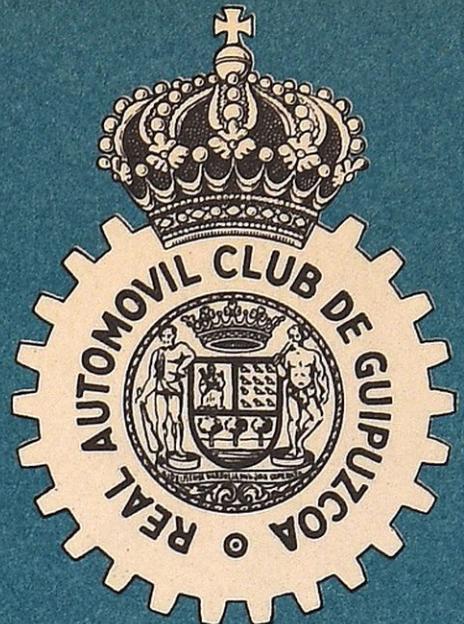


# R.A. C.G.



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION



PUENTE "SUNSHINE SKYWAY", EN FLORIDA (ESTADOS UNIDOS)



*La familia*  
**GURYS**

Especialidades:

jabones Flores de Gurys y Duque

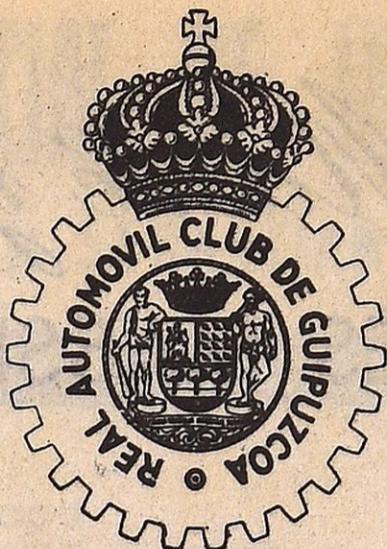
Crema cutanea

Barra de afeitar

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.  
San Sebastian

*Gurys*



## BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

# Real Automóvil Club de Guipúzcoa

### CONTENIDO

	Págs.
¡Volkswagen no es de nadie!.....	3
Información del Club.....	9
Ha muerto el creador de la Targa Florio.....	14
Historia de la fabricación del automóvil en España (capítulo I).....	18
Vehículos matriculados en Guipúzcoa en Enero de 1959.....	23
El automóvil: un lujo que dejó de serlo.....	29
Menestra del automóvil...	31
Humor del automóvil.....	32

#### Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfono: 4727

PAMPLONA

#### Delegación en Alava

D. Ignacio Lascaray Ondarra

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

Teléfono: 1543

VITORIA

DEPOSITO LEGAL - SS 32-1959

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

**SAN SEBASTIAN**

*Gustavo Massé y C.<sup>a</sup> S. en C.*

## MOTORES MASSÉ DIESEL



Fabricación de recambios      Reparación de vehículos

Repuestos y accesorios para autos y camiones

### **TALLERES MECANICOS**

GARAJE PARA TURISMOS }  
GARAJE PARA CAMIONES } INDEPENDIENTES

Especialidad en repuestos y reparaciones  
de motores Diesel

Concesionarios de **"AUSTIN"** para Guipúzcoa  
(existencia de repuestos)

Engrase a presión

Servicio especial de verificación de direcciones

Teléfonos 11317 - 15245 - 17657

Telegramas: "GUMASS"

Calles: TERCIO SAN MIGUEL y JOSE MARIA SOROA

## **SAN SEBASTIAN**



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

El negocio mejor regido en Europa

## ¡VOLKSWAGEN NO ES DE NADIE!

La medalla Elmer A. Sperry, el "Oscar" del Automóvil Americano para 1958, acaba de ser concedida "post mortem" al ingeniero Fernando Porsche para su coche Volkswagen. El señor Nordhoff, director de la empresa alemana, ha traído de Nueva York un premio destinado a dar un nuevo impulso a sus exportaciones hacia los Estados Unidos.

¿Es este el último triunfo de una de las más extraordinarias carreras de después de la Guerra?

Wolfsburg, población reconstruída para el automóvil y cuya prosperidad depende de las cifras de venta del modelo europeo más antiguo que

todavía se fabrica, se defiende como una fortaleza asediada contra las intervenciones del Estado, contra los grupos que reivindican sus derechos de propiedad so-

bre la fábrica y contra las embestidas de los magnates de las industrias similares del otro lado del Rin.

Los ingenieros que trabajan bajo la dirección de Nordhoff, estudian, ellos también, nuevos modelos; pero, para lanzarlos, será preciso esperar a que se aclare la situación jurídica de su empresa; ya que la fábrica europea que produce el mayor número de vehículos, no tiene propietario.

Su actual dueño no es en el fondo más que su propio empleado. Debe su situación al coronel inglés Bob Radclyffe, que se la confió para sacudirse él las preocupaciones que le ocasionaba la suerte de los miles de

obreros que quedaron sin trabajo como consecuencia de la destrucción de su fábrica.

El coronel en cuestión era el jefe de la administración militar de la región de Wolfs-



El ingeniero Nordhoff y "su pueblo", los obreros de la Volkswagen.

burg. Su primera idea fué desmantelar la fábrica y reinstalarla en Gran Bretaña. Para conseguir el concurso de las autoridades de Londres, envió un Volkswagen a la British Motor Corporation, pidiendo a sus ingenieros que lo examinasen atentamente.

La contestación de los expertos ingleses fué:

—El coche no ofrece ningún interés. Resultaría invendible en el mercado internacional.

Contrariado por esta contestación, el coronel Radclyffe hizo trabajar a la fábrica de Wolfsburg "al ralenti" y por cuenta de las autoridades militares británicas de ocupación.

Pero como el trabajo de director de la fábrica no le divertía, se puso a buscar un especialista alemán capaz de asumir la gerencia del negocio.

Le recomendaron a Heinz Nordhoff, ex empleado de Opel, buen conocedor del mercado automóvil indígena e internacional, puesto que había pasado varios años en Detroit.

Convocado por el coronel, Nordhoff rechazó la oferta. Su deseo consistía en recuperar su puesto de antes de la Guerra en la fábrica Opel. Pero sus gestiones cerca de la indicada firma no dieron el resultado apetecido. Decepcionado, el ingeniero alemán fué de nuevo a entrevistarse con el coronel británico, para decirle que había cambiado de manera de pensar y que estaba dispuesto a encargarse de la dirección de Volkswagen.

Nordhoff reunió ocho mil antiguos obreros de la empresa en el patio de la fábrica y les dijo:

—O bien la caja andará como yo espero y entonces todos habremos salido de este atolladero..., o bien se romperá, y nosotros con ella.

En 1946, la producción fué de 1.785 unidades. En 1958 se han sobrepasado los 550.000 vehículos, cifras que representan aproximadamente un 33 por ciento de la producción anual alemana.

Entretanto, Wolfsburg se ha convertido en una población modelo. Los obreros, cuyo número asciende en la actualidad a 45.000, están todos alojados en casitas unifamiliares y alcanzan salarios un 40 por ciento superiores a los de otras empresas análogas.

Y el Volkswagen, considerado por los expertos británicos como una máquina invendible, rueda por las carreteras de cinco continentes. Nordhoff, su gerente, no tiene, en realidad, otro título para dirigir su fábrica que la orden número 202, firmada por el coronel Radclyffe.

El Gobierno de Bonn ejerce un control sobre su gestión, designando los miembros del Consejo de Administración. Sin embargo, Nordhoff continúa siendo el jefe incontestable de la empresa.

Las tentativas de restituir la fábrica al sector privado han fracasado hasta ahora, porque el personal se solidariza con su jefe y se opone a todo cambio.

La propiedad de Volkswagen no ha sido reivindicada solamente por el Estado alemán y por el Land de Basse-Saxe, sino también por un grupo de 330.000 personas que en su día depositaron en esta fábrica sus pequeños ahorros.

Estos estiman que la fábrica ha sido construída con su dinero. Entre 1938 y 1945,

# GARAGE Y TALLERES

Peña y Goñi, 12-14 • Teléfono 12152

Servicio permanente de  
**CAMIÓN - GRÚA**



PIEZAS LEGITIMAS

## Ford

CONCESIONARIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA:

MIRACRUZ, 5

RONDA, 2

SAN SEBASTIAN

*¡Más vida que un gato!*



LINEA  
S. S.



**ACUMULADORES**

★ **K L G** ★

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

cada uno de ellos abonó a Volkswagen 990 marcos; es decir, el precio íntegro de un coche que jamás les fué entregado.

Pero el ingeniero Nordhoff, que se tiene por "sucesor" del coronel Radclyffe y no de la sociedad de antes de la Guerra, disuelta en 1945, entiende que no debe nada a nadie. A lo sumo, acepta vender a los reclamantes coches a precios reducidos (3.290 DM. en lugar de 3.790 DM.) o devolverles 250 DM. en el caso de que renunciasen a la compra del coche. Los acreedores no quieren pagar más que 1.421 DM. por un Volkswagen nuevo; es decir, su precio de costo (2.411 DM.), menos el dinero ya anticipado (990 marcos).

El pleito se encuentra actualmente en ma-

nos del Tribunal Federal de Karlsruhe. Si Nordhoff pierde el pleito, tendrá que abonar a los acreedores unos 300 millones de DM., pagaderos bien en coches o bien en dinero contante y sonante. Por lo tanto, nada tiene de particular que, ante la perspectiva de verse privado de la fábrica, el director de Volkswagen se sienta prudente.

El éxito de un nuevo coche no le situaría en mejor posición personal; su fracaso le colocaría en una situación muy difícil. Podría ser acusado de haberse excedido en su mandato de gerente provisional. Por este motivo, continúa fabricando el modelo de 1938. Y es posible que esta situación se prolongue todavía...

P. H.



TALLER AUTORIZADO - MAESTRO DIPLOMADO ALEMÁN  
**VOLKSWAGEN • PORSCHE**  
SERVICIO TECNICO

PETICION DE AUTOMOVILES - ENGRASE ALTA PRESION  
ESPECIALIDAD EN **MERCEDES BENZ**

**JOSE WACHSCHÜTZ**

PLAZA ZUBIETA, 2

Teléfono (Taller y Domicilio): 1-44-03  
**SAN SEBASTIAN**

Conozca el último modelo de

***Mobylette***

**Mobymatic**

con variador automático de velocidades en

**CASA MINER**

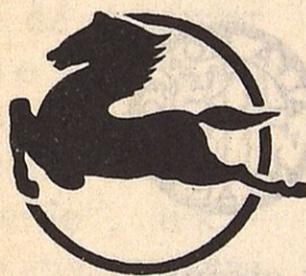
Discos  
microsurco

**TELEFUNKEN**



**ANTONIO MORO**

Buen Pastor, 1 - San Sebastián



**Finanzauto, S. A.**

DISTRIBUIDOR DEL  
CAMION ESPAÑOL

**Pegaso**

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

**BILBAO:** Manuel Allende, 4

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

**PAMPLONA:** Plaza del General Mola, 1

# SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS  
TALLER AUTORIZADO  
BONOS GARANTIA

## LUIS JESUS CANO

Prim, 59 \* Tels. 11642 - 14406  
SAN SEBASTIAN

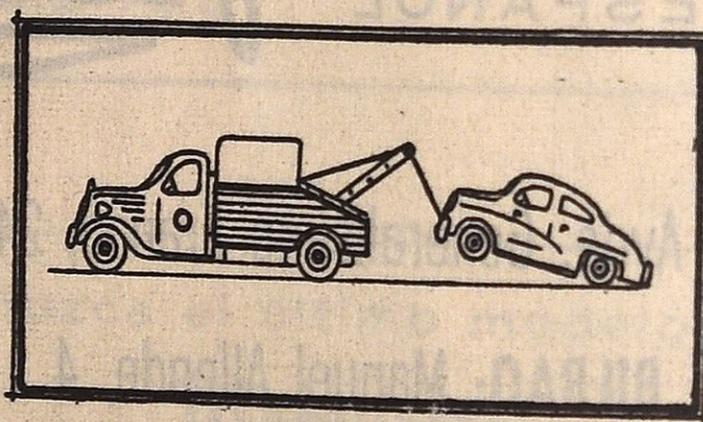
# GARAGE SUM

CONCESIONARIO OFICIAL ALFA ROMEO



ESCUELA AUTOMOVILISTA CARNETS DE PRIMERA Y SEGUNDA  
COCHES RENAULT 44, PEUGEOT Y FIAT 1100  
SERVICIO PERMANENTE DE GRUA

— TALLER —  
DE REPARACIONES  
GASOLINA GAS - OIL



Estación moderna para  
lavado de bajos y  
engrase a alta presión.

OFICINAS Y TALLERES: Calle Segundo Ispizua, D  
Teléfonos: Horas de trabajo 1-89-13 Permanente 1-89-03 y 1-99-10

## SAN SEBASTIAN

## La Responsabilidad Civil Ilimitada y la Carta Verde, indispensables para circular por Francia a partir del 1 de Abril próximo

El 20 de Marzo terminará el periodo de cobranza voluntaria de la Patente Nacional de Circulación. - Nuestra campaña "pro-seguridad en la carretera" está teniendo un eco amplísimo y muy eficaz. - Para el 22 de Marzo estamos organizando el "I Rallye Guipúzcoa", prueba de regularidad para socios de nuestro Club

Insistimos hoy nuevamente, dada la importancia que la cuestión encierra, sobre la noticia que ya publicamos en el pasado número de este Boletín acerca de la disposición del Gobierno francés de exigir a todos aquellos vehículos a motor que rueden por las carreteras del país vecino hallarse a cubierto del riesgo de Responsabilidad Civil o Contra Tercero por un mínimo de 50 millones de francos, lo que supone para los españoles la necesidad de asegurar dicho riesgo en forma Ilimitada y de obtener la "Carta Verde", documento cuya presentación será ineludible en la Frontera, o en cualquier otro lugar donde se lo exijan las autoridades francesas, como justificante de hallarse a cubierto de aquel riesgo en la cuantía exigida por la ley vigente en el territorio de aquella nación.

