiene dos partes.

Por un lado, y vista la rueda de lado, o sea, en toda su superficie circular hace falta que el triángulo, cuadrado o pentágono definido por los orificios para los espárragos de fijación quede perfectamente concéntrico con la llanta.

Por otro lado, tenemos el centrado lateral. Si colocada la rueda en la máquina la observamos de perfil, lo más normal es que veamos un ligero alabeo lateral, una oscilación o cabeceo que puede variar desde uno ó dos milímetros (valores admisibles) hasta más de un centímetro en casos extremos. Este descentramiento lateral es la más clásica avería de las llantas. De ser un descentramiento importante se advierte inmediatamente que el coche anda «a saltos», y pronto se investiga la causa, para ponerle remedio.

En cambio, un disco alabeado es difícil de notar por parte del propio conductor, si está dentro de valores discretos, entre medio y un centímetro. Pero el que sí lo nota es el neumático, que va «barriendo» lateralmente esta misma cantidad dos veces por vuelta (a izquierda y luego a derecha) a cada vuelta que da sobre el pavimento. Esto le impone una deriva similar a estar tomando continuamente curvas a uno y otro lado; y la goma va desapareciendo como por arte de magia. Y no se aprecia tan bien como en el caso de una dirección mal alineada, pues el desgaste es uniforme, ya que el barrido se produce en ambos sentidos.

¿Solución al problema? La mejor, más radical y quizá más barata, poner llanta nueva. Según las dimensiones, una llanta de coche nacional cuesta entre 300 y 400 pesetas; mandar enderezar la propia resulta casi tan caro, de menos garantía y obliga a inmovilizar el coche. Por supuesto antes de montar la nueva, conviene comprobar en la máquina si está perfectamente centrada en ambos sentidos.

### EL MONTAJE DEL NEUMÁTICO

Aparte de las posibles y pequeñas anomalías que pueden tolerarse en la llanta, nos interviene luego la imperfección del neumático. También es éste un elemento fabricado con el máximo de atención, pero también existe una tolerancia. Y la altura, la anchura, las dimensiones en general de la cubierta pueden no ser exactamente iguales a lo largo de toda su circunferencia. Serán diferencias muy pequeñas, del orden de los dos milímetros a lo sumo, pero que si por mala suerte coinciden con un defecto similar de la llanta, la suma de ambos puede empezar a ser digna de tenerse en cuenta. Por el contrario, con mucha suerte, los defectos pueden anularse y quedarnos una banda de rodaje prácticamente perfecta en su centrado.

Normalmente, antes de equilibrar suele ponerse una presión bastante alta, del orden de los dos a los tres kilos, para que los talones



del neumático vayan bien a su sitio en la pestaña de la llanta, ayudando además con unos golpes dados con un mazo plástico o de madera bien ancho de cabeza, para no dañar los flancos. De todos modos, en cuanto el coche ha rodado un poco y ha tomado unas curvas, los neumáticos se autoajustan perfectamente en su sitio y ya no varían. Por ello, el defecto es prácticamente siempre de la llanta o de fabricación del neumático, en cuanto a sus dimensiones, y muy raramente es achacable a montaje del mismo.

(Motor Press)

## A Italia por mar en Canguro



BARCELONA ↔ GENOVA

- Salidas de Barcelona: martes, jueves y sábados a las 17 h.
- Salidas de Génova: lunes, miércoles y viernes a las 13 h.

a bordo de los modernísimos transbordadores CANGURO.

El medio más cómodo y económico para viajar a Italia.

- Aire acondicionado en todo el buque.
- Restaurante/"self service"/2 bares/cine/TV/Boutique-Bazar.

● Pasajeros con o sin coche.

● Autopullmans.

● Precios desde 995,- ptas.

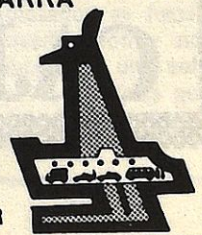
● Bonificación por ida y vuelta.

Información en las oficinas de YBARRA o sus AGENTES y en todas las AGENCIAS DE VIAJES.



