

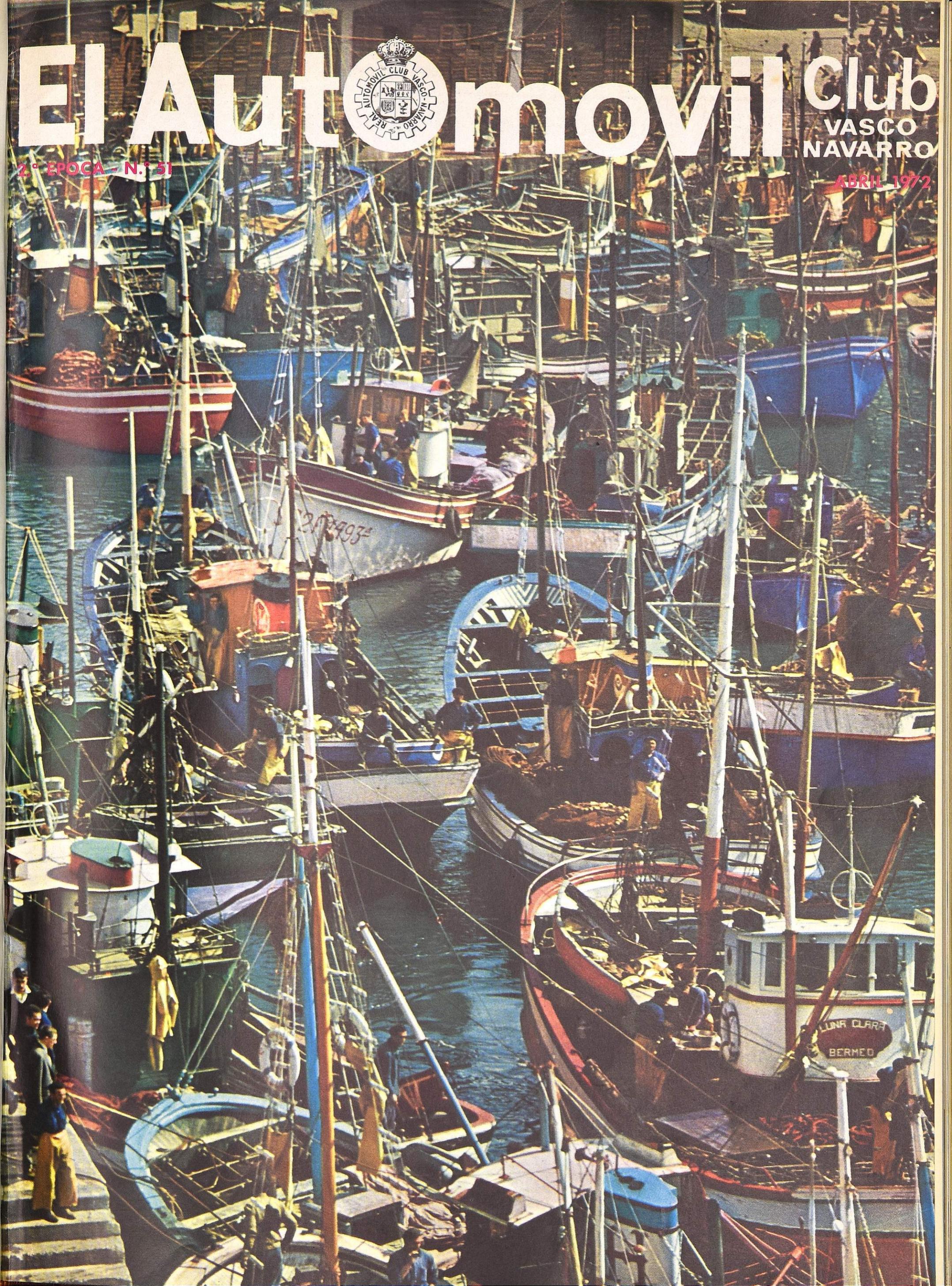
El Automovil Club



VASCO
NAVARRO

2ª EPOCA - N.º 51

ABRIL 1972

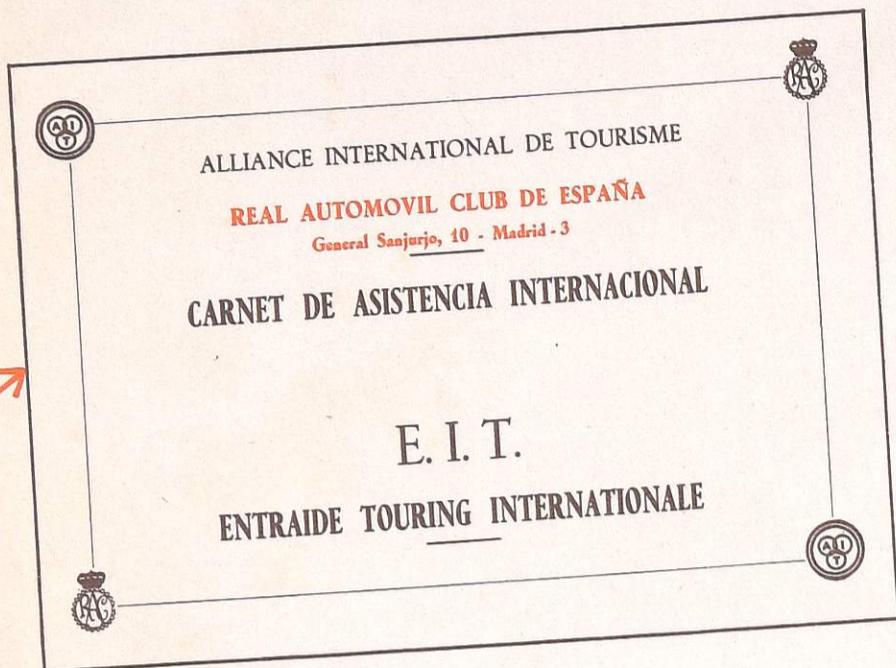


TRES SERVICIOS DEL CLUB PARA SUS VIAJES

cuando salga al extranjero

Carnet de Asistencia Internacional

Con este Carnet, cuyo costo es de 200 Ptas. y su validez de un año le anticiparemos.



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. - Caución 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.

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

SE COMPLEMENTAN

Los importes anticipados los abonará el socio a su regreso en pesetas.

Bonos de Asistencia Internacional

El importe de estos Bonos, es de 400 Ptas. y su validez de un año: Con los mismos y sin otro desembolso por parte del socio abonaremos.



- Para su vehículo:**
- Bono n.º 1 - Repatriación del vehículo irreparable a causa de un accidente hasta su domicilio.
 - Bono n.º 2 - Remolaje del vehículo hasta el taller de reparación más próximo.
 - Bono n.º 3 - Envío de piezas de recambio cuando no fuera posible su adquisición en plaza.
 - Bono n.º 4 - Peritaje técnico.
- Para usted y sus acompañantes:**
- Bono n.º 5 - Repatriación por conductor profesional del vehículo y de sus ocupantes en caso de incapacidad de su conductor habitual.
 - Bono n.º 6 - Adelanto de la caución penal que le pueda ser exigida al titular para garantizar su libertad provisional, en la eventualidad de un accidente de circulación.
 - Bono n.º 7 - Repatriación de heridos y enfermos hasta su domicilio:
 - por avión ambulancia.
 - por avión de línea regular.
 - por ambulancia, tren, etc.

SERVICIO DE VIAJES

con el asesoramiento técnico de

VIAJES TOURING CLUB, S. A. (Grupo A - título n.º 175)

- Preparación de itinerarios y presupuestos por ferrocarril, carretera, avión y barco.
- Billetes de Ferrocarril, Avión y Barco.
- Reserva de plazas en hoteles y apartamentos de España y el Extranjero.
- Cruceros - Excursiones.
- Coches de alquiler con o sin conductor.

Todo lo que Vd. necesita para su viaje

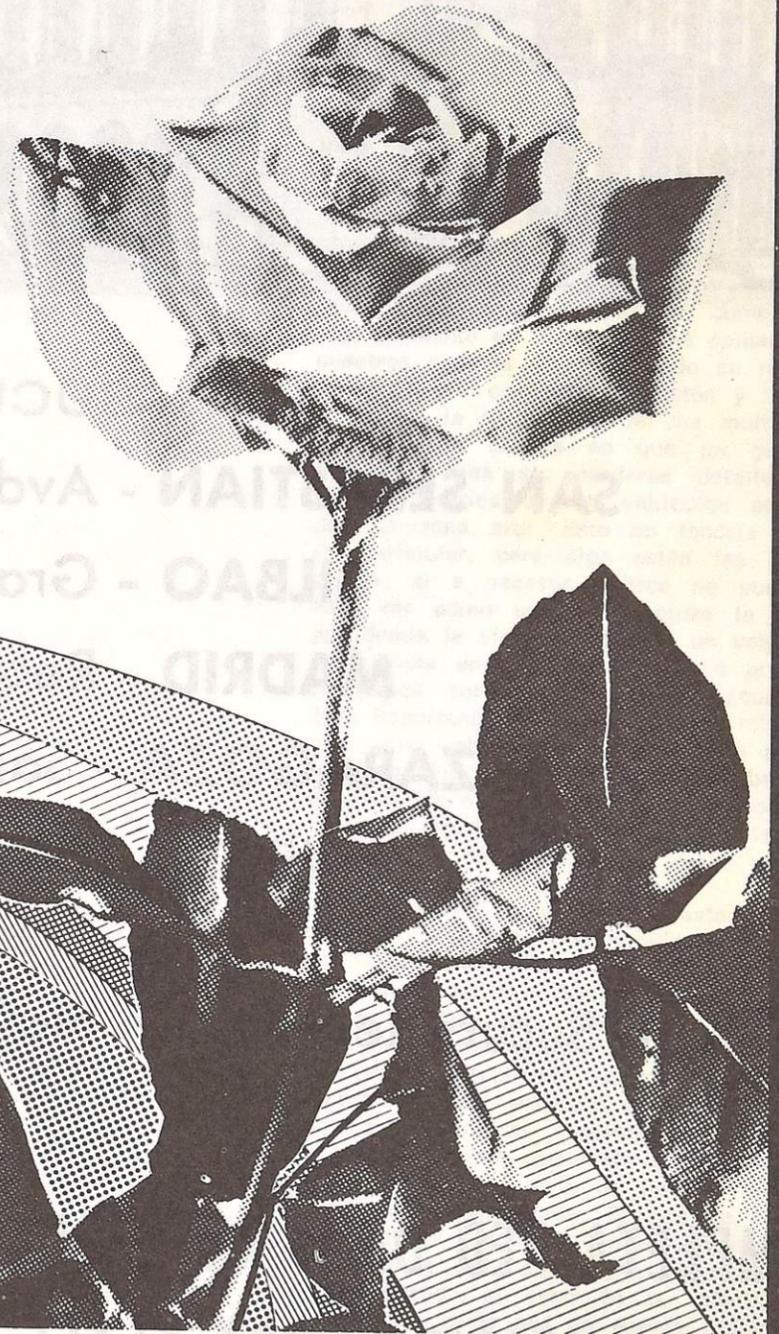
En nuestro domicilio social, le atenderá personal especializado, que ya desde ahora está a disposición de los Sres. Socios.

1 piso

de 1 millón de ptas. y

4 premios

de 100.000 ptas. cada uno



plazo de opción

3 de junio

● se concederá una opción numerada por cada 1.000 pesetas de imposición realizada entre el 15 de marzo y el 3 de junio y una opción numerada por cada 5.000 pesetas de saldo anteriormente existente.



*Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastián*



Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital 325.862.500 ptas.
Reservas 573.000.000 ptas.
Total 898.862.500 ptas.

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

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

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

MADRID - Recoletos, 22

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas Provisionales)

HUESCA - C/ Berenguer, 2

y

58 Sucursales más en Navarra, Vizcaya, Madrid y Huesca

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

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

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



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

| | Pág. |
|---|------|
| Protagonista, el guardia | 3 |
| VIZCAYA-La solución Centro precisa de la solución Sur. Los pilotos vizcainos, de acuerdo. El Vasco-Navarro, un rallye durísimo. El trazado debe repetirse | 4 |
| ALAVA-Un proyecto y una realidad para Vitoria ... | 5 |
| El Kart y sus problemas..... | 7 |
| Prueba del Opel Record II | 7 |
| La conducción desde el punto de vista del oftalmólogo | 8 |
| Información del Club | 9 |
| El Gato Montés de Artes | 11 |
| Un buen coche usado debe costar, por lo menos, la mitad que nuevo | 13 |
| Precio de los modelos nacionales | 14 |
| Saab, nuevo modelo con motor dos litros | 17 |
| 5.000 Pts. de multa por modificaciones no autorizadas Nicolás-Todt con Alpine, vencedores del Rally Fiestone | 19 |
| V Subida Automovilista a Arrate..... | 20 |
| Un dispositivo antipolución eficaz | 23 |
| Promoción nuevos socios - Srta. Ibarraz..... | 23 |
| Trial infantil: Un deporte para los padres | 23 |
| Quince empresas de automoción entre las cien grandes de España | 25 |
| Marcel Dassault, el creador del Mirage presenta en la semana de la Electrónica Francesa su sistema de regulación de tráfico por medios electrónicos.. | 27 |
| Premios y trofeos Seat..... | 28 |
| Novedades | 30 |
| Los transportes urbanos continuos..... | 32 |
| Transferencia de vehículos..... | 36 |
| La mujer y el automóvil..... | 37 |
| Rueda el humor | 39 |
| Crucigrama | 39 |
| Salón de Montreal: Gran novedad, el "Aston Martin Ogle" | 40 |
| Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos) | 40 |

En la portada: El puerto de San Sebastián

(Foto: Fernández Ibarburu)

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. 661967

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

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

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo
Bandera de Vizcaya, 2-1.º Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
**Real Automóvil Club
Vasco-Navarro**

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

PROTAGONISTA, EL GUARDIA

La circulación hoy en día es uno de los problemas que más quebraderos de cabeza proporciona y más duras polémicas suscita. Es un mundo complejo en el que intervienen factores tan distintos como automóviles, conductores, peatones y agentes de la autoridad. Estos últimos, precisamente, como coordinadores del engranaje complicado de la circulación en las ciudades, son puntos de mira y blancos de críticas, a veces injustas. Este comentario no pretende ser ni una defensa ni un ataque contra los guardias de circulación. Es, simplemente, la exposición de unos hechos concretos que, ojalá, sirvan para que los defensores contumaces y los críticos furibundos encuentren el término medio. Es el resumen de unos hechos vividos y de unos comentarios escuchados hoy en un bar, ayer en una oficina, la mayoría de las veces en la calle.

Partiendo de la base de que con verdadera frecuencia nadie se considera merecedor de una sanción, el comentario más frecuente es el de quienes opinan que nuestros agentes dejan de lado su misión formativa del conductor o peatón y la supeditan a la imposición de una multa. Es frecuente la escena en que un guardia municipal ojea sin perderse detalle los relojes horarios de los vehículos aparcados en zona azul. Esto no tendría nada de particular, para algo están las zonas azules, si a escasos metros no pudiéramos ver cómo un peatón cruza la calle por donde le viene en gana o un vehículo no respeta un paso de cebra. La pregunta lógica surge de inmediato; ¿qué es más importante, los cinco o diez minutos que aquel vehículo «roba a la zona azul», la ignorancia del peatón que no sabe por dónde cruza o la inconsciencia del conductor que circula sin tener en cuenta los derechos de los demás?

En Pamplona, como en el resto de las ciudades españolas, la circulación es un problema diario. Se buscan soluciones y se realizan pruebas. Un día es la implantación de una zona azul, otro la colocación del semáforo y otro el cambio de sentido de la circulación en una calle cualquiera. A este respecto oímos, no hace mucho tiempo, el comentario airado de un conductor que, ignorante del cambio de dirección de una calle de nuestra ciudad, había sido denunciado. El hombre, como hacía todos los días, enfiló su vehículo por aquella calle y cuál no sería su sorpresa cuando al cabo de la misma fue obligado a parar por un agente municipal. Tras el saludo de rigor, el agente sacó bolígrafo y papel y extendió la oportuna «receta».

Pero no todo han de ser críticas a esos hombres que día a día se ven envueltos en el tráfico de la ciudad. Hay que destacar sus virtudes. Su celo profesional, aunque a veces sea llevado a límites extremos, su honradez y, sobre todo, su respeto a los demás.

XABIER

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



LOS PILOTOS VIZCAINOS, DE ACUERDO

EL VASCO - NAVARRO, UN RALLYE DURISIMO

EL TRAZADO DEBE REPETIRSE

LA SOLUCION CENTRO PRECISA DE LA SOLUCION SUR

Una solución ha servido para solucionar el problema de otra solución. Valga el juego de palabras, para hacernos referencia a la Solución Centro de Bilbao, que, de momento, ha permitido un gran respiro al tráfico rodado en la Villa de D. Diego.

Los accesos al centro urbano, y sobre todo, el paso de vehículos en dirección a Santander y las Encartaciones, se ha visto agilizado en una gran proporción. Tan es así, que, prácticamente, apenas se producen embotellamientos. Ya no se dan las eternas colas en el puente del General Mola (Ayuntamiento), a las horas punta; ni se necesita más paciencia que el «Santo Job», para entrar en la Villa, tanto por Begoña, como por Achuri.

Pero, como ya apuntamos en crónicas anteriores, esta solución tiene su poco de «pan para hoy, y hambre para mañana». El índice de crecimiento en las matrículas supone una cifra de casi dos mil vehículos mensuales, sólo en la provincia. Si a esto añadimos la circulación flotante, veremos que la Solución Centro se nos queda pequeña en plazo muy breve.

Como dato orientativo diremos que la ampliación del acceso por Begoña fue inaugurada el 19 de junio de 1964, y que hace ya dos años, se veía insuficiente para absorber la vorágine motorizada. Seis años no es casi nada para una obra de tal envergadura.

Pero la Solución Centro ha animado a nuestras autoridades municipales y provinciales a poner en marcha la que verdaderamente puede denominarse «solución», la Sur, que arrancará desde Basauri; desde el mismo lugar donde ahora nace o muere, según se vaya o se venga, la autopista Bilbao-Behobia.

Desde Basauri, y a través del municipio de Arrigorriaga, por Montefuerte y junto a las minas anunciadoras de la gran veta, que se prolonga hasta las Encartaciones, la Solución Sur desviará el tráfico que atraviesa ahora la Villa, camino del Oeste del Norte de España.

Las obras, iniciadas y detenidas, por falta de un presupuesto, que se quedó pequeño al poco de comenzadas, va a reiniciarse, probablemente, para la primavera, que ya está «empujando» al invierno.

Se ha cogido al toro por los cuernos, como suele decirse, y se ha abordado el tema más peliagudo: las expropiaciones del tramo de Baracaldo, que lleva implícita la solución de nuestro más agudo problema: la circulación entre Bilbao y la margen izquierda de la ría.

Existe a estos efectos, la promesa del Director General de Carreteras y acuerdo de la Corporación Administrativa «Gran Bilbao», cuya presidencia ha dispuesto, en virtud de las facultades que dispone para ello, la convocatoria, a partir del 6 de marzo de los afectados y titulares de las fincas a ocupar, por el procedimiento de expropiación forzosa de carácter urgente.

Veremos si todo resulta y discurre por los cauces que todos deseamos, para que Bilbao no resulte la desesperación de los conductores.

Vizcaya ya está «metida en harina» en esto de los rallyes. Hay nerviosismo, por los diferentes resultados obtenidos en uno de los Vasco-Navarros más duros —quizá el que más— de cuantos se han celebrado.

Opacua, Urbasa y Guembe fue un comienzo de rallye durísimo, tanto para los pilotos, como para las máquinas. Para los primeros, por el esfuerzo que supone tres pruebas de velocidad, largas (dos de más de 20 kilómetros), con fuertes descensos; y para las máquinas, por el estado de las carreteras en dichos puertos. Todavía recordamos la primera «paella» a la derecha, en Guembe, con piedras como puños.

Pero veamos lo que opinan los principales pilotos vizcaínos a este «mini-test» a que les hemos sometido.

Las preguntas son las siguientes:

—¿Qué te ha parecido el rallye?

—¿Has alcanzado el puesto que esperabas?

—¿Cómo te ha respondido el vehículo?

—¿Qué pedirías para el próximo Vasco-Navarro?

LUIS M.^a DEL OLMO: «NO TUVE SUERTE»

—El rallye, durísimo. Creo que todos debieran ser así, con muchas pruebas y duras. Se ve que ha sido muy bien pensado. No sé de qué se quejan los catalanes del tramo San Sebastián-Bilbao sin pruebas de velocidad. Antes estaba el Roncal y nadie decía nada.

—Hemos tenido mala suerte. Nos montaron la culata y dejaron una cámara de aire, que dificultó la refrigeración. Nos tuvimos que retirar en Guembe. De haber ido todo bien, seguramente hubiésemos terminado entre los ocho primeros.

—Creo que ya te he respondido.

—Que siga una organización como las que sabe hacer el Real Automóvil Club Vasco-Navarro, y que el recorrido siga siendo el mismo.

«PANCHO» FERNANDEZ LIAÑO: «TUVE QUE VENCER MUCHAS DIFICULTADES»

—Duro, muy duro. Las pruebas eran muy bellas y difíciles. Si se repite este trazado, no cabe la menor duda de que vencerá un gran piloto. El coche cuenta pero hay que saber «menearlo» en pruebas como ésta. ¡Ah!, la Organización, perfecta.

—He sido el primer vizcaíno, pero creo que pude haber llegado más arriba, si no llego a sufrir un «trompo», que me supuso la rotura de un tirante delantero, lo que me obligó a rodar más despacio.

—El «Capri» es un coche difícil de llevar. Es voluminoso, y aunque estoy «hecho» a estos «armarios», tienen sus dificultades en pruebas como ésta.

—Dadas las características de mi máquina, que hubiese muchas pruebas como Urbasa, pero sin descensos. Ya sé que hay que poner dificultades, y lo comprendo. Por eso creo que todo ha estado bien logrado.

RAFAEL ATECA: «ME DESESPERE»

—Muy difícil. Era una prueba para «Porsche» o «Alpine». Si Reverter viene con su «monstruo», hubiera peligrado la victoria de Doncel.

—No, ni mucho menos.

—El motor, bien, pero he tenido grandes problemas de estabilidad. Esto me ha desesperado. He llegado a creer que no sabía conducir. Estoy acostumbrado a máquinas que se «tienen» mejor, y sobre el trazado que nos marcaron, había que hacer verdaderos esfuerzos. En fin, habrá que buscar otro vehículo, o «sujetar» éste.

—Buena organización. No tengo más que pedir, porque con el recorrido estoy de acuerdo. ¡Ah!, y que la delegación del Real Automóvil Club Vasco-Navarro en Viz-

caya siga como hasta ahora...

SANTIAGO ASPURU: «HE TENIDO MUCHAS SATISFACCIONES»

—El rallye ha sido precioso. Con dificultades, pero todas ellas necesarias para calificar a un buen piloto. He tenido muchas satisfacciones, porque en todo momento he andado tanto o más de lo previsto. Prueba de ello es que en la última pasada por Jaizkibel hice tercer puesto «scrath».

—Pues sí y no. Esperaba realizar un buen puesto. Entre cincuenta y tantos, quedar el undécimo, creo que es un buen puesto, pero luego, a la vista del rallye, de mis posibilidades y de las de mi vehículo, creo que puedo alcanzar un buen puesto.

—Mucho mejor de lo que yo creía. Mi máquina es de las mejores de España, en «Alpine». No lo conocía mucho, pero me hice a él, poco a poco. Ha sido una buena piedra de toque para el comienzo de la temporada. Creo que obtendré buenos puestos, pues «anda» lo suyo.

—Estoy muy contento con la Organización, y espero que el año que viene se repita el trazado.

Hasta aquí la opinión de cuatro de nuestros mejores pilotos. Podíamos haberla ampliado con los Lezama y otros, pero no pudimos localizarlos.

Buena la armado el Real Automóvil Club Vasco-Navarro, con su rallye, su Subida a Arrate y con todo un Firestone en medio.

DINO.

alava

UN PROYECTO Y UNA REALIDAD PARA VITORIA



EL "MURO" FERROVIARIO Y LA PROXIMA INAUGURACION DEL "SCALEXTRIC"

Definitivamente hay que admitir que Vitoria está creciendo demasiado. Y este crecimiento, aunque se observa en todos los aspectos ciudadanos, quizá sea más «visible» en cuanto al tráfico rodado se refiere. Aquella paz de hace unos años ha dejado de reinar en nuestras calles; y, como consecuencia de esa falta de paz nos hallamos ante los tubos de escape, la contaminación, los claxons de los automóviles, las prisas... Esto es el desarrollo que estamos experimentando y que crea de por sí una serie de problemas de difícil solución.

Pero en este aspecto tanto el Ayuntamiento como la Diputación están trabajando activamente.