Volvemos a advertir, pues, a nuestros socios en general y en particular a los mutualistas—muy especial-

mente a aquellos que van frecuentemente a Francia—la conveniencia de que en un plazo lo más breve posible, con el fin de evitar así entorpecimientos de última hora, normalicen su Seguro de Responsabilidad Civil ajustándose a lo que queda consignado, y que, al propio tiempo, se provean de la Carta Verde, cuyo período de validez se ajusta exactamente al del Seguro que respalda.

En nuestras oficinas se informará cumplidamente sobre el particular a cuantos lo soliciten.

### PATENTE NACIONAL DE CIRCULACION

Por fin, ha decidido la Superioridad los términos del período hábil para la cobranza voluntaria de este impuesto correspondiente al año en curso.

Este período dió comienzo el martes 17 del corriente febrero y comprenderá treinta y dos días, finalizando el 20 del mes que viene, marzo.

Como siempre,

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

## MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

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

Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

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

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

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

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.

las Oficinas del Club — tanto lo central como las delegaciones de Vitoria y Pamplona — se ponen a la disposición de los señores socios para retirar del departamento expedidor correspondiente las patentes de los vehículos de motor que aquellos tengan en circulación, previo depósito del importe de las mismas en la Caja del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

### LA JUNTA GENERAL ORDINARIA DEL CLUB

Los lectores saben ya que el pasado día 22 de enero tuvo lugar en nuestro domicilio social la Junta General ordinaria. Pero, el escaso tiempo transcurrido entre la celebración de aquella asamblea y la aparición de nuestro precedente Boletín nos permitió tan sólo dar cuenta en él del acuerdo referente a la elevación de cinco pesetas en la cuota mensual de socio.

Hoy podemos decir que la Junta se celebró bajo la presidencia de nuestro presidente, don Federico Zappino, y que en ella, antes de pasarse a tratar de los asuntos contenidos en el orden del día, el señor presidente dedicó un cariñoso y emocionado recuerdo al que fué su antecesor en el cargo, el Excmo. Sr. D. Manuel Rezola Laparte, fallecido el pasado mes de mayo, que presidió nuestra entidad desde la fundación de ésta y a la que dedicó sus mejores desvelos y sus más entrañables entusiasmos.

A continuación se aprobó el balance de cuentas hasta el 31 de diciembre de 1958, así como el presupuesto de ingresos y gastos para el corriente ejercicio.

Y sancionado que fué unánimemente el referido aumento de la cuota mensual, previa la oportuna justificación de tal medida, se procedió a la confirmación en sus cargos de los directivos señores Zappino, Larrañaga (don Luis), Echaide (don Ladislao), Echeverría (don Luis, conde de Gra) y Zabala (don Ramón, vizconde del Cerro), a quienes reglamentariamente correspondía cesar.

### NUESTRA CAMPAÑA "PRO SEGURIDAD EN LA CARRETERA"

Buscando con ello la eficacia y amplitud mayores a los beneficiosos resultados esperados de la campaña que en pro de la "se-

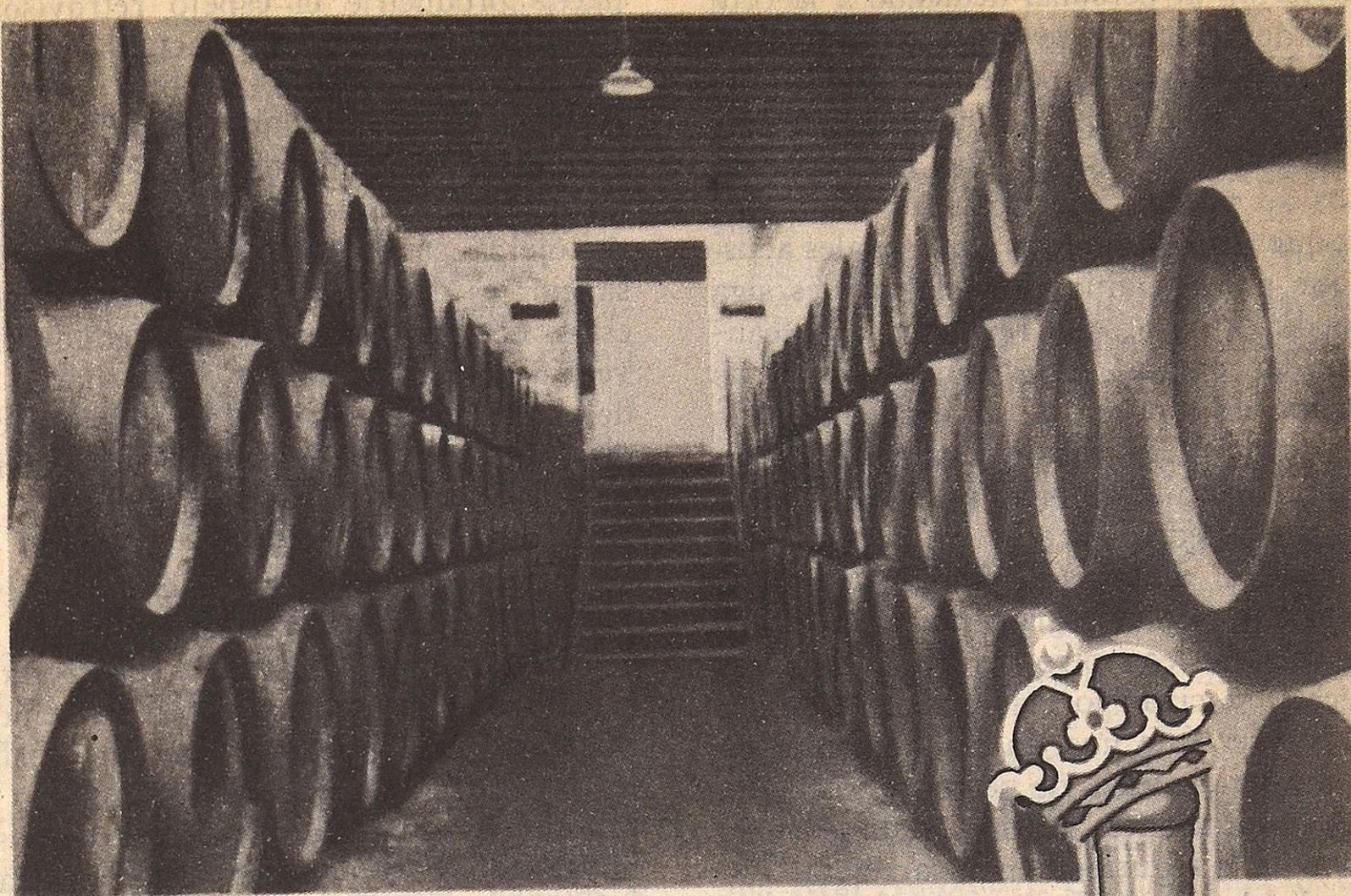
guridad en la carretera" ha proyectado nuestra Comisión de Turismo, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa trata de atraerse para tal finalidad las más interesantes colaboraciones.

A tales efectos y como primer paso en la referida campaña, ha cursado sendas cartas circulares a las factorías de la provincia de Guipúzcoa que cuentan con mayor número de obreros y empleados, así como a las Empresas de Transportes de la misma, las cuales—por la peculiar clase de negocio que cultivan—pueden tocar de modo especialmente directo las consecuencias de la anarquía actualmente existente en la observancia de las más elementales reglas del Código de la Circulación.

De la carta circular dirigida por el Real Automóvil Club a las principales firmas industriales de la provincia son, por ejemplo, los siguientes párrafos:

"Solicitamos, pues, de Vds. que nos ayuden, recomendando intensamente y en la forma que consideren más eficaz, a todo el personal adscrito a esa Empresa para que los numerosos productores que utilizan la bicicleta, el ciclomotor, la motocicleta, etc., para trasladarse de su domicilio a su trabajo y de éste a aquél, observen escrupulosamente lo que sobre el particular dispone el Código de Circulación: que circulen guardando bien su mano, que eviten el ir agrupados, circulando, por el contrario, uno detrás de otro, en la forma que se llama "fila india"; que durante las horas de la noche vayan provistos de las necesarias luces de situación y, en todo caso, que lleven en la parte posterior de la máquina trozos de cinta de color reflectivo; que los peatones, a su vez, transiten por el lado izquierdo de la carretera, dando frente a los vehículos que vienen en dirección contraria y, en general, sobre todas aquellas prescripciones cuya fiel observancia tanto puede contribuir a la seguridad de los usuarios de la carretera, cualquiera que sea el medio de locomoción empleado.

"Con el fin de dar facilidades para que, por lo menos las bicicletas y ciclomotores, se provean de la tan utilitaria cinta roja de color reflectante, el Real Automóvil Club está a disposición de las Empresas para facilitar a éstas la que necesite, a precio de coste, inferior por lo tanto al que ordinariamente tiene en el mercado.



Viejos toneles, conservados a través de los siglos, son parte del incalculable tesoro que almacena GONZALEZ BYASS, la mayor bodega del mundo. Por esto, y por los cuidados que en la crianza de sus vinos y coñacs ponen sus inigualables capataces especialistas, de generación en generación, es por lo que Vd. distinguirá siempre, como algo único en su estilo, al coñac

# SOBERANO

## GONZALEZ BYASS



CASAS EN JEREZ - PUERTO DE SANTA MARÍA - SANLÚCAR DE BARRAMEDA  
OPORTO - LONDRES - TÁNGER - COGNAC

RASGO Publicidad

”Por otra parte, es también de gran interés adviertan al personal dedicado a la conducción de vehículos de carga la fiel observancia de lo ordenado por el Código de Circulación; a saber: que circulen guardando bien su mano, en forma que los adelantamientos se puedan realizar sin riesgo para nadie; que sean obedientes a las señales acústicas que pueda emitir el coche que les siga para pedirles paso; que redoblen la precaución en las curvas, especialmente en estas provincias, de topografía tan accidentada, lo mismo que cuando vayan a cambiar de dirección, cerciorándose bien, antes de iniciarla, de que pueden hacerlo sin riesgo para nadie; que el alumbrado de los vehículos, por la noche, sea el reglamentario, utilizando, al cruzarse con otro vehículo, las luces de cruce y se ciñan lo más posible a su derecha, por ser éste uno de los momentos en que es mayor el riesgo de percance y, en fin, cuantas indicaciones puedan redundar en beneficio de la seguridad en la carretera.”

Abundando en ella en los mismos conceptos generales comunes a cuantos circulan por la carretera, la carta que hemos cursado a las Empresas de Transportes contiene, como es natural, recomendaciones especiales, tales como que el alumbrado de sus vehículos “sea el correcto, es decir de luces blancas y amarillas en la parte delantera y rojas exclusivamente en la parte trasera, y no como ocurre en algunos casos ya, en que vehículos de carga y de transporte de viajeros—autobuses—van provistos, en su parte delantera, de un alumbrado que pudiéramos llamar *verbenero*, dada la profusión de luces de distintos colores de que se compone y entre ellos el rojo, color éste que únicamente es reglamentario en la parte trasera del vehículo y que de no utilizarlo como está ordenado puede dar lugar a lamentables confusiones al que circula en dirección contraria; y también que, durante la noche, al cruzarse con otro vehículo utilicen las luces de cruce y se ciñan lo más posible a su derecha.

“Y al tocar este punto de la circulación durante la noche, habremos de insistir en la necesidad de que se instruya a los conductores sobre la obligación puntualizada en el Código de utilizar también el alumbrado de cruce cuando circulen detrás de otro vehículo, a menos de 150 metros de distancia, para evitar el deslumbramiento del conduc-

tor que les precede por los reflejos que puede producirle el espejo retrovisor.

”También creemos oportuno recordar a esa Empresa, ya en el aspecto íntimamente humano de la cuestión, algo que, sin duda, está ya en el ánimo de ustedes, y es la necesidad imprescindible de que el conductor no ejerza su función agotado por el cansancio; es decir, que la Empresa vigile que estos hombres sufridos que conducen sus vehículos durante horas y más horas, acaso de un extremo a otro del territorio nacional, disfruten de un descanso suficientemente reparador antes de iniciar un nuevo servicio, pues, indudablemente, el estado físico del conductor puede ser factor decisivo de la seguridad en la carretera.”

Nos satisface plenamente manifestar que el contenido de ambas cartas ha tenido un inmediato eco, pues son ya numerosísimas las contestaciones que hemos recibido en el sentido francamente propicio que nosotros anhelábamos para una estrecha y eficaz cooperación conducente al éxito de nuestra campaña “pro seguridad en la carretera”. E incluso varias de entre los cientos de cartas recibidas en respuesta a ambas circulares, contienen, y ello nos causa una doble satisfacción, interesantes ideas y sugerencias que, sin duda, hemos de tener en cuenta en el momento oportuno, y que agradecemos en alto grado, puesto que, además de estimularnos grandemente en los propósitos que perseguimos, vienen a ratificarnos en nuestro íntimo y leal convencimiento de que el problema de “*la seguridad en la carretera*” debe ser resuelto mediante la desinteresada e inteligente aportación de la buena voluntad de todos los usuarios de la misma, desde el peatón al automovilista, pasando por el motorista y el ciclista e incluso por el conductor de un modesto carro de mano.

### EL “I RALLYE GUIPUZCOA”

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa prepara para el próximo mes de marzo su primer “rallye”. La Comisión Deportiva del Club se ocupa, con entusiasta actividad, de todos los detalles concernientes a la organización de esta prueba automovilística que se denominará “I Rallye Guipúzcoa”.