**CANGURO**  
**IBERIA, S. p. A.**

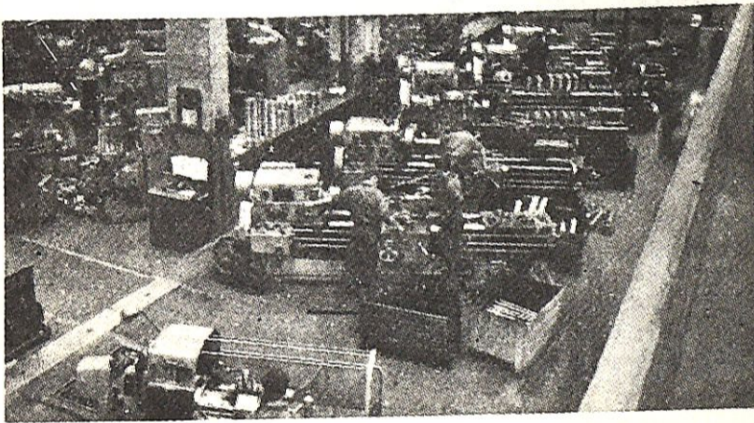
LA AUTOPISTA SOBRE EL MAR



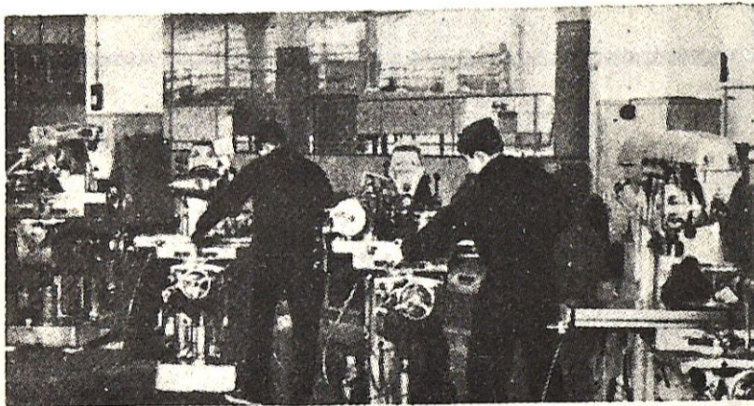
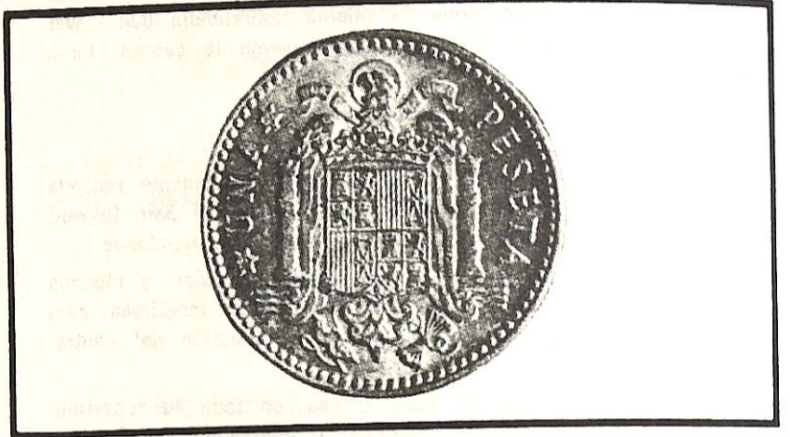
# La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

**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.

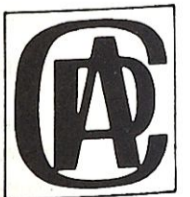


Fomento de la enseñanza profesional y facilidad para el acceso del trabajador a la propiedad de la Empresa

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

# PRECIOS DE TODOS LOS TURISMOS

Precios a plazos. SIN INCLUIR SEGUROS NI GASTOS.

