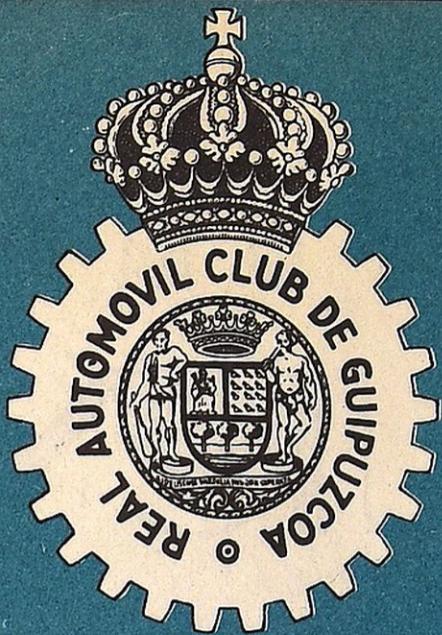


# R.A.



# C.G.

BOLETIN OFICIAL

DE INFORMACION



DETALLE DE LA RUTA TURISTICA QUE CONDUCE A CORTINA D'AMPEZZO. (Foto, "Royal Auto")

PERFUMERIA  
GURYS

Especialidades:

jabones Flores de Gury y Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Gury

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.  
San Sebastian



Finanzauto, S. A.

DISTRIBUIDOR DEL  
CAMION ESPAÑOL

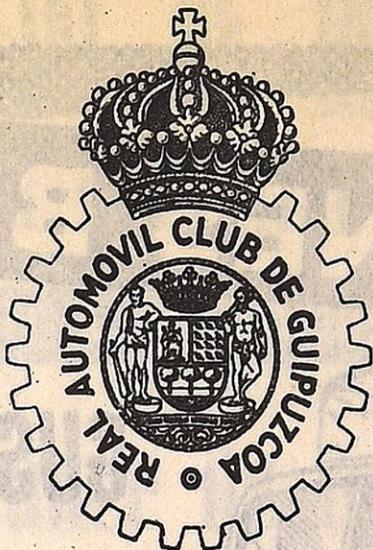
Pegaso

SAN SEBASTIAN: Avda. Generalísimo Franco, 24 - Teléf. 16908

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.<sup>a</sup> de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1



## BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

# Real Automóvil Club de Guipúzcoa

### CONTENIDO

	Págs.
Un fantasma al alcance de todos: la velocidad.....	3
Información del Club.....	7
La seguridad en la carretera.....	11
Demasiados insensatos por esas carreteras.....	19
Detroitysu "Operación Compact".....	21
Muerte del gran corredor Rodolfo Caracciola.....	24
Los ingleses en sus carreteras.....	25
Mejor una rueda que la calle para aparcar.....	27
Fernando Porsche (cap. II). ..	28
Menestra.....	31
Humor del automóvil!.....	32

#### Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfono: 14727

PAMPLONA

#### Delegación en Alava

D. Ignacio Lascaray Ondarra

S. Prudencio, 25, bajo, y Postas, 19-2.º

Teléfono: 1543

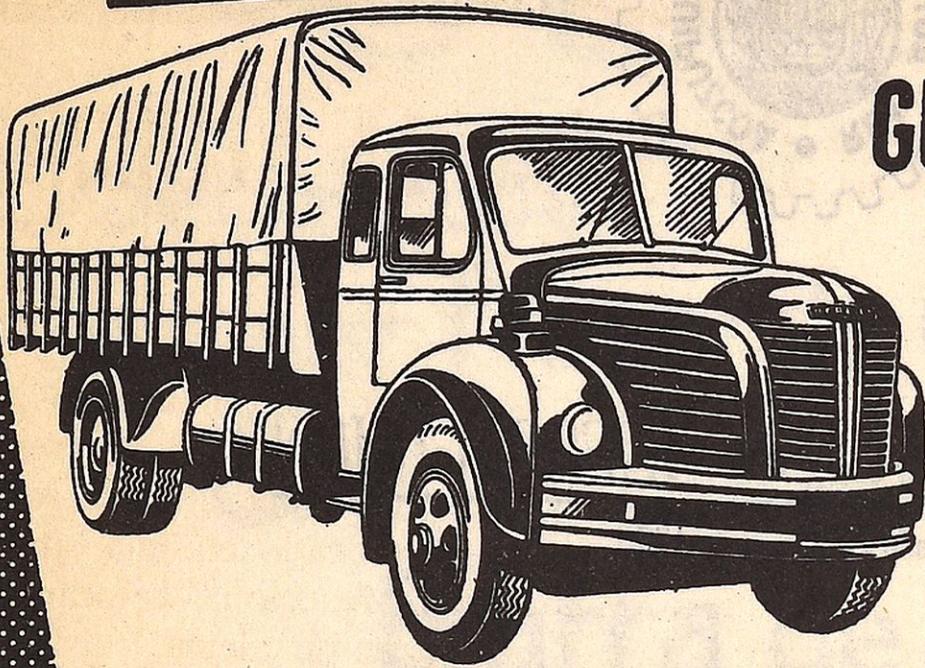
VITORIA

DEPOSITO LEGAL - SS 32 - 1958

Oficina central: Bajos del Teatro Victoria Eugenia. - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN

# CAMIONES BERLIET



Representantes en España:

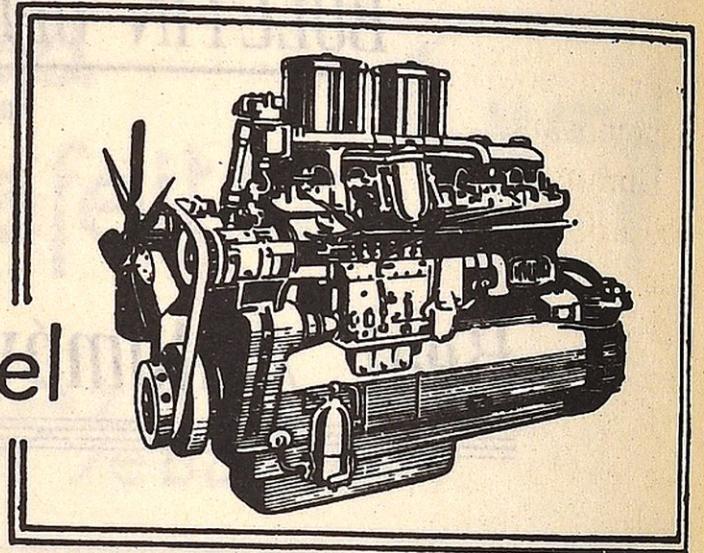
## GUSTAVO MASSÉ Y CIA.

S. en C.  
SAN SEBASTIAN

Fabricantes de los

### MOTORES *Massé*-Diesel

para vehículos.



## TALLERES MECANICOS

REPARACION DE TODA CLASE DE VEHICULOS

Fabricación de recambios

Repuestos y accesorios para camiones y motores

### BERLIET Y MASSÉ

GARAJE PARA TURISMOS

GARAJE PARA CAMIONES

INDEPENDIENTES

Engrase a presión

Servicio especial de verificación de direcciones

Teléfonos 11317 - 15245 - 17657

Telegramas: "GUMASS"

Calles: TERCIO SAN MIGUEL y JOSE MARIA SOROA

## SAN SEBASTIAN



SE DISTRIBUYE GRATUITAMENTE A LOS SOCIOS DEL R. A. C. DE GUIPUZCOA

## Un fantasma al alcance de todos: LA VELOCIDAD

En todos los tiempos la emoción de la velocidad ha dominado el problema del automóvil, ya que es incuestionable que la aguja del contador ejerce una invencible fascinación sobre la mayor parte de los automovilistas.

Durante mucho tiempo, la velocidad de 100 kilómetros a la hora ha constituido el punto de comparación de las hazañas realizadas por un coche: "¿puede alcanzar los 100 kilómetros?"

Hoy, esta aspiración no se encuentra más que en las pequeñas cilindradas, para las cuales el hecho de aproximarse a los fatídicos 100 kilómetros hora constituye un enlace que les asimila a "los verdaderos" coches.

Por otra parte, los automovilistas parecen decididos a mantener las cifras redondas, ya que desde hace algunos años, el prestigio de los 100 kilómetros a la hora de antes se trueca bien a menudo en los no menos mágicos de los "cien de media".

Pero la verdad es que no se trata más que de un jalón dentro de la relatividad de las cosas, ya que la velocidad constituye el criterio más artificial y fluctuante que jamás haya influido sobre el automóvil.

Conviene advertir que la velocidad no adquiere importancia sino en función del que la aprecia más directamente; es decir, el conductor.

Nos encontramos, pues, ante un hombre con todo lo que pueda recelar de reacciones subjetivas, sentimentales y a veces contradictorias. Se puede constatar en la mayor parte de los casos que el fenómeno de la apreciación de la velocidad, en tanto que es elemento indispensable, desaparece desde el momento que el conductor medio se encuentra colocado cara al problema: es decir, las manos sobre el

volante y el pie derecho sobre el acelerador.

Inmediatamente, los razonamientos lógicos se borran en beneficio de las reacciones, la mayor parte de ellas instintivas, del inconsciente que, colocado en una situación nueva y anormal, reacciona colocando su organismo en estado de alerta.

Según los casos, las sensaciones registradas pueden ir desde la sobreexcitación hasta el pánico, pasando por un profundo estado de euforia..., bastante peligroso si no es yugulado por reacciones conscientes menos exaltadas.

Para un individuo, esta señal de alerta aparece habitualmente desde el momento que rebasa en los 20 ó 30 kilómetros a la hora la velocidad que está habituado a sostener al volante del coche que mejor conoce, que es el suyo.

Así, el conductor de un Dauphine, rodando normalmente a 100 kilómetros a la hora y que conoce a la perfección su coche y solamente éste, empezará, sin duda, a estimar que va "de prisa" a partir de los 120 a la hora.

Desgraciadamente, si el mismo conductor cambia su Dauphine por un Versailles y adopta los mismos 120 kilómetros a la hora como velocidad de carretera, podrá apreciar, al cabo de cierto tiempo, que la sensación de velocidad que experimentaba al principio se ha ido poco a poco borrando y ha terminado por desaparecer, y para recobrar su placer de antes le hará falta acaso alcanzar los 150 kilómetros a la hora.

Pero este proceso, ¿puede ser indefinidamente renovado? El problema es bien interesante, y parece que, en realidad, hay un abismo entre la práctica y la teoría.

Como principio absoluto, y teniendo en

cuenta los progresos razonables tanto en lo que concierne a la estabilidad del coche en la carretera y al frenaje como a las buenas condiciones de la carretera, parece razonable afirmar que un individuo que posea una vista y un sistema nervioso normales podrá conducir a 200 kilómetros a la hora sobre una carretera libre de toda circulación a condición de excluir de su ánimo toda idea de competición y de estar normalmente atento a los problemas de la carretera.

Es esta una cuestión de entrenamiento, y después de todo, cuando se contempla a un debutante manejar lamentablemente los mandos de un coche-escuela, es a menudo difícil imaginarse que dos años más tarde este aprendiz podrá pilotar fácilmente un potente vehículo a 145 kilómetros a la hora.

La cosa es, sin embargo, posible, a condición de que el neófito recorra cada año un kilometraje importante en carretera.

Desgraciadamente, estamos en 1959 con los coches y las carreteras de la época, y aparte de ciertos individuos favorecidos por un verdadero don o por el entrenamiento muy particular como es el de conducir en competiciones de coches que alcanzan los 250 kilómetros a la hora, la frontera que separa el conducir fácil de la hazaña difícil que cansa y la hace peligrosa, parece situarse alrededor de los 150 kilómetros a la hora, y esto en los casos más favorables.

En efecto, es preciso contar con ciertas insuficiencias fisiológicas, que aparecen, a veces, a los 120 ó 130 kilómetros a la hora.

El conducir a gran velocidad requiere el optimismo de un cierto equilibrio interior que permite sentir el coche en las más íntimas fibras del cuerpo, en el momento que su adherencia disminuye y cuando su control comienza a parecerse a la delicadeza y a la precisión del pilotaje de un avión.

Todo el mundo no posee este sentido del equilibrio, y, en la duda, es preferible abstenerse de intentar aquellas velocidades.

Desde luego, el coche posee igualmente una gran responsabilidad en lo concernien-

te a la impresión de velocidad que da él mismo. Frente a la velocidad exacta que un vehículo cualquiera es susceptible de alcanzar, se podría casi trazar una curva de velocidad subjetiva que ningún instrumento puede analizar. Algunos coches dan la impresión de ir muy de prisa, mientras que otros parece que siempre se arrastran. Los elementos que rigen este fenómeno son, sin embargo, conocidos: la impresión de velocidad puede ser debida a la proximidad del suelo, al ruido del motor, a la dureza de la suspensión, a la forma en que el coche mantiene su trayectoria, etc.