Por un lado, tenemos un proyecto muy interesante. Más bien una idea que no ha nacido ahora, pero que sería una buena solución para hacer más fluida la circulación de automóviles en nuestra ciudad. Se trata de instalar la estación de mercancías en la zona industrial y dejar en su actual emplazamiento la de viajeros, aunque ésta sería subterránea disponiendo de los accesos necesarios para salir al exterior. Y, por encima, construir la verdadera «Gran Vía» de Vitoria, pudiendo tener la misma una longitud muy consi-

derable, ya que iría desde el Portal de Castilla hasta Santa Lucía o quizás un poco más cercana al actual aeropuerto.

Los vitorianos —y los que no lo son pero conocen nuestra ciudad— saben sobradamente que la actual situación de la línea férrea separa en dos partes la ciudad, que trastorna su normal crecimiento por aquel lugar, que impide hacer una Vitoria más unida y que pierde en su estética. Con la realización de este proyecto, una vez las vías subterráneas, y con una soberbia pista sobre ellas, el terreno se revalorizaría, Vitoria entera quedaría más unida, con mayor belleza y con posibilidades para modernísimas construcciones, amén de esa fluidez de tráfico tan anhelada por todos, ya que en este problema, tanto aquí como en cualquier otra ciudad, deben participar todos: autoridades, técnicos y automovilistas. Es una tarea común que requiere un gran esfuerzo para llevarla a la realidad.

Pero esto es una idea y quizás a largo plazo. Nada podemos afirmar sobre el particular de forma contundente, pero, todos deseáramos que esa «Gran Vía» viese un día la luz en Vitoria y, naturalmente, lo antes posible.

Dejando esta idea, este proyecto ambicioso, volvemos a un tema que también está relacionado con el tráfico rodado. Se trata del «scalextric» de Zaramaga que, como todos conocen, debía estar ya inaugurado. Al menos esto se dijo en un principio y en sucesivas ocasiones.

Pero los problemas han aparecido y, aunque ya se ha realizado la prueba de carga correspondiente, faltan una serie de detalles que han demorado dicha inauguración. Una vez las luces instaladas, la pintura impregnada y la capa de rodadura sobre su piso, el «scalextric» será inaugurado ayudando así muchísimo al tráfico de vehículos pesados, y logrando una fluidez extraordinaria si tenemos en cuenta el tráfico actual en esa zona por donde circulan todos los camiones en dirección Bilbao, San Sebastián y el resto de las capitales españolas. Por eso este problema de tráfico quedará solucionado, si no en su totalidad, sí en parte.

Pues bien, tenemos noticias de que el «scalextric» de Zaramaga será inaugurado en fechas próximas. Concretamente durante las fiestas de San Prudencio. ¿Será cierto? Esperemos que sí, ya que de este modo se daría un gran paso y evitaría muchos quebraderos de cabeza y la posibilidad de accidentes en aquella zona sería mínima.

JUAN CARLOS

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

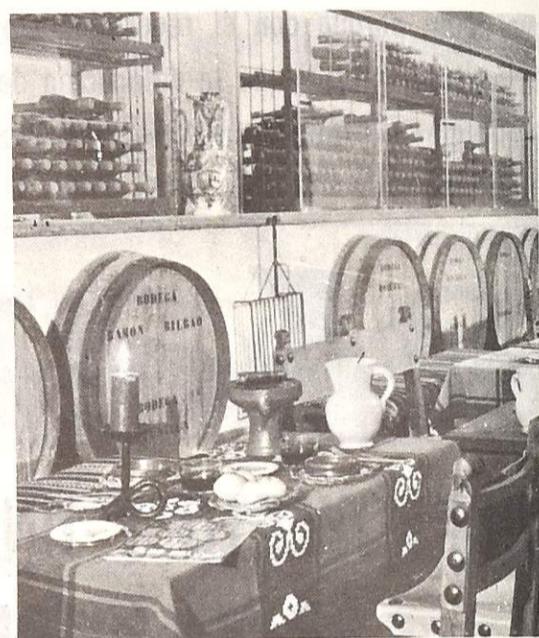
También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

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



PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

ISLAS CANARIAS

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

OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4

TEL. 2311005 - TELEX. 27521

CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

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

el KART y sus Problemas

La región catalana ha sido, quizá, la que más movimiento tuvo durante la pasada temporada kartista; un movimiento individualista, debido a la falta de conexión entre las distintas regiones automovilísticas, por no existir un comité organizado que rija los destinos del kart en España.

Como todos saben, el kart está encuadrado federativamente dentro de la Federación Española de Automovilismo. A mediados del pasado año dimitió en pleno el Comité Nacional de Karting, presidido por el señor Oller, por desacuerdos con dicha Federación, de la que depende; desde entonces, los deportistas y organizadores de este deporte navegan por los mares de su justo leal saber y entender, y, a decir verdad, el rumbo no se ha perdido totalmente, aunque las desviaciones de su aguja magnética son acusadas.

El pasado año no se celebró ya el Campeonato de España de la especialidad, por lo que sigue ostentando el título nacional el madrileño Alfonso García, conseguido en la temporada del 70. Este año, los cauces parece que van a ser los mismos. La F.E.A. no tiene el menor interés en levantar este deporte y sus directivos parecen ignorar incluso que exista; creemos que esta posición federativa no es justa para esta masa de deportistas que, si bien no es muy numerosa, tiene una afición muy grande.

Sólo en la región catalana, aragonesa y Centro se han celebrado campeonatos, el resto de las regiones españolas agonizan por falta de ayuda y unión, y eso que existen buenos focos de aficionados en muchos puntos de nuestra geografía, que si no se les presta la debida atención se irán extinguiendo paulatinamente.

El deporte del kart no es floreciente en España pese a los esfuerzos que muchos realizan; pero sin un centro organizador y coordinador de dichos esfuerzos, todo será en vano. ¿Es posible que en Madrid, capital de España, no exista un circuito de kart para competir? No sólo es posible, sino que es triste realidad. En Cataluña cuentan, por suerte, con alguna pista; el pasado año se disputaron dieciocho pruebas de ámbito regional, de las cuales nueve eran puntuables para el Campeonato de Velocidad y cuatro de resistencia.

Sin embargo, la falta de interés de la anterior Comisión Regional de Karting, que acaba de dimitir por la fuerte presión ejercida por la Asociación Catalana de Pilotos, ha originado que el deporte del kart sufriera un bajón respetable, especialmente en este año que finalizó, después del auge que experimentase en 1970.

Aunque pendiente de la aprobación definitiva por parte de la Federación Española de Automovilismo, la nueva Comisión Regional de Karting, presidida por don Blas Detrell, hombre muy introducido en los ambientes automovilísticos y que ha dedicado muchos años a los karts, está formada por miembros de la Asociación Catalana de Pilotos, entidad que forzó al máximo, la dimisión del anterior gabinete.

Así están las cosas dentro del pequeño mundillo del kart. En Aragón vive gracias al tesón del Kart Club Calatayud y de su activo presidente, Eduardo Rubio, hombre entregado por entero a su deporte favorito. En Asturias, la Escudería GES, de Gijón, ha tenido también su activa participación regional, pero, ¿y en Galicia, Andalucía, Levante, etc., no existe afición? Aún recordamos aquellas famosas carreras de Orense, y las de Málaga, Castellón, Hernani, Alicante, Torrelavega, Ribadesella, Bilbao, etc. Sería una pena tener que decir que «han pasado a la historia» por falta de coordinación federativa.

Motor Press

PRUEBA DEL OPEL RECORD II

¿COMO ES REALMENTE LA GRAN NOVEDAD DEL ULTIMO SALON DE BRUSELAS?

En el primer Salón del Automóvil de este año, el de Bruselas, se presentó misteriosamente el nuevo Opel Rekord II, que el primer día apareció totalmente cubierto y camuflado, siendo desvelado poco a poco. Cada día que pasaba, los representantes de la casa Opel descubrían una parte del coche, hasta que finalmente, el día de la clausura el modelo apareció refulgente, como salido de un huevo. El procedimiento publicitario, además de ser original, resultó de una gran eficacia y el Opel Rekord II, pasó a las primeras páginas de todas las publicaciones especializadas. Una vez pasada la fiebre de «novedad» y lejos del aparato publicitario, hemos querido dar una imagen crítica de lo que ha sido la primera novedad europea de este año automovilístico.



LA PRUEBA

De entrada, una constatación: el Rekord es un coche muy amplio, con una anchura interior, y espacio para las piernas en las plazas traseras, incluso cuando los asientos delanteros están retrasados al máximo. La visibilidad es muy buena, excepto hacia delante, muy cerca del coche, ya que el capot resulta bastante alto. La mecánica es silenciosa, la caja funciona sin problema alguno, y la dirección es en realidad más suave que precisa. Las aceleraciones son eficaces, y la tercera alcanza los 140 km/h. de marcador, lo cual resulta muy agradable. Por el contrario, los frenos no tienen más que una eficacia muy mediocre, incluso con una sola persona a bordo, y resulta lógico mantener prudentes reservas en cuanto a su capacidad a plena carga. El constructor anuncia una velocidad punta de 160 km/h. para esta versión, la cual se alcanza bastante rápidamente, y luego la optimista aguja del velocímetro se pasea todavía bastante más lejos.

Una vez llegados a este momento, hasta el cual todo va bien, pero muy de prisa, rápidamente hay que rendirse a una evidencia: el nuevo Rekord no ha heredado el satisfactorio comportamiento del «Ascona». Es un modelo previsto para los pavimentos buenos, para las autopistas, devora fácilmente las curvas largas y rápidas, pero se encuentra mucho menos a gusto en los virajes cerrados. El tren posterior se desplaza brutalmente incluso sobre piso seco, debido a la falta de adherencia. En cuanto el pavimento está rizado, al amortiguación resulta impotente para mantener las ruedas pegadas al suelo; esto trae en consecuencia unos rebotes perjudiciales para la estabilidad, y unas reacciones de suspensión muy secas, que acaban resultando molestas para los pasajeros. En cuanto se presenta la lluvia, o bien hace su aparición la tierra o la gravilla, conviene adoptar un estilo de conducción muy prudente, como si se rodase sobre nieve. Una buena estabilidad no es algo que venga llovido del cielo por casualidad, y al diseñar el coche se debería pensar que el pavimento no siempre va a ser liso como un tapiz.

El nuevo Rekord se mantiene totalmente dentro de la tradición del modelo, con una buena mecánica clásica, pero con un compartimento en carretera un tanto comprometido. Se ha ganado en potencia y en habilidad, pero apenas nada en seguridad de conducción.

LA CONDUCCION DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL OFTALMOLOGO

Debido al gran aumento de nuestro parque automovilístico en los últimos años, se han incrementado de forma alarmante los accidentes de tráfico, causando gran número de muertes e incapacidades permanentes.

Esto es así hasta tal punto que ya la estadística nos da el número promedio de muertos, con bastante aproximación, que se producirá cada fin de semana en España, o a la vuelta de una de las famosas "operaciones retorno". Y esto cada uno de nosotros como conductores lo sabemos cada vez que salimos a la carretera para un viaje, una excursión de placer o un motivo profesional. Sin embargo, en el subconsciente pensamos que esto le pasa a los demás y a nosotros no nos ocurrirá nunca.

Visto que la mayoría de los accidentes automovilísticos son debidos a un fallo humano, más que mecánico, nosotros como médicos, puesto que es de nuestra competencia el mantener la salud y la vida por todos los medios a nuestro alcance, ya que la medicina actual y más aún la futura deberá ser sobre todo profiláctica, tenemos que preocuparnos de estos problemas como parte integrante que somos de una sociedad, y velar por su seguridad.

La parte que a nosotros como oftalmólogos nos atañe está perfectamente especificada en el Código de la Circulación vigente, artículo 264, para la expedición de certificados médicos a los solicitantes de permisos de conducción, en su apartado de sentido de la vista que dice textualmente:

1.º Sentido de la vista

a) **Agudeza visual.** Debe tenerse visión en un ojo no inferior a 8/10 de la escala de Wecker, si existe pérdida total de la visión o agudeza inferior a 1/10 en el otro ojo; si existe visión en ambos ojos, debe alcanzarse un mínimo de 6/10 en el mejor y 3/10 en el peor. Esta agudeza se entiende sin cristales correctores o con ellos, si bien en este último caso, en el certificado médico deberá expresarse la obligatoriedad de utilizar cristales correctores durante la conducción y de llevar unas gafas de repuesto. Al ciego de un ojo sólo podrá concedérsele el permiso después de seis meses de visión monocular.

b) **Campo visual.** Se admite hasta el 50 por ciento del campo visual normal global. No debe existir hemianopsia.

c) **Visión nocturna.** No debe existir hemeralopía.

d) **Motilidad del globo ocular.** No debe existir diplopía.

e) **Motilidad palpebral.** No deben existir la goftalmias ni ptosis bilaterales.

f) **Reflejos pupilares.** No deben existir trastornos bilaterales del reflejo pupilar a la luz.

g) **Afaquias.** Las bilaterales, cuando la agudeza visual sea menor de 8/10 en el ojo menos afectado.

h) **Adaptación al deslumbramiento.** No debe ser superior a sesenta segundos.

Esto quiere decir que toda persona que a nuestro juicio, y según las normas más arriba citadas,

no reúna unas buenas condiciones para realizar la conducción desde el punto de vista oftalmológico, no se le debe dar el correspondiente certificado, dado que si lo hacemos seremos cómplices en los delitos que se produzcan por ese futuro conductor en los fallos humanos, que sean debidos a una alteración de sentido visual.

Estos artículos del Código de la Circulación, vertidos a una forma más asequible para los no iniciados en oftalmología, quieren decir que todo conductor de un vehículo automóvil debe tener una visión lo suficientemente correcta para que le permita ver bien, y a una distancia suficiente, aunque sea con el auxilio de lentes correctores, cualquier tipo de obstáculo que surja en su camino, ya sea en forma de objetos animados, inanimados, personas o animales, para poder realizar la maniobra adecuada con el fin de evitar un accidente.

Esto no sólo en la mirada hacia adelante, sino también por los lados, lo que denominamos campo visual, para que pueda percatarse de los posibles problemas que surgen dentro del mismo.

Por supuesto, los conductores deben tener una sola imagen de cada objeto, con ambos ojos a la vez, pues la falta de esta cualidad, diplopía, produce errores al no saber cuál es la imagen verdadera. No deben tener alteraciones en sus párpados, que impiden un buen cierre de los ojos en los movimientos de parpadeo, y como consecuencia de la misma sequedad de la parte anterior de los mismos. O caída del párpado superior, con la consiguiente dificultad visual.

En cuanto a la conducción nocturna es necesario que las personas que la realizan tengan una visión correcta, y que tengan una buena capacidad de adaptarse al deslumbramiento de otro vehículo que venga de frente y que les ilumine con sus faros, así como una recuperación rápida frente a dicho deslumbramiento.

Es también necesario, finalmente, que sepa distinguir los colores rojo y verde, o sea, que no tenga daltonismo; para la regulación actual del tráfico se hace en gran parte por medio de semáforos que ostentan dichos colores, significando respectivamente prohibición y permisión, y a cualquiera le es fácil imaginar los accidentes a que darían lugar estos errores en la apreciación de los colores.

Resumiendo, y puesto que se está procurando por los organismos estatales correspondientes la mejora de la red viaria española, y también los constructores de automóviles y la Jefatura Central de Tráfico, por medio de sus últimas disposiciones, están continuamente mejorando la seguridad de los vehículos, con lo cual se reducirá el número de accidentes en la parte no imputable a los conductores, nos compete a los médicos realizar exámenes exhaustivos en cada uno de los sistemas orgánicos que intervienen en la conducción, para detectar posibles fallos y poner remedio a ellos, con el fin de colaborar de una manera activa en la lucha contra la muerte por accidente de vehículos de motor y, caso de que éstos se produzcan, estar preparados de la mejor manera posible para aliviar y curar a los accidentados.

JOSE TEMPRANO, Médico Oft. de la Clén. Barraquer

CAMPAÑA DE PROMOCION DE SOCIOS DEL CLUB

Realmente ha sido un éxito la campaña, que a finales del pasado año se inició con el lema de «Cada socio, otro nuevo socio por lo menos».

Ha habido algunos socios repartidos por las cuatro provincias que integran el Club, que han desarrollado una labor verdaderamente espectacular, consiguiendo que todos sus amigos, compañeros de trabajo, o vecinos pasen a ser socios de número del Club.

Para citar algunos nombres, daremos a continuación, los de los que han conseguido hasta esta fecha diez o más socios para el Club, y a los que en fecha próxima entregaremos la insignia de oro conseguida para que puedan ostentarla con legítimo orgullo en su solapa. Quizás al aparecer la Revista haya nuevos socios a quienes corresponda la insignia, pero los que citamos son los que tenían formalizadas totalmente sus inscripciones. Son los siguientes:

José Luis González de Langarica, Vitoria
Alvaro María Pascual, Eibar
León Arrieta Chamizo, Irún
Conrado del Pilar González, Zumaya
Manuel Reguera, Zubieta (Navarra)
José San Pedro Landarzabal, Zaldívar (Vizcaya)
Carmelo Urra Prat, Pamplona
Benjamín Villar García, Bilbao
Juan Zamora Zuazo, Hernani
José Aizarna, San Sebastián

El número de los que han conseguido la insignia de plata ascendía a 30 y los que han conseguido 1 a 4 socios, son numerosísimos.

Para todos ellos nuestro sincero agradecimiento, con la seguridad de que el Club, con esta aportación masiva de socios, irá día a día mejorando sus servicios en beneficio de todos sus asociados.

Pero no hay que olvidar que la campaña de captación de nuevos socios continúa su marcha y que después de esta primera etapa, que como se indicó terminó el día 31 de marzo, con el sorteo del viaje para dos personas al Salón del Automóvil de Barcelona, sigue la segunda que terminará el día 30 de junio, y al final de la cual se sorteará entre todos los socios que han aportado nuevos socios en toda la campaña, el viaje para dos personas al Salón del Automóvil de París.

Todos los socios debemos continuar en nuestro empeño de conseguir aumentar nuestros cuadros, pues el lema de la unión hace la fuerza será una realidad cuando todos los automovilistas de la región Vasco-Navarra, pertenezcan al Club, y a través de él, podamos montar los mejores servicios.

En los próximos números de la Revista seguiremos informando sobre la marcha de la campaña, que como decimos está obteniendo magníficos resultados.



ACTO FINAL DEL RALLY VASCO-NAVARRO

Tuvo lugar en el Restaurante Chomin de Ondarreta una cena como broche final del Rally Vasco-Navarro que tanto éxito ha tenido este año.

Junto con el presidente del Club, don Federico Zappino, acudieron el jefe provincial de Tráfico de Guipúzcoa, señor García Ocampo, el delegado provincial de E. F. y D., así como representaciones de las delegaciones de Pamplona, y el director de la prueba y de las distintas comisiones.

En la fotografía el señor Zappino haciendo el balance del Rally Vasco-Navarro a los postres de la cena.

HA MUERTO EDUARDO MARTINEZ-BAYARRI

Con gran consternación recibimos la noticia de la muerte de Eduardo Martínez-Bayarri. Eduardo era el médico de la Comisión Deportiva de nuestro Club en Navarra.

Eduardo era nuestro compañero y amigo. Aún lo veo días pasados en la última reunión en la que tratábamos de ultimar detalles para nuestro Rallye Navarra, haciéndose los cálculos para dónde debía situar las ambulancias y su propio coche, para que si se diera un accidente, atender al instante, sin perder un momento, al posible herido. Era lo suyo; era un profesional auténtico. La más mínima evolución del enfermo recién operado, él la conocía, porque estaba allí en la cabecera de la cama, mimando a quien se le había confiado. Para él era igual visitar a sus enfermos a las tres de la tarde que a las tres de la mañana. Era su obligación; esta palabra..., obligación, la tenía siempre en sus labios.

Parece mentira y es una realidad irreparable. Cuando me he enterado de la noticia de su muerte, recién llegado al despacho, no podía creerlo. Me ha tocado dar la noticia al resto de los compañeros de la Comisión Deportiva y todos se quedaban mudos a través del auricular del teléfono. Ninguno quería admitir tan de repente, tan friamente, que Eduardo, ayer rebosante de salud, después de acostarse con toda normalidad, no vería el espléndido sol de esta mañana pamplonesa del día 22 de marzo.

Esta Comisión Deportiva Navarra del Real Automóvil Club Vasco-Navarro acaba de perder a uno de los más entusiastas aficionados del automovilismo provincial, a su médico titular y al amigo querido.

Desde estas líneas queremos decirle el adiós oficial de su querido Automóvil Club. A su esposa e hijas, en su tremendo dolor, nos unimos de corazón, pues él también era algo nuestro.

JOSE LUIS GUTIERREZ

— Debemos registrar el fallecimiento de José Manuel Zubiaurre, hijo de don Pablo. A él en particular y también a sus familiares les enviamos el testimonio de nuestro sentimiento.

WAGONS·LITS//COOK

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

LE OFRECE EL MAS VARIADO Y SUGESTIVO PROGRAMA DE CRUCEROS DEL VERANO 72

XVIII CRUCERO A ISLANDIA, CABO NORTE Y SOL DE MEDIANOCHE

En el trasatlántico "CABO SAN ROQUE". Del 4 al 26 de julio.
Precios desde 29.400 ptas.

VIII CRUCERO A RUSIA

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE". Del 14 al 30 de julio.
Precios desde 20.900 ptas.

XIX CRUCERO A LAS CAPITALS NORDICAS

En el trasatlántico "CABO SAN ROQUE". Del 27 de julio al 18 de agosto.
Precios desde 24.900 ptas.

VII CRUCERO A LAS ISLAS DEL ATLANTICO

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE". Del 30 de julio al 12 de agosto.
Precios desde 17.500 ptas.

XX CRUCERO AL MAR BALTICO

En el trasatlántico "CABO SAN ROQUE". Del 19 de agosto al 5 de septiembre.
Precios desde 21.500 ptas.

IX CRUCERO A YUGOSLAVIA, GRECIA Y TURQUIA

En el trasatlántico "CABO SAN VICENTE". Desde el 28 de agosto al 10 de septiembre.
Precios desde 15.900 ptas.

CRUCERO POR EL MEDITERRANEO Y EL MAR NEGRO

En la m/n. "ANGELINA". Del 8 al 26 de agosto.
Precios desde 31.920 ptas.

CRUCEROS DE 7 DIAS POR EL CARIBE

CRUCEROS LAS SIETE PERLAS DEL MEDITERRANEO

VIAJES POR EL MEDITERRANEO Y CERCANO ORIENTE

CRUCEROS DESDE PUERTOS ESPAÑOLES

VUELTA AL MUNDO

CRUCEROS POR EL RHIN

CRUCEROS POR EL MEDITERRANEO Y EL EGEO

Informes e inscripciones:

SAN SEBASTIAN

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



UN AUTOMOVIL EN EL SALON
NAUTICO DE BARCELONA

EL GATO MONTES DE ARTES

No es nada corriente que un coche se presente en un salón náutico, pero si el automóvil es un vehículo anfibia, la cosa está ya más justificada. Este ha sido el caso del Gato Montés, automóvil de todo terreno, que fabrica Artes de Arcos.

Al barro, la nieve, los pedregales, rama-
jes y toda clase de dificultades, Gato Mon-
tés añade como elemento de desenvoltura
también el agua. En su corta vida, este ve-
hículo español que está siendo reclamado
desde todas partes del extranjero, ha nave-
gado ya por ríos, pantanos, salinas, zonas
inundadas, plantaciones de arroz... Des-
pués Gato Montés sigue su marcha trepan-
do o llaneando, bajando badenes o dejando
marcada la ancha huella de sus enormes
ruedas sobre la nieve o la arena.



Posiblemente sea su facilidad de movi-
mientos, con una velocidad de 60 kilómetros
por hora sobre tierra y hasta seis kilóme-
tros en agua, lo que ha hecho que Gato
Montés se extienda rápidamente, sobre to-
do fuera de España, exportándose en la ac-
tualidad a los Estados Unidos.

Motor Press

DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS
COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

HOTEL TRES REYES

Pamplona **** Lujo



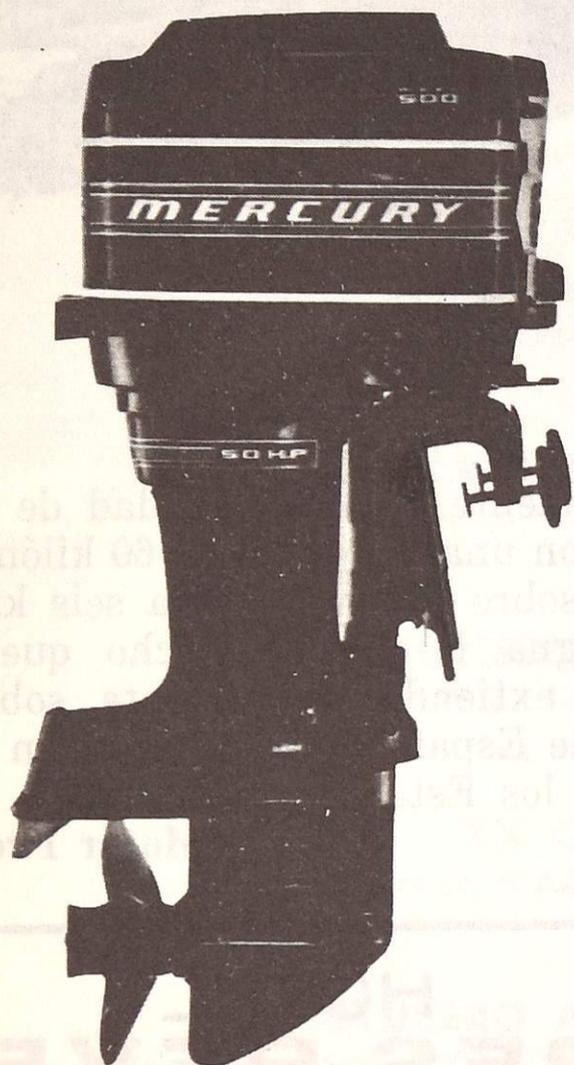
El único Hotel de Lujo (5 estrellas), del País Vasco,
pone a su disposición:
350 plazas. Salones especiales para Convenciones y Banquetes,
hasta 800 personas. Aire acondicionado.