Marcas y modelos	Precio de venta al público	Impuesto Tráfico Empresa	Matriculación y Certificado Ind.	Impuesto de lujo	TOTAL	Entrega inicial y matriculación	A 12 meses	A 18 meses	A 24 meses
<b>AUTHI</b>									
MG 1300	149.000	3.576	800	29.875	183.251	64.658	10.595	7.300	—
Morris 1300	122.000	2.928	800	24.475	150.203	53.091	8.675	5.978	—
Morris Traveller	129.000	3.096	800	25.875	158.771	56.090	9.173	6.321	—
Mini 1275-C	125.750	3.018	800	25.225	154.793	54.698	8.942	6.162	—
Mini 850	80.000	1.920	700	12.875	95.495	33.878	5.504	3.793	2.937
Mini 1000-S	104.500	2.508	700	20.975	128.683	45.494	7.432	5.121	3.965
Mini 1000-E	115.500	2.772	700	23.175	142.147	50.206	8.213	5.660	4.341
<b>CITROËN</b>									
2 CV-Berlina AZL	69.990	1.516	600	11.274	83.380	29.573	4.807	3.312	2.565
Azam-6 NT	79.900	1.880	600	12.859	95.239	33.724	5.495	3.787	2.932
Break-3 CV	99.500	2.293	600	15.995	118.388	41.826	6.840	4.713	3.649
Dyane 6	82.900	1.796	600	13.339	98.635	34.912	5.693	3.923	3.037
Dynam	109.900	2.390	600	17.659	130.549	46.082	7.546	5.199	4.026
Mehari	99.990	2.200	600	16.074	118.864	41.992	6.867	4.732	3.664
<b>DODGE DART</b>									
Normal	205.000	4.920	1.270	41.075	252.265	89.118	14.575	10.043	—
Gran Lujo	229.000	5.496	1.270	45.875	281.641	99.400	16.280	11.218	—
Gran Lujo Especial	285.000	6.840	1.270	57.075	350.185	123.390	20.260	13.960	—
G. L. Familiar (3 veloc.)	248.900	5.974	1.270	49.855	305.999	107.926	17.695	12.193	—
G. L. Familiar (4 veloc.)	256.900	6.166	1.270	51.455	315.791	111.352	18.263	12.584	—
Gran Turismo	265.000	6.360	1.270	53.075	325.705	114.822	18.839	12.981	—
Diesel	229.800	5.515	1.270	46.035	282.620	99.743	16.337	11.257	—
<b>RENAULT</b>									
4-Lujo	80.800	1.939	700	13.003	96.442	34.210	5.559	3.831	2.966
4-Super	88.800	2.131	700	14.283	105.914	37.525	6.109	4.210	3.260
R-6	104.900	2.518	700	21.055	129.173	45.666	7.460	5.140	3.981
R-8	102.900	2.470	700	20.655	126.725	44.809	7.318	5.042	3.905
R-8 TS	117.000	2.808	750	23.475	144.033	50.899	8.320	5.733	—
R-10	114.900	2.758	750	23.055	141.463	49.990	8.171	5.630	—
Alpine A-110	173.000	4.152	750	34.675	212.577	74.880	12.301	8.476	—
<b>SEAT</b>									
600-E	68.100	1.634	700	10.971	81.405	28.946	4.686	3.229	2.500
600-D Normal	63.000	1.512	700	10.155	75.367	26.833	4.336	2.988	2.313
600-D Descapotable	68.000	1.632	700	10.955	81.287	28.905	4.680	3.224	2.497
850-Berlina Normal	75.900	1.822	700	12.219	90.641	32.179	5.223	3.599	2.787
850-Berlina Especial	86.000	2.064	700	13.835	102.599	36.365	5.917	4.077	3.157
850-4 Puertas Especial	94.000	2.256	700	15.115	112.071	39.680	6.487	4.456	3.451
850-Sport Coupé	111.900	2.685	750	22.455	137.790	48.715	9.813	5.483	4.246
850-Sport	138.000	3.312	750	27.675	169.737	59.895	7.958	6.761	5.236
124-Normal	118.000	2.832	800	23.675	145.307	51.377	8.391	5.782	—
124-L	125.000	3.000	800	25.075	153.875	54.376	8.889	6.125	—
124-5 Puertas	124.500	2.988	800	24.975	153.263	54.163	8.853	6.100	—
1430	136.600	3.278	850	27.395	168.123	59.396	9.713	6.693	—
1500-Berlina	139.500	3.348	850	27.975	171.673	60.638	9.919	6.835	—
1500-Familiar	162.000	3.888	850	32.475	199.213	70.277	11.518	7.937	—
1800 Diesel	179.500	4.308	1.000	35.975	220.783	77.924	12.762	8.794	—
<b>SIMCA</b>									
900	89.700	2.152	700	18.015	110.567	39.153	6.379	4.396	3.404
1000	99.700	2.388	700	19.975	122.563	43.352	7.076	4.876	3.775
1200	127.000	3.048	800	25.475	156.323	55.233	9.031	6.223	—