Este “I Rallye Guipúzcoa”, reservado exclusivamente a socios de nuestro Club, tendrá lugar el domingo 22 del mencionado mes

y será una prueba de regularidad, con controles de paso en dos o tres lugares, más otros controles secretos y una velocidad que oscilará entre los 54 y los 60 kilómetros, de mínima y máxima. La inscripción, completamente gratuita, se cerrará diez días antes de la fecha señalada para su celebración.

El recorrido de esta prueba, en la que podrán participar también las señoras, será todo él dentro de nuestra provincia; recorrido duro que habrá de atravesar varios puertos de montaña y que, dividido en tres etapas, comprenderá el siguiente itinerario:

1.<sup>a</sup> San Sebastián, Usúrbil, Orio, Zarauz, Meagas, Aizarnazabal, Cestona, Azpeitia, Azcoitia, Elgóibar y Eibar.

2.<sup>a</sup> Eibar, Elgueta, Vergara, Zubillaga, Oñate, Legazpia, Zumárraga, Ormaiztegui, Beasain, Villafranca, Legorreta, Alegría y Tolosa.

3.<sup>a</sup> Tolosa, Irura, Villabona, Andoain, Urnieta, Hernani, Ergobia, Astigarraga, Ventas de Astigarraga, Ugaldecho, Oyarzun, Ventas de Irún, Irún, Rentería, Pasajes y San Sebastián.

Total, 210 kilómetros.

Se calcula que este "I Rallye Guipúzcoa",

iniciado a primera hora de la mañana del 22 de marzo, terminará para antes de las dos de aquella tarde.

A los vencedores se les concederá artísticos y valiosos trofeos, cuyo número será proporcionado al de inscriptos. Para damas o damitas conductoras habrá premios especiales.

La organización contratará con su Mutua oficial el Seguro del riesgo de Responsabilidad Civil o Daños a Terceros por 500.000 pesetas para cada coche participante en el "rallye".

Los concursantes y conductores deberán ir provistos de la correspondiente licencia que se exige para esta clase de pruebas y que expide la Federación Española de Automovilismo y cuya solicitud, a requerimiento de los interesados, se tramitará por nuestro Club, siendo a cargo de los solicitantes los gastos que ello origine.

Esperamos fundadamente que este "Rallye" constituya el primer éxito deportivo del Real Automóvil Club de Guipúzcoa después de aquellos inolvidables Circuitos de Lasarte...

*(Concluye en la pág. 16)*

**Conducirá bien  
aprendiendo en**

**ACADEMIA  
AUTOMOVILISTA**

**SAN MARCIAL, 4  
TELEFONO 21099**



**Coches de tres y cuatro  
velocidades**

**Unica con doble volante  
(patentado)**

**Talleres Auto-eléctricos**

**GABRIEL COCA**

**Especialista desde 1912**

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

**CONSTRUCCION DE PIEZAS  
EN BAQUELITA Y EBONITA**

**Usandizaga, 12      Teléfono 14084  
SAN SEBASTIAN**

# FUE EL CREADOR DE LA FAMOSA "TARGA"

El caballero Vincenzo Florio falleció el 6 del mes pasado en Epernay (Francia), a los 75 años de edad. Nació en Palermo el 18 de marzo de 1883 y fué el fundador de la gran prueba automovilística internacional que lleva su nombre, siendo, con ella, el gran pionero de las carreras y desapareciendo en el momento que preparaba su edición de 1959.

Florio temía últimamente por el porvenir de su Targa, una de las carreras más bellas, por celebrarse en un circuito de montañas. Sabía que se argumentaba en contra del largo desplazamiento preciso para alcanzar Sicilia, escenario de la prueba, y temía que se le opusiera otra que se celebrara en territorio italiano.

El hombre a quien el mundo automovilista llora en estos momentos fué uno de los últimos grandes pioneros de las carreras por carretera que sobrevivía. Gran señor siciliano, unánimemente amado y respetado, vivía en Palermo, al borde del agua, en una vasta mansión que tiene algo de monasterio y algo también de castillo feudal. Adoraba la caza y era propietario de una magnífica colección de armas. Reinaba so-

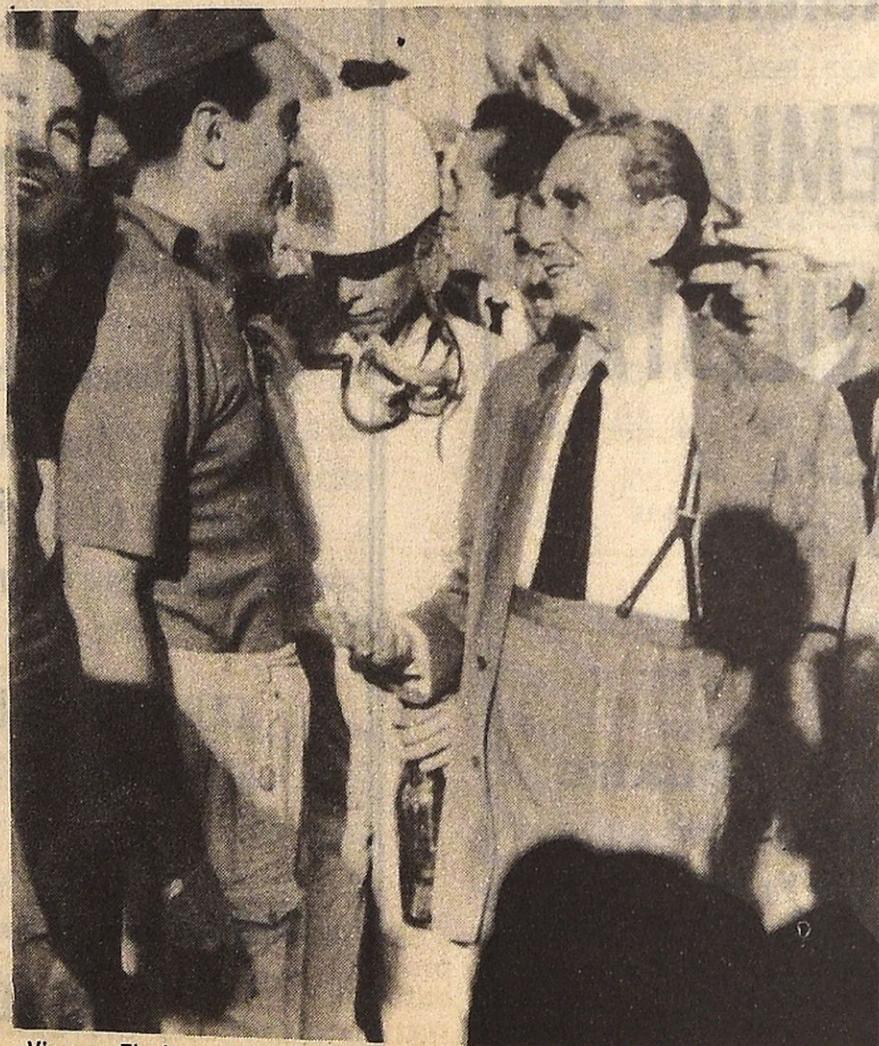
bre su familia y el grupo de sus íntimos con dulzura y serenidad, pero igualmente con una inigualable autoridad natural que nadie podía discutirle.

No era Vincenzo Florio hombre fácil de influenciar. Sus decisiones resultaban siempre inapelables desde el momento que las creía justas.

Desde muy joven, Florio fué un apasionado de las carreras de automóviles, y el primero en introducir un coche con motor en los caminos, entonces bien malos, de su isla natal. Fué aquél un triciclo a petróleo de Dion Bouton.

En 1903, Florio inscribió su coche personal en la famosa carrera París-Madrid; pero no pudo participar en ella porque su hermano le impidió que... ¡cometiese tal locura!

Al año siguiente, asistiendo a la Copa



Vincenzo Florio, en animada charla con el gran corredor Luis Musso, después de la última Targa.

Gordon Bennet, en las montañas de Auvernia, Vincenzo tuvo la revelación de lo que en años sucesivos iba a hacer por las carreras de automóviles.

A los 21 años, este entusiasta del automóvil decidió crear lo que se convirtió en la Targa Florio.

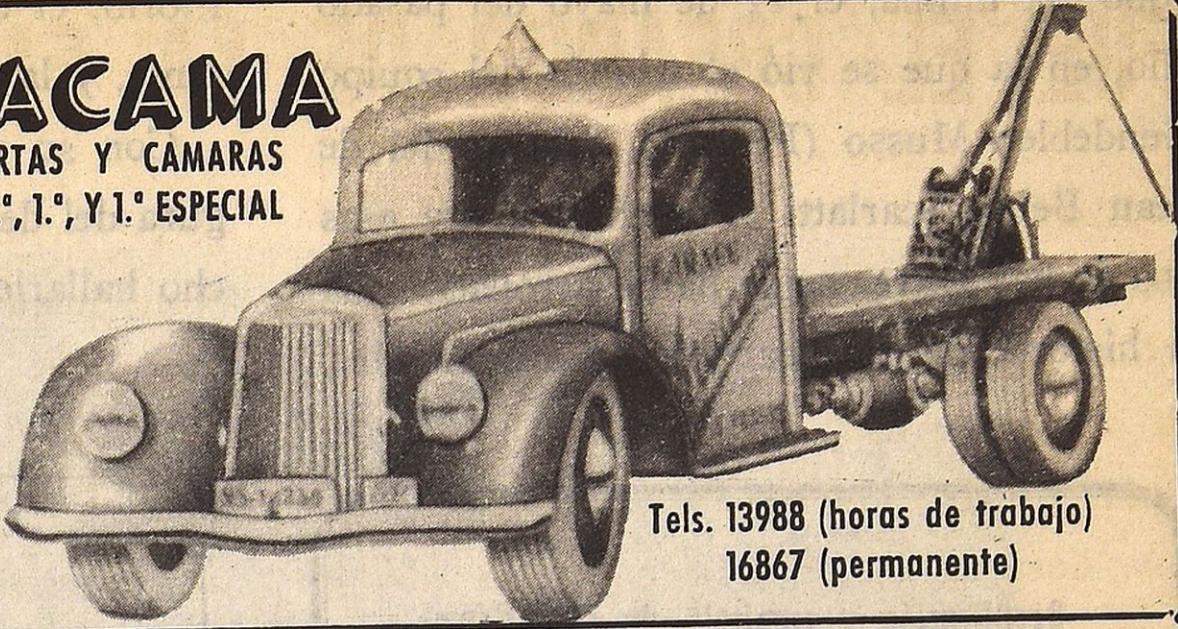
La primera Targa se corrió en

# GARAGE ARACAMA

VULCANIZACION ESMERADA DE CUBIERTAS Y CAMARAS  
ACADEMIA AUTOMOVILISTA CARNET DE 2.º, 1.º, Y 1.º ESPECIAL

Lubrificantes y aceites - Estación  
moderna de engrase y lavado a  
presión.

Aguirre Miramón, 6  
**SAN SEBASTIAN**



Tels. 13988 (horas de trabajo)  
16867 (permanente)

## Manufacturas

# OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

**Beasain**

## Carrocerías

# E. Biggi

San Francisco, 51

Teléfono 16-1-10

**SAN SEBASTIAN**

# Garage y Talleres "LEAL"

**SERVICIO OFICIAL SEAT**  
**RECAMBIOS Y ACCESORIOS SEAT**

Avenida del Generalísimo, 32-34 y Paseo Colón, 31-33

**SAN SEBASTIAN**

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

**ESTACION DE GASOLINA - SUPERCARBURANTE Y GAS-OIL CENTRIFUGADO**  
**TALLER DE REPARACIONES - ESPECIALIDAD FORD**

1906; la última, el 11 de mayo del pasado año, en la que se vió el triunfo del equipo Gendeblen-Musso (Ferrari), delante del de Jean Behra-Scarlati (Porsche). Entre esas dos fechas extremas se ha desarrollado toda la historia de esta carrera de automóviles.

Florio, el creador, estaba siempre allí presente, y la dirigía él mismo.

Con su muerte, desaparece una gran figura del deporte automovilista. Costará mucho hallarle sustituto.

P. A.

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

## GARAGE INTERNACIONAL

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

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

(Viene de la pág. 13)

### NOTAS NECROLOGICAS

Próximo a aparecer nuestro último Boletín—el mismo día de San Sebastián—tuvimos noticia del trágico accidente de automóvil ocurrido en la tarde del 18 en Trijueque (Guadalajara) y a consecuencia del cual resultaron cinco personas muertas.

El turismo en que las infelices viajaban—dos mujeres y tres varones—tuvo un reventón de una de las ruedas; el conductor perdió el mando del coche y su control, y el vehículo fué a estrellarse contra el camión de una Casa de Transportes de Pamplona que corría en dirección contraria.