Agencias de:

AVIS, Rent a car - IBERIA, Líneas Aéreas - WAGONS LITS COOK
Dirección Postal: Jardines de La Taconera, s/n.
Teléfono 226.600 (20 líneas). Telex 367-20.

SECCION NAUTICA TALLERES AREVALO

AGENCIA OFICIAL DE MERCURY BRITISH SEAGULL y TOMOS



MERCURY 72

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

RESISTENCIA
VELOCIDAD
RENDIMIENTO
CALIDAD
Y...

EL MEJOR SERVICIO POST-VENTA



BRITISH

SEAGULL

EL AUXILIAR
SIN AVERIAS

EMBARCACIONES

E. P. E.
LARRAYA-GLASTRON
TAYLOR
ECO-FIBER

EMBARCACIONES

NEUMATICAS

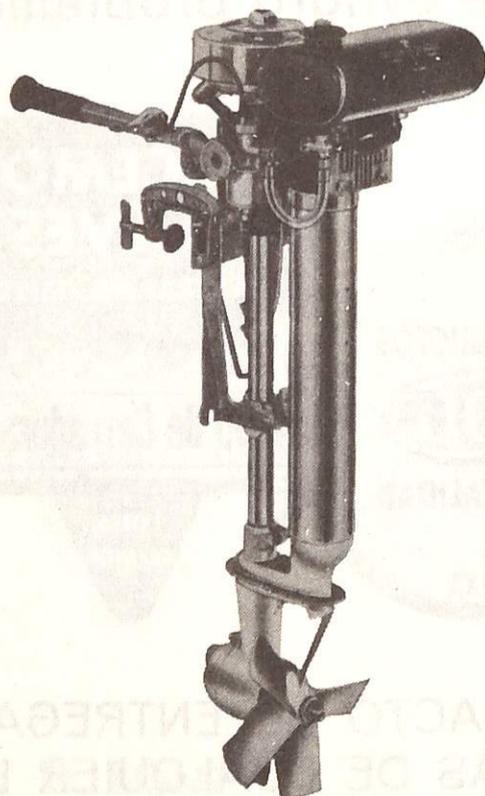
ZODIAC
ARTIACH
NEMROD

VELEROS

CORONADO
VIVACITY
PUMA 23

REMOLQUES

CAZA - CAMPING - MOTOS
APACHE RAVEN



TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros, 4 - Telf. 42-43-05 - SAN SEBASTIAN

UN BUEN COCHE USADO DEBE COSTAR, POR LO MENOS, LA MITAD QUE NUEVO

1.000 automóviles de ocasión se venden diariamente en España

«Para que un coche de segunda mano ofrezca unas buenas garantías, habrá que buscarlo entre los que cuestan un 50 % del mismo modelo nuevo», esta viene a ser la regla «de oro», en la que han coincidido todas las personas que dirigen los departamentos de compra-venta de coches usados de las marcas de fabricación española.

El movimiento comercial de los coches de ocasión es proporcional al grado de desarrollado de un país. En Francia, por ejemplo, por cada operación de coche nuevo vendido se realizan 2,4 operaciones de compra-venta. En España, durante 1971, se vendieron aproximadamente 360.000 automóviles de ocasión, lo que supone una relación de 0,8 transacciones de coches usados por cada turismo nuevo vendido.

LAS MARCAS ESPAÑOLAS SE INTERESAN POR EL COMERCIO DE COCHES USADOS

Aunque parezca paradójico, las marcas españolas han comenzado a intervenir en el comercio de los coches usados a medida que se iba endureciendo el mercado. El coche usado es una de las mejores formas de penetración y de conquista de nuevos clientes y las fábricas españolas han tenido que reconocer la necesidad de emplear este nuevo resorte comercial.

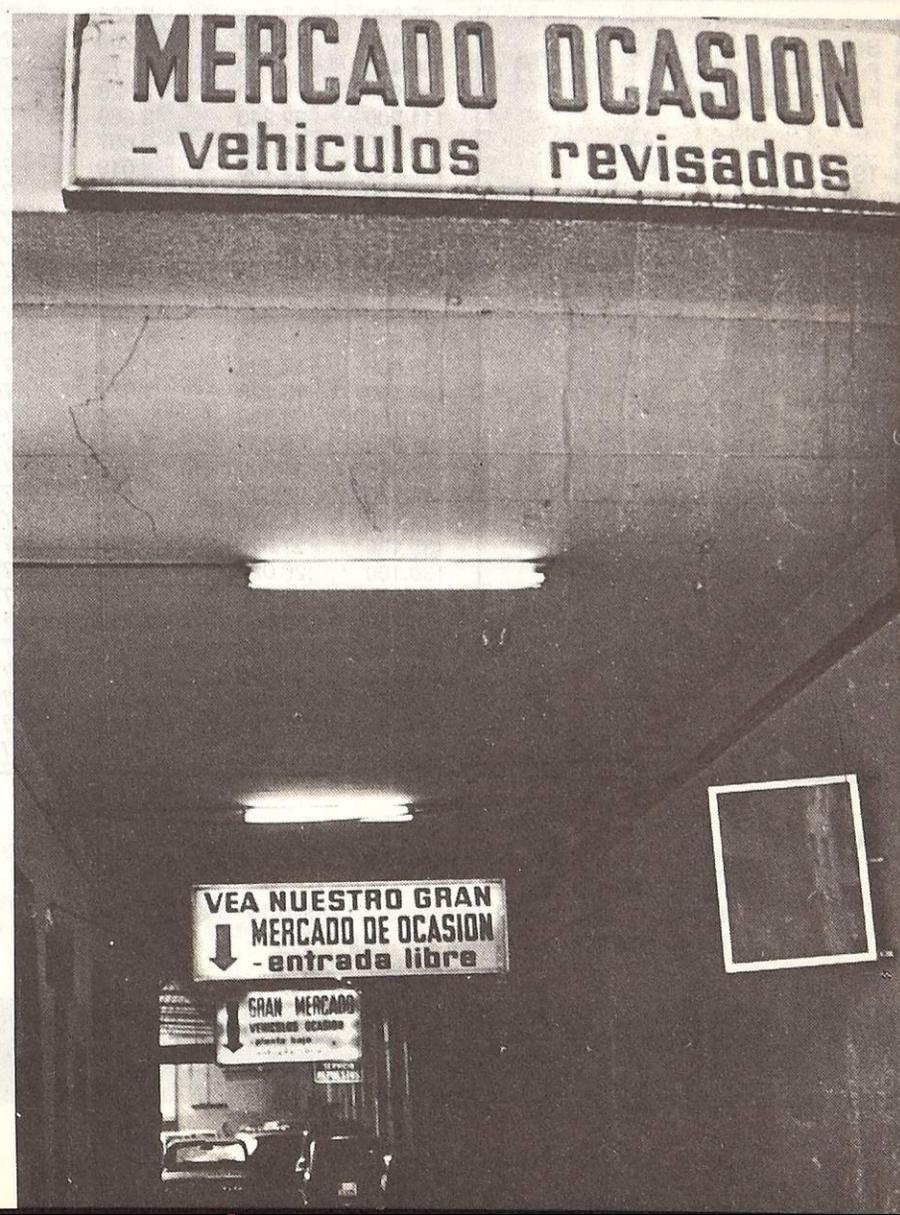
Renault con su Mercado Nacional de Ocasión, tomó la delantera al resto de las firmas españolas. Citroen tiene sus Mercados Regionales de Ocasión, Chrysler ha alcanzado un importante peso específico en el mercado del coche usado, mientras que Authi por su menor veteranía y Seat, por su muy reciente incorporación al mundo de la compra-venta, tienen unos volúmenes inferiores a las otras marcas. Pero todas las marcas están implicadas en este tipo de actividad comercial.

REVISION Y REPARACION DEL COCHE USADO

No cabe duda de que una de las mejores maneras de captar nuevos clientes es la de vender coches usados en buen estado por lo que las firmas concesionarias de las cinco grandes marcas no buscan, en general, con la compra-venta hacer un buen negocio, sino simplemente cubrir los gastos de reparación y revisión de los modelos adquiridos. Por esta razón en la red de concesionarios se pueden realizar buenas compras. En muchos casos los coches usados se venden con dos o tres

meses de garantía, en otras ocasiones —como en el caso del Mercado Nacional de Ocasión Renault— la venta lleva aparejada una primera revisión gratuita al cabo de unos kilómetros, en los que el nuevo cliente ha tomado contacto con el coche. En todos los casos, no obstante, los servicios de compra-venta responsables suelen analizar a fondo los vehículos que piensan adquirir: los prueban, valoran e indican la cantidad que se puede ofrecer por ellos.

A manera de ejemplo tenemos el servicio de Seat, en cualquiera de sus filiales, donde puede acudir no sólo el propietario de un vehículo que quiera comprar otro Seat, sino cualquier persona que desee conocer la cotización de su automóvil. El coche en cuestión queda en manos de un probador, que rellena una hoja con distintos test, mediante los que se analiza el estado de las distintas partes del automóvil, calificándolas adecuadamente. El mismo probador indicará las reparaciones que son necesarias y un tasador hará el precio que ofrece la marca por el coche. Al propietario se le darán quince días de plazo, durante los que se mantiene la oferta de compra de la casa, durante este tiempo podrá buscar otra oferta más conveniente o decidirse para la venta.



PRECIO DE LOS TURISMOS NACIONALES

CONDICIONES DE VENTA AL CON

| | P. F.-F. | I. LUJO | I.T.E. | TDH | TASAS | RTG | CDI | PLACAS | IMDC | S. OBL. | S. TDR. | I. TYD. |
|-------------------------|----------|---------|--------|-----|-------|-----|-----|--------|-------|---------|---------|---------|
| *Mini 850 Normal | 87.400 | 13.984 | 2.098 | 75 | 360 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 9.246 | |
| Mini 850 Lujo | 96.600 | 15.456 | 2.318 | 75 | 360 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 9.246 | |
| Mini Van | 91.400 | 0 | 2.194 | 75 | 360 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 9.246 | |
| Mini 1000 Normal | 98.300 | 19.660 | 2.359 | 75 | 440 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 9.246 | |
| Mini 1000 Lujo | 109.600 | 21.320 | 2.558 | 75 | 440 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 10.975 | |
| *Mini 1275-C | 120.800 | 24.160 | 2.899 | 75 | 520 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 1.050 |
| *Austin 1300 | 123.900 | 24.780 | 2.974 | 75 | 520 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 1.050 |
| *Austin 1300 Countryman | 129.200 | 25.840 | 3.101 | 75 | 520 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 1.050 |
| *MG S | 149.100 | 29.820 | 3.578 | 75 | 520 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.597 | 13.472 | 1.050 |
| Simca 900 | 98.000 | 15.680 | 2.352 | 75 | 360 | 53 | 155 | 200 | 350 | 1.327 | 10.340 | |
| Simca 900 Comercial | 97.500 | 0 | 2.340 | 75 | 360 | 53 | 155 | 200 | 350 | 1.597 | 10.975 | 800 |
| Simca 1000 Unificado | 108.700 | 21.740 | 2.609 | 75 | 400 | 53 | 155 | 200 | 350 | 1.327 | 10.340 | |
| Simca 1000 Comercial | 97.500 | 0 | 2.340 | 75 | 400 | 53 | 155 | 200 | 350 | 1.327 | 10.975 | 800 |
| Simca 1000 Automático | 125.100 | 25.020 | 3.002 | 75 | 400 | 53 | 155 | 200 | 350 | 1.597 | 10.975 | 800 |
| *Simca 1000 GT Rallye | 128.100 | 25.620 | 3.074 | 75 | 440 | 53 | 155 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 900 |
| *Simca 1200 GL | 127.100 | 25.420 | 3.050 | 75 | 440 | 53 | 155 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 900 |
| *Simca 1200 GLE | 135.400 | 27.080 | 3.250 | 75 | 440 | 53 | 155 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 900 |
| *Dodge Diesel | 239.000 | 47.800 | 5.736 | 75 | 600 | 53 | 155 | 200 | 1.500 | 2.292 | 18.121 | 1.500 |
| *Dodge SW Diesel | 270.400 | 54.080 | 6.490 | 75 | 600 | 53 | 155 | 200 | 1.500 | 2.292 | 19.706 | 1.500 |
| *Dodge 3700 | 319.000 | 63.800 | 7.656 | 75 | 960 | 53 | 155 | 200 | 1.500 | 2.292 | 22.217 | 4.600 |
| *Dodge 3700 GT | 329.000 | 65.800 | 7.896 | 75 | 960 | 53 | 155 | 200 | 1.500 | 2.292 | 22.217 | 4.600 |
| 2 CV. Berlina AZL | 78.700 | 12.592 | 1.889 | 75 | 200 | 33 | 125 | 200 | 200 | 931 | 8.126 | |
| Dyane 6 | 90.300 | 14.448 | 2.167 | 75 | 240 | 33 | 125 | 200 | 200 | 1.112 | 9.880 | |
| Break 3 CV. | 107.700 | 17.232 | 2.585 | 75 | 240 | 33 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 10.516 | |
| Dynam | 115.400 | 18.464 | 2.770 | 75 | 240 | 33 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 10.516 | |
| Citroën 8 | 113.300 | 18.128 | 2.719 | 75 | 240 | 33 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 10.516 | |
| Citroën 8 Familiar | 117.500 | 18.800 | 2.820 | 75 | 240 | 33 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 10.516 | |
| Mehari | 108.200 | 0 | 2.597 | 75 | 240 | 33 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 9.880 | |
| R-4 | 85.900 | 13.744 | 2.062 | 75 | 360 | 48 | 111 | 200 | 350 | 1.112 | 9.246 | |
| R-4 Súper | 94.400 | 15.104 | 2.266 | 75 | 360 | 48 | 111 | 200 | 350 | 1.112 | 9.880 | |
| R-4 Furgoneta | 90.400 | 0 | 2.170 | 75 | 360 | 48 | 111 | 200 | 350 | 1.327 | 9.390 | |
| R-4 Furgoneta Alta | 96.900 | 0 | 2.326 | 75 | 360 | 48 | 111 | 200 | 350 | 1.327 | 9.656 | |
| R-6 | 111.200 | 22.240 | 2.669 | 75 | 400 | 48 | 111 | 200 | 350 | 1.327 | 10.975 | 800 |
| R-8 | 110.700 | 22.140 | 2.657 | 75 | 400 | 48 | 111 | 200 | 350 | 1.327 | 10.975 | 800 |
| *R-8 TS | 125.800 | 25.160 | 3.019 | 75 | 440 | 48 | 111 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 900 |
| *R-10 | 122.700 | 24.540 | 2.945 | 75 | 440 | 48 | 111 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 900 |
| *R-12 | 131.200 | 26.240 | 3.149 | 75 | 440 | 48 | 111 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 1.050 |
| *R-12 S | 146.700 | 29.340 | 3.521 | 75 | 440 | 48 | 111 | 200 | 700 | 1.327 | 12.251 | 1.050 |
| *Alpine 110-1300 | 208.700 | 41.740 | 5.009 | 75 | 520 | 48 | 111 | 200 | 700 | 1.597 | 14.105 | 1.050 |
| 600-E | 72.800 | 11.648 | 1.747 | 75 | 360 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 8.930 | |
| 600 Comercial | 71.500 | 0 | 1.716 | 75 | 360 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.327 | 8.930 | |
| 600-E Descapotable | 75.800 | 12.128 | 1.819 | 75 | 360 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 8.930 | |
| 850 Normal | 82.100 | 13.136 | 1.970 | 75 | 440 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 9.246 | 700 |
| 850 Especial | 93.100 | 14.896 | 2.234 | 75 | 440 | 63 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 9.880 | 700 |
| 850 Especial, 4 puertas | 101.900 | 16.304 | 2.446 | 75 | 440 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.112 | 9.880 | 700 |
| 850 Sport Coupé | 121.400 | 24.280 | 2.914 | 75 | 440 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.327 | 10.975 | 800 |
| 850 Spider | 142.720 | 28.544 | 3.425 | 75 | 440 | 53 | 125 | 200 | 350 | 1.327 | 12.251 | 800 |
| *124 D Normal | 119.600 | 23.920 | 2.870 | 75 | 480 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 900 |
| *124 D Lujo | 135.100 | 27.020 | 3.242 | 75 | 480 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 900 |
| *124 D, 5 puertas | 130.100 | 26.020 | 3.122 | 75 | 480 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.327 | 11.615 | 900 |
| *1430 | 147.700 | 29.540 | 3.545 | 75 | 480 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.327 | 12.251 | 1.050 |
| *1430, 5 puertas | 154.800 | 30.960 | 3.715 | 75 | 480 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.327 | 12.251 | 1.050 |
| *1500 | 150.400 | 30.080 | 3.610 | 75 | 520 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.597 | 12.846 | 1.200 |
| *1500 Familiar | 179.600 | 35.920 | 4.310 | 75 | 520 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.597 | 14.105 | 1.200 |
| *1600 Coupé | 243.500 | 48.700 | 5.844 | 75 | 520 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.917 | 17.816 | 1.350 |
| *1800 Diesel | 186.750 | 37.350 | 4.482 | 75 | 560 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.597 | 14.456 | 1.050 |
| *1800 Diesel Familiar | 213.800 | 42.760 | 5.131 | 75 | 560 | 53 | 125 | 200 | 700 | 1.597 | 15.124 | 1.050 |

ABREVIATURAS

CDI = Certificado de Industria.
 RTG = Reintegros.
 I. TYD. = Impuesto de Tenencia y Disfrute de Automóviles.
 I. T. E. = Impuesto Tráfico de Empresas.

IMDC = Impuesto Municipal de Circulación.
 TDH = Tasa de Hacienda.
 S. OBL. y S. TDR = Son los Seguros.
 TOTAL 1 = Total con Seguro Obligatorio.
 TOTAL 2 = Total con Seguro a todo riesgo.

Pocas novedades en este cuadro de las condiciones de venta al contado y a plazos de los coches nacionales. Sin embargo los damos a conocimiento del público -gracias al estudio hecho por "Auto-revista"- por el interés que encierro este tipo de cálculos.

| PORTES | CONDICIONES DE VENTA A PLAZOS | | CONDICIONES DE VENTA A PLAZOS | | | | | | | |
|--------|-------------------------------|---------|-------------------------------|-----------|----------------|-----------|----------------|-----------|----------------|-------------------------|
| | TOTAL 1 | TOTAL 2 | ENTRADA | 12 LETRAS | TOTAL 12 MESES | 18 LETRAS | TOTAL 18 MESES | 24 LETRAS | TOTAL 24 MESES | |
| 1.610 | 107.367 | 115.501 | 28.875 | 7.773 | 122.153 | 5.367 | 125.480 | 4.164 | 128.806 | Mini 850 Normal |
| 1.610 | 118.259 | 126.393 | 31.598 | 8.506 | 133.674 | 5.873 | 137.314 | 4.556 | 140.954 | Mini 850 Lujo |
| 1.610 | 97.479 | 105.613 | 26.403 | 7.108 | 111.696 | 4.907 | 114.738 | 3.807 | 117.779 | Mini Van |
| 1.610 | 125.084 | 133.218 | 33.105 | 8.912 | 140.045 | 6.153 | 143.859 | 4.774 | 147.673 | Mini 1000 Normal |
| 1.610 | 135.243 | 145.106 | 36.077 | 9.712 | 152.618 | 6.705 | 156.774 | 5.202 | 160.930 | Mini 1000 Lujo |
| 1.610 | 153.519 | 163.807 | 40.689 | 10.954 | 172.132 | 7.563 | 176.819 | 5.867 | 181.507 | *Mini 1275-C |
| 1.610 | 157.314 | 167.602 | 41.638 | 11.209 | 176.145 | 7.739 | 180.942 | 6.004 | 185.738 | *Austin 1300 |
| 1.610 | 163.801 | 174.089 | 43.260 | 11.646 | 183.006 | 8.041 | 187.989 | 6.238 | 192.973 | *Austin 1300 Countryman |
| 1.610 | 188.428 | 200.303 | 49.813 | 13.410 | 210.730 | 9.259 | 216.469 | 7.183 | 222.207 | *MG S |
| 2.500 | 121.052 | 130.065 | 32.516 | 8.753 | 137.557 | 6.044 | 141.303 | 4.689 | 145.048 | Simca 900 |
| 2.500 | 105.130 | 113.873 | 28.468 | 7.664 | 120.432 | 5.291 | 123.712 | 4.105 | 126.991 | Simca 900 Comercial |
| 2.500 | 138.909 | 148.557 | 36.939 | 9.944 | 156.268 | 6.866 | 160.523 | 5.327 | 164.778 | Simca 1000 Unificado |
| 2.500 | 105.970 | 115.348 | 28.637 | 7.709 | 121.146 | 5.323 | 124.445 | 4.129 | 127.744 | Simca 1000 Comercial |
| 2.500 | 158.982 | 168.630 | 41.958 | 11.295 | 177.497 | 7.799 | 182.331 | 6.050 | 187.164 | Simca 1000 Automático |
| 2.500 | 163.144 | 173.432 | 43.133 | 11.611 | 182.470 | 8.017 | 187.439 | 6.220 | 192.408 | *Simca 1000 GT Rallye |
| 2.500 | 161.920 | 172.208 | 42.857 | 11.529 | 181.176 | 7.960 | 186.109 | 6.176 | 191.043 | *Simca 1200 GL |
| 2.500 | 172.080 | 182.368 | 45.367 | 12.213 | 191.920 | 8.432 | 197.146 | 6.542 | 202.373 | *Simca 1200 GLE |
| 3.000 | 301.911 | 317.740 | 79.060 | 21.283 | 334.455 | 14.695 | 343.563 | 11.400 | 352.671 | *Dodge Diesel |
| 3.000 | 340.345 | 357.759 | 89.065 | 23.976 | 376.779 | 16.554 | 387.039 | 12.843 | 397.300 | *Dodge SW Diesel |
| 3.000 | 403.291 | 423.216 | 104.654 | 28.173 | 442.728 | 19.452 | 454.784 | 15.091 | 466.841 | *Dodge 3700 |
| 3.000 | 415.531 | 435.456 | 107.714 | 28.997 | 455.673 | 20.020 | 468.082 | 15.532 | 480.491 | *Dodge 3700 GT |
| 3.000 | 97.945 | 105.140 | 26.285 | 7.076 | 111.196 | 4.885 | 114.224 | 3.790 | 117.252 | 2 CV. Berlina AZL |
| 3.000 | 111.900 | 120.668 | 30.167 | 8.121 | 127.619 | 5.607 | 131.094 | 4.350 | 134.569 | Dyane 6 |
| 3.000 | 132.652 | 142.056 | 35.514 | 9.560 | 150.238 | 6.601 | 154.329 | 5.121 | 158.421 | Break 3 CV. |
| 3.000 | 141.769 | 151.173 | 37.793 | 10.174 | 159.880 | 7.024 | 164.234 | 5.450 | 168.588 | Dynam |
| 3.000 | 139.282 | 148.686 | 37.172 | 10.007 | 157.251 | 6.909 | 161.533 | 5.360 | 165.815 | Citroën 8 |
| 3.000 | 144.255 | 153.659 | 38.415 | 10.341 | 162.510 | 7.140 | 166.935 | 5.539 | 171.361 | Citroën 8 Familiar |
| 3.000 | 115.932 | 124.700 | 31.175 | 8.392 | 131.883 | 5.794 | 135.474 | 4.495 | 139.065 | Mehari |
| 2.500 | 106.462 | 114.596 | 28.649 | 7.712 | 121.196 | 5.325 | 124.497 | 4.131 | 127.797 | R-4 |
| 2.500 | 116.526 | 125.294 | 31.323 | 8.432 | 132.511 | 5.822 | 136.119 | 4.517 | 139.727 | R-4 Súper |
| 2.500 | 97.541 | 105.604 | 26.401 | 7.107 | 111.686 | 4.907 | 114.728 | 3.807 | 117.769 | R-4 Furgoneta |
| 2.500 | 104.197 | 112.526 | 28.131 | 7.573 | 119.007 | 5.229 | 122.248 | 4.057 | 125.489 | R-4 Furgoneta Alta |
| 2.500 | 141.920 | 151.568 | 37.692 | 10.147 | 159.452 | 7.006 | 163.794 | 5.435 | 168.136 | R-6 |
| 2.500 | 141.308 | 150.956 | 37.539 | 10.105 | 158.805 | 6.977 | 163.129 | 5.413 | 167.454 | R-8 |
| 2.500 | 160.280 | 170.568 | 42.417 | 11.419 | 179.441 | 7.884 | 184.328 | 6.117 | 189.214 | *R-8 TS |
| 2.500 | 156.486 | 166.774 | 41.468 | 11.163 | 175.428 | 7.703 | 180.205 | 5.980 | 184.982 | *R-10 |
| 2.500 | 167.040 | 177.328 | 44.069 | 11.863 | 186.431 | 8.191 | 191.508 | 6.355 | 196.585 | *R-12 |
| 2.500 | 186.012 | 196.936 | 48.971 | 13.183 | 207.169 | 9.102 | 212.810 | 7.062 | 218.452 | *R-12 S |
| 2.500 | 262.250 | 274.758 | 68.427 | 18.421 | 289.473 | 12.718 | 297.356 | 9.867 | 305.239 | *Alpine 110-1300 |
| 821 | 89.291 | 97.109 | 24.277 | 6.535 | 102.703 | 4.512 | 105.499 | 3.501 | 108.296 | 600-E |
| 821 | 76.527 | 84.130 | 21.032 | 5.662 | 88.976 | 3.909 | 91.399 | 3.033 | 93.822 | 600 Comercial |
| 821 | 92.843 | 100.661 | 25.165 | 6.774 | 106.459 | 4.677 | 109.358 | 3.629 | 112.257 | 600-E Descapotable |
| 821 | 101.082 | 109.216 | 27.129 | 7.303 | 114.767 | 5.042 | 117.892 | 3.912 | 121.017 | 850 Normal |
| 821 | 114.106 | 122.874 | 30.544 | 8.222 | 129.212 | 5.677 | 132.730 | 4.404 | 136.249 | 850 Especial |
| 821 | 124.526 | 133.294 | 33.148 | 8.924 | 140.231 | 6.161 | 144.050 | 4.780 | 147.868 | 850 Especial 4 puertas |
| 821 | 152.785 | 162.433 | 40.408 | 10.878 | 170.943 | 7.511 | 175.598 | 5.827 | 180.253 | 850 Sport Coupé |
| 821 | 178.880 | 189.804 | 47.251 | 12.720 | 199.891 | 8.782 | 205.334 | 6.814 | 210.778 | 850 Spider |
| 1.437 | 151.687 | 161.975 | 40.269 | 10.840 | 170.353 | 7.485 | 174.992 | 5.807 | 179.631 | * 124 D Normal |
| 1.437 | 170.659 | 180.947 | 45.012 | 12.117 | 190.418 | 8.366 | 195.603 | 6.491 | 200.789 | * 124 D Lujo |
| 1.437 | 164.539 | 174.827 | 43.482 | 11.705 | 183.946 | 8.082 | 188.955 | 6.270 | 193.964 | * 124 D 5 puertas |
| 1.437 | 186.232 | 197.156 | 49.026 | 13.198 | 207.401 | 9.112 | 213.049 | 7.070 | 218.697 | *1430 |
| 1.437 | 194.922 | 205.846 | 51.199 | 13.783 | 216.592 | 9.516 | 222.491 | 7.383 | 228.389 | *1430 5 puertas |
| 1.437 | 189.997 | 201.246 | 50.011 | 13.463 | 211.568 | 9.295 | 217.330 | 7.212 | 223.091 | *1500 |
| 1.437 | 225.737 | 238.245 | 59.261 | 15.953 | 250.699 | 11.015 | 257.526 | 8.545 | 264.353 | *1500 Familiar |
| 1.437 | 304.421 | 320.320 | 79.742 | 21.467 | 337.343 | 14.821 | 346.529 | 11.499 | 355.715 | *1600 Coupé |
| 1.437 | 234.379 | 247.238 | 61.547 | 16.568 | 260.368 | 11.440 | 267.459 | 8.875 | 274.549 | *1800 Diesel |
| 1.437 | 267.488 | 281.015 | 69.991 | 18.842 | 296.091 | 13.009 | 309.154 | 10.093 | 312.217 | *1800 Diesel Familiar |