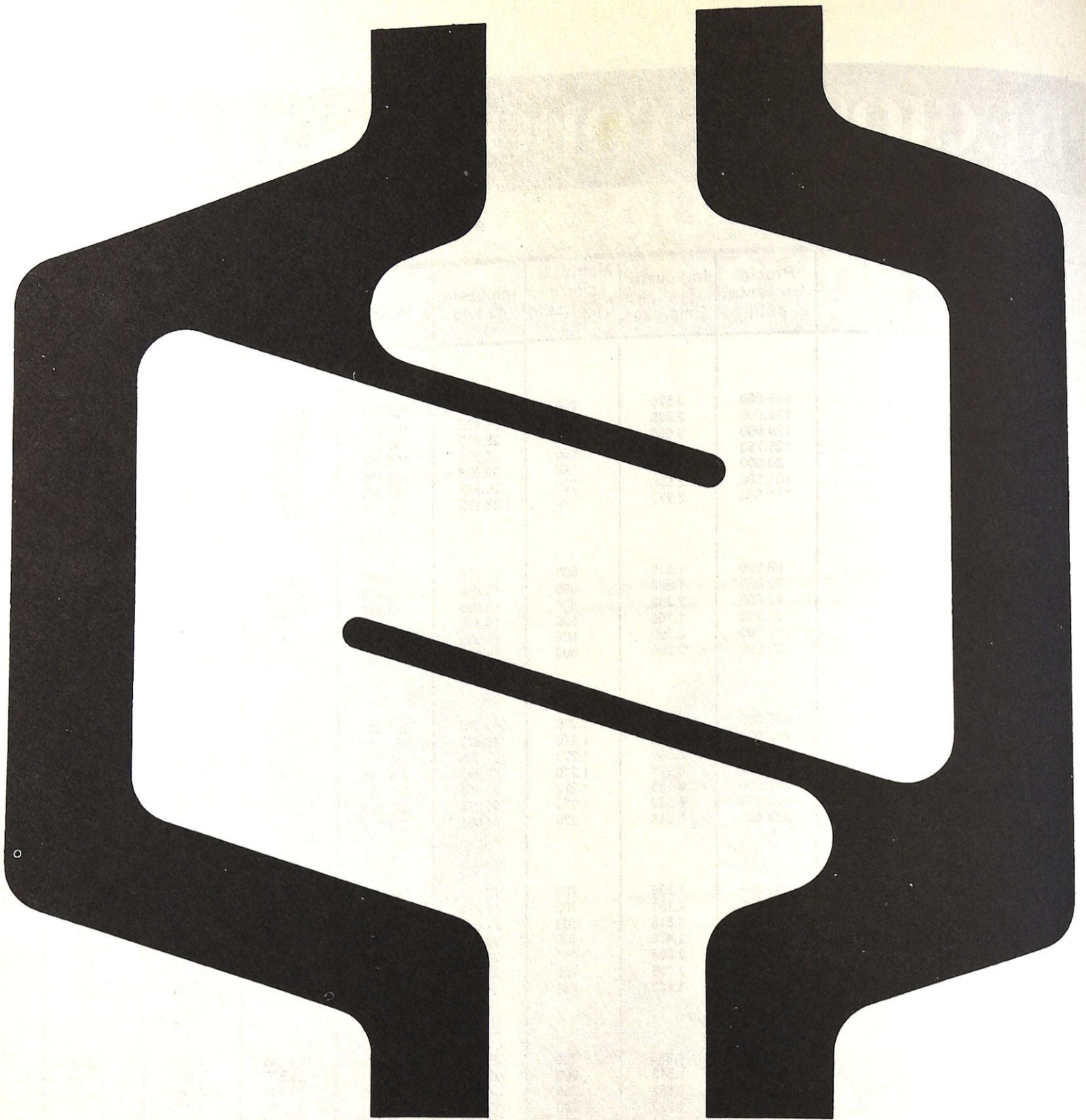
**MUY IMPORTANTE.**—Con el precio f. f. se incluye el I. T. E. en los vehículos Citroën.

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 al precio propiamente dicho como a los impuestos de T. E. y de lujo, así como al seguro exigible para la formalización del contrato —del crédito y del vehículo—; b) la entrega inicial mínima es del 35 por 100 del importe de todos los conceptos anteriores; 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 vendedor 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, y f) en los vehículos nuevos de 1.000 c. c. o más y los usados de cualquier cilindrada no puede aplazarse el pago más de dieciocho meses.

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.



## ¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

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



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

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

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

# CINTURATO PIRELLI





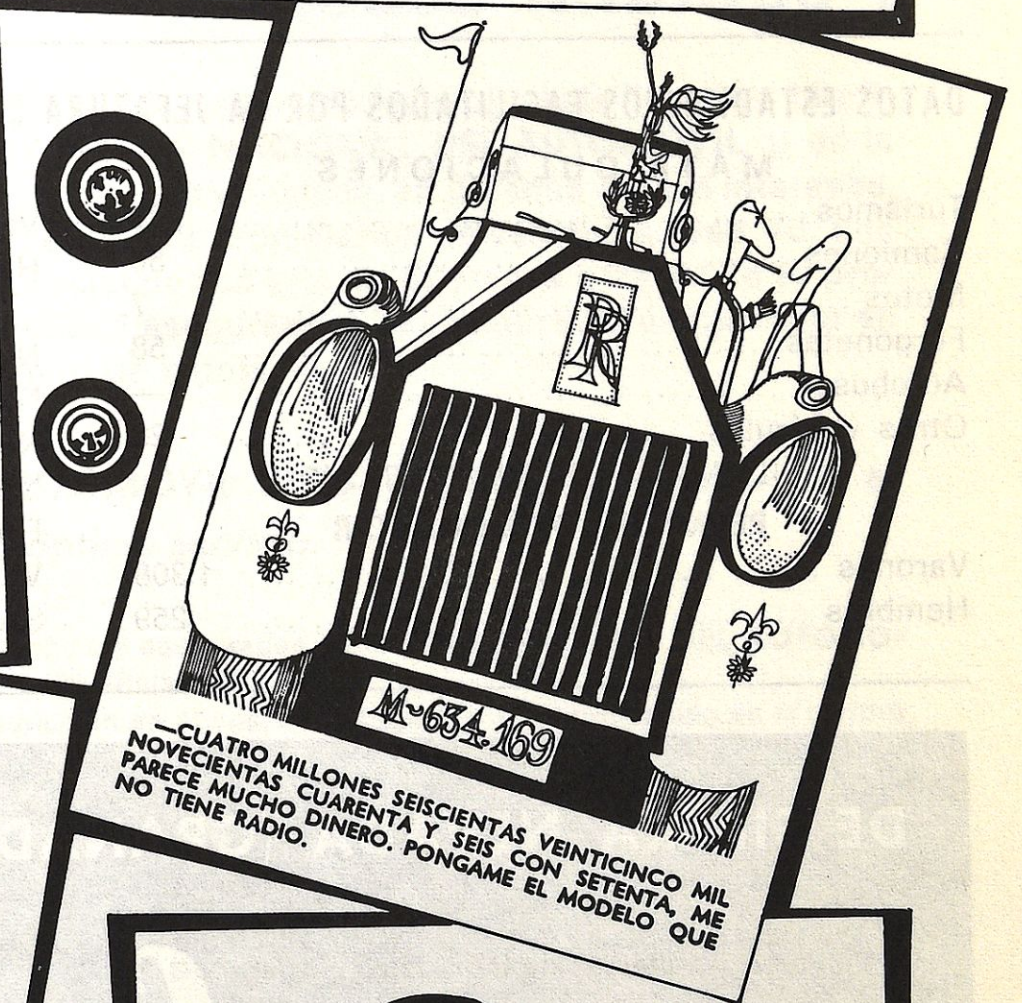
# RUEDA EL HUMOR



SIN PALABRAS



—¿PRECISAMENTE AHORA QUIERES QUE AGUANTE LOS CRIOS?



—CUATRO MILLONES SEISCIENTAS VEINTICINCO MIL NOVECIENTAS CUARENTA Y SEIS CON SETENTA, ME PARECE MUCHO DINERO. PONGAME EL MODELO QUE NO TIENE RADIO.



—¿QUE TE APUESTAS A QUE NO APARCA SIN DARLE UN GOLPE AL DE DETRAS?



SIN PALABRAS

**JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA - Datos estadísticos relativos a Marzo de 1970**  
**MATRICULACION**

	Fabricación nacional	Importación	Subasta	Total
Camiones ... ..	51	7	—	58
Autobuses ... ..	7	—	—	7
Turismos ... ..	832	6	3	841
Motocicletas ... ..	8	—	—	8
Furgonetas mixtas ... ..	37	—	—	37
<b>TOTAL</b> ... ..	<b>935</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>951</b>
Semirremolques ... ..	3	—	—	3

EMPEZO: MATRICULA SS - 93.336, Y TERMINO: SS - 94.286

**PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS**

Varones ... ..	965
Hembras ... ..	290
<b>TOTAL</b> ... ..	<b>1.255</b>

**DENUNCIAS FORMULADAS**

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias ... ..	3.065
Idem al Reglamento de Transportes ... ..	71
<b>TOTAL</b> ... ..	<b>3.136</b>

**ACCIDENTES DE CIRCULACION**

Total ... ..	60
Muertos ... ..	8
Heridos graves ... ..	35
Heridos leves ... ..	39
Daños materiales ... ..	3
<b>Vehículos implicados:</b>	
Turismos ... ..	59
Camiones ... ..	13
Ciclomotores ... ..	3
Motocicletas ... ..	6
Bicicletas ... ..	1

**DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA - Mes de Marzo de 1970**

**MATRICULACIONES**

Turismos ... ..	588
Camiones ... ..	56
Motos ... ..	7
Furgonetas ... ..	58
Autobuses ... ..	—
Otros vehículos ... ..	23

ULTIMA MATRICULA: 69.340

**PERMISOS DE CONDUCIR**

Varones ... ..	1.308
Hembras ... ..	259

**LICENCIAS DE CONDUCIR**

Varones ... ..	152
Hembras ... ..	11
<b>NUMERO DE ACCIDENTES</b> ... ..	<b>106</b>
<b>NUMERO DE MUERTOS</b> ... ..	<b>18</b>
<b>NUMERO DE HERIDOS GRAVES</b> ... ..	<b>42</b>
<b>NUMERO DE HERIDOS LEVES</b> ... ..	<b>52</b>
<b>DAÑOS MATERIALES</b> ... ..	<b>38</b>
<b>VEHICULOS IMPLICADOS</b> ... ..	<b>172</b>
<b>SANCIONES</b> ... ..	<b>2.215</b>

**DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA**

**Aguas de Lanjarón**



**SALUD (Natural)**

**FONTEFORTE (Carbónica)**



# nosotros somos ... ¡ ustedes mismos !

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

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

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

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



Dos entidades a su servicio

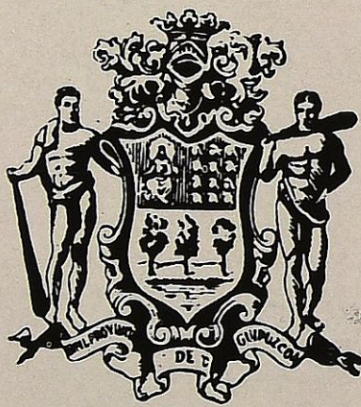
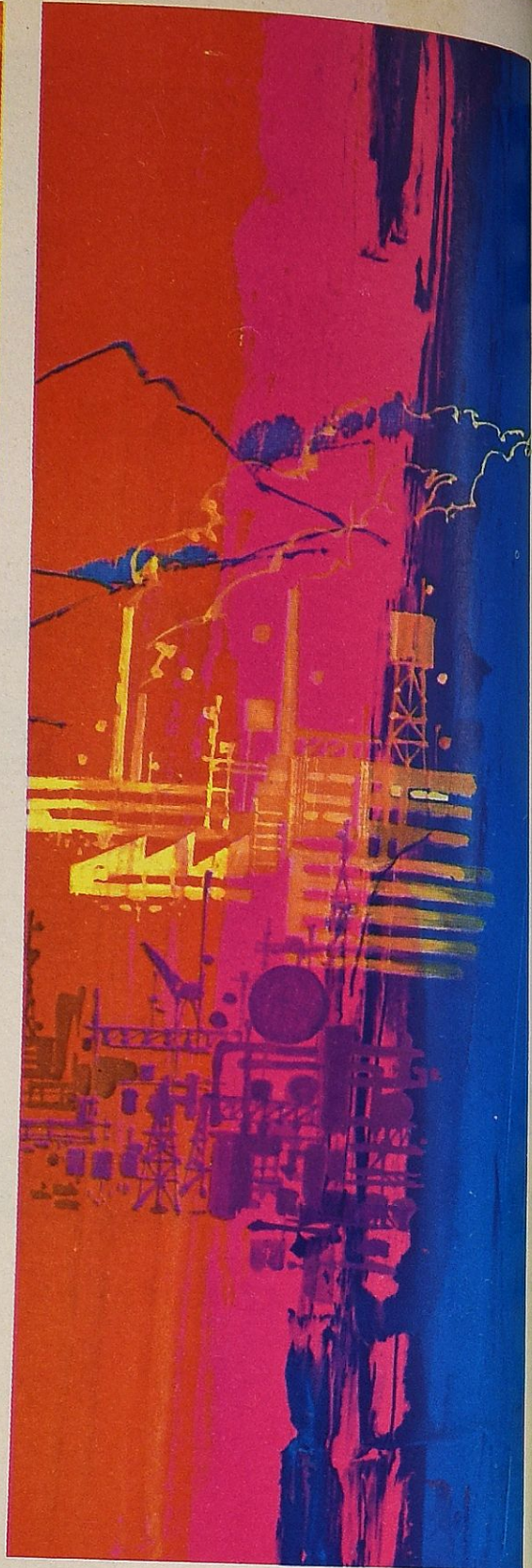
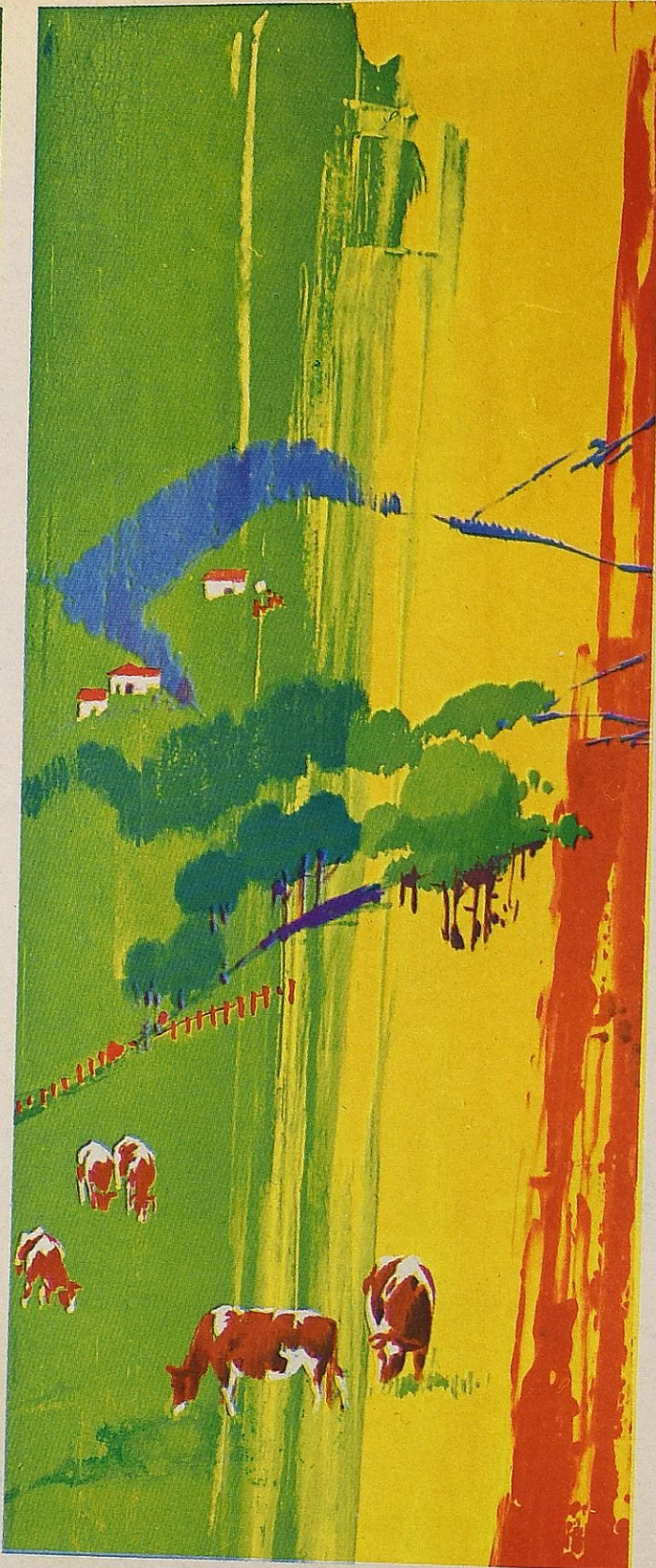
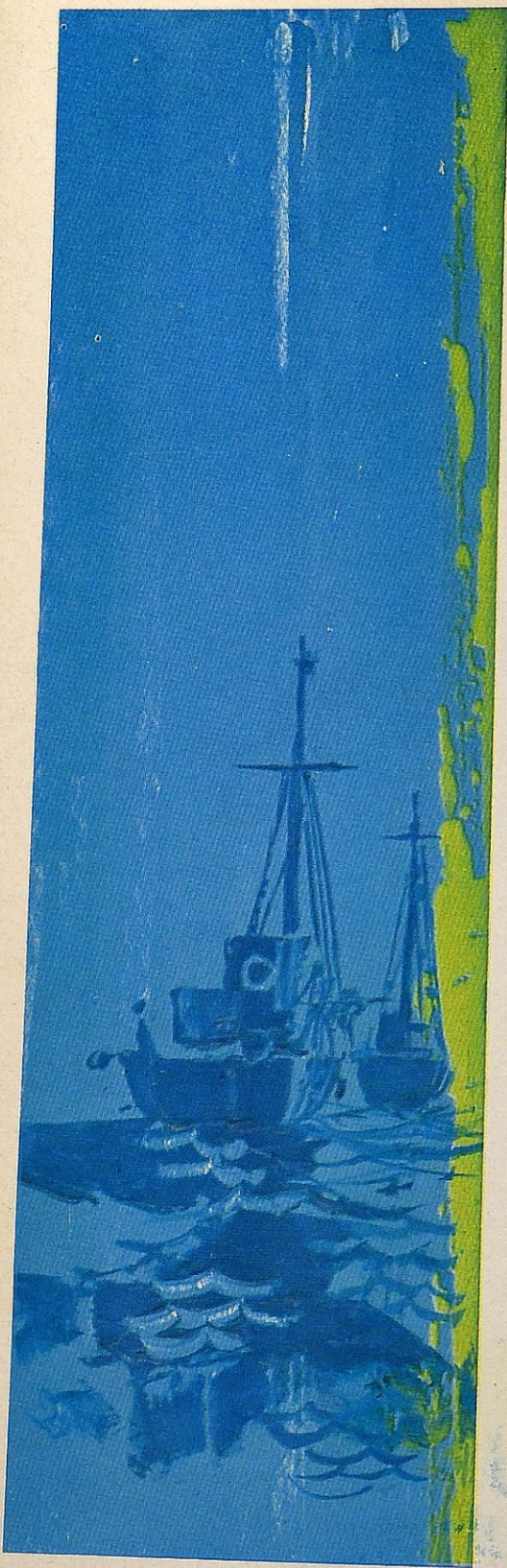
**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**

aseguradora oficial del

**REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**



SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



# Banco Guipuzcoano

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