De este modo, pues, se tiene fácilmente la impresión de ir muy rápido en un 4-4 Renault, mientras que se subestima a veces peligrosamente la velocidad de un "403 Peugeot".

Las reacciones de cada coche, en viraje, sugestionan fácilmente al conductor. Ciertos constructores han jugado admirablemente sobre estas particularidades; y así, el pequeño Austin Healy, con su escape de tono grave y su terrible tendencia a "sobrevivir", da la sensación de que se está pilotando un potente vehículo "sport" cuando, en realidad, un Dauphine corriente le alcanza y le pasa fácilmente en la carretera.

En fin, la carretera, por sí sola, tiene también que decir su palabra. Sobre una magnífica pista de nueve metros de ancho, recubierta de un "macadam" de primera calidad, desierta, ¡qué poco parecen los 130 kilómetros a la hora que se sostienen desde hace cinco kilómetros! Pero que aparezca un ciclista, que salga inopinadamente de un camino vecinal, y entonces se apercibe uno de que, a pesar de la acción de los frenos, se aproxima uno demasiado rápidamente al obstáculo. La anchura de la calzada, su estado, la presencia de árboles en sus orillas y la proximidad de las curvas constituyen otros tantos factores que influyen profundamente en la velocidad aparente.

Sobre una pequeña carretera de nuestros Pirineos no hace falta un Porsche para ir de prisa. Un descenso de uno de esos puer- tos en Vespa puede ser suficiente para satisfacer ampliamente los deseos de cualquier aficionado a la velocidad.



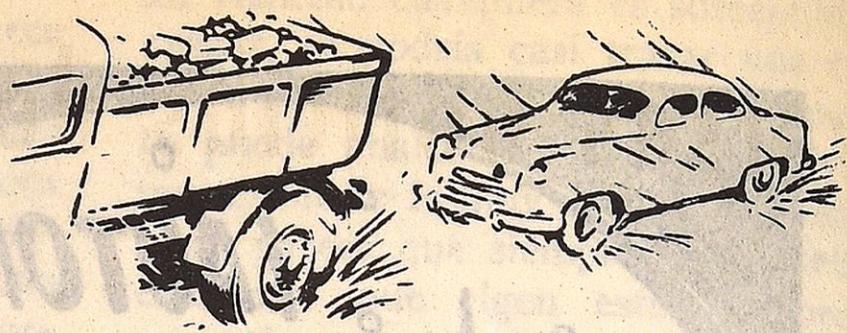
**¡AUTOMOVILISTA!**

*proteja a tiempo su coche*  
**con ANTICONGELANTE**

**Krafft**



CONTRA EL POLVO, LOS INSECTOS, LA NIEVE, LA NIEBLA, EL BARRO...



os presenta



**LAVA PARABRISAS autónomo**

PATENTE M. SUISSE

SIN ELECTRICIDAD ★ SIN DEPRESION

**Transparencia perfecta del parabrisas  
en los peores tiempos**

sin dejar vuestro asiento, sin detener vuestra marcha

Fabricación especial de tubos flexibles y gomas  
para frenos hidráulicos

Fabricados bajo patentes y procedimientos de la **Société Anónime Stop,**  
de Saint - Ouen (Francia) por la **Stop-Ibérica, S. A.**  
Alto de Amara, 4 - Tel. 23158 - SAN SEBASTIAN

# Diversas noticias de general interés

## GESTIONES EN NUESTRAS OFICINAS

Los señores socios que hayan de realizar alguna gestión en nuestras Oficinas—bien en las centrales de San Sebastián o en sus Delegaciones de Vitoria y Pamplona—deberán hacerlo directamente, bien personalmente o por escrito, no teniendo necesidad, en ningún caso, de hacerlo a través de intermediarios.

De todas maneras, el asunto de que se trate quedará despachado con la mayor rapidez.

Las horas de Oficina son de nueve treinta a una y de tres treinta a cinco, durante todo el año.

\* \* \*

Entre los diversos servicios que este Club presta, *siempre gratuitamente*, a sus asociados, figuran todas las gestiones precisas para la matriculación de sus vehículos, así como las relativas a la transferencia de propiedad de los que tengan en rodaje, en cuantos trámites es necesario seguir cerca de los diferentes negociados de Hacienda, Obras Públicas e Industria.

## DOCUMENTOS DE FRONTERA PARA PORTUGAL E INGLATERRA

Una vez más, recordamos a los señores socios que, pese a que los documentos de frontera para el paso de sus coches han sido suprimidos en la mayor parte de las naciones de Europa, siguen vigentes todavía en Portugal e Inglaterra, a donde deberán ir provistos del Carnet de Paso de Fronteras.

## PERMISOS INTERNACIONALES DE CONDUCIR

Contestando a las numerosas consultas que sobre el particular se nos han formulado, tenemos el gusto de advertir a nuestros socios que los Permisos Internacionales del nuevo modelo (véase nuestro *Boletín* del mes de agosto) van siendo reemplazados a medida que expira el plazo de validez del modelo antiguo.

Hasta tanto llegue este momento, los antiguos Permisos son perfectamente válidos.

\* \* \*

Los Certificados Internacionales del Automóvil que hasta hace poco se venían expidiendo, han quedado suprimidos.

(Continúa pág. 9).

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha creado el Servicio del Seguro Mutuo de Automóviles de Turismo, a través de su Mutualidad oficial

## MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Con las ventajas propias de la **modalidad mutualista**. Validez de la póliza en Europa y Norte de Africa, **sin aumento en la prima**.

Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

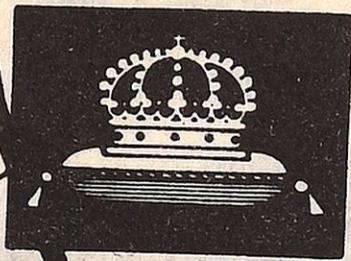
En caso de diferencias entre Mutualidad y asegurado, actuará como árbitro el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, sin intervención, por lo tanto, de los Tribunales de Justicia.

Mutualidad inscrita en la Dirección General de Seguros por Orden ministerial de 7 de Marzo de 1936 y declarada de ámbito nacional por Orden ministerial de 3 de Febrero de 1955.

Solicítense información en las Oficinas del Club, en las Delegaciones de éste en Vitoria y Pamplona y en la Delegación de esta Mutua en Bilbao, Alameda de Recalde, 25-1.ª izqda.

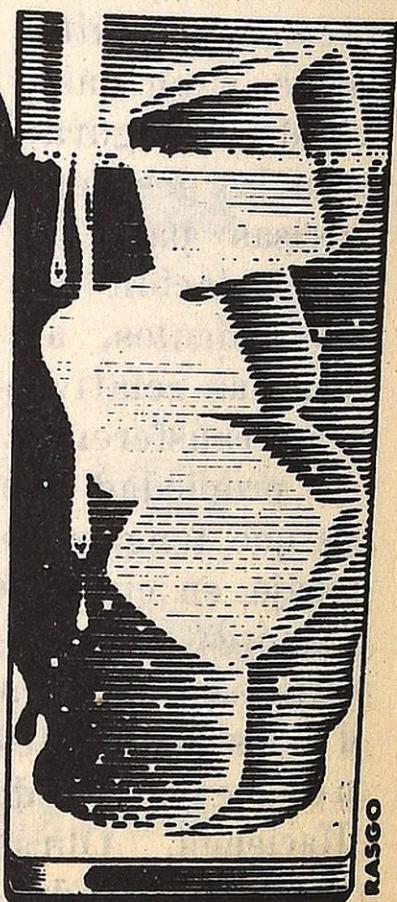
Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.

# SOLO VINO BRANCO



**SOLO O CON HIELO Y SODA**

**GONZALEZ BYASS**



RASGO

Casas en JEREZ • PUERTO DE SANTA MARIA • SANLUCAR DE BARRAMEDA • OPORTO • LONDRES • TANGER • COGNAC

## LOS CUADERNOS ESPAÑOLES

Como ya dijimos en nuestro número de septiembre, se facilitan en las oficinas del Club Cuadernos Españoles de 50 hojas debidamente reintegrados de sus derechos obvenconales y timbres correspondientes (65 pts.).

Queda sobreentendido que en la primera utilización del *Cuaderno Español*, no tendrá que hacer ya el automovilista desembolso alguno, puesto que ya lo hizo anticipadamente al adquirirlo en el Club.

Lo cual supone una comodidad y una rapidez muy interesantes en el acostumbrado trámite aduanero.

### EL CARNET DE PASO DE ADUANAS PARA LOS AUTOBUSES

Se advierte a los propietarios de autobuses que siempre que sus vehículos realicen algún viaje por alguna nación diferente de Francia, deben proveerse en este Club del correspondiente *Carnet de Paso de Aduanas*, para evitar así los contratiempos que recientemente han solido ocurrir a más de uno de estos vehículos a quienes, por no hallarse provistos del expresado documento, les ha sido denegada la entrada en el país a que se dirigían.

Téngase, pues, muy en cuenta que es la nación francesa la única que dispensa de esta clase de documentos a los autobuses de viajeros.

### CAMBIOS DE DOMICILIO

Se ruega a los señores socios que, a fin de evitar la devolución de correspondencia y circulares que se les pueda dirigir, comuniquen sus cambios de domicilio, para tener en todo momento al día el fichero de direcciones.

### NOTAS NECROLOGICAS

Don Santiago Ugarte Pagazaurtundúa—el querido amigo y consocio Shanti Ugarte—dejó de existir en nuestra ciudad el 26 de septiembre último a la edad de 51 años. Una terrible enfermedad hizo presa en él, atenazando su cuerpo, en otro tiempo sano y fuerte; pero su espíritu, despierto y lúcido espíritu del buen cristiano que siempre fué Shanti, mantúvose

hasta el final sereno y dócil ante la voluntad del Señor.

Excelente deportista y magnífica persona en cualquiera de los mil registros de la humana condición, la prematura desaparición de Shanti Ugarte ha sido un mazazo para cuantos le conocíamos y estimábamos, tanto en el Real Automóvil Club como en toda la ciudad y en general dentro de la gran familia deportiva española.

Hijo de aquel gran pintor donostiarra que fué Ignacio Ugarte, afable, sencillo y de reacciones espontáneas y francas, Shanti supo siempre hacer honor al ilustre apellido heredado y a su condición de donostiarra muy amante de su tierra.

Descanse en paz el querido amigo y reciban todos sus deudos la expresión de nuestra más sincera condolencia, que hacemos patente de manera muy especial al hermano del difunto, don José Luis, y a su hermano político, don Joaquín Domínguez socios del Club también además de muy queridos amigos particulares nuestros.

\* \* \*

El mismo día, a edad ya avanzada, dejó de existir otro estimadísimo consocio: don Teodoro Kutz Igarzábal.

El finado, relevante personalidad dentro de la industria donostiarra, figuraba en el censo social del Real Automóvil Club de Guipúzcoa hace veintiséis años, destacándose por su espíritu entusiasta y disciplinado en cuanto concerniese a la buena marcha y prestigio creciente de nuestro Club. Fundador de la razón social "Juan y Teodoro Kutz", contribuyó, merced a una gestión inteligente y tenaz—influenciada de la técnica industrial más moderna—a que las cervezas de sus fábricas del barrio donostiarra del Antiguo adquiriesen sólida y creciente reputación en toda España y aun fuera de nuestra nación.

Queremos hacer presente a la viuda y restantes deudos el sincero sentimiento que ha causado en el seno de la gran familia automovilista—que compendia y cobija el Real Automóvil Club de Guipúzcoa—el fallecimiento del caballeroso amigo y consocio ejemplar que fué don Teodoro Kutz Igarzábal.

(Termina en la pág. 25).

# J. AREVALO

TALLER ESPECIALIZADO EN  
REPARACION Y MONTAJE DE  
AMORTIGUADORES Y FRENOS  
(Hidráulicos, Servos y Aire Comprimido)

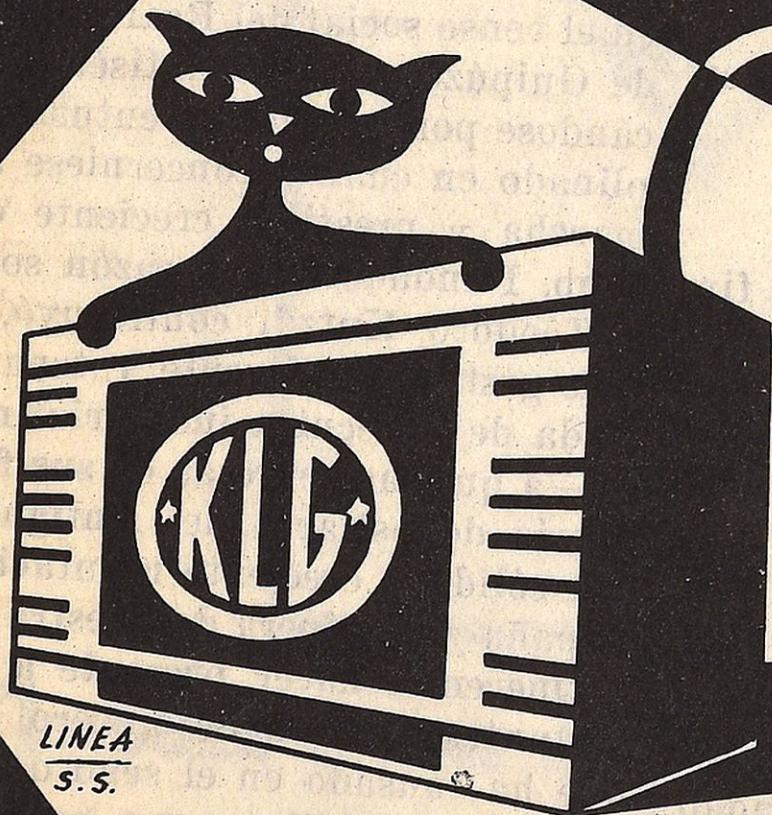
Servos especialmente diseñados  
para SEAT 1400-600, D. K. W. y  
DAUPHINE :: PEGADO DE ZAPA-  
TAS (Motos, Turismos, Camiones)

SERVICIO OFICIAL «JAGUEL»

José M.<sup>e</sup> Salaverría, 3, bajo  
Teléfono 22139

San Sebastián

*¡Más vida que un gato!*

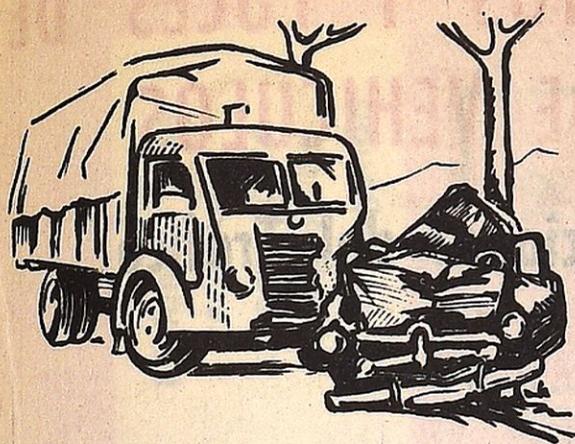


LINEA  
S.S.



**ACUMULADORES**  
★ **K L G** ★

Avda. Generalísimo 16 bis. - SAN SEBASTIAN - Tel. 21-2-48



## LO QUE NUNCA DEBEN OLVIDAR LOS USUARIOS DE ESTA

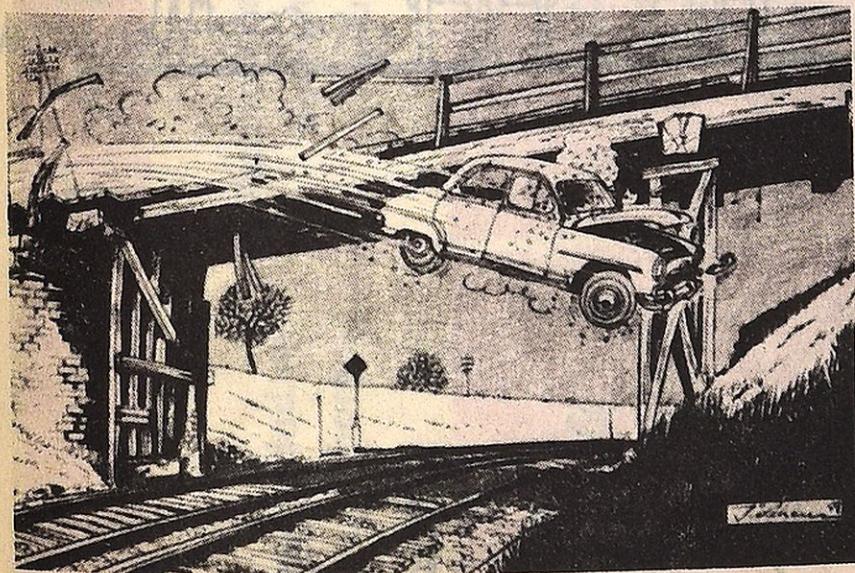
### LAS GRANDES REGLAS DE CIRCULACION

A las obligaciones exigidas por el Código de la Circulación se deben añadir algunas grandes *reglas de prudencia*, que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa recomienda con el mayor interés a sus señores socios.

### LA VELOCIDAD

Adapte usted siempre la velocidad de su vehículo a las circunstancias siguientes: estado de la carretera, condiciones atmosféricas, densidad de la circulación y posibilidades del coche.

El exceso de velocidad es la segunda de las grandes causas de los accidentes y representa el 20 por ciento de las faltas de los conductores. A gran velocidad, el conductor no tiene tiempo de evitar el obstáculo que puede surgir inopinadamente.



No debe usted olvidar que la velocidad aumenta la gravedad de los accidentes; chocar con un obstáculo a 100 kilómetros a la

hora produce los mismos efectos que una caída desde un sexto piso.

El artículo 17 del Código de la circulación empieza con el siguiente párrafo:

“Los conductores de vehículos deben ser dueños, es todo momento, del movimiento de los mismos...”

Pues bien: es este artículo, precisamente, el que ha hecho condenar a la mayor parte de conductores ante los Tribunales.

### EL FRENO, EN LA TEORIA Y LA PRÁCTICA

Buen número de accidentes son debidos también al hecho de que el usuario de la carretera sobrestima las posibilidades de parada de su vehículo, olvidando ciertamente que un determinado tiempo (“tiempo de reflejo o reacción”) transcurre antes de poner en acción los frenos.

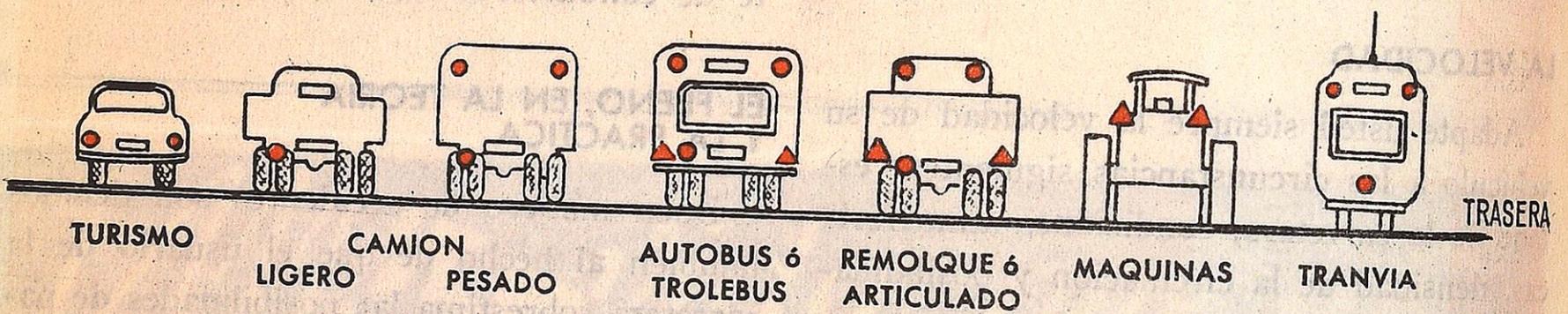
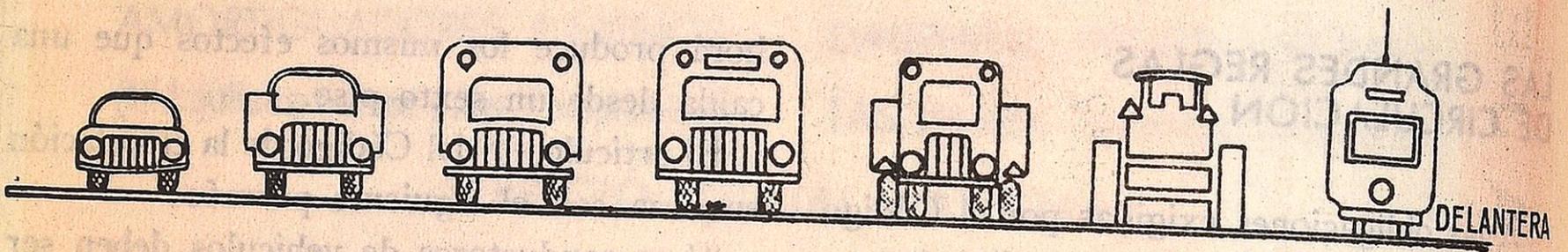
El frenaje es un factor importante de la seguridad. De su eficacia dependen en una gran proporción las condiciones de seguridad del vehículo.

Para que un conductor controle debidamente la velocidad de su coche es preciso que conozca la distancia que recorre éste mientras dura el frenaje, teniendo en cuenta aquella velocidad y el “tiempo de reacción”.

Vea el lector, en la página 13, un cuadro con algunas distancias de frenaje a diferentes velocidades, para tiempos reflejos o de reacción de tres cuartos de segundo, que constituye un promedio, y de un cuarto de segundo alcanzado muy escasas veces.

# DISPOSITIVOS REFLECTANTES, PILOTOS Y LUCES DE POSICION PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

Según lo Ordenado por la Jefatura Nacional del Tráfico



TURISMO

CAMION  
LIGERO

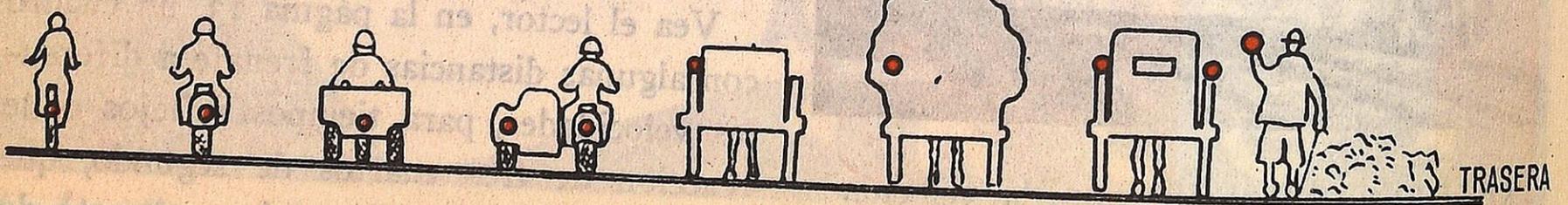
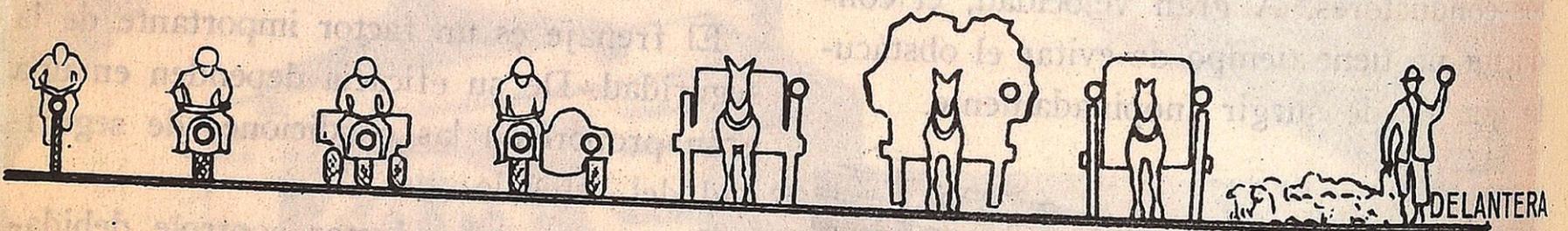
CAMION  
PESADO

AUTOBUS ó  
TROLEBUS

REMOLQUE ó  
ARTICULADO

MAQUINAS

TRANVIA



BICICLETA

MOTOCICLOS

CARROS

COCHE

REBAÑO

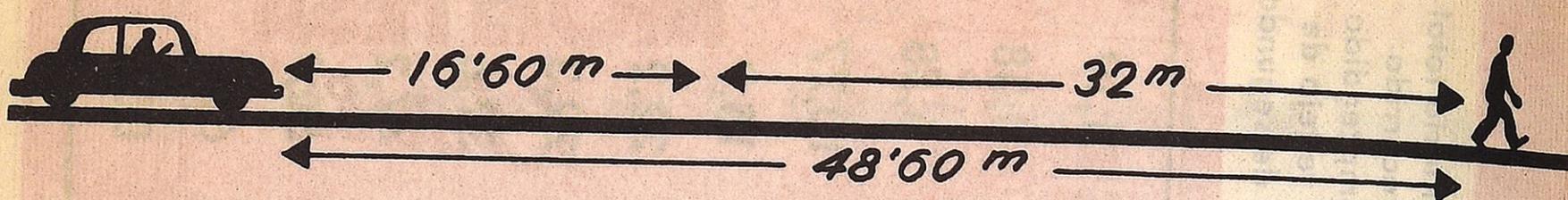
# T A B L A D E F R E N A J E

Velocidad en kms. hora	Distancia recorrida durante el frenaje	Reflejo de 3/4 de segundo; distancia recorrida	Distancia total recorrida: reflejo de 3/4 de segundo comprendido	Reflejo de 1/4 de segundo distancia recorrida	Distancia total recorrida: comprendido el reflejo de 1/4 de segundo
10	0,50	2,08	2,58	0,69	1,19
20	2	4,17	6,17	1,38	3,38
30	4,54	6,25	10,75	2,08	6,58
40	8	8,33	16,33	2,77	10,77
50	12,5	10,4	22,9	3,4	15,9
60	18	12,5	30,5	4,2	22,2
70	24,5	14,6	39,1	4,8	29,3
80	32	16,6	48,6	5,6	37,6
90	41	18,7	59,7	6,2	47,2
100	50	20,8	70,8	6,9	56,9
110	60,5	22,9	83,4	7,6	68,1
120	72	25	97	8,3	80,3

(Concluye en la pág. siguiente)

Estos datos suelen ser, bien a menudo, superados; por lo tanto, es aconsejable cal-

cular las distancias de parada con una prudente amplitud.



## La luz blanca del retroceso es discrecional y no obligatoria

En nuestro último número y dentro de esta misma sección, nos referimos, con la atención que el interés de tal cuestión requiere, a la señalización de los vehículos en relación con el alumbrado de los mismos.

Consecuentes con nuestra "Campaña Proseguridad en la Carretera" y a fin de que los señores socios tengan siempre bien presente lo últimamente legislado y en la actualidad vigente sobre tan importante cuestión, no tuvimos inconveniente en reproducir, una vez más, la parte que en el presente Código de Circulación por Carretera concierne al alumbrado.

Pues bien: el artículo 144, número 4 del apartado b) *Alumbrado de maniobra* y capítulo referente al Retroceso (página 17, parte inferior de la primera columna de nuestro Boletín de Septiembre), dice textualmente:

"Discrecionalmente, los automóviles podrán llevar una o dos luces en la trasera que advierta la marcha atrás del vehículo. Estas luces serán siempre blancas o amarillas; estarán directa y exclusivamente accionadas por la posición correspondiente de la caja de velocidades y serán de extinción automática en caso de avería o funcionamiento defectuoso."

Queda, por consiguiente, bien aclarado

que las luces de la marcha atrás o retroceso son perfectamente discrecionales; y no obligatorias, como, por un disculpable error, decíamos cuatro páginas más adelante, en el mismo expresado número y dentro siempre de esta sección de "La Seguridad en la Carretera".

Nos apresuramos a prevenir al lector de esta patente contradicción, que pudiera muy bien desorientarle, y para que, ante la auténtica realidad de las cosas, posea los elementos de juicio exactos y sepa, en consecuencia, a qué atenerse.

Ahora bien: las palabras del legislador "discrecionalmente, los automovilistas podrán llevar una o dos luces en la trasera que advierta la marcha atrás del vehículo..." encierran, indudablemente, el consejo implícito favorable a la utilización de esa nueva arma contra el accidente de carretera, posible y, aún más que posible, probable. El riesgo, acechante siempre, ataca en el momento menos pensado. Prevengámonos contra él con esta luz blanca o amarilla de la marcha atrás. Tal es el consejo que, al margen de la discrecionalidad de su instalación, recomendada por el vigente Código de Circulación por carretera, aconseja con la mejor intención a sus señores socios el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

**"SILENCIOSA"**  
Y ALTO RENDIMIENTO

ADEMAS...

**MENOS  
CONSUMO**

**MOTOCICLETAS  
MONTESA**

*"Brio 82"*

ARPON

FABRICADA POR PERMANENT S.A.

Establecimientos **VELOMOTO**

Nueva, 1 - Tel. 1-81-63 — SAN SEBASTIAN

AGENTE OFICIAL

*Carrocerías*

**E. Biggi**

San Francisco, 51

Teléfono 16-1-10

SAN SEBASTIAN

Talleres Auto-eléctricos

**GABRIEL COCA**

Especialista desde 1912

Reparaciones perfectas de magnetos,  
dínamos, distribuidores, arranques,  
cambios eléctricos, termostatos,  
reguladores e instalaciones Diesel.

CONSTRUCCION DE PIEZAS  
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12      Teléfono 14084

SAN SEBASTIAN

SERVICIO OFICIAL SEAT

**Garage y Talleres "LEAL"**

RECAMBIOS Y ACCESORIOS SEAT

Avda. del Generalísimo, 32-34 y Paseo Colón, 31-33 - Tel. 11911 - SAN SEBASTIAN

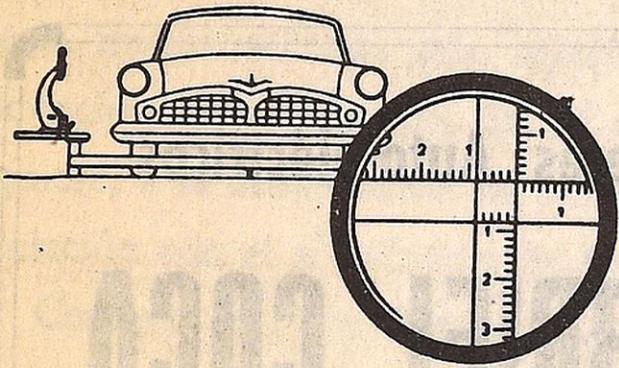
Estación de Engrase a alta presión - Lavados a alta presión y bajos en coches y camiones  
Lavados con champú - Pintura de bajos a turismos y camiones - Servicio de limpieza de bujías  
Servicio de cargas de baterías.

ESTACION DE GASOLINA - SUPERCARBURANTE Y GAS-OIL CENTRIFUGADO

REPARACION DEL AUTOMOVIL EN GENERAL

# TALLERES ARANA, S.A

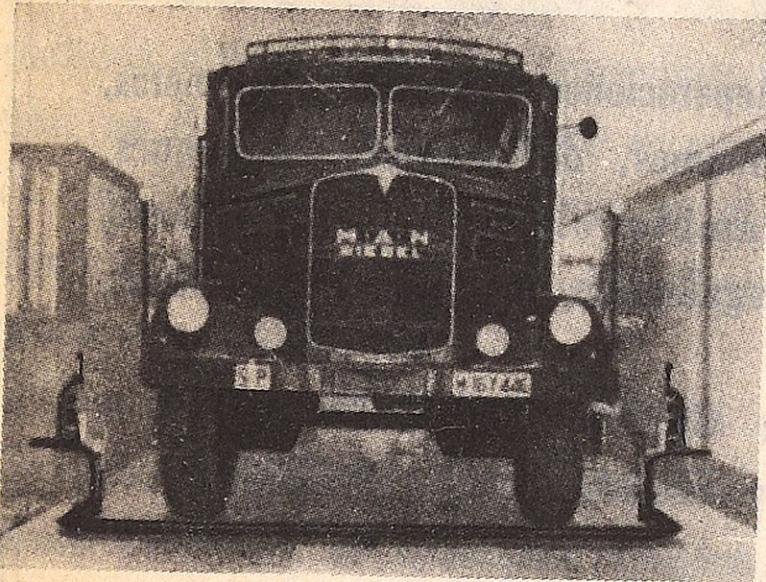
REPARACION DE TODA CLASE DE AUTOMOVILES DIESEL Y GASOLINA - INSTALACIONES COMPLETAS DE FRENOS DE AIRE E HIDRAULICOS, SERVICIO **URRA** MECANIZACION DE PIEZAS - TRABAJOS DE ALTA PRECISION - SERVICIO ESPECIAL DE ALINEACION DE RUEDAS CON LOS MAS MODERNOS APARATOS



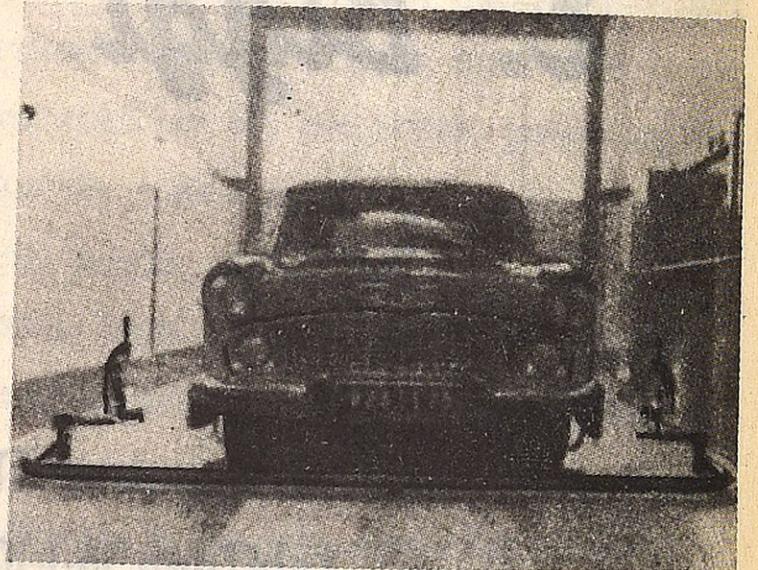
Dirección:  
Miguel Imaz, 3 y 5 - Tel. 19.039

Talleres:  
Miguel Imaz, 3 y 5 - Tel. 12.425  
Ramón y Cajal, 3 - Tel. 18.290

**SAN SEBASTIAN**



Alineador de Ruedas para Camiones



Alineador de Ruedas para Turismo

Muy Sres. nuestros:

Tenemos la satisfacción de dirigirnos a Vds. para ofrecerles los servicios de los nuevos aparatos en función dedicados a la verificación y corrección de direcciones, en nuestros locales inaugurados recientemente en San Sebastián, Calle Ramón y Cajal, 3, bajo. Se componen estos aparatos de:

UN ALINEADOR DE RUEDAS, óptico, alemán, marca Exacta, mixto (para CAMIONES DE GRAN TONELAJE y TURISMOS), útil de primerísima calidad, que debido a su exactitud ha alcanzado un primer puesto en el mercado mundial, y UN EQUILIBRADOR estático y dinámico de ruedas.

El servicio de estos aparatos facilita la realización de la corrección de las partes vitales de la dirección con toda exactitud, como son: la inclinación del eje delantero, inclinación de ruedas delanteras y convergencia, inclinación de ejes de articulación, ángulo de radio de virage, alineación de ruedas traseras y biela de dirección y equilibrio de ruedas; se conseguirá una conducción fácil y segura y evitará el desgaste indebido de los neumáticos.

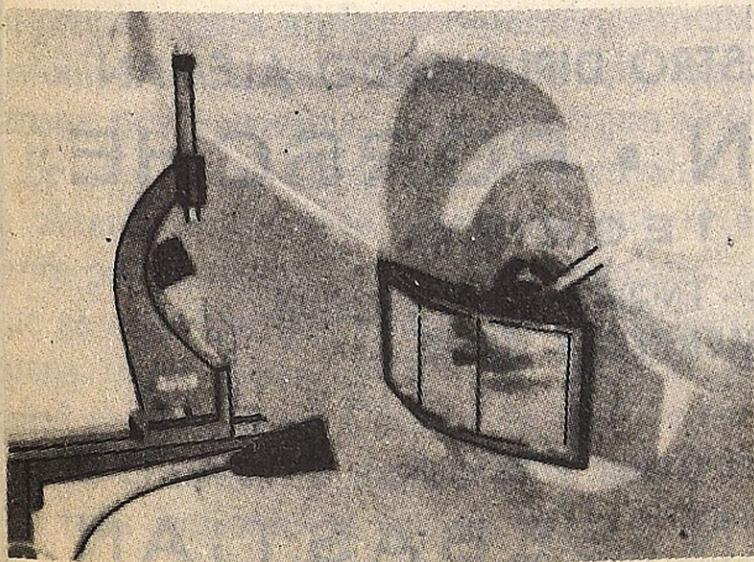
La alineación de ruedas se hace obligatoria, dada la velocidad de los vehículos en la actualidad. En condiciones corrientes y con desgaste normal, los ángulos de alineación se desarreglan, llegando a provocar una fricción indebida de los neumáticos con el suelo, y, dificultades de conducción, por tanto, es fácil imaginar el aumento de desgaste que ocarrea a grandes velocidades los impactos con obstrucciones, la aplicación súbita de las frenos y la fatiga de los patinazos y los despistes.

Considerando desde el punto de vista de la seguridad de las personas, es imprescindible comprobar con regularidad y frecuencia todas las partes de la dirección.

Es de señalar la importancia del alineador de ruedas detallado, pues al ser combinado sirve lo mismo para CAMIONES que para turismos. Así pues, tenemos el gusto de ofrecerles a Vds. nuestros servicios, con la seguridad plena de que quedarán complacidos.

Les saludan atentamente,

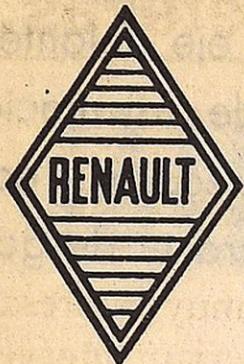
*Calleres Arana, S. A.*



Comprobación Óptica



Equilibrador de Ruedas



CONCESIONARIO  
PARA  
GUIPUZCOA

*Auto-Recambios*

**BRIG** S.L.

NEUMATICOS MICHELIN • RECAMBIOS Y SERVICIOS

Avda. Generalísimo, 2 San Sebastián Teléfono 1-31-81

## SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS  
TALLER AUTORIZADO  
BONOS GARANTIA

# LUIS JESUS CANO

Prim, 59 \* Tels. 11642 - 14406

## SAN SEBASTIAN



TALLER AUTORIZADO - MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN  
**VOLKSWAGEN • PORSCHE**

SERVICIO TECNICO

PETICION DE AUTOMOVILES - ENGRASE ALTA PRESION  
ESPECIALIDAD EN MERCEDES BENZ

## JOSE WACHSCHÜTZ

PLAZA ZUBIETA, 2

Teléfono (Taller y Domicilio): 1-44-03

## SAN SEBASTIAN

# Demasiados insensatos por esas carreteras...

Los permisos de conducir no responden ya a las necesidades presentes

“Lanzar a quien acaba de obtener su Permiso de Conducir a la carretera, equivale a poner en sus manos una ametralladora cargada e invitarle a matar” — ha dicho una ilustre y autorizada personalidad del automovilismo francés.

A pesar de lo brutal que parece, esta reflexión no está lejos de la realidad. Un sesenta por ciento de los accidentes son, efectivamente, causados por principiantes o, por lo menos, por conductores que tienen en su activo menos de 10.000 kilómetros de carretera. Y esta hecatombe tiene una explicación: el Permiso de Conducir, tal y como hoy se concede no es una garantía de bien conducir. Prueba únicamente que el automovilista ha cumplido correctamente un cierto número de pruebas en el acto de su examen, cuando, en realidad, debería servir antes que nada para probar que un conductor conoce su máquina y sabe y puede ya servirse de ella.

Y es que hoy día las Auto-Escuelas no educan; preparan simplemente para el examen.

El Permiso de Conducir se concede a un candidato que lleva su coche a 40 ó 50 kilómetros a la hora como máximo. Naturalmente, no se puede saber cómo va a reaccionar esta persona cuando rueda a 80 ó 90, y mucho menos cuando circule de noche.

Entre los nuevos conductores, son muy pocos los que saben comportarse en las aglomeraciones, tomar un viraje, maniobrar y evolucionar, cuándo es peligroso frenar brutalmente o actuar con la debida corrección cuando el coche “derrapa”...

¿Cuántos son, incluso, los que conocen ciertos movimientos de cultura física elemental propios para alejar momentáneamente los síntomas de fatiga y la somnolencia, tan peligrosos, por lo menos, como el propio alcohol?

Se exige, como trámite indispensable, para la obtención de este Permiso, que el aspirante presente un “certificado médico” en el que se acredite que reúne las condiciones de buena vista, buen oído y en general buena salud que exige el Código de la Circulación, a tales efectos, en su artículo 274. Pero lo que más importa es que el médico firmante de este certificado haya examinado personal y concienzudamente al aspirante a conductor, porque la realidad, en general, y salvo ex-

cepciones dignas de todo elogio, suele ser muy otra.

Este sí que es un aspecto muy interesante en el que, en ocasiones, deberían intervenir los jueces para aclarar y puntualizar las condiciones que reunía el conductor encartado en un accidente grave el día en que le fué expedido el certificado médico.

Los enfermos físicos o psíquicos, las personas afectadas de deficiencias orgánicas o enfermedades crónicas, tales como la diabetes, la neurastenia, el asma..., deberían ser excluidas. (En Italia, incluso la sinusitis es motivo suficiente para ser rechazado un aspirante a manejar el volante).

En todo momento, pero especialmente con ocasión de una infracción grave, el conductor debería ser sometido a examen físico y psíquico, y en el caso de que el automovilista no reuniese ya las cualidades indispensables para conducir, el Permiso debería serle retirado circunstancialmente o suspendido de manera definitiva. Es decir: hay que crear medidas draconianas indispensables si se quiere limitar el número de accidentes.

Se podría, igualmente, propugnar por la creación de unas escalas probatorias en un período comprendido entre el examen y la expedición definitiva del Permiso de Conducir y la expedición de varias clases de estos Permisos. Después de toda transgresión o accidente graves, rebaja de la categoría del Permiso, y después de varios descensos en dicha escala, retirada del mismo, amenaza infinitamente más temida que cualquiera sanción económica, y posibilidad, naturalmente, de que todo conductor desciasificado pueda rehabilitarse mediante una conducta intachable al cabo de un cierto tiempo de prueba.

Otra medida conveniente sería la creación del “Carnet del Conductor”, como parte integrante del Permiso de Conducir y en el que se consignaran los accidentes y las infracciones graves de que se hiciese responsable a su titular.

Este “Carnet del Conductor” constituiría una verdadera “ficha” jurídico-automovilística que cada cual llevaría consigo y gracias al que se podrían tomar, casi sobre el terreno, las medidas que se imponen contra los insensatos del volante.



GARAGE

# GRAN KURSAAL

EL SALON DEL AUTOMOVIL

Un nuevo garage instalado en las mejores condiciones de luz, aireación y amplitud.

250 coches en una sola nave

Paseo Ramón M.º Lili, 1 (Edificio Gran Kusaal) - Tel. 19698

SAN SEBASTIAN

## GARAGE ARACAMA

GRAN ACADEMIA AUTOMOVILISTA - COCHES  
 RENAULT - 4 - 4 - SEAT - 600 - PEUGEOT - CARNETS  
 DE 2.º, 1.º y 1.º Especial - ENGRASES Y LAVADOS A  
 ALTA PRESION - REPARACION DE NEUMATICOS,  
 SERVICIO GRUA PERMANENTE.

c/ Aguirre Miramón n.º 6 - Tels. 13988-16867

SAN SEBASTIAN

## Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTAS CAMPSA

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL

Accesorios y recambios

"MOVI"

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2 Teléfonos 12279 y 17302

SAN SEBASTIAN

## ACADEMIA AUTOMOVILISTA

SAN MARCIAL, 4  
 TELEFONO 21099

Unica con doble volante  
 (patentado)

## FOTOCOPIAS

ENTREGA EN  
 EL ACTO

## F. MATURANA

Hernani, 10 - SAN SEBASTIAN

Conozca el último modelo de

**Mobylette**

**Mobymatic**

con variador automático de velocidades en

**CASA MINER**

# Detroit y su "Operación Compact"

Los americanos son muy aficionados a las estadísticas. Las cifras tienen para el hombre de Michigan o de Ohio un lenguaje tan sugestivo como los cantos de las sirenas...

Es muy presumible que los TRES GRANDES de Detroit se hayan impresionado o inquietado por los resultados de la ofensiva europea sobre su mercado del automóvil, ya que en breve se verá el nacimiento de tres nuevos modelos: el Ford "Falcon", el Chevrolet "Corvair" y el Chrysler "Valiant".

Estas tres novedades se designan bajo la denominación común de "Compact-Cars".

De este modo, y mientras el Studebaker "Lark", que vimos en el Salón parisino del año pasado, era el resultado de una operación de cirugía estética, los tres coches de los GRANDES de Detroit son consecuencia de originales estudios.

El Chevrolet "Corvair" es un "conducción interior" 4/6 plazas y cuatro puertas. Su motor lo tiene en la parte trasera; se trata de un 6 cilindros horizontales que desarrollan 95 HP al freno, bloque de aluminio y enfriamiento por aire.

Esta originalidad ha levantado una verdadera tempestad en Detroit. Ford y Chrysler han lanzado, incluso, una campaña publicitaria atacando por anticipado al motor trasero de su competidor.

La carrocería del "Corvair" irá desprovista de cromados. Su parte trasera, aunque más plana, tendrá una gran similitud con el Panhard "PL 17". El cofre delante-

ro, o sea el capot, presenta una inclinación muy marcada hacia delante, y las aletas están rematadas por una amplia visera que recubre los dos faros. Tiene, por último, suspensión independiente para las cuatro ruedas.

El Ford "Falcon" se presenta bajo la forma de un "conducción interior" de dos puertas. Su motor es un 6 cilindros clásico, que desarrolla 85 HP al freno. De aspecto elegante, recuerda, por muchos de sus detalles, a la familia Ford. Tiene pocos cromados, salvo una parrilla anterior que engloba los dos faros. Finalmente, sus traseras son iguales a las del Thunderbird.



En espera del resultado de la "Operación Compact", Ford presenta un "super-Compact" de vanguardia, que denomina "Levacar Match 1". En los mandos del "Levacar", coche sin ruedas y con propulsión por aire, se encuentran Kucher, jefe del Laboratorio de Investigaciones de la "Ford Motor Company"; y a su lado, George W. Walker, director de la sección de carrocería.

un motor de 6 cilindros con una inclinación del 30 por ciento, con válvulas a la cabeza y que desarrolla 125 HP. La carrocería es autoportante y las aletas terminan por dos faros empotrados en un recinto rectangular. Pocos cromados y también dispone de cuatro puertas.

Todos éstos modelos serán presentados a precios aproximados de los 2.000 dólares, y uno de los argumentos de venta, copiado de los importadores de coches europeos, será su economía en el consumo, del orden de los 10 litros cada 100 kilómetros.

(Concluye en la pág. siguiente)

En Detroit se piensa que sobre los seis millones de coches, que se venderán en 1960, dos millones serán de los "Compact" para el primer año de venta. Si reparamos en las matriculaciones en los Estados americanos durante el mes de mayo de 1959, llama la atención, comparándolas con los de la misma época de 1958, un aumento del 230 por ciento para el grupo Rambler, lo que prueba un principio de abandono de los americanos ante los monstruosos productos de los TRES GRANDES.

Para el primer semestre de 1959, el grupo Rambler ha producido 214.368 vehículos, contra 91.764 durante el mismo período de 1958. Y el grupo Studebaker ha visto pasar su producción de 18.020 coches a 87.777 de un año al otro. Razonablemente, se puede estimar en 500.000 unidades la producción Rambler y Studebaker para 1960.

Los planes de los importadores prevén un tope de 500.000 coches europeos. Hay sitio todavía para un millón de los "Compact"... si esta cifra no se alcanzase, no hay duda de que los modelos europeos aprovecharían esta circunstancia.

Con los "Compact", los TRES GRANDES persiguen también otra meta: reavivar la exportación de coches americanos. Efectivamente, las exportaciones han descendido de 500.000 por año a 100.000.

Para el viejo mundo, ¿los modelos "Compact" serán más atractivos que la producción de los últimos años?

Así se espera en Detroit, pero sin un excesivo optimismo, ya que Europa ofrece, además de la economía, soluciones técnicas nuevas, y los modelos americanos, aparte Chevrolet, cambian principalmente de carrocerías... La operación "Compact" ha sido lanzada porque Detroit no tenía opción. Era indispensable hacer algo nuevo. Pero si estos modelos no traen al americano la revolución que espera, corren el riesgo de no conocer nada más que un efímero éxito de curiosidad.

La prueba es importante para Detroit, en el momento en que los europeos, después de haber conquistado los sectores costeros del Pacífico y del Atlántico, amagan con una amplia penetración en el país; penetración iniciada por los pequeños modelos, y después por los tipos más pesados, que en un porvenir bastante próximo podrán hacer del "403" Peugeot y del Opel "Kapitán" los competidores directos de los coches "Compact".

De ambos lados, se preparan para la confrontación anunciada. Con optimismo, entre los europeos; con serenidad, pero también con un poco de inquietud, por el lado americano.

G. R.

## TREVIJANO

EL ZAPATO DE CALIDAD  
PARA SEÑORA Y CABALLERO



San Martín, 38 - Teléfono 12183

**SAN SEBASTIAN**

SASTRERIA PARA  
SEÑORA Y CABALLERO



IMPERMEABLES - CONFECCION

**SAN SEBASTIAN • Elcano, 10**

EL NUMERO DEL TELEFONO  
DE NUESTRAS OFICINAS ES EL

**11529**

Rectificación y camisaje de cilindros  
Rectificación de cigüeñales - Rellenado  
de bielas y cojinetes-Mecánica en general

# GARAGE INTERNACIONAL

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.



Avenida General Mola, 7  
Teléfono número 1-24-36  
SAN SEBASTIAN



**STINUS**  
FUNDADA EN 1893

GARAGE  
Gloria, 3 y 5  
Teléf. 10350

CARROCERIA  
Carquizano, 5  
Teléf. 10235

## SAN SEBASTIAN

Servicio permanente - Lavado y pintura de bajos  
Talleres de reparaciones mecánicas  
Construcción y reparación de carrocerías

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA  
DE AUTOMOVILES

# Peugeot

SERVICIO

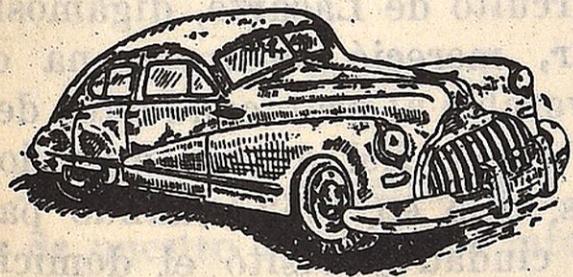
RECAMBIOS

Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias Lavados

Automóviles para viajes



# Garage Otero

Fuenterrabía, 31      Teléf. 14290

SAN SEBASTIAN

## Manufacturas

# OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

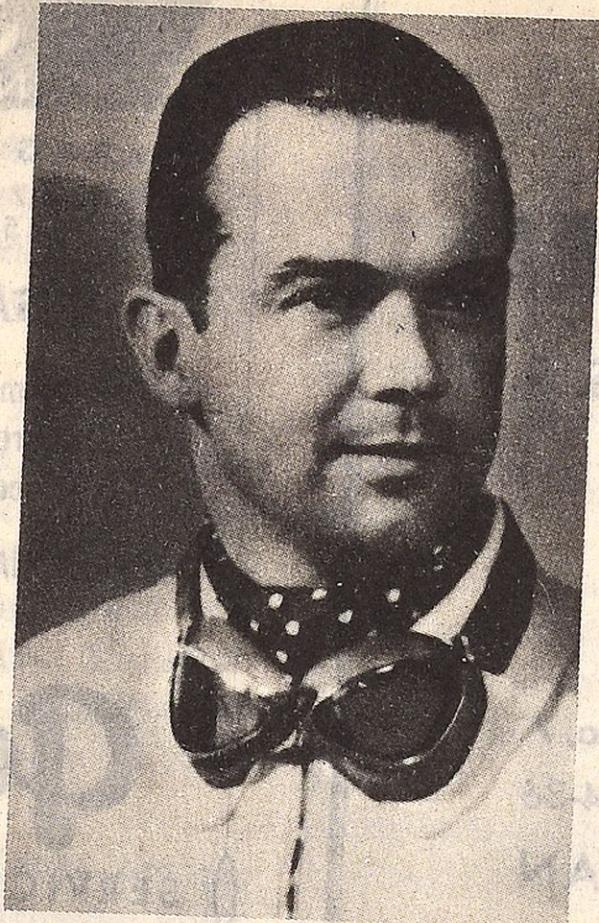
CARROCERIAS Y MUEBLES

Beasain

## MURIO EL 28 DE SEPTIEMBRE RODOLFO CARACCIOLA

Corrió en nuestro Circuito de Lasarte y, en 1935, ganó el Gran Premio de España

Rodolfo Caracciola—cuyo fallecimiento, acaecido el pasado día 28 en un hospital de Kassel (Alemania), difundió la prensa de todo el mundo—fué un corredor automovilista cuya calidad profesional, era un producto mixto de una desusada afición, de una serenidad sin límites ante el riesgo y de un dominio del volante realmente extraordinario. Todo ello hizo de él uno de los conductores de bólidos más excepcionales de cuantos han existido desde que el automovilismo es deporte.



guiente el triunfador del último de los Circuitos. Aquella victoria, puntuable para el Campeonato europeo—que ganó Rodolfo, lo mismo que en 1937 y 38—lo consiguió el 22 de septiembre, fecha verdaderamente memorable, ya que con ella se cerraba, al parecer definitivamente, el Circuito de Lasarte a las competiciones automovilistas. Durante aquel Gran Premio de España de 1935, Caracciola cubrió las treinta vueltas del Circuito—17 kilómetros, 315 metros—a

Caracciola había nacido en Remagen (Rhenania) el 30 de enero de 1901. Tenía, pues, 58 años. Y, aunque alemán de nacimiento, sus abuelos fueron italianos: su apellido nos lo dice con sobrada elocuencia. No pretendemos hacer del gran corredor desaparecido una minuciosa biografía. Las dimensiones de nuestro Boletín nos lo veda. Sin embargo, no hemos de dejar de consignar que tomó parte en 212 pruebas automovilistas, venciendo en 135. En su villa de Rubigliana, cerca de Lugano (Suiza)—donde residía desde que se retiró de las pistas, con su esposa Alicia, dedicado a los negocios—conservaba todos los trofeos conquistados, como un recuerdo perenne y expresivo de un pretérito deportivo glorioso.

Caracciola, nacionalizado suizo últimamente, era una figura popular y familiar para los donostiarras. Pilotando los coches "Mercedes", marca a la que se consagró casi por completo, llevándola al triunfo tantísimas veces, corrió, en varios de los Circuitos de Lasarte, que organizaba el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Segundo, detrás de Fagioli—también piloto de "Mercedes"—en 1934, fué al año si-

una velocidad media de 164,045 kilómetros por hora, y en aquella carrera se llegó a establecer la marca de pasar ante las tribunas a 236 kilómetros por hora. También llegó a poseer el gran corredor que acaba de morir el "record" de la vuelta más rápida al Circuito, en 6 minutos y 9 segundos, a 168,926 a la hora; pero le superó Varzi en 5 m. 58 s. 6/10, a 173,825 por hora. Aquella victoria de 1935 proporcionó a Rodolfo Caracciola 20.000 pesetas y un estupendo trofeo.

El Circuito de Lasarte, digámoslo para terminar, mereció siempre una opinión muy favorable al gran conductor de "Mercedes", quien, fiel a sus impresiones de entonces, dijo en 1952, cuando pasó por nuestra ciudad y visitó el domicilio social del Real Automóvil Club de Guipúzcoa—como participante del "Rallye de Montecarlo" de aquel año—respondiendo a preguntas de un periodista:

—El Circuito de Lasarte era el mejor del mundo. Sí, sí..., dígalo así, sin asombrarse: el mejor. Y creo que puedo presumir de haber rodado en bastantes...

Descanse en paz nuestro gran amigo Caracciola, el formidable piloto.

L. U.

## Juzgados, unos y otras, por un francés

La revista inglesa "The Autocar" ha publicado un sabroso trabajo anónimo, atribuido a un francés, que expresa sus opiniones, después de haber rodado por las carreteras inglesas y cuyos puntos esenciales son los siguientes:

1.º El inglés, aunque sus luces de cambio de dirección funcionen perfectamente, saca siempre un brazo para indicar sus intenciones y cualquiera que sea el tiempo que haga.

2.º La conductora inglesa hace una cosa realmente extraordinaria: exactamente la maniobra que anuncia.

3.º El usuario británico frena siempre en el peor lugar de un viraje y zigzaguea alegremente en las carreteras resbaladizas, lo que explica que un célebre piloto inglés evite el conducir fuera de los circuitos cerrados.

4.º El maniático es el tipo aquel que se divierte colocando constantemente sus dos ruedas del lado derecho, a 40 a la hora, sobre la línea media de la carretera, y no se despega de ella.

5.º Los conductores de camiones son ex-

celentes, y sin su atención, los adelantamientos en las carreteras inglesas serían imposibles.

6.º Para circular por la Gran Bretaña hacen falta un mapa y un compás. Los carteles indicadores son tan ilegibles, que se comprende por qué los camiones están provistos de escaleras o bien por qué se venden tantos anteojos en el país: es para poder descifrarlos.

7.º Es muy fácil entrar en un pueblo inglés; pero es prácticamente imposible poder salir de él.

8.º En todos los restaurantes ingleses, los guisantes tienen el aspecto de haber sido pintados a mano, y

9.º El observador francés señala que en los hoteles británicos no existen más que dos tipos de bañeras: aquellas en las cuales no se debe intentar entrar sin estar provisto de un equipo salvavidas — tales son sus dimensiones —, y el nuevo modelo "económico". En éste no puede usted más que sentarse, y en tal caso, no tendrá agua sino hasta las rodillas, pues si tratase usted de tumbarse, aquélla se desbordaría...

(Viene de la pág. 9).

Casi inmediato ya el cierre de la presente edición de nuestro Boletín nos informamos del fallecimiento de otros dos distinguidos convecinos, socios igualmente muy estimados del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Son los aludidos don Pedro Arrastia Salinas y don Ramón Lerchundi Usobiaga.

El primero, nacido en 1899, era un acreditado industrial taxista, que gozaba de general consideración tanto profesional como particularmente.

Don Ramón Lerchundi Usobiaga, que tenía 63 años, dejó de existir el martes 20 de octubre. El señor Lerchundi tenía un sólido y bien merecido prestigio en el comercio local, donde intervino en la orientación y dirección de establecimientos muy acreditados y favorecidos.

Mediante estas líneas, queremos ser portadores de la sincerísima condolencia de nuestro Club a los familiares de ambos queridos consocios, entre los que se halla don Luis Lerchundi Usobiaga, hermano del segundo y afiliado, asimismo, al Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

TALLERES MECANICOS

# ROFER

Enderezamiento y alargamiento de chasis de camión y automóviles en general

Trabajos en cobre y chapa fina, tuberías escape y silenciosos

Soldadura autógena y eléctrica

Carquizano, 2 SAN SEBASTIAN Tel. 17.314

# Luis Domínguez

TAPICERIA GENERAL  
(GUARNECIDO DE AUTOMOVIL)

Fundas hechas o confeccionadas en el día para toda marca de Automóviles, de loneta y plásticos

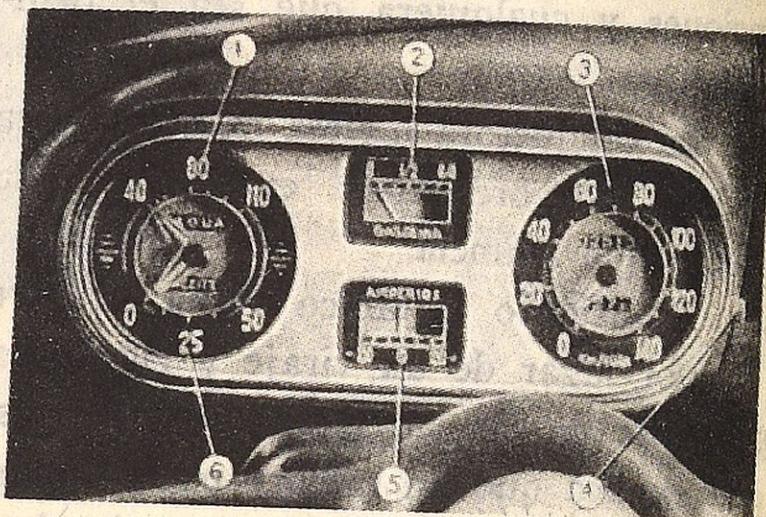
Paseo Colón, 58 y Ramón y Cajal, 2 Tel. 17-5-36

SAN SEBASTIAN

# "MICHEL"

Servicio oficial VEGLIA - BRESSEL de cuenta kilómetros para Seat, Renault, coches utilitarios y todo tipo de motocicletas y servicio oficial BRESSEL - WEBER de carburadores de montaje en SEAT, FIAT, etc.

Gral. Primo Rivera, 2 - P. Colón, 42  
Teléfono 1-23-78 - SAN SEBASTIAN



# GARAGE Y TALLERES

Peña y Goñi, 12-14 • Teléfono 12152

Servicio permanente de

## CAMIÓN - GRÚA

EL SERVICIO FORD LO HALLARA

SIEMPRE CERCA



## PIEZAS LEGITIMAS

# Ford

CONCESIONARIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA:

MIRACRUZ, 5

RONDA, 2

# SAN SEBASTIAN



## MEJOR UNA RUEDA QUE LA CALLE PARA APARCAR

Un ingeniero alemán, el doctor Herzog, propone la construcción de un garage en forma de rueda, como solución a las dificultades que encuentran los coches para aparcar en las grandes poblaciones.

El proyecto parece irreal, pero el principio en que basa el aparcamiento de coches es bastante sencillo. Se trata de una inmensa rueda, de un diámetro de cuarenta metros, la mitad de la cual se encuentra bajo tierra.

Los coches serían colocados en sus respectivas jaulas, que tendrían un gran parecido con las celdillas de una colmena.

El automovilista que quiere encerrar su coche se detiene delante de una de las jaulas vacías, desciende del vehículo y el personal de servicio lo introduce en el hueco asignado. Treinta segundos después, la rueda se pone de nuevo en movimiento. Un dispositivo especial permite al coche conservar siempre la posición horizontal.

La rueda no tiene necesidad de moverse más que 90 grados para que el coche vuelva a salir.

Si se desea guarecer el coche durante largo tiempo, deberá ser descendido a la parte baja de la rueda, que conduce a un garage subterráneo o a las salas de reparación o de limpieza.

Doscientos diez coches tendrían alojamiento en la rueda, y también hasta el doble, si su tamaño permitiese alojarlos en cada jaula uno delante del otro. En el subterráneo podrían guardarse otros doscientos.

Más, pues, de seiscientos podrían ser aparcados en solamente 172 metros cuadrados (superficie necesaria para la rueda).

Otra de las ventajas del dispositivo sería su relativa economía, ya que, según los cálculos del ingeniero Herzog, el precio de esta rueda vendría a ser de unos 70 millones de francos.

# FERNANDO PORSCHE

EL GRAN CONSTRUCTOR AUSTRIACO DE AUTOMOVILES

## II

Por J. M. Borda

Las ideas de Porsche acerca de economía y técnica industrial le hacen conseguir una gran preponderancia sobre los demás técnicos de su época. La forma que tenía de tratar a sus subordinados y obreros hizo alcanzar fama de gran sociólogo, sin haber tenido que profundizar en temas modernos de economía y sociología.

Los muchos trabajos que realizaba Porsche, así como la calidad de los mismos y su forma de actuar le llevaron a ser solicitado por los magnates de la industria europea de aquel entonces.

Sin abandonar sus estudios técnicos del automóvil, diseña y comienza a construir diversos tipos de motores de aviación. En 1910 presenta un nuevo modelo, el "Mercedes-Électromixto" con doble encendido y alimentado por dos magnetos separadamente, que es la gran sensación. Construye, asimismo, toda clase de vehículos para la motorización de los ejércitos alemán y austriaco dedicándose plenamente a la construcción de vehículos de campaña durante la guerra europea de 1914 a 1918. Construye igualmente el gran mortero mecánico motorizado de 105 mm. abordando más tarde la construcción de los primeros coches blindados.

Pero no fué constructor en el sentido estricto de la palabra. Su labor de eterno investigador y estudiante, le hizo obtener los máximos conocimientos de la técnica constructiva, con lo que

pudo suplir ampliamente la carencia de estudios académicos especializados.

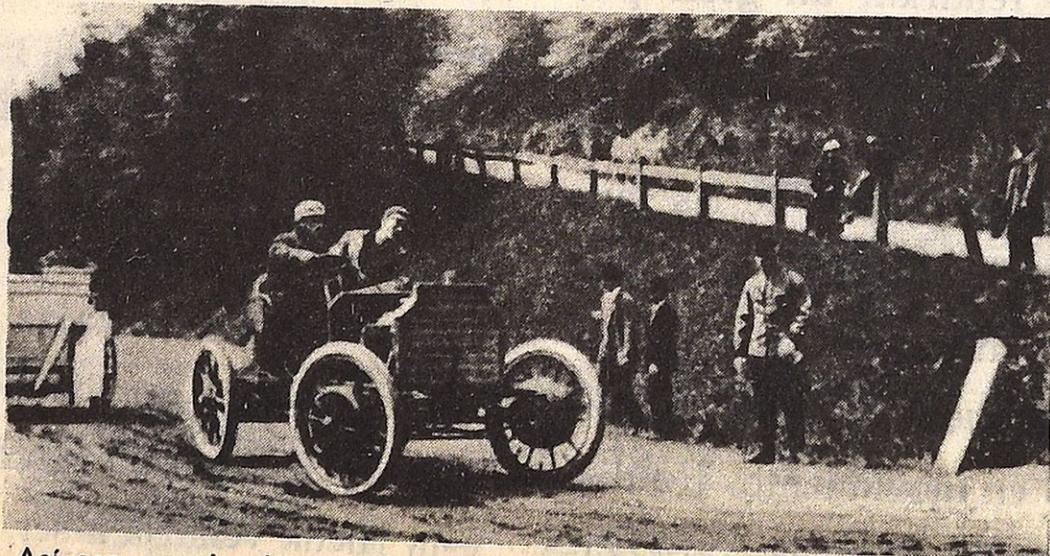
Al cumplir los 42 años, allá por el año 1915, fué investido Doctor Honoris Causa, por la Escuela Superior Técnica de Viena, con motivo de haber sido nombrado Director General de la "AUSTRO-DAIMLER".

Pero la consagración completa de su fama llegó cuando, en 1917, en plena guerra europea, construyó un tractor con tren de municiones para el famoso mortero "Skoda" de 420 mm., que era capaz de una tracción de 24.000 kilos. Al finalizar la contienda bélica en 1918, los días difíciles de la postguerra no desanimaron a Porsche, puesto que comenzó a trabajar nuevamente con toda tenacidad.

Los pesos de los nuevos gravámenes que recayeron sobre la industria del automóvil, llegaron a considerar a estos vehículos como artículo de lujo. Porsche comprende y se da cuenta de que el único que tenía porvenir era el automóvil pequeño y económico; pero como el dinero no abundaba, los fabricantes de aquella época prefirieron el coche grande, lujoso y caro, destinado a la exportación.

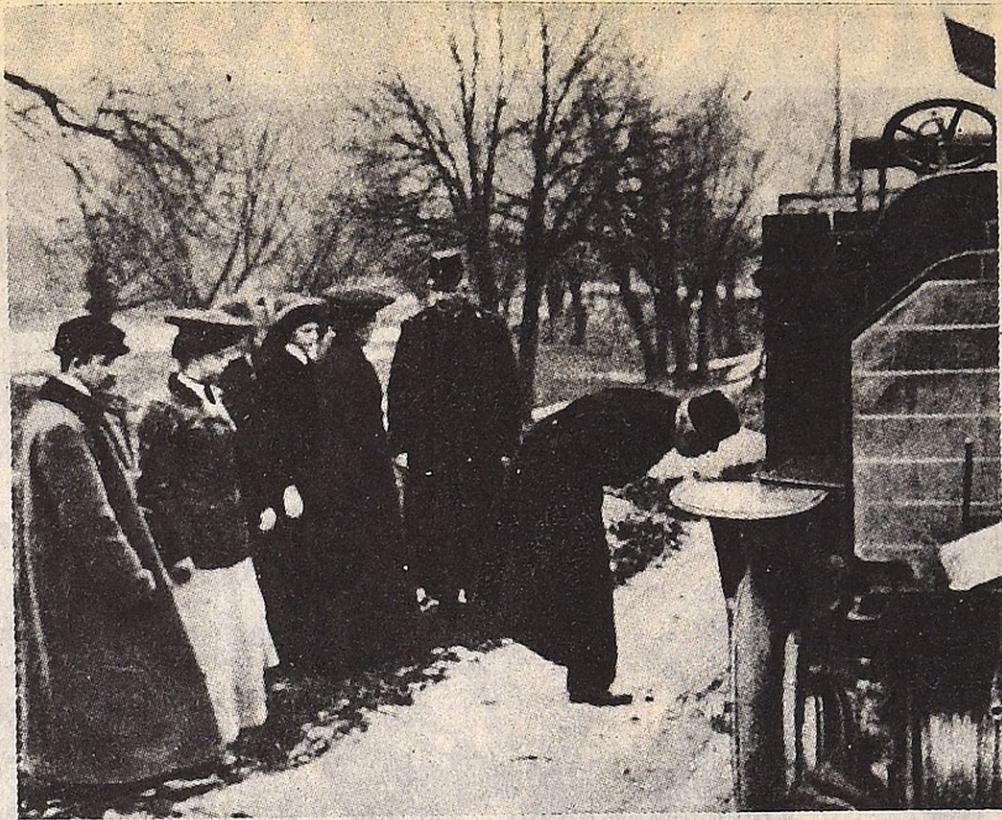
La "DAIMLER" construye los mejores coches de entonces que iban a competir con los "CADILLAC" americano y "ROLLS" inglés.

El Doctor Porsche, al no



Así era un circuito en el año 1902. Porsche en el volante de su Porsche-Lohner como vencedor, de la clase hasta 1000 kgs., en el circuito de Exelberg.

ver claro su desenvolvimiento en Viena, marcha a Stuttgart, donde fijó finalmente su residencia. Presenta un modelo de carreras "MERCEDES", con compresor, el cual, tripulado por el piloto Christian Werner, gana el Gran Premio de "TARGA FLORIO", en Italia.



A la emperatriz Zita (la 3.ª de la derecha) le presentaron durante el invierno de 1916-17, un camión militar construido por Austro-Daimler y diseñado por Porsche (a la izquierda).

Durante sus comienzos en la "DAIMLER - BENZ" no le fueron las cosas todo lo bien que él hubiese deseado. Era conocido en la guerra como compañero, pero no como jefe; en todas partes actúa, manteniendo contacto directo con los obreros y trabajando con ellos.

Cuando surge cualquier fallo o dificultad en un modelo de pruebas, los ingenieros y técnicos discuten.

Porsche se da cuenta de ello; se acerca silenciosamente, arrebatando la bata sucia de un operario y se mete debajo del coche, reparando la avería o localizando el fallo; en tanto los ingenieros terminan la discusión, él presenta a éstos las normas y bases que les servirán para, en el futuro, localizar las averías posibles de los nuevos modelos. De esta manera llegó a granjearse, una vez más, el cariño y la admiración tanto de sus superiores como de los obreros de la fábrica.

Se siente como nativo

cho raro" cuando corría con su "Mercedes" de compresión. Poco después era el piloto de pruebas de confianza de su padre, y muy rara vez se veía durante quince días el mismo automóvil ante la puerta de su villa, en Stuttgart.

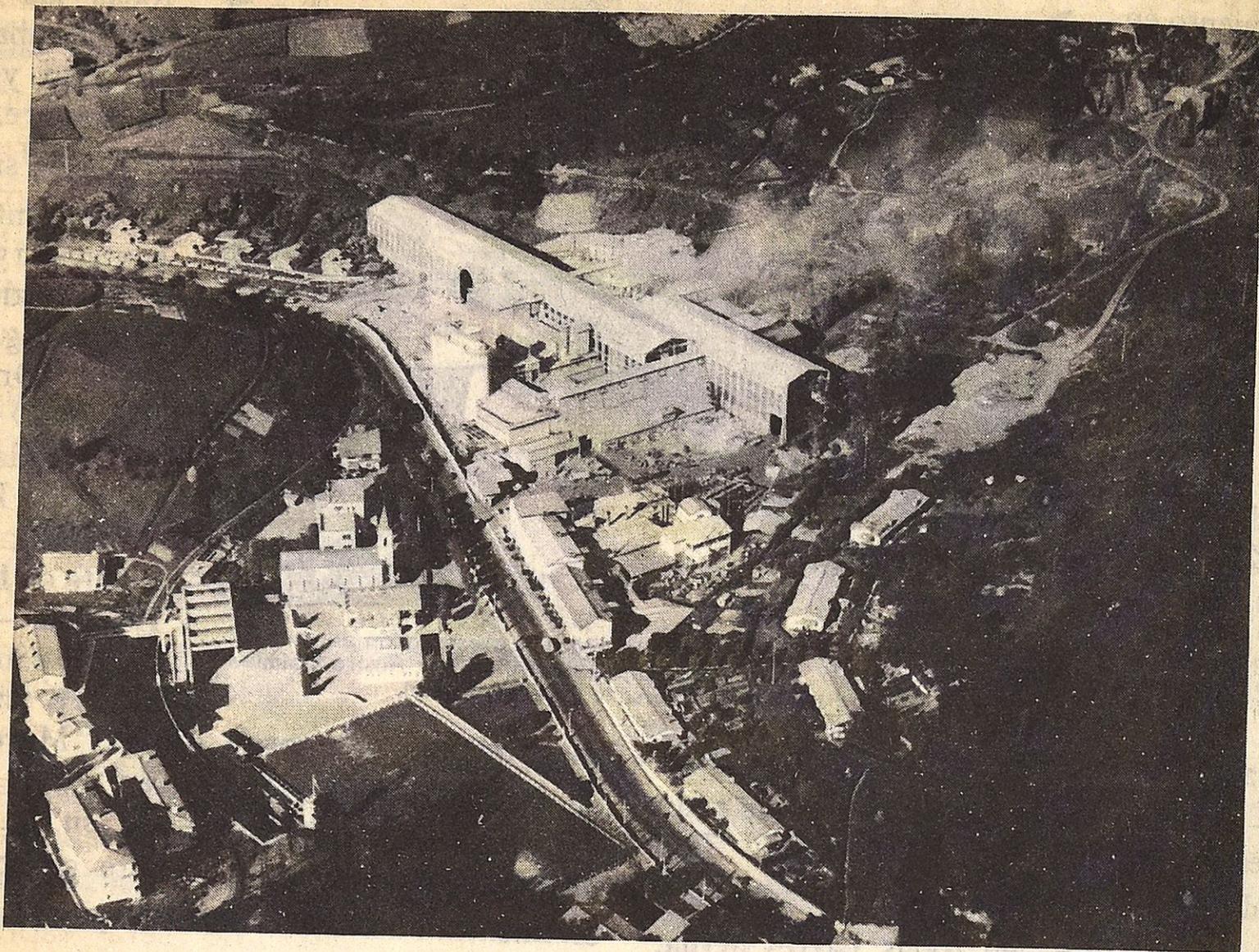
Fiel a su antiguo principio decía: "Es tan importante conducir un nuevo coche como construirlo", y de esta forma probaba y estudiaba todos los nuevos modelos. Porsche fabrica todos los tipos de vehículos, destacando el "Mercedes" - Serie y el de compresión de carreras. Estos son sus preferidos pues en cuantas competiciones toman parte, salen vencedores. Por probar la fabricación de toda clase de vehículos, aborda también la de motocicletas y motores "Diesel", resultando igualmente sus productos los de más éxito.

En 1929 entra a formar parte del Comité Directivo de la "STEYR-WERKE", donde su genio verdaderamente creador aborda, asimismo, importantes empresas.

(Continuará)



"El pequeño Porsche demostró ser un completo dominador de su vehículo" decía en el año 1921, un periódico de Viena. En aquel tiempo FERRY PORSCHE, hijo del fundador, tenía 12 años y un pequeño coche de deporte. Hoy, siguiendo la tradición de la casa, es jefe de la industria.



# **CEMENTOS REZOLA, S. A.**

**Producción anual: 300.000 toneladas**

**Oficinas Centrales: Churruca, 7**

**San Sebastián**

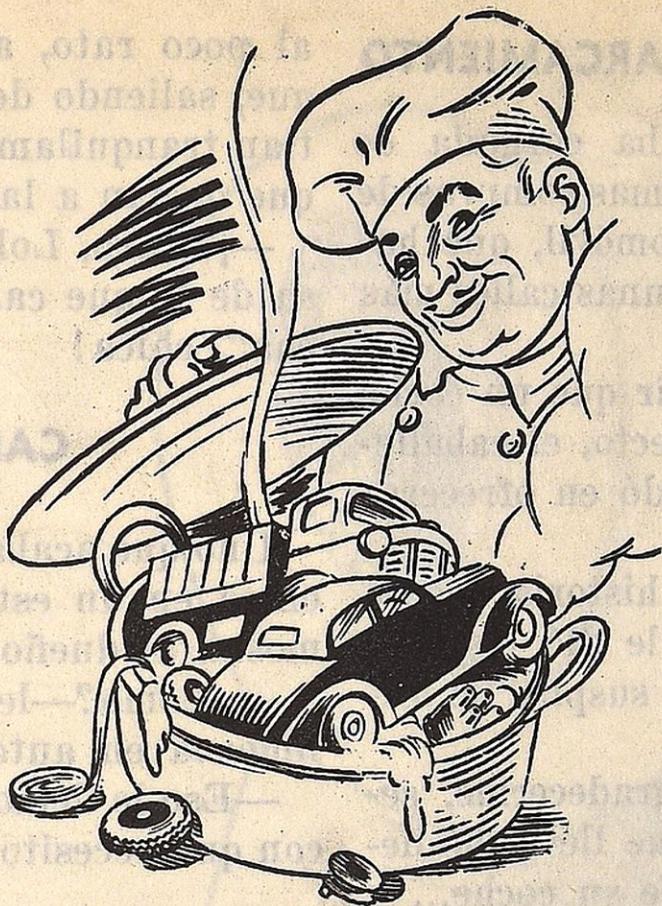
# MENESTRA AUTOMOVILISTA

Ya están camino de los Estados Unidos, y hasta es probable que hayan desembarcado a estas horas, los deportistas madrileños Estebans y Del Val y el «Fiat 1905» de su propiedad, con el que tienen el propósito de dar una formidable vuelta a aquel país, en un viaje de carácter exclusivamente deportivo y que durará unos cuatro meses.



Por cierto, que un diario madrileño, al referirse a la salida de la capital del vetusto «Fiat» en cuestión, publicaba la siguiente lista, fechada en 1902, de los «distinguidos sportsmans» madrileños que entonces poseían coche:

«El duque de Arión, que posee un «Mors» de 16 caballos; don Juan Ibarra, «Panhard» de 24 caballos; duque de Alba, conde de Valdezrana, señor Urcola y don Adolfo Urquijo, «Panhard» de 12 caballos; don Luis Bermejillo, uno de 20 caballos y un «Mors» de 16 ídem; conde de Tilly, «Mors» de 8 ídem; señor Argamasilla, «Panhard» de 8 ídem; conde de Lafitte, un «Mors» de no recordamos cuántos caballos; «Panhard, de 12 ídem, el señor Villapadierna, y de 6 el conde de Peñalver, el vizconde de Garcigrande y el duque de Santo Mauro; este último tiene también un «Peugeot» de 8 caballos; conde de Cabrillas, «Peugeot» de 10 caballos; marqués de Santillana, «Panhard» de 6 caballos; marqués de Tovar, «Daimler» de 6 y 12 caballos (por lo visto tenía dos



motores); el conde del Valle, «Daimler» alemán de 16 ídem; señor Longoria, «Mors» de 10 ídem. También tiene automóvil el marqués de Carvajal.



Un proyecto de ley sobre la reforma de la entrega del permiso de conducir será puesto a discusión próximamente en el parlamento alemán. Si se adopta, el ciudadano alemán que pase los corres-

pondientes «tests» no será «aprobado» más que a título temporal. Igual que en la Gran Bretaña le será entregado entonces un permiso provisional que no será reconocido como permiso definitivo más que si el nuevo conductor no ha provocado ningún accidente en el curso de sus primeros seis meses de conductor.



Según cifras de estadísticas municipales, publicadas por la Unesco, en París, en lo referente al transporte de superficie en las principales ciudades del mundo, la tarifa normal de tranvías en Bruselas, era de 4,50 francos belgas, (5,440 ptas.); el recorrido medio de los autobuses de Londres, algo más de dos chelines (unas 18 ptas.); la tarifa normal de autobuses en Roma, 30 liras (3,10 ptas.); la tarifa mínima de autobuses en París, 30 francos (3,75 ptas.), y cada sección de unos 900 metros 15 francos más (1,85 ptas.); la tarifa normal de autobuses en Nueva York, 25 centavos de dólar (15 ptas.)

# HUMOR DEL AUTOMOVIL

## EL PROBLEMA DEL APARCAMIENTO

Nuestra protagonista iba cargada de grandes paquetes—sus últimas compras de Navidad—camino del automóvil, que había dejado estacionado algunas calles más allá.

De pronto, creyó advertir que un coche seguía sus pasos. Y, en efecto, el caballero que lo conducía no tardó en ofrecerse para llevarla.

La señorita de nuestra historia aceptó el amable ofrecimiento y le dió las gracias. Pero él, lanzando un suspiro de alivio, le dijo:

—No tiene nada que agradecerme, señorita. Por los paquetes que lleva, he deducido que iba en busca de su coche... y hace media hora que estoy buscando un sitio para aparcar el mío.

## GALANTERIA MOTORIZADA

El propietario de un garage vió cómo una muchacha, elegantemente vestida, trabajaba con gran esfuerzo para cambiar una rueda de su coche.

El "garagista", amablemente, hizo el trabajo por ella, sin quererle cobrar un céntimo.

Pero cuál no sería la sorpresa cuando,



—Es extraño que en una encrucijada tan peligrosa no haya ni siquiera un agente.

al poco rato, aparecieron dos mocetones que, saliendo de un bar inmediato, se metían tranquilamente en el coche, al tiempo que decían a la muchacha:

—¡Bravo, Loli!... Te has dado más prisa de lo que calculábamos. ¡Eres un "hacha", chica!

## CASO URGENTE

Uno que acababa de apearse de un taxi, entra en un establecimiento y le pide limosna al dueño.

—¿Cómo?—le dice éste—: ¿Pide usted limosna en automóvil?

—Eso le demostrará a usted la urgencia con que necesito mil pesetas.

## PUNTOS DE VISTA

Un londinense, un neoyorkino y un parisiense, vuelan sobre el Sahara. Desde la cabina del piloto admiran el inmenso mar de arena que se abre ante sus ojos.

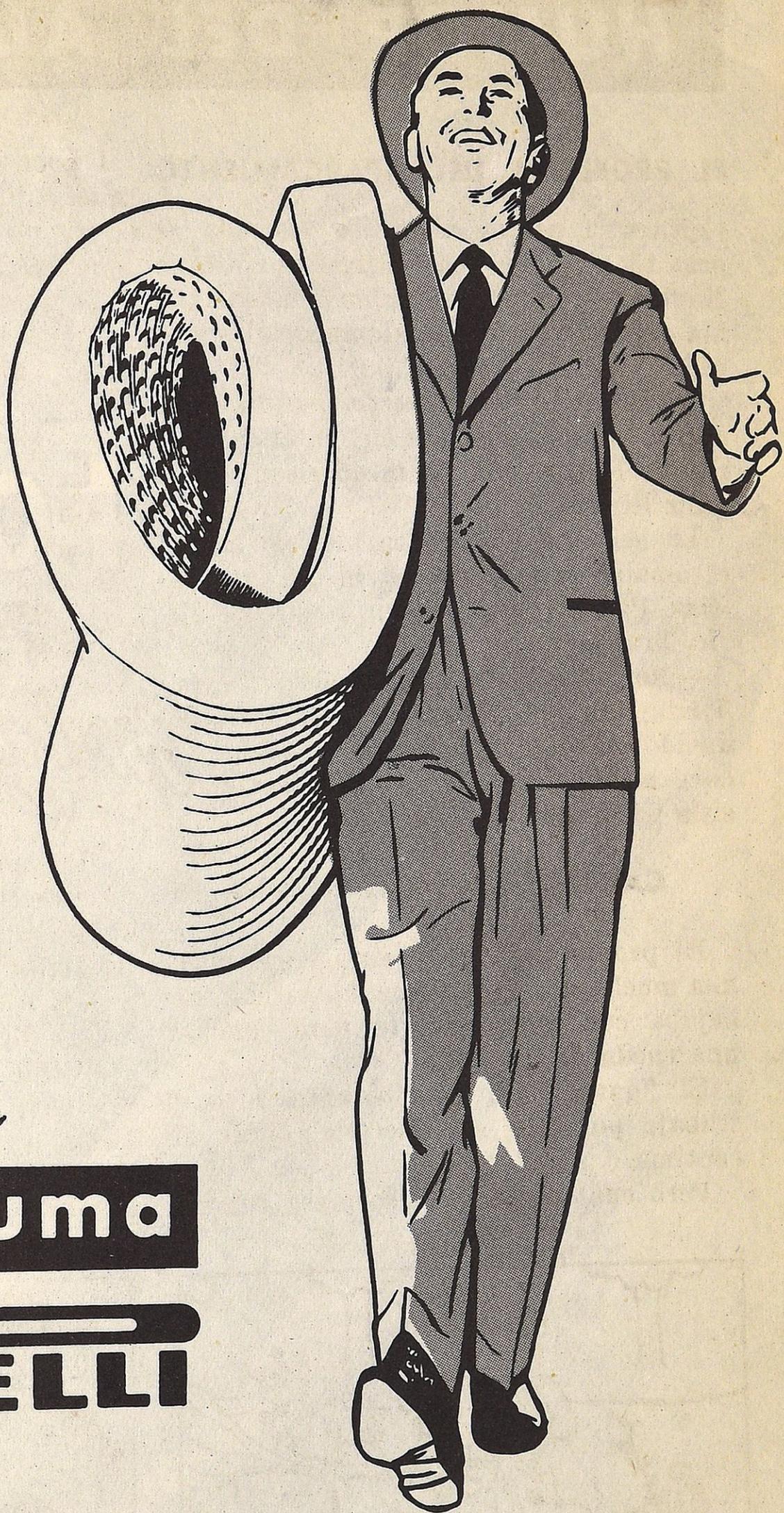
—¡Un buen sitio para un terreno de golf!—dice el londinense.

—¡Qué cantidad de reservas petrolíferas bajo la arena!—comenta el neoyorkino.

—¡Magnífico parque de estacionamiento de coches!—concluye el parisiense.



—No, no le dejes el volante. Vas muy bien para no haber tomado más que cinco lecciones.



*Colchón*

**gomespuma**

**PIRELLI**



TODOS LOS PRODUCTOS **gomespuma** **PIRELLI** ... SON PARA SIEMPRE

De venta en **INUNSA**  
**San Sebastián · Eibar**



**FOAMEX**

**Firestone**

*Burbujas de confort*

**XIMENEZ**  
**y Cia, S.A.**

SAN SEBASTIAN • PAMPLONA  
• LOGROÑO • TUDELA •