NOTA.—Los propietarios de los modelos señalados con un * deben hacer declaraciones sobre la renta. Esto no implica, en manera alguna, que después tengan que pagar este impuesto, pues podría tratarse de una declaración negativa.
 Los datos sobre seguro a todo riesgo incluyen dos meses de circulación por el extranjero.
 Los resultados expuestos están sujetos a múltiples variaciones. Déseles sólo un valor orientativo.

CINTURATO

triunfa en rallyes



PALMARÉS 1971

Vencedor absoluto en el Rallye R.A.C. (Inglaterra)
Vencedor absoluto en el Rallye 1.000 minutos (Austria)
Vencedor absoluto en el Rallye finlandés de los 1.000 lagos
Vencedor absoluto de la Mitropa Cup
Vencedor absoluto del Rallye austriaco de los Alpes
Vencedor absoluto del Rallye Semperit (Italia)
Vencedor absoluto del Rallye 1.000 Km. del Adriático (Italia)
Vencedor absoluto del Rallye de las Cuatro Regiones (Italia)
Vencedor absoluto del IV y V Rallye de Alemania
Vencedor absoluto del Rallye de Invierno (Canadá)
Vencedor absoluto del Rallye Internacional de Suecia
1.º en Categoría Nacional del Rallye del Salmón (España)
1.º en Categoría Nacional del Rallye del Cid (España)
1.º en Categoría Nacional del Criterium Guillerias (España)
1.º en Categoría Nacional del Criterium de Rioja (España)
1.º en Categoría Nacional del Rallye Barcelona-Andorra (España)
VENCEDOR ABSOLUTO EN EL CAMPEONATO ITALIANO DE RALLYES
VENCEDOR ABSOLUTO EN EL CAMPEONATO ALEMÁN DE RALLYES
VENCEDOR ABSOLUTO EN EL CAMPEONATO SUECO DE RALLYES

y también
en la conducción cotidiana,
cuando vamos al trabajo,
de viaje,
o simplemente a "hacer kilómetros".

A altas velocidades,
sobre mojado,
sobre hielo (Cinturato Invierno
con clavos),
al tomar una curva, al frenar.

Cinturato triunfa
por su seguridad
durante miles de kilómetros.

CINTURATO PIRELLI

SAAB 99-EMS

NUEVO MODELO CON MOTOR DOS LITROS

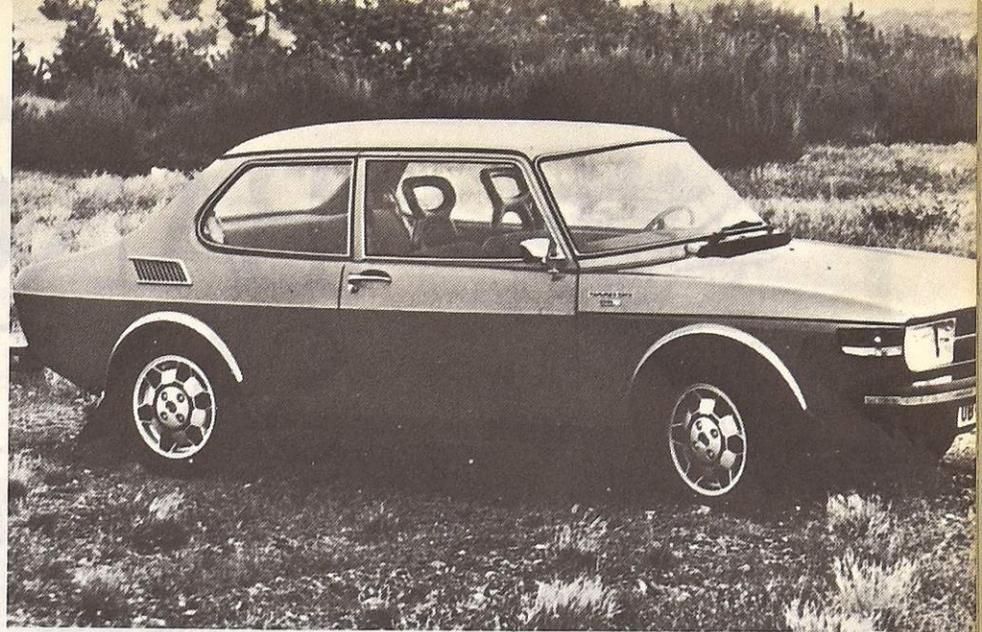
La fábrica sueca Saab acaba de dar a conocer su última novedad, una versión del modelo más prestigioso de su gama, el 99.

El Saab 99-EMS presenta como principal novedad su grupo propulsor, un motor dos litros de fabricación sueca con inyección indirecta de combustible controlada electrónicamente. La potencia máxima de este cuatro cilindros en línea es de 100 CV. DIN. a 5.500 r.p.m., siendo el par motor máximo de 17 miligramos, a 3.700 r.p.m., todo ello con una compresión de sólo 8,7 a 1, que autoriza la utilización de combustible de bajo octanaje.

El motor, de 1.985 c.c. de cilindrada exacta, ha sido diseñado y desarrollado por los propios especialistas de Saab-Scania, contando con la colaboración técnica de la firma británica Triumph. Las medidas son claramente supercuadradas, con 90 milímetros de diámetro por 78 de carrera, basándose la estructura general en el modelo de 1.850 c.c. de construcción británica que equipa a la versión normal del 99. En comparación a este motor, el nuevo cuenta con diferentes apoyos de cigüeñal, más dimensiones, mientras que esta pieza básica ha sido tratada superficialmente en busca de unas mayores dureza y resistencia.

A pesar de estos cambios, que aumentan la fiabilidad mecánica del grupo propulsor, no se ha buscado el mayor rendimiento, y es significativo, que la potencia máxima, bastante respetable, se obtiene a un régimen moderado. Y es que uno de los fines principales de este motor es el cumplir plenamente las normas futuras sobre emisión de gases que regirán en Estados Unidos, para lo cual, además de haberse bajado la relación de compresión, se han rediseñado las cámaras de explosión.

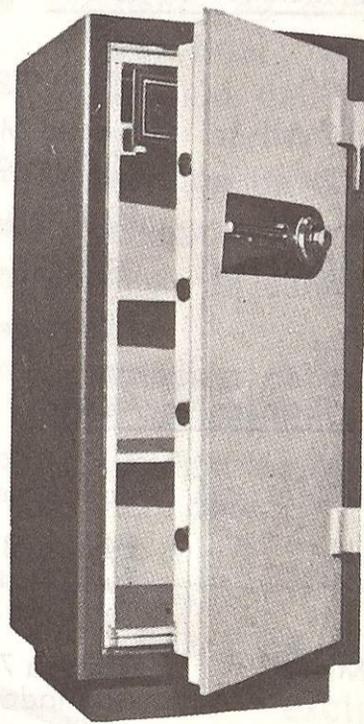
Junto a su nuevo motor, el 99-EMS posee otras particularidades que lo diferencian del modelo de base precedente, que seguirá en fabricación mientras que el EMS se producirá sólo en tiradas muy cortas en 1972. Entre estas particularidades están una nueva rejilla del radiador, un volante de dirección forrado de cuero, la incorpora-



ción de cuentavueeltas, faros principales con bombillas de tipo H-4, llantas de aluminio de cinco pulgadas de anchura de garganta y neumáticos Michelin en media 165-R 15.

La transmisión del nuevo modelo es a base de cambio normal, y se sigue ofreciendo como equipo de serie la calefacción eléctrica del asiento del conductor, las escobillas y limpiafaros y los paragolpes especialmente concebidos para absorber sin daño de la estructura general los impactos menores.

El EMS, destinado al mercado sueco a la vez que a la exportación, será ofrecido en un color marrón-bronce metalizado denominado Corall.



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

¡¡ CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

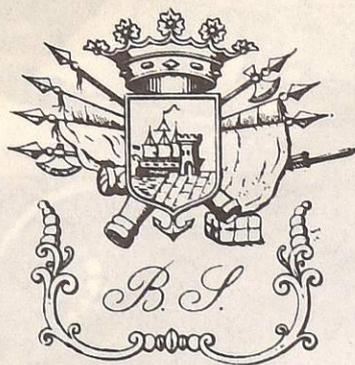
¡¡Más de un cuarto de siglo de experiencia a su servicio!!



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048
SAN SEBASTIAN



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

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

Organización propia en el extranjero:

Bancos Filiales:

BANCO DE SANTANDER-ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14 BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España y Calle Venezuela-Edificio "La Rotonda" - Anexo - Apdo. Postal, 9 A - 484
Teléfono 23 - 5325 PANAMA, 9 A

Representaciones en Europa

| | | |
|--------------|--|------------------|
| ALEMANIA | Schubertstrasse, 1 - Teléfono (0611) 745090 | 6-FRANKFURT/MAIN |
| BELGICA | Centre Monnaie 11 Place de la Monnaie - Teléfono 18-37-43 | BRUSELAS-1000 |
| FRANCIA | 90, Champs Elysées - Teléfono 2563151 | PARIS - 8 é |
| GRAN BRETAÑA | 38, Lombard Street - Teléfono 01-626-6070 | LONDRES, E. C. 3 |
| SUIZA | 78, rue de Rhône - Teléfono 25-37-83 | 1204-GINEBRA |

Representaciones en América:

| | | |
|----------------|--|----------------------|
| ARGENTINA | Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14 | BUENOS AIRES |
| BRASIL | Edificio Barao de Iguape Rua Direita, 250-13.º and. S/1304 Teléfono 34 21 49 | SAO PAULO |
| COLOMBIA | Carrera 7.º, núm. 17-01 Apartado Aéreo 15974 - Teléfono 420941 | BOGOTA, D. E. |
| CHILE | Calle Huérfanos, n.º 1.022 (esquina calle Ahumada) Departamento 806-Teléf 65006 | SANTIAGO DE CHILE |
| ESTADOS UNIDOS | 375 Park Avenue, Seagram Building, Teléfono (212) 688-0984 | N. YORK, N. Y. 10022 |
| GUATEMALA | Edificio Galerías España Plaza de España, Zona 9 Apartado Postal 2.493 Teléfono 65 2 09 | GUATEMALA |
| MEXICO | Isabel la Católica, 38 (Edificio "La Noria") Teléfono 12 53 83 | MEXICO 1, D. F. |
| PERU | Jirón Ucayali, núm. 142 - Teléfono 7-3148 | LIMA |
| VENEZUELA | Avda. de Urdaneta, esq. Las Ibarras, Edificio Central - Teléfono 819377 | CARACAS |

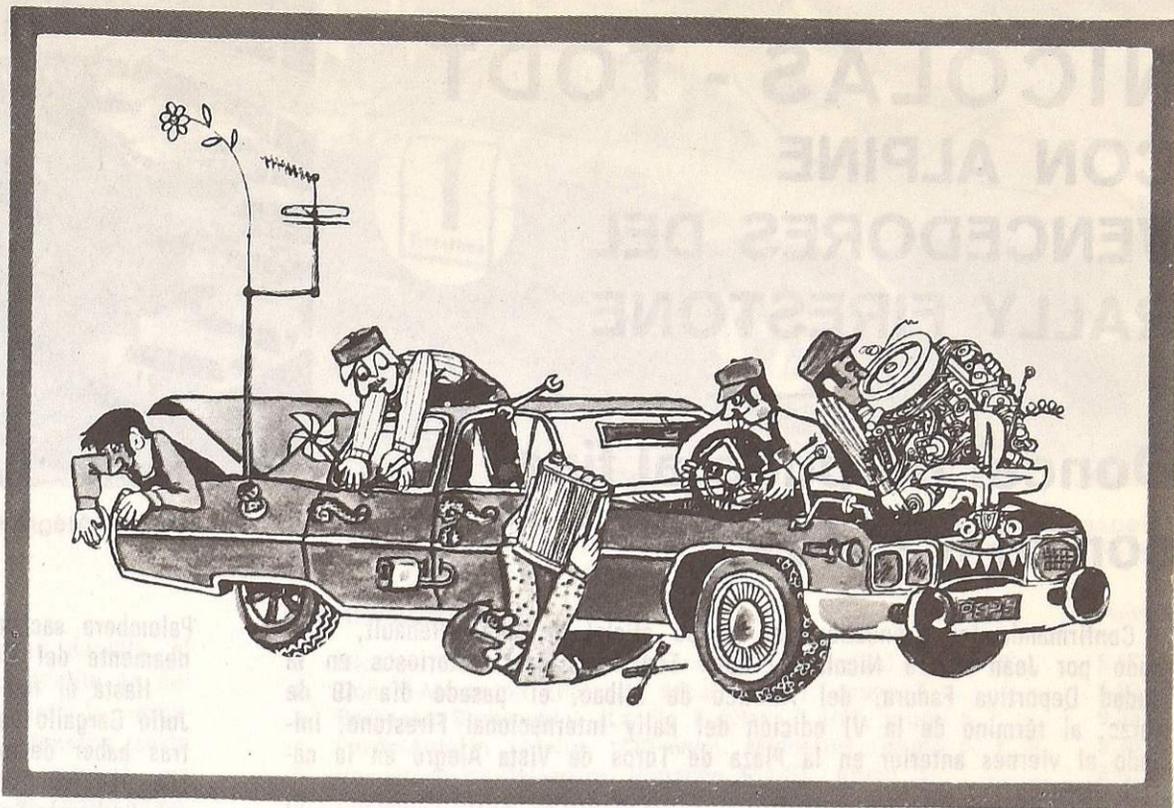
5.000 PTAS.

DE MULTA

POR MODIFICACIONES

NO

AUTORIZADAS



MODIFICACIONES SOMETIDAS A CONSULTA EN UNÁ DELEGACION DE INDUSTRIA

(Se indica con SI las autorizadas y con NO las no autorizadas)

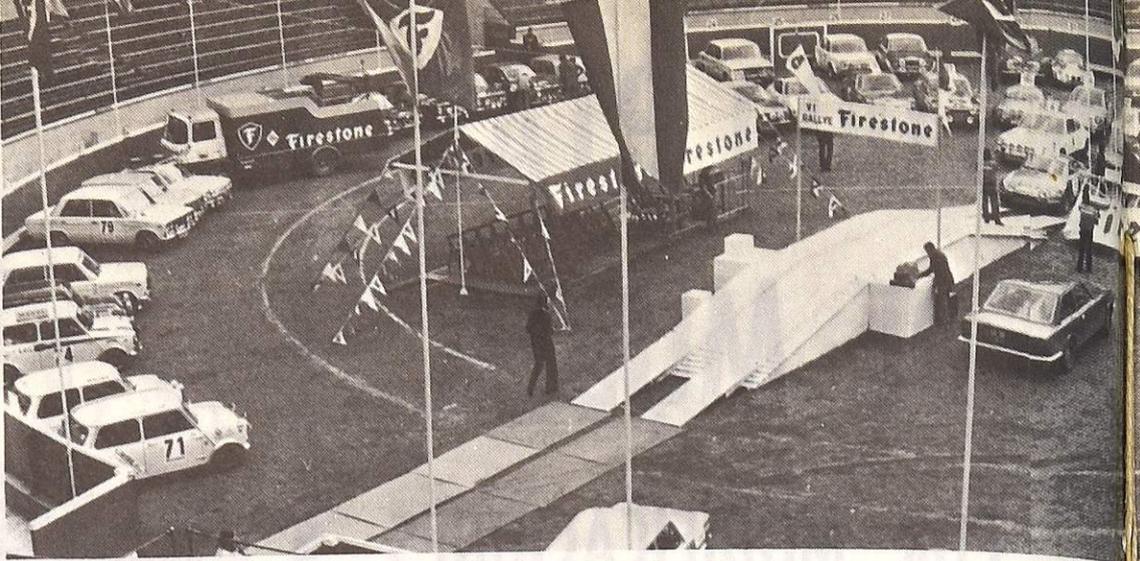
- Alargar la carrocería y poner puertas suplementarias: NO.
- Cambio de motor por otro igual: SI.
- Cambio de motor por un diesel: SI.
- Cambio de grupo cónico: SI.
- Faros: NO.
- Pintura: SI.
- Cambio de neumáticos por otros diferentes: SI (no cambiando de medida).
- Cambio de llantas: NO.
- Cambio de amortiguadores: SI.
- Cambio de muelles: SI (manteniendo la altura).
- Instalar frenos de disco donde no los llevaba: SI.
- Cambio de pastillas, forros y líquido de freno: SI.
- Rectificado (aumento de cilindrada): NO. Cambio de equipo motor: SI.
- Instalación de baca: SI.
- Instalación de doble circuito de frenos: SI.
- Instalación de protecciones y paragolpes suplementarios: (?).
- Instalación de cinturones de seguridad: SI.
- Bajado de suspensión: NO.
- Separadores: NO.
- Aletines u otro cambio de carrocería (adición o supresión): NO.
- Instalación de amortiguadores suplementarios: SI.
- Aumento de compresión (rebajado de culata o junta fina): NO.
- Alteración de características de carburación o nuevo carburador (es): NO.
- Alteración de cilindrada: NO.
- Instalación de otro árbol de levas: NO.
- Cambio de colectores de escape o silencioso: NO.
- Instalación de radiadores suplementarios de agua o aceite: NO.
- Alteración de relaciones de cambio o grupo cónico: NO.



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

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

NICOLAS - TODT CON ALPINE VENCEDORES DEL RALLY FIRESTONE



El ruedo de Vista Alegre se llenó con los vehículos participantes. La salida tuvo carácter de bastante "respetable" en los tendidos.

Doncel no pudo al final con el francés

Confirmando los pronósticos el equipo oficial de Alpine-Renault, integrado por Jean Pierre Nicolas y Jean Todt, entraban victoriosos en la Ciudad Deportiva Fadura, del Atlético de Bilbao, el pasado día 19 de marzo, al término de la VI edición del Rally Internacional Firestone, iniciado el viernes anterior en la Plaza de Toros de Vista Alegre en la capital vizcaína.

La prueba había sido declarada puntuable por primera vez para el Campeonato de Europa de Conductores de Rally, lo que atrajo sin duda una inscripción fuera de serie, para lo que se acostumbra en los rallies nortños. Pero a pesar de la cualificada participación, la lucha por la primera posición careció de emoción e interés. Sólo dos hombres podían aspirar a ella, pero la profesionalidad y veteranía de uno de ellos, unida a la favorable relación peso-potencia del Alpine 1800 que pilotaba hicieron que la balanza se inclinase a su favor. Con ello no deseo en modo alguno subvalorar la actuación de Eladio Doncel, que acosó incesantemente al galo, adjudicándose ocho de las diecinueve pruebas de velocidad del rally, número al que quedaron reducidas las veinticuatro inicialmente previstas. Recordaremos rápidamente que la subida al Portillo de Lunada, por la que estaba previsto el paso en cuatro ocasiones, dos en la primera etapa y otras dos en la segunda, fue anulada ya antes de iniciarse el rally por la amenaza de los aludes. Posteriormente pocos minutos antes de las diez de la noche del sábado, 18, hora de comienzo de la segunda etapa Santander-Bilbao, se comunicaría la suspensión de «Estacas de Trueba», también a causa de la caída de un alud.

La única gran sorpresa del rally se produjo en la primera prueba cronometrada, Sámano-Guriezo, en donde Doncel arrancó 11 segundos y 3 décimas a Nicolas. En las restantes sería el piloto galo quien se adjudicaría el mejor crono, pero con unos márgenes mínimos (8/10 en Asón, 6" y 3/10 en Lanetosta-Carranza y 2 segundos 3/10 en la segunda pasada por Asón). Sin embargo, Nicolas, repuesto de la sorpresa inicial, se percataba que para ganar tenía que rodar más «fuerte». Dicho y hecho, en la subida a

Palombera sacaba 57 segundos al piloto de Repsol, despojándole simultáneamente del liderato provisional que hasta ese momento ostentaba.

Hasta el final de la primera etapa y fuera ya de combate el asturiano Julio Gargallo por rotura de un palier en la segunda pasada por La Braguía tras haber demostrado las cualidades competitivas de su magnífico Porsche 914, relegando en varias ocasiones al equipo oficial Lancia formado por Barbassio-Bernacchini, Eladio Doncel volvería a ceder 48 segundos en la segunda ascensión a Palombera, mientras en las tres pruebas restantes, La Braguía, Lanestosa-Carranza y Peña Cabarga, dominaba en dos ocasiones a Nicolas y cedía en otra 4/10 de segundo al francés.

Así, al término de la primera etapa, la cuestión estaba casi resuelta, pues era casi imposible que Doncel recuperase en el asfalto las enormes diferencias que Nicolas obtenía en la grava. En la clasificación provisional que fue dada a conocer durante la neutralización de ocho horas que tuvo lugar en la capital montañesa, Nicolas aventajaba a Doncel en 1 minuto y 57 segundos. La suerte estaba echada... En la segunda etapa, sin forzar demasiado su magnífica montura, Nicolas aprovechaba los tramos más favorables para sacar alguna diferencia al Porsche de Repsol y no le preocupaba que éste le superase en determinadas ocasiones. El conductor del Alpine que llevaba el n.º 1 en sus costados no estaba dispuesto a cometer ningún error que pudiera comprometer una victoria que tenía al alcance de la mano.