*Arrieta*

JOYERO

SAN SEBASTIAN

Ω  
OMEGA  
AGENCIA OFICIAL

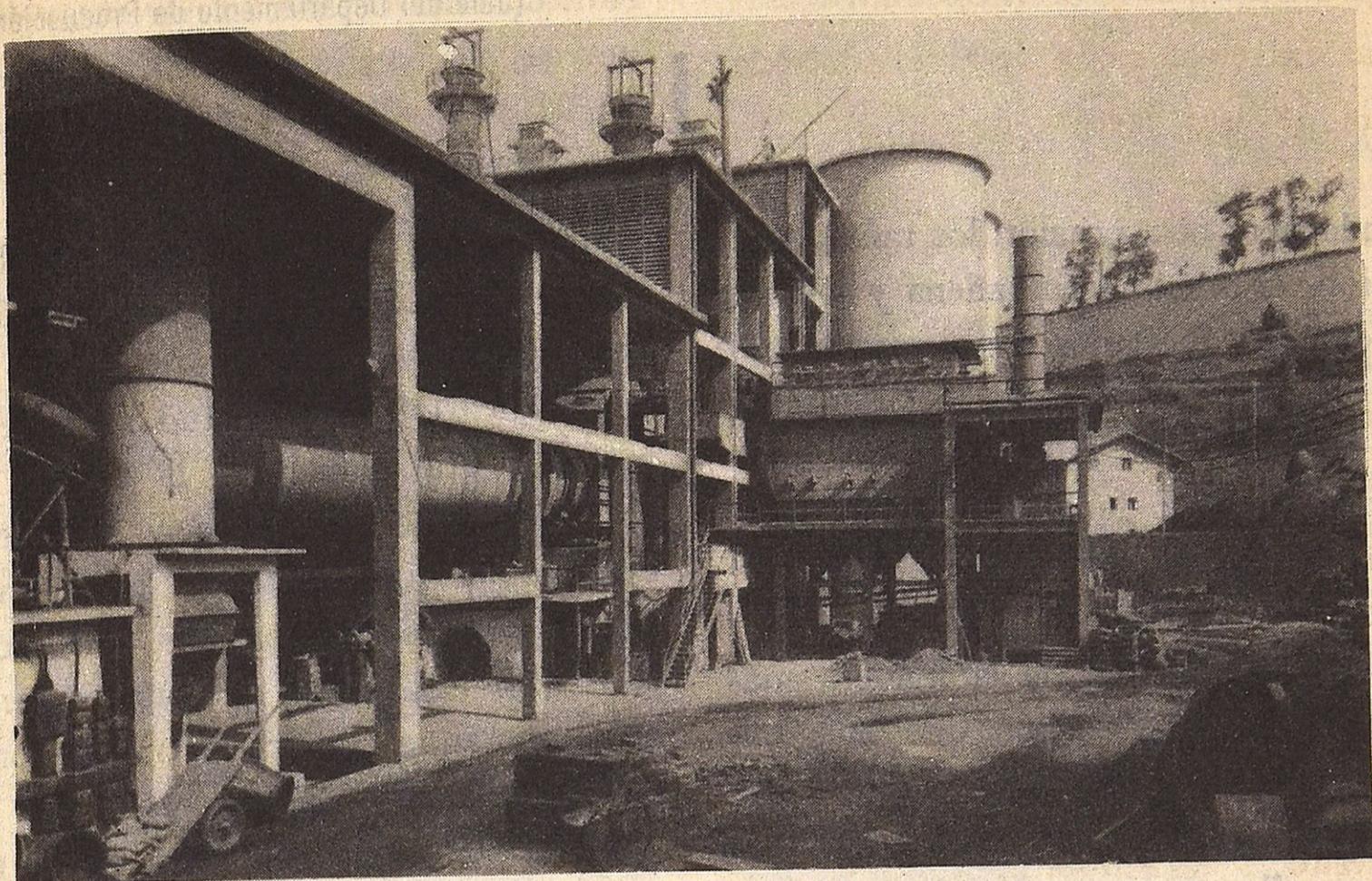
Alameda Calvo Sotelo, 19

Teléfono 10030

Una de las víctimas del lamentable suceso fué el conductor del turismo, don Miguel Sestao Polo, de 31 años y natural de Elizondo.

Socio entusiasta y disciplinado del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, el señor Sestao deja una joven esposa, una tierna hijita y tres hermanas, a todos los cuales, así como a los restantes familiares del finado, nos apresuramos a hacer presente nuestro pésame sentidísimo.

También hemos de testimoniar la más sincera condolencia de nuestro Club a todos los deudos de nuestro antiguo y distinguido consocio, de Neguri-Guecho, don Manuel Castellón Mac-Mahón, fallecido recientemente en aquella localidad vizcaína.



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

**Producción anual: 300.000 toneladas**

**Churruca, 7**

**San Sebastián**

# Historia de la fabricación del automóvil en España

por Carlos Carreras Rius  
(Jefe del Departamento de Producción de Enasa)

## - I -

Dejando para otra ocasión los métodos de fabricación, el montaje en cadena y los medios de control, queremos ocuparnos en este trabajo solamente de algo de lo mucho que pudiera decirse de la fabricación del automóvil en España y de la aportación española a la técnica mundial en esta rama moderna de la industria.

Resueltos a dar cima de la manera más digna posible a la intención que nos animaba, procedimos a la imprescindible labor de ratón de archivo, a la busca y captura de todas aquellas empresas que fueron y lucharon en pro de la motorización de nuestro país.

¡Cuántos esfuerzos, cuántos éxitos y también cuántas amarguras hubieron de experimentar aquellos que, durante una época que abarca la friolera de sesenta y dos años, trabajaron sin descanso en la rama más noble de la industria metalúrgica!

La preparación de este modesto trabajo nos ha enseñado mucho, y pensamos que ha de ser aleccionador para los jóvenes que nos lean la contemplación del deportivo impulso que animó a nuestros padres, y aun a nuestros abuelos, en una época en que todo estaba por crear, todo por resolver, todo por normalizar... Era un mundo nuevo y maravilloso que iban descubriendo, poco a poco, y del que, indudablemente, quedan todavía hoy no pocos secretos que revelar.

Vamos a despertar viejos recuerdos, a desempolvar glorias pasadas, y, verdaderamente, sentimos vergüenza de nuestra pequeñez.

Entre quienes lleguen a leernos—dada la considerable amplitud de influencia que

abarca ya hoy el BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION del Real Automóvil Club de Guipúzcoa—habrá, sin duda, algunos que dedicaron su juventud a la ciencia del motor y que siguen en la brecha todavía.

¿Qué le podremos decir de nuevo, por ejemplo, al presidente de la Enasa de los Ricart de otros tiempos? ¿Cómo escribir de los Elizalde sabiendo que pueden leernos los hijos de aquel ilustre patricio, don Arturo, que dedicó todas sus potencias morales y materiales al logro de un coche nacional de primera categoría? ¿Qué no sabrá también don Sebastián Nadal, de los talleres Hereter y de los Ideal, o el señor Moré de los David, o el señor Pazos de los América...?

Es más que probable que en el desarrollo de este tema se deslice alguna inexactitud, a cuenta de la cual—de la que nuestra ignorancia es la única responsable—pedimos disculpas al lector anticipadamente.

La desaparición, en 1936, de muchos archivos particulares nos ha privado, incuestionablemente, de una información preciosa. Sin embargo, el entusiasmo de unos cuantos ha suplido con creces lo que no ha sido posible hallar.

Agradecemos, en primer lugar, a don Miguel Elizalde la extensa documentación que nos ha facilitado y la amable atención que nos prestó en la larga entrevista que con él sostuvimos.

También don Carlos de la Cuadra nos refirió interesantes anécdotas que recordaba de su niñez, cuando su padre, primer constructor de un automóvil totalmente nacional, luchaba por sacar adelante su empresa.

Don Antonio Rubió nos ha suministrado igualmente datos muy interesantes de las épocas heroicas de Hispano Suiza, así como los señores Raventós y Anguera, de Enasa.

La documentación gráfica de las primeras creaciones de nuestro presidente nos ha sido facilitada por su hijo Wifredo, tras largas horas de búsqueda que fueron robadas, sin duda, a quehaceres mucho más agradables en esta feliz época de su vida, lo cual es de agradecer doblemente.

Don Manuel Pazos nos ha proporcionado datos muy interesantes de su gestión en "América Autos", y asimismo don Ernesto Rodríguez nos proporcionó multitud de catálogos de diversas empresas a las que aportó su tesón y sus conocimientos en varias etapas de su agitada vida.

Finalmente, queremos expresar, de todo corazón, nuestro público agradecimiento al enorme entusiasmo y a la colaboración recibida de don Emilio Lluch, querido miembro del Comité de revista, quien, incansablemente, nos fué proporcionando datos y más datos en cantidad inimaginable.

Entrando ya de lleno en el tema, podríamos dividir la historia de la fabricación del automóvil en España en cinco períodos:

*Prehistoria.* - Comprende desde el coche de Bonet hasta la fundación de La Hispano Suiza (1889-1904).

*Edad Antigua.* - Desde la fundación de La Hispano Suiza hasta la fabricación de los primeros coches Elizalde (1904-1913).

*Edad Media.* - Desde la fabricación de los primeros Elizalde hasta la caída del Gobier-

no del Gral. Primo de Rivera (1913-1930).

*Edad Moderna.* - Desde el fin de la Dictadura hasta el fin de la Guerra de España (1930-1940).

*Edad Contemporánea.* - Desde 1940 hasta nuestros días.

## P R E H I S T O R I A

En 1889, el señor Bonet, abuelo del muy posteriormente concejal del Ayuntamiento barcelonés, señor Bonet del Río, estuvo en París visitando la célebre Exposición Universal de aquel año, y entusiasmado por los vehículos que allí casi acababan de nacer, concibió el proyecto de construirse uno a su regreso a Barcelona.

Con este objeto, adquirió un motor de 2 caballos y medio que encontró en un "stand"; y a la vuelta de su viaje, puso manos a la obra.

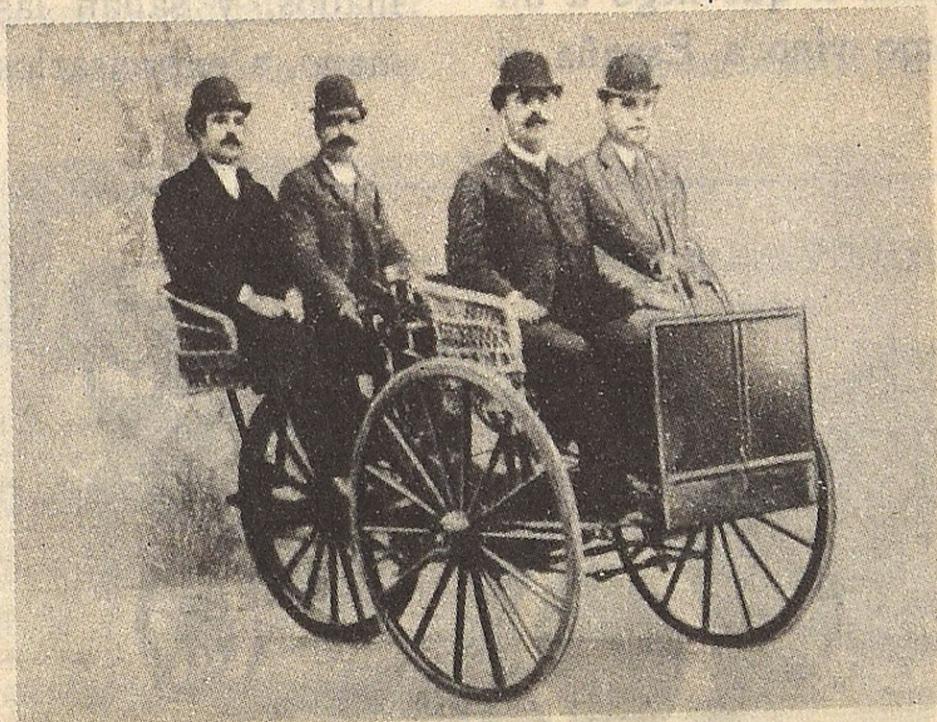
Tenía arrendada él a la sazón la fábrica de los Sans, de la calle de la Diputación, que era entonces propiedad del bisabuelo del firmante de este trabajo, don Ignacio Carreras y Verdaguer.

Allí comenzó sus trabajos, y el 12 de diciembre de 1889 patentó su coche.

La fotografía que reproducimos (*fig. 1*) fué hecha por Adouard, y en ella vemos al señor Bonet al volante..., o lo que sea.

A su izquierda está sentado el padre de la que fué célebre tiple ligera, Josefina Huguet, y detrás están instalados el tenor Bertrand y el mecánico que cuidaba del artefacto, el cual parece ser que incluso se movía (nos referimos al artefacto).

El motor es un



Este es el triciclo a motor del señor Bonet, inspirado en los que este entusiasta precursor de nuestro automovilismo vió en París durante la Exposición Universal de 1889. Era un vehículo que, si bien subía por el Paseo de Gracia con relativa facilidad, no podía pasar de la calle Cortes... a menos que recibiese una pequeña ayuda de sus ocupantes...

monocilíndrico vertical; probablemente, un Panhard, construido con licencia Daimler, de Stuttgart. Hay un conato de radiador delante del cárter y el único peso no suspendido corresponde a los asientos y sus soportes.

Las posibilidades del vehículo no eran muy notables. Según noticias retransmitidas de generación en generación, el coche subía por el Paseo de Gracia pero no pasaba de la calle Cortes o Diputación, a menos que recibiese una pequeña ayuda de sus ocupantes.

Después de esta primera realización, no se encuentra ninguna otra tentativa hasta que, en 1899, o sea exactamente diez años más tarde, el capitán de Artillería señor La Cuadra, entusiasmado por el éxito de la primera carrera seria que ha habido en el mundo, la París-Burdeos-París, en 1895, de 1.200 kilómetros de recorrido, y por el viaje París-Madrid, de Rasson, en ocho días, resolvió liquidar la central eléctrica que había instalado en la provincia de Lérida y montar una fábrica de automóviles.

La Cuadra comenzó con Domingo Támaro los estudios de un coche eléctrico; pero habiendo, entretanto, efectuado un viaje a París, abandonó la idea del coche eléctrico y se decidió por los coches de gasolina.

En París le recomendaron un mecánico suizo, muy despierto, con el que llegó a un acuerdo, y así fué cómo vino a España el que al cabo de muy

poco tiempo fué célebre creador de la industria de la automoción, don Marcos Birkigt.

La Sociedad "Los Deportes" organizó para el 10 de diciembre de 1899 una fiesta en la que hubo una carrera de automó-

viles de 4 kilómetros. Uno de los tres miembros del jurado fué don Enrique de La Cuadra, y la reseña de la misma no puede ser más lacónica:

"Segunda Carrera.—Automóviles.— Primer y único premio, señor Stahel.— Tomaron parte cinco automóviles."

Nada de marcas participantes, ni de tiempos o promedios logrados.

En abril de 1902, en el periódico "Los Deportes", se reseña la reunión fundacional del primer Automóvil Club de España, y entre los que acudieron a la cita se nombra a don Francisco Seix, en un La Cuadra de cuatro caballos y medio.

Los coches La Cuadra, de los que se debieron construir por lo menos cinco ejemplares, hicieron una excursión a Lérida y fueron llevados también a Mallorca, donde el señor La Cuadra esperaba allegar capitales para la prosecución de la empresa.

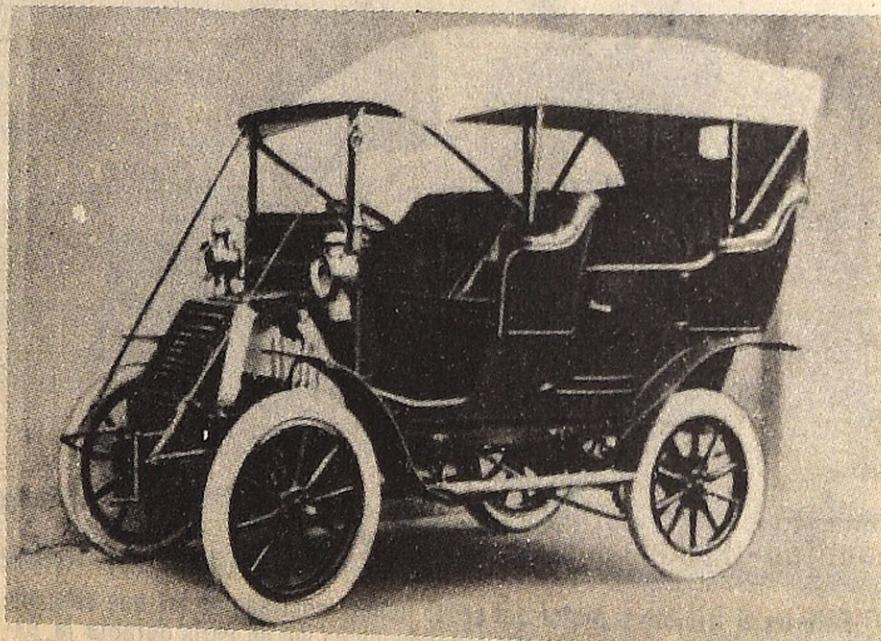
El viaje a Mallorca tuvo éxito, pero en él aconteció un incidente que es digno de ser relatado.

Iban los coches en caravana, cuando apareció, en un recodo, cercano a un pueblo, un rebaño de cabras. Por culpa de los frenos, poco seguros todavía, la mortandad fué terrible.

Como que empezó a decirse entre el pueblo que aquellos artefactos estaban endemoniados, y salían las mujeres, Crucifijo en mano, a exorcisarlos convenientemente...

A continuación, publicamos (fig. 2), la foto de un "La Cuadra" superviviente, que es propiedad de la Hispano Suiza y que se conserva actualmente en Enasa.

Es un dos cilindros 80 por 110 de 4,5 CV., con válvulas de admisión



El La Cuadra 1900, 4,5 CV., hoy existente y todavía en orden de marcha.

automáticas, encendido por ruptor. Cambio de velocidades al volante, embrague en cono y transmisión por cadena única, con diferencial incorporado en el puente. El radiador todavía es de tubos.

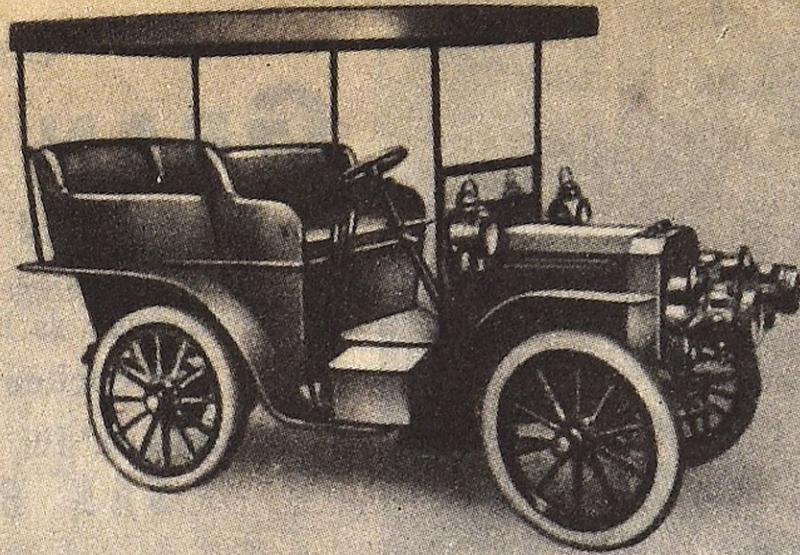
En alabanza de este coche, sólo diremos lo siguiente:

Después de una inmovilización de unos veinte años fué solicitado por el Nodo a Hispano Suiza para filmar una escena preparatoria del reportaje del Gran Premio Rhin.

Con este objeto se ensayó ponerlo en marcha, y al cabo de solamente dos horas de estar engrasándolo, de ponerle agua, gasolina, etc., comenzó a funcionar el motor perfectamente. Todos los mandos respondían y efectuó diversas evoluciones.

Hacia 1901 hubo una huelga en Barcelona que duró bastantes días, y ello terminó con las posibilidades del señor La Cuadra.

Uno de los principales acreedores, el señor Castro, continuó el negocio, actuando desde entonces ya como socio industrial del señor Birkigt. El nombre que tomó la razón



Uno de los Castro contruidos durante el período 1902-3; tipo 14 CV., 2 cilindros, 80x110. Durante el último de los años mencionados, tardó, "solamente", dos horas y media en cubrir el trayecto de Montserrat a Barcelona. La presente foto está reproducida de un anuncio publicado en el n.º de "Los Deportes" correspondiente al 5 de Diciembre de aquel año.

social fué "J. Castro, S. en C., Fábrica Hispano Suiza de Automóviles".

Entre el año 1902 y 1903 se construyeron un tipo 10 CV., 2 cilindros 100x200 ya con cardán y otro de 14 CV, 4 cilindros 80x110 (figura 3). Corresponde

a un anuncio publicado en "Los Deportes", número del 5 de diciembre de 1903.

Existieron varios ejemplares de cada tipo, y tomaron parte en una excursión a Montserrat el 22 de noviembre de 1903, a cuyo regreso, uno de los 14 CV. tardó, al parecer, solamente dos horas y media en llegar a Barcelona.

Como nota pintoresca del viaje, extractamos el siguiente párrafo de la reseña publicada en el periódico:

"El nuevo chauffeur nos resultó valiente para subir cuestas, obediente al descenderlas, corredor en plano y regular en la marcha; no se necesita más por ahora."

Para finalizar con la Prehistoria, citaremos otros dos vehículos.

(Continuará en el próximo número.)

## Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTAS CAMPSA

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL

Accesorios y recambios

**MOVIE**

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2      Teléfonos 12279 y 17302

**SAN SEBASTIAN**

SASTRERIA PARA  
SEÑORA Y CABALLERO

1908-1958

**NEW  
ENGLAND**

50 AÑOS

IMPERMEABLES - CONFECCION

**SAN SEBASTIAN** • Elcano, 10



GARAGE  
**GRAN KURSAAL**

EL SALON DEL AUTOMOVIL

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

250 coches en una sola nave

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

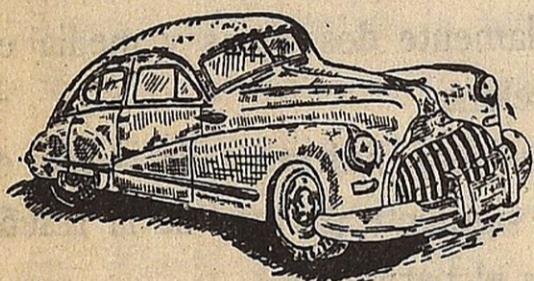
**SAN SEBASTIAN**

Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias Lavados

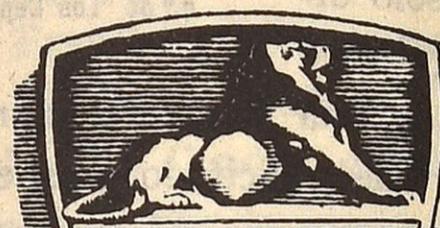
Automóviles para viajes



**Garage Otero**

Fuenterrabía, 31 Teléf. 14290

**SAN SEBASTIAN**



**STINUS**

FUNDADA EN 1893

GARAGE  
 Gloria, 3 y 5  
 Teléf. 10350

CARROCERIA  
 Carquizano, 5  
 Teléf. 10235

**SAN SEBASTIAN**

Servicio permanente - Lavado y pintura de bajos

Talleres de reparaciones mecánicas

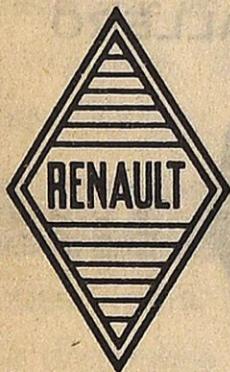
Construcción y reparación de carrocerías

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA  
 DE AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS

**Peugeot**

SERVICIO

RECAMBIOS



CONCESIONARIO  
 PARA  
 GUIPUZCOA

*Auto-Recambios*

**BRIG S.L.**

NEUMATICOS MICHELIN • RECAMBIOS Y SERVICIOS

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

# Relación de los vehículos de motor matriculados en esta provincia durante el mes de Enero de 1959

Matrícula	MARCA	H. P.	FORMA	PROPIETARIO	DOMICILIO
26519	Mymisa	2	Motocicleta	José Saenz Rosaenz	San Roque, 4 - San Sebastián
26520	Lambreta	2	"	Daniel Muñagorri Iztueta	Caserío Galetti - Elduayen
26521	Montesa	2	"	Ramón Sánchez García	Plaza Navarra, 4 - Motrico
26522	Montesa	2	"	Antonio Larrarte Irastorza	Caserío Iturtrazabal - Asteasu
26523	Pegaso	34	Camión	Víctor Loinaz Salsamendi	Santa María, 13 - Vitoria
26524	Citroen	3,9	Furgoneta	Antonio Maguregui Bascaran	Iturrino, 14 - San Sebastián
26525	Seat	6	Turismo	José Luis Banús Aguirre	Ronda, 7 - San Sebastián
26526	Ossa	2	Motocicleta	Miguel María Lizarribar Muñagorri	Gaztelu
26527	Lambreta	2	"	José Arrillaga Garmendia	C. Isaberri, Ibaeta - San Sebastián
26528	Renault	7	Turismo	Hijos de Miguel Tello C. B.	Urbietta, 8 - San Sebastián
26529	D. K. W.	10	"	Manuel Lecumberri Zala	San Juan 6 - Lezo
26530	Montesa	2	Motocicleta	Pedro Zubiría Iraola	B.º Aguinaga - Usúrbil
26531	Vespa	2	"	José Oyarbide Múgica	Iturrioz, 1 - Beasáin
26532	Vespa	2	"	Juan Tolosa Zabala	B.º Liceaga - Hernani
26533	Lambreta	2	"	Dionisio Zufiría Insausti	Elósegui, 13 - Lazcano
26534	Montesa	2	"	Santiago Ignacio Linazasoro	Alcorta Salbide, 17 - Zarauz
26535	Montesa	2	"	Francisco Goicoechea Elizalde	B.º Ereñozu - Hernani
26536	Vespa	2	"	José Antonio Garmendia Múgica	Cuartel del Este - Villafranca
26537	Vespa	2	"	Miguel Rodríguez Sánchez	José Antonio, 8 - Pasajes
26538	Vespa	2	"	Ignacio Gorostiaga Zanguitu	San Juan, 34 - Alegría Oria
26539	Dodge	22	Camión	José Fernández Martín	Villa Tellape, Paseo Hériz - San Sebastián
26540	Isetta	3	Turismo	Drogas, Vacunas y Sueros, S. A.	Escocia, 45 - Barcelona
26541	Seat	6	"	Enrique Riu Morgo	Secundino Esnaola, 20 - San Sebastián
26542	Seat	6	Turismo	Pedro José Lloret Rocafort	Zubieta, E - San Sebastián
26543	Isetta	3	"	Hipólito López Altuna	Subida Cementerio, C - San Sebastián
26544	Seat	10	"	Ignacio Irizar Movilla	Avenida Francia, 2 - San Sebastián
26545	Seat	6	"	Angel Salaverría Gabilondo	San Francisco, 23 - San Sebastián
26546	Lube	2	Motocicleta	Francisco Beloqui Oyarbide	B.º Aldabe - Tolosa
26547	Montesa	2	"	Santos Aguirre Perurena	C.º Urmendi - Hernani
26548	Vespa	2	"	Ramón María Hernández Gurruchaga	Avenida España, 23 - San Sebastián
26549	Vespa	2	"	José Goicoechea Errazquin	C.º Elorrabi - Hernani
26550	Vespa	2	"	Vicente Virgala Sarasola	Matía, 36 - San Sebastián
26551	Vespa	2	"	Manuel Ochotorena Ollaquiegui	C.º Epele - Hernani
26552	Lambreta	2	"	José María Torregaray Furundarena	Casa Gaztañaga - Usúrbil

Matrícula	MARCA	H. P.	FORMA	PROPIETARIO	DOMICILIO
26553	Lambreta	2	"	José Antonio Ansa Irastorza	B.º Ugaldecho - Oyarzun
26554	Lambreta	2	"	Francisco Lizarralde Berridi	Bordaberri, Igueldo - San Sebastián
26555	Vespa	2	"	Concepción Aizpurua Isasa	B.º San Ignacio, Añorga - San Sebastián
26556	Vespa	2	"	Antonio Pascual Hoyos	Altuna-Enea - San Sebastián
26557	Seat	6	Turismo	Ignacio Vega Belamendía	Zubieta, E - San Sebastián
26558	Isomoto	2,6	Motocicleta	Juan Azpiroz Lizaso	Bar Bodegón - Villabona
26559	Montesa	2	"	José María Garmendia Leunda	Plaza Nueva, 6 - Villabona
26560	Montesa	2	"	Eugenio Goñi Echaveguren	Hermanos Iturrino, 51 - San Sebastián
26561	Seat	6	Turismo	Eusebio Múgica Ibarburu	Avenida de España, 10 - San Sebastián
26562	Citroen	3	Furgoneta	Rosario Aguirreurreta Díez	Generalísimo, 4 - San Sebastián
26563	Rondine	2	Motocicleta	Ignacio Garmendia Goya	Única - Legorreta
26564	Iresa	2,6	"	Miguel Urchegui Legasa	Caserío Irusta, Meaca - Irún
26565	Lambreta	2	"	Salvador Laguna Villalón	Mayor, 5 - Fuenterrabía
26566	Ossa	2	"	Felipe Azpiroz Eleta	C.º Santusene - Oyarzun
26567	Vespa	2	"	Manuel Antonio Delnero Arrizabalaga	Alegría de Oria
26568	Lambreta	2	"	Juan Echegaray Lecuona	B.º Bidasoa - Irún
26569	Vespa	2	"	Rafael Ezcurdia Zurutuza	Santa Clara, 2 - Rentería
26570	Vespa	2	"	José Rubio Casero	Paseo Colón, 83 - Irún
26571	Vespa	2	"	Marcos Arrieta Machain	Caserío Gaztañaga - Astigarraga
26572	Lube	2	"	Agustín Oruezabal Martiarena	C.º San Antón, Olaberria - Irún
26573	Seat	10	Turismo	Manuel Pérez Vázquez	Calvo Sotelo, 4 - Sarriá
26574	Seat	10	"	María Teresa Pérez-Tinso Gómez	Avenida Navarra, 33 - Beasáin
26575	Seat	10	"	Domingo Valle Beorlegui	Alameda Calvo Sotelo, 8 - San Sebastián
26576	Seat	6	"	María Carmen Gil Espinosa	Euskalerría, 2 - San Sebastián
26577	Seat	6	"	José María Labandibar Echegaray	Paseo Colón, 86 - Irún
26578	Seat	6	"	Alberto Essery Rezabal	Matía, 56 - San Sebastián
26579	Vespa	2	Motocicleta	José Bernardo Cipitria Otegui	Anguiozar - Zumárraga
26580	Vespa	2	"	Jesús Fernández Gárate	Triunfo, 8 - San Sebastián
26581	Montesa	2	"	José Echave Gallastegui	Casa Caballero, Loyola - San Sebastián
26582	Vespa	2	"	Vicente Vergara Iturbe	Artecale, 21 - Vergara
26583	Vespa	2	"	José Hernández Bacton	Goenkale, 15 - Vergara
26584	Pegaso	41	Camión	Patricio Echeverría, S. A.	Legazpia
26585	D. K. W.	7	Furgoneta	Luciano Lomillo Martínez	Carquizano, 10 - San Sebastián
26586	Seat	10	Turismo	Pablo Hunolt Arana	Mayor, 14 - Beasáin
26587	Seat	6	"	José Antonio Cortés del Valle	Burgos, 4 - Santander

Matrícula	MARCA	H. P.	FORMA	PROPIETARIO	DOMICILIO
26588	Seat	6	"	Francisco Ruiz Antón	Rodríguez, 7 - Santander
26589	Iresa	2,6	Motocicleta	Luis Arana Galardi	Errota Zar, Meaca - Irún
26590	Ossa	2	"	José Artola Arbeláiz	C.º Beinberri - Oyarzun
26591	Vespa	2	"	Juan José Ruiz Arlegui	Ramón Vizcaíno, Herrera - San Sebastián
26592	Lambreta	2	"	Simón Lazcanoiturburu Uranga	C.º Garicano - Legorreta
26593	Lambreta	2	"	Damián Veintemillas Inchaurrendieta	Larzabal, 3 - Rentería
26594	Ossa	2	"	Francisco Eizmendi Iza	C.º Erkizia - Régil
26595	Montesa	2	"	Eutimio Ruiz Saez	San Luis, Herrera - San Sebastián
26596	Seat	10	Turismo	Manuel Lorenzo García	Frim, 26 - San Sebastián
26597	Seat	10	"	Salvador Nieto Fernández	Avenida España, 1 - San Sebastián
26598	Seat	6	"	José Melara Huertas	General Echagüe, 15 - San Sebastián
26599	Seat	6	"	Félix Mallagaray Hormaechea	Avenida España, 10 - San Sebastián
26600	Seat	6	"	José Rengel Aranguren	Villa Aranguren, Aldaconea - San Sebastián
26601	Seat	6	"	José María Rodrigo Uranga	Tercio San Miguel, 13 - San Sebastián
26602	Renault	7	"	José Antonio Sánchez Pascual	Isabel la Católica, 9 - San Sebastián
26603	Renault	7	"	María Aranceta Lizarralde	Idiáquez, 3 - San Sebastián
26604	Renault	7	"	Juan José Letamendía Polo	General Mola, 9 - San Sebastián
26605	Isocarro	3	Motocarro	José María Arrieta Maíz	Aldaconea, 13 - San Sebastián
26606	Derbi	2	Motocicleta	Luciano Miguel Abajo	Villarreal de Urrechua
26607	Derbi	2	"	Anastasio Zubizarreta Berasategui	C.º Badiolegui - Azpettia
26608	CREMSA	2,6	Motocarro	Industrias Goy	Bidebarrieta, 28 - Eibar
26609	Vespa	2	Motocicleta	Gregorio Leibar Urquía	Baracaldo, 24 - Vergara
26610	Vespa	2	"	José Salazar Dorronsoro	Gorosábel, 28 - Tolosa
26611	Lambreta	2	"	Publicidad Eiffel	Alameda Calvo Sotelo, 23 - San Sebastián
26612	Lambreta	2	"	Publicidad Eiffel	Alameda Calvo Sotelo, 23 - San Sebastián
26613	Lambreta	2	"	Publicidad Eiffel	Alameda Calvo Sotelo, 23 - San Sebastián
26614	Lambreta	2	"	Juan Francisco Aramburu Lizaso	Santa Marina, 32 - Zarauz
26615	Lambreta	2	"	Salvador Otegui Galarza	B.º Anaca - Irún
26616	Montesa	2	"	José Miguel Juanicorena Izaguirre	B.º Ereñozu - Hernani
26617	Vespa	2	"	Germán Pedrosa Alvarez	San Francisco, 33 - Elgoibar
26618	Guzzi	1,7	"	Joosé Bernardo Garmendia Oria	Euskal Erría, 1 - San Sebastián
26619	Autonacional	2,6	Furgoneta	José Luis Salazar Abad	Idiáquez, 9 - San Sebastián
26620	Seat	10	"	Talleres Mecánicos Crisal	Usandizaga, 27 - San Sebastián
26621	Renault	7	Turismo	José María Bellido Carmenzana	Mtr.º Arbós, 10 - San Sebastián
26622	Renault	7	"	Roque Arocena Aramburu	Hotel Arocena - Cestona
26623	Derbi	2	Motocicleta	Avelino Viaña Rubi	Santander, 7 - Andoain

Matricula	MARCA	H. P.	FORMA	PROPIETARIO	DOMICILIO
26624	Montesa	2	"	Martín Tellería Goróstegui	C.º Articula - Usúrbil
26625	Ossa	2	"	Santos López Arrondo	Bustíña, 9 - Anoeta
26626	Vespa	2	"	José Antonio Tobalina Mahave	Mayor, 27 - Beasáin
26627	Lambreta	2	"	Jesús Peña Prado	Villa Cifuentes, Anaca - Irún
26628	Lambreta	2	"	Francisco Olano Larrañaga	C.º Benzuncibar - Icazteguleta
26629	Lambreta	2	"	José Antonio Villanueva Romero	Aldapeta, 5 - San Sebastián
26630	Lambreta	2	"	Joaquín Murua Ezcudía	Santa María, 12 - Villafranca Oria
26631	Montesa	2	"	Manuel Artola Arrieta	Caserío Suacho, Lugariz - San Sebastián
26632	Montesa	2	"	Juan Baleztena Petricorena	Barrio Ertiozu, 6 - Hernani
26633	Montesa	2	"	Félix Chaurreau Segurola	C.º Chavola berri, Ayete - San Sebastián
26634	Montesa	2	"	Juan Goenaga Odria	Casa Consistorial - Goyaz
26635	Lube	2	"	Eloy Ruiz Ortun	San Roque, 30 - San Sebastián
26636	Guzzi	1,7	"	José Alberdi Areizaga	Caserío Angel Enea, Inchaurrondo - S. S.
26637	Guzzi	1,7	"	Carlos Alonso Arenales	31 de Agosto, 40 - San Sebastián
26638	Isocarro	3	Motocarro	Luis Miguel Manrique Elcano	José María Soroa, 28 - San Sebastián
26639	Rieju	1,7	Motocicleta	Jacinto Aranzabe Iruretagoyena	C.º Arraitza - Alquiza
26640	Iso	2,6	"	Segundo Goenaga Uria	C.º Inquillisasti - Alquiza
26641	Lambreta	2	"	Ignacio María Artola Arebaláiz	B.º Carrica - Oyarzun
26642	Vespa	2	"	Productos y Procedimientos Bahal, S. L.	San Martín, 49 - San Sebastián
26643	Vespa	2	"	Juan Luis Goenaga Iraola	A. Elósegui, 64 - Tolosa
26644	Vespa	2	"	Carmelo Mendivil Maiztegui	C.º Ipiñarri - Vergara
26645	Lambreta	2	"	Carlos Arrazola Galán	B.º Málzaga - Eibar
26646	Lambreta	2	"	José Echave Pagadizabal	San Ignacio, s/n - Zarauz
26647	Lambreta	2	"	Arnelino Varela Vázquez	Chiquito de Eibar, 4 - Eibar
26648	Lambreta	2	"	Félix Echeverría Larrañaga	San Bartolomé, 18 - Elgoibar
26649	Montesa	2	"	Ceferino Gorrochategui Arizmendiarieta	B.º Eizaga - Ermua
26650	Vespa	2	"	Carmelo Esquisábel Echeverría	Zumea, 20 - Andoáin
26651	Vespa	2	"	Máximo Gallastegui Gallastegui	B.º Anguiozar - Vergara
26652	Vespa	2	"	Carmelo Lazcano Larrañaga	Altos Hornos - Vergara
26653	Vespa	2	"	Antonio Sarasola Imaz	Estación, 26 - Lasarte
26654	Vespa	2	"	José Gil Vázquez	San Francisco, 52 - San Sebastián
26655	Vespa	2	"	José López Alonso	Pescadería, 7 - Pasajes San Pedro
26656	Guzzi	1,7	"	Manuel Calderón Vicente	Larzabal, 3 - Rentería
26657	Lube	2	"	José Lizarralde Esquizabel	C.º Arrandari - Anzuola
26658	Pegaso	34	Camión	José María Orbegozo Azurmendi	Miraconcha, 15 - San Sebastián
26659	Isetta	3	Turismo	Santiago Pérez Elustondo	C.º Chocoberri, Aldapeta - San Sebastián

Matrícula	MARCA	H. P.	FORMA	PROPIETARIO	DOMICILIO
26660	Autonacional	2,6	Furgoneta	Félix Alonso Ladredo	San Juan, 3 - Oyarzun
26661	Autonacional	2,6	"	Vicente Zurutuza Echenique	Zabaleta, 38 - San Sebastián
26662	Ford	9	Turismo	Juan José Pablos de Vicente.	Paseo de Hériz, F - San Sebastián
26663	Seat	10	"	Pablo Díaz Torre	Muzategui, 5 - Eibar
26664	Seat	10	"	María Errazquin Arteche	Villa Marichu - Azcoitia
26665	Seat	10	"	Florentino Hernando Andrés	Cabanilles, 7 - Madrid
26666	Seat	10	"	Juan Gómez Rodríguez	Nueva, 10 - San Sebastián
26667	Seat	10	"	Antolín San Juan Ecenarro	Alduncín, 26 - Renteria
26668	Seat	6	Turismo	Leal Elizarán, S. A.	Alcalá, 209 - Madrid
26669	Seat	6	"	Alfredo Noval Junquera	Aduana - Zumaya
26670	Seat	6	"	Josefa Antonia Elizondo Uráin	Paseo Salamanca, 11 - San Sebastián
26671	Seat	6	"	Luis Manuel Echarrri Goenaga	San Marcial, 42 - San Sebastián
26672	Renault	7	"	Dionisio Estanga Berasategui	Legazpi, 4 - San Sebastián
26673	Renault	7	"	Ramón Rodríguez Cayuela	Amte. Azurmendi, 8 - Irún
26674	Renault	7	"	S. A. C. E. M.	Fábrica - Villabona
26675	Renault	7	"	Segundo Díez González	Paseo Colón, 3 - San Sebastián
26676	Lambreta	2	Motocicleta	José Soroa Muguruza	B.º Amute, s/n - Fuenterrabía
26677	Lambreta	2	"	Enrique Riu Monso	Primo Rivera, 7 - San Sebastián
26678	Lambreta	2	"	Juan Navarro Apecetche	Plaza Alfonso XIII, 2 - San Sebastián
26679	Lambreta	2	"	Vicente Muguruza Zubiria	C.º Goicorreta - Usúrbil
26680	Lambreta	2	"	Mamuel Culla Loyola	Aldamar, 30 - San Sebastián
26681	M. V.	2,2	"	Lucio Mariano Capellán Hervias	Zarugalde - Mondragón
26682	Vespa	2	"	Juan Luis Goitia Bustamante	Narrica, 10 - San Sebastián
26683	Seat	6	Turismo	Juana Uncilla Oria	Vildacruzeta, 18 - Vergara
26684	Seat	6	"	Pablo Querejeta Urrutia	B.º Musacola - Mondragón
26685	Seat	6	"	Juan Manterola Berges	C.º Sotelo, 6 - Irún
26686	Seat	6	"	Francisco Sánchez Sánchez	Zabaleta, 37 - San Sebastián
26687	Seat	6	"	Ignacio Sarobe Michelena	Hermanos Iturrino, 26 - San Sebastián
26688	Renault	7	"	Jesús García Uralde	Plaza Navarra, 1 - Zumárraga
26689	Isocarro	3	Motocarro	Florentino González Martínez	Prim, 16 - San Sebastián
26690	M. V.	2,2	Motocicleta	Ramón Gutiérrez Villa	Birmingham, 7 - San Sebastián
26691	M. V.	2,2	"	Santiago Olaizola Michelena	Carquizano, 3 - San Sebastián
26692	Lube	1,7	"	Aniceto Bon Seijo	C. Mendibe - P. San Pedro
26693	Motobic	1	"	Román Corta Eguiburu	Sagrado Corazón, 1 - Cestona
26694	Lube	2	"	Félix Ugalde Iturbe	Musacola, 10 - Mondragón
26695	Iso	2,6	"	José María Lecuona Michelena	Caserío Zalaburu - Lesaca

Matricula	MARCA	H. P.	FORMA	PROPIETARIO	DOMICILIO
26696	Vespa	2	"	Antonio Suquia Murua	C. Urreta-Goena - Zaldivia
26697	Vespa	2	"	Miguel Sarasola Oregui	Villafranca de Oria
26698	Lambreta	2	"	Santos Saez Lecea	Larramendi, 8 - Andoain
26699	Lambreta	2	"	Juan Alberdi Echave	Casa Alberdi-enea - Berrobi
26700	Lambreta	2	"	José María Huici Petricorena	Barrio Loyola, 14 - San Sebastián
26701	Lambreta	2	"	José Miguel Arocena Seguro	Urrestilla - Azpeitia
26702	Lambreta	2	"	José Garmendia Erausquin	Casa Echániz - Gainza
26703	Lambreta	2	"	Luis Garmendia Gaztelumendi	Caserío Iruzun - Lezo
26704	Lambreta	2	"	Manuel Jiménez Leal	C. Irurena, Loyola - San Sebastián
26705	Montesa	2	"	Faustino Uribarrena Azcoaga	Zarugalde, 30 Mondragón
26707	Vespa	2	"	Cándido Ormazábal Tellería	Caserío Elorza - Legazpia
26708	Vespa	2	"	Alejandro Domingo Santamaría	C. Etxeberri - Albístur
26709	Seat	6	Turismo	José María Echániz Urruzuno	San Bartolomé, 22 - Elgóibar
26710	Isocarro	2	Motocarro	Eugenio Aguirre Azcargorta	San Pedro, 11 - Vergara
22711	Vespa	2	Motocicleta	Jesús Olarra Hernialde	C.º Elazaga-Goyena - Hernialde
26712	Guzzi	1,7	"	José María Amondaráin Amondaráin	Villarreal de Urrechua
26713	Vespa	2	"	José Leiza Barrenechea	Caserío Artachu - Elduayen
26714	Pegaso	34	Camión	Antonio María Cruz Anabitarte	Juan José Prado, 9 - San Sebastián
26715	Pegaso	34	"	Artaza y Cía, S. A.	Casa Consignatarios - Pasajes
26716	Mymisa	2	Motocicleta	José Lazcano Alcorta	Caserío Albizuri - Cestona
26717	Lambreta	2	"	Magdalena Caminos Ecenarro	División Azul, 9 - Tolosa
16718	Lambreta	2	"	Justo del Castillo	Inchaurrondo - San Sebastián
26719	Lambreta	2	"	Tomás Imaz Aguirre	Avenida Navarra, 47 - Beasain
26720	Ossa	2	"	Tomás Besonart Erdocia	C. Gallurralde, Ulía - San Sebastián
26721	Montesa	2	"	Roque Araquistáin Egaña	Barrio Arrona - Cestona
26722	Vespa	2	"	Manuel Lorente Huguet	Viteri, 43 - Rentería
26723	M. V.	2,2	"	Miguel Inda Goñi	Caserío Incinzar - Lesaca
26724	M. V.	2,2	"	José San Miguel Lafuente	C. Idaberri - Amézqueta
26725	D. K. W.	7	Furgoneta	Tirso Martínez Ruiz	Miracruz, 23 - San Sebastián
26726	Seat	6	Turismo	José Ramón Urquía Zuazu	Segundo Ispizua, 2 - San Sebastián
26727	Seat	6	"	Jesús López Quintana Martínez	Paseo Colón, 3 bis - San Sebastián
26728	Renault	7	"	Carlos Elósegui Amundaráin	Elcano, 2 - San Sebastián
26729	Renault	7	"	Lucía Zuloaga de Thomas	Plaza 13 Septiembre - San Sebastián
26730	Renault	7	"	Juan Antonio Calvo Alvarez	Alameda, 19 - Zarauz
26731	Renault	7	"	Manuel Olaizola Sarriá	Ramón y Cajal, 4 - San Sebastián

# El automóvil: un lujo que dejó de serlo

Hace escasamente setenta años, el automóvil era todavía una curiosidad mecánica recién salida de los talleres del inventor; hoy día, constituye su industria una de las más poderosas y expansivas del mundo.

En 1889, no existían sino treinta automóviles dedicados a usos industriales rodando por distintos países, y hoy alcanzan la cifra de varias decenas de millones.

Cuando, por los años 1894, se presentaron unos cuantos toscos vehículos propulsados por motor de gasolina para efectuar una carrera de automóviles entre París y Rouen, surgió ante el mundo la iniciación de una nueva era del transporte.

Es curioso señalar que también en Norteamérica, hoy nación de máxima producción automovilística, en noviembre de 1895, se celebró una carrera disputada por distintas marcas batiendo el récord de velocidad un vehículo de la casa "Duryea" con 11,2 kilómetros a la hora. Este tiempo se consideró, entonces, como inconcebible, y las compañías aseguradoras ponían dificultades para cubrir tan grave riesgo. En los Estados Unidos, donde esta clase de vehículos empezó a ser una curiosidad estrambótica, se convirtió posteriormente en algo de utilidad práctica y ha acabado por ser indispensable, dando lugar a una potente industria que, de paralizarse, produciría un marasmo en la economía norteamericana.

Las carreras de automóviles tuvieron desde el pasado una gran transcendencia, ya que el alcanzar un triunfo representaba acreditar una marca y prestigiarla, además de demostrar la bondad relativa de los motores e indicar a cada fabricante aquellos principios de su coche que no eran aún perfectos.

De una velocidad de 11,2 kilómetros por hora, en 1895, ya se alcanzó la de 240 kilómetros por hora, en 1919, por un coche "Packard" Twin Six, al que se le dió el título, entonces, del "coche más rápido del mundo". Hoy, la velocidad de los coches de carrera supera a los 360 kms. por hora.

La defensa del automóvil ya no es, hoy día, difícil, puesto que no puede considerársele, actualmente, como artículo de lujo, sino como una necesidad imperiosa, dadas las condiciones de la vida contemporánea.

El coche no es superfluo sino necesario. En los Estados Unidos lo usa el obrero para ir a la fábrica, el artesano que atiende a su clientela, el funcionario que va a su oficina, el profesional que

acude a sus ocupaciones y, en fin, toda persona que tiene que desplegar alguna actividad.

La transcendental importancia del automóvil en la economía moderna no es sólo privativa de los Estados Unidos, sino que puede aplicarse a los distintos países. El incremento de la productividad de una nación exige la existencia de un adecuado sistema de transportes, que debe mostrar no sólo su capacidad sino su eficacia y que, al mismo tiempo, su costo permita cooperar a la evolución favorable de la expansión económica.

El ferrocarril y el transporte por carretera constituyen en la actualidad los medios más eficaces del transporte, estando determinada su utilización por las densidades de tráfico.

La necesidad de un intenso tráfico automóvil para atender a las necesidades del transporte de España se puso de manifiesto en la época de la Dictadura con motivo de la realización del amplio plan de obras públicas llevadas a cabo por aquélla.

Las importaciones de vehículos se fueron acrecentando hasta llegar a alcanzar en 1929 la cifra máxima de 29.000 unidades, cifra que disminuyó hasta 7.000 en 1931. Distintas disposiciones posteriores han obligado a regular la importación de vehículos y por esta causa no se han vuelto a alcanzar las cifras de 1929.

A fines de junio pasado fué matriculado en Madrid un Seat-600 a quien se le dió el número de M 200.000. Han sido, pues, matriculados en la capital de España hasta dicha fecha 200.000 automóviles, habiendo correspondido la matrícula M-1 a un coche Panhard-Levasseur, magnífico "limousine" por el que su propietario abonó en 1897 la suma de 35.000 pesetas, cifra verdaderamente astronómica hoy día, si se tiene en cuenta el valor adquisitivo de la peseta en aquella época.

Al finalizar el año 1957, existían rodando por las carreteras y calles españolas con matrícula nacional 304.387 vehículos de los cuales el 60 por 100 aproximadamente destinados a uso particular y el 40 por 100 a servicios públicos.

El número de turismos se eleva a 179.594, el de camiones a 115.719 y el de autobuses a 9.074.

Estas cifras, sin embargo, señalan con relación al número de habitantes cifras muy inferiores a las de otros países, por lo cual la producción nacional viene a cumplir una misión económica necesaria. España y el mundo tienden en el futuro a caminar sobre ruedas.

El automovilista en esta época de invierno



**¡AUTOMOVILISTA!**

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

**Krafft**



11.091111

# MENESTRA AUTOMOVILISTA

Berlín, que es siempre centro de actualidad, recibió en 1958 el tercio de sus visitantes por carretera (coches particulares o autobuses).

En 1957, entraron en la capital alemana unos 10.000 visitantes, es decir la mitad de la cifra actual.

★ ★ ★

Se intensifican las exportaciones a Estados Unidos de la camioneta Volkswagen, que, beneficiándose de la reputación del coche turismo de la misma marca, ha conquistado muchos clientes en Norteamérica, donde ocupa el cuarto lugar en la categoría de "menos de dos toneladas y media", inmediatamente después de Chevrolet, Ford e International Harvester.

★ ★ ★

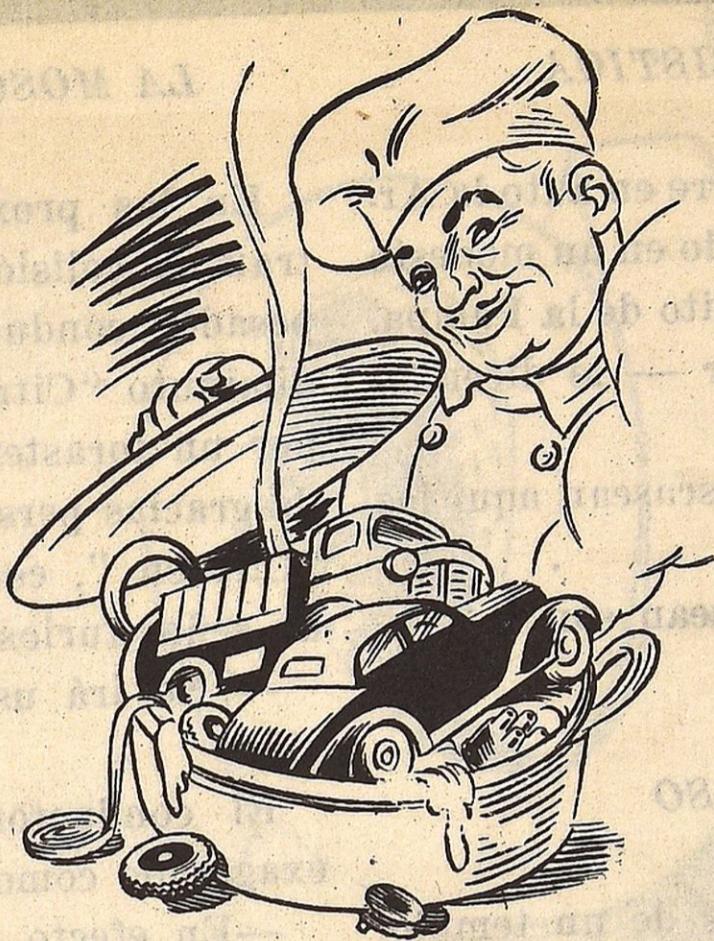
Munich estará muy pronto unida a la autoestrada Berlín-Nuremberg, por lo que el viajero, utilizando esta vía directa, bien venga de Berlín o de Nuremberg, podrá alcanzar el centro muniqués directamente.

Los trabajos ya iniciados durarán apenas dos años.

★ ★ ★

Grande es el esfuerzo que se realiza en Canadá para mejorar la circulación por carretera a través de aquel vasto país, ante la rápida progresión del kilometraje recorrido por los vehículos canadienses, la cual ha sido sencillamente doblada en el curso de los nueve últimos años.

Así, pues, el Canadá gastará la fabu-



losa suma de cerca de 3.000 millones de pesetas en la construcción de carreteras, cifra la más elevada de las conocidas en el país para una realización de esta clase.

★ ★ ★

Los agentes de Ford en Estados Unidos señalan el éxito creciente del Ford inglés, que se vende cada vez con mayor facilidad. En efecto, Ford Dagenham no solamente realiza la

cuarta parte de las ventas de los coches ingleses en los Estados Unidos, sino que se prepara para batir su propio "record".

De este modo, las cifras de las exportaciones previstas para los seis primeros meses de 1959 a los Estados Unidos se elevan a 30.000 coches, 10.000 más que durante todo el año 1958.

★ ★ ★

Existe acentuado desacuerdo entre los expertos británicos y el ministerio de Trabajo en relación con la reducción de accidentes en las carreteras heladas.

Los primeros atribuyen un factor de seguridad muy pronunciado a las carreteras equipadas de un sistema de calefacción eléctrica; el otro dice que es suficiente colocar barreras de madera en estas rutas heladas para evitar accidentes.

De lo que no hay duda es de que el segundo sistema es mucho más económico...

★ ★ ★

En Francia hay 800 conductores de taxis y 320 de camiones pesados que pertenecen al sexo femenino.

# HUMOR DEL AUTOMOVIL

## HISTORIA TURISTICA

Un extranjero que recorre en auto la Argentina pide un pollo asado en un modesto restaurante de un pueblecito de la Pampa.

—Son cien pesos, señor — le dicen al presentarle la cuenta.

—¡Cien pesos! ¿tanto escasean aquí los pollos?

No, señor, lo que escasean son los turistas.

## POR SI ACASO

La escena, en las ruinas de un templo de Atenas.

Dos turistas americanas se disponen a tomar unas fotografías del lugar. Una de ellas saca su máquina, mientras la otra dice:

—Cuidado, no vaya a salir el coche en la foto.

—Tienes razón, sería un anacronismo.

—Y, sobre todo — añade la primera — mi marido creería que fui yo quien derribó estas columnas.



Los marinos sufren un accidente. — ¡Tierra!

## LA MOSCA Y EL ELEFANTE

En las proximidades de Marsella entran en colisión un grueso camión "peso pesado" conducido por un marsellés y un diminuto "Citroen", dos caballos, guiado por un forastero. Milagrosamente no hay desgracias personales. Pero del minúsculo "Citroen", convertido en acordeón, sale un señor furioso:

—¡No irá usted a decirme que no me vió!

El conductor del camión, chistoso y exagerado como buen marsellés, responde:

—En efecto, le vi a usted. Pero pensé que era una mosca que se paseaba por mi parabrisas y quise sacudírmela.

## CASA Y GARAJE

En un coche de respetables proporciones, dos jovencitos: el hijo del dueño del vehículo y un amigo.

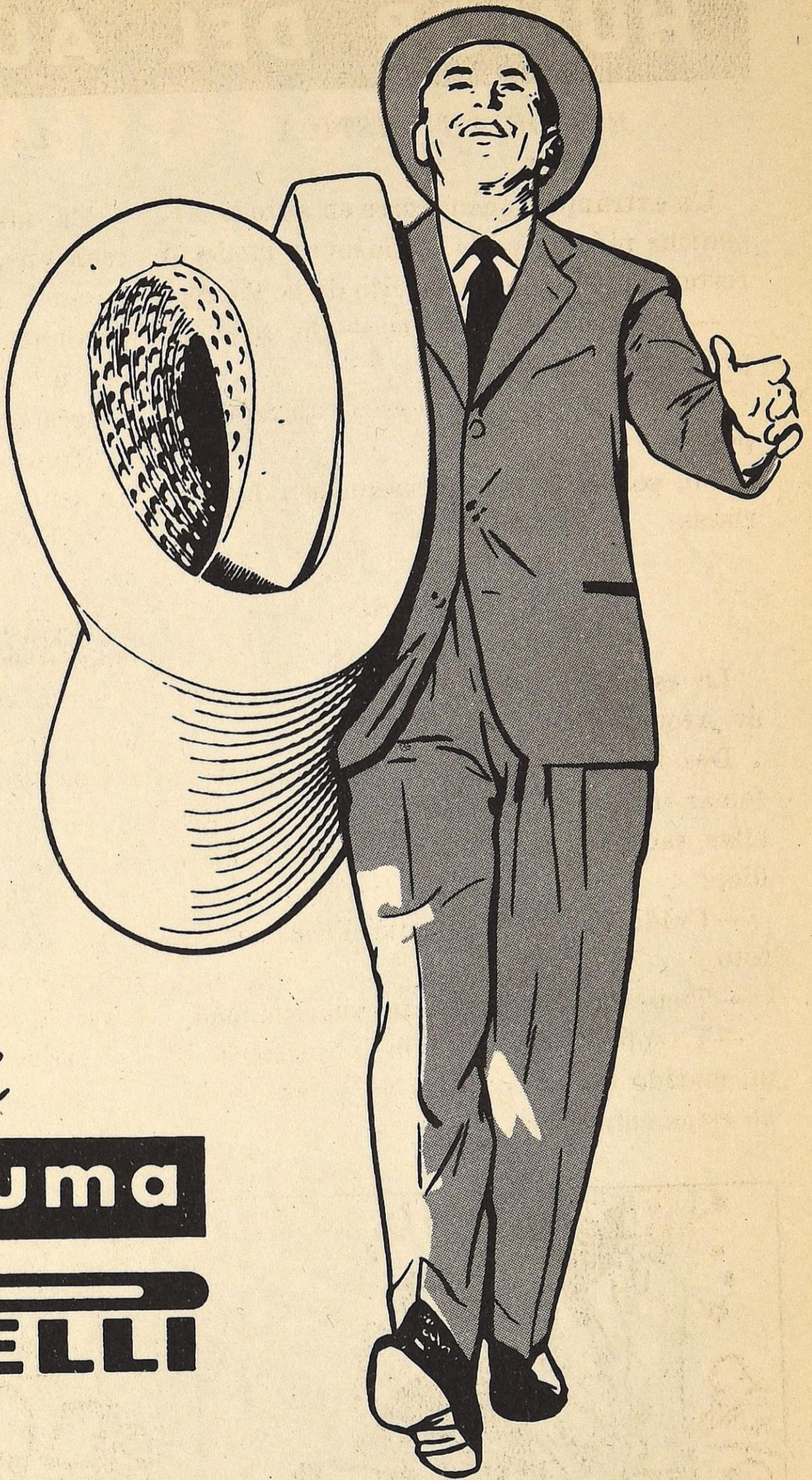
—Aquella que se ve allí es mi casa.

—¿Cuál? ¿La pequeña o la grande?

—La pequeña; la grande es el garaje.



Oportunidad. — Felipe, aquí llega tu permiso de conducir.



*Colchón*

**gomespuma**

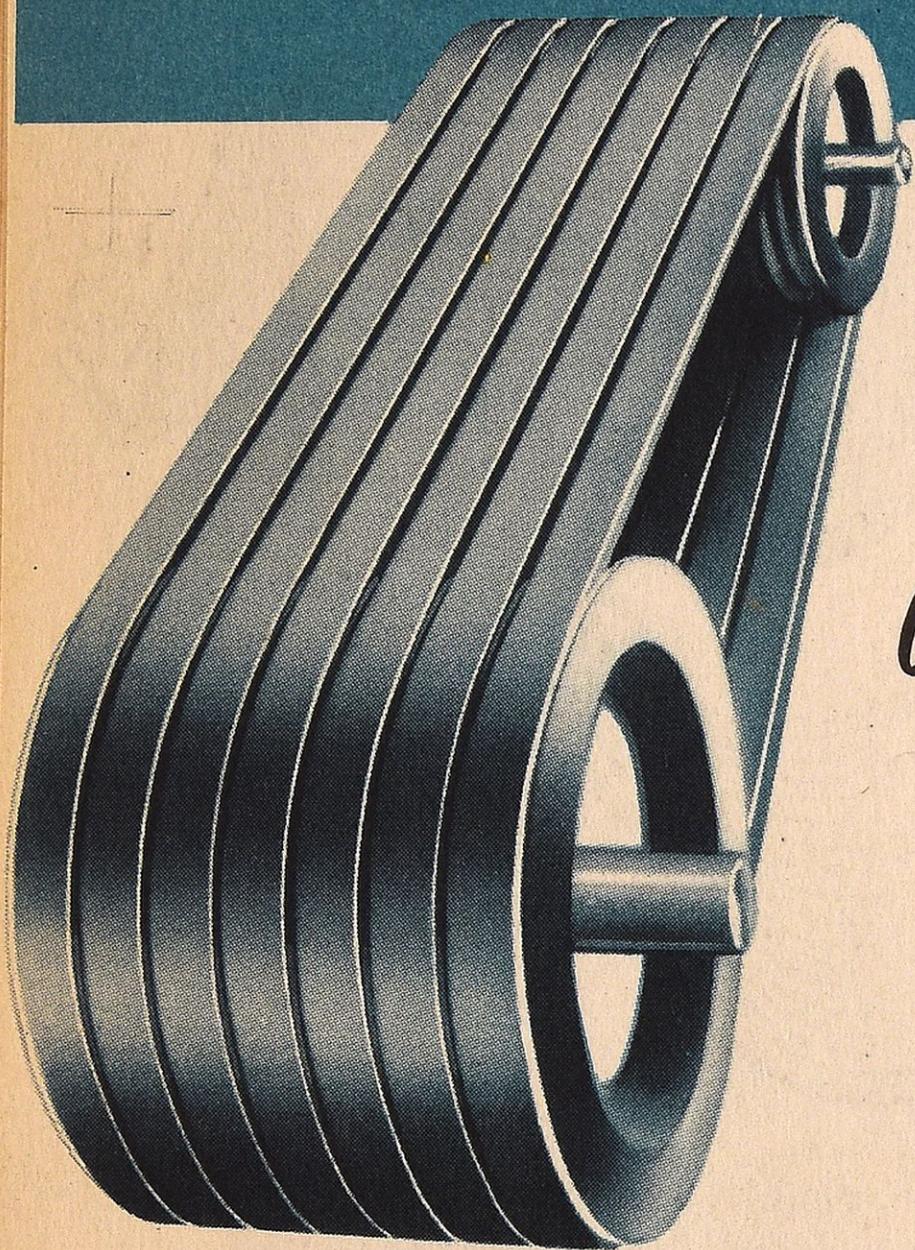
**PIRELLI**



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

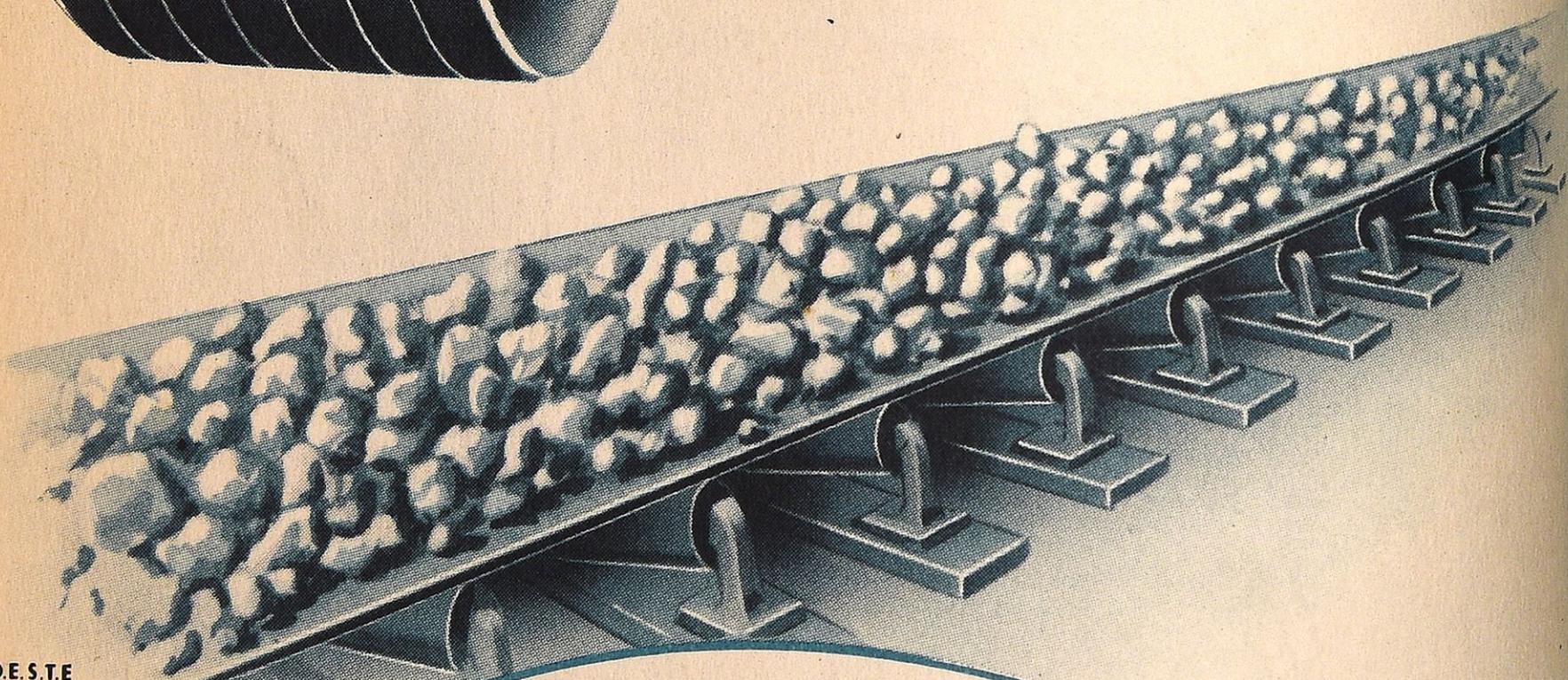
De venta en **INUNSA**  
**San Sebastián • Eibar**

# TRANSMISIONES Firestone



*Correas*

PLANAS  
TRAPEZOIDALES  
TRANSPORTADORAS



O.E.S.T.E

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

CANDELA... BAMBONA...