

El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2.º EPOCA - N.º 34

NOVIEMBRE 1970



CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

de Tourisme
ESENTACION
de ESPAÑA (RACE)
MADRID - 3

Nº 679370 D

valable jusqu'au
delivrée à M
domici

FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO
Factor de Rhesus
Fecha de nacimiento

—El REAL AUTOMOVIL CLUB de ESPAÑA (RACE) recomienda a todos los Clubs de la A. I. T. que se adhieran a esta Association

The REAL AUTOMOVIL CLUB of this RACE

ACE

le de

ades)

acion)

Factor de Rhesus
Rhesus factor
Rhesus factor

Fecha de nacimiento
Date of naissance
Positivo
Positif

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

Firma del Médico
Signature of the Doctor
Unterschrift des Arztes

CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES INFRACTIONS A LA POLICE ROUTIERE
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

En caso de infracción a las leyes y las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

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

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

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

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA
Signature du titulaire:
Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme:
NO ES VALE

Cinquante francs suisses
Fr. 50.-

D.M.	46
Nouveau franc	46
Escudo	16
Fr. helvético	16
Lira	1600
Real	1600
Swedish krona	1600
Norske kroner	1600
Dinara jugoslavena	1600
Dinara	1600
Suomen markkaa	1600

Cent francs suisses
Fr. 100.-

D.M.	92
Nouveau franc	92
Escudo	32
Fr. helvético	32
Lira	3200
Real	3200
Swedish krona	3200
Norske kroner	3200
Dinara jugoslavena	3200
Dinara	3200
Suomen markkaa	3200

Soixante-quinze fr. suisses
Fr. 75.-

D.M.	69
Nouveau franc	69
Escudo	24
Fr. helvético	24
Lira	2400
Real	2400
Swedish krona	2400
Norske kroner	2400
Dinara jugoslavena	2400
Dinara	2400
Suomen markkaa	2400

Deux cents francs suisses
Fr. 200.-

D.M.	184
Nouveau franc	184
Escudo	64
Fr. helvético	64
Lira	6400
Real	6400
Swedish krona	6400
Norske kroner	6400
Dinara jugoslavena	6400
Dinara	6400
Suomen markkaa	6400

a su alcance **1.000.000 DE PTAS.**

en el cuarto sorteo de premios al ahorro 1970



* Solicite sus opciones
en nuestras Oficinas

El AHORRO ORDINARIO ya constituido también tiene opción a premios.
Se estimula el ahorro favoreciendo la apertura de NUEVAS LIBRETAS.
También optan a los premios las láminas de AHORRO A PLAZO anteriormente existentes.
Plazo: hasta el 30 de noviembre de 1970

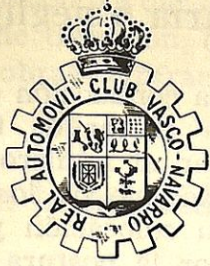


CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN



BANCO DE VIZCAYA
Para personas como usted

Aprobado por el Banco de España con el N.º 7398



El Automóvil Club VASCO-NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Luz y neumáticos	3
La suspensión del permiso de conducir	4
Noticias en torno del automóvil	6
Información del Club.....	9
Cuando crujen los neumáticos... ..	11
Hacia la unificación de los códigos de la circulación europeos	12
Presente y futuro de las rutas nacionales en Guipúzcoa	17
Ejercicios gimnásticos para conductores	20
El cocheo	23
París-Salón del Automóvil 1970	25
Novedades	30
Suecia inicia la ofensiva del 71	32
El motor de agua necesita 80 baterías para andar 100 kilómetros	35
La Jefatura Central de Tráfico inicia la campaña internacional del alumbrado y del neumático	37
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: VIZCAYA - Casa de Junta de Sopuerta
(Foto: Foat)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

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

Vizcaya

BILBAO

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

Oficina central y redacción:

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

Precio de venta al público 10 Pesetas

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

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:
Gerardo Erasquin Olazábal

LUZ Y NEUMATICOS

Luz y ruedas es al automóvil lo que ojos y pies al hombre.

Cuando la vista humana está cansada o padece miopía es preciso repararla. Los pies necesitan ser protegidos con el calzado. Si éste se deteriora o la suela se alisa en exceso se produce el resbalón. Hay que comprarse otros zapatos...

Dos órganos primordiales que es preciso cuidar porque son la propia esencia del ser.

El automóvil posee también esos dos órganos vitales, es preciso impedir que se convierta en arma mortífera sin control.

La Campaña Internacional del Alumbrado y el Neumático, organizada por la Jefatura Central de Tráfico tiende a ese fin: impedir la transformación de un elemento útil para el hombre en un monstruo que amenace su existencia.

Se han adoptado las máximas medidas; se ha pedido la colaboración de aquellos organismos que pueden presentar una ayuda que reportará bienes a todos. La campaña está en marcha, ahora hace falta que germine en la voluntad de los conductores, sin duda los más interesados, pero también los que cierran sus oídos a la llamada pensando que están por encima de todas estas prevenciones.

En honor a la verdad es preciso admitir que las anteriores campañas de alumbrado —esta va a ser la primera vez que van unidos estos dos controles: luz y neumáticos— obtuvieron un éxito notable. Aparte lo que digan las estadísticas, el reglaje de los faros se apreciaba «de visu» a lo largo de las carreteras, cuando circulando con luz de cruce no hacían daño las luces de los coches que marchaban en dirección contraria. Es más, de campaña a campaña se va notando paulatinamente una modificación en la luz de los faros, consecuencia del lógico desajuste.

Resulta por ello imprescindible la puesta en marcha de estas campañas en un plazo de tiempo prudencial.

En esta ocasión se trata de cubrir dos objetivos: luz y neumáticos. Esperamos que por bien de todos se acoja esta iniciativa con el mayor entusiasmo.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

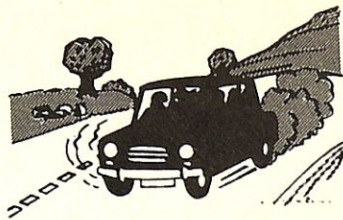
LA SUSPENSION DEL PERMISO DE CONducir

INFRACCIONES DEL CODIGO DE LA CIRCULACION QUE SUPONEN ESTA PENALIDAD

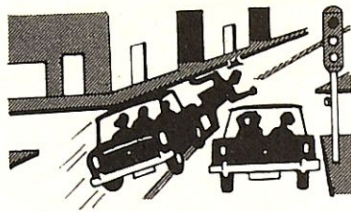
La Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico ha dictado muy recientemente una Circular, en la que se subrayan aquellas infracciones más frecuentes que pueden ser causa, aparte de una sanción de multa, de la suspensión del permiso de conducir, que se puede decretar por un tiempo de hasta tres meses.

Con este motivo la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona, ha hecho pública una nota en la que se informa de las infracciones del Código de la Circulación que suponen esta penalidad. Estas son:

La conducción temeraria o negligente



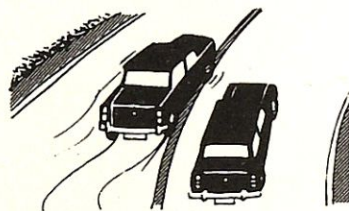
La conducción de un vehículo de motor de tal modo que, por el número notoriamente excesivo de los viajeros, por su colocación y, en su caso, por la postura adoptada respecto a cualquiera de ellos por el conductor, la libertad de movimiento de éste, su campo de visión o su consciente atención quedan sensiblemente disminuidos. (Infracción al párrafo 1.º del artículo 18.)



Rebasar a otros vehículos parados en intersecciones, semáforos con luz intermitente o pasos de peatones, sin cerciorarse —por no tener visibilidad a ambos lados— de que puede hacerse sin peligro de accidente. (Infracción al párrafo primero del artículo 18.)

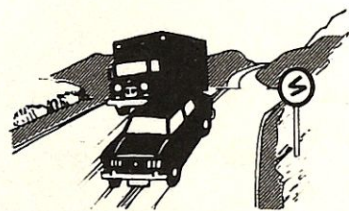


La conducción de un vehículo de motor a una velocidad notablemente superior a la autorizada en un determinado lugar, o excesiva en relación con la potencia, características y condiciones técnicas del vehículo, estado de la calzada o densidad de usuarios de la vía pública, de tal forma que se ponga en peligro la seguridad de la circulación. (Infracción al párrafo primero del artículo 18.)



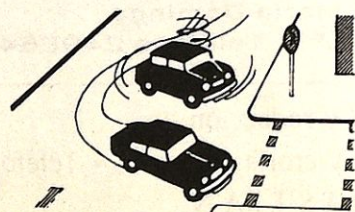
Entablar competencia de velocidad con vehículos de motor. (Infracción al artículo 19.)

No circular por la derecha



Circular con un vehículo en curvas o cambios de rasante sin visibilidad invadiendo total o parcialmente la mitad izquierda de la calzada, de tal modo que pueda fundamentarse, dada la clase y potencia del vehículo, de la velocidad que lleva y del trazado de la vía, que de presentarse otro vehículo en dirección contraria no podría el infractor situar el suyo en la mitad derecha a una distancia de aquél no inferior a treinta metros. (Infracción al párrafo tercero del artículo 21.)

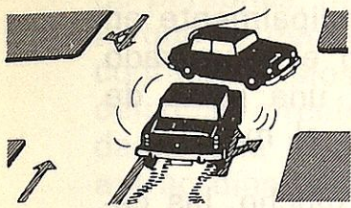
Los cambios de dirección



Cambiar la dirección de un vehículo interceptando con ello la marcha de otro que circule en sentido contrario, de tal modo que obligue a su conductor, para evitar la colisión y en relación a la velocidad que ambos vehículos lleven, a hacer una brusca

peligrosa desviación o a dar una violenta frenada; o hacer igual cambio de dirección, obligando a su conductor a análogas maniobras. (Infracción al apartado a) del artículo 25.)

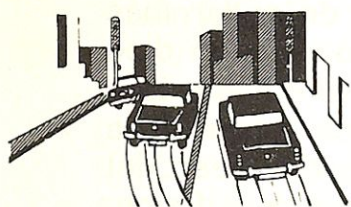
El respeto a la prioridad de paso



Interceptar el paso de un vehículo que se acerca por la derecha o por una vía de prioridad señalizada en una intersección, si se obliga a su conductor, para evitar la colisión y en relación con la velocidad

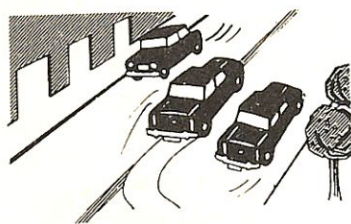
que lleven, a desviar de modo brusco o a frenar violentamente. (Infracción a los apartados d) y c) del artículo 25.)

Adelantamientos



Adelantar por la derecha a un vehículo cuyo conductor no hubiera señalado su intención de tomar otra vía a la izquierda y de tal forma que el último se vea obligado a desviarse bruscamente o a

frenar de modo violento para no colisionar con el adelantante u otro tercer vehículo que se aproxima en dirección contraria. (Infracción al párrafo segundo del artículo 30.)



Adelantar a un vehículo o rebasar un obstáculo invadiendo la mitad izquierda de la calzada cuando otro vehículo se aproxima en dirección contraria, de modo que se obligue al conductor de este último

o del vehículo adelantado a desviarse bruscamente o a frenar de modo súbito para evitar la colisión. (Infracción al apartado a) del artículo 30 y al 40.)



Adelantar o rebasar a un vehículo en curva, cambio de rasante u otro lugar sin visibilidad, con invasión de la mitad izquierda de la calzada, de manera que pueda fundamentalmente calcularse, en razón

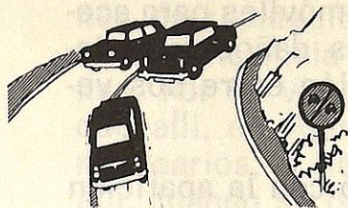
de la clase y potencia del vehículo que adelante, de la velocidad que lleve y del trazado de la vía, que de aproximarse otro vehículo en dirección contraria, no podría el infractor situar el suyo en la mitad derecha de la calzada a una distancia de aquél no inferior a treinta metros. (Infracción a los apartados a) y d) del artículo 30 y al 40.)



Interceptar la marcha del vehículo adelantado al volver bruscamente a la mitad derecha de la calzada, una vez hecho el adelantamiento, e interceptar la marcha del vehículo que, previo aviso, pretende adelantar, de forma que, en ambos casos, el conductor del otro vehículo que se vea obligado para evitar la colisión y en relación con la velocidad de los vehícu-

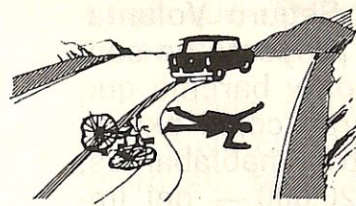
los, a salirse de la vía, desviarse brusca y peligrosamente o frenar de modo súbito. (Infracción a los apartados c) o i) del artículo 30.)

Paradas y estacionamientos



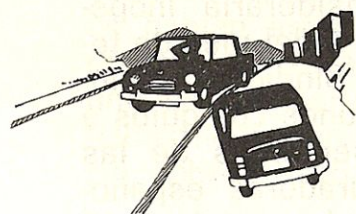
Parar o estacionar un vehículo en curvas, cambios de rasante o sus proximidades u otro lugar sin visibilidad de vías interurbanas, de manera que el conductor del vehículo que pretenda rebasarlos tenga

que efectuar la maniobra que, como merecedora de sanción, hemos descrito como 9.º; o abandonar calzados de grandes dimensiones en los citados lugares o en vías interurbanas insuficientemente iluminadas. (Infracción a los artículos 45 y 48.)

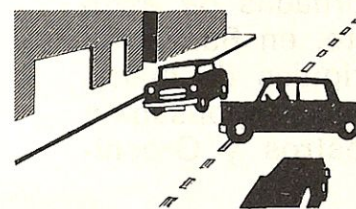


No detenerse el implicado en un accidente, cuando se compruebe fundamenta que tuvo conocimiento cierto de aquél. (Infracción al apartado I a) del artículo 49.)

Utilización de las luces del vehículo

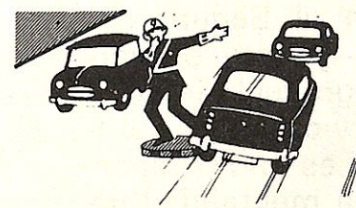


Dar, mantener o restablecer el alumbrado intensivo en el cruce con otro vehículo que se acerca en dirección contraria a cuyo conductor pueda deslumbrarse. (Infracción al apartado B) del artículo 147.)



Estacionar de noche el vehículo sin luces invadiendo total o parcialmente la calzada en vía interurbana insuficientemente iluminada. (Infracción al apartado a) del artículo 149.)

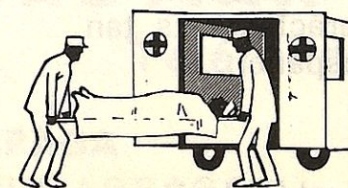
Obediencia a órdenes de agentes o semáforos



No detenerse ante la luz roja de un semáforo o la señal de alto de un agente, haciéndolo con marcha viva o manifiesta desatención a las incidencias del tráfico de tal forma que se cree una situación evidentemente

perigrosa para la seguridad vial, aunque no se traduzca en maniobras de emergencia efectuadas por otros vehículos, pues de existir se sancionaría conforme a la infracción descrita como 7.º si se trata de cruce de vías. (Infracción a los apartados b), número 2 y c) del artículo 174, respectivamente.)

Otras infracciones



Cualquiera otra infracción a los preceptos y apartados indicados, concurriendo circunstancias análogas a las descritas en los supuestos anteriores, cuando se origine un riesgo de colisión o accidente, aunque se conjure o evite por la acción de terceros.

En el número 24 correspondiente al pasado mes de enero de esta misma Revista, explicábamos a nuestros lectores en qué consistía la «CONVENCIÓN DE INDEMNIZACIÓN DIRECTA - I.D.A.», practicada en Francia por la casi totalidad de las Sociedades de Seguros de Automóviles para acelerar la liquidación de los daños materiales ocasionados por colisión entre dos vehículos.

Casualmente, coincidió con la aparición de nuestro comentario el envío por parte del Grupo IX (Automóviles), Sección Económica del Sindicato Nacional del Seguro, a todas las entidades que en España operan en el Seguro de Automóviles, de un «Proyecto de Convenio entre Aseguradores para liquidación de daños materiales por Responsabilidad Civil del Seguro Voluntario de Automóviles». Este proyecto de convenio, así como los gráficos y baremo que al mismo acompañaban, eran copia exacta del francés de que nosotros hablábamos, con limitación a pesetas 20.000,— del importe de los daños sufridos por cada vehículo. De ahí para arriba, el Convenio —caso de que fuera aprobado y entrara en funcionamiento—, se consideraría inoperante. Durante los días 3 y 5 del mes de febrero se celebraron en el Sindicato Nacional, acerca de este tema, unos coloquios a los que acudieron representantes de las distintas entidades aseguradoras españolas; y a mediados del pasado mes de octubre se celebraron unas jornadas de estudio, sobre el mismo asunto, en Barcelona y en Madrid, jornadas dirigidas de manera particular a las personas responsables de los Servicios de Siniestros y Organización.

¿Qué es lo que saldrá de todo esto? No lo sabemos, pero lo que sí es indudable es el interés que la institución aseguradora tiene en solucionar no ya tan sólo los problemas que atañen al Seguro del Automóvil, sino también —y esto es verdaderamente digno de agradecimiento— en prestar un eficiente servicio a los automovilistas. Efectivamente, es muy importante fomentar y llevar a la mentalidad de cuantos toman entre sus manos un volante, el concepto de responsabilidad que tal acción lleva consigo. Ello repercutirá sin duda de ninguna clase en la mejora del tráfico que, por cierto, tanta falta nos hace.

Es indudable, pues, el interés de la institución aseguradora en España. Cosa distinta es que el Convenio se lleve a la práctica. Complimentar un «atestado amigable», así, en frío, parece cosa sencilla. Pero... ¿qué ocurrirá en la práctica? Es tan especial el carácter del español...

Leemos que Lindsay, alcalde de Nueva York, está preocupado. Por dos cosas: por

la polución del aire y por los enormes atascos que producen los coches en su circulación por dicha ciudad, principalmente en lo que allí se conoce como el «cuadrado central», donde, por cierto, una plaza de garaje cuesta 7.000 pesetas al mes.

Se dice que a no tardar mucho, las calles 33 y 34 de Manhattan serán prohibidas a los automóviles. Ustedes dirán que seguramente habrá protestas y gestiones para que tal medida no se lleve a efecto. Efectivamente, las hay; pero no por parte de los automovilistas ciertamente, sino por parte de los comerciantes, que dicen que el cliente no es capaz de andar más de 600 metros. Desde luego, ello no dice mucho en favor de los neoyorquinos. Nos referimos a eso que aquí tanto se pregona de la práctica de algún deporte; a eso del «contamos contigo». Poco ejercicio físico, constante tensión emocional, angustia, nervios, «stress», es la estampa clásica del ejecutivo medio norteamericano, siempre pendiente de su escalada profesional.

Pero si el problema de la circulación alcanza en la gran urbe neoyorkina su máxima proporción, también es indudable que en ciertas poblaciones españolas es francamente preocupante. Madrid, Barcelona, Bilbao y otras ciudades se hallan en ciertos sectores casi al borde de la saturación. Y también San Sebastián, que en el pasado verano se ha visto desbordada por un tráfico imponente.

El año 1969 fue para el Seguro de Automóviles en Gran Bretaña, el peor de los registrados en toda su historia. Las empresas afiliadas a la «British Insurance Association» experimentaron, en el año citado, un déficit de 39,7 millones de libras esterlinas en el ramo de automóviles. Se comenta que estos desfavorables resultados darán origen a un incremento en las primas de estos Seguros.

Ahora bien; este problema, que se produce en todo el mundo, alcanza en España caracteres francamente alarmantes. Como es sabido, nuestras tarifas de daños al propio vehículo (las del seguro combinado o a «todo riesgo») están congeladas desde el año 1957; y las de responsabilidad civil (o de «daños a terceros») desde 1965.

Por otra parte, hasta el más profano se da cuenta del carácter esencialmente dinámico de este ramo, superior a cualquier

O DEL AUTOMOVIL

Por JOSE AYESTARAN

otro. El automóvil apetece a todo el mundo, y cada día acceden a él mayor número de personas, muchas de ellas jóvenes, con lo que la densidad de circulación está en continua explosión. Este incremento en la densidad circulatoria, y las mayores velocidades que los vehículos alcanzan, inciden extraordinariamente en la siniestralidad, cada día más acusada; en frecuencia y en cuantía económica, pues tampoco hay que olvidar que los salarios del personal de talleres, cada vez mayores lógicamente, y el perfeccionamiento estético de las carrocerías, repercuten en el costo de las reparaciones.

En el año 1968, las secciones de siniestros de las aseguradoras españolas registraron 1.750.000 accidentes, que en conjunto supusieron indemnizaciones por más de 8.000 millones de pesetas. La pérdida experimentada se calcula en el orden de los 1.000 millones.

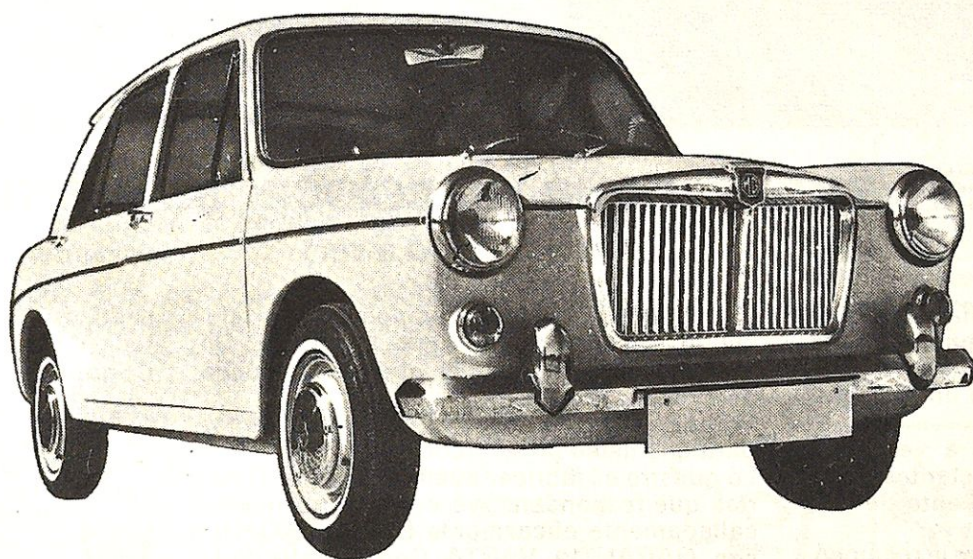
Estas cifras hacen evidente la necesidad de un incremento de las tarifas. Pero como esto es siempre antipopular, la medida no es adoptada por la Administración,

con lo que el problema se agudiza cada día que pasa. ¿Hasta cuándo...?

Hablan los periódicos de la poca conciencia profesional en los talleres alemanes de reparación de automóviles; de falta de eficiencia y de otras cosas parecidas. Por lo visto también hay quien cree que allí, en Alemania, los talleres no son necesarios, o hacen falta muy poco. Que allí, cuando se observa que un coche tiene algún fallo, lo que se hace es comprar otro nuevo.

Nosotros diríamos que ni tanto ni tan calvo. Por lo menos no es esa la impresión que un joven donostiarra sacó el pasado verano con motivo de un viaje, largo viaje, que realizó con su R-12 recién puesto en carretera.

Cuando salió de San Sebastián el coche, cuyo cuentakilómetros marcaba el número 46, tenía el surtidor derecho del lavacristales obstruido. Cuando regresó, después de haber llegado hasta Copenhague y recorrido más de 4.400 kilómetros, el surtidor en cuestión estaba desobstruido. Lo habían arreglado en Hamburgo, donde efectuó la revisión de los 2.000 kms. en uno de los Servicios Renault. ¡Ah!, y sin haber hecho previamente ningún comentario sobre la obstrucción.



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29

Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



El conductor que vio colocar su batería (y no la volvió a ver)

Le dijeron que había que cambiar la batería. El dijo que sí. Vio cómo quitaban la antigua. Vio cómo ponían una OXIVOL nueva. Y se fue. Había visto su batería. Durante un momento se había fijado en ella.

Lo cierto es que no la volvió a ver. No le creaba problemas crónicos, constantes, pegajosos. No tenía que estar pendiente de ella. Y no lo estaba.

Como mucho, hacía lo mismo que le recomendamos a usted: pedirle al Taller que le mantuviese la batería de su coche en perfecto estado.

Ese es todo el cuidado que necesita un elemento tan importante como la batería. Un elemento importante del que usted puede despreocuparse.

Porque su Taller y nosotros nos preocupamos para que usted no se preocupe.

Lo nuestro es fabricar buenas baterías. Baterías que responden, que cumplen su misión calladamente, eficazmente. Baterías OXIVOL, con GARANTIA VARTA. Con garantía de la primera marca europea de baterías.

La batería OXIVOL no necesita atenciones especiales. Usted puede viajar despreocu-

pado de ella, sin fijarse en ella, reservando toda su vista para conducir.

Conduzca con sus cinco sentidos.

Las baterías OXIVOL están cargadas en seco. Es decir, salen de fábrica con toda la carga eléctrica montada en su interior, pero sin líquido en los vasos. En el momento en que se rellenan con la mezcla de ácido, están en perfectas condiciones de servicio.



Cargada en seco
GARANTIA VARTA.

Despreocúpese de la batería.



En su coche,
la batería **OXIVOL**
responde.

ESCUELA DE CONDUCIR — SECCION DE SAN SEBASTIAN

Se pone en conocimiento de los señores socios que habiendo quedado completo el curso del mes de noviembre, se ha organizado el próximo para comenzar las clases teóricas el día 1.º de diciembre a las 19 horas.

Quienes estén interesados en asistir a dicho curso, bien sean socios o familiares, esposas o hijos no emancipados, pueden pasar por las oficinas del Club para hacer su inscripción.

SECCION DE IRUN

Al igual que en la Escuela de San Sebastián, el próximo ciclo en la de Irún dará comienzo el día 1.º de diciembre y a la misma hora que en San Sebastián, a las 19,00, debiendo hacerse las inscripciones en la oficina del Club en Irún.

DON ANTONIO RAMON BERNABEU, NUEVO JEFE PROVINCIAL DE TRAFICO

Recientemente ha sido nombrado jefe provincial de Tráfico de Guipúzcoa don Antonio Ramón Bernabeu González, como consecuencia del fallecimiento de don Manuel Gaztelu Andoño que durante tantos años estuvo al frente de la Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa.

El recuerdo de quienes conocimos al señor Gaztelu será inolvidable. Hizo una gran labor al frente de este importante organismo. De una gran firmeza, sabía ser comprensivo cuando las circunstancias lo requerían. El respeto estaba unido al afecto y todos los que estuvieron a sus órdenes experimentaron un gran dolor al producirse su fallecimiento.

En estos momentos se halla al frente de esta Jefatura el señor Bernabeu González. Al tiempo que le saludamos poniéndonos a su entera disposición, le deseamos los mayores éxitos en su nuevo cargo.

INGENIERIA BRITANICA EN LA AUTOPISTA DE BILBAO

El Ministerio de Comercio de la Gran Bretaña ha hecho saber recientemente que la industria de ingeniería y los contratistas de maquinaria de este país consiguieron en 1969 contratos en el extranjero por valor de más de 500 millones de libras esterlinas. Uno de ellos es el que se está llevando a cabo en el Norte de España, en la autopista que se proyecta de Bilbao a Behobia. Sobre esto informaba el Servicio Español de la BBC de Londres en los siguientes términos:

«Es interesante comprobar que gran parte de los contratos firmados durante el año 1969 lo han sido en países altamente competitivos de la Europa occidental. La razón parece ser que los consorcios de ingenieros de la Gran Bretaña se han lanzado a la busca de mercados extranjeros, una vez alcanzada la experiencia necesaria en el mercado interior. Además, la mayoría de los proyectos para el extranjero son simplemente adaptaciones de estudios ya realizados en la Gran Bretaña. Consideramos, por ejemplo, el caso de Laing Ibérica Sociedad Anónima, entidad a la que se ha encomendado la construcción de la autopista de Bilbao a Behobia. El pasado año, el grupo británico Laing alcanzó unas ventas casi de 120 millones de libras esterlinas entre proyectos nacionales y extranjeros. En la Gran Bretaña solamente, el grupo Laing ha construido unos 210 kms. de autopista, que puede considerarse como la más avanzada de Europa, y aunque Laing Ibérica mantiene cierta independencia con respecto a su casa central, se beneficiaría sin duda de la experiencia y métodos de construcción adquiridos después de muchos años en trabajos efectuados en la Gran Bretaña y en el extranjero.

«El tramo de la autopista Bilbao-Behobia que se está construyendo actualmente no es muy largo, unos 4 kms. aproximadamente, pero presenta la dificultad del importante viaducto de Pradera, de 480 metros de largo y 22,5 de ancho, que debe pasar sobre la zona industrial de Basauri.

«La firma Laing Ibérica es una de las compañías concesionarias nombradas por el Ministerio español de Obras Públicas para llevar a cabo este proyecto de autopista y es probable que consiga aún algunos contratos complementarios dentro del mismo, que deberá estar finalizado en el año 1974».

FALLECIMIENTO DE DON VICENTE AMEZTOY

Con gran dolor debemos poner en conocimiento de los señores socios el fallecimiento de don Vicente Amezttoy, socio fundador de este Club. Fue uno de esos pioneros que intuyen el éxito de las empresas, si se les dedica una verdadera atención. Amezttoy dedicó a nuestro Club todo su entusiasmo durante años.

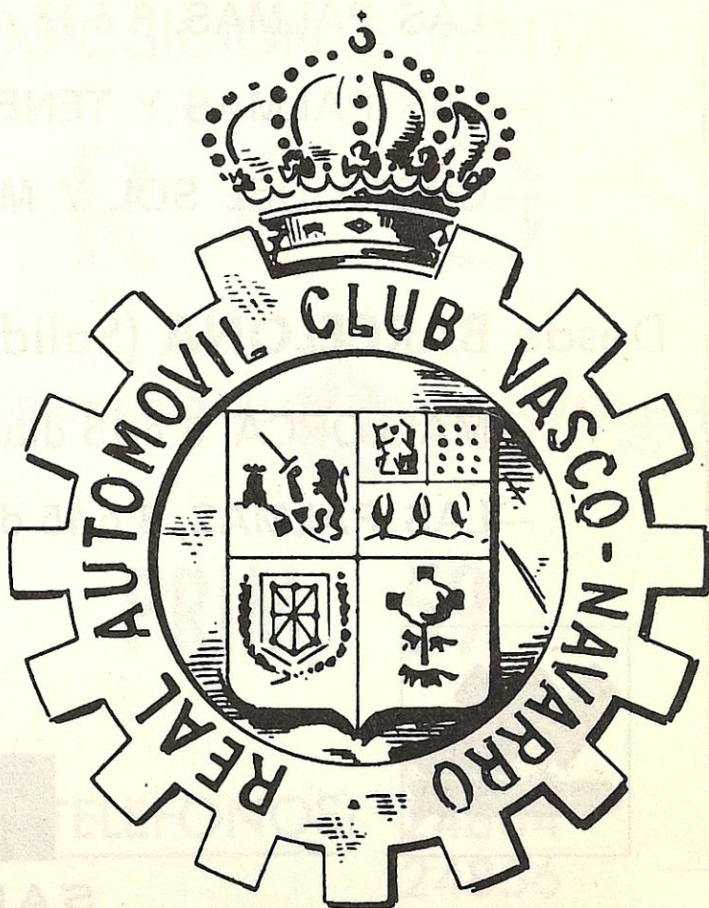
El Club y los socios deben mucho a este gran aficionado al automóvil. Por eso ahora duele tener que dar esta noticia. Reciban sus familiares el testimonio de nuestra condolencia.

Don Luciano Gómez López, socio de la delegación en Pamplona del Real Automóvil Club Vasco-navarro, falleció recientemente. Reciban sus familiares el testimonio de nuestro hondo pesar.

TELEFONOS: Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

CLUB - 4307

SERVICIO SEGURO MUTUO DE AUTOMOVILES (SINIESTROS) - 4306



Esta es la nueva insignia creada con motivo del establecimiento del Real Automóvil Club Vasco-Navarro. Estas insignias en esmalte y colores pueden ser adquiridas por los socios en las respectivas delegaciones de San Sebastián, Bilbao, Pamplona y Vitoria de este Club.

VII CRUCERO FIN DE AÑO

En el trasatlántico «CABO SAN VICENTE»

Del 28 de diciembre 1970 al 7 de enero 1971

BARCELONA - GENOVA - CATANIA (Sicilia) - ANTALYA y ALANYA (Turquía asiática) - HERAKLION (Creta) - ERMIRNA (Turquía) - PIREO (Atenas)
CATANIA - GENOVA - BARCELONA

Precios desde 12.500 pesetas.

MALLORCA - CANARIAS Y MARRUECOS

Desde **MADRID** (Salidas semanales en avión):

- MALLORCA, 8 ó 15 días. Desde 3.050 pesetas.
- MALAGA, 8 ó 15 días. Desde 5.125 pesetas.
- LAS PALMAS, 8 ó 15 días. Desde 5.975 pesetas.
- LAS PALMAS Y TENERIFE, 7 días en cada isla. Desde 8.500 pesetas.
- COSTA DEL SOL Y MARRUECOS, 8 ó 15 días. Desde 11.400 pesetas.

Desde **BARCELONA** (Salidas semanales en avión):

- MALLORCA, 8 ó 15 días. Desde 1.950 pesetas.
- LAS PALMAS, 8 ó 15 días. Desde 7.975 pesetas.



INFORMES E INSCRIPCIONES:

WAGONS-LITS // COOK

Agencia de Viajes Grupo A título 5

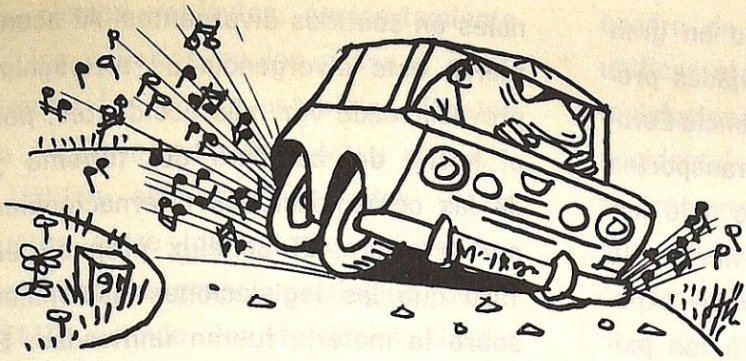
SAN SEBASTIAN

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

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

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

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ



Cuando crujen los neumáticos...

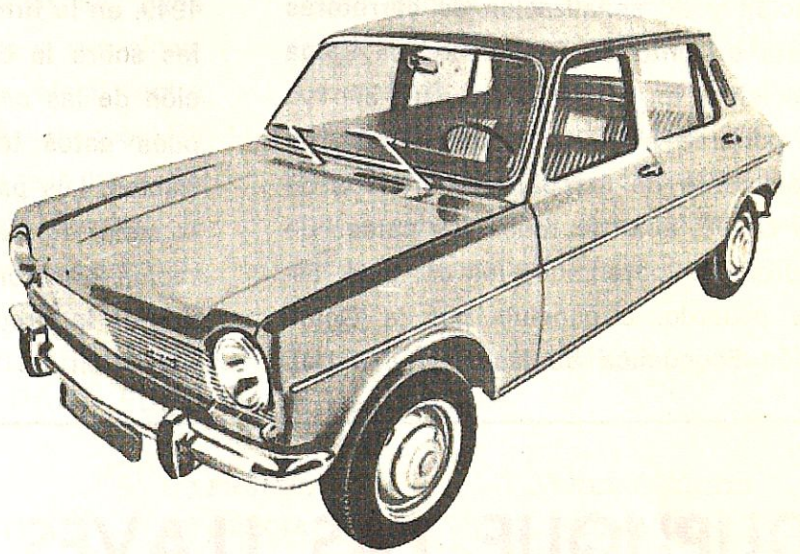
...o por qué resulta tan caro tomar las curvas con música

Puede parecer muy deportista el tomar una curva haciendo crujir los neumáticos del coche. Pero ¿a quién se impresiona con eso? ¿A las mujeres? Por lo general, poco, pues hay otras manifestaciones de hombría que despiertan en ellas más admiración.

Quien a pesar de su poca eficacia como truco donjuanesco se empeñe en tomar las curvas con música —sólo por darse el gustazo de hacer ruido— debería enterarse por lo menos de lo que le cuesta la broma. Naturalmente, no se puede calcular al céntimo a lo que sale cada crujido de los neumáticos. Depende de múltiples factores: de lo que hayan costado los neumáticos nuevos, de la temperatura, de la velocidad, etc... Pero como regla general puede darse por bueno el que en las curvas el desgaste por roce aumenta al cuadrado de la velocidad, es decir, cuanto más de prisa se haga la maniobra más neumático se deja en ella.

Los técnicos en neumáticos Uniroyal, a los que hemos pedido su experta opinión, nos han hecho una demostración teórica a base de cifras y gráficos en la que llegaban a la conclusión antedicha, tras complicados cálculos y explicaciones. Pero al profano, al que lo que le interesa es conducir con los neumáticos en buenas condiciones y que le duren, le basta con saber que cada vez que hace «gemir» a los neumáticos da un pellizco a su bolsillo. El concierto de neumáticos es un concierto que sale muy caro. Quien no fuerce a sus neumáticos a que le den música en las curvas puede tener la seguridad de que le durarán mucho más tiempo y muchos más kilómetros.

VEA y PRUEBE los NUEVOS MODELOS



EXPOSICION y VENTA:

ARCOS

CONCESIONARIO DE  CHRYSLER
ESPAÑA

PRIM, 59

11642
TELEFONOS: 24864
24856

SAN SEBASTIAN

HACIA LA UNIFICACION DE LOS CODIGOS DE LA CIRCULACION EUROPEOS

Después de diez años de trabajo, la armonización de las reglas de circulación y de señalización de carreteras está a punto de franquear una etapa decisiva: en el curso de este año va a ponerse a la firma un acuerdo, no solamente de los países europeos de la OCDE, sino de todos los países de Europa, comprendidos los del Este. Este acuerdo, a concluir por la Comisión Económica de las Naciones Uni-

das para Europa, está basado en gran parte en las proposiciones fijadas precedentemente por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), que han constituido a lo largo de las negociaciones el núcleo de los intercambios de ideas y de experiencias. La CEMT propone a los países asociados continuar realizando esta tarea a medida que la evolución de las condiciones de la circulación necesite una evolución paralela de las legislaciones nacionales.

* * *

El primer esfuerzo para la armonización internacional de los Códigos de la Circulación fue emprendido por las Naciones Unidas, y desembocó, en 1949, en la firma de convenios mundiales sobre la circulación y la señalización de las carreteras. Diez años después estos textos permanecían invariables. Los países del Benelux dieron la señal de alarma: observaban que la rápida transformación de las condiciones de la circulación traía consigo una evolución de las legislaciones nacio-

nales en sentidos divergentes. Al acentuarse esta divergencia se arriesgaba provocar cada vez más accidentes, por el hecho del aumento del turismo y de las comunicaciones internacionales por carretera. El Benelux propuso en 1960 que las legislaciones nacionales sobre la materia fueran unificadas. El Consejo de Europa apoyó inmediatamente esta sugerencia y el CEMT emprendió un largo trabajo de armonización (1).

Este trabajo se ha extendido a dos materias: circulación y señalización. A medida que las reuniones ministeriales versaban sobre nuevos aspectos y las disposiciones adoptadas eran incorporadas a los códigos nacionales: uso de las luces y las señales de los vehículos, medidas a tomar en caso de accidente, distancias a respetar en-

(1) A estos efectos se constituyó en el seno de la CEMT un grupo restringido formado por catorce países: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia y Suiza.

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

Recambios Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423-28723

SAN SEBASTIAN

tre ciertos vehículos, comportamiento de los usuarios en los pasos a nivel, circulación por las autopistas, fijación de cargas e indicación de su gálibo.

Habían sido reglamentados varios puntos entre los catorce países que formaban el grupo restringido de la CEMT, cuando las Naciones Unidas anunciaron en 1965 su intención de proceder a la revisión de los convenios mundiales de 1949. Esta revisión debía estar concluida en Viena a finales de 1968. Se trataba, por tanto, de que la CEMT cuidara de que las decisiones a tomar en el plano mundial no comprometieran los resultados ya conseguidos en el plano europeo, y de presentar a las negociaciones mundiales un conjunto coherente y completo de reglas.

Trabajo que había de tener resultados positivos: los nuevos convenios mundiales firmados el 8 de noviembre de 1968 tenían en cuenta, íntegramente o salvo algunos detalles, la casi totalidad de las enmiendas que los países de la CEMT habían solicitado para salvaguardar la obra de unificación ya realizada entre ellos.

Incluso antes de que estos convenios mundiales fueran firmados, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa había decidido precisarlos en el plano regional y elaborar un acuerdo europeo de carreteras. Para evitar dobles aplicaciones la CEE-Ginebra aceptaba basar su acuerdo europeo en el proyecto preparado por los países de la CEMT; éstos renunciaban, por su parte, a concluir un convenio internacional particular si existía la posibilidad de incorporarse al

cuadro de la CEE; era la ocasión de unificar al mismo tiempo no sólo las legislaciones de los países europeos occidentales, sino las de Europa entera, comprendidos los países del Este, que forman parte de la CEE (ver el cuadro adjunto) y la CEMT consideraba que el intento era de primera importancia.

Como había hecho antes de las negociaciones de Viena, emprendió el trabajo para que sus miembros pudieran presentar en Ginebra a los otros países de la CEE un proyecto de acuerdo europeo; se trataba esta vez, partiendo de los convenios mundiales ya logrados, de completar y precisar numerosos artículos de aquéllos para el continente europeo.

En efecto, los Convenios de Viena dejaban en ciertos casos a sus signatarios la posibilidad de elegir entre dos o varias soluciones reconocidas como válidas, de ajustarse o no a determinadas reglas presentadas bajo la forma de simples recomendaciones, de

introducir reglas adicionales o más precisas.

Los países de la CEMT han escogido conjuntamente de entre estas opciones —eligiendo, por ejemplo, la señal «Stop» roja octogonal— y entre las recomendaciones, y han añadido las precisiones que estimaron necesarias —por ejemplo, adoptando oficialmente el cartel verde con la letra E que señala los grandes itinerarios europeos.

Estos textos son los que se ofrecerán a la firma en Ginebra a los treinta y un países europeos de la CEE. De su aprobación depende el éxito de la primera tentativa de unificación de los Códigos de la Circulación de todos los países de Europa.

Dos puntos hay que tener presentes. En primer lugar, que el efecto de los acuerdos adoptados no se hará sentir más que a largo plazo. Una vez conseguida su ratificación en los diferentes países habrá que modificar consecuentemente las legislaciones nacio-

PAISES MIEMBROS DE LA COMISION ECONOMICA
PARA EUROPA DE LA O. N. U.

- | | | |
|-----------------------|------------------|-----------------|
| ALBANIA | ○ * FRANCIA | ○ * REINO UNIDO |
| ○ * R. F. de ALEMANIA | ○ * GRECIA | RUMANIA |
| ○ * AUSTRIA | HUNGRIA | ○ * SUECIA |
| ○ * BELGICA | ○ * IRLANDA | ○ * SUIZA |
| BIELORUSIA | ○ ISLANDIA | ○ * TURQUIA |
| BULGARIA | ○ * ITALIA | UCRANIA |
| CHECOSLOVAQUIA | ○ * LUXEMBURGO | U. R. S. S. |
| CHIPRE | MALTA | * YUGOSLAVIA |
| ○ * DINAMARCA | ○ * NORUEGA | |
| ○ * ESPAÑA | ○ * PAISES BAJOS | |
| ○ ESTADOS UNIDOS | POLONIA | |
| ○ FINLANDIA | ○ * PORTUGAL | |

* CEMT
○ OCDE



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

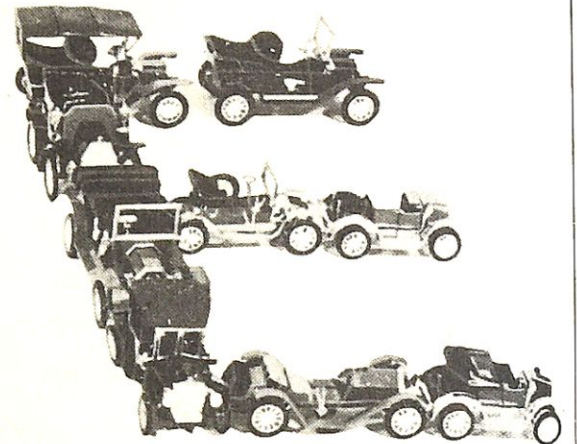
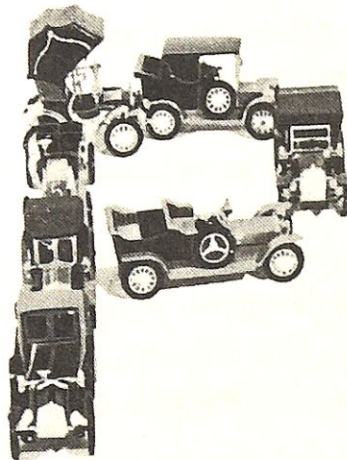
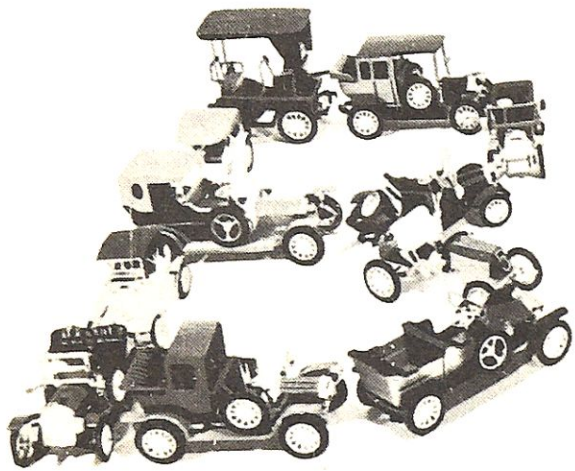
TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Teléfono 22239 - SAN SEBASTIAN



SIMBOLO DE UTILIDAD

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

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



Oficinas en SAN SEBASTIAN

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

BILBAO

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

PAMPLONA

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

Queremos serle útiles

BANCO POPULAR ESPAÑOL

HACIA LA UNIFICACION DE LOS CODIGOS DE LA CIRCULACION EUROPEOS

nales y establecer un período de adaptación de los usuarios. Para la señalización, los acuerdos de Viena dejaban a las partes contratantes quince años para reemplazar en su territorio «toda señal, símbolo, instalación o marca no conforme con el sistema definido». Los acuerdos de Ginebra no concederán más que un plazo de diez años. En Suecia han transcurrido ocho años entre el momento en que fue decidido que la circulación se hiciera por la derecha y aquel en que esta decisión fue aplicada; cien mil señales habían sido cambiadas durante ese tiempo...

Por otra parte, los acuerdos no conducen a un verdadero Código europeo, es decir, a una ley uniforme en todos los países. Las normas de circulación por carretera se acompañan de sanciones penales, cuyo contenido está adap-

tado a los principios generales del derecho penal nacional. Estos principios difieren de un país a otro. Una ley uniforme no lo sería más que en apariencia. Las autoridades judiciales de cada país conservarían el derecho de interpretar sus disposiciones de diferentes formas y no existe garantía de que las jurisprudencias nacionales no varíen sobre problemas importantes. La institución de una jurisdicción europea no se ha mostrado posible, de una parte, en razón de la suma de infracciones en materia de circulación por carretera, de otra, por la ausencia de una base común de principios generales en materia penal.

El sistema establecido permite a los gobiernos introducir en su legislación nacional los principios uniformes que serán adoptados en común, bajo la forma y en los términos que correspondan al derecho penal en vigor. Esto se completará con un procedimiento flexible de modificación de las reglas comunes adoptadas que permita adaptarlas regularmente a las nuevas circunstancias resultantes de la evolución so-

cial y técnica, y con un procedimiento de consulta mutua sobre la aplicación en las legislaciones nacionales de las reglas comunes.

La circulación por carretera está en evolución continua. Los progresos de la infraestructura, los perfeccionamientos en la construcción de los vehículos y en la técnica de la circulación, el número siempre creciente de vehículos, obligan a los gobiernos a adaptar constantemente su legislación en esta materia. Para que el trabajo de unificación que está a punto de franquear una primera etapa no sea anulado por evoluciones nacionales discordantes, parece necesario un centro de confrontación permanente y libre de los criterios entre los responsables de los diferentes países. Los ministros de la CEMT estiman que éste puede, en el porvenir, representar de modo permanente el papel que ella ha desempeñado en el curso de los diez años que han visto nacer el primer acuerdo europeo sobre la circulación.

(De L'Observateur de L'OCDE.)

**FIAT
SEAT**

CANO, S. A.

**VESPA
M. A. N.**

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

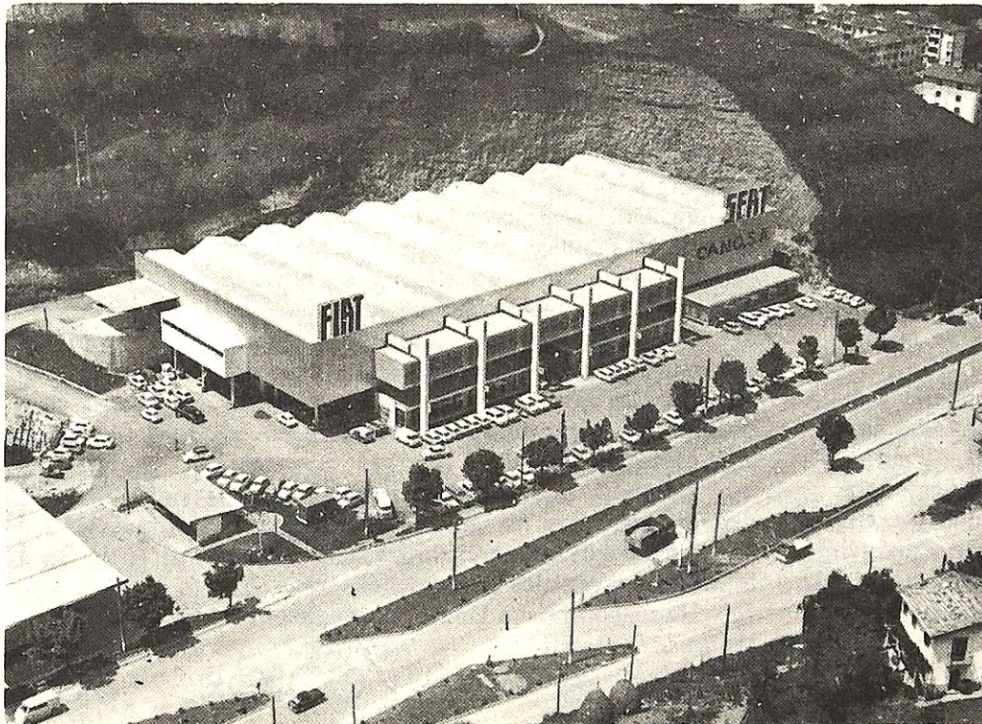
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

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

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN

Un camino que le conducirá al éxito



Ahora en 105 fascículos de publicación semanal de venta en kioscos y librerías, por sólo 25 ptas.

Con sólo tres horas a la semana, un bagaje precioso de conocimientos técnicos

La «Enciclopedia de la Técnica y de la Mecánica» acaba de salir al mercado en forma de fascículos de aparición semanal. En ella se reflejan los principios científicos en que se basa el desarrollo tecnológico de nuestros días. Y, también, las realizaciones técnicas más importantes en los distintos campos de la ingeniería.

A pesar de la índole de la materia y del rigor científico con que se halla tratada, cada fascículo se lee con claridad, fluidez y amenidad. Es una lectura que cobra interés creciente, a medida que vamos profundizando y extendiéndonos por el mundo fascinante y maravilloso de la ciencia y de la técnica.

Bastan tres horas a la semana para leer

el fascículo que corresponde a la misma. De esta forma, sin esfuerzo alguno, de forma placentera, Ud. irá atesorando un conocimiento general del fabuloso mundo de la técnica, que podrá profundizar en aquella materia o materias que mayor interés revistan para Ud.

Esa lectura irá incrementando progresivamente su acervo de conocimientos, que aumentarán su capacitación profesional y le pondrán en condiciones de progresar en la vida más rápidamente.

Dése Ud., pues, así mismo esta oportunidad. Si tiene hijos, no ignora también que el mejor medio de proporcionarles un brillante futuro es convertirlos en técnicos.

Hoy, ahora, tiene Ud. la oportunidad de

iniciar la colección de los 105 fascículos que compondrán la obra. No deje que se le escape esta oportunidad, que tanto puede influir en su vida y en la de los suyos.

¡GRATIS!

Con el fascículo número uno se incluye, como regalo, otro fascículo adicional con la introducción y claves para el manejo de la obra.

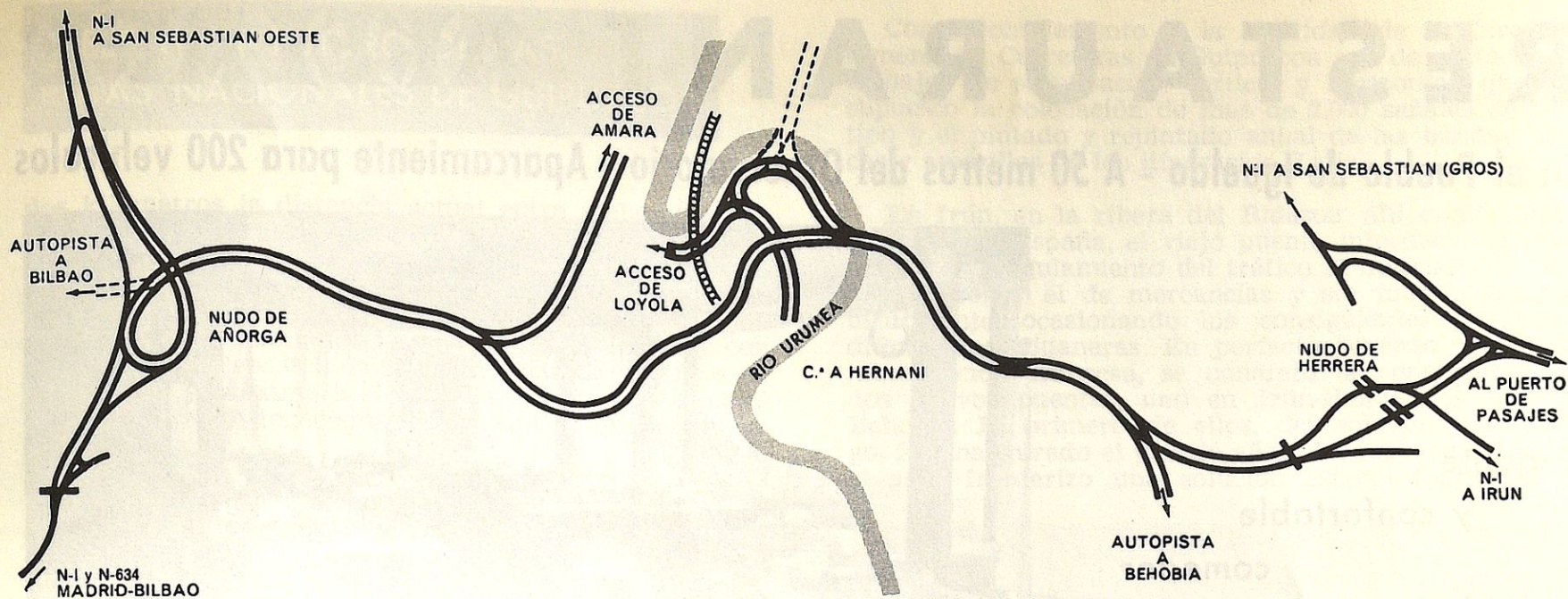
2.536 PAGINAS

210 LAMINAS A TODO COLOR

8.000 ILUSTRACIONES

distribuidor exclusivo para toda España.

E. I. S. A. EDICIONES IBEROAMERICANAS S. A. Oñate, 15 Madrid-20 Tel. 279.58.04-03-02



VARIANTE DE SAN SEBASTIAN

PRESENTE Y FUTURO DE LAS RUTAS NACIONALES EN GUIPUZCOA

El «Boletín de Información del Ministerio de Obras Públicas» publica una extensa información sobre las obras que se están ejecutando en Guipúzcoa. Hemos entresacado de esta información lo relativo a carreteras, por creerlo de interés para el lector, ya que en esta exposición se reflejan los cambios sustanciales realizados últimamente y la serie de obras que están en pleno desarrollo, particularmente la variante de San Sebastián, explicándose en detalle las características de este gran nudo de comunicaciones, así como lo que se refiere a la autopista Bilbao-Behobia en lo que afecta a la zona de Guipúzcoa.

Hoy en día, en que las áreas de ciudades y pueblos están en crisis, al haberse roto o estar en trance de romperse los moldes clásicos que originaron su composición e imponerse otros, las vías de comunicación, el transporte y el sistema de carreteras entran en el primer plano de la actualidad. En Guipúzcoa, en el estrecho marco de unos meses se ha procedido a dos realizaciones importantes en materia de carreteras; una, ya terminada, está constituida por las carreteras N-17, Madrid-Irún; la N-634, de San Sebastián a Santander y La Coruña, y la N-240, de Tarragona a San Sebastián, con un total de 164 kilómetros, que fueron incluidos en el Programa REDIA (Red de Itinerarios Asfálticos). Otra, la variante de San Sebastián. Prácticamente, con las carreteras nacionales mencionadas, Guipúzcoa está íntegramente recorrida por trazados asfálticos de siete metros de calzada y arcones de un metro de anchura mínima. La N-1, en su tramo correspondiente a Guipúzcoa, es la vía de acceso fundamental al interior y recorre la provincia de Norte a Sur, desde la frontera francesa hasta el límite con Vitoria. La obra se ha caracterizado fundamentalmente por conseguir la unidad de calzada que preconiza el Programa REDIA: itinerarios continuos en todos los recorridos, realización de obras de poco coste y alta eficacia, construcción de vías lentas en pendientes donde el tráfico pesado congestionaba el tráfico y supresión de curvas en los puntos donde ha sido posible. Para el tráfico automovilístico y para el transporte pesado, importante el primero por el carácter turístico de la zona y fundamental el segundo por tratarse de uno de los puntos

con más densidad industrial de España, la N-1 ha supuesto indudables ventajas, acortándose sustancialmente la distancia en el tiempo con el centro del país. Dentro de esta carretera, el siempre bello pero antes penoso paso por el puerto de Echegarate, a 60 kilómetros de San Sebastián, es ahora un tramo fácil y cómodo que apenas presupone retrasos. Solamente el continuo y obligado transcurso de la carretera por las zonas industriales ribereñas del río Oria hacen levantar el pie del acelerador, que queda compensado con la suavidad de un firme excelente a lo largo de todo el recorrido.

La N-1 enlaza con la N-624, de San Sebastián y Santander a La Coruña, a 8 kilómetros de San Sebastián, comunicando los bellos pueblos de Orío, Zarauz, Guetaria, Zumaya y Deva. Tiene las mismas características que el resto de las carreteras incluidas en el Programa REDIA y su puesta en servicio ha contribuido al incremento industrial y turístico de la zona.

Con el fin de descongestionar el tráfico hacia Irún y la frontera francesa, en la N-1 ha sido construido un enlace hacia Fuenterrabía, con paso elevado, que dirige el tráfico hacia aquella comarca y hacia el aeropuerto, evitando el paso por la población de Irún que ocasionaba frecuentemente atascos urbanos y facilitando el camino por un cómodo trayecto por el llano que domina el monte Jaizquibel hasta Fuenterrabía.

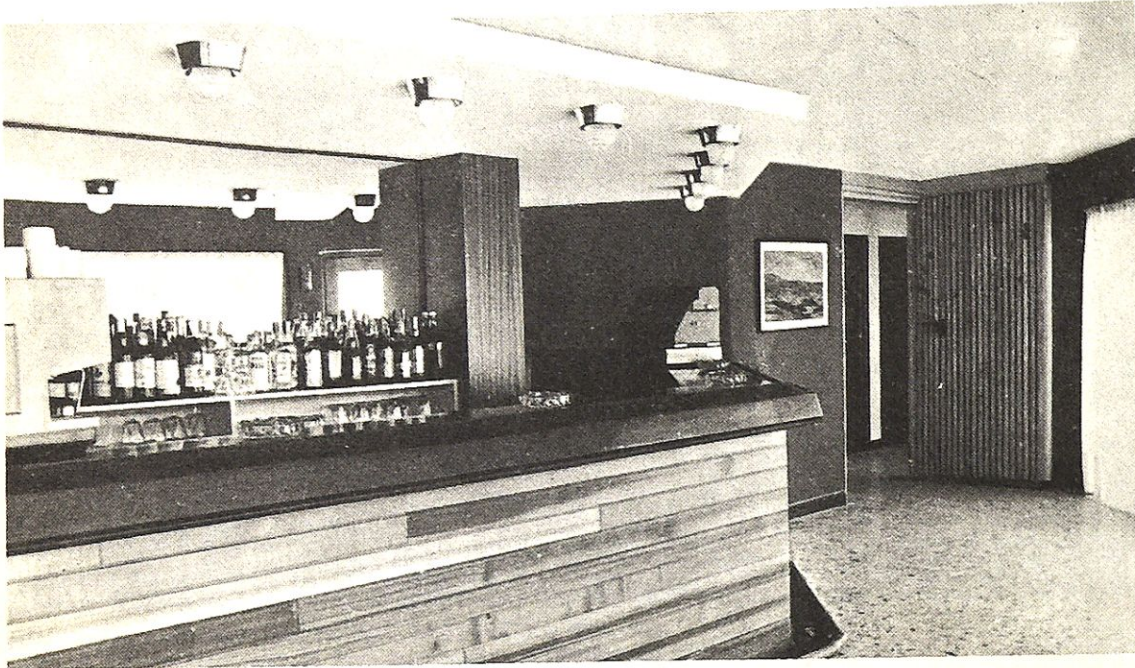
La travesía de la N-1 por San Sebastián, cuando el punto de destino no es la propia ciudad, representa siempre un considerable retraso si consideramos únicamente el factor tiempo y no se dispone de unos minutos para asomarse al extraordinario paisaje de la Concha o para recorrer las callejuelas acogedoras del Barrio Viejo. Un tráfico intenso en toda época del año e intensísimo durante la etapa estival acepta difícilmente el flujo normal de circulación de la carretera, que no tiene necesidad alguna de penetrar en el casco urbano, y causa estrangulamientos y atascos. Para remediar este problema, uno de los más apremiantes que la ciudad tiene planteados, el Ministerio de Obras Públicas incluyó dentro de su Programa de Autopistas Nacionales Españolas (PANE) la variante de San Sebastián, autopista libre de la red arterial de la ciudad, que al tiempo que evita el complicado paso por la población, mejora sensiblemente los accesos a la ciudad y facilita la comunicación entre distintos sectores de la población.

Su trazado discurre contorneando la ciudad entre Añorga y San Luis de Herrera, acortando en más de

RESTAURANT **AKELARÉ**

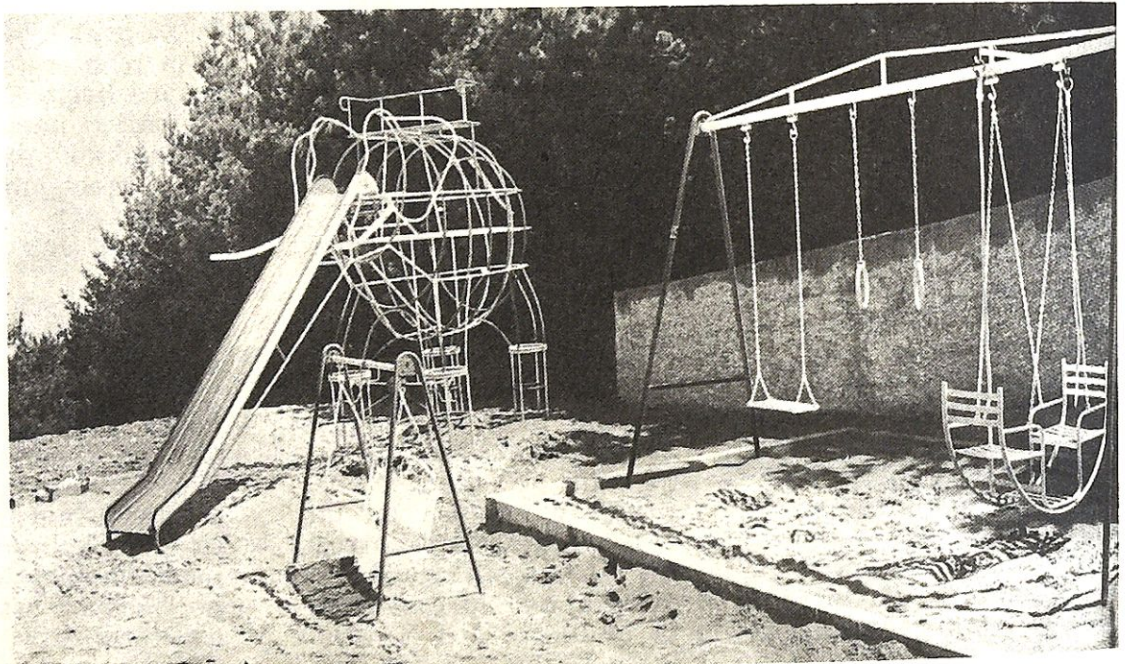
En el Pueblo de Igueldo - A 50 metros del Observatorio - Aparcamiento para 200 vehiculos

Elegante
y confortable
comedor



¿Un aperitivo?
¿Un whisky?
¿Un café?
En su cafetería

Para que
jueguen los niños,
sin peligro alguno



DANDO UN PASEO EN AUTOMOVIL...

AKELARÉ, RESTAURANT DE COCINA SELECTA Y GRATO AMBIENTE

PRESENTE Y FUTURO DE LAS RUTAS NACIONALES DE GUIPUZCOA

dos kilómetros la distancia actual entre ambos puntos. En Añorga un enlace completo pone en comunicación esta variante de San Sebastián con la CN-1 en su tramo desdoblado de Recalde con San Sebastián Oeste y con la futura autopista Bilbao-Behobia. En La Herrera el enlace previsto comunica la variante con la CN-1 y con el ramal San Sebastián-Pasajes de San Pedro. Antes de este enlace y próximo a él arranca el tramo San Sebastián-Frontera, perteneciente a la futura autopista Bilbao-Behobia.

La variante de San Sebastián, con una longitud de 8 kilómetros, quedará integrada en la citada autopista, cuyo trazado discurre por la provincia de Guipúzcoa en una longitud de 60 kilómetros, entre el nuevo puente sobre el Bidasoa, en las proximidades de Biriattou y el límite de la provincia, cerca de Eibar. Esta autopista tendrá comunicación con el resto de la provincia a través de los enlaces previstos más importantes: Irún, Rentería, Pasajes, Zarauz, Zumaya y Eibar. Actualmente las obras de esta futura gran ruta del norte de España se ejecutan en Vizcaya.

La variante de San Sebastián, como parte de la autopista, carece de cruces a nivel, las calzadas están separadas por una mediana, sus accesos están totalmente controlados y dispone de las correspondientes vías de aceleración y deceleración. Todo ello permitirá una rápida y segura circulación, de acuerdo con las modernas necesidades del tráfico.

Sus características más importantes son: dos arce-nes exteriores de 3 metros, dos calzadas de 7 o 10,5 metros situadas en general a distinto nivel, dos arce-nes interiores de 1 metro, dos cunetas de 1,35 metros y una mediana variable de 10 a 35 metros.

La accidentada orografía del País Vasco hace necesaria la construcción de grandes viaductos, túneles y puentes para salvar las irregularidades del terreno, obligando además a realizar importantes movimiento de tierras, con desmontes superiores a 18 metros de altura y terraplenes de más de 12 metros.

La variante tiene seis túneles, es decir, cada uno de ellos está formado por dos túneles gemelos, uno por cada dirección, totalizando más de dos kilómetros de longitud. Los puentes y viaductos previstos se pueden dividir de la siguiente forma:

- Grandes viaductos de Amara, Loyola y La Herrera, con una longitud de 2.155 metros.
- Ocho puentes de carretera con una longitud total de 300 metros.
- Tres puentes de ferrocarril con una longitud total de 153 metros.

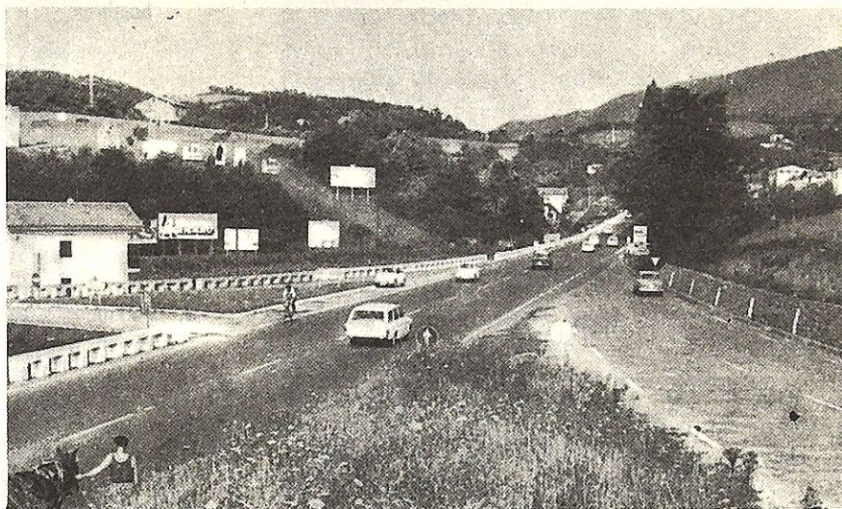
El firme adoptado está integrado por un pavimento de aglomerado asfáltico de 16 centímetros de espesor, en tres capas, sobre una base de grava-cemento de 20 centímetros y una explanada mejorada en la coronación de desmontes y terraplenes de 50 centímetros de espesor.

Se incluye en el proyecto de la obra, aparte de los enlaces descritos de Añorga y Herrera, los dos semienlaces de Amara y Loyola para acceso al centro de la ciudad y las variantes de la carretera San Sebastián-Hernani y del camino municipal de subida a la Ciudad Sanitaria. Se llevan a cabo desvíos de los ferrocarriles San Sebastián-Bilbao y SEFT (Topo).

La importancia de la obra queda reflejada en los 4,5 millones de metros cúbicos de desmonte y terraplén que ha sido necesario remover, en los 1.000 millones de pesetas de su presupuesto y en la variedad de sus distintas unidades de obra. Para julio-agosto de 1971 la variante estará terminada y en servicio.

Como complemento a la actividad de la Dirección General de Carreteras en Guipúzcoa son de destacar los trabajos de señalización vertical y horizontal, que han supuesto la colocación de más de 2.000 señales de todo tipo y el pintado y repintado anual de las bandas blancas y amarillas de los itinerarios Redia.

En Irún, en la ribera del Bidasoa, allí donde termina la N-1 y España, el viejo puente internacional suponía un estrangulamiento del tráfico al mezclarse el paso de viajeros y el de mercancías y ser manifiestamente insuficiente, ocasionando los consiguientes retrasos y dificultades aduaneras. En perfecto acuerdo con la Administración francesa, se concretó la construcción de dos nuevos puentes, uno en Irún-Hendaya y otro en Behobia. El primero de ellos, denominado de Santiago, fue inaugurado el pasado año y ha representado para el paso fronterizo una solución extraordinaria, al de-



La carretera N.º 1 en su tramo San Sebastián-Irún.

dicarse exclusivamente al uso de turismos y reservarse el antiguo para el tránsito de mercancías sobre camión. Está formado por seis tramos rectos de hormigón pretensado de 22,40 metros de luz, con una longitud total de 135 metros y una anchura de 22 metros que permite la circulación por cuatro carriles, con aceras para el paso a pie de 3,5 metros a cada lado y medianas de 1 metro.

En Behobia, el puente internacional actual tiene limitado el tonelaje, por lo que su utilización queda casi exclusivamente reducida al paso de vehículos turismo. Unos metros aguas arriba del Bidasoa ya levanta su silueta el nuevo puente de pronta inauguración. Está formado por dos tramos de hormigón armado y otros dos de hormigón pretensado con una longitud total de 82 metros y cuatro carriles de circulación de 3,5 metros y aceras de 2,5 metros. Su cimentación se ha efectuado por pilotaje.

Entre Irún y Behobia, en el centro de la raya divisoria que forma el Bidasoa, la Isla de los Faisanes contempla ahora el exponente del más firme de los tratados, la construcción de ribera a ribera de los nuevos puentes que cosen una nación a otra, con una evidente realidad práctica utilitaria día por día, pero que es símbolo, también, de amistad, cooperación y progreso.



EJERCICIOS GIMNASTICOS PARA CONDUCTORES

Reproducimos en estas páginas un folleto editado por el Instituto Nacional de Educación Física y Deportes, mediante el que se ofrece a los conductores de automóviles que se hayan de pasar largas horas al volante de un vehículo, tanto de turismo como industrial, estos sencillos ejercicios de recuperación física.

Aunque en principio se han preparado para conductores profesionales, los ejercicios son útiles, por supuesto, para quienes conduzcan varias horas al día, puesto que la permanencia prolongada ante el volante es susceptible de producir pequeñas modificaciones individuales.

La colocación del conductor en el asiento, la situación de éste y del respaldo del mismo, la distancia o disposición del volante y de los mandos (camión, autobús, turismo) pueden motivar esas pequeñas diferencias.

No obstante, las condiciones generales de trabajo que justifican la elección de los ejercicios son las siguientes:

1) Actitud

- Tendencia general a la flexión del tronco hacia adelante.
- Tendencia a la actitud cifótica de las regiones cervical y dorsal.
- Dependiendo de la posición sentada del conductor puede haber una tendencia lordótica lumbar o bien una cifótica general de toda la columna vertebral.

2) Musculatura

- Contracción prolongada de los músculos posteriores de cuello y dorso.
- Cierta acortamiento de los músculos del plano anterior del tronco.
- Cierta alargamiento de la musculatura dorsal.
- Atonía de los músculos abdominales.
- Atonía de los músculos de los canales vertebrales.
- Trabajo dinámico escaso del miembro superior.
- Trabajo dinámico escaso del miembro inferior.

3) Articulaciones

- Inmovilización prolongada principalmente de las articulaciones de la columna vertebral.
- Escasa movilidad articular en miembros.

4) Respiración

- Mala actitud respiratoria.
- Escasa acción de los músculos respiratorios.
- Insuficiente funcionamiento de diafragma.

5) Circulación

- Falta movilización general.
- Ciertas insuficiencias circulatorias, especialmente en miembros inferiores.

Ejercicios

(Rítmico rápido. Fijarse en dibujos)

1. Apoyando las manos sobre el volante, flexionar el tronco hacia adelante redondeando la espalda. Enderezar la espalda totalmente poniéndola lo más recta posible.



fig. 1

2. Con las manos al volante o brazos sueltos, elevación de hombro y descenso del otro. Cambiar. Elevación de ambos hombros.



fig. 2

3. Flexiones y extensiones de una mano. Círculos con la misma. Repetir con la otra.



fig. 3 A

fig. 3 B

4. Extensiones de una pierna adelante, con flexión del pie hacia arriba cuanto se pueda. Flexión de la misma pierna hacia atrás procurando estirar el pie. Repetir con la otra pierna.

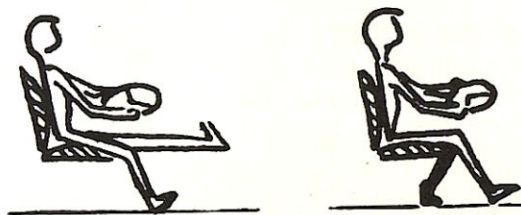


fig. 4

5. Con las manos al volante o brazos sueltos, llevar los hombros hacia adelante, y a continuación atrás.

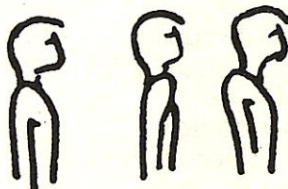


fig. 5

Extensión de un brazo al frente, o lateralmente, seguido de flexión del mismo, llevando la mano por detrás de la cabeza. Repetir con el otro brazo.

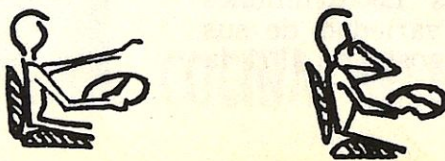


fig. 6

Ejercicios a realizar en el domicilio

1. Pueden realizarse a cualquier hora, siempre que no sea después de las comidas, y con preferencia al levantarse de la cama.
2. Debe adoptarse un vestuario cómodo y ligero (por ejemplo: el pijama) y a ser posible, calzado cómodo, buscando la mayor amplitud de movimiento del local.
3. Podrán realizarse alternativamente, el día siguiente la otra, las dos lecciones.
4. Cada ejercicio deberá realizarse 4 o 5 veces.
5. Conviene, antes de la realización de los ejercicios, observar detenidamente el dibujo correspondiente.
6. Es aconsejable tomar una ducha a la terminación de la clase.

Ejercicios

Lección 1.ª

1. En pie, manos en las caderas, botar una pierna, llevando la otra lateralmente sobre la punta del pie. Repetir lo mismo sobre la otra pierna.
2. En pie, manos en las caderas, botar ambos pies juntos.

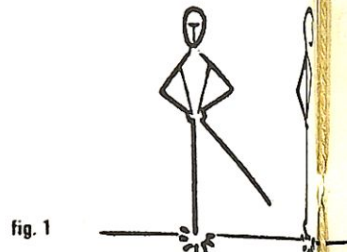
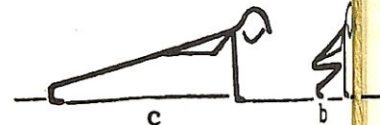


fig. 1

3. Partiendo de la posición de en pie (a) botar las piernas apoyando las manos en el suelo (b) botar las piernas (3 b). Extender las piernas (3 c) el movimiento recogiendo las piernas sin manos del suelo, poniéndose rápidamente en pie.



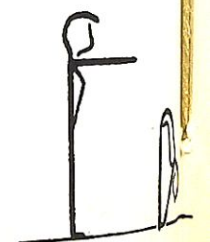
c

b

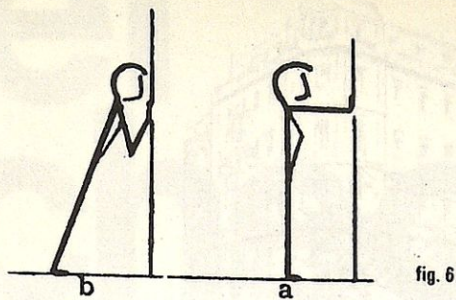
4. Sentado en el suelo, manos apoyadas en el suelo, llevar las rodillas al pecho. Deshacer el movimiento.



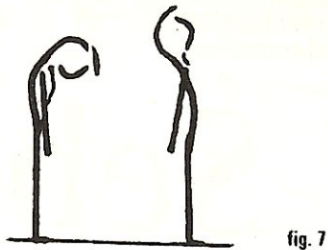
5. En pie, brazos al frente, flexionar los brazos hacia abajo, procurando tocar el suelo con las manos. Deshacer el movimiento.



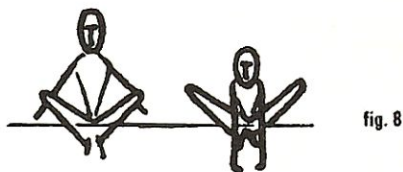
6. En pie, con los brazos al frente y apoyando las manos en la pared (6 a). Flexionar los brazos manteniendo el cuerpo recto (6 b). Extender los brazos.



7. En pie, redondear la espalda pegando la barbilla al pecho. Arquear la espalda hacia atrás llevando la cabeza atrás.



8. Sentado en el suelo, rodillas separadas y pies juntos, llevar los brazos entre las piernas tocando el suelo lo más adelante que se pueda. Deshacer el movimiento.

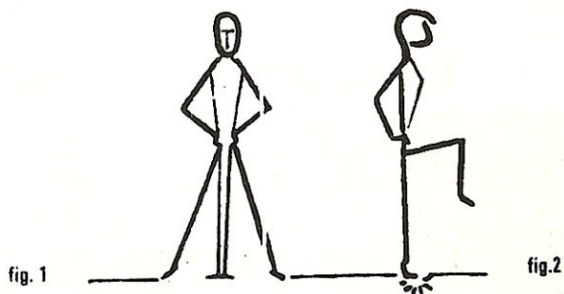


9. Tendido en el suelo boca arriba, manos sobre el estómago, expulsar el aire apretando con las manos. Tomar aire notando cómo las manos suben empujadas por el estómago.

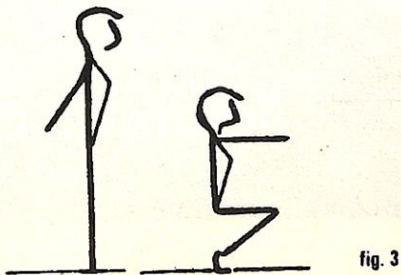


Lección 2.ª

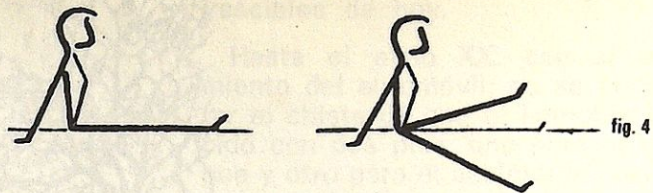
1. En pie, manos en las caderas botar abriendo y cerrando piernas.
2. En pie manos en las caderas, correr sobre el propio terreno elevando las rodillas.



3. En pie, flexión de piernas llevando brazos al frente. Volver a la posición de en pie.



4. Sentado en el suelo, manos apoyadas atrás, abrir y cerrar piernas, procurando no rozar el suelo.



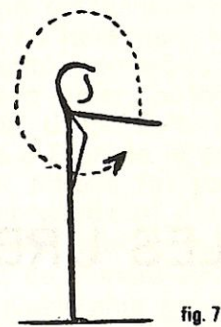
5. Colocados en la posición señalada en el dibujo, una pierna flexionada y otra extendida, cambiar por salto la posición de las mismas sin despegar las manos del suelo.



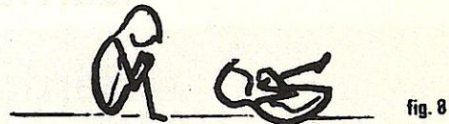
6. Sentado en el suelo, manos apoyadas atrás, elevar las caderas extendiendo el cuerpo totalmente. Deshacer el movimiento.



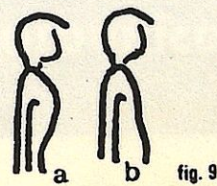
7. En pie, describir círculos muy amplios con los brazos.

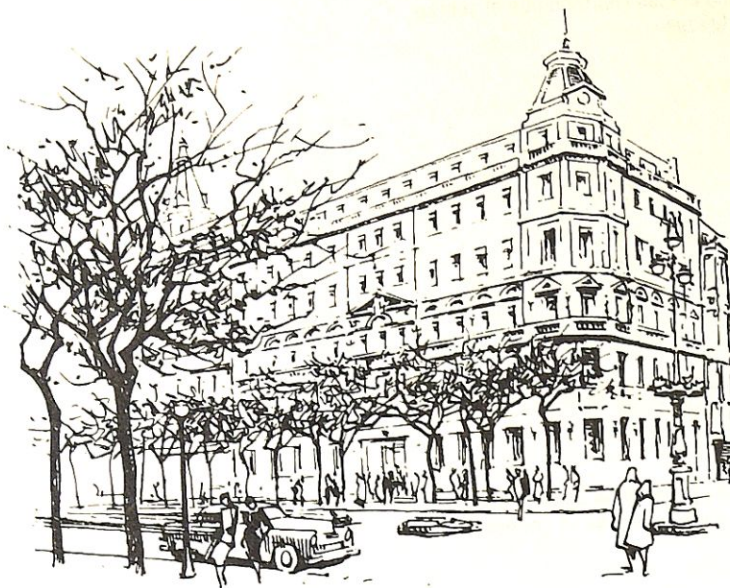


8. Sentado en el suelo, piernas flexionadas y rodeando las rodillas con los brazos, acunarse sobre la espalda manteniendo siempre la posición.



9. Expulsar el aire totalmente. Tomar aire abombando el pecho.





Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

Casa Central:

Avenida de España, 19

SAN SEBASTIAN

SUCURSALES URBANAS:

Barrio de Amara - Avda. Sancho el Sabio, 31-33

Barrio del Antiguo - Matía, 58

Barrio de Azcuene - Trincherpe, Azcuene, 3

Barrio de Eguía - Eguía, 3

Barrio de Gros - General Primo de Rivera, 19

Sucursales y Agencias

en los principales pueblos de la Provincia

el cocheo

por Enrique de Obregón

El cocheo tiene una larguísima tradición en España. El primer rallye, que se sepa, tuvo lugar hace nada menos que más de veinte siglos, cuando Julio César, que había venido a la península Ibérica a derrotar a sus enemigos, los pompeyanos, montó un día en su carro y a todo correr se plantó en Narbona, y de allí a Roma, en tan pocas jornadas, que dejó estupefactos a los romanos. Quizás desde entonces los españoles hemos sentido un secreto anhelo de cochar. «Mucho cocheo», se dice en sentido de reproche de una gente gastosa en una de nuestras comedias de capa y espada del Siglo de Oro.

Cochar no fue fácil al principio; la envidia andaba desatada y el lujo en los carruajes era un escándalo para la moral y las buenas costumbres. En unas Cortes celebradas en 1555 los procuradores suplicaron a Carlos I que suprimiera dichos vehículos, entonces exclusiva de los privilegiados, pues al ser tirados por mulas, suponían, según se alegaba, un grave quebranto para la cría caballar, tan necesaria para la economía bélica de entonces. En las Cortes de 1578, Felipe II ordenó que «ninguna persona... no pueda andar... en coches ni carrozas si no fuere trayendo en cada coche o carroza cuatro caballos, y que los dichos caballos sean suyos propios y no ajenos».

Nada consiguieron las sucesivas pragmáticas dictadas para restringir el uso de los coches. Estos acabaron por ser tan abundantes, que en 1616 Lope de Vega pudo decir por boca de un personaje de su comedia *Sembrar en buena tierra*: «...que está la Corte de coches como el mar con varias naves. Hay coches urcas flamencos, coches

galeras reales, coches naves de alto bordo, coches pequeños patajes, coches ingleses baúles, coches, cofres alemanes». Eran como las marcas de automóviles de ahora.

El cocheo no dejó de llamar la atención a nuestros escritores de la picaresca:

«El Prado boqueaba cochés en la última jornada de su paseo...» se lee al comenzar *El Diablo Cojuelo*. Y más adelante: «¿Quién es este caballero y gran señor que pasa ahora con tanto lucimiento de lacayos y pajes que puede ser carroza del sol?». En el mismo *Diablo Cojuelo* leemos la maldición más «cochística» de nuestra literatura, y válida, por desgracia, para los tiempos actuales: «Esos —dijo Don Cleofás— se han de ir al infierno en coche y alma.»

Quevedo no fue insensible a la ironía del cocheo en su *Vida del Buscón*: «Estamos obligados —dice— a andar a caballo una vez cada mes, aunque sea en pollino, por las calles públicas, y a ir en coche una vez al año, aunque sea en la arquilla o trasera.» El buscón Don Pablos utiliza el señuelo del coche para sus trapacerías: «Yo las llevé por la calle Mayor, y al entrar en la de Carretas escogí la casa que mejor y más grande me pareció, que tenían coche sin caballos a la puerta.»

El cocheo tuvo desde el principio un gran inconveniente, y fue que aumentó el desorden público. En 1640 el conde de Lodosa estaba parado con su coche en una calle de Madrid; pasó por allí el del gobernador del arzobispado de Toledo y rozó al del conde. Sin medir palabra el irascible magnate saltó pie a tierra y con su daga «desbarrigó» a

las inocentes mulas del coche del prelado. Escenas parecidas llenan muchas páginas en relatos de la época. Ni más ni menos que si fueran conductores irascibles de hoy.

Hasta el siglo XX, con el advenimiento del automóvil, no se pudo contar el chiste de que el hombre ha nacido con dos pies, uno para el embrague y otro para el acelerador; pero eso no impedía el ansia de tener coche y de presumir con él ante los vecinos. ¿Qué creen ustedes que es lo primero que hizo Francisco de Goya en 1786 cuando fue nombrado pintor de cámara del rey con 15.000 reales de sueldo anuales? Pues comprarse un coche, un birlocho, para tener en seguida un accidente con él. He aquí cómo el genial pintor lo cuenta en una carta que envió a su amigo Martín Zapater, con sus típicas faltas de ortografía:

«...estoy cojo de una caída que tuvimos con el birlocho que ya estaba medio ajustado en 90 doblones, que es cierto que esa alaja (no hay sino tres en Madrid como él); es a la inglesa, y echo allá, tan ligero y no se encontrará más que él con un errage excelente dorado y charolado, baya; aun aquí se para la gente a berlo. Salimos a probarlo con un caballo que también compraba, muy bueno ya de diez años pero con todas las circunstancias de bueno para el fin, húbamos su dueño y yo tan grandemente bellissimo movimiento y en nada parece que cabía mejora; fuera ya de Madrid empezamos a correr grandemente; llebaba yo los cordones y me dijo: quiere Vmd. que le aga yo rebolber a la napolitana (que él lo era); le di los cordones deseoso de ber alguna cosa nueva y aprenderla y corriendo a galope como hiba en lo ancho del camino que aunque era ancho no hera para himaginar lo que éi executó, conque la buelta fue que fuimos a parar, birlocho, caballo y nosotros, dando bolteretas, y muchas gracias a Dios de lo poco que fué, que el peor librado fuí yo y no es más que estar desde el día de San Tiago que sucedió asta oy que espero a mi cirujano de cámara aber si me da licencia de andar algo por el tubillo, la pierna derecha es la ofendida pero no ay rotura ni dislocación.»

La invención del automóvil revolvió secretas ansias de cocheo y surgió una nueva ciencia, la de entender de motores y de marcas de coches.

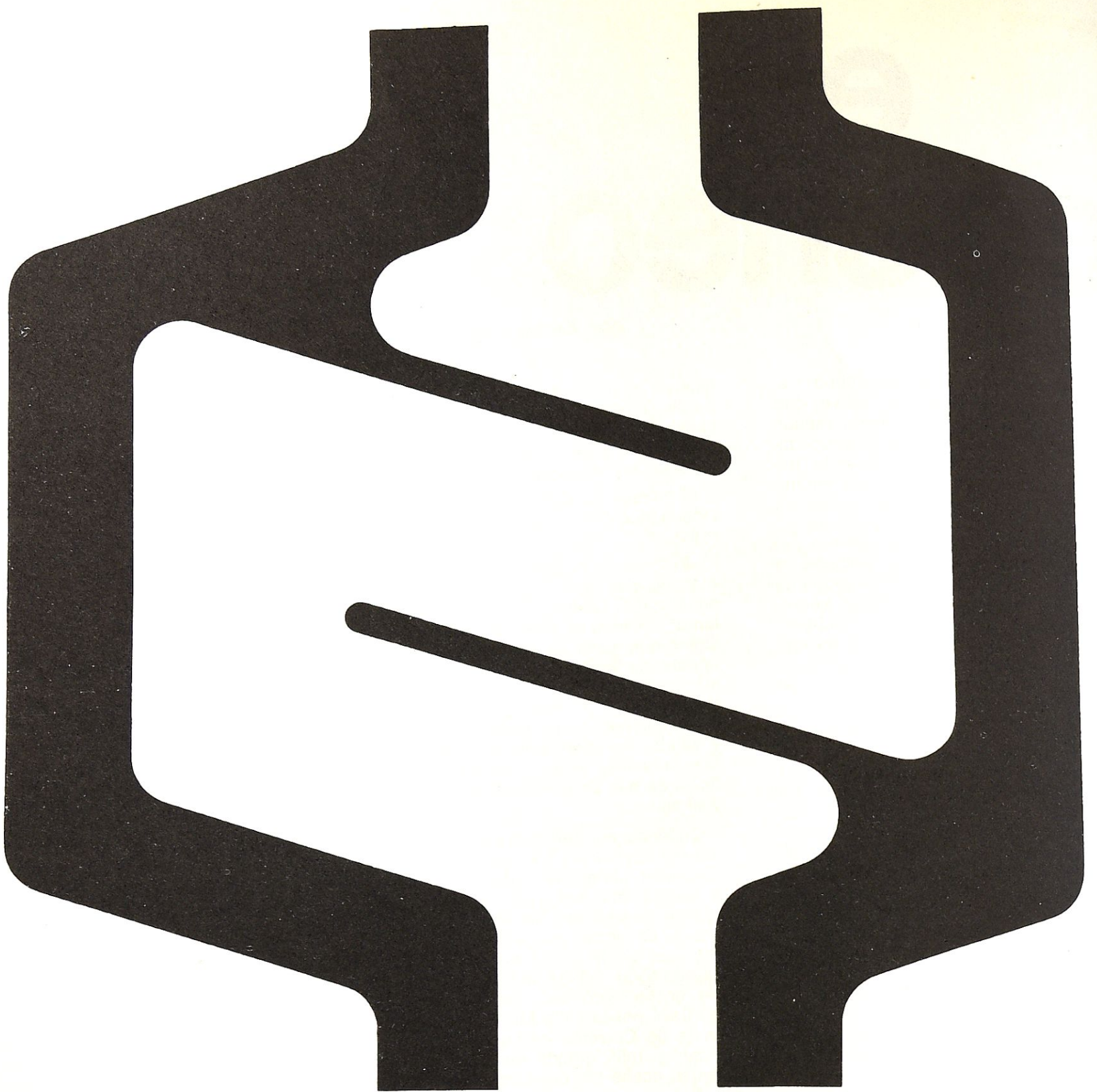
DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



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

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



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

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

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

CINTURATO
PIRELLI

**P
A
R
I
S**

SALON del AUTOMOVIL

1970

El Salón del Automóvil de París marca siempre una tónica en el mercado europeo y mundial. Se presentan en él las máximas novedades y aparecen también incluso modelos experimentales que pueden o no tener proyección en el futuro.

Hacemos aquí en estas páginas una condensación de las novedades aparecidas con sus características principales:

ALFA ROMEO

«Montreal»: fue figura en la Exposición Universal de Montreal descendiendo de su podium. El primitivo motor Giulia GT ha sido cambiado por el V8 a 4 ACT de 2,6 directamente derivado del motor Alfa 33/3. Con 210 ch. se habla 220 kilómetros por hora. Es un concurrente directo para los Citroen SM, Fiat Dino 2400, BMW 2800, etc.

AUDI

60, 75, Super 90: pequeñas modificaciones exteriores e interiores. Limpia parabrisas regulable en los modelos 60 L, 75 L y Super 90.

Coupé 100 sport: la fabricación de este coupé presentado en Frankfurt acaba de comenzar.

100 LS: caja de cambios automática.

AUTOBIANCHI

A 112: Una berlina pequeña de dos puertas 2 más 2 plazas, muy adecuado para resolver las dificultades de circulación en las poblaciones pudiendo recorrer largos trayectos a buena media. Un rendimiento comparable al de un BMC Cooper 1000. Con 903 cm. cúbicos y 44 ch. DIN es capaz de llegar a los 140 kilómetros por hora.

CHEVROLET

Vega: un super compacto americano para contrarrestar el éxito de los coches pequeños alemanes y japoneses. Motor de 4 cilindros de 2,3 litros en aluminio no encamisado. Precio que oscila entre las 300.000 y 400.000 pesetas según el motor que se le aplique. Tres transmisiones a elegir: tres variantes en la carrocería.

Camaro: ha sido rejuvenido con una nueva carrocería que es la del Pontiac Firebird. Nueva dirección y frenos a disco delanteros motor de 6 cilindros con 4,1 litros (140 ch.) y con 6,6 litros (315 ch.).

CHRYSLER

160, 160 GT y 180: son en realidad los nuevos modelos Simca. Coches espaciosos que han conseguido buenas marcas, dotados con nuevos motores (1.639 y 1.812 centímetros cúbicos), pero también convencionales sobre el plan estético del confort y de la suspensión.

CITROEN

2 CV, 2 CV 6: ningún cambio, sólo nuevos colores.

Dyane y Dyane 6: nuevos colores.

Mehario: a partir de junio modelo 2 plazas; calefacción mejorada.

Ami 8: tablero desmontable AR; ventanillas delanteras descendentes; nuevos colores.

M 35: un prototipo con nueva suspensión hidroneumática y sobre todo dotado de un motor rotativo Wankel (6 CV fiscales). Este modelo servirá de laboratorio de ensayo ante una eventual producción del nuevo modelo hacia 1974.

GS: la novedad del Salón: un 6 CV (1.015 centímetros cúbicos, 55 ch. 148 kilómetros por hora) con motor 4 cilindros refrigerados por aire. En realidad resulta un mini DS o un super Ami 8 muy adecuado para las autopistas.

DS: caja de cinco velocidades para el DS 21 mecánica (todos los modelos) en serie; los D especial, breaks 20 y 21 caja de velocidades mecánica conservan cuatro velocidades, como los DS a mando hidráulico.

DS Pallas: faros a iodo.

DS y breaks 20 y 21 a caja de velocidades mecánico: frenos de seguridad a pie. Nuevos colores.

SM: gran turismo de prestigio heredado y experiencia acumulada con los DS en materia de suspensión y de estabilidad en carretera. Motor 6 CV Maserati de 2,7 l a 4 válvulas en cabeza. Los 170 ch. permiten llegar a los 220 kilómetros hora. El órgano más revolucionario es la dirección muy directa con acción regresiva en función de la velocidad. Caja de velocidades mecánica con cinco cambios.

FIAT

130 potencia del motor V6 a 2 ACT. 866 centímetros cúbicos con 160 ch. DIN Coupé y Spider 124 Sport: cilindrada entre 1.438 y 1.608 centímetros cúbicos; la potencia pasa de 90 a 110 ch. DIN. Modificaciones en la carrocería.

CITROËN GS



"El furor de vivir" con un cronografo!



Top Time

Breitling ha creado la moda del cronógrafo «cuadrado». Estos modelos convienen a los aficionados y amantes de las formas nuevas que quieren llevar un reloj de carácter raro y bien marcado. El cronógrafo cuadrado está unido íntimamente a las nuevas tendencias. Les gusta a los jóvenes y le interesa a la mujer, tal como lo ven en Vogue, Harper's Bazaar; la mujer que a su vez adopta la conducta deportiva y la moda de los relojes francamente «agresivos»

A título informativo, les ruego me envíen gratuitamente folleto modelos Breitling

Nombre _____

Profesión _____

Dirección _____

Ciudad _____

ACG

BREITLING

Fernando Cler - Abada, 2 - Madrid. 13

PARIS - SALON DEL AUTOMOVIL

DINO 2400

Cilindrada que lleva de los 1.987 a los 2.418 centímetros cúbicos. Modificaciones en la carrocería.

FIAT POLSKI

125: berlina 125 Fiat fabricado en Polonia y equipado con un motor 1.500 de los antiguos modelos 1.500 Fiat tipo berlina.

FORD

Taurus: la gama de los Ford Taurus alemanes ha sido completamente renovado. Berlinas de 2 y 4 puertas coupé y break pueden acoger motores 1300, 1600, 1600 GT 4 cilindros, o 2.000 centímetros cúbicos con 6 cilindros en V. Nuevas líneas agradables. En total, 34 versiones a elegir.



Pinto: lanzado algunos días después del Vega de Chevrolet, el Pinto de Ford persigue los mismos objetivos. Está dotado de un motor de 4 cilindros 1600 de los Cortina o de un nuevo 4 cilindros de 95 ch. concebido y fabricado en Europa.

JAGUAR

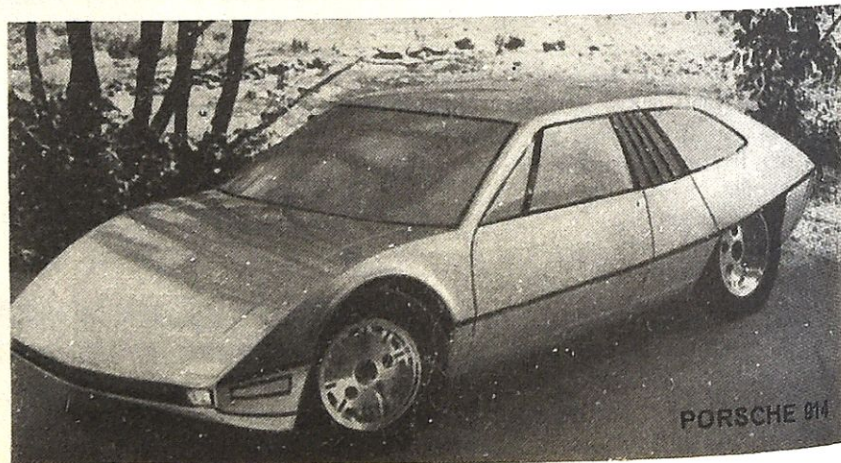
XJ6: una nueva caja de velocidades automática y adaptada al diseño actual.

LAMBORGHINI

Jarama: tomando la sucesión de Islero. El Jarama ha heredado el mismo motor pero utiliza una plataforma recortada lo que permite a Bertone concebir una carrocería con un gran espacio interior (2 más 2).

MINI

Clubman: el célebre pequeño mini en versión clubman que ha sido alargado en 10 centímetros y beneficiado de una suspensión hidrolástica.



MONTEVERDI

Hai 450 SS: este nuevo coupé suizo presentado en Ginebra está dotado de un motor Chrysler 7,1 de 400 ch. situado en el centro de la parte trasera. La velocidad anunciada es de 280 kilómetros hora y el kilómetro de salida será cubierto en menos de 24 segundos. La carrocería es debida a Fissore. Chasis tubular y suspensión trasera con puente De Dion.

MOSKVITCH

412: Modelo que ha sido ahora importado; 1.480 centímetros cúbicos. 72 ch. y 150 kilómetros hora. Disponible en berlina y en break.

OPEL

Manta: este nuevo modelo no es un anti-Capri sino un compromiso entre una berlina y un coupe GT. En el seno de la gama de modelos, el Manta se sitúa entre el Kadet y el Rekord. Puede albergar tres tipos de motores. Para la transmisión el cliente puede elegir entre el cambio mecánico a 4 velocidades y el automático a 3 velocidades. Comodoro GSE: Gracias a la inyección electrónica de Bosch, la potencia del GS pasa de 130 a 150 ch. para una cilindrada de 2,5 litros. La velocidad pasa así de los 190 kilómetros hora.

PEUGEOT

204: alternador en serie. Nuevas manillas interiores de puertas.

304: alternador, retrovisor día y noche, encendedor. Lanzamiento de un break 304.

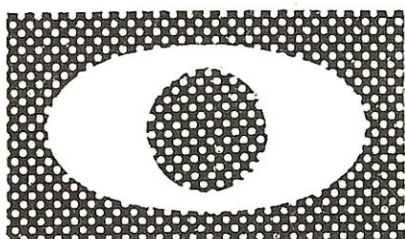
404: sólo subsiste con el motor 1.618 centímetros cúbicos; alternador en los modelos Diesel. Limpia-parabrís a dos velocidades.

504: los motores pasan de 1796 a 1971 centímetros cúbicos. Cambio automático a opción en todos los modelos. Lanzamiento de un 504 Diesel con 134 kilómetros hora de velocidad. Coupé y cabriolet a inyección, cambio automático a elegir.

RENAULT

4: circuito eléctrico 12 voltios. Cerradura en la puerta del pasajero, nuevos colores.

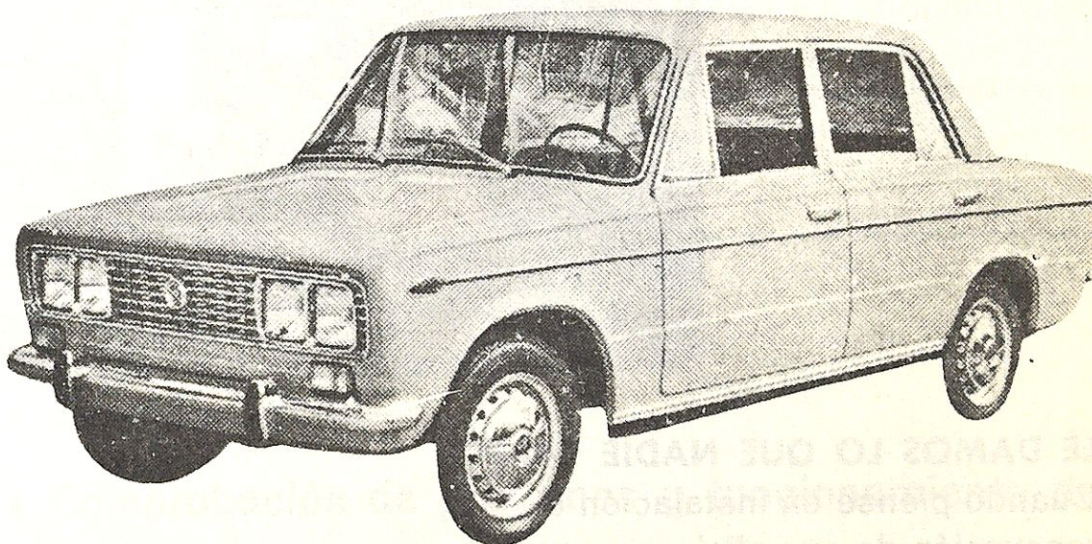
4 Export: como el «4» y nuevo mando de freno a mano; asiento delantero regulable. Nuevos colores.



neca

**SERVICIO
OFICIAL**

SEAT

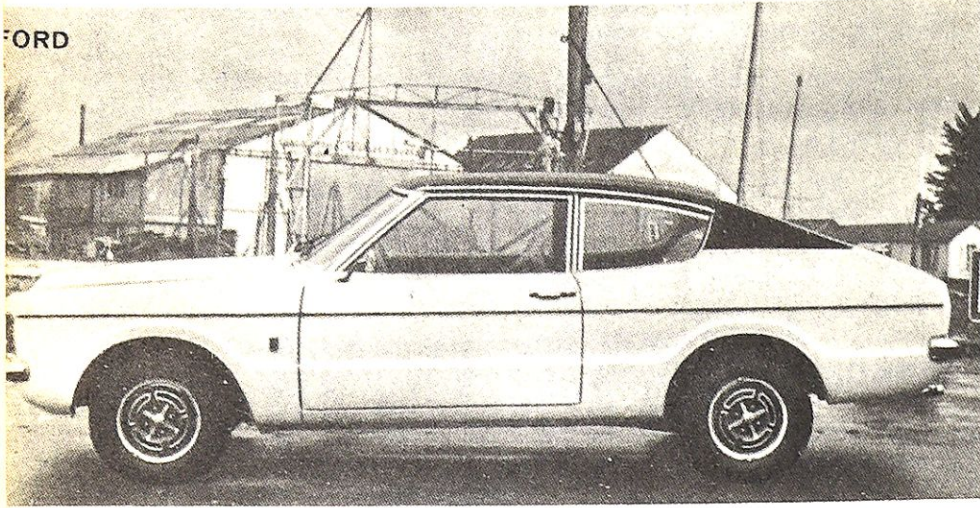


**REPARACIONES • TALLER DE CARROCERIA, SERVICIO DE ENGRASE Y LAVADO
AGENTES EN TODA LA PROVINCIA**

OFICINAS Y TALLERES:
Avda. Guipúzcoa km. 4 (BERRIOZAR)
Teléfono 99 - Ainzoin (3 líneas)

INFORMACION - VENTA RECAMBIOS:
Bergamin, 8 - Apartado 264
Teléfono 23 49 50 (3 líneas)

PAMPLONA



6: modificación del cilindro de freno; reserva de 40 litros, nuevos pedales; mando del intermitente a la izquierda del volante, desmontaje rápido del asiento trasero; nuevos colores.

6-1100: el motor 845 centímetros cúbicos del Renault 6 ha dejado lugar al 4 cilindros 1.108 centímetros cúbicos del actual Renault 8. Frenos a disco delanteros; capacidad de gasolina de 32 a 40 litros, velocidad 135 kilómetros hora.

8: (1.108 centímetros cúbicos). 8 Automático (1.108 centímetros cúbicos, 8-S (1.108 centímetros cúbicos). 10 y 10 automático (1.289 centímetros cúbicos) sin cambios.

12: algunos cambios y nuevos colores.

12 Gordini: coge el relevo del Renault 8 Gordini, Motor 1.565 centímetros cúbicos (con 2 carburadores de doble cuer-

po) del Renault 16 TS dando 113 ch DIN, 180 kilómetros hora. Cinco velocidades.

16: cilindrada aumentada de 1470 a 1565 centímetros cúbicos; servo-freno, cambio automático a elegir; nuevos asientos delanteros inclinables, nuevos colores y modificación de detalles.

16 TS: nuevo tubo de escape cambio automático a opción.

SIMCA

Simca 1.000: el de 747 centímetros cúbicos, neumáticos a carcasa radial; el de 944 centímetros cúbicos sin cambios; el GL de 944 c.c. sin cambios; el Rallye de 1.118 c.c. tablero modificado, nuevo color en blanco; el «Special» de 1.118 c.c. sin cambios, el Coupé 1200 S (1.200 c.c.) cristal trasero con calefacción.

SIMCA 1100

Comprende los modelos 5 CV (944 c.c.) compresión de 9,4/1, velocidad aumentada en 4/5 kilómetros hora, neumáticos a carcasa radial.

El GLS de 1.118 c.c. con servo freno en serie, modificaciones de detalle y presentación.

El break y furgoneta de 1.118 c.c. con servo freno. El «Special» nuevo modelo con la carrocería del 1.100 con el motor del Coupé 1.200 S que alcanza los 165 kilómetros hora. Un verdadero coche deportivo.

SIMCA 1301/1501

1301, neumáticos a carcasa radial; 1301 «Special» nuevo



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

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

RONEO

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

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

modelo con un motor de 1290 c.c. más potente; 1501 break special cuenta revoluciones en serie.

SUNBEAM

1250/1500: nuevos modelos clásicos presentados en Ginebra. Tres versiones propuestas, cambio automático a opción.

SKODA

S 110 R coupé: motor 4 cilindros 1100 c.c. de 60 ch. nueva carrocería.

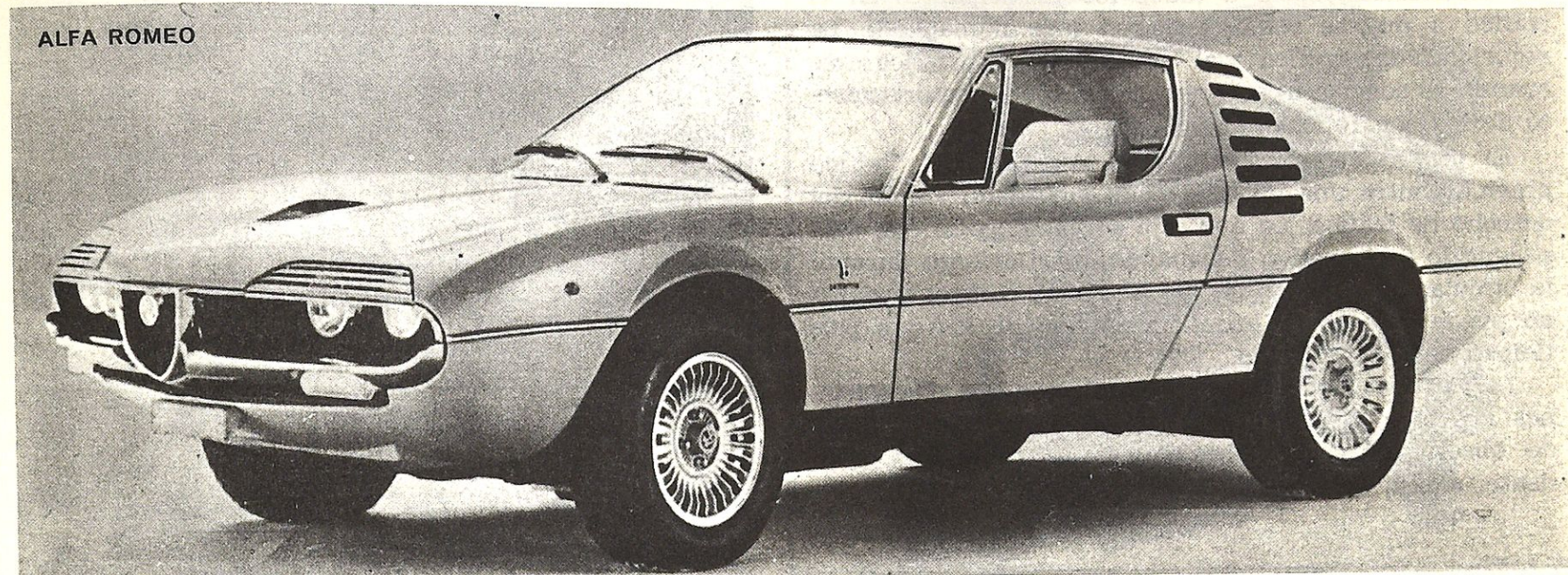
1302/1302 S: Nuevos modelos con nuevas suspensiones delante y detrás. Cofre de mayor capacidad. Dos motores que pueden alcanzar 125 y 130 k/h respectivamente, a elegir.

Coccinelle cabriolet: motor 1.584 c.c. como los coupé y cabriolet Karman-Ghia.

181: potencia del motor 1.584 c.c. (50 ch.).

1600: berlina, coupé y break beneficiados con varias modificaciones. Coupé, capacidad de cofre aumentada. Dos motores a elegir entre 135 y 135 k/h.

K 70: nuevo modelo. Se trata de un estudio y de una realización del NSU repetida por VW: tracción delantera, motor



S 110 L: berlina más brillante que el S 110 con el motor 60 ch. del coupe S 110 R.

TRIUMPH

Toledo: retorno al clasicismo: la berlina 1300 tracción delantera con un motor 1493 c. c. y unas transmisiones a las ruedas traseras. Frenos a tambor en las cuatro ruedas.

Stag: coupé y cabriolet más GT que Sport con líneas similares al berlina 2500 Mk II. Nuevo motor V8 de 3 litros desarrollando 145 cmh. Velocidad, 190 k/h.

VOLKSWAGEN

1200/1300: Nuevos detalles y modificaciones en el equipo así como nuevos colores.

refrigerado por agua, 4 cilindros en línea 1.605 c.c., velocidad 158 y 158 k/h. respectivamente.

411 E y LE: cambio automático a opción, motor de 1.779 centímetros cúbicos.

VOLVO

142 y 144 Gran Luxe: motor B 20 a inyección electrónica (120 ch. DIN). Nueva calandra.

142, 144 y 145 De Luxe: nueva calandra, nuevo cambio de velocidades. Dos motores a elegir con 82 ch. DIN y 100 ch. DIN).

164: nueva transmisión automática; nuevo sistema de refrigeración, radiador de aceite, frenos mejorados.

Coupé 1800 E: nueva calandra.

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 - Tfno. 22239 - SAN SEBASTIAN

¿MATRICULA CON NOMBRE DEL PROPIETARIO?

Según el sociólogo Helmut Schelsky, todos los vehículos deberían llevar, no sólo una matrícula con el número, sino también otra con el nombre del propietario.

El anonimato del participante en el tránsito es una de las causas primordiales de su comportamiento agresivo y hostil en la carretera, ha dicho Schelsky en la apertura del IV Congreso de Vigilancia Alemana del Tráfico en Essen.

El Presidente de la República Federal Alemana, Gustav Heinemann, apeló a todos los participantes en el tráfico a que se comporten con más humanidad. La seguridad del tráfico vial únicamente podrá lograrse cuando se consiga imbuir esta idea en el comportamiento de los conductores.

El presidente de la Vigilancia Alemana del Tráfico previno contra una liberalización demasiado amplia del derecho de tráfico. Lo que está prohibido y lo que está permitido y el castigo del mal comportamiento durante la circulación constituyen un medio de control social y no puede dejarse en beneficio de uno de los que participan en la circulación.

Las disposiciones sobre la circulación son disposiciones sobre prevención de accidentes y no deben dejar de observarse cuando no parezca amenazar un accidente, o sea, deben observarse siempre.

CARROCERIA Y GARAGE



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

Calle Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5
Teléfonos 10235 y 10350
SAN SEBASTIAN
Agencia Oficial Peugeot

¿FUTURO COCHE DE CIUDAD?

De nuevo ha hecho su aparición en el pasado Salón del Automóvil de París el coche electrónico. Este pequeño invento eléctrico tiene una autonomía de 35 kilómetros y unas dimensiones de 168 centímetros de largo por 115 de anchura, presentando, además, una serie de importantes ventajas: puede girar por completo en una calle de 1,80 metros de anchura, no contamina la atmósfera, puede transportar una persona y 70 kilos de carga útil (o dos personas), y su conducción se efectúa sin pedales ni volante, necesitando únicamente una palanca, montada sobre una rótula, y cuyo manejo «es puramente instintivo» según aseguran sus constructores. La sociedad fabricante de este modelo, «La Voiture



Electronique», ha levantado en Lorraine, una factoría de 5.600 metros cuadrados y han comenzado la producción en serie a partir del pasado mes de agosto.

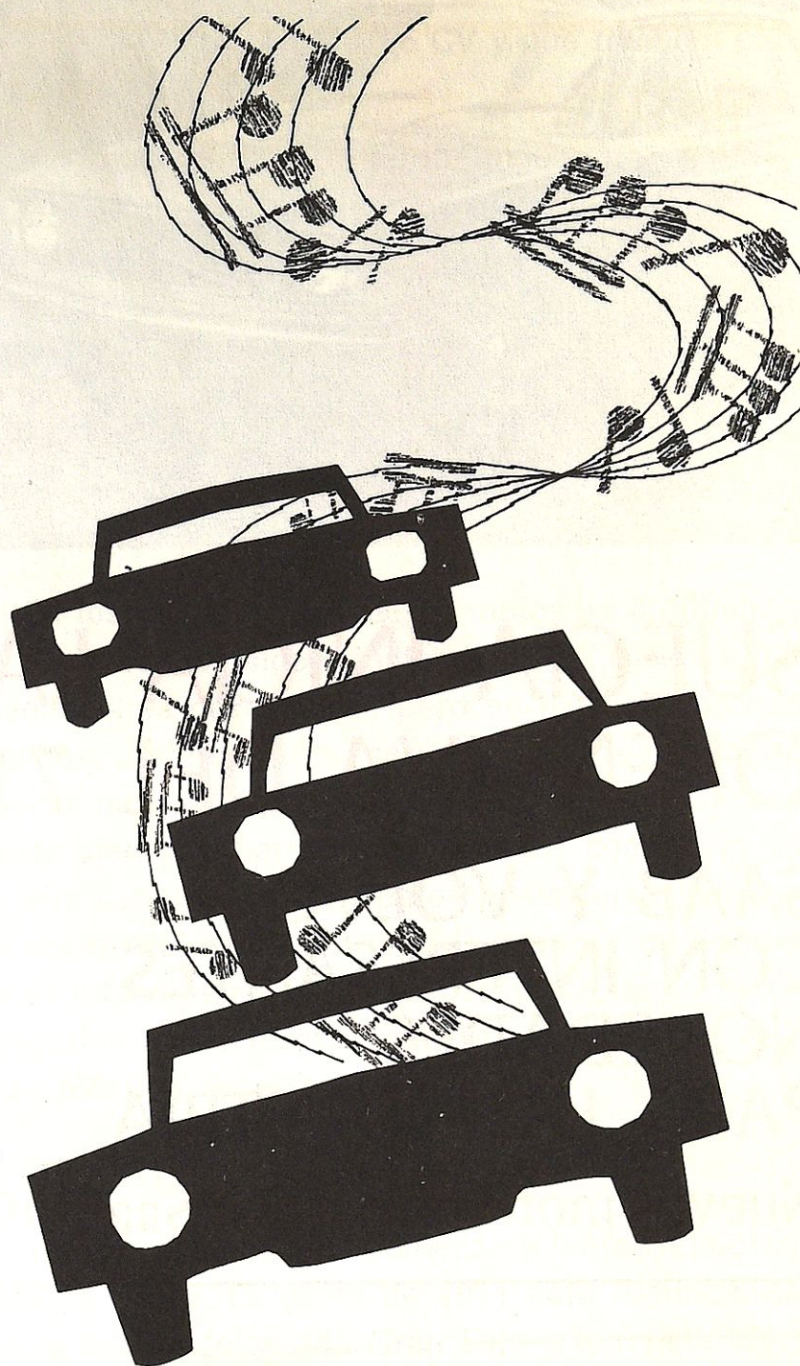
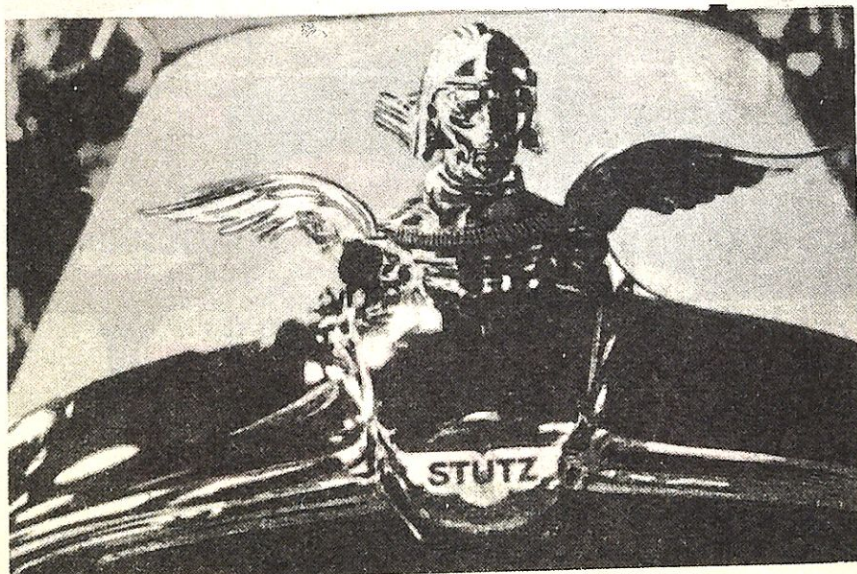
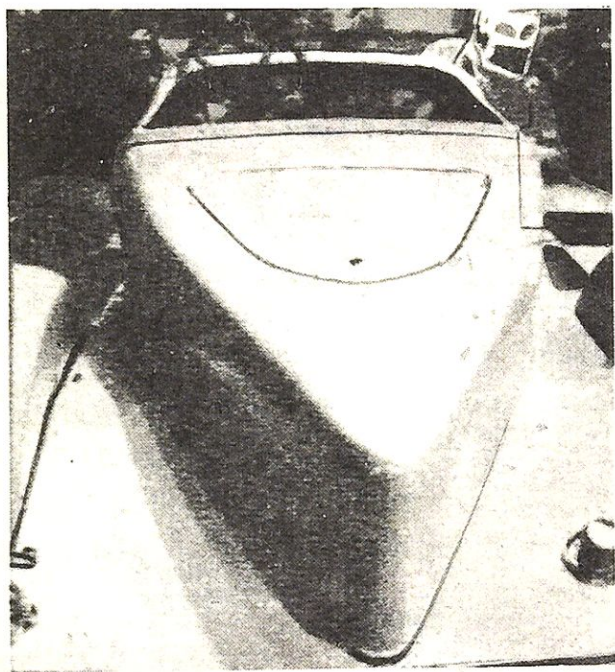
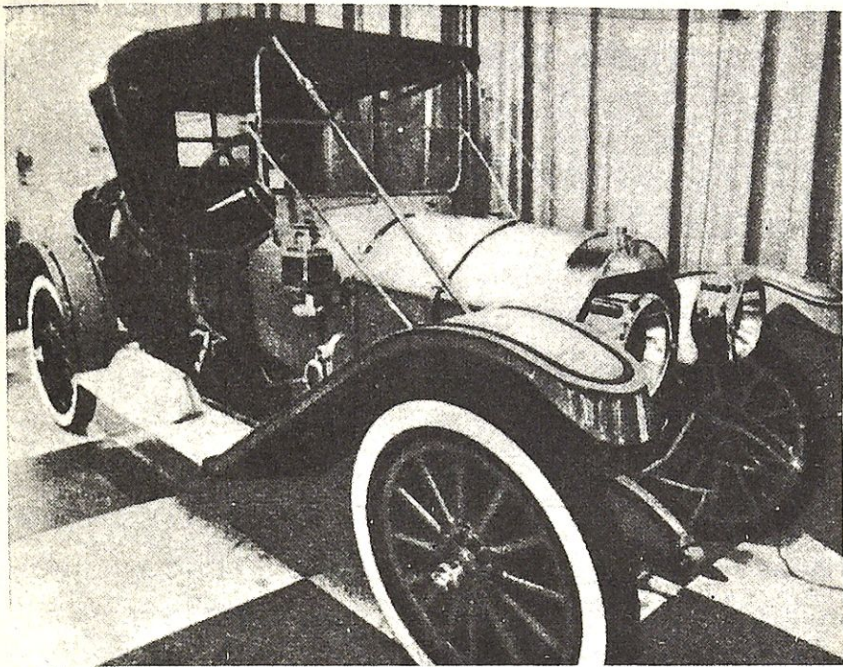
Actualmente se ofrecen tres versiones de este mini-automóvil diferentes: los modelos Industria, Servicio y Visita; unos, destinados al pequeño transporte en lugares cerrados, y otros, para su servicio en el exterior.

Pero esta no es más que la primera etapa, ya que se tienen pensadas dos etapas más. La segunda, referente a vehículos con prestaciones más altas, para el tráfico urbano, y la tercera, relacionada con los transportes en ciudad.

(Motor Press.)

MÁS DE UN MILLÓN POR STUTZ

Más de un millón de pesetas fueron pagadas por este magnífico Stutz Black Hawk, modelo «BB.SV-16», de 1912. El vehículo fue subastado en las Galerías Parke-Bernet, de Nueva York. En este mismo día fueron subastados otros 36 coches veteranos de varias marcas. Este modelo Stutz, que causó furor en su época, es realmente un bólido de dos plazas de línea avanzada. Ofrecemos aquí, para los aficionados, el Stutz en cuestión visto por delante y por detrás, y la tradicional mascota de la marca.



sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

LA CASA DEL AUTORRADIO
Paseo Colón, 24 Teléfono 23291

No viaje sin autorradio, se lo instalaremos
en su coche dándole FACILIDADES.

TALLERES ALTAMENTE ESPECIALIZADOS
Ramón y Cajal, 3 SAN SEBASTIAN

UNA GARANTIA AUTENTICA



Paralelamente a la presentación de los nuevos modelos norteamericanos para la temporada de 1971, los dos importantes fabricantes suecos, que tienen un gran prestigio en Estados Unidos, han procedido a ofrecer sus novedades.

S A A B

Quizás la más curiosa de las variaciones introducidas por Saab sea la de poner lavafaros a sus coches, por medio de unas escobillas que se mueven lateralmente, quitando toda la suciedad a los focos. Este sistema, junto con algún otro que está ya en el mercado, es muy posible que se incorpore en próximos años a todos los coches de categoría media.

El sistema actual de pintura es otra de las innovaciones recientes de Saab. Por primera vez, la marca sueca está utilizando un método de decoloración y protección por galvanizado, sumergiéndose la carrocería en una mezcla de agua con un 15 por ciento de pintura soluble en agua. Al aplicarse una corriente de 400 voltios y 2.000 amperios, las partículas de pintura se van depositando en la carrocería, llegando hasta sus partes más recónditas, incluso a las inaccesibles por un sistema conven-

SUECIA INICIA LA OFENSIVA DEL 71

SAAB Y VOLVO, CON INTERESANTES NOVEDADES PARA LA INDUSTRIA

Nuevos motores para el Saab 99

DIVISIONES
Y
MUEBLES
METALICOS



CASA NERECAN

exclusiva para Guipúzcoa:

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 10356

cional. De esta forma, cada coche puede ser pintado, además, en menos de dos minutos.

NUEVOS MOTORES

También, por primera vez, Saab presenta una versión de cuatro puertas en la gama de sus productos. Para ello ha sido elegido el modelo 99. Las diferencias entre la versión de dos y cuatro puertas son mínimas, sin haberse eliminado siquiera la posibilidad de plegar el respaldo trasero. Al igual que el dos puertas, el nuevo modelo está dotado en serie del motor de cuatro cilindros en línea, de



1.709 centímetros cúbicos, y 80 caballos DIN, obtenidos a 5.200 revoluciones por minuto.

Pero entre las opciones que ofrece Saab para 1971, hay tres motores de 1.850 c.c. extrapolados del modelo anterior. Los dos primeros están alimentados por carburador y dan una potencia de 86 CV DIN; pero se diferencian en el empleo de una caja de cambios de cuatro marchas en el primero y caja automática con tres marchas, el segundo. El tercero es una versión alimentada por in-

yección indirecta, que da 95 CV y que también emplea cambio automático.

Los Saab 99 de 1971 se distinguen por un nuevo cuadro de instrumentación realizado dentro de un material antirreflexivo, y aireadores individuales orientables. Nuevas son también las bocas activahho para las ventanillas laterales, la disposición de un anclaje para los cinturones de seguridad, que son enrollables, los espejos retrovisores interiores y exteriores, y el mecanismo de regulación de los asientos.

En los modelos 95 y 96, el motor de 4 cilindros en V y 1498 c.c., sigue rindiendo 65 CV DIN, a 4.700 revoluciones por minuto; pero se han incorporado algunos detalles a la carrocería: exteriormente, nuevas molduras y un escudo bajo las aletas, para evitar piedras y barro; interiormente, conducciones de aire caliente a los asientos posteriores, un nuevo accionamiento del freno de mano y un seguro en el interruptor general de las luces, que impide apagarlas involuntariamente, así como una protección plástica en el techo.

VOLVO

Dentro de unos días comenzará también la ofensiva de Volvo. La gama de 1971 está fundamentada en los modelos 142 Gran Lujo y los 142 - 144 y 145 De Luxe. Esta versión De Lux es la más básica de la firma y va equipada con un motor B-20 que da 90 CV. En cambio, el motor B 20 del Gran Lujo, que va alimentado por inyección electrónica, rinde 130 caballos.

Volvo ha cuidado mucho el lujo, sabiendo que este concepto pesa mucho en los Estados Unidos, donde piensa vender buena parte de su producción. Este lujo hace que el modelo 142 De Luxe cueste en fábrica unas trescientas mil pesetas.



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

Crédito Navarro

BANCO FUNDADO EN 1863



Capital desembolsado 270.100.000 ptas.
Reservas 554.000.000 »
Total 824.100.000 »

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

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

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 de Bilbao en Santuchu

MADRID - Recoletos, 22 y 3 más en la provincia

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas provisionales)

y

54 Sucursales más en Navarra, Vizcaya y Madrid

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

NO SALEN LAS CUENTAS

EL MOTOR DE AGUA NECESITA 80 BATERIAS PARA ANDAR 100 KILOMETROS

Pero su inventor insiste:

"He andado 50 kms. con 50 céntimos"

El motor de explosión funciona no solamente con gasolina, sino con diversos combustibles, como se ha hecho hasta la fecha. recordemos la época de los famosos gasógenos, cuya energía se obtenía del carbón o de la madera. Sin ir muy lejos, tenemos en la actualidad motores alimentados por butano o propano, etc. Por lo tanto, el agua (que se ha puesto de moda con el motor inventado por don Arturo Estévez y del que tanto se ha hablado) puede proporcionar un combustible más: el hidrógeno. Ahora bien, si analizamos los problemas y esencialmente el coste de cada combustible, el lector podrá sacar sus propias conclusiones.

Vamos a partir de la base de un automóvil que dispone de un motor de 1.000 centímetros cúbicos y cuyo consumo en carretera es de 6 litros de gasolina a los 100 Km. Prescindiendo de los gastos de neumáticos, devaluación, averías, consumo de aceite, etc., es decir, teniendo en cuenta solamente el consumo del motor moviendo sus accesorios (bomba de agua, dinamo, etc.) el coste de los 100 Km. recorridos sería de 66 pesetas (gasolina-super), con un peso en combustible de 4.320 gramos (un litro de gasolina pesa 720 gramos).

Pasemos a analizar el motor de agua: el inventor de Valle de la Serena ha facilitado los cálculos: «Con un gramo de hidrógeno obtiene 34.168 calorías frente a las 11.000 que se obtienen con un gramo de gasolina». Basado en ellos, podemos afirmar que para obtener el mismo rendimiento del motor necesitamos la tercera parte de hidrógeno que de gasolina. Por lo tanto, si para recorrer 100 Km. con el coche anteriormente expuesto necesitábamos 4.320 gramos de gasolina, de hidrógeno precisaremos 1.440 gramos.

Se sabe que para desprender 2 gramos de hidrógeno son necesarios 192.960 Jul. Y una batería de 40 A (la de un Renault 8) almacena una energía de 1.728.000 Jul., energía capaz de disociar 18 gramos de hidrógeno. Por lo tanto, si para recorrer 100 Km. necesitamos 1.440 gramos de hidrógeno y cada batería es capaz de disociar 18 gramos, serán precisadas 80 baterías, cuyo peso ascendería a la cantidad de 1.680 Kg. ¿Qué costaría rodar 100 Km. con el motor de agua? Dejando a un lado el importe de las baterías necesarias para este recorrido (unas 80.000 pesetas) y teniendo en cuenta únicamente el coste de la carga de cada una de ellas (20 pesetas), el costo por kilómetro sería de 16 pesetas. No contamos el transporte, aunque 1.680 Kg. es excesiva carga para un vehículo de esta clase. Tampoco contamos el agua, ya que suponemos que es gratis.

Ultimamente hemos leído algunas declaraciones hechas por el inventor del motor de agua, como por ejemplo: «Insisto en que yo obtengo un gramo de hidrógeno con sólo 6 amperios». Y yo preguntaría: ¿Con qué tensión y en qué tiempo, porque este es el «quid» de la cuestión. Y continúa diciendo: «Y lo que es más; acabo de perfeccionar el sistema. Puede usted anunciarlo: a partir de una velocidad de 40 Km./h., el mecanismo se autoabastece plenamente; es decir, no consume absolutamente nada de batería ni de dinamo». ¡Fabuloso!

Instalado el ingenio en un barco donde no le faltaría el agua acidulada, no se pararía en la vida, algo así como el movimiento continuo en el mar.

Por otro lado, leemos en grandes titulares de un periódico: «Que digan lo que quieran. Yo anduve 50 Km. con un gasto de 50 céntimos». Y decimos: obteniendo el hidrógeno por el conocido medio de la electrólisis y sacando 34.168 calorías por gramo... No nos salen las cuentas.

En definitiva, sería más económico andar mediante el motor de arranque, medida una velocidad y suelto el embrague.

Aparte de la desorbitada cifra de pesetas que costaría rodar con el motor de agua, pasemos a analizar otros problemas que se plantearían: 1) el tremendo peso que ha de cargar el vehículo en baterías. 2) La poca duración de éstas. Es decir, que a pesar de instalar una gran batería habría que estar sustituyéndola o regenerándola cada pocos kilómetros. 3) El motor se oxidaría con extrema rapidez, ya que de la combustión solamente se desprende vapor de agua. 4) Si la combustión es muy enérgica haría el mismísimo efecto de un motor de gasolina que detonase constantemente; o sea, se destruiría en un corto plazo.

De todas formas, esperamos con verdadera ansiedad el momento de la demostración pública que, según han anunciado, se realizará ya pronto.

Eduardo Villaceros

RENAULT  **4**
furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

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

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

**CONCESIONARIO
PARA GUIPUZCOA**

ALBERDI, S. A.

*

**Avenida Tolosa, s/n
Teléfono 4148**

*

**Zabaleta, 52
Teléfono 18551**

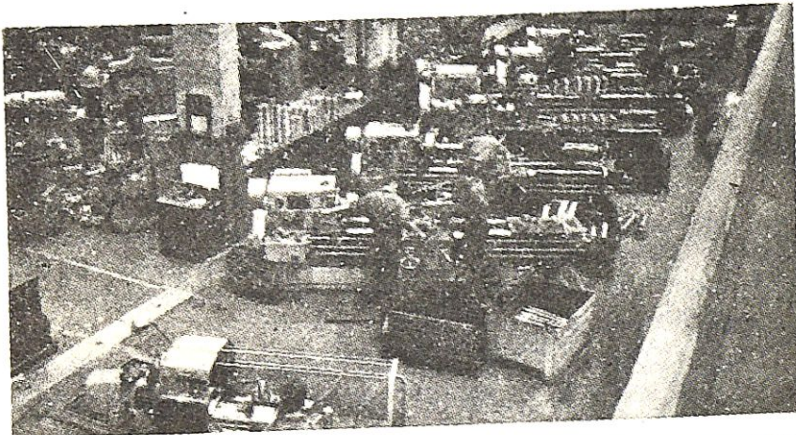
*

SAN SEBASTIAN

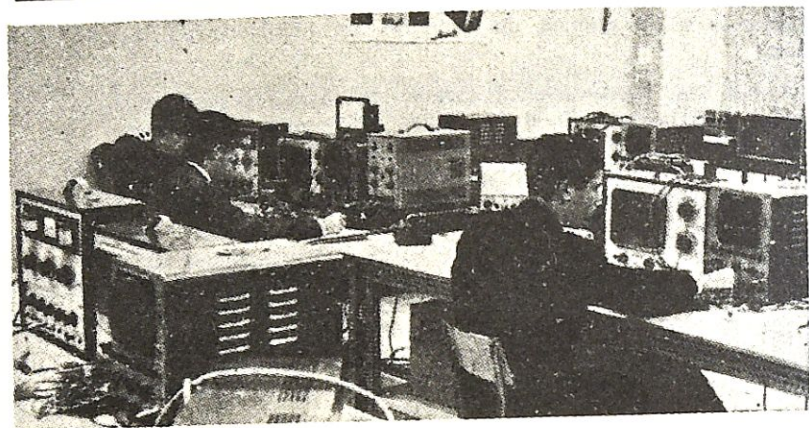
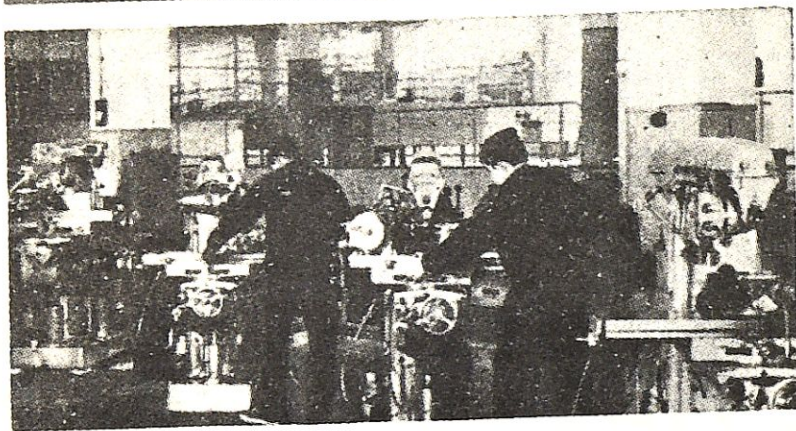
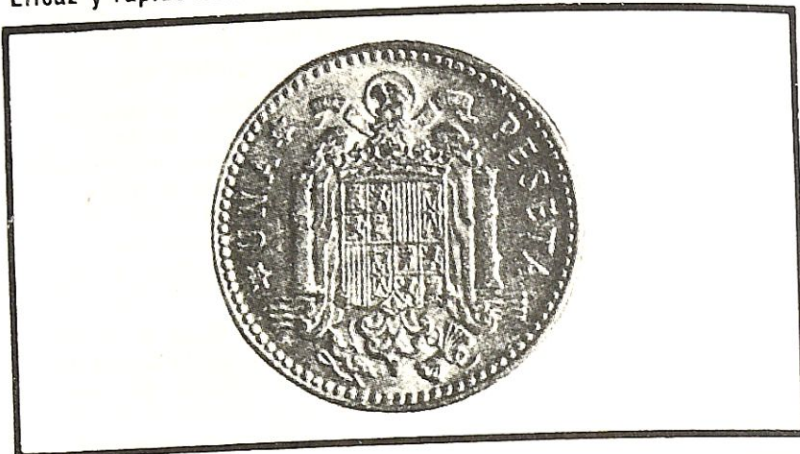
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



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

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

Vd. tiene nuestra atención preferente.

76 Sucursales están a su servicio.



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO INICIA LA CAMPAÑA INTERNACIONAL DEL ALUMBRADO Y DEL NEUMATICO

La «Prevention Routiere Internationale» en cuyo seno nació la idea de las Campañas de Alumbrado, decidió en su reunión en Madrid, que a partir de 1970, se celebrará anualmente en los países miembros otra Campaña del Neumático, fusionada o no con la del Alumbrado.

Al ser la Dirección Central de Tráfico miembro de la citada organización internacional, ha resuelto optar por la segunda solución, es decir, la fusión de ambas campañas, y en consecuencia, ha decidido llevar a cabo la CAMPAÑA INTERNACIONAL DEL ALUMBRADO Y EL NEUMATICO 1970 con la colaboración de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales.

Al igual que en las campañas precedentes, se espera contar con la cooperación de las casas de fabricantes de automóviles y motocicletas, clubs automovilistas, entidades aseguradoras y otras firmas comerciales.

Las fechas de realización de esta campaña son del 11 al 18 de noviembre, ambos inclusive, pudiendo ser prolongado este plazo hasta el día 22.

El horario de funcionamiento de los puestos se procurará que esté comprendido entre las 9 y las 17 horas ya que parece el más idóneo para el servicio.

El propósito, como es lógico, es doble. Se pretende en lo que a alumbrado se refiere, que el mayor número de vehículos se sometan durante la campaña, de forma espontánea a las operaciones de verificación correspondientes, en los puestos de revisión establecidos al efecto, verificación que se efectuará con carácter completamente gratuito. De todos modos, debe prestarse el servicio de forma que no pueda constituir o parecer un procedimiento de utilidad comercial.

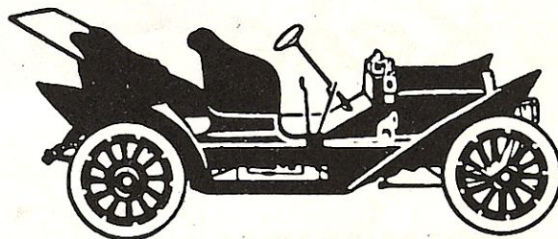
A los conductores de los vehículos que presenten éstos a revisión y una vez efectuada ésta, se

les entregará una ficha con el resultado de la misma en la que se indicará el perfecto estado de sus instalaciones de alumbrado y señalización o, en su caso, las deficiencias encontradas con la recomendación de que sean corregidas para su propia seguridad y la de los demás usuarios. Este documento se confeccionará en «blocks» adecuados, que la Jefatura Central de Tráfico remitirá oportunamente.

Una vez efectuada la comprobación del alumbrado, se entregará una hoja del «block» al interesado, una copia será para la Jefatura Provincial y otra quedará para constancia en la entidad que monte el puesto, en el caso de que le interese conservarla.

Por lo que se refiere a los neumáticos, se pretende en primer término llamar la atención de los usuarios sobre la importancia de este elemento desde el punto de vista de la seguridad vial y, en segundo, revisar visualmente el estado de las cubiertas con el fin de poder indicarles en una ficha las anomalías previstas en el Código: no presentar el dibujo en la totalidad de la banda de rodadura o tener deformaciones o cortes.

Se confeccionarán unos «blocks» similares a los previstos para la revisión del alumbrado, aunque adecuados a la revisión de los neumáticos.



MARPE

**ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS
DEL AUTOMOVIL**

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

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341

LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO
 INICIA LA CAMPAÑA INTERNACIONAL DEL
 ALUMBRADO Y DEL NEUMÁTICO

COMPROBACIONES A REALIZAR

Luces

Las luces que deberán revisarse son:

Vehículos automóviles de 4 o más ruedas:

- de carretera
- de cruce
- de alumbrado ordinario
- verde de «enterado»
- de frenado (stop)
- de retroceso
- de la placa de matrícula posterior
- de cambio de dirección
- de gálibo
- de niebla

Vehículos de 2 ó 3 ruedas:

- de carretera
- de cruce
- de alumbrado ordinario
- de la placa de matrícula posterior

Se inspeccionarán todos los neumáticos, incluida la rueda de repuesto.

Se entenderá que el neumático está en buen estado cuando:

- la banda de rodadura presente en su totalidad el dibujo. (No indica espesor del relieve de éste, ya que el Código no lo precisa. Basta, por tanto, que el relieve del dibujo pueda apreciarse a simple vista.)
- No existan cortes en los neumáticos.
- No existan deformaciones.

Autoadhesivos

Se editará un autoadhesivo de pequeñas dimensiones con texto alusivo a la Campaña. Este autoadhesivo se entregará **únicamente** al conductor de cada vehículo revisado para su fijación **voluntaria**, que podrá efectuarse, previa consulta, por el mismo personal que efectúe el reconocimiento.

Su colocación deberá realizarse en la parte posterior del vehículo, en el lugar en que, según las características de éste, resulte más visible, evitando en principio su fijación en el cristal.

Por medio de una amplia divulgación y con la existencia de buen número de puestos de revisión, se espera lograr que la campaña del Alumbrado y del Neumático obtenga los mayores beneficios para todos.

Reda SUIPUZCOANA, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegaso S.A.



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
 DINAMISMO
 AGILIDAD
 TIEMPO



en una palabra **"SERVICIO"**

Esto es lo que le ofrecemos

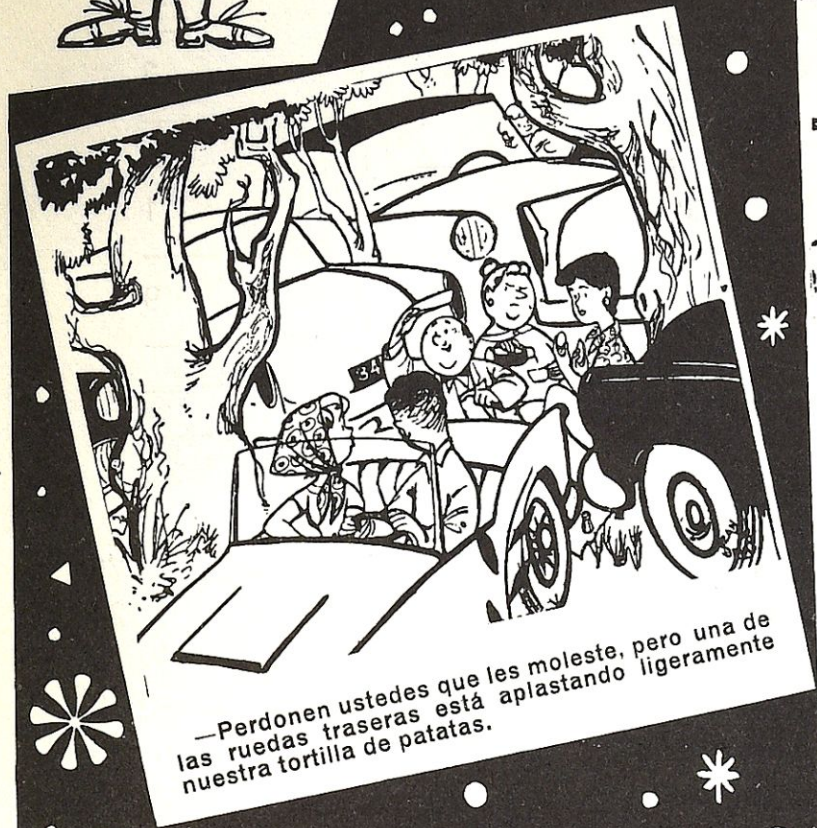
Oficinas:

Bermingham, 1 (Esquina Zabaleta)
 Teléfonos. 21883 — 21383
 SAN SEBASTIAN

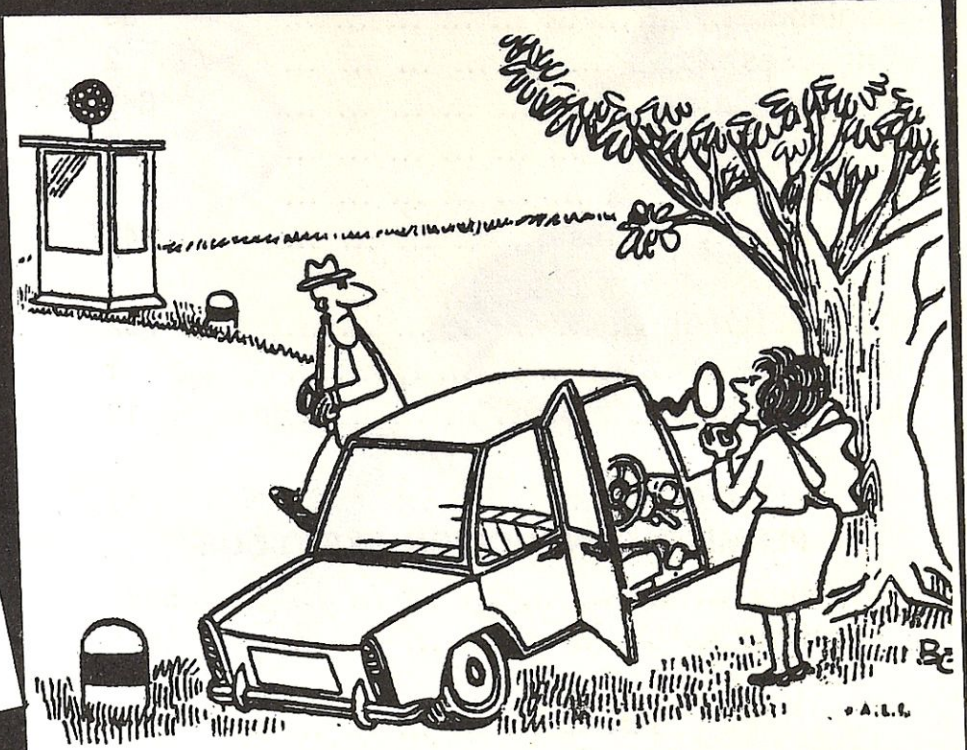
Recambios }
 y } Carretera Nacional nº 1
 Talleres }
 Km. 448 Telfs. 691308 — 691333
 VILLABONA



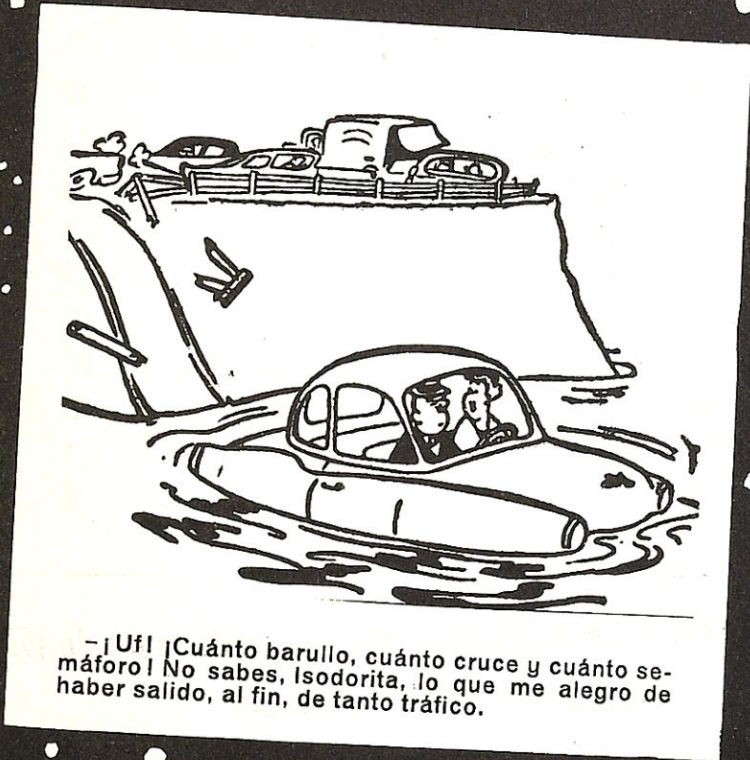
RUEDA EL HUMOR



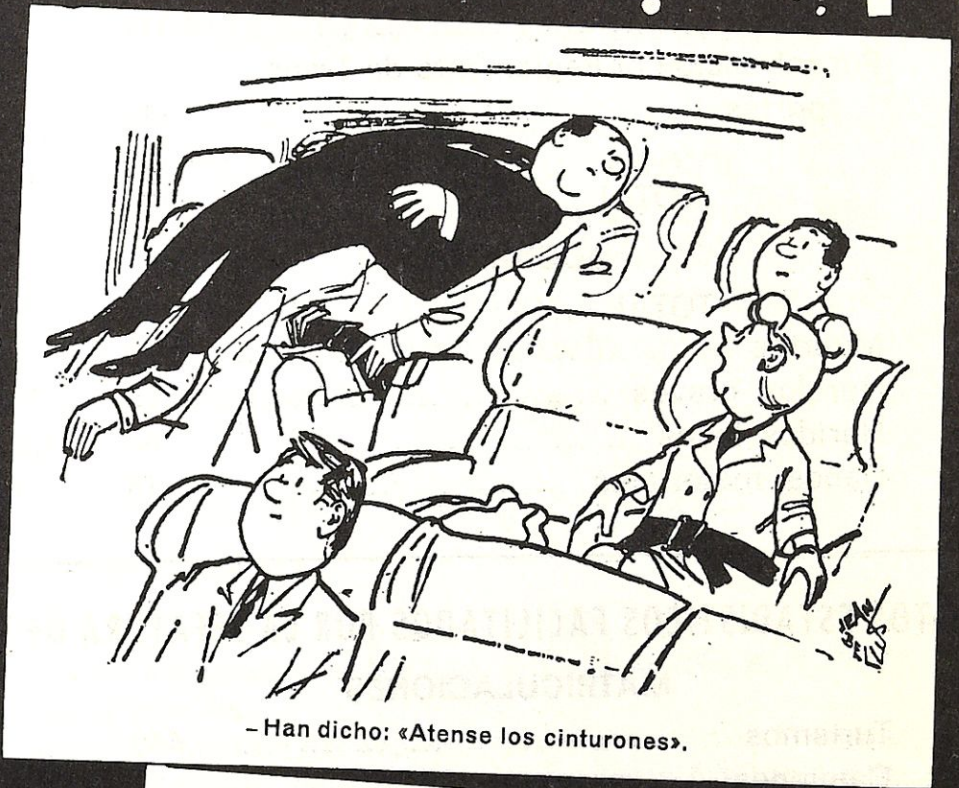
—Perdonen ustedes que les moleste, pero una de las ruedas traseras está aplastando ligeramente nuestra tortilla de patatas.



— Antes de pedir socorro, déjame que me arregle un poco.



— ¡Uf! ¡Cuánto barullo, cuánto cruce y cuánto semaforo! No sabes, Isodorita, lo que me alegro de haber salido, al fin, de tanto tráfico.



— Han dicho: «Atense los cinturones».



— Date prisa. Todos están ya a la mesa y falta aceite para la ensalada.



— ¿ Me toma usted por un idiota?
— Si el coche es de usted, no.

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A SEPTIEMBRE DE 1970

MATRICULACION

	Total	Fabricación nacional	Importación	Subasta
Camiones	59	56	2	1
Autobuses	2	2	—	—
Turismos	669	669	6	3
Motocicletas	17	16	1	—
Tractores	7	7	—	—
Furgonetas y mixtas	48	47	—	1
TOTAL	802	788	9	9
Remolques	1	1	—	—
Semirremolques	10	—	—	—
TOTAL	11	11	—	—

PERMISO CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	558
Hembras	97
TOTAL	655

DENUNCIAS

Por infracción al Código de la Circulación	4.511
Por infracción al Reglamento de Transportes	216
TOTAL	4.727

ACCIDENTES

TOTAL	69
Muertos	3
Heridos graves	28
Heridos leves	64
Daños materiales	15

Vehículos implicados:

Turismos	75
Camiones	24
Autobuses	6
Motocicletas	8
Ciclomotores	3
Bicicletas	3

Causas:

Velocidad excesiva o peligrosa condiciones existentes	12
Circular parte izquierda calzada	12
No guardar intervalo seguridad	3
Giros incorrectos	1
Adelantos prohibidos	9
No respetar prioridades	18
Irrumpir peatón calzada sin precaución.	12
Otras infracciones	8
Reventón rueda	1
Fortuitos	2

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

MATRICULACIONES

Turismos	449
Camiones	37
Motos	7
Furgonetas	49
Autobuses	4
Otros vehículos	9
TOTAL	555

ULTIMA MATRICULA: 73.633.

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	458
Hembras	109
TOTAL	567

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	341
Hembras	30
TOTAL	371

NUMERO DE ACCIDENTES	101
NUMERO DE MUERTOS	9
NUMERO DE HERIDOS GRAVES	71
NUMERO DE HERIDOS LEVES	63
DAÑOS MATERIALES	16
VEHICULOS IMPLICADOS	156
SANCIONES	3.264



nosotros somos ... ¡ustedes mismos !

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

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

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

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



Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

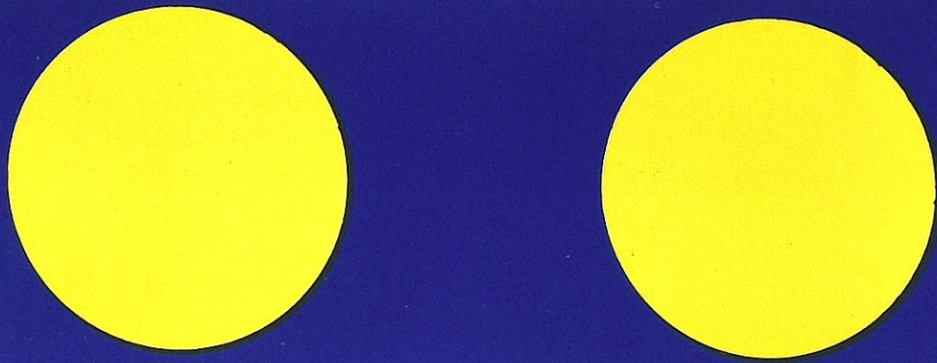


SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



Banco Guipuzcoano

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



**REVISE
LUCES
Y
NEUMATICOS**

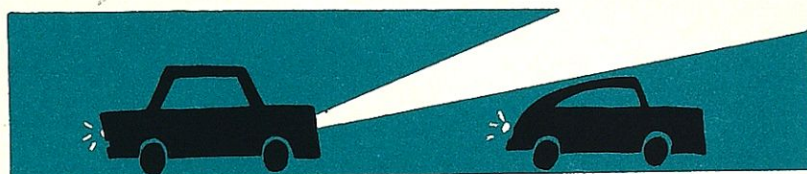
**CAMPAÑA INTERNACIONAL DEL ALUMBRADO
Y EL NEUMATICO 1970**

IFFATURA CENTRAL DE TRAFICO

La revisión del sistema de alumbrado y señalización es **imprescindible**, por lo menos, **una vez al año**. Pero lo prudente y aconsejable es efectuarla con más frecuencia, ya que las luces, sobre todo la de los faros, se desajustan o funden con facilidad. El riesgo de accidente, entonces, es ciertamente grave. Veamos algunos ejemplos:



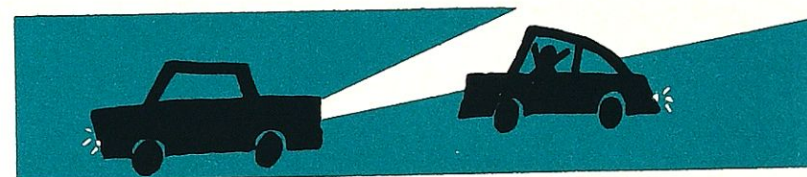
Si su luz intensiva ilumina bajo, no es posible ver a un peatón hasta que se está materialmente sobre él.



Si su luz intensiva ilumina alto, queda fuera del campo visual una zona donde puede haber incluso un automóvil.



Si su luz intensiva ilumina con desviación lateral, el peligro —un ciclista, por ejemplo— no es advertido hasta que el accidente es ya inevitable.



Si su luz de cruce ilumina alto, deslumbrará a los conductores de los vehículos que circulen en dirección contraria.



Si los indicadores de frenado no funcionan, el conductor que le sigue no podrá advertir a tiempo su detención.



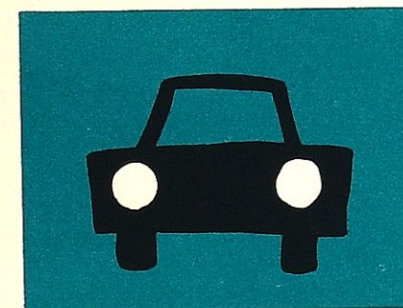
Si los indicadores de cambio de dirección fallan, nadie podrá

Conviene también recordar que...

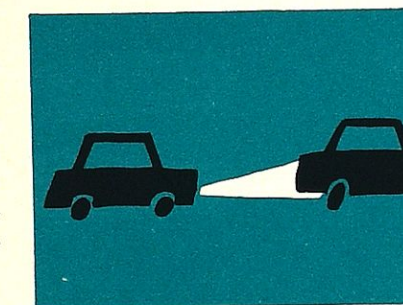
- en los vehículos no pueden colocarse más luces que las descritas y autorizadas por el Código de la Circulación, y que, según éste, existe la obligación de que todas se hallen en buen estado.



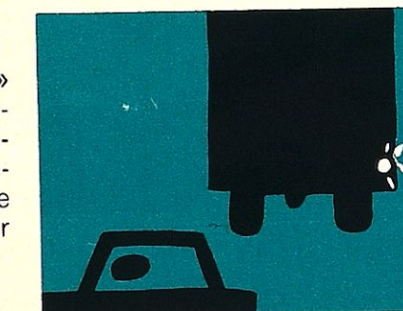
- en tiempo de niebla, lluvia intensa o nieve, cuando la visibilidad está sensiblemente disminuida, si no se dispone de luces especiales para niebla, deberá utilizarse el **alumbrado de cruce**, tanto de día como de noche, y lo mismo dentro de las poblaciones que en la carretera.



- debe usarse el **alumbrado de cruce** cuando se circule detrás de otro vehículo a una distancia tal que el alumbrado intensivo pueda producir a su conductor deslumbramiento o molestia.



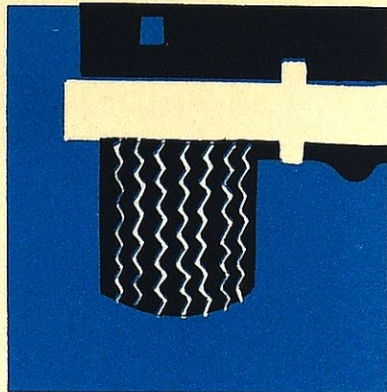
- la luz verde de «enterado» que encienden los camiones no autoriza el adelantamiento, y hay que esperar, para hacerlo, a que así lo avise con el indicador de la derecha.



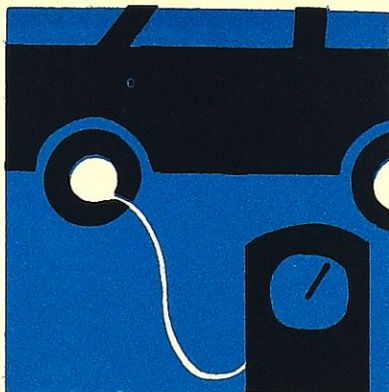
- todas las maniobras deben ser señalizadas con la suficiente antelación.



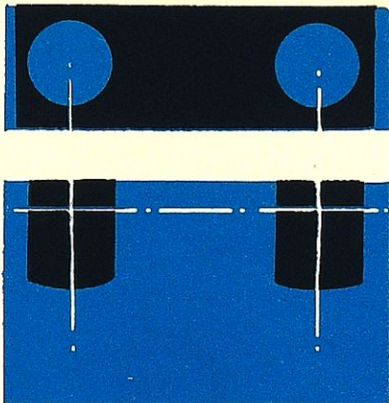
- el Código de la Circulación dispone que «las bandas de rodadura de los neumáticos deberán presentar el **dibujo** en su totalidad y no deben apreciarse en ellos **deformaciones ni cortes**», previendo, como es lógico, las oportunas sanciones.



- los neumáticos deben llevar precisamente la **presión** indicada por el fabricante en el manual del automóvil, presión que debe revisarse, en frío, cada 500 kilómetros, incluida la de la rueda de repuesto.



- cada vez que se haga la **rotación de los neumáticos** —aconsejable cada 10.000 kilómetros— es prudente verificar la alineación, la convergencia y el equilibrio de las ruedas.



- el **correcto estado** de los neumáticos es primordial elemento de seguridad en todo tiempo, pero de modo especial durante el invierno, ya que los agentes meteorológicos —lluvia, nieve, hielo, etc.— afectan de modo importante el índice de adherencia.