En tales circunstancias, Doncel se adjudicaba cinco de las nueve pruebas de velocidad de la segunda etapa, mientras Nicolas situaba en primera posición a su Alpine en las cuatro restantes y en segunda posición en otras cuatro ocasiones. En la prueba de Vivero, causó verdadero estupor que el francés quedase relegado al sexto puesto de la clasificación parcial, pues dadas las características del trazado se pensaba de antemano en una victoria de signo tricolor. En un principio se pensó que algo grave ocurría dentro del motor Alpine 1800 preparado en las factorías de Dieppe, pero inmediatamente se confirmó que el futuro vencedor había cedido vo-

V SUBIDA AUTOMOVILISTA A ARRATE

JUAN KUTZ, RENOVO SU VICTORIA DEL AÑO 69

El Abarth de Bonjoch quedó relagado a tres segundos

Más de diez mil personas presenciaron la prueba

Christian Morisson con su Barqueta Simca, tercer clasificado.

El pasado 26 de marzo se celebró la quinta edición de la Subida Automovilista a Arrate, organizada como en anteriores ocasiones por la Delegación Eibarresa del Real Automóvil Club Vasco-Navarro con la colaboración del Club Deportivo Eibar bajo el patrocinio de destacadas firmas eibarresas vinculadas al mundo del motor.

Es un deber destacar que esta prueba a lo largo de sus cinco años de existencia ha tenido una trayectoria realmente ascendente que se ha visto reconocida tanto por los pilotos como por los espectadores. ¿Cuántas personas presenciaron la carrera? Es difícil dar una cifra pero no creo que estamos errados al afirmar que más de 10.000 personas se habían distribuido estratégicamente en los más inverosímiles lugares para presenciar el paso de los vehículos por las curvas y rampas que conducen a Arrate.

Como se preveía, la carrera constituyó un auténtico mano a mano entre el veterano piloto donostiarra Juan Kutz que ya el año 69 había inscrito su nombre en el palmarés de la Subida a Arrate, y Eusebio Bonjoch, inscrito bajo el seudónimo de «Bing-Jock». Ambos disponían de excelentes monturas, un Porsche 908 el primero y una barqueta Abarth 3 litros el segundo. Cierta que ambas máquinas ofrecían la posibilidad de realizar magníficas «performances» a sus pilotos, pero nos atreveríamos a señalar una ligera ventaja para Bonjoch, por la mayor manejabilidad de su Abarth 3 litros. Sin embargo, Juan Kutz supo suplirla con su habilidad y su profundo conocimiento del trazado. Porque

El Fórmula Nacional 1430 de Múgica no pudo dar el rendimiento esperado debido a las ondulaciones existentes en el piso.





auténtico acontecimiento taurino. Hubo Bandas de Música, Alguacilillos y ba-
OS, ns de media entrada...

El magnífico Alpine 1800 de Nicolás-Todt, aguarda la salida. Su impecable aspecto no se alteraría a lo largo de los 1.500 Kms. cubiertos en las tortuosas carreteras del macizo Cántabro.

luntariamente terreno.

Las condiciones climatológicas fueron ligeramente peores durante el regreso a Bilbao ya que la niebla y la lluvia hicieron su aparición en determinados momentos. Estas condiciones climáticas, favorecieron la «escalada» de Marc Etchebers, Pancho, Vanderschrick y Pavón. El orensano, sexto en la clasificación parcial al término de la primera etapa, realizó una carrera llena de aciertos alcanzando con todo merecimiento el cuarto puesto de la general y el primero de la clasificación para vehículos de fabricación nacional.

Entre las actuaciones dignas de destacarse figura la del francés Marc Etchebers, que al volante de un B.M.W. 2002 TI Grupo 1.º, logró inquietar hasta el final al Porsche 911 Grupo 3.º del equipo belga Vanderschrick-Delferrier, realizando a lo largo de las pruebas cronometradas y en especial en las descendentes con piso irregular, unos tiempos excelentes.

Los guipuzcoanos Machin y Novillo tuvieron una meritoria actuación. El primero, al volante de un 850, alcanzó el puesto 36 de la general, mientras Novillo que se quedó sin luces en la primera prueba de velocidad, tuvo una penalización de 300 puntos. En el scratch ocuparía la 39.ª posición.

Y no podíamos finalizar este comentario sin hacer una alusión al equipo Lancia. Sergio Barbassio y Bernacchini ocuparon en la salida el lugar reservado a los vencedores de Montecarlo, Munari-Manucci, que probablemente a la vista de las pocas posibilidades de sus coches, dado las características del itinerario decidieron encargar a Barbassio y Bernacchini la defensa de los colores italianos. Cumplieron con honor su cometido, clasificándose en el mejor puesto que pudieron, el tercero, porque Nicolas era inalcanzable y Eladio Doncel con 255 ch. debajo del pedal del acelerador era un objetivo muy distante para el modesto Lancia Grupo 4.º.

Fueron 91 los vehículos inscritos, de los cuales 63 tomaron la salida y se clasificaron 45.

Javier Sangüesa.

CLASIFICACION

Puntos

| | |
|---|----------|
| 1. Nicolás-Todt (Alpine 1800-neumáticos Michelin), grupo 5 ... | 8.678,1 |
| 2. Doncel-Mantecón (Porsche 911-S 2,5 l.), grupo 5 | 8.827,0 |
| 3. Barbassio-Bernacchini (Lancia Fulvia 1,6 HF), grupo 5 | 9.357,1 |
| 4. Pavón-Antolín (Alpine 1440-neum. Michelin), grupo 5, F. N. | 9.383,1 |
| 5. Vanderschrick-Delferrier (Porsche 911-S), grupo 3 | 9.401,5 |
| 6. Etchebers-Rives (BMW 2002-TI), grupo 1 | 9.424,9 |
| 7. Reverter-González (Alpine-Porsche), grupo 5 | 9.543,4 |
| 8. Mas-Gass (BMW 2002-TI), grupo 1 | 9.562,7 |
| 9. «Pancho»-Sánchez (Ford Capri RS), grupo 2 | 9.604,4 |
| 10. Baturone-Ferrater (Alpine-Seat), grupo 5, F. N. | 9.649,9 |
| 11. Muñoz-Zorita (Simca 1000 Rallye), grupo 2, F. N. | 9.791,7 |
| 12. Sainz-Oñoro (R-8 TS 1500), grupo 5, F. N. | 9.795,9 |
| 13. J. Babler-Adell (Seat 1430), grupo 1, F. N. | 9.837,6 |
| 14. Harvey-Jones (Datsun 240-Z), grupo 3 | 10.008,9 |
| 15. Ollson-Carlson (Saab 96-V4), grupo 2 | 10.083,5 |
| 16. Britth-Repling (Opel Kadett), grupo 1 | 10.146,0 |
| 17. Gisbert-Blanco (Simca 1000 Rallye), grupo 2, F. N. | 10.175,8 |
| 18. Ateca-Casas (Ford Capri), grupo 2 | 10.201,2 |
| 19. Poirot-Metegounif (Alpine 1600), grupo 4 | 10.276,0 |
| 20. Del Olmo-Arriandiaga (Alpine 1440), grupo 5 | 10.301,3 |
| 21. Lipton-Both (Datsun 240-Z), grupo 4 | 10.395,5 |
| 22. T. Ituarte-Nava (Seat 124-SC), grupo 2, F. N. | 10.404,1 |
| 23. Sodupe-Albizu (Simca 1000 Rallye), grupo 2, F. N. | 10.436,7 |
| 24. Sanz Pacheco-Gómez (Alpine 1440), grupo 5 | 10.438,6 |
| 25. Calvo-Jaumandreu (Alpine 1300), grupo 5, F. N. | 10.731,9 |

Etcétera, hasta 45 clasificados.

CLASIFICACION PROVISIONAL DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYS (Sin confirmar por la F. E. de A.)

1.º Cañellas, 201,2 puntos; 2.º Pavón, 183,2 puntos; 3.º Doncel, 167,2 puntos; 4.º J. Babler, 147,4 puntos; 5.º R. Muñoz, 106,8 puntos; 6.º Baturone, 104 puntos; 7.º M. Juncosa, 91,8 puntos; 8.º Buixeda, 89,4 puntos; 9.º «Pancho», 86 puntos; 10.º Jaime Valls, 77 puntos.

lo cierto es que el Porsche 908, que ya acusa sus numerosas «horas de carrera», le planteó diversos problemas. En los entrenamientos oficiales, celebrados la víspera, Kutz tuvo que detenerse en la segunda manga, al fallarle la bomba de la gasolina que, afortunadamente, pudo ser reparada durante la noche. Durante la carrera, las bujías se engrasaban con facilidad y a ello se debió probablemente que en la primera manga fuese superado por Bonjoch en 1 segundo y 4 décimas. Detalle anecdótico es que Bonjoch, en la primera ascensión, igualó el record de la prueba (4-35) que desde el año 1970 detentaba José Ignacio Sunsundegui. Debemos resaltar que durante la primera manga, disputada con carretera húmeda debido a la lluvia caída durante la noche, no se pudieron alcanzar ni remotamente los magníficos tiempos que se habían realizado la víspera, el mejor de los cuales fue el de Juan Kutz, que cubrió los 5.920 metros de la prueba en 4 minutos 5 segundos. En la segunda manga, con el piso completamente seco sobre todo en la parte alta del recorrido, Kutz dio rienda suelta a la caballería de su 908 y se adjudicó la victoria con un crono de 4 minutos 11 segundos y 6 décimas, mientras Bonjoch entraba a 3 segundos exactos. La tercera posición sería para el francés Christian Morisson, de la Escudería Adour-Ocean de Bayona que estuvo representada por diversos vehículos que llamaron poderosamente la atención de los aficionados.

El más espectacular fue sin duda la barqueta Simca de Morisson propulsada por un motor Simca 1200 S que desarrollaba 140 Ch., que se adjudicó un «crono» de 4 m. 27 seg. y 2 décimas.

Destacada fue también la actuación de Sunsundegui que a pesar de ir calzado en la segunda manga con ruedas de agua, consiguió situar su Alpine 1600 en el quinto puesto de la general. En la primera favorecido por el piso húmedo el irunés se había colocado en el tercer lugar de la clasificación provisional.

La prueba tuvo numerosos alicientes para los espectadores como fue la presencia del Fórmula Nacional Hispakart 1430 de Ramón Múgica, que no pudo sacar el rendimiento esperado al pequeño bólido debido a las ondulaciones existentes en la carretera de Arrate. Sin embargo en próximas pruebas, con buen pavimento, como pueden ser las Subidas a Urbasa o a Jaizquíbel, el Fórmula Nacional del bilbaíno puede resultar un serio adversario. Atractiva era sin duda la barqueta Speedwell del leridano José Sales Sernas, propulsada por un motor Seat 1600 que desarrollaba 140 Ch. y transmitía su potencia a través de una caja de cambios Gordini de cinco velocidades.

Afortunadamente no hubo que lamentar incidentes importantes en carrera; únicamente la salida de Berroiz cuando estaba realizando una magnífica segunda manga. En cambio, lo más grave sucedió una vez traspasada la línea de meta, donde el Simca de Ansola arremetió contra el coche de un espectador dándole un fuerte aletazo en la parte trasera. Esta colisión provocó minutos más tarde que Morisson se fuese contra el monte ya que tras pasar a gran velocidad la línea de meta, a pesar de la bandera amarilla desplegada por los comisarios deportivos, no tuvo tiempo de detenerse y evitar al Simca accidentado.

JAVIER SANGÜESA

El Alfa Romeo GT «América» de Luciano Ottero pasó totalmente desapercibido, a causa del fallo de un cilindro.

La Barqueta Speedwell del leridano José Sales Serna.



AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - EIBAR - ONDARROA

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA



ASISTENCIA
EN GARANTIA

REVISIONES

CHAPISTERIA

PINTURA

RECAMBIOS
ORIGINALES

MECANICA

ELECTRICIDAD

ENGRASES

LAVADOS

**10 razones por las que el Simca 1200
toma las curvas más rápido y seguro
que otros coches.**

1. Barras de torsión: para que el coche ruede más suavemente y se agarre más.
2. Barras estabilizadoras en ambos ejes: evitan los balanceos del coche.
3. Suspensión independiente a las 4 ruedas: mantiene el coche nivelado, aunque las ruedas no lo estén.
4. Máximo ancho de vías: asegura la máxima estabilidad, porque las ruedas están en los extremos de la carrocería.
5. Tracción delantera: elimina totalmente el

"coleo", siempre peligroso.
6. Neumáticos radiales sin cámara. Actúan como garras, incluso en pisos mojados.
7. Mayor visibilidad: el capó delantero no obstruye el campo de visión.
8. Mayor superficie de frenado: para que los frenos respondan enseguida.
9. Válvula compensadora: anula el riesgo de bloqueo.
10. Dirección a cremallera: basta la punta de los dedos para que el coche vaya donde usted le indique.

¿Quiere 10 razones más para tener un 1200? ¿O 20? Muy fácil: pídale a su concesionario que le deje dar una vuelta. Y vaya sumando.



Simca 1200: pruébelo y no querrá devolverlo.

AUTOMOVILES DE OCASION

DE TODAS LAS MARCAS • TOTALMENTE REVISADOS
PRECIOS INTERESANTES • GRANDES FACILIDADES DE PAGO

VISITENOS ANTES DE VENDER
CAMBIAR O COMPRAR SU AUTOMOVIL NUEVO O USADO

AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - Teléfonos 60 13 47 y 60 15 24

EIBAR - Teléfono 71 28 50

ONDARROA - Teléfono 628

CONCESIONARIO DE  CHRYSLER
ESPAÑA



UN DISPOSITIVO ANTIPOLUCION EFICAZ

Inventado por dos ingenieros daneses

En colaboración con la firma Kosangas Internacional, ingenieros daneses, los hermanos Leif y Knud Jensen, han diseñado este sistema antipolución para motores de automóvil. Leif es profesor adjunto de la Universidad danesa de Tecnología, en Liggby, de modo que el proyecto viene avalado, cuando menos, por una indudable seriedad científica.

El nuevo dispositivo utiliza conjuntamente los dos sistemas utilizados hasta ahora; el catalítico y el térmico. Los gases de escape que contienen monóxido de carbono, hidrocarburo, óxido nítrico, plomo y anhídricos sulfurosos y sulfúrico, pasa en primer lugar por el reactor de tipo catalítico, en donde el plomo se precipita y los compuestos nitrogenados reaccionan con el monóxido de carbono. Tras esa primera fase, los gases parcialmente purificados (libres de plomo y con nitrógeno y anhídrico carbónico, que no son perniciosos), pasan al reactor de tipo térmico, en el cual se les añade cierta cantidad de aire para acabar de convertir el resto de monóxido en anhídrico carbónico, mientras que los hidrocarburos, por combustión, se descomponen a su vez en agua y más anhídrico carbónico, productos todos ellos inocuos para los seres humanos.

Algunas firmas automovilísticas, entre las cuales destaca la sueca Volvo, se han manifestado ya muy interesadas en el nuevo dispositivo, cuyo mayor inconveniente aparte del precio, lo constituye el volumen, relativamente abultado.

PROMOCION DE NUEVOS SOCIOS



La señorita MARIA DOLORES ILARRAZ a quien ha correspondido el viaje para dos personas y de cinco días de duración al Salón del Automóvil de Barcelona, como premio a la campaña de promoción de nuevos socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro.



TRIAL INFANTIL: UN DEPORTE PARA LOS PADRES

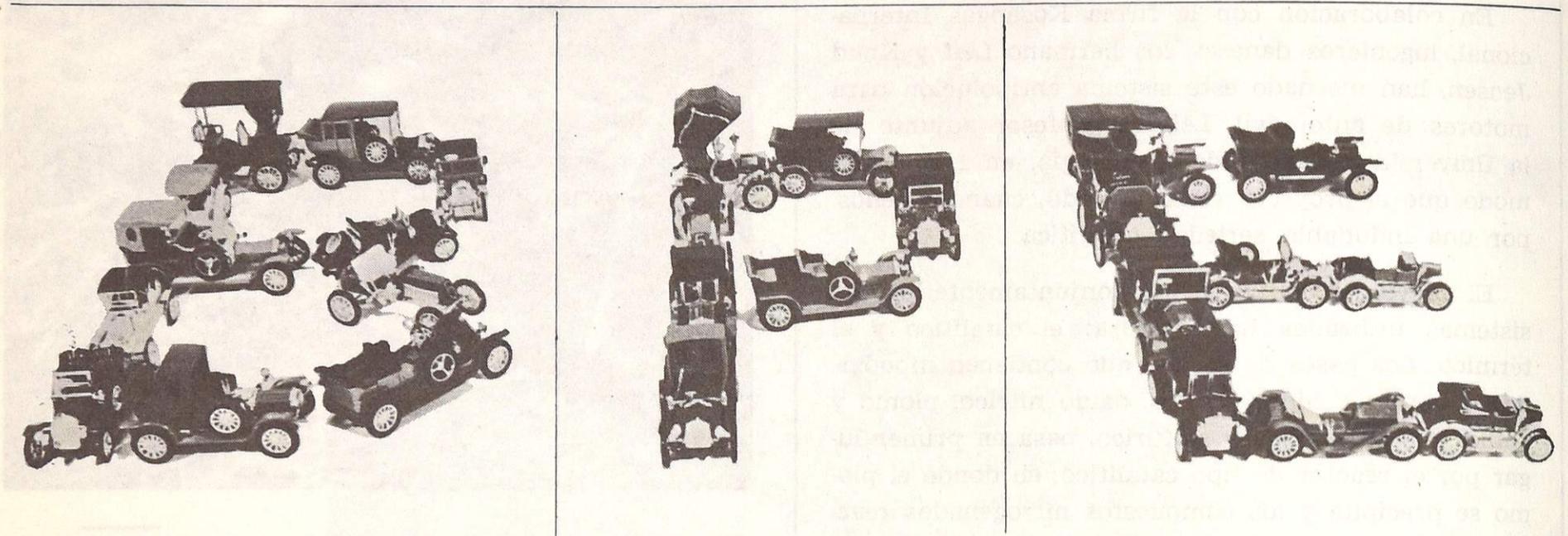
Se está iniciando en España un curioso deporte para los padres que ya han dejado de practicarlo, abandonándose a las comodidades y peligros de la vida sedentaria. Se trata del Trial Infantil, para cuya práctica se han creado ya varios clubs, o se están creando. Contra todas las apariencias, la práctica del motociclismo, por parte de los niños, no encierra mayores peligros que los que implica, por ejemplo, el uso de la bicicleta. Las pequeñas máquinas empleadas no desarrollan grandes velocidades y se controlan fácilmente. En general tienen dos marchas: una corta y otra algo más rápida aunque las características varían según los modelos.

Pero si este deporte naciente, es inofensivo para los niños de cinco a catorce años, no lo es tanto para los padres entusiasmados. En las últimas competiciones hemos sido testigos de escenas en la que los progenitores pedían desesperadamente un vaso de agua o respiraban jadeantes, al borde del colapso, después de una corta carrera tras sus chavales motorizados. Por eso, nos atrevemos a aconsejar, a los padres, que practiquen el trial infantil con prudencia; en todos los deportes los excesos pueden ser graves.



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.***



Queremos serle útiles

BANCO POPULAR ESPAÑOL

Avenida de España, 38
SAN SEBASTIAN

(Aprobado por el B.º de España con el n.º 7.350)

QUINCE EMPRESAS DE AUTOMOCION, ENTRE LAS CIEN GRANDES DE ESPAÑA

En ellas se emplean más de 94.000 personas

En la década del sesenta se pasó de un automóvil por cada 31 familias a uno por cada cuatro

Quince firmas del sector de automoción, o directamente relacionadas con él, como pueden ser las dedicadas a fabricación de neumáticos, figuran en la lista de las cien grandes empresas industriales españolas de 1970, publicada por el Ministerio de Industria.

Por orden de importancia, en cuanto a las ventas, estas empresas son: Seat, que ocupa el número 1 de todas las de nuestro país; Fasa-Renault, la 9; Enasa, la 10; Chrysler, la 11; Motor Ibérica, la 16; Neumáticos Michelin, la 18; Pirelli, la 19; Firestone Hispania, la 23; Citroën Hispania, la 34; Femsas, la 46; Metalúrgica de Santa Ana, la 47; Authi, la 59; Imosa, la 74; General Fábrica Española de Caucho, la 88; John Deere Ibérica, la 89.

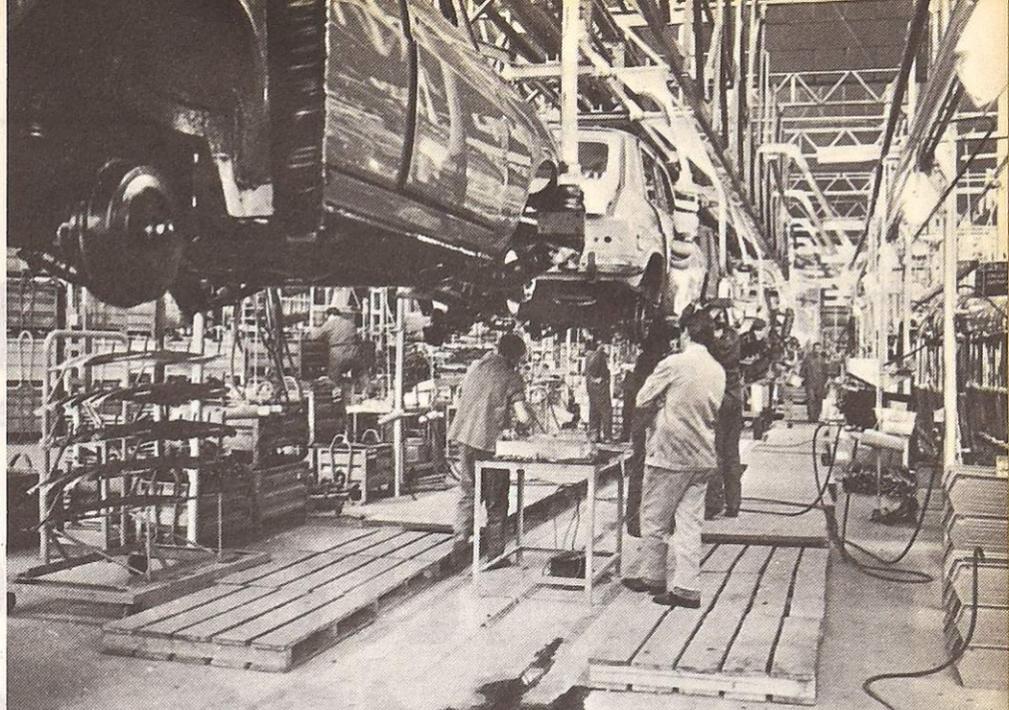
Posiblemente no haya nada más explicativo que esta simple referencia para dar a conocer la importancia que en la vida industrial del país tiene la automoción, hasta el punto, altamente significativo, de que sea una fábrica de automóviles, Seat, la primera empresa industrial española. Las cien grandes empresas, según esta publicación del Ministerio de Industria, han totalizado en 1970 unas ventas de 418.246 millones de pesetas y emplearon a 402.481 personas. Pues bien, las catorce empresas mencionadas tuvieron entre todas ellas un volumen de ventas de 31.780 millones de pesetas y emplearon a 94.797 personas. En el cuadro 1 desglosamos la distribución de estas cifras e indicamos también los beneficios, pérdidas, en su caso, de cada una de estas empresas de automoción.

Es de destacar que industrias químicas, altos hornos, astilleros, refinerías, etc., con su enorme potencial industrial, quedan no sólo por debajo de Seat, sino también al mismo nivel o con unas cifras de ventas inferiores a las de otras firmas de automoción. Y de cara a conocer más la importancia de la industria española en este sector, no podemos olvidar que, tras muchas de estas casas, existe una poderosa aunque diseminada red de industria auxiliar.

CUADRO 1

| | Ventas (1) | Empleados |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
| 1. Seat | 26.369 | 23.524 |
| 9. Fasa-Renault | 9.894 | 8.758 |
| 10. ENASA | 9.365 | 10.540 |
| 11. Chrysler España | 8.500 | 10.115 |
| 16. Motor Ibérica | 6.052 | 5.075 |
| 18. Michelin | 5.673 | 66.913 |
| 19. Pirelli | 5.506 | 6.735 |
| 23. Firestone | 4.591 | 4.882 |
| 34. Citroën Hispania | 3.642 | 3.624 |
| 46. FEMSA | 2.540 | 4.678 |
| 47. Metalúrgica de Santa Ana | 2.525 | 2.405 |
| 59. AUTHI | 2.216 | 3.287 |
| 74. IMOSA | 1.785 | 1.229 |
| 88. General Fábrica de Cauchos | 1.558 | 2.031 |
| 89. John Deere Ibérica | 1.554 | 1.001 |
| TOTAL | 91.770 | 94.797 |

(1) En millones de pesetas.



PRODUCCION DE 1971

El Ministerio de Industria también ha confeccionado y dado a conocer el avance del año industrial 1971, entregado a los medios informativos por el titular del Departamento, López de Letona. En este cuidado informe nos encontramos con las siguientes producciones: 14.000.000 de neumáticos, 448.937 turismos, 78.727 vehículos industriales, 17.400 tractores, 36.220 motocicletas y motocarros, 257.400 ciclomotores y bicicletas.

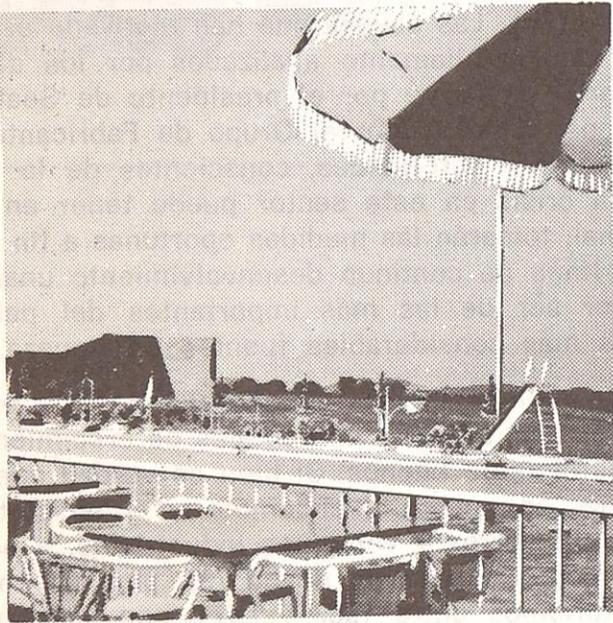
Como puede apreciarse en el cuadro 2 en 1971, con relación al año precedente, han disminuido las producciones de turismos (-0,5 por 100), vehículos industriales (-11,2 por 100), tractores (-10,8 por 100) y ciclomotores y bicicletas (-5,2 por 100). Las causas que han motivado estos descensos han sido ampliamente analizados por los directivos del sector, principalmente por el presidente de Seat, en su rueda de prensa anual, y por el Grupo de Fabricantes, y es de esperar que las autoridades, conscientes de la repercusión que una crisis en este sector puede tener en la economía nacional, tomarán las medidas oportunas a fin de mantener en su línea de continuo desenvolvimiento unas industrias que, por ser de las más importantes del país, también son sus más considerables fuentes de riqueza.

Pese a las disminuciones registradas en 1971, el sector de automoción registra unos porcentajes de crecimiento, desde 1966, generalmente buenos. Si bien es verdad que cuenta con descensos en cuanto a ciclomotores y bicicletas, motocicletas y motocarros y vehículos industriales, a nadie escapa el fenomenal incremento de un 79,7 por 100 en la producción de turismos entre 1966 y 1971, con un incremento medio anual acumulativo del 13,1 por 100. En la producción de neumáticos el incremento ha sido aún mayor, con una media anual de 14 por 100.

Aunque la marcha ascendente de la producción de turismos se ha visto cortada en 1971, cabe esperar que en 1972 se eleve la producción por encima de la del año pasado. En cambio, peor perspectiva espera a la fabricación de vehículos industriales, amenazada seriamente por las medidas tomadas por el Ministerio de Obras Públicas en relación con el transporte por carretera y a la de tractores.

complejo turístico
de **irache**
ayegui - estella (navarra)

entregue ahora
100.000 pts.
Y PAGUE EL RESTO EN:
siete años



club de caza y pesca
tiro de pichón
tiro olímpico en sus
modalidades de:
skeet, foso y tiro de
precisión, calibre 22

zona deportiva:
frontón
dos piscinas
(una para niños)

dos pistas
tenis

- * Vd. podrá disfrutar los fines de semana y sus vacaciones en su **"segunda casa"**
- * un lugar incomparable con un clima ideal
- * agua pura en abundancia
- * **venta de chalets y parcelas urbanizadas:**
- * **inmejorables facilidades de pago**
(exención de contribución urbana durante 15 años)
- * **aún hay chalets terminados... elija el suyo**

**consúltenos
hoy mismo!**

CONSTRUCCIONES ZUBIA, S. A.

OFICINA INFORMACION:

COMPLEJO TURISTICO DE IRACHE

Sucursal: Balleneros, 18 bajo - Tel. 444385 - SAN SEBASTIAN

Rogamos nos envíen información

Nombre y apellidos

Calle n.º

Teléfono

Ciudad Provincia

MARCEL DASSAULT EL CREADOR DEL MIRAGE PRESENTA EN LA SEMANA DE LA ELECTRONICA FRANCESA SU SISTEMA DE REGULACION DE TRAFICO POR MEDIOS ELECTRONICOS

La División de Electrónica de Marcel Dassault, el famoso creador del avión de combate «Mirage», ha presentado en la recientemente celebrada Semana de la Electrónica Francesa, que ha tenido lugar en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Madrid, su novísimo sistema de regulación de tráfico en autopistas de sistema electrónico. El sistema permite conocer permanente el tráfico en la autopista o carretera que se controla.

La información se toma por medio de captadores, conocidos como EMD, encargados de detectar los automóviles por medio de la medida de la deformación del campo magnético provocado por el paso de los vehículos.

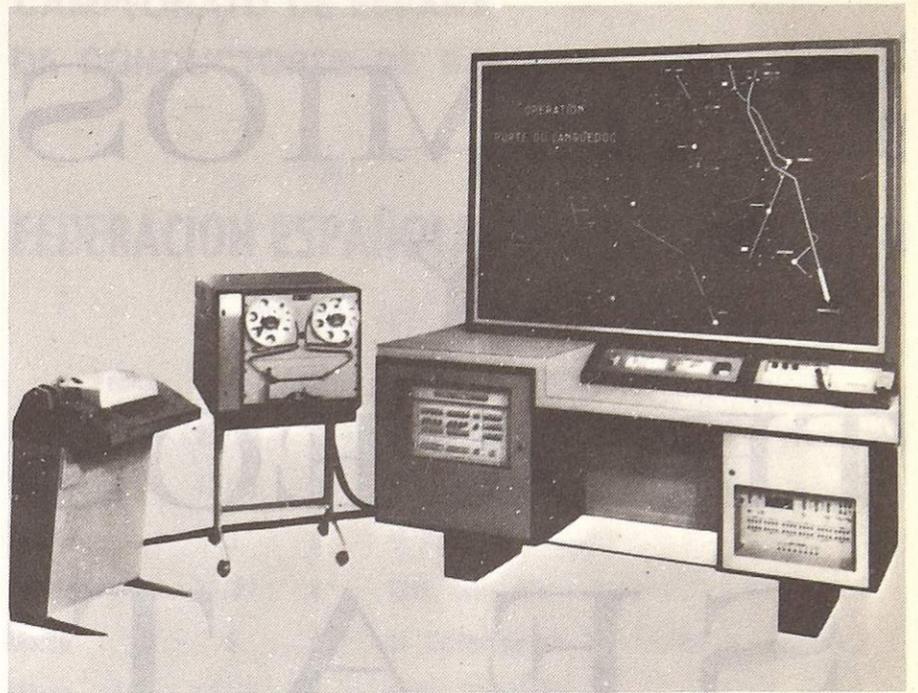
Los captadores están unidos a un sistema detector, siendo agrupados en conjuntos de medida y comunicados, por medio de un sistema codificado, a una Estación Central.

La Estación Central, equipada de un cerebro electrónico, computa la información recibida y elabora los planes de regulación de tráfico. La ejecución de los planes se efectúa por medio de las unidades de mando y gestión que se encargan de optimizar el tráfico en las encrucijadas urbanas, controlando la temporización de los semáforos.

También se encargan de aconsejar a los usuarios, con la ayuda de paneles móviles de señalización, indicándoles los itinerarios en los que la sobrecarga de tráfico es me-

nor y se puede circular con mayor libertad de movimientos.

Recientemente ha sido instalado en Francia un sistema de este tipo, en la denominada «Operación Porte de Languedoc», que tiene por objeto mejorar las condiciones de circulación entre España y Francia, concretamente entre Avignon y Nimes, eje principal de esta comunicación



y en especial de la encrucijada de la autopista Nimes-Orange.

Los problemas de «software» han sido realizados por un equipo de ingenieros especializados en informática que han dispuesto del centro de cálculo científico de la División Electrónica de Marcel Dassault.



MINI 1275 GT

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

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES



PREMIOS Y TROFEOS SEAT

Seat atiende a los pilotos, cada vez más numerosos, que eligen coches de su marca para participar en rallyes. Las mecánicas de Seat —desde la del 600 hasta las del 1.430, que dio vida a la única fórmula de monoplazas españolas, y la del 1.600— se han mostrado competitivas al máximo, lo que, por otra parte, representa al mismo tiempo que experiencia un margen de confianza para el usuario normal que nunca exige tanto de su propio coche.

Para estimular a los pilotos y al mismo tiempo para premiar sus esfuerzos y sufragar los gastos que la competición entraña, Seat ha establecido, otra vez más, el «Trofeo Seat» con una cifra de 1.261.500 pesetas.

Los premios se establecen para coches de grupo 1 y 2, así como para los que corren como grupo 5, sobre la base de la clasificación general. Quizá el aspecto más original y atento es la creación de un premio especial «para damas», a lo largo de todos los rallyes puntuables para el Campeonato de España.

REGLAMENTO

- 1) La Sociedad Española de Automóviles de Turismo establece para el Campeonato de España de Conductores de Rallyes los premios en metálico y challenge final que se detallan en el anexo 1.
- 2) A estos premios y challenge podrán aspirar los conductores de ambos sexos que se encuentren en posesión de la correspondiente licencia, expedida por la F. E. de A. y que participen en vehículos de la marca SEAT.

- 3) Todo aspirante a los citados premios autorizará a SEAT la libre publicación de los resultados deportivos que el mismo obtenga.
- 4) Asimismo, en cada vehículo se fijarán dos adhesivos que indiquen su opción al premio SEAT. Estos adhesivos deben figurar permanentemente sobre el vehículo durante toda la prueba, desde el momento de entrada al parque de verificación previa hasta la salida del parque cerrado final. Estos adhesivos de 50×25 cm. serán facilitados gratuitamente al concursante.
- 5) El incumplimiento del punto 4 excluye al aspirante de la percepción de los premios y puntuación correspondiente.
- 6) El aspirante a los premios SEAT se compromete a no emplear publicidad de otra marca de automóviles, durante la duración de la prueba.
- 7) Todo aspirante firmará, junto con la hoja de inscripción de cada prueba, un impreso de compromiso y aceptación de las cláusulas de este reglamento. El impreso será facilitado por SEAT a la organización de la prueba con la antelación precisa.

Anexo I

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE CONDUCTORES DE RALLYES 1972

PREMIOS «SEAT»

- a) Premios a los 5 primeros vehículos Seat clasificados —Grupos 1 y 2— sin distinción de modelos, en cada uno de los 24 Rallyes puntuables:

| | | | |
|-----|--------|-------|--|
| 1.º | 10.000 | Ptas. | |
| 2.º | 5.000 | » | |
| 3.º | 3.000 | » | |
| 4.º | 2.000 | » | |
| 5.º | 1.000 | » | |

21.000 Ptas. × 24 Rallyes: 504.000 Ptas.

- B) Al final del Campeonato de España de Rallyes, se adjudicarán los siguientes premios en función de los puntos obtenidos:

| | | | | |
|-----|--------|-------|----------|--|
| 1.º | 20.000 | Ptas. | y trofeo | |
| 2.º | 15.000 | » | » | |
| 3.º | 10.000 | » | » | |
| 4.º | 5.000 | » | | |
| 5.º | 2.500 | » | | |

52.500 Ptas. 52.500 Ptas.

C) Para este trofeo se adjudicará en cada Rallye los siguientes puntos:

- 1.º 8 puntos
- 2.º 5 »
- 3.º 4 »
- 4.º 3 »
- 5.º 2 »

D) Premios a los tres primeros vehículos Seat clasificados en Grupo 5 en cada uno de los 24 Rallyes puntuables:

- 1.º 10.000 Ptas.
- 2.º 5.000 »
- 3.º 2.500 »

17.500 Ptas. × 24 Rallyes: 420.000 Ptas.

E) Al final del Campeonato de España de Rallyes y en función de los puntos obtenidos en esta clasificación del Grupo I, se adjudicarán los siguientes premios:

- 1.º 20.000 Ptas. y trofeo
 - 2.º 15.000 » »
 - 3.º 10.000 » »
- 45.000 Ptas. 45.000 Ptas.

F) Para este trofeo se adjudicarán en cada Rallye los siguientes puntos:

- 1.º 8 puntos
- 2.º 5 »
- 3.º 4 »

G) Premio especial para Damas.

Premios a las tres primeras damas clasificadas con vehículo Seat en cada uno de los 24 Rallyes puntuables, sin distinción de modelo ni grupo.

- 1.º 5.000 Ptas.
- 2.º 3.000 »
- 3.º 2.000 »

10.000 Ptas. × 24 240.000 Ptas.

Estos premios son acumulables con los que pudieran conseguir conforme a los apartados A y D, pudiendo optar a los premios de los apartados B y E.

TOTAL PREMIOS

CAMPEONATO DE ESPAÑA

DE CONDUCTORES DE RALLYES. 1.261.500 Ptas.

FEDERACION ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO

RELACION DE PRUEBAS PUNTUABLES

| Fecha | Coefic. | Nombre de la prueba |
|------------|---------|---|
| Enero | 29/30 5 | XIII Rally Internacional Fallas (celebrado) |
| Febrero | 12/13 6 | XX Rally Costa Brava » |
| Febrero | 20 3 | V Rally de la Lana » |
| Febrero | 26/27 4 | XIII Rally Vasco-Navarro » |
| Marzo | 5 4 | II Criterium de las Guillerías » |
| Marzo | 17/19 4 | Rally Firestone » |
| Abril | 9 3 | III Rally de las Cavas » |
| Abril | 29/30 3 | IV Rally Baix Ebre |
| Mayo | 6/7 5 | Criterium Luis de Baviera |
| Mayo | 13/14 4 | I Rally Internacional de Gijón |
| Mayo | 28 4 | IV Rally 500 Km. Nocturnos Bujías Bosch |
| Junio | 10/11 4 | II Criterium Rioja |
| Julio | 2 4 | IX Rally del Cid |
| Agosto | 10/12 5 | X Rally Internacional Rías Bajas |
| Agosto | 26/27 4 | VI Rally Internacional Bosch Bilbao |
| Septiembre | 7/8 4 | IX Rally Ciudad de Oviedo |
| Septiembre | 19/24 4 | IV Rally del Sherry |
| Octubre | 8 3 | III Rally Aniversario La Restinga |
| Octubre | 27/29 7 | Rally de España |
| Noviembre | 12 6 | XIV Rally de los 2.000 Virajes |
| Noviembre | 19 5 | VIII Rally Barcelona - Andorra |
| Diciembre | 3 3 | III Rally Vendrell - Andorra |
| Diciembre | 12 5 | IX Rally Costa del Sol |
| | | 3 III Vuelta Automovilística a Andalucía |

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

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

ANTICORROSIVO EN PASTILLAS



Una modificación del famoso Radiator Anti-Rust en polvo, de Krafft, acaba de ser presentada al hacer su aparición en forma de pastillas.

Es la primera vez que un producto de estas características se logra de la manera descrita, siendo su principal ventaja la gran comodidad que representa para el usuario.

Las pastillas Radiator Anti-Rust Krafft se depositan en el agua del circuito de refrigeración, impidiéndose de esta manera la formación de óxido y sedimentos corrosivos al recubrir las paredes internas del sistema con una capa protectora. Tiene la propiedad de ser compatible con toda clase de anticongelantes de buena calidad. La dosis es de dos pastillas para cada cinco litros de capacidad y el precio de venta al público es alrededor de las 24 pesetas el envase de cuatro pastillas.

Para más información pueden dirigirse a Krafft, S. A., Departamento de Relaciones Públicas, Andoain (Guipúzcoa).

CINTURONES DE SEGURIDAD UN RECORDATORIO OPORTUNO

Cuando se habla de cinturones de seguridad les conviene a todos, y en especial al médico, saber que:

- a) El cinturón que actuó en un serio accidente o que estuvo solicitado numerosas veces por fuertes apoyos y tirones pierde su coeficiente de elongación, o se convierte en cinta inextensible y baja en eficacias, por lo que debe ser cambiado.
- b) La elongación que debe poder alcanzar un cinturón caso de accidente (en banco de pruebas) se estima en 200 milímetros.
- c) El cambio de cinturón, caso de accidente en el que cumplió su papel de retención, lo hacen gratuitamente algunas firmas constructoras celosas de sus garantías.
- d) En Suecia, sin especiales leyes ni sanciones, el cinturón de seguridad lo utilizan el 88,8 por 100 de los automovilistas.

Reda Guipuzcoana, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de **Comercial Regaso S.A.**



De 6 de la mañana a 10 de la noche

**TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO**



en una palabra **"SERVICIO"**

Oficinas:

Bermingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléfs. 421883-421383

SAN SEBASTIAN

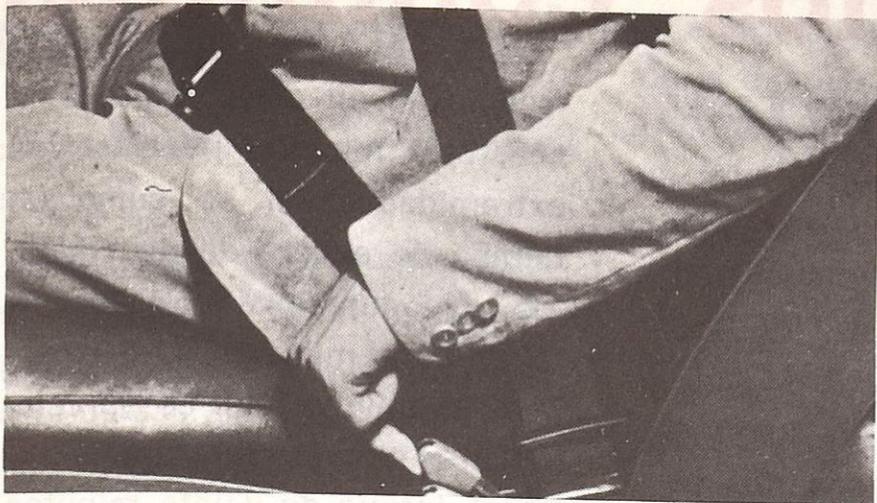
Esto es lo que le ofrecemos

**Recambios
y
Talleres**

Carretera Nacional nº1

Km.448 Telfs. 691308 - 691333

VILLABONA

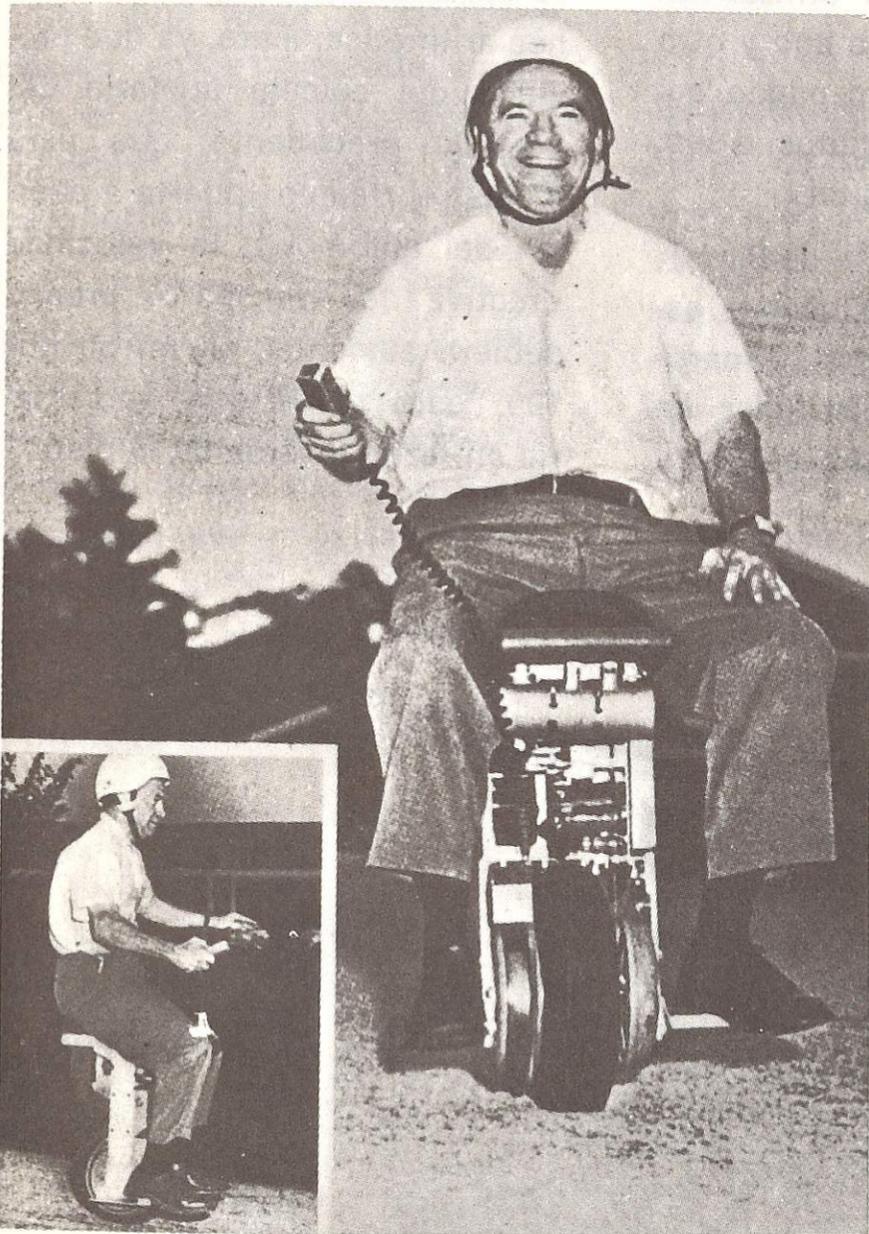


e) Un buen cinturón debe estar preparado para soportar tracciones y tensiones equivalentes a 4 toneladas en fuerzas así repartidas: 2.000 kg. en el anclaje al suelo del coche; 1.200 kg. en los apoyos del cuerpo al que protege, y 800 kg. en el anclaje superior.

f) La O.N.S.E.R. dijo: El hombre camina suelto en su automóvil y es como un huevo transportado fuera de su especial envase. Ambos, en caso de accidentes, serán fatalmente proyectados o eyectados y sufrirán graves consecuencias.

F. P. J.

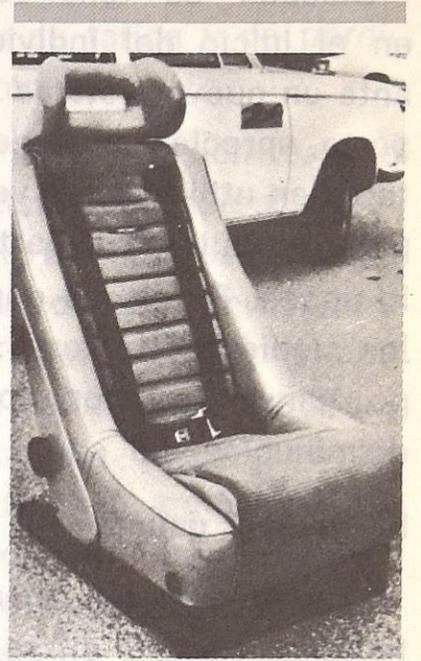
VEHICULO DE UNA RUEDA



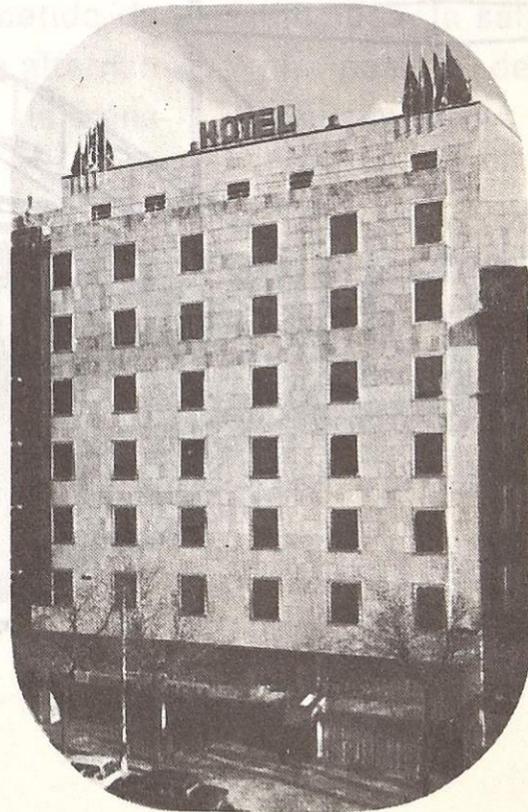
He aquí un motociclo con una sola rueda, que ha sido inventado por el americano Franck Malick y que se maneja gracias a un mando a distancia electromagnético. Este vehículo, bautizado con el nombre de «Weelies», mantiene su equilibrio gracias al principio del giróscopo. El inventor dice que su vehículo puede tener gran interés sobre todo para circular en la ciudad, donde el aparcar es siempre tan difícil.

ADAPTADO AL CUERPO Y SEGURO CONTRA CHOQUES

Este asiento de seguridad que halló mucha atención en la exposición «autmechanika» en Francfort del Mein, es el resultado de muchos años de investigación y desarrollo. Material amortiguador de choques fue empleado para los reposa-cabezas, los que producen efecto también en accidentes en cadena ocurridos en sentido oblicuo. Otra ventaja de los apoyos ajustables verticalmente es la ranura visual para la marcha hacia atrás. En el respaldo de la estable construcción de marco de tubo, que resiste a una presión de tres toneladas, están anclados los cinturones de seguridad más modernos. Además de una guía lateral muy pronunciada, sostenes especiales para la espalda y los muslos, así como la configuración total anatómicamente favorable cuidan de una conducción segura y sin fatiga.



ra hotel residencia alcala



Restaurante
BASQUE



Cafetería
BASQUE



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

Director: ANGEL URCHUGUI

Tres objetivos característicos: disuasión, continuidad, mayor fluidez, deben predominar en el contexto de la asfixia de los transportes urbanos colectivos.

DISUASION

Disuadir es tener confianza en el juicio del individuo, que ante un nuevo sistema de transporte, apreciará si tiene o no interés en utilizarlo, en vez de emplear su automóvil particular, si lo posee. El interés depende de los siguientes factores: el tiempo ganado, mayor comodidad, disminución del gasto.

El tiempo ganado

A este respecto, merecen estudiarse algunas cifras: la velocidad media de un automóvil, en una metrópoli donde la circulación es todavía bastante fluida, no supera en las horas más favorables la velocidad de 30 kilómetros/hora; pero se reduce a 15 kilómetros/hora en las horas punta; por su parte, la velocidad efectiva del transporte colectivo urbano más evolucionado (el metro de neumáticos en París, por

Los transportes urbanos continuos

ejemplo) no es superior a 25 kilómetros/hora.

Una facilidad de acceso, definida por entradas próximas, es un modo de ganar tiempo en el total del desplazamiento.

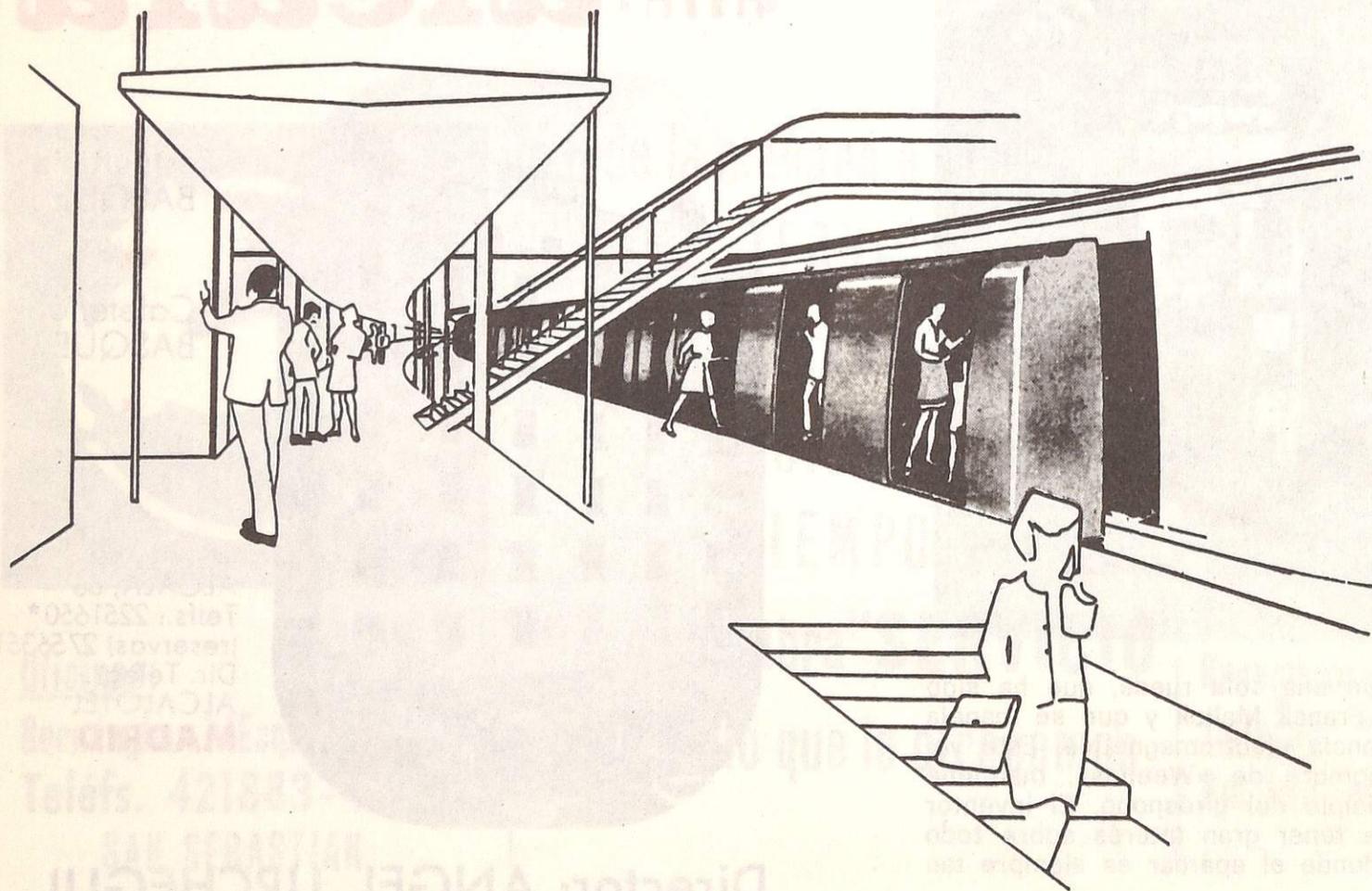
Con tales bases, la comparación de tiempos necesarios para recorrer un trayecto de cinco kilómetros en horas punta con automóvil particular y con transporte colectivo da los resultados siguientes:

En automóvil, yendo a 15 kilómetros/hora, suponiendo que no haya ninguna pérdida de tiempo. Si se debe utilizar un *parking* o un garaje a uno y otro extremo, ese tiempo puede aumentarse en diez minutos, o sea, treinta minutos en total.

En el «metro» (caso de París), si las estaciones de acceso están alejadas del lugar de partida y de llegada alrededor de unos 400 metros, que se reco-

rren a pie en cinco minutos, o sea, diez minutos por las dos extremidades; si se suma un tiempo de espera de dos minutos y la duración del transporte, de doce minutos, a 25 kms.-hora, el tiempo total es de veinticuatro minutos, intermedio entre el óptimo de veinte minutos y el normal de treinta minutos en vehículo particular.

Es difícil resistir a la tentación de afirmar que actualmente el transporte colectivo rivaliza con el transporte privado y que es inútil ganar en velocidad. Esta apreciación me parece errónea aritméticamente, ya que proviene del cálculo sumario del ejemplo precedente, que para igualar el tiempo «puerta a puerta» del automóvil, la velocidad efectiva del transporte urbano debiera aumentar en un 50 por 100; este porcentaje aumentaría en razón inversa de la distan-



Cargador en estación.

OBJETIVOS: DISUASION CONTINUIDAD MAYOR FLUIDEZ

cia recorrida por el transporte colectivo.

Creo, pues, que para disuadir en el terreno de la velocidad, hay que fijar el objetivo de duplicar la velocidad máxima actual y tender hacia un valor tipo: 50 kilómetros/hora.

El confort

La noción compleja de confort engloba elementos tan diversos como la comodidad del viajero y la fatiga que siente durante el trayecto.

El coste

Sea cual fuere el modo de cálculo, en el transporte en común el coste en economía global será muy inferior al del transporte automóvil.

Al examinar las matrices de peticiones de transporte urbano, calculadas en un período de diez a veinte años, me asombró el hecho de que sus autores preveían una evolución progresiva, vinculada al incremento demográfico y a la evolución de las concentraciones urbanas. Pero extrapolar premisas actuales no

será ya válido si deben intervenir variaciones bruscas durante dicha evolución; una disuasión con éxito provocará una evidente alteración de la demanda desde el momento en que los usuarios juzguen por sí mismos que su interés —en el sentido más amplio de la palabra— reside en adoptar esa forma de transporte.

Primer resultado: una economía apreciable para la comunidad a causa de la disminución de la circulación automóvil en la ciudad.

En interés general, ¿no sería positivo acentuar esa tendencia, previendo tratar en el plano ciudadano el transporte colectivo como corriente, como pueden serlo en el plano nacional las carreteras, los puertos, los aeródromos...?

En suma, el problema de la disuasión es, en realidad, el problema de una facilidad de acceso y de una velocidad efectiva fuertemente aumentada en el marco de un sistema colectivo materialmente confortable y financieramente atractivo.

CONTINUIDAD

Asegurar la continuidad de un transporte urbano significa que el viajero no esté sometido durante su trayecto a una alternancia de aceleraciones y de frena-

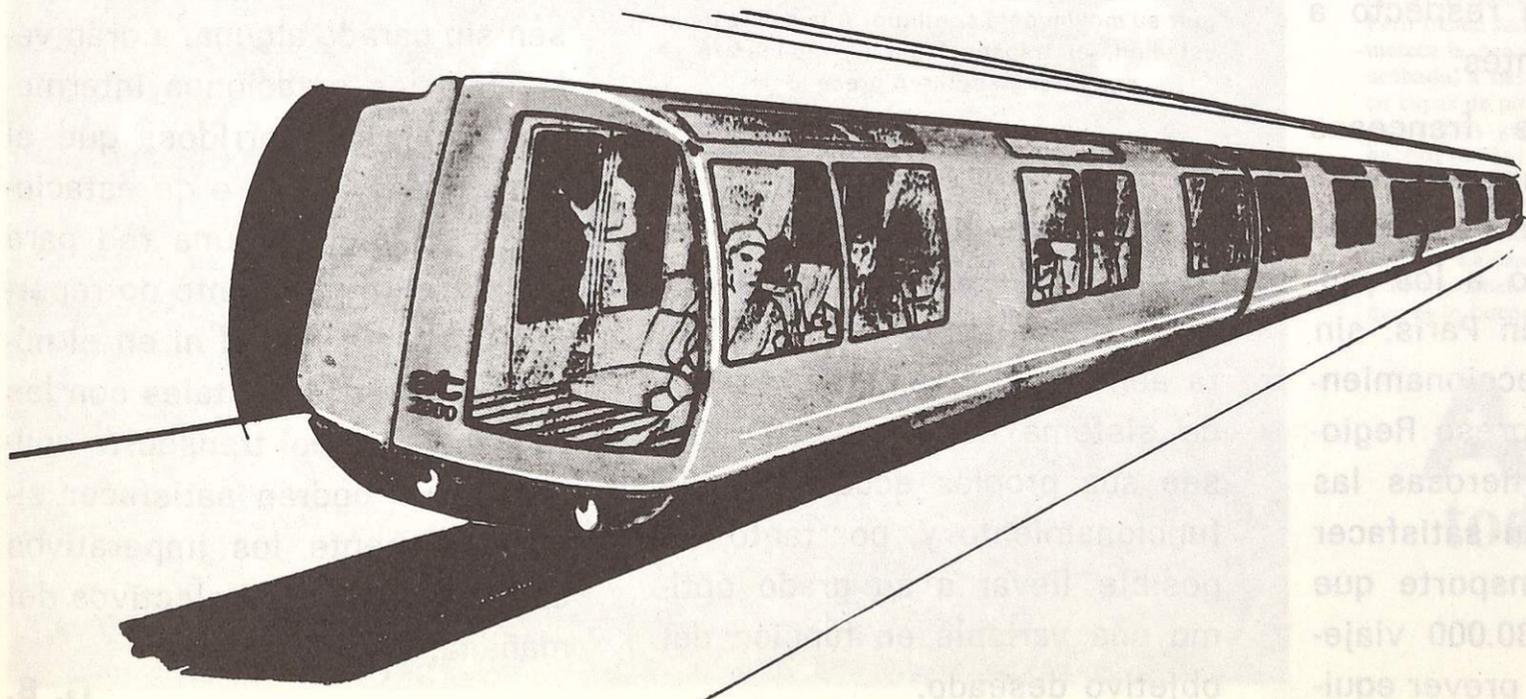
zos que la búsqueda de aumentos de velocidad de los transportes clásicos no hace más que acentuar.

Pero para el viajero que deba tomar varias líneas de transportes urbanos se trata de evitar las interrupciones en el trayecto, causas de fatiga y de pérdida de tiempo.

Si una aglomeración estima que la satisfacción de sus necesidades de transportes exige la concepción de una red ininterrumpida, inicialmente prevista, pero cuya aplicación sólo podrá ser progresiva, debe procurar que el sistema de transporte colectivo adoptado sea un sistema evolutivo que permita a un tiempo extensiones ulteriores y correspondencias automáticas entre los eslabones de la futura red.

En resumen, el problema de la continuidad de un sistema de transportes urbanos colectivos es el problema de la supresión de choques psicológicos y de interrupciones en el trayecto durante el traslado de un viajero de un punto a otro de la red.

Este objetivo radica en organizar, en lugar y en dimensiones elegidos, la salida tan rápida como posible de la demanda de transporte.



El sistema de transporte urbano continuo «at 2000» está formado: por un transportador que circula a gran velocidad sin detenerse en las estaciones; por un cargador que se para en las estaciones para permitir la entrada y salida de los viajeros. Cargador y transportador asociados entre estaciones, a fin de permitir el traslado de los viajeros de uno a otro.

Ello plantea a la vez un problema de opción y un problema de organización.

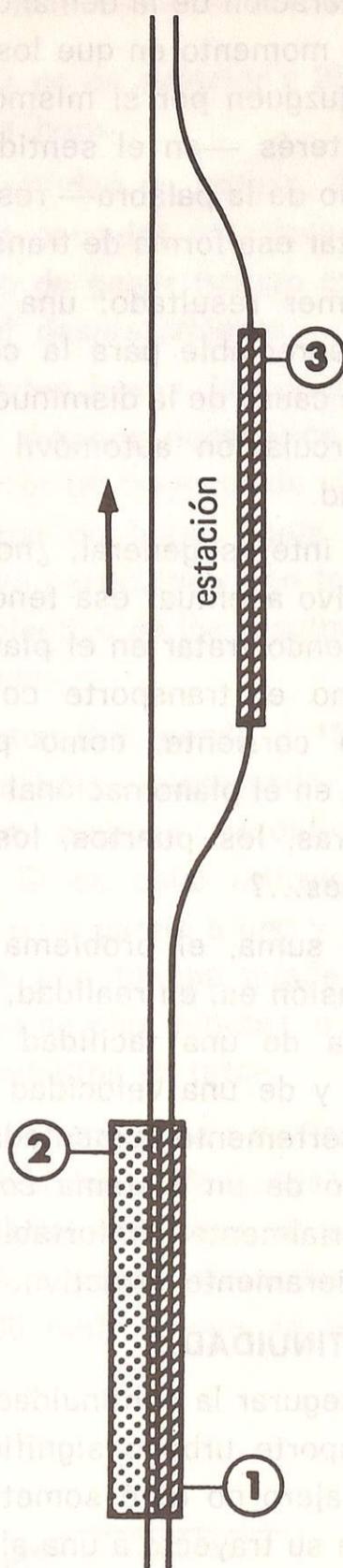
La opción

Debe efectuarse en función no sólo de la afluencia, sino también de los recursos financieros de las colectividades que realicen dichos servicios. No debe olvidarse que la realización de un paso subterráneo —tal será el caso de numerosas aglomeraciones ya densas— cuesta en ingeniería civil a veces más del 75 por 100 del precio total; como ese coste de ingeniería civil en general es proporcional a la sección del subterráneo, es natural que se busque el tamaño más reducido a través del cual la aglomeración pueda ser más fluida.

Interviene entonces una nueva noción que llamaría coeficiente de fluidez; es, en cierto modo, la relación de la longitud de un tren con el paso de dos trenes consecutivos, para un espacio determinado a través del cual circulan varios trenes espaciados de manera regular. El coeficiente de fluidez es de 1/6 para el «metro» de París en las horas punta, cuando la frecuencia de los trenes es máxima. Es evidente que todo sistema de transportes urbanos que permitiera aumentar ese coeficiente sería ventajoso con respecto a los sistemas existentes.

Pocas metrópolis francesas pueden imaginar razonablemente con equiparse de un servicio de «metro» parecido a los modelos que existen en París, sin llegar al último perfeccionamiento del RER (Red Expreso Regional). Pero son numerosas las ciudades que desean satisfacer necesidades de transporte que vayan de 5.000 a 30.000 viajeros/hora, que deben prever equi-

pamientos automáticos menos costosos, capaces, sin embargo, de responder a sus necesidades presentes y futuras.



A la llegada a la estación, el cargador (1) se separa, permitiendo al transportador proseguir su movimiento continuo. A la salida de la estación, el transportador (2) recuperará el cargador (3) del tren precedente.

La organización

Ante todo, en un volumen determinado, no debe creerse que basta aumentar la velocidad para aumentar el rendimiento. Cada sistema de transportes posee sus propias ecuaciones de funcionamiento y, por tanto, es posible llevar a su grado óptimo una variable en función del objetivo deseado.

De la misma manera que en una autopista, el rendimiento máximo está ligado a una velocidad efectiva del orden de 50 kilómetros/hora. Entonces es posible mejorar las características del sistema según el rendimiento deseado.

En resumidas cuentas, el problema de la mayor fluidez de un sistema de transportes, en función de los resultados requeridos, depende de la elección de las dimensiones más económicas, de la búsqueda del coeficiente de mayor fluidez y de las condiciones óptimas de las características de tal sistema.

¿IMPERATIVOS COMPATIBLES?

Para cada parte del tríptico disuasión, continuidad, mayor fluidez traté de desprender los imperativos de lo que debe ser en el futuro un sistema organizado de transportes urbanos colectivos.

Estos imperativos ¿son compatibles? Estoy persuadido de que ningún sistema clásico, por muy perfeccionado que sea, incluso extrapolado, es capaz de satisfacer esta contabilidad de imperativos, a veces contradictorios.

Únicamente la concepción del transporte urbano continuo permitirá resolver el problema. Conseguir que los viajeros atraviesen sin parada alguna, a gran velocidad, las estaciones intermedias de sus recorridos; que el aumento del número de estaciones a lo largo de una red para facilitar el rendimiento no repercuta en la velocidad ni en el número de pasajeros, tales son las reglas de oro del transporte continuo, que podrán satisfacer simultáneamente los imperativos de los transportes colectivos del mañana.

Sepa cómo son y qué le ofrecen los Austin 1300



COUNTRYMAN

4 PUERTAS

AUSTIN 1300

Los Austin 1300 son:

Austin 1300, cuatro puertas y Austin 1300 Countryman, de dos puertas y compuerta trasera.

Los Austin 1300 tienen suspensión exclusiva. ¿En qué consiste la Suspensión Hydrolastic®?

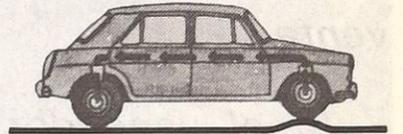
Un sistema sin muelles ni amortiguadores, a base de un depósito que contiene una mezcla de agua y líquido especial.

Cuando la rueda delantera entra en contacto con cualquier obstáculo, el desplazamiento —hacia arriba o abajo— que sufre hace que la mezcla se traslade, por los tubos de conexión, hasta la trasera del coche. Una vez aquí, presiona sobre la rueda trasera, lo que hace que toda la parte posterior del coche bascule hasta ponerse al mismo nivel del morro.

¿Qué sale usted ganando con ello?

Una perfecta horizontal. No hay cabeceos, trepidaciones ni sobresaltos. Sólo absoluta estabilidad.

La Suspensión Hydrolastic® hace



de todas las carreteras un standard de suavidad.

Los Austin 1300 fueron de los primeros en incorporar la tracción delantera. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Seguridad y control.

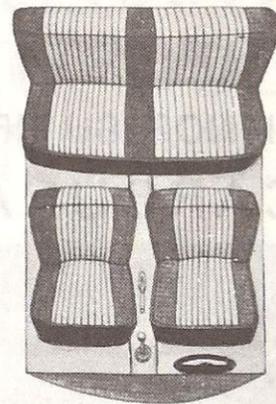
Seguridad, porque la tracción mecánica —actuando directamente sobre la parte delantera— ejerce una acción estabilizadora sobre la totalidad del vehículo. Control, porque el coche hará lo que usted quiere que haga, al más mínimo giro del volante.

Seguro y fácil de llevar. Como un buen amigo.



Aprovechamiento óptimo del interior. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Ir a sus anchas, porque el 80% de su volumen total está destinado a pasajeros... y cuanto puedan llevar. Si prefiere el mismo Austin 1300 pero con tres puertas, pida que le enseñen Austin Countryman. El único coche español con dos puertas laterales y gran compuerta trasera, ideal para equipaje... y gente menuda.

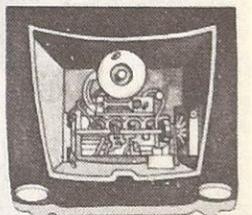


Auténtico motor 1300 cc. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Los Austin tienen un verdadero motor 1300. Cuatro cilindros y válvulas en cabeza. Todo un motor para salir de un disco mucho antes, para cumplir alegremente un adelantamiento, para devorar kilómetros como si tal cosa... Ya conoce usted cuatro de las grandes cosas que le dan los Austin 1300. Pero tienen todavía muchas otras más, entre las que merece la pena citar su acabado, a base de cinco capas de pintura y la chapa más gruesa, que hace de los Austin 1300 los coches más robustos del mercado. Vaya a un concesionario de British Leyland Authi y compruébelo sobre el terreno. Y sobre la marcha, que es lo bueno...

Los Austin tienen un verdadero motor 1300. Cuatro cilindros y válvulas en cabeza. Todo un motor para salir de un disco mucho antes, para cumplir alegremente un adelantamiento, para devorar kilómetros como si tal cosa... Ya conoce usted cuatro de las grandes cosas que le dan los Austin 1300. Pero tienen todavía muchas otras más, entre las que merece la pena citar su acabado, a base de cinco capas de pintura y la chapa más gruesa, que hace de los Austin 1300 los coches más robustos del mercado. Vaya a un concesionario de British Leyland Authi y compruébelo sobre el terreno. Y sobre la marcha, que es lo bueno...

Los Austin tienen un verdadero motor 1300. Cuatro cilindros y válvulas en cabeza. Todo un motor para salir de un disco mucho antes, para cumplir alegremente un adelantamiento, para devorar kilómetros como si tal cosa... Ya conoce usted cuatro de las grandes cosas que le dan los Austin 1300. Pero tienen todavía muchas otras más, entre las que merece la pena citar su acabado, a base de cinco capas de pintura y la chapa más gruesa, que hace de los Austin 1300 los coches más robustos del mercado. Vaya a un concesionario de British Leyland Authi y compruébelo sobre el terreno. Y sobre la marcha, que es lo bueno...



Austin

todo ventajas

TRANSFERENCIA DE VEHICULOS

SI USTED VA A VENDER SU COCHE, DEBE:

Entregar el permiso de circulación al comprador, poniendo en el reverso del permiso la palabra "TRANSFERIDO" y el nombre, apellidos y domicilio del que lo compra, haciendo constar la fecha de la venta.

Si el vendedor entrega el permiso de circulación sin hacer constar estos datos, será sancionado con multa de dos mil pesetas.

En el plazo de diez días siguientes a la entrega del vehículo y el permiso de circulación, se debe notificar la transmisión a la Jefatura Provincial de Tráfico donde el ven-

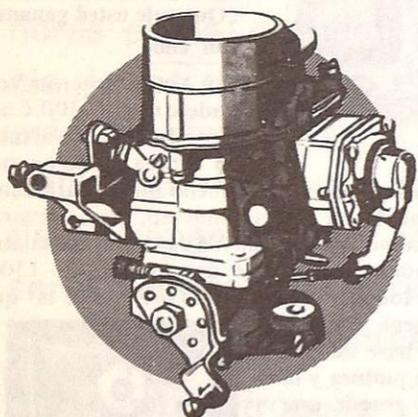
dedor tenga su domicilio o donde esté matriculado el coche. Si el vendedor no notifica la venta en este plazo será sancionado con multa de mil pesetas.

SI USTED ACABA DE COMPRAR UN COCHE USADO DEBE:

Entregar en la Jefatura Provincial de Tráfico, donde tenga su domicilio o donde el coche esté matriculado, el permiso de circulación que le ha dado el vendedor y solicitar un nuevo permiso.

Si no presenta la solicitud de transmisión (adjuntando el permiso de circulación) en los diez días siguientes, le pueden sancionar con multa de dos mil pesetas, y por circular con el vehículo sin haber solicitado, dentro del plazo reglamentario, la inscripción a su nombre, con multa de cinco mil pesetas.

NO CONTAMINE LA ATMOSFERA
CONFIENOS SU PROBLEMA
DE CARBURACION



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE
STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

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

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

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

SAN SEBASTIAN

Recambios
Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN



LA MUJER y el automóvil

LA MUJER VARIEDAD Y ANARQUIA

Una cosa es variedad de modelos y coloridos y géneros y otra la anarquía que vemos pasear por las calles. Impera el «viste como quieras». Desde el punto de vista del comercio y la economía, produce cataclismos. Desde el punto de la asombrada pupila que contempla el trasiego de la calle, ir desde la elegante personalidad al adefesio de máscaras carnavalescas, creo que produce cataratas... Hasta con el refranero se ha dado el traste, pues hemos de reconocer que «en la variedad está el mal gusto» por esos mundos de Dios, en gran cantidad.

ACUERDOS Y DESACIERTOS

Lo que no podemos pasar por alto y menos en unas páginas dedicadas a la mujer en un quehacer tan serio como conducir, lo que es verdaderamente delito de infracción contra la moda, es vestirse de forma inadecuada al trabajo, a la circunstancia y a la hora del día que se va a vivir. Esta elegancia está al alcance de cualquiera. Infracción que requiere multa.

UNA MODA ADECUADA PARA CONDUCIR

Cuantas lectoras me siguen de antiguo se lo deben de saber de memoria el consejo: **Elegante, cómoda y abrigada**. Tres cualidades «si ne qua non» para la mujer al volante durante el invierno.

La moda de la presente temporada nos ayuda con los tejidos a elegir, desde la fibra Terlenka a las puras Lanas Virgen, pasando por los agradables tejidos de pana, algodones y clásicos tweeds. Toda una escala de valores para un vestido o unos pantalones, sweater, blusas, etc., apropiados. Para los abrigos también disponemos de materiales adecuados a todos los bolsillos; pieles naturales y artificiales; cueros y sintéticos, y gruesas gabardinas impermeables.

Antes de elegir un modelo preguntémosnos:

—¿Para qué lo quiero?

Luego no vale lamentarse:

—¡No puedo!... ¡No puedo maniobrar!... ¡Me tira por todos lados!

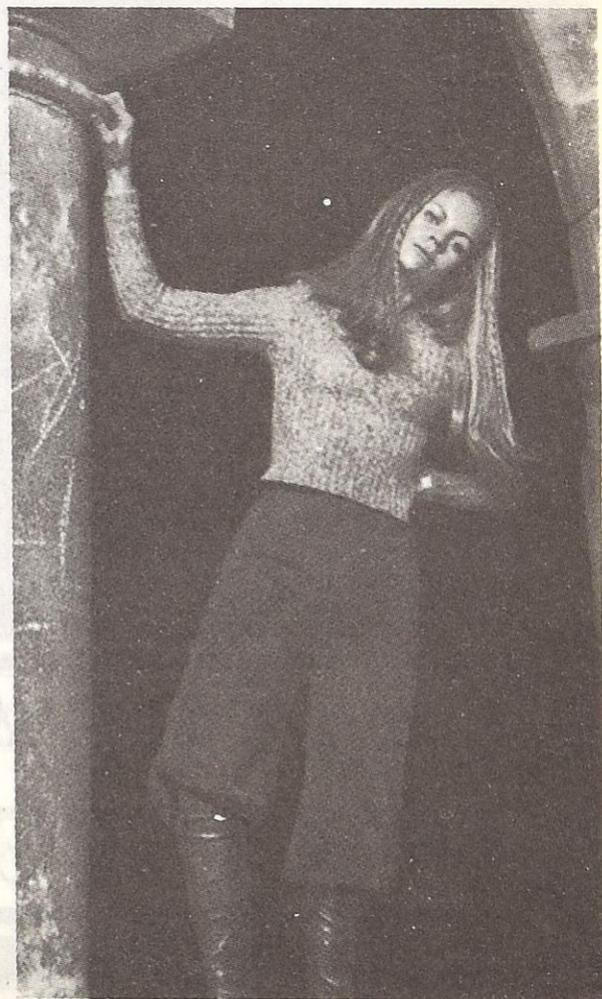
Porque esto es lo malo... que no se lleve con soltura el volante, o se enrede en el freno la maxifalda o se agarroten las piernas de frío con la mini..., o tantos otros imprevistos a causa del vestido, como pueden trabar la acción en una ciudad o la carretera cuando se lleva el automóvil.

Para muestra ahí van estos modelos que reúnen las condiciones precisas. Junto al deseo y al consejo también de que tengan en la imaginación al volante, con tráfico al fondo, cuando elijan cualquier clase de modelo para estar este invierno a la Moda.

M.^a ROSARIO DE PARADA
(De «El Médico y el Automóvil»)



LA MODA: ABRIGADA, COMODA Y ELEGANTE PARA CONDUCIR EN INVIERNO



Servicios con mucho detalle

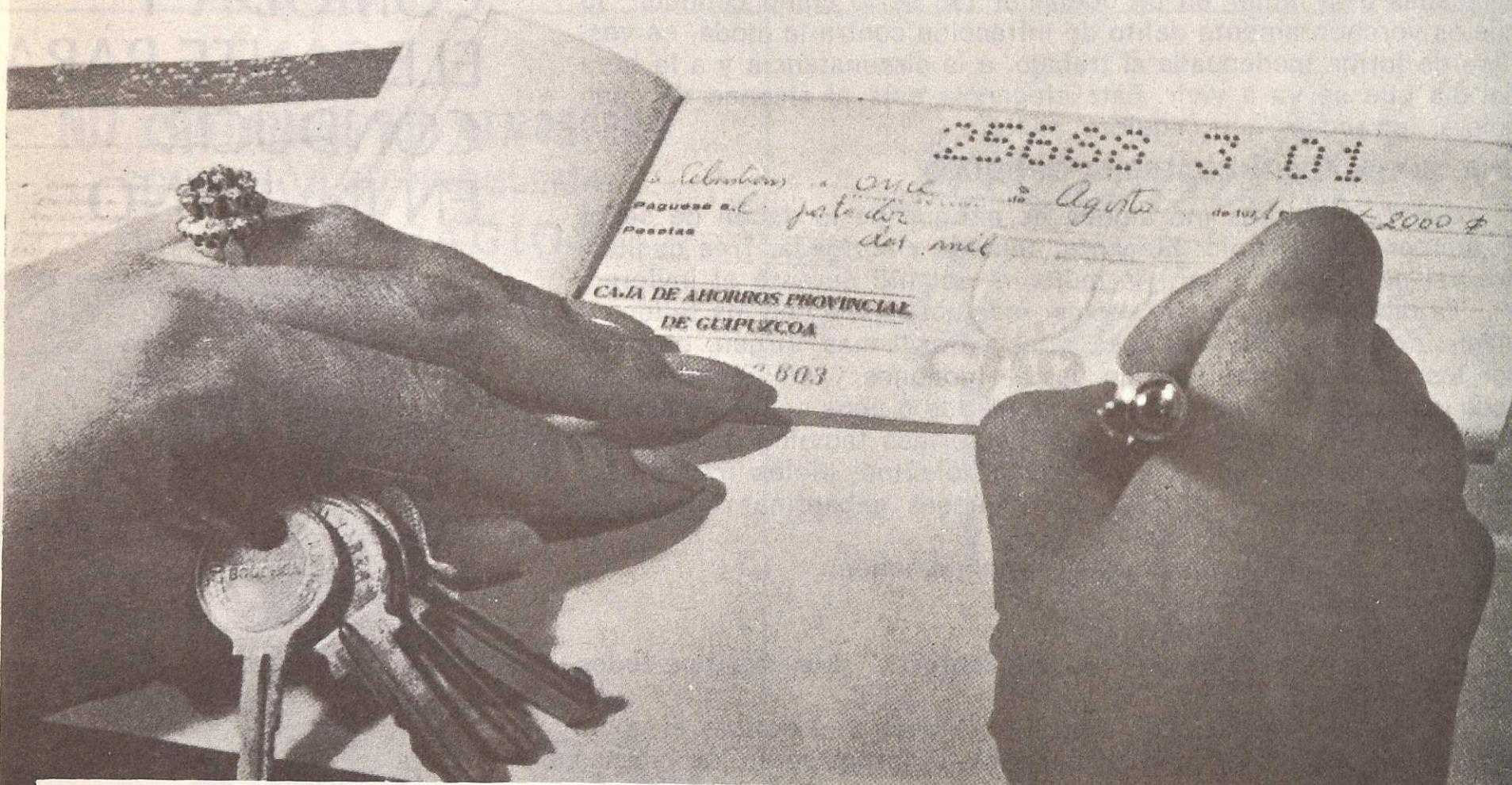
En realidad todos nuestros Servicios tienen «mucho detalle», y es precisamente porque son actuales, dinámicos, cordiales, rápidos y seguros. Son Servicios que cumplen una amplia gama de finalidades y además lo hacen de la forma más EFICAZ que pueda concebirse.

Uno de nuestros Servicios con «mucho detalle» es el de:

CUENTAS CORRIENTES

Con él, Ud. ahorra tiempo, evita desplazamientos, administra mejor su dinero, adquiere una mayor agilidad en el cumplimiento de sus pagos porque puede cargarlos en su cuenta (letras, contribuciones, impuestos, recibos de gas, luz, teléfono, agua, alquileres, cuotas de colegios, sociedades, seguros, etc.) y además con el detalle de conocer las variaciones de su saldo DIARIAMENTE.

Servicios «con mucho detalle» y con la máxima eficacia, son además de nuestras CUENTAS CORRIENTES, los PRESTAMOS y CREDITOS, DEPOSITOS DE AHORRO, VALORES MOBILIARIOS, CHEQUES DE VIAJE, INTERCAMBIO, MONEDA EXTRANJERA,... y hasta un total de más de 50 Servicios que ponemos a su disposición a través de nuestras 79 oficinas.



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA

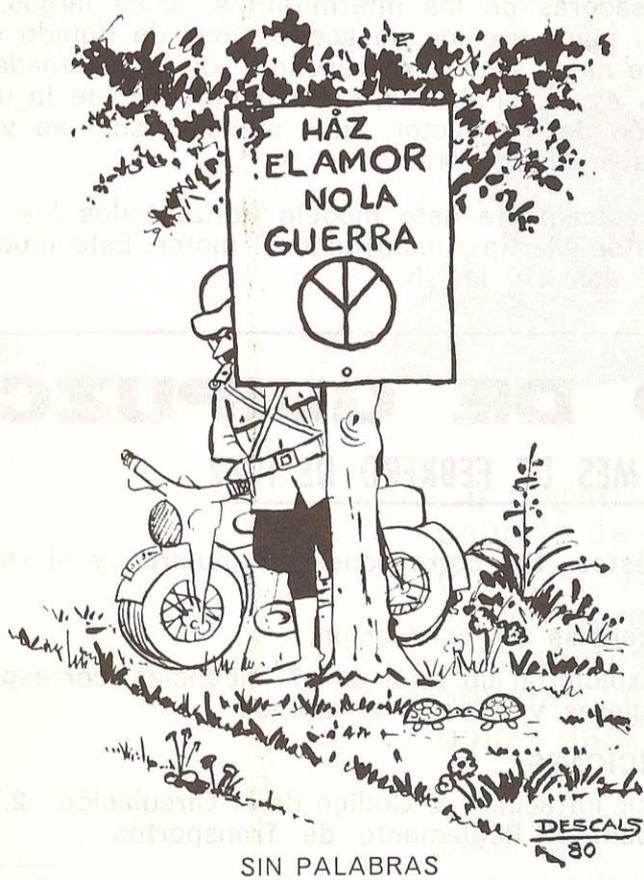


RUEDA

EL HUMOR



RECURSO.



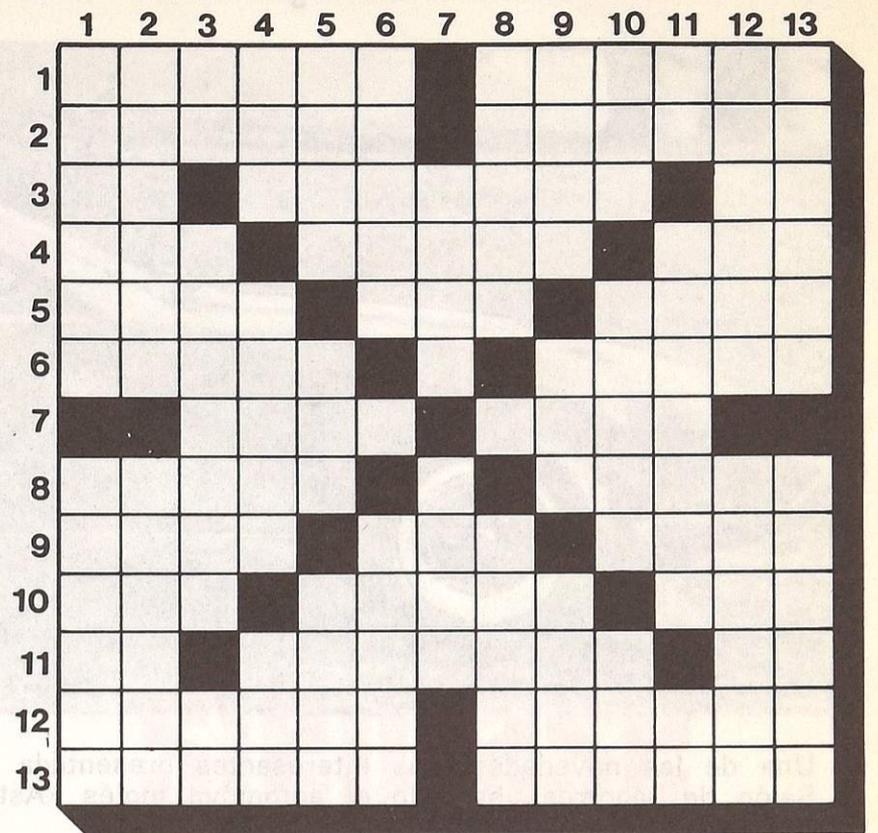
SIN PALABRAS



NUEVA ORDENANZA
—NO ME PEGUES QUE TENEMOS MULTAS PARA TODOS.

CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili



HORIZONTALES. — 1: Una de las velocidades de un coche. Adezeo que se da al rostro para hermosarlo. 2: Andenes delante de los templos o palacios. En el automóvil (caja de). 3: Símbolo químico del litio. Persona a la que han practicado una operación. Artículo. 4: Isla del Mediterráneo donde vivió Napoleón (falta última letra). Oseo. De esta manera. 5: Marca española de coches. Dueño. Tronco principal del cuerno del ciervo. 6: Lanzas. Grupos de tres personas. 7: Nombre que en la Biblia designa el país que habitaban los medos y los persas. Tuve conocimiento. 8: Uno de los meses del año: Campo sembrado de lino. 9: Del verbo criar. Indigno, infame (al revés). Persona que no cree en la existencia de Dios. 10: Vocales. Obra, trabajo. Ruego. 11: Prefijo que significa dos (al revés). Vuelve a cargar. Terminación verbal. 12: Lidar los toros en la plaza. Disposición del motor del coche para provocar la explosión (pl.). 13: Pone el endoso. Provincia de Galicia.

VERTICALES. — 1: Especie de carruaje. Lubrificante del motor del coche. 2: Provechosos, cómodos. Haragán, pícaro. 3: Terminación verbal. Fuente estática de energía en el coche. Iniciales de Real Decreto. 4: Corriente de agua. Metal plateado. El que ha cometido algún delito por el que se hace digno de castigo. 5: Mamífero que habita en madrigueras subterráneas. Condimento. Astillas de madera resinosa. 6: Adquiere seso y cordura. Pega con lacre. 7: Capital europea. Montón de leña que servía para quemar las víctimas de los sacrificios. 8: Casualidad. Parte de la oración que designa la acción. 9: Melodía popular portuguesa. Tela de calados continuos. Adiós en idioma vascuence. 10: Nombre propio de mujer. En mitología, ave fabulosa, cruel y sucia. Achaque habitual. 11: Prefijo que significa dos (al revés). Lugar del coche para sentarse. Prefijo que significa negación. 12: Vaso grande lleno de tierra para plantar hierbas y flores. Las que pertenecen al aire. 13: Eólicas. Rasarse.

SOLUCION:

VERTICAL: 1: Calasa. Aceite. 2: Utiles. Bribón. 3: Ar. Bateria. Rd. 4: Río Talío. Reo. 5: Topo. Sal. Teas. 6: Aseza. Lactra. 7: Roma. Pira. 8: Acaso. Verbo. 9: Fado. Tul. Agur. 10: Ema. Arpia. Aje. 11: Ib. 12: Tiesto. Aéreas. 13: Eollas. Raerse. Asiento. In. 12: Tiesto. Aéreas. 13: Eollas. Raerse.

HORIZONTALES: 1: Cuarta. Afeite. 2: Atrios. Cambio. 3: Li. Ope- rada. El. 4: Eib. Oso. Asl. 5: Seat. Amo. Asta 6: Astas. Tríos. 7: Elam. Supe. 8: Abril. Linar. 9: Crío. Liv. Atea. 10: Eia. Tarea. Ore. 11: Ib. Recarga Er. 12: Torear Bujías. 13: Endosa. Orense.

SALON DE MONTREAL: GRAN NOVEDAD, EL "ASTON MARTIN OGLE"

Las indicaciones del cuadro de mandos se reflejan en el parabrisas, por debajo de la línea de visibilidad

Un automóvil inglés modelo único - Faros con lavacrystales y limpiaparabrisas



Una de las novedades más interesantes presentada en el Salón de Montreal, ha sido el automóvil inglés «Aston Martin Ogle».

Con un largo capot delantero y la cola sobreelevada, propulsado por un motor V-8, de 5,3 litros, el automóvil es una réplica británica de los «dream-cars» diseñados en Italia, Japón y los Estados Unidos.

La realización del aerodinámico morro, que le caracteriza, ha sido posible a base de situar los faros principales bastante atrasados, cubiertos por un carenado replegable neumáticamente, los faros, dobles en cada lado, de alta intensidad lumínica, disponen de surtidores de agua lavacrystales, además de escobillas barredoras.

El modelo es único, especialmente fabricado para el Sa-

lón de Montreal y no existen planes para su fabricación en serie, teniendo tres plazas de capacidad.

Otra idea influida por el tema de la seguridad, que ha sido aplicada en este automóvil, es la de que el conductor sólo necesite ver directamente el velocímetro y el cuentavueeltas, las demás indicaciones del cuadro, como las señales avisadoras de los intermitentes, luces largas, temperatura del agua, presión de aceite, nivel de líquido de frenos, freno de mano y nivel de gasolina, son intencionadamente reflejadas en el parabrisas, justo por debajo de la usual línea de visión del conductor, cuya atención sólo se ve solicitada en el momento preciso.

Mecánicamente este modelo utiliza todos los elementos del «Aston Martin», incluyendo el motor. Este modelo puede alcanzar los 270 km./h.

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE FEBRERO DE 1972

1. VEHICULOS

1.1. Matriculación:

Fueron matriculados un total de 966 vehículos que se distribuyeron por tipos de la siguiente forma:

| | |
|----------------------------|-----|
| Camiones | 69 |
| Furgonetas y mixtas | 50 |
| Autobuses | 3 |
| Turismos | 833 |
| Motocicletas | 10 |
| Tractores | 1 |

TOTAL 966

1.2. El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 679.

2. CONDUCTORES.

2.1. Permiso de conducción.

Se han expedido un total de 986 permisos de conducción que por clases se distribuyeron de la siguiente forma:

| | |
|----------------------|-----|
| De la clase E | 10 |
| » » » D | 12 |
| » » » C | 35 |
| » » » B | 784 |
| » » » A.2 | 144 |
| » » » A.1 | 1 |

TOTAL 986

De éstos, 183 corresponden a mujeres y el resto a varones.

2.2. Licencias de conducción.

Se expidieron un total de 177 licencias, correspondientes 14 a mujeres y el resto a varones.

3. SANCIONES.

| | |
|--|-------|
| Por infracción al Código de la Circulación | 2.798 |
| Idem al Reglamento de Transportes ... | 168 |

TOTAL 2.966

4. ACCIDENTES.

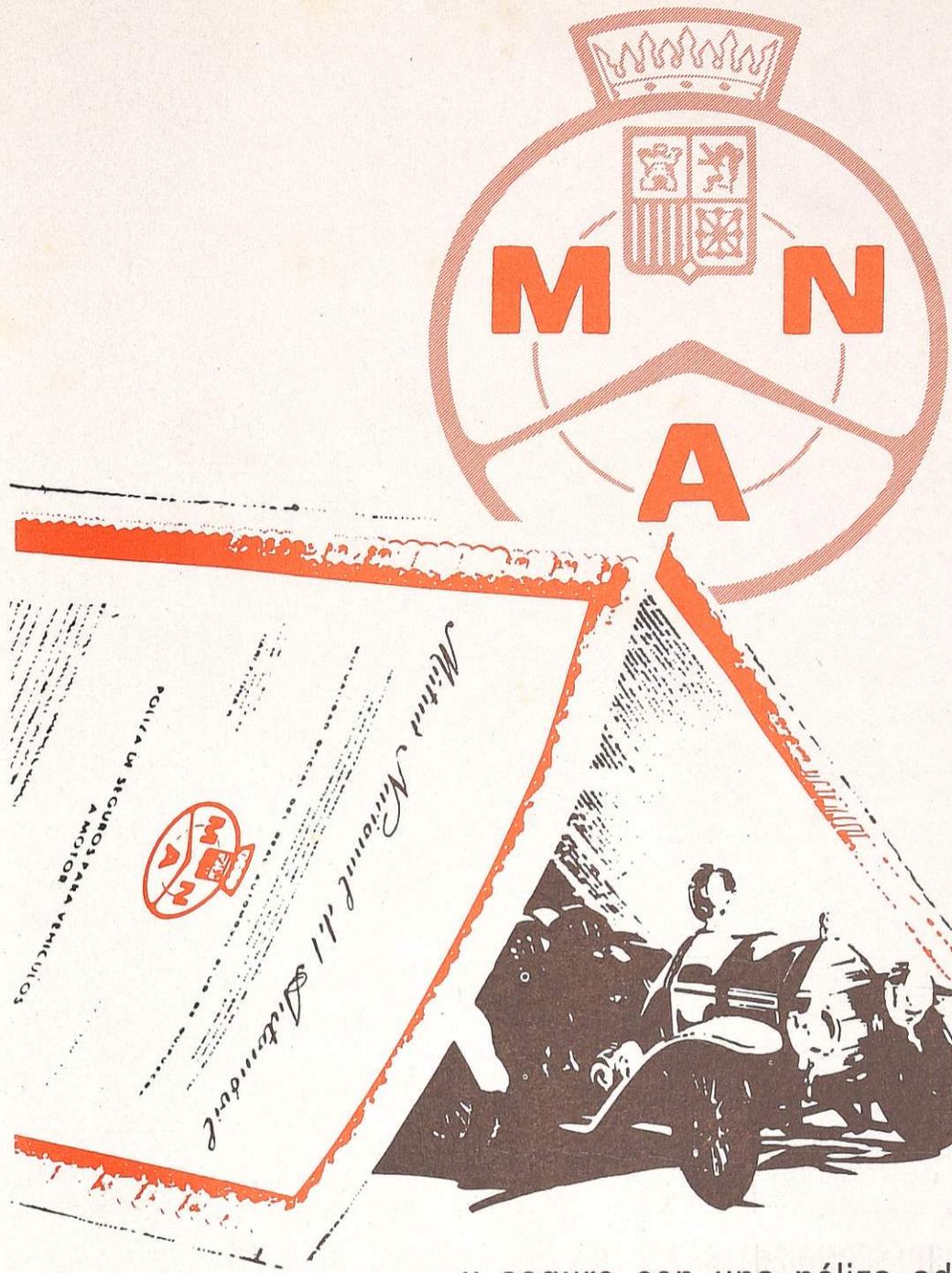
Durante el mes hubo un total de 52 accidentes, de los cuales 8 lo fueron en zona urbana y 44 en interurbana.

Hubo un total de 81 víctimas, que originaron 12 muertos, 38 heridos graves y 31 leves.

Se produjeron 18 atropellos a peatones y 5 accidentes con daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron un total de 88, de los que 3 eran ciclomotores, 1 motocicleta, 52 turismos, 26 camiones, 3 autobuses y 3 carros y otros.

Las causas de dichos accidentes fueron 19 por exceso de velocidad, 5 por circular por la parte izquierda de la calzada, 4 por no guardar el intervalo de seguridad, 2 por giros incorrectos, 5 por adelantamientos antirreglamentarios, 1 por no respetar prioridad, 11 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 2 por otras infracciones y 3 por causas fortuitas.



**siéntase
protegido**

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

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

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

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

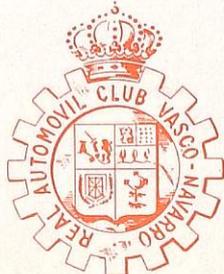
Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



aseguradora oficial de

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO





Banco Guipuzcoano